



Université Blida 01
Institut d'Architecture et d'Urbanisme -
2016/2017

Master 2 ' Architecture et Projet Urbain'
Mémoire fin d'étude

Projet urbain en périphérie

RECONSOLIDATION D'UNE CENTRALITE
CAS DU CENTRE D'EL HARRACHE



Etudiantes : BENIDIR NAHIDA
CHAGUETMI SAFA MACHEAT ELLAH

Encadreur :
Mr. A. SEDOUD
Co-Encadreur :
Mr. A. BRADAI

OCTOBRE 2017

RECONSOLIDATION D'UNE CENTRALITE CAS DU CENTRE D'EL HARRACHE

RESUME

L'état de vétusté avancé du vieux bâti dans la ville algérienne pose le dilemme de la démolition, non plus comme *outil-sanction*, mais comme outil « *légitimé* » face à la nécessité de le renouveler et de le restructurer. Les mutations récentes de la ville algérienne en général et à Alger en particulier nécessitent l'introduction d'outils nouveaux pour accompagner ces transformations ; transformations résultant d'initiatives privées emboîtant le pas à l'action publique.

L'objectif de cette étude est de porter un éclairage sur la manière de se positionner vis-à-vis de ce choix ultime de démolir pour régénérer le tissu existant, sur les conséquences d'un tel acte, et de tenter de décrypter les arguments sur lesquels se construisent aujourd'hui la légitimité de l'acteur public et de l'acteur privé, arguments qui semblent aujourd'hui justifier la démolition d'un vieux bâti longtemps ignoré dans la ville algérienne. Il est tenté d'en présenter la situation et l'ampleur, en mettant en évidence les légitimités qui justifient, proscrivent ou freinent la démolition du vieux bâti, en s'intéressant au processus de la démolition-reconstruction.

Ce travail traite la reconsolidation du centre d'el Harrach est établi dans le but de recomposer le lien entre le centre d'el Harrach et la ville d'el Harrach, qui va apporter par la suite un renforcement à la capitale « Alger », pour ce fait, ce travail a suivi un processus qui comporte 3 phases :

- Une première phase nommée «INTRODUCTIVE» : qui présente la formulation de la problématique générale et spécifique à notre cas d'étude, les objectifs de notre recherche avec les hypothèses, ainsi que notre démarche méthodologique du travail.
- Une deuxième phase nommée « ÉTAT DE LA CONNAISSANCES »: qui explique les concepts et les notions clés de la recherche, en se basant sur une analyse d'exemples similaire à notre cas d'étude mais à l'échelle internationale.
- Une troisième phase nommée : « LE CAS D'ETUDE »: qui se caractérise par une analyse synchronique et diachronique qui explique la croissance de la ville d'el Harrach, ses éléments permanents et ses points forts qui ont été pris en considération lors de l'intervention urbaine. Cette dernière donne naissance à un projet architectural qui vient comme solution à un des problèmes existants.

Mots-clés :

Démolition, reconstruction, vieux bâti, renouvellement urbain

RECONSOLIDATION OF A CENTRALITY CASE OF THE DOWNTOWN OF EL HARRACH

ABSTRACT

The advanced state of antiquity of the old building in the Algerian city poses the dilemma of demolition, no longer as a tool-sanction, but as a tool "legitimized" in the face of the need to renew and restructure it. Recent changes in the Algerian city in general and in Algiers in particular requires the introduction of new tools to accompany these transformations resulting from private initiatives following the example of public action.

The aim of this study is to spot a light on how to position ourselves in relation to this ultimate choice of demolition in order to regenerate existing tissue, the consequences of such an act, and to attempt to decrypt the arguments on which the legitimacy of the public and the private actor are now being built, these arguments which seem to justify the demolition of an old building long ignored in the Algerian city of the time being. It is tempting to present the situation and the extent of it, highlighting the legitimacy that justifies, proscribes or curbs the demolition of the old building, with the main interest in the process of demolition/reconstruction.

This paper deals with the rebuilding of the downtown of El Harrach, with the aim of recomposing the link between the downtown of El Harrach and the El Harrach city, which will subsequently provide a reinforcement to the capital "Algiers" For this reason, this work has followed a process that involves 3 phases:

1. The first phase is called "INTRODUCTIVE": which presents the formulation of the general problem specific to our case study, the objectives of our research with the hypotheses, as well as our methodological approach to the work.
2. The second phase is called "STATUS OF KNOWLEDGE", which explains the key concepts and concepts of research, based on an analysis of examples similar to our case study but on an international scale.
3. The third phase is called "CASE STUDY": characterized by a synchronous and diachronic analysis that explains the growth of the El Harrach city, its permanent elements and its strength which were taken into consideration during urban intervention. The latter gives birth to an architectural project which comes as a solution to one of the major existing problems.

Keywords:

Demolition, reconstruction, old buildings, urban renewal

Remerciements

Nous remercions le bon dieu tout puissant de nous avoir données la force pour accomplir ce modeste travail.

Nous remercions également notre coordinateur d'option Architecture et Projet Urbain Mr. ZERRARKA Med pour sa disponibilité, ses conseils, et toute l'aide qu'il nous a consacrée.

Nos vifs remerciements vont également a notre professeur Mr SEDOUD Ali pour avoir accepter de nous encadrer ,pour sa patience, le soutien, l'aide, l'orientation, et sa disponibilité qu'il nous a apportés et surtout ses judicieux conseils.

Nous tenons à remercier Mr BRADAI Azzedine notre Co-encadreur pour son immense aide, ses précieux conseils, et son grand dévouement qui nous a permis de réaliser ce modeste travail.

Nous remercions également Mr KHERROUBI pour ses corrections et son aide précieuses .

Nous tenons aussi à remercier nos parents pour leurs soutiens inconditionnels ainsi que pour le soutien moral psychologique, matériel et financier.

L'APC d'El Harrach, les services du Cadastre Bab Ezzouar, La direction de l'Hydraulique d'El Harrach trouvent ici nos vifs remerciements pour leur aide judicieuses dans la récolte des informations nécessaires a la réalisation de ce travail.

Nous tenons à remercier l'ensemble des enseignants des différents cycles qui nous ont appris le savoir et qui nous ont formées.

Dédicaces

Tout d'abord, louange à « Allah » qui m'a inspiré les bons pas et les justes reflexes, m'avoir donné la capacité d'écrire, la force d'y croire, la patience d'aller jusqu'au bout du rêve de mon père.

Je dédie ce travail a ma mère, mon père ma sœur Mounira et mon frère Mohamed qui m'ont accompagnée le long de mon cursus et qui m ont toujours encouragée.

Je dédie ce travail a mon fiancé Nabi Mohamed pour son soutien et son aide psychologique.

Je leurs témoigne toute ma gratitude ,reconnaissance, pour leur aide et leur soutien apportés au cours de mes cinq (05) années.

A mon oncle Benidir Abderrafik et sa petite famille, pour son aide et sa présence sans relâche et ses précieux conseils.

A mes tantes, à mes oncles maternels et paternels ,je cite en particulier Nouredine Benidir" pour leur encouragements.

A Mr Louli.Mohamed ex cadre à Seeal pour son aide et son assistance.

A ma meilleur cousine Malia pour son aide et son assistance.

A mes cousines:Amina,Soumia,Imen,Amira,Merieme et la petite Ania et mes cousins en particulier Anes pour leurs aide .

Je cite mes enseignants , Mme Guenoune, Mr Chaouati Mme Cheikh pour la qualité de leur enseignement et leurs conseils judicieux.

A mes amies:Sabrina,Soumia,Lamia,Samira et mes amis Lokmane,Abdou Islem qui m'ont toujours soutenue.

A ma binôme Safa Chaguetmi qui a été plus qu'une amie pour moi, qui a su m'accompagner durant ces années, avec qui j'ai partage tous mes souvenirs, les hauts et les bas, les rires et les peines, merci pour ta patience et ta tolérance , afin de donner naissance à ce projet.

NAHIDA



Dédicaces

En préambule à ce mémoire je remercie ALLAH qui m' a aidé et m' a donné la patience et le courage durant ces longues années d' étude.

Il est naturel que ma pensée la plus forte aille vers « Mes parents », ma mère « ZAHIA », à qui je dois la vie et une part essentielle de ma personnalité.

Qu'elle sache que l'amour qu'elle me donne continue à m'animer et me permet d'envisager l'avenir comme un défi, mon père « MOSTAPHA », après vingt ans de ton décès aujourd'hui je serai architecte, j'espère que tu habites les paradis et que tu sois fier de moi.

Avec l'intensité de mes émotions, je dédie ce mémoire :

A mon plus cher frère et ami Wassim, à qui je souhaite un avenir radieux plein de réussite.

A les meilleures sœurs au monde Ama , Hikma , Rahma et Kaouthar ainsi qu'à leurs maris Amine, Abderrahmane, Walid et Mohamed , je les remercie profondément pour leurs soutien tout le long de mon cursus et pour leurs encouragements et leurs précieuses conseils .

A mes petits nièces adorées Sidra, Youcera , Cerine , et mon neveu sidali et sa soeur .

A ma plus chère amie Manel qui m'a toujours encouragé , que dieu renforce notre amitié.

À l'ensemble de mes amis et camarades Samira , Lamia, Abdou , Soumya, Sabrina Lokman et Abdelmoumen pour leurs soutient moral.

Enfin Je remercie tout particulièrement Nahida Benidir , ma partenaire de mémoire, ma binôme, mon amie d'enfance... sans qui rien n'aurait été pareil. Cette année fut riche en émotions et je tiens à te remercier pour ton soutien et ce lien tout particulier qui s'est créé entre nous tout le long de ses dernier cinq années .

SAFA



TABLES DES MATIERES

Résumé

CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE DU MASTER ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN.....	1
I.2- INTRODUCTION A LA THEMATIQUE SPECIFIQUE : PROJET URBAIN EN PERIPHERIE.....	3
I.3 PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D'ETUDE:.....	4
Introduction	4
1.3.1 Présentation de la ville d'El-Harrach.....	4
1.3.2. Choix de site.....	4
I.4 PROBLEMATIQUE GENERALE	5
I.5 PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE.....	6
I.6 LES HYPOTHESES	7
I.7 L'OBJECTIF DE L'ETUDE.....	7
I.8 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE.....	8
CONCLUSION.....	9

CHAPITRE II : Etat des connaissances en relation avec la thématique développée

INTRODUCTION.....	10
▪ Aperçu sur l'urbanisme et l'urbanisation.....	10
▪ Qu'est-ce que l'urbain.....	10
II.1 IDENTIFICATION DES STRATEGIES URBAINES	10
1.1 LE PROJET URBAIN:.....	10
1-L'apparition du projet urbain.....	10
2-La notion de projet urbain "Définition".....	11
3-L'évolution du projet urbain.....	11
4-Les échelles du projet urbain.....	12
5-Les types d'intervention du projet urbain.....	13
6-Les dimensions du projet urbain.....	14

7-La démarche du projet urbain.....	14
Conclusion	15
1.2 REGENERATION URBAINE:.....	15
1- Définition de la régénération urbaine	15
2- L'historique de la régénération urbaine.....	16
3- Objectifs de la régénération urbaine	16
4- Les types de régénération urbaine.....	16
5- les actions de la régénération urbaine	16
6- Le projet urbain et la régénération des centres historiques.....	17
1.3 RENOUVELLEMENT URBAIN:.....	23
1- Définition du renouvellement urbain.....	23
2- Objectifs du renouvellement urbain	24
3- Les actions du renouvellement urbain	24
4- Les échelles d'application de renouvellement urbain.....	24
5- Le renouvellement urbain, une action spontanée de l'évolution urbaine	25
1.4 CONSOLIDATION URBAINE :.....	25
1- Définition de la consolidation urbaine.....	25
2- Indicateurs de la consolidation urbaine.....	25
3- Objectifs de la consolidation urbaine.....	25
1.5. L'AMENAGEMENT DURABLE.....	26
1- Définition de l'aménagement durable	26
2- Les nouvelles tendances d'un aménagement.....	26
▪ La ville durable	26
▪ L'éco-quartier	27
▪ La mobilité douce	27
▪ L'ilot ouvert	28
▪ La végétalisation des bâtiments	28
II.2 ANALYSE THEMATIQUE	29
1- Exemple 01 : Renouvellement urbain du quartier Wilson à Reims.....	29
2- Exemple 02 : le projet Hafencity.....	30
3-Tableau comparatif des exemples	31
4-Synthèse	31
CONCLUSION	32
CHAPITRE III : LE CAS D'ETUDE	
INTRODUCTION	33
▪ Critère de choix.....	33
III.1 PRESENTATION DE LA VILLE D'EL HARRACH	33
1-1-Situation.....	33
1-2-Accessibilité.....	34

1-3-Topographie.....	34
1-4-Hydrographie.....	34
1-5-Climatologie.....	34
III.2 LECTURE DU TERRITOIRE ET LOGIQUE D'IMPLANTATION.....	35
2-1-Approche théorique (CANIJIA)	35
2-2-Processus de l'appropriation du territoire algérois.....	37
2-3-Synthèse.....	37
III.3.LECTURE DIACRONIQUE DE LA VILLE D'EL HARRACH.....	38
3-1- L'évolution d'El Harrach dans l'histoire.....	38
a-Période romaine.....	38
b-Période ottomane.....	38
c-Période coloniale.....	40
d-Période précoloniale.....	41
Conclusion.....	41
III.4.SYNTHESE DE CROISSANCE DE LA VILLE D'EL HARRACH.....	41
III.5.LECTURE SYNCHRONIQUE DE LA VILLE D'EL HARRACH:.....	42
5-1-La hiérarchisation des parcours.....	42
5-2-Le cadre fonctionnel.....	42
5-3-Le cadre bâti.....	43
III.6. SYNTHESE DE STRUCTURE GLOBALE.....	44
III.7.POTENTIALITES ET PROBLEMES EXISTANTS.....	44
III.8.SCHEMA DE STRUCTURE PROPOSE.....	45
III.9. DIAGNOSTIC DES INSTRUMENTS D'URBANISME:.....	46
9-1-Le plan directeur de la ville d'Alger (aménagement des berges d'oued El Harrach)....	46
9-2-Critiques du PDAU.....	46
9-3-Le plan d'occupation des sols d'El Harrach.....	47
9-4-Synthèse.....	47
III.10.ANALYSE DE L'AIRE D'ETUDE.....	48
10-1-Critères de choix.....	48
10-2-Présentation et limites du site.....	48
10-3-Accessibilité.....	48
10-4-Lecture d'état des lieux:.....	49
1-Etude du système viaire.....	49
2-Vocation juridique /Etude du système parcellaire	50
3-Cadre bâti.....	50
4-Etude fonctionnelle.....	51
5-Lecture des façades.....	51
Synthèse.....	52
III.11.DEMARCHE D'INTERVENTION URBAINE:.....	53
11.1-Proposition urbaine.....	53
11.2.Principes d'aménagement.....	53
11.3-Concepts de la composition urbaine.....	53
11.4-Types d'intervention/Plan d'actions.....	54
11.5-Structure de système viaire.....	55

11.6-Structure des pôles.....	55
11.7-Plan de composition urbaine.....	56
11.8-Plan d'aménagement.....	57
III.12.LE PROJET ARCHITECTURAL.....	58
12.1-Choix de projet.....	58
12.2-Localisation.....	58
▪ Situation.....	58
▪ L'implantation.....	58
▪ L'accessibilité.....	58
12.3-Les concepts du projet.....	58
12.4-La composition formelle du projet.....	59
12.5-La composition volumétrique du projet.....	59
12.6-Les façades.....	60

CONCLUSION GENERALE

REFERENCES

ANNEXES

Références

- 1- Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)
- 2- Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal. 1994.
- 3- Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille
- 4- Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118
- 5- Ouvrage collectif « Projet urbain en France », , édition le moniteur, page 19
- 6- Ouvrage collectif sous direction de : Jean Yves, Toussaint et Monique Zimmermann« Projet urbain – ménager les gens aménager la ville », éditeur Pierre Mardaga, page 15
- 7- Patrizia Ingallina, « Projet urbain », édition Que sais-je ?, pages 29, 37, 72, 73, 108
- 8- « Projet urbain en France », ouvrage collectif, édition le moniteur, page : 54
- 9- Yves Jégouzo 'la loi solidarité et renouvellement urbain : présentation générale, AJDA 2001N1 P12
- 10- Stijn Vandevordt article livios be construire pour l'avenir
- 11- Ostrowsky 1976. Cité par Roukia Bouadam Ghat, op.cit., p 40.
- 12- H. J. Calsat. « Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace ». Cité par Roukia Bouadam Ghat, op.cit., p.36.
- 13- Roukia Bouadam Ghat, op.cit. p. 41.
- 14- Claude Chaline « la régénération urbaine ».PUF. Paris, 1999. p 146.
- 15- Urbanisme. N°120-121.Paris, 1970. p8.
- 16- PINI. D, «Concepts, critères et instruments de la sauvegarde», (actes du colloque), "Patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain", Fès 2003, p30-44.
- 17- KAISA.B, New York face à son patrimoine, édition Mardaga, Liège 1986, p16 p141.
- 18- Article haute Savoie Comment mettre en oeuvre un aménagement durable ?
- 19- FISCHER.Wend, »Constructions modernes dans un environnement ancien », pages 25_28.
- 20- BENEVOLO. Leonardo,« Histoire de la ville », édition Parenthèses, Marseille 2000, p7.
- 21- CHERRADI. M«Le patrimoine architectural du 20eme siècle de Marrakech», article tiré du site web: www.maghrebarts.ma.
- 22- N.CHABBIN -CHEMROUK etBOUSSERAK.M, «Tissus urbains anciens et sauvegarde du patrimoine», revue AL
- 23- MAOUIL, les cahiers d'Al Omrane n°21, Juillet 2005, p31-39.
- 24- BEGUIN. F, « Arabisances: décor architecturale et tracé urbain en Afrique du nord » 1830-1950, édition Bordas,Paris 1983, p14.
- 25- Aucame.fr, «L'HafenCity à Hambourg», 2008
- 26- Yasmine .B , « L'attractivité urbaine au service de la revitalisation du centre ancien de Jijel» Mémoire du Magistère, juin 2014.
- 27- Mohand-Akli Haddadou, Dictionnaire toponymique et historique de l'Algérie, Tizi Ouzou, Éditions Achab, 2012 (ISBN 9789947972250), p. 284.El-Harrach
- 28- Atlas Archéologique d'Algérie ,Stephen Gsell Page 05.
- 29- PDAU D'Alger rapport d'orientation années 2011
- 30- Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de magistère (La question de renouvellement urbain à Alger :cas de la commune d'el Harrach)année 2006 page 79 présenté par : M.BAKOUR

Listes des figures

Figure 1.1 : Situation régional d'el Harrach, Diagnostic sur la situation actuelle de la commune d'El-Harrach 2016,APC D'el Harrach.....	4.
Figure 2.1 : Les échelles du projet urbain, Patrizia Ingallina , « Projet urbain », édition Que sais-je ?	13.
Figure2.2 : Schéma des dimensions du PU, travail d'auteur année 2017.....	14.
Figure 2.3 : Les étapes du P.U, M.R. LAOUAR, C.TAHON, C.BOULEMIA, « Méthodologie de conception et de mise en ouvre d'un système d'information urbain »PDF.....	14.
Figure 2.4 : Le centre-ville objet à multiples facettes. Travail d'auteur année2017	18.
Figure 2.5 : Quai Napoléon Ier et Quai du Château avec l'îlot des Cordeliers à droite, îlot dans lequel des immeubles sont concernés par des ORI, www.francebalade.com.....	20.
Figure 2.6 : Devanture commerciale avant et après travaux à Angoulême, Territoires Charente SAE.....	20.
Figure 2.7 :132, grande rue avant et après Intervention.....	20.
Figure 2.8 : les échelles d'application de renouvellement urbain, travail d'auteur travail d'auteur année 2017.....	24.
Figure 2.9 : schéma ville durable, travail d'auteur 2017.....	27.
Figure 2.10 : exemple Eco-quartier , site web.....	27.
Figure 2.11 :Exemple mobilité douce, site web.....	27.
Figure 2.12 : Exemple ilot ouvert, site web.....	28.
Figure 2.13 : Exemple d'un jardin terrasse, site web.....	28.
Figure 2.14 : Le quartier Wilson avant et après l'opération, UNE DEMARCHE DE RENOUVELLEMENT URBAIN INSCRITE DANS LE TEMPS, pdf.....	29.
Figure 2.15 : Vue aérienne avant et après l'opération ,www.hafencity.com.....	30.
Figure 3.1 : Situation administrative de la ville d'El Harrach./Google Earth Pro traitée par les étudiantes.....	33
Figure 3.2 : Accessibilité de la ville d'El Harrach./Google EarthPro traitée par les étudiantes.....	34
Figure 3.3 : Hydrographie de la ville d'El Harrach./Alger Roi.....	34
Figure3.4 : Schéma du parcours de crête principale, année 2017.....	35
Figure3.5 : Schéma du parcours de crête secondaire, année 2017.....	36
Figure3.6 : Schéma du parcours de contre crête, année 2017.....	36
Figure3.7 : Schéma du parcours de crête synthétique et parcours de fond de vallée, année 2017.....	37
Figure3.8 : Carte de Consolidation des parcours, année 2017.....	37
Figure 3.9 :Carte époque romaine.....	38
Figure 3.10 :Carte époque ottomane Avant 1690.....	38
Figure3.11 :Carte époque coloniale en 1830.....	39
Figure3.12 :Carte époque coloniale Ville d'El Harrach en 1856.....	39
Figure3.13 :Carte époque coloniale Ville d'El Harrach en 1867.....	39
Figure3.14 :Carte époque coloniale Ville d'El Harrach en1895.....	40
Figure3.15 :Carte époque coloniale Ville d'El Harrach en 1952.....	40
Figure3.16 : schématisation de processus de croissance Travail d'auteur, année 2017.....	41
Figure3.17 : Carte synthèse croissance de la ville d'El Harrach ; travail d'auteur ; année 2017.....	41

Figure3.18 : Pole régénération urbaine Baraki El Harrach ; PDAU Alger 2017.....	42
Figure3.19 : carte d'hierarchisation des voies ; travail d'auteur ; année 2017.....	42
Figure3.20 : carte la typologie du bâti ; travail d'auteur ; année 2017.....	42
Figure3.21 : Etat des lieux.....	43
Figure3.22 : carte cadre bâti ; travail d'auteur ; année 2017.....	43
Figure3.23 : tableau de synthèse cadre bati ; travail d'auteur ; année 2017.....	43
Figure3.24 : Schéma de structure actuelle de la ville d'El Harrach ; travail d'auteur ; année 2017.	44
Figure3.25 :Potentialité et problèmes de la ville d'El Harrach ; travail d'auteur ; année 2017.....	44
Figure3.26 : Schéma de structure proposé de la ville d'El Harrach ; travail d'auteur ; année 2017.....	45
Figure3.27 :Carte PDAU d' Alger source PDAU d'Alger 2011.....	46
Figure3.28 :Carte Aménagement Oued El Harrach, source PDAU d'Alger 2011.....	46
Figure3.29 : Le noyau central d'el Harrach / Source :PDAU D'Alger 2011.....	47
Figure3.30 : Le noyau central d'el Harrach /Source :Schéma établie par l'auteur.2017.....	48
Figure3.31 : L'accessibilité au centre ville ,Schéma établie par l'auteur.2017.....	48
Figure3.32 : Système viaire existant au centre ville ,Schéma établie 2017	49
Figure 3.33 : Système parcellaire existant au centre ville ,Schéma établie par l'auteur.2017.....	49
Figure 3.34 : Système parcellaire existant au centre ville ,Schéma établie par l'auteur.2017	49
Figure3.35 : cadre bâti existant au centre ville ,Schéma établie par les étudiantes 2017.....	50
Figure3.36 : structure fonctionnelle existante au centre ville ,Schéma établie par l'étudiante 2017.....	50
Figure3.37 : 01.La mairie d'EL HARRACH	51
Figure3.38 : 02 Habitat colonial.....	51
Figure3.39 : 03 Marché de légumes d'El Harrach.....	51
Figure3.40 : 04 Jardin ibn badiss.....	51
Figure3.41 : Lecture des façades , schéma établi par les étudiantes 2017.....	51
Figure3.42 : Lecture des façades , schéma établi par les étudiantes 2017.....	51
Figure3.43 : Lecture des façades , schéma établi par les étudiantes 2017.....	52
Figure3.44 : Type d'intervention , schéma établi par les étudiantes 2017.....	54
Figure3.45 :Schéma d'action, schéma établi par les étudiantes 2017.....	54
Figure3.46 :Carte de structure de système viaire, schéma établi par les étudiantes 201.....	55
Figure3.47 : Carte de structure des pôles, schéma établi par les étudiantes 2017	55
Figure 3.48 :Plan de composition urbaine, schéma traité par les étudiantes 2017.....	56
Figure3.49 : Coupe sur les voies schéma traité par les étudiantes 2017.....	56
Figure 3.50 :Coupe A-A berges de l'oued schéma traité par les étudiantes 2017.....	57
Figure 3.51 :Plan d'aménagement, schéma traité par les étudiantes 2017.....	58
Figure 3.52 :Composition formelle du projet, schéma traité par les étudiantes 2017.....	59
Figure 3.53 :Composition volumétrique du projet, travail d'étudiantes , année 2017.....	59
Figure 3.54 :Composition volumétrique du projet, travail d'étudiantes, année 2017.....	60
Figure3.55 : Composition volumétrique du projet, travail d'étudiantes, année 2017.....	60
Figure 3.56 : façade EST, travail d'étudiantes, année 2017.....	61
Figure 3.57 : façade NORD, travail d'étudiantes, année2017.....	61
Figure 3.58 : façade OEST, travail d'étudiantes, année 2017.....	62
Figure 3.59 : façade SUD, travail d'étudiantes, année 2017.....	62

I.1 Introduction à la thématique générale du master 'ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN'

La problématique générale du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique à la ville et au territoire. Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l'urbanisme moderne. Elle privilégie le fonds territorial comme fondement de la planification des ensembles urbains et support (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes. Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente². Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance

¹ . Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

² Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

CHAPITRE I

CHAPITRE INTRODUCTIF

des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ : le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales. Il conclura par affirmer que le projet urbain « est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après »: une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain. « Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴.

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain. Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus. L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

³ Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

⁴ Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

Au courant de l'année universitaire 2016/2017 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés : • Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme • Le Projet Urbain en centre historique • Le Projet Urbain en périphérie A travers la thématique du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

Mai 2017

I.2- INTRODUCTION A LA THEMATIQUE SPECIFIQUE " PROJET URBAIN EN PERIPHERIE "

Le projet urbain est une stratégie pensée et dessinée de la ville. Il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

La notion du projet urbain est apparue pour porter une double critique par rapport à l'architecture et à l'urbanisme par :

1. L'incapacité de l'architecture de produire de l'urbain par elle-même, c'est-à-dire l'articulation entre les deux démarches urbains et création architecturale.
2. L'urbanisme qui n'a pas su donner une forme lisible et une lecture propres à nos villes.

Les périphéries urbaines sont tout d'abord pensées comme servant, par une complémentarité et une différenciation fonctionnelles, les intérêts économiques de la ville-centre. La relation centre-périphérie évolue ensuite vers une gouvernance à deux échelles, ou l'arrondissement de banlieue, assure sous la responsabilité, la mise en œuvre du développement urbain.

Le projet urbain en périphérie est une utilisation plus rationnelle des espaces en réponse aux différentes facettes du comportement urbain. Elle devrait être une tâche prioritaire dans la gestion de l'avenir des villes. Ces villes qui ont été développées sur la base d'une politique volontariste, connaissent une évolution scabreuse en périphérie. Le projet urbain détermine des paramètres objectifs contribuant à établir un équilibre optimum entre un cadre bâti densifié et le "confort" de l'utilisation de ces espaces périphériques.

I.3.PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D'ETUDE:

Introduction :

El-Harrach est aujourd'hui un centre très actif, tout près d'Alger mais ne se confondant pas avec la capitale. Et elle ne fait pas figure de simple banlieue. La commune d'El-Harrach a eu en effet un développement autonome et son passé explique en grande partie sa situation à part dans l'agglomération algéroise.

« Elle se présente comme une plate-forme industrielle de portée nationale et tire profit de sa situation géographique proche des concentrations administratives, commerciales, industrielles et éducatives »¹

L'étude de transport et le déplacement dans un milieu urbain nécessite une étude préliminaire sur la structure de la population, la typologie de l'habitat, et même la configuration de son réseau routier

Au niveau de la commune il est intéressant de se pencher sur la présentation et diagnostic sur la commune d'El-Harrach, pour pouvoir comprendre sa situation actuelle, nous permettra dans le prochain chapitre de situer la commune dans l'environnement où elle est incluse.

1.3.1 Présentation de la ville d'El-Harrach

El-Harrach (anciennement Maison-Carrée) est située au nord de la Mitidja.

Elle est implantée dans la dépression de l'extrémité est du plateau d'Alger est et traversée par l'oued le plus important de l'algerois.

La ville étant séparée en deux parties par les rives de ce cours d'eau.

El-Harrach se situe à 15 KM de la ville d'Alger, elle est le chef-lieu de la circonscription administrative regroupant les communes de Bourouba, Bachdjerrah, Oued Semar et Eucalyptus.

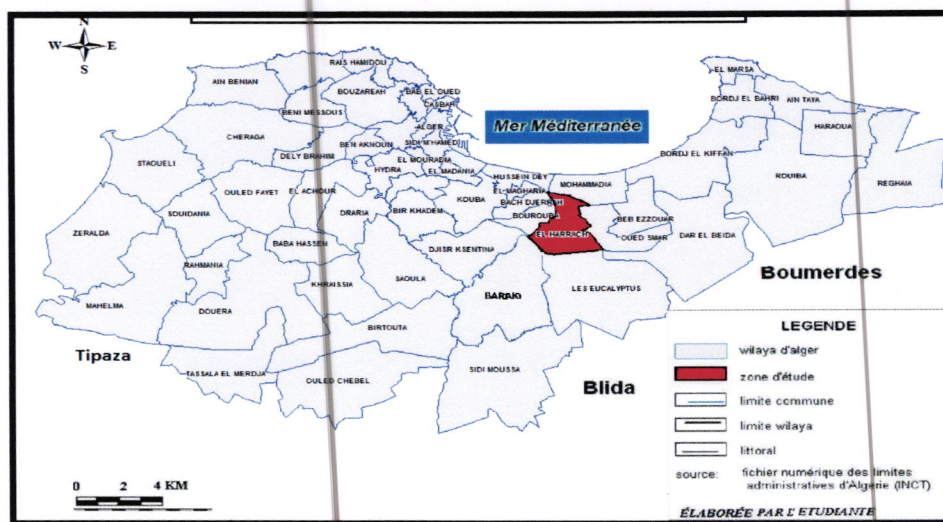


Figure 1.1 : Situation régional d'el Harrach, Diagnostic sur la situation actuelle de la commune d'El-Harrach 2016, APC D'el Harrach

1.3.2. Choix de cas d'étude

Le choix de la ville d'el Harrach comme cas d'étude, se justifie par la concentration des problématiques urbaines auxquelles toutes les villes algériennes font face. Plus subjectivement, on rêve toujours d'une meilleure image de notre capitale.

La commune d'el Harrach qui constitue un des secteurs d'intervention. Il devrait subir des mutations pour accueillir les projets de proximités qui vont jouer un rôle dans la création du lien sociale à travers le rapprochement de la population à l'échelle régionale.

Cette périphérie d'Alger étant élaborée dans le but de réconcilier les entités incohérentes environnantes appartenant à El Harrach et répondre aussi à l'orientation et l'objectif du PDAU.

Nous devons donc nous assurer que cette périphérie participe à la réconciliation de la population des différentes entités constituant la région.

I.4 PROBLEMATIQUE GENERALE :

Après les évolutions relativement lentes qu'ont connues les villes depuis l'antiquité, puis à l'époque médiévale, c'est-à-dire sur plus de 3000 ans, la dynamique urbaine est parvenue aujourd'hui, à introduire une mutation radicale. La ville est carrément sortie de ses limites pour s'étendre de plus en plus, on a l'impression qu'on ne peut plus l'arrêter.

De nos jours, les villes du monde développées sont devenues des métropoles, les agglomérations qui étaient de simples villages sont devenues des centres urbains et les tissus anciens ou historiques se sont noyés dans une périphérie gigantesque.

Parmi les grandes lignes de la dynamique urbaine on a le processus de renouvellement urbain, ou de régénération urbaine, opéré à partir des années 1980 dans de nombreuses villes occidentales (en Europe, voire dès les années 1960 en Amérique du Nord) suite au déclin industriel, ou celui qui s'opère plus récemment dans des pays en plein essor économique (l'exemple de la Chine ou de la Turquie), obéit à des stratégies propres à chaque pays et aux territoires à renouveler. Ce processus concrétise le choix de politiques menées selon les contextes économique et social mais aussi des valeurs culturelles intrinsèques.

Parmi les villes Algériennes, notre choix s'est porté sur la ville d'El Harrach, son rôle autant qu'un des pôles d'intervention d'Alger les plus importants par sa position stratégique, la pousse à participer à une dynamique métropolitaine de la ville d'Alger dans le but de son intégration dans le rang des villes métropoles, ainsi son tissu historique qui s'oriente vers la dégradation puis la disparition, l'existence des friches urbaines (industrielles) et des terrains délaissés, nous a menés à nous orienter vers cette ville qui nécessite différentes interventions sur son tissu existant.

Toute nouvelle substitution est ainsi corrélée à cette interrogation : peut-on modifier, recomposer la ville ou certaines de ses parties sans « oser » la démolition ? Celle-ci est-elle inévitable ? Dans quels cas peut-elle être admise ? Quelles parties de la ville peuvent être vouées à la démolition, quelles autres devront être conservées ?

Ces interrogations sont d'autant plus pertinentes et légitimes dans une ville algérienne en mutation, exposée d'une part à une rareté du foncier libre, rendant caduque l'implantation de nouveaux programmes, et souffrant, d'autre part, des conséquences de choix politiques (les projections des nouveaux grands projets à proximité), cela nécessitera de se poser la question suivante :

- **QUELLE STRATEGIE ADOPTER POUR RECONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE A PARTIR DE SON TISSU EXISTANT EN PRESERVANT L'IDENTITE DE LA VILLE ?**

I.5 LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :

Une ville est un lieu aménagé où se concentre une forte densité de population pour y développer des activités : habitat, commerce, industrie, éducation, culture, politique,... Elle s'organise autour d'un noyau, appelé centre-ville, cœur de ville ou encore centre-ancien, entouré de quartiers périphériques.

Les centres anciens, à la différence des quartiers périphériques formatés et standardisés, sont les témoins de l'histoire de la ville et forment son identité. Autrefois attractifs et symboles de dynamisme, ces centres accueillent des familles et des activités. Peu à peu, ils ont été affectés par des phénomènes de métropolisation, étalement des villes et développement en périphérie, ce qui a conduit à les déconnecter du reste des fonctions urbaines (économie, culture, transport, communication,...). En effet, le dynamisme d'une ville a longtemps été associé à la capacité de celle-ci à développer ses quartiers périphériques ou à implanter des centres commerciaux et des entreprises. Les centres-villes ont à la fois perdu leurs habitants et leur attractivité commerciale. Ils ont vu et voient encore leurs fonctions traditionnelles s'affaiblir voire disparaître et leurs immeubles se dégrader. De plus, les parcs de logements sont majoritairement inadaptés aux modes de vie actuels et les logements sont parfois dénué de confort. En l'absence d'intervention publique les centres anciens sont voués à se détériorer, à perdre leur fragile attractivité et ainsi à se marginaliser.

À travers le monde, les centres anciens font l'objet d'étude et de plan de renouvellement d'une grande rigueur, dans le but de la revalorisation du centre historique en gardant sa propre identité.

Leur réintégration dans le processus du renouvellement urbain laisse entrevoir une multitude de solutions.

Dans ce contexte, les centres anciens appelés également « *centre villes* », voient leurs morphologies, leurs structures foncières, la typologie de leurs bâtis et leurs fonctions directrices s'affaiblir, voire disparaître, engendrant une perte de vitesse et d'attractivité économique, ainsi qu'une hémorragie démographique. En effet, dès les années 1980, la ville algérienne est confrontée à ce qu'Alberto Rio Fernandes appelle la « crise des centres », ou à ce que certains auteurs identifient comme un nouveau régime d'urbanisations.

Mais la ville d'el Harrach, comme bien d'autres, n'échappe pas aux problématiques de croissance urbaine plutôt spatiale et la dégradation de son centre ancien. Des signes de dysfonctionnement apparaissent de plus en plus, accentués d'une part, par la dégradation du cadre physique existant en général, et d'autre part, par la négligence des gestionnaires locaux du fait que la priorité est donnée à l'urbanisation des espaces périurbains. Ce qui se traduit en réalité, par un déclin de l'entité centrale.

La question posée est la suivante :

Que ferons-nous pour reconsolider ce centre ? Faut-il sauvegarder les bâtiments ou les démolir ? Faut-il tenter d'y intégrer une activité commerciale ou faut-il changer profondément les affectations?

I.6 LES HYPOTHESES

Le centre ancien d'el Harrach est le cœur de la ville et joue le rôle de centralité que connaissent les centres des villes dans le monde . Ce centre ancien a toutes les potentialités nécessaires pour devenir un centre dynamique, attractif et vivant mais il perd son attractivité à cause de la dégradation du cadre bâti existant.

Nos hypothèses de travail sont basées sur les cinq constats suivants :

- La ville d'El Harrach est identifiée par son oued (élément naturel).
- Le centre historique de la ville d'El Harrach est considéré comme étant l'élément de transition entre Alger et El Harrach rive gauche
- Le renforcement de centralité est l'un des principaux enjeux du développement durable.
- Le centre d'El Harrach possède une dégradation au niveau de son cadre bâti et son rôle, ou son image actuelle ne reflète pas sa vraie valeur
- La rupture ville / oued engendre une destruction fonctionnelle au niveau de la ville.

En associant ces constatations nos hypothèses de travail s'ordonnent comme suit :

- La revitalisation du centre tout en gardant sa propre identité est le meilleur moyen de revivifier la ville.
- Assurer l'intégration de l'oued à la ville.
- La restructuration et le réaménagement du centre.
- La recomposition urbaine (le réaménagement) passera par l'action de revalorisation urbaine en tenant compte de l'existant (de ce qui est la).

I.7 L'OBJECTIF DE L'ETUDE

Il apparaît aujourd'hui incontestable que la politique de « refaire la ville sur la ville » a pris le pas sur les programmes d'extensions des villes et banlieues.

Notre travail s'inscrit dans une perspective d'anticipation sur le développement de la ville d'el Harrach focalisant sur l'attractivité de son centre tout en essayant d'apporter des éléments de réponses aux problèmes posés, l'objectif du présent travail est de:

- ❖ Analyser l'évolution du centre-ville et son rapport avec les nouvelles projections afin de mesurer l'importance du centre d'el Harrach dans le développement économique et social de la ville.
- ❖ Saisir le rôle des potentialités d'attractivité de la ville en général et de son centre en particulier en faveur d'un projet urbain de régénération.
- ❖ Donner la solution optimale pour équilibrer l'ancien et le nouveau.

I.8 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Cette présente étude s'inscrit dans un champ d'investigation lié au renouvellement urbain de la ville de EL HARRACH par le biais d'un projet urbain de requalification et densification visant à revaloriser le paysage urbain de la ville, ainsi qu'à promouvoir son dynamisme et son attractivité. Son but est d'améliorer la qualité urbaine et le cadre de vie qui, de nos jours, sont en perpétuel détérioration. Une telle orientation de recherche s'explique par la volonté de redonner une l'image d'urbanité à notre ville. Ainsi le mémoire se structurera en trois parties distinctes :

La 1ère partie : c'est la partie introductive, portée sur approche qui vient donner des clarifications sur les tendances sur lesquelles s'orientent notre recherche (projet urbain/renouvellement urbain / régénération urbaine / aménagement durable), et sur les cibles de ces tendances. Il s'agit d'une partie qui introduit à la thématique générale et spécifique dans lesquelles s'inscrit notre étude, ainsi on retrouve notre problématisation, les hypothèses relatives à cette dernière. Elle constitue une partie bien utile pour se familiariser avec ces concepts mais aussi pour éviter toute confusion dans le sujet abordé.

La 2ème partie : cette partie dénommée « état des connaissances » est une approche théorique qui s'appuiera sur l'évolution des notions relatives à la thématique de recherche, aussi bien à travers des analyses d'exemples illustrant notre thème de recherche, des situations semblables et des projets similaires dans le monde. Aussi les ouvrages de références viendront confirmer et compléter les facteurs retenus dans les études d'exemples.

La 3ème partie : c'est le cas d'étude, l'application des résultats et des constats relevés dans les parties précédentes, ce qui constitue une vérification et une application des recommandations pour régler les difficultés recensées sur le site d'intervention, pour améliorer la qualité spatiale de ce dernier ainsi que de son attractivité. Ces étapes sont traduites par les phases suivantes :

a-Choix du site et de la ville :

Notre choix du site s'est porté sur la ville d'el Harrach qui constitue un des secteurs d'intervention. Il devrait subir des mutations pour accueillir les projets de proximité qui vont jouer un rôle dans la création du lien social à travers le rapprochement de la population à l'échelle régionale.

Le site se localise à l'entrée de la ville d'el Harrach, il représente la porte de la ville, Cela nous permet d'avoir un large rayon d'action et la projection de projets inscrits à différentes échelles.

b-Visites sur site et enquête :

Parmi le processus de l'étude, la visite de l'aire d'étude a permis de mieux cerner les potentialités et les obstacles existants, Ainsi la prise de photos et les questionnaires ont été destinés aux habitants afin de connaître leurs opinions et souhaits pour leur cadre bâti.

c- Analyse thématique et comparative :

On a opté pour plusieurs exemples de projets urbains de qualité dans le but de connaître ses différents aspects, pour effectuer une projection sur la procédure du projet urbain en Algérie, on voulait positionner la démarche du projet urbain dans notre pays par rapport aux exemples dans d'autre région du monde.

d- Analyse générale de la ville et du site :

L'analyse des différentes échelles en visant la connaissance et l'appréhension du cas d'étude va nous permettre de mieux répondre aux besoins des riverains, définir la manière de l'intervention, la fonction à attribuer à nos projections, le type architectural à suivre.

e-Lecture et sélection bibliographiques :

On a consulté des différents ouvrages, mentionnés dans la bibliographie:

Livres de l'architecture et l'urbanisme. Mémoires et thèses d'études. Articles publiés. Site web fiable. Structures concernées (cartes, POS, PDAU, règlements...)

CONCLUSION:

Le projet urbain vient comme la solution durable pour redonner à la ville une bonne recomposition urbaine afin de recouvrir ces zones sur la ville et les faire participer dans la recomposition urbaine équitablement.

La ville d'el Harrach s'est vue prendre de l'ampleur et acquérir de nouvelles zones qui étaient autrefois situées dans la périphérie. Notre souci est de mettre en valeur le projet urbain et ses apports en opérant sur la nouvelle ceinture de développement ceci permettra de contrôler l'étalement à travers la reconsolidation du centre ville.

CHAPITRE I

CHAPITRE INTRODUCTIF

Pour penser durablement, la consommation des ressources foncières et énergétiques doivent être gérées avec modération (ne pas s'étaler), Pour cela le renouvellement urbain est indispensable du moment qu'il focalise ses actions sur le bâtis déjà existant. Il est le levier qui permet de favoriser l'intensité urbaine et réanimer son attractivité.

CHAPITRE I

Introduction :

▪ Aperçu sur l'urbanisme et l'urbanisation :

Selon Jean Gottmann, « l'urbanisme consiste à disposer dans l'espace défini urbain (et suburbain) tous les équipements matériels nécessaires au logement et aux activités des occupants de cet espace. C'est un art et même de plus une science, complexe, difficile, utilisant des techniques diverses et interdépendantes. L'urbanisation est le processus économique et social, politique et culturel, qui entraîne l'humanité vers des formes nouvelles de civilisation, des formes de plus en plus urbaines, c'est-à-dire non agricoles, et reposant sur des formations de densité élevées et des occupations divorcées du travail de la terre ». (Grandeur et misères de l'urbanisation moderne, Urbanisme n° 88, 1965)¹

▪ Qu'est-ce que l'urbain ?

Loin des villes médiévales encerclées par des murs d'enceinte au-delà desquels s'étend l'espace agricole et boisé, la ville du XIXe siècle est marquée par un phénomène important de périurbanisation brouillant la distinction classique entre urbain et rural.

L'urbain peut dès lors se définir comme un territoire construit et aménagé par l'homme formant un tissu continu de surfaces artificialisées (bâtiments, trame viaire, etc.) recouvrant la quasi-totalité du sol. Cette continuité urbaine n'a fait que s'étendre ces dernières décennies au rythme d'un étalement accéléré de la ville, et du raccourcissement - théorique parfois - des distances et temps de trajets depuis l'avènement du « tout automobile ».

1)- IDENTIFICATION DES STRATEGIES URBAINES :

Le projet urbain dans le cadre de ce travail introduit quelques concepts, que nous allons expliquer à travers nos divers lectures d'ouvrage d'articles et de thèses qui ont traité ces mêmes notions tels que :

1.1. LE PROJET URBAIN:

1-L'apparition du projet urbain

La ville est en perpétuel mutation, changeant d'échelle et de forme, « nous vivrions en quelque sorte une période de transition, à l'aube d'un nouveau cycle dont certains nous dessinent déjà les contours ». François Tomas². Comment faire face à la dispersion des centralités et mieux articuler les centres et leurs périphéries ? Quelle complémentarité pour des actions d'aménagement multiples sur un territoire commun ? Le rejet d' « espace programmatique, rationalisé, bureaucratique, à la fois uniformisé et spécifié à travers une intense activité de zonage ». La notion de plan, autrefois largement employée par les acteurs, décideurs de l'aménagement et de l'urbanisme, ou actuellement supplantée par la notion de projet urbain, Cette expression était déjà à la

¹ Ouvrage collectif « Projet urbain en France », édition le moniteur, page 19

² Ouvrage collectif sous direction de : Jean Yves, Toussaint et Monique Zimmermann « Projet urbain – ménager les gens aménager la ville », éditeur Pierre Mardaga, page 15

mode dans les années 1970, principalement employée par les architectes comme synonyme de « composition urbaine », ils y associaient aussi l'idée d'un projet d'architecture « à grande échelle ».

Projet (classique, processus technique du ressort de l'architecte) / urbain (plus large, qui se réfère à la ville et qui renvoie de ce fait à des compétences multiples et donc pas uniquement aux problèmes d'organisation spatiale. Cette double dénomination de (projet) et (d'urbain) a favorisé une certaine ambiguïté de la notion

2-La notion de projet urbain "Définition"

Le projet urbain est réaliste, il est la réponse à un enjeu social autant qu'outil conceptuel et opérationnel de formulation des tissus urbains. Il est un projet spécifique en réponse à une situation spécifique.

La définition du projet urbain se diversifie de plus en plus, le projet urbain en 1994 était défini par DEVILLERS comme suite :

« ...Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche « ... » il est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après. »³

En 2011, la définition du projet urbain par DIND prend une autre approche qui est : « Le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en oeuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civil et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable. »⁴

Pour clarifier encore les particularités de ce champ on a tiré ses principes et contraintes suivant les prospectifs faits par D. Mangin, P. Panerai⁵ et C.Devillers

3-L'évolution du projet urbain

L'architecture ou l'art de bâtir, a évolué depuis l'antiquité à travers le temps, avec plusieurs civilisations et événements par le monde, et si ce concept s'est enrichi, celui d'urbanisme a été complètement transformé, presque retourné passant au projet urbain que bien les aménageurs lui ont préféré à partir de fin des années 1970 pour exprimer une pratique présentée comme une alternative à l'urbanisme, « ce qui est clair, c'est que le terme vient assez tardivement désigner un ensemble de réflexions et d'expériences dont les plus déterminantes doivent être attribuées aux architectes et aux historiens de l'architecture italiens (Aymonimo, Aldo Rossi, Leonardo Benevolo, etc.) » Selon François Tomas, le projet urbain s'est, en effet, d'abord voulu le produit d'un choix politique et non plus celui d'un modèle pseudo-scientifique. Le projet urbain supposait donc la participation active de tous les acteurs urbains, y compris les habitants, non pas seulement pour les informer au terme des études mais dans l'élaboration même du projet d'aménagement. Le projet urbain s'est présenté comme une méthode d'élaboration plus comme conception nouvelle de la ville

Pour Nicole Bachofen : « (...) il y a un projet urbain chaque fois que l'urbanisation ne résulte pas d'un phénomène (spontané) lié à des conventions implicites _ et dont les logiques peuvent

³ Définition du projet urbain par : Devillers, 1994

⁴ Définition du projet urbain par : dind, 2011

⁵ David Mangin, Philippe Panerai ; Projet Urbain, éd parenthèses

être analysées a posteriori _ mais d'un projet affirmé, d'un dessein et d'un dessin, dont les intentions et les moyens précèdent la mise en oeuvre. » (Bachofen Nicole (REMU) , Eléments pour comprendre le projet urbain .Le premier numéro de la revue « projet urbain » que c'est « la diversité des approches qui permet la confrontation des points de vue politiques, techniques et sociaux »

4-Les échelles du projet urbain⁶

La notion de projet urbain est actuellement largement employé en planification ou elle tend à substituer à la notion de plan, la question d'échelle renvoie directement à la planification.

- De l'échelle globale à l'échelle locale :

Cette démarche de l'échelle globale à l'échelle locale se fixe sur deux objectifs :

- De redonner de la cohérence à des entités urbaines qui, en se développant et suite à la décentralisation, risquent de disperser leur actions
 - De penser à des projets plus durables dans le temps et extensibles à différentes échelles, ce qui explique la place centrale accordée à l'agglomération
- Projet d'agglomération, c'est une manière d'amener à renouveler les instruments d'urbanismes règlementaires tel que les schémas directeurs, le plan d'occupation des sols déterminé après la formulation du plan stratégique
- Projet urbain globale, ou s'articulent les échelles de la ville et de l'agglomération (l'agglomération est désignée comme échelle de la planification, en renforçant la gestion intercommunale de l'aménagement)
- Projet d'entreprise, il constitue le premier des maillons du système autour duquel les organisations finalisent leur action, et consiste dans la formulation d'une « ambition globale de long terme »

De l'entreprise à la ville (projet de ville), dernièrement remplacée dans le langage des maires (l'exigence pour un maire d'afficher la volonté de mettre en place la construction d'un projet collectif pour sa ville, un projet souple et soumis à des étapes continues de validation par la population)

Le projet urbain, appelé aussi « charte spatiale », traduit les orientations de développement économique et social du projet de ville dans ses manifestations spatiales, le but de ce document est de s'occuper de la dimension formelle, esthétique et fonctionnelle de la ville en cohérence avec l'ambition stratégique

Le projet urbain assure la liaison entre l'échelle locale et l'échelle globale et donne lieu à des formes d'expression cartographique originale

⁶ Patrizia Ingallina, « Projet urbain », édition Que sais-je ?, pages 29, 37, 72, 73, 108

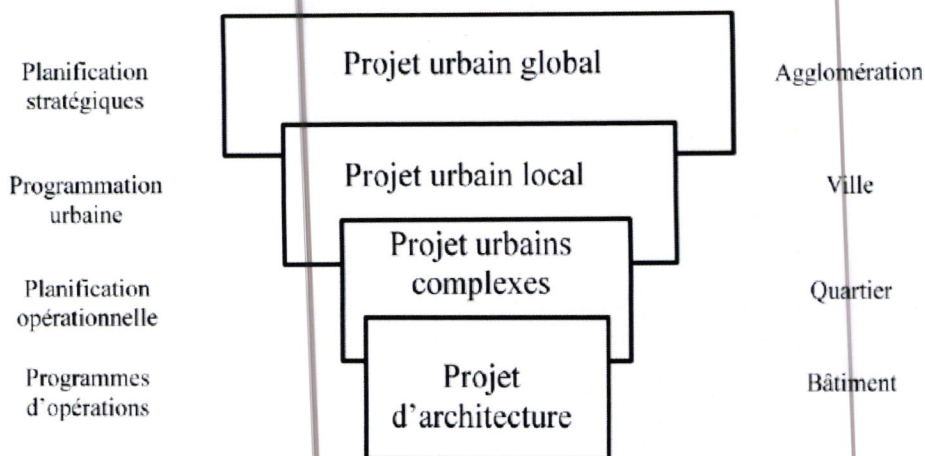


Figure 2.1 : Les échelles du projet urbain, Patrizia Ingallina , « Projet urbain », édition Que sais-je ?

5-Les types d'intervention du projet urbain⁷

L'expression « projet urbain », comme en architecture conduit à mettre au point des outils partagés.

Reconversion	Friches industrielles et portuaires, transformation de vides urbains, reconquêtes de rives, quais, canaux
Espace public	-L'art urbain, les places, les relations entre les multiples usagers de la ville. Le travail sur l'espace public donne son armature au projet urbain
Infrastructure	Intégration des infrastructures dans la ville (autoroutes, voies ferrées...), pôles d'échange, mobilité, stratégie urbaine et transports _ comment le tramway est une occasion de « faire de la ville »
Patrimoine	Revitalisation de centres anciens, centre-ville en mutation, secteurs classés et protégés
Paysage	Projet de paysage, mise en valeur de territoires, parcs, rôle des espaces verts dans le renouvellement urbain
Régénération urbaine	Renouvellement urbain, restructuration de grands ensembles et de quartiers d'habitat social, opération de démolition – reconstruction
Nouvelles centralités	Pôles de loisirs et de commerces, parcs d'activités, périphérie en extension, villes nouvelles

⁷ « Projet urbain en France », ouvrage collectif, édition le moniteur, page : 54

6-Les dimensions du projet urbain

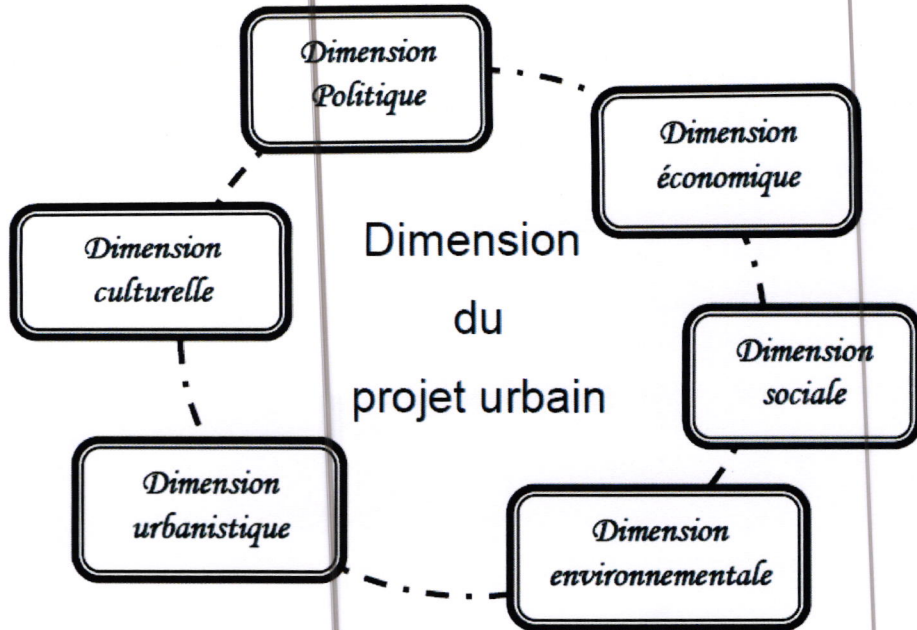


Figure2.2: Schéma des dimensions du PU, travail d'auteur année 2017

7-La démarche du projet urbain

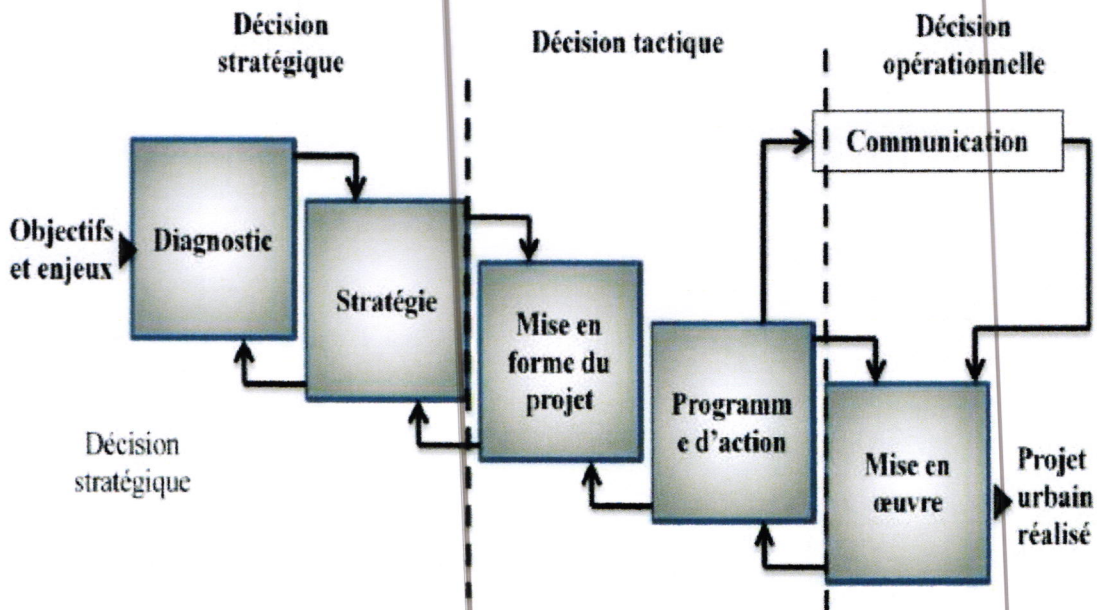


Figure 2.3: Les étapes du P.U, M.R. LAOUAR, C.TAHON, C.BOULEMIA, « Méthodologie de conception et de mise en œuvre d'un système d'information urbain »pdf

Conclusion :

Dans sa version actuelle, la notion de projet urbain apparaît comme à la fois critique et substitut des formes de planification territoriales et urbaines, caractérisées à la fois par l'intervention de l'Etat central, par la rigidité des schémas établis et par la juxtaposition de logiques sectorielles.

Le projet urbain introduit une autre forme de cohérence d'intervention poursuivie en fonction d'une stratégie générale, mais décomposés au fur et à mesure des conjonctures et des attentes en programmes particuliers. De même, la notion impliquait une négociation plus large entre les acteurs et les habitants, et invitait à trouver des rationalités plus flexibles et « plus humaines ». A l'intérieur de l'intention stratégique, des morceaux de ville pouvaient être ainsi traités (soit en ce qui concerne les transformations de la ville sur elle-même, soit dans la conception et l'aménagement des zones périphériques qui déborde les logiques sectorielles.

Le projet urbain ne peut être défini en fonction d'une échelle unique, il ne signifie pas seulement un projet d'urbanisme ou un projet d'architecture; il implique nécessairement, soit comme facteur de réalisation, soit comme objectif poursuivi, la prise en considération du support économique, social, culturel des opérations, il est avant tout une démarche politique et un projet culturel. Dans le contexte culturel et social actuel se situe entre futur et passé (prendre en considération l'existant tout en apportant de nouveau)

La notion de projet urbain renvoie à la question des nouvelles composantes sociales et culturelles de la métropole contemporaine, « valeur méditées par les projets urbains » que l'on peut reconnaître à travers la lecture des « compositions injonctives de la rationalisation économique, la scotomisation et la sous-estimation des fondements médiateurs »

Il ne peut pas s'ériger en tant que méthode, mais comme une série de démarches relative à chaque contexte. Les finalités d'un projet urbain sont opérationnelles et doivent accompagner les transformations physiques et sociales de la ville réelle.

1.2 REGENERATION URBAINE :**1-Définition de la régénération urbaine :**

Enjeu majeur depuis plusieurs années, le renouvellement urbain conjugue réhabilitation, démolition, construction de logements et d'équipements et poursuite de l'amélioration du parc immobilier dans un objectif de développement durable. Son ambition est multiple : désenclaver les quartiers, améliorer la qualité de la vie quotidienne et la qualité patrimoniale...

Il intègre la redéfinition des espaces, des voiries, des transports, des équipements mais aussi l'implantation ou le développement d'activités économiques et socioculturelles dans un objectif de mixité sociale et de diversité des fonctions urbaines.

Les projets engagés ou à venir sont menés en concertation avec les collectivités territoriales, les habitants, l'ensemble des acteurs institutionnels et de terrain. Ils s'accompagnent d'une gestion urbaine de proximité renforcée ou renouvelée. Pour être menés à terme, ils nécessitent des compétences diversifiées et complémentaires

2- L'historique de la régénération urbaine:

La régénération urbaine s'est d'abord formalisée aux Etats-Unis à partir des années 1960, lorsque la délocalisation des activités maritimes a conduit au délaissement définitif de vastes espaces, devenus friches portuaires. Ces vides urbains ont été surtout réaffectés, à l'initiative des municipalités, à des activités de centralité, comme à Boston, Baltimore, New Orléans. En une seconde étape, illustrée magistralement par le cas des London Dock lands, à partir des années 1980, puis de Barcelone, la régénération urbaine a consisté à reconverter totalement des espaces délaissés, mais en y reconstruisant de véritables "morceaux de ville" multifonctionnels. Avec la troisième étape, en cours depuis les années 1990, la régénération urbaine s'applique à une grande diversité de territoires urbains, souvent encore largement habités, fonctionnellement hétérogènes, mais présentant tout un ensemble de dysfonctionnements.

3- Objectifs de la régénération urbaine

L'objectif primordial de la régénération urbaine consiste à s'occuper de la dynamique complexe des zones urbaines modernes et de leurs problèmes en revitalisant leurs fonctions économique, sociale, environnementale et culturelle.

Transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain.

Le renouvellement urbain permet de :

- reconquérir des terrains laissés en friche
- restructurer des quartiers d'habitat social
- rétablir l'équilibre de la ville

4- Les types de régénération urbaine:

D'une manière générale, il peut y avoir trois motivations pour la régénération urbaine:

- La régénération imposée après une longue période d'abandon d'une zone urbaine (ex. London Dock lands) ou suite à une grave dégradation des conditions de vie dans un quartier;
- La régénération opportuniste lorsque les bailleurs de fonds publiques et privés cherchent le terrain adéquat pour un grand projet (ex. Barcelone, Athènes)
- La régénération préventive ou prospective dans les zones où le tissu social et économique s'est détérioré (ex. Istanbul, Alep, Alexandrie).

5- les actions de la régénération urbaine :

Le travail dans un projet de renouvellement urbain consiste en une somme d'interventions sur le bâti, les espaces publics, les usages et les circulations, qui se concrétisent dans des opérations spécifiques :

- **La réhabilitation** : La réhabilitation est une pratique architecturale destinée à améliorer le bâti dévalorisé et prolonger sa durée de vie pour le rétablir dans l'estime. C'est aussi une remise en état d'habitation des bâtiments en actualisant les façons de les utiliser au sens physique, psychologique et social du terme.

Il s'agit à partir d'une reconnaissance de l'existant (le bâti, la mémoire qui s'y attache et l'usage qu'on en fait), d'apporter les compléments qui feront levier vers évolution positive. Intervenir sur un bâti comme un médecin sur un malade.

- **La restauration** : est une opération qui concerne les monuments historiques ayant une valeur patrimoniale (valeur esthétique ou historique).
C'est une pratique codifiée, qui obéit à des règles strictes de respect du bâti ancien (classé).
- **La démolition/reconstruction** : Ça consiste en une démolition littérale ou partielle de bâtiments existants, afin de libérer des emprises foncières au sein du tissu dense d'une ville et une construction de bâtiments nouveaux.
Dans une proportion plus radicale, c'est-à-dire quand la démolition concerne un îlot entier ou plusieurs îlots, on parle de *Rénovation urbaine* (opération d'aménagement destinée à remplacer des îlots urbains défectueux au niveau d'un quartier).
- **La restructuration** : est une opération par laquelle un ensemble organisé, voit sa structure organisationnelle remaniée en vue d'aboutir à une nouvelle configuration.
C'est une réorganisation d'un espace, d'un quartier ou d'un bâtiment. La restructuration d'un quartier désigne en général la mutation de sa structure urbaine (tissu urbain : parcelles, voies, bâtiments, infrastructures...).
- **La reconversion** est une intervention sur un bâtiment existant afin de l'adapter à de nouveaux usages. Une réhabilitation accompagnée d'un second passage de la créativité dans le bâtiment (aménagements intérieurs différents – équipements et matériaux adaptés aux nouveaux usages, modification de l'apparence).

6. Le projet urbain et la régénération des centres historiques

1-Le centre-ville

Notion composite qui prend des représentations et recouvre des réalités très différentes les unes des autres. Mais on peut résumer la notion du centre-ville dans les éléments suivants :

- ❖ **Synthèse spatiale**, comme le qualifie Ostrowsky⁸. Il est un lieu de synthèse et de fusion entre ses différentes fonctions. Il constitue une entité avec des dynamiques relationnelles.

Le centre est à la fois attractif et répulsif.

- ❖ **Un espace historique**, il représente la toile qui reflète l'expression de plusieurs civilisations de la ville.
- ❖ **Nœuds de la ville** ; le carrefour des grands axes.
- ❖ **Point de convergence et de rayonnement**⁹, où les activités urbaines se produisent et atteignent leur plus grande intensité, d'où elles émanent, se répandent et exercent leur influence.
- ❖ **Un espace symbolique**, le centre-ville ne peut être abordé exclusivement comme espace géométrique, historique ou fonctionnel, d'autres dimensions complètent sa définition à savoir ; régulation, rareté, signification et symbolisation.
- ❖ **Espace social** : le centre-ville est aussi un produit social fait de deux valeurs bien distinctes : une valeur d'usage caractérisée par une intensité maximale d'utilisation des surfaces, par un complexe de fonctions (données objectives) : et une valeur d'échange

⁸ Ostrowsky 1976. Cité par Roukia Bouadam Ghat, op.cit., p 40.

⁹ H. J. Calsat. « Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace ». Cité par Roukia Bouadam Ghat, op.cit., p.36.

symbolisée par une intensité maximale de fréquentation, par un ensemble de rôles (données subjectives reconnues ou contestées)¹⁰

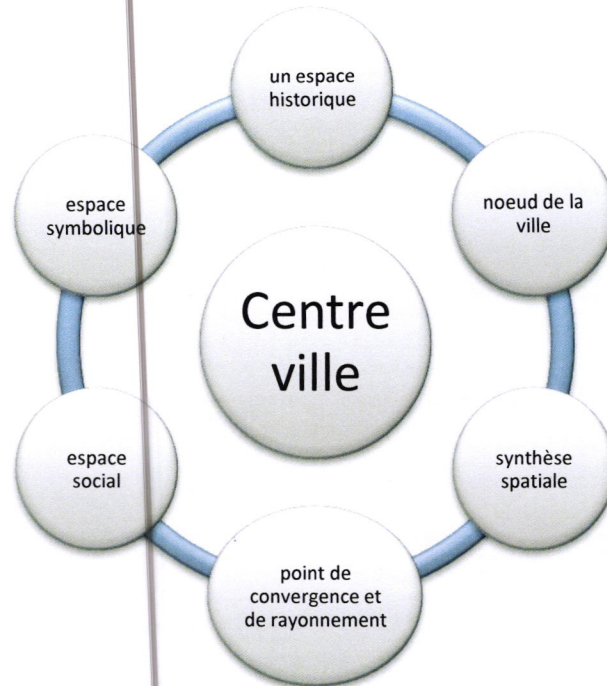


Figure 2.4: Le centre-ville objet à multiples facettes. Travail d'auteur année 2017

Un centre-ville ne se détermine pas uniquement par une pure position géométrique, le centre ville n'est pas toujours au centre géométrique de la ville, c'est un espace à forte capacité organisationnelle. On pourrait même rajouter que le centre-ville est un espace-vitrine, c'est-à-dire un espace de visibilité, donc de construction symbolique, comme l'affirme Claude Chaline « *le centre-ville est un espace considérable, en étendue et en fonctionnalité, qui contient non seulement la quasi-totalité des éléments composants la centralité urbaine. Mais aussi d'importants quartiers à dominance résidentielle ainsi que des équipements infrastructurals* ».

Le centre d'une ville est « *un organe indispensable, à la fois cœur et cerveau* »¹¹.

Ils constituent le cœur de la ville, le lieu de convergence des pratiques sociales. Ainsi, Roger Brunet, dans son dictionnaire de la géographie, précise dans sa définition : « *c'est la partie vive et que l'on montre de la cité* ». ¹²

Il est évidemment le lieu qui devrait donner la plus forte impression d'urbanité où l'organisation de l'espace devrait être la plus poussée ou la plus architecturée, d'une façon générale donner au maximum le sentiment de vivre dans un milieu citadin.

Tout laisserait alors à penser que seul le centre donne une signification à la ville ; il est vrai qu'en transformant leur centre-ville, un certain nombre de villes ont pour objectif un changement de l'image de la ville dans son ensemble. A ce propos, Jean Labasse (Professeur IEP/Paris) écrit :

« *Le centre est en définitive le lieu où le foyer de convergence où la ville exerce et affirme sa puissance et d'où se dégage une image qui en exalte le rayonnement* »¹³.

¹⁰ Roukia Bouadam Ghat, op.cit. p. 41.

¹¹ Claude Chaline « *la régénération urbaine* ». PUF. Paris, 1999. p 146.

¹² Revue Urbanisme. N°120-121. Paris, 1970. p8.

2- les centres anciens

Dans les centres anciens les contextes urbains sont très variés. Toutefois, des situations plus ou moins similaires se retrouvent en ces lieux, c'est pourquoi nous allons nous intéresser à celles-ci. Les situations diffèrent selon la taille des villes, on distingue les grandes agglomérations, comme Paris ou Marseille, des villes petites ou moyennes (inférieures à 200 000 habitants). La majorité des centres anciens à requalifier se retrouvent dans ces dernières ce sont leurs situations et leur traitement que nous présenterons en premier.

Dans les villes petites et moyennes, les maisons individuelles de type pavillonnaire en périphérie concurrencent le bâti ancien des centres. Ce dernier se compose de bâtiments anciens de type R+2 à R+3 parfois dégradés et dévalorisés et surtout peu adaptés aux besoins de la population (espace, jardin, tranquillité,...). Les commerces de proximité y occupent les rez-de-chaussée et ont parfois du mal à survivre. Le marché immobilier est généralement atone, c'est-à-dire qu'il manque de vitalité et que la demande locative est insuffisante. Ces facteurs expliquent la vacance des logements et des locaux commerciaux. Cependant, certains quartiers anciens restent encore attractifs notamment grâce au tourisme. Il arrive que des points durs (insalubrité, vétusté, forte dégradation,...) s'y développent.

La population de ces centres diminue et se paupérise. Elle est constituée de locataires modestes ou en difficulté, ou de propriétaires occupants majoritairement âgés qui n'ont bien souvent pas les moyens d'effectuer des travaux de restauration. Les propriétaires bailleurs sont soit des propriétaires âgés qui complètent leur retraite avec la location d'un logement, soit de petits investisseurs locaux, les nationaux investissent plutôt dans les zones touristiques. On note d'une manière générale un manque d'investisseurs, pourtant ces derniers pourraient relancer le marché et l'attractivité des centres.

- **Façades, bâtiments dégradés et logements insalubres**

L'esthétique et l'image renvoyée d'un quartier favorisent l'attractivité de ce dernier. C'est pourquoi certaines villes se concentrent sur cet enjeu, de façon à inciter l'implication des propriétaires et des investisseurs potentiels, dans l'objectif de repeupler les centres.

Châtelleraut (86), mène une politique à la fois volontariste et incitative. Elle a mis en place des ORI sur 35 immeubles³⁵, une OPAH-RU pour traiter 200 logements, ainsi que des actions et des aides ciblées. L'objectif de la combinaison de ces dispositifs est de mettre en valeur ses centres anciens et son patrimoine. Elle mène une politique volontariste grâce à une concession d'aménagement (2004-2014) passée avec la Société d'Équipement du Poitou (SEP) pour redynamiser ses centres. La SEP se charge de l'animation et de l'exécution des ORI. Les travaux préconisés concernent principalement l'extérieur des bâtiments et surtout le ravalement des façades en se basant sur la ZPPAUP qu'elle a elle-même mise en place. Une aide communale au ravalement de façades³⁶ ainsi que les subventions de l'OPAH-RU viennent aider les propriétaires dans leurs obligations de travaux.

Les moyens limités de la SEP ne lui permettront pas de poursuivre les procédures d'ORI jusqu'à l'expropriation. On s'aperçoit que les capacités financières des opérateurs limitent significativement l'efficacité des ORI.

¹³ Ibid

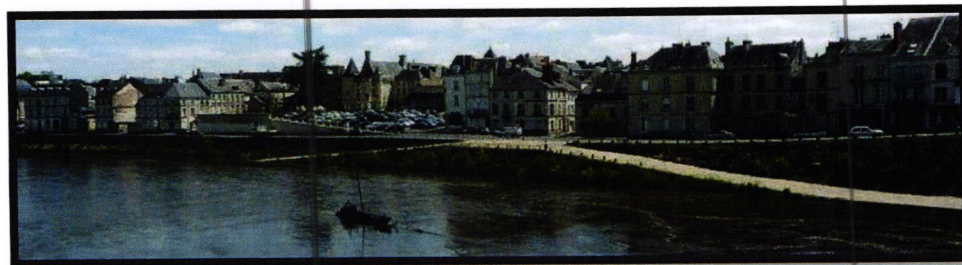


Figure 2.5 : Quai Napoléon Ier et Quai du Château avec l'îlot des Cordeliers à droite, îlot dans lequel des immeubles sont concernés par des ORI ©www.francebalade.com

La ville d'Angoulême, s'est elle aussi attachée à l'esthétique de son patrimoine bâti dans le cadre d'un projet urbain « Angoulême, Vivre la Ville », une aide communale incitative a été mise en place entre 2006 et 2011 pour aider à la restauration et au ravalement des façades. Cette action a eu un certain succès, 170 façades ont été restaurées. De la même façon, la collectivité a aussi mis en place une aide à la rénovation des devantures commerciales.



Figure 2.6 : Devanture commerciale avant et après travaux à Angoulême, Territoires Charente SAEML

- **Immeubles délaissés ou en ruine**

Il arrive de trouver des centres, où les immeubles s'effondrent par manque d'entretien, c'est ce qui s'est produit à Dieppe (76) en 1970, 1998 et 1999. Ces événements ont fait prendre conscience à la collectivité qu'il était temps d'intervenir pour réhabiliter son centre ancien. En effet, depuis près de 20 ans, la ville a enchaîné les opérations de réhabilitation. La ville de Dieppe contrairement aux autres villes présentées est située au bord de la Manche sur l'axe Paris-Londres, elle est très touristique. Le marché immobilier y est assez dynamique et la collectivité a des moyens financiers assez importants.



Figure 2.7 : 132, grande rue avant et après Intervention



- **Problèmes de vacance**

- 1. La vacance des locaux à usage d'habitation ou commercial**

Les centres anciens regorgent de logements, mais faute d'entretien, de qualité ou d'adéquation avec les modes de vie et les besoins contemporains, bon nombre de locaux restent vacants et se dégradent. Le même phénomène est observé avec les locaux commerciaux faute d'attractivité et de dynamisme économique.

- 2. La réaffectation des logements situés au-dessus des commerces pour une remise sur le marché**

Les logements vacants sont souvent situés au-dessus des locaux commerciaux, le principal problème est qu'ils n'ont parfois plus d'accès indépendant des commerces. Ces derniers ont été supprimés pour agrandir les vitrines commerciales.

- 3. Le changement d'affectation des locaux commerciaux comme alternative à la vacance**

La perte de dynamisme commercial a conduit à la vacance des locaux commerciaux qui dévalorisent aujourd'hui les centres. La remise sur le marché de ces locaux vacants en changeant leur destination peut être un moyen de résoudre ce problème.

- **Perte de dynamisme commercial**

Avec l'apparition des grandes surfaces en périphéries, du e-commerce et plus récemment des services de courses en ligne avec récupération des marchandises aux drives des magasins, le maintien des activités commerciales et artisanales de proximité se fait de plus en plus difficile. Ce déclin des commerces se remarque par la vacance des locaux à usage commercial comme nous l'avons déjà précisé précédemment.

Le regain d'un dynamisme commercial est un enjeu crucial pour les centres, en effet, le commerce permet de relancer l'investissement dans les quartiers et contribue au succès des projets de rénovation urbaine. La force et la vitalité d'un tissu commercial passent par la diversité des activités proposées (franchises, commerces traditionnels,...). Les élus sont invités à favoriser l'implantation de « locomotives » telles que de grandes enseignes : les Galeries Lafayette, Virgin Mégastore,... qui par expérience irradient les petits commerces alentours.

3- La régénération des centres historiques

« L'intégration de l'architecture moderne dans le tissu architectural historique de nos villages est l'un des problèmes les plus difficiles qu'ont à résoudre les architectes d'aujourd'hui. [...]. Pour réussir cette intégration [moderne dans l'ancien] la qualité architectonique –certes indispensable – du bâtiment ne suffit pas, l'élément décisif est la qualité de la relation établie entre l'ancien et le nouveau. Etablir une relation signifie : faire

connaissance, respecter, poser des questions, donner des réponses, admettre, contredire, être tolérant, s'affirmer, avoir des égards et tous cela avec probité mais sans familiarité. »¹⁴

«La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existée, mais est apparue à un certain moment de l'évolution des sociétés et peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment. Elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle mais celui d'une nécessité historique qui a un début et une fin.»¹⁵

Les villes, qui existent depuis des millénaires, ont toujours été la réponse à un rapport de correspondance entre la forme sociale et la forme spatiale au cours de l'histoire. Ces villes sont l'expression des civilisations, elles constituent un miroir des valeurs, de la culture et de l'histoire des sociétés qui les ont produites et habitées.

Par rapport aux villes contemporaines les villes traditionnelles semblent en retrait, elles connaissent des problèmes d'abandon, de marginalisation et de dégradation de leurs tissus.

La majorité des villes historiques du monde, ainsi que les villes traditionnelles

«Médina», «Ksour» et «Casbah» du Maghreb ont fait l'objet de mesures de préservation et de valorisation.

«L'intérêt de la préservation du patrimoine n'est plus sujet à débattre. [...] La ville doit conserver un cachet d'une valeur sûre pour acquérir un droit de se développer de façon authentique, [...] pour assurer la valeur de l'ensemble de la ville il faut préserver ce qu'il y a de plus authentique.»¹⁶

Mais avant d'atteindre ce niveau d'acquisition, de l'intérêt de la sauvegarde et de la valorisation des villes historiques, il faut savoir que ces villes ne sont devenues patrimoine urbain, à part entière, qu'après un passage par plusieurs théories et doctrines.

Le thème patrimoine urbain est introduit, pour la première fois, dans les doctrines de conservation et de préservation, et il est théorisé pleinement dans les années soixante dix.

Le concept des villes historiques est définitivement formalisé dans les années quatre-vingt où le débat du retour vers ces villes est dépassé, et commence la formulation et l'élaboration des lois, des stratégies et des approches pour leur prise en charge en tant qu'objet vivant pour à la fois ne pas aggraver le tissu existant et contribuer à sa sauvegarde et à sa durabilité dans le temps.

Dans les pays du Maghreb, «La mémoire collective a toujours permis la conservation de certains monuments religieux et ce respect et dévouement ont souvent engendré la pérennité d'anciens édifices, mais cette conservation de fait n'a jamais été le produit d'une législation appropriée ou d'une volonté délibérée des autorités politiques.»¹⁷

Le concept de préservation dans les pays du Maghreb remonte au dix-neuvième siècle, avec la colonisation française, plus particulièrement après la visite de Napoléon III en 1865¹⁸

Le patrimoine bâti est une ressource non renouvelable, son état de dégradation très accélérée ainsi que les différents problèmes qui le menacent, présentent un état de fait qui nécessite une prise en charge effective pour sa sauvegarde, parce qu'il risque de disparaître si aucune action n'est entreprise pour le protéger et stopper sa dégradation.

¹⁴ FISCHER.Wend, »Constructions modernes dans un environnement ancien », pages 25_28.

¹⁵ BENEVOLO. Leonardo,« Histoire de la ville », édition Parenthèses, Marseille 2000, p7.

¹⁶ CHERRADI. M«Le patrimoine architectural du 20^{eme} siècle de Marrakech», article tiré du site web: www.maghrebarts.ma.

¹⁷ N.CHABBIN -CHEMROUK etBOUSSERAK.M, «Tissus urbains anciens et sauvegarde du patrimoine», revue AL MAOUIL, les cahiers d'Al Omrane n°21, Juillet 2005, p31-39.

¹⁸ BEGUIN. F, « Arabisances: décor architecturale et tracé urbain en Afrique du nord » 1830-1950, édition Bordas, Paris 1983, p14.

La sauvegarde n'est pas un objectif en soi même¹⁹, mais un moyen d'une politique urbaine qui vise la récupération, la reconquête et la revalorisation du centre ancien en le redynamisant et le réintégrant dans la ville contemporaine.

«La préservation urbaine, telle que nous l'entendons, signifie précisément la somme des interventions faisables [...]. Elle concerne également la protection et la revitalisation des sites, des quartiers et des villes historiques entières.»²⁰

De ce fait, la valorisation du patrimoine peut apporter beaucoup à la compétitivité d'une ville

La ville historique est riche d'un patrimoine bâti originaire de différentes époques de l'histoire urbaine. Ce patrimoine bâti reste exposé aux conditions naturelles (inondations, Séisme...etc.) Et livrai à la main de l'homme (démolition, construction illicite, pollution....etc.).

En effet Le projet urbain est l'alternative du couple architecture et urbanisme utilisé comme nouvelle Pratique pour rendre l'espace à son propriétaire (la relation direct avec la ville et ses habitants)

Pour que nos projets ne seront pas juste des gestes formelles, ils devront prendre en considération les caractères spécifiques du lieu d'intervention, qui seront leurs éléments de composition et leurs concepts. Ces caractères définissent le lieu, le qualifient et déterminent son identité, ils sont appelés les caractères de l'urbain, ils sont constitués de quatre structures principales: la structure de permanence, la structure de conformation, la structure du publico collectif et la structure fonctionnelle. Ces même caractères seront réinterprétés dans les projets sur deux plans: le plan de contenu et le plan d'expression, ils leurs permettraient de se réaliser et de se transcrire dans le lieu, tout en assurant une continuité historique et une intégration morphologique²¹

1.3 RENOUVELLEMENT URBAIN: une démarche stratégique contre l'étalement urbain

1- Définition du renouvellement urbain

"Le renouvellement urbain s'analyse comme un nouveau modèle de développement et de fonctionnement de la ville visant à économiser les espace et l'énergie et à régénérer les territoires urbains dégradés, à accroître la mixité sociale"²².

Le renouvellement urbain est un concept apparu dans les années quatre-vingt-dix en Europe, il vient poursuivre les réflexions déjà engagées sur la ville, dans la continuité de " faire la ville sur la ville ".

Au sens large, le renouvellement urbain désigne l'ensemble des transformations à l'œuvre dans le tissu urbain. Il renvoie alors à un phénomène, présent depuis toujours, les évolutions se faisant progressivement, au gré des mutations immobilières, soit par extension géographique, soit par reconquête de zones déjà urbanisées.

Le renouvellement urbain se situe donc au croisement de deux préoccupations :

- Le projet urbain, porté par une collectivité, traduisant des objectifs en termes de morphologie, de fonctionnement urbain et social.

¹⁹ PINI. D, «Concepts, critères et instruments de la sauvegarde», (actes du colloque), "Patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain", Fès 2003, p30-44.

²⁰ KAISA.B, New York face à son patrimoine, édition Mardaga, Liège 1986, p16.

²¹ KAISA.B, New York face à son patrimoine, édition Mardaga, Liège 1986, p145.

²² Selon Yves Jégouzo "la loi solidarité et renouvellement urbain : présentation générale, AJDA 2001N1 P12

- Le projet patrimonial porté par un ou plusieurs propriétaires bailleurs, reposant sur des logiques plus individuelles (démolitions ciblées, combinées à des reconstructions destinées à améliorer la qualité de l'offre)...

2- Objectifs du renouvellement urbain

Le renouvellement urbain a pour objectifs la revalorisation de territoires urbains dégradés ou fragiles en portant sur l'adaptation et la transformation du tissu urbain, les questions relatives à l'amélioration de la gestion urbaine, indispensable pour la réussite durable du renouvellement des territoires de la ville.

Les objectifs se résument comme suit :

- Restaurer des quartiers d'habitat social.
- Reconquérir des terrains laissés en friches.
- Rétablir l'équilibre de la ville.
- Transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain.
- Délimiter en surface l'étalement urbain.
- Favoriser l'intensité urbaine.
- Économiser les ressources naturelles.
- Réussir la mixité de la diversification.

3- Les actions du renouvellement urbain

Le renouvellement urbain regroupe un éventail d'actions multiples, mais leurs objectifs restent les mêmes, s'intéressant à quatre volets principaux :

- La modernisation du Parc bâti : Des actions d'intervention sur l'immobilier préexistant qui sont parfois radicales.
- L'intégration à la ville : Elle commence par un travail sur la trame urbaine, c'est évident pour les grandes parcelles.
- Le renouvellement des fonctions urbaines : Un enrichissement des fonctions urbaines locales, comme sur une place concernée.
- La banalisation de la gestion urbaine : Toute démarche de projet doit déboucher sur des réalisations gérables, de fait la volonté de banalisation de la gestion urbaine.

4- Les échelles d'application de renouvellement urbain

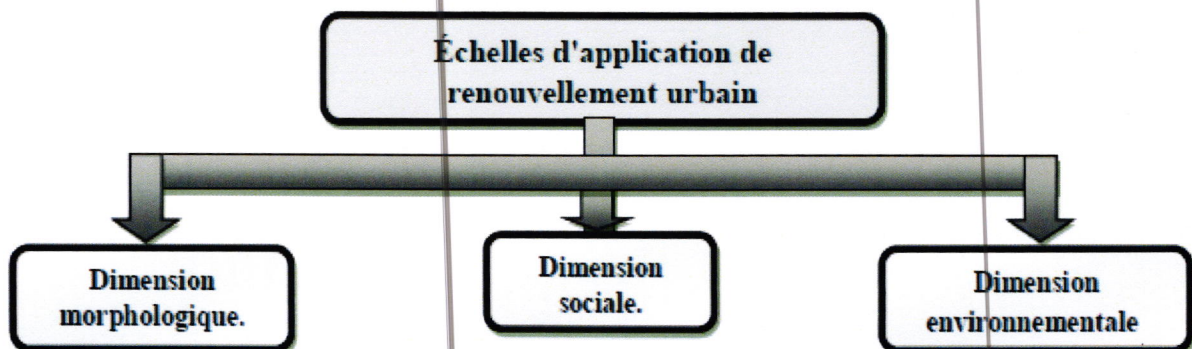


Figure 2.8 : les échelles d'application de renouvellement urbain, travail d'auteur travail d'auteur année 2017

5- Le renouvellement urbain, une action spontanée de l'évolution urbaine :

En termes d'action sur la ville, le renouvellement urbain n'est pas nouveau. La restructuration de la ville sur elle-même est un phénomène naturel qui s'opère depuis toujours dans la constitution du phénomène urbain.

"On a toujours démolit pour mieux reconstruire"²³, à titre d'exemple, les villes chinoises font table rase et sont reconstruites en totalité. Le renouvellement est l'un des deux modes de production de la ville, le second étant l'étalement urbain.

1.4 CONSOLIDATION URBAINE :²⁴

1- Définition de la consolidation urbaine

La consolidation urbaine consiste à remodeler ou rapiécer un tissu urbain détérioré, ou à optimiser l'utilisation d'un espace sous-utilisé, afin de s'assurer du maintien des qualités et de la pérennité de l'occupation du milieu. N'entraînant pas de changement de vocation du milieu, la consolidation peut, par exemple, faire appel au réaménagement des espaces ouverts (rues, places, parcs, etc.), à la réhabilitation de bâtiments abandonnés, à la subdivision ou à l'agrandissement de résidences existantes, à l'insertion dans le tissu urbain de bâtiments similaires à ceux déjà présents, ou encore à des interventions plus importantes

2-Indicateur de la consolidation urbaine

La consolidation urbaine pourrait être mesurée par des indicateurs d'état relatifs à la densité, à la diversité, à la variété, à la mixité, etc.. soit des indicateurs d'une meilleure intégration et d'une meilleure stabilité sociale, pouvant assurer la consolidation, parmi ses indicateurs :

- La diversité des types de logements, par unité géographique et à travers le temps. C'est un indicateur de consolidation environnementale.
- La variété des commerces, par unité géographique et à travers le temps. C'est un indicateur de consolidation économique.
- La variété des entreprises, des emplois et des revenus, par unité géographique et à travers le temps. C'est un indicateur de consolidation et d'équité sociale.

3- Objectifs de la consolidation urbaine

La consolidation urbaine consiste à optimiser l'utilisation du territoire afin d'en assurer la rentabilité, de retenir ou d'y attirer de nouvelles activités et de tirer profit des qualités d'un milieu de vie déjà habité (commerces, transport en commun, arbres matures, etc.).

Les projets d'amélioration de l'espace public, de modifications aux bâtiments existants incluant le recyclage architectural ainsi que les projets d'insertion et de densification permettent d'assurer la pérennité et la prospérité des milieux ainsi consolidés.

²³ Stijn Vandevordt article livios be construire pour l'avenir

²⁴Michel A. Boisvert L'Urbain, Un Enjeu Environnemental

1.5. L'AMENAGEMENT DURABLE « L'aménagement est fait pour durer et doit donc être durable ». ²⁵

1- Définition de l'aménagement durable :

L'aménagement durable consiste en l'association des parties prenantes et des usagers actuels et futurs dès le démarrage de l'opération par la mise en œuvre en amont d'une stratégie globale de développement durable.

L'aménagement durable se caractérise par la mise en œuvre d'une démarche projet, laquelle doit être l'expression d'une volonté politique et doit se caractériser par une nouvelle façon de penser et d'agir qui se manifestant par:

1/ **une approche « systémique » :**

- raisonnant en cycle: cycle de l'eau, cycle de l'énergie et cycle des matériaux
- raisonnant en écosystème: gestion des déchets, gestion des flux ;
- centrée sur la cohérence économique: la faisabilité économique des projets.

2/ **une démarche qui associe le sensible (architecture) et l'ingénierie technique et économique (performance et évaluation).**

3/ **la prise en compte du long terme:** économie de ressources naturelles, investissements évités (réseaux), prévention et lutte contre le changement climatique

4/ **une nouvelle gouvernance:**

- la participation des différents acteurs et particulièrement des habitants citoyens ;
- des partenariats multiples (public-privé, entreprises-clients, etc.) et de nouvelles règles de marché (partenariat public-privé, dialogue compétitif, etc.) ;
- une nouvelle culture urbaine, pluridisciplinaire et transversale.

2-Les nouvelles tendances d'un aménagement durable :

Le développement durable s'impose comme le nouvel idéal de sociétés avancées, soucieuses de corriger les déséquilibres socio-environnementaux accumulés tout au long de l'ère contemporaine et inquiètes de leur devenir.

Il est possible de dégager quatre (04) nouvelles tendances d'aménagement du développement durable :

➤ **La ville durable :**

C'est une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme. Elle doit pouvoir offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie (mixité sociale et fonctionnelle)

"La ville durable est une ville ou une unité urbaine respectant les principes du développement durable et de l'urbanisme écologique, qui cherche à prendre en compte conjointement les enjeux sociaux, économiques, environnementaux et culturels de l'urbanisme pour et avec les habitants "1

²⁵ Article haute Savoie Comment mettre en œuvre un aménagement durable ?

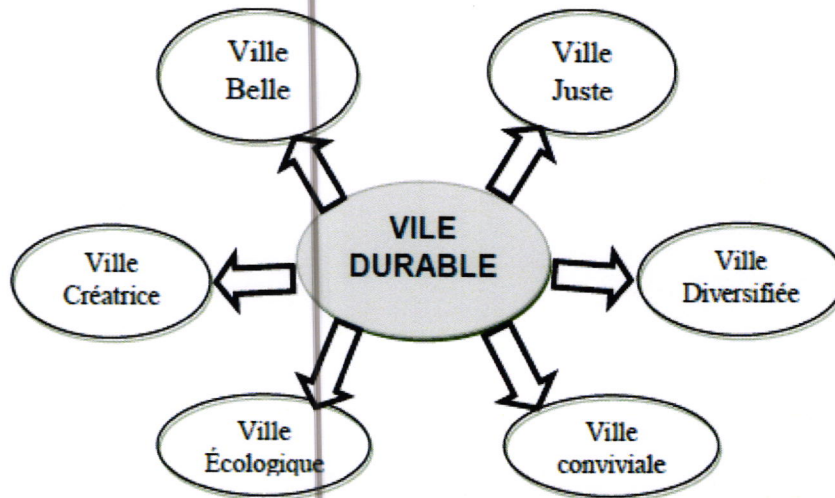


Figure 2.9 : schéma ville durable, travail d'auteur 2017

➤ **L'éco-quartier :**

C'est un quartier urbain à caractéristiques écologiques modernes et qui s'inscrit dans une perspective de développement durable. *"L'objectif de l'éco quartier est également d'entraîner le reste de la ville dans une dynamique de développement durable généralisation des bonnes pratiques à toute la ville".*²⁶



Figure 2.10 : exemple Eco-quartier, site web.

➤ **La mobilité douce :**

On parle aujourd'hui d'**Eco-mobilité** pour favoriser l'utilisation des transports publics urbains respectueux de l'environnement.

L'éco mobilité est définie comme « *la possibilité de se déplacer en silence, sans polluer l'atmosphère, et de façon économe et durable* ». ²⁷



Figure 2.11 : Exemple mobilité douce, site web.

26 Association Venelloise d'Expression Citoyenne 21, Rue Lou Récaloun 13770

27Antonio da Cunha Enjeux du DUD Ed : PPUR presses polytechniques, 2005.

➤ **L'îlot ouvert :**

L'îlot ouvert se différencie de l'îlot commun par sa forme, qui permet sa traversée, l'îlot ouvert se définit par un côté « plein », autonome et pourtant varié et un côté « vide », ouvert et lumineux.

"Les tendances actuelles d'aménagement durable vers des îlots de plus en plus ouverts, favorisent davantage les effets de transparence et de perméabilité, en donnant une valeur à cet espace, ainsi qu'une articulation avec l'espace environnant".

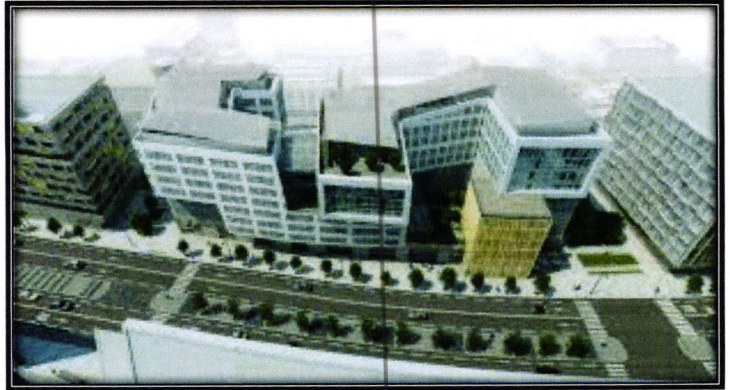


Figure 2.12 : Exemple îlot ouvert, site web.

➤ **La végétalisation des bâtiments :**

La végétalisation des bâtiments permet de composer avec la nature en ville. Aujourd'hui, les plantes sur les toits et les murs sont de plus en plus intégrées dès la phase de conception de la construction.



Figure 2.13 : Exemple d'un jardin terrasse, site web.

2)- Analyse thématique (voir annexes p1 –16)

1- Exemple 01 : Renouveau urbain du quartier Wilson à Reims:

Habiter, c'est vivre « Les quartiers doivent être des lieux de vie où l'on puisse se loger, travailler et se divertir »

- **Présentation du quartier:**

Construit dans les années 60 sous forme de grands ensembles d'habitat social, le quartier Wilson connaît des fragilités liées à son urbanisme de conception fonctionnaliste (obsolescence du bâti, dysfonctionnement de centre commercial...), c'est à partir de ce constat qu'une démarche de renouvellement urbain a été engagée depuis 1989 pour restructurer et requalifier le quartier.

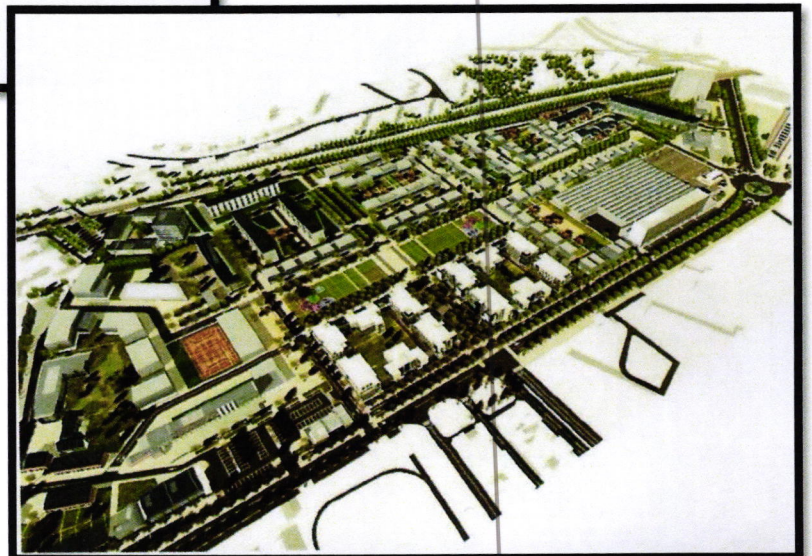
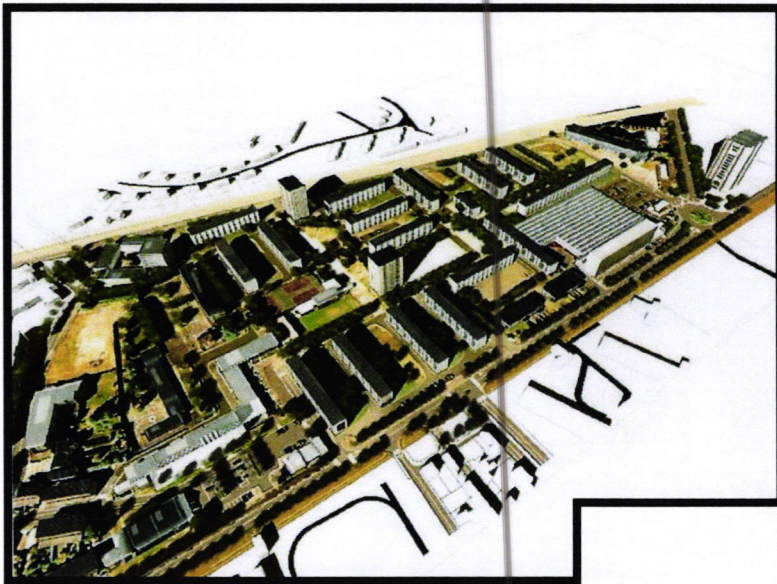


Figure 2.14 : Le quartier Wilson avant et après l'opération, UNE DEMARCHE DE RENOUVELLEMENT URBAIN INSCRITE DANS LE TEMPS, pdf

2-Exemple 02 : le projet Hafencity

HafenCity est un projet de réaménagement d'une ancienne partie du port de Hambourg, situé à proximité immédiate du centre-ville. La mise en œuvre du projet passe par la réhabilitation de 155 hectares situés au bord de l'eau, principalement des anciens hangars ou entrepôts. Le fer de lance du projet est la construction d'un grand auditorium, la philharmonie de l'Elbe .


La ville de Hambourg doit également y établir d'autres équipements culturels et de loisir, dont l'Internationales Maritimes Museum Hamburg (Musée maritime international de Hambourg).

HafenCity devrait compter 12 000 habitants et abriter 40 000 emplois en 2027. Une nouvelle ligne de métro, la U4, doit desservir le quartier.



Figure 3.15 : Vue aérienne avant et après l'opération www.hafencity.com

3-Tableau comparatif des exemples :

Projet	Objectifs	Actions	Forme
Renouvellement urbain du quartier Wilson à Reims	<ul style="list-style-type: none"> -Redessiner le quartier et le greffer plus harmonieusement au reste de la ville - Renouveler l'habitat en profondeur -Introduire une diversité d'usages -Renforcer l'offre de services aux habitant -Travailler sur le maillage interne 	<ul style="list-style-type: none"> Démolition Reconstruction Réhabilitation Réaménagement 	 <p>Vue aérienne du quartier Wilson</p>
HafenCity	<ul style="list-style-type: none"> -Mixité des usages l'équilibre entre logement, espaces commerciaux, espaces publics et bureaux -Un développement structuré -Aménagement public des quais -Intégration au tissu urbain et transports - L'insertion urbaine du projet par rapport à la ville de Hambourg et le développement durable - établie une relation forte avec les rives de l'Elbe 	<ul style="list-style-type: none"> Réhabilitation Rénovation Réaménagement 	 <p>Vue aérienne du hafencity</p>

4-Synthèse des exemples:

Après l'analyse de ces deux exemples sur le thème du **Renouvellement Urbain**, on a pu conclure que l'objectif de cette action est la restructuration de la ville sur elle-même, et développer la notion de la mixité fonctionnelle et sociale, la notion de **Renouvellement Urbain** est en fait une forme d'évolution de la ville.

CONCLUSION :

La recherche théorique effectuée dans ce chapitre et à l'appui des ouvrages de référence, ainsi que les différentes études d'exemples, ont permis dans un premier temps d'identifier les tendances et les cibles urbaines (Le projet urbain, renouvellement urbain, régénération urbaine et aménagement durable), et de cerner leurs enjeux.

Cependant, ce chapitre, s'effectue dans en guise de rapprochement avec notre cas d'étude, une étude qui vise à trouver des réponses propices à la problématique, dans laquelle on reconnaît que la ville d'el Harrach a l'instar des villes Algérienne, s'inscrit dans cette tendance de renouvellement urbain et vise à retrouver son identité perdu ,a cause d'une dégradation dans le paysage urbain de la ville et l'abondement de projets architecturaux significatifs..

Ainsi, Le renouvellement urbain s'impose d'urgence afin de requalifier les espaces en termes de fonctionnalité, revaloriser ses espaces urbains autres fois abandonnés et gérer durablement le développement de la ville.

Dans le même contexte, l'aire d'étude choisie et jugée pertinente pour la problématique proposée révèle les différences existantes entre cette situation et les défaillances à combler pour aborder l'aménagement durable de cette aire d'étude.

Le projet urbain proposé est présenté comme étant une alternative idéale dans une ville en pleine mutation, et qui dispose de potentialités non négligeables.

Introduction :

▪ Aperçu sur l'urbanisme et l'urbanisation :

Selon Jean Gottmann, « l'urbanisme consiste à disposer dans l'espace défini urbain (et suburbain) tous les équipements matériels nécessaires au logement et aux activités des occupants de cet espace. C'est un art et même de plus une science, complexe, difficile, utilisant des techniques diverses et interdépendantes. L'urbanisation est le processus économique et social, politique et culturel, qui entraîne l'humanité vers des formes nouvelles de civilisation, des formes de plus en plus urbaines, c'est-à-dire non agricoles, et reposant sur des formations de densité élevées et des occupations divorcées du travail de la terre ». (Grandeur et misères de l'urbanisation moderne, Urbanisme n° 88, 1965)¹

▪ Qu'est-ce que l'urbain ?

Loin des villes médiévales encerclées par des murs d'enceinte au-delà desquels s'étend l'espace agricole et boisé, la ville du XIXe siècle est marquée par un phénomène important de périurbanisation brouillant la distinction classique entre urbain et rural. L'urbain peut dès lors se définir comme un territoire construit et aménagé par l'homme formant un tissu continu de surfaces artificialisées (bâtiments, trame viaire, etc.) recouvrant la quasi-totalité du sol. Cette continuité urbaine n'a fait que s'étendre ces dernières décennies au rythme d'un étalement accéléré de la ville, et du raccourcissement - théorique parfois - des distances et temps de trajets depuis l'avènement du « tout automobile ».

1)- IDENTIFICATION DES STRATEGIES URBAINES :

Le projet urbain dans le cadre de ce travail introduit quelques concepts, que nous allons expliquer à travers nos divers lectures d'ouvrage d'articles et de thèses qui ont traité ces mêmes notions tels que :

1.1. LE PROJET URBAIN:

1-L'apparition du projet urbain

La ville est en perpétuel mutation, changeant d'échelle et de forme, « nous vivrions en quelque sorte une période de transition, à l'aube d'un nouveau cycle dont certains nous dessinent déjà les contours ». François Tomas². Comment faire face à la dispersion des centralités et mieux articuler les centres et leurs périphéries ? Quelle complémentarité pour des actions d'aménagement multiples sur un territoire commun ? Le rejet d' « espace programmatique, rationalisé, bureaucratique, à la fois uniformisé et spécifié à travers une intense activité de zonage ». La notion de plan, autrefois largement employée par les acteurs, décideurs de l'aménagement et de l'urbanisme, ou actuellement supplantée par la notion de projet urbain, Cette expression était déjà à la

¹ Ouvrage collectif « Projet urbain en France », édition le moniteur, page 19

² Ouvrage collectif sous direction de : Jean Yves, Toussaint et Monique Zimmermann « Projet urbain – ménager les gens aménager la ville », éditeur Pierre Mardaga, page 15

▪ **INTRODUCTION:**

Alger, dans le but de son intégration dans le rang des villes métropoles, doit exploiter, et revaloriser son tissu urbain périphérique tellement délaissé qui est entrain de perdre son identité et vit une réalité qui ne reflète pas l'image qu'elle avait auparavant, c'est pour cela, nous sommes engagé a analyser une des villes de la capitale algéroise qui représente sa porte Est tout en occupant un site stratégique central.

El Harrach, étant l'un des pôles d'intervention de la wilaya d'Alger les plus importants vu sa position stratégique et le réseau d'infrastructure qu'elle dispose, doit participé à cette nouvelle dynamique métropolitaine.

▪ **Critère de choix:**

Le choix de la ville d'el Harrach comme cas d'étude, se justifie par la concentration des problématiques urbaines auxquelles toutes les villes algériennes font face. Plus subjectivement, on rêve toujours d'une meilleure image de notre capitale.

Notre choix du site s'est porté sur la commune d'el Harrach qui constitue un des secteurs d'intervention. Il devrait subir des mutations pour accueillir les projets de proximités qui vont jouer un rôle dans la création du lien sociale à travers le rapprochement de la population à l'échelle régionale.

Cette périphérie d'Alger étant élaborée dans le but de réconcilier les entités incohérentes environnantes appartenant à la commune d'el Harrach et répondre aussi à l'orientation et l'objectif du PDAU.

III.1. PRESENTATION DE LA VILLE D'EL HARRACH:

1-1-Situation:

▪ **Situation géographique:**

Sur le plan géographique : elle est localisée:

- à 3° 8' et 3° 15' de longitude
- à 36° 43 et 36° 16' de latitude

Elle se situe à 60 de hauteur par rapport au niveau de la mer avec ses 942.831 ha de superficie

▪ **Situation administrative:**

Sur le plan administratif : Elle est limitée :

- ✓ Au nord par la commune de Mohammadia
- ✓ A l'est par la commune d'Oued Smar
- ✓ A l'ouest par les deux commune Badjarah et Bourouba
- ✓ Au sud la commune d'eucalyptus Baraki

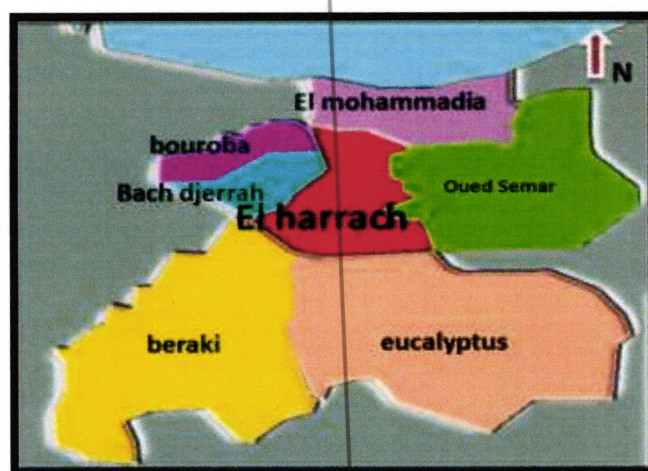


Figure 3.1 : Situation administrative de la ville d'El Harrach./Google Earth Pro traitée par les étudiantes.

1-2-Accessibilité:

Elle est située a la croisée des voies a Alger du coté est et qu'elle est au carrefour d'un réseau routier et ferroviaire:

la route nationale (N °05)

la route nationale (N °08)

Le chemin de wilaya (N° 118) Reliant la commune d'El-Harrach à celle d'oued Smar un réseau ferroviaire stratégique reliant El-Harrach à tous les périphéries d'Alger et le centre d'Alger .

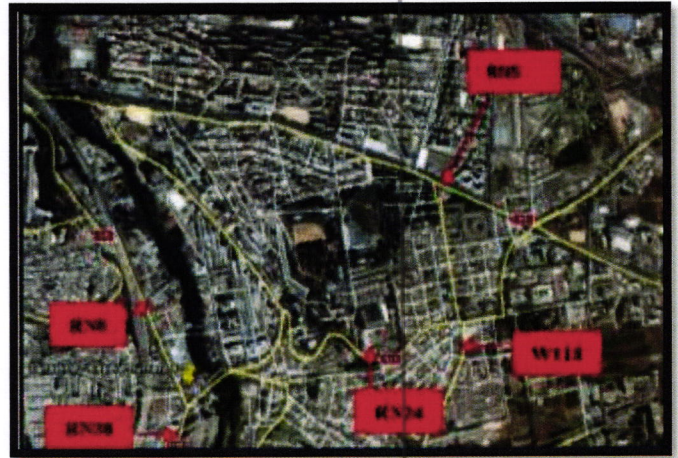


Figure 3.2 : Accessibilité de la ville d'El Harrach. /Google Earth Pro traitée par les étudiantes.

1-3-Topographie:

Le relief de la commune est relativement plat de fait que la ville est implantée sur la rive droit de l'oued, mais marqué cependant par quelque dénivellation bien marqué dans la partie nord-est belle vue et Hassen Badi.

1-4-Hydrographie:

Le seul réseau hydrographie est représenté par oued El-Harrach qui prend naissances dans l'atlas Blidien.

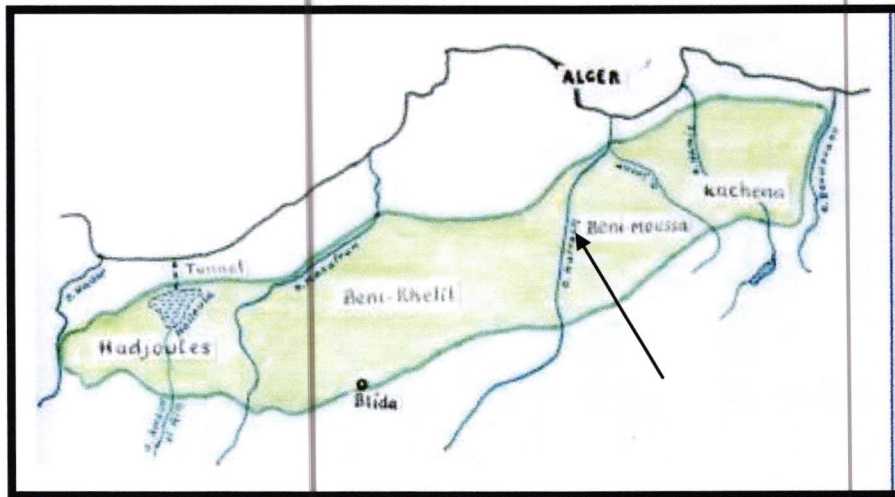


Figure 3.3 : Hydrographie de la ville d'El Harrach./Alger Roi

1-5-Climatologie:

La commune est caractérisée par un climat humide, avec un hiver frais et humide et un été chaud (la période sèche est caractérisée par un déficit pluviométrique important) et sec d'où la température dépasse 32°.

III.2 LECTURE DU TERRITOIRE ET LOGIQUE D'IMPLANTATION:

La lecture du territoire nous permet d'atteindre un niveau de compréhension d'établissements humains ; dans la cohésion et la cohérence de toutes les modalités que l'homme met en œuvre dans l'aménagement de son milieu. Elle n'implique pas seulement les structures véritablement bâties, le milieu construit dont l'homme se sert pour habiter

2-1-Approche théorique (CANIJIA) :

La typo morphologie a pris naissance à Rome au cours des années soixante par Muratori, Caniggia, dont la théorie la plus construite a été formulée par l'architecte italien Aldo Rossi dans son livre « l'architecture de la ville », paru en 1966. Il s'agit d'une combinaison entre l'étude de la morphologie urbaine et celle de la typologie architecturale, à la jonction des deux disciplines que sont l'architecture et l'urbanisme.

La morphologie : est l'étude de la forme urbaine dans son développement historique, à partir des éléments composantes :- le plan de la ville - le tracé des voies les parties de la ville.

La typologie : C'est la classification raisonnée des types, qui implique simultanément, à travers l'analyse d'un corpus exhaustif d'édifices.

Les éléments des tissus principaux de l'analyse sont :

Le système viaire

Le système parcellaire

Les places (comme espace public particulier).

Le bâti

2-2-Processus de l'appropriation du territoire algérois :

- **La première phase : Chemin de crête**

Elle coïncide avec l'apparition du parcours de crête principal qui représente la ligne de partage des eaux la ligne est implantée là où celle-ci est la plus continue et prolongée .

Ce parcours reliant Bouzeraa à Soummam.

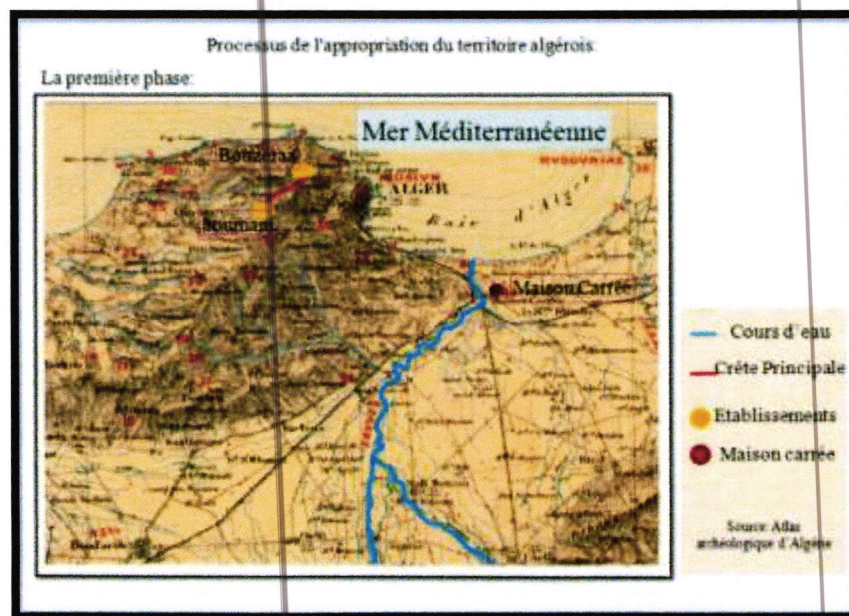


Figure Figure3.4: Schéma du parcours de crête principale, année 2017

CHAPITRE III LE CAS D'ETUDE

• La deuxième phase :

Cette phase est caractérisée par l'apparition des établissements de promontoires reliés aux parcours de crêtes par les parcours de crête secondaires, parmi ces établissements : CHERAGA, BEN-AKNOUN, EL-BIAR, DOUERA, ...etc.

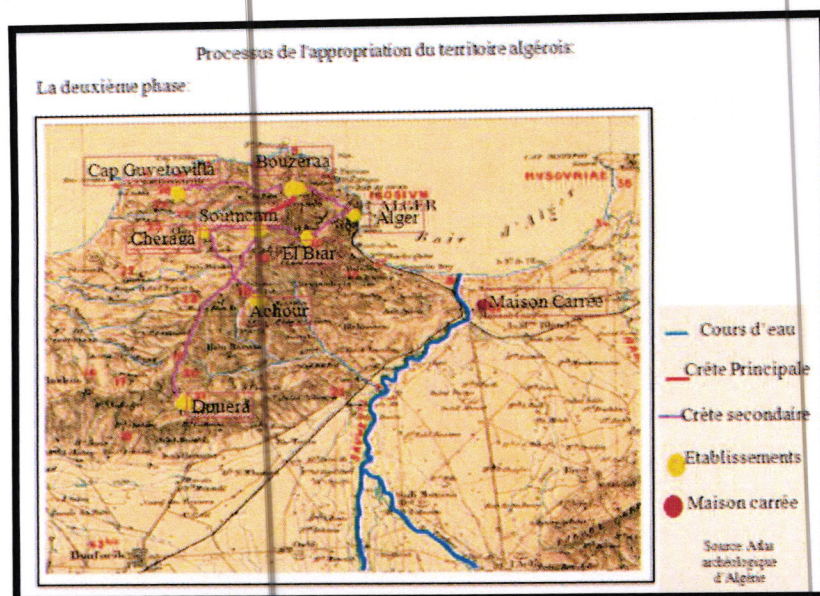


Figure Figure3.5: Schéma du parcours de crête secondaire, année 2017

• La troisième phase :

Cette phase se distingue par : * l'apparition de lieux dits « d'échange », à titre d'exemples les communes de : EL ACHOUR, DELY BRAHIM ,....etc.

*Apparition des parcours de contre crête locales qui vont relier les établissements de haut promontoire entre elles.

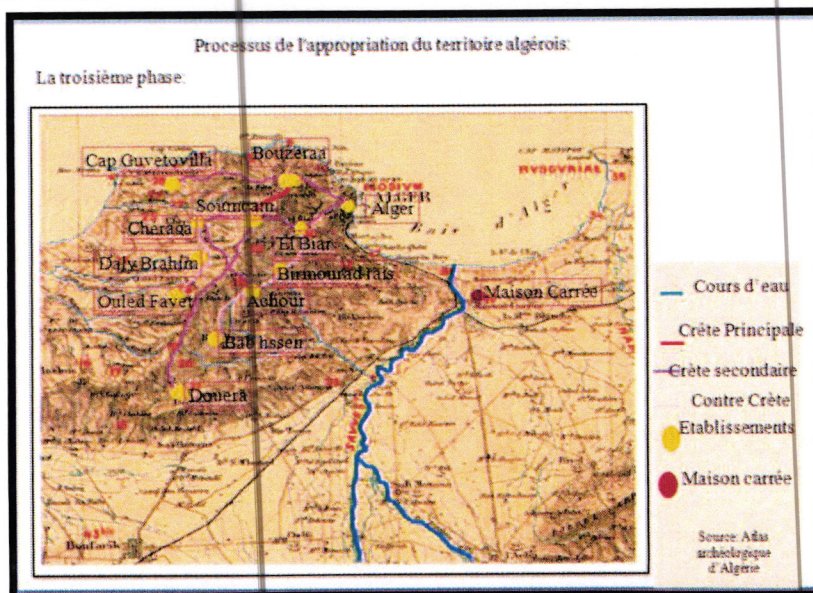


Figure3.6: Schéma du parcours de contre crête, année 2017

CHAPITRE III
LE CAS D'ETUDE

• **La quatrième phase :**

Elle coïncide avec l'émergence des noyaux urbains reliés par des parcours de contre crête continue : Apparition de la contre crête synthétique impropre liant les établissements cotiers. A partir des noyaux urbains formé par les parcours de contre crête synthétique les parcours de fond de vallée naissent le long des cours d'eau :

- *Apparition de parcours de fond de vallée .
- *Apparition des établissements de la plaine de Mitidja.

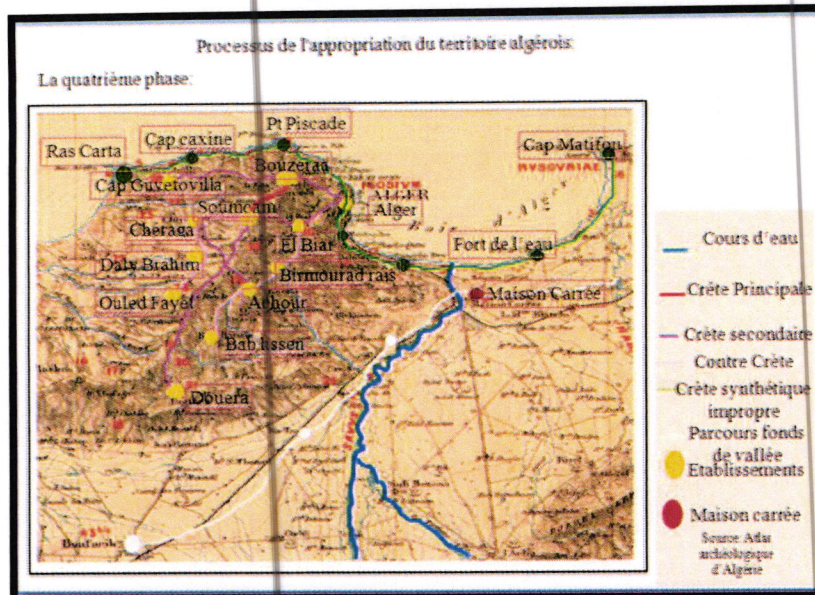


Figure3.7: Schéma du parcours de crête synthétique et parcours de fond de vallée, année 2017

2-3-Synthèse:

Donc selon l'étude de la structure du territoire qui vise la compréhension de la logique d'implantation des établissements humains (**anthropisation du territoire par l'Homme**), notre cas d'étude El Harrach appartient aux **CYCLE II: Phase 01 Parcours de fond de vallée**.

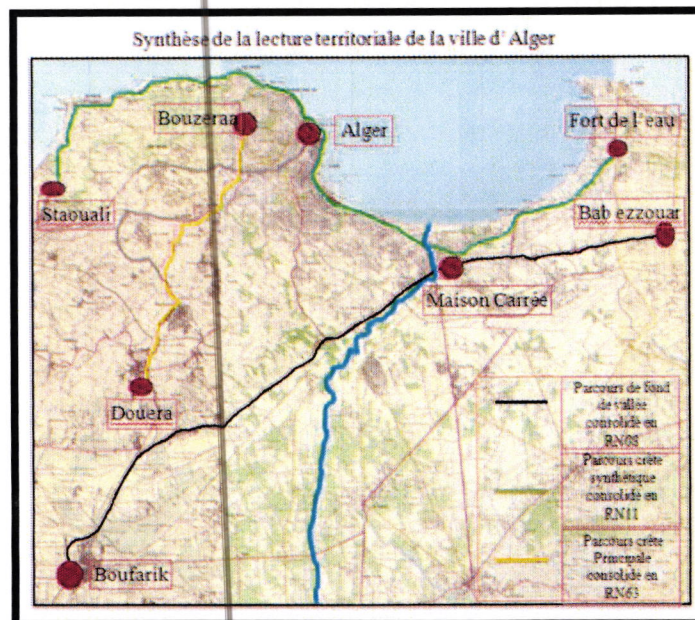


Figure3.8: Carte de Consolidation des parcours, année 2017

III.3 LECTURE DIACRONIQUE DE LA VILLE D'EL HARRACH:

➤ Selon A.ROSSI :

« Pour maîtriser le futur, il faut comprendre le présent et donc étudier l'histoire »

3-1- Toponymie :

El-Harrach est un mot de passé arabe signifiant un endroit parsemé de petites pierres : nom attribué à l'oued qui le traverse.

Le nom El-Harrach (ḥarrâc) est issu de l'arabe ḥirâc (pl. aḥrâc) qui signifie « forêt », « bois », « maquis » et qui prend ici le sens de « lieu très boisé », « lieu à la végétation touffue »¹

Chez ses fondateurs français, la localité était nommée Maison-Carrée par référence à la forme géométrique du fortin qui dominait le lieu à la fin de l'époque ottomane. Toutefois, et contrairement à beaucoup d'autres établissements coloniaux de l'Algérois, ce nom européen ne fut jamais arabisé par l'usage populaire car les autochtones ont de tout temps appelé ce lieu, soit en référence à Oued El-Harrach dont le site a toujours abrité le principal point de passage sur la route d'Alger, soit en référence au fortin qui le surplombait du haut de la colline qui était jadis appelée Koudiet El-Harrach.

3-2- L'évolution d'El Harrach dans l'histoire:

a-Période romaine :

Dans sa « Description générale de l'Afrique », le chroniqueur espagnol Luis del Marmol Carvajal (1520 - 1600) affirme que « La ville de Sasa avait plus de 3.000 habitants. Son emplacement était joint à la rivière qu'on appelle Huet el-Harrax [Oued El-Harrach] Berbrugger dit « qu'on lui a signalé à cet endroit sur la rive gauche des ruines qu'il n'a pas retrouvé »². Marmol mentionne les ruines d'une ville Sassa entre Alger et Matifou sur le bord d'El Harrach et prétend qu'elle était déjà détruite lors de la venue des romains. Un tracé romain important fut établi dans cette époque, celui qui relie Icosium à Cap Matifou et traversant l'actuel oued El Harrach .

b-Période ottomane:

- Avant 1690, existence de deux tracés seulement
 - **Le Chemin de Fort de l'eau** : reliant Bordj El Kantara au fort de l'eau comme son nom l'indique.
 - **La Route de Constantine -Alger**

Pendant la période ottomane la ville d'EL HARRACH a été :

➤ Une position militaire :

en 1724, implantation d'un deuxième poste de surveillance sur la rive droite (Bordj El-Kantara) . Pour des raisons évidentes de contrôle

Figure 3.10 :Carte époque ottomane Avant 1690.

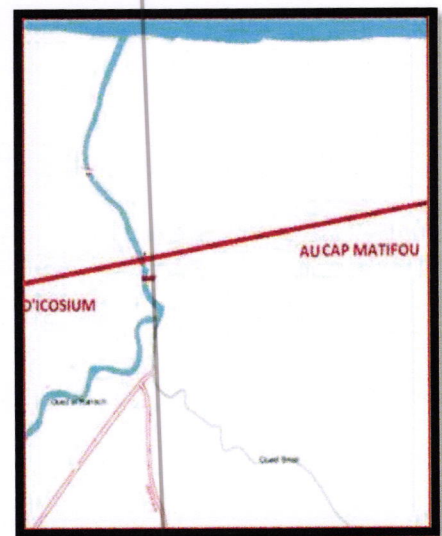


Figure 3.9 :Carte époque romaine.



¹-Mohand-Akli Haddadou, Dictionnaire toponymique et historique de l'Algérie, Tizi Ouzou, Éditions Achab, 2012 (ISBN 9789947972250), p. 284.El-Harrach

² 2-Atlas Archéologique d'Algérie ,Stephen Gsell Page 05.

CHAPITRE III
LE CAS D'ETUDE

➤ **Un point de passage:**

1697- Le dey Hadj-Ahmed b. Hadj-Mosly (1695 à 1699), fait construire un pont de pierre (qanatra) sur l'emplacement de l'actuel « Pont Blanc » d'El-Harrach

- Une série de circulations est ajoutée :
- Route de Rivet, Rovigo, Larbaâ, chemins des batteries :
- Les Routes de Rivet (Meftah), de Rovigo et de Larbaâ venant toutes de la Mitidja et convergeant vers le pont, confirment l'aspect de porte du pont à une échelle territoriale.

c-Période coloniale:

En 1830, les troupes françaises occupent Bordj-El-Kantara et le renomment Maison Carrée. Ils délimitent la zone militaire. En 1837, prolongement de la route Alger-Constantine pour former l'avenue Arago afin d'absorber le flux des trois axes

• **Entre 1869-1895:**

- Agrandissement de la zone militaire pour englober un cimetière chrétien
- En 1867, installation d'un Souk près du pont.
- Conception d'un tracé de chemin de fer dans la rive gauche de l'oued reliant Alger-Oran. liée au développement économique de la Mitidja

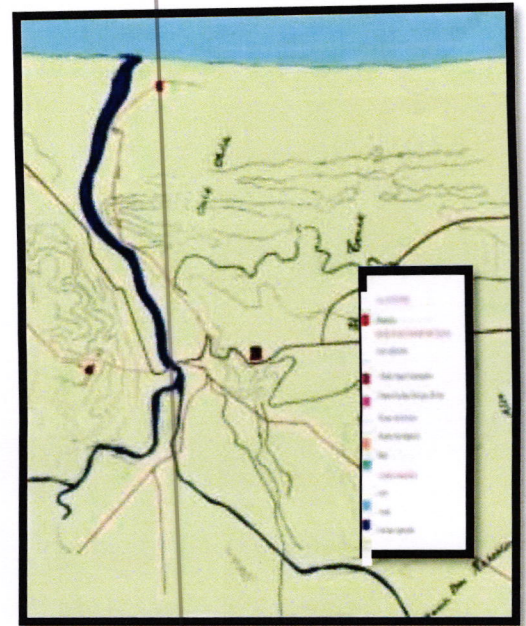


Figure3.11 :Carte époque coloniale en 1830.

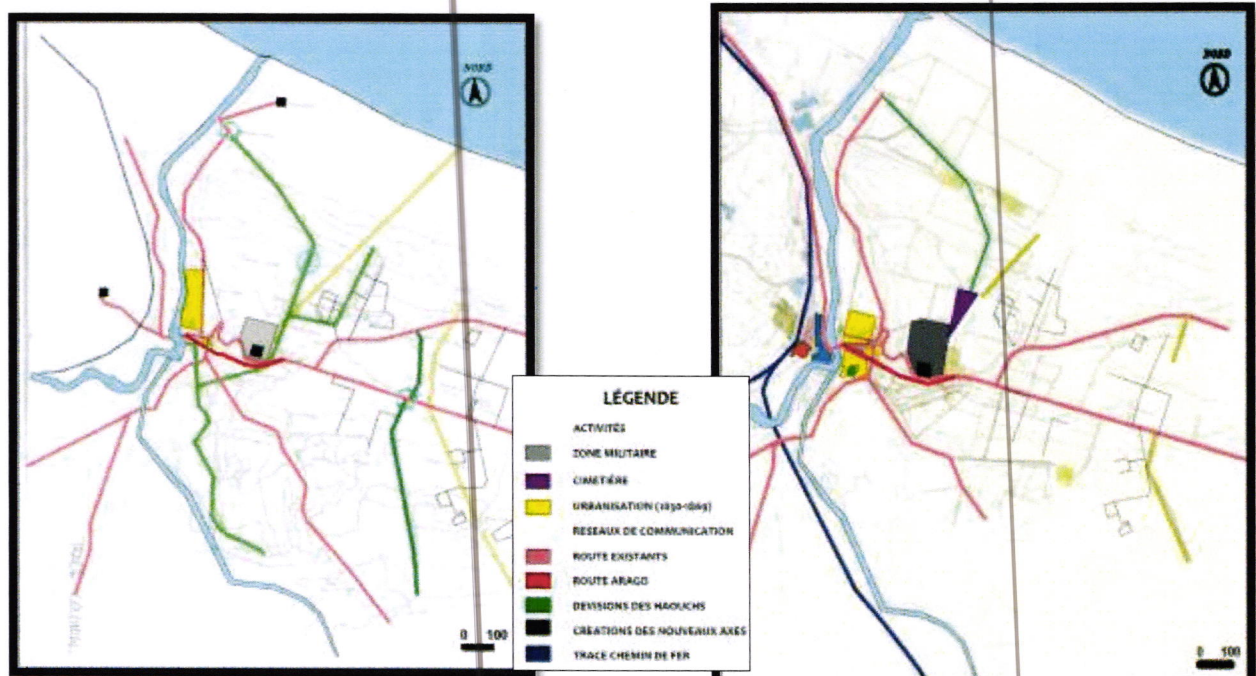


Figure3.12:Carte époque coloniale Ville d'El Harrach en 1856

Figure3.13:Carte époque coloniale Ville d'El Harrach en 1867

Entre 1869-1895

- 27 Novembre 1862, institue à Maison-Carrée un marché de bestiaux fixé le Vendredi de chaque semaine
- En 1870, implantation de la mairie
- L'apparition du chemin de fer. Cette innovation pousse à la création d'une nouvelle porte de la ville qui est matérialisée par un nouveau pont piéton qui relie la rive gauche au marché des bestiaux.
- Une nouvelle activité est en train de transformer complètement la cité : Maison-Carrée devient un grand centre industriel « La première industrie apparaît en 1882 avec la fondation des usines Altairac. »
- Un autre noyau d'habitations apparaît à cette même période sur les hauteurs de Belfort.

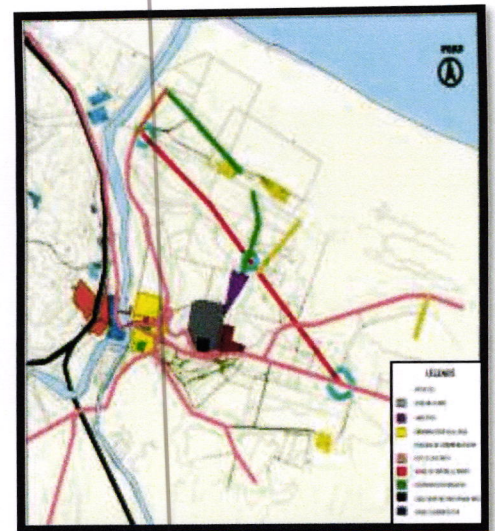


Figure 3.14: Carte époque coloniale Ville d'El Harrach en 1895

• **Entre 1895-1962 :**

Dédoublage du noyau de Belfort jusqu'au parcours qui mène vers Fort de l'eau
La ville d'El-Harrach connaît aussi d'autres entités :

- La caserne et le cimetière au nord.
- Les structures industrielles au sud-ouest.
- L'entité résidentielle est développée et répartie sur tout le territoire d'El-Harrach
- L'apparition des équipements à l'échelle régionale comme la prison, l'INA,...
- Vers 1950 les grands immeubles étaient assez rares mais on commençait à construire plusieurs HLM.
- 1925 Fondation de l'Institut Industriel d'Algérie à Maison-Carrée. Il deviendra plus tard (1958) École Nationale d'Ingénieurs, puis École Nationale Polytechnique après l'indépendance.
- Réalisation de la jonction Belfort, centre d'El-Harrach à travers trois axes (Arago, Maréchal Foch, et la route André Maginot).
- En 1935 le lotissement de Belle vue est finalisé et ceinturé par le nouveau tracé du Moutonnier axe périphérique qui relie Alger à l'est (RN 5)

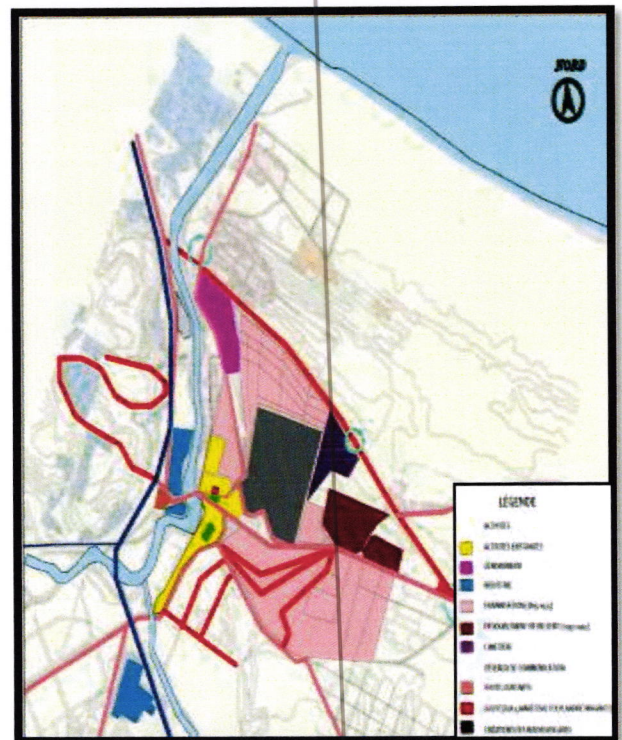


Figure 3.15 : Carte époque coloniale Ville d'El Harrach en 1952.

d-Période poste-coloniale:

- Après l'indépendance de l'Algérie, la ville prend officiellement le nom, El-Harrach
- Années 80 Un décret portant sur la réorganisation du découpage administratif. Et les nouvelles limites de la commune d'El-Harrach sont ainsi fixés
- Depuis 2000
 - 2012(juin) - Entrée en service du tramway d'Alger à El-Harrach.
 - 2015(5 juillet) - Entrée en service du métro d'Alger à El-Harrach.

Conclusion:

- La lecture diachronique de la ville EL HARRACH nous a permis de mieux comprendre la logique du développement de la ville et son évolution à travers l'histoire
- Depuis sa création, EL HARRACH a traversé plusieurs étapes, dont chacune d'elles à une manière directe ou indirecte, orienté le développement de la ville, en lui attribuant des vocations multiples.



Figure3.16 : schématisation de processus de croissance Travail d'auteur, année 2017.

III.4.SYNTHESE DE CROISSANCE DE LA VILLE D'EL HARRACH: Voir Carte Annexe page

- 1-La ville d'El-Harrach a travers son évolution a connue plusieurs mutations.
- 2-La ville d'El-Harrach est composée de plusieurs quartiers, et tous ces quartiers ce sont groupés autour de la zone militaire et du centre historique.
- 3-Présence des différents éléments de permanence naturel et physiques (L'oued / Les parcours territoriaux et le fort turc).
- 4-Le développement actuel de la ville d'EL HARRACH se dirige vers le sens sud de la ville (sa périphérie) cela est justifiable par : **les nouveaux aménagements prévus au sud d'EL Harrach, ainsi que les nouveaux programmes de logements menée par l'OPGI a Kourifa** qui sont en cours de réalisation, tout cela montre qu'elle est en plein mutation fonctionnelle, architecturale pour cela on déduit le processus de l'étalement urbain.

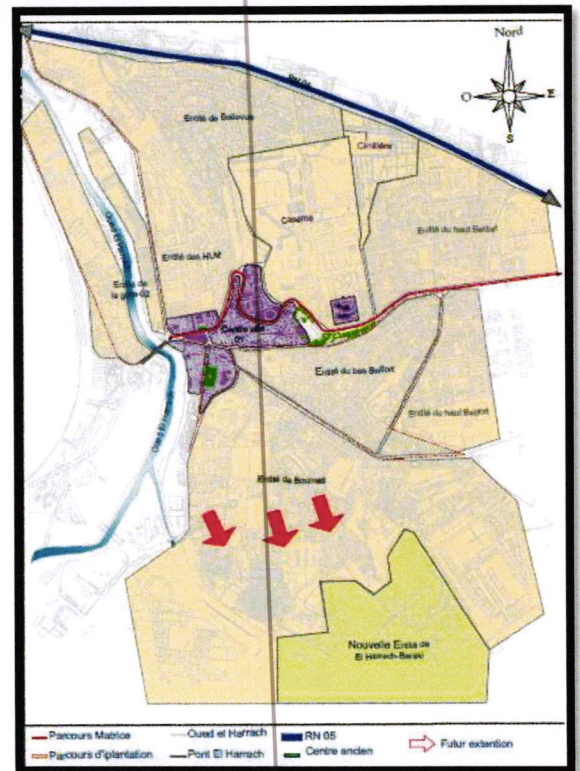


Figure3.17 : Carte synthèse croissance de la ville d'El Harrach ; travail d'auteur ; année 2017.

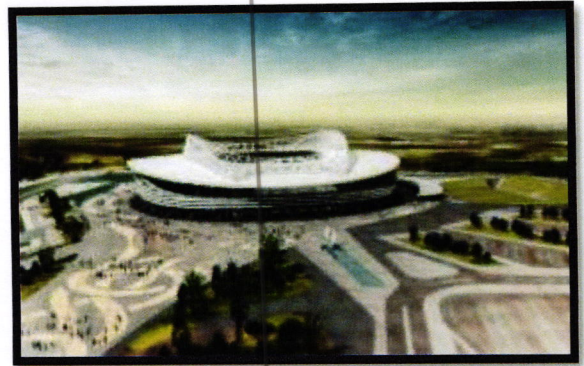


Figure3.18 : Pole régénération urbaine Baraki El Harrach ; PDAU Alger 2017

III.5.LECTURE SYNCHRONIQUE DE LA VILLE D'EL HARRACH:

5-1-La hiérarchisation des parcours: Voir Carte Annexe page

On remarque que le système viaire de la ville d'EL HARRACH est structuré selon une logique basée sur l'hierarchie des voiries, cette dernière est matérialisée par l'importance et le rôle que joue dans la ville.

- **Le parcours Matrice** : c'est un parcours structurant, d'une valeur historique, ou bien joue un rôle important en structurant la ville, il a une largeur plus ou moins importante, et il distribue les voiries d'implantation et tertiaire. Tel que: (Parcours territoriaux) (Parcours Alger-Constantine qui se présentent comme les axes centralisant 1° dans la ville d'el Harrach: qui sont à l'échelle de la wilaya comportent un flux et circulation importante ; leur gabarit et ainsi les principaux activités qu'ils portent.

- **Le parcours d'implantation**: ce dernier concourt à l'absorption du flux dès la saturation du parcours matrice, avec une largeur moyenne qui se représente comme les axes centralisant 2.

- **Le parcours tertiaire** : c'est une voie d'une moyenne importance, qui sert juste pour les distributions intérieures des quartiers, il a une petite largeur pour la desserte.

5-2-Le cadre fonctionnel: Voir Carte Annexe page

Après la lecture et l'analyse des différentes fonctions existantes dans la ville d'EL HARRACH ces derniers nous ont menés aux constatations suivantes :

- Une variété d'activités réparties sur le périmètre de la ville d'El Harrach.
- Concentration d'équipements administratifs au centre d'El Harrach.
- Existence de différents marchés répartis dans plusieurs pôles ce qui engendre une mauvaise gestion de circulation mécanique.
- Prédominance de l'activité mixte (Résidentielle + commerce)

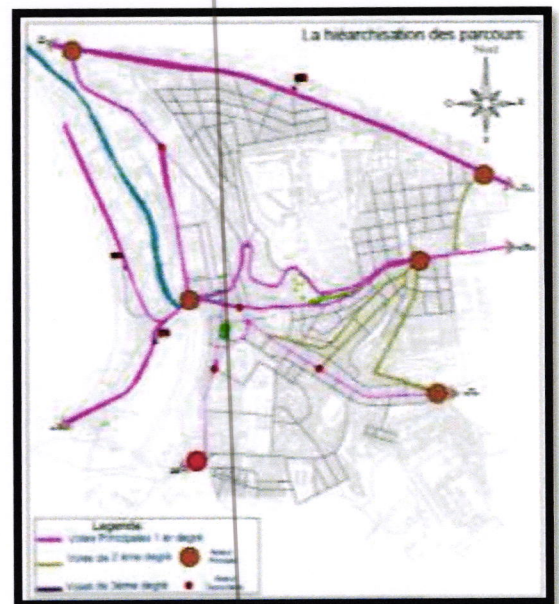
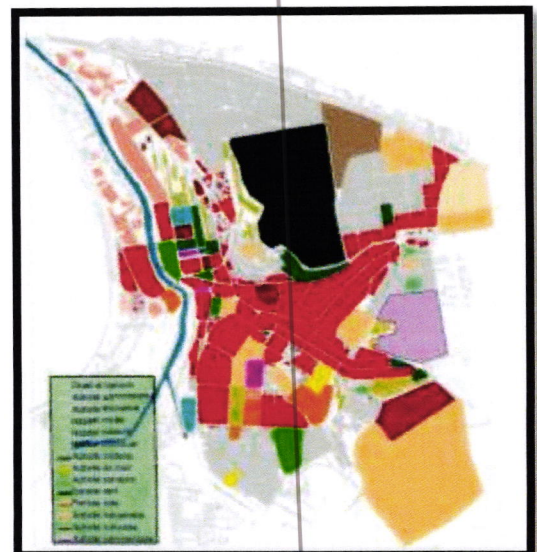


Figure3.19 : carte d'hiérarchisation des voies ; travail d'auteur ; année 2017.



CHAPITRE III
LE CAS D'ETUDE

- Sur les berges de l'oued, il existe des usines et des hangars (activités industrielles).
- Manque en équipements sportives et socio – culturels
- Les zones militaires, et les zones industrielles constituent des barrières dans la ville.

Figure3.20 : carte la typologie du bâti ; travail d'auteur ; année 2017.

5-3-Le cadre bâti: Voir Carte Annexe page

Il ressort de cette analyse du cadre bâti que la ville d'EL HARRACH regroupe des types de bâtiments bâti diversifié. Notre aire d'étude présente un tissu hétérogène allant du bon au mauvais , de la ces trois sont répartie comme suit:

-Le bâti qui est en état vétuste est composé des friches industrielles et terrains délaissés, ainsi de l'habitat dégradé existant sur les berges de l'oued.

-Le bâti moyen représente le bâti du centre historique du style néoclassique de la période coloniale, ce dernier a une valeur architecturale et nécessite une restauration et une réhabilitation

-Le bon état, représente les barres de l'habitat collectif, Le quartier Issat Idir, Belfort et Belle vue , Boumati qui sont des quartiers résidentiels.



Usines le long des berges



Les barres HLM



Siège APC EL HARRACH

Figure3.21 Etat des lieux.

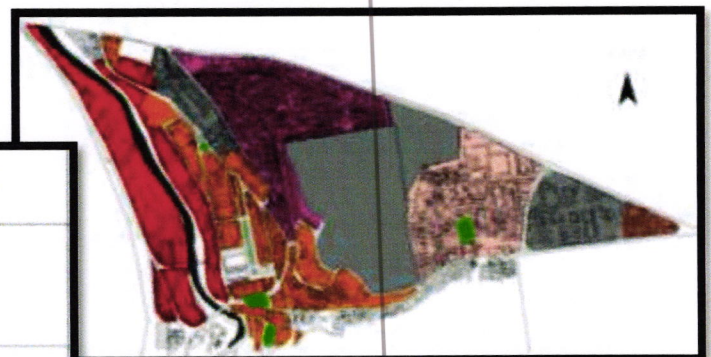


Figure3.22 : carte cadre bâti ; travail d'auteur ; année 2017.

Designation Zones	Etat de bâti	Activités	Densité
	Bon	Residence collective + commerce	forte
	Bon	Residence (individuelle + collective) + commerce	forte
	bon à moyen	Residentielle + commerce + tertiaire + éducative	moyenne
	bon à mauvais	Residence (individuelle + collective) + Mixte	moyenne
	mauvais	industrielle (hangar, entrepôts...)	Faible

Figure3.23 : tableau de synthèse cadre bâti ; travail d'auteur ; année 2017.

III-6- SYNTHESE DE STRUCTURE GLOBALE:

Le schéma de structure actuel nous offre la possibilité de déterminer les grands point de potentialités et des problèmes du site : Voir Annexe page

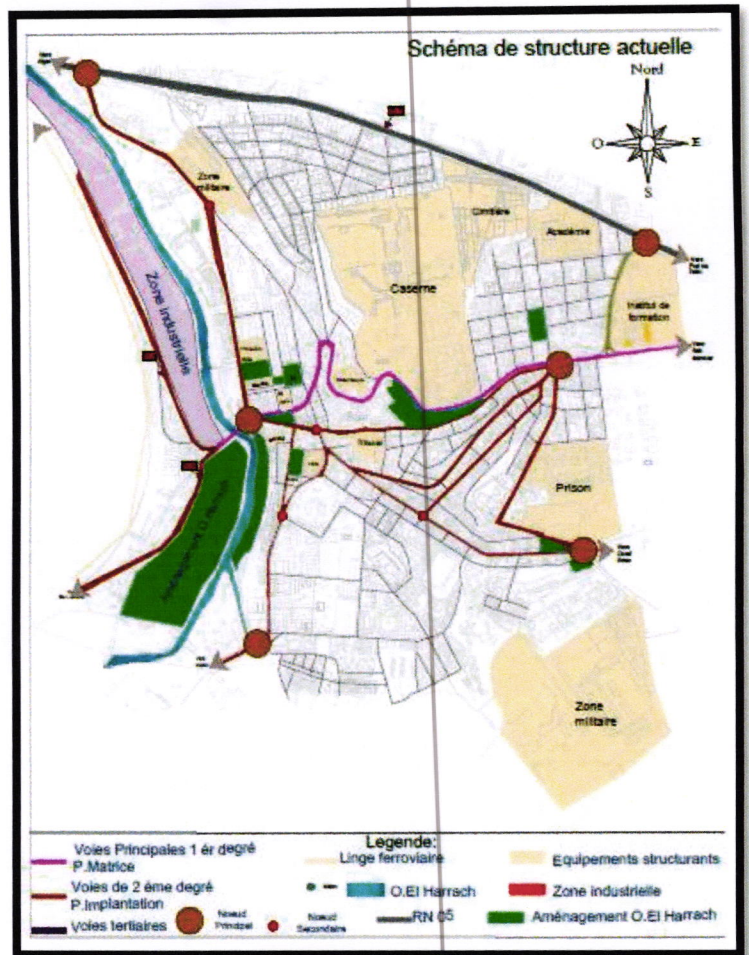


Figure3.24 : Schéma de structure actuelle de la ville d'El Harrach ; travail d'auteur ; année 2017.

III-7- POTENTIALITES ET PROBLEMES EXISTANTS:

Après la lecture et l'analyse des différents éléments qui constituent la structure urbaine précédente dans la ville, ces derniers nous ont menés aux constatations suivantes:

LES POTENTIALITES	LES PROBLEMES
-Situation stratégique(zone d'articulation)	Les risques (séismes et l'inondations)
-L'existence de différents éléments structurants de la ville qui se présentent comme étant des points forts	-Mauvaise articulation entre les différentes entités (la caserne)
-Très bonne accessibilité (variété des infrastructures de transport)	-L'existence des friches à l'état d'abandon ainsi que des habitations en état vétuste.
-Dominance de l'activité mixte Résidentielle + commerce (fond commercial)	-Une rupture marquante en les deux rives de l'oued et un manque de liaison.
-Concentration des équipements administratifs et économiques au centre-ville.	-Manque en équipements sportives et socio – culturels et les espaces publics
	-Concentration de flux dans le centre historique de la ville
	-La pollution de l'environnement qui présente des nuisances à l'échelle du quartier et la ville

Figure3.25: Potentialité et problèmes de la ville d'El Harrach ; travail d'auteur ; année 2017.

III.9. DIAGNOSTIC DES INSTRUMENTS D'URBANISME:

9-1-Le plan directeur de la ville d'Alger (aménagement des berges d'oued El Harrach) :

« Le PDAU, dans ses dimensions stratégique, réglementaire et opérationnelle, est l'outil idéal pour combiner et intégrer ces initiatives, dans le respect d'une double fonction d'organisation et de requalification du territoire et simultanément d'induction de processus de développement social et économique »³

La stratégie métropolitaine d'Alger est exprimée aujourd'hui dans le plan stratégique d'Alger 2010-2029. Ce plan stratégique est issu de la révision du PDAU et du schéma d'aménagement de la baie d'Alger.

Le schéma d'aménagement de la baie d'Alger s'organise autour d'une série de projets dits "les perles de la baie d'Alger".

Le projet le plus important est celui de l'aménagement de l'oued el Harrach destiné à devenir le nouveau centre de gravité de l'agglomération algéroise. Outre la dépollution de l'oued el Harrach, cette zone à vocation à devenir une grande zone de loisirs et à accueillir de grands équipements ,en particulier la grande mosquée d'Alger

Objet du projet est de:

- Rétablir les fonctions hydraulique de l'oued Prévenir les risque d'inondation
- Maintenir le débit d'étiage de l'oued
- Offrir aux habitants de nouveaux espaces de loisir

9-2-Critiques du PDAU

A travers la lecture du plan stratégique d'Alger qui se présente comme le plan directeur de la requalification des berges d'Oued El Harrach, on a abouti à certaines critiques :

Ce plan directeur a été élaboré afin de renforcer la relation oued mer, c'est-à-dire vers l'embouchure de ce dernier sur la baie, en négligeant la ville et son centre pour cela on déduit que son objectif est de requalifier les berges sans tenir compte des problèmes majeurs du centre historique (la relation ville oued est mise à coté), ce qui a crée une rupture urbaine entre la ville /Oued.



Figure3.27 :Carte PDAU d'Alger source PDAU d'Alger 2011

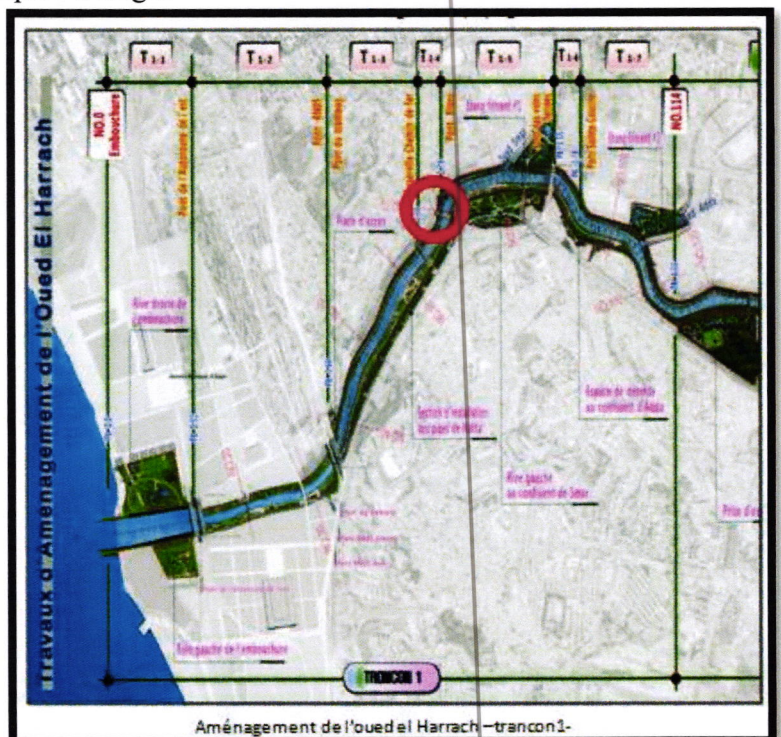


Figure3.28:Carte Aménagement Oued El Harrach, source PDAU d'Alger 2011

³ PDAU D'Alger rapport d'orientation années 2011

9-3-Le plan d'occupation des sols d'El Harrach:

C'est un instrument réglementaire de gestion urbaine et communale .Il revêt un caractère obligatoire pour la commune qui l'initie dans le but de fixer des règles spécifiques pour l'urbanisation de parties ou de la totalité de son territoire et la composition de leur cadre bâti

La proposition de classification de l'utilisation du sol, dans le domaine du processus de Révision du PDAU de la Wilaya d'Alger, considère les formes d'utilisation et d'occupation actuelles de la Wilaya, les transformations opérées sur le territoire, depuis l'entrée en vigueur des actuels PDAU, ainsi que l'occupation du sol de la commune d'el Harrach comprend les activités en tissu

urbain mixte, les grandes emprises d'activité, les zones ou lotissement affectés aux activités, l'entreposage à l'air libre,

les activités , les centres commerciaux, les grands magasins, les stations-service, les autres commerces et les bureaux. L'occupation du sol de la commune s'est faite de façon hétéroclite, un tissu urbain anarchique résultat de la croissance urbaine accélérée et mesurable, centre ancien nouvelle zone d'habitat urbain, auto construction, zone industrielle

L'ancien PDAU a dégagé des orientations d'aménagement du territoire d'El-Harrach traduit en sept pos, le constat réel sur le terrain indique qu'aucun pos n'été appliqué, à l'exception du POS NU1.



Figure3.29 : Le noyau central d'el Harrach
Source :PDAU D'Alger 2011

9-4-Synthèse:

« Cette situation est significative de l'absence de stratégie qui a caractérisé El-Harrach dans son évolution ce retard enregistré dans la réalisation des POS a eut comme effet une surconsommation des sols, et un développement urbain peu dense marqué par la répartition urbain périphérique »⁴

⁴Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de magistère (La question de renouvellement urbain à Alger :cas de la commune d'el Harrach)année 2006 page 79 présenté par : M.BAKOUR

III.10-ANALYSE DEL'AIRE D'ETUDE:

Après avoir étudié la ville d'EL HARRACH à une échelle macro et analyser les règles de sa formation et de sa croissance, le passage à une autre échelle d'intervention est nécessaire qui est l'échelle de la composition et l'intervention urbaine.

10-1-Critères des choix de l'aire d'étude:

La carte de synthèse de la croissance de la ville nous a permis d'identifier les différentes quartiers qui constituent la ville d'el Harrach.

Notre choix s'est porté sur l'entité **du centre ville d'El Harrach** car :

- Le lieu a un grand potentiel d'attractivité et peut accueillir un programme diversifié par sa position exceptionnelle près de l'entrée principale de la ville et qui a un grand flux à cause des différents parcours territoriaux existants et les activités qui se déroulent .
- Cette partie de ville présente d'énormes problèmes , donc il n'arrive pas a remplir son rôle
- Cette zone occupe de grands terrains délaissés, ou abandonnés, ainsi que l'habitat en état vétuste, donc elle nécessite une récupération.
 - Problèmes de pollution de l'Oued
 - La rupture ville/ oued

10-2- Situation de l'aire d'étude:

Notre aire d'étude représente le centre ville historique qui est délimité par:

- *Au Nord par La passerelle métallique piéton.
- *Au Sud par: une voie secondaire
- *A l'Est par: une rue Taieb Hadjout
- *A l'Ouest par : la rue Saïd Mokrani.

11-3-Accessibilité:

L'aire d'étude est facile à y accéder grâce aux voies mécaniques territoriaux existants et piétonnes existantes et de son rapprochement de la nouvelle ligne de Métro et le chemin de fer.

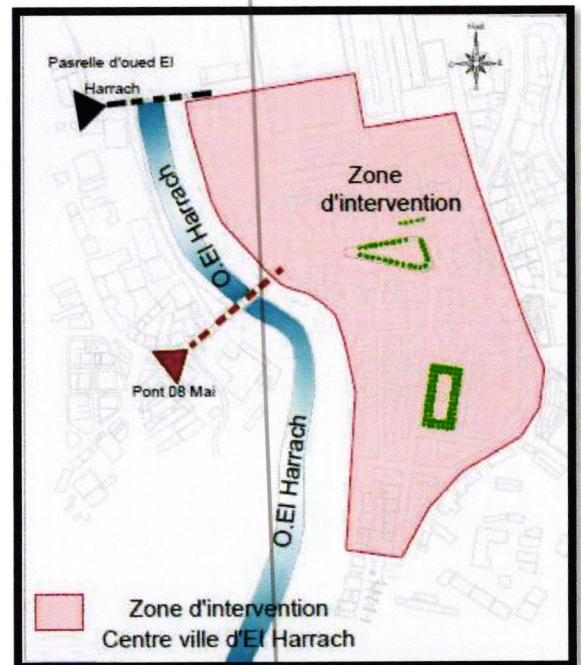


Figure3.30 : Le noyau central d'el Harrach Source :Schéma établie par l'auteur.2017

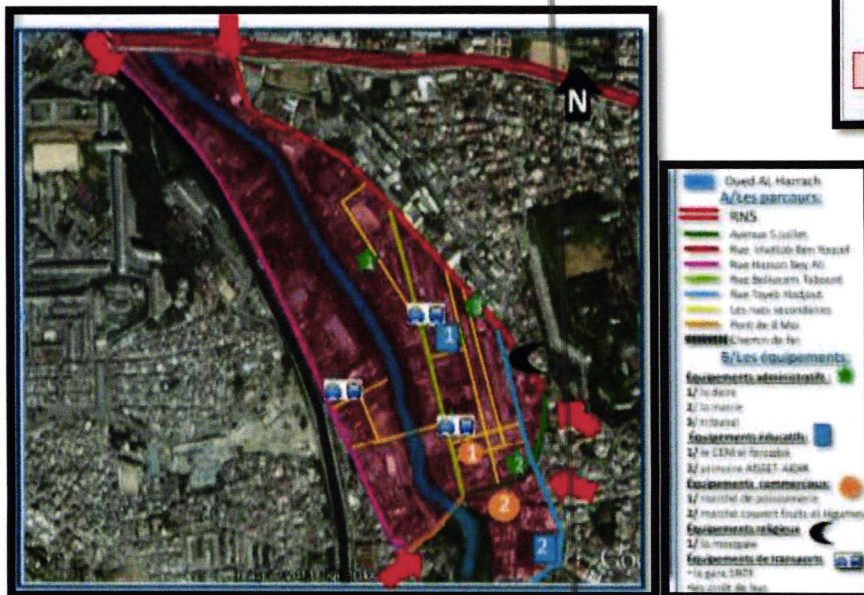


Figure3.31 : L'accessibilité au centre ville ,Schéma établie par l'auteur.2017

- Bonne connexion avec l'environnement immédiat.
 - Présence d'un réseau routier conséquent
- Zone traversée par un élément naturel important « l'OUED » »

10-4-Lecture de l'état des lieux:
1-Étude du Système Viaire:

Il existe 3 types de parcours:

- Voies principales:** Le parcours Alger-Constantine (parcours centralisant 1 er degré).
- Voies secondaires:** Ceux sont des rues à caractère résidentiel (parcours centralisant 2 ème degré) rue Arago et le Parcours Larbaa /Meftah ainsi Le parcours vers el Mohammadia
- Voies tertiaires:** Ce sont des voies de dessertes moins importantes

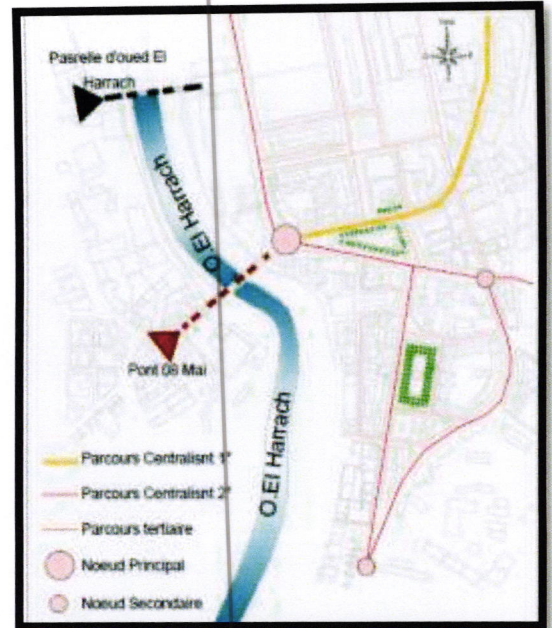


Figure3.32 : Système viaire existant au centre ville ,Schéma établie 2017

2-VOCATION JURIDIQUE /ETUDE DU SYSTÈME PARCELLAIRE:

lots	Types	Dimensions	Délimitation	N° parcelles	Vocation juridique
	Forme régulière Rectangulaire	largeur 10m Profondeur 15m		Lot n° 1 N° parcelles	Bien domaniale Etatique
	Forme régulière Rectangulaire	largeur 10m Profondeur 15m		Lot n° 2 N° parcelles	Bien domaniale Etatique
	Forme régulière Rectangulaire	largeur 10m Profondeur 15m		Lot n° 3 N° parcelles	Bien domaniale Etatique
	Forme régulière Rectangulaire	largeur 10m Profondeur 15m		Lot n° 4 N° parcelles	Bien domaniale Etatique
	Forme régulière Triangulaire	largeur 10m Profondeur 15m		Lot n° 5 N° parcelles	Bien domaniale Etatique
	Forme irrégulière			Lot n° 6 N° parcelles	Bien domaniale Etatique

lots	Types	Dimensions	Délimitation	N° parcelles	Vocation juridique
	Forme trapézoïdale			N° parcelles	Bien vacant
	Forme trapézoïdale			N° parcelles	Bien domaniale Etatique
	Forme trapézoïdale			N° parcelles	Bien vacant
	Forme trapézoïdale			N° parcelles	Bien vacant
	Forme trapézoïdale			N° parcelles	Bien vacant
	Forme trapézoïdale			N° parcelles	Bien vacant
	Forme quadrilatère allongée			N° parcelles	Bien vacant

lots	Types	Dimensions	Délimitation	N° parcelles	Vocation juridique
	Forme quadrilatère allongée			N° parcelles	Bien domaniale Etatique
	Forme quadrilatère allongée			N° parcelles	Bien domaniale Etatique
	Forme quadrilatère allongée			N° parcelles	Bien domaniale Etatique

Figure 3.33 : Système parcellaire existant au centre ville ,Schéma établie par l'auteur.2017

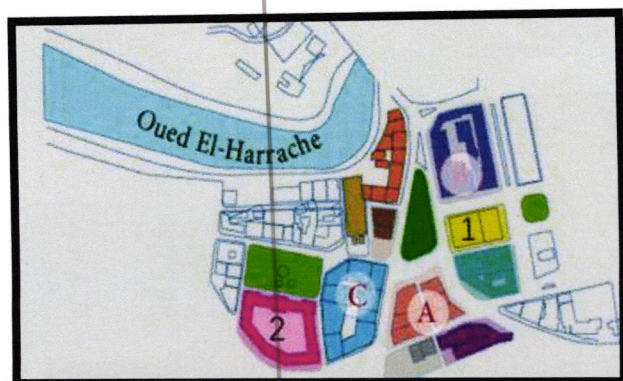
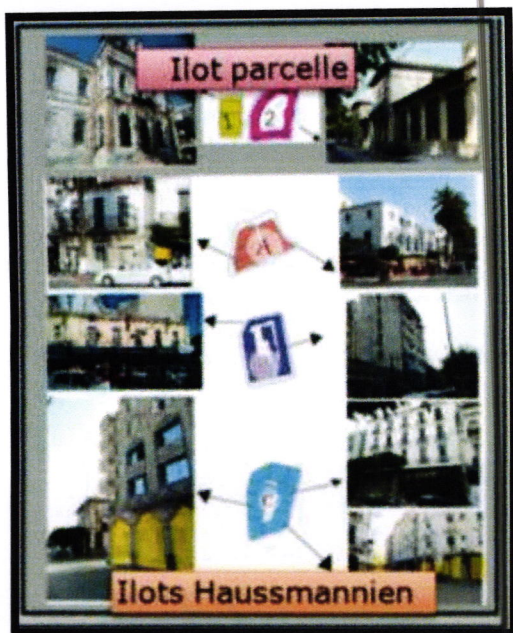


Figure 3.34 : Système parcellaire existant au centre ville ,Schéma établie par l'auteur.2017

Synthèse:

Ilots denses de différentes formes: géométriques régulières ou irrégulières : Rectangulaire /Triangulaire/Trapézoïdale/Quadrilatère allongé cette déformation liés aux formes de l'axe centralisant et l'oued, les ilots sont composés soit d'une parcelles unique ou multiples associés par mitoyenneté pouvant créer un vide central au cœur de l'ilots. les parcelles sont de différentes formes et dimensions, orientées perpendiculairement aux axes centralisant d'une formes profondes que larges la déformation des ilots résultent des parcelles de forme irrégulière.

3-Cadre bâti:

4- La structure fonctionnelle:



Figure3.35 : cadre bâti existant au centre ville ,Schéma établie par l'étudiante 2017

Figure3.36: structure fonctionnelle existant au centre ville ,Schéma établie par l'étudiante 2017

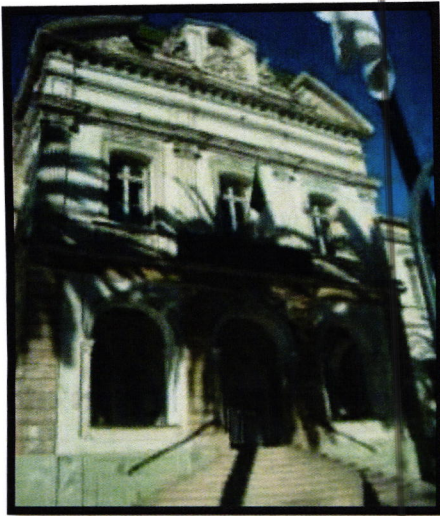


Figure3.37: 01.La mairie d'EL HARRACH



Figure3.38 : 02 Habitat colonial



Figure3.39 : 03 Marché de légumes d'El Harrach



Figure3.40 : 04 Jardin ibn badiss

05- La lecture des façades:

L'architecture la plus répandue adopte le style néo-classique et met en pratiques nombre de ses caractéristiques :

- La Symétrie et le mise en valeur de son axe (traitement plus riche).
- Sous bassement souligné.
- Les baies sont généralement encadrées de linteaux ou d'arcs déprimés , on y retrouve également des agrafes décoratives.



Figure3.41 : Lecture des façades , schéma établi par les étudiantes 2017



Figure3.42 : Lecture des façades , schéma établi par les étudiantes 2017

L'entité du centre ville d'el Harrach comporte un tissu dense et différencié (Habitat mixte/administration/espaces publics....etc.) avec une hiérarchisation de parcours biens définis, présence de plusieurs axes centralisant qui convergent vers une seule sortie et entrée de la ville qui est marquée par le pont du 8 mai et un gabarit qui ne dépasse pas les R+4. L'entité est de fondation coloniale Etat de la majorité du tissu en vétuste orienté vers une dégradation flagrante.



Figure3.43: Lecture des façades, schéma établi par les étudiantes 2017

-Synthèse de l'analyse de l'aire d'étude:

ELEMENTS DE L'AIRE D'ETUDE	STRUCTURE
A. Espace résidentiel	<p>la zone plus dense et la plus animée:</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'aire d'étude compte des logements collectifs d'un RDC commercial. - Forte présence de l'habitat en état de vétuste (habitat abandonné) - Gabarit moyen : allant de R+2 jusqu'a R+5. -Espace extérieur autour des logements de mauvaise qualité et non prise en charge.
B. Espace non résidentiel	<p>L'équipement vient pour compléter la fonction résidentielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'aire d'étude compte une variété d'équipements mal répartie - Manque d'équipements culturels et de loisirs. - l'aire d'étude compte des équipements qui ont une valeur patrimoniale d'un état moyen nécessite une réhabilitation. - La mauvaise affectation des activités sur les berges - La zone qui longent les berges est occupée de grands terrains délaissés, ou abandonnés, ainsi que l'habitat en état vétuste. -Les équipements qui longent les berges tournent le dos vers l'oued.
C. Espace non bâti	<p>l'aire d'étude compte des espaces verts aménagés : Placette/ Jardin/Esplanade qui font une animation de la vie sociale du centre ville d'El Harrach.</p>
D. infrastructure	<p>Présence d'une infrastructure assez importante: La convergence des axes territoriaux (Arago/Alger.Consatantine.....)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concentration de flux dans le centre historique de la ville, qui conduit à la présence des bouchons et la congestion de la ville. -Rupture ville /Oued

III.11- DÉMARCHE D'INTERVENTION:

Notre travail s'inscrit dans une perspective d'anticipation sur le développement de la ville d'el Harrach focalisant sur l'attractivité de son centre ville tout en essayant d'apporter des éléments de réponses aux problèmes posés, l'objectif du présent travail est de:

- ❖ Analyser l'évolution du centre-ville et son rapport avec les nouvelles projections afin de mesurer l'importance du centre ancien d'el Harrach dans le développement économique et social de la ville.
- ❖ Donner une solution optimale pour équilibrer l'ancien et le nouveau.
- ❖ Saisir le rôle des potentialités d'attractivité de la ville en général et de son centre en particulier en faveur d'un projet urbain de régénération urbaine.

11-1-Proposition urbaine:

Chaque site est désigné pour une urbanisation, une requalification ou une reconversion urbaine, dispose un certain nombre de caractéristiques qui lui sont propres, dans notre cas, le site d'El Harrach qui se situe en bordure d'oued, cette particularité incite une démarche particulière, c'est pour cela qu'il est nécessaire de prendre connaissance des différents types d'intervention possibles.

11-2-Principes d'aménagement :

1-Structuration du réseau viaire (s'intégré dans le tissu existant):

-Installer un réseau viaire hiérarchisé avec des voies principales, secondaires, tertiaires, et les voies piétonnes , qui assure une bonne perméabilité dans la zone et la continuité du système existant.

2-Structuration fonctionnel:

-Assurer la mixité fonctionnelle en faisant créer 3 pôles :
Pôle d'accueil (L'entrée de la ville), Pôle commercial (Cotés du marché), Pôle Culturel (coté de Groupe scolaire Lavardet) dans le cadre de la revivifier la mémoire du lieu.

3-Relation ville/Oued:

-Assurer la relation ville /oued, et faire de Oued el Harrach un élément d'articulation et non pas de rupture et lui donner le caractère d'un 'axe majeur de l'urbanisation et du développement des activités.

12-3-Concepts de composition urbaine :

Concepts	Références
La perpendicularité	Analyse d'état lieux
L'alignement	Analyse d'état lieux
L'ilot ouvert	Recherche thématique
Articulation Ville/Oued	Recherche thématique/Analyse d'état des lieux.
Le découpage en entités(pôles)	Analyse diachronique

11-4-Types d'intervention /Plan d'action:

Notre intervention vise à régénérer le centre ville d'el Harrach et promouvoir sa valorisation socioéconomique et spatiale en harmonie avec les spécificités locales et les ambitions de territoire (aménagement des berges de l'oued) par:

- 1- La création d'une voie périphérique le long des berges pour désengorger le centre ville d'El Harrach et faciliter l'entrée et la sortie à la ville ainsi pour relier le centre ville aux différents projets qui se développent dans le territoire de la commune.
- 2-La consolidation des axes centralisant par: L'alignement/Gabarit Important le long des axes.
- 3- Le prolongement des voies secondaires existantes dans l'aire d'intervention afin d'affirmer la relation ville/oued
- 4-La réhabilitation du bâti coloniale qui présente un patrimoine architectural.
- 5- Affirmer le nœud d'entrée qui marque la convergence des différents axes structurants territoriaux.
- 6-Le bâti programmé le long des berges doit être adopté d'un parvis pour avoir une relation paysager avec l'aménagement d'Oued El Harrach.
- 7- L'organisation du réseau viarie bien hiérarchisé et bien définis :
Largeur de la voie principale : 10m./Largeur de la voie secondaire : 8m/Largeur de la voie tertiaire : 6m/Passerelle mécanique : 10m/Passerelle piétonne: 6m.

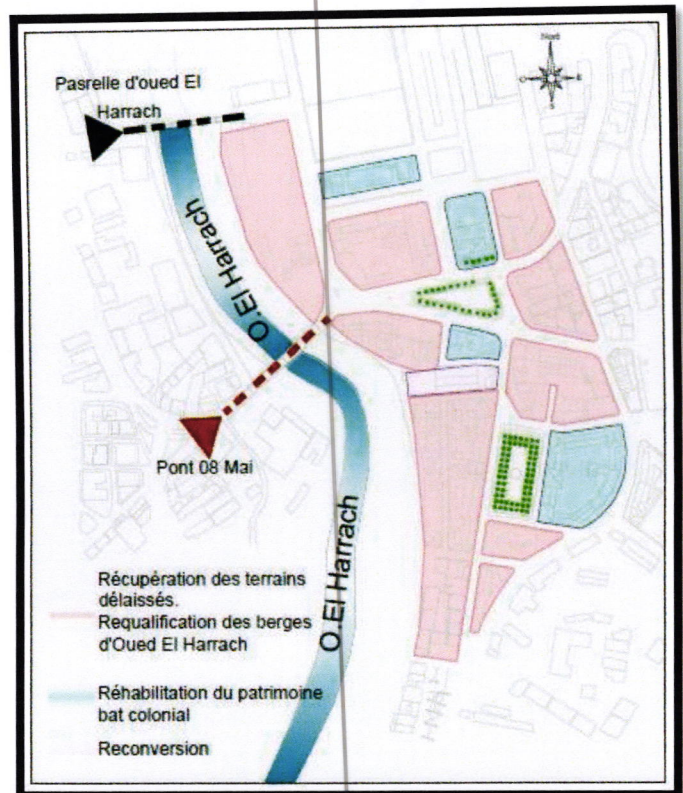


Figure3.44 : Type d'intervention , schéma établi par les étudiantes 2017

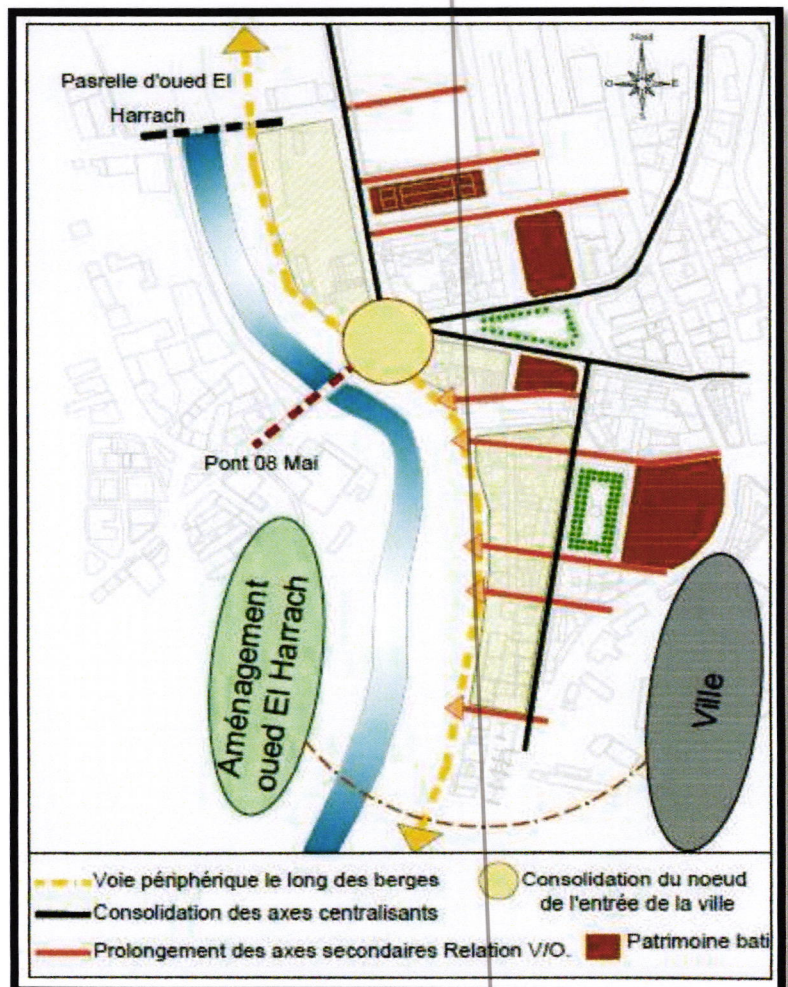


Figure3.45 :Schéma d'action, schéma établi par les étudiantes 2017

11-5-Structure de système viaire:

Structuration du réseau viaire (s'intégré dans le tissu existant)

Installer un réseau viaire hiérarchisé avec des voies principales, secondaires, tertiaires, et les voies piétonnes... qui assure une bonne perméabilité dans la zone et la continuité du système existant:

-Organiser le réseau viaire d'une façon bien hiérarchisé et bien définis :

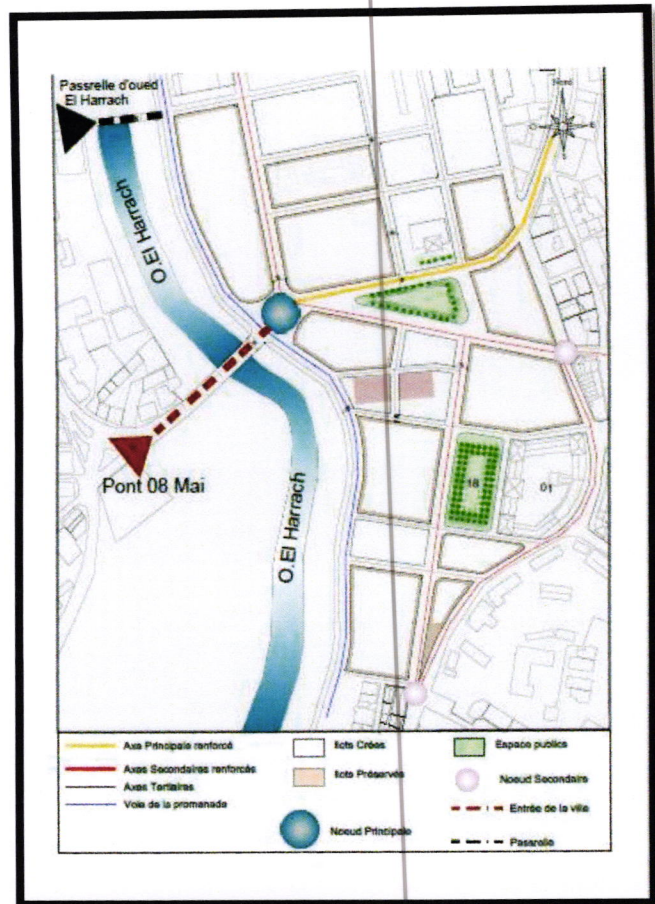
Largeur de la voie principale :

10m./Largeur de la voie secondaire :

8m/Largeur de la voie tertiaire :

6m/Passerelle mécanique : 10m/Passerelle piétonne: 6m.

Figure3.46 : Carte de structure de système viaire, schéma établi par les étudiantes 2017



11-6-Structure des pôles :

Assurer la mixité fonctionnelle en faisant créer 3 pôles :

*Pôle d'accueil = (L'entrée de la ville).

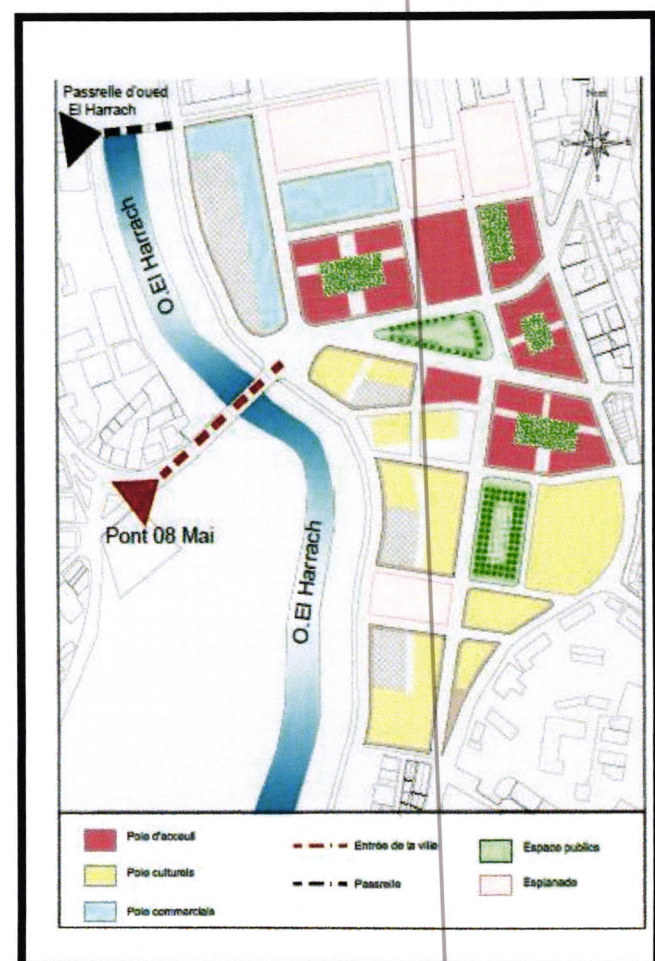
*Pôle commercial= (Cotés du marché)

(Analyse diachronique existence de premier marché).

*Pôle Culturel (coté de Groupe scolaire Lavardet).

dans le cadre de la revivifier la mémoire du lieu.

Figure3.47 :Carte de structure des pôles, schéma établi par les étudiantes 2017



III.8.SCHEMA DE STRUCTURE PROPOSE: Voir Annexe page

A travers toutes ces lectures des différents systèmes dans la ville, nous avons pu retirer certaines connaissances d'ou on souhaite par la suite aboutir aux solutions les plus adéquates des problèmes existants, et offrir a la ville d'El Harrach son cachet perdu et la rendre une ville viable pour le bien de tous, pour qu'elle participe à la nouvelle dynamique métropolitaine d'Alger pour cela nous avons proposé un certains nombres de recommandations qui sont:

- La récupération des terrains délaissés en friches, et requalifier les berges de l'oued.
- La restauration du tissu ancien existant dans le centre historique et revaloriser le patrimoine bâti.
- Renforcement de la connexion entre les 2 rives
- Création d'autres parcours pour diriger les gens à emprunter d'autres chemins, (diminution de concentration dans les mêmes parcours).
- Création d'une voie de promenade le long des berges pour assurer la relation ville /oued.
- Délocalisation des activités industrielles.
- Délocalisation du prison d'El Harrach .
- Restructuration de l'entité de Boumati.
- Des parkings seront nécessaires afin d'éviter l'encombrement des rues.
- Requalification des voies pour permettre une bonne perméabilité du site.

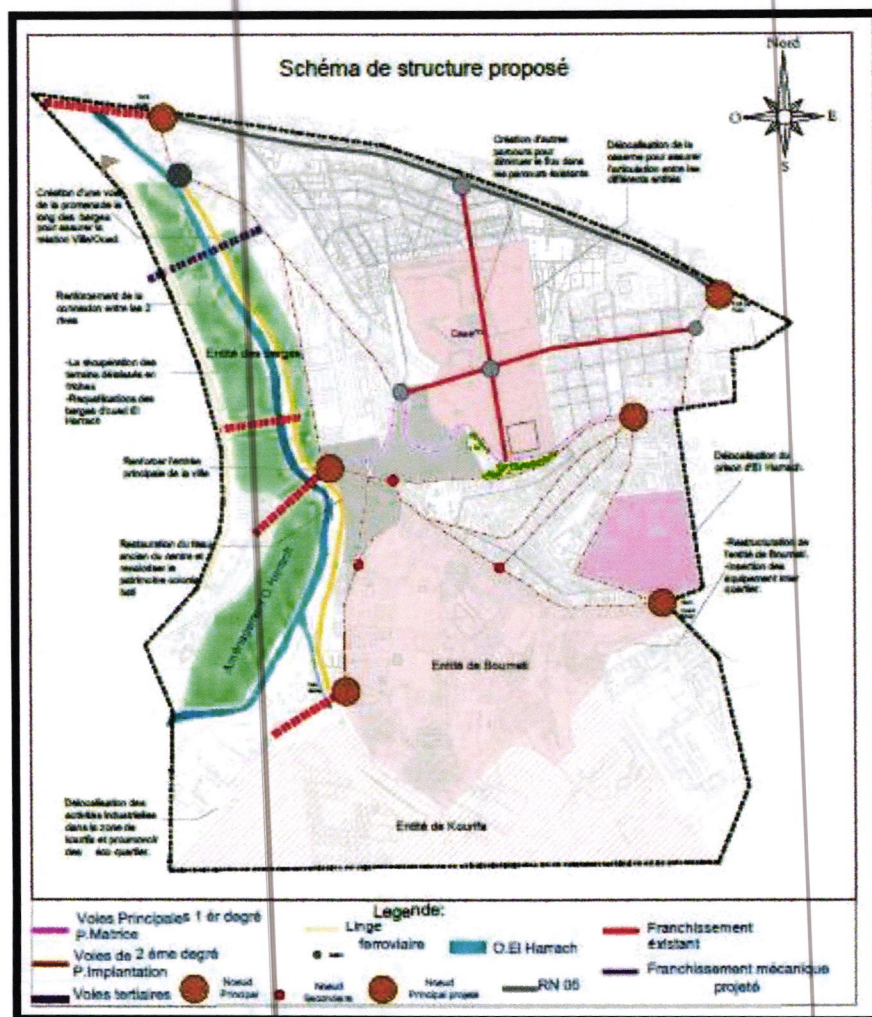
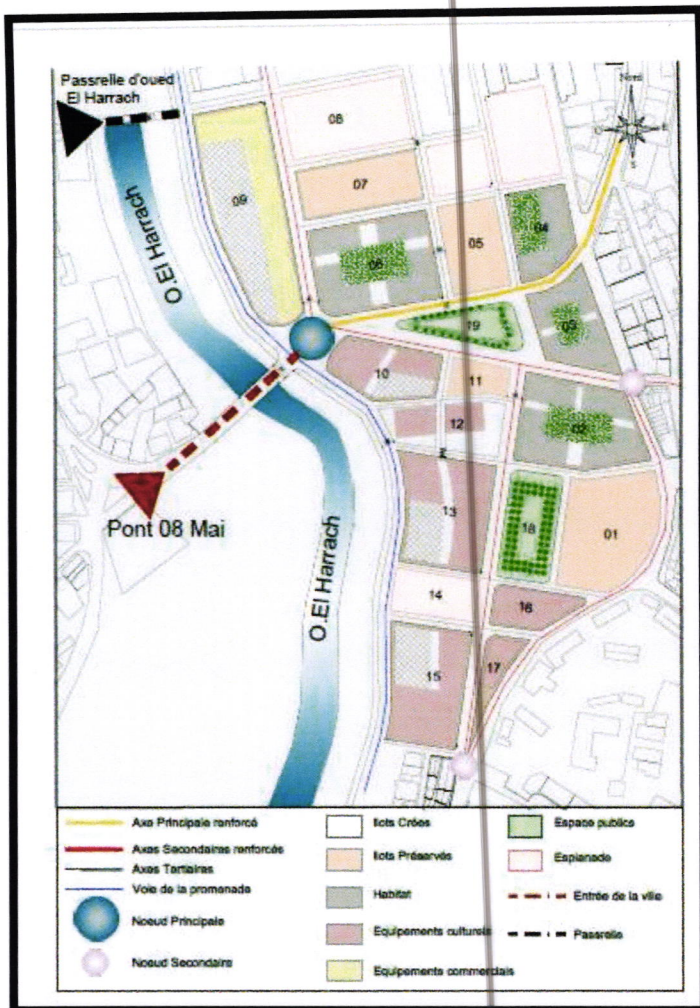


Figure3.26: Schéma de structure proposé de la ville d'El Harrach ; travail d'auteur ; année 2017.

11.7-Plan de composition urbaine:



lot N°	Programme	Surface m ²
1	Groupement scolaire la verdet	3983.1
2	Habitat mixte	3200
3	Habitat mixte	3350.8
4	Habitat mixte	2000.5
5	APC	2111.95
6	Habitat mixte	4476.75
7	Marché	2479.22
8	esplanade	3142.12
9	Centre commerciale	6167.84
10	musée	2200.94
11	Habitat collectifs	770.6
12	Galerie d'exposition	2105.58
13	Centre culturel	3950.3
14	esplanade	1423.43
15	cinéma	3574.25
16	bibliothèque	831.91
17	Maison jeunes	1200.25
18	Jardin ibn badis	2287.21
19	La placette	1424.01

Figure 3.48: Plan de composition urbaine, schéma traité par les étudiantes 2017

CHAPITRE III
LE CAS D'ETUDE

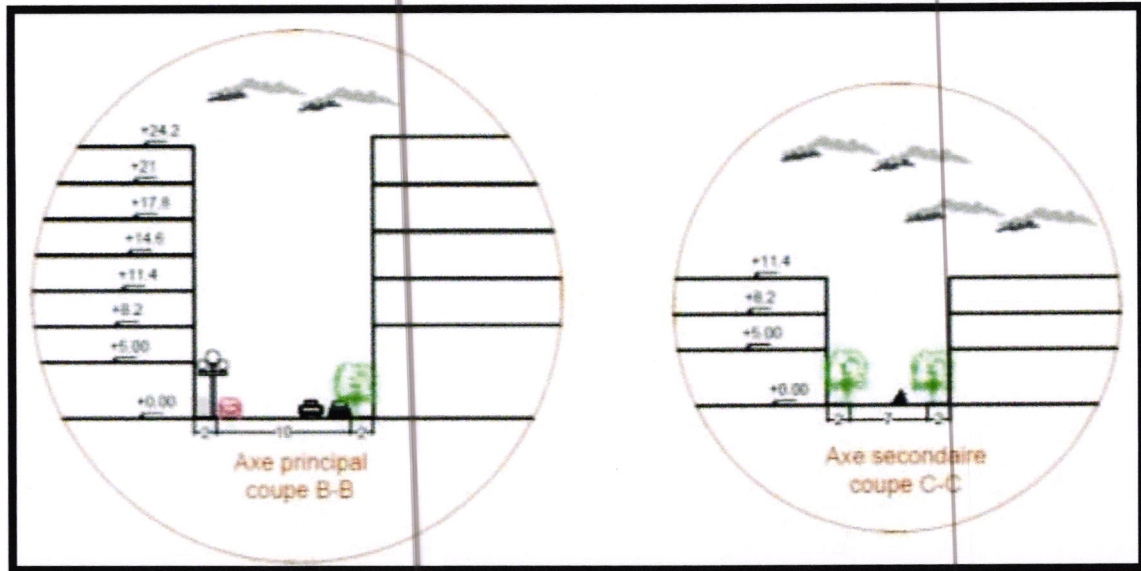


Figure 3.49 Coupe sur les voies schéma traité par les étudiantes 2017

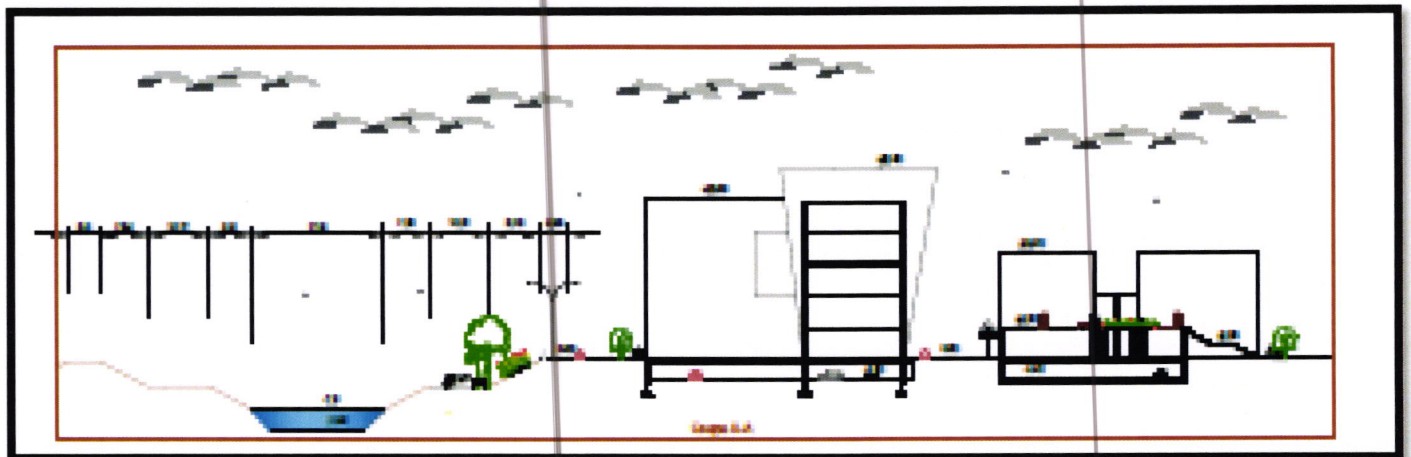


Figure 3.50: Coupe A-A berges de l'oued schéma traité par les étudiantes 2017

III.13- PROJET ARCHITECTURAL

12-1-Choix du projet:

Nous avons choisi un projet qui comporte des activités commerciales , de services et de loisir « **Un Centre Commercial** » accompagné d'une place qui représente le parvis de notre équipement , Qui va participer à la mixité sociale et fonctionnelle.

12-2-localisation:

- **Situation** : L'ilot choisi représente l'un des ilots importants de centre ville d'El Harrach , vu sa position à l'entrée Principale de la ville ainsi sa position allongée sur les berges de oued el Harrach , et sa situation à l'intersection de plusieurs parcours territoriaux, et il représente une véritable articulation entre l'aménagement de Oued El Harrach et le centre ville.
- **L'implantation** : Le site est d'une forme trapézoïdale, délimité par un axe centralisant de 2ème degré a l'Est et par la voie de la promenade l'Ouest, au nord par la passerelle piétonne de Oued El Harrach eu au Sus par le Pont mécanique 08 Mai qui représente l'entrée principale de la ville,. Il partage ses limites avec un ensemble importants d'équipements et l'aménagement de Oued El Harrach,. C'est pour cela notre projet sera implanté de deux façon: une sur l'axe centralisant pour consolider ce dernier et l'autre pour avoir un dégagement sur l'oued dans le but d'avoir une perspective direct .
- **Accessibilité** : Le site est accessible par les quatre côté, donc on a préféré d'ouvrir les accès motorisée du projet sur le cotés de la promenade.

12-3- Les concepts du projet :

Après avoir déterminé les éléments permanents, les potentialités et les carences présentent sur le site nous allons mener et intervenir sur la composition de la forme tout en respectant les données élaborées de la composition urbaine, de tant lié au programme envisagé dans le centre.

Autrement dit ; il est impératif que le projet n'ait de signification que dans son lieu d'implantation. C'est pour cette raison que nous avons composés avec les différents éléments appartenant à notre environnement en terme de continuité et d'alignement procédant comme suit:

- **L'ALIGNEMENT:**

Prendre en considération les voies existantes (l'axe) en alignant la façade urbaine Est de coté de l'axe centralisant 2 ème degré .

- **La trame**

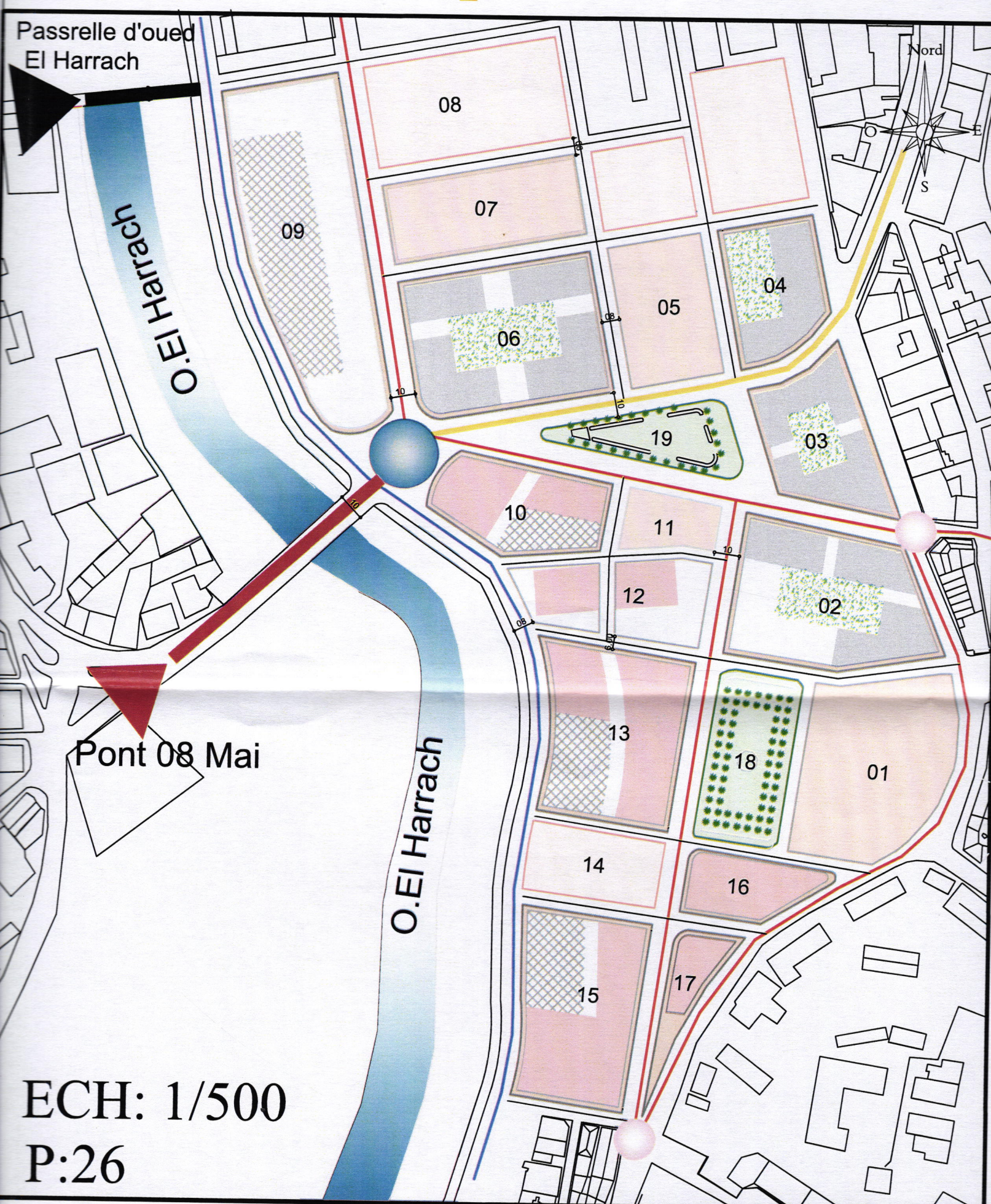
- **L'ARTICULATION:**

Nous avons trois formes régulières d'où nous aurons à casser l'horizontalité des trois blocs par deux volumes assurant l'articulation.

- **La percée visuelle:**
















Cette même forme sera transpercé par le prolongement des parcours menant de la ville à l'oued toute en gardant le passage vers l'ilot, le passage sera ainsi marqué par un passage sous pilotés pour assurer la liaison entre l'oued et la ville et avoir une perspective directe.

ANNEXE: Composition Urbaine

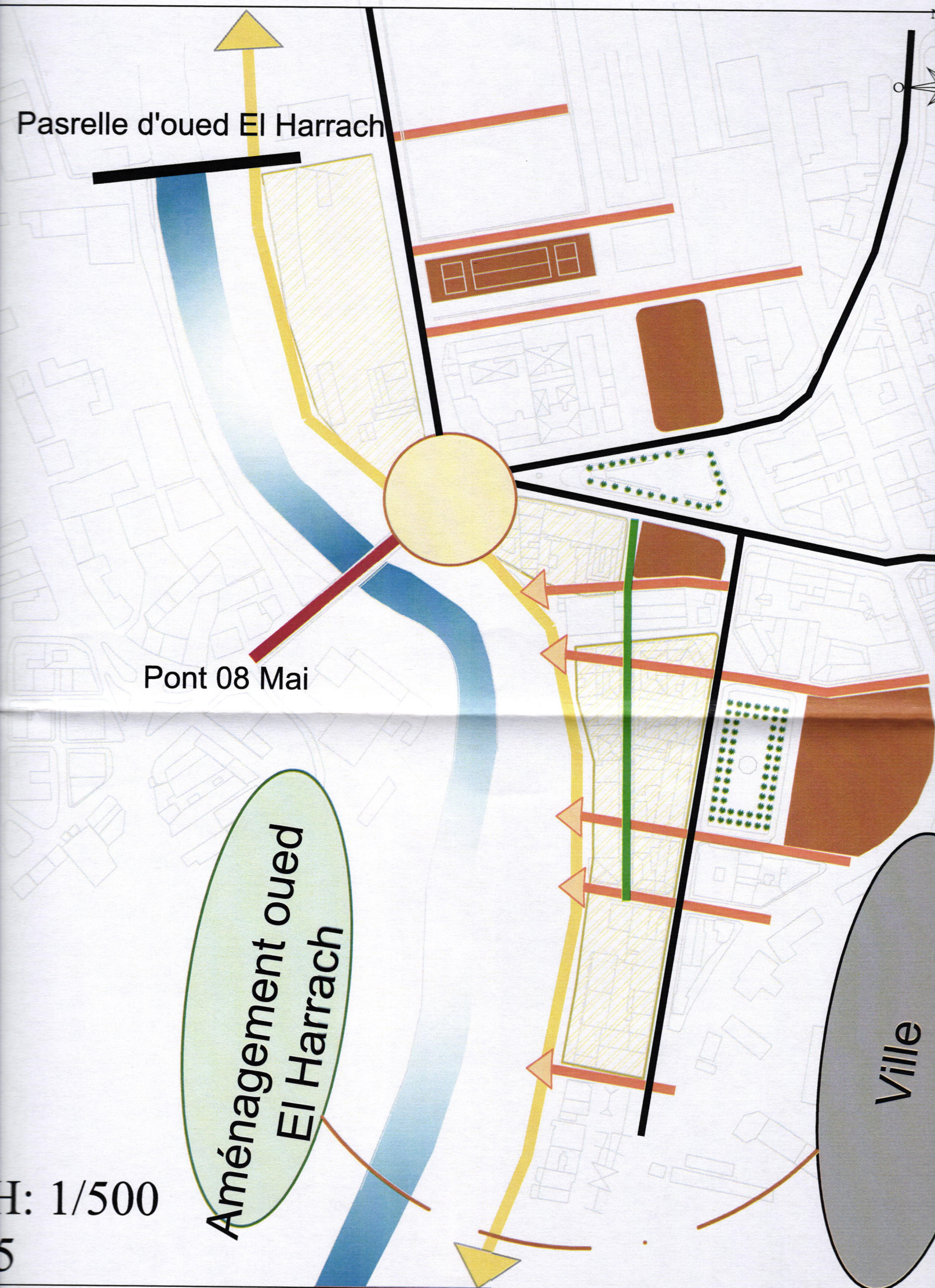


ECH: 1/500

P:26

- | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|  | Axe Principale renforcé |  | Ilots Créés |  | Espace publics |
|  | Axes Secondaires renforcés |  | Ilots Préservés |  | Esplanade |
|  | Axes Tertiaires |  | Habitat |  | Entrée de la ville |
|  | Voie de la promenade |  | Equipements culturels |  | Passrelle |
|  | Noeud Principale |  | Equipements commerciaux | | |
|  | Noeud Secondaire | | | | |

ANNEXE : Schéma d'action



- Voie périphérique le long des berges
- Consolidation des axes centralisants
- Prolongement des axes secondaires
- Relation V/O
- Patrimoine
- Consolidation du noeud de l'entrée de la ville
- Création d'un parcours culturel

EXE : Schéma de structure Globale



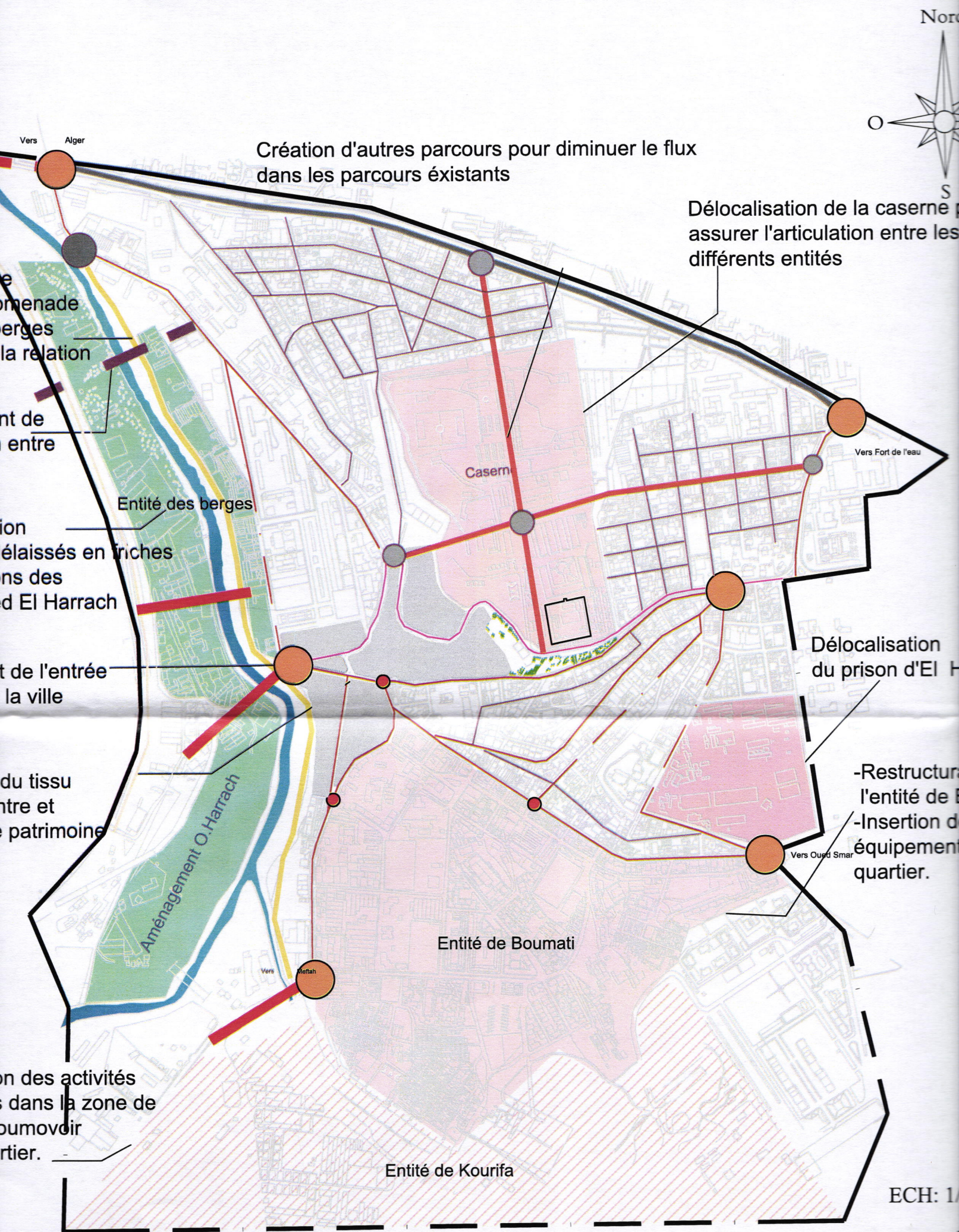
principales 1^{er} degré
ce
e 2^{ème} degré
station

Legende:
 Linge ferroviaire
 Métro
 O.El Harrach

Equipements struc
 Zone industrielle

ECH:

E : Schéma de structure Globale



Principales 1^{er} degré
ce
e 2^{ème} degré
ntation
rtiaires

Legende:

Linge ferroviaire

Métro

O.El Harrach

— RN 05

Franchissement existant

Franchissement mécanique projeté

● Noeud Principal

● Noeud Secondaire

● Noeud Principal projeté

EXE : Le cadre fonctionnel



LE : La hiérarchisation des parcours



Principales 1^{er} degré

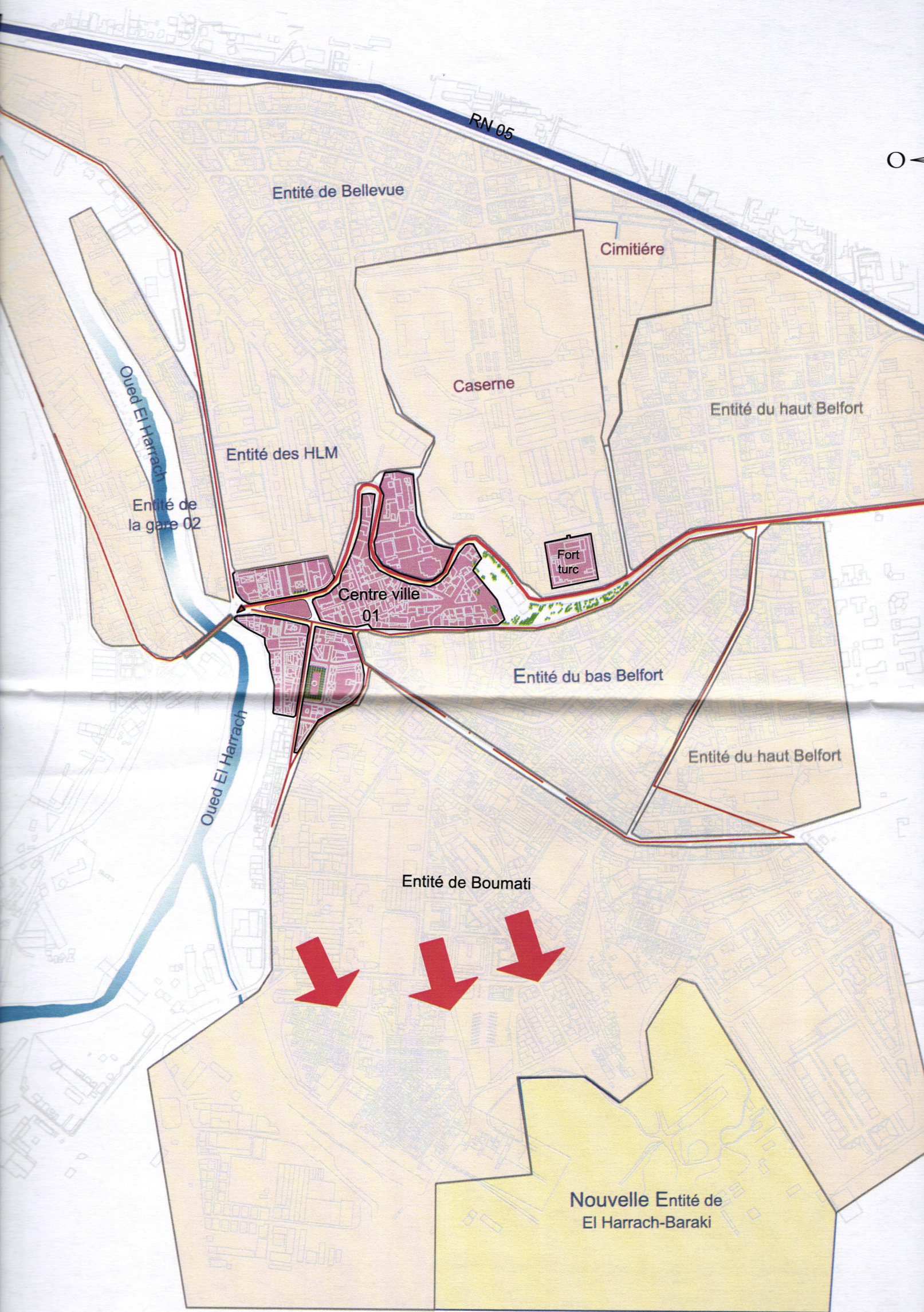
de 2^{ème} degré

tertiaire

Noeud Principal

Noeud Secondaire

EC



Parcours Matrice

Oued el Harrach

RN 05

Parcours d'implantation

Pont El Harrach

Centre ancien

Futur extension

I. ANALYSE D'EXEMPLE

Exemple 01 : quartier Wilson

1-présentation du projet

Construit dans les années 60 sous forme de grands ensembles d'habitat social, premier quartier d'habitat social périphérique rémois. Il a la particularité d'être proche du centre-ville. Le quartier Wilson connaît des fragilités liées à son urbanisme de conception fonctionnaliste (obsolescence du bâti, dysfonctionnement des centres commerciaux...). C'est à partir de ce constat qu'une démarche de renouvellement urbain a été engagée depuis 1989 pour restructurer et requalifier le quartier Il bénéficie d'une opération de renouvellement urbain depuis 2001 et de l'arrivée du tramway depuis avril 2011 (en entrée de quartier).



1- Problématique :

Le quartier souffre de son enclavement, entre un boulevard urbain et la voie ferrée, scementé par une trame viaire interne labyrinthique.

Par ailleurs, ce quartier quasi-uniquement résidentiel, vit replié sur lui-même et concentre une population fragile. Malgré les différentes interventions, ce quartier est entré dans un processus de spécialisation et de stigmatisation qui nécessite une intervention plus radicale en termes d'organisation urbaine.

3-Principaux éléments du diagnostic social et urbain :

Complètement réaménagé, Wilson connaît un climat social pas encore totalement apaisé : difficulté d'intégration des nouveaux habitants, derniers travaux en cours.

4-Les objectifs :

-Redessiner le quartier et le greffer plus harmonieusement au reste de la ville

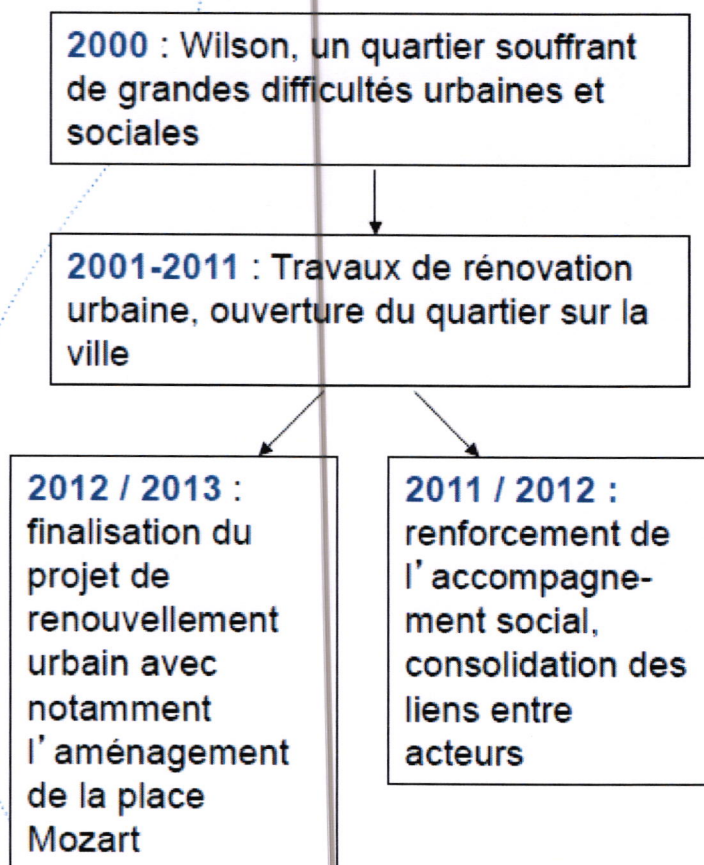
- Renouveler l'habitat en profondeur à partir d'un processus de démolition-reconstruction, en diversifiant les formes urbaine et les types de logements et en réhabilitant le patrimoine maintenu

-Introduire une diversité d'usages avec une nouvelle offre de locaux d'activités pour renforcer l'appareil commercial.

-Renforcer l'offre de services aux habitants, par démolition-relocalisation des équipements majeurs du quartier.

-Travailler sur le maillage interne en profitant de l'arrivée du tramway et de la réorganisation des lignes de bus.

5- Enjeux et dates :



6-Programme :

Programme logement Wilson :

873 logements sociaux démolis
288 places en foyer démolies

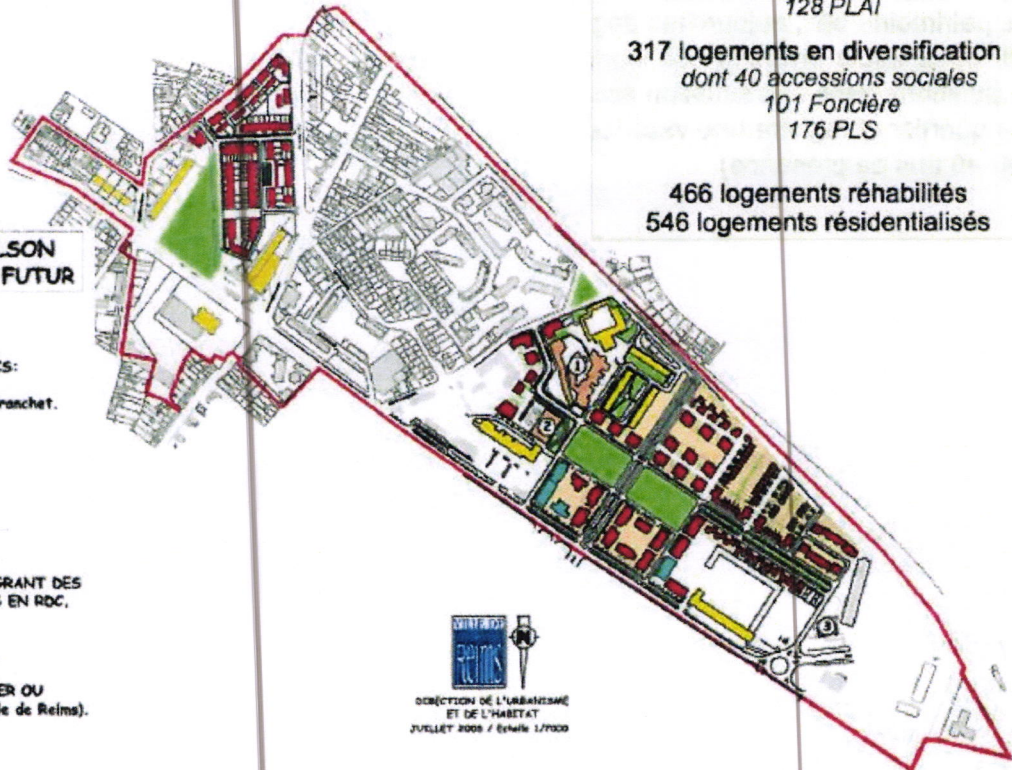
792 logements sociaux construits
dont 50,6% sur site
128 PLAI

317 logements en diversification
dont 40 accessions sociales
101 Foncière
176 PLS

466 logements réhabilités
546 logements résidentialisés

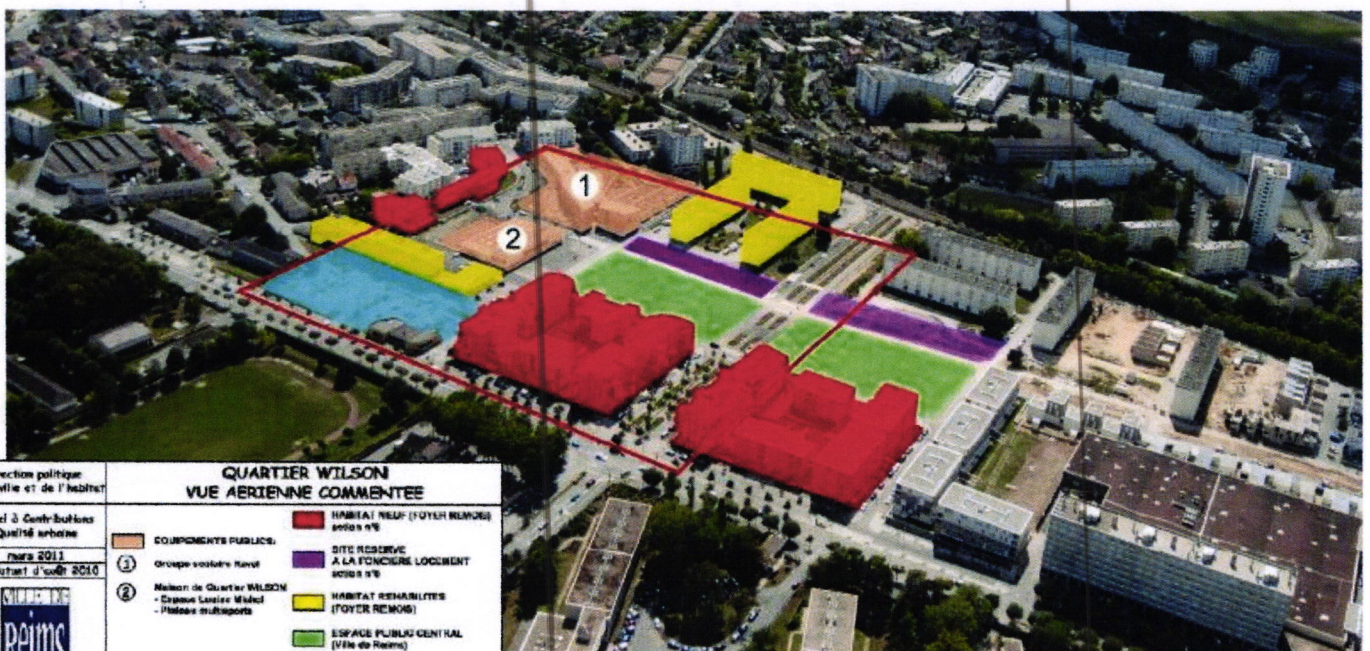
QUARTIER WILSON PLAN DE MASSE FUTUR


- EQUIPEMENTS PUBLICS:
 - ① Groupe scolaire Ravel/Franchet.
 - ② Maison de quartier.
 - ③ Salle polyvalente.
- HABITAT NEUF.
- HABITAT NEUF INTEGRANT DES LOCAUX D'ACTIVITES EN RDC.
- HABITAT MAINTENU.
- JARDINS DE QUARTIER OU ESPACES PUBLICS (Ville de Reims).
- PERIMETRE ANRU.




 DIRECTION DE L'URBANISME
 ET DE L'HABITAT
 JUILLET 2009 / Échelle 1/7000

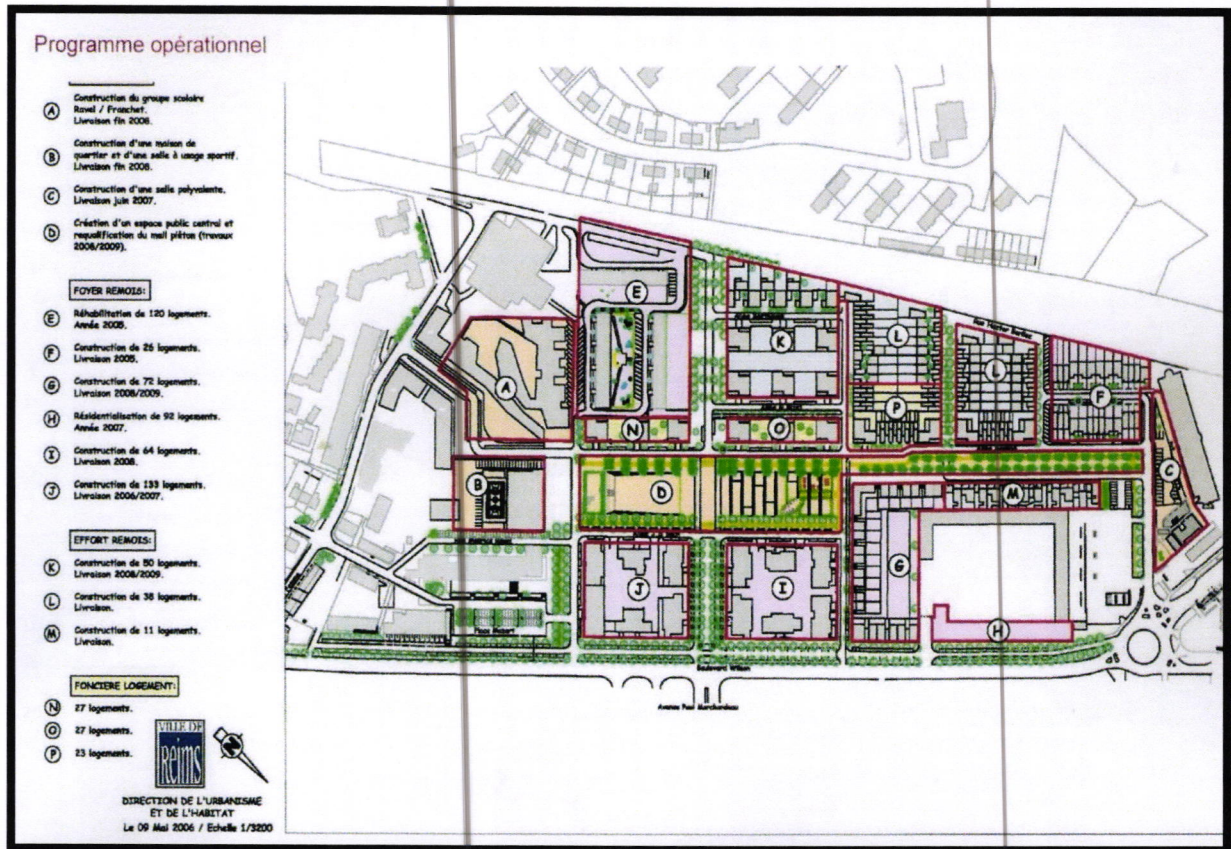
Qu'est-ce qui fait la qualité urbaine, architecturale et paysagère de ce quartier ?



QUARTIER WILSON VUE AERIEENNE COMMENTEE	
Direction politique de la ville et de l'habitat Appel à Contributions Qualité urbaine mars 2011 vote durant d'août 2010 	<ul style="list-style-type: none"> HABITAT NEUF (FOYER REMOS) selon n°5 SITE RESERVE A LA FONCIERE LOGEMENT selon n°5 HABITAT REHABILITES (FOYER REMOS) ESPACE PUBLIC CENTRAL (Vie de Reims) PLACE BOZZATI selon n°5, 2 et 3
<ul style="list-style-type: none"> EQUIPEMENTS PUBLICS: <ul style="list-style-type: none"> ① Groupe scolaire Ravel ② Maison de Quartier WILSON - Espace Loisirs Michel - Plateau multisports 	

ANNEXE

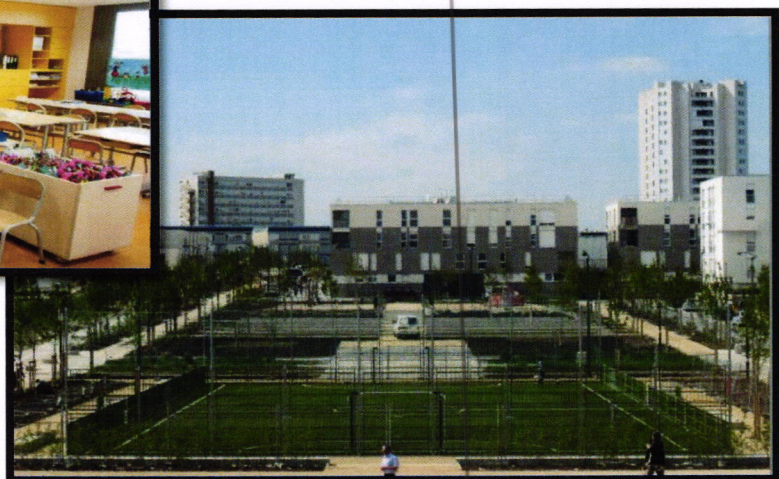
Un projet urbain ambitieux une transformation radicale du site (80% des logements du secteur ont été démolis), une profonde réorganisation de l'offre de logements, une forte volonté de reconstitution de l'offre d'équipements publics, une requalification de l'espace public et la clarification de ses limites.



Plan masse après l'opération

Cette séquence offre dans un petit périmètre une grande mixité des fonctions (voir le images suivante): logements, équipements publics, espaces publics. Des efforts particuliers sont mené pour assurer cette qualité urbaine dans le temps : conventions Ville – Bailleurs pour la gestion quotidienne des espaces publics, accompagnement financier du relogement (Aide Municipale Individualisée), implication des habitants dans le projet, etc.





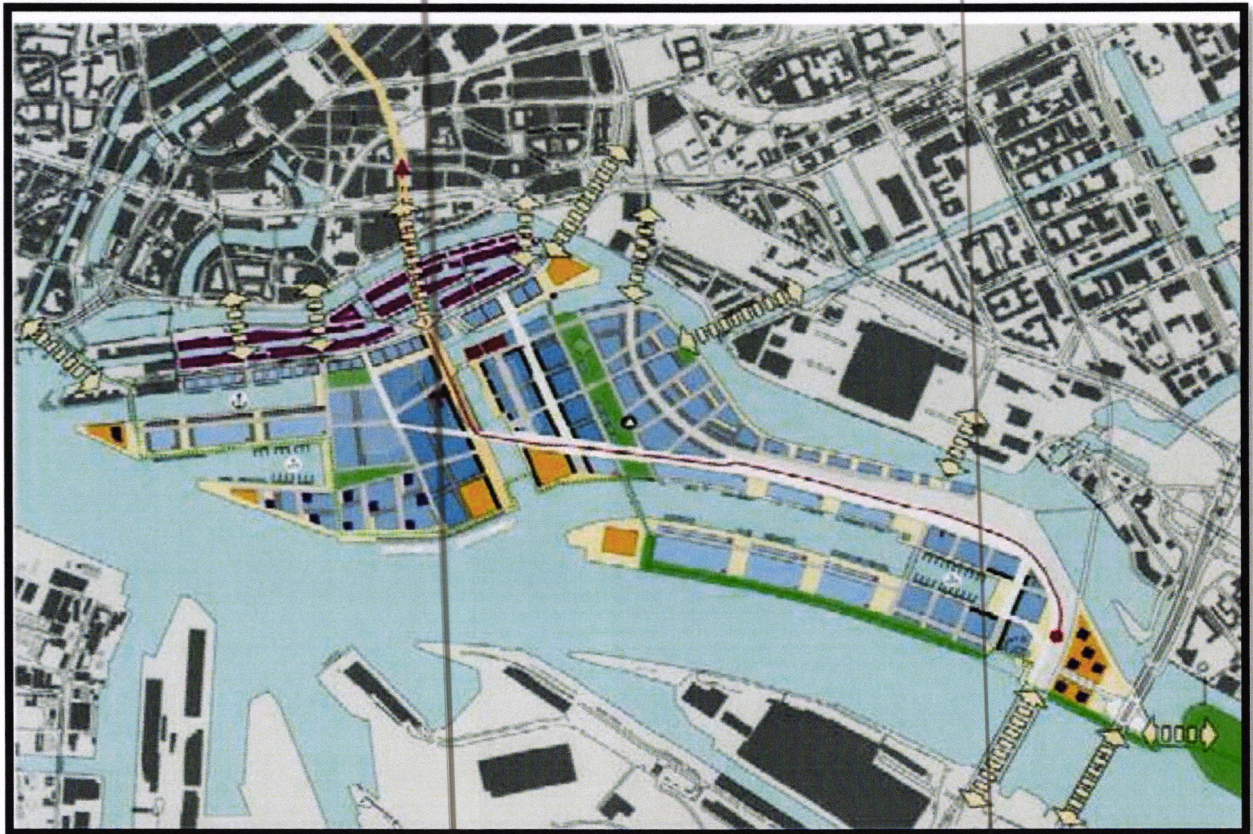
Exemple 02 : HafenCity

1-Présentation du projet HafenCity

Avec l'extension de la ville le long de l'Elbe, Hambourg établit de nouveaux critères en matière de développement urbain à l'échelle européenne, voire au-delà : sur une surface de 157 hectares, une ville animée au charme maritime prend forme, combinant travail et habitation, culture et loisirs, tourisme et petits commerces, contrairement aux espaces urbains où prédominent les bureaux et les commerces. Plusieurs éléments distinguent la HafenCity des autres projets de développement urbain au bord de l'eau : sa situation centrale ; une grande exigence de qualité qui se reflète dans la grande mixité des usages du quartier, dans les normes en matière d'urbanité et de durabilité environnementale, et dans un processus de développement novateur. Les relations intenses d'interdépendance entre la terre et l'eau peuvent également être considérées comme uniques en leur genre. La HafenCity ne sera pas endiguée, c'est-à-dire qu'elle ne sera pas coupée de l'eau. À l'exception des promenades situées sur les quais et les rives, la zone sera rehaussée de 8 à 9 mètres au-dessus du niveau de la mer. Grâce au concept de terps, l'ancienne zone portuaire et industrielle va bénéficier d'une nouvelle topographie caractéristique conservant l'accès à l'eau et son milieu typiquement portuaire, tout en assurant une protection contre les crues.



Vue aérienne du Hafencity



- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
|  | Magdeburger Hafen : quartier central |  | Espace vert |
|  | Quartier mixte |  | Promenade |
|  | Quartier résidentiel |  | Immeubles hauts |
|  | Secteur à signification particulière |  | Speicherstadt |
|  | Commerces et restauration au rez-de-chaussée |  | Bâtiment historique à conserver |

Le Master plan (2000)

2-Le projet HafenCity en chiffre

- 8 milliards € dont 2,4 milliards € de fonds publics
- 50 projets complétés
- 37 projets en cours de planification
- 12 000 habitants
- 6000 nouveaux logements
- 45 000 emplois créés
- Une extension de 40% de la superficie du centre de Hambourg
- 700 000 m² d'espace résidentiel
- 215 000 m² d'espace commercial
- 310 000 m² d'espace institutionnel, hôtelier et de villégiature
- 157 hectares au total
- 26 hectares d'espaces publics et de parcs
- 10,5 km de front riverain
- 1 100 000 m² d'espaces à construire, dont:

3-Evolution du projet

À partir du milieu du 20^{ème} siècle, Hambourg n'échappa pas à la tendance généralisée dans les centres urbains qu'était le désinvestissement des quartiers centraux au profit des nouveaux développements périphériques. Vers la fin du siècle, le centre de Hambourg avait grandement besoin d'attirer de nouveaux résidents; il n'en comptait plus que 14 000, tandis qu'on y retrouvait jusqu'à 170 000 habitants au milieu du 19^e siècle.

De plus, les métropoles Allemandes furent confrontées à un ralentissement du dynamisme économique face à la compétition internationale. Mais les changements économiques et politiques subvenus avec chute du mur de Berlin modifièrent le rôle de la ville de Hambourg en Europe avec l'intensification des échanges entre l'Est et l'Ouest Européen. Avec sa position sur le territoire, elle avait le potentiel de devenir un véritable pivot d'échanges entre l'Europe centrale, l'Europe du Nord et la région de la mer Baltique.

Dans un tel contexte, le déplacement des activités portuaires vers un emplacement plus adéquat était une occasion en or pour reconnecter la ville avec le fleuve et recentrer le développement de la région à l'aide d'un nouveau projet développement mixte et dense.

Lancé en 1997, le projet HafenCity est prévu pour 2025. Considéré par plusieurs comme un des projets de rénovation urbaine les plus ambitieux d'Europe, il est déjà en train de devenir une véritable référence pour les projets de requalification de zones portuaires à travers le monde. HafenCity se veut une véritable extension du centre-ville dont un des buts premiers est de reconnecter le centre de Hambourg avec le fleuve Elbe



4-Quelques dates clés

1997: Annonce du projet HafenCity

1999: La compétition pour le MasterPlan est remportée par une équipe Néerlandais-Allemande (Kees Christiaanse / ASTOC).

2000: Début des travaux d'infrastructure

2003: Début de la construction d'édifices à grande échelle

2006: Première révision du Masterplan

2007: Début des travaux sur la ligne de métro U4

2009: Premier secteur complété (Am Sandtorkai / Dalmannkai)

2009: Inauguration d'une école primaire, un centre de la petite enfance et une salle de sports.

2010: Seconde révision du Masterplan

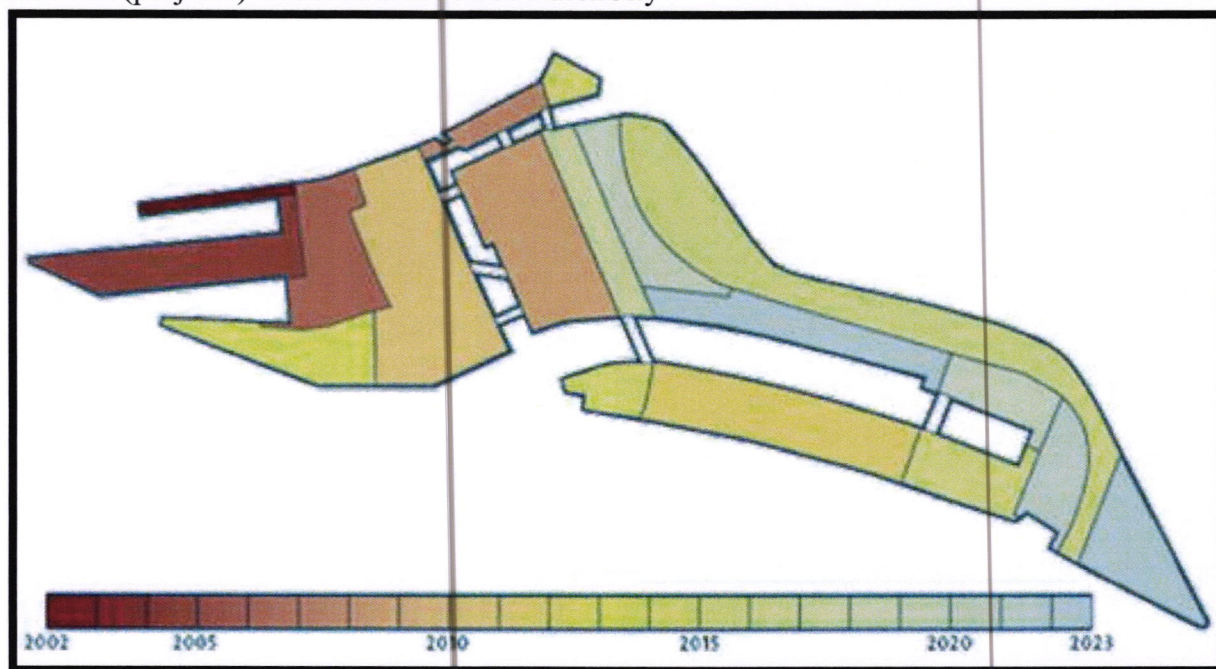
2010: Complétion des secteurs Am Sandtorpark / Grasbrook et Brooktorkai / Ericus.

2011: Début de la construction de l'Université HafenCity

2012: Entrée en opération du métro U4

2013: Fin des travaux sur l'Université HafenCity

2025: Fin (projetée) de la construction de HafenCity



5-Grands objectifs de développement

Cinq objectifs de développement forment les piliers du projet. Tout en conservant l'esprit dans lequel ils ont été établis, la mise en œuvre de ces objectifs se doit d'être flexible en raison de la nature et surtout de la durée du chantier. Ces grands objectifs incluent : la mixité des usages fonciers, le développement urbain structuré, l'aménagement public des quais, l'insertion urbaine du projet par rapport à la ville de Hambourg et le développement durable. Les trois premiers objectifs seront brièvement expliqués, tandis qu'un accent sera mis sur l'insertion du projet dans la ville, les transports, et la durabilité du projet.

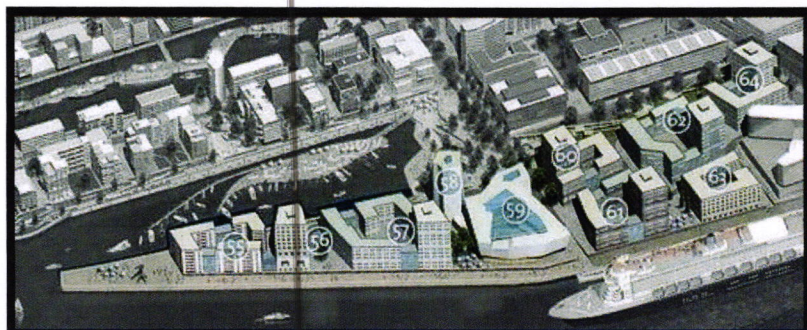
1) Mixité des usages

L'objectif de la mixité de l'usage foncier s'inscrit dans la volonté de désenclaver le site de Hafencity et d'intégrer ce dernier au reste de la ville de Hambourg. En fait, le site du futur projet incorporera une mixité dans l'ensemble de son développement. Tel que décrit dans le Masterplan, le but est de créer une urbanité vibrante et surtout équilibrée grâce à une mixité des fonctions et usages, tant à la verticale qu'à l'horizontale. L'incorporation de commerces aux rez-de-chaussée et la variété des types et des tailles de logements à l'intérieur d'un bâtiment sont des pratiques courantes à Hafencity. Il est notamment question de développer un nouveau pôle commercial spécialisé dans les entreprises de haute technologie et les nouveaux médias au centre de Hafencity. La construction de nouvelles infrastructures commerciales, de loisirs, et d'équipements culturels, viendra compléter l'offre d'Hambourg.



2) Un développement structuré

Concernant la structure du développement urbain, Hafencity a été conçu comme une extension du centre-ville qui permettra aux habitants de redécouvrir les berges du fleuve. Des densités relativement élevées sont prévues, et l'architecture résidentielle se doit d'atteindre des standards de qualité. Enfin, tel que décrit dans le Masterplan (2006) : l'une des clés pour assurer la diversité et la durabilité du développement urbain demeure dans la mise à l'échelle des lotissements et de la diversification des propriétaires fonciers. À titre d'exemple, de grands et plus petits commerces épongeront l'offre commerciale de Hafencity, qu'ils soient membres de grandes chaînes commerciales ou pas



3) Aménagement public des quais

En ce qui concerne l'aménagement des quais, la totalité de ces derniers auront été transformés en généreuses promenades piétonnisées. Les rues sont donc reléguées vers l'intérieur. Des mesures stratégiques seront adoptées afin de rendre ces quais accessibles à tous et surtout sécuritaires : rappelons que HafenCity est construit à un endroit où les marées sont fortes et où les inondations sont régulières. Bref, tel que mentionné dans le Masterplan, l'intention principale est d'encourager les transports actifs et surtout de redonner le fleuve aux citoyens; la ville lui tournait le dos depuis plusieurs décennies en raison de l'ampleur des installations portuaires



4) Intégration au tissu urbain & transports

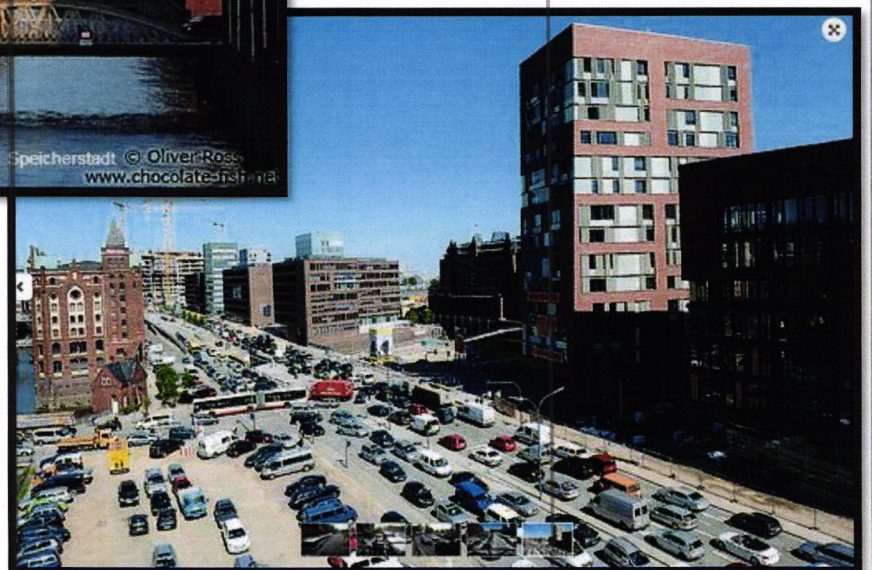
Le mariage des tissus anciens et nouveaux est un objectif primordial pour les concepteurs de HafnCity. La position centrale de HafnCity, en marge du centre historique de Hamburg, est un atout indéniable pour le projet. D'ailleurs, le projet se situe à seulement 800 mètres de l'hôtel de ville et 1,1 kilomètres de la gare centrale. Le secteur des entrepôts Speicherstadt forme le lieu d'arrimage entre le centre historique de Hamburg et HafnCity. Bordés de canaux qui sont traversés par de nombreux ponts, ces lieux se distinguent par leur qualité architecturale et leur caractère historique. Plusieurs liens ont déjà été construits au-dessus de ces canaux, et d'autres sont projetés.

Le développement des infrastructures de transport est un élément important pour la connectivité de HafnCity avec le reste de la ville. Le site de HafnCity, de par sa forme héritée de son passé portuaire, a une forme relativement contraignante, ce qui en fait un projet difficile à perméabiliser au niveau des transports et des circulations. Les transports alternatifs sont favorisés sans pour autant que l'usage de l'automobile ne soit restreint. À cet effet, les autorités privilégient la construction d'espaces de stationnements souterrains, ainsi qu'en bordure de rue.

En ce qui a trait au système de transport en commun, plusieurs études ont fait part des difficultés d'intégrer les systèmes de transports actuels à Hafencity. La construction de deux nouvelles stations de métro à Hafencity connaîtra plusieurs difficultés techniques, tout en étant très onéreux. Compte tenu de l'emplacement et de la distance de Hafencity par rapport au centre-ville de Hambourg, il n'est pas envisagé de créer un système de transport unique ou d'y intégrer le réseau de tramway; le développement se fait plutôt dans le prolongement et l'intégration du réseau d'autobus, compte tenu de son efficacité. Fait intéressant : le système d'autobus carburera à l'hydrogène grâce à un réseau de stations d'approvisionnement d'hydrogène et de stations de chargement pour véhicules électriques.

Enfin, le réseau cyclable et piéton s'étend sur l'ensemble du site. Compte tenu de la nature même du site d'implantation, il serait dommage de ne pas profiter des paysages que le site a à offrir. À cet effet, tous les espaces publics situés le long des quais sont entièrement consacrés aux modes de transport actifs, dans le but de créer des ambiances humaines et miser sur les panoramas offerts. À terme, nombre de ponts pédestres sécurisés contre les inondations assureront le lien entre la ville existante et Hafencity.

Les projets d'envergure, dont la Philharmonie de l'Elbe et l'Université, engendreront un flux quotidien de citoyens faisant la navette depuis les banlieues. Alors qu'on observe un ratio de 1 : 4 entre résidents et autres usages, la gestion des espaces publics, privés et intermédiaires apparaît cruciale. En outre, la congestion automobile, déjà existante à ce stade-ci du projet, risque de s'accroître avec le temps. Selon une étude de faisabilité réalisée pour le compte de Hafencity (Hafencity Hamburg Der Masterplan, 2006), lorsque le projet sera à terme, 90 000 trajets seront effectués quotidiennement de part et d'autre du site, principalement en automobile.



5) Développement durable

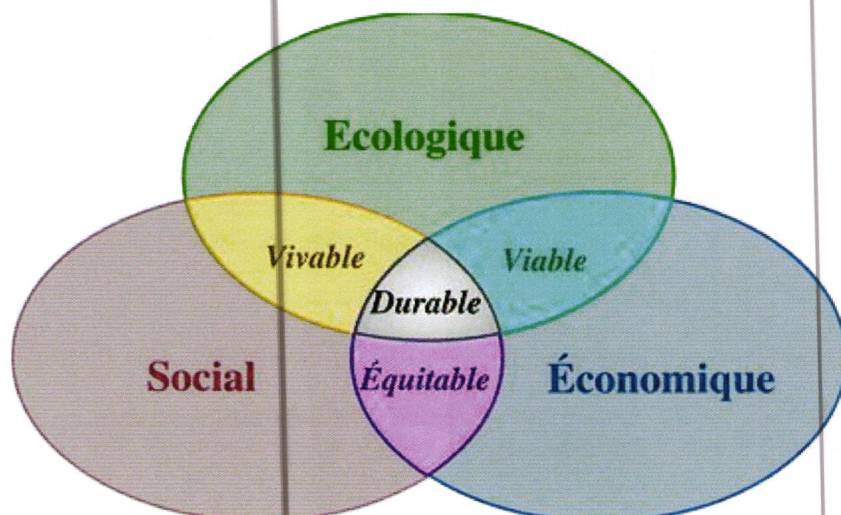
Enfin, la volonté de créer un quartier vert et durable est très présente dans le discours de la société de développement, qui en fait constamment la promotion sous l'angle de la durabilité. En effet, La vulnérabilité de Hambourg face à la montée du niveau des eaux et aux inondations alimente l'intérêt des habitants de la ville aux enjeux du développement durable. D'ailleurs, pour l'année 2011, la ville de Hambourg a obtenu le titre de Capitale Verte Européenne. Cette distinction a été accordée à la ville pour ses objectifs ambitieux et ses résultats concrets en matière de réduction des gaz à effet de serre, ses politiques de densification et de revitalisation des zones intra-urbaines, et son système de transports collectifs performant. Le projet HafenCity a donc sans doute contribué aux chances de la ville d'obtenir ce prix. Mais le projet est-il vraiment si durable?

À cet effet, HafenCity Hamburg GmbH s'est donné des critères d'excellence à atteindre sur un amalgame d'interventions et de réutilisation. La reconversion des friches portuaires vise tout d'abord la décontamination des sites et la reconversion des structures architecturales existantes. Certains bâtiments ont été retenus pour la conservation donc ceux qui accueillent ou accueilleront la Philharmonie de l'Elbe, Le Musée Maritime International, un centre gastronomique, et le Musée du Prototype Automobile. En fait, tous ces projets sont sur une liste préliminaire pour obtenir le statut de Site de Héritage Mondial UNESCO. Toutefois, la grande majorité des bâtiments existants ont été démolis pour faire place à du nouveau, en raison de l'état avancé de décrépitude des installations portuaires et des difficultés liées à leur reconversion.

La localisation du projet, à proximité du centre et en lien avec les grandes infrastructures de transport en commun, est intéressante car bien ancrée dans la forme urbaine métropolitaine et à proximité du centre. De plus, le projet est performant au niveau de l'efficacité énergétique, de l'architecture, et d'une mixité des usages qui favorise les déplacements actifs. Soulignons la mise en place d'une certification HafenCity EcoLabel, qui vise à encourager les promoteurs à innover afin de trouver des solutions durables. En outre, l'ensemble des bâtiments est lié à un système local de chauffage central fonctionnant au gaz bio-méthane et à la combustion du bois. Le projet explore également le concept de la résilience face aux changements climatiques; les espaces publics en front de rivière sont divisés en plusieurs hauteurs, dont certains sont prévus pour être submergés lors des débordements saisonniers. Des bassins d'inondation et des surélévations ont également été prévus.

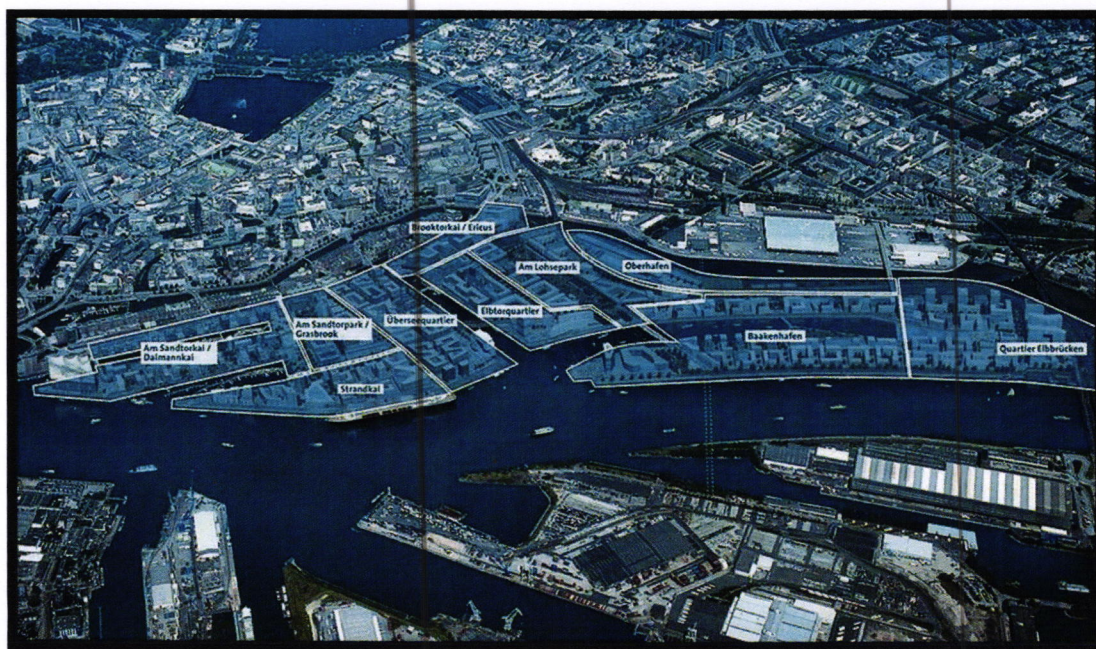
Cependant, plusieurs critiques se questionnent quant à la véritable durabilité du projet. Concernant la participation citoyenne, le projet a été entièrement élaboré de manière descendante, c'est-à-dire sans la participation des citoyens. En outre, au niveau de la densité, l'espace de vie de 76,8 m² par habitant correspond à plus de deux fois la moyenne de la ville de Hambourg. Un récent rapport évaluant la durabilité du projet, publié par le Zukunftsrat Hamburg (un regroupement d'organisations spécialisés en développement durable), recommande un moratoire sur la construction de la partie Est du projet, le temps de corriger certaines failles du projet. Si les promenades le long de la rivière sont certes des espaces sans voiture, accueillants et appréciés par les piétons et touristes, il en est autrement des voies de circulation qui laissent une grande place à l'automobile, et qui sont de plus en plus congestionnées et hostiles pour les cyclistes, dénonce-t-on. La mobilité soutenable passe d'abord par la réduction de la dépendance à l'automobile dans les déplacements de mobilité quotidienne; non simplement le fait de se balader le dimanche sur le bord de l'eau

(HafenCityNews.de). Le manque d'espaces verts, la pollution sonore et le manque de projets d'habitation abordable sont au banc des accusés



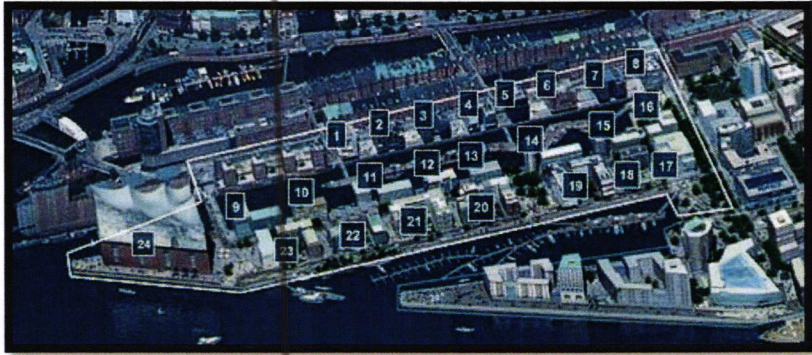
6-Les quartiers de HafenCity

HafenCity est subdivisé en 10 quartiers distincts, qui se partagent un total de 18 lotissements. Chaque quartier et chaque lotissement possède son identité propre et une typologie unique. Tel que décrit plus haut, les constructions se feront d'Ouest en Est, privilégiant la réalisation qu'un quartier à la fois. À ce jour, trois de ces quartiers sont complétés, tandis que deux autres sont en construction. Ici-bas se trouve une brève description de ces cinq premiers secteurs. Les cinq autres ne seront pas abordés, leur construction n'ayant pas débuté.



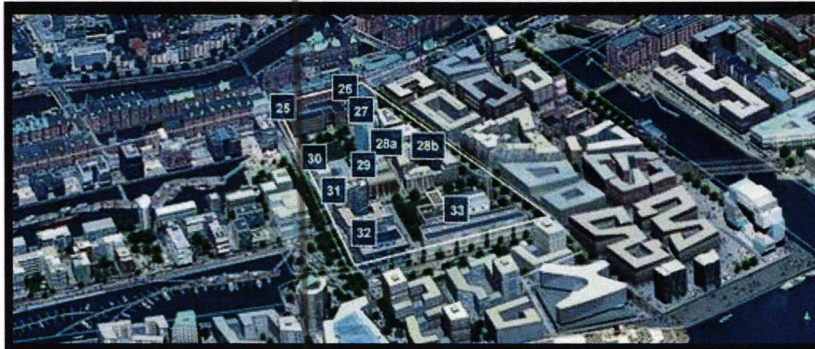
1) Am Sandtorki/Dalmannkai

Am Sandtorki/Dalmannkai est le premier quartier de Hafencity à avoir vu le jour, couvrant une superficie de 7,5 hectares le long de deux péninsules à l'Ouest de Hafencity. Ce district est fortement résidentiel, mais comporte tout de même quelques commerces de services tels des cafés. Les bâtiments sont d'une hauteur de 6 à 8 étages. À l'Est, on y trouve la fameuse place Marco Polo, tandis que la Philharmonie de l'Elbe se dresse face au fleuve à l'extrémité Ouest du secteur.



2) Am Sandtorpark/Grasbrook

Am Sandtorpark/Grasbrook se veut un quartier plus urbain que le précédent, intégrant à la fois plusieurs espaces de bureaux, unités résidentielles et une école. Plusieurs de ses immeubles se structurent autour d'un parc qui est en fait le prolongement de la place Marco Polo.



3) Brooktorkai/Ericus

Brooktorkai/Ericus est construit sur une superficie de 2,8 hectares, générant 80 000 pieds carrés d'espace brut dédié principalement aux entreprises de service, de finance et de culture. À la jonction entre Hafencity et le secteur historique de Speicherstadt, il jouit d'un charme particulier. Enfin, ce lotissement est situé à proximité d'une station de tramway de l'autre côté du canal, dans le secteur ancien.



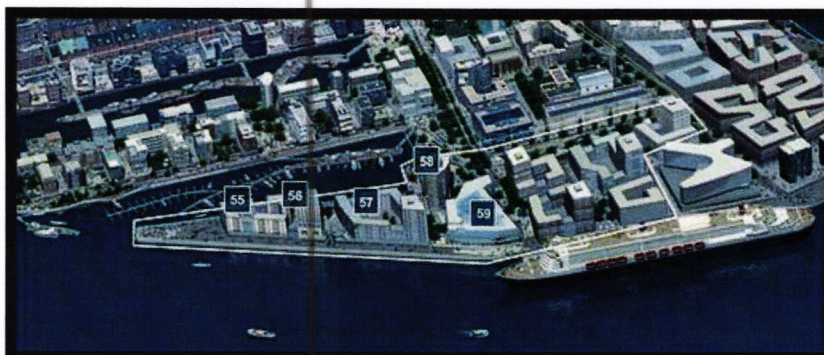
4) Überseequartier

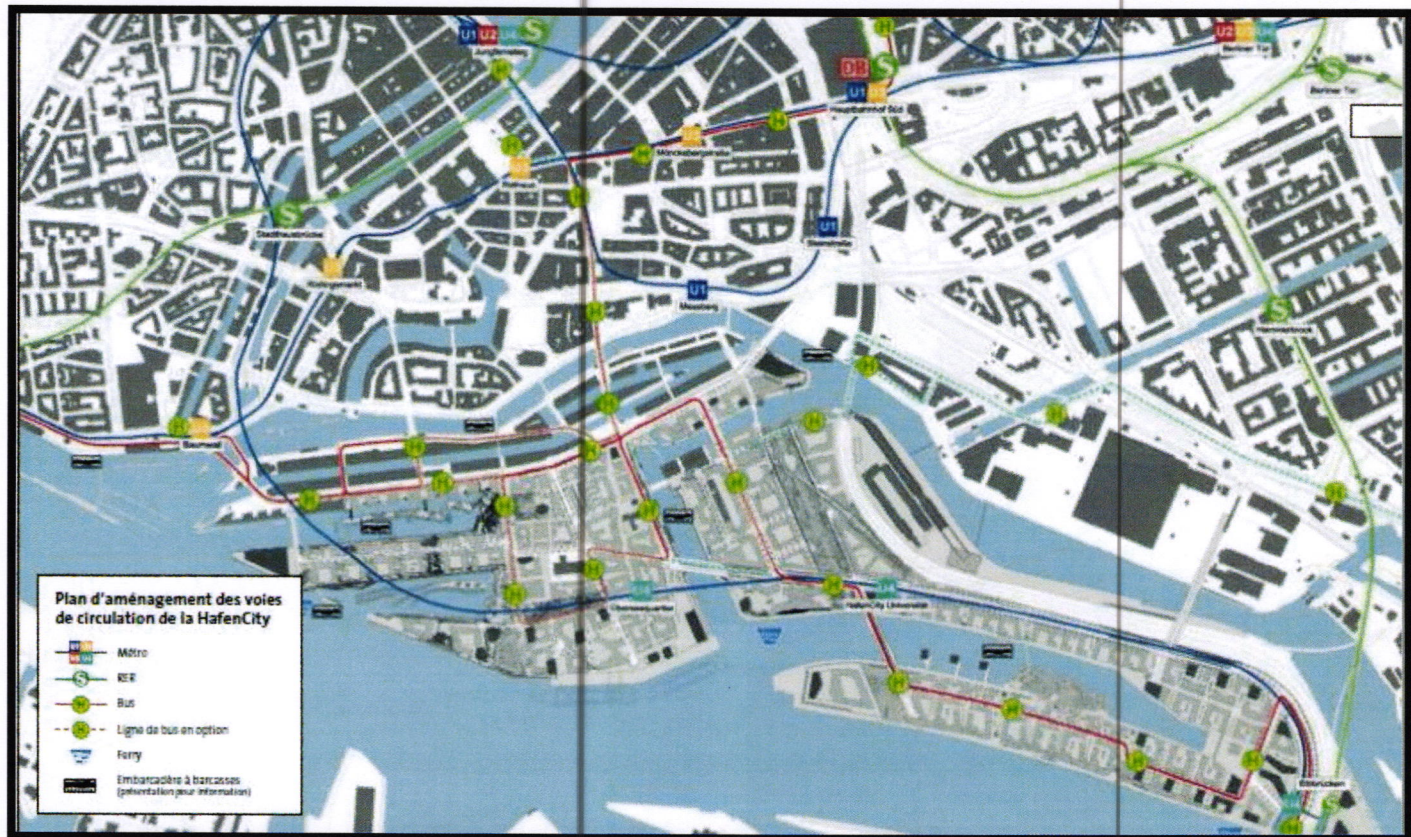
Überseequartier, présentement en construction, se veut la «pièce maîtresse», ou le centre de Hafencity. S'y implantent des bureaux, des commerces huppés et d'un établissement hôtelier, en plus de quelques espaces résidentiels. Une voie piétonne bordée de boutiques traverse tout le quartier par la diagonale.



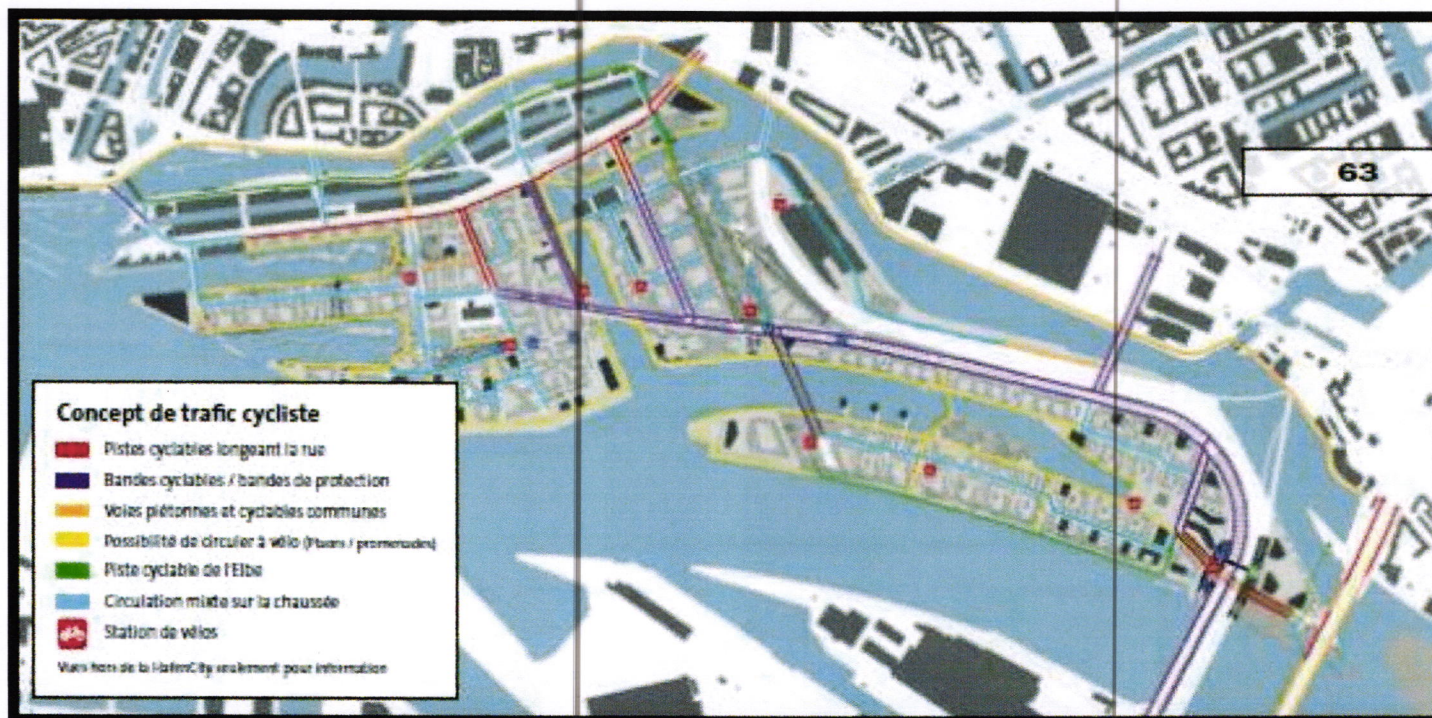
5) Strandkai

Surplombant l'Elbe, Strandkai profitera d'une vue imprenable sur le fleuve. Sur les 5,1 hectares de terrains développables, entre 40 et 60% de la surface brute de plancher sera dédiée au secteur résidentiel. Des cafés, restaurants et des commerces récréatifs compléteront l'offre commerciale de ce secteur. Les immeubles auront une hauteur maximale de 7 étages, à l'exception de la tour d'habitation Marco Polo, déjà inaugurée, qui fait 12 étages





Un réseau de circulation aussi complexe que performant dessert la Hafencity. Les services de transports publics ont ici une importance capitale. L'artère principale est constituée par la nouvelle ligne de métro U4 et la jonction au RER, en plus du réseau de bus

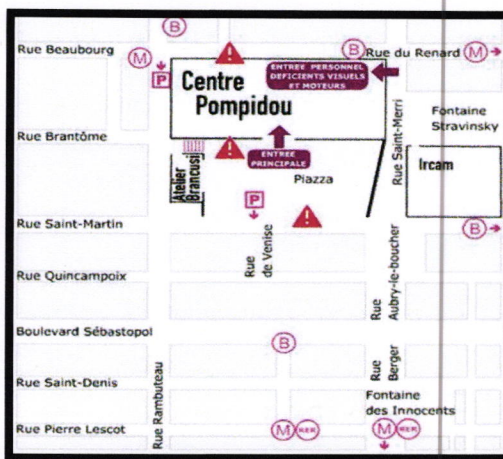


Un dense réseau de voies cyclables composé de bandes et de pistes cyclables s'étire à travers la Hafencity

Exemple 03 : La place de George Pompidou

1-Présentation:

La place George Pompidou est une place située dans le 4^{ème} arrondissement plus exactement dans le plateau de Beaubourg. Situé entre les anciennes Halles de Paris et le quartier du Marais, Le nom de cette place, comme celui du centre national d'art et de culture Georges-Pompidou voisin, pour rendre hommage à Georges Pompidou . L'ensemble formé par le finiméri, la rue Saint-Martin et la rue Rambuteau.



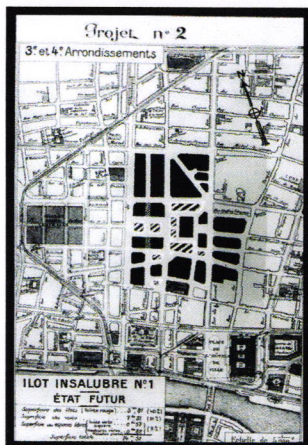
2- Historique: Résumé Chronologique des différentes étapes de transformation:

De "l'îlot insalubre n°1" au "Centre Beaubourg « L'îlot insalubre n°1 »

Au 19^e siècle, le quartier de Beaubourg est très peuplé. Les habitants y vivent entassés dans des logements misérables. Les petites ruelles où coulent les eaux usées apportent peu d'air et de **lumière**. Les épidémies se développent.

Ce quartier est identifié comme l'« îlot insalubre n°1 », celui du cœur de Paris, les démolitions commencent dans les années 1930, et rien n'est reconstruit dans l'immédiat. Pendant plus de trente ans encore, ce site en plein cœur de la capitale française, inscrit dans un quartier historique, entre la cathédrale Notre-Dame, la tour médiévale de l'ancienne église Saint-Jacques et les hôtels particuliers du Marais, n'est pas construit. Il sert finalement de parking aux usagers des Halles qui, situées juste à côté, approvisionnent en produits frais les commerçants de tout le bassin parisien

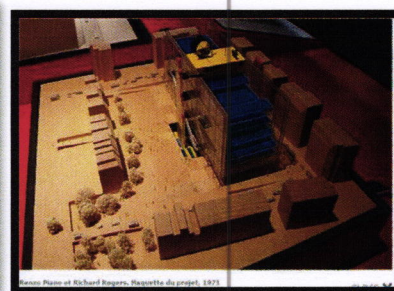
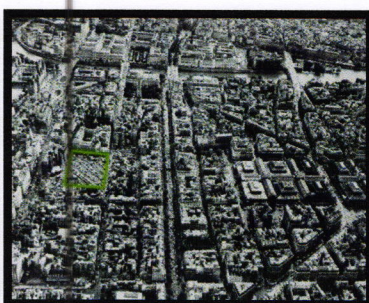
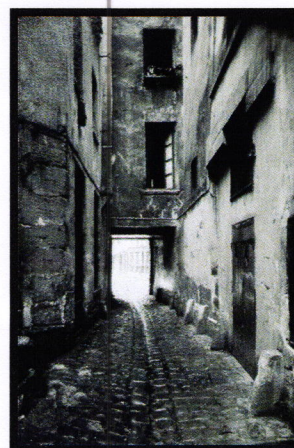
ANNEXE



Plan de l'îlot insalubre n°1



Vue d'une ruelle de l'îlot insalubre n°1 avant les démolitions des années 1930.



Dans les années 1960, un siècle après les grands travaux d'Hausmann, une nouvelle série de transformations a lieu, pour adapter la ville à l'évolution de la société
C'est dans ce contexte que le président de la République française Georges Pompidou décide de la création d'un centre national d'art et de culture.

Un appel d'offre est lancé sous forme de grand concours international le concours est lancé en 1970, Renzo Piano et Richard Rogers conçoivent un espace ouvert et accorde une part égale au bâtiment et à la place.

Pour séparer les piétons des véhicules, on a conçu une place piétonne à 3,20 mètres au-dessous du niveau du sol

3- Problématique:

A partir du cas du Centre Pompidou, tourne la problématique : comment une place peut émerger dans une ville, comment elle est amenée à composer avec le tissu urbain existant?

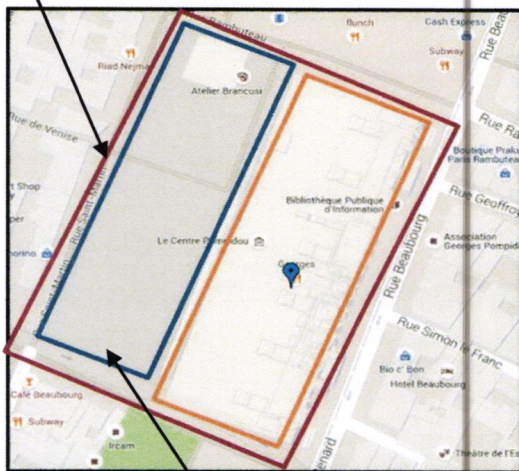
4- Programme prévu:

Le projet initial de Renzo Piano et Richard Rogers apporte une double réponse à ces difficultés originaires.

En premier lieu, le plateau ne doit pas être utilisé en totalité pour le bâtiment: La surface disponible est divisée en deux parties égales, l'une pour le bâtiment lui-même et l'autre pour la place.

Deuxième lieu Il est prévu une continuité totale entre les deux ; le « rez-de-place » du Centre – dont le bâtiment est dressé sur pilotis – est totalement ouvert sur la place ; les activités qui se dérouleront aussi bien sur la place », se déroule à l'intérieur

Longueur 170



Largueur 65 m



12.4-La composition formelle du projet:

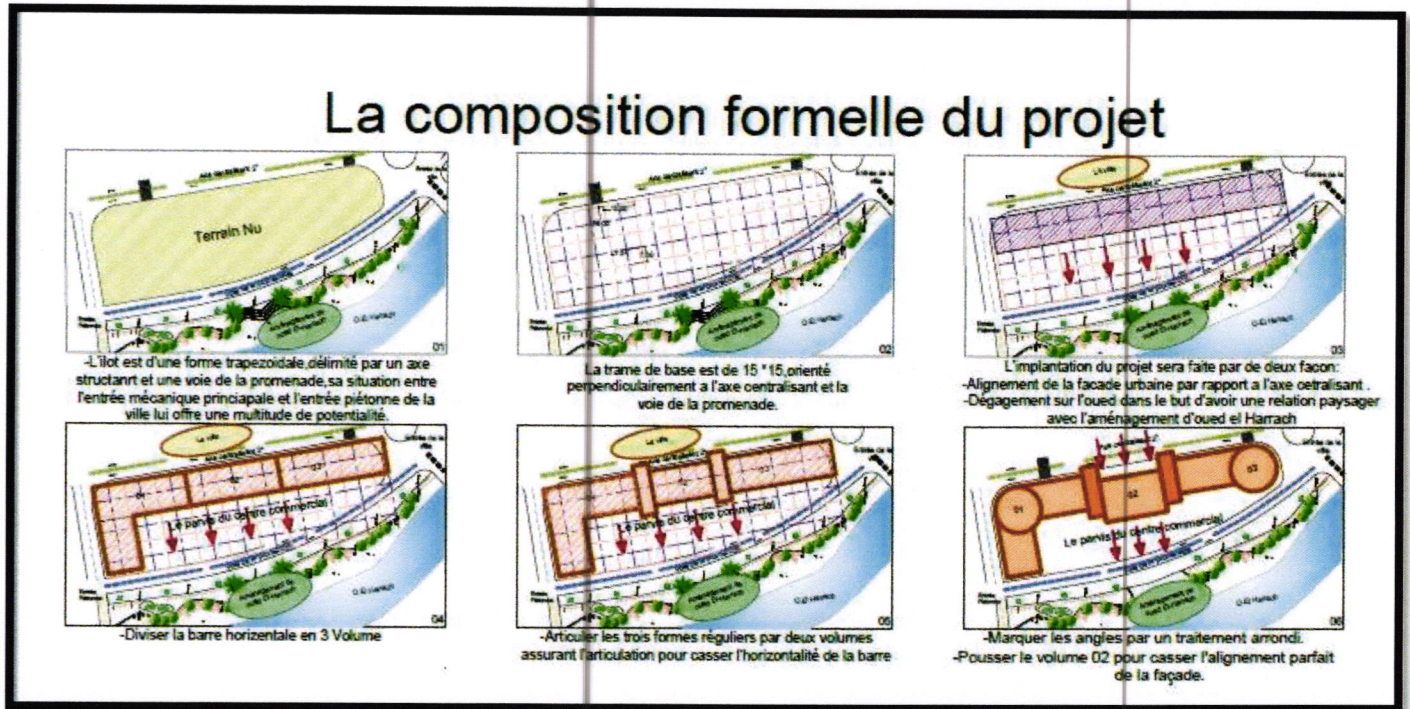


Figure 3.52:Composition formelle du projet, schéma traité par les étudiantes 2017

12.5-La composition volumétrique du projet:

Le projet prend la forme L aligné à l'axe qui s'ouvre sur une place dégagé sur l'aménagement de O. El Harrach favorisant une percé visuel

L'implantation du projet sera faite par de deux façon:

-Alignement de la façade par rapport à l'axe centralisant afin de le consolider et s'intégrer a la ville.

-Dégagement sur l'oued dans le but d'avoir une relation paysagère avec l'aménagement d'oued el Harrach

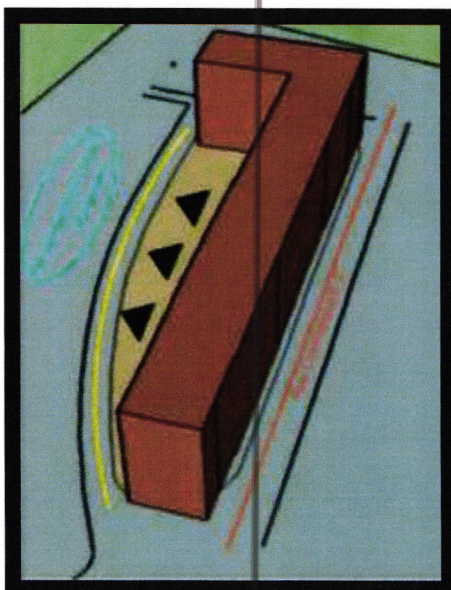


Figure 3.53 : la composition volumétrique du projet, travail d'étudiantes , année 2017

-Diviser la barre horizontale en 3 Volume

-Articuler les trois formes régulières par deux volumes assurant l'articulation pour casser l'horizontalité de la barre .

-Surélever le volume centrale sur pilotés pour assurer une continuité visuelle ver l'Oued

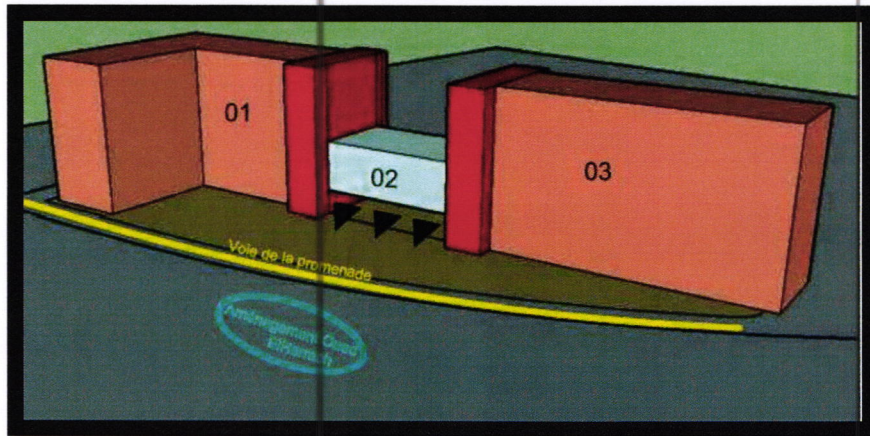


Figure 3.54 : composition volumétrique du projet, travail d'étudiantes, année 2017

- Deux volume verticale, pour les repérer des volumes périphérique aux angles

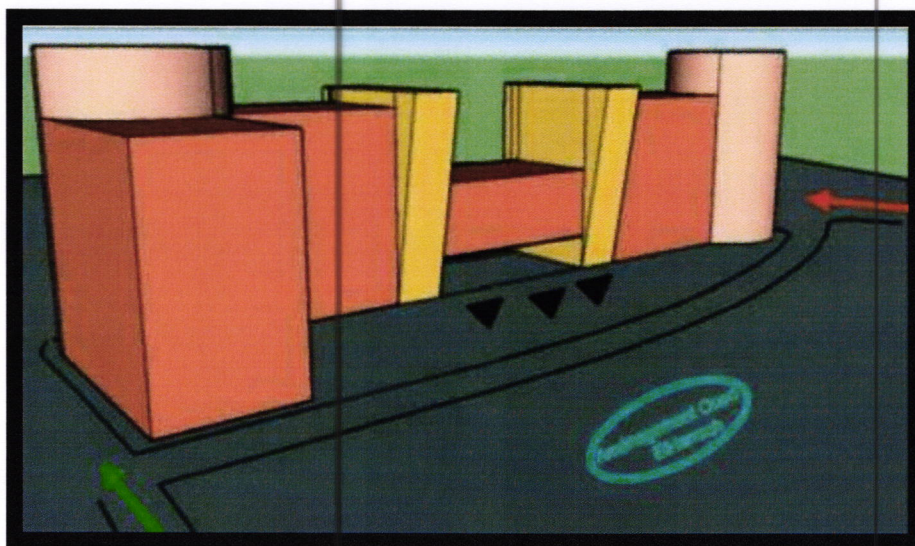



Figure3.55 : composition volumétrique du projet, travail d'étudiantes, année 2017

ANNEXE: Plan d'aménagement



CH: 1/500
P:27

Légende:

 Bâti préservé

 Bâti projeté

 Numérotation des îlots





Figure 3.57 : façade OUEST, travail d'étudiantes, année 2017



façades :

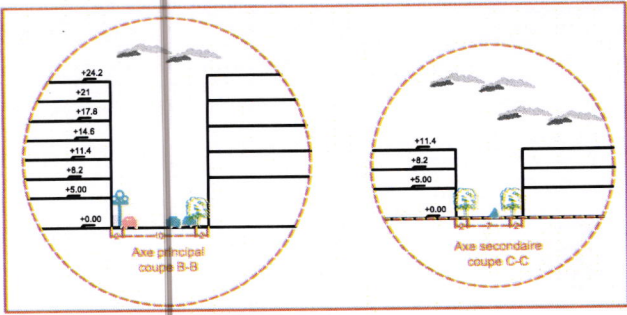
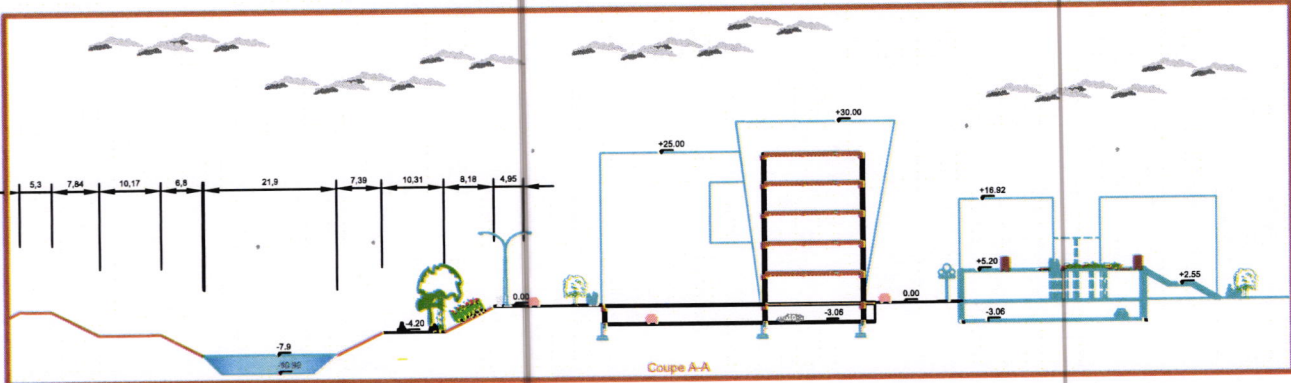


Figure 3.56 : façade EST, travail d'étudiantes, année 2017



Figure 3.58 : façade NORD , travail d'étudiantes, année 2017

ANNEXE: Coupe Urbaine



ECH: 1/500
P:28



Passerelle



Esplanade

Marché couvert

Axe centralisant 1°

Habitat mixte

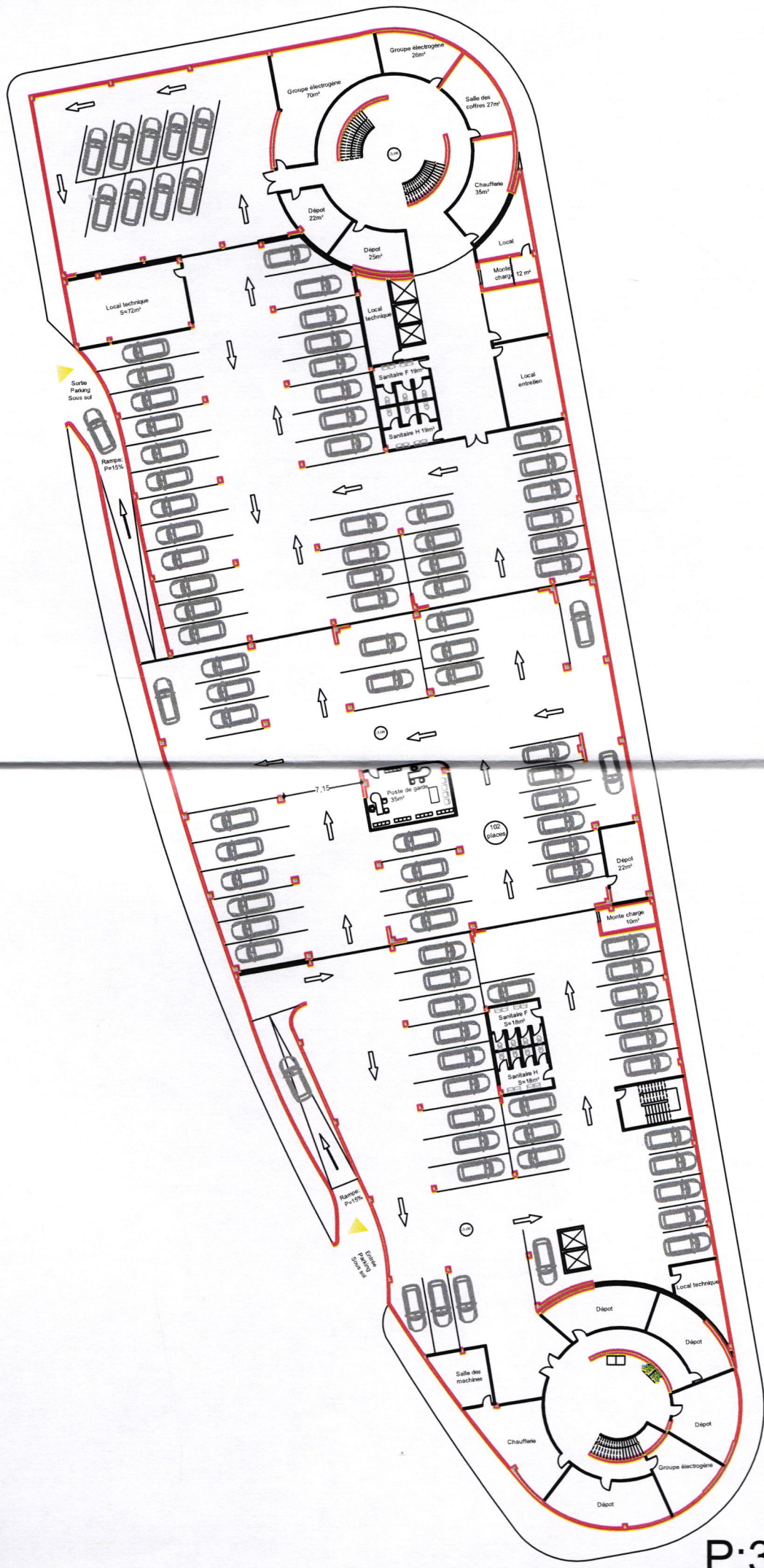
Voie de la promenade
promenade piétonne

Oued El harrach

Entrée de la

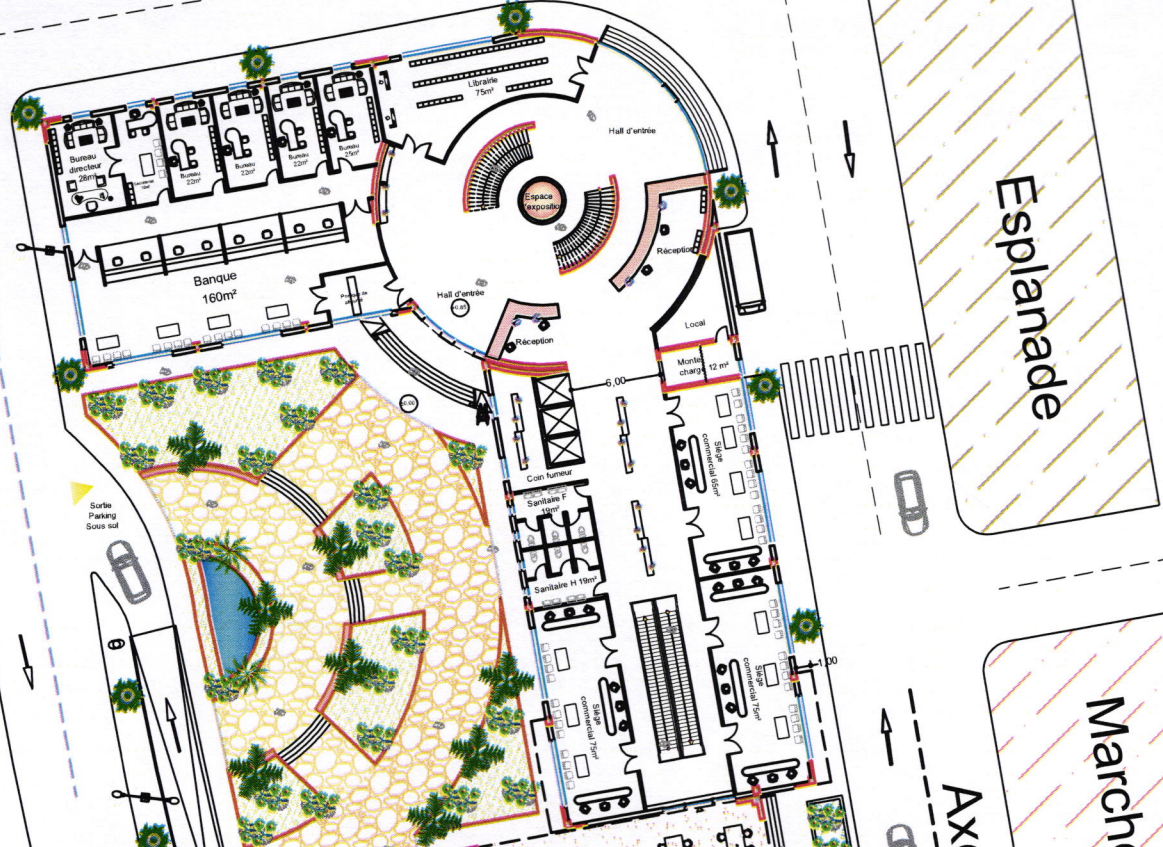
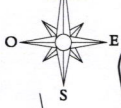


ANNEXE: Plan Sous sol



Passerelle

Nord



Esplanade

Marché couvert

Axe centralisant 2°

Habitat mixte

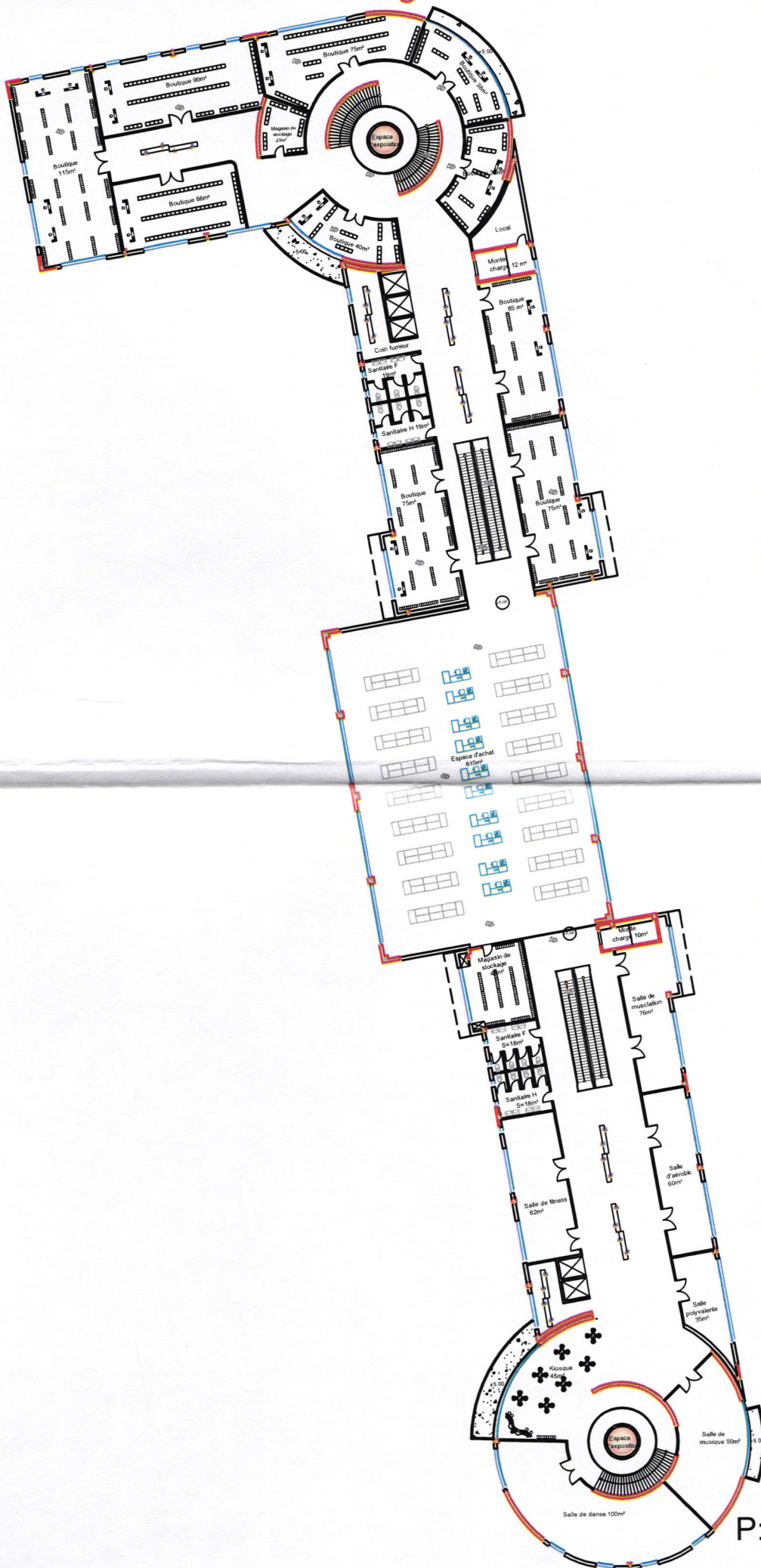
Voie de la promenade
promenade piétonne



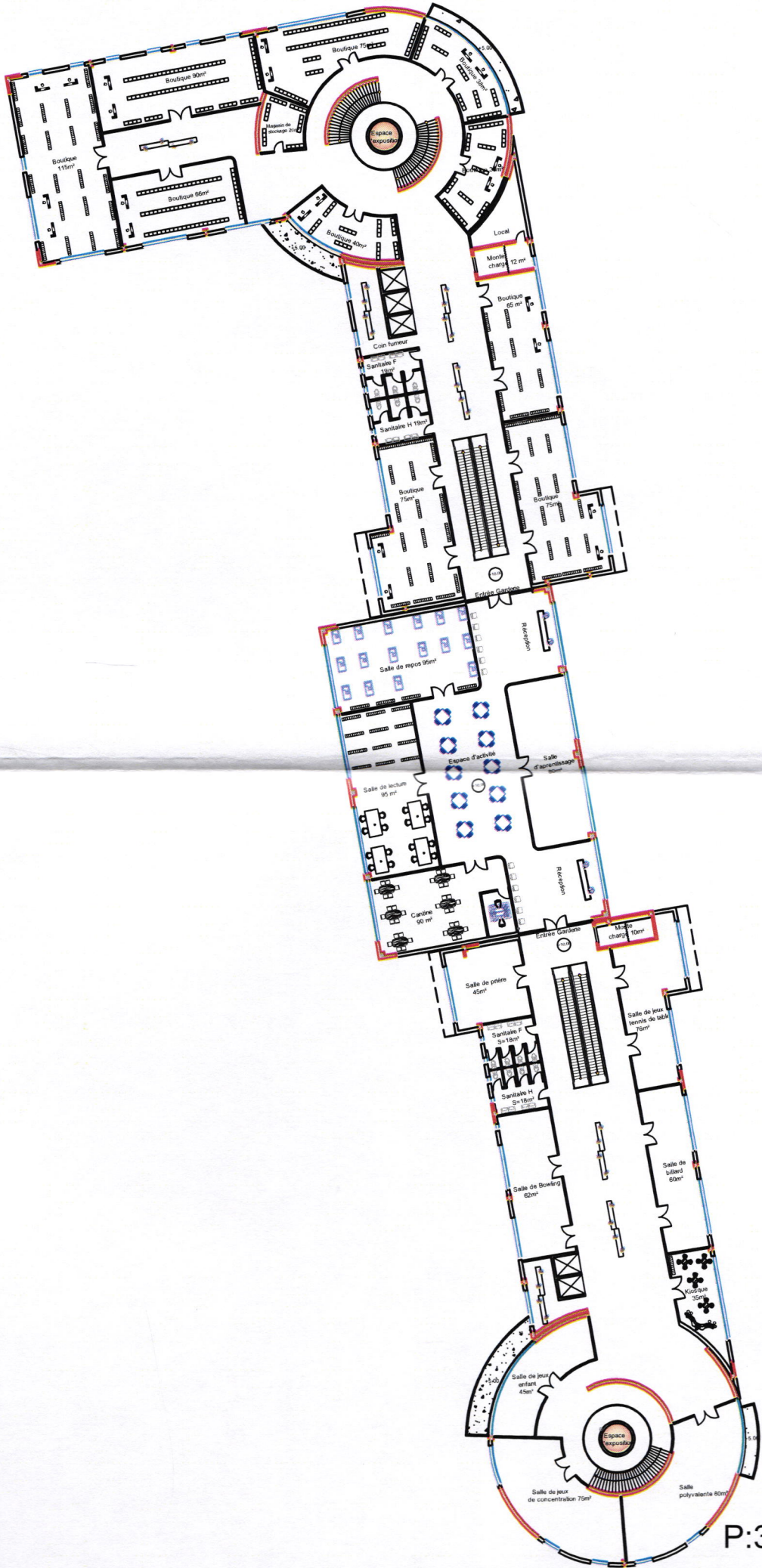
Oued El harrach

Pont 08 Mai

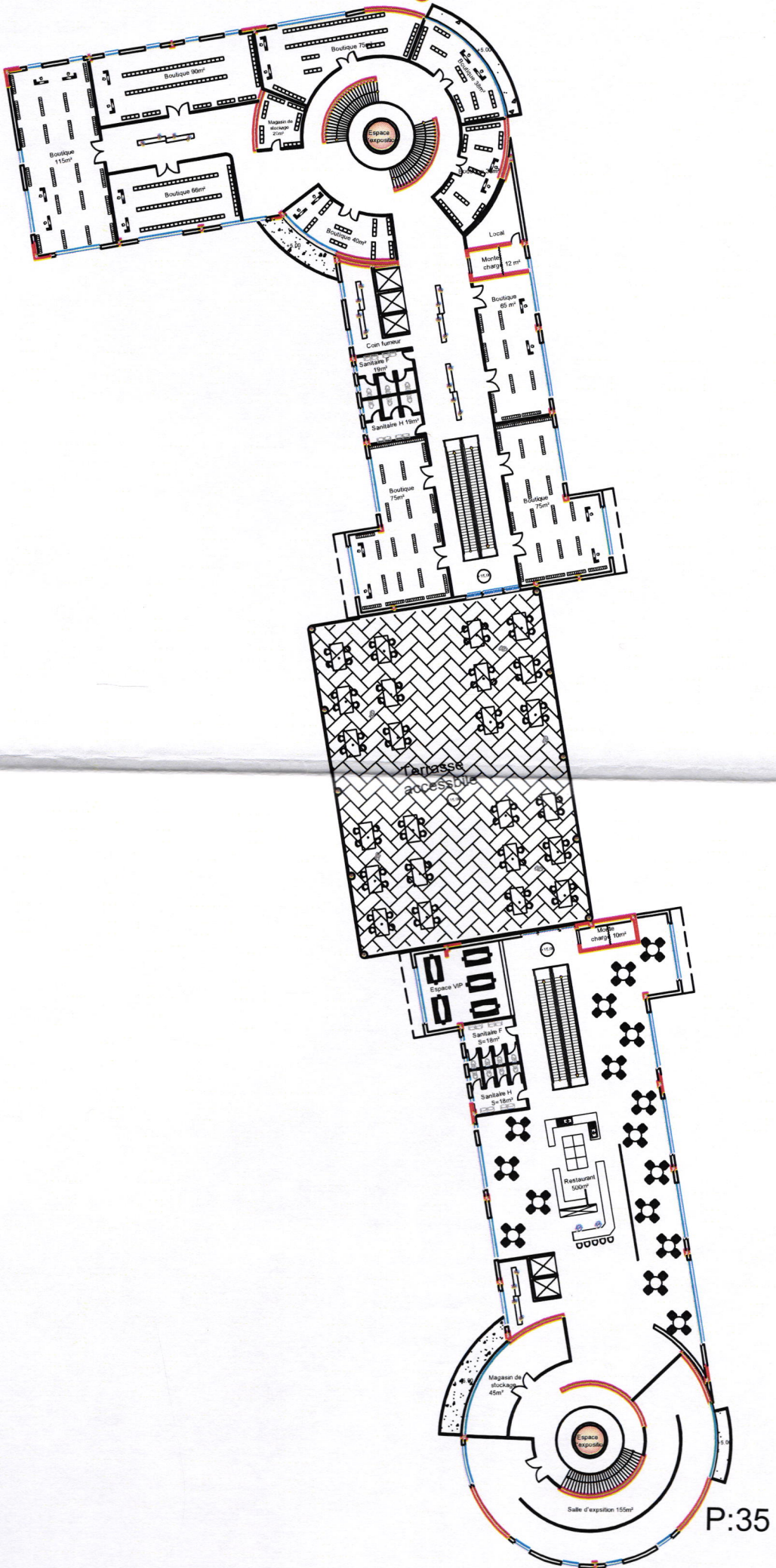
ANNEXE: Plan 1er étage



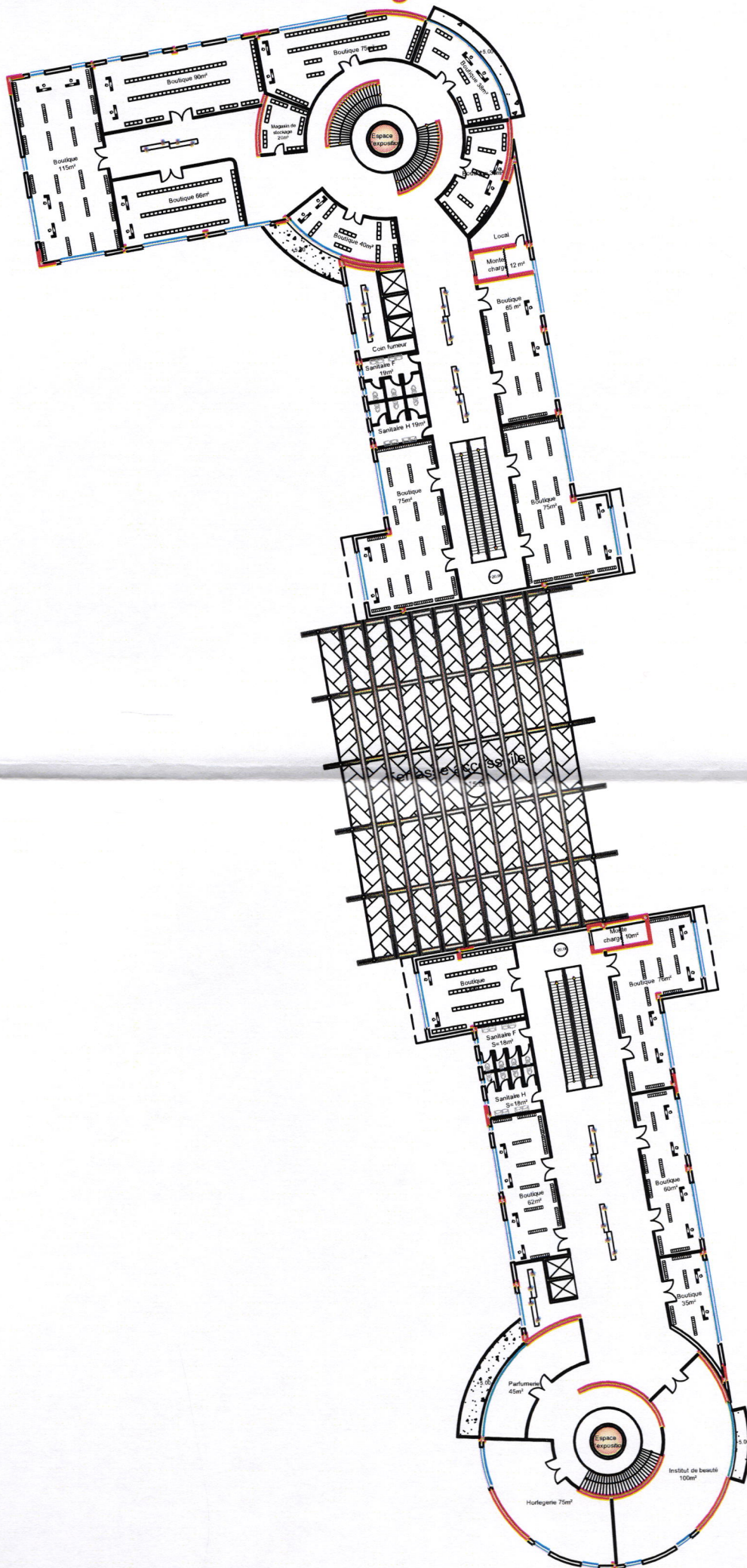
ANNEXE: Plan 2eme étage



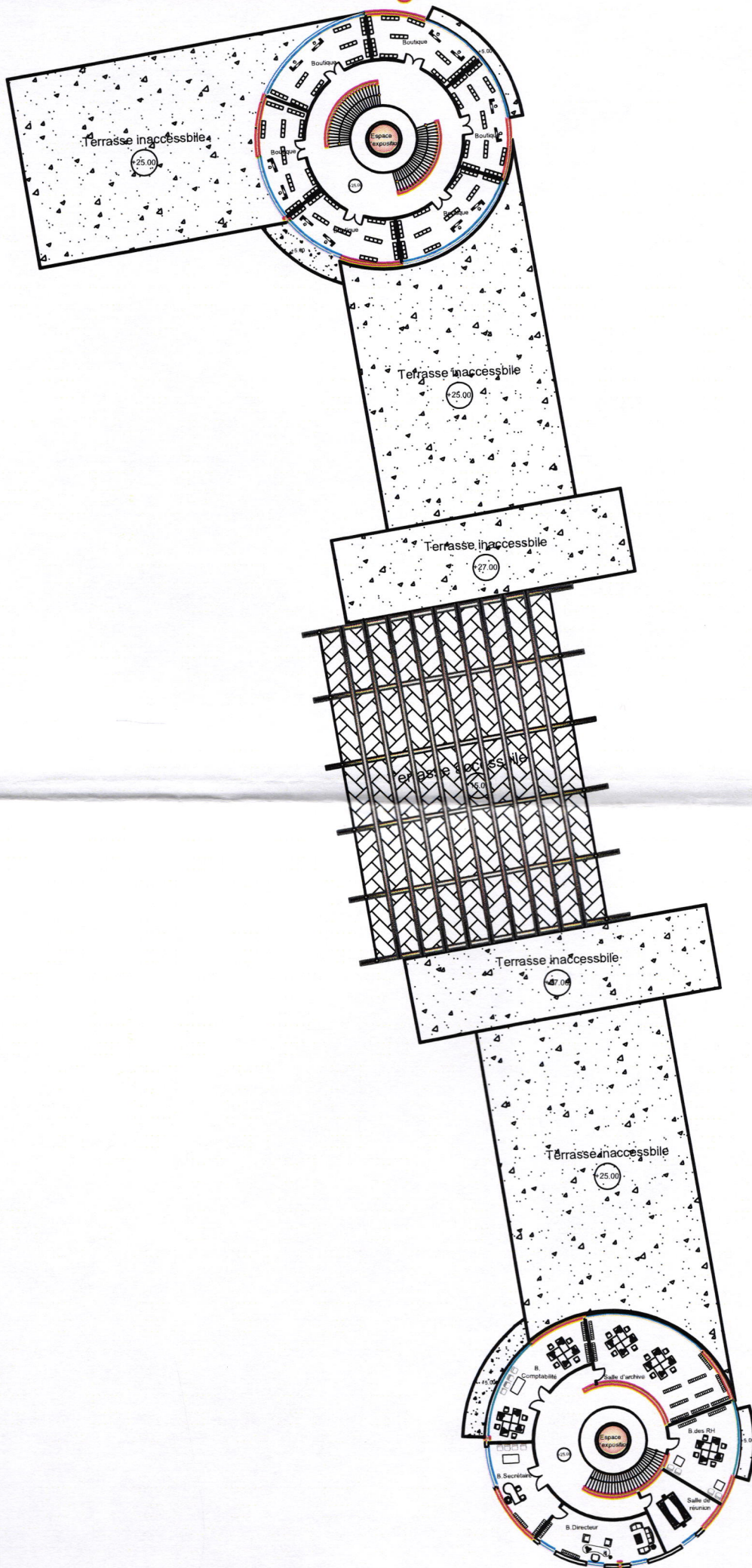
ANNEXE: Plan 3eme étage



ANNEXE: Plan 4eme étage

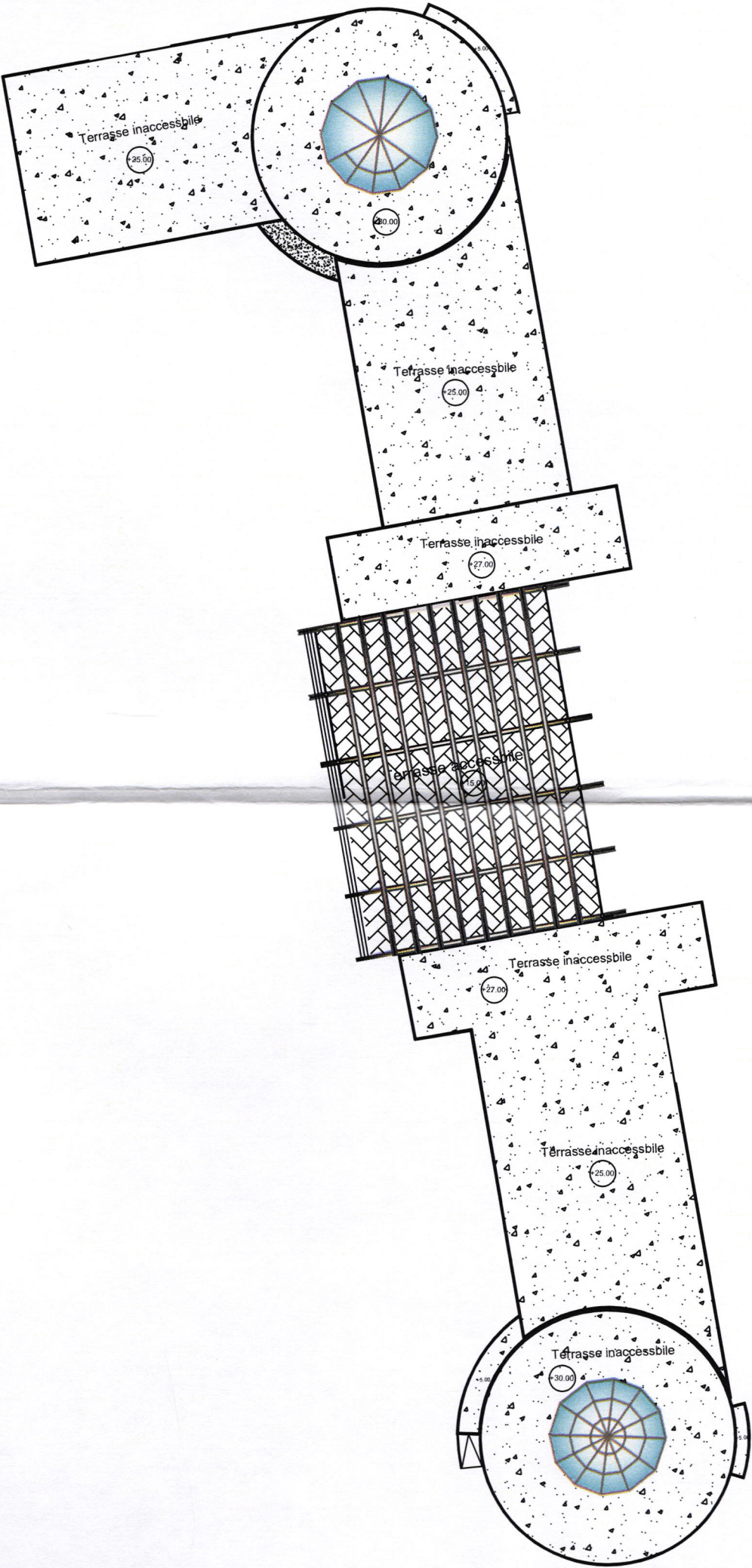


ANNEXE: Plan 5eme étage

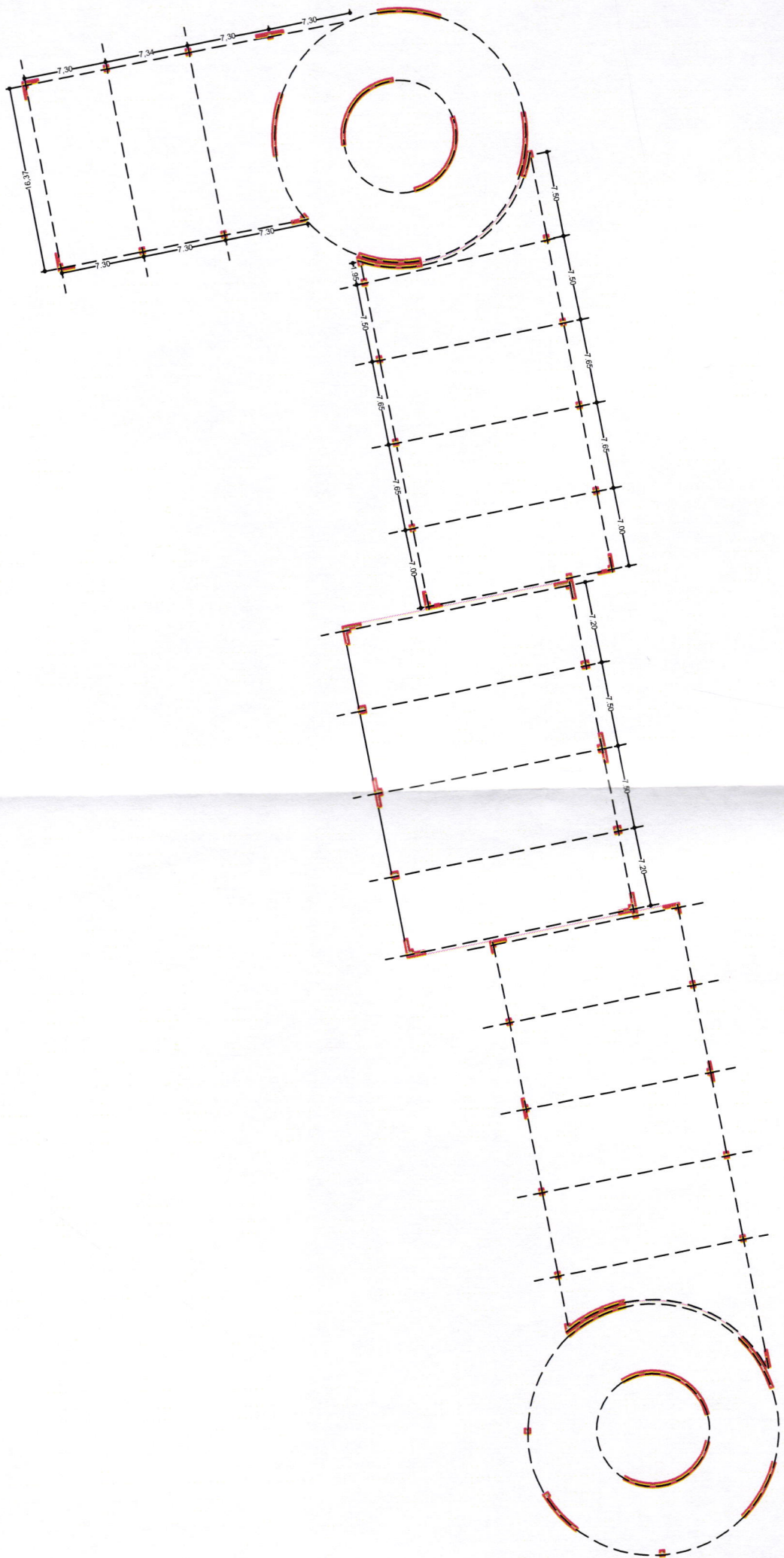


ANNEXE:

Plan Toiture



ANNEXE: Plan Structure



CONCLUSION GENERALE

Le renouvellement urbain "Construire la ville sur la ville" il s'agit là d'un thème et d'une pensée d'actualité, qui était pour nous la solution la plus adéquate dans notre site d'intervention, en proposant une nouvelle structure urbaine qui prend en compte l'existant (Patrimoine à préserver) et proposer une nouvelle organisation urbaine cohérente pour améliorer l'image de la ville qui contribuera dans le processus de métropolisation de la ville d'Alger.

A travers ce modeste travail, qu'on a présenté sur la régénération du centre ville d'El Harrach nous souhaitons d'une part pouvoir participer à mettre en valeur un pôle qui avait une valeur et qui a été délaissé et abandonné, et d'autre part pouvoir lui offrir ce caractère de ville porte de la métropole.

Références

- 1- Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)
- 2- Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.
- 3- Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille
- 4- Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118
- 5- Ouvrage collectif « Projet urbain en France », , édition le moniteur, page 19
- 6- Ouvrage collectif sous direction de : Jean Yves, Toussaint et Monique Zimmermann« Projet urbain – ménager les gens aménager la ville », éditeur Pierre Mardaga, page 15
- 7- Patrizia Ingallina, « Projet urbain », édition Que sais-je ?, pages 29, 37, 72, 73, 108
- 8- « Projet urbain en France », ouvrage collectif, édition le moniteur, page : 54
- 9- Yves Jégouzo 'la loi solidarité et renouvellement urbain : présentation générale, AJDA 2001N1 P12
- 10- Stijn Vandevordt article livios be construire pour l'avenir
- 11- Ostrowesky 1976. Cité par Roukia Bouadam Ghat, op.cit., p 40.
- 12- H. J. Calsat. « Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace ». Cité par Roukia Bouadam Ghat, op.cit., p.36.
- 13- Roukia Bouadam Ghat, op.cit. p. 41.
- 14- Claude Chaline « la régénération urbaine ».PUF. Paris, 1999. p 146.
- 15- Urbanisme. N°120-121.Paris, 1970. p8.
- 16- PINI. D, «Concepts, critères et instruments de la sauvegarde», (actes du colloque), "Patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain", Fès 2003, p30-44.
- 17- KAISA.B, New York face à son patrimoine, édition Mardaga, Liège 1986, p16 p141.
- 18- Article haute Savoie Comment mettre en oeuvre un aménagement durable ?
- 19- FISCHER.Wend, »Constructions modernes dans un environnement ancien », pages 25_28.
- 20- BENEVOLO. Leonardo,« Histoire de la ville », édition Parenthèses, Marseille 2000, p7.
- 21- CHERRADI. M«Le patrimoine architectural du 20eme siècle de Marrakech», article tiré du site web: www.maghrebarts.ma.
- 22- N.CHABBIN -CHEMROUK etBOUSSERAK.M, «Tissus urbains anciens et sauvegarde du patrimoine», revue AL
- 23- MAOUIL, les cahiers d'Al Omrane n°21, Juillet 2005, p31-39.
- 24- BEGUIN. F, « Arabisances: décor architecturale et tracé urbain en Afrique du nord » 1830-1950, édition Bordas,Paris 1983, p14.
- 25- Aucame.fr, «L'HafenCity à Hambourg», 2008
- 26- Yasmine .B , « L'attractivité urbaine au service de la revitalisation du centre ancien de Jijel» Mémoire du Magistère, juin 2014.
- 27- Mohand-Akli Haddadou, Dictionnaire toponymique et historique de l'Algérie, Tizi Ouzou, Éditions Achab, 2012 (ISBN 9789947972250), p. 284.El-Harrach
- 28- Atlas Archéologique d'Algérie ,Stephen Gsell Page 05.
- 29- PDAU D'Alger rapport d'orientation années 2011
- 30- Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de magistère (La question de renouvellement urbain à Alger :cas de la commune d'el Harrach)année 2006 page 79 présenté par : M.BAKOUR