



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Département d'Architecture

Mémoire de Master en Architecture.

Architecture et Habitat

**THEME : LA VALORISATION ET LA REQUALIFICATION
DES QUARTIERS ANCIENS (CAS D'ETUDE EL-
HARRACH).**

**PFE : LA NOUVELLE GARE MULTIMODALE D'ALGER
(A PROXIMITE DU STADE INTERNATIONALE DE
BARAKI).**

Présenté par :

- MAHMOUDI Mohamed Kheireddine

Matricule: M201532055772

- BOUREKOUM Zinnedine

Matricule: M201431059601

Groupe : 07

Encadré par :

M. FOUFA Burhân-Din
Mme. MAHINDAD Naima
M. MAZOUZ Mustapha

Membres du jury :

M. BOUKADER
M. KIFEN

Année universitaire : 2019/2020.

Remerciements :

On remercie tous d'abord Allah le tout puissant qui nous a offert le courage, la force et la patience pour élaborer ce travail.

Nous tenons à exprimer nos remerciements et notre gratitude à nos encadreurs : Monsieur FOUFA Burhân-Dine et

Madame MAHINDAD Naima et Monsieur MAZOUZ

Mustapha pour leur aide et leurs précieux conseils durant toute cette année...

Nous remercions également nos professeurs qui à travers nos cinq années d'études ont contribué à notre formation.

Nous tenons remercier aussi nos parents qui ont éclairé nos chemins et qui nous ont soutenue tout au long de notre étude et notre vie.

Nos collègues étudiants de l'institut d'architecture de Blida

Nos respects aux président et membres de jurys qui nous font l'honneur d'accepter et de juger notre travail et d'apporter leurs réflexions et leurs critiques scientifiques...

On souhaite que ce travail soit un support et servira un exemple pour les étudiants dans les années à venir.

Dédicaces :

Avant tout, on adresse un retentissant hommage à **nos mères** pour avoir pus cimenter nos vies dans un douillet cocon familial, fait d'amour, de bravoure et de zèle au travail. Et à **nos feu Pères** pour leurs bienveillances et leurs soutiens.

On n'oublie pas bien sur tous nos adorables *frères*.

A nos chères amis.

Résumé:

Ce mémoire est élaboré dans le cas d'un projet de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de master 2 en architecture. Il s'inscrit dans l'option "Architecture et Habitat" et s'échelonne sur trois phases essentielles. D'abord le chapitre introductif qui présente la problématique générale, les hypothèses et les objectifs de recherche, aussi la méthodologie qu'on a suivi, ensuite le chapitre de l'état de l'art pour mieux comprendre notre thème de recherche et sa relation avec le projet et enfin le troisième chapitre qui présente notre cas d'étude.

L'élaboration de notre projet et sa conception a passé par plusieurs étapes, l'objectif principal s'inscrit avec les orientations données par le PDAU d'Alger qui sont:

- Développer un système de transport en commun en site propre en tant qu'épine dorsale du futur système structurant de transport en commun et en tant que réponse aux problèmes grave de mobilité urbaine.
- Répondre aux besoins d'accessibilité et de mobilité des habitants d'Alger.
- Contribuer au développement économique et social de la wilaya grâce à une meilleur performance du système de transport et de mobilité.

Le but donc était un projet qui satisfait en premier lieu les attentes de tous utilisateurs, réponde aux normes et exigences régionales et nationales et même avoir les nouvelles technologies mondiales. Pour pouvoir rassembler ces facteurs la réponse c'était la réalisation d'une gare multimodale qui est l'une des nouveaux équipements qui résume par excellence toute les notions et technologies au profil du transport et au mobilisation urbaine.

Abstract:

This dissertation is developed as part of an end-of-studies project for obtaining the Master 2 degree in architecture. It falls under the option "Architecture and Habitat" and is spread over three essential phases. First the introductory chapter who present the general problematic, the hypotheses and the objectives, also the methodology that we followed, then the chapter of the state of the art for better understand our research theme and its relationship with our project and finally the third chapter for our case study.

The development of our project and its design went through several stages. The main objective is already listed in the PDAU of Algiers which are:

- To develop a public transport system on its own site as the backbone of the future structuring public transport system and as a response to the serious problems of urban mobility.
- To respond to the needs of accessibility and mobility of Algiers' citizens.
- To contribute to the economic and social development of the wilaya thanks to a better performance of the transport and mobility system.

The goal, therefore, was a project who firstly meets the expectations of all users, meets regional and national standards and requirements, and even have new global technologies. To be able to bring together these factors the answer was to create a multimodal station, one of the new facilities which amazingly sums up all the concepts and technologies of the transport and the urban mobility.

ملخص :

تم تطوير هذه المذكرة بمناسبة مشروع نهاية الدراسة للحصول على درجة الماجستير 2 في الهندسة المعمارية و العمران .

ينخرط الموضوع تحت لواء "العمارة والموطن" وينقسم إلى ثلاث أقسام أساسية.

أولاً، الفصل التمهيدي الذي يعرض الإشكالية العامة، والفرضيات وأهداف البحث ، وكذلك المنهجية المتبعة ، ثم الفصل الخاص بأحدث التطورات لفهم موضوع بحثنا بشكل أفضل وعلاقته بالمشروع وأخيراً الفصل الثالث الذي يعرض دراسات الحالة لدينا.

مر تطوير مشروعنا وتصميمه بعدة مراحل ، الهدف الرئيسي يتماشى مع التوجهات التي قدمتها PDAU المخطط المدير للهيئة المدنية في الجزائر وهي:

- تطوير نظام نقل عام في موقع محترم باعتباره العمود الفقري لهيكل نظام النقل العام المستقبلي وكاستجابة للمشاكل المتركمة للتنقل الحضري.
- تلبية احتياجات النقل والتنقل لسكان الجزائر العاصمة.
- المساهمة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للولاية بفضل الأداء الأفضل لنظام النقل والتنقل.

الهدف هو مشروع يلي توقعات جميع المستخدمين ويلبي المعايير والمتطلبات الإقليمية والوطنية وحتى إدراج تقنيات عالمية جديدة. لتحقيق جميع هذه المعايير في مشروع ، كان وجوبا إنشاء محطة متعددة الوسائط وهي واحدة من المنشآت الجديدة التي تلخص بامتياز جميع المفاهيم والتقنيات لملف النقل والتعبئة الحضرية.

Table des matières:

I. Chapitre 1: Chapitre Introductif.....	10
I.1. Introduction.....	11
I.2. Problématique générale.....	11
I.3. Hypothèses.....	12
I.4. Objectifs.....	12
I.5. Méthodologie.....	12
I.5.1. La méthode adoptée pour le thème de recherche.....	12
I.5.2. La méthode adoptée pour le cas d'étude.....	12
1. L'image de l'environnement.....	13
2. Les trois villes (Los Angeles, Boston, ville du Jersey).....	14
3. Les éléments de la structure urbaine.....	14
I.5.4. Synthèse.....	14
II. Chapitre 2: Etat de l'art.....	16
II.1. La recherche thématique.....	17
II.1.1 Introduction.....	17
II.1.2. Les stratégies adoptés pour la requalification des quartiers anciens.....	17
A. Erevan capital de l'Arménie: Kond un quartier au cœur d'Erevan.....	17
B. Paris: Requalification des faubourgs et préservation des quartiers de villas.....	18
C. Medellin: Stratégie de reconquête urbaine et social des quartiers informels.....	18
D. Vitoria: Projet intégré de revalorisation de la favela de l'île de Caieiras.....	18
E. Cahors: Veut devenir une ville laboratoire.....	18
F. Saintes: La connaissance de l'histoire est matière à la reconstruction de la ville.....	20
G. Les préoccupations d'ordre esthétique.....	21
II.1.3. La présentation des exemples.....	21
A. Medellin: Stratégie de reconquête urbaine et social des quartiers informels.....	21

B. Vitoria: Projet intégré de revalorisation de la favela de l'île de Caieiras.....	25
C. Exemple national: Le quartier Yaghmouracen à Oran qui dévoile la limite de la reconquête des quartiers anciens de la wilaya.....	28
II.1.4. Conclusion.....	38
II.2. Définitions sémantiques des concepts.....	39
II.2.1. Introduction.....	39
II.2.2. Définition du thème transport.....	39
1. Définition.....	39
2. Bref historique du transport et moyens de transport.....	39
3. Types de transport.....	40
4. Moyens de transport terrestre.....	40
5. Développement du transport en Algérie.....	40
6. Le transport multimodale.....	41
II.2.3 Définition du thème gare- gare multimodale.....	42
1. Définitions des gares selon plusieurs sources.....	42
2. Définition des gares multimodale-multi-modalité.....	42
3. Bref historique des gares.....	42
III. Chapitre 3: Le cas d'étude.....	44
III.1. Données physiques de la zone d'étude.....	45
III.1.1. Présentation de la zone d'étude.....	45
1. Situation.....	45
2. Délimitation	45
3. Accessibilité.....	46
III.1.2 Donnée climatique et morphologie :	47
1. Donnée climatique.....	47
a. La pluviométrie.....	47
b. Les températures.....	47
c. Les vents.....	47
2. Hydrographie.....	48
3. Topographie.....	48
III.2. Historique de la ville d'El Harrach :	48
III.2.1. Périodes anciennes.....	49
III.2.2. L'époque romaine.....	49

III.2.3. Période ottomane	49
1. XVIIe siècle.....	49
2. XVIIIe siècle.....	49
III.2.4. Période coloniale	49
1. 1830 - 1836.....	49
2. 1836 - 1837	50
3. 1837 - 1861	50
4. 1861 - 1911.....	50
5. 1911 - 1912.....	51
6. 1912 - 1960.....	51
i. 1912 - 1921.....	51
ii. 1921 - 1950.....	51
iii. 1950 - 1960.....	52
III.3. Analyse urbaine:	53
III.3.1. Présentation de l'approche de Kevin Lynch	53
a. Les voies.....	53
b. Les limites.....	54
c. Les quartiers.....	54
d. Les nœuds.....	58
e. Les points de repère.....	59
III.3.2. Présentation de la zone d'intervention.....	60
a. Situation.....	60
b. Limites.....	60
c. Limites.....	61
d. Morphologie.....	61
III.3.3. Conclusion.....	61
1. Potentialités.....	61
2. Contraintes	62
III.4. Analyse des exemples.....	63
III.4.1. Exemple 01: Gare de Mons.....	63
III.4.2. Exemple 02: Gare de Liège.....	69
III.4.3. Exemple 03: Gare de Paris.....	75
III.4.4. Exemple 04: Gare de Paris Lyon.....	79

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

A/ Introduction :

Les architectes ont toujours été invités à insuffler une nouvelle vie à des quartiers anciens historiques qui ne répondent plus aux besoins de la société contemporaine.

Néanmoins, les quartiers anciens racontent notre histoire, méritent donc d'être requalifier et valoriser avec des interventions qui apportent une touche de modernité et montrent la trace de l'activité de conception.

La valorisation des quartiers historiques passe par l'inspiration, afin de réaliser de nouvelles interventions à la fois répondant aux nouveaux besoins et enrichies par le lien avec le passé.

Développer et faire évoluer un quartier sur les traces de son passé, c'est à la fois respecter son histoire et transmettre sa culture. C'est faire œuvre de pédagogie et renouveler son économie, faire prendre conscience du patrimoine architectural, urbain, paysager, environnemental...

Les quartiers anciens sont les racines d'une agglomération d'un bassin de vie, leur régénération est un moyen d'engager une réflexion en amont à une échelle globale et transversale, pour renforcer les liens sociaux, économique et spatiaux dans la ville. Le but donc à travers cette recherche est d'apprendre les stratégies d'enquête et d'entretien, par conséquent, on pourra protéger et requalifier ces quartiers qui constituent la pièce d'identité de ces villes historiques sans renoncer à une approche contemporaine du projet, afin d'acquérir des compétences et de l'expérience et offrir des opportunités continues et précieuses.

B/ Problématique générale :

Les quartiers anciens historiques d'Alger sont le produit d'une culture et de valeurs morales ancestrales inhérentes à la société algérienne. Ces quartiers vivent aujourd'hui une grande précarité, et sont délaissés malheureusement, cet abandon entraîne une vulnérabilité qui pourrait conduire à terme à la disparition.

La survie et la sauvegarde de ces quartiers sont tributaires de leur redynamisation et leur requalification.

En plus de cet abandon, la requalification de ces quartiers est très délicate, souvent, elle est réalisée de manière inadéquate et sans méthodologie d'intervention, ce qui a pour conséquence des dégâts parfois irréversibles.

Lors de l'opération de la valorisation, il conviendra de mettre en place une démarche technique qui s'appuie sur la ville existante, sur l'histoire, le vécu, l'âme du quartier...

L'une des causes de dégradation des quartiers anciens historique à Alger est probablement due à des facteurs naturels tels que le climat, les séismes, les mouvements des sols... mais aussi sans doute au manque ou absence totale d'entretien.

La valorisation d'un quartier existant fait l'objet d'une réflexion globale à partir de son identité, sa morphologie, son économie, son rôle dans la ville. Elle implique également une réflexion fine sur les équilibres socio-économique entre le centre et la périphérie, les espaces publics, les déplacements et l'accessibilité, la gestion des flux, sur le patrimoine bâti et paysager. Elle nécessite la mobilisation des habitants, leur participation à la définition d'un avenir commun et l'élaboration du projet.

Comment est ce qu'on pourrait parvenir à la sauvegarde de l'identité de ces quartiers historiques toutes en les valorisant et les transmettant en quartiers durables, économiques et modernes ? Quels sont les outils de la valorisation des quartiers anciens ? Quels sont les outils de la requalification des quartiers anciens ?

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

C/ Hypothèse :

La valorisation et la requalification des quartiers anciens s'appuie sur l'application d'une combinaison complexe de plusieurs outils juridiques, financiers et opérationnels et sur des vigoureuses politiques publics. Elle a pour but de faire de ces quartiers des lieux uniques, confortables, agréables, répondant aux besoins de tous. Elle place les quartiers anciens au cœur d'une ville dense, accessible à tous en transports en commun et irriguée par des modes de transport doux, afin de contribuer à insuffler un nouvel élan.

Ces actions commencent souvent par le transport, car ces quartiers dont nous parlons ont été construits à une époque où la voiture n'existait pas, aujourd'hui l'espace urbain est affecté aux flux routier, l'espace dédié auparavant aux piétons est supprimé. Ces concepts sont actuellement remis en cause afin d'en limiter les impacts et nuisances, en proposant des alternatives pour les déplacements, des transports en commun fiables et confortables.

La mobilisation du transport peut être un des critères de valorisation et de requalification des quartiers anciens.

D/ Objectifs :

En réponse à la problématique posée, notre recherche poursuit les objectifs suivants:

- Définir les critères de la requalification et la valorisation des quartiers anciens.
- Vérifier l'impact de la mobilisation du transport sur la valorisation des quartiers anciens.

E/ Méthodologie :

Présentation de l'approche de Kevin Lynch:

Hormis la recherche et l'enseignement, Lynch était conseiller à l'état au centre médical De Rhode Island, Nouvelle Angleterre, et d'autres organismes.

Dans toute la carrière exceptionnelle de Lynch, il a produit sept livres dont « l'image de la cité », « voir et planifier ».

Dans les années 60 et 70, comme réaction aux impacts destructifs du Modernisme sur les villes américaines et la vie urbaine, Kevin Lynch et autres ont critiqué la perte de dimension humaine dans les villes modernes et ont essayé de les rendre lisibles de nouveau.



Figure 01: Une photo de Kevin Lynch
Source: www.urbanisme.blogspot.com

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

D'après l'étude de Lynch, nous proposons d'aborder les trois points suivants afin de comprendre notre approche:

- L'image de l'environnement.
- Les trois villes.
- Les éléments de la structure urbaine.

E/1/ L'image de l'environnement :

Chaque individu se fait une image de la ville dans la quelle il vit, différentes les unes des autres, l'image n'est pas chose banale (environnement urbain admirable et ravissant). Trouver un fond commun d'éléments et de relations de ces images peut aider l'urbaniste à améliorer celle-ci:

- Lisibilité.
- Imagibilité.
- Structure et identité et signification.

1/a- Lisibilité: C'est la clarté apparente ou lisibilité du paysage urbain, et la facilité d'identifier les éléments de la ville, de les structurer en un schéma cohérent.

1/b- Imagibilité: C'est la qualité d'un objet qui provoque de fortes images chez n'importe quel observateur.

1/c- Structure et identité et signification: Les trois composant de l'image mentale consiste en: son identité (ce qui fait qu'on la connaît), sa structure (la relation spatiale de l'objet avec l'observateur), sa signification pratique ou émotive (la signification d'une ville étant très diverses, il vaut mieux la laisser se développer sans la guider).

→ Lynche a cherché à déterminer la lisibilité d'endroit en administrant une expérience, qui s'est composée des enquête de questionnaire et de entrevues. L'entrevue qui a accompagné l'aperçu a inclus des demandes des descriptions de la ville, avec les cartes de croquis (un schéma de leur carte mentale) et une description d'un voyage imaginaire par la ville.

E/2/ Les trois villes (Los Angeles, Boston et ville du Jersey) :

Pour comprendre le rôle que jouent les images de l'environnement dans notre vie en ville, le travail de l'auteur a consisté à comparer l'image collective de trois villes, élaborée par des entretiens, à la réalité des formes urbaines, déterminées par enquête sur le terrain, pour en dégager quelques principes de composition urbaine.

E/3/ Les éléments de la structure urbaine :

Notre attention porte sur le rôle de la forme dans l'imagibilité d'une ville, même si l'imagibilité peut être influencée par la signification, la fonction, l'histoire du quartier...

Les formes physiques d'une ville peuvent être classées en cinq éléments:

- Les voies.
- Les limites.
- Les quartiers.
- Les nœuds.
- Les points de repère.

a- Les voies: « C'est le parcours suivi pour aller d'un point à un autre, voie publique :route, chemin, rue appartenant au domaine public et ouvert à la circulation générale ».

LAROUSSE

L'imagibilité des voies s'accroît grâce à plusieurs qualité: leur continuité, leur direction, leur étalonnage, leur caractère en ligne, les intersections importantes, car la se prennent les décisions d'orientation d'où elles doivent être facilement comprises.

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

Les voies se particularisent par:

- Les activités qui les bordent.
- Leur largeur où leur étroitesse.
- Les caractéristique des façades où de la végétation.
- Leur direction.

b- Les limites: « Ligne séparent deux pays, deux territoires, deux terrains contiguës ».

LAROUSSE

c- Les quartiers: « Secteur aux limites plus ou moins définies d'une agglomération ex: un quartier populaire ». LAROUSSE

d- Les nœuds: « Endroit où se croisent plusieurs voies de communication ». LAROUSSE

e- Les points de repères: « Point déterminé qui permet de s'orienter ». LAROUSSE

E/4/ Synthèse :

Les résultats de Lynch ont été mis en application globalement dans des opérations de planification de ville ces dernières années. Si une nouvelle ville est formée, ou celles existantes sont encore développées, les résidants ont tiré bénéfice de l'utilisation des éléments immangeable de ville et de la forme plus claire.

La recherche spécifique inclut: trouvant des angles spécifiques des éléments dans une ville qui tiennent compte de wayfinding plus facile.

Cette approche sensorielle est très importante est vivement praticable en tant qu'elle aide à déterminer avec précision, que diriez vous d'une ville tient compte d'une perception plus facile et des cartes mentales plus précise pour l'habitant de ville.

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

A/ Présentation de la zone d'étude :

El-Harrach (anciennement Maison-Carrée) est une ville et commune de la banlieue d'Alger. C'est aussi le chef-lieu de la daïra du même nom.

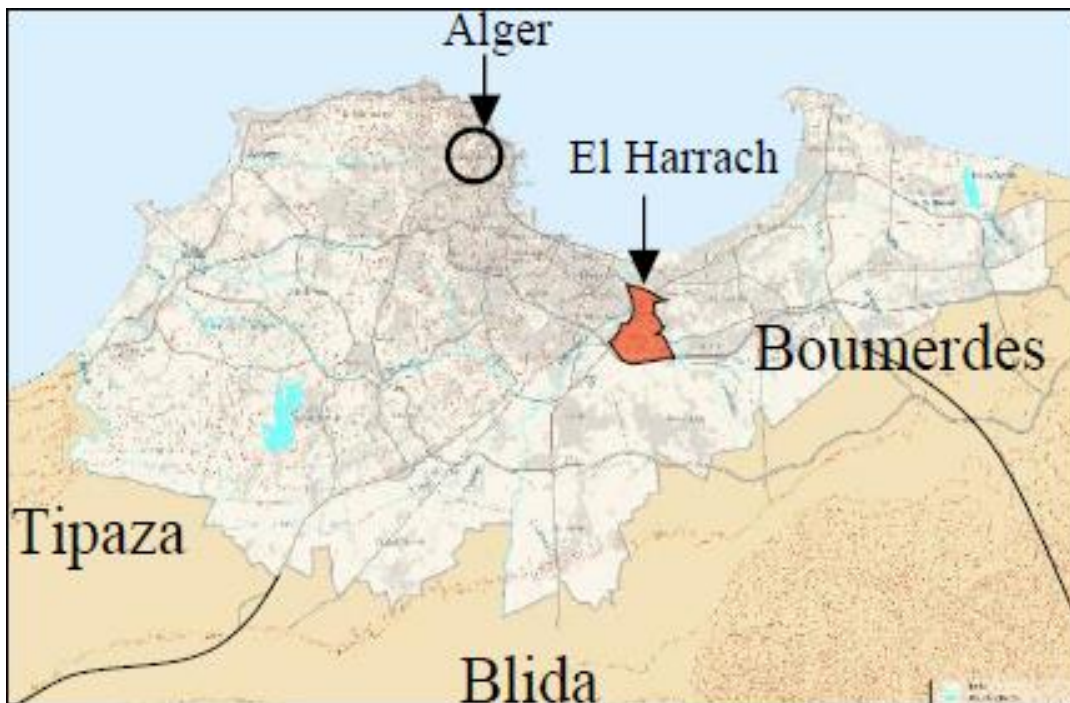


Figure01: El-Harrach à l'échelle d'Alger
Source: Atlas de la wilaya d'Alger traité par l'auteur

A/1/ Situation :

La ville et commune d'El-Harrach se situe à environ 14 km à l'Est d'Alger, elle fait partie en même temps du Mitidja et du littoral algérois, elle assure l'articulation entre plusieurs villes. Elle est aussi considérée comme la porte d'Alger en venant de l'Est.

Le centre de la ville d'El-Harrach se trouve à environ 2 km en amont de l'embouchure de l'Oued El Harrach, source hydrologique importante d'une longueur de 18,2 Km. La ville est séparée en deux parties par les rives de ce cours d'eau. Elle s'étend sur une superficie de 24,35Km² et compte près de 50000 habitants.

«Le nom El-Harrach est issu de l'arabe ḥirâc (ahrâc) qui signifie forêt, bois, maquis et qui prend ici le sens de lieu très boisé, lieu à la végétation touffue»⁰¹

A/2/ Délimitation :

La commune d'El-Harrach située en limite avec les communes de El Mohamadia au NORD, Baraki et Eucalyptus au SUD, Bachdjerah et Bourouba à l'OUEST, Oued Smar à l'EST. Ainsi sa position entre les grands projets structurants de la wilaya d'Alger (l'aéroport international, le stade international de Baraki, la Grande Mosquée d'Alger, et l'aménagement des berges d'Oued El-Harrach et la baie d'Alger), lui renforcent l'importance de sa situation géostratégique dans la ville d'Alger.

⁰¹ HADDADOU, M., A. Dictionnaire toponymique et historique de l'Algérie, Tizi Ouzou, Éditions Achab, 2012, p. 284

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

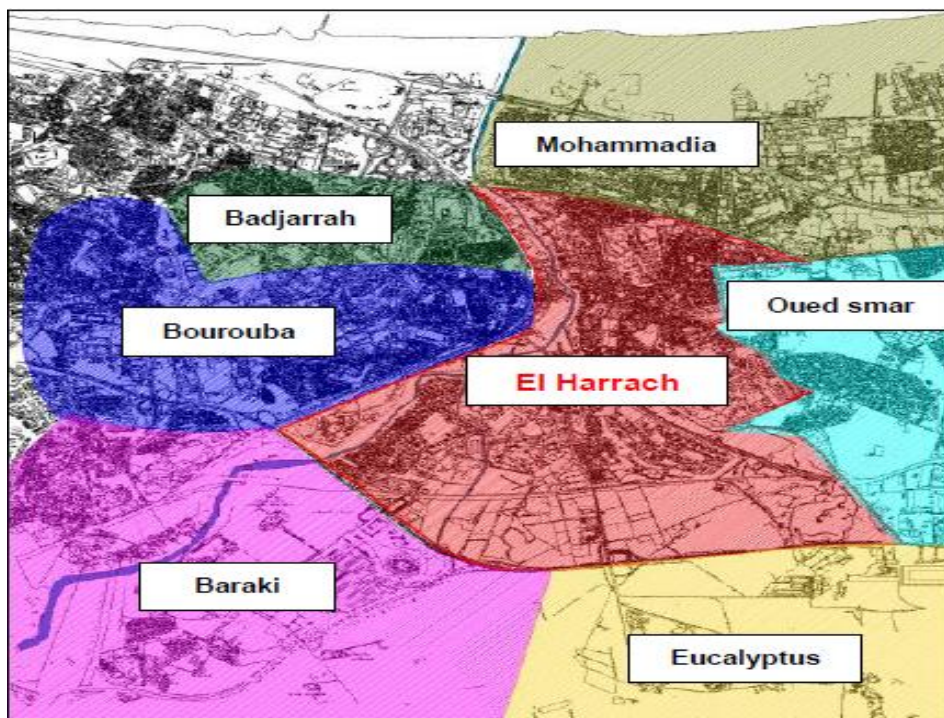


Figure 02: Carte des communes environnantes d'El Harrach
Source: Carte cadastre 2007 traité par l'auteur

A/3/ Accessibilité:

El-Harrach est accessible par les deux rocades nord et sud ainsi par RN05, RN38, RN24, RN08, le CW13 et le CW115 au sud, et aussi par le chemin de fer qui relie Alger-Oran et Alger-Tizi Ouzou.

Cette ville est accessible aussi par la ligne du métro et la gare de train, c'est le point d'assemblage de deux lignes ferroviaires, une qui vient de l'est (thenia) et l'autre qui vient de l'ouest (Blida-Zeralda).

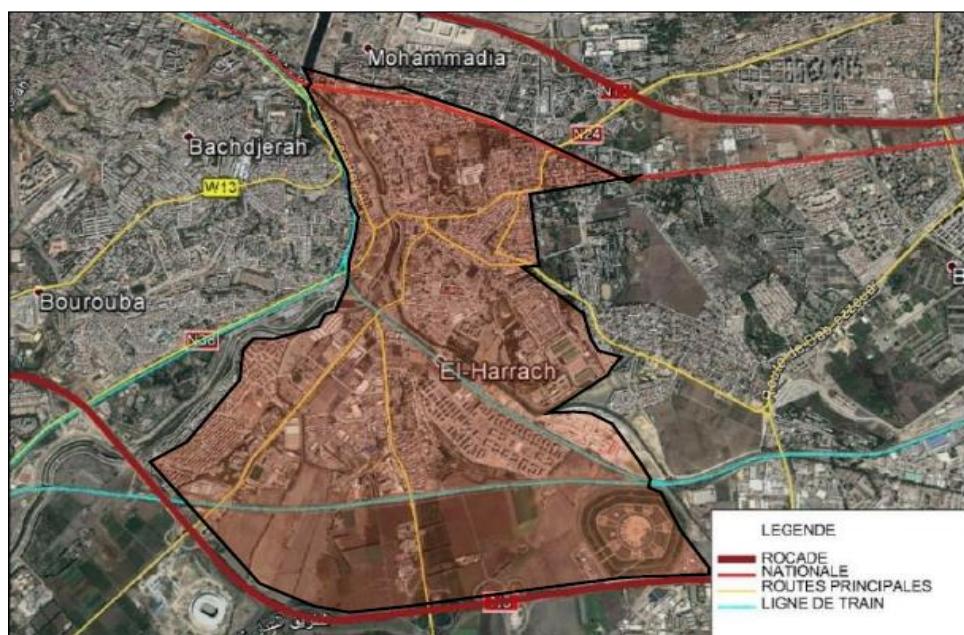


Figure 03: Carte de l'accessibilité de la commune d'El Harrach
Source: PDAU d'Alger 2016 traité par l'auteur

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

La commune est caractérisée par ses potentialités environnementales (oued El-Harrach et le parc de régénération d'oued smar) ainsi sa valeur paysagère sur la Mitidja. En plus des infrastructures routières et de transport qui la bordent et traversent.

B/ Donnée climatique et morphologie :

B/1/ Donnée climatique:

B/1/a- La pluviométrie:

Le total des précipitations est de 705mm de pluie, qui sont parfois irrégulières et diluviennes.

B/1/b- Les températures:

Les températures sont douces sauf pendant les mois d'été. La température moyenne est de 17°C, un minimum de 5°C en hiver et un maximum de 44,6°C au mois d'août.

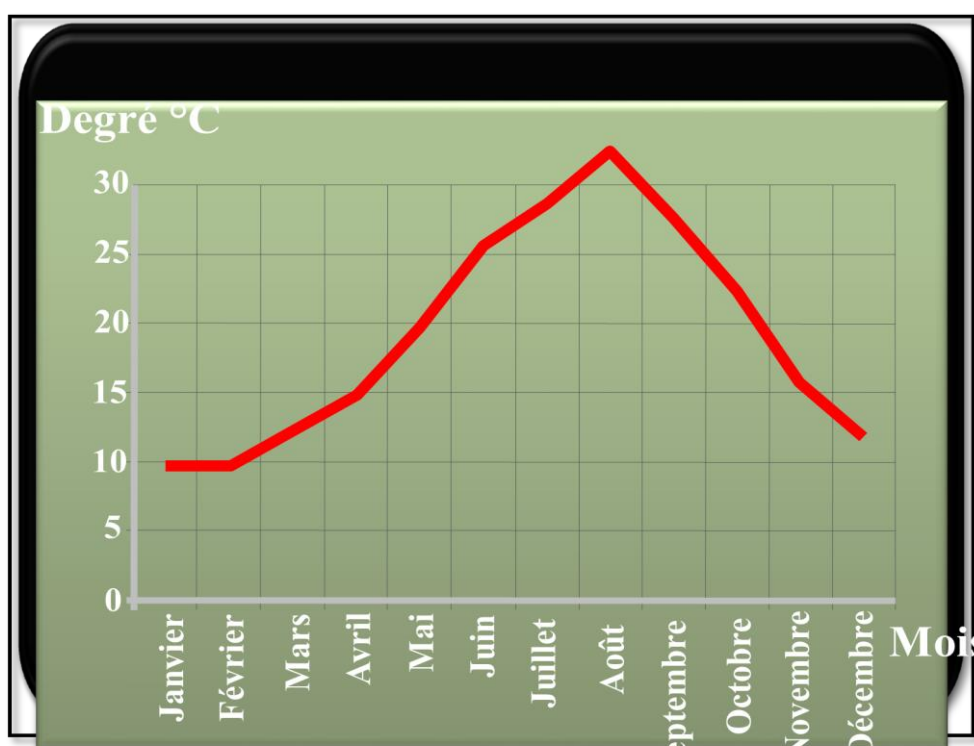


Figure 04: Graphes de températures d'El-Harrach
Source: APC d'El-Harrach traitée par les auteurs

B/1/c- Les vents:

Trois types de vents à savoir :

- Les vents d'hiver : apportent la pluie.
- Les vents d'été : rafraichissent le temps.
- Le sirocco : apporte les nuées de sable, de grandes chaleurs et des orages en été.

B/2/ Hydrographie:

Les sources hydrologiques qui alimentent le territoire d'El Harrach sont l'oued d'El Harrach et les eaux souterraines de la Mitidja, concernant l'oued il est une source hydrologique très importante, c'est l'un des plus grands oueds qui parcourent la plaine de la Mitidja. Il prend naissance dans l'Atlas Blidéen (djebel Messala). Il traverse la plaine de la Mitidja et il se jette dans la baie d'Alger, après un parcours de 67 km.

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES



Figure 05: Réseau hydrographique de l'oued El Harrach

Source: wikipedia.org

B/3/ Topographie:

La ville d'El Harrach se caractérise par un relief peu accidenté, elle est divisée en deux par l'oued d'El Harrach, l'altitude des terrains se varie entre 0 (l'oued) et 60 mètres le point le plus haut est l'emplacement de l'ancienne maison carrée (actuellement c'est une caserne militaire).

C/ Historique de la ville d'El Harrach :

Le centre de la ville d'El-Harrach a connu plusieurs vocations au gré des changements qui ont pu avoir lieu tout au long de son histoire et qui font aujourd'hui partie de son identité.

El-Harrach (anciennement appelée Maison carrée) était un simple lieu sur la route d'Alger jusqu'au milieu du XIIe siècle, cette localité devient la 12e ville d'Algérie au début des années 1950, avant d'être absorbée par la ville d'Alger à laquelle elle est rattachée administrativement en 1959 en tant qu'arrondissement, cette commune est alors passée d'une ville agricole rurale à une ville industrielle et résidentielle. Le territoire historique d'El-Harrach est aujourd'hui partagé entre plusieurs communes de la wilaya d'Alger et certains de ses faubourgs constituent encore certains des quartiers les plus populaires et peuplés de la capitale algérienne.

« Chaque ville a son histoire, sa personnalité, ses structures économique et sociales. La nature des problèmes varie donc d'une ville à l'autre, comme d'un quartier à un autre... car une ville, c'est de l'histoire cristallisée en forme urbaines »⁰²

⁰² LACAZE, J-P., *Aménager sa ville*, édition Le Moniteur, 1979.

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

→ Ce passage se traduit par période:

C/1/ Période ancienne :

La plus ancienne trace d'une présence humaine aux alentours d'El-Harrach a été consignée par un scientifique français dans le quartier de Bellevue, au début des années 1930. Il s'agit d'un instrument préhistorique, découvert près de l'embouchure de Oued-El-Harrach, se présentant sous la forme d'une petite hache en pierre polie dont la datation remonterait au Néolithique.

C/2/ L'époque romaine :

Un tracé romain a été établi dans cette époque traversant l'actuel oued El-Harrach reliant Icosium (Alger) à Cap Matifou (Tamenfoust).

C/3/ Période ottomane :

Après l'installation des frères Barberousse à Alger dans les années 1514 - 1516 El-Harrach est devenue un acteur majeur dans l'histoire méditerranéenne et nord-africaine.

C/3/a- XVIIe siècle: En 1697 Le dey Hadj Ahmed a construit un pont de pierre (Kanatara) sur l'emplacement de l'actuel pont blanc d'El-Harrach. Ce premier ouvrage fut emporté par les eaux quelque temps plus tard, mais il s'agit probablement de la toute première construction à El-Harrach.

C/3/b- XVIIIe siècle: En 1724 sur ordre du dey Mohamed Hassan, un fortin surnommé Bordj El-Kanatra construit à la mode andalouse avec une touche locale à la manière des palais et maisons de la Casbah d'Alger, qui a inspiré les colonisateurs après 1830 pour donner à tout l'endroit le nom de Maison Carrée.

« Un bordj isolé au milieu de broussailles incultes à proximité d'un pont sur un oued au lit divaguant, tel était l'aspect de Maison-Carrée en 1830 »⁰³.

« Ce bâtiment est un carré de 85 mètres de côté dont le pourtour est formé d'arcades, sous lesquelles il y a des mangeoires; au milieu de ce carré s'en trouve un autre qui contient des écuries et des magasins à fourrages »⁰⁴

En 1775 ayant appris qu'une expédition espagnole venait d'être lancée contre Alger, un campement des troupes algériennes fut installé devant le pont d'El Harrach en utilisant Bordj el Kanatra comme endroit de stockage.



Figure06: Carte d'El-Harrach pendant l'époque romaine / Source: LAOURA S

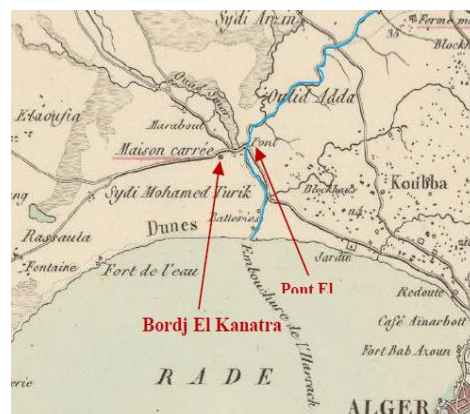


Figure07: Extrait du croquis planimétrique montrant Bordj El Kantara et le Pont
Source: Gallica.bnf.fr/ traiter par l'auteur

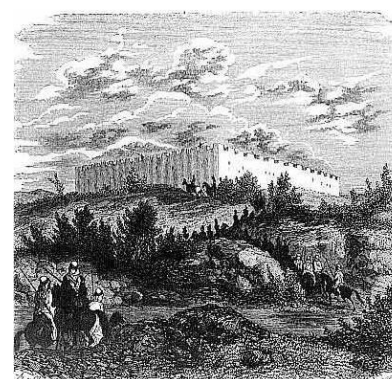


Figure 08: Maison carrée
Source: huffpost.com/ gadgets

⁰³ et ⁰⁴ De LEMPS A. Huetz, *Maison Carrée*, Dossiers algériens, p01 et 02, Avril 1952.

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

C/4/ Période coloniale :

C/4/a- 1830 - 1836: Les troupes française pénètrent dans cette région, occupent Bordj El Kantara et lui donnent le nom de Maison Carrée.

Ce sera pendant plusieurs année la position des armées françaises en direction de l'est.

En 1834 le territoire et les marécages qui entourent le fortin de la maison carrée était tellement malsain que la maladie a touché la plupart des soldats français, des canaux ont été creusé jusqu'à l'oued pour dessécher les marais qui avoisinent la maison carrée.

C/4/b- 1836 - 1837: Un fort, quelques fermes plus ou moins abandonnées, tel est donc l'aspect des premières années françaises de Maison-Carrée.

Mais, très vite, un petit village va naître spontanément au pied du bordj. Il ne s'agit pas d'un village de cultivateurs mais de gens qui viennent ravitailler les militaires du fort.

C/4/c- 1837 - 1861: En 1838 quelques européens commencent à s'établir dans le voisinage du fort de la Maison Carrée.

En 1839 la situation sécuritaire se détériore rapidement à cause de la guerre de l'Emir Abdelkader contre les français et oblige beaucoup d'européens à fuir ces hameaux coloniaux à peine constitués.

Après le maintien de la sécurité du territoire le gouvernement général prescrit aux nouveaux colons de construire sur un terrain militaire qui leur fut désigné à proximité de la fontaine située du pont de l'Harrach. Un véritable hameau se créa alors et une décision ministérielle du 12 octobre 1844 le réunit à la commune d'Hussein-Dey.

Mais la croissance de cette petite agglomération de commerçants fut brusquement interrompue par une crue catastrophique de l'Oued d'El Harrach le 3 Novembre 1846, après cette crue les gens hésitent à s'établir au bord de cet Oued dangereux. C'est seulement quatre ans après, en 1850, que le gouvernement a construit un petit nombre de maisons pour quelques rescapés.

En 1856, lorsque le hameau de Maison-Carrée est détaché d'Hussein-Dey et rattaché à la nouvelle commune de Rassauta. Un peu plus quand Maison-Carrée devient centre annexe de la Rassauta (1861), sa population est exactement de 216 habitants.

C/4/d- 1861 - 1911: Un arrêté préfectoral du 27 Novembre 1862, institue à Maison-Carrée un marché de bestiaux.

Naturellement cet immense succès du marché de Maison-Carrée va transformer le petit bourg insignifiant en une ville active.

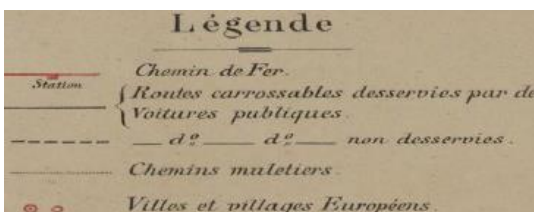
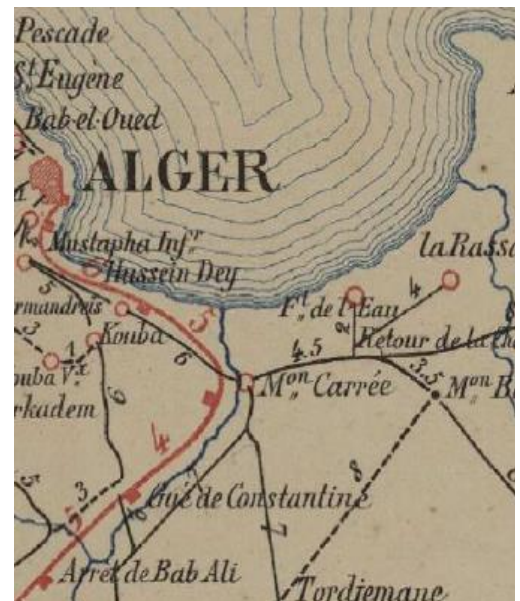


Figure09: Carte des étapes de la province d'Alger 1878

Source: Gallica.bnf.fr

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

En 1867, la ville dépasse 1000 habitants et un décret du 14 août 1869 transfère le chef-lieu de la commune de Rassauta, un hameau qui n'a pas réussi, à Maison-Carrée.

L'année suivante le 14 septembre 1870 la ville devient commune de plein exercice.

La population passe de 1700 habitants en 1871 à 4800 en 1891 et à 9100 en 1911, Cette population est en majorité d'origine européenne.

C/4/e- 1911 - 1912: Un faubourg est né de l'autre côté du pont, sur la rive gauche de l'Harrach. Ce faubourg prend une assez grande extension lorsque la voie ferrée est construite par la compagnie ferroviaire française de l'époque PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) et s'appelle pour cette raison quartier PLM. Il fait d'abord partie de la commune d'Hussein Dey (la limite suivant le cours de l'Oued d'El-Harrach) et n'est rattaché administrativement à Maison Carrée qu'en 1912.

C/4/f- i- 1912 - 1921: La première industrie apparaît avec la fondation des usines Altairac (tannerie travaillant pour l'armée). Une activité a transformait toute la cité en un grand centre industriel et les projets d'industrialisation de l'Algérie ne peuvent qu'accélérer cette orientation vu sa situation en proximité du port d'Alger, la gare de train qui relie les voies ferrées de l'est et de l'ouest et sa disposition des terrains relativement bon marché.

C/4/f-ii- 1921 - 1950: Les usines se sont établis surtout dans les parties basses, les quartiers d'habitations se sont étendus de préférence à la surface du plateau et sur les coteaux qui le bordent vers El-Harrach. Ils profitent ainsi du panorama sur Alger, la mer ou la Mitidja (Bellevue, Lavigerie...) et évitent l'humidité malsaine des bas fonds.

Comme dans la plupart des banlieues

de résidence, on trouve à Maison-Carrée les deux types de logements: le grand immeuble à appartements et la petite villa particulière.

- Nouveau Bâti
- Ancien Bâti
- Élément naturel
- Nouvelle route
- Ancienne route

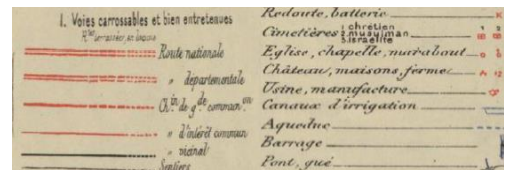
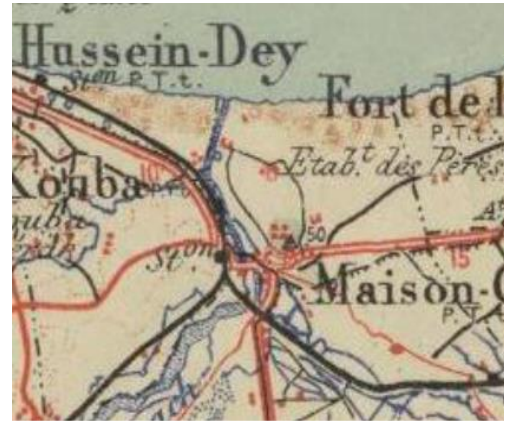


Figure10: Carte historique de l'Algérie
Source: Gallica.bnf.fr



Figure11: La mairie de Maison Carrée
Source: jf.vinaccio.free.fr/site1000/alger17.html

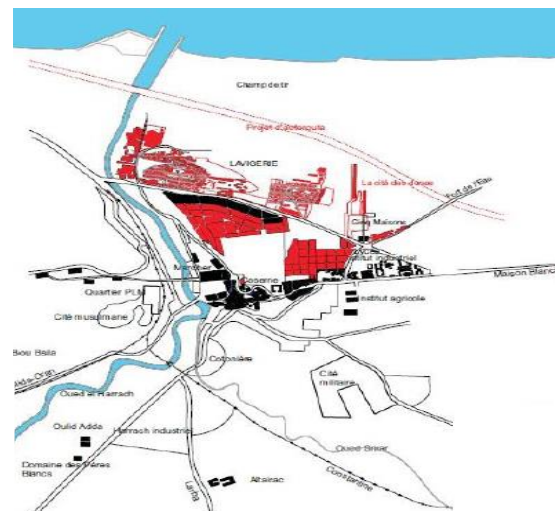


Figure12: Carte de la région d'El-Harrach
Source: BOUAMAM, S

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

Vers 1950 les grands immeubles étaient assez rares mais on commençait à construire plusieurs groupes d'HLM.

C/4/f-iii- 1950 - 1960: Les projets d'extension de Maison Carrée:

→ Le fameux pont de la ville sera reconstruit et élargi pour qu'il soit perpendiculaire au nouveau tracé du fleuve.

→ Déplacement du marché aux bestiaux qui quittera le centre de la ville, où neuf groupes d'HLM seront construits. Le marché ira s'établir sur les vastes terrains vagues de la boucle de l'Harrach de part et d'autre de la voie ferrée.

→ La gare sera agrandie et reconstruite, les voies de garage et de triage seront multipliées.

→ Construction d'une troisième grande route de dégagement d'Alger qui passerait devant l'Hippodrome du Caroubier pour rejoindre la route nationale 5.



Figure13: Carte des permanents de la ville d'El-Harrach
Source: Cadastre d'El-Harrach 2007 traité par l'auteur

- Période ottomane
- Période coloniale
- Période post coloniale

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

D/Analyse urbaine:

L'objectif à travers cette analyse est d'étudier la ville d'El-Harrach, connaître tout ce qui est naturel ou artificiel et sortir à la fin par une synthèse qui présente les potentialités et les contraintes de cette ville.

« Prenez l'habitude de l'analyse, l'analyse va dans le temps permettre à la synthèse de devenir votre habitude de l'esprit »⁰³

D/1/ Présentation de l'approche de Kevin Lynch:

Hormis la recherche et l'enseignement, Lynch était conseiller à l'état au centre médical De Rhode Island, Nouvelle Angleterre et d'autres organismes.

Dans toute la carrière exceptionnelle de Lynch il a produit sept livres dont « l'image de la cité », « voir et planifier ».

Les éléments de la structure urbaine selon Lynch peuvent être classés en cinq éléments:

- * Les voies.
- * Les limites.
- * Les quartiers.
- * Les nœuds.
- * Les points de repères.

D/1/a- Les voies :

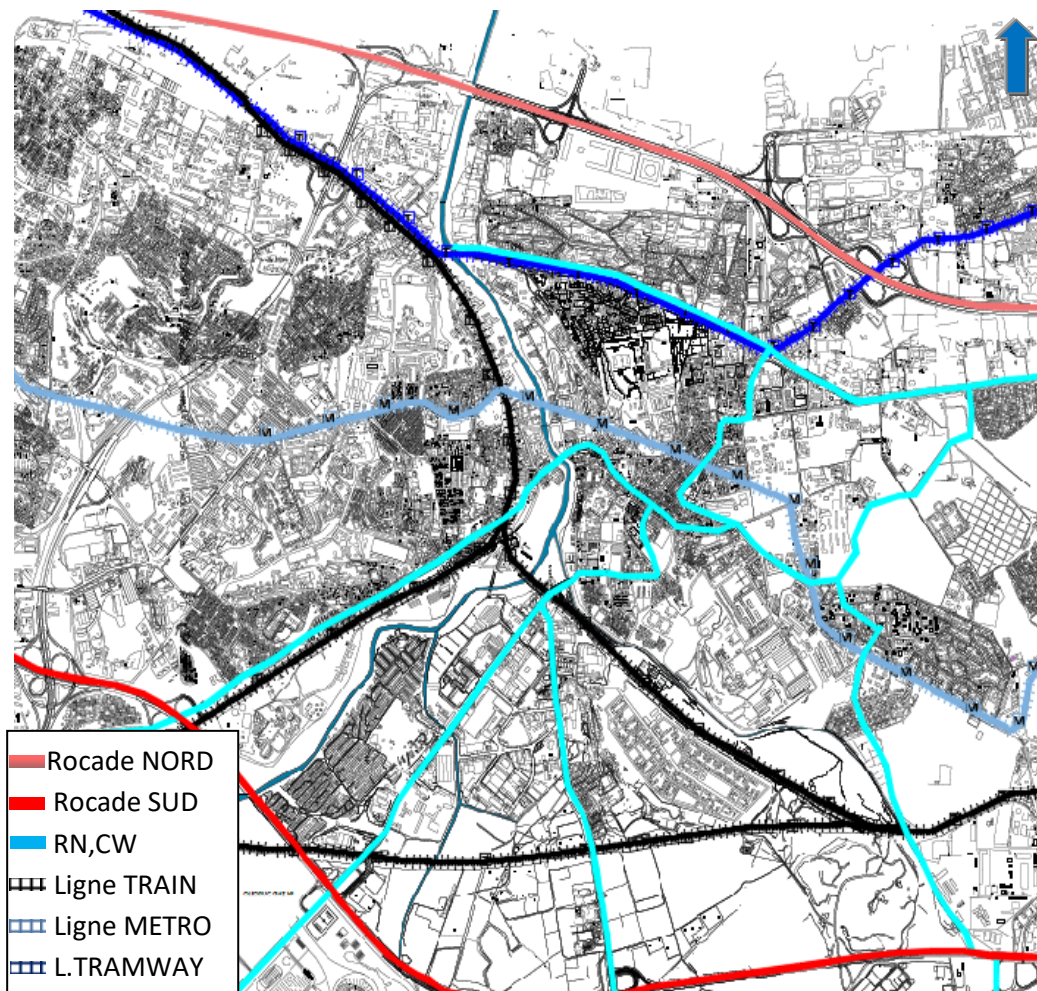


Figure14: Carte des voies de la commune d'El-Harrach
Source: Cadastre El-Harrach 2011 traitée par l'auteur

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

D/1/b- Les limites :

Limites naturelles	Limites administratives
<ul style="list-style-type: none"> - L'Oued El-Harrach. - Les terrains agricoles au sud. - Le parc de régénération de Oued Smar. 	<ul style="list-style-type: none"> - El Mohamadia au nord. - Baraki et Eucalyptus au sud. - Bachdjerah et Bourouba à l'ouest. - Oued Smar à l'est.

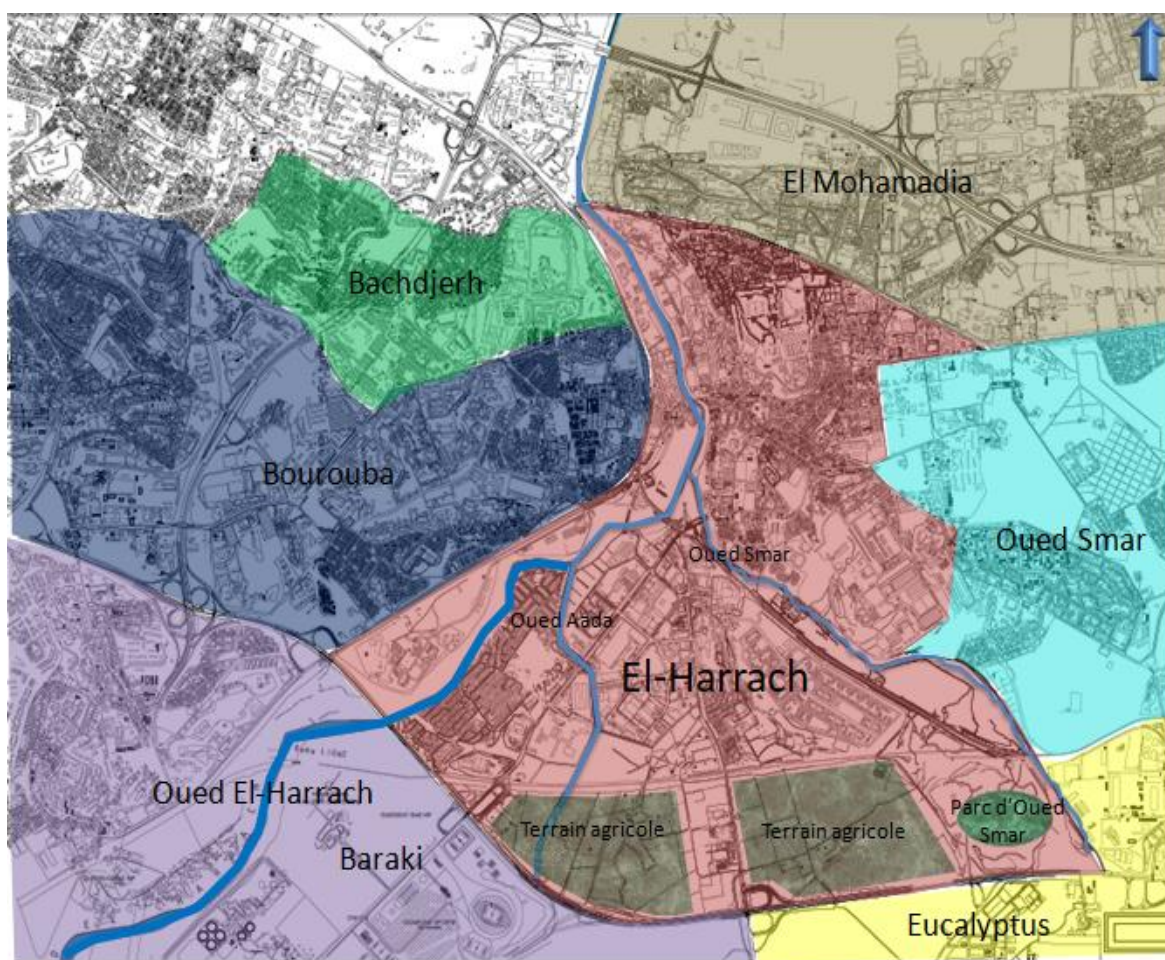


Figure15: Carte des limites de la commune d'El-Harrach
Source: Cadastre El-Harrach 2011 traitée par l'auteur

D/1/c/ Les quartiers : Il S'agit de deux structures urbaines différentes:

- * Une partie NORD résidentielle (tissu urbain dense).
- * Une partie SUD industrielle (tissu urbain fragmenté à faible densité).

La partie NORD	La partie SUD
<ul style="list-style-type: none"> - El-Harrach centre. - Cité HLM. - Cité ARMAF. - Belle vue. - Belfort. - La radieuse. - Boumaati. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cité El Mokrania. - Rachid Kourifa. - Cité les 3 Caves. - La zone industriel. - La zone agricole. - Les terrains vides.

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

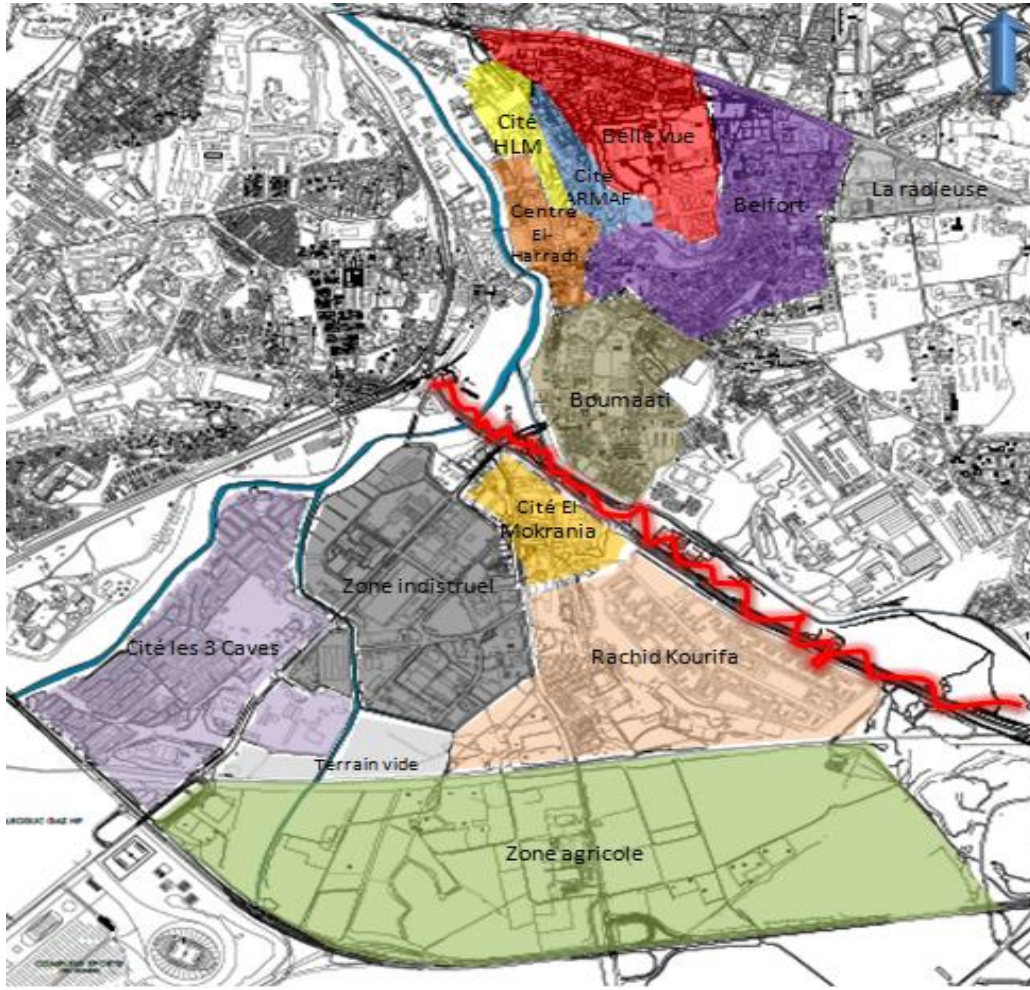


Figure16: Carte des quartiers de la commune d'El-Harrach
Source: Cadastre El-Harrach 2011 traitée par l'auteur

- El-Harrach centre: - Tissu urbain dense (l'état du bâti est dégradé).
- Le type d'habitat est le style coloniale: individuel (leurs gabarits se varient entre R+1 et R+2 dont la majorité ont de commerce en RDC) , collectif (leurs gabarits se varient entre R+3 et R+6 dont la majorité ont de commerce en RDC).

Photos des maisons et du commerce à El-Harrach centre présent par les hauteurs:



III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

- Des équipements administratifs au niveau régionale comme le tribunal et le siège de la Daïra.

Photos du tribunal et de la sureté de daïra d'El Harrach présent par les hauteurs:



- Un marché couvert qui offre des légumes, fruits et une poissonnerie.
- Des espaces publics avec des petits espace verts, bien aménagées avec des bons, des poubelles..

Photos de la placette d'El-Harrach présent par les hauteurs:



- Cité HLM: - Tissu urbain dense.

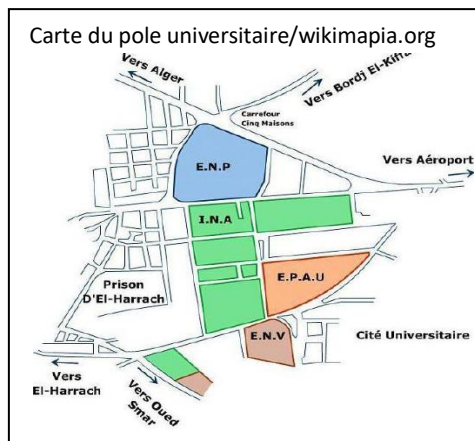
- Le type de logement se présume presque dans l'HLM (construit dans les années 1950), les gabarits de ces bâtiments se varient entre R+4 et R+9 avec un ou deux niveau de commerce et parfois avec une galerie commercent, un espace public en face.

Photos des logements HLM présent par les auteurs:



III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

- Belfort: - Tissu urbain dense.
- Un pôle universitaire important à l'échelle nationale composée de l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme, l'école supérieure d'agronomie, l'école nationale vétérinaire, l'école nationale supérieure polytechnique d'Alger.



- Une cité universitaire Bouraoui Amar avec des cem et des lycées au niveau de la ville.
- Un hôpital (hôpital belfort).

- Un marché de tous les types de produits électronique.

- Boumaati: - Tissu urbain dense.
- Deux nouvelles cités résidentielles (gabarits R+5).
- Un marché hebdomadaire qui offre tous types de marchandises, un autre pour les vêtements.
- Un jardin avec une aire de jeux pour enfants (jardin Ibn Badis).

Photo du jardin Ibn Badis prise par les hauteurs:



- Cité Rachid Kourifa: - Tissu urbain fragmenté à faible densité.
- La rupture physique que constitue la ligne de chemin de fer abandonnée.
- L'habitat précaire.

- Cité les 3 Caves:
- Tissu urbain fragmenté à faible densité.
- L'habitat précaire.
- La rupture physique que constitue l'Oued El-Harrach.

Photo du quartier 3 caves prise par les hauteurs:



- La zone industriel:

Photos des usines et des équipements industriels présent par les hauteurs:



III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

D/1/d/ Les nœuds : El-Harrach est traversée par plusieurs divers voies nationales et territoriales, le croisement de ces voies constitue des endroits plus ou moins encombrés.

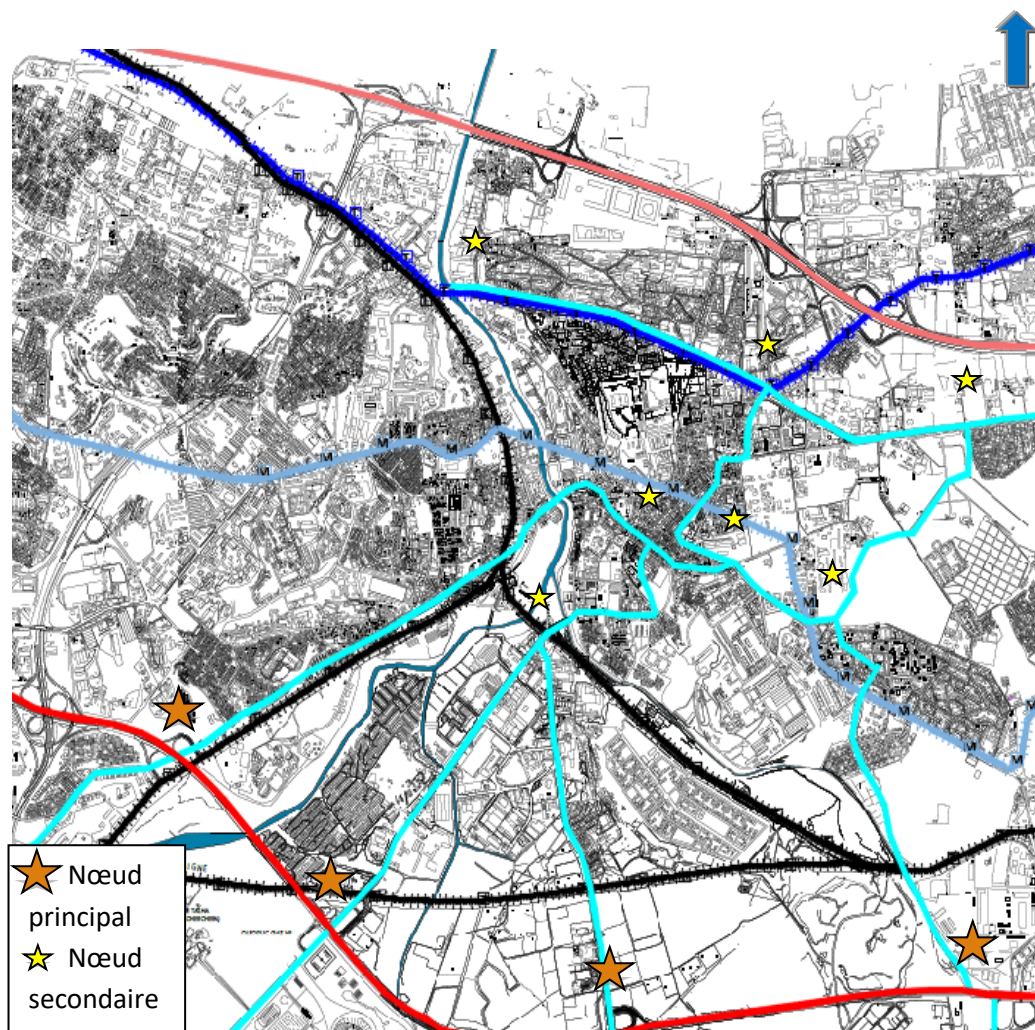


Figure17: Carte des nœuds de la commune d'El-Harrach
Source: Cadastre El-Harrach 2011 traitée par l'auteur

D/1/e/ Les points de repère : La position de la commune d'El-Harrach entre les grands projets déjà réalisés ou en réalisation lui donne de bons points de repère:

- 1- La grande mosquée d'Alger.
- 2- L'aéroport international.
- 3- Le stade international de Baraki.
- 4- Le parc de régénération de Oued Smar.
- 5- L'hôpital de Zmirli.
- 6- L'APC El-Harrach.
- 7- La prison.

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

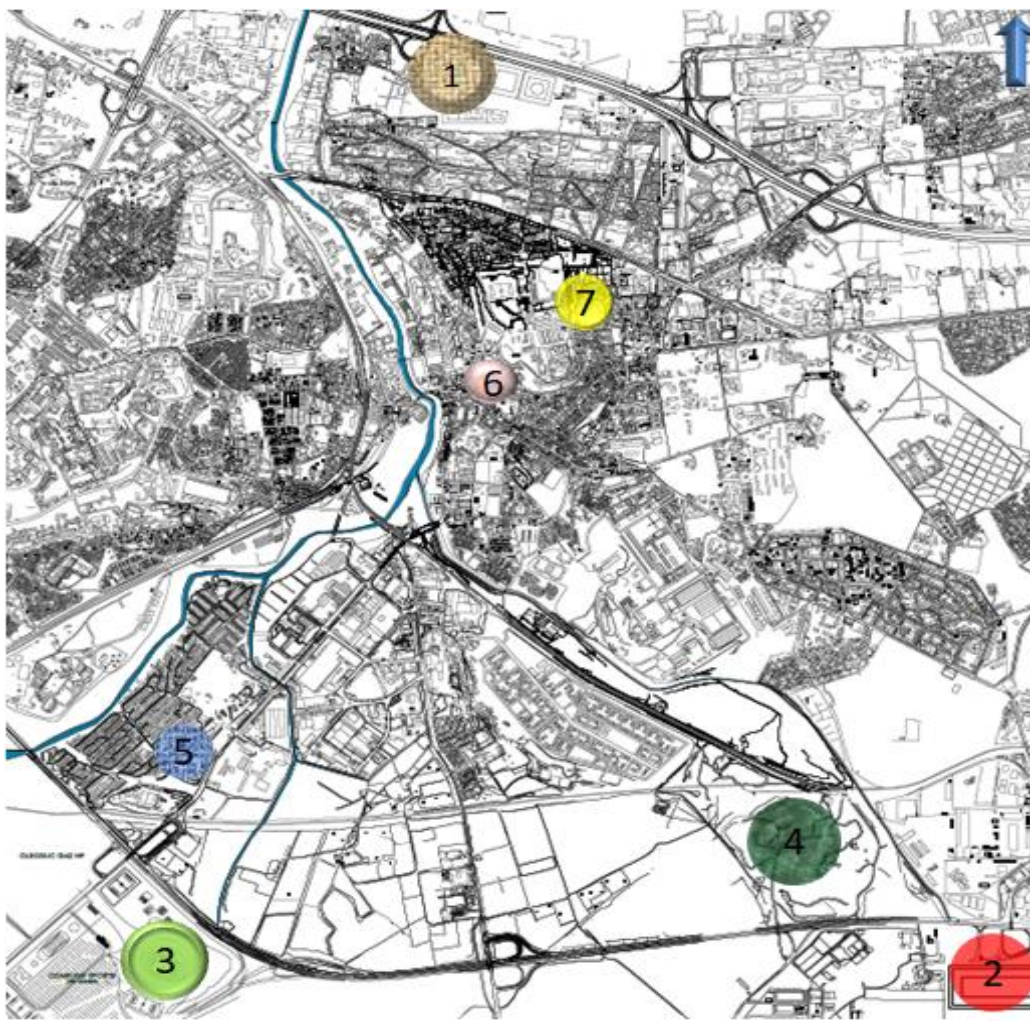


Figure18: Carte des points de repère d'El-Harrach
Source: Cadastre El-Harrach 2011 traitée par l'auteur

D/2/ Présentation de la zone d'intervention :

D/2/a- Situation:

La zone d'intervention se situe au sud de la commune d'El-Harrach, à coté du stade international de Baraki, elle s'étale sur une surface de 92 ha.

L'Oued El-Harrach (l'Oued Aada) traverse notre zone du nord au sud devisant ce dernier sur deux parties de surfaces inégales.

D/2/b- Limites:

La zone d'intervention est bordée par:

- La ligne de chemin de fer abandonnée au Nord.
- La Rocade Sud au Sud.
- La route nationale N8 à l'Est.
- Le chemin de Wilaya 115 à l'ouest.

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES



Figure19: Carte de la zone d'intervention
Source: Google earth traitée par l'auteur

D/2/c- Accessibilités:

Le terrain est accessible à partir des trois directions:

- Sud par la rocade sud
- Est par la RN08
- Ouest par le CW115

D/2/d- Morphologie:

Le terrain est plat (agricole).

Il y a une très légère pente à l'ouest de la zone.

Il y a aussi une pénétration de l'Oued Aada.

E/ Conclusion:

D'après cette analyse on a acquis les connaissances nécessaires sur la commune d'El-Harrach, on a pu constater que El-Harrach est un quartier ancien, qui se démarque des autres quartiers d'une ville par la structure du foncier et du bâti spécifique, le patrimoine historique riche, la combinaison des fonctions urbaines, les immeubles très souvent dégradés insalubres où vacants et la population résidente.

III. ETAT DES LIEUX ET ANALYSES

La commune d'El-Harrach se divise en deux parties majeurs, une partie nord historique et une partie sud industriel et agricole.

Cette analyse nous a permis aussi de savoir les potentialités et les contraintes de la commune:

E/1/ Potentialités:

- La position de la commune d'El-Harrach constitue un site central du territoire d'Alger qui joue un rôle d'articulation entre l'est et l'ouest de la ville et aussi entre la baie et la Mitidja d'Alger.
- La position de la commune en proximité des équipements à l'échelle internationales et des projets structurants proposés par le PDAU 2035 d'Alger: (la grande mosquée d'Alger, l'aéroport international, le stade international de Baraki).
- La richesse environnementale et naturelle que possède la commune: (les aménagement des berges d'el Oued El-Harrach, les terrains agricoles, le parc de régénération d'el Oued Smar).
- Les infrastructures routière et ferroviaire qui bordent et traversent la commune, elle présente en matière de transport en commun une diversité: (train, métro, tramway, bus, taxi).
- Les aménagements des berges de l'Oued El-Harrach dans le coté ouest qui va devenir un véritable axe vert historique connecté avec l'aménagement de la baie d'Alger.
- La zone industriel dont la forte implantation des usines et des équipements qui constitue la source économique de la commune.
- Le pôle universitaire et les équipements administratifs qui donnent à la ville d'El-Harrach une grande importance à l'échelle territoriale.

E/2/ Contraintes:

- L'état actuel de l'Oued El-Harrach qui présente un risque naturel.
- La pollution de l'Oued El-Harrach due à la mal gestion des déchets industrielles et les hangars délaissés sur ces berges crient une rupture entre la ville et l'Oued.
- L'implantation presque majoritaire de l'industrie dans la partie sud de la commune.
- L'implantation presque majoritaire de l'habitat dans la partie nord de la commune.
- La dégradation du réseau routier dans la majorité de ses tranches et son incapacité d'offrir une meilleure accessibilité et circulation aux habitants et visiteurs de la ville.
- L'augmentation du flux mécanique pendant les heures de pointes et piétonne lors d'un match au stade international de Baraki dans les années prochaines.
- L'absence de la hiérarchisation des routes (principales, secondaires, tertiaires).
- L'état dégradé du bâti dans le centre historique.
- Les quartiers précaires dans la partie sud.
- La partie sud est mal desservie par les moyens de transport contrairement à la partie nord malgré la présence des infrastructures routières et ferroviaires.

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

II-① ère partie: La recherche thématique:

A/ Introduction :

Valoriser, restaurer, redynamiser un quartier ancien c'est insuffler de la vie dans la ville. C'est un projet urbain qui demande de la concertation, un vrai dialogue avec les habitants, c'est une construction collective.

L'expérience prouve que la volonté politique peut faire des miracles et que par la conviction, la persuasion, la pédagogie, la formulation, le soutien et le travail, la valorisation des quartiers anciens n'est pas seulement une "tarte à la crème", mais un objectif atteignable pour une vie plus agréable, plus économe, plus soutenable aux seins de ces quartiers. Le meilleur moyen de faire vivre le patrimoine, c'est de l'habiter et de lui redonner des usages.

Cela se traduit par l'amélioration des espaces urbains, le développement des équipements publics, la mobilisation du transport, la réhabilitation et la résidentialisation de logements locatifs sociaux, la démolition pour vétusté ou pour une meilleur organisation urbaine, ainsi que le développement d'une offre de logements diversifiée.

Les quartiers anciens sont de plusieurs types: quartiers médiévaux ayant subi une forte densification (surélévation des immeubles, comblement des cours) nuisant aux conditions d'habitabilité, quartiers du 17^{ème} et 18^{ème} siècle ayant souffert d'un défaut d'entretien du bâti, quartiers de faubourg du 19^{ème} siècle présentant une qualité médiocre du bâti.

Le chapitre état de l'art sera structuré en trois partie. Chacune d'elles constitue un éléments indispensable pour comprendre le thème de notre recherche:

B/ Les stratégies adoptés pour la requalification des quartiers anciens :

Afin de nourrir les réflexion sur la valorisation d'un quartier ancien historique, il est intéressant de prendre connaissance d'expérience internationales de processus d'adaptation de tissus urbains dégradés aux besoins de métropoles modernes.

Les cas présentés ont été choisis en fonction des problématiques de notre quartier, les processus de transformation étudiés portent sur des quartiers historiques dégradés, des faubourgs populaires ou des lotissements irréguliers installés sur les pentes de collines. Ils portent à la fois sur des villes de pays développés et de pays émergents. (études réalisée par: Paul Lecroart, urbaniste. avec la collaboration de: Léa Maisonneuve, urbaniste. Et la contribution de l'agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine Lyonnaise).

B/1/ Erevan capital de l'Arménie : Kond un quartier au cœur d'Erevan : (1)

- La modernisation de certains infrastructures: transport, réseau de gaz, assainissement..
- L'amélioration de la qualité des logements et leur mise aux normes antisismiques.
- La mise en place d'une trame de larges voies nouvelles, d'immeubles collectifs au sommet de la colline et de maisons de ville sur les pentes.
- La préservation du paysage urbain et du patrimoine culturel.
- La création d'une centralité à vocation touristique et de loisirs (hôtels, restaurants, artisanat).
- Le maintien de la population résidente et l'amélioration des conditions sanitaires.
- La réorientation de la mobilité vers les modes alternatifs à la voiture: bus, piétons, vélos.
- La création d'une liaison téléphérique entre Kond et le mémorial du génocide.

(1) Lecroart (Paul), projet urbain en quartiers dégradés, <http://www.iau-idf.fr>

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

B/2/ Paris: requalification des faubourgs et préservation des quartiers de villas: (2)

- La démolition brutale et la reconstruction du quartier de la place des fêtes sous la forme de grands ensembles.
- Une rénovation qui préserve les quartiers des tissus traditionnels.
- La résorption de l'habitat se fait par le biais de la construction d'immeubles neufs, souvent des logements locatifs sociaux qui viennent se glisser dans le tissu urbain existant.
- L'accordement davantage d'attention aux qualités architecturales et sociales (diversité des formes urbaines, des largeurs de rues et des ambiances, étagement du bâti sur les pentes, diversité des activités et des usages de l'espace public.
- Un plan d'urbanisme délimitant un plafond d'hauteur des bâtiments, leur formes du couronnement et la préservation des jardins de cœur d'îlots de manière à préserver les vues et à conserver la forme originale du tissu urbain.

B/3/ Medellin: stratégie de reconquête urbaine et sociale des quartiers informels : (3)

*Une stratégie de requalification basée sur une réponse rapide et coordonnée aux différents problèmes de ces quartiers: accessibilité, éducation, équipements et espaces publics, régularisation foncières, démolition/reconstruction de logements dans les zones à risques.. Cette approche s'appuie sur deux concepts nouveaux:

- Le métro-câble, téléphérique urbain permettant de relier les quartiers au réseau de métro de Medellin et au reste de la ville.
- Le parc-bibliothèque, espace public multi-facettes à la fois bibliothèque, centre social et éducatif, lieu de formation, de débat et d'expression qui contribue à régénérer le quartier, souvent adossé à un jardin public et à des terrains de sport.

* Autour de ces deux projets, un centre de quartier formel se développe avec ses commerces et services.

B/4/ Vitoria: projet intégré de revalorisation de la favela de l'île de Caieiras: (4)

- La démolition des habitations illégales construites sur pilotis dans la baie ou exposées au risque de glissement de terrain.
- La reconstruction et relogement des habitants déplacés.
- La création d'une place public et d'un Deck en bois le long du front de baie.
- L'amélioration des accès vers le centre ville.
- L'incitation à l'ouverture de restaurants de poissons et de commerces.
- La réalisation d'amarrages pour les bateaux de pêcheurs et d'un terrain de sport.
- L'amélioration des infrastructures, notamment l'assainissement.
- La régularisation foncière et de nouvelles règles d'urbanisme.

B/5/ Cahors: Située sur le fleuve du Lot en Occitanie dans le sud de la France: Veut devenir une ville laboratoire: (5)

Selon Michel Simon, adjoint au maire en charge du développement durable, de l'urbanisme, de l'habitat et du développement urbain:

* Cahors s'est développée au creux d'un méandre du lot entouré de coteaux, ces contraintes physiques imposent la reconstruction de la ville sur la ville, tant dans la reconquête du secteur sauvegardé que dans la dynamisation de l'entrée sud et la recomposition du quartier du XIXe siècle. En adéquation avec le Grenelle de l'environnement, nous considérons que ces contraintes peuvent être des facteurs d'attractivité, la sauvegarde du patrimoine doit aller de pair avec une réflexion sur l'habitabilité, notamment dans les quartiers anciens.

(2), (3), (4) Lacroix (Paul), projet urbain en quartiers dégradés, <http://www.iau-idf.fr>

(5) Association Nationale (villes et pays d'art et d'histoire- villes à secteur sauvegardés et protégés), www.an-patrimoine.org

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

* La politique initiée par la municipalité a pour objectif premier de redynamiser la ville, mais il est primordial d'en assurer un rayonnement territorial. La stratégie à mener pour valoriser les quartiers anciens doit s'inscrire dans une approche globale et cohérente du projet urbain de la collectivité.

* Cahors a saisi l'opportunité de la révision du PSMV (plan de sauvegarde et de mise en valeur) pour en faire le socle de la reconquête du centre ancien. Pour l'équipe municipale, la requalification patrimoniale du bâti et des espaces publics n'a de sens que dans la perspective d'une amélioration des conditions de vie des habitants.

* Cahors est une ville très touristique mais son dynamisme n'a rien de saisonnier grâce à son hôpital, ses administrations et ses entreprises. Pourtant ici comme ailleurs, le centre-ville s'est désertifié, mais dans les ruelles médiévales du secteur sauvegardé, 500 logements restent vacants et vétustes, ils manquent souvent de lumière et les habitants souffrent de la promiscuité et du bruit. L'équipe municipale élue en 2008, a lancé une politique ambitieuse de restauration du centre ancien couplée à un programme local de l'habitat, afin de faire vivre ce secteur comme les autres quartiers de la ville et d'exploiter ses potentiels.

* Cette politique volontariste s'articule en trois axes : le premier: la réflexion préalable, consiste à définir les actions à mettre en œuvre, à engager le projet dans une politique partenariale et à mobiliser l'ensemble des acteurs, le cahier des charges comportait un volet urbain stratégique consacré à l'organisation de la vie du quartier: hiérarchisation des espaces publics, déplacements, stationnement et place de la voiture dans la ville, vie publique. Pour montrer l'exemple, la Ville mène une requalification des espaces publics et des façades emblématiques, elle a ainsi aménagé de nombreux espaces publics et de délicats jardins secrets en lieu et place de cours vétustes, au détour de ruelles, au creux des arches d'une église, afin d'offrir une respiration à la ville dense. La Ville cherche aussi à sensibiliser les habitants au patrimoine bâti en inaugurant publiquement des restaurations.

* Le deuxième axe de la politique de Cahors, c'est l'expérimentation. Une complémentarité a été engagée entre la Ville et l'université autour de deux pôles : le patrimoine et l'efficacité énergétique. Dans le cadre d'un partenariat avec l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse et la Capeb du Lot, des cursus de formation continue et de séminaires sur ces thèmes sont proposés aux artisans, agents territoriaux, professionnels... Cahors a l'ambition de devenir une ville laboratoire, en accueillant des chercheurs qui travailleront sur la rénovation patrimoniale tout en faisant fructifier le patrimoine caché de la ville médiévale.

* Et, parce que la reconquête du secteur sauvegardé ne se limite pas à des actions techniques, le troisième axe s'attache à la dimension sociale. En la matière, la Ville développe trois actions: la tranquillité publique pour assurer l'équilibre de la vie de quartier, le soutien aux associations pour la réappropriation du quartier et de son patrimoine par ses habitants, un rééquilibrage de la mixité sociale du quartier en attirant des familles et des ménages de classe moyenne.

→ Sacha Gouttry a dit: "Toutes les villes ont un cœur, et ce qu'on appelle le cœur d'une ville, c'est l'endroit où son sang afflue, où sa vie se manifeste intensément, où sa fièvre se déclare, sorte de carrefour où toutes ses artères paraissent aboutir".

B/6/ Saintes: Située au sud-ouest de la France: La connaissance de l'histoire est matière à la reconstruction de la ville: (6)

Selon Jean Rouger, maire de Saintes:

* C'était un quartier abandonné, squatté, considéré comme une friche. À l'évidence, la

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

solution était la destruction. Ce qui suscite aujourd'hui l'intérêt, c'est que c'est redevenu un quartier urbain, habité. On a résolu le risque d'inondation, l'aspect extérieur du quartier a retrouvé ses caractéristiques, les traces de son passé. Certains éléments ont ressurgi. Les pierres utilisées autrefois par les Romains et qui ont traversé les vicissitudes de l'histoire ont été réemployées pour un autre usage.

* Saintes est une petite ville de province qui doit sa richesse à l'agriculture et à son histoire. Forte de cette singularité, elle cherche à la faire partager dans la vie de tous les jours, y compris auprès de ceux qui ne connaissent pas ou ne s'intéressent pas à l'histoire mais qui sont pourtant sensibles à la couleur de la pierre sous le soleil, à la beauté des tuiles rondes, à celle des platanes. La connaissance du patrimoine, c'est une ressource et une richesse. C'est un devoir, pour nous les élus, de faire partager cela. En signant une convention Villes et Pays d'art et d'histoire avec le ministère de la Culture et de la Communication, nous nous sommes engagés dans la mission de sensibiliser la population à la présence quotidienne de l'histoire, au fait qu'elle est matière à la reconstruction de la ville. Grâce à la qualité des personnes qui se sont engagées dans cette mission, nous avons mené un travail de fond avec les professionnels mais aussi avec la population à travers des spectacles, des rencontres, des débats... Car souvent, les habitants ne comprennent pas d'emblée cet investissement sur le patrimoine, il ne se voit pas tout de suite, il faut du temps et les échanges pédagogiques patients coûtent de l'argent... Les études préalables à la création du secteur sauvegardé, ont été matière à des échanges culturels très concrets, à des actions dans la vie de tous les jours, grâce à la mise en œuvre de ce contrat et de son animateur de l'architecture et du patrimoine.

* La réhabilitation de l'îlot Arc de Triomphe a fait l'objet de nombreuses publications nationales et internationales. Cette opération urbaine et architecturale visait à restaurer un habitat ancien très dégradé et à construire des logements neufs au cœur de l'auguste cité de pierre blanche fondée il y a deux mille ans par les Romains. Ce projet est aujourd'hui cité en exemple par les professionnels pour ses qualités urbaines, sa délicate insertion dans un parcellaire séculaire et pour son architecture résolument contemporaine subtilement inspirée du bâti traditionnel local. Sa singularité tient à l'attachement de ses concepteurs à respecter l'histoire du lieu tout en le projetant dans l'avenir. Ils ont cherché à redonner une trajectoire au bâti en s'inspirant des formes et des usages traditionnels et en les réinterprétant à l'aune des modes de vie de notre époque.

* C'est un îlot un peu secret, d'un calme étonnant en centre ville, où les fenêtres des logements s'ouvrent sur des jardins intérieurs. On y pénètre par des venelles qui cheminent du nord au sud. Des sentiers bordés de murs en pierre de Charente où pousse un microcosme végétal à l'allure un peu sauvage ; ces promenades plantées sinueuses desservent cinq maisons individuelles de plain-pied et 64 logements neufs ou restaurés, toujours bâtis dans l'esprit des lieux. Les maisons oblongues ont la forme des longères traditionnelles, tapies sur le sol comme pour résister au temps. Les immeubles, hauts de deux ou trois étages, sont disposés et intriqués de manière à offrir le maximum de lumière, de vues et d'espace aux habitants.

* L'objectif de la ville est de restaurer le bâti de qualité et de réaliser de nouvelles constructions à l'emplacement d'immeubles vétustes (hangars, chais, maisons). Elle souhaite aussi favoriser la mixité sociale en proposant des logements en accession à la propriété et d'autres locatifs. Mais cet aménagement est soumis à des règles d'urbanisme drastiques puisque l'îlot Arc de Triomphe s'étend sur le secteur sauvegardé. Il est en outre soumis au

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

plan de prévention des risques naturels, ce qui oblige les aménageurs à rehausser les surfaces constructibles pour les protéger des crues de la Charente.

* La lecture du lieu incite les architectes à proposer de résorber l'insalubrité en conservant la morphologie caractéristique du site, ils imaginent une campagne de réhabilitation de la "croûte" bâtie de l'îlot et déposent en son cœur une nouvelle strate d'habitations qui dialogue avec la structure des murs et des jardins. Cette réalisation a constitué un véritable tremplin pour cette jeune équipe d'architectes qui a forgé à Saintes un regard, une écoute, un savoir-faire, des convictions et une patience exemplaires. Elle a aussi valu le prix de la SEM d'OR au maître d'ouvrage en 2002. Quant à la Ville de Saintes, elle lui a offert un éclairage contemporain qui illumine à merveille son patrimoine.

→ Paul Valéry a dit: "La véritable tradition dans les grandes choses n'est point de refaire ce que les autres ont fait, mais de retrouver l'esprit qui a fait les choses et qui ferait toute autre chose en d'autres temps".

B/7/ Les préoccupations d'ordre esthétique: (7)

* Le design urbain de la ville contemporaine semble accorder une importance toute particulière à des éléments qui visent non seulement à la rendre plus fonctionnelle mais aussi et surtout plus attrayante, il doit être pris en compte dans les quartiers centraux (de l'éclairage jusqu'aux poubelles en passant par les bannières, les panneaux d'information touristique ou autres éléments:

- Sculptures et œuvres d'art.
- Ravalements de façade.
- Revêtements de sol de qualité.
- "Plan couleur" ou "plan lumière".
- Mobilier urbain sophistiqué.
- Éléments signalétiques dessinés en tant que beaux objets.

* "Le citadin de la ville contemporaine semble être particulièrement attiré par ces éléments de "détail" dont il ne peut souvent pas se passer" (Perrier 1997).

C/ La présentation des exemples :

C/1/ Medellín : Stratégie de reconquête urbaine et sociale des quartiers informels : (8)

La ville de Medellín en Colombie (2,6 millions d'habitants) a connu une explosion urbaine chaotique dans les années 1980-90 pendant la période de la guerre civile. L'afflux de réfugiés des campagnes s'est traduit par la construction d'un habitat précaire illégal sur les pentes de la vallée de l'Aburrá, sans accès aux services urbains et aux transports et souvent dans des zones à risque de glissements de terrain. Ces quartiers pauvres sont soumis à la violence des gangs de narco-trafiquants.

(7) <https://www.persee.fr>

(8) Lecroart (Paul), projet urbain en quartiers dégradés, <http://www.iau-idf.fr>

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS



Habitat précaire près du centre de Medellín.



Habitat consolidé en périphérie à Andalusia.

Face à cette situation la ville de Medellín développe à partir de la fin des années 1990 une stratégie de reconquête basée sur une réponse rapide et coordonnée aux différents problèmes de ces quartiers: accessibilité, éducation, équipements et espaces publics autour de micro-centres de quartier, régularisation foncières, démolition/reconstruction de logements dans les zones à risques, etc.

Cette approche s'appuie sur deux concepts nouveaux:

- Le métro-câble, téléphérique urbain permettant de relier les quartiers au réseau de métro de Medellín et au reste de la ville.
- Le parc-bibliothèque, espace public multi-facettes à la fois bibliothèque, centre social et éducatif, lieu de formation, de débat et d'expression qui contribue à régénérer le quartier, souvent adossé à un jardin public et à des terrains de sport.

L'approche est celle d'une sorte d'acupuncture urbaine dans laquelle les efforts sont concentrés dans le temps et dans l'espace (cœurs de quartier, stations de Métro câble) en espérant que leur dynamique aura des effets d'entraînement.



Le métro câble est un outil de requalification urbaine.



Le réseau métro câble s'intègre dans le réseau de transport en commun.

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS



La bibliothèque España contribue à régénérer le quartier.



La bibliothèque España et le métrocable à Santo Domingo.



Medellin, Santo Domingo.
L'arrivée du métrocable s'inscrit dans une stratégie de création d'espaces publics et d'équipements pour les jeunes du quartier.

Pour mettre en œuvre sa stratégie, la ville développe de nouvelles méthodes fondée sur la coordination étroite des différentes agences et services publics: urbanisme, voirie, habitat, social, assainissement, environnement, éducation, sport, santé, etc. Ces services développent ensemble des projets multi-facettes à l'élaboration desquels les habitants sont étroitement associés : les projets urbains intégrés (PUI).

Le premier Projet urbain intégré, le PUI nord-est (2004-2007), qui a concerné le quartier de Santo Domingo, l'un des plus difficiles de Medellin, est aujourd'hui reconnu comme un succès.

Autour de la station de Métro câble et de la bibliothèque d'Espagne à l'architecture audacieuse, un centre de quartier formel se développe avec ses commerces et services. Le quartier, aujourd'hui apaisé, est aujourd'hui visité par des professionnels du monde entier.

Cinq autres projets urbains intégrés concernant plusieurs centaines de milliers d'habitants ont été développés depuis le milieu des années 2000 avec l'appui d'EDU (une agence de développement local), d'EPM (une compagnie privée municipale qui réinjecte ses bénéfices dans des projets d'intérêt public) et d'institutions internationales, privées et publiques.

Medellin est aujourd'hui reconnue internationalement comme une ville créative (Innovative City of the Year 2013).

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS



Dans le cadre du projet urbain intégré, une centralité a été constituée autour de la station du métro câble de Santo Domingo.



Le métro de la vallée de l'Aburra contribue à unifier l'agglomération de Medellín.

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

C/2/ Vitoria : Projet intégré de revalorisation de la favela de l'Ile de Caieiras : (9)

La requalification de la favela de l'Ilha de Caieiras à Vitoria (Brésil) est un exemple intéressant de la manière dont un aménagement d'espace public peut transformer un quartier défavorisé en un pôle de tourisme durable, à condition qu'il soit intégré dans un projet global de développement.



Habitation illégale dans le quartier de l'Ile de Caieiras à Vitoria.

Ce quartier historique de pêcheurs pauvres de deux mille habitants est situé en bordure de la baie intérieure de Vitoria (315 000 habitants), ville-centre d'une agglomération portuaire en forte croissance d'environ 1,6 millions d'habitants, située au Nord de Rio-de-Janeiro dans l'Etat d'Espirito Santo. Le développement irrégulier d'un habitat construit sur pilotis sur la mangrove naturelle et la pollution des eaux par les riverains menaçaient de détruire l'écosystème fragile de la baie et la source d'alimentation des populations.

Dans le cadre d'un programme fédéral intitulé Terra Mais Igual (une Terre plus équitable) portant sur 15 quartiers et 94 000 habitants, la ville de Vitoria a mis en place sur le quartier Ihla de Caieiras un plan de développement local intégré (PDLI). Ce type de plan a pour objet de faire converger les actions publiques sectorielles en un projet social et urbain intégré dont la finalité est l'intégration des populations défavorisées à la vie de la cité.



Habitat irrégulier sur pilotis construit sur la mangrove de la baie de Vitoria.

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS



La pêche est l'activité principale du quartier mais elle est menacée par la pollution et l'urbanisme.



Les projets multisectoriels intégrés sont des initiatives globales de revitalisation urbaine, sociale et environnementale, cofinancées par l'Etat fédéral et les gouvernements locaux.

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

La participation des habitants des quartiers est activement recherchée par la ville comme outil de responsabilisation citoyenne et d'intégration sociale, dès la première phase du projet (élaboration) et continue pendant les phases de réalisation et de suivi.

Les actions initiées par la Ville portent sur les aspects sociaux et culturels, notamment sur la conscientisation du changement des pratiques pour préserver l'environnement. Les actions urbanistiques du Plan intégré d'Ilha das Caieiras 2005-2014, ont porté en particulier sur :

- La démolition des habitations illégales construites sur pilotis dans la baie ou exposées au risque de glissement de terrain.
- La reconstruction et relogement des habitants déplacés.
- La création d'une place public et d'un Deck en bois le long du front de baie.
- L'amélioration des accès vers le centre ville.
- L'incitation à l'ouverture de restaurants de poissons et de commerces.
- La réalisation d'amarrages pour les bateaux de pêcheurs et d'un terrain de sport.
- L'amélioration des infrastructures, notamment l'assainissement.
- La régularisation foncière et de nouvelles règles d'urbanisme.

Grâce au projet, cette favela autrefois mal famée et dangereuse la nuit est devenue un quartier à part entière, lieu de promenade et de loisirs pour toute l'agglomération. La pêche et les restaurants gastronomiques de poissons et de crabes créent une source de revenus très importante pour les habitants. Le quartier est un site pilote d'un projet éco touristique, le projet Ecobase Ilha das Caieiras, dont le but est de développer des actions favorisant un tourisme participatif écologiquement responsable.



Une nouvelle place et des équipements sportifs ont été aménagés comme levier de régénération de la favela.

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS



La démolition des maisons illégales construites dans la baie a permis d'ouvrir le quartier sur le front de baie et d'encourager l'implantation de restaurants qui attirent les touristes.

C/3/ Exemple national : Le quartiers Yaghmouracen à Oran qui dévoile la limite de la reconquête des quartiers anciens de la wilaya : (10)

Introduction:

Les grandes villes algériennes illustrent incontestablement le contexte d'une planification urbaine discutable, elles connaissent de grandes mutations de leurs territoires qui s'expriment à la fois par un délaissement manifeste des quartiers anciens. Depuis l'indépendance un certain nombre d'instruments d'aménagement et d'urbanisme ont été mis en place avec pour objectif d'organiser, de gérer et de réglementer, ils visent la maîtrise des extensions de la ville et la gestion de ses tissus anciens (Loi 90-29, art 10). Pourtant ces derniers endurent une dégradation manifeste et subissent un renouvellement préjudiciable à leurs caractéristiques urbaines et architecturales. Claude Chaline écrit que: "Le vieux bâti d'Oran part en déliquescence et le plus vieux tombe carrément en ruine, les exemples sont nombreux à Oran: Sidi-El-Houari, Derb, Saint-Pierre, Saint-Antoine et d'autres quartiers connaissent des seuils de dégradation alarmants".

Le quartiers Yaghmouracen (ex Saint-Pierre) appartenant à l'hyper-centre constitue un exemple significatif qui dévoile la limite de la reconquête des quartiers anciens d'Oran. Ce quartiers a toujours été caractérisé par des problèmes d'insalubrité et de dégradation, et ce depuis la période coloniale. D'ou le questionnement: Qu'est ce qui empêche la reconquête

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

du quartier Yaghmouracen ?. Ce travail propose d'examiner les projets établis pour le quartiers, l'objectif est de mettre en évidence l'absence d'un projet urbain intégré et de modes opératoires spécifique pour la reconquête des quartiers anciens.

Echec des documents d'urbanisme et limite d'une pensée urbanistique fonctionnaliste:

Cette partie démontre les limites de la pensée urbanistique fonctionnaliste et l'incapacité des pouvoirs publics de mettre en œuvre des outils spécifiques pour la gestion des quartiers anciens. Elle retrace brièvement l'évolution du quartier et présente un diagnostic sur son état physique et social actuel. Elle examine ensuite les différents documents d'urbanisme: le PUD de 1977, le PDAU de 1998 et le POS qui en découle de 2004, la révision du PDAU en 2015, le nouveau schéma stratégique le SDAAM de 2011 et le projet de modernisation de 2012.

Quartier Yaghmouracen d'Oran enclavé et délabré au cœur du centre ville:

Le quartier Yaghmouracen, inscrit au cœur du centre ville, est un quartier enclavé et délabré depuis la période coloniale française. Son état de délabrement se poursuit et s'est aggravé dans cette dernière décennie, notamment depuis l'opération de relogement de ses habitants dans de nouveaux quartiers en périphérie, mettant en péril le parc d'immeubles vidés et murés.

Le quartiers Yaghmouracen maintient sa trame urbaine et son aspect physique global depuis qu'il a été habité presque exclusivement par les européens, il occupe une superficie d'environ 27 hectares et se présente comme une bande allongée d'une longueur est-ouest de 1300 m et d'une largeur nord-sud variant de 200 à 400 m. Il est nettement circonscrit entre des rues et boulevards structurants du centre ville: les rues Larbi Ben M'hidi (ex Arzew) et de Mostaganem et le boulevard Zmir Abdelkader (ex Clemenceau).



Figure: Carte de situation du quartier Yaghmouracen

Source: Fond de plan: Oran numérisé (DUCH 2004); Mise en forme: Y.Kadri, F.Kettaf (2018)

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

Topographiquement il présente une pente nord-sud qui s'accroît d'ouest en est allant de 4% à 8%. Le quartier est un lotissement en damier composé d'une place majeure ouverte à la rue Larbi Ben M'hidi, épine dorsale du centre ville. Il est composé de 100 îlots de formes différenciées, généralement des quadrilatères de dimension variant de 460 m² à 700 m². Le réseau viaire varie entre 5 m et 10 m de largeur, il est plus serré dans sa partie ouest (la plus ancienne) et un peu plus aéré dans sa partie est. Il se caractérise par la présence de manufactures, caves, entrepôts et hangars.

Le quartier Yaghmouracen présente un caractère résidentiel où l'habitat occupe 45% de la surface totale du quartier et la voirie 46.40% (98.50% de la superficie totale de l'espace public). En outre il se caractérise par son activité commerciale intense et très diverse en rez-de-chaussée, plus importante dans sa partie ouest que dans sa partie est.

Le quartier Yaghmouracen se caractérise par une ambivalence: d'un côté, l'animation marchande et de l'autre l'altération du cadre bâti et de l'espace public. Ceci impacte négativement son cadre de vie et son image qui lui doivent des connotations bien négatives: population pauvre, chômage et délinquance des jeunes, espaces de non-droit.. Autrement dit, un quartier stigmatisé d'où souvent partent des émeutes urbaines. D'où la volonté récurrente des pouvoirs publics de l'améliorer, sans y parvenir réellement toutefois.

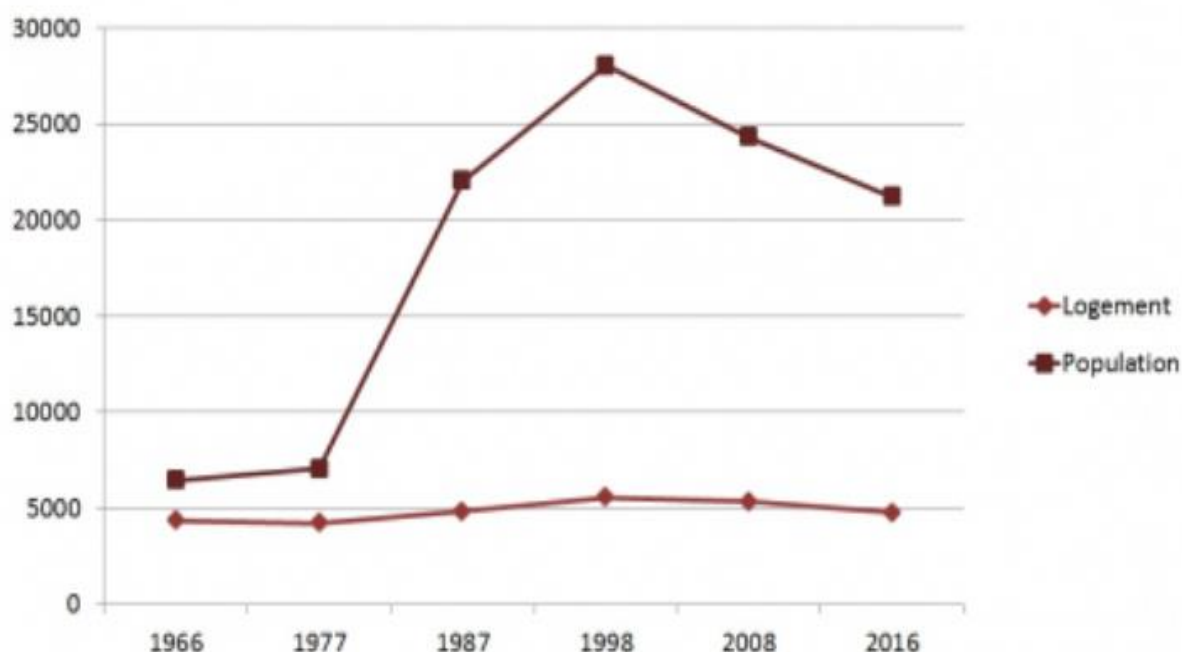


Figure: Evolution de la population et du parc du logement du quartier Yaghmouracen
Source: ONS (2008), Trach (2010). Réalisation: Y.Kadri, F.Kettaf (2018)

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

Figures: photos de l'état des lieux du quartier Yagmouracen

Sources: Y.Kadri, F.Kettaf (avril et juillet 2017)



Etroitesse des rues et encombrement par le stationnement.



Construction délabrée et vidée sur la rue du Fondouck.



Enclavement du quartier par la cité Perret.



Rue commerçante Brahimi Djelloul (ex Arago).

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

Profusion de documents d'urbanisme sans retombées sur l'amélioration du quartier:

La reconquête des quartiers anciens est une question récurrente dans le discours des pouvoirs publics de la ville d'Oran, mais dans les faits, elle ne se présente pas comme une priorité, l'importance étant donnée au développement de quartiers nouveaux en périphérie. Les orientations et projets d'aménagement proposés pour le quartier Yaghmouracen depuis 1977 sont restés sans effet. L'hypothèse formulée ici est que malgré l'évolution des politiques urbaines et des instruments d'aménagements, ceux-ci semblent inappropriés pour enclencher le processus de réhabilitation du quartier. Le tableau indique les différents instruments d'urbanisme, leurs territoires d'application, leurs maitres d'ouvrage et maitres d'œuvres impliqués ainsi que leurs orientations d'aménagement respectives:

Type	Dispositif	Année	Territoire impliqué	Maitre d'ouvrage	Maitre d'œuvre	Orientation d'aménagement
Instruments d'urbanismes	PUD d'Oran	1997	Commune d'Oran	Commune d'Oran	ECOTEC (public)	Rénovation
	PDAU d'Oran	1998	4 communes: Oran, Bir el Djir , Sidi Chami, Es-Sénia	DUAC (sous tutelle de MHUV)	URSA (public)	Rénovation
	POS Yaghmouracen	2004	Secteur urbain Yaghmouracen	DUAC (sous tutelle de MHUV)	URBATECS (privé)	Rénovation et réhabilitation
	PDAU d'Oran révisé	2015	5 communes: Oran, Bir el Djir , Sidi Chami, Es-Sénia, el Kerma	DUAC (sous tutelle de MHUV)	URBOR (public)	Rénovation
Schéma et projet stratégiques	SDAAM d'Oran	2011	25 communes	DE (sous tutelle de MATET)	Dirasset (privé)	Requalification
	Projet de modernisation d'Oran	2012	Wilaya d'Oran (26 commune)	Wilaya d'Oran	Divers: cabinets d'architecture privés. Consultation nationale avec centre de recherche et universit	Requalification

Figure: Tableau des différentes propositions d'aménagement du quartier Yaghmouracen

Source: Réalisation: Y.Kadri, F.Kettaf

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

Le quartier Yaghmouracen a été considéré comme un secteur à requalifier en priorité dans le PUD du groupement d'Oran, il fait état de sa densification intense et de la dégradation de son parc de logements. Le diagnostic a permis le classement du quartier parmi les zones à rénover sans préciser les termes de cette action et ses démarches inhérentes. En attendant les études pour définir les options à retenir pour la rénovation du quartier, les autorités ont interdit toute intervention dans son périmètre. Depuis, en l'absence du lancement effectif de ces études, aucune opération de requalification n'a été entreprise et les habitations vétustes se sont dégradées davantage.

Ensuite le PDAU du groupement d'Oran reconduit la même orientation de l'ancien PUD et définit Yaghmouracen parmi les secteurs urbanisés concernés par la rénovation. Toutefois le PDAU sert principalement à produire du sol urbanisable pour l'extension de la ville d'Oran et laisse pendante la question de renouvellement des tissus urbains dégradés dans lesquels des potentialités foncières et immobilières sont considérables. La révision du PDAU en 2015 reprend la même logique centrée sur l'étalement et l'empiétement sur les terres agricoles et ne donne aucune vision claire sur l'avenir des quartiers centraux. Par ailleurs le PDAU est pensé comme un simple instrument d'orientation en sommes très générales, il ne précise ni les outils opérationnels, ni les acteurs intervenant.

Le POS Yaghmouracen lancé à Oran 2002, présentait une occasion pour agir à une échelle urbaine plus maîtrisée, l'objectif principal était de préserver la valeur patrimoniale et de permettre une évolution harmonieuse du quartier Yaghmouracen. Le POS préconise de minimiser au maximum les démolitions, sauf pour les immeubles vétustes qui menacent ruine, d'aérer le quartier par la transformation des parcelles récupérées après démolition en places publiques, et de reconvertir les friches et hangars désaffectés en équipements publics. Il délimite cinq zones homogènes réglementaires assignant à chacune d'elles une orientation majeure: la préservation des particularités des façades et le renforcement de l'activité commerciale dans la première zone dite "des axes principaux", la réhabilitation sans démolition pour la deuxième zone constituée d'immeubles dont l'état du bâti est moyen, la réhabilitation réglementée pour la troisième zone caractérisée par le bon état du bâti et la mixité fonctionnelle, la rénovation (remise à neuf des immeuble après démolition) pour la quatrième zone marquée par la forte détérioration du cadre bâti et le manque d'espaces public, la réhabilitation de la cité Perret pour la cinquième zone, grand ensemble à haute densité construit dans les années 1950 qui enclave considérablement le quartier dans sa partie sud-est. Pour dé-densifier et aérer le quartier, le POS propose l'élargissement de quatre rues situées dans le côté ouest le plus ancien du quartier: Achour Tabet Mohamed, Hamani Adda, Douar Ghalem et Ferroukhi Mustapha. Il propose aussi la reconversion du passage piéton Trad Abed en rue et la création de quatre places réparties sur le quartier.

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

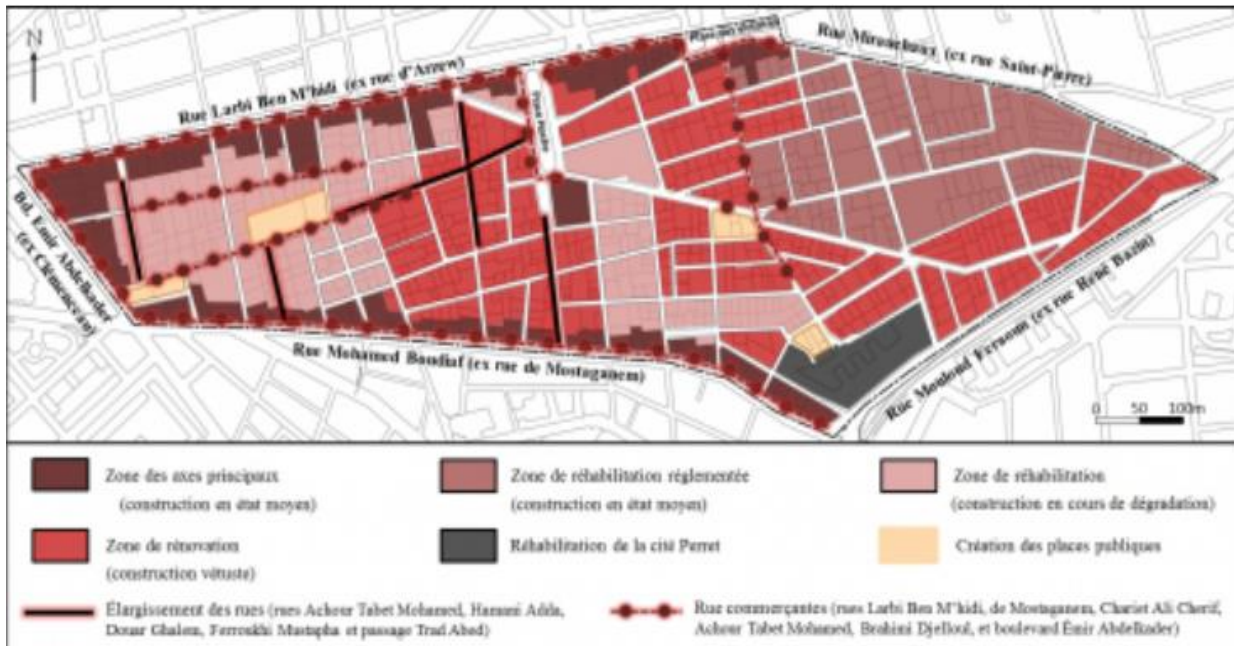


Figure: Carte du plan d'aménagement du POS Yaghmouracen

Source: URBATECS (2004). Mise en forme: Y.Kadri, F.Kettaf (2018)

Quatorze ans après l'approbation du POS Yaghmouracen, les opérations proposées pour les cinq zones n'ont pas encore été effectuées. L'outil POS devient alors désuet et reste soumis aux contraintes d'intervention sur un tissu urbain ancien qui n'ont jamais été surmontées pour envisager sa reconquête. Le POS rencontre des difficultés dans sa mise en œuvre, le bureau d'étude URBATECS déclare clairement dans le document écrit du POS que cet instrument reste inopérant sans une volonté des autorités locales de créer des conditions favorables pour son opérationnalité par l'adoption de nouveaux outils. La question ainsi se pose de savoir si le POS est l'outil de planification urbaine pertinent pour la reconquête des tissus urbains anciens.

L'instrument POS ayant un rôle réducteur de réglementation des sols a été mis en place plus pour pouvoir établir des plans d'aménagement de nouveaux quartiers en périphérie sur des terrains vierges que pour entreprendre des projets de réhabilitation ou de requalification des quartiers existants. Les POS destinés aux secteurs urbanisés se sont en fait limités à l'augmentation des COS. Les POS ainsi pensés s'avèrent inappropriés pour requalifier la ville-centre.

Un projet de réhabilitation urbaine porté par les collectivités locales requiert des compétences politiques, financières et cognitives pour mettre en œuvre des outils opérationnels et un cadre réglementaire et financier opératoire. En outre le manque d'informations sur la nature juridique des terrains à aménager, l'incohérence du cadre institutionnel et l'absence d'organe et de cadre juridique plus souple qui régit les partenariats empêchent la mise en œuvre du projet d'aménagement du POS Yaghmouracen.

L'échec du système PDAU-POS et le contexte général imprégné par des préoccupations environnementales de développement durable ont fait naître la nécessité de renouveler les instruments et d'inventer de nouveaux outils stratégiques pour mieux gérer et maîtriser

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

l'aménagement des villes.

Lois, outils, instruments, projets se sont multipliés sans pouvoir arriver à une requalification effective des quartiers anciens. La multiplication des instruments peut être perçue comme un changement de politique urbaine, mais leurs contenus restent pratiquement "inchangés" tant qu'ils demeurent dominés par les mêmes appareils étatiques. Le changement nécessite un désengagement de l'Etat dans le champ de l'aménagement urbain, un transfert de compétences aux échelons locaux, la diversification des acteurs urbains, la mobilisation des compétences, le renforcement de la transversalité... Jeux d'acteurs intervenant dans la reconquête du quartier Yaghmouracen:

Les responsables de la wilaya d'Oran portent peu d'intérêt aux quartiers anciens. Leur pensée urbanistique est depuis l'indépendance axée exclusivement sur la production de programmes d'habitats neufs dans les périphéries pour répondre à la demande toujours présente en matière d'octroi de logements, excluant toute réflexion en dehors de cette vision. Les orientations du PDAU le démontrent, celui-ci n'envisage aucune autre alternative que celle de l'extension, comme la reconquête des quartiers centraux.

Absence des habitants dans le processus de prise de décision:

La participation citoyenne à l'échelle du quartier est un élément essentiel dans le processus d'élaboration des projets d'urbanisme. Elle permet aux citoyens d'agir sur leur cadre de vie à l'échelle locale dans une logique de démocratie de proximité. La participation diffère dans ses formes et selon les particularités locales.

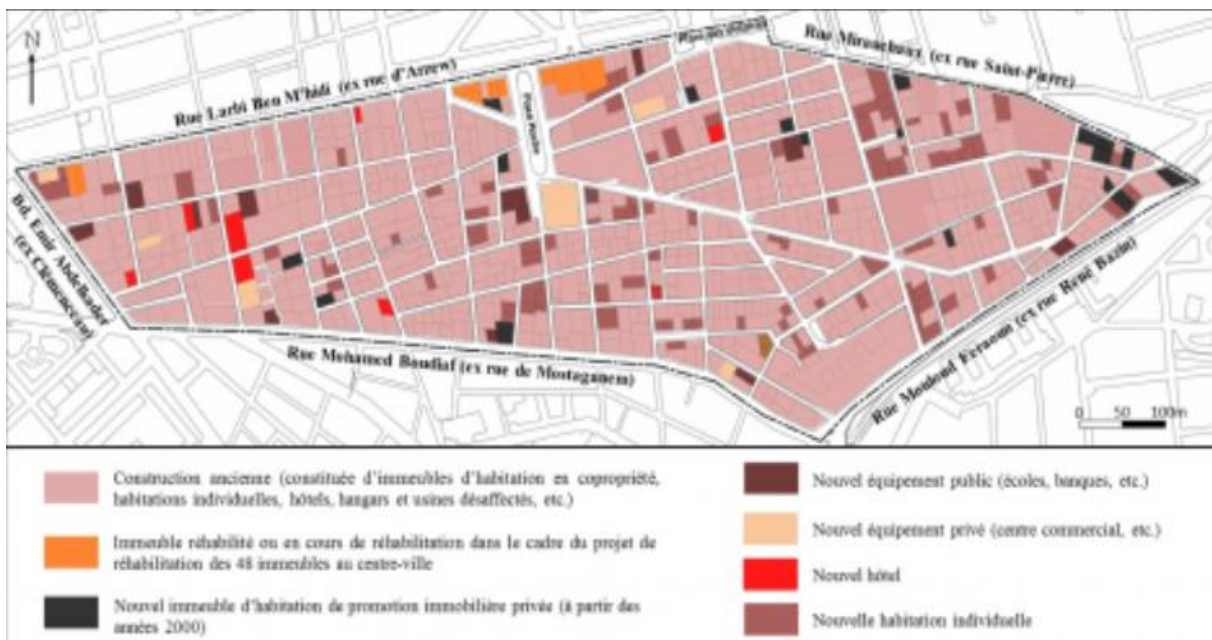


Figure: Carte d'émergence des nouvelles constructions dans le quartier Yaghmouracen.

Source: URBATECS (2004), enquête sur terrain (2017), mise en forme: Y.Kadri, F.Kettaf (2018).

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

Figures: Photos d'émergence des nouvelles constructions dans le quartier Yaghmouracen hors POS et sans réglementation urbaine ni prescriptions architecturales.

Source: Y.Kadri, F.Kettaf (avril et juillet 2017)



Emergence de nouveaux hôtels dans le quartier.



Installation d'un chantier pour la construction d'une villa.



Construction en cours d'un immeuble à grande hauteur.



Démolition d'une ancienne bâtisse pour la construction d'une villa.

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS



Immeuble d'habitation de 14 étages en cours de construction.

Conclusion:

L'avenir des tissus anciens reste incertain dans les villes du sud, malgré des frémissements visant à leur reconquête depuis trois décades. En Algérie, la politique de reconquête des quartiers anciens n'a pas été réellement entreprise. Aujourd'hui, l'impression qui prévaut est celle de leur abandon au profit de l'urbanisation effrénée en périphérie. Le cas du quartier Yaghmouracen illustre la situation difficile que connaissent les quartiers anciens d'Oran et des autres villes algériennes. Les limites des instruments PDAU et POS ont fait certes émerger le besoin de les renouveler et d'instaurer de nouveaux outils stratégiques qui sont présentés comme une démarche de projet urbain, mais ils n'arrivent pas à agir en rupture avec les modes d'action de la ville. Les décideurs ne parviennent pas à développer de nouvelles façons de faire pour la reconquête des quartiers de la ville-centre. Le grand décalage entre les intentions et les moyens mis en œuvre pour y arriver illustre clairement l'absence d'une réelle volonté politique de maîtrise publique urbaine et les limites des documents d'urbanisme introduits à Oran pour la reconquête de ses quartiers anciens.

Malgré le discours politique et les efforts consentis pour instaurer de nouveaux documents d'aménagement et d'urbanisme, les choses sont restées inchangées. Réformer les instruments ne suffit pas pour passer des intentions aux actions. Cette réforme exige un renouveau des pratiques d'urbanisme et de planification et invite à s'interroger sur la nécessaire adoption d'une forme de gouvernance plus raisonnée dans laquelle les acteurs à différentes échelles du territoire sont clairement identifiés et dotés à la fois de compétences et de pouvoirs d'action. Cette réforme doit être aussi accompagnée par la nécessaire

II. ETAT DE L'ART ET CONCEPTS

construction d'un cadre qui permet la création d'outils de l'action, mais aussi d'outils opérationnels propres à chaque situation. Ainsi développer des textes sans créer des mécanismes qui permettent leur application et penser stratégies sans créer des cadres institutionnels et des projets concrets pour donner corps à ces stratégies.

Le projet urbain s'érige comme une série de démarches relatives à chaque contexte permettant d'élaborer des outils de planification qu'ils soient plus souples, plus proches de la réalité, plus ouverts à la discussion. A ce propos Jean Marie Miossec écrit que " c'est justement la capacité des acteurs de coller à la réalité qui assure l'efficacité de leur action".

D/ Conclusion :

Les quartiers anciens constituent l'identité des villes. Ils se démarquent des autres quartiers par un bâti dense sur de petites parcelles en lanière, par un patrimoine historique riche ainsi que par la combinaison des fonctions urbaines traditionnelles présentes (habitat, commerce, tourisme, activités, services,...).

Depuis les années 1970, les phénomènes de métropolisation et l'implantation des zones d'activités et commerciales en périphérie des villes ont conduit à une perte d'attractivité et de dynamisme des centres, à leur dégradation, à la vacance des logements et à la spécialisation des populations résidentes.

Aujourd'hui, les centres anciens souvent délaissés et dégradés apparaissent être une réponse évidente à la lutte contre la pénurie foncière, l'étalement urbain et à l'amélioration de l'efficacité énergétique. Leur restauration et leur requalification sont des enjeux pour les collectivités, ils satisferont les objectifs de développement durable et de remise en valeur du patrimoine.

Les outils de valorisation et de requalification des quartiers anciens:

- L'insertion du quartier dans les dynamiques de la ville et même la wilaya (l'inscription du quartier dans son contexte).
 - La reconnaissance des spécificités du quartier.
 - La modernisation des infrastructures du quartier: les voies et les ruelles, le transport..
 - L'amélioration de la qualité des logements, l'amélioration des conditions sanitaires et des conditions de vie de la population: réseau de gaz, réseau d'eau potable, réseau d'électricité, l'assainissement.
 - La création d'une centralité à vocation touristique et de loisirs: hôtels, restaurants, artisanat.
 - La diversité des activités et des usages de l'espace publics ainsi la liaison entre les accès piétons, véhicules et espaces publics.
 - La préservation du paysage urbain (éclairage, bords, panneaux d'informations touristique, poubelles), les vues proches et lointaines, la silhouette générale du quartier.
 - La régularisation foncière et de nouvelles règles d'urbanisme
 - Le travail sur l'aspect économique de la ville pour attirer et encourager les grandes sociétés, entreprises et différents investisseurs à venir s'installer dans le quartier.
 - L'amélioration du niveau de vie par la création des nouveaux postes de travail pour les jeunes et du micro-commerce, ce qui va diminuer par la suite les vols et les agressions.
 - La préservation du patrimoine culturel et le mettre en valeur.
- La mobilisation et la redynamisation du transport est un des outils de valorisation et de requalification des quartiers anciens.
- Nous avons adopté le transport dans notre travail de gare multimodale.

III-② ème partie: Analyse des exemples

A/ Exemple 01: Gare de Mons



A/1/ Situation:

La gare de Mons est une gare ferroviaire belge de la ligne 96 de Bruxelles-National-Aéroport à Quévy (frontière), située à proximité du centre de la ville de Mons dans la province de Hainaut en Région wallonne.

C'est une gare de la société nationale des chemins de fer belges (SNCB).

Le bâtiment a été démoli au 25 mars 2013 et sera remplacé par une nouvelle gare conçue par l'architecte Santiago Calatrava.

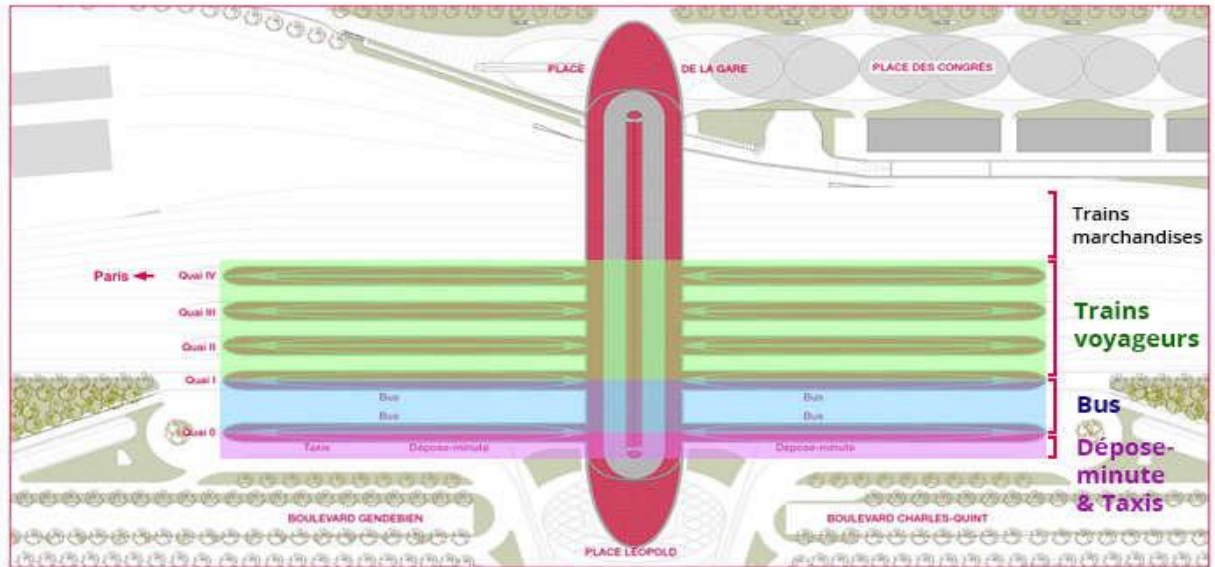
A/2/ Description du projet:

a- les quais:

La gare ferroviaire et routière compte cinq quais:

- Le premier quai est mixte : il accueille d'un côté les bus et de l'autre la dépose-minute et les taxis.
- le deuxième l'est également : il accueille les trains et les bus.
- Les autres quais sont réservés aux trains.

Tous les quais sont entièrement couverts, il sont desservis par des ascenseurs, des escaliers mécaniques et des escaliers fixes.



→ 3 + ½ quais pour les trains (7 voies voyageurs)

Quais : IV, III, II + la moitié du quai I.

→ 2 x ½ quai pour les bus (4 bandes de circulation)

Moitié des quais I et 0.

→ 1 x ½ quai pour la dépose-minute et les taxis

Moitié du quai 0.

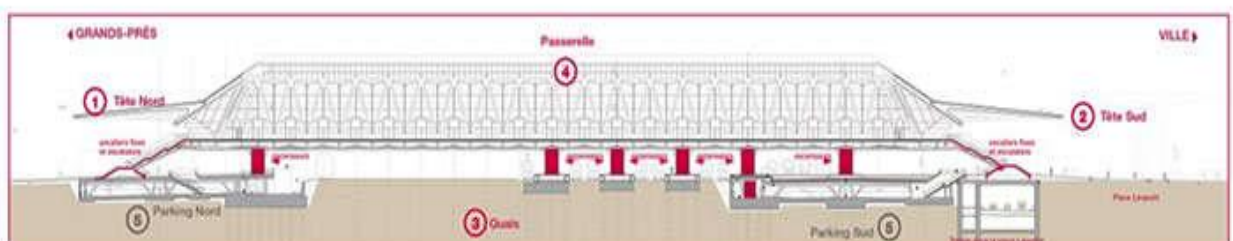
b- Le parking

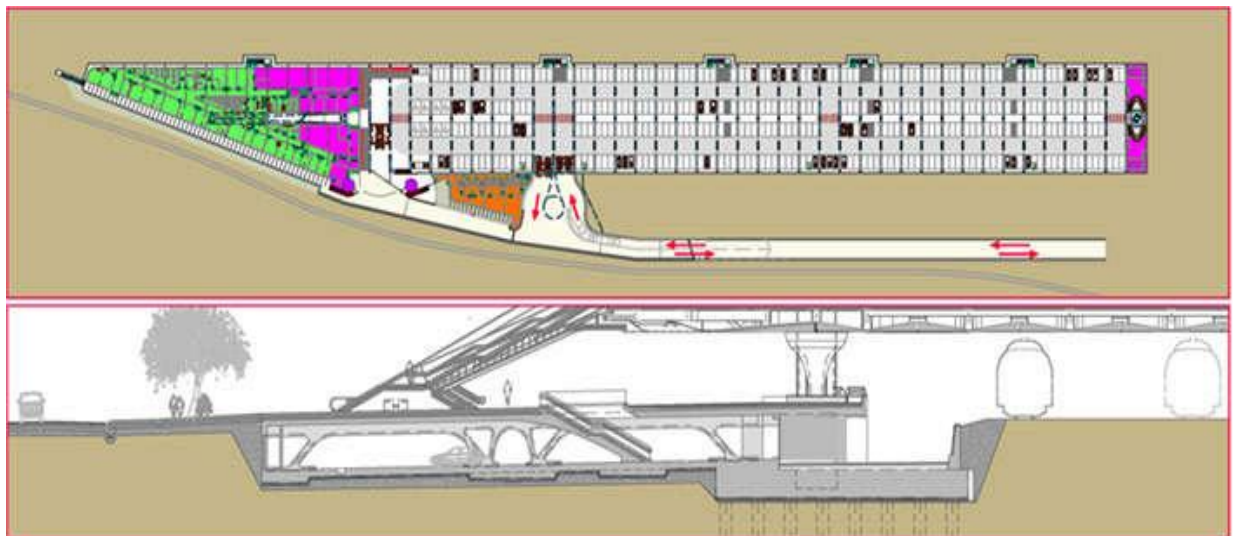
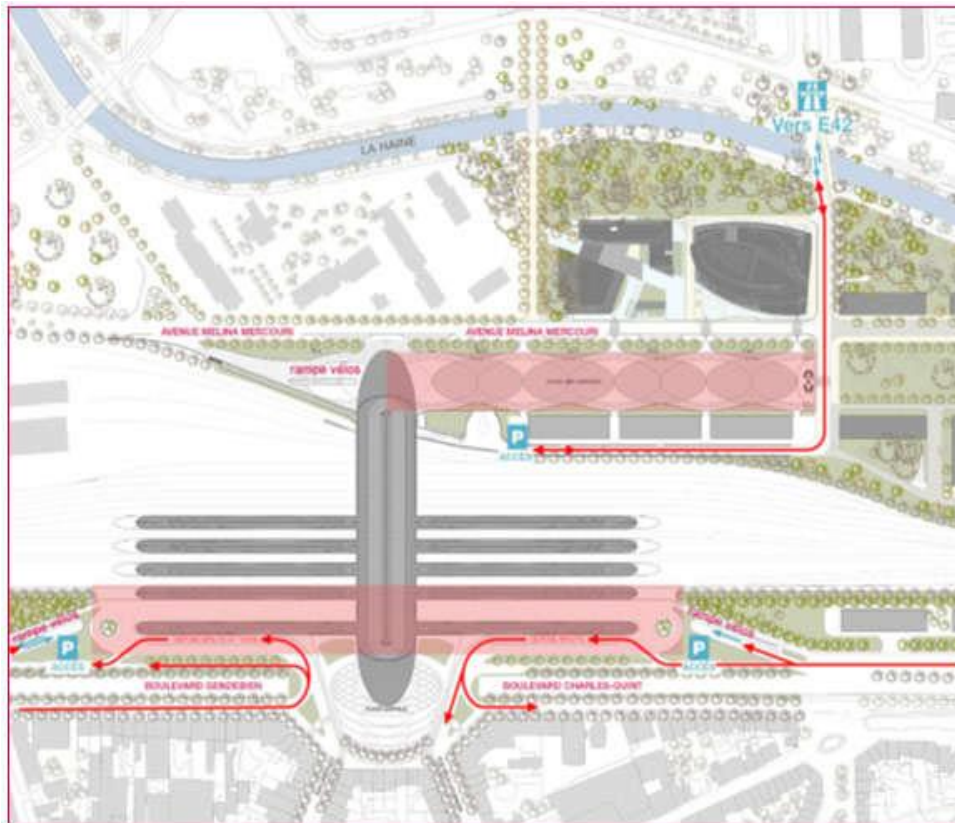
Le parking est implanté pour partie sur un niveau sous le premier quai de la gare, côté ville et pour partie en sous-sol sur un niveau, côté Grands Prés.

Côté Ville, le parking est en relation immédiate avec les boulevards périphériques et en connexion directe avec la gare et les quais.

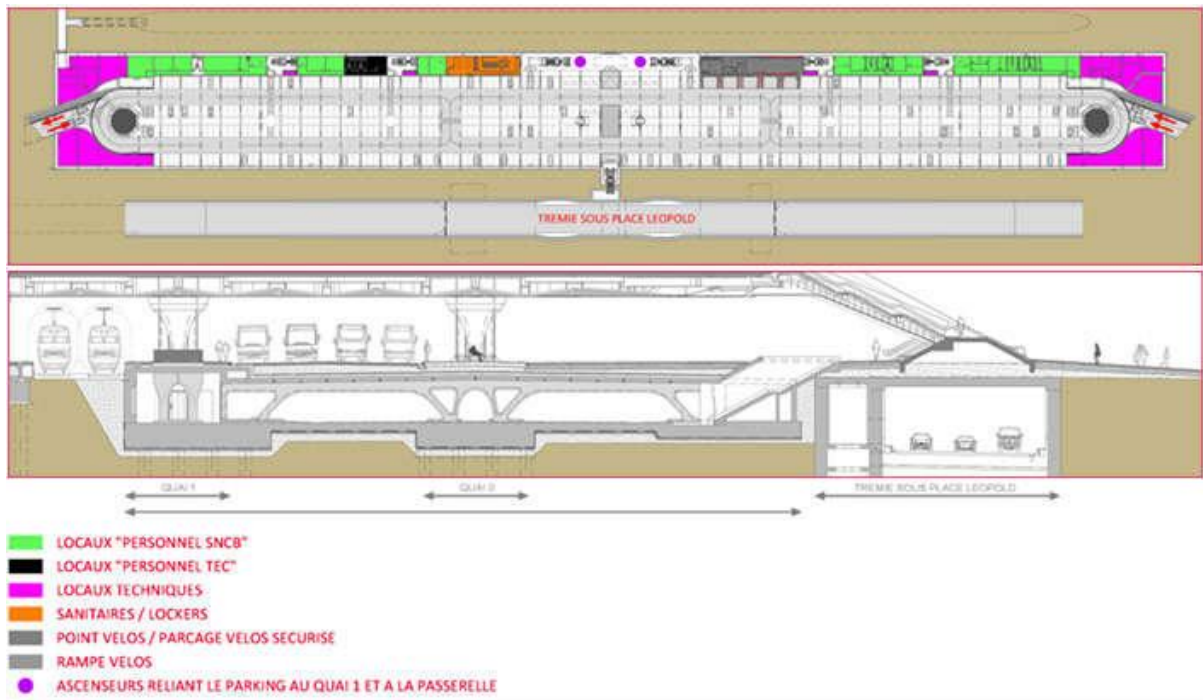
Côté Grands Prés, le parking est implanté de manière telle qu'il soit d'un usage aisé pour la gare comme pour le futur centre de congrès. Une liaison est établie entre l'autoroute et la gare.

- ① La Tête Nord (Grands-Prés)
- ② La Tête Sud (Ville)
- ③ Les Quais
- ④ La Passerelle comprenant services et commerces
- ⑤ Les Parkings souterrains, côté Ville et côté Grands-Prés





- LOCAUX "PERSONNEL"
- LOCAUX TECHNIQUES
- CRECHE
- RAMPE VELOS
- ASCENSEURS RELIANT LE PARKING A LA PASSERELLE



c- La passerelle:

La passerelle assure une double fonction :

- Liaison entre les quartiers et distribution des voyageurs vers les quais.
- Elle abrite le centre de voyages (info TEC, info tourisme.), des commerces (magasin ; librairie, restauration...), des services et des locaux pour le personnel.
- Elle peut être comparée à une "rue piétonne".





A/3/ La gare en quelques chiffres:

- Longueur de la passerelle : 165,5 m + 2 auvents de 31 m.

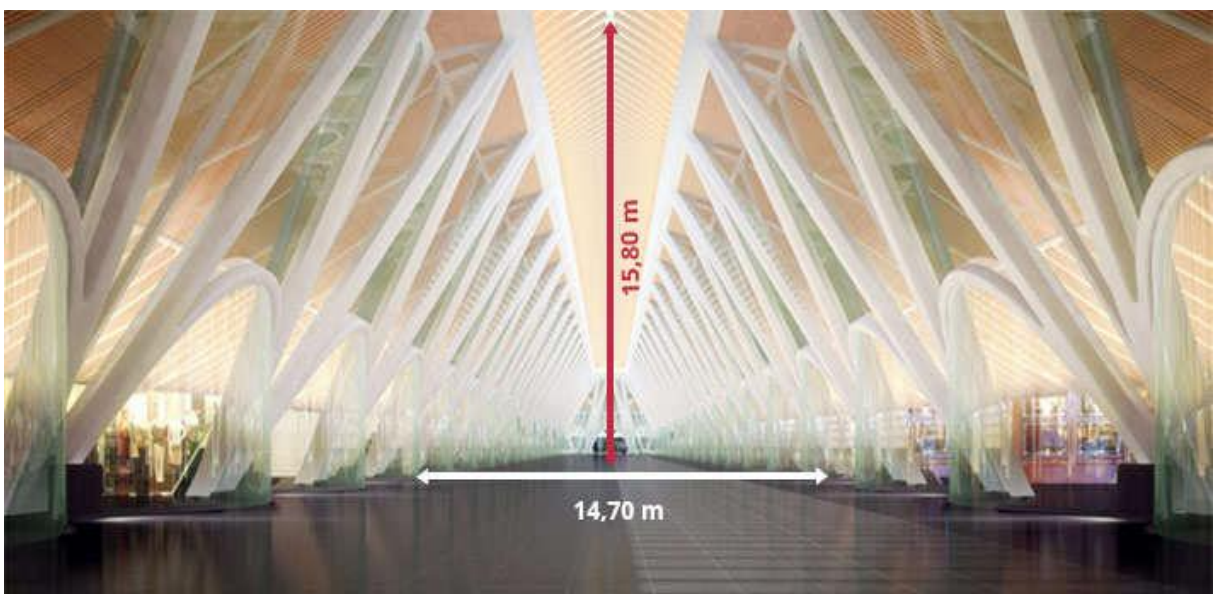
- Niveau du plancher de la passerelle : 7,20 m.

- 5 quais couverts de 350 m de long et de 8.50 m de large.

- 12 ascenseurs : chaque quai est relié à la passerelle par deux ascenseurs.

Les ascenseurs du quai 1 desservent également le parking Sud et deux ascenseurs font la liaison entre le parking Nord et la passerelle.

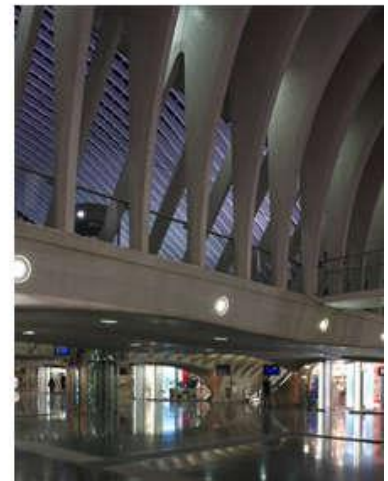
- 14 escaliers mécaniques : deux escalators (montant et descendant) assurent la liaison entre chaque quai et la passerelle. Deux escalators permettent l'accès à la passerelle côté Nord (place des Congrès) et côté Sud (place Léopold).



- Voirie intérieure : 14,70 m.
- Poids total de la structure métallique (passerelle + auvents + abris de quai) : 6500 tonnes.
- Vitrages et panneaux de couverture : 30000 m²
- Surface intérieure totale = 4800 m².
- 600 m² de bureaux et services.
- 2700 m² de voiries et de zones d'attente.
- 1500 m² de commerces.



B/ Exemple 02: Gare de Liège



B/1/ Situation:

La gare de Liège-Guillemins est la principale gare ferroviaire de la ville de Liège en Belgique. Elle est située au pied de la colline de Cointe.

La gare de Liège-Guillemins est un carrefour important du réseau ferroviaire belge. Elle est également gare TGV internationale.

Une nouvelle gare, œuvre de l'architecte espagnol Santiago Calatrava Valls, a été inaugurée le 18 septembre 2009 après une dizaine d'années de travaux.

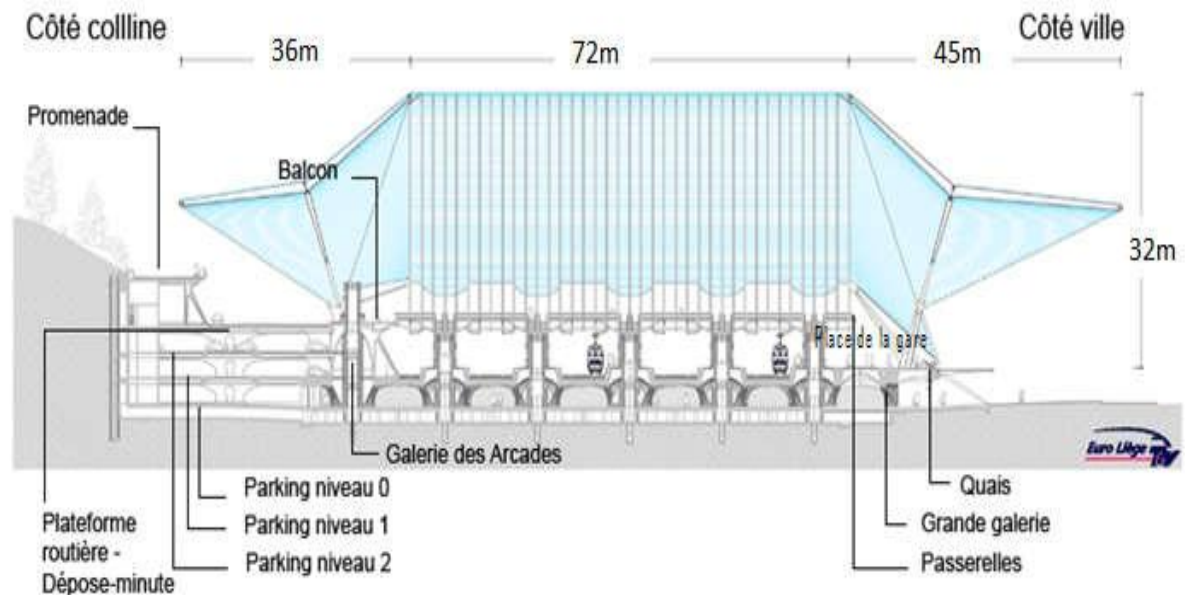
B/1/ Description du projet:

Ses objectifs étaient doubles:

- Créer un centre de voyage moderne, intégré et multifonctionnel, c'est-à-dire accessible à tous les types de trafics ferroviaires : grande vitesse, inter-city, trafic régional et local.
- Répondre à un ensemble de critères accessibilité, confort, sécurité, intermodalité, commerces, services.

La gare s'organise essentiellement sur trois niveaux:

- La grande galerie (passage sous voies où se situent le centre de voyage, les espaces commerciaux, le niveau inférieur du parking...).
- Les quais et le niveau intermédiaire du parking.
- Les passerelles est la plateforme routière.

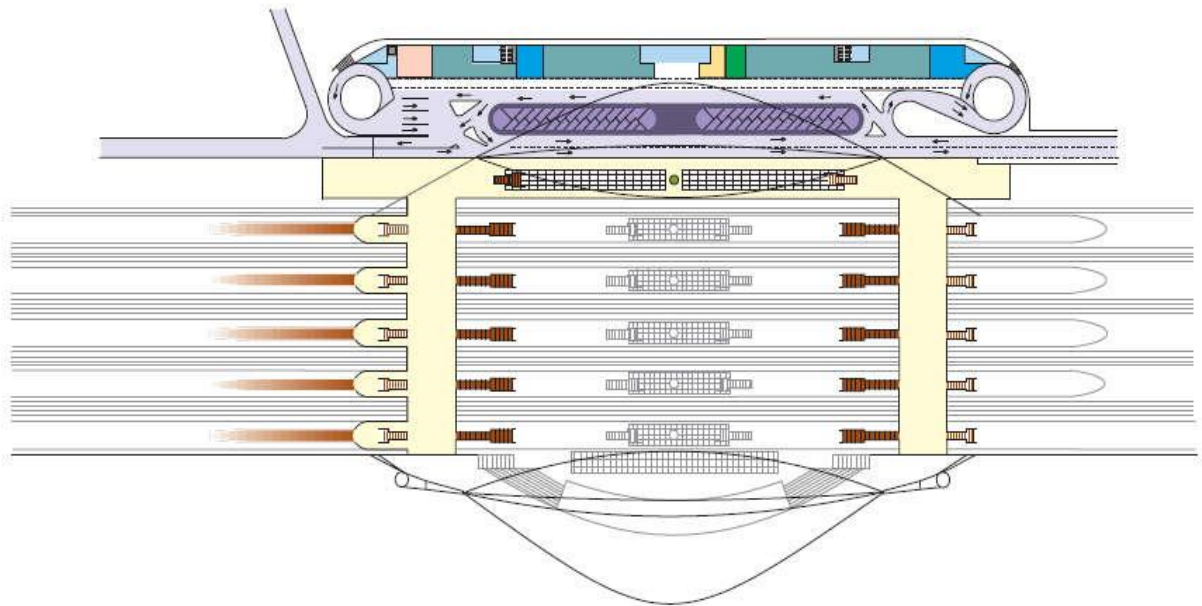


- La gare et son parking sont construits dans la différence de niveau de quelque 10 mètres entre l'accès côté ville et l'accès côté colline de Cointe. C'est ainsi que la grande galerie sous les voies communique de plain-pied avec le niveau inférieur du parking.
- La gare est équipée de 9 voies (1) et de 5 quais spacieux (8 mètres de large et plus encore pour le premier) et confortables pour assurer la fluidité de l'embarquement/débarquement des voyageurs. Trois d'entre eux, longs de 450 mètres sont dimensionnés pour accueillir les doubles rames des trains à grande vitesse.

Au coeur de la gare:

Le niveau «PASSERELLES ET PLATE – FORME ROUTIERE»:

- Deux passerelles symétriques enjambent les voies et permettent, au départ de la plateforme routière et de la zone de dépose-minute situées côté colline, de rejoindre les quais via les escaliers fixes ou mécaniques et les travelators (trottoirs roulants inclinés).
- Adossées à la colline et séparées de la gare par la plate-forme routière et la zone de dépose minute, de légères constructions accueillent divers services et quelques commerces. On y trouve également un centre de voyage d'appoint. Le toit de ce bâtiment sera aménagé en promenade assurant ainsi une liaison piétonne entre la colline et la gare.

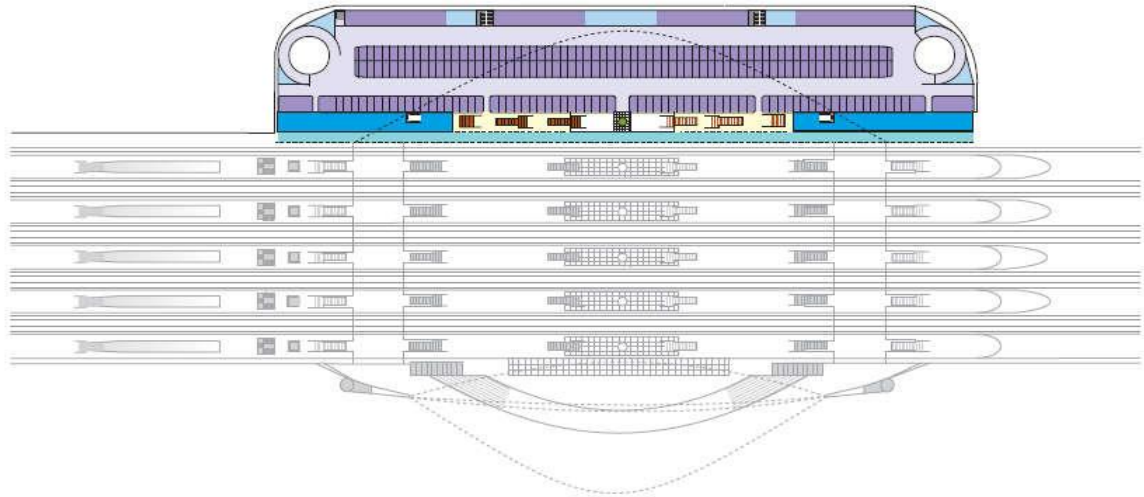


- Passerelles / déambulateur
- Déambulateur (dalles de verre)
- Centre de voyage
- Locaux "personnel"
- Locaux techniques
- Bagages
- Salle d'exposition
- Commerces, services au public
- Dépose-minute
- Parking minute

- Ascenseurs
- Escalators
- Escaliers fixes
- Travelators (trottoirs roulants inclinés)
- Monte-charges

Le niveau " P A R K I N G 0 2 E T L O C A U X T E C H N I Q U E S " :

- On accède au deuxième étage du parking au départ de la plate-forme routière ou encore par l'ascenseur ou les escaliers (fixes ou mécaniques) situés au fond du couloir sous voies; on trouve également à ce niveau une série de locaux techniques accessibles exclusivement au personnel de la gare.



- Passage public
- Passerelle (dalles de verre)
- Locaux "personnel"
- Locaux techniques
- Couloir de service
- Parking autos / 2 roues

- Ascenseurs
- Escalators
- } Escaliers fixes
- } Escaliers fixes
- Monte-charges



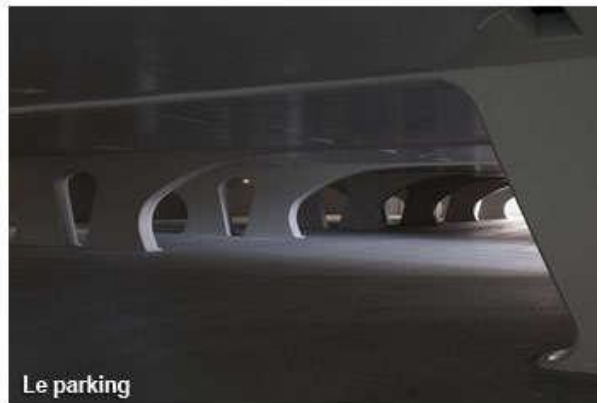
La gare, vue du balcon



La galerie des arcades



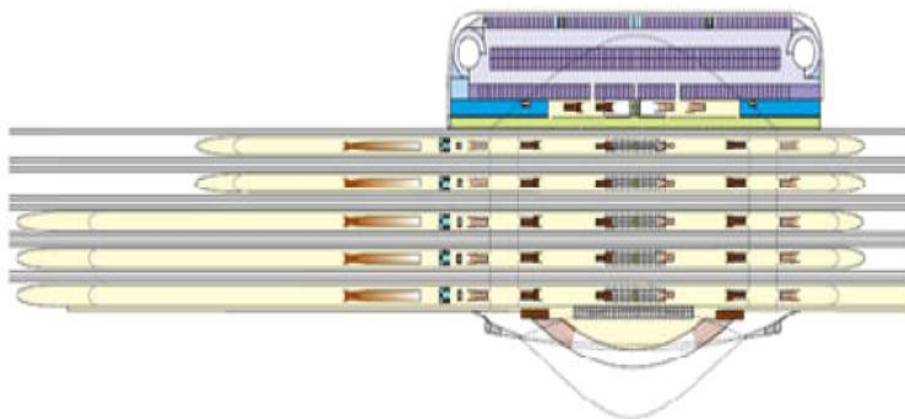
La galerie des arcades



Le parking

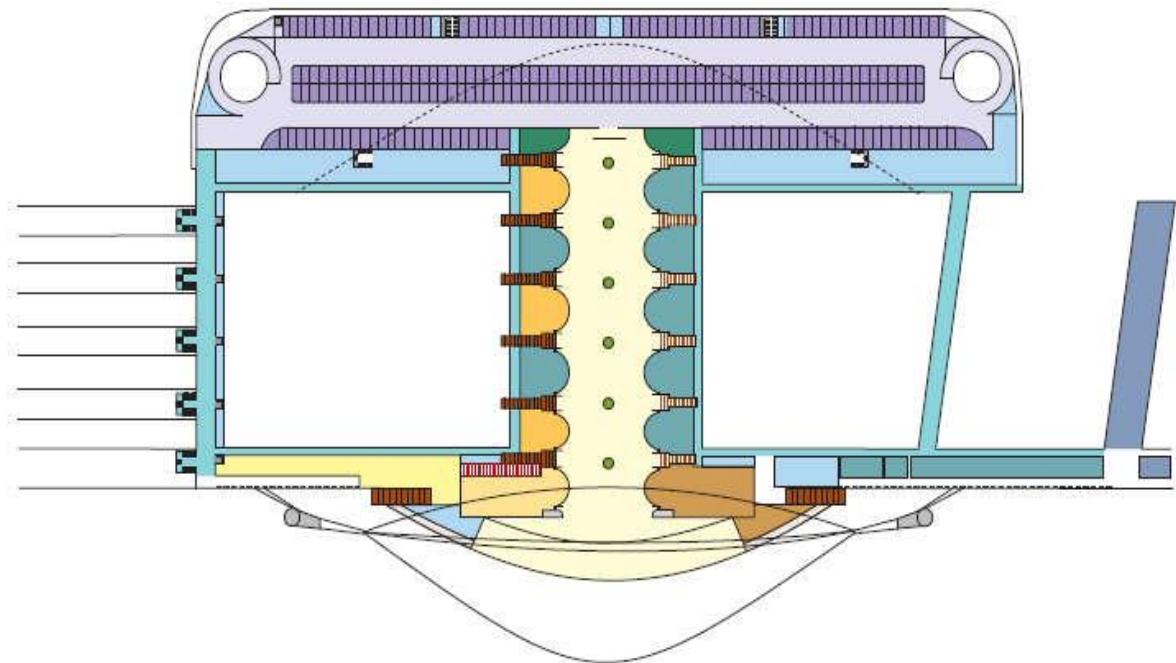
Niveau quais:

- Les quais sont accessibles au départ du passage sous surplombent. On peut de surcroît accéder au quai 1 directement depuis la place. Les portions de quais sous lesquelles se situe le feuilleté qui laissent passer la lumière.
- Au départ des quais, des travelators (trottoirs roulants inclinés) permettront de rejoindre la passerelle située côté Meuse.
- On trouve également à cet étage des locaux réservés au personnel et des zones techniques ainsi que le niveau 1 du parking.
- La zone "Promenade" sera accessible aux vélos, assurant la liaison Mandeville-Hemricourt.



Le niveau "PLACE":

- Venant de la future place, lorsque l'on accède à la gare côté ville, on entre de plain-pied dans le hall.
- A gauche, on trouve le centre de voyage et, à droite, le bar-restaurant. Dans l'axe transversal de la gare, le passage sous-voies dans lequel seront installés les commerces et les services aux voyageurs, permet de rejoindre le niveau 0 du parking, côté colline.
- Au départ du passage sous-voies, des escaliers fixes et mécaniques et des ascenseurs donnent accès aux quais.
- Venant de la place, il est également possible de rejoindre directement le quai I par des escalators latéraux ou par un vaste escalier double qui prend naissance de part et d'autre de l'entrée centrale de la gare.
- A hauteur de la place des Guillemins, on trouve encore quelques commerces et un parking destiné aux vélos.



- | | |
|--|------------------------------------|
| | Hall, passage sous-voies |
| | Centre de voyage |
| | Guichets |
| | Administration du centre de voyage |
| | Salles d'attente |
| | Bar, restaurant |
| | Commerces, services au public |
| | Sanitaires publics |
| | Locaux techniques |
| | Couloirs de service |
| | Parking autos / 2 roues |
| | Parking vélos / station vélos |
| | Ascenseurs |
| | Escalators |
| | Escaliers fixes |
| | |
| | Monte-charges |



L'entrée de la gare, côté ville



Le centre de voyage



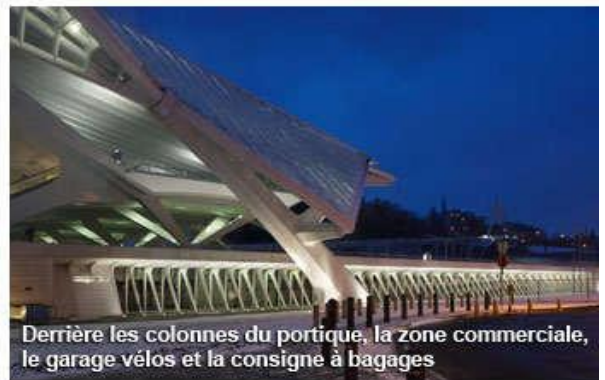
La grande galerie



La grande galerie



L'accès au premier quai par les gradins et les escalators



Derrière les colonnes du portique, la zone commerciale, le garage vélos et la consigne à bagages

C/ Exemple 03: Gare de Paris

C/1/ Situation:

Située à deux pas de la Seine, la gare de Lyon joue un rôle majeur au cœur du 12^e arrondissement de Paris, dans un des quartiers les plus vivants et fréquentés de la capitale.

C/2/ Description du projet:

- Plus de services et de commerces : Restaurants, cafés, pharmacie, librairies... Qu'il s'agisse d'aller à l'essentiel ou de prendre son temps, ces nouveaux services répondront

aux besoins quotidiens des clients. à terme, la gare bénéficiera d'ailleurs de plus de 2 850 m² supplémentaires et offrira un ensemble de 50 commerces.

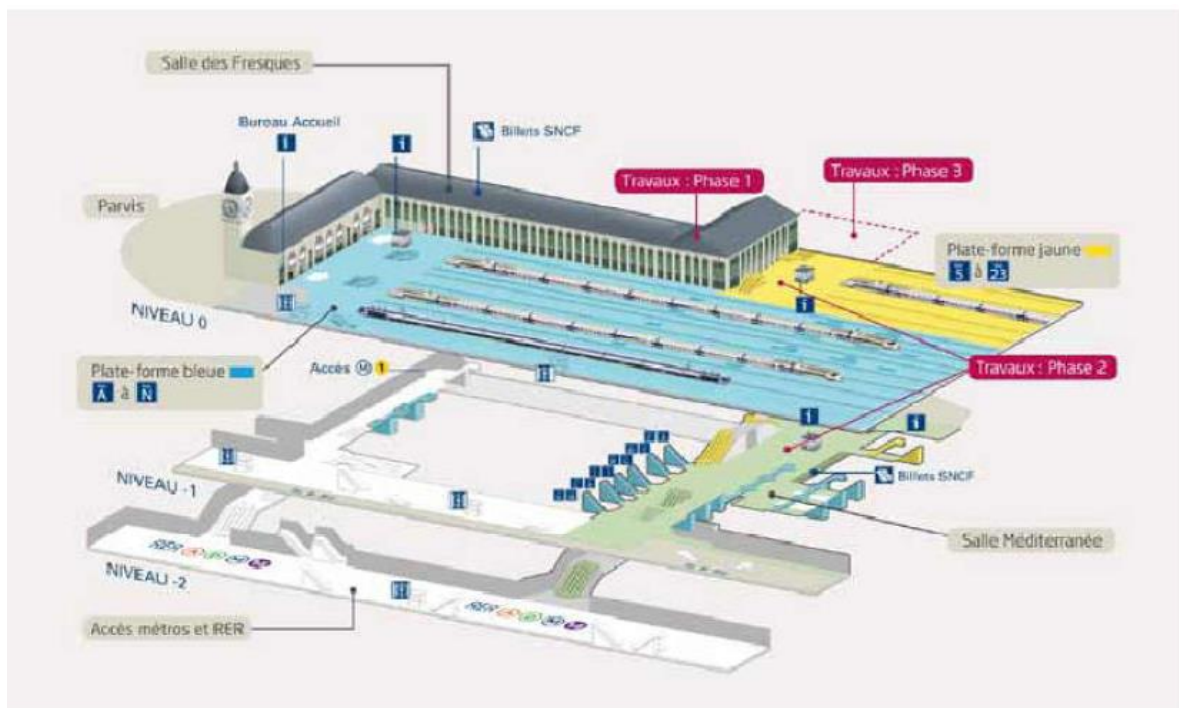
- Plus d'information : Gares & Connexions souhaite rendre l'information toujours plus lisible et pertinente. Ainsi, des écrans TFT, visibles de tous dans la gare, actualisés en temps réel.

- Plus de confort : Abrisées sous la verrière lumineuse, les nouvelles zones d'attente comprendront les équipements les plus récents d'information en temps réel.

- Plus d'éco-durabilité : Grâce à la récupération des eaux de pluie utilisées pour les toilettes et pour l'entretien des sols, la gare limitera sa consommation en eau potable. Les halles sont par ailleurs dotées de brise-soleil en bois éco-certifié.



Les différents niveaux de la gare:



Niveau 0: En surface

- « Plateformes bleue et jaune » pour les trains au départ et à l'arrivée (22 voies).
- 3 zones de vente SNCF (3 guichets Transilien, 20 guichets dans la Salle des Fresques et 25 guichets dans l'espace Esterel).
- 1 bulle d'accueil sur la future « plateforme jaune », 1 bulle d'accueil sur la « plateforme bleue » et 1 bureau d'accueil.
- 2 dépose-minute (sur le parvis et accès Chalon).

Niveau 1: Salle méditerranéenne

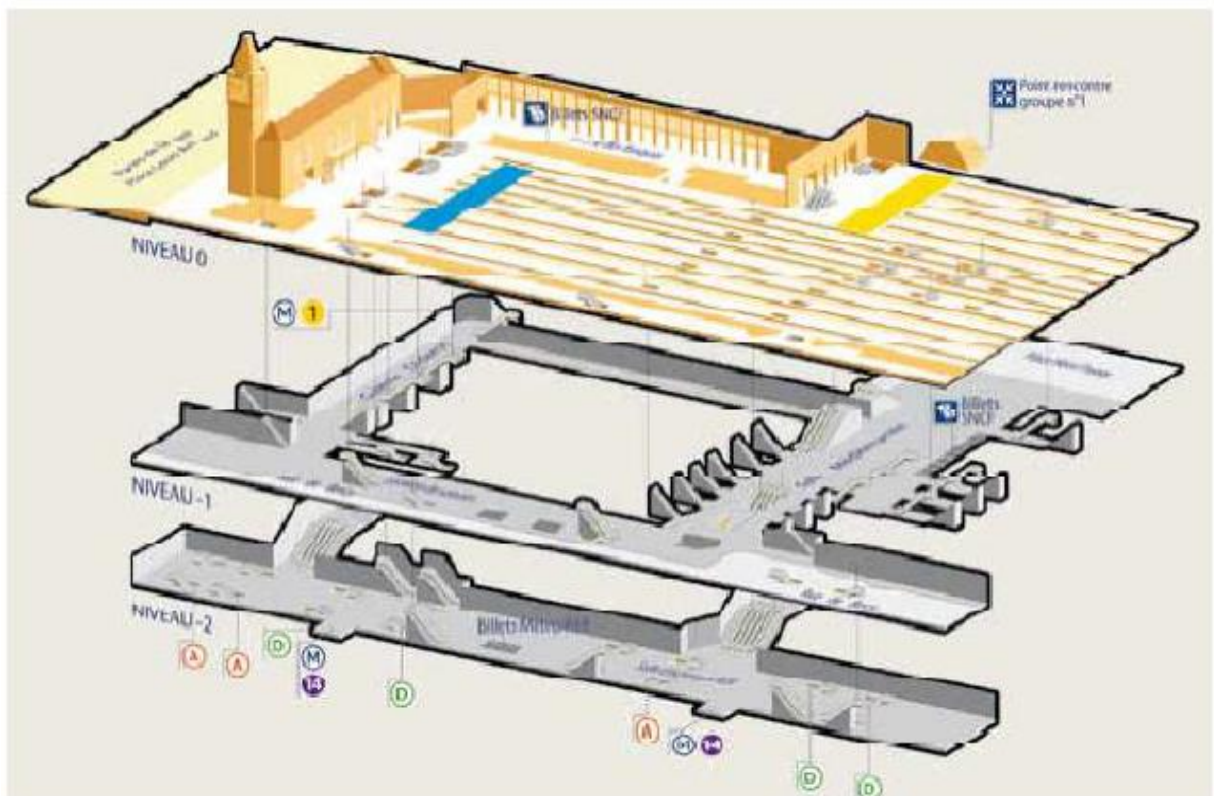
- 1 zone de vente (15 espaces de ventes dans la Salle Méditerranéenne).
- 2 bulles d'accueil SNCF.

Niveau 2: Salle d'échange

- 1 zone de vente mixte.
- 4 bulles d'accueil mixte.
- 1 agence transi-lien.

Niveau 3 et Niveau 4:

- Quais RER A et RER D.
- Ligne de métro 14 et 1.



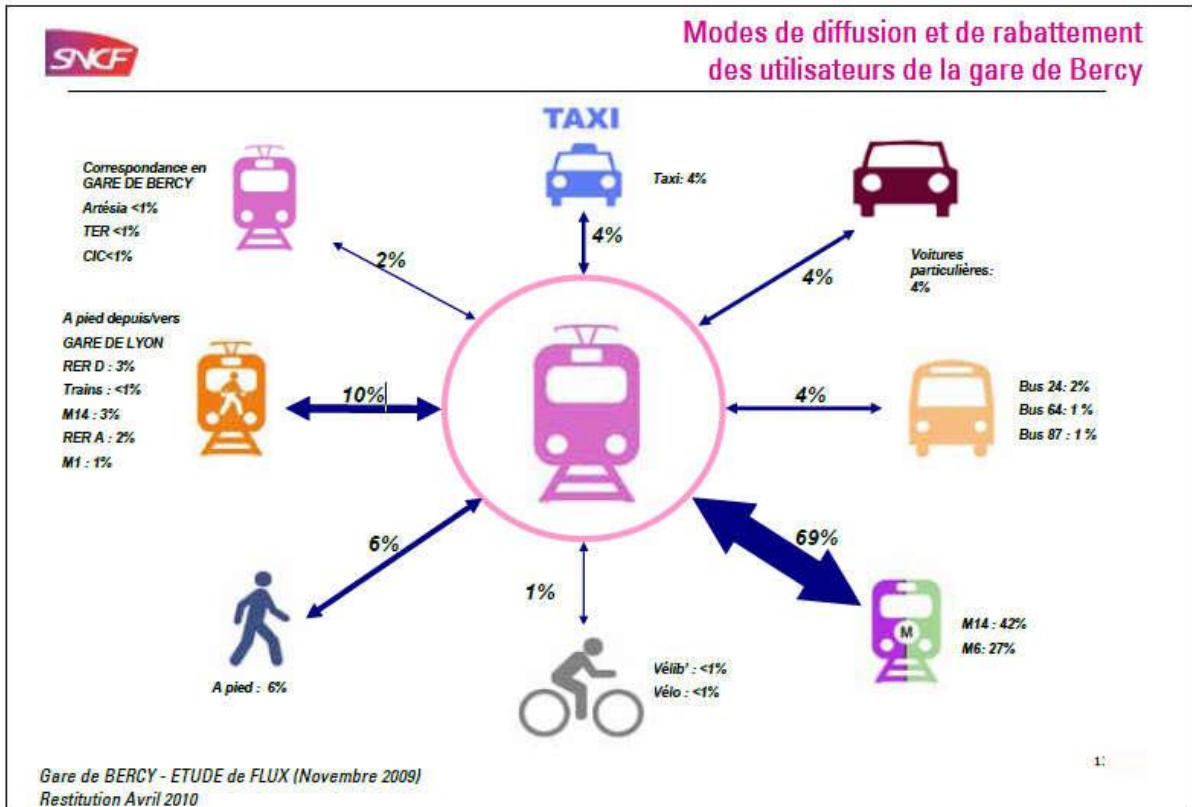
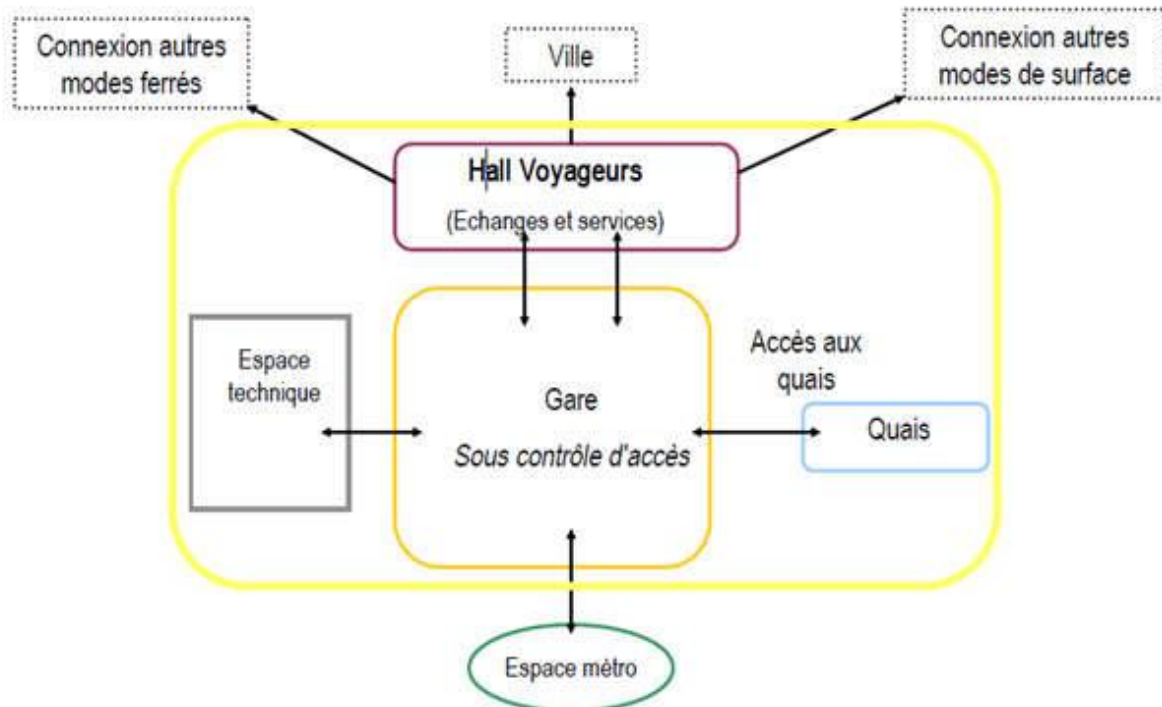
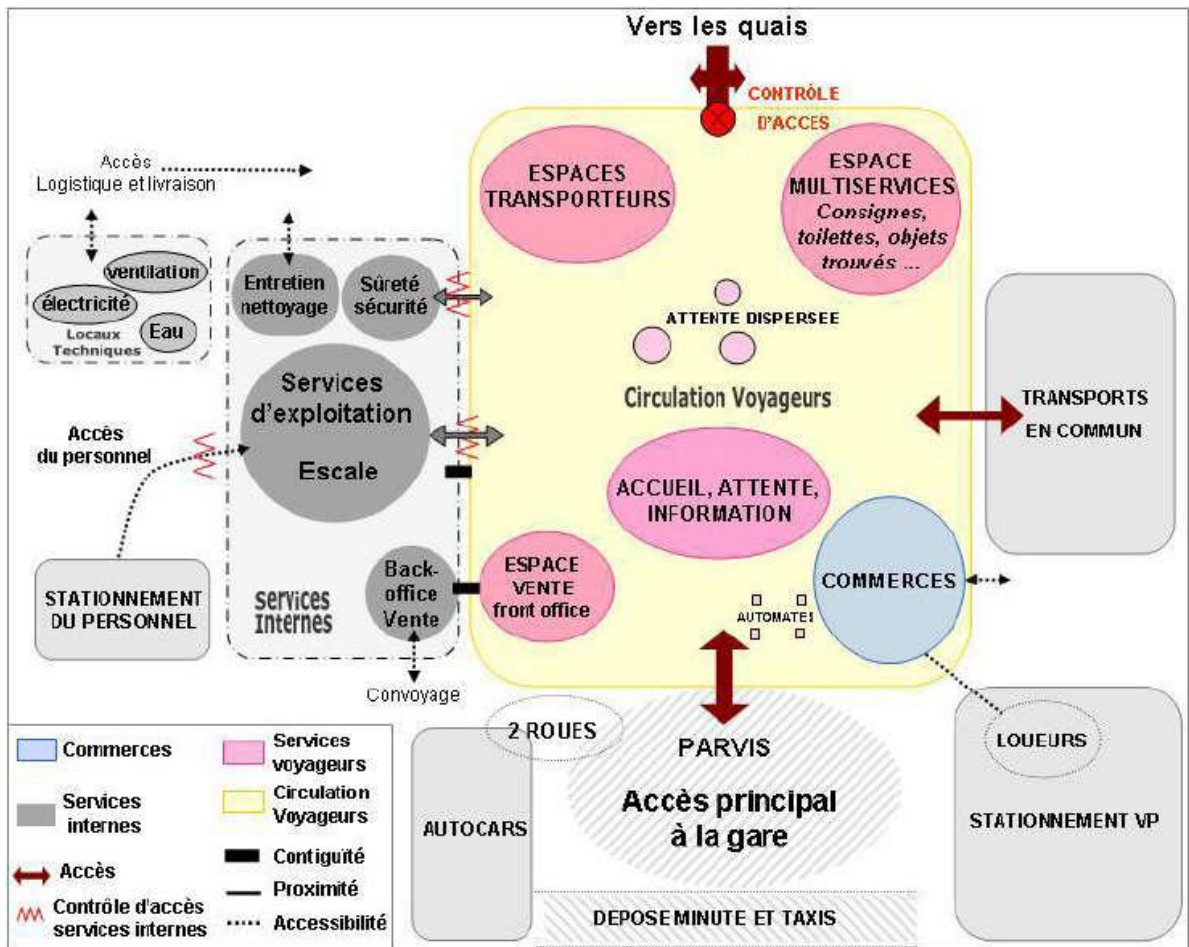


Schéma fonctionnelle d'une gare d'une façon générale:



Séparation des flux de service et de voyageurs:



D/ Exemple 04: Gare de Paris Lyon

D/1/ Situation:

La gare TGV de Lyon-Saint-Exupéry initialement appelé Satolas, est l'une des trois gares de la troisième ville la plus peuplée de France. Il est le seul à être situé en dehors du centre ville.

D/2/ Description du projet:

La structure de près de quarante mètres de haut en acier et en béton est la métaphore d'une des ailes d'oiseaux gigantesques s'étendant vers l'extérieur couvrir ou protéger les chemins de fer.

Hall central: forme triangulaire, qui abrite tous mes services de l'aéroport et de la gare TGV.

Quais: quatre, couvert par une structure réticulaire de béton.

Galerie: Dans la salle principale, sur le côté opposé à l'entrée, une galerie de 180 mètres de long, en haut, pour permettre le passage de terminal de Lyon-Saint Exupéry. De cette

galerie, vous pouvez aussi avoir accès à la zone souterraine de services, des ascenseurs et un parking.

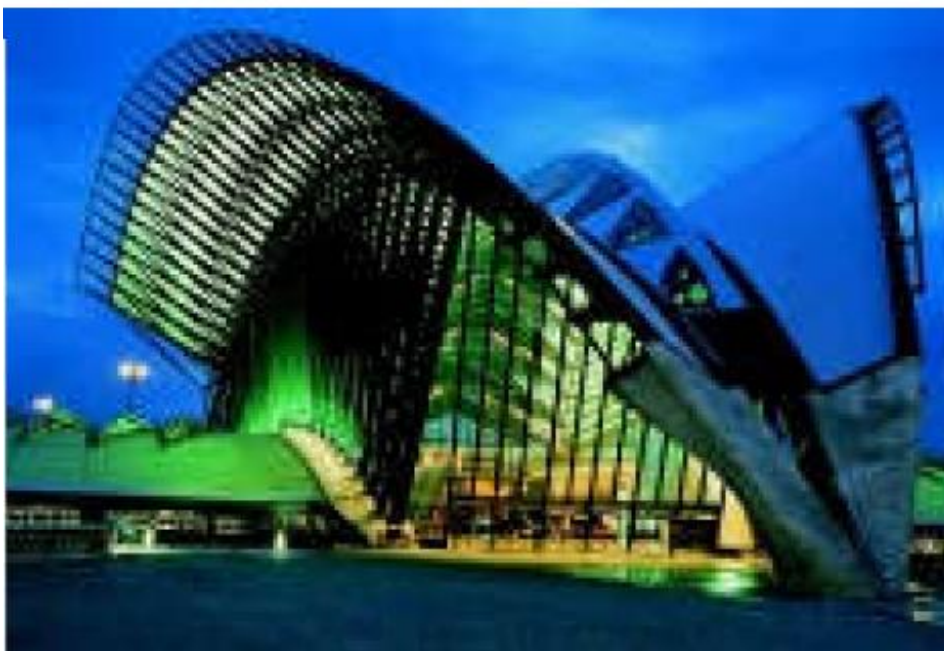
L'hall principal est effectuée par le biais d'un "portique" formée par un pilier en béton en forme de V reliant la terminaison de quatre arcs en acier.

La paire centrale d'arcs continue la ligne centrale du toit pour former une colonne vertébrale des poutres courbes sortant de la gaine extérieure et les cristaux deux ailes latérales symétriques.

Les poutres paires adjacentes de sauts de 120 mètres au dessus du hall d'entrée élevée et le verre de la station de base et le service situé à l'est. Ces nervures sont élevées sur des façades nord et sud, dont prélués endurer la section en porte à faux.

La salle principale est de forme triangulaire et son squelette est formé par trois arcs contreventés entre eux par des poutres diagonales.

Matériaux: Acier, le béton et le verre sont les principaux éléments de cette structure.



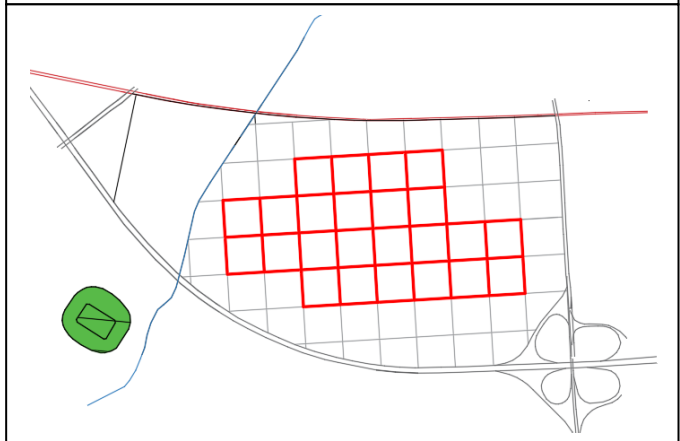
Annexe

1. Genèse du projet :

1- créer un module de base (carré) de 120m en référence à la première construction à El-Harrach la maison carré et issue de la longueur du train.

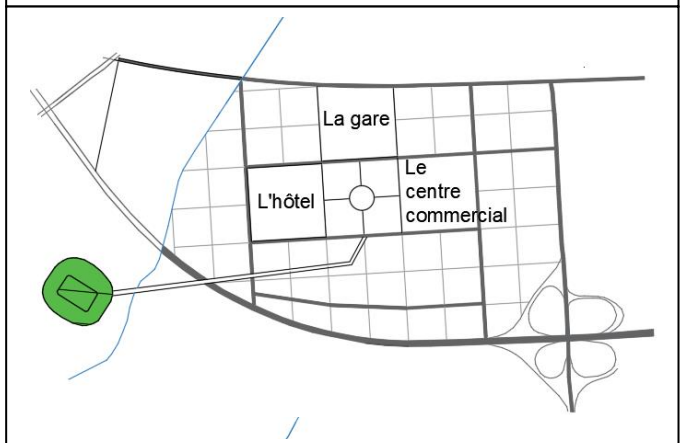


2- multiplication du module de base afin d'obtenir plusieurs entités.



3- la création de trois routes dans le terrain en le divisant en trois parties inégales.

- créer une liaison entre les trois équipements qui mène vers le stade international de Baraki.



Justification du zoning:

- La gare à cause de la ligne de chemin de fer existante et l'intersection de la ligne du métro.
- Le centre commercial à proximité des habitats du quartier Rachid Kourifa.
- L'hôtel à proximité du stade international de Baraki et aussi pour avoir un vue panoramique sur le parc urbain et l'aménagement de Oued Aada.

2. Description du projet :

D'après l'analyse faite sur la ville d'El-Harrach qui est notre ville d'intervention on peut déduire et sans doute que El-Harrach est l'occasion de bâtir une nouvelle génération de gares qui prendra le meilleur de ce qui s'est fait dans le monde et répondre au défi de la multi-modalité. Elle sera plus qu'une simple station ponctuant les arrêts d'une ligne de métro souterrain. Notre gare sera un espace efficace qui assure l'embarquement et le débarquement des voyageurs et offre un accès facile aux autres modes de transport y compris aux modes doux. Intégrée à son environnement et ouverte sur la ville, elle sera un lieu de vie au service des voyageurs, un équipement générateur d'une nouvelle dynamique pour une ville compacte, mixte et durable.

1. Une gare porte de la ville et même la wilaya :

- Le passage de la ligne ferroviaire abandonnée dans le terrain, les lignes ferroviaire actuelles qui relient Alger-Oran et Alger-Tizi Ouzou, la ligne du métro, la ligne du tramway, les deux rocade nord et sud, les routes nationales RN05, RN38, RN24 et RN08, les chemins de wilaya CW13 et CW115.
- Vue à sa situation entre les grands équipements et projets à l'échelle nationale déjà réalisés où en réalisation: La grande mosquée d'Alger - L'aéroport international - Le stade international de Baraki - Le parc de régénération de Oued Smar - L'hôpital de Zmirli - L'APC El-Harrach - La prison.

Pour la conception d'une nouvelle génération de gare, la notre doit partager un certain nombre d'orientations communes pour répondre aux attentes des voyageurs comme suite:

2. Une gare efficace et fonctionnelle:

- a- accueillante: dispose d'un hall ouvert et aéré, accueille de manière organisée les services liés au transport (accueil, information, vente).
- b- repérable: l'accès à la gare se fait à partir d'un pont situé au carrefour des flux urbains, il joue un rôle de repère et s'insère harmonieusement dans son environnement.
- c- Fluide: entre le hall d'accueil et les quais, les parcours de voyageurs sont directs, courts et intuitifs.
- d- sûre: la continuité visuelle des espaces et l'absence de longs couloirs contribuent au sentiment de sécurité, le traitement de la lumière, des matériaux et de l'acoustique participe à créer un environnement apaisant.
- e- accessible: l'espace est conçu pour faciliter les cheminements de tous les voyageurs et prend en compte l'ensemble des handicaps.

3. Une gare connectée organisée pour faciliter les échanges:

- a- facile: d'une ligne à une autre, les correspondances sont évidentes et rapides.
- b- intermodale: les accès est cheminements vers les modes doux (marche à pied) et les réseaux de surface (taxis, bus) sont naturels et sécurisés.
- c- numérique: la gare s'inscrit dans l'ère du développement des technologies de l'information et de la communication, ainsi elle permet l'accès à différents services

numériques (internet mobile haut débit et commerce...).

4. Une gare lieu de vie créatrice de valeur:

a- vivante: les espaces de la gare accueillent des rencontres culturelles et d'expression artistique, véritable lieu de vie ouvert sur la ville.

b- pratique: l'offre de commerces et services simplifie le quotidien des voyageurs et participe à la vitalité urbaine locale.

5. Phase conceptuelle:

La conception du projet se résume dans deux espaces principaux: espace extérieur et espace intérieur:

D'où l'espace extérieur se matérialise comme suite:

- Un recul afin de dégager un grand parvis, d'où on trouve une esplanade une idée de nature transportée qui permettra aux usagés d'être dans un nouveau quartier de gare agréable et vivant.

- Préservé la périphérie du terrain pour tout mode de transport pour faciliter l'accessibilité à la gare.

- Le contraste remarqué dans le projet, d'une part il s'adapte avec l'environnement et le milieu naturel qui est un espace dynamique par sa forme et d'autre part en opposition avec le cadre bâtie de la ville.

Pour l'espace intérieur, l'idée principale c'est la transparence qui règne dans l projet afin de confirmer la relation intérieur extérieur par la présence d'un mur rideaux.

Pour les différents espaces intérieurs la continuité spatiale et visuelle aussi la connectivité sont le concepts utilisés et matérialisés par la présence d'un hall central à partir du quel on distribue les différents espaces.

3. Structure :

La structure métallique à été choisie pour ces avantages qui présente:

- Des qualités physiques et mécaniques qui permettent de franchir de grandes portées avec des retombées réduites et un minimum de points porteurs.

- Un bon comportement au séisme dû à la légèreté et la souplesse de l'ossature.

1. Les poteaux:

Notre choix s'est porté sur les poteaux métalliques " IPN ".



Figure: Photo d'un poteau en IPN.

Source: <http://Google image.com>.

2. Les poutres:

Afin d'assurer la fluidité et le confort dans notre projet nous avons opté pour les poutres alvéolaires de forme « I », qui permettent des portées allant jusqu'à 40m ainsi qu'elles facilitent le passage des gaines et conduites (chauffage, climatisation..) à travers les alvéoles.

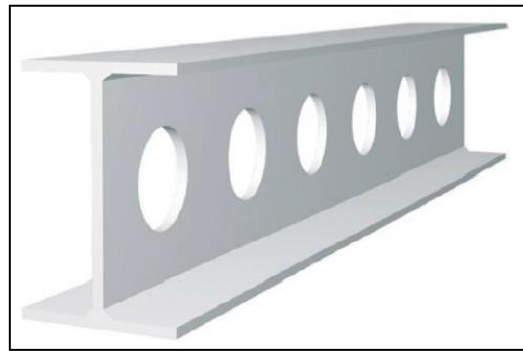


Figure: Photo d'une poutre métallique alvéolaire.
Source: <http://Google image.com>.

3. Les assemblages:

a. Assemblage poteau:

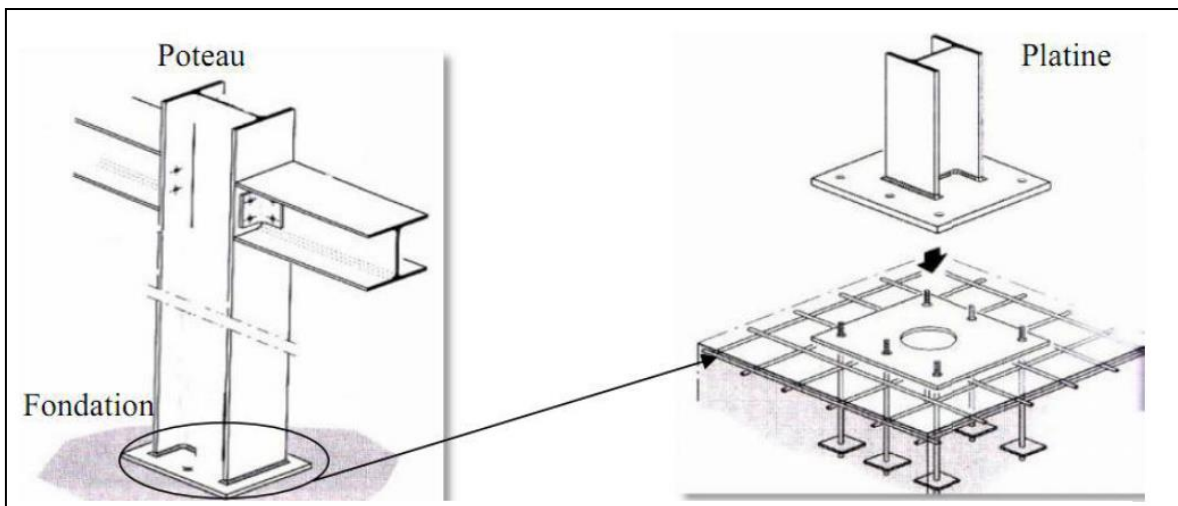


Figure: Assemblage poteau.
Source: <http://Google image.com>.

b. Assemblage poteau-poutre:

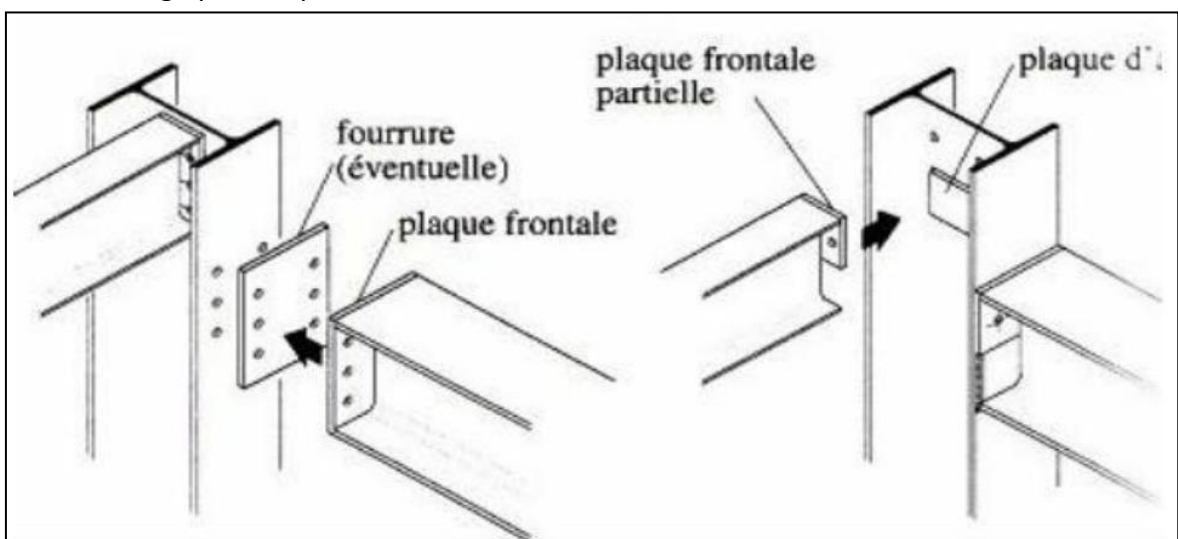


Figure: Assemblage poteau-poutre.
Source: <http://Google image.com>.

c. Assemblage poteau-poutre-plancher:

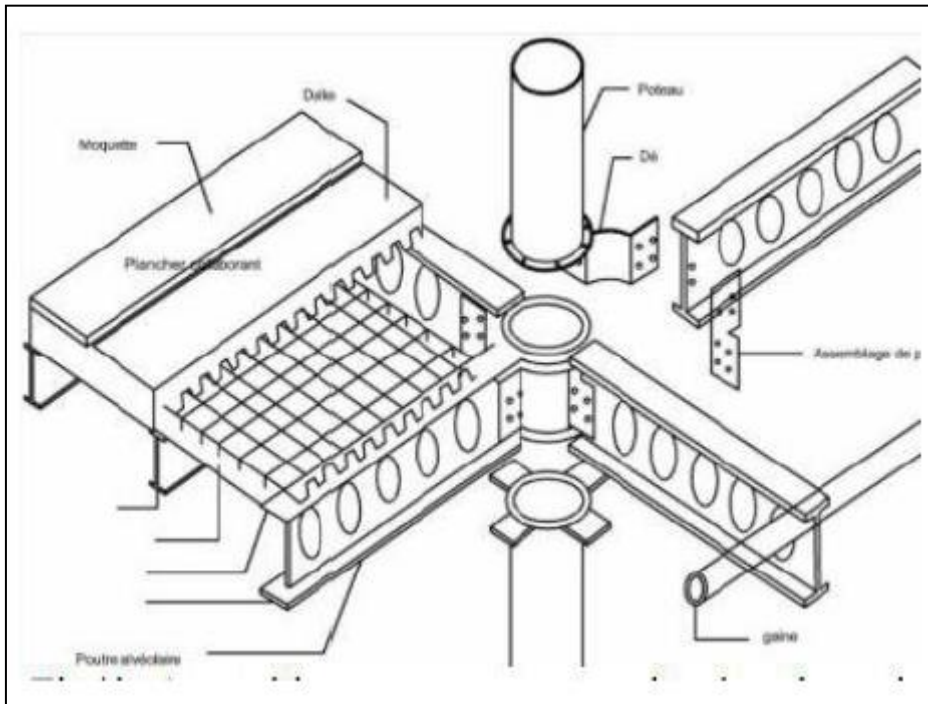


Figure: Assemblage poteau-poutre-plancher.
Source: <http://Google image.com>.

4. Les planchers:

Un plancher peut être défini comme étant une partie de la construction, le rôle du plancher celui de recueillir les surcharges pour les transmettre aux poutres puis aux poteaux. Il joue le rôle de contreventement au projet. Il existe plusieurs types de plancher dont on a opté pour des planchers métalliques collaborant.

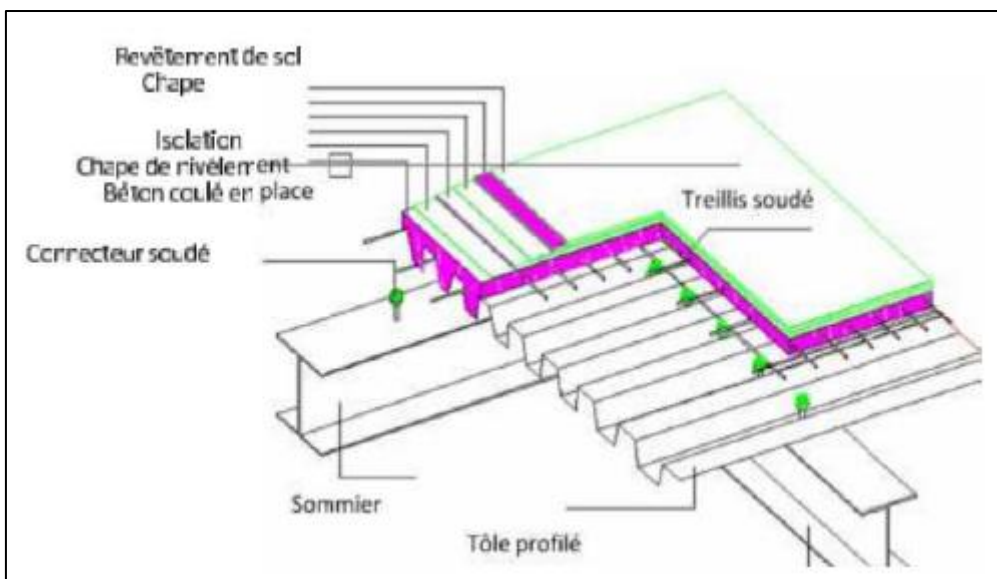


Figure: Plancher collaborant.
Source: <http://Google image.com>.

4. Programme :

1. RDC :

- 4 quais de 15/400m et des locaux techniques de 21m².

2. 1er étage :

Personnels:

Espaces	Surface
Bureau chef de gare	80m ²
Bureau chef service	30.5m ²
Secrétariat	17.5m ²
Salle de réunion	50.5m ²
Bureau de comptabilité	32.5m ²
Espace repos + salle à manger	111.5m ²
Archive	49m ²
2 Kitchenette	38.5m ²
vestiaire h+f	93.5m ²

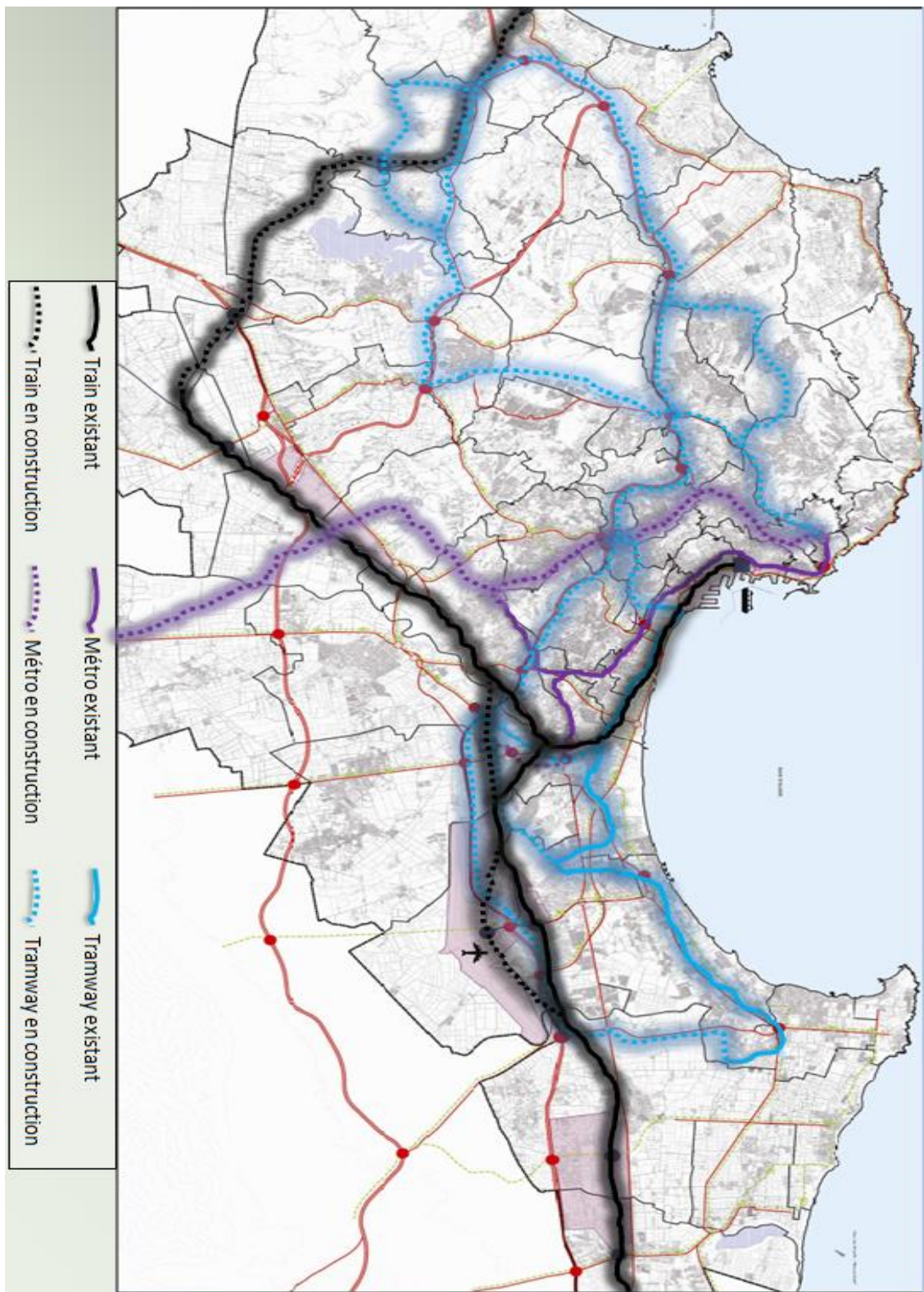
Visiteurs et voyageurs:

	Espaces	Surface
Opérationnel	2 Point contrôle passager et bagages	208.5m ²
	Salle vidéo surveillance	35m ²
	Poste police	47m ²
	Bureau sécurité	43.5m ²
	Bureau des agents	56m ²
	Stock objet perdu	34.5m ²
Accueil et réception	Hall d'accueil	7177m ²
	2 Espaces d'accueil et réception	40m ²
	2 Billetteries	97m ²
	Jardin	410m ²
	4 Sanitaires	117m ²
	2 Salles de prière	166m ²
	Garderie d'enfant	310m ²
	Dépôt bagages	184.5m ²
Commercial	3 Boutiques	105m ²
Consommation	Cafétéria	510m ²

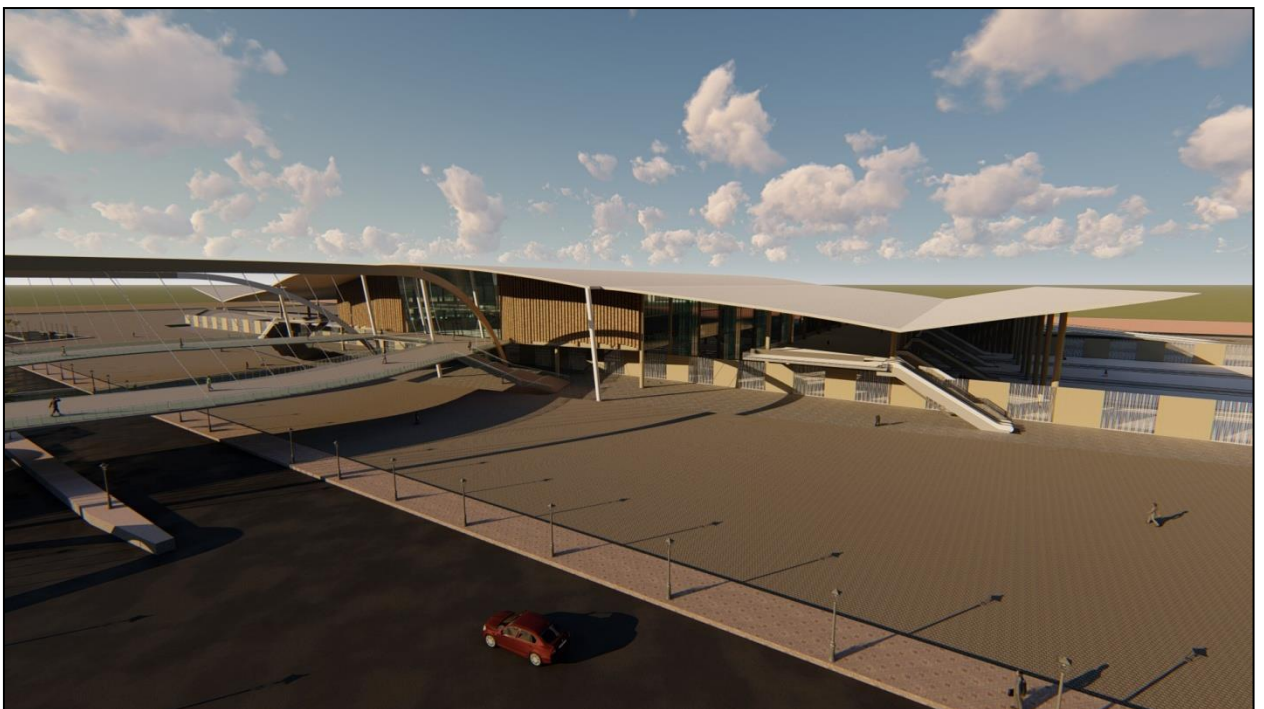
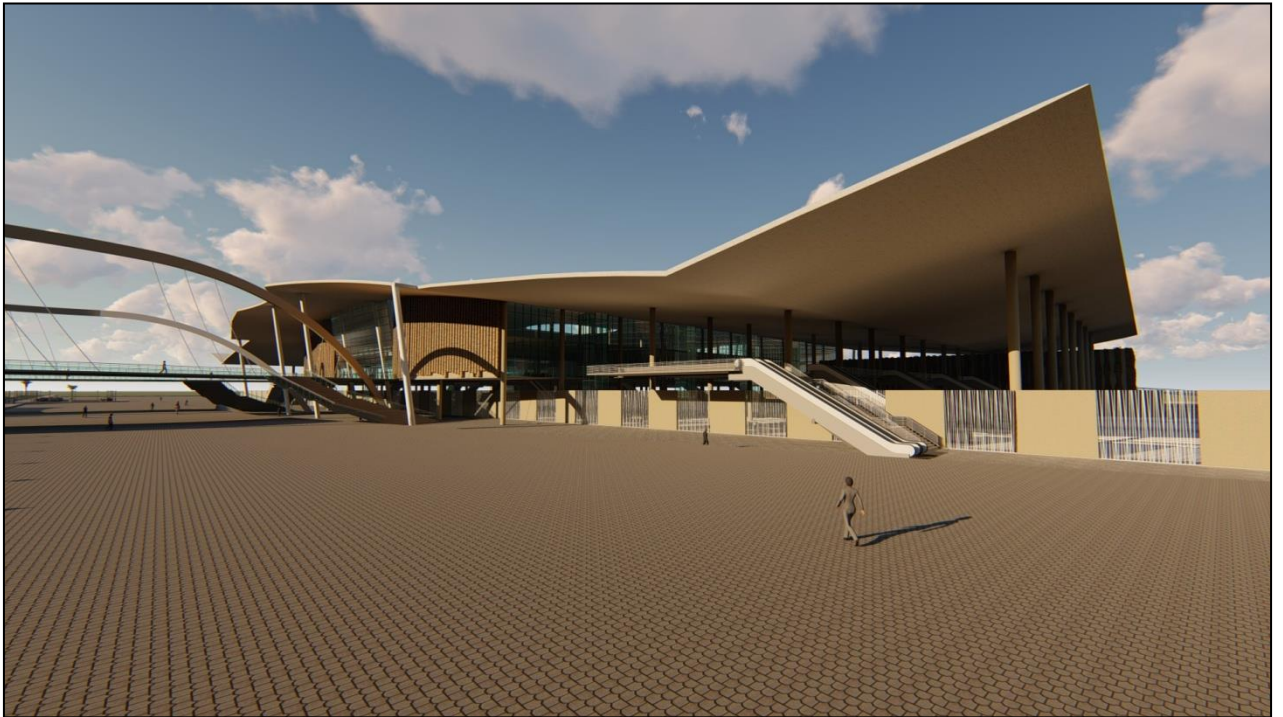
3.2eme étage:

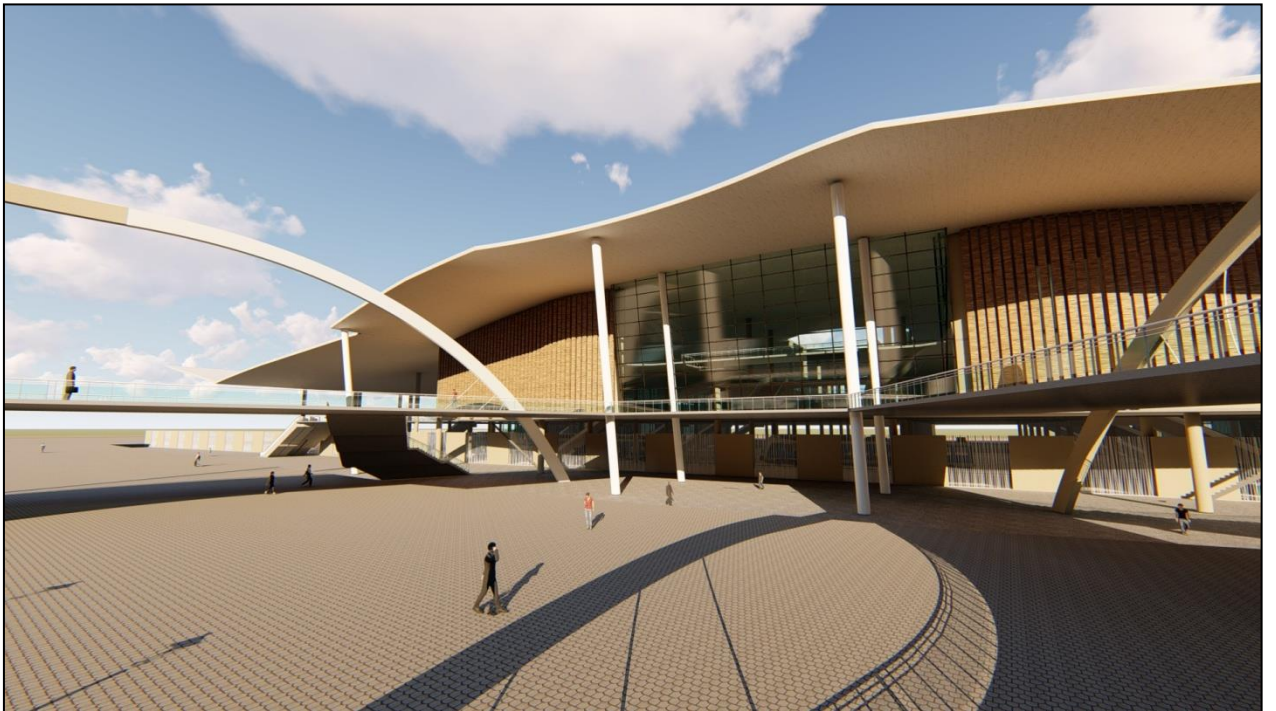
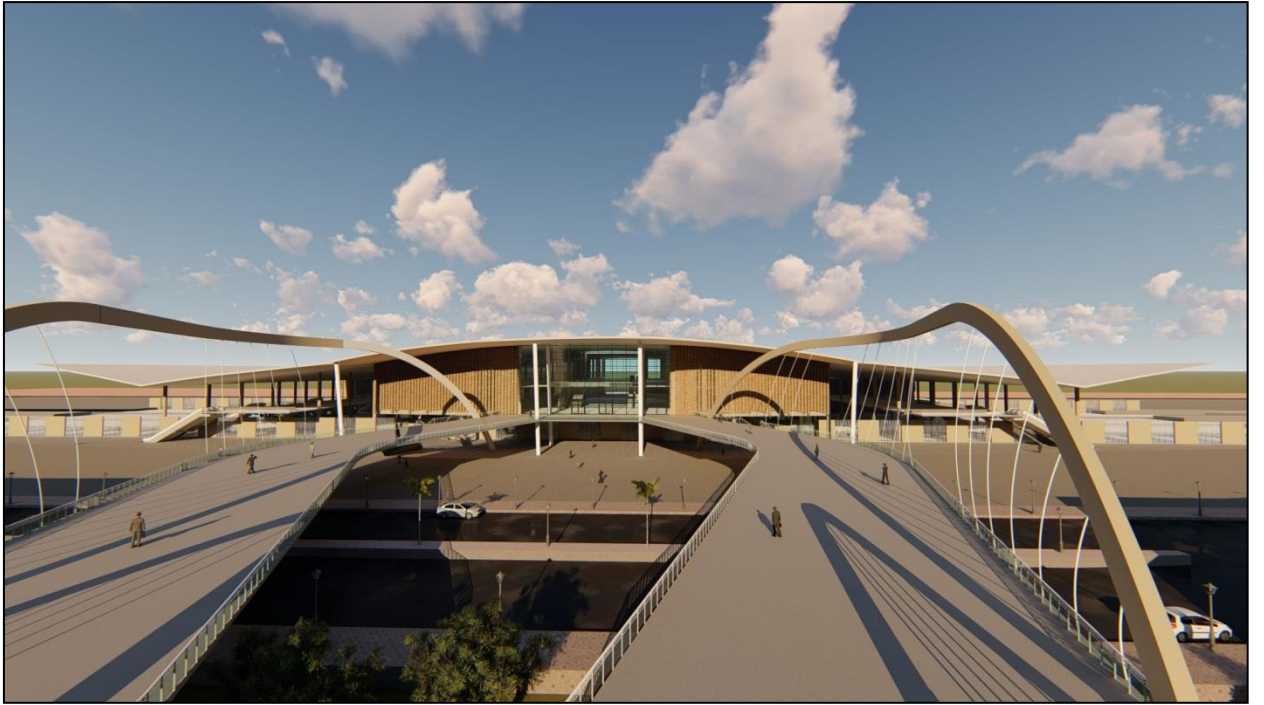
	Espace	Surface
Service	Agence de voyage	90m ²
	Location de voiture	76m ²
	Assurance	73m ²
	Pharmacie	93m ²
	Infirmierie	109m ²
	Sanitaires	115m ²
	Lobby-internet zone	506m ²
Commercial	3 Boutiques	261m ²
	Librairie	72m ²
	Produit artisanat	89m ²
	Souvenir	73m ²
	Habillement et vêtements	110m ²
	Local commercial	93m ²
Consommation	5 Cuisines et restaurants	1000m ²

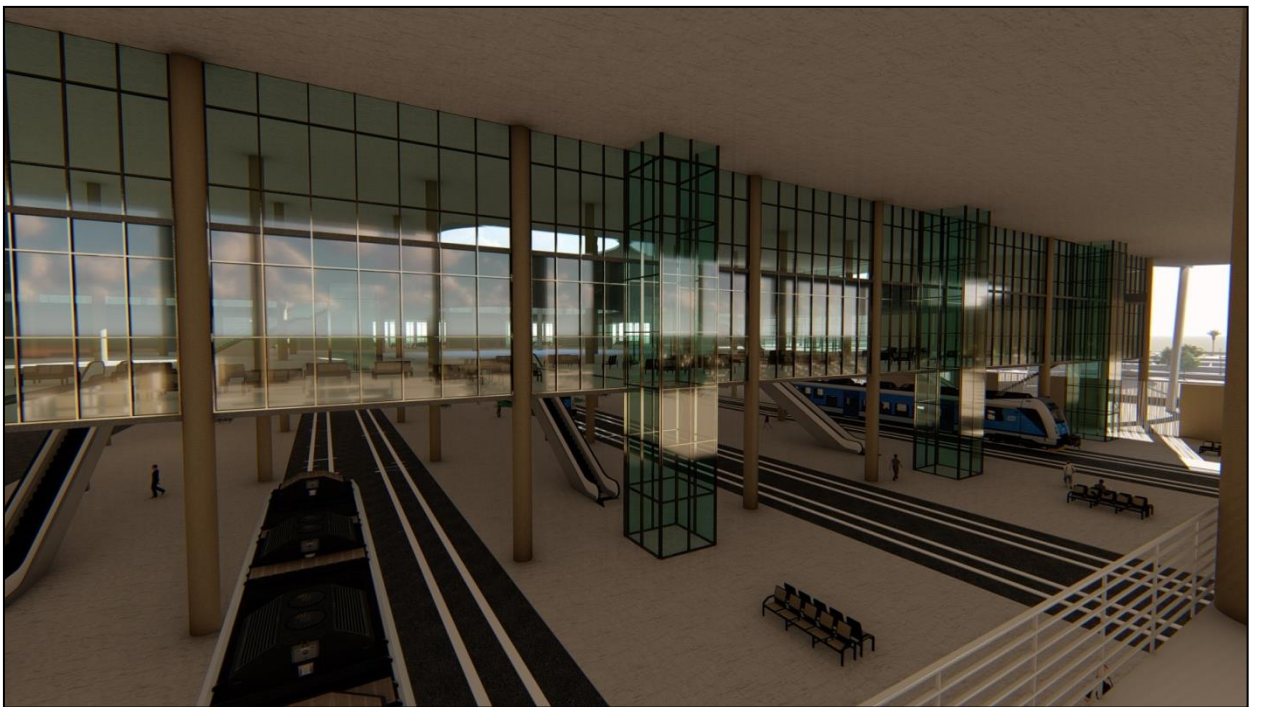
5. Carte des moyens de transport en commun d'Alger :



5. Les vues 3D :











Référence bibliographique :

- ¹ Wayfinding: systems help direct visitors to the proper location within your building
- ² Lecroart (Paul), projet urbain en quartiers dégradés, <http://www.iau-idf.fr>
- ³ Lecroart (Paul), projet urbain en quartiers dégradés, <http://www.iau-idf.fr>
- ⁴ Lecroart (Paul), projet urbain en quartiers dégradés, <http://www.iau-idf.fr>
- ⁵ Lecroart (Paul), projet urbain en quartiers dégradés, <http://www.iau-idf.fr>
- ⁶ AssociatioNationale(villes et pays d'art et d'histoire), www.an-patrimoine.org
- ⁷ AssociatioNationale(villes et pays d'art et d'histoire), www.an-patrimoine.org
- ⁸ <https://www.persee.fr>
- ⁹ Lecroart (Paul), projet urbain en quartiers dégradés, <http://www.iau-idf.fr>
- ¹⁰ Lecroart (Paul), projet urbain en quartiers dégradés, <http://www.iau-idf.fr>
- ¹¹ <https://journals.openedition.org>
- ¹² <https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport>
- ¹³ [https://www.ac-grenoble.fr/college/st donat/file/synthere_evolution_moyens_transport.pdf](https://www.ac-grenoble.fr/college/st_donat/file/synthere_evolution_moyens_transport.pdf)
- ¹⁴ [www.Ministère des travaux publics.dz](http://www.Ministère_des_travaux_publics.dz)
- ¹⁵ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport>
- ¹⁶ HADDADOU, M., A. *Dictionnaire toponymique et historique de l'Algérie*, Tizi Ouzou, Édition Achab 2012 p. 284
- ¹⁷ LACAZE, J-P., *Aménager sa ville*, édition Le Moniteur, 1979.
- ¹⁸ De LEMPS A. Huetz, *Maison Carrée*, Dossiers algériens, p01 et 02, Avril 1952.
- ¹⁹ De LEMPS A. Huetz, *Maison Carrée*, Dossiers algériens, p01 et 02, Avril 1952.
- ²⁰ Frank Lloyd Wright
- ²¹ eurogare.be/fr
- ²² www.greisch.com
- ²³ www.archilo.fr
- ²⁴ www.archdaily.com

Tableau des figures :

Figure	Numéro
Une photo de Kevin Lynch	01
Habitat précaire près du centre de Medellin	02
Habitat consolidé en périphérie à Andalusia	03
Le métro câble est un outil de requalification urbaine	04
Le réseau métro câble s'intègre dans le réseau de transport en commun	05
La bibliothèque España contribue à régénérer le quartier	06
La bibliothèque España et le métro câble à Santo Domingo	07
L'arrivée du métro câble s'inscrit dans une stratégie	08
Une centralité a été constituée autour de la station du métro câble	09
Le métro contribue à unifier l'agglomération de Medellin	10
Habitation illégale dans le quartier de l'Ile de Caieiras à Vitoria	11
Habitat irrégulier sur pilotis construit sur la mangrove de la baie de Vitoria	12
La pêche est l'activité principale du quartier	13
Les projets multisectoriels intégrés	14
Une nouvelle place et des équipements sportifs	15
La démolition des maisons illégales	16
Carte de situation du quartier Yaghmouracen	17
Evolution de la population et du parc du logement du quartier Yaghmouracen	18
Photos de l'état des lieux du quartier Yaghmouracen	19
Tableau des différentes propositions d'aménagement du quartier Yaghmouracen	20
Carte du plan d'aménagement du POS Yaghmouracen	21
Carte d'émergence des nouvelles constructions dans le quartier Yaghmouracen	22
Photos d'émergence des nouvelles constructions dans le quartier Yaghmouracen	23
El-Harrach à l'échelle d'Alger	24
Carte des communes environnantes d'El Harrach	25
Carte de l'accessibilité de la commune d'El Harrach	26
Graphes de températures d'El-Harrach	27
Réseau hydrographique de l'oued El Harrach	28
Carte d'El-Harrach pendant l'époque romaine	29
Extrait du croquis planimétrique	30
Maison carrée	31
Carte des étapes de la province d'Alger	32
Carte historique de l'Algérie	33
La mairie de Maison Carrée	34
Carte de la région d'El-Harrach	35
Carte des permanents de la ville d'El-Harrach	36
Carte des voies de la commune d'El-Harrach	37
Carte des limites de la commune d'El-Harrach	38
Carte des quartiers de la commune d'El-Harrach	39
Carte des nœuds de la commune d'El-Harrach	40
Carte des points de repère d'El-Harrach	41
Carte de la zone d'intervention	42