



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA  
RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-  
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME  
Département d'Architecture

**Mémoire de Master en Architecture.**

**Thème de l'atelier : Architecture urbaine.**

**Revalorisation du quartier de la gare et Restructuration de la  
paroi de l'avenue AMARA Youcef.**

*Conception d'un centre multifonctionnel*

**Présenté par :**

BOUMAKHLA, Katia Lina.

BERBARA, Fadoua .

Groupe : **03.**

**Encadrées par :**

- **Dr. Arch. ZERARKA Mohamed**

**Assisté de :**

- **M. SAFAR- ZITOUN Djaafar**

- **Melle BENCHEKROUN Marwa**

**Membres du jury :**

- **Président : Dr. RAHMANI  
Ilyes**

- **Examineur : M. BENKALI  
Mustapha.**

- **Rapporteur : Dr. Arch.  
ZERARKA Mohamed**

**Septembre 2020**

## Remercîment :

*Avant tout louange à Allah le miséricordieux pour nous avoir donné la force et le courage d'accomplir ce travail.*

*Nous adressons nos remerciements aux personnes qui nous ont aidés dans la réalisation de ce mémoire.*

*En premier lieu, nous remercions notre encadreur le **Dr. Arch. Mohamed ZERARKA**, Responsable du master Architecture Urbaine, au Département d'Architecture de l'Université de Blida, pour son accompagnement et son soutien tout au long de ce travail de recherche. Qui fait toujours preuve de grande patience, et qui est toujours présent, prêt à nous éclairer sur de nouvelles pistes d'apprentissage,*

*Nous remercions très chaleureusement également, les membres du jury pour l'intérêt porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail et de l'enrichir par leurs propositions.*

*Nous remercions aussi notre équipe pédagogique pour les informations et les conseils qu'ils nous ont donnés, pour leur suivi et leur intérêt porté sur le travail que nous avons réalisé, nous remercions : Mr. SAFAR- ZITOUN Djaafar et Melle BENCHEKROUN Marwa.*

## Dédicace

**À MES CHERS PARENTS ET GRANDS PARENTS** : aucune dédicace ne saurait exprimer mon respect, mon amour éternel et ma considération pour les sacrifices que vous avez consenti pour mon bonheur, mes études et mon bien être.

**À MON CHER ET UNIQUE FRÈRE** : Chakib, pour son appui et son encouragement.

**À MES CHERES SŒURS** : Sonia et la petite Lylia pour leurs encouragements permanents, et leur soutien moral.

**À MES TRES CHERS ONCLES ET TANTES** : qui ont toujours répondu présents lorsque j'ai eu besoin d'eux, que dieu vous procure santé et bonheur.

**À MES TRES CHERS COUSINS ET COUSINES** : Hiba , Madjda , Hella, Nada , Sami .  
Que Dieu leur apporte le bonheur, les aide à réaliser tous leurs vœux et leur offre un avenir plein de succès.

**À MES TRES CHERS AMIES**: Zahra, Zouina, Louisa ,Sila , Khaoula et Selma pour leurs encouragements et toute l'aide qu'elles m'ont apportée durant mes études.

**À MA CHERE BINOME** : Fadoua pour sa sympathie, son sérieux et qui a eu la patience de me supporter durant ce mémoire.

*Merci d'être toujours là pour moi.*

**Katia**

## Dédicace

*Je dédie ce travail à :*

*-Mes chers parents, ma mère, qui a œuvré pour ma réussite, de par son amour, son soutien, tous les sacrifices consentis et ses précieux conseils. Mon père, qui m'a toujours accompagné et encouragé durant toute ma carrière universitaire et ma vie, et ne se fatigue jamais de me soutenir.*

*-Mes chers frères et sœurs, qui m'ont cessé d'être pour moi des exemples de courage, de persévérance et d'optimisme.*

*-Mes professeurs de l'institut d'architecture à l'université de Blida.*

*-Ma chère binôme BOUMAKHLA Katia Lina, avec qui j'ai partagé tous les moments de stress, de peur, de joie et de fierté.*

*Je ne peux oublier de dédier ce travail, de tout mon cœur à ma meilleure amie Marwa qui est toujours à mes côtés, pour son appui moral et son amour, et à tous ceux que j'aime et qui ont partagé le bonheur et la joie de ces moments.*

*Fadoua*

## **Résumé :**

Notre objectif de travail consiste à la Revalorisation du quartier de la gare, ainsi qu'à la Restructuration de la paroi de l'avenue AMARA Youcef de la ville de Blida.

Grace à l'approche historico-morphologique, nous allons prendre connaissance de l'histoire de l'émergence de la ville ; son processus de formation ; ses éléments structurants ; sa forme urbaine et ses barrières de croissance, afin de pouvoir proposer des recommandations sous formes d'interventions dans l'esprit du renouvellement urbain, pour remédier aux dysfonctionnements existants autour du quartier de la gare ainsi qu'au niveau de la centralité linéaire consolidée de AMARA Youcef.

Dans cette optique, notre étude est donc fondée sur la notion du projet urbain et du renouvellement urbain ; qui sont considérés comme nouvelle alternative pour l'intervention urbaine. Dans le but de revaloriser les tissus urbains existants, nous allons nous pencher sur différents principes, dont le remembrement des parcelles et la récupération du foncier (friche, dépôts...) afin de reconstruire la ville sur elle-même, réduire l'étalement urbain et promouvoir le dynamisme des centralités urbaines. D'autre part, il est question de mettre en avant la notion de l'espace public, comme maillon fort dans le processus de développement urbain, ainsi comme atout de revalorisation des territoires.

A ce titre, la présente recherche s'inscrit dans l'essai de l'intégration des aspects de la revalorisation urbaine dans le quartier de la gare de la ville de Blida, ainsi que ceux de la restructuration urbaine dans la centralité linéaire l'Avenue AMARA Youcef. De ce fait, en s'inspirant des expériences locales et étrangères, nous allons tenter d'incorporer de nouvelles perspectives, idées, sur le plan urbain et architectural, dans l'intention de concevoir une composition urbaine digne de répondre à nos problématiques.

**Mots clés :** Projet urbain / Renouvellement urbain / centralité urbaine/ revalorisation urbaine/ Espace public.

## **Abstract:**

Our work's objectif consist in the revaluation of the train station district, as well as the restructuring of the wall of AMARA Youcef Avenue in the city of Blida.

Thanks to/the hystorico-morphological approche, we are going to take notice of the city's emergence history; its formation process; its structuring elements; its urban form and its growth barriers in order to be able to suggest recommendations as interventions and that's in the spirit of urban renewal, to remedy the existing dysfunctions around the train station neighborhood and the consolidated linear centrality of AMARA Youcef.

In this perspective, our study is based on the urban project concept in addition to urban renewal which are both considered as a new urban interventions alternative. In order to enhance the existing urban fabric, we are going to look at different views, including the regrouping of plots and the recovery of land (wasteland, deposits, etc.) to rebuild the city on itself, and to reduce urban sprawl also to promote the dynamism of urban centralities. In another hand it is important to highlight the concept of public space, considering that as a strong link in the urban development process and as an asset in revaluating territories. As such, this research is in the bid to integrate urban revaluating aspects in the neighborhood train station in Blida city, including those of urban restructuring in the linear centrality of Amara Youcef Avenue.

Therefore, drawing inspiration from local and forein experiences, we will try to incorporate new perspectives, ideas on the urban and archtactural level, in purpose of designing an urban composition able to tackle the problem. train station in Blida city, including those of urban restructiong in the linear centrality of Amara Youcef Avenue..

**Keyword:** Urban project / Urban renewal / urban centrality / urban revaluation / Public space.

## ملخص:

هدفنا من العمل هو الترقية الحضرية على مستوى حي المحطة، وكذلك إعادة هيكلة جدار شارع عمارة يوسف في مدينة البليدة.

وبفضل النهج المورفولوجي التاريخي، سوف نتعرف على تاريخ ظهور المدينة؛ عملية التركيب الخاصة بها عناصرها الهيكلية؛ شكلها الحضري وحواجز نموها، من أجل أن تكون قادرة على اقتراح توصيات في شكل تدخلات في روح التجديد الحضري، لعلاج الخلل القائم حول منطقة المحطة وكذلك على مستوى المركزية الخطية عمارة يوسف.

ومع مراعاة ذلك، تستند دراستنا إلى فكرة المشروع الحضري والتجديد الحضري؛ التي ينظر إليها على أنها بديل جديد للتدخل الحضري، بهدف تعزيز التركيبة الحضرية الحالية، وإعادة بناء المدينة من تلقاء نفسها، من أجل الحد من الزحف الحضري تعزيز دينامية المركزية الحضرية. ومن ناحية أخرى، فإن المسألة تتعلق بتعزيز مفهوم الحيز العام، باعتباره حلقة وصل قوية في عملية التنمية الحضرية، فضلا عن أنها ميزة لتعزيز الأقاليم.

وعلى هذا النحو، فإن هذا البحث هو جزء من دمج جوانب الاستصلاح الحضري في منطقة محطة البليدة، وكذلك جوانب إعادة الهيكلة الحضرية في المركزية الخطية عمارة يوسف. ولذلك، فإننا، استنادا إلى الخبرات المحلية والأجنبية، سنحاول إدماج وجهات نظر وأفكار جديدة، حضرية ومعمارية، بقصد تصميم تركيبة حضرية جديدة بالاستجابة لمشاكلنا.

## كلمات مفتاحية:

المشروع الحضري/التجديد الحضري/المركزية الحضرية/الترقية الحضرية/الفضاء العام.

# **TABLE DES MATIERES**

<b>REMERCIEMENT :</b> .....	<b>2</b>
<b>RESUME :</b> .....	<b>5</b>
<b>ABSTRACT:</b> .....	<b>6</b>
<b>ملخص:</b> .....	<b>7</b>
<b>CHAPITRE I : INTRODUCTIF</b> .....	<b>10</b>
<b>I. INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE DE ‘L’ARCHITECTURE DES CENTRALITES’ DANS LE CADRE DU MASTER ‘ARCHITECTURE URBAINE’</b> 11	
<b>II. FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE :</b> .....	<b>13</b>
<b>III. FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :</b> .....	<b>17</b>
<b>IV. LES HYPOTHESES :</b> .....	<b>19</b>
<b>V. OBJECTIFS DE RECHERCHE :</b> .....	<b>19</b>
<b>VI. DEMARCHE METHODOLOGIQUE :</b> .....	<b>19</b>
VI.1 RECHERCHE BIBLIOGRAPHIQUE .....	20
VI.2 ENQUETE SUR TERRAIN .....	20
VI.3 ANALYSE ET EVALUATION DES DONNEES .....	20
<b>VII. STRUCTURE DU MEMOIRE :</b> .....	<b>21</b>
<b>VIII. CONCLUSION GENERALE</b> .....	<b>22</b>
<b>CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCES</b> .....	<b>23</b>
<b>I. LITERATURE</b> .....	<b>24</b>
I.1 INTRODUCTION :.....	24
I.2 OUVRAGE.....	24
I.3 CONCLUSION.....	26
<b>II. CONCEPTS, NOTIONS ET IDEE CLES :</b> .....	<b>26</b>
II.1 LA CENTRLITE URBAINE : ENTRE ARTICULATION ET POUVOIR D’ATTRACTION :.	26
II.2 LE PROJET URBAIN ET LE RENOUVELLEMENT URBAIN : NOUVELLE ALTERNATIVE POUR L’INTERVENTION URBAIN .....	29
II.3 LA REVALORISATION URBAIN : LA REINTRODUCTION DE L’ESPACE PUBLIC ET RECONQUETE DES QUARTIERS DEVALORISES (QUARTIERS DE LA GARE) : .....	38
<b>III. ANALYSE THEMATIQUE :</b> .....	<b>44</b>
III.1 EXEMPLE 01 : PROJET DE REQUALIFICATION DE L’ANCIEN QUARTIER DE LA GARE DE SIDI BEL ABBES POUR UNE NOUVELLE CENTRALITE URBAINE ATTRAYANTE ET DURABLE. ...	44
III.2 EXEMPLE 02 : RENOVATION URBAIN DE MARCHE-EN-FAMENNE : LE REAMENAGEMENT DU BOULEVARD URBAIN .....	48



III.3 CONCLUSION :	51
<b>CHAPITRE III : LE CAS D'ETUDE</b>	<b>52</b>
<b>I. LECTURE DE LA VILLE DE BLIDA :</b>	<b>53</b>
I.1 PRESENTATION DE LA VILLE :	53
I.2 STRUCTURE DU TERRITOIRE :	55
I.3 LECTURE DIACHRONIQUE DE LA VILLE	56
<b>II. LE PROJET URBAIN :</b>	<b>60</b>
II.1 PRESENTATION DE LA CENTRALITE "AMARA YUCEF"	60
II.2 LA LECTURE CRITIQUE DE LA LOGIQUE DU DECOUPAGE DES POS :	62
II.3 LES ENTITES CONSTITUANTES DE LA CENTRALITE « AMARA YUCEF » :	62
II.4 AIRE D'ETUDE :	65
II.5 AIRE D'INTERVENTION :	70
II.6 LA STRUCTURATION ET L'AMENAGEMENT URBAIN :	71
II.7 SCHEMA DE STRUCTURE	73
II.8 PLAN DE COMPOSITION :	73
II.9 PROGRAMME URBAIN DU QUARTIER DE LA GARE (EQUIPEMENTS INTEGRES)	74
II.10 PLAN D'AMENAGEMENT :	74
<b>III. LE PROJET D'ARCHITECTURE URBAINE :</b>	<b>75</b>
III.1 CHOIX DU PROJET :	75
III.2 LOCALISATION DU PROJET :	75
III.3 LE PROGRAMME :	75
III.4 LES PRINCIPES CONCEPTUELS DE LA FORME :	76
III.5 DISTRIBUTION INTERIEURE DU PROJET ARCHITECTURAL : CENTRE MULTIFONCTIONNEL :	78
III.6 SYSTEME DE DISTRIBUTION:	80
III.7 SYSTEME STRUCTURELLE	80
<b>IV. CONCLUSION GENERALE :</b>	<b>82</b>
<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b>	<b>84</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>94</b>

# **CHAPITRE I : INTRODUCTIF**

---

## **I. Introduction à la thématique générale de ‘l’Architecture des Centralités’ dans le cadre du master ‘Architecture Urbaine’**

Dans le cadre du master ‘Architecture Urbaine’, inscrit dans notre cas au sein de la thématique générale du ‘Projet Urbain en tant qu’alternative aux instruments d’urbanisme’, nous développerons cette année la problématique spécifique de ‘l’Architecture des Centralités’.

Cette thématique s’insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l’approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l’urbanisme moderne.

S’appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d’une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l’urbanisation et de ses formes.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd’hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l’espace public et privé, du paysage urbain.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l’idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu’on s’efforce de substituer à un autre : l’urbanisme opérationnel, et qui peut s’exprimer plus ou moins en fonction de seuils »<sup>1</sup>.

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

Dans la démarche du master ‘Architecture Urbaine’, le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l’enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur ‘Contribution au projet urbain’, qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d’assurer la ‘conformation’ du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l’industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

---

<sup>1</sup> Bonillo J. L., L’analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre, moyens de production) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

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

D'un point de vue opérationnel, le projet d'architecture au sein des centralités urbaines est confronté principalement à la problématique centrale du statut du foncier quand il s'agit d'intervenir en milieu urbain.

Deux (2) cas de figure se présentent :

- Des terrains d'intervention de statut public libérés suite à des délocalisations d'activités incompatibles avec le milieu urbain (friches, activités industrielles nuisibles, dépôt et stockage industriels...) qui favoriseront l'apport et la réalisation de programmes d'intérêt public.
- Des terrains d'intervention de statut privé, dans des situations stratégiques, appelés à se transformer et à se densifier pour diverses raisons (vétusté, héritage, spéculation, investissement ...) donnant ainsi l'opportunité d'intervenir pour une revalorisation urbaine (création d'espace public, réaligement, élargissement des chaussées et des trottoirs, réhabilitation, apport d'activité d'intérêt public...). Différents cas de transformations du parcellaire privé (morcellement, remembrement...) auront lieu selon des mécanismes et des montages administratifs, juridiques et financiers à explorer et à proposer pour la faisabilité du projet.

Selon le cas de figure, les étudiants développeront leur projet d'architecture urbaine dans une optique de contribution théorique et opérationnelle à la problématique des centralités urbaines et à leur rapport à l'histoire.

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

## II. Formulation de la Problématique générale :

La ville est un ensemble, naissant fondamentalement de fonctions centrales d'échange, de confrontation ou de rencontre collective. D'autre part, elle est considérée comme étant un milieu urbain résultant d'une stratification d'époque, dont chacune vient marquer ses propres traces sur celles de sa précédente à travers le temps.

Ayant toutes une croissance particulière, les villes sont composées soit par : sédimentations successives, de leur expansion récente, d'évolution de secteurs, ou de densification des terrains qui avaient déjà été utilisés une première fois. (C. Alain, 2001)

A cet effet, connaître la ville et saisir son évolution représente une étape cruciale qui précède toutes éventuelles interventions appliquées sur sa structure urbaine.

En Algérie, la planification des villes et la politiques urbaines étaient reliées à la situation urbaine héritée des périodes précédentes, en particulier les civilisations antérieures et la colonisation.

A l'époque précoloniale, les villes algériennes étaient modelées dans le respect du cadre de vie de ses habitants. Leur développement urbain, répondait aux lois urbaines communautaires ainsi qu'aux doctrines locales inspirées de la religion musulmane. Cela a procuré une configuration traditionnelle au tissu urbain des villes. Ce dernier, caractérisé par une structure viaire organique de forme arborescent, des rues étroites de différentes largeurs en fonction de l'importance du parcours, parcelles de forme irrégulière etc.

Durant la période coloniale, la politique suivie en matière d'urbanisme correspondait à l'application des directifs de la 'loi CORNUDET (1919-1924)' (N. BENSAAAD, 2015). A partir de cette loi, de nombreuses interventions de planification ont été exécuté pour but de réalignements des rues préexistantes, création des différents lotissements, des espaces publics... Cependant, cette période a vu la législation de plusieurs instruments de planification qui ont marqué la fin de la présence coloniale en Algérie.

A l'époque postcoloniale, l'état Algérien s'est limité à l'application des lois d'urbanisme hérité de la période coloniale pour répondre aux besoins socio-économiques du peuple, vue la situation critique dans laquelle s'est retrouvé le pays après 132 ans de colonisation.

Au début des années 80, l'Algérie se tourne vers de nouveaux principes de planification urbaine. Elle adopte un nouveau type de réglementation, basé sur l'utilisation des instruments d'urbanismes pour subvenir aux besoins en production d'espace habitable et agir contre la crise de logements due à la croissance démographique dans cette période.

Le PUD, PDAU, POS... Ce sont les instruments d'urbanisme qui ont été choisi pour la planification des villes. Le PUD (Le plan d'urbanisme directeur), était le premier à être appliqué. Il va rester en vigueur jusqu'à la fin des années 80. C'est un instrument de

planification urbaine, hérité du régime colonial, contenant des réglementations du plan de Constantine de 1958.(N.Djermoune, 2014) Il avait pour objectif d'exécuter un ensemble d'opérations basées sur la création de logements sous forme de ZHUN (Zone d'habitat urbaine nouvelle), de lotissements et d'équipements.

Le PDAU (Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme) était l'option de rechange dans le début des années 90, pour remplacer le PUD (ce dernier, jugé incapable de répondre aux besoins de la société Algérienne). Cet instrument de planification spatiale, est introduit par la législation algérienne pour appliquer de nouvelles politiques dans l'utilisation de l'espace. Il détermine les zones d'interventions sur le tissu urbain et inclut ainsi les POS (plan d'occupation des sols) : qui sont à leur tour des instruments d'urbanisme, qui agissent dans le respect des dispositions du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme.

Comme l'affirme l'architecte urbaniste N.DJERMOUNE , « ... *Les PDAU partagent la ville en secteurs d'intervention (en POS). Ces secteurs sont définis aléatoirement. Ils sont délimités par les parcours les plus importants de la ville, démarche qui renvoie ces derniers au statut de périphérie du secteur d'intervention alors qu'ils prétendent avoir un statut de centralité à l'échelle global* » (N.Djermoune, 2014, p.2). Il ajoute, que ces instruments s'appuient sur la notion du zoning et la division de l'espace urbain en entités ou secteur qui doivent évoluer d'une façon différente et autonome. Ils s'appliquent ainsi sur des territoires donnés par partie créant une fragmentation dans la structure urbaine où chaque ensemble est indépendant de l'autre. Par conséquent, elle souffre d'une rupture typologique et urbaine.

Ce changement d'orientation de stratégie d'urbanisation, n'a fait qu'accentuer de nombreux dysfonctionnements urbains en Algérie , dont « l'étalement urbain » qui est un phénomène que subit la ville d'aujourd'hui, un phénomène, qui représente une action qui soutient, à l'échelle métropolitaine, l'éparpillement du tissu urbain. Selon A.HADJIEDJ(1994) « *Le changement trop répétitif de stratégie montre à quel point la cohérence urbaine fait défaut, alors que la ville continue à se développer sous la perturbation de mutation d'une stratégie à une autre et d'un instrument à un autre* ». A cet égard, les villes grandissent ; si cette extension se fait d'une manière inadéquate, elles s'étaient.

Cet étalement touche aussitôt **les centralités urbaines**, qui se développent d'une manière indépendante des instruments d'urbanismes. Autrement dit, ces instruments révèlent une inaptitude à les prendre en charge comme étant des entités globales (les interventions partielles sur une même entité urbaine). Elles sont donc mises à l'écart des programmes qui mettent en avant leurs pouvoirs d'attraction, négligeant aussi les espaces publics qui représentent un appui pour valoriser les centralités urbaine et qui participent à la recomposition des tissus fragmentés. (M.FOURNEY, B.PAGAND, 1997)

Contrairement à ces instruments, le **projet urbain** renvoie à une nouvelle gestion de la ville apportant de nouvelles approches d'intervention spatiales sur différentes

dimensions : (planification urbanistique et architecturale, socio-économique, politique et culturelle), pour revenir à la ville et la reconstruire avec les procédés hérités de l'histoire.

Selon Patrizia INGALLINA, le projet urbain est un concept et une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats. Il permet ainsi l'intégration d'une diversité d'acteurs en leur donnant le droit de participer dans le cadre du projet urbain, sur ses nombreuses échelles de la globale passant par la locale jusqu'à l'architecturale. Il se présente comme une alternative aux instruments d'urbanisme pour instaurer l'indissociabilité tant négligé par la vision contemporaine.

Le projet urbain invite aussi à la redécouverte **de l'espace public**. Un outil essentiel de la fabrique urbaine qui est délaissé par les instruments d'urbanisme. C'est le « point faible » de tout le dispositif d'aménagement urbain des instruments. La forme urbanistique de l'espace public, peut être définie par réseau des rues, ruelles, boulevards, places, autoroutes. Ce réseau qui irrigue des quartiers, des zones et des équipements dont l'architecture s'impose avec force à l'espace public, comprenant des espaces verts qui selon leur grandeur sont traversés par des rues et d'autres voies (**Michel Bassand et al.p12**). Les espaces publics sont considérés comme espaces collectifs, libres, ouverts à tous, des espaces de vie et de socialisations. Important de rappeler, que l'espace public a de tout temps joué un rôle prédominant dans l'organisation du cadre urbain et de vie, (l'Agora grecque, le Forum romain etc.). En effet, construire l'espace public ne constitue pas seulement la définition d'un bâtiment. Il obéit donc à plusieurs considérations: (la hiérarchie du trafic automobile – la desserte des terrains et différents bâtiments – les différents trajets qu'effectuent les habitants et usagers en ville – leurs besoins sociaux, culturel de rencontre, de détente...etc.)

Ces réflexions sont prises en compte par **le renouvellement urbain**. En effet, ce dernier est l'une des approches du projet urbain qui consiste à l'évolution de la ville et sa construction sur elle-même. Il a pour objectif de contrôler la croissance et les phénomènes de périurbanisation dans les villes, touchant l'échelle sociale, économique, architecturale et urbaine. Cette opération peut se faire sur des anciens quartiers, ainsi que sur des friches urbaines, il peut être traduit par la requalification des espaces existants ou par leur densification (**G.Novarina, P.Pucci, 2004**). Comme il peut dans certains cas, être proche de la rénovation urbaine lorsque les interventions sont lourdes et touchent les tissus urbains existants en profondeur.

Cette forme d'évolution de la ville est une pratique très ancienne. Ainsi l'homme se débarrassé des débris d'une guerre ou d'une catastrophe naturelle en reconstruisant de nouveau sur les mêmes lieux. Mais ce n'est qu'à partir du XIX<sup>e</sup> siècle que se sont développées les premières procédures efficaces permettant un renouvellement groupé du tissu urbain. (**D. Badariotti, 2006**)

Sur le plan de Paris, des projets de réaménagement ont été réalisés pour but du renouvellement urbain, précisément pour aérer la ville, ce fut la mission qu'Haussmann

avait été chargé de faire en premier lieu. Il a démolit alors les vieux quartiers de Paris en reconstruisant des nouveaux plus adaptés au mode de vie de l'époque, créant ainsi de larges percées (avenues / boulevards) et valorisant l'espace public.

Cerdà lui, a innové dans l'extension planifiée de la ville de Barcelone, en extramuros de la ville médiévale. Il a démolit l'enceinte qui la bordait tout autour afin de reconstruire un nouveau secteur urbain prêt à accueillir de multiples équipements offrant plusieurs activités.

De nos jours, une variété d'opérations sous le contexte du renouvellement urbain est utilisée, dont la restructuration, à titre d'exemple nous citerons, la ville de Marche-en-Famenne à Luxembourg qui ont initié un projet de boulevard urbain en transformant un axe routier important en un espace public. Cette mise en valeur de ce dernier, est vue comme un levier de développement de nouveaux projets de logements, des commerces avec un énorme dynamisme mis en place, en plus d'une pression foncière grandissante. (L. Campeny et al. 2013)

En Algérie, la notion du renouvellement urbain est réduite essentiellement à la démolition –reconstruction des vieux bâtis. Comme dans le cas du quartier de « Hussein dey » à Alger, où de nombreux chantiers de démolition sont entamés sur un tissu urbain dégradé pour reconstruire de nouveau. Néanmoins, les mutations récentes de la ville algérienne en général, nécessitent l'adoption de nouvelles opérations du renouvellement urbain en plus de la démolition-reconstruction, pour accompagner ces transformations actuelles. (B. Kebir et A. Zeghiche, 2014)

De ce fait, notre problématique générale se résume aux questions suivantes :

- *Par quelles actions de renouvellement urbain pouvons-nous intervenir pour reconsidérer les tissus existants ainsi que les centralités urbaines tant négligées par les instruments d'urbanismes ?*
- *Comment réintroduire la notion de l'espace public dans le cadre du renouvellement urbain ?*



### III. Formulation de la Problématique spécifique :

Pour répondre à cette problématique, nous nous sommes intéressés à la ville de Blida. Une ville située au nord de l'Algérie qui a connue plusieurs mutations, démographiques, urbaines sociales, économiques ... Ainsi elle n'a pas échappé aux bouleversements des stratégies de planification urbaine vécue en Algérie.

Elle a subi une croissance démographique rapide et des flux migratoires considérable dans la période postindépendance (les années 60'). Une croissance importante, cernée par les anciennes lois urbaines, de même, des réglementations héritées de la législation françaises. Ces dernières, ne répondaient plus aux besoins de la population en hausse. Par conséquent, la ville s'est étendue très vite, ce qui a provoqué l'éclatement de sa structure urbaine.

En 1975, les lois du PUD gérait cette expansion, au programme des grandes opérations de logements sont apparues de type collectif « Les ZHUN : la ZHUN de Oued Aich , zone industrielle ... » .L'étalement urbain s'est amplifié d'une manière incontrôlable vers le nord, poussant ainsi la ville au-delà des limites communales, grignotant des terres arables.

N'ayant aucune estime aux développements des centralités urbaines, Blida illustre à l'heure actuelle, une production urbaine mal maîtrisée, malgré la formalisation d'une démarche de planification à travers le système PDAU-POS. Cette impuissance des instruments d'urbanisme, a engendré des dysfonctionnements qui portent atteinte au fonctionnement de la ville, notamment aux espaces publics, et les éléments structurants en les dévalorisant.

Pour plus de clarification, notre étude s'est focalisée sur une centralité linéaire, l'avenue de AMARA Youcef. Ce parcours territorial, qui date depuis l'émergence de la ville de Blida, connaît ces derniers temps un ensemble de mutations hors pair. Ces dernières se font le long des deux parois de l'axe routier, d'une manière dissemblable. Cela revient au fait que la même entité est divisée en plusieurs parties, dont chacune qui figure dans un programme d'aménagement et de planification du POS, d'une façon distincte. Ainsi, on constate une hétérogénéité marquante des parois urbaines et l'absence d'une continuité architecturale, par rapport à l'alignement générale des façades (des retraits mal calculés qui piétinent le trottoir, une incohérence de gabarits...).

Cela dit, le quartier de la gare, naissant d'une densification sur le long de cet axe reliant Blida à Koléa (l'axe Amara Youcef), présente à son tour des troubles de fonctionnements, due à l'incapacité des instruments d'urbanisme à gérer le développement de la centralité. Il est devenu un lieu pour fléaux sociaux, délaissé et alentours dépourvu de tout traitement ou d'entretien. Son évolution dans ce cas, se résume seulement aux travaux simplistes, fait par l'état ou par l'acteur privé (les propriétaires eux même / investisseurs), dans certaines situations, ils projettent des actions de démolition pour reconstruire de nouveau, mais cela, loin des grandes opérations du projet urbain et du renouvellement, tels que la restructuration, rénovation, **revalorisation**... le quartier de la gare , dispose aussi

d'un nombre remarquable de bâtiments vétustes, ou même des friches urbaines, qui n'ont pas été pris en charge par les instrument d'urbanismes, car ceux-là présentent une impuissance face à l'acteur privé et qui demeure un obstacle .

En adition, la production d'espace public abordé dans les intentions des POS dans ce quartier, reste insuffisante. Car si les instruments des PDAU et des POS élaborent une avancée acceptable sur le plan théorique et méthodologique, sur le plan pratique, ils ne contribuent en rien, notamment par rapport aux problématiques relatives à la qualité urbaine et à la gestion des espaces publics.

Face à tous ces problèmes, c'est l'heure de s'impliquer dans le développement de cette centralité consolidée (par son importance historique, économique...), ainsi de ressortir ses atouts, tel que l'intersection de l'Avenue Amara Youcef avec le Boulevard Mohamed Boudiaf, qui donne naissance à un nœud urbain très intéressant à développer en un espace urbain central. Egalement, l'existence de la gare ferroviaire de Blida, un équipement structurant et historique de la ville, représentant un point de liaison à l'échelle régionale.

Quant au quartier de la gare, il fut créé lors de la deuxième extension en extra-muros, après la démolition du rempart de la ville de Blida en 1926 (A .AZOUZ et al.2019). Il bénéficie d'un potentiel foncier précieux, grâce à son emplacement stratégique, vu qu'il est bordé par deux centralités, l'avenue AMARA Youcef et le Boulevard Mohamed Boudiaf. Il offre ainsi la possibilité de concevoir des espaces publics pour exercer les activités de la vie urbaine –commerce, services, détente, loisir, rencontre .... Ou encore de reconstruire la ville sur elle-même pour diminuer les dégâts causés par l'étalement urbain.

A présent, ces éléments nous mènent à nous interroger comme suit :

- *Comment exploiter le potentiel foncier existant dans le quartier de la gare et mettre en avant ses atouts ?*
- *De quelle manière devons-nous intervenir pour renforcer les valeurs de la centralité consolidée AMARA Youcef, qui est en cours de transformation ?*
- *Par quel moyen pouvons-nous relancer la production de l'espace public en tenant compte de l'importance du quartier de la gare ainsi de la centralité AMARA Youcef ?*

**IV. Les Hypothèses :**

Après avoir exposé la problématique générale et spécifique de notre travail, les hypothèses se présentent comme suit :

- Le Projet urbain est l'approche efficace dans la planification urbaine, qui permet éventuellement, le renouvellement de la ville de Blida, ainsi de garantir la revalorisation du quartier de la gare, et la restructuration urbaine des parois de la centralité AMARA Youcef aux lieux des intentions du PDAU-POS.
- L'élaboration des cahiers des charges dans le cadre du PU, peut constituer un outil performant, pour la récupération du foncier, en exploitant les terrains ou les bâtis sont en mauvais état, les friches urbaines existants dans le quartier de la gare, ainsi que sur les parois de l'avenue AMARA Youcef.
- La réintégration de la notion de l'espace public, représente une démarche fondamentale du PU, qui contribue dans la valorisation et la stimulation du pouvoir d'attraction pour le quartier la gare, ainsi que le dynamisme de la centralité consolidée l'avenue AMARA Youcef.

**V. Objectifs de recherche :**

Les objectifs de notre recherche se résument aux points cités ci-dessous :

- Acquérir des connaissances sur diverses thématiques telles que le projet urbain, le renouvellement urbain, les centralités urbaines, ainsi que sur la notion de l'espace public.
- Identifier les dysfonctionnements et les potentialités de la centralité AMARA Youcef, afin de définir les actions et les recommandations pour une meilleure intervention urbaine.
- Utiliser le cahier des charges, comme outil pour intervenir sur les propriétés privées, dans le cadre du renouvellement urbain de la ville de Blida et le développement de la centralité AMARA Youcef.
- Proposer des espaces publics adaptés, pour mettre en valeur le quartier de la gare et promouvoir le dynamisme de la centralité AMARA Youcef.
- Favoriser la mixité fonctionnelle, en édifiant un équipement multifonctionnel.

**VI. Démarche méthodologique :**

Cette démarche s'inscrit dans l'esprit de l'application des notions du projet urbain sur la ville de Blida, par le biais du renouvellement urbain ainsi que ses différentes manières d'intervention. Pour cela nous avons opté pour l'approche historico-morphologique. Qui va nous permettre de prendre compte de l'histoire de l'émergence de la ville, ainsi que son évolution urbaine. Afin de revenir à la ville et promouvoir son dynamisme et la valeur de l'espace public.

Notre démarche méthodologique reposera alors sur trois étapes essentielles présentées comme suit :

### **VI.1 Recherche bibliographique**

#### **✓ Recherche bibliographique textuelle :**

Elle nous a permis d'acquérir des connaissances à travers : La lecture d'ouvrage de différents auteurs (Philippe PANERAI, Ariella MASBOUNGI ... ) / Articles de revue / thèses de doctorat , au sujet du projet urbain et le renouvellement urbain (leurs notions ainsi que leurs différents enjeux) , aussi de définir ce qu'est une centralité urbaine, ses types et leurs évolutions d'après des analyses thématiques ( exemples étrangers ou locaux) , pour pouvoir positionner la démarche du projet urbain dans notre pays ( l'Algérie) mais aussi de proposer des solutions et de recommandations applicables sur notre cas d'étude.

#### **✓ Document graphique :**

Il s'agit aussi d'une étape dans laquelle nous avons consulter des documents graphiques tels que ( les cartes des périodes existantes , POS , PDAU) qui concerne notre cas d'étude , qui est la ville de Blida , dans le but de saisir son mode de croissance par une lecture diachronique et synchronique, tout en identifiant les centralités existantes, à l'aide des définitions déjà acquises sur les centralités urbaines et des synthèses déduites, d'après les deux lectures sur la ville . Aussi de connaître les différents types d'instrument d'urbanisme et leurs procédés d'interventions et faire une lecture critique pour ainsi faire la délimitation de notre aire d'étude (centralité) et l'aire d'intervention par des limites pertinentes.

### **VI.2 Enquête sur terrain**

Après avoir choisis notre aire d'étude dans l'étape précédente, l'enquête sur terrain nous a permis de faire des constats sur site , elle facilite l'étude de la typologie du bâti , sa vétusté , les gabarits dans notre aire d'intervention par l'observation à l'aide de prise de photos et d'une enquête d'exploration par le biais d'entretiens au sein des habitants , afin de déduire les dysfonctionnements et les contraintes existantes , mais également de ressortir les potentialités pour pouvoir établir les actions d'intervention d'une façon adéquate.

### **VI.3 Analyse et évaluation des données**

C'est une analyse des données théoriques et thématiques collectées auparavant, dans l'intention de les référer à notre cas d'étude. L'évaluation va se faire à travers des résultats obtenus, après l'application des recommandations déjà sélectionnées, pour régler les dysfonctionnements recensés sur le site d'intervention tels que : l'absence d'une continuité architecturale, l'hétérogénéité de la façade (entre gabarit et désalignement général), bâtiments en état dégradé, l'absence de mixité fonctionnelle, le manque d'espace public ...

**VII. Structure du mémoire :**

Notre mémoire se composera de trois chapitres complémentaires présentés comme suit :

✓ **CHAPITRE I : INTRODUCTIF**

C'est la partie du mémoire qui contient l'introduction à la thématique du renouvellement urbain et les centralités urbaines. Ainsi nous évoquerons également les problématiques d'une manière générale et spécifique de notre cas d'étude, auxquelles s'ajouteront nos hypothèses, objectifs et la démarche suivis pour accomplir ce travail.

✓ **CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCES**

Ce chapitre est intitulé l'état des connaissances, car il représente la base théorique de l'approche adoptée par l'atelier et celle de la thématique développée dans notre recherche. Il comporte des définitions et des clarifications sur les différentes notions du projet urbain, ses enjeux, objectifs et principes, sur les centralités urbaines, ainsi que sur les interventions clés du renouvellement urbain, qui sont liées à notre travail. Des ouvrages de références relatives à notre thématique de recherche tels que « le projet urbain » de Philippe seront mis en avant dans ce chapitre pour appuyer notre démarche.

✓ **CHAPITRE III : LE CAS D'ETUDE**

C'est l'application des résultats et des recommandations pour régler le dysfonctionnement existant sur notre site d'intervention ce chapitre comportera trois parties :

• **La Partie I : La lecture de la ville de Blida :**

Elle comprend la présentation de la ville, son processus de genèse (formation, transformation), illustré par un schéma historico-morphologique. Dans le but d'identifier les différentes structures et centralités urbaines existantes. Cette partie inclut aussi, les potentialités et les divers problèmes liés à la ville. Pour ensuite proposer des recommandations et problématiser notre aire d'étude.

• **Partie II : Le projet urbain :**

La partie du projet urbain comporte, la présentation de l'aire d'étude de la centralité urbaine et l'analyse de chaque entité, ainsi que le choix justifié de l'aire d'intervention. Elle permet aussi, de présenter les recommandations proposées, suite à l'identification des dysfonctionnements et les potentiels à exploiter dans chacune de ces aires. Suivi d'un schéma de principes, schéma de structure, plan d'aménagement et de la composition urbaine

• **Partie III : Le projet d'architecture urbaine :**

C'est la séquence qui exposera le résultat de notre travail. Un projet architectural présenté d'une manière écrite et graphique (plans, coupes, façades, 3D...), destiné à apporter des solutions aux problèmes recensés précédemment et à répondre aux besoins de la ville.

**VIII. CONCLUSION GENERALE**

C'est un texte récapitulatif qui clôturera le mémoire, afin de dévoiler les résultats obtenus d'une manière succincte. Aussi, de projeter d'éventuelles possibilités d'approfondir les recherches sur la même thématique.

# **CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCES**

---

➤ **Introduction du chapitre :**

Ce deuxième chapitre, comportera l'ensemble de connaissances acquises et collectés, sur les différentes notions et concepts clés, relatifs à notre problématique de recherche et nécessaires pour la compréhension du champ conceptuel.

En premier lieux, il s'agira de mettre en avant les différents ouvrages abordés, concernant notre thématique et les concepts clé de notre étude.

Dans la deuxième partie du chapitre, il sera question de développer les notions sur lesquelles est basée notre recherche.

La troisième partie inclura l'analyse des exemples similaires à notre cas d'étude, pour découler les principes essentiels pour la réalisation de notre plan d'aménagement.

## **I. LITERATURE**

### **I.1 Introduction :**

La partie littérature est une rubrique qui synthétise nos lectures sur les différentes notions, en relation avec notre thématique. En effet, elle regroupe les idées pertinentes exprimées par des auteurs dans leur : ouvrage, article de revue, thèse de doctorat et de magistère, document vidéographique, etc. Et qui sont employées pour mener à bien notre étude.

### **I.2 Ouvrage**

La première notion abordée sur les concepts clés était celle de la centralité urbaine. Pour en savoir plus sur cette notion, nous avons consulté en premier lieux un rendu de l'atelier international 2012/2013 - du mastère AMUR<sup>2</sup> en 2013 qui s'intéressait à la ville de Tokyo. L'intitulé du document était « *Centralités* » dans lequel les auteurs Mathilde BONNEAU, Benoit SEBILLE, et al. , ont mis en lumière les enjeux qui se portent autour de la notion de la *centralité urbaine*, et visé l'élaboration d'une réflexion sur les centralités et leurs conditions d'émergence, leur localisation, leur articulation entre elles à différentes échelles. Ils évoquent aussi les diverses théories développées dans la littérature universitaire et scientifique par de célèbres théoriciens et urbanistes tels que Walter Christaller , Françoise Choay et Manuel Castells .Ensuite, nous nous sommes intéressé à un article de la revue d'Économie Régionale & Urbaine , signé Frédéric Gaschet et Claude Lacour sur la « *MÉTROPOLISATION, CENTRE ET CENTRALITÉ* » dans lequel ils discutaient le débat entre la notion du centre et de la centralité . Tout en rappelant les différentes natures des centralités et leur position par rapport aux réflexions de la métropolisations. En outre, Jérôme Monnet, parle de la notion des centralités et leur relation entre les villes et leurs zones d'influence, dans son article « *Les dimensions symboliques de la centralité* » .Ce dernier qui renvoie à une analyse des articulations entre la dimension symbolique et les autres dimensions de la centralité urbaine. Comme il

---

<sup>2</sup> (AMUR : AMENAGEMENT ET MAITRISE D'OUVRAGE URBAINE)



aborde aussi les différentes catégories qui aident à la reconnaissance de la centralité dans une ville.

Concernant la notion du projet urbain, nous avons essayé de bien saisir ce concept, par la lecture d'ouvrages et des articles qui s'inscrivent sous la même optique. Philippe Pannerai et David Mangin, dans leurs livre ' Le projet urbain (1999) ', parlent du projet urbain comme une stratégie de pensée et dessinée la ville ; il permet de réconcilier l'architecture et la ville, en instaurant l'indissociabilité tant négligé par la vision contemporaine. Ils l'ont donc suggéré comme alternatives aux planifications urbaines apparues durant le mouvement moderne. Et aussi à la production urbaine des villes actuelles et futures, qui présente des incapacités à subvenir aux besoins du mode de vie présent. Par la suite, nous avons visualisé une conférence de l'architecte urbaniste, Ariella Masboungi, sur « *La question du projet urbain dans les villes européennes* », dans laquelle elle parlait du projet urbain comme stratégie urbaine qui n'est pas seulement une opération, mais une vision d'ensemble de la ville. Il établit des liens entre les espaces, les fonctions, et les hommes dans le but de dynamiser les territoires ; elle le qualifie ainsi de « message d'espoir » qui vient comme une réponse aux problématiques de la société actuelle. Jean-Philippe Dind, géographe et auteur du mémento « *La gestion du projet urbain* », met en avant dans sa deuxième partie « *Principes stratégiques pour la gestion de projets urbains* », le projet urbain comme nouvelle stratégie de planification face à la planification traditionnelle, qui permet le développement du territoire, et répond aux différents ennus que peut rencontrer la ville.

Au sujet de la notion du renouvellement urbain, nous avons consulté en premier, le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, de P. Merlin, Françoise Choay , pour connaître les définitions du concept et de ses opérations .Nous nous sommes appuyées ensuite , sur les différents articles qui abordés le renouvellement urbain ; comme celui de Dominique Badariotti, « *Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale* », dans lequel il traite le renouvellement urbain comme un mode de transformation urbain très ancien qui se pratique depuis longtemps , ainsi que ses procédures .Il rappelle aussi , qu'il est un mode de développement pour la ville qui vise à économiser les espaces et répondre aux problème d'étalement urbain et de dégradation de certains quartiers. Marion Desjardins elle, parle du renouvellement urbain et de ses opérations, dans son document intitulé « *Renouvellement urbain l'urbanisme au service du social* » en évoquant des problématiques que vivent les villes d'aujourd'hui et affirmant que les projets de renouvellement doivent dorénavant intégrer toutes les composantes de la vie quotidienne des habitants : emploi, éducation, santé, droit...pour améliorer la vie sociale. Afin de relié cette notion avec notre thématique de la revalorisation des quartiers de la gare, nous nous sommes penchés vers le renouvellement urbain dans les quartiers de la gare avec la lecture d'une publication de la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT) intitulé « *LE QUARTIER DE GARE : Un atout à valoriser !* », signé V. Clette, A. Daems, T. Dawance, M. Grandjean, Y. Hanin, V. Rousseaux , dans laquelle ils mettent en avant le quartier de la gare et l'équipement de la gare proposant des scénarios d'aménagement urbain , insistant sur la notion de l'espace

public qui articule les différentes activités entre elles et avec la gare, et structure les liens entre le centre-ville et les quartiers situés à l'arrière de la gare. Sous la même optique, nous avons eu accès à la deuxième partie de l'article « *La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets* » intitulée « *Réconcilier la ville avec sa gare* » où Gilles Bentayou, Marion Cauhopé, Sophie Hasiak, Emmanuel Perrin, Cyprien Richer, ont révélé les principes généraux de la revalorisation des quartiers de gare, et incité à réconcilier la ville avec sa gare.

### **I.3 Conclusion**

Après avoir donné un aperçu sur nos lectures et ouvrages consultés. Nous allons à présent développer la partie théorique ; qui comporte les différentes notions et concepts clés de notre travail.

## **II. CONCEPTS, NOTIONS ET IDEES CLES :**

« *La ville est la manifestation la plus remarquable de l'inégale répartition des hommes et des activités dans l'espace, à tel point que la théorie fondamentale de l'hétérogénéité spatiale se confond parfois avec celle de la formation des villes.* » (C. BAUMONT, et al, 1996, 8 p)

Les villes sont apparues d'une manière indépendante, dans plusieurs parties du globe terrestre. Des découvertes archéologiques attestent que dès l'ère néolithique, l'homme a cherché après un mode de vie plus équilibré et opta pour la stabilité. (François Isler, 1999)

Dès que les premiers tracés de villes ont surgi, la composition urbaine clarifiait leurs structures urbaines et définissait l'organisation de l'espace de la ville, ou des quartiers à aménager. Elle avait aussi pour rôle, de fournir une image globale, fixer des règles relatives à la localisation, l'implantation et à l'élaboration des projets successifs de construction... C'est de cette façon que J. P. Lacaze, a défini la composition urbaine, dans son ouvrage : « *les méthodes de l'urbanisme* ».

Cependant, la croissance urbaine (due à l'augmentation de la population urbaine) a modifié l'espace. Il en résulte ainsi, l'émergence de villes nouvelles, ou encore l'extension des villes existantes. Ces dernières peuvent générer à leur tour, un pouvoir d'attraction dans leurs nouvelles extensions, procurant la capacité à proposer des biens et services à la population, créant des situations favorables d'accessibilité et favorisant le regroupement de certaines activités.

### **II.1 LA CENTRALITE URBAINE : Entre articulation et pouvoir d'attraction :**

#### **II.1.1 La centralité urbaine, Essai de définition :**

La notion de centralité en urbanisme est difficilement définissable, car ce concept diffère selon l'angle d'approche et le contexte.

De ce fait, avant de définir qu'est-ce qu'une centralité, il faut d'abord définir qu'est-ce qu'un centre : Le Centre, est un concept à la fois pur et opérationnel. C'est un lieu de

rassemblement et de concentration, un lieu où ce qui se passe est important, un lieu d'action et d'interaction maximum (**HURIOT et PERREUR, 1994, 47 ; Raynaud, 1992**). C'est aussi le lieu où ce sont historiquement concentrées, les fonctions économiques, politiques et idéologiques. Ainsi, c'est lui qui accueille les fonctions déterminantes de la ville.

Néanmoins, la centralité est essentielle, car c'est la fondatrice de l'analyse de l'espace, qui impose ou présuppose l'existence d'un centre à partir duquel on définit, mesure les distances et les frontières. C'est la centralité qui structure les organisations et les pouvoirs.

Selon M. Roncayolo, (1990), la ville est une centralité en elle-même qui assure, par son existence et sa localisation, la rencontre et l'échange entre les hommes. Il attribue ainsi à la centralité, les particularités d'une ville à stimuler les interactions et à accueillir les multiples fonctions et activités, dans l'intérêt de la population.

Plutôt, **W. Christaller**, définit lui aussi la centralité comme « *la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure* », une définition proposée en 1933 dans son ouvrage, *La théorie des lieux centraux*, (p.132). Ensuite, **Manuel Castells** annonça en 1972 que la centralité est la combinaison à la fois, d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales et de représentations collectives.

D'autre part, **P. Merlin et F. Choay (2000)**, déclarent que la centralité repose le plus sur l'accessibilité, que sur sa localisation et dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion d'un élément central. Ce dernier peut être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif, etc.). Cet élément repose à son tour à la fois, sur son efficacité et sur son accessibilité, qui est une condition majeure.

On constate ainsi, une confusion entre la propriété centrale d'un lieu et son emplacement géographique (qui n'est pas nécessairement le centre géométrique). H. Lefebvre dans son ouvrage, *Espace et politique* (1973), parle de la centralité en cristallisant deux approches qu'il considère comme complémentaire, l'urbain et le social. Selon lui, la centralité est *(une forme, celle du rassemblement, de la rencontre, de la simultanéité...de tout ce qui peut se réunir, de rencontrer, se rassembler.* » (**H. Lefebvre, 1973, p.238**). Il ajoute que chaque période, chaque époque a produit sa centralité propre, selon ses besoins. Dans ce cas-là, l'expression de la centralité change à travers le temps.

### **II.1.2 L'évolution du concept de la centralité dans l'histoire de l'urbanisation :**

D'après nos recherches sur le concept de « la centralité », nous constatons que son évolution est liée d'une manière directe à l'évolution historique des villes et des centres urbains. Par conséquent, nous distinguons deux notions sur lesquelles elle est fondée :

**-Mono-centralité :** Cette notion était courante dans les villes de l'antiquité, du moyen âge, de la renaissance et celles du 18ème siècle. Les équipements publics et les pouvoirs de décision (forum, place, église, château ...) sont concentrés au sein de la ville dans un même périmètre spatial, dans la même unité physique où on remarque la superposition des notions de centre et de centralité dans la ville traditionnelle.

- **Poly-centralité :** Cependant, à la fin du XIXème siècle, la construction des gares en périphérie de la ville, a créé un nouveau centre d'attraction et d'échanges de personnes, qui se développe autour du quartier de la gare en liaison avec le centre-ville. L'avenue de la gare, la place de la gare, les boulevards, les cours, les esplanades seront les espaces publics majeurs de sociabilité et de représentation de cette centralité. L'étalement des constructions, selon les lignes de communications, routes, voies ferrées, a établie des situations favorables d'accessibilité et favorise le regroupement de certaines activités. Ce phénomène de métropolisation et la « crise des centres », la dispersion des pôles fonctionnels et la montée structurelle de la mobilité, traduisent une mutation des espaces urbanisés.

De nos jours, ce sont des formes urbaines étalées faisant naître cette notion de la poly centralité.

### **II.1.3 Les différents types de centralité :**

Comme nous l'avons mentionné plutôt, les centralités sont des lieux qui favorisent le mélange social et le mouvement, qui jouissent d'un pouvoir d'attraction et de diffusion sociale, reliés au reste du territoire par un réseau de dessertes. D'une manière synthétique les divers types de centralités sont comme suit :

**-La centralité politique :** Elle est liée à la concentration sur un lieu des services administratifs. Elle correspond ainsi, à la localisation des principaux décideurs politiques et de leurs administrations centrales.

**-La centralité économique :** Elle se caractérise par une concentration du pouvoir économique et se mesure volontiers à la localisation des sièges décisionnels des entreprises. Ce type de centralité, obéit souvent à un schéma de concentration des quartiers des activités tertiaire et d'affaires.

**-La centralité sociale :** Elle est caractérisée par le croisement de deux mesures principales: d'abord, en observant les pratiques spatialisées et en identifiant les lieux les plus fréquentés; puis, en analysant les représentations de l'espace et en caractérisant les lieux les plus présents dans le corpus des images et discours socialement mobilisés.

**-La centralité commerciale :** Liée à l'attractivité du pôle commercial. Cette centralité matérialisée par les centres commerciaux qui se sont généralement construits autour d'une activité bien spécialisée (la grande distribution), ses activités ont été évalué en raison de leur attractivité.

**-La centralité d'accessibilité :** L'accessibilité est la condition majeure qui permet de relier le centre à la périphérie. Ces centralités développe généralement des lieux de correspondance et de modes de transport soit : de transport routier, ferroviaire et aérien. Ces dernier appelés "pôles d'échange" ou "centres d'intermodales». L'évolution de la centralité commerciale a beaucoup à voir avec celle de la centralité d'accessibilité.

**-La centralité d'équipements publics :** La présence d'équipements publics de proximité et leur distribution dans l'espace est régie par une logique d'équité dans l'accès de la population aux services de base, à l'enseignement, à la culture ou aux soins, sans négliger la question de la bonne gestion de l'argent public qui reste très importante.

#### **II.1.4 La centralité urbaine autour du quartier de la gare :**

Un quartier de la gare est un lieu stratégique, qui correspond au territoire compris dans un rayon de 800 m autour de l'emplacement de la gare (V. Clette , 2008) . Étant donné que cette dernière et les infrastructures ferroviaires constituent une richesse inouïe. Le quartier de la gare est donc, l'endroit idéal et adapté pour accueillir de différentes activités attractives, telles que les commerces, les services, affaires, cultures ...

La notion de la centralité est fortement liée à une bonne connectivité. C'est-à-dire, que l'une des critères d'une centralité urbaine, est d'être raccorder aux réseaux servant à connecter et à rendre accessibles les zones de peuplement, les unes avec les autres, pour réduire les contraintes de la distance physique. D'autre part, la connexion des gares aux réseaux internationaux procure à la centralité un pouvoir d'attraction économique, commercial, culturel, administratif, foncier, technologique, politique, ce qui attirent de nombreux services et grandes entreprises. Cette polarisation est favorable au développement de centres d'affaires et plus généralement au développement de projets immobiliers dans le quartier de gare. Par conséquent la centralité urbaine va en tire profit et évolue d'avantage.

Depuis le temps, la ville continue à être un sujet de mutation, de même sont les centralités urbaines. Certaines d'entre elles, sont en formation, d'autres en phase de transformation, mais toutes dans l'intention d'évoluer. L'introduction de nouvelles approches d'intervention spatiale, est parfois nécessaire pour renouveler la réflexion sur l'aménagement de ces centralités urbaines et contribuer à leur développement.

## **II.2 LE PROJET URBAIN ET LE RENOUVELLEMENT URBAIN :** **Nouvelle Alternative pour l'intervention urbaine**

### **II.2.1 Le projet urbain :**

La notion du projet urbain est avant tout une stratégie qui renvoie à une nouvelle gestion de la ville, d'une manière plus flexible et vise à promouvoir un changement positif et durable sur une dynamique urbaine.

#### **A. Essai de définition :**

Philippe panerai et David Mangin signalent dans leur ouvrage, *Projet urbain*(1999), que ce dernier est en lui-même une expression architecturale et urbaine, qui représente un rapport entre l'édifice et la ville.

*« La redéfinition des rapports entre les édifices et la ville, entre l'architecture débarrassée de ses obsessions formaliste et l'urbanisme délivré de ses pesanteurs technologiques s'est exprimé en France à travers une revendication formulée en terme de projet urbain »*  
**(D.MANGIN, P.PANNERAI 1999, p.19)**

Il est considéré aussi, comme étant une démarche d'initiative publique, qui a pour objet de définir un cadre et une stratégie d'action en vue d'induire des dynamiques urbaines (ou un processus de mutation urbaine) en prenant en considération, les logiques des agents et les jeux d'acteurs et en articulant les différents registres d'action aux différentes échelles inférant sur ses conditions de concrétisation. (**A. Avitabile ,2005**)

**Patrizia INGALLINA**, le définit dans son ouvrage , *Que sais-je ?Le projet urbain ( 2001,p.3)* qu' « *Il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats* »

**J.P.DIND (2011 ,p.60 )** affirme que « *Le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable une alternative à la planification traditionnelle* »

Il est donc une alternative, plus souple que l'urbanisme traditionnel et des instruments d'urbanisme dans l'intervention urbaine. Mais aussi, il s'applique d'une manière aléatoire entre les échelles, du stratégique au local, du globale au spécifique et encourage la concertation.

**Ariella Masbouni (2010)**, voit le projet urbain comme un lien entre les fonctions, les espaces et les hommes, dans le but essentiel est de dynamiser un territoire, économiquement et le rendre plus attirant aux entreprises.

De plus, le projet urbain représente aussi un ensemble de démarches, visant à l'obtention d'un accord entre les différents acteurs, auxquelles peuvent participer toutes les parties prenantes (habitants, associations, propriétaires, administrations, experts). Comme il devrait prendre en compte l'ensemble des enjeux de société pertinents à l'échelle du territoire concerné.

Suite à cet essai de définition, nous allons désormais citer les différents aspects du projet urbain afin d'acquérir des connaissances à ce sujet.

**B. Enjeux du projet urbain :**

D'après le dictionnaire de l'urbanisme et l'aménagement fait par **F.Choay** et **Merlin(2010)**. Les enjeux du projet urbain sont comme suit :

- Améliore la qualité de vie.
- Ingère la concertation et la négociation.
- Offre des solutions concrètes et opérationnelles.

Comme il prend aussi en considération, l'enjeu de convivialité, d'intégration et de vitalité économique. (**D.MANGIN, P.PANNERAI 1999**)

**C. Les dimensions du projet urbain :**

**-Dimension politique :**

Le projet urbain participe à véhiculer des visions et des principes. Ainsi, il reflète souvent des ambitions politiques pour l'urbanisme.

**-Dimension sociale :**

L'introduction de la concertation lors de la mise en œuvre des projets, favorise la participation civique des citoyens, tout en créant un fort sentiment de citoyenneté et d'appropriation de l'espace. Donc, la participation à l'amélioration du cadre de vie .

**-Dimension économique et financière :**

Elle renvoie à un but économique, à travers l'attraction des investisseurs, pour l'épanouissement de l'économie locale. Cela passe par l'amélioration de l'image de la ville et mettant en avant ses potentialités.

**-Dimension culturelle :**

A travers une reconquête de l'identité urbaine authentique. Le projet urbain exploite la valeur culturelle des lieux comme levier de démarcation pour la ville, cette dernière revient une identité collective (charge symbolique).

**-Dimension urbaine et architecturale :**

Par l'amélioration des liaisons fonctionnelles et un complètement des services, qui renvoient à la qualité de l'espace urbain et des pratiques de la ville.

**-Dimension environnementale :**

A travers ses exigences en matière de qualité des sols, assainissements, des sites pollués et gestion des déchets ainsi que la protection des ressources non renouvelables.

**D. Les échelles du projet urbain :**

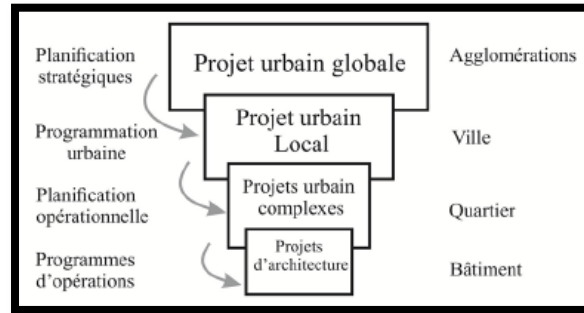
La notion du projet urbain inclue une variété d'intervention spéciale, dans le but améliorer le cadre de vie. Elle part d'une réelle action de planification urbaine, à un simple projet ponctuel, passant par les différents niveaux et échelles de planification :

**-Le projet urbain global (agglomération) :** Sous forme de POS, il intègre les décisions stratégiques des communes, le zonage et la réglementation des aménagements.

**-Le projet urbain local (ville) :** Est le cadre spatial de référence des études et des réflexions engagées sur le devenir de la ville, regroupant les différentes actions engagées au niveau local

**-Les projets urbains complexes (quartier) :** Représentent le cadre programmatique à l'échelle urbanistique et se traduisent dans la réalisation de schémas d'aménagement.

**-Le projet d'architecture (bâtiment) :** Echelle finale de la procédure d'aménagement, il définit les objectifs et les besoins que doit satisfaire l'ouvrage (contrainte et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique).



**Figure II- 1:** Schéma expliquant les échelles du projet urbain.  
**Source :** Ouvrage de P.INGALLINA, « le Projet urbain », 2001

**E. Les objectifs du Projet Urbain :**

Le projet urbain est une attitude, une démarche opérationnelle, qui consiste à reconsidérer la ville dans sa structure globale. Par sa stratégie, il vise à un développement de la ville dans la diversité de ses fonctions et de ses formes urbaines. Comme il prévoit d’optimiser la gestion interne des collectivités, favoriser le développement socioculturel, économique (attirer les entreprises et capter un certain nombre de visiteurs de touristes et actifs) ...

**F. Les principales étapes d’élaboration du projet urbain :**

Pour élaborer un projet urbain, ce dernier doit impérativement obéir à un processus constitué de trois étapes essentielles. Un processus qui peut être résumé par le schéma suivant :

**Etape 1 : Décision Stratégique :**

Cette étape définit les principaux buts du projet .Ces derniers devront se matérialiser sous forme de cadre de vie amélioré et d’une vie locale renforcée, expliquée et soutenue par les porteurs politiques du projet. Divisée en deux points, la décision stratégique passe par :

- Le diagnostic : Prise de connaissance effective de la situation du projet, ainsi que l’évaluation de ses effets sur le site, l’environnement, l’urbain et l’habitant par le biais de plusieurs études telles que : les études d’impact, les études de marché , les études urbaines ,les études techniques ...

- La stratégie : Elle se fait par la définition du cahier des charges de l’aménagement avec des objectifs à atteindre, les enjeux, le scénario à envisager et les moyens à employer (financiers, techniques ...)

**Etape 2 : Décision Tactique :**

C’est la mise en forme du projet par la production des documents graphiques (plan d’aménagement, les cahiers des charges ...et cela à l’aide des données récoltées dans l’étape précédente.



**-Etape 3 : Décision Opérationnelle :**

C'est la mise en œuvre du PU et la concrétisation des étapes stratégique et tactique. Elle nécessite par contre, un aller-retour continu et une adaptation aux aléas de la réalisation, mais aussi de l'intervention d'une équipe pluridisciplinaire (architecte, urbaniste, économiste, paysagiste, ingénieur) capable de mener le projet à sa livraison.

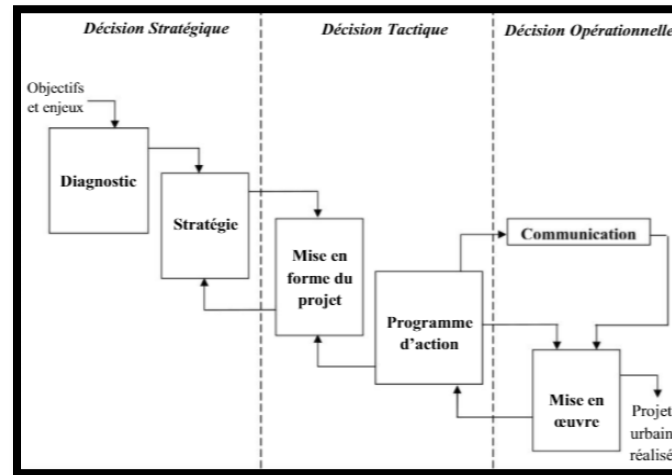


Figure II- 2: Schéma expliquant les étapes du projet urbain.

Source : MR.LAOUAR, C.TAHON,C .BOULEMIA« Méthodologie de conception et de mise en œuvre d'un système d'information urbain» ;2012

Afin d'atteindre ses objectifs, le projet urbain vise souvent des morceaux de ville qui présentent des dysfonctionnements, ça peut être : des petites villes rurales, zones industriels, les centres historiques, les friches urbaines, les périphéries et les centralités urbaines ... Il s'approprie alors, des interventions en « Re », qui préfigurent d'un retour vers une situation meilleure, citons : la reconstruction, la restauration, la renovation urbaine, la requalification...

Pendant certaines de ces intervention nécessite l'emploi de plusieurs d'entre elle, simultanément pour aboutir aux résultats souhaités.

**II.2.2 Le Renouveau urbain : une réalité ancienne, une préoccupation nouvelle :**

La ville est en mutation continue. François-Xavier Roussel le rappelle en disant que la ville est en mouvement, elle se fait et se défait, et est le fruit de métamorphose. Souvent, cette mutation mène à un accroissement important des zones urbanisées en périphérie des villes, qui s'accompagne avec un desserrement des populations et des activités sur de larges périmètres. Cela abouti généralement à une urbanisation anarchique étendue, provoquant l'étalement urbain. Par conséquent, le thème du retour à la ville et de son renouvellement, deviennent de plus en plus abordé en urbanisme.

**A. Le renouvellement urbain : essai de définition :**

Le renouvellement urbain est un concept, qui a comme principe de renouveler la ville à partir d'elle-même. Il apparaît donc, comme la solution adéquate pour mettre fin à

l'étalement urbain, mais aussi à faire face aux dynamiques négatives que subissent les tissus urbains.

**G. Cavalier, (1999)** déclare que : « *Le renouvellement urbain intéresse le traitement des quartiers victimes de processus de dévalorisation urbaine et, il a pour finalité, la fabrication d'une ville plus équilibrée et dont l'aspect et l'usage seraient pour chacun plus équitables.* »

Ainsi, selon un article de **DESJARDINS. M (2002)** : « *Le renouvellement urbain désigne l'ensemble des interventions mis en œuvre dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et favoriser leur insertion dans la ville.* »

De même **JEGOUZO Yves, (2001 ,p.9)** le définit comme « *un nouveau mode de développement et de fonctionnement de la ville visant à économiser les espaces et l'énergie et à régénérer les territoires urbains dégradés* ».

De ce fait, la notion du renouvellement urbain est un mode de mutation, qui permet la transformation totale ou partiel de la ville, en réutilisant les tissus anciennement urbanisés grâce à de différentes interventions, qui sont mises en œuvre afin de permettre, la reconstruction de la ville sur elle-même, améliorer son fonctionnement et lui procurer un équilibre.

Egalement, cette notion est à la fois vaste et complexe, car elle traite parallèlement de nombreux éléments : (urbanistique, politique, action sociale, développement économique, protection de l'environnement...) .Elle propose ainsi, des projets urbains à l'échelle du quartier ou de la ville, des projets durables et viables, élaborés en collaboration avec les différents acteurs de la ville mais aussi, avec une réelle coopération et participation du citoyen qui est le premier utilisateur de la ville.

Cependant, l'idée de reconstruire la ville sur elle-même, ou de faire « la ville sur la ville » semble récente, mais en réalité, ce phénomène s'opère depuis longtemps déjà, dans toutes les villes du monde.

### ***B. Historique du renouvellement urbain :***

Comme il a été annoncé précédemment, le concept du renouvellement urbain est ancien. Il peut cela dit, avoir un degré d'intensité variable lors de son exécution. Il a ainsi connu des modalités différentes de mise en œuvre au cours du temps. À cet effet, on peut distinguer deux méthodes principales qui coexistent encore aujourd'hui : le renouvellement spontané (la formule la plus ancienne) et le renouvellement planifié.

Le renouvellement spontané est celui qui a existé de tous temps. On peut le constater à travers des parties des anciennes villes d'Europe (Romaines ou Grecques), qui n'ont plus aucun bâtiment de cette époque, car ce renouvellement les a démolis et reconstruits sous une autre forme (**D.Badariotti, 2006**). Dans cette même perspective, il est possible de mentionner l'exemple des anciennes villes américaines, comme New York ou Chicago : une fois soumises à la pression de la centralité et du capitalisme, elles se sont en effet, reconstruites sur elles-mêmes, substituant à des demeures basses et espacées des gratte-ciels géants qui occupent désormais des îlots entiers. Ce type de renouvellement se manifeste encore de nos jours. Car nombreux sont les îlots où l'on détruit des immeubles de petite taille, devenus plus ou moins obsolètes, pour en construire d'autres à la place, plus grands avec plus d'appartements et correspondant aux normes modernes de confort.

En revanche, si le renouvellement urbain spontané s'est pratiqué depuis l'origine de la ville, ce n'est qu'à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle que ce sont développées les premières démarches efficaces permettant un renouvellement groupé du tissu urbain d'une manière projeté.

Le renouvellement planifié, « *ou renouvellement groupé car son action est généralement concentrée sur un espace circonscrit, ou encore d'initiative publique car il a lieu dans le cadre d'opérations planifiées d'aménagement* ». (D.Badariotti, 2006). C'est grâce au baron Haussmann, que la formule du renouvellement groupé a été efficacement appliquée. Il l'avait conçue comme une opération d'urbanisme complète pour remodeler Paris. Il combine ainsi un véritable remembrement urbain à une opération de démolition-reconstruction et de réaligement : la réalisation des percées intégrait en effet la maîtrise foncière d'un secteur, son dégagement, sa viabilisation, et finalement sa reconstruction en accord avec un plan d'ensemble. Par la suite, d'autres opérations urbanistiques ont perpétué ces premières expériences de renouvellement urbain planifié, notamment à l'occasion d'opérations de percées qui se sont réalisées dans des villes de province. Un peu plus tard, ce concept se propage dans d'autres villes du monde telles que Bruxelles, Mexico, Barcelone ... Cette dernière a subi une extension urbaine et un aménagement en fonction d'une trame en damier, selon un plan de réforme proposée par Ildefonse Cerdà en 1860. Cependant, la majorité de ces opérations ne correspondent qu'à des répliques de l'exemple parisien et la méthode des percées de Haussmann.

Ultérieurement au XX<sup>ème</sup> siècle, les grands conflits et les crises démographiques, économiques, technologiques ou encore les catastrophes naturelles, ont dû intensifier et étendre les procédures de renouvellement planifié, visant à ce jour des objectifs de développements et de revalorisation des territoires urbains.

### **C. Enjeux du renouvellement urbain :**

Le renouvellement urbain présente plusieurs enjeux :

**Urbanistique** : Par la recomposition et revalorisation des tissus existants, les secteurs en déclin, l'habitat des quartiers anciens et les remettre à niveau, en réadaptant le bâti aux modes de vie contemporains.

**Social** : Une lutte contre la ségrégation des espaces urbains, qui implique à la fois des actions relevant de la problématique d'habitat mais aussi d'insertion sociale, culturelle, économique des populations qui restent majoritairement défavorisées.

**Economique** : Dynamisation de l'économie locale et de proximité, par la revalorisation des territoires en marge, afin de les réintégrer dans le marché.

**Environnemental**: Réduction des apports énergétiques.

### **D. Objectif du renouvellement urbain :**

**-La modernisation du parc bâti** : A pour but de réadapter le tissu urbain aux exigences des futurs usages et de procurer une certaine longévité aux bâtiments, selon un enchaînement d'interventions sur l'immobilier préexistant. Que ça soit de la démolition, reconversion, ou de la réhabilitation ... ces interventions peuvent être dans certain cas, radicales (comme raser des usines ou des logements devenus obsolètes pour des raisons techniques ou

urbaines). Ou encore minimales (comme dans les secteurs sauvegardés ou urbains structurants).

**-L'intégration à la ville :** Se fait par la recomposition du tissu préexistant ou complètement la recreation d'un parcellaire. L'objectif à atteindre serait de se rapprocher de la taille moyenne des îlots, et de la trame initiale qui forment les quartiers de la ville, et de créer au sein de ces secteurs des espaces semblables à ceux qui existent dans l'agglomération (renforcer l'identité par des éléments symboliques de rappel, des repères...)

**- La mixité des fonctions urbaines :** Par l'injection d'activités variées, qui vont créer une diversité fonctionnelle dans les zones monofonctionnelles, afin de redéfinir les fonctions de la ville, ainsi de lui permettre d'occuper une position privilégiée et concurrentielle dans l'armature urbaine.

**-Le développement économique :** Un objectif essentiel qui a pour but : la réanimation et la renaissance des quartiers/villes, par l'introduction des activités créatrices de richesses et d'emplois dans un cadre plus attractif pour les investisseurs et les entreprises.

#### **E. Les interventions du renouvellement urbain :**

L'urbanisme de renouvellement, concerne les secteurs déjà urbanisés. Afin d'acquérir de nouvelles valeurs, ces tissus existants doivent subir certaines modifications. Ainsi, le renouvellement urbain englobe plusieurs types d'intervention envisageables dont :

- **La Restructuration :**

C'est un ensemble de mesures et opérations d'aménagement, qui consiste en la démolition totale ou partielle d'un secteur urbain insalubre, défectueux ou inadapté, en vue d'y implanter des constructions nouvelles (E.Voundi,et al. 2018) .Selon M.Saidouni « *La restructuration introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant. Elle implique, de ce fait, le changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti* » (Saidouni, 2001, p.129). Il s'agit alors d'une opération lourde qui peut comporter une destruction partielle ou totale d'îlots ainsi que la modification des caractéristiques du quartier, notamment, par des transferts d'activité et de réaffectation des bâtiments, l'implantation de nouveaux équipements et également par, l'intervention sur les voiries, plus précisément sur , les axes important tel que les avenue et les boulevard afin de permettre un développement harmonieux des parois et accorder à la ville une cohérence architecturale .

- **La rénovation urbaine :**

**F.CHOAY ; P.MERLIN. (1988)** La définit comme une opération d'ensemble qui concerne la totalité, ou l'essentiel, du bâti d'un secteur. D'origine latine « *Rénovatio* », désigne l'action de remettre à neuf quelque chose par de profondes transformations .Selon M.Saidouni la rénovation « *adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique....La*

*modernisation urbaine a imposé la rénovation comme principal type d'intervention à l'intérieur des villes...».*(Saidouni, 2001, p.129).

De ce fait, la rénovation urbaine peut être motivée par : la mauvaise qualité des bâtiments, leur insuffisante occupation au sol, ou par leur inadaptation à la circulation automobile.

D'autre part, elle peut aussi comporter une opération de destruction d'immeubles vétustes et la construction sur le même site d'immeubles normaux de même nature.

▪ La réhabilitation urbaine :

Selon le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement , la réhabilitation est un ensemble de travaux visant à transformer un local, un immeuble ou un quartier en lui rendant des caractéristiques qui les rendent propres au logement d'un ménage dans des conditions satisfaisantes de confort et d'habitabilité, tout en assurant de façon durable la remise en état du gros œuvre et en conservant les caractéristiques architecturales majeures des bâtiments. (CHOAY.F, MERLIN P.1998)

Selon le point de vue de Damien J. la réhabilitation s'agit d'un ensemble d'opérations visant à améliorer la qualité d'une opération immobilière préexistante. Cela se traduit par la mise aux normes de ce dernier. Par l'adjonction de nouveaux constituants et également par des modifications structurales (grouper deux appartements. Construire des prolongements afin de gagner sur de la surface inoccupée). (Damien J, 2000)

Dans le domaine de l'aménagement urbain, Nicolas O. voit que la réhabilitation peut également concerner un quartier tout entier. Il ne s'agit pas alors seulement de remettre en état des bâtiments déjà existants mais également de créer de nouvelles installations (par exemple de type loisirs, ou commerces) visant à redonner de la valeur à un quartier en crise. (Nicolas O ; 2001)

Cette opération est considérée alors comme une amélioration de la qualité et des conditions d'habitat, du quartier, notamment de la ville.

▪ Le réaménagement urbain :

C'est une action qui consiste à revaloriser les espaces urbains menacés. Cette intervention implique certain degré de changement de la configuration physique, mettant en place les équipements nécessaires et en valorisant les espaces publics (par du mobilier urbain et des espace verts ...). Aussi, cette opération porte aussi sur des travaux de viabilisation des sites (la voirie, l'éclairage public ...)

- Bien que le renouvellement urbain a pour but d'améliorer le cadre de vie des villes et instauré l'équilibre, le considéré d'une manière uniforme reste très compliqué .Car c'est un concept qui traite des processus et des réalités très différentes. Par conséquent, on découvre plusieurs situations / endroits où l'on peut l'effectuer. Ce sont généralement des territoires dont le cadre de vie ne répond plus aux exigences de leurs habitants.

**F. Lieux préférentiels du renouvellement urbain**

Il existe plusieurs lieux préférentiels du renouvellement urbain. Dans ce cas, nous allons proposer trois types, de contextes différents et qui sont les plus pertinents :

a- Les ensembles de logements sociaux

Ils comprennent les quartiers périphériques des villes. Ces derniers, représentent le sujet de l'actualité dans les questions de renouvellement urbain, car ils sont tout le temps persécutés de la part des processus de déqualification, de répétition d'un modèle unique, d'exclusion et de ségrégation sociale. Par conséquent, les conditions de vie sociale se dégradent fortement ; ce qui a permis la reconsidération de ces quartiers, de leurs tissus urbains, de leurs bâtis et de leurs fonctionnements.

b- Les friches industrielles

Leur dégradation est due à l'évolution des activités économiques. Les friches industrielles, sont généralement les entreprises et sociétés dévalorisées, les anciens sites militaires et les casernes, les anciens docks ou silos, les emprises portuaires, les gares de marchandises, les zones minières et sidérurgiques,...etc. Ce sont donc des sites urbains qui ne comportent pas d'habitat ou très peu, entrés durablement dans une spirale de déqualification et d'abandon. Ils constituent un enjeu de taille qui peut contribuer à renouveler la ville, et lancent aux pouvoirs publics des défis de maîtrise. **(François Xavier ROUSSEL, 1999.)**

c- Les quartiers anciens dévalorisés

Le renouvellement urbain concerne aussi les tissus anciens, sous des formes différentes, à des rythmes adaptés pour permettre les évolutions souhaitées. Les territoires anciens à renouveler dans une ville peuvent être d'une grande diversité; et cela dépend de facteurs changeants d'une ville à une autre.

De ce fait, le concept du renouvellement urbain regroupe plusieurs opérations qui interviennent toutes sur un tissu existant, malgré leurs tailles ou leurs complexités. D'autre part, il favorise le processus de revalorisation urbaine et l'utilise comme stratégie de développement et de reconquête de la ville à travers des projets globaux.

**II.3 La Revalorisation urbaine : La réintroduction de l'espace public et reconquête des quartiers dévalorisés (quartiers de la gare) :**

**II.3.1 La Revalorisation urbaine**

La revalorisation urbaine est un aspect de renouvellement ; destinée à la mise en valeur des territoires urbains négligés, c'est aussi une action consistant en l'introduction des éléments physique ou naturels, pouvant mettre en valeur un édifice ou un quartier à travers les couleurs, les formes ou les textures.

Cette reconquête spatiale, inclut notamment, l'usage de la notion de l'espace public comme dispositif de revalorisation urbaine. Il s'agira alors de la réintégration de la nature dans l'urbain (création des places et les jardins publics), la prise en charge de l'aménagement des voiries (mobilier urbain), traitement de façades des parois urbaines,

l'amélioration des réseaux de transport et l'amélioration des possibilités de stationnement ...etc. Cependant, la valorisation des espaces ne se résume pas qu'à l'embellissement de l'extérieur, elle inclue aussi l'implantation des équipements publics, qui favorisent le développement d'activités économiques et socioculturelles dans un objectif de mixité sociale et de diversité des fonctions urbaines.

Vu l'importance de l'espace public dans la revalorisation urbaine. Nous avons approfondie notre étude à ce sujet. Ainsi nous allons dévoiler ses différentes définitions, connaître ses typologies et saisir ses enjeux.

➤ **L'Espace public : Atout de la revalorisation urbain:**

**A- Essai de définition :**

La définition de l'espace public peut être sous différents points de vue :

-Larousse définit l'espace public comme étant « une surface, un volume, une étendue affectée à un usage public » Cela signifie que 'L'espace public' est une expression pour désigner les espaces extérieurs fréquentés par le public et accessibles à toute personne.

- D'un point de vue socio-culturel, la notion d'espace public renvoie aux rencontres, aux échanges, à l'élaboration d'une culture urbaine, il est alors défini comme :

« ... un espace de sociabilité, où l'individu peut contacter et nouer des relations sociales avec les autres ». (MEBARKI ;2012)

Selon **Pierre Sansot (1993)** « *Les espaces publics, décors de vie quotidiens, sont les lieux où les hommes se reconnaissent semblables et échangent un peu de leur existence.* ». Cette manière d'utiliser l'espace public témoigne d'une vie locale dynamique, d'une convivialité et d'un bien-être au sein de la société.

- Cependant, Thierry Paquot, affirme dans son ouvrage « *L'espace public* » que l'espace public au singulier dont le pluriel - les espaces publics – n'ont pas la même signification. Au singulier, le concept de l'espace public est défini comme un lieu symbolique où se forme l'opinion publique, issue du débat politique et de l'usage public de la raison. Par ailleurs, au pluriel, les espaces publics désignent les lieux physiques, quel que soit leur statut juridique (public ou privé), dans lesquels le public peut circuler ou stationner.

**Juridiquement :**

L'espace public est considéré comme une partie du domaine public non bâti, affecté à des usages publics.

- **Sur le plan urbain** : L'espace public représente avant tout des sites publics, au sens foncier du terme. Il s'agit de la définition morphologique de l'espace public conçu comme l'ensemble des espaces urbains ouverts.

Selon **Françoise Choay (2000)** « ...la partie non bâtie du domaine public, affectée à des usages publics, l'espace public est donc formé par une propriété et par une affectation d'usage »

**De SABLET (1988)** voit que « *Les espaces collectifs urbains, appelés encore espaces publics ou espaces extérieurs, sont constitués par l'ensemble des lieux ouverts à tous...* »

Ou aussi, « *Les espaces publics comme forme ouverte sont les lieux d'équilibre dialectique entre l'architecture de l'édifice et l'architecture de la ville, ils sont le cœur et l'âme des villes.* » (KEDISSA.C, 2010).

Donc du point de vue urbanistique, la notion de l'espace public représente les espaces ouverts, extérieurs complémentaires au bâti privé et public. Un espace d'expression qui caractérise la ville, relie ses différentes fonctions urbaines dans l'intérêt public.

### **B- Une typologie des espaces publics**

Les espaces publics sont très différents. Une diversité qui complique la démarche d'opérer une catégorie unique ou une entité homogène. Cette variété se lit dans le rôle, la forme et l'environnement physique des espaces publics.

M. De SABLET décrit les caractères et les dispositions de l'espace publics « .... *Ils sont généralement sous la responsabilité des collectivités publiques ou parfois de droit privé. Ils sont le plus souvent en plein air, mais peuvent être partiellement ou totalement couverts* ». (De SABLET, 1988)

Selon **Philip Panerai** « *L'espace public comprend l'ensemble des voies : rues et ruelles, boulevards et avenues, parvis et places, promenades et esplanades, quais et ponts mais aussi rivières et canaux, berges et plages. Cet ensemble s'organise en réseau afin de permettre la distribution et la circulation* ».

Ainsi ,les espaces publics représentent l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. Ils forment l'ossature urbaine héritée de l'histoire qui permet d'organiser les différentes fonctions de la ville. Cette ossature joue un rôle à deux échelles: celle du territoire, pour mettre en relation le centre historique et les périphéries, et celle du quartier et de l'îlot. Ces espaces peuvent présenter des aspects très différents selon qu'ils accueillent des pratiques quotidiennes ou occasionnelles.

La classification des espaces publics est comme suit :

#### **1) Les espaces publics ouverts :**

On distingue deux types d'espaces publics ouverts :

- **Les espaces structurants** : Ce sont les lieux de rassemblement, de communication et d'échanges, les espaces de représentation du pouvoir, les espaces marchands, patrimoniaux et emblématiques qui conservent la mémoire de la ville (grande place, parvis, esplanade, foirail, champ de foire, jardin botanique...)

- **Les espaces de proximité** : Ils regroupent les espaces tels que : les placettes, terrasse, petit espace vert, square... qui offrent des agréments particuliers : le repos, la détente, le calme, la qualité de l'air, le paysage...



**Figure II- 3** Espace public ouvert structurant  
Place de la république, France

**Sources** : Les mots des espaces publics /  
issuu.com, 2020



**Figure II- 4** Espace public ouvert de proximité la  
placette Maguire ,Quebec , Canada

**Sources** : repertoireouq.com/aménagement de  
placette,2020



2) **Les espaces publics linéaires**

Les espaces publics linéaires regroupent l'ensemble du système des voies urbaines. Autrement dit, c'est le réseau qui permet la distribution et la circulation dans la ville. Ils incluent les rues et ruelles, boulevards et avenues, cours ... (les voies de communication réservées aux transports et aux véhicules, les trottoirs, les voies piétonnes, les contre-allées piétonnes, des espaces de circulation exclusivement dédiés aux piétons.)

• **Une avenue :**

Est une artère urbaine droite, d'une certaine largeur, généralement bordée d'arbres ou de bâtiments. Elle conduit parfois à un édifice important ou à une place, et a la particularité de mener à une autre ville. Son profil en travers comprend souvent des espaces réservés à différents usages (automobiles, piétons, cycles...)

• **Le boulevard :**

Axe de circulation majeur, ce terme d'origine néerlandaise « bolwerk » qui signifie « bastion » désignait les fortifications et remparts qui entouraient une ville. De nos jours, c'est surtout une voie d'évitement du centre ou une voie de transit qui comprend de larges trottoirs, bordée de chaque cote d'une rangée d'arbres

• **Le cours :**

C'est un tronçon d'avenue ou de boulevard. Il s'étend plus en longueur qu'en largeur, souvent ponctué de fontaines, propice à la promenade. La circulation automobile peut être centrale dans certain cas.

• **Une rue :**

Un espace de circulation, caractérisée par une largeur relativement faible par rapport au boulevard et à l'avenue, qui dessert habituellement des logements et/ou d'autres structures fonctionnelles dans une agglomération



**Figure II- 5** Avenue des Champs-Élysées, Paris ,France, reliant la place de la Concorde à la place Charles-de-Gaulle , 8<sup>e</sup> arrondissement  
**Sources :** <https://www.parisinfo.com/>;2020



**Figure II- 6** Une partie du « Wiener Ringstrasse, »Le Ring boulevard annulaire, construit sur le tracé de l'ancienne enceinte de la ville, Autriche  
**Sources :** [http://www.austriawanderer.com](http://www.austriawanderer.com;);2020



**Figure II- 7** Le cours Mirabeau, Aix-en-Provence, France **Sources :** [https://www.aixenprovencetourism.com](https://www.aixenprovencetourism.com/);2020



**Figure II- 8 :** La rue d'Isly, Alger centre, Algérie  
**Sources :** [https://fr.wikipedia.org](https://fr.wikipedia.org/);2020

**3) Les espaces publics de transition :**

Ces espaces ont le rôle d'assurer la transition sur le plan spatial, structurel et fonctionnel. On distingue alors trois sortes d'espaces de transition :

a) Les espaces d'interface :

Ce sont les espaces qui mettent en relation la ville et le milieu aquatique (la mer), tels que la plage, berge publique, quai, jetée... la ville et la nature comme les parcs, chemins ...

b) Les espaces traits d'union :

Ces espaces exploitent souvent le relief, mettent en relation deux paliers naturels, deux quartiers, des équipements (cheminement, montée, promenade suspendue, place en plateaux...) et nécessitent des dispositifs spécifiques (clôtures, rambardes, rampes, mains courantes, définition claire des cheminements, matérialisation des limites...)

c- les espaces de traversées :

Ils permettent le passage et la circulation dans l'épaisseur du tissu urbain tels que les arcades, les galeries, les portiques, jardin cœur d'îlot ...

**Exemples d'espaces de transition :**



**Figure II- 10** Arcades urbaines, Bologne, Italie  
**Sources :** <https://www.carnetdescapades.com/>, 2020



**Figure II- 11** Le quai Anatole-France, **Sources :** <http://paris1900.lartnouveau.com,2>



**Figure II- 9** Voies sur berges, rive droite à Paris, France  
**Sources :** <https://moto-station.com,2020>

**4) Les espaces publics discrets et résiduels :**

Ces des espaces publics modeste de petite dimension, résiduel non attractif, tels que les pointes d'îlots, dessous des ponts ...

**C- Les enjeux de l'espace public**

Pour réussir un projet d'espace public, les concepteurs doivent intégrer cinq notions essentielles dans leurs réflexions et leurs pratiques :

• **La contextualisation :**

Elle se fait par la prise en compte du contexte climat, harmonie avec le paysage et le site, compatibilité avec les pratiques locales...

• **La composition :**

Il s'agit de structurer, de créer une harmonie, de parvenir à un équilibre lors de la conception de l'espace public.

• **Le confort :**

Un espace public doit constituer un environnement agréable. Pour cela il est nécessaire d'avoir une atmosphère spécifique, construite par des sons, des lumières, des couleurs, des odeurs ... cette atmosphère doit comprendre : un éclairage suffisant et adapté, une qualité des parcours adéquate, ayant une protection contre la chaleur ou les intempéries,

l'atténuation de la pollution sonore et de la pollution de l'air, l'accès à des services (points d'eau, toilettes publiques...)

- **Les usages :**

Pour produire un espace public, le concepteur doit imaginer toutes les pratiques possible de la part des usagers (circuler, consommer, se rencontrer, se reposer, jouer...), pour répondre aux attentes du plus grand nombre et assurer un partage équilibré de l'espace commun.

**La gestion**

L'anticipation et la maîtrise des coûts, sont deux points essentiels pour gérer la conception d'un espace public. L'anticipation, se traduit par un cahier des charges qui indique le positionnement cohérent du mobilier, maîtrise de l'approvisionnement en matériaux... ainsi que l'entretien quotidien par les techniciens (renouvellement des réseaux, marquage au sol, changement des plaques...). La maîtrise des coûts est très importante aussi, néanmoins elle ne doit en aucun cas entraîner une diminution du niveau d'exigence.

**II.3.2 Quartier de la gare comme lieu de revalorisation urbaine**

Quels que soient les usages qu'ils accueillent (activités, logement, etc.), les quartiers de gare sont parfois dévalorisés et peu attractifs. De ce fait, ils représentent des lieux idéals pour les interventions du renouvellement urbain. Les projets de revalorisation sont alors l'occasion de faire évoluer l'image de la gare et de son quartier, ainsi que celle du train et de la mobilité ferroviaire. Les perspectives sont très différentes d'une gare à l'autre (selon la localisation de la gare par rapport aux éléments de centralité, le tissu urbain à proximité, le volume d'usagers du train, leur provenance, etc.)

Lors d'une planification pour une revalorisation urbaine d'un quartier de la gare, la programmation doit être basée sur quelques principes présentés comme suit :

– **Faire en sorte que la voiture ne crée pas l'urbanisme** : Pour cela, les circulations automobiles doivent être organisées pour éviter les flux de transit et les coupures générées par les grandes voiries. De même, la régulation du stationnement devrait être, à la fois pour les résidents des quartiers de gare et pour les usagers en rabattement, tout en offrant l'opportunité de limiter l'emprise de la voiture, pour assurer une qualité d'usage et un rééquilibrage des différents modes d'accès à la gare.

– **Mettre en valeur la gare et son parvis** : Le dessin de la trame viaire peut faire de la gare un élément structurant dans le paysage urbain. Le bâtiment-voyageurs, lorsqu'il existe, mérite d'être restauré et mis en valeur par un travail de composition urbaine.

– **Assurer la qualité et la continuité des cheminements vers la gare** : Assurer les circulations piétonnes et cyclables permet, non seulement de rendre crédible le développement des accès à la gare pour les modes actifs, mais aussi d'améliorer la greffe entre la gare et son environnement immédiat ; en particulier, la réhabilitation ou la création de franchissements du faisceau ferroviaire permet de reconnecter les espaces situés de part et d'autre de la gare.

– **Penser les fonctions du quartier de gare en complémentarité avec les centralités existantes** : si la mixité fonctionnelle du projet est souvent souhaitable, elle ne doit pas nuire au bon fonctionnement des autres centralités ; lorsqu'ils sont envisagés à l'échelle de la commune,

voire de l’intercommunalité, les choix programmatiques permettent d’offrir une diversité de services et commerces accessibles à pied par les usagers du train et les habitants du quartier de la gare, voire de développer une offre économique plus large (bureaux, artisanat, industrie...), participant ainsi à construire la « ville des courtes distances »

Les quartiers de gare sont des leviers de renouveau territorial. Concentrant des flux importants et souvent situés en centre-ville ou près d’une centralité, ils disposent de nombreux atouts pour être des espaces dynamiques, attractifs, vecteurs de développement de la ville.

Dans cette partie théorique du chapitre, nous avons pu développer plusieurs concepts et notions relatif au contexte urbanistique actuel. Ceci, dans le but de saisir les bases du renouvellement urbain et celles des centralités urbaines et les adapter à notre projet urbain.

Néanmoins, une analyse d’exemples reste indispensable pour ouvrir notre perspective afin de mieux l’ajuster au contexte algérien.

**III. ANALYSE THEMATIQUE :**

Cette partie du chapitre consiste à présenter une analyse d’exemples ayant trait à la thématique développée : La revalorisation de quartier de la gare et restructuration de la paroi de l’avenue Amara Youcef.

**III.1 Exemple 01 : Projet de requalification de l’ancien quartier de la gare de Sidi Bel Abbés pour une nouvelle centralité urbaine attrayante et durable.**

**III.1.1 Le choix du projet :**

<b>Echelle du projet</b>	<b>Pertinence</b>	<b>Crédibilité</b>
Le projet se situe dans un tissu urbain dont le quartier joue un rôle clé dans la dynamique de la ville.	-C’est un exemple qui présente une certaine compatibilité avec notre problématique concernant l’étalement urbain, la rupture urbaine et le manque d’espace public. -Cet exemple illustre aussi, les possibilités d’intervention sur les tissus existants par le biais des actions du renouvellement urbain sur les nouveaux noyaux périphériques (nouvelles centralités) qui incluent l’équipement de la gare. -C’est un exemple de quartier de la gare.	-Faire du quartier dévalorisé, un vrai espace de vie animé et attractif pouvant générer des ambiances multiples. -Renforcer la centralité linéaire (nord- sud), pour remédier à la rupture urbaine.

**Tableau 1:** Représente les critères de choix de l’exemple  
**source :** l’auteur ,2020

**III.1.2 Fiche technique**

<b>Situation</b>	Le quartier se situe au nord-est de la ville de sidi bel Abbes, Algérie.
<b>Surface</b>	82,55 ha
<b>Stratégies de bases</b>	-Renforcer l’attractivité et la mise en valeur du secteur par l’intégration de nouvelles fonctions pour encourager la mixité socio-culturelle, économique ... en proposant de nouveaux projets multifonctionnels et de nouveaux équipements. -L’amélioration de la mobilité urbaine par le réaménagement de la gare ferroviaire afin de faciliter et organiser les déplacements dans le secteur, toute en proposant des aires de stationnements, pour lutter contre les stationnements anarchiques. - La consolidation de l’axe structurant et la création d’espaces verts et d’aires de jeux.

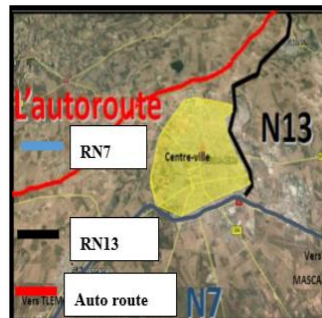
**Tableau 2** : Représente les informations essentielles sur l’exemple. **Source** : L’auteur 2020

**III.1.3 Situation :**

Le quartier se situe au nord-est de la commune de sidi bel Abbes, wilaya de Sidi Bel Abbes, Algérie.



**Figure II- 12** Carte de situation de la wilaya SBA.  
**Source** : Google image, 2020



**Figure II- 13** Carte de l’accessibilité pour la ville de SBA.  
**Source** : Google image, 2020



**Figure II- 14** Carte de situation et délimitation du quartier.  
**Source** : Prise du pdau de SBA,2008

Il est limité par :

- Nord : SIDI DJILALI, LARBI EBNMHIDI.
- Est : GRABA, et le quartier BENI AMER.
- Sud : CENTRE VILLE, SAKIA EL HAMRA.
- Ouest : ADIM FATIHA

**III.1.4 Problématique du quartier de la gare**

Le quartier PERRIN LA GARE présente de nombreux dysfonctionnements dont :

- Les ruptures urbaine, physique et paysagère.

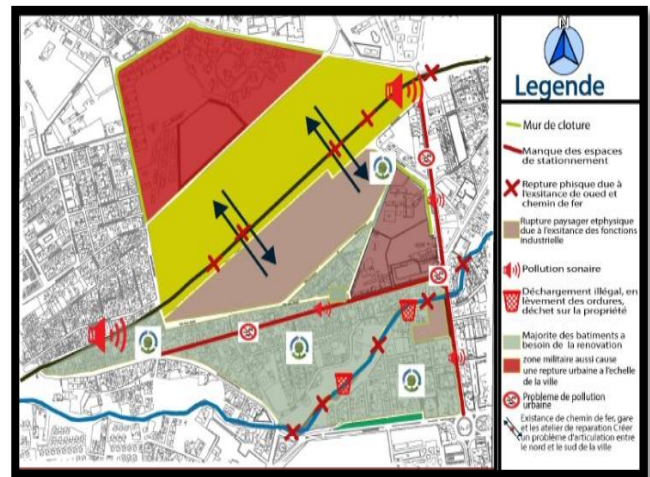
Le manque considérable d’espaces d’attraction et d’animation qui a diminué de sa valeur.

La présence de l'oued qui devrait être un atout, cause problème vue son état dégradé.

- Des problèmes de mobilité

Et difficulté de stationnement spécialement dans les deux boulevards commerciaux.

-Manque d'espace public et des lieux de rassemblement tell que « placettes –parcs – Jardins».



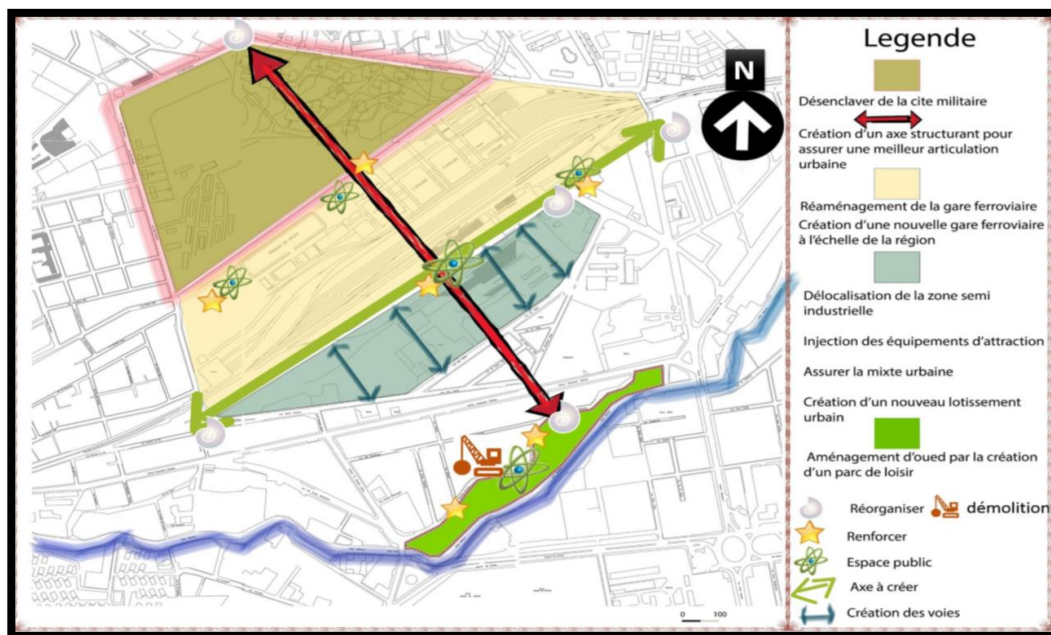
**Figure II- 15** Carte des dysfonctionnements du quartier de la gare.  
**Source :** GOURI M. A , SAMSON., « *Projet de requalification de l'ancien quartier de la gare de Sidi Bel Abbès pour une nouvelle centralité urbaine attrayante et durable* », UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEM ,obtention du diplôme de MASTER EN ARCHITECTURE,2017

**III.1.5 Les objectifs :**

Les objectifs du projet sont :

- Minimiser l'étalement urbain à travers une politique d'aménagement qui préconise le réaménagement et la reconstruction des villes sur elles même.
- Faire du quartier une partie intégrante de la ville de Sidi Bel Abbes et non un fragment de ville.
- Redynamiser le quartier.
- Valorisation de la gare.
- Projection des équipements d'accueil (hôtel, restaurant...) et la densification du tissu (habitat) pour booster l'attractivité du quartier.
- Réaménagement de l'espace public et redonner sa place aux piétons.

**III.1.6 Les principes d'aménagement du quartier :**



**Figure II- 16** Carte du plan d'action pour l'aménagement du quartier de la gare.  
**Source :** GOURI M. A , SAMSON., « *Projet de requalification de l'ancien quartier de la gare de Sidi Bel Abbès pour une nouvelle centralité urbaine attrayante et durable* », UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEM ,obtention du diplôme de MASTER EN ARCHITECTURE ,2017

**III.1.7 Plan d'aménagement global du quartier de la gare**



**Figure II- 17** Plan d'aménagement global du quartier de la gare

**Source :** GOURI M. A , SAMSON., « *Projet de requalification de l'ancien quartier de la gare de Sidi Bel Abbés pour une nouvelle centralité urbaine attrayante et durable* », UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEM ,obtention du diplôme de MASTER EN ARCHITECTURE ,2017

**III.1.8 Illustrations en 3D du projet :**



**Figure II- 19 :** Centre d'affaire et l'entrée de la trémie  
**Source :** idem



**Figure II- 18** Aménagement du boulevard  
**Source :** idem



**Figure II- 21:** AXE structurant.  
**Source :** idem



**Figure II- 20** la composition urbaine et l'équipement de la gare vu ciel  
**source :** idem

**III.1.9 Synthèse :**

L'analyse de cet exemple nous a permis de tirer quelque point utile lors de notre intervention. Ils se présentent comme suit :

- Concevoir un nouveau plan de circulation pour une meilleure mobilité.

- Rendre attractif le quartier par l’implantation de nouvelles activités.
- Aménagement d’une place ouverte devant la gare pouvant accueillir des animations et aménagements saisonniers

**III.2 Exemple 02 : Rénovation urbaine de Marche-en-Famenne : Le réaménagement du boulevard urbain**

**III.2.1 Le choix du projet :**

Echelle du projet	Pertinence	Crédibilité
Le projet s’inscrit dans le contexte du développement des territoires dans les villes de taille moyenne.	- Cet exemple correspond bien à notre désir de vouloir mettre en évidence un axe structurant, dans le cadre du renouvellement urbain.	- Un projet de boulevard urbain pour la reconquête du paysage urbain à travers un projet urbain global comme stratégie de développement de son territoire.

**Tableau 3:** Représente les critères de choix de l’exemple.  
**Source :** L’auteur, 2020

**III.2.2 Fiche technique :**

<b>Situation</b>	Marche-en-Famenne, province de Luxembourg, Belgique
<b>Ampleur du projet</b>	1,8 km de voiries.
<b>Stratégies de bases</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaménagement des espaces publics de la ville via une vaste opération de rénovation urbaine : Cela se concrétise par la mise en place de bandes végétalisées et de mobilier urbain.</li> <li>-Nombreuses rénovations et requalifications de bâtiments anciens dans le centre historique</li> <li>- Créer un nouveau plan de circulation.</li> <li>-Mettre en place une dynamique de rénovation de bâtiments et de développement de projets</li> </ul>

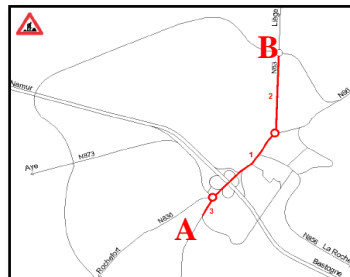
**Tableau 4 :** Représente les informations essentielles sur l’exemple.  
**Source :** L’auteur ,2020

**III.2.3 Situation**

Le projet se situe dans la ville de Marche-en-Famenne, au nord de la Province de Luxembourg, et est le chef-lieu d'un arrondissement administratif et judiciaire en Belgique.



**Figure II- 24**La carte administrative de Belgique, localisation de la ville de Marche-en-Famenne  
**Source :** wikipedia.org ,2020



**Figure II- 23** Plan Communal de Mobilité de Marche-en-Famenne  
**Source :** L. Campeny ,Université de Liège « le boulevard urbain de Marche-en Famenne » 2012/2013



**Figure II- 22:** La carte de localisation du projet de réaménagement  
**Source :** « le boulevard urbain de Marche-en Famenne » 2012/2013



Le projet de réaménagement s'étend sur environ 1,8 km de voiries, depuis le rond-point de la Pirire (A) jusqu'au rond-point du Carmel (B), à l'entrée du camp militaire (voir le plan communal de mobilité et la carte de localisation ci-dessus). Il emprunte l'Avenue de France, le Boulevard du Nord et la Chaussée de Liège. Le tracé traverse donc tout le centre urbain de Marche-en-Famenne.

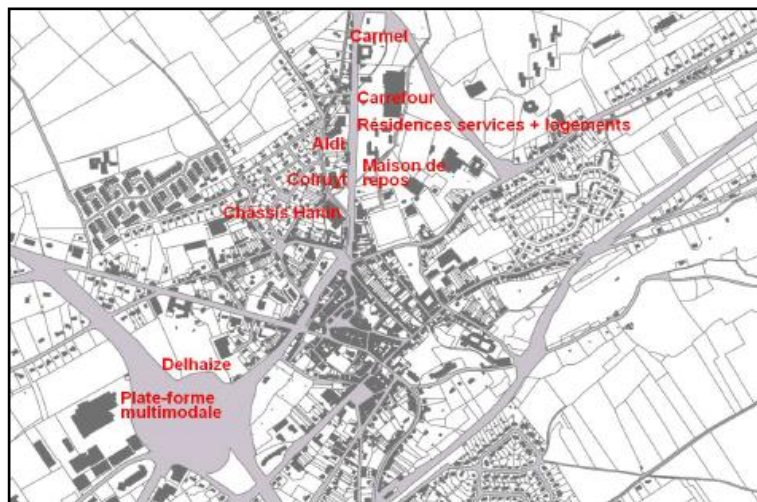
### III.2.4 Problématique du quartier de la gare

L'autoroute fracturait et divisait la ville en deux parties presque inatteignables. Cette voirie fort dense et polluée, (pollution atmosphérique et pollution acoustique), induisait une insécurité pour les piétons et constituait une barrière physique importante pour les habitants de Marche. De plus il existait une certaine hétérogénéité du cadre bâti, causée par les différentes urbanisations qui se sont juxtaposées, au gré de l'histoire et des développements récents de la ville de Marche.

### III.2.5 Les objectifs :

- Améliorer la qualité d'accès et de traversée de l'agglomération.
- Augmenter la sécurité des usagers par une plus grande maîtrise des vitesses et une approche multimodale de l'espace public.
- Requalifier le cadre bâti des parois : y renforcer la densité (densification) et maintenir la mixité, y dessiner une façade urbaine en reconfigurant les alignements et les gabarits.
- Réduire les ruptures urbaines entre le centre-ville et les quartiers résidentiels de part et d'autre de l'axe.

### III.2.6 Les principes d'aménagement du quartier



**Figure II- 25** Carte reprenant les grands projets prévus le long du boulevard.

**Source :**L. Campeny et al. , Université de Liège « le boulevard urbain de Marche-en-Famenne » 2012/2013

- Le Carmel** : Ancien bâtiment religieux reconverti en moyennes surfaces commerciales.
- Le Carrefour** : Hypermarché dont le bâtiment a été rénové et le parking réaménagé. Un nouveau restaurant McDonald y a été construit.
- Résidences services et logements** : Il est prévu de construire plusieurs résidences services en lien avec la maison de repos voisine ainsi que des logements.

- **Le Aldi** : Le magasin sera détruit et un nouveau bâtiment va venir s'implanter en bord de boulevard avec la surface commerciale au rez-de-chaussée et des logements à l'étage.
- **Le Colruyt** : Comme pour l'Aldi, le magasin sera détruit et un nouveau bâtiment va venir s'implanter en bord de boulevard avec la surface commerciale au rez-de-chaussée et des logements à l'étage.
- **La maison de repos** : Elle a été rénovée et agrandie avec de nouvelles constructions en bord de boulevard
- **Châssis Hanin** : Cet ancien atelier sera transformé pour recevoir de nombreux logements.
- **Le Delhaize** : Il est prévu que de nouvelles surfaces commerciales viennent refermer le parking ainsi que l'alignement avec le boulevard.

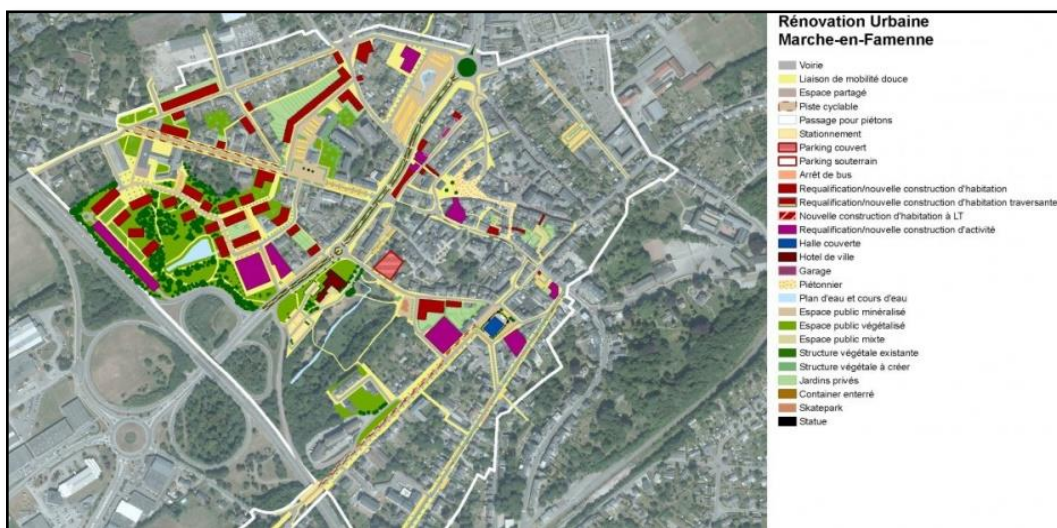


Figure II- 26: Carte des principes d'aménagements.

Source : <http://www.pluris.be/projets/renovation-urbaine/masterplan-de-renovation-urbaine,2020>

### III.2.7 Le plan d'aménagement du boulevard :

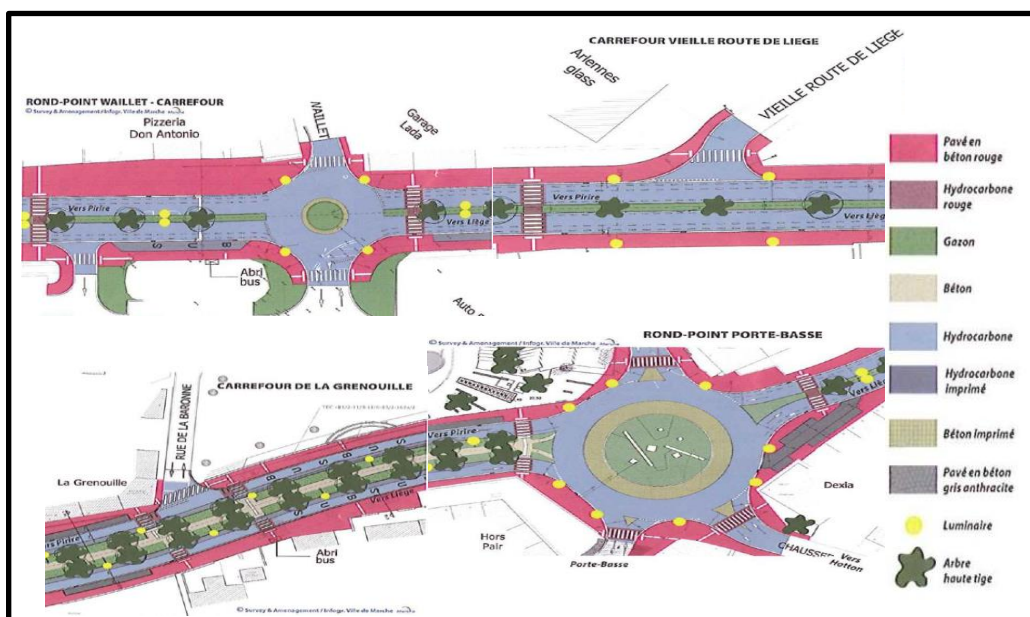
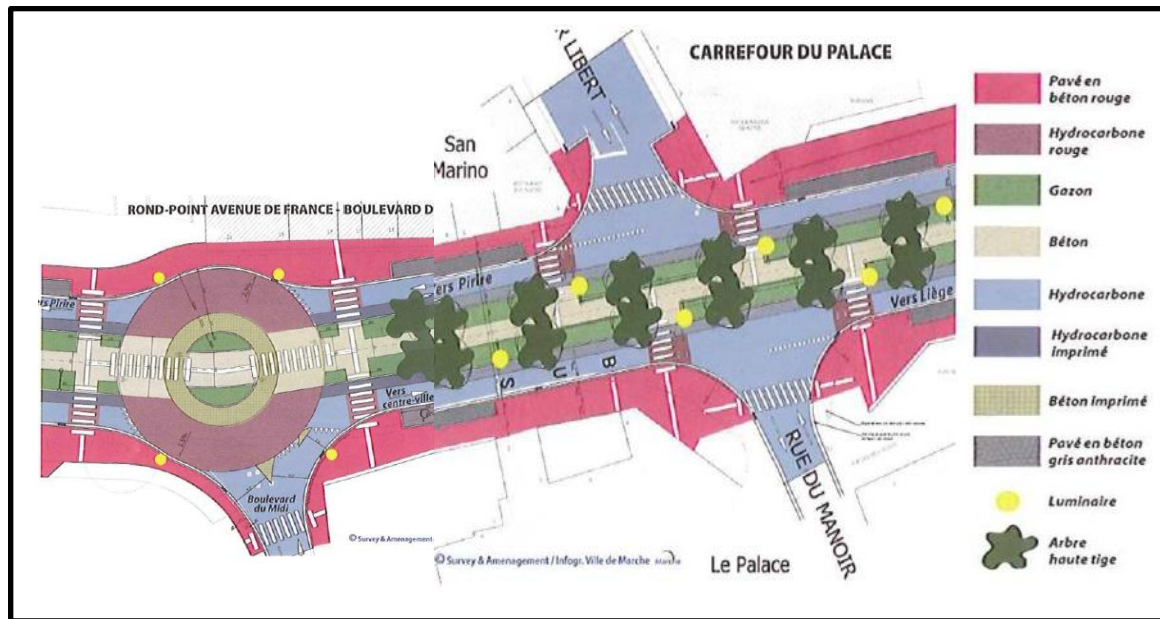


Figure II- 27 Plan d'aménagement du boulevard urbain de Marche-en-Famenne (traçon-1&2)

Source : L. Campent, Université de Liège « le boulevard urbain de Marche-en-Famenne » 2012/2013, traité par l'auteur 2020



**FigureII- 28** Plan d'aménagement du boulevard urbain de Marche-en-Famenne (traçon-3)

**Source :** L. Campeny , Université de Liège « le boulevard urbain de Marche-en-Famenne » 2012/2013, traité par l'auteur , 2020

### **III.2.8 Synthèse**

D'après cette analyse, nous avons pu ressortir certaines recommandations pouvant être intégrées dans notre projet :

- Réaménagement des espaces publics par la mise en place de bandes végétalisées et de mobilier urbain.
- Favoriser les voies piétonnes et les pistes cyclables.
- Faire un rabattement de façades et de la démolition des bâtiments vétustes implantés en bord de l'avenue, puis de reconstruire des nouveaux avec des surfaces commerciale au rez-de-chaussée et des logements à l'étage.
- Mettre en place une dynamique de rénovation de bâtiments et de développement de projets.

### **III.3 CONCLUSION :**

D'après la recherche théorique réalisée dans ce chapitre, nous avons tenté d'apporter un éclairage sur les notions, et concepts qui se rapportent à notre thématique (centralités urbaine, projet urbain, renouvellement urbain, revalorisation ...), de cerner un nombre de leurs critères, leurs enjeux, en guise d'un rapprochement avec notre cas d'étude. En outre, l'analyse des exemples nous a été utile, dans le sens où ces derniers s'inscrivent dans un contexte urbanistique semblable au notre, qui joint les différents aspects du Projet urbain aux centralités urbaines, ainsi qu'au renouvellement urbain.

## **CHAPITRE III : LE CAS D'ETUDE**

---

➤ **Introduction du chapitre :**

Selon le philosophe N.Machiavel, pour prévoir l'avenir, il faut connaître le passé, car les événements de ce monde ont en tout temps des liens aux temps qui les ont précédés. De ce fait, la connaissance historique du phénomène urbain demeure un point très important. Car cette dernière nous aide à comprendre la forme urbaine actuelle, dans laquelle elle exprime son héritage historique. Elle permet aussi, de saisir le rapport entre la ville et son territoire immédiat à travers le temps. Cela nous accordera la possibilité de projeter sa croissance future, afin d'assurer une intégration adéquate de notre projet avec son environnement en forme et vocation, et d'établir une certaine cohérence urbaine et architecturale.

Dans ce chapitre, nous allons en premier temps faire une lecture de la ville de Blida, dans laquelle figurera son évolution urbaine : processus de genèse (formation, transformation), dans le but de comprendre la croissance de la ville depuis son stade embryonnaire jusqu'à son état actuel. Accompagnée d'une présentation des éléments structurants de la ville, ainsi qu'une analyse d'air d'étude et d'intervention. Le tout suivi par la proposition d'un plan d'aménagement et d'un projet architectural.

**I. Lecture de la ville de Blida :**

**I.1 Présentation de la ville :**

Surnommée La Ville des Roses, la ville de Blida est une ville stratégique, qui présente différents cachets et potentiels, économique, touristique, culturel ... Elle jouit d'un splendide environnement naturel. Comme elle bénéficie aussi, d'une position centrale privilégiée à l'échelle locale régionale, qui lui procure une relation directe avec plusieurs destinations, et devient ainsi un important centre économique en Algérie.

**I.1.1 Situation territoriale :**

Située au nord-centre de l'Algérie, Blida est localisée dans la zone géographique du Tell central. Elle se trouve à 50km au sud-ouest du capital, à 41 Km au Nord de Médéa et de 30Km de la côte maritime. Grâce à sa position, elle constitue un carrefour reliant le Nord au sud et l'est à l'ouest du pays.

-La wilaya de Blida : est limitée par :

- La wilaya de Tipaza / Alger au Nord.
- La wilaya de Médéa au Sud.
- La wilaya de Boumerdes / Bouira à l'Est.
- La wilaya d'Ain Defla à l'Ouest.

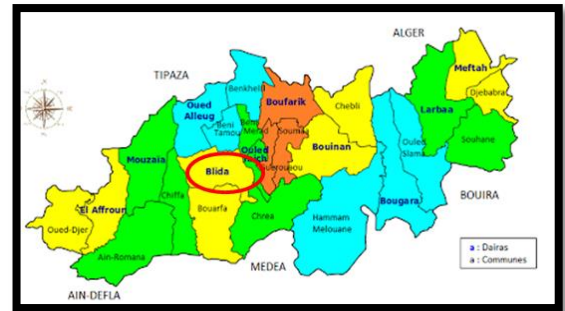


**Figure III- 1** Carte de la situation de Blida et limites administratives

**source :** Document : Invest in Alegria –Blida-

-La commune de Blida : est limitée par :

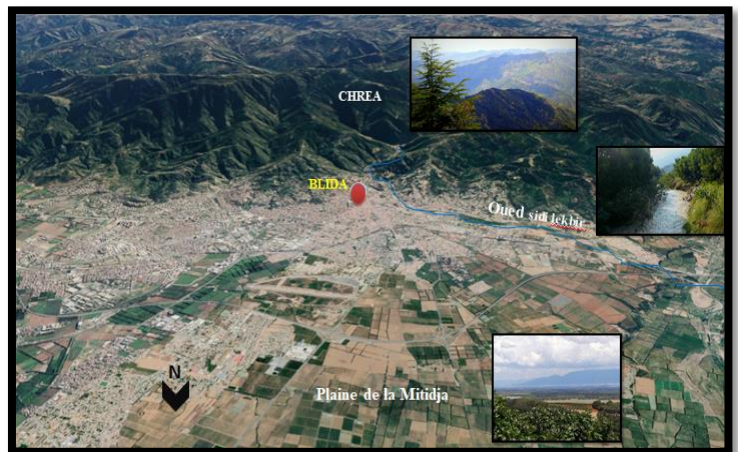
- La commune de Oued El Alleug et Béni-Tamou.
- La commune de Bouarfa et Chréa au Sud.
- La commune de Boufarik, Guerrouaou et Soumaà à l'Est.
- La commune de la Chiffa à l'Ouest.



**Figure III- 2** Carte administrative de la wilaya de Blida  
**Source** : <http://www.dsp-blida.dz/>

**I.1.2 Situation par rapport au milieu naturel :**

Placée à la bordure de la plaine Mitidja, la ville de Blida répond aussi à un site de piémont. Elle est au contact de l'Atlas Blidéen au sud (Chréa), qui dresse ses 1 600 m d'altitude, et de la plaine de la Mitidja qui s'ouvre au nord, d'est en ouest. Cette situation lui permet d'assurer l'unité montagne-plaine, et de bénéficier des complémentarités traditionnelles entre ces deux mondes.



**Figure III- 3** Situation de la ville de Blida vis-à-vis des éléments naturels.  
**Source** : Google Earth traité par l'auteur, 2020

Par ailleurs, elle est localisée sur un cône de déjection construit par l'oued El Kebir, qui aujourd'hui est rejeté sur le côté ouest du cône, et en contrebas.

**I.1.3 Données géotechniques de la ville de Blida :**

➤ **La sismicité :**

La ville de Blida est classée en Zone III d'après le règlement parasismique Algérien (RPA99-version2003), c'est donc une région de forte activité sismique.

➤ **Données climatiques :**

• **Le climat :**

Les conditions climatiques sont classés **Csa** : Climat tempéré chaud a été chaud et sec. Blida possède aussi un climat méditerranéen, de par sa position, elle subit la double influence de la mer et de la chaîne montagneuse, qui domine la ville.

• **Pluviométrie :**

La pluviométrie est généralement plus importante dans l'Atlas que dans la plaine. Les précipitations atteignent leur apogée en décembre, janvier et février, mois qui donnent environ 30 à 40 % des précipitations annuelles.

- **Température :**

Les températures moyennes des 3 mois les plus froids sont comprises entre 0 °C et 18 °C. Quant à la température moyenne du mois le plus chaud est supérieur à 22 °C.

- **Les Vents dominant :**

Hiver : Ouest et nord-ouest

;

Eté : Nord-est

## I.2 **Structure du territoire :**

Pour assister à la naissance de la ville, il faut remonter à l'origine des établissements humains. Comme il a été déjà mentionné, le territoire de la ville de Blida est constitué de trois milieux naturels qui sont : la montagne, le piémont et la plaine, en plus de l'existence de l'oued. De ce fait, il existe deux cycles d'occupations du territoire :

-La descente de la montagne vers la plaine:

C'est le cycle d'implantation

-La remontée vers la montagne: C'est le cycle de consolidation.

➤ **L'évolution hiérarchique de la structure des parcours :**

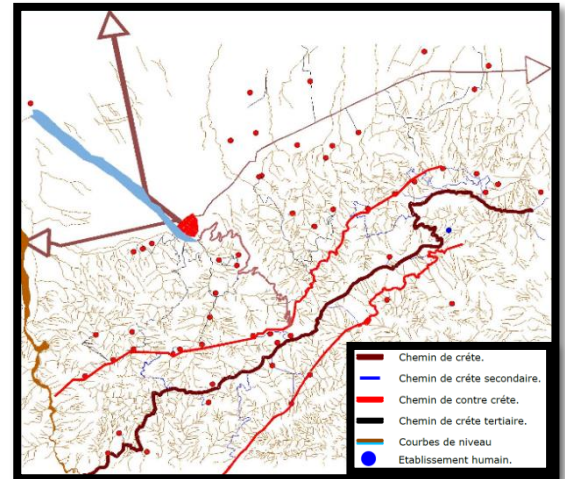
-**1er parcours** : Parcours de crête abandonné.

-**2eme parcours** : SUD-NORD menant vers Koléa (c'était la direction préférentielle de la ville).

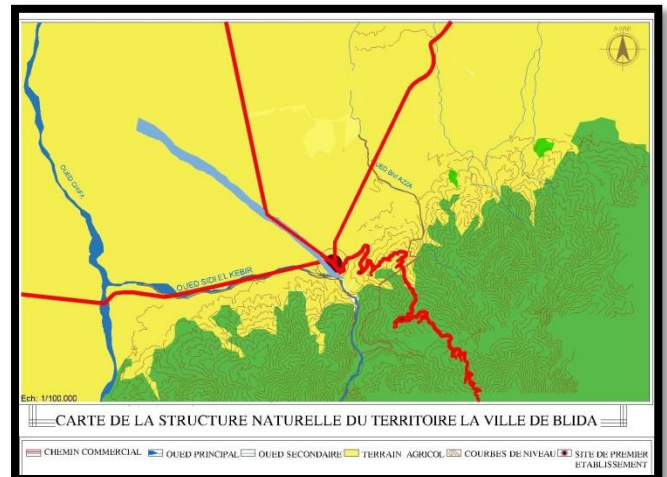
-**3eme parcours** : EST-OUEST (Boulevard Labri TEBESSI) est considérée comme étant la colonne vertébrale de la ville.

-**4eme parcours** : Chemin menant vers Alger, c'est la direction préférentielle de l'expansion de la ville actuellement.

**Dans l'antiquité ce fut la période dans laquelle Blida n'était pas urbanisée mais elle était un point de passage et de relais important.**



**Figure III- 4** Schéma de la structure du territoire et l'origine des établissements humains  
**Source :** D'après les récits du général Trumlet, L'auteur, 2020



**Figure III- 5** Carte de la structure naturelle du territoire et des parcours de la ville de Blida  
**Source :** Carte traité par l'auteur, 2020. Echelle 1/ 100.000

Grâce au prolongement du parcours secondaire dérivé du parcours de crête principal, la ville acquiert une position particulière et stratégique sur le bas promontoire. Ce parcours est devenu le parcours structurant de la ville.

➤ **Remarque:**

1-La structure de la ville est déterminée par celle du territoire.

2-Le parcours structurant de la région étant l'axe sud nord, organise et structure le territoire.

**I.3 Lecture diachronique de la ville**

Selon F.CHOAY, le but de la lecture historique est de construire un cadre de référence à partir duquel nous saisissons le sens réel de l'urbanisme proprement dit sous diverses formulations et formules, et situer les problèmes actuels de l'aménagement urbain.

De par cette réflexion, nous allons consacrer cette partie de l'étude à l'interprétation historique du processus de formation et de transformation de l'aspect urbain et architectural de la ville de BLIDA à travers le temps, d'après lequel nous avons pu identifier trois grandes périodes dans le processus de l'évolution de la ville.

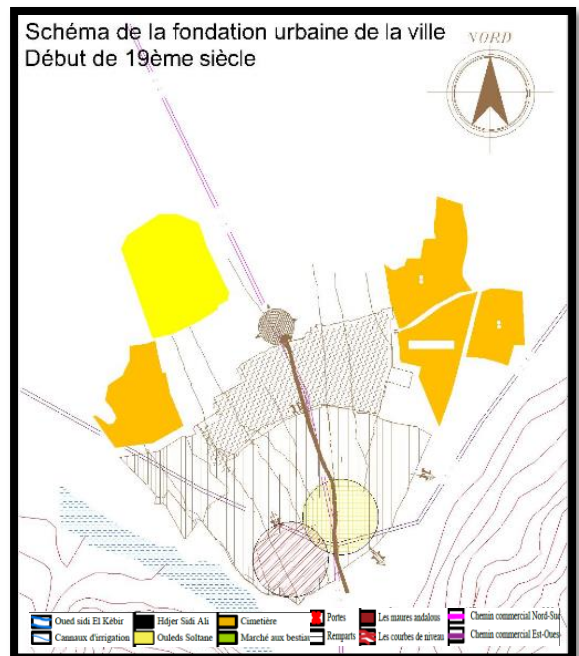
**I.3.1 Période précoloniale (1519-1830)**

**a. La naissance de la ville :**

Au début du 16<sup>ème</sup> siècle, le territoire de la ville de Blida était constitué de deux villages. Celui de Hadjer Sidi Ali au Nord, et celui des Ouled Soltane plus au sud. Et quelques fractions de la tribu de Bèni-Khèlil.

Plus tard vers 1533, un groupe de maures Andalous chassés d'Espagne, s'installe à Blida, avec le soutien du Pacha Kheir Eddine et sous la protection du marabout Sidi Ahmed El Kébir qui lui s'est installé plutôt vers 1519 sur la rive de l'oued.

Maitres de la technique de l'irrigation et avec leurs expériences dans le domaine d'agriculture, les maures commencèrent par dévier le cours de l'oued (dit oued sidi lekhir) du Nord à l'Ouest en utilisant astucieusement la pente pour concevoir un réseau complexe des canaux d'irrigation (Saguias), pour les jardins.



**Figure III- 6** Schéma de la fondation urbaine de la ville début du 19<sup>ème</sup> siècle

**Source :** D'après les récits du général Trumlet, fait par l'auteur ,2020



L'extension de la ville a commencé à se faire vers le Nord, suivant les lignes des sagias et ainsi à prendre la forme d'un éventail.

**b. Epoque ottomane : L'implantation et l'installation des premiers éléments urbains :**

-Blida était durant la période turque l'une des plus importantes villes de la région et jouait le rôle de centre relais entre la capitale « Alger » et le « Beylik » du Titteri.

-Ordonné par la géométrie du site, le tissu urbain a continué à se développer suivant l'axe Nord-sud, et les sagias, le tout entouré par la 1ere enceinte percée par les premières portes : Bab Errahba, Bab El Sebt, Bab Khouihkha .

-Avec l'extension des murs d'autres portes ont fait leur apparition : Bab El Dzair, Bab El kébour, Bab Ezzaouia

**-Les axes structurants de ville la turque:** La densification était autour de l'intersection des deux axes structurant de la ville :

- L'axe de Bab El Dzair à Bab El kebour (Est –Ouest).
- L'axe de Bab Essebt à Bab Errahba (Nord –Sud).

Ces deux axes aboutissent donc aux quatre portes importantes. Sur ces artères principales étaient localisés les équipements importants de la ville (mosquée, fondouk, boutiques, four, hammam). (Les deux axes schématisés)

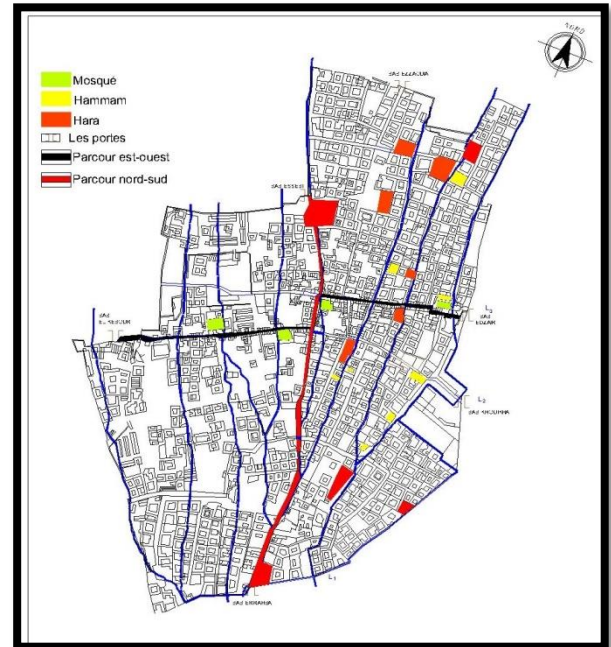
➤ **le tremblement de terre :**

Le 5 mars 1825 la ville a connu un grand séisme qui en détruisit une grande partie. Sur 1300 maisons seules 20 maisons sont restées debout mais sérieusement endommagées ce qui engendra beaucoup de vides et l'apparition des fragments d'ilots. Certains habitants ont préféré se loger dans des tanneries situées près de *Bab Ezzaouia*, formant ainsi le quartier de la *Zaouia*.

**I.3.2 La période coloniale :**

**a. Phase I : Intra-muros 1842-1866 : la Restructuration et la densification du tissu urbain :**

Pendant 9 ans, l'armée française avait tourné autour de BLIDA sans l'occuper jusqu'en 1839. Les premières interventions furent militaires pour le but de consolider la



**Figure III- 7** Carte de la ville de Blida de l'époque précoloniale, 1840

**Source :** Carte de référence : Plan cadastral 1842 traité par l'auteur, Ech1/10.000:

défense et le contrôle de la ville et le territoire. Ils commencent alors par installer des camps militaires dans des lieux stratégiques :

En 1836: le camp de Dalmatie (Ouled Yaich actuellement)

En 1838 : Edification de 2 nouveaux camps fortifiés : Le camp supérieur (Joinville) ; Le Camp inférieur (Montpensier).

**Remarque** : L'installation française a été facile grâce à de la libération du foncier suite à la destruction partielle de la ville ottomane après le tremblement de terre de 1825 (les vides et les fragments d'ilots)

En 1843 : ils changent ces camps militaires en zones d'habitations.

Dans cette période, il y'a eu aussi une restructuration des espace urbain, par le remplacement du vieux rempart en pisé par un solide mur en pierre ; la superposition d'une nouvelle trame en damier sur l'ancienne trame arborescente de la ville traditionnelle (Ottomane) ; l'établissement des deux axes régulateurs reliant les quatre portes importantes de la ville ( Nord-Sud : Bab Rahba-Bab Sebt ; Est-Ouest : Bab Dzair- Bab Kbour.), qui se croisent au niveau de la place d'armes ; la construction des nouvelles infrastructures religieuse, culturel et de loisir( l'église Lavigerie et sa place , théâtre , cafétérias , et création de plusieurs places ).

**Synthèse** : Ainsi la ville s'est développé en intra-muros.

**b. Phase II : Extra –muros 1935- 1960 : L'extension et la densification**

Après la démolition du rempart et son remplacement par des boulevards périphériques en 1936 , la ville s'est développé sous forme de quartiers près des portes, suivant les parcours qui mènent vers la cité Bois sacré de la porte Bisot, du quartier Moulin près de *Bab Errahba*, et le quartier de la gare le long du parcours vers la gare (Blida-Koléa).

Au nord-ouest le quartier de la gare était formé de petits immeubles et des ateliers industriels. Au nord le quartier de la zaouia de sidi Madjbour était un quartier résidentiel des blidéennes d'origine.

L'extension de la ville continue très rapidement vers le Nord, le long des canaux d'irrigation de l'époque Turque, devenues des chemins de dessertes par densification qui ont joués un rôle majeur dans l'urbanisation de la ville.

Cette densification était essentiellement sous forme d'habitations collectifs : cité les Bananier, Cité Larmaf, cité les orangeries, cité Montpensier, cité Strasbourg, cité des Rosiers, cité les violettes ; des lotissements pour européen, ainsi que des lotissements Musulmans. Cependant, il y avait l'ajout d'un seul équipement sanitaire, l'hôpital Joinville à la périphérie (route vers koléa) d'où le système mono-centrique présent dans la ville de Blida (les équipements sont concentrer au centre)

**Synthèse :** Les parcours territoriaux ainsi que les lignes des anciennes sagias ont renforcé la structuration du développement urbain de la ville, et constituent ainsi les lignes de croissances des tissus urbains jusqu'au chemin de fer au Nord.

- **Evolution urbaine de la ville de Blida durant la période coloniale :** (Voir Annexe N°2 Planche1)

**I.3.3 La période postcoloniale :**

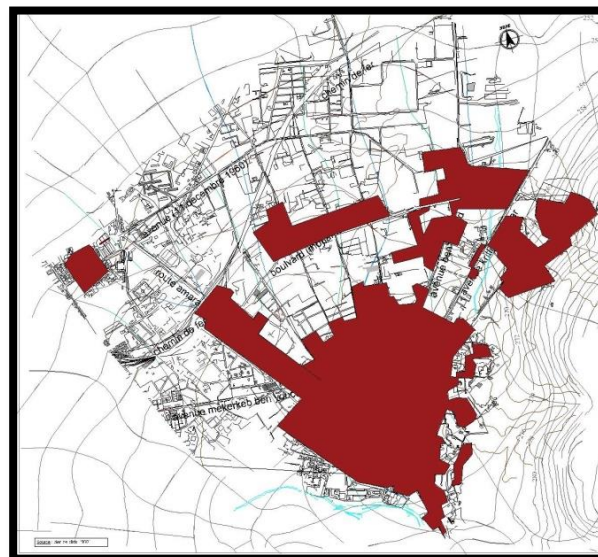
**a. Phase I : 1960- 1980 : Avant le PUD :**

Durant cette période, le développement de la ville de Blida s'est marqué par la densification des poches vides jusqu'à saturation du tissu, suite à l'exécution du plan de modernisation urbaine (PMU) ; par conséquent la ville est devenue compacte.

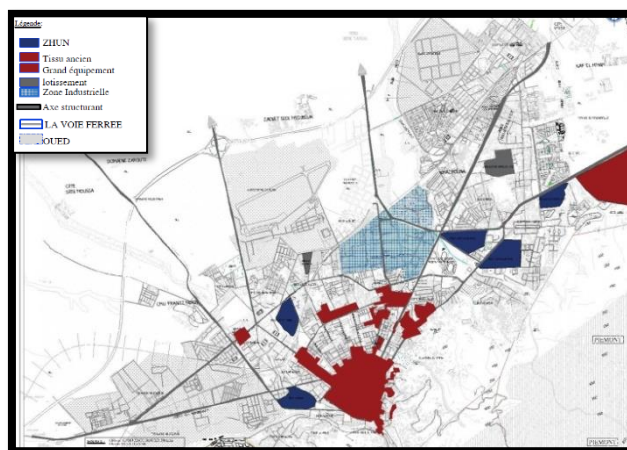
Elle a connu aussi une croissance rapide, par laquelle elle commence à s'étaler suivant les parcours territoriaux, et franchit ses limites englobant éventuellement ses faubourgs, à l'issue du mouvement de descente montagne-plaine ; l'absence des compétences susceptibles de continuer la planification, le développement démographique ... tous ont affecté le processus d'urbanisation de la ville de l'époque.

**b. Phase II - 1980-1990 : Période PUD**

Le PUD de Blida a renforcé le processus d'urbanisation au Nord, ainsi que le long de la route d'Alger, en programmant les ZHUN (celle de Ouled Aich (1000 logs) la zone industrielle et universitaire). Le centre-ville, se trouve exclu de la problématique d'aménagement urbain. Par conséquent cet outil de planification a participé à l'éclatement de la structure urbaine de la ville, laissant pour unique élément ordonnateur de cette croissance linéaire les voies de relations du territoire (Alger, Blida).



**Figure III- 8-** Carte de l'état urbain de Blida en 1960  
**Source :** Support PDAU 2010, DUAC de Blida, Traité par l'auteur



**Figure III- 9 :** Carte qui représente les actions du PUD  
**Source :** Support PDAU 2010, DUAC de Blida, Traité par l'auteur

**c. Phase III – 1990- 2010 Période PDAU-POS :** Cette période a connu le déplacement des limites de la ville (l'extension à la périphérie), ainsi que le franchissement des anciennes limites du PDAU 1990 (après la saturation de son tissu) en englobant éventuellement les terrains agricoles.

La ville a subi des extensions néfastes et une consommation anarchique d'espaces périurbains, ce qui a engendré quelques dysfonctionnements au sein de sa structure urbaine étant donné que ni la forme ni la dimension des parcelles ou des îlots, ne sont prises en charge.

La production massive de logements et l'exécution des programmes d'aménagement, proposés par les instruments d'urbanisme ont amplifié la fragmentation urbaine, et fait accentuer la notion du zoning monofonctionnel, caractérisant une ville inachevée sans caractère architectural et urbain.

**Synthèse :** Le développement urbain de la ville de Blida s'est marqué par un étalement sur les périphéries, dû à une mauvaise exploitation et gestion du foncier urbain. Cet étalement est traduit par un éclatement de la structure urbaine qui est accentué par le zoning monofonctionnel.

- **Evolution urbaine de la ville de Blida durant la période postcoloniale :** (Voir Annexe N°2 Planche 2)

I.3.4 **Synthèse de la croissance urbaine de la ville de Blida :** (Voir Annexe N°2 Planche 3)

La structure urbaine de la ville de Blida se caractérise par une certaine hybridation provoquée par la superposition des tissus urbains à travers la succession des trois phases historiques (ottomanes, coloniales et actuelles)

- En premier, la croissance urbaine de la ville fut en direction du Nord suivant le réseau arborescent crée par les sagias et prend la forme d'un éventail.
- Cette croissance s'est faite ensuite, le long des axes structurant territoriaux qui relier la ville à d'autres directions.
- Le développement de la ville s'est orienté vers le Nord-est et a connu un étalement urbain important consommant des terres agricoles de la plaine Mitidja.

**II. LE PROJET URBAIN :**

**II.1 Présentation de la centralité : "Amara Youcef"**

**II.1.1 Situation :**

C'est un axe routier majeur ; une artère primaire de la ville de Blida. Cette centralité linéaire représente la "RN69" ; l'un des importants parcours territoriaux reliant la ville de Blida à Koléa, sur lequel figure plusieurs intersections, interprétées en nœuds urbains et

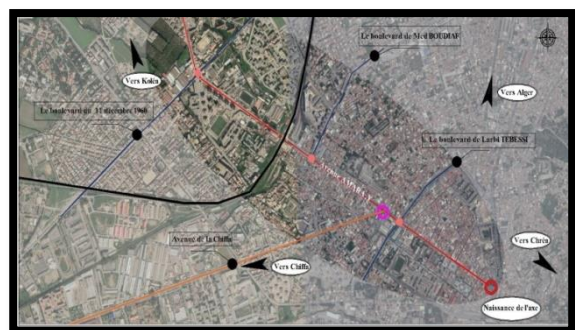


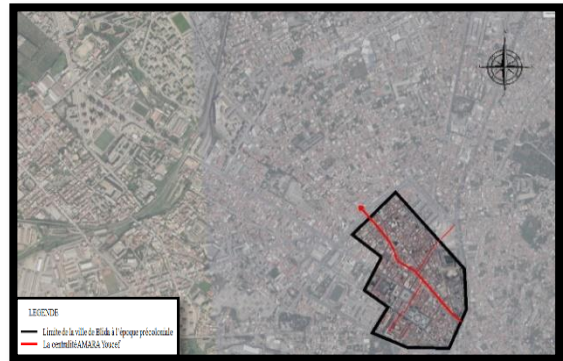
Figure III- 10 Carte de la Présentation de la Centralité AMARA Youcef  
Source : Fond Google Earth, Traitée par l'auteur ,2020 ,

territoriaux. Ce parcours continu son prolongement vers le nord jusqu'à la mer ayant plusieurs appellations: Boulevard L'Aichi dans une 1ere partie (le centre de la ville de Blida), L'Avenue AMARA Youcef sur une deuxième.

**II.1.2 Aspect historique :**

**A. Période précoloniale : Epoque ottomane :**

A cette époque la ville de Blida bénéficiait de deux axes territoriaux l'un qui reliait la capitale «Alger » au « *Beylik du Titteri* », l'autre qui menait vers le nord et la relia à la mer (la ville de Koléa ).Elle pris la forme d'un éventail et s'étend vers le Nord préservant ces deux axes majeurs sur lesquelles ils ont structuré la ville reliant les portes « *Bab errahba* » à « *Bab essebt* » : Nord-Sud et « *Bab djzair* » à « *Bab lekbour* » : Est –Ouest

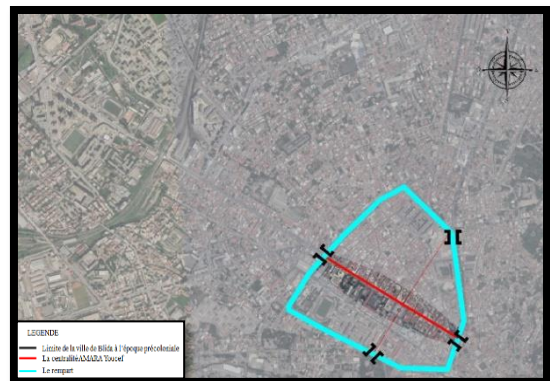


**Figure III- 11** Schéma représentatif de l'origine de la centralité MARA Youcef à l'Epoque précoloniale  
**Source :**Fond Google Earth traitée par l'auteur ,2020

**B. Période coloniale :**

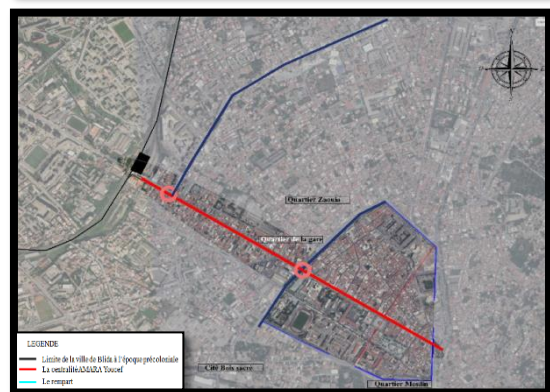
• Première phase :

Après la prise de Blida par l'armée française, une succession de travaux de restructuration et de réaligement de la ville furent lancés par le génie militaire pour mieux asseoir leur emprise. Suite à la superposition d'une trame en damier sur la trame traditionnelle (celle de la période turque).Ils préservent le système de seguias qui fut développé en axe de circulation en plus de la création de grands percées, dont la centralité de **Amara Youcef** qui relie à l'origine les deux portes , « *Bab errahba* » à « *Bab essebt* » en plus d'un autre axe qui relie « *Bab djzair* » à « *Bab lekbour* »



• Deuxième phase :

Dans cette période la ville de Blida a connu une deuxième extension en extra murs dans laquelle les français ont démolit le rempart, en le remplaçant par des boulevards périphériques qui entourent le noyau historique.Le développement des quartiers à l'extérieur des murs près des anciennes portes, sur les parcours qui mènent vers la cité Bois sacré de la porte Bisot, du quartier Moulin près de *Bab Errahba*, et le quartier



**Figure III- 12** Schémas illustratifs du réaligement et de l'extension de la centralité MARA Youcef à l'époque coloniale  
**source :** Fond de Google Earth traitée par l'auteur ; 2020

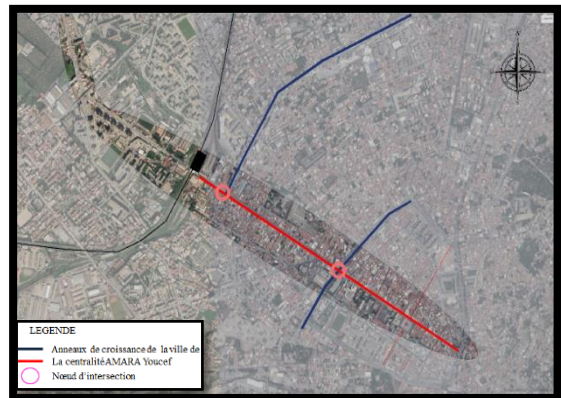
de la gare près de *Bab sebt* , le long du parcours vers la gare (Blida-Koléa) qui représente actuellement **la centralité de AMARA Youcef** .

**C. Période Postcoloniale :**

Après l'indépendance, la ville de Blida était marqué par une nouvelle phase d'urbanisme caractérisée par des évènements tels que : l'exode rurale (le mouvement migratoire) et la croissance démographique.

- Pour y remédier, l'état algérien s'est retourné vers les instruments d'urbanisme et de planification (PUD, PDAU, POS...) pour exécuter des grandes opération de logement du type collectif ( ZHUN) , l'aménagement des nouveaux lotissements , et aussi la densification des anciens quartier après le départ des colons français en construisant de nouveaux projet d'équipement et d'habitation .

- La centralité devient un axe de développement urbain qui se prolonge dépassant la gare (le quartier de la gare) en direction du nord.

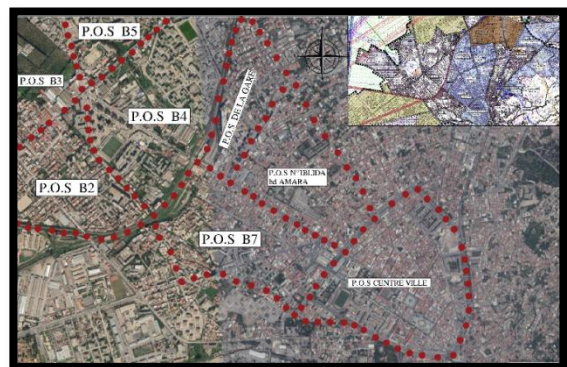


**Figure III- 13** Carte illustratif du prolongement de la centralité MARA Youcef à l'époque postcoloniale **source :** Google Earth traitée par l'auteur ; 2020

**II.2 La lecture critique de la logique du découpage des POS :**

D'après une lecture du PDAU 2010, le découpage des POS n'est pas en fonction de l'évolution morphologique de la ville mais en fonction d'autres facteurs: Economique, Politique, Urbanistique, Social.

La centralité d'AMARA Youcef fait partie de 7 POS voisins. Par conséquent, la diversité du programme et des règlements entre ces POS ont créé une désynchronisation morphologique et typologique sur le long de l'axe causant l'hétérogénéité de ses parois et de la façade urbaine.



**Figure III- 14** Carte des découpages des POS **Source :** Fond de carte de Google Earth , et PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida

**II.3 Les entités constituantes de la centralité « AMARA Youcef » :**

**II.3.1 Présentation des entités :**

Dans cette analyse nous allons prendre en considération la totalité de la centralité Amara Youcef, qui suivant son évolution historique se compose de 3 entités. Ces dernières représentent aussi notre alternative aux découpages des POS.

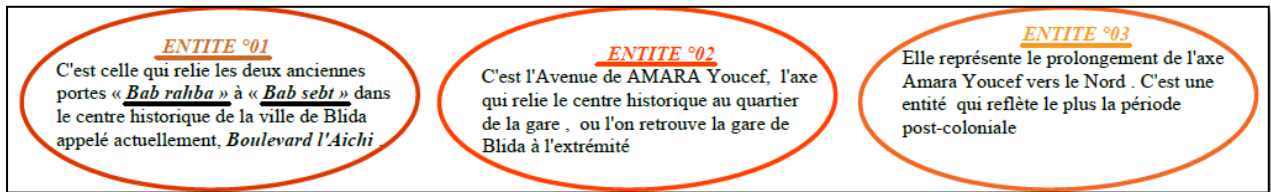


Figure III- 15 Schéma des entités constitutives de la centralité AMARA Youcef

Source : L'auteur ,2020

**II.3.2 L'analyse des entités :**

**A- Typologie du bâti**



Figure III- 16 : Cartes des typologies du bâti des entités constitutives de la centralité AMARA Youcef.

Source : Google Earth , traitées par l'auteur ,2020

**-Commentaires :**

-Dans la première et la deuxième entité, le bâti se présente dans la majorité sous forme d'habitations individuelles coloniales et des petits collectifs

-Au niveau de la troisième entité, une dominance d'habitat collectif.

**B- Vocations :**



Figure III- 17 Cartes des Vocations existantes au niveau des entités constitutives de la centralité AMARA Youcef.

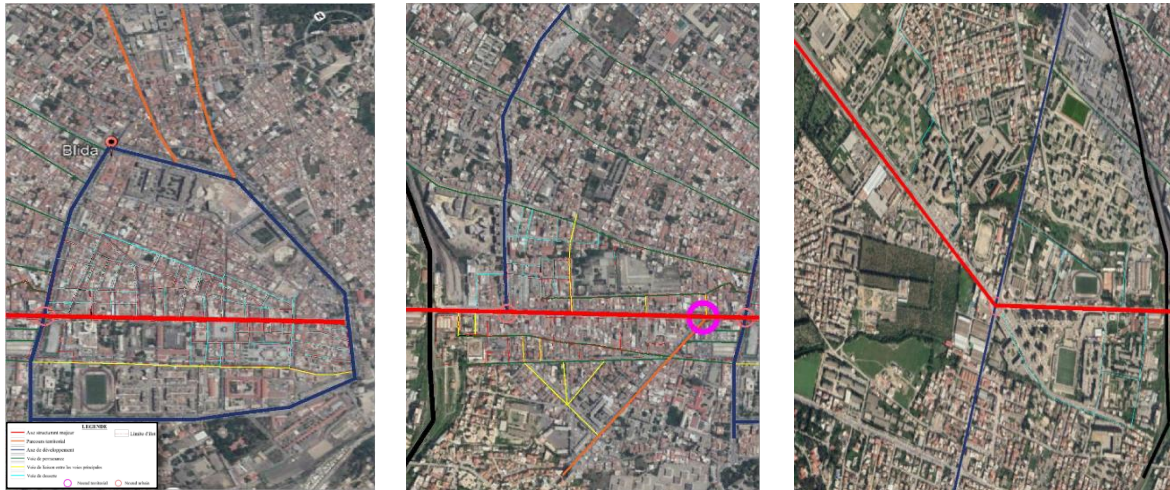
Source : Google Earth , traitées par l'auteur ,2020

**-Commentaires :**

D'après l'analyse sur la structure fonctionnelle de la centralité AMARA Youcef, on retrouve une variété fonctionnelle le long de l'axe ; la vocation résidentielle offrant des commerces au RDC représente la vocation la plus dominante sur les deux entités (1) et (2)

, par contre en dépassant la gare ferroviaire un système de zoning est instauré par la présence des zones résidentielles sous forme de cités d'habitat collectif ainsi que des zone à vocation sportive ( équipement sportif : stade ... )

**C- Système viaire**



**Figure III- 18** : Cartes de la structure viaire des entités constituante de la centralité AMARA Youcef  
**Source** : Fond de Google Earth, traité par l'auteur, 2020

**Commentaire:**

**Les voiries** : On distingue plusieurs types de voies sur notre centralité :

- L'axe structurant majeur : Il est constitué par l'avenue AMARA Youcef.
- Les axes de développements (anneaux de croissance) : Boulevard Larbi Tbessi , Boulevard Mohammed Boudiaf
- Les voies de permanence : Ce sont les axes matérialisés par les tracés des canaux d'irrigation (les anciennes sagias )
- Les voies de connexion (de liaison) : Ce sont les voies qui relient les axes principaux.
- Les voies de desserte locale : Ce sont des axes qui desservent les ilots et les différentes unités d'habitations, dans le cas de notre centralité, on remarque que les dessertes piétonnes sont constituées seulement par des trottoirs qui accompagnent les voies mécaniques.

**Les ilots** : Il existe trois catégories d'ilots sur notre centralité :

- Ilots d'une grande surface, de moyenne surface et des Ilots linéaire d'une petite surface.
- On distingue aussi une irrégularité des forme des ilots et des parcelles , résultante des travaux de réalignement au niveau du noyau historique de l'époque coloniale ,ainsi qu'un tissu dense avec des ilots d'une petite taille, bien desservi au niveau de la première entité de la centralité (celle du centre historique), contrairement à ceux de la deuxième entité (celle de l'avenue AMARA Youcef), qui sont d'une plus grande surface et d'épaisseur ; une disparition d'ilot au niveau de la troisième entité et l'apparition des zones.



**II.3.3 Synthèse de l'analyse de la centralité :**

<b><u>Contraintes :</u></b>	<b><u>Potentialités:</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Hétérogénéité de la façade urbaine.</li> <li>-Alternance du retrait des bâtiments, grande différence entre le gabarit</li> <li>-Malgré la diversité fonctionnelle, la ville est toujours confrontée au système de zoning qui crée des ruptures au sein de la structure fonctionnelle de la centralité.</li> <li>-Ruptures existantes entre la première extension coloniale de la centralité AMARA Youcef et la deuxième postcoloniale, qui représente une séquence née à partir des réglementations ses instrument d'urbanisme.</li> <li>- Manque d'espace public.</li> <li>- Les lignes ferroviaires qui provoquent une rupture.</li> <li>-Les parcelles sur les axes principaux ainsi que sur les voiries secondaires sont en retrait altérant par conséquence l'alignement général de la façade urbaine.</li> <li>- La négligence par rapport à l'entretien des voies piétonnes</li> <li>-La perte de la notion d'ilot au niveau de la troisième entité de la centralité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Les différentes mutations dures les parois de la centralité AMARA Youcef, permet de proposer des constructions dignes de l'importance de l'axe</li> <li>- L'existence d'une diversité fonctionnelle le long de la centralité : présence des équipements administratifs, éducatifs, touristiques et surtout commerciaux.</li> <li>-La fonction commerciale est intensifiée dans les deux premières entités qui constituent la centralité Amara Youcef.</li> <li>-La zone militaire qui se situe au cœur de noyau historique de Blida, permet de revenir à la ville sous le prétexte de 'construire la ville sur la ville'.</li> <li>-La présence des hangars près de la gare offrent à la ville un potentiel foncier prêt à être exploité.</li> <li>-La largeur des axes structurants offrent une circulation et un flux mécanique convenable à l'échelle territoriale (l'avenue AMARA Youcef)</li> <li>-Le système de tracé à placette et la trame en damier dans le centre historique constituent un héritage colonial qui procure à la ville des espaces publics ainsi qu'un ensemble d'ilots bien desservies.</li> </ul>

**Tableau 5 :** Contraintes et Potentialités présentent au niveau de la centralité AMARA Youcef

**Source :** L'auteur ,2020

**II.4 Aire d'étude :**

**II.4.1 Choix de l'aire d'étude :**

L'aire d'étude, était une périphérie rattrapée par la croissance du centre ; elle a été choisie selon les critères suivants :

- C'est une constituante de la centralité AMARA Youcef.
- La présence de 2 axes importants (L'avenue Amara Youcef, Blvd Mohamed Boudiaf). La relation entre ses 2 axes offre une variété d'interventions architecturale et urbain.
- L'aire d'étude présente un nœud urbain très important.
- Potentiel foncier.

**II.4.2 Présentation :**

**A. Situation et délimitation de l'aire d'étude :**

Notre aire d'étude est située dans la 1ère couronne d'extension de la ville de Blida en extramuros. Elle représente l'entité N°02 de la Centralité d'AMARA Youcef, que l'on retrouve sur les trois POS : celui du Quartier de la gare, POS N°1 : AMARA Youcef, et le POS B7.

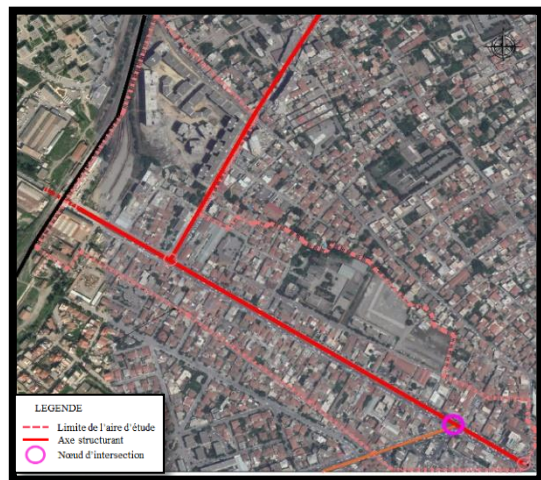


**Figure III- 19** Carte de la situation de l'aire d'étude par rapport aux POS  
**Source :** Fond de carte de Google Earth , et PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida

Dans le cadre du projet urbain, et dans le but de traiter les différents dysfonctionnements que subit cette entité de la centralité d'AMARA Youcef. Nous allons proposer un découpage autre que celui des POS ; basé sur des limites pertinentes et qui traite la centralité comme une seule unité. Ces limites se présentent comme suit :

- **La limite nord :**

La gare de Blida : c'est l'une des premières gares à être construite lors de la colonisation française suite à l'établissement du chemin de fer entre Blida et Alger en 1845. Elle est actuellement un élément structurant de la ville de Blida



**Figure III- 20** Carte de la limitation de l'aire d'étude par des limites pertinentes.  
**Source :** Fond de carte de Google Earth , traité par l'auteur ,2020

- La cité Chréa : c'est un ensemble d'immeuble d'habitat collectif de (R+8, R+12, R+14) qui occupe une assiette très importante près de la gare.

- **La limite Sud :**

Le boulevard Larbi Tebessi : Il constituait l'ancien rempart de la 1ere extension faite en extra-muros à l'époque coloniale, qui fut démoli et remplacé par un boulevard périphérique lors de la deuxième extension. Il garde ainsi son statut de boulevard jusqu'à nos jours.

- **La limite Est** :

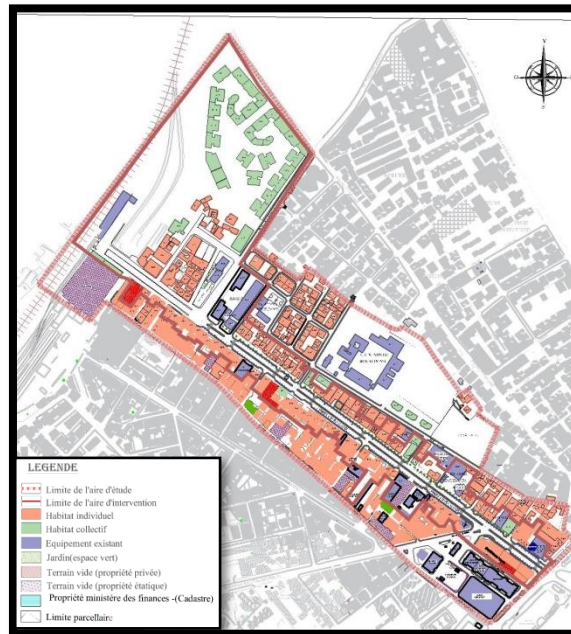
L'ancien lit du oued sidi el kbir : Il s'agit de l'ancien emplacement du oued avant la venue des maures andalous en 1533.

- **La limite Ouest** :

Elle représente l'épaisseur d'un ilot, tracé par un passage d'une ancienne sagias .

**II.4.3 Etat de fait de l'aire d'étude** :

**A. Typologie et gabarit du bâti**



**Figure III- 21** carte de la typologie et le gabarit du bâti dans l'aire d'étude.

**Source** : Fond de carte PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida

**Commentaires** :

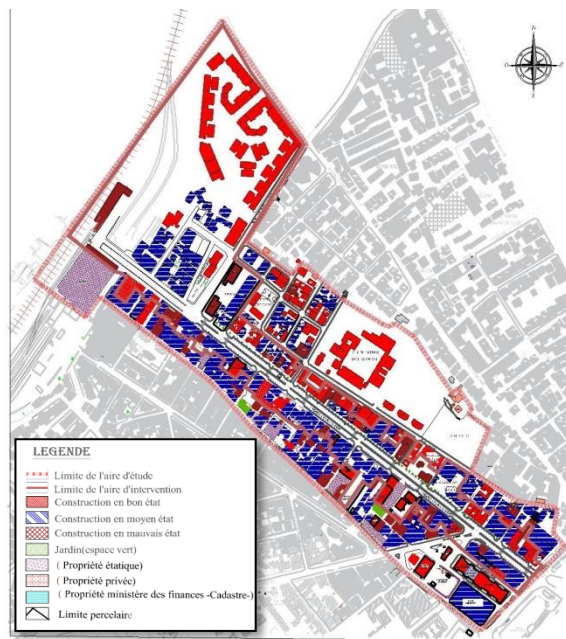
-Sur l'axe Amara Youcef il existe une majorité d'habitat individuelle dont le gabarit vari du RDC jusqu'au R+3 et il est marqué par le centre commerciale en R+7.

- Le RDC est dédié dans la plus part des cas à la vocation commerciale, et la vocation de l'habitat pour le reste des étages.

-Pour le boulevard Mohamed Boudiaf le gabarit est plus important dépassant le R+9 et ceci à travers les bâtisses récentes.

-Pour le quartier de la gare c'est entre le RDC et le R+3

**B. Etat du bâti**



**Figure III- 22** carte de l'état du bâti dans l'aire d'étude  
**Source :** Fond de carte PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida ,2020

**Commentaires :**

-Dans notre aire d'étude, le bâti se présente dans sa majorité sous formes de maisons coloniales en moyen et bon état le long de l'axe AMARA Youcef et du quartier de la gare , cependant il existe aussi ceux en mauvais état.

-On retrouve aussi de nouvelle construction (promotions immobilières) et des petits collectifs qui datent de la période coloniale.

- La présence des hangars près de la gare ainsi que des friches dans le quartier de la gare.

**II.4.4 Synthèse :**

<b><u>Contraintes :</u></b>	<b><u>Potentialités :</u></b>
<p>-Parois urbaine : Amara Youcef présente une variété architecturale dictée par les actions anarchiques, ainsi que par la présence des bâtiments de l'époque coloniales vétustes.</p> <p>-L'absence d'alignement et le rétrécissement des voies piétonnes.</p>	<p>-Le nœud de la gare, représente un espace urbain central.</p> <p>- La nature historique du quartier de la gare, qui s'est muté de la position périphérique vers une position nouvelle centralité.</p> <p>- Le quartier de la gare représente un</p>

-Un système parcellaire et viaire mal défini.

-La gare ferroviaire est une zone complexe de flux de circulation.

-Manque d'espace public et d'espace dédié à la gare pour absorber les flux des voyageurs.

-Les hangars présents dans le quartier de la gare qui ont perdus leurs fonctions primaires, sont devenues des endroits à l'abandon.

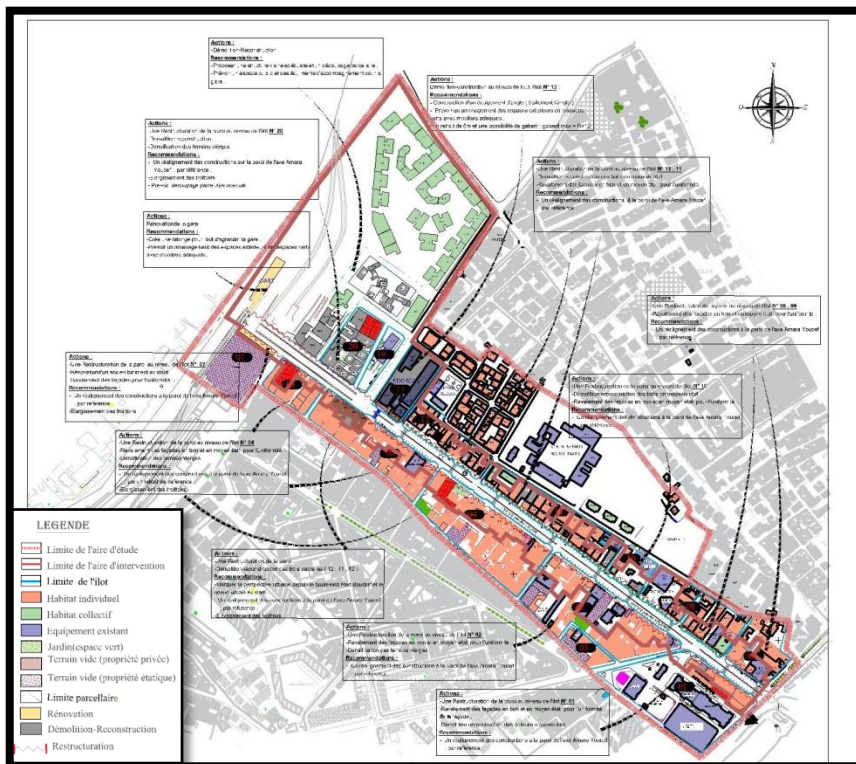
-Absence d'activité d'attraction qui peuvent animés la centralité de l'avenue AMARA Youcef

potentiel à mobiliser pour rayonner à l'échelle régionale.

-Présence des friches urbaines, représentant de grandes surfaces disponibles qui représente un potentiel vont être adaptables et reconvertible en de nombreux programmes avec

**Tableau 6** Contraintes et potentialités de l'aire d'étude  
**Source :** L'auteur ,2020

**II.4.5 Action et recommandation :**



**Figure III- 23** Carte des actions et recommandations proposées pour l'aire d'étude  
**Source :** Fond de carte PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida ,2020

**II.5 Aire d'intervention :**

**II.5.1 Le choix aire d'intervention**

Notre choix était basé sur les potentialités qu'englobe cette partie de la ville, et sur sa valeur historique. On y retrouve :

- \*Un élément structurant : La gare ferroviaire qui représente un potentiel pour assurer l'évolution d'une nouvelle centralité.
- \*La présence de 2 axes importants Amara Youcef, Mohamed Boudiaf qui subissent des transformations au niveau de leurs parois.
- \* Un nœud urbain très important (l'intersection des deux axes cités précédemment) qui est sans considération.
- \*La richesse historique du quartier de la gare.
- \*Présence des hangars qui présentent un potentiel foncier.

**II.5.2 Situation et délimitation de l'aire d'intervention :**

Notre aire d'intervention est constituée de deux parties : le quartier de la gare et la paroi de l'avenue AMARA Youcef. Cette aire se situe dans la zone d'intersection des 2 artères ou figure le nœud urbain ainsi limité par :

- La voie ferroviaire au Nord
- Le boulevard Larbi Tebessi au Sud

Et englobe ainsi la paroi de l'avenue AMARA Youcef.



**Figure III- 24** Carte de la délimitation de l'aire d'intervention  
**Source :** Fond Google Earth , traité par l'auteur ,2020

**II.5.3 Les intentions de l'intervention :**

Le but de notre travail est de revaloriser le quartier de la gare et de restructurer la paroi de l'avenue AMARA Youcef. Nous devons dans ce cas proposer un ensemble d'opérations urbaines à effectuer pour pouvoir aboutir à nos objectifs. Ses opérations sont récapitulées comme suit :

**A. La restructuration du système viaire :**

- Installer un réseau viaire hiérarchisé (voies principales, secondaires, piétonnes, pistes cyclables ...) à travers :

-La création de nouvelles voies qui assurent une bonne perméabilité dans la l'aire d'intervention, compatible avec le système existant.

-Le prolongement des voies existantes.

-Projection des voies piétonnes.

-La création d'une passerelle au niveau des lignes ferroviaire afin de casser la rupture et établir une liaison entre le quartier de la gare et la zone d'après.

**B. Le découpage parcellaire :**

Faire une nouvelle trame de rues fortement interconnecté de façon à former des îlots et des parcelles d'une manière la plus homogène par rapport au découpage existant en :

- Reproduisant de la notion d'îlot, à travers la projection de nouvelles voies de desserte.

- Restructurant les îlots avec une mutation fonctionnelle.

- Créant de nouvelles parcelles adéquates prêtes à accueillir de nouveaux équipements.

- Récupérant les parcelles d'angles pour introduire de nouvelles fonctions adéquates (telle que : des espaces publics)

**C. Les nœuds et les points de repère.**

-Accentuer la perspective sur le nœud urbain par le gabarit, la fonction, et les parois de part et d'autres.

-Introduction des espaces publics ou de détente qui pourront animer notre aire d'intervention.

- Implantation d'un projet d'aboutissement pour marquer le nœud.

**D. La répartition du programme :**

Pour le programme projeté nous avons essayé d'assurer la mixité fonctionnelle au sein du quartier de la gare et de l'avenue AMARA Youcef , en rénovant l'équipement de la gare avec la proposition d'une extension ; intégrant le principe de l'habitat intégrés et des promotions immobilières, des bureaux, équipements (culturels, loisirs, touristiques ...) ainsi que des espaces publics , afin de mettre en valeur ce quartier de la gare et d'établir une liaison avec la ville ; mais aussi de redynamiser et animer la centralité de AMARA Youcef.

**II.6 La structuration et l'aménagement urbain :**

Nous allons tenter de mettre en avant nos propositions d'intervention qui ont étaient utiles dans la composition et l'aménagement urbain de notre aire d'intervention. Cependant, nous allons proposer un ensemble d'opérations détaillées sous forme de cahier des charge au sujet de la restructuration de la paroi de la centralité AMARA Youcef (partie 1), et ainsi développer les propositions d'intervention du quartier de la gare, sous forme de plan de composition urbaine et d'un plan d'aménagement (partie 02 de l'aire d'intervention).

**II.6.1 Restructuration des parois sur l'avenue AMARA Youcef :**

Suite à une lecture critique sur les orientations du POS N°1 : AMARA Youcef et du POS B7. Nous constatons une certaine défaillance par rapport aux directives d'intervention sur la paroi de la centralité l'avenue AMARA Youcef, notamment une absence d'orientation de la part de ses instruments d'urbanisme par rapport aux propriétés privées.

De ce fait, dans le cadre du projet urbain ; nous allons tenter de suivre une stratégie d'intervention basée sur la concertation par le biais du Cahier des charges en proposant ainsi un ensemble d'interventions futurs pour permettre à l'acteur privé de collaborer à la restructuration de la paroi de l'avenue AMARA Youcef et ainsi d'assurer un développement adéquat de la centralité . Citons quelques points stratégiques contenus dans le cahier des charges : (Pour plus de détails voir l'annexe N°3)

- 1- Renforcement du caractère de l'axe structurant de la ville (AMARA Youcef).
- 2- Intégrer les nouvelles constructions à la place du tissu ancien dégradé pour garder l'image de la ville et sauvegarder l'église Jules Ferry ainsi que les constructions récentes.
- 3- La projection de nouveaux projets à la place des projets en mauvais état dans notre cas la projection qui répond aux besoins des habitants du quartier de la gare
- 4- Le ravalement des façades pour les constructions en moyen et bon état pour l'uniformité de la façade urbaine.
- 5- Réaligner les constructions qui sont en retrait.
- 6- La projection d'une nouvelle hauteur pour les habitations collectif pouvant y aller jusqu'à R+ 10 avec un socle commerce au RDC et un socle service au R+1 pour mieux consolider l'avenue Amara Youcef.
- 7- La création des aires de stationnement au sein de notre aire d'étude en projetant plus de places de stationnement sur le long de l'avenue AMARA Youcef.
- 8- L'élargissement des trottoirs existants au sein de notre aire d'étude le long de l'axe AMARA Youcef.
- 9- Réaménagement des parois en les dotant de nouveaux mobiliers urbains divers.
- 10- Projeter un centre multifonctionnel en R+10 à la place de l'école baya ainsi que les anciens hangars de l'EDIMCO.
- 11- La création d'un petit espace public aménagé en placette dans l'intersection des deux avenues Amara Youcef et le Boulevard Mohamed Boudiaf dans l'assiette en face du centre multifonctionnel ainsi que sur l'assiette de l'équipement lui-même.

**II.6.2 Revalorisation du quartier de la gare :**

-Distinguer le traitement architectural des rez-de-chaussée des autres étages de l'édifice que les axes principaux notamment en dédiant cette partie à l'activité commerciale.  
-L'injection de différentes fonctions afin de renforcer la mixité fonctionnelle au sein du quartier de la gare.

- La création des espaces publics de manière structurée et hiérarchisée : Espace public pour la gare afin d'absorbé le flux des voyageurs, espace de détente ...



- Percée de nouvelles voies dédiées aux piétons et des pistes cyclables pour promouvoir un dynamisme au quartier.

**II.7 Schéma de structure**

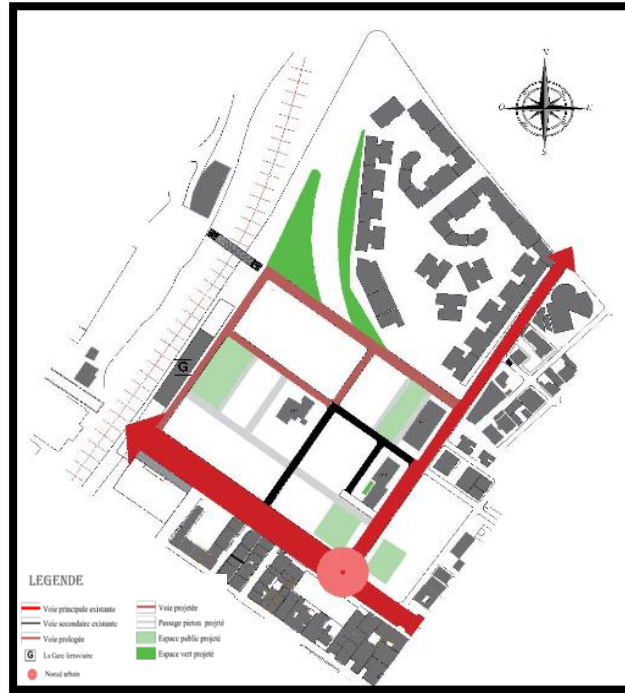


Figure III- 25 Schéma de structure du quartier de la gare  
Source : L'auteur 2020

**II.8 Plan de composition :**

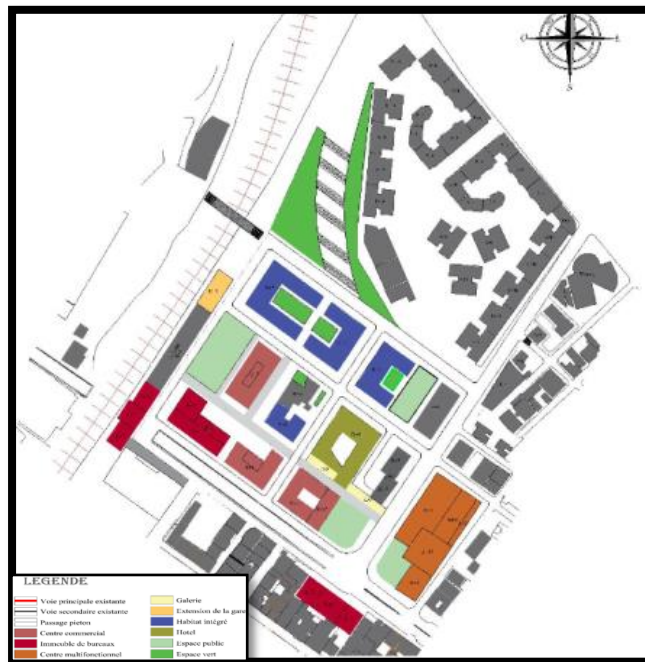


Figure III- 26 Plan de composition du quartier de la gare  
Source : L'auteur 2020

**II.9 Programme Urbain du quartier de la gare (équipements intégrés)**

Équipement	Nombre	N° d'équipement	Surface (m²)
<u>Centre commercial</u>	02	01	1430
		02	1230
<u>Centre multifonctionnel</u>	01	-	3782
<u>Immeuble d'affaire</u>	04	01	950
		02	1280
		03	1000
		04	1120
<u>Hôtel</u>	01	-	2100
<u>Habitat collectif</u>	03	01	1100
		02	1200
		03	1585
<u>Galerie de commerce</u>	02	01	200
		02	270

**Tableau 7 :** Tableau récapitulatif des équipements intégrés avec leurs surfaces  
 Source : L'auteur ,2020

**II.10 Plan d'aménagement :**



**Figure III- 27** Plan d'aménagement du quartier de la gare  
 Source : L'auteur ,2020

### III. Le projet d'architecture urbaine :

#### III.1 Choix du projet :

Dans l'ensemble des interventions proposées ; pour la vérification du bon fonctionnement de notre proposition urbaine ; compte tenu des fortes potentialités de notre site, nous avons opté pour un projet d'un centre multifonctionnel qui saura mettre en valeur le quartier de la gare et de renforcer les capacités d'attraction de la centralité AMARA Youcef.

#### III.2 Localisation du projet :

Notre assiette de projet sera l'ilot qui est représenté en rouge ; il est d'une surface de 5600m<sup>2</sup> de forme rectangulaire ; qui s'inscrit dans un tissu urbain datant de la période coloniale ; résultant de l'extension sur le long de l'axe structurant AMARA Youcef. Notre choix s'est porté sur cet ilot suite à son importance dans notre aire d'intervention vu sa position par rapport au nœud urbain représentant l'intersection des deux axes structurants de la ville l'avenue AMARA Youcef (qui incarne à la fois la N69 et la centralité consolidée) avec le Boulevard de Mohamed Boudiaf ; ainsi que sa situation à proximité de l'équipement structurant de la gare (gare ferroviaire de Blida) qui a une valeur à l'échelle régionale et nationale. Le site est accessible des quatre cotés à savoir par les deux voies principales (l'avenue AMARA Youcef et le Boulevard Med Boudiaf), et deux voies secondaires existantes dans l'aire d'intervention.



Figure III- 28 Carte de localisation du projet

Source : L'auteur, 2020

Nous proposons alors un projet crée à l'intersection des deux principaux axes, pour en faire un élément de repère marquant le nœud urbain.

#### III.3 Le programme :

Proche de la gare, cet équipement va forcément drainer du monde pendant toute la journée ; le projet sera un exemple conforme avec cette dernière ainsi qu'avec la centralité AMARA Youcef. Suite à une analyse thématique architecturale vaste sur les centres multifonctionnels, nous avons ressorti les différents espaces d'activité majeurs dans un centre multifonctionnel .Cet équipement va prendre en considération les besoins du quartier de la gare ainsi que ceux de la centralité AMARA

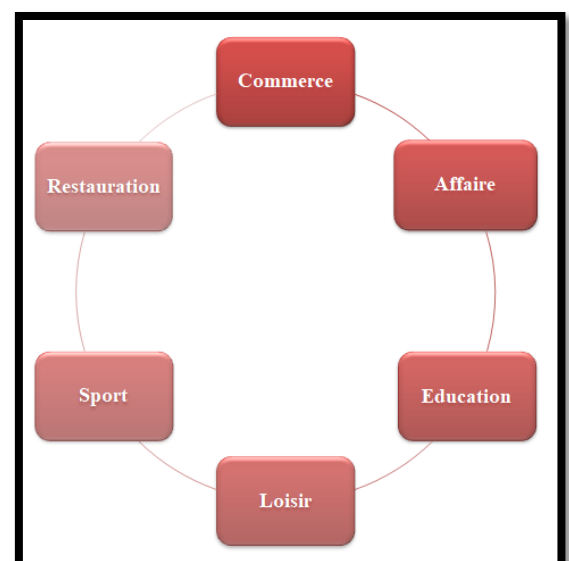


Figure III- 29 Programme qualitatif du projet

Source : L'auteur,2020

Youcef ; il répondra de ce fait à l'aspect de la mixité fonctionnelle assurant l'existence de l'espace public. Le programme sera donc composé des entités suivantes : commerciale, loisir, sportive, éducation, affaire et restauration ... (un programme quantitatif est présenté dans l'annexe N°3).

**III.4 Les principes conceptuels de la forme :**

**III.4.1 les principes de la composition formelle :**

• **Etape 01 : L'alignement :**

Afin d'assurer une bonne intégration pour le projet dans son environnement ; sa forme ainsi que les fonctions qui y sont intégrés, sont dictées par la composition urbaine et la problématique identifiée autant constatée lors du processus analytique. Il sera donc aligné aux voies principales pour donner au paysage urbain une structuration et une perspective bien définies.



Figure III- 30: L'alignement du projet  
Source : L'auteur,2020

• **Etape 02 : La fragmentation :**

Cette étape permet d'obtenir les différentes entités du projet, elles seront reliées entre elles afin d'éviter l'effet de masse et pour gérer le plein et le vide ; entreprendre des soustractions en créant des percées et des accès vers le projet, mais aussi d'assurer un bon éclairage et meilleure

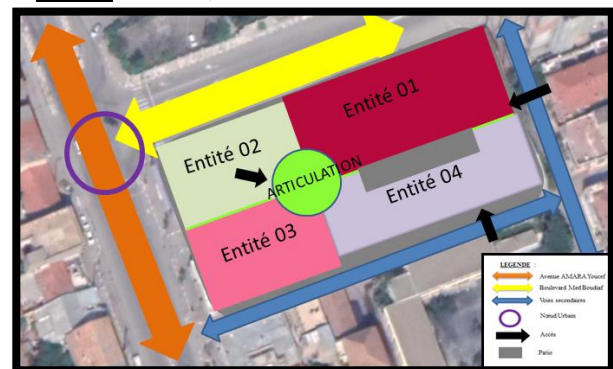


Figure III- 31 Les différentes entités du projet  
Source : L'auteur,2020

aération des espaces.

• **Etape 03 : La centralisation :**

Le projet sera composé par plusieurs entités fonctionnelles, et marqué centralement par une tour qui va accentuer la perspective axiale. Cet élément central est aussi défini comme élément organisateur et articulateur dans le projet.

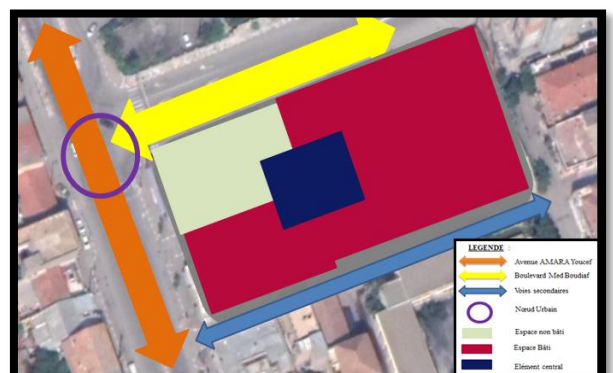


Figure III- 32: La centralisation dans le projet et le bâti non bâti  
Source : L'auteur,2020

III.4.2 La composition

Volumétrie :

• Genèse volumétrique du projet :

-Etape 01 :

Nous avons choisis de partir sur un volume de base régulier, qui doit épouser la forme de notre îlot d'une part, et qui va assurer l'alignement avec les deux axes (l'avenue AMARA Youcef et le Boulevard Mohamed Boudiaf). Dans notre cas nous avons opté pour un Parallélépipède.

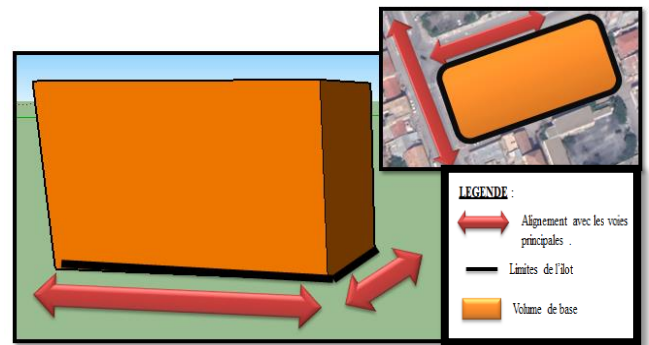


Figure III- 33 Etape 01 de la transformation volumétrique du projet **Source :** L'auteur ,2020

-Etape 02 :

-Nous avons ensuite fragmenté le volume en trois volumes différents, exerçant des retraits à l'aide d'une trame de 5x5 m, afin d'obtenir un élément central articulateur entre les deux autres volumes. C'est aussi un élément imposant qui vient renforcer le caractère des deux axes l'avenue AMARA Youcef et le Boulevard Mohamed Boudiaf.

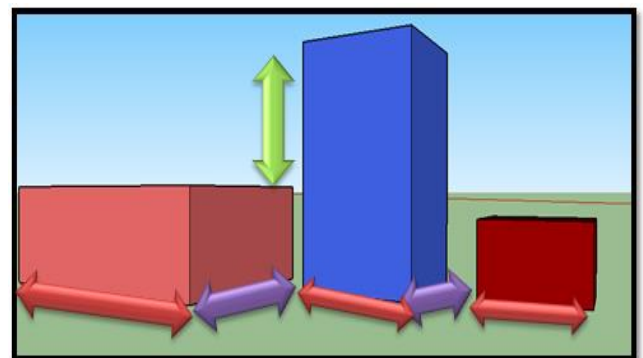


Figure III- 34: Etape 02 de la transformation volumétrique du projet **Source :** L'auteur,2020

-Le but des retraits était aussi pour obtenir un espace libre qui va servir d'un parvis pour le projet ou se trouvera son entrée principale. Mais aussi pour marquer l'intersection des deux axes structurants (le nœud urbain), et l'aboutissement de la voie piétonne projetée dans notre plan d'aménagement, qui lie directement notre projet à l'équipement de la gare.

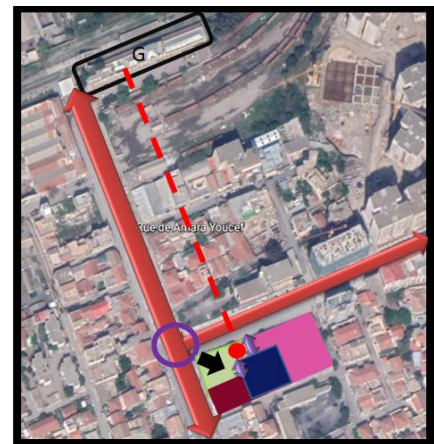


Figure III- 35: Principe de la forme volumétrique de l'étape 02 **Source :** Image Google earth traitée par l'auteur,2020

-Etape 3 :

Nous avons assemblé les trois volumes obtenus de l'étape précédente. Le gabarit maximal sera de R+10, le volume aura un dégradé justifié par l'emplacement des bâtisses avoisinantes ainsi que la proportion architecturale.

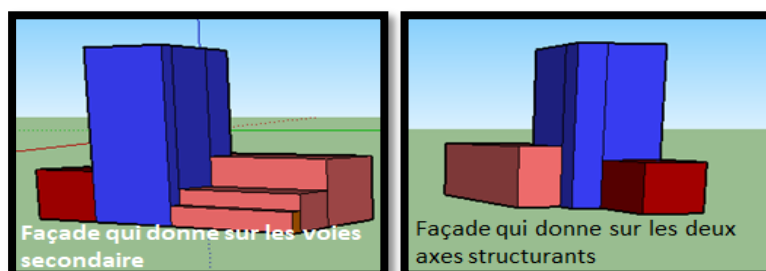


Figure III- 36 Volumétrie finale du projet ; **Source :** L'auteur ,2020

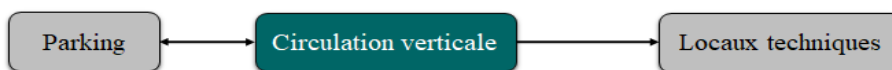
• Vue en 3D du projet architectural :



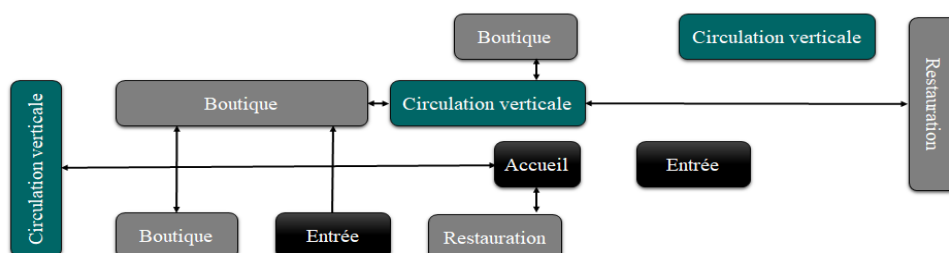
Figure III- 37 Les différente vue en 3D du projet architectural : Centre multifonctionnel  
 Source : L'auteur ,2020

III.5 Distribution intérieure du projet architectural : Centre Multifonctionnel :

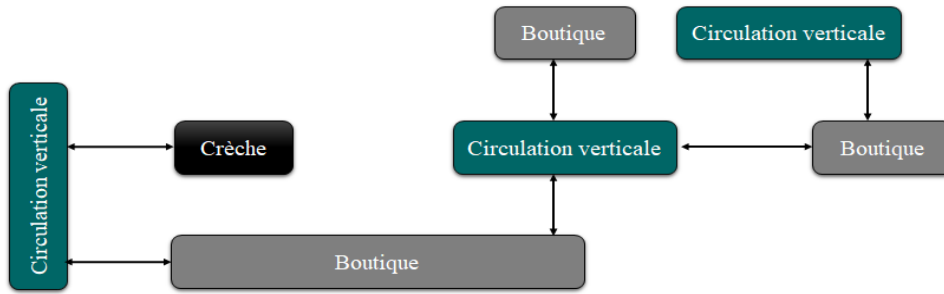
• Sous-Sol :



• Rez-de-chaussée :



• 1<sup>er</sup> Etage :



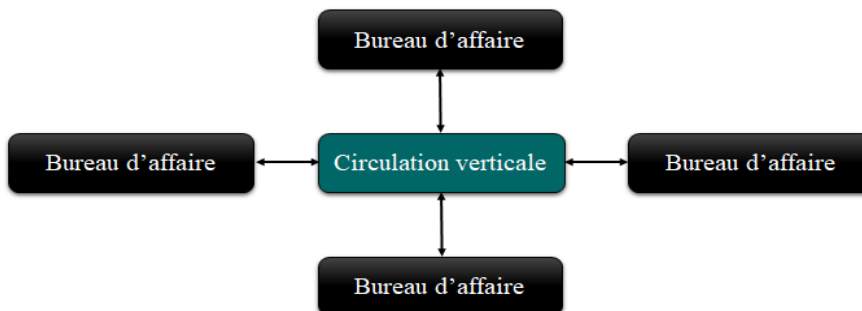
• 2<sup>ème</sup> Etage :



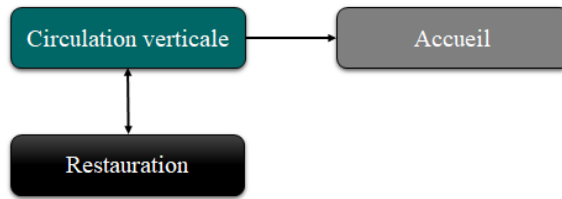
• 3<sup>ème</sup> Etage :



• 4<sup>ème</sup> au 9<sup>ème</sup> Etage :



- 10<sup>ème</sup> Etage :



### III.6 Système de distribution:

Le système de distribution est assuré par deux réseaux de circulation :

- **La circulation horizontale :** Qui se matérialise par des couloirs et des halls de distribution qui relient entre les différentes entités entre elles.
- **La circulation verticale :** Qui se matérialise par l'ensemble des escaliers, ascenseurs et monte-charge.

### III.7 Système structurelle

-Le choix de la structure est lié à :

- La situation géographique de la ville de Blida (qui se trouve dans la zone III, zone de forte sismicité)
- La résistance et le type d'ouvrage.
- L'esthétique.

-C'est pourquoi nous avons opté pour la structure métallique. Le choix s'est fait ainsi, en raison de deux paramètres fondamentaux, les qualités : physiques et mécaniques, qui permettent de grandes portées et une liberté dans la réalisation des formes un peu complexe. Ainsi qu'une certaine résistance et légèreté de la structure du projet.



CONCLUSION GENERALE

**CONCLUSION GENERALE**

#### **IV. CONCLUSION GENERALE :**

Après l'indépendance de l'Algérie, la ville de Blida a connu des mutations diverses, à l'échelle sociale, économique, urbaine et architecturale. Cependant, elle rencontre ces derniers temps un développement urbain excessif ; ce qui la orientée vers un déséquilibre en terme de croissance. Malgré l'existence de plusieurs instruments d'urbanisme (PDAU, POS...) qui intervienne sur son tissu urbain, la ville demeure toujours victime de plusieurs dysfonctionnements et défaillance au niveau de sa structure urbaine. Notamment au niveau du quartier de la gare qui devient un lieu pour fléaux sociaux, marqué par le manque de dynamisme et d'espace public pour stimuler les échanges ; y compris la centralité linéaire d'AMARA Youcef qui connait un développement anarchique de ses parois urbaines, ainsi que l'absence d'une mixité fonctionnelle, chose qui est inadéquante avec l'importance de cet axe.

Le projet que nous proposons s'inscrit donc dans le cadre du projet et le renouvellement urbain ainsi que sur les centralités urbaines, dans le but de reconstruire la ville de Blida et de résoudre certains disfonctionnements urbains existants à l'échelle des centralités.

Nous avons dès lors fait de différentes recherches théoriques et analytiques sur notre thématique, en fonction d'une démarche basée sur trois phases consécutives ; en commençant par la phase de la lecture de la ville : qui nous a permis de saisir l'historique de la ville et de connaître son processus d'évolution et de ressortir ses éléments structurants. Suivie de la phase du projet urbain, dans laquelle nous avons pu déterminer notre aire d'étude et aire d'intervention ; découler les différentes contraintes et potentialités existantes dans le quartier de la gare ainsi que sur la centralité AMARA Youcef, selon lesquels nous avons suggéré plusieurs orientations et directives d'intervention, autres que celles des instruments d'urbanisme pour effectuer une meilleure intervention urbaine. Pour finalement arriver à la phase du projet architectural (Projet d'architecture urbaine), qui devra contribuer à la revalorisation du quartier de la gare et qui inclue la restructuration de la paroi de l'avenue AMARA Youcef.

Suite à notre étude, nous avons pu acquérir suffisamment de connaissances sur les différents concepts de notre thématique, qui nous ont été utiles dans la proposition de notre plan d'aménagement et du projet architectural. Il s'agit ainsi de proposer des opérations de renouvellement urbain telles que : revalorisation, restructuration, démolition-reconstruction ..., par lesquelles nous avons exploité le potentiel foncier existant dans notre aire d'intervention en injectant une variété d'équipements (hôtel, centre commercial, immeuble de bureaux ...) , et d'espaces publics ( place , placette , galerie ...) , capable de mettre en valeur le quartier de la gare et de promouvoir le dynamisme de la centralité AMARA Youcef. L'emploi du cahier des charges, comme outil pour intervenir sur les propriétés privées, a été utile dans l'élaboration des orientations futures qui vont assurer la restructuration de la paroi de l'avenue AMARA Youcef et ainsi un développement approprié de cette centralité AMARA Youcef.

## CONCLUSION GENERALE

Afin de promouvoir la mixité fonctionnelle au sein du quartier de la gare, et contribuer au renforcement du caractère de la centralité Amara Youcef ; proposer l'édification d'un équipement multifonctionnel comme de projet architectural demeure un choix convainquant digne de l'importance du quartier de la gare et de cette centralité linéaire.

Notre travail de recherche s'est focalisé essentiellement en termes de la thématique du renouvellement urbain et les centralités urbaines sur le cas des quartiers de la gare qui sont en dégradation, ainsi que sur les centralités urbaines linéaires marqués par manque d'animation et nécessitent un développement digne de leurs importances.

Cela dit, il existe d'autres pistes de recherche pouvant être développées telles que :

### **-Piste de recherche 01- Le renouvellement urbain et la consolidation des centralités urbaines à caractère commercial :**

Vu l'importance de l'activité commerciale dans le dynamisme des villes, la fonction économique représente ainsi un des principaux moteurs de production urbaine. De ce fait, il sera donc question de renforcer le caractère commercial de ce type de centralités, par le biais des opérations du renouvellement urbain.

### **- Piste de recherche 02- Nouvelles centralités pour l'articulation des périphéries dans le cadre du renouvellement urbain :**

Dans le but de reconstruire la ville sur elle-même et face à la rareté des espaces fonciers. Il s'agira de créer de nouvelles centralités intra-urbaines, grâce aux diverses interventions du renouvellement urbain pour limiter une telle consommation d'espaces périphériques.

**REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

**Références bibliographiques**

❖ **Ouvrages et monographies :**

- **BADARIOTTI. D**, « *Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale.* », HAL, 2006 ,p .17
- **Campeny. L, Sevrin .L, Valentim. P, Université de Liège**, « *Le boulevard urbain de MARCHE-EN-FAMENNE* », MCUAT, 2012/2013
- **CHARRE.A** ,«*Les nouvelles conditions du projet urbain: critique et méthodes* », [Directeur de publication] Institut pour l'art et la ville (Givors, Rhône), [Editeur scientifique] Editions Mardaga, 2001, p67
- **CHOAY .F, MERLIN .P**, le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement ,1988.
- **CHOAY.F**, « *Urbanisme, utopie et réalité* », seuil paris, 1979
- **DIND .J.P**, « *La gestion des projets urbains* », Ed : Lausanne, janvier 2011, P60
- **Isler. F**, « *Symphonies pastorales dans les montagnes de Savoie* » La Fontaine de Siloë, 1999, P11
- **JEGOUZO .Y** « *La loi Solidarité et renouvellement urbains* ». L'Actualité juridique. Droit administratif, Dalloz, 2001, p.9
- MANGIN.D, PANNERAI .P**, « *Le projet urbain* », Ed : Parenthèse, 1999, P19
- **SAÏDOUNI .M**; « *Eléments d'introduction à l'urbanisme (histoire – méthodologie – réglementation)* », Ed : Casbah, Algérie 2001, p129
- **SANSOT .P**, « *Jardins publics* », Éditions Payot et Rivages, 1993

❖ **Articles et diverses publications :**

- **AUBERT . A, CARLUCCIO .L, TRINQUIER .C** « *Les mots des espaces publics* », issue .com.
- **BASSAND .M, COMPAGNON .A, JOYE. D, STEIN .V** (*vivre et crée l'espace public : la forme urbanistique et architecturale*), Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR) (27 novembre 2001)p 12

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- **BAUMONT.C, BEGUIN.H, HURIOT. J-M**, « *Définir la ville* », [Rapport de recherche] Laboratoire d'analyse et de techniques économiques(LATEC). 1996, 8 p
- **BENSAAD.N,RADJEL, LARBIL.B** « *Eléments sur la continuité entre plans d'urbanisme colonial (Bône milieu XIXe-Début XXe siècles)*», Rev. Sci. Technol., Synthèse 31:52-70 , 2015
- BAKOUR.M, BAOUNI .T** « *Étalement urbain et dynamique des agglomérations à Alger : quel rôle pour la promotion administrative ?* », Article de la revue 'Cahiers de géographie du Québec', Volume 59, Numéro 168, Décembre 2015, p. 377–406
- **CAVALIER. G**, « *Rapport de Nouvelle recommandation pour la négociation des contrats de villes de la nouvelle génération* » (2000-2006) / présenté par Claude Bartolone, mai 1999.
- **CHOAY .F, MERLIN .P** « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », 3e édition mise à jour : 2010, octobre, Presses Universitaires de France, 1988 Grands dictionnaires 6, avenue Reille, 75014 Paris
- **Clette .V, Daems. A, T. Dawance, Grandjean. M,Y. Hanin, V. Rousseaux** , « *LE QUARTIER DE GARE , Un atout à valoriser !* » Une publication de la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT) <http://www.cpdt.wallonie.be>
- **DESABLET .M**, « *des espaces urbains agréables à vivre (places, rues, squares et jardins* », Moniteur, Paris 1988.
- **DESJARDINS. M.** « Le renouvellement urbain: l'urbanisme au service du social », (Les dossiers ville, DIV), 2002, [En ligne [http://www.ville.gouv. fr/](http://www.ville.gouv.fr/)
- **DJERMOUNE .N**, « *Dysfonctionnement et défaillance des instruments d'urbanisme en Algérie* », Le Carnet de l'IRMC, 24 février 2014. [En ligne] <http://irmc.hypotheses.org/1421>
- **FOURNEY .M, PAGAND .B** « *Les nouveaux centres péri-urbains : l'espace public porteur de territoires / New peri-urban centres : the birth of a territorial identity ?* » Revue de Géographie Alpine Année 1997 85-4 pp. 83-95
- **GASCHET. F et LACOUR . C** , « *Métropolisation, centre et centralité* », in Revue d'Économie Régionale & Urbaine

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- **KEBIR. B** et **ZEGHICHE .A**, « *Le renouvellement de la ville algérienne par la démolition-reconstruction du vieux bâti. De la sanction à la recherche de légitimité, Cas de la ville d'Annaba* », Cybergeog : European Journal of Geography [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 697, mis en ligne le 20 décembre 2014
- **MONNET. J** « Les dimensions symboliques de la centralité » Cahiers de géographie du Québec, vol. 44, n° 123, 2000, p. 441- 403.
- Cours N°10 Projet Urbain et l'espace public, Chapitre II : « *Le projet urbain / Echelles, dimensions et enjeux* » <https://architous.1fr1.net>
- Loi n°90-29 du 1 Dec 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, Journal Officiel de la république algérienne N°52, 2 Dec 1990
- Roussel .F-X**, « *Des ambitions pour la ville* », le magazine national de l'architecture et de la ville, Urbanisme, 1999
- Voundi . E, Tsopbeng . C et Tchindjang .M**, « *Restructuration urbaine et recomposition paysagère dans la ville de Yaoundé* », VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Volume 18 Numéro 3 | décembre 2018

### ❖ Thèses et mémoires :

- **ABDELSEDAK .M, OUGNENTLERN . K**, Mémoire de fin d'étude (*Restructuration et requalification de la zone du quartier de la gare*) oct ,2018 . p.11
- **AZOUZ.A, GUICHLA, DOUH.A**, (CREATION ARCHITECTURALE ET DURABILITE) « *Projet Urbain au Périphérie d'un centre ancien, Cas de Blida Porte BabEzzaouia* »
- **DJILI SAIDI .F**, « *revitalisation urbaine à la ville de Tablat par l'aménagement de la partie nord-est* », Mémoire de fin d'étude, pour obtention du diplôme de MASTER EN ARCHITECTURE 2019.
- **FORT-JACQUES .T**, Thèse de doctorat en géographie Soutenue le 1er décembre 2010
- GOURI M. A, SAMSON**, « *Projet de requalification de l'ancien quartier de la gare de Sidi Bel Abbés pour une nouvelle centralité urbaine\_attrayante et durable* », UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEN, pour obtention du diplôme de MASTER EN ARCHITECTURE ,2017

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- **KESRAOUI .R. F. Z, M. BENSLIM**, « *restructuration du boulevard de l'université de Bab Ezzouar et création d'un pôle culturel* », pour obtention du diplôme de MASTER EN ARCHITECTURE 2017

- **KETTAF.F**, « *La fabrique des espaces publics : conceptions, formes et usages des places d'Oran (Algérie)* ». Géographie. Université Paul Valéry - Montpellier III, 2013. Français.

- **LAOUAR .MR, TAHON .C, BOULEMIA .C**, « *Méthodologie de conception et de mise en œuvre d'un système d'information urbain* »

- **SAHLI .H, EMBAREK .S**, Mémoire la Requalification du quartier de la gare : Pour une centralité de Proximité et d'échange à Tlemcen , 2015-2016 , p10

### ❖ Vidéographies :

- **MASBOUNGI Ariella** sur « *La question du projet urbain dans les villes européennes* », Conférence, YouTube, France, 15 avril 2010



**Liste des tableaux :**

<i>Tableau 1: Représente les critères de choix de l'exemple source : l'auteur ,2020</i> .....	44
<i>Tableau 2 : Représente les informations essentielles sur l'exemple. Source : L'auteur 2020</i> .....	45
<i>Tableau 3: Représente les critères de choix de l'exemple. Source : L'auteur, 2020</i> .....	48
<i>Tableau 4 : Représente les informations essentielles sur l'exemple. Source : L'auteur ,2020</i> .....	48
<i>Tableau 5 : Contraintes et Potentialités présentent au niveau de la centralité AMARA Youcef Source : L'auteur ,2020</i> .....	65
<i>Tableau 6 Contraintes et potentialités de l'aire d'étude Source : L'auteur ,2020</i> .....	69
<i>Tableau 7 : Tableau récapitulatif des équipements intégrés avec leurs surfaces Source : L'auteur ,2020</i> .....	74

**Liste des figures :**

<i>Figure II- 1: Schéma expliquant les échelles du projet urbain. Source : Ouvrage de P.INGALLINA, « le Projet urbain » ,2001</i> .....	32
<i>Figure II- 2: Schéma expliquant les étapes du projet urbain. Source : MR.LAOUAR, C.TAHON, C .BOULEMIA « Méthodologie de conception et de mise en œuvre d'un système d'information urbain » ;2012</i> .....	33
<i>Figure II- 3 Espace public ouvert structurant Place de la république, France Sources : Les mots des espaces publics / issuu.com, 2020</i> .....	40
<i>Figure II- 4 Espace public ouvert de proximité la placette Maguire ,Quebec , Canada Sources : repertoireouq.com/aménagement de placette,2020</i> .....	40
<i>Figure II- 5 Avenue des Champs-Élysées, Paris ,France, reliant la place de la Concorde à la place Charles-de-Gaulle , 8<sup>e</sup> arrondissement Sources : <a href="https://www.parisinfo.com/">https://www.parisinfo.com/</a>.2020</i> .....	41
<i>Figure II- 6 Une partie du « Wiener Ringstrasse, »Le Ring boulevard annulaire, construit sur le tracé de l'ancienne enceinte de la ville, Autriche Sources : <a href="http://www.austriawanderer.com;">http://www.austriawanderer.com</a> ;2020</i> .....	41
<i>Figure II- 7 Le cours Mirabeau, Aix-en-Provence, France Sources : <a href="https://www.aixenprovencetourism">https://www.aixenprovencetourism</a>,2020</i> .....	41
<i>Figure II- 8 : La rue d'Isly, Alger centre, Algérie Sources : <a href="https://fr.wikipedia.org">https://fr.wikipedia.org</a>,2020</i> .....	41
<i>Figure II- 11 Voies sur berges, rive droite à Paris, France Sources : <a href="https://moto-station.com">https://moto-station.com</a>,2020</i> .....	42

TABLE DES FIGURES / TABLEAUX

<i>Figure II- 9 Arcades urbaines, Bologne, Italie</i>	
<i>Sources : <a href="https://www.carnetdescapades.com/">https://www.carnetdescapades.com/</a>, 2020</i>	42
<i>Figure II- 10 Le quai Anatole-France, Sources : <a href="http://paris1900.lartnouveau.com">http://paris1900.lartnouveau.com</a>,2020</i>	42
<i>Figure II- 12 Carte de situation de la wilaya SBA.</i>	
<i>Source : Google image, 2020</i>	45
<i>Figure II- 13 Carte de l'accessibilité pour la ville de SBA.</i>	
<i>Source : Google image, 2020</i>	45
<i>Figure II- 14 Carte de situation et délimitation du quartier.</i>	
<i>Source : Prise du pdau de SBA,2008</i>	45
<i>Figure II- 15 Carte des dysfonctionnements du quartier de la gare.</i>	
<i>Source : GOURI M. A , SAMSON., « Projet de requalification de l'ancien quartier de la gare de Sidi Bel Abbés pour une nouvelle centralité urbaine attrayante et durable », UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEN ,obtention du diplôme de MASTER EN ARCHITECTURE,2017</i>	46
<i>Figure II- 16 Carte du plan d'action pour l'aménagement du quartier de la gare.</i>	
<i>Source : GOURI M. A , SAMSON., « Projet de requalification de l'ancien quartier de la gare de Sidi Bel Abbés pour une nouvelle centralité urbaine attrayante et durable », UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEN ,obtention du diplôme de MASTER EN ARCHITECTURE ,2017</i>	46
<i>Figure II- 17 Plan d'aménagement global du quartier de la gare</i>	
<i>Source : GOURI M. A , SAMSON., « Projet de requalification de l'ancien quartier de la gare de Sidi Bel Abbés pour une nouvelle centralité urbaine attrayante et durable », UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEN ,obtention du diplôme de MASTER EN ARCHITECTURE ,2017</i>	47
<i>Figure II- 19 Aménagement du boulevard</i>	
<i>Source : idem</i>	47
<i>Figure II- 18 : Centre d'affaire et l'entrée de la trémie</i>	
<i>Source : idem</i>	47
<i>Figure II- 21 la composition urbaine et l'équipement de la gare vu ciel</i>	
<i>source : idem</i>	47
<i>Figure II- 20: AXE structurant.</i>	
<i>Source : idem</i>	47
<i>Figure II- 23 Plan Communal de Mobilité de Marche-en-Famenne</i>	
<i>Source : L. Campeny ,Université de Liège « le boulevard urbain de Marche-en Famenne » 2012/2013</i>	48
<i>Figure II- 22La carte administrative de Belgique, localisation de la ville de Marche-en-Famenne</i>	
<i>Source : wikipedia.org ,2020</i>	48
<i>Figure II- 24: La carte de localisation du projet de réaménagement</i>	
<i>Source : L. Campeny .Université de Liège « le boulevard urbain de Marche-en-Famenne » 2012/2013</i>	48
<i>Figure II- 25 Carte reprenant les grands projets prévus le long du boulevard.</i>	
<i>Source :L. Campeny et al. , Université de Liège « le boulevard urbain de Marche-en-Famenne » 2012/2013</i>	49

TABLE DES FIGURES / TABLEAUX

<i>Figure II- 26: Carte des principes d'aménagements.</i>	
<i>Source : <a href="http://www.pluris.be/projets/renovation-urbaine/masterplan-de-renovation-urbaine,2020">http://www.pluris.be/projets/renovation-urbaine/masterplan-de-renovation-urbaine,2020</a>.....</i>	<i>50</i>
<i>FigureII- 27 Plan d'aménagement du boulevard urbain de Marche-en-Famenne (traçon-1&amp;2)</i>	
<i>Source : L. Campent, Université de Liège « le boulevard urbain de Marche-en-Famenne » 2012/2013, traité par l'auteur 2020.....</i>	<i>50</i>
<i>FigureII- 28 Plan d'aménagement du boulevard urbain de Marche-en-Famenne (traçon-3)</i>	
<i>Source : L. Campeny , Université de Liège « le boulevard urbain de Marche-en-Famenne » 2012/2013, traité par l'auteur , 2020.....</i>	<i>51</i>
<i>Figure III- 1 Carte de la situation de Blida et limites administratives</i>	
<i>source : Document : Invest in Alegria –Blida-.....</i>	<i>53</i>
<i>Figure III- 2 Carte administrative de la wilaya de Blida</i>	
<i>Source : <a href="http://www.dsp-blida.dz/">http://www.dsp-blida.dz/</a>.....</i>	<i>54</i>
<i>Figure III- 3 Situation de la ville de Blida vis-à-vis des éléments naturels.</i>	
<i>Source : Google Earth traité par l'auteur,2020.....</i>	<i>54</i>
<i>Figure III- 4 Schéma de la structure du territoire et l'origine des établissements humains</i>	
<i>Source : D'après les récits du général Trumlet, L'auteur, 2020 .....</i>	<i>55</i>
<i>Figure III- 5 Carte de la structure naturelle du territoire et des parcours de la ville de Blida</i>	
<i>Source : Carte traité par l'auteur, 2020. Echelle 1/ 100.000 .....</i>	<i>55</i>
<i>Figure III- 6 Schéma de la fondation urbaine de la ville début du 19<sup>ème</sup> siècle</i>	
<i>Source : D'après les récits du général Trumlet, fait par l'auteur ,2020.....</i>	<i>56</i>
<i>Figure III- 7 Carte de la ville de Blida de l'époque précoloniale, 1840</i>	
<i>Source : Carte de référence : Plan cadastral 1842 traité par l'auteur, Ech1/10.000:.....</i>	<i>57</i>
<i>Figure III- 8- Carte de l'état urbain de Blida en 1960</i>	
<i>Source : Support PDAU 2010, DUAC de Blida, Traité par l'auteur.....</i>	<i>59</i>
<i>Figure III- 9 : Carte qui représente les actions du PUD</i>	
<i>Source : Support PDAU 2010, DUAC de Blida, Traité par l'auteur.....</i>	<i>59</i>
<i>Figure III- 10 Carte de la Présentation de la Centralité AMARA Youcef</i>	
<i>Source : Fond Google Earth, Traitée par l'auteur ,2020 , Ech :1/5000e.....</i>	<i>60</i>
<i>Figure III- 11 Schéma représentatif de l'origine de la centralité MARA Youcef à l'Epoque précoloniale</i>	
<i>Source :Fond Google Earth traitée par l'auteur ,2020.....</i>	<i>61</i>
<i>Figure III- 12 Schémas illustratifs du réalignement et l'extension de la centralité MARA Youcef à l'époque coloniale</i>	
<i>source : Fond de Google Earth traitée par l'auteur ; 2020.....</i>	<i>61</i>
<i>Figure III- 13 Carte illustratif du prolongement de la centralité MARA Youcef à l'époque postcoloniale</i>	
<i>source : Google Earth traitée par l'auteur ; 2020.....</i>	<i>62</i>
<i>Figure III- 14 Carte des découpages des POS</i>	
<i>Source : Fond de carte de Google Earth , et PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida.....</i>	<i>62</i>

TABLE DES FIGURES / TABLEAUX

<i>Figure III- 15 Schéma des entités constituantes de la centralité AMARA Youcef</i>	
<i>Source : L'auteur ,2020.....</i>	<i>63</i>
<i>Figure III- 16 : Cartes des typologies du bâti des entités constituantes de la centralité AMARA Youcef.</i>	
<i>Source : Google Earth , traitées par l'auteur ,2020 .....</i>	<i>63</i>
<i>Figure III- 17 Cartes des Vocations existantes au niveau des entités constituantes de la centralité AMARA Youcef.</i>	
<i>Source : Google Earth , traitées par l'auteur ,2020 .....</i>	<i>63</i>
<i>Figure III- 18 : Cartes de la structure viaire des entités constituante de la centralité AMARA Youcef</i>	
<i>Source : Fond de Google Earth, traité par l'auteur, 2020 .....</i>	<i>64</i>
<i>Figure III- 19 Carte de la situation de l'aire d'étude par rapport aux POS</i>	
<i>Source : Fond de carte de Google Earth , et PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida.....</i>	<i>66</i>
<i>Figure III- 20 Carte de la limitation de l'aire d'étude par des limites pertinente.</i>	
<i>Source : Fond de carte de Google Earth , traité par l'auteur ,2020.....</i>	<i>66</i>
<i>Figure III- 21 carte de la typologie et le gabarit du bâti dans l'aire d'étude.</i>	
<i>Source : Fond de carte PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida .....</i>	<i>67</i>
<i>Figure III- 22 carte de l'état du bâti dans l'aire d'étude</i>	
<i>Source : Fond de carte PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida ,2020 .....</i>	<i>68</i>
<i>Figure III- 23 Carte des actions et recommandations proposées pour l'aire d'étude</i>	
<i>Source : Fond de carte PDAU 2009, traité par l'auteur, DUAC de la ville de Blida ,2020 .....</i>	<i>69</i>
<i>Figure III- 24 Carte de la délimitation de l'aire d'intervention</i>	
<i>Source : Fond Google Earth , traité par l'auteur ,2020 .....</i>	<i>70</i>
<i>Figure III- 25 Schéma de structure du quartier de la gare</i>	
<i>Source : L'auteur 2020.....</i>	<i>73</i>
<i>Figure III- 26 Plan de composition du quartier de la gare</i>	
<i>Source : L'auteur 2020.....</i>	<i>73</i>
<i>Figure III- 27 Plan d'aménagement du quartier de la gare</i>	
<i>Source : L'auteur ,2020.....</i>	<i>74</i>
<i>Figure III- 28 Carte de localisation du projet</i>	
<i>Source : L'auteur,2020 .....</i>	<i>75</i>
<i>Figure III- 29 Programme qualitatif du projet</i>	
<i>Source : L'auteur,2020 .....</i>	<i>75</i>
<i>Figure III- 31 Les différentes entités du projet</i>	
<i>Source : L'auteur,2020 .....</i>	<i>76</i>
<i>Figure III- 30: L'alignement du projet</i>	
<i>Source : L'auteur,2020.....</i>	<i>76</i>
<i>Figure III- 32: La centralisation dans le projet et le bâti non bâti</i>	
<i>Source : L'auteur,2020 .....</i>	<i>76</i>
<i>Figure III- 33 Etape 01 de la transformation volumétrique du projet</i>	
<i>Source : L'auteur ,2020.....</i>	<i>77</i>

TABLE DES FIGURES / TABLEAUX

<i>Figure III- 34: Etape 02 de la transformation volumétrique du projet</i>	
<i>Source : L'auteur,2020.....</i>	<i>77</i>
<i>Figure III- 35: Principe de la forme volumétrique de l'étape 02</i>	
<i>Source : Image Google earth traitée par l'auteur,2020 .....</i>	<i>77</i>
<i>Figure III- 36 Volumétrie finale du projet ;</i>	
<i>Source : L'auteur ,2020.....</i>	<i>77</i>
<i>Figure III- 37 Les différente vue en 3D du projet architectural : Centre multifonctionnel</i>	
<i>Source : L'auteur ,2020.....</i>	<i>78</i>

ANNEXES

# **ANNEXES**

---

**Annexe N°1 :**

**❖ Fiche bibliographique 01 :**

*(Le projet urbain)*

**-Nom d'auteur :** David Mangin & Philippe Pannerai

**-Titre de l'ouvrage:** Projet urbain

**-Préface:** « La forme choisie pour cet ouvrage s'apparente à celle d'un manuel, un peu à l'image des traités d'urbanisme anciens qui mêlent l'observation de l'existant aux projets. Elle peut surprendre : le ton manuel, sa visée didactique, le caractère normatif des dimensions avancées donnent l'apparence d'un énoncé péremptoire. Elle s'accordait à l'urbanisme naissant dans une société industrielle confiante.

Nous sommes loin aujourd'hui des certitudes d'un Stubben ou même d'un Danger. La foi dans un urbanisme scientifique aux vérités universelles a cédé la place au doute: l'urbanisme ne peut plus prétendre au contrôle total de l'environnement (de la ville à la petite cuillère..), le pouvoir politique est directement impliqué dans la forme de la ville, les habitants revendiquent à juste titre un territoire et une capacité d'action.

Pourtant la forme rhétorique du manuel conserve un avantage: mettre en évidence l'enchaînement des questions et l'interdépendance des échelles. En l'adoptant nous avons voulu faciliter cette compréhension globale, éviter les visions spécialisées et les propos des spécialistes, provoquer le lecteur et l'inciter à construire à partir de son expérience personnelle sa propre théorie. L'urbanisme, en fin de compte, devrait être d'abord un habitant.»

**-Edition:** Parenthèses Editions

**-Collection:** Eupalinos -série ARCHITECTURE ET URBANISME-

**-Lieu d'édition:** 72, COURS JULIEN, 13006 Marseille, France

**-Date de publication:** 12 Juin 1999

**-Date de lecture:**29 Septembre 2019

**-Type de document:** Ouvrage

**-Localisation du document:** Copy-Max

**-Fiche résumé :**

Cet ouvrage s'apparente à un manuel ou se mêlent constats et analyses de la réalité et propositions renoué consciemment avec les traités d'urbanisme du début du siècle. Il traite successivement des découpages, parcellaires et leur ordonnancement en fonction des types de bâtis, situe l'espace la voie dans ses relation avec les terrains desservis et aborde à plus grande échelle la construction du tissu et l'étude des grands tracés avant de mener une réflexion sur les activités et leur localisation.

**-Fiche citation :**

« *Le véritable travail urbanistique consiste à savoir distinguer le permanent de l'éphémère, le superficiel et l'artificiel. Cette distinction n'a rien à voir avec une condamnation convenue de la mode .Elle suggère seulement de prendre les mots au pied de la lettre, le superficiel c'est au sens propre, la surface. L'artificiel c'est le décor.* » D. Mangin & P. Pannerai

**-Fiche commentaire :**

Il faut donc dire que ce livre est là pour nous orienter de la façon dont la ville doit évoluer , en adaptant les différents tracés et morphologies urbaines aux modifications du mode de vie au fil du temps et en respectant les réglementations qui résultent des changements imposés par des besoins (exigences ) , mais aussi de renforcer la relation entre théories et pratiques pour ainsi réconcilier les formes urbaines nouvelles avec les plus anciennes .

**❖ Fiche bibliographique 02 :**

*(La question du projet urbain dans les villes européennes)*

**-Nom de l'auteur:** Ariella Masboungi

**-Titre de conférence:** La question du projet urbain dans les villes européennes

**-Collection:** les villes d'aujourd'hui

**-Lieu d'édition:** France

**-Date de publication:** 15 avril 2010

**-Date de visualisation :** octobre 2019

**-Type de document:** vidéo

**-Localisation de document:** internet « YouTube »

**-Fiche de résumé:**

Ariella nous donne une piste pour comprendre la complexité d'une ville territoire (la nouvelle ville européenne), La conférence se présente a la fois comme un bilan sur la problématique de ses dernière mais aussi comme un outil de compréhension de concept de projet urbain qui fait beaucoup de bruit aujourd'hui en France et en Europe.

**-Fiche de citation:**

« *A l'heure de la crise des valeurs, des concepts, avec la fin des certitudes, la question de la ville vient comme une réponse aux problématiques de la société actuelle. Dans ce contexte, il est possible de parler du projet urbain comme 'message d'espoir'.* » Ariella Masboungi

**-Fiche de commentaire:**

Dans cette conférence, Ariella Masboungi démontre le projet urbaine dans sa totalité, elle le présente comme une solution aux problèmes des villes européennes (territoire, préfabriqués, proximités...) en donnant des exemples sur chaque une de ses dernière, ainsi comment utilisé le projet urbain comme une manière de revivification de ses villes.



❖ **Fiche bibliographique 03 :**  
(*La gestion du projet urbain*)

**-Nom de l'auteur:** Jean-Philippe Dind

**-Titre de l'ouvrage :** La gestion du projet urbain

**-Collection:** les villes d'aujourd'hui

**-Lieu d'édition:** Lausanne, Suisse

**-Date de publication:** janvier 2011

**-Date de lecture :** Mars 2020

**-Type de document:** Mémento

**-Localisation de document:** Internet

**-Fiche de résumé:**

Dans ce document l'auteur évoque, le projet urbain comme nouvelle stratégie de planification face à la planification traditionnelle dans la deuxième partie du mémento « *Principes stratégiques pour la gestion de projets urbains* ». Il affirme qu'il permet le développement du territoire, et répond aux différents enjeux que peut rencontrer la ville.

**-Fiche de citation:**

*« Le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable »* J-P. Dind

**-Fiche commentaire:**

Ce mémento a été réalisé dans le cadre de la réalisation du Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN) ( ville de Renens ) .Afin de répondre aux questionnements sur les principes stratégiques pour la gestion de projets urbains, les étapes du projet (déroulement du projet urbain)... l'auteur a donc formulé un certain nombre de recommandations générales en ce qui concerne les ressources nécessaires au projet, les acteurs à impliquer et leurs attentes, et l'organisation générale du projet. Il a aussi présenté les grandes phases du projet urbain et les principales démarches à entreprendre : le montage, la programmation, la conception et la réalisation dans le but offrir aux élus et aux responsables de projet , un ensemble de pistes et de recommandations pour aborder plus sereinement et plus efficacement des projets urbains dans des secteurs largement bâtis.

❖ **Fiche bibliographique 04 :**  
(*Centralités*)

**-Nom de l'auteur:** Mathilde BONNEAU, Benoit SEBILLE, Laure BELLON-SERRE, Clément JAVOURET, Grégory PAGE

**-Titre de l'ouvrage :** Centralités

## ANNEXES

**-Lieu d'édition :** Tokyo

**-Date de publication:** 2013

**-Date de lecture :** février 2020

**-Type de document :** Rapport

**-Localisation de document :** Internet

**-Fiche de résumé:**

Ce rapport a été réalisé dans le cadre de l'atelier international qui prend place dans le cadre du mastère AMUR en 2013 qui s'intéresse à la ville de Tokyo. Les auteurs élaborent une réflexion sur la notion de *centralités urbaines*, leurs conditions d'émergence, leur localisation, et leur articulation entre elles à différentes échelles : locales et métropolitaines. Ils s'intéressent au cas de Tokyo et étudient la croissance de la métropole ainsi que son processus d'urbanisation, son espace urbain ... en évoquant des différents exemples pour appuyer les propos tenus à l'égard des centralités urbaines.

**-Fiche de citation:**

« *Les centralités sont des moyens de comprendre et de créer une organisation de la ville. L'étude de leur production permet de revisiter avec un nouveau regard, dans un premier temps, les raisons et les moyens mis en œuvre afin de créer une centralité, puis leur pertinence et efficacité au cours du temps.* » M.BONNEAU et al.

**-Fiche commentaire:**

Le rapport vise ainsi à mettre en lumière les enjeux qui se portent autour de la notion de centralité, au regard des différentes théories développées dans la littérature universitaire et scientifique. Mais aussi d'analyser les grandes tendances dans l'organisation et l'encadrement de la (dé)croissance urbaine grâce aux exemples occidentaux et orientaux.

### ❖ **Fiche bibliographique 05 :** (*Les dimensions symboliques de la centralité*)

**-Nom de l'auteur:** Jérôme Monnet

**-Titre de l'ouvrage :** Les dimensions symboliques de la centralité.

**-Titre de la revue :** Cahiers de géographie du Québec

**-Editeur :** Département de géographie de l'Université Laval

**-Collection:** Centralités métropolitaines, Volume 44, numéro 123,

**-Lieu d'édition:** Québec

**-Année de publication:** 2000

**-Date de lecture :** 21 oct. 2019

**-Type de document:** Article

**-Localisation de document:** Internet

**-Fiche de résumé:**

Dans cet article, l'auteur parle de la symbolisation comme élément qui procède du pouvoir qu'ont des acteurs sociaux identifiables d'investir volontairement de significations un lieu concret. Ce pouvoir contribue à l'aménagement de l'espace urbain et participe à l'élaboration ou à la reproduction de la centralité, en aboutissant à hiérarchiser les lieux. En outre, la dimension symbolique se caractérise par la possibilité qu'elle offre de faire communiquer entre eux les divers registres de la centralité, en transférant les valorisations sociales de l'un à l'autre, malgré la différence des systèmes de valeurs et des échelles de mesure. Il évoque les différents types de centralités et met en évidence quelques exemples, pris en particulier à Mexico et à Los Angeles, qui montrent que cette dimension est omniprésente tout en étant constamment soumise aux reconfigurations sémantiques opérées par les acteurs de la production urbaine .

**-Fiche de citation:**

*« Je proposerai donc de définir la centralité comme une qualité attribuée à un espace et non comme l'attribut intrinsèque d'un lieu ».* J. Monnet

*« La dimension symbolique permet de comprendre, de reconnaître et de produire la centralité »* J. Monnet

**-Fiche commentaire:**

Cet article limite son ambition à une analyse des articulations entre la dimension symbolique et les autres dimensions de la centralité urbaine. Il vise à donner un éclairage complémentaire à d'autres approches des centralités métropolitaines.

**❖ Fiche bibliographique 06 :**  
**(MÉTROPOLISATION, CENTRE ET CENTRALITÉ)**

**-Nom de l'auteur:** Frédéric Gaschet, Claude Lacour

**-Titre de l'ouvrage :** MÉTROPOLISATION, CENTRE ET CENTRALITÉ

**-Titre de la revue :** Revue d'Économie Régionale & Urbaine

**-Distribution électronique:** Cairn.info pour Armand Colin

**-Collection:** Centralités métropolitaines, Volume 44, numéro 123,

**-Lieu d'édition:** France

**-Date de publication:** 1 février 2002

**-Date de lecture :** Mars 2020

**-Type de document:** Article

**-Localisation de document:** Internet

**-Fiche de résumé:**

Dans cet article les auteurs discutent sur la métropolisation qui conduit à la recherche accrue d'une centralité métropolitaine mais qui s'accompagne le plus souvent d'une crise des centres, Cette contradiction se résout dans une disjonction croissante entre centre et centralité dont les modalités sont analysées tant en termes de formes urbaines émergentes que de changements d'échelles de mobilité.

Ces processus ne signifient pourtant pas définitivement la mort des centres comme en témoignent les diverses tentatives de reconquête de la centralité, au centre comme en périphérie

**-Fiche de citation:**

« *La centralité métropolitaine s'apprécie aujourd'hui de plus en plus comme une capacité de coordination et de mise en relation d'acteurs et d'activités ayant par ailleurs des schémas d'organisation et de localisation de plus en plus éclatés* » F . Gaschet, C.Lacour

**-Fiche commentaire:**

Dans un premier temps les auteurs mettent en évidence la notion du centre et de la centralité, mais aussi la métropolisation qui serait un ensemble de processus favorisant la concentration des populations et des activités dans les plus grands ensembles urbains. Il affirme que cette réflexion sur la métropolisation, du moins dans une première phase, a privilégié la très grande taille, les villes mondiales ou encore les villes globales liées à des fonctions privilégiées et possédant des mécanismes de reproduction de leur puissance.

❖ **Fiche bibliographique 07 :**

*(Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale.)*

**-Nom de l'auteur:** Dominique Badariotti

**-Titre de l'ouvrage :** Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale.

**-Distribution électronique:** L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL

**-Lieu d'édition:** France

**-Date de publication:** 22 Dec 2006

**-Date de lecture :** Mars 2020

**-Type de document:** Article

**-Localisation de document:** Internet

**-Fiche de résumé:**

Le renouvellement urbain, médiatisé par les débats actuels sur la ville, est un mode de transformation urbain très ancien. Si le renouvellement diffus des différentes cellules bâties qui composent nos agglomérations se pratique depuis l'origine de la ville, ce n'est qu'à partir du XIXème siècle que se sont développées les premières procédures efficaces permettant un renouvellement groupé du tissu urbain. Aujourd'hui la conception du

## ANNEXES

renouvellement urbain s'est diversifiée, dépassant la prise en compte des seuls problèmes morphologiques de la ville occidentale contemporaine. Cette diversification s'explique par la nécessité de répondre aussi aux problèmes sociaux des villes françaises ; elle se concrétise par une prise en compte croissante des intérêts de la population résidante dans les procédures de renouvellement urbain.

### **-Fiche de citation:**

« *Tout comme nos organismes renouvellent régulièrement leurs cellules pour continuer à vivre, les villes ont aussi renouvelé leur contenu depuis leur création, pour se succéder à elles-mêmes tout en modifiant leur aspect général et leurs extensions.* » D.Badariotti

### **-Fiche commentaire**

Cet article apporte des clarifications à propos de la notion du renouvellement urbain à travers l'histoire de l'urbanisme. De ce fait, l'auteur propose d'évoquer les faits du renouvellement urbain, considérés dans leur réalité chronologique, dans une perspective historiciste et à la lumière des modifications de l'action publique dans le domaine des politiques urbaines.

## **❖ Fiche bibliographique 08 :**

*(Renouvellement urbain L'urbanisme au service du social)*

**-Nom de l'auteur:** Marion Desjardins

**-Titre de l'ouvrage :** Renouvellement urbain L'urbanisme au service du social

**-Distribution électronique:** Base documentaire de la politique de la ville

**-Lieu d'édition:** France

**-Date de publication:** 01/08/2002

**-Date de lecture :** Mai 2020

**-Type de document:** Note ou document d'orientation

**Dispositif :** Opération de Renouvellement Urbain

**-Localisation de document:** Internet

### **-Fiche de résumé:**

Le renouvellement urbain désigne l'ensemble des interventions mises en œuvre dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants. Car en réalité, s'il s'agit bien de changer la ville, de la renouveler, de modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficulté, c'est pour changer la vie des habitants. Devant la diversité des situations, la taille des sites étant aussi très variable, l'auteur a choisis plusieurs exemples de ville qui comprennent des grands

## ANNEXES

projets de ville dans le cadre du renouvellement urbain telle que : la ville de *Val-de-Reuil* ,  
*Mantes en Yvelines* , *Vaulx-en-Velin* ...

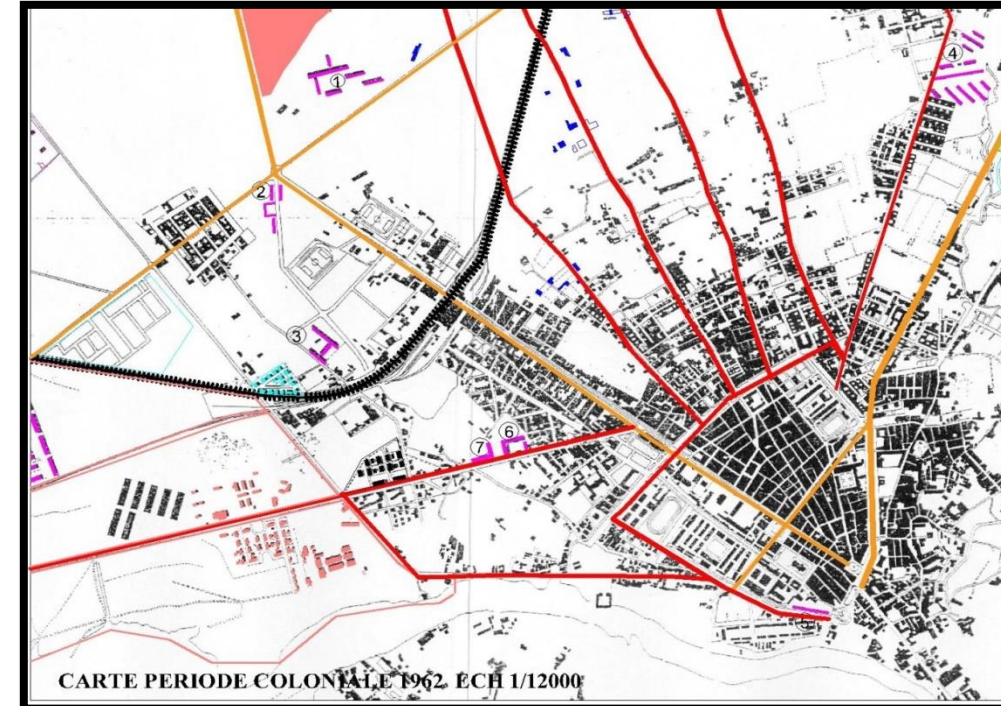
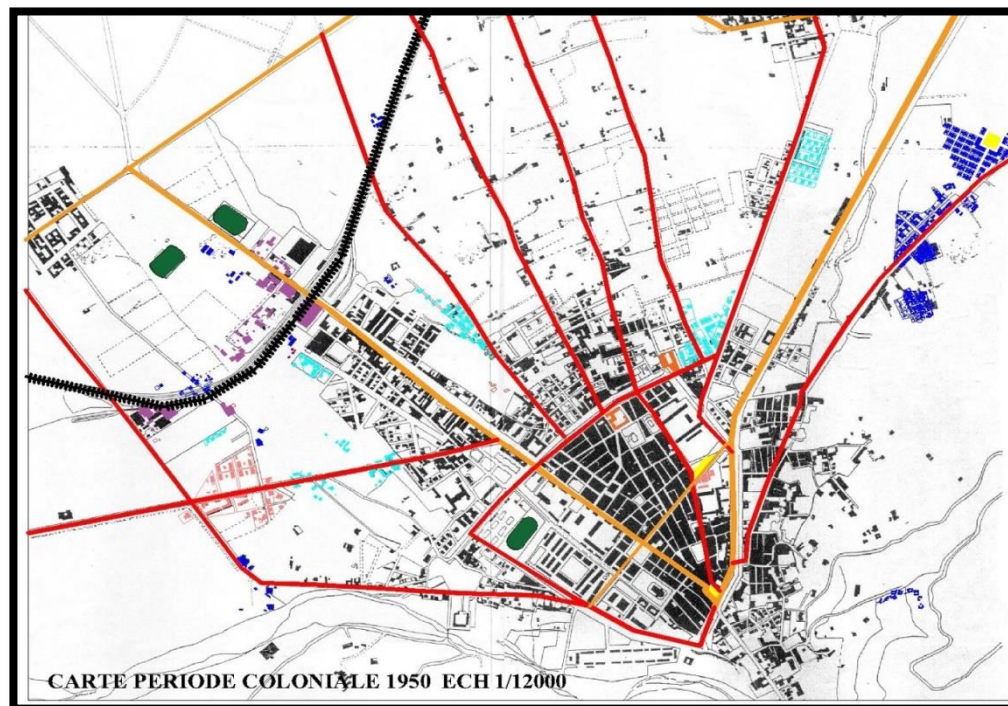
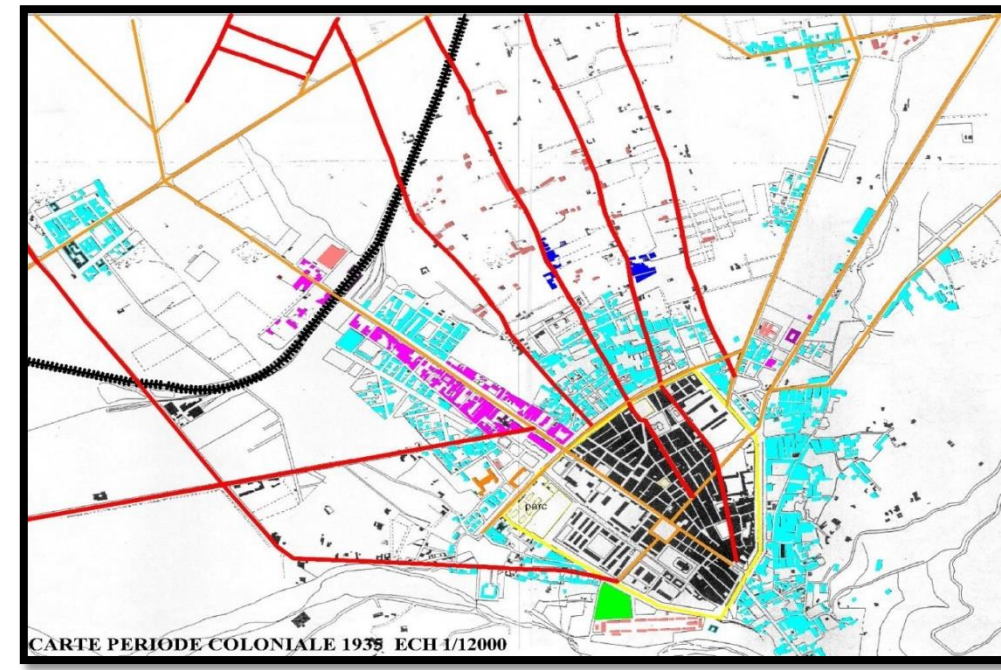
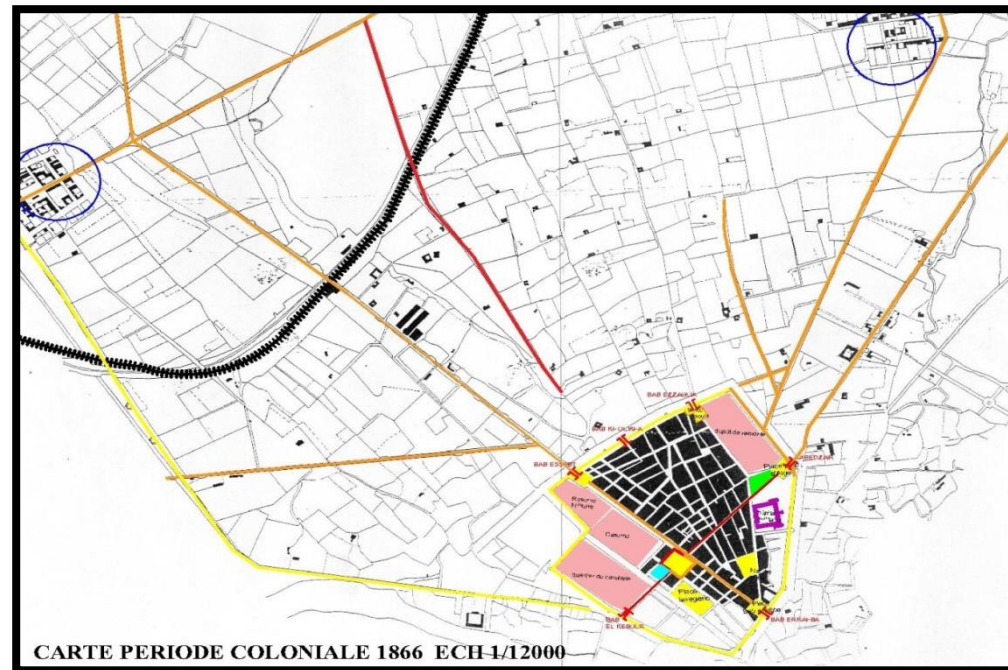
### **--Fiche de citation**

*« Parmi les opérations entreprises ou envisagées, on peut citer la réhabilitation de l'habitat qui passe parfois par la démolition, le changement d'usage des bâtiments, la reconstruction, les interventions sur les copropriétés dégradées. » M .Desjardins*

### **-Fiche commentaire**

L'auteur Marion Desjardins, a mis en avant dans ce document plusieurs exemples de villes de France, qui subissent différentes transformations da le cadre du projet et renouvellement urbain, afin d'améliorer la lisibilité globale de la ville mais aussi d'améliorer le cadre de vie social. Elle présente ainsi les différents objectifs et enjeux de la notion du renouvellement urbain en plein exécution, car l'idée est de mettre le projet urbain au service du projet social.

**Annexe N°2 : Planche 1**

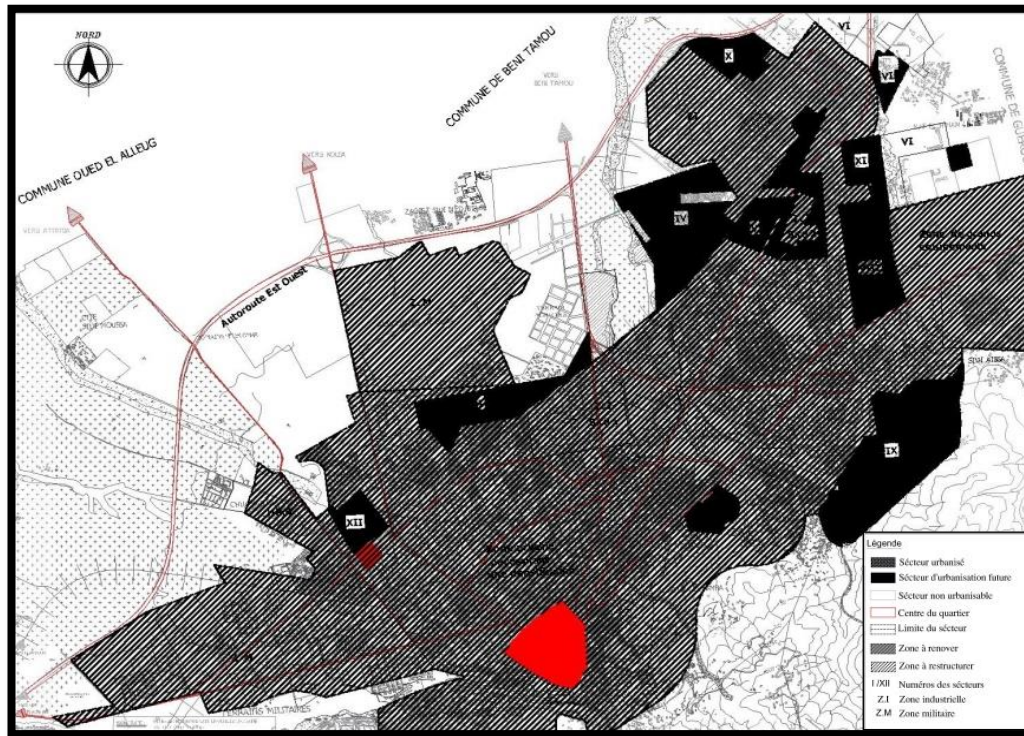


LEGENDE		ÉQUIPEMENTS		HABITAT	
	Axe principale		militaire		Collectif
	Axe secondaire		culte		Petit collectif
	Muraille		administrative		Lotissement européens
	Portes		Jardin		Lotissement Anabe
	Places		Camps militaires		

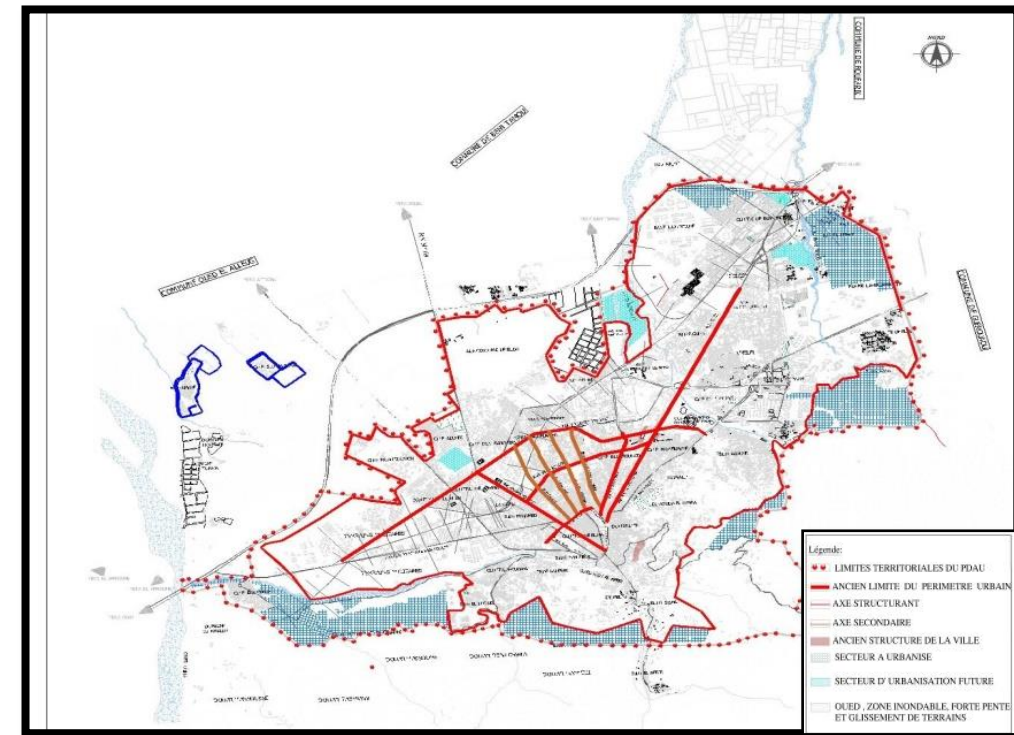
**Titre :** Cartes de formation et transformation de la ville de Blida dans la période coloniale (1866-1962)

**Source :** Carte de 1953 traité par l'auteur, APC de Blida

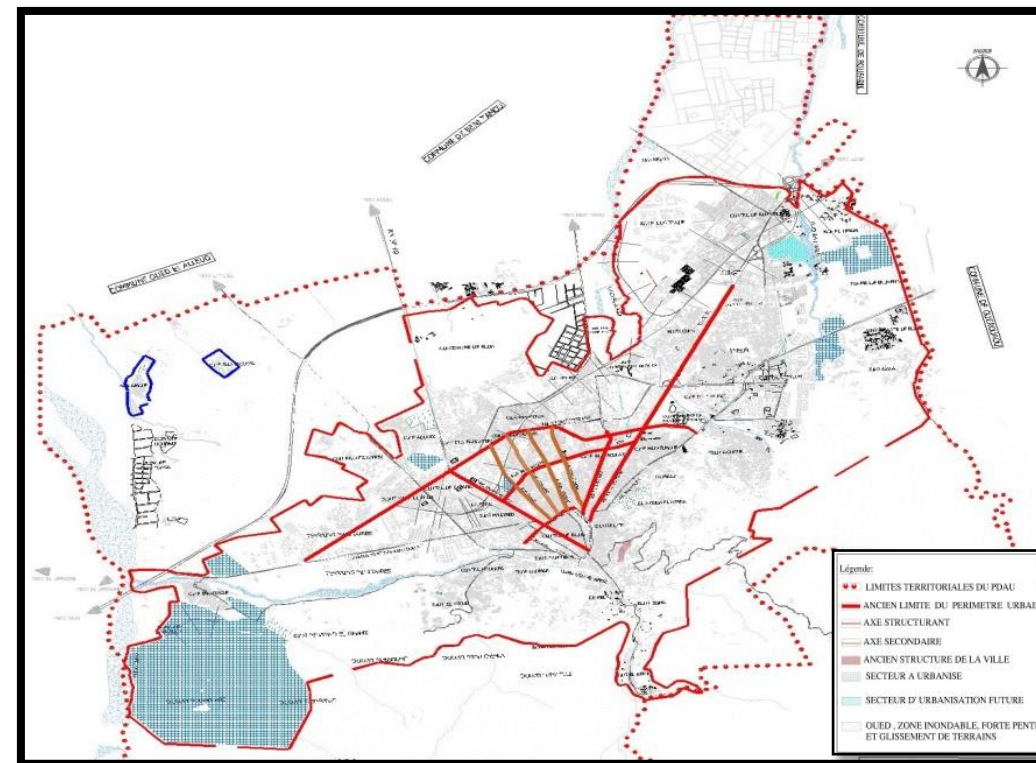
**Annexe N°2 : Planche 2**



**Titre :** Carte de la division des secteurs du PDAU 1992  
**Source :** Support PDAU BLIDA 2010, DUAC de Blida, Traité par l'auteur



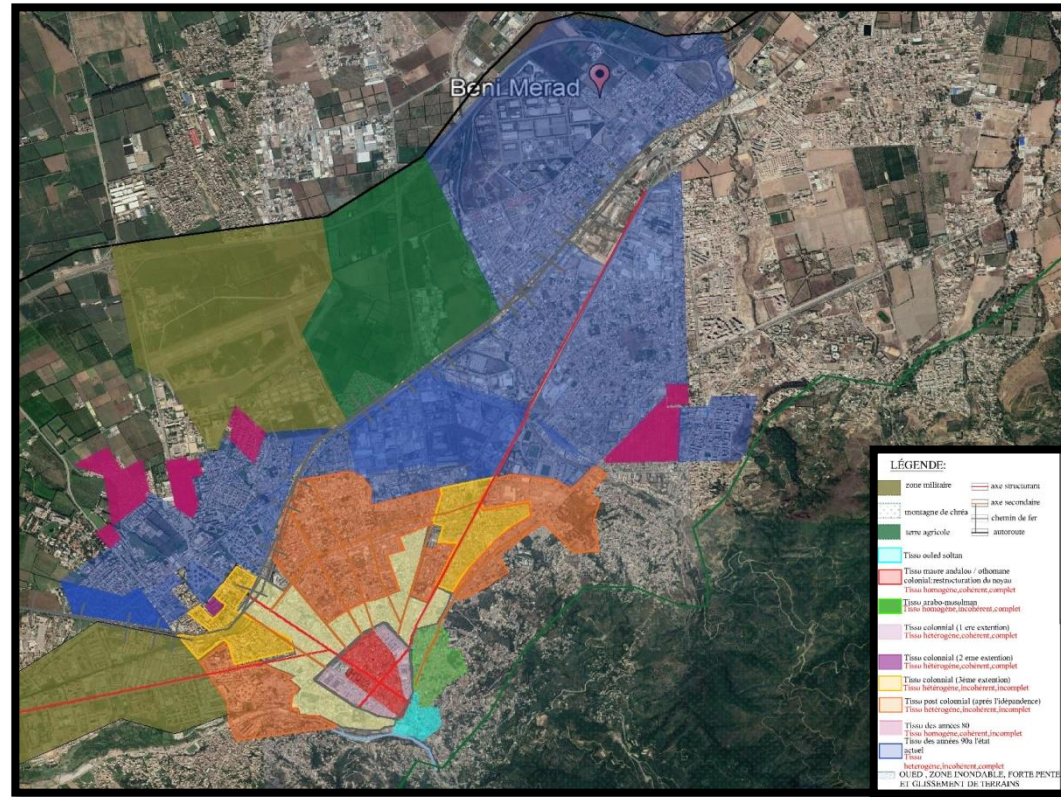
**Titre :** Carte de la division des secteurs du PDAU 2006  
**Source :** -Support PDAU 2006, DUAC de Blida, Traité par l'auteur, 2020



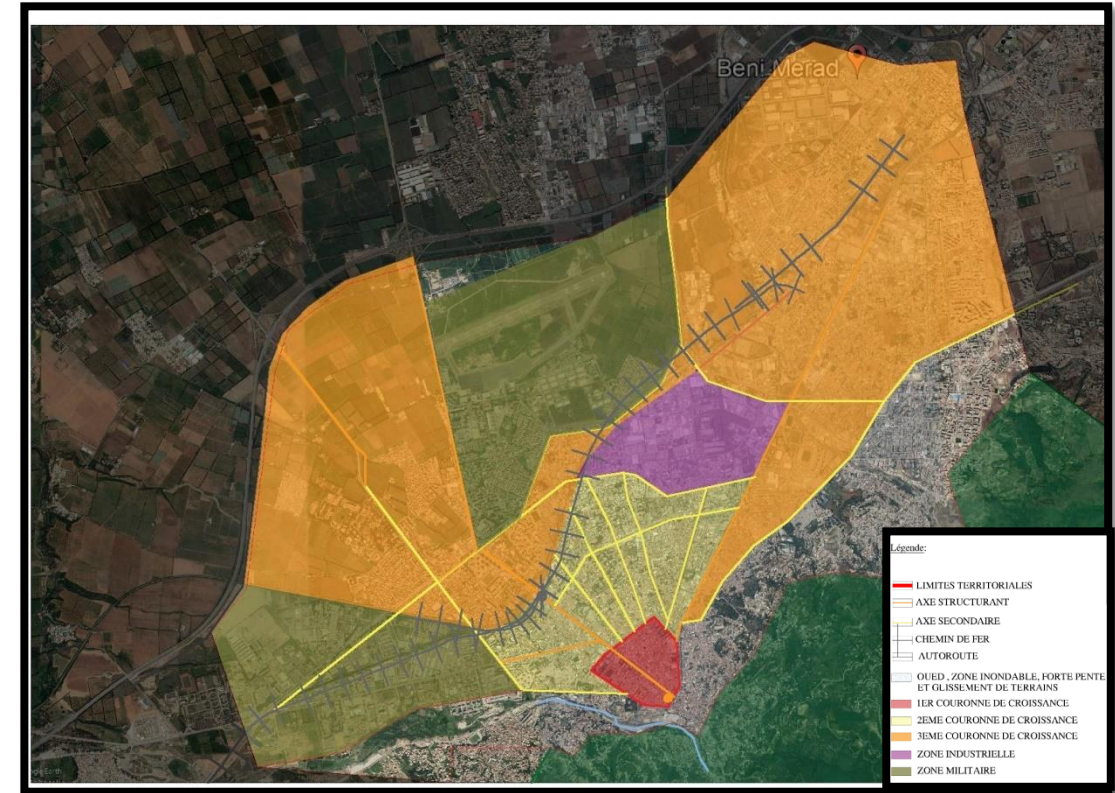
**Titre :** Carte de la division des secteurs du PDAU 2010  
**Source :** -Support PDAU 2010, DUAC de Blida, Traité par l'auteur,



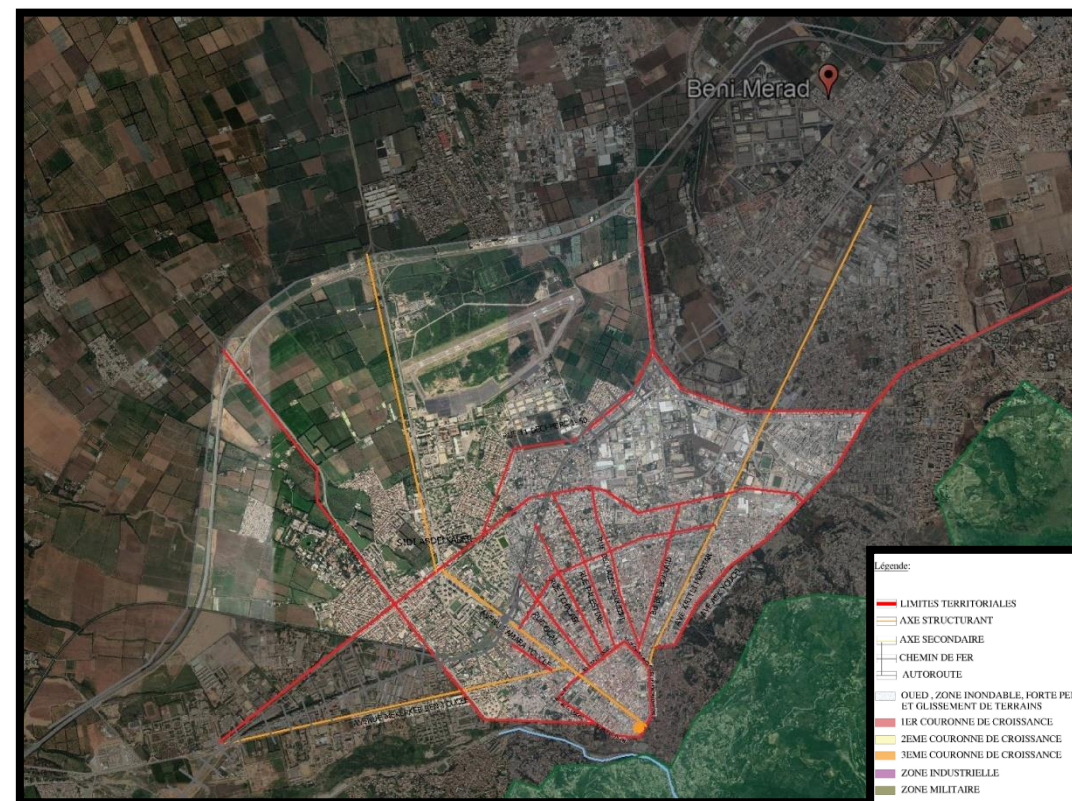
**Annexe N°2 : Planche 3**



**Titre :** Schéma historico-morphologique  
**Source :** Fond image Google Earth , Traité par l'auteur



**Titre :** Schéma de synthèse des couronnes de la croissance  
**Source :** Fond image Google Earth , Traité par l'auteur



**Titre :** Schéma de synthèse des axes structurants  
**Source :** Fond image Google Earth , Traité par l'auteur



**Annexe N°3 : Composition urbaine en 3D**



**Titre :** La composition urbaine vue de l'ensemble  
**Source :** L'auteur



**Titre :** La composition urbaine vue sur l'habitat intégré.  
**Source :** L'auteur



**Titre :** La composition urbaine vue sur les équipements.  
**Source :** L'auteur



**Titre :** vue sur les équipements Multifonctionnel.  
**Source :** L'auteur



**Titre :** vue sur les équipements Multifonctionnel et l'espace public.  
**Source :** L'auteur, 2020



**Titre :** Vue sur la place de la gare ferroviaire  
**Source :** L'auteur, 2020



**Titre :** Vue sur l'aménagement de la place de la gare ferroviaire  
**Source :** L'auteur, 2020

### Annexe N°3 : Analyse Thématique à l'échelle du projet architectural :

#### ❖ FONDO : BATIMENT MULTIFONCTIONNEL A SANTA COLOMA DE GRAMENET ESPAGNE

##### 1- Fiche technique :

- Bureau d'études : PGI ENGINEERING
- Entreprise en charge des travaux : Vias y construcciones S.A.
- Année de livraison : 2013/2014
- Concours 2009 : 1er Prix
- Coût : 8 421 537,51 Euro HT
- Localisation : Carrer Verdaguer, Santa Coloma de Gramenet,
- Barcelone, Espagne
- Maître d'ouvrage : Mairie de Santa Coloma de Gramenet
- Maître d'œuvre et d'exécution : Pich Aguilera Arquitectes
- Type : Bâtiment multifonctionnel
- Programme : marché, supermarché, crèche, bibliothèque
- Surface : 8 954,26 m<sup>2</sup>



##### 2- Contexte :

Selon l'architecte : Le projet se situe à Santa Coloma de Gramenet, dans la banlieue de Barcelone.

Ce quartier, principalement constitué d'une population immigrante, manquait cruellement d'équipements publics et culturels. De plus, la densité élevée (un des plus forts taux de Catalogne) et le manque d'espaces libres empêchait la construction de tels équipements.

« C'est dans ce contexte qu'une étude de viabilité nous a été confiée par la municipalité de Santa Coloma de Gramenet afin d'étudier les différentes possibilités d'implantation de bâtiment multifonctionnel. Le résultat a été qu'un projet mixant les programmes serait le mieux adapté à cette situation ».

Le bâtiment se distingue par une perméabilité intérieur / extérieur et un réseau de circulation à travers le bâtiment apportant un nouveau dynamisme au quartier, aussi bien aux niveaux commercial, culturel et urbain.

##### 3- Programme du projet :

-Le projet prétend apporter aux différents étages les mêmes qualités qu'un rez-de-chaussée. Pour ceci, il utilise la topographie qui présente d'importants dénivelés. Ainsi, tout un parcours de places, de rampes et de rues intérieures s'installe selon un développement vertical.

-Le bâtiment est composé de six niveaux dont le sous-sol consacré à la réserve. Le rez-de-chaussée s'ouvre sur la promenade du quartier et propose l'implantation d'un marché. Il dessert également le sous-sol, réservé aux livraisons. De l'autre côté, au premier étage, se trouve le supermarché. Une grande rampe à l'allure de rue permet l'accès à la crèche et à la bibliothèque. Ces deux équipements publics



Vue extérieur du projet

possèdent une terrasse aménagée et végétalisée. Cette juxtaposition des programmes permet une utilisation flexible et une mise en commun des installations. Par exemple, un atelier cuisine utilisant les produits vendus au marché se trouve dans la bibliothèque.

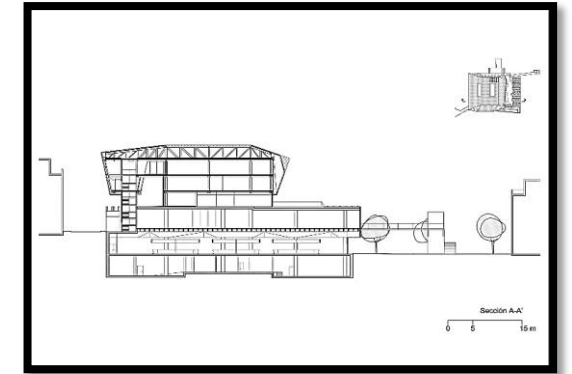
##### 4- Structure:

-L'édifice a été pensé en tant que bâtiment expérimental. La structure est très innovante.

-La partie basse est en béton alors que la bibliothèque a une structure métallique.

-Les trois dernières dalles sont accrochées à des poutres Warren de grande portée disposées sous la toiture. Les façades correspondent au système structurel utilisé.

-La structure en béton est recouverte d'une façade ventilée en céramique alors que la structure métallique est constituée d'un déployée métallique



Coupe A-A du projet

### Annexe N°3 : Programme de notre projet d'architecture : Centre multifonctionnel.

#### ❖ Fonctions principales de notre Centre Multifonctionnel

Equipement	Fonctions
Centre multifonctionnel	-Commerce -Education -Affaire -Loisir -Restauration

#### ❖ Programme quantitatif du Centre Multifonctionnel

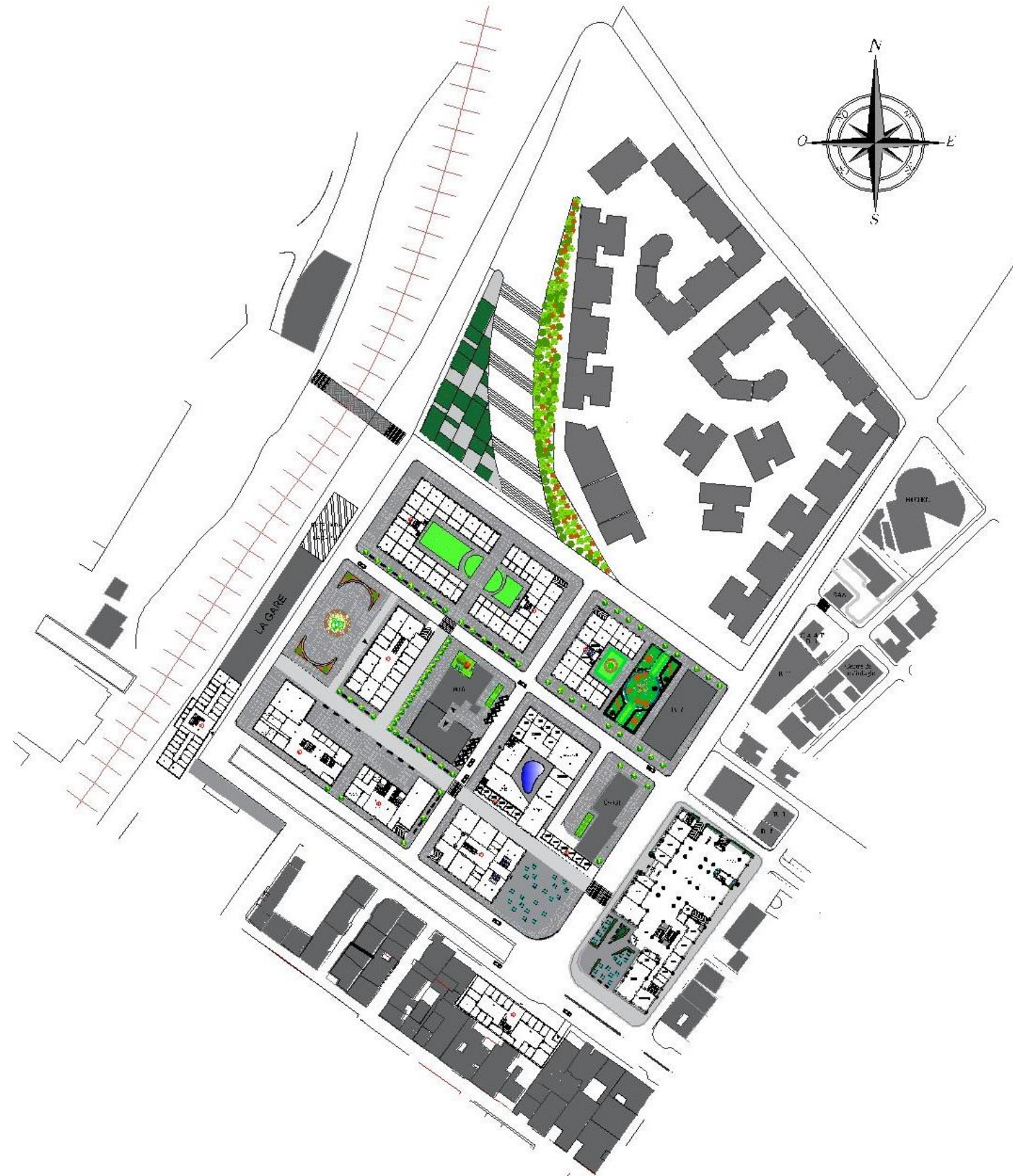
Niveau	Fonctions	Activités	Nombre	Surfaces (m <sup>2</sup> )
Sous-sol	Stationnement	Parking	01	3200
		Locaux techniques	07	500
RDC	Accueil	Hall d'entrée	02	50-170
	Commerce	Boutiques	09	45-95
		Point de vente	03	215-290
	Restauration	Restaurant	01	245
		Cafeteria	02	95-145
Détente	Espace de jeux	01	95	
R+1	Commerce	Boutiques	18	45-95
	Education	Crèche	01	1310

ANNEXES

R+2	Commerce	Boutiques	11	45-95
	Détente	Salle du sport	01	1425
R+3	Affaire	Bureau	11	22-30
		Salle de réunion	03	40-50
	Loisir	Salle de jeux	01	145
		Salle de jeux électroniques	01	145
		Salle de bowling	01	290
		Espace d'enfant	01	180
	Restauration	Cafeteria	01	245
R+4_R+9	Affaire	Bureau	11	22-30
		Salle de réunion	04	40-50
R+10	Restauration	Restaurant	01	900

**Titre** : Tableau du programme quantitatif du centre multifonctionnel  
**source** : L'auteur

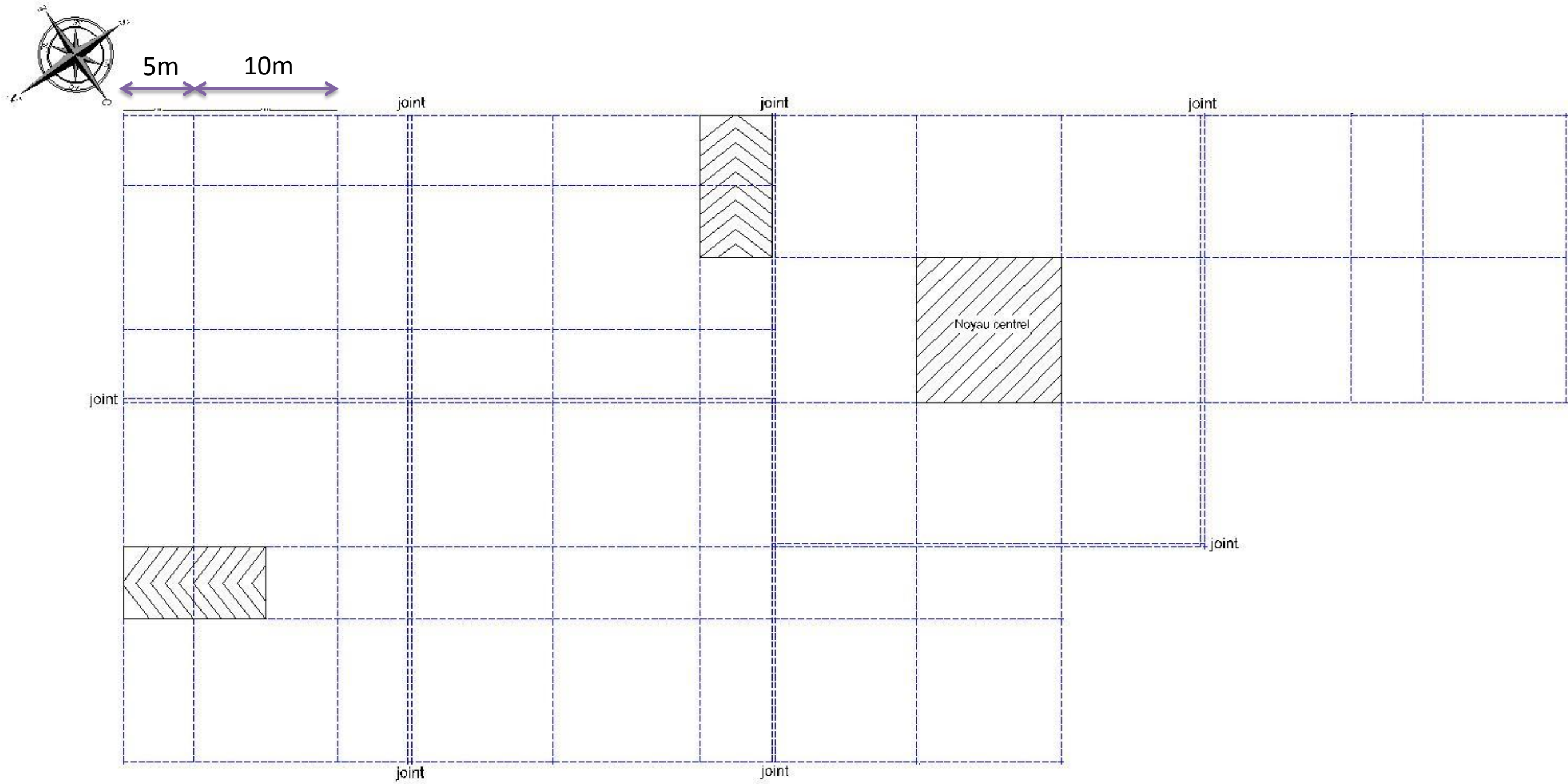
**Annexe N°4 : LE DOSSIER GRAPHIQUE :**



**PLAN DES REZ-DE-CHAUSSEES**

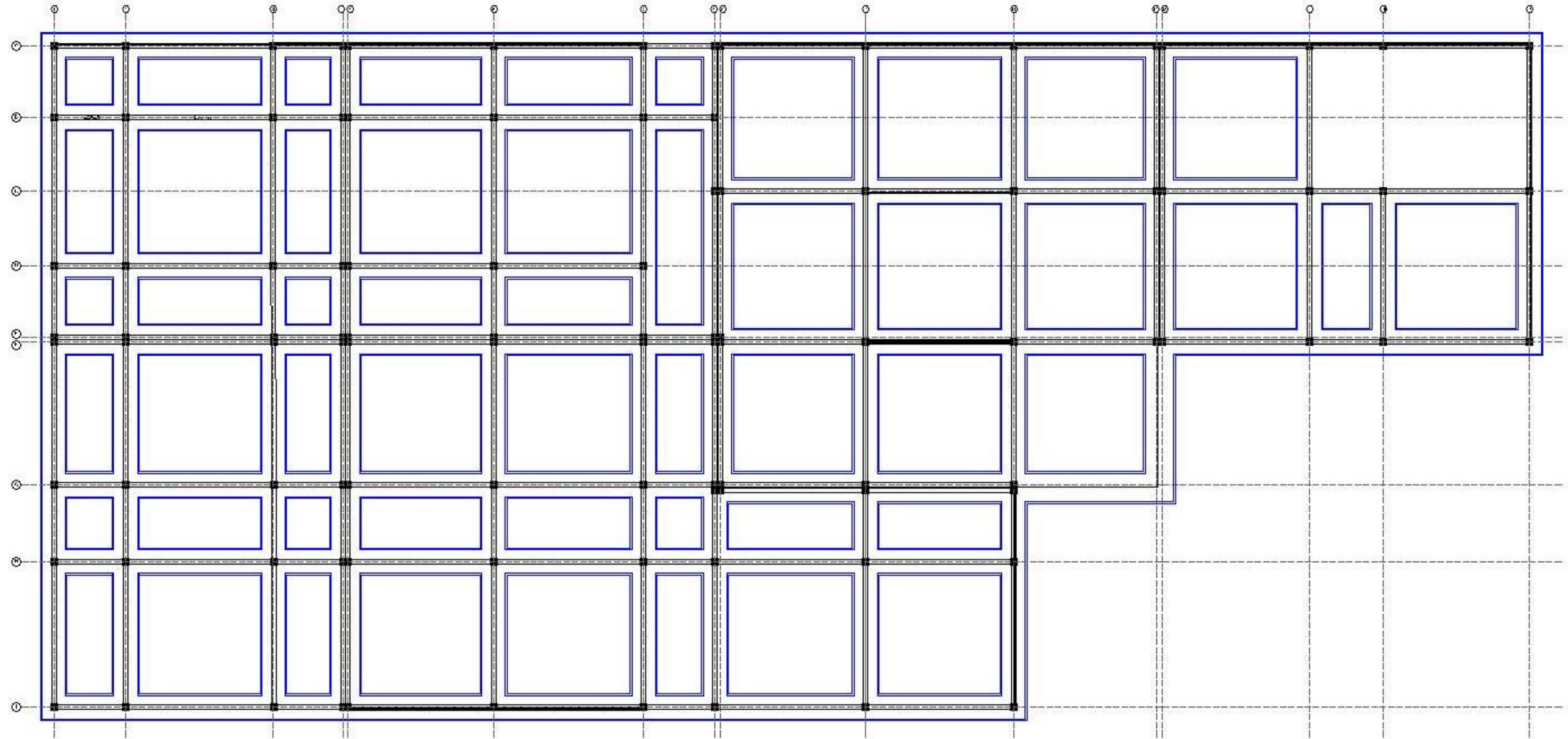
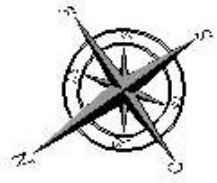


PLAN DE MASSE

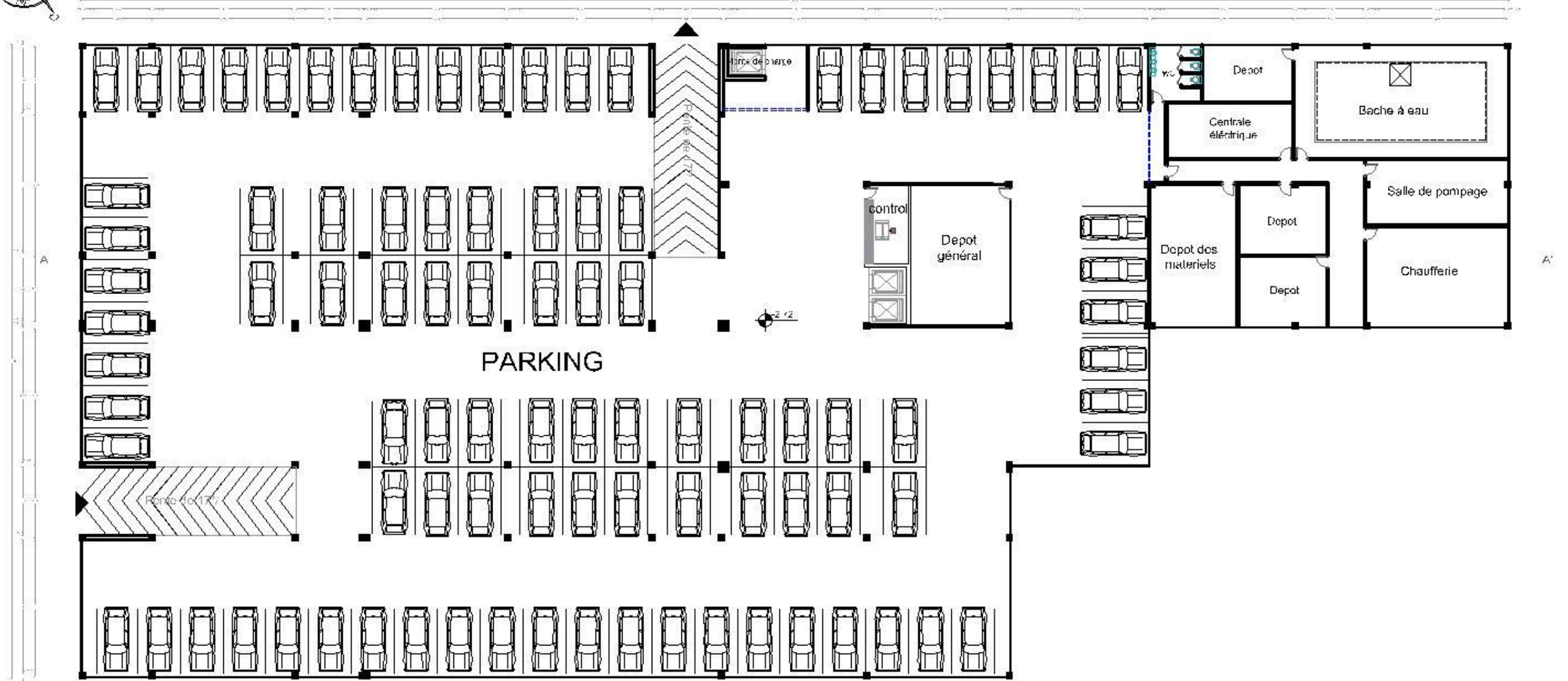


**LA TRAME STRUCTURELLE**





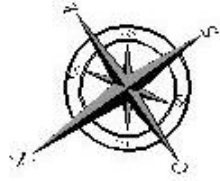
**PLAN DE FONDATION**



PLAN DU SOUS-SOL



PLAN DU REZ-DE-CHAUSSEE



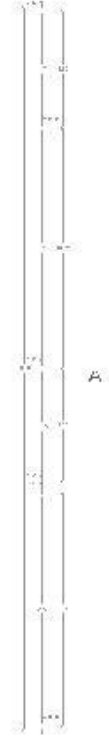
PLAN DU 1<sup>er</sup> ETAGE



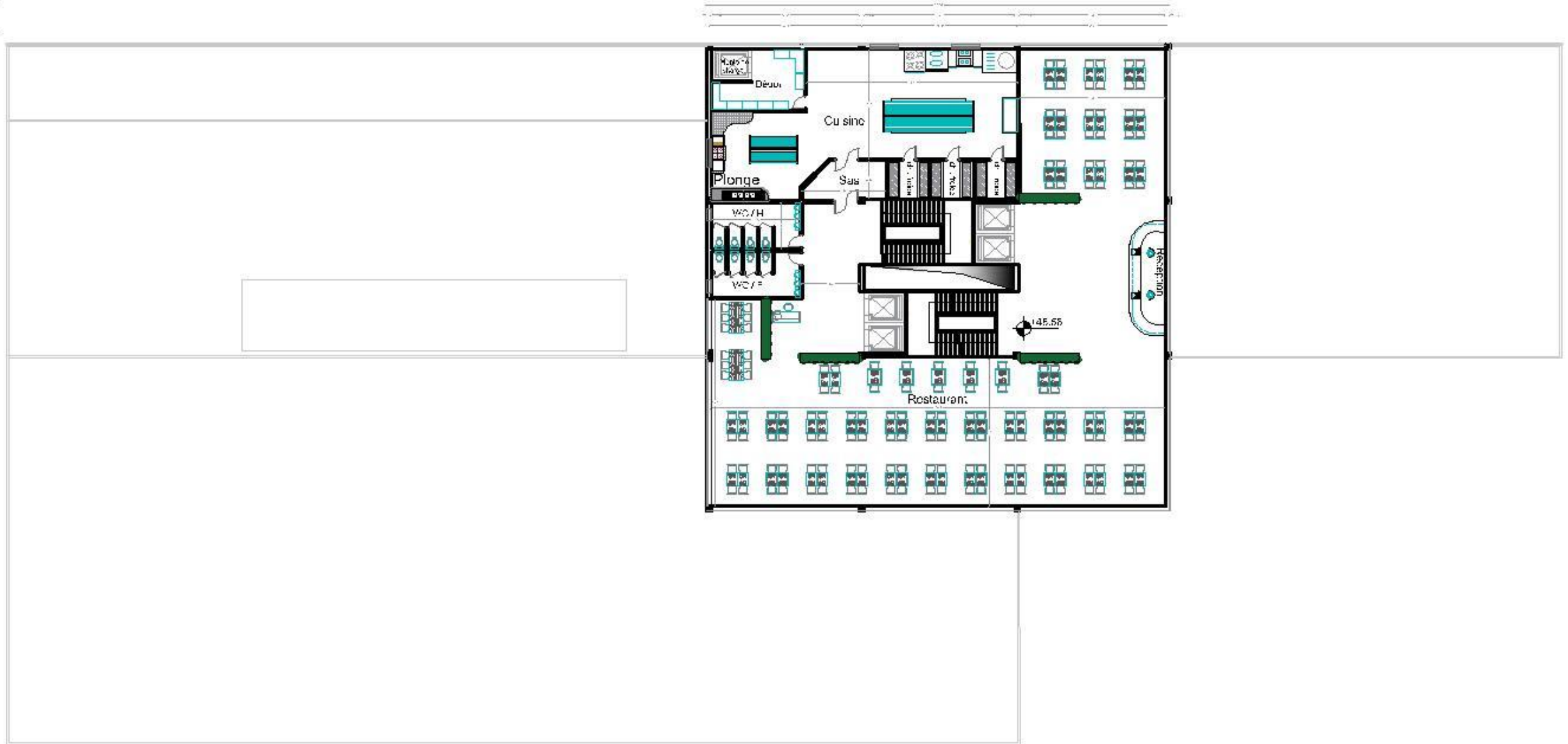
PLAN DU 2<sup>ème</sup> ETAGE



PLAN DU 3<sup>ème</sup> ETAGE



PLAN DU 4<sup>ème</sup> AU 9<sup>ème</sup> ETAGE

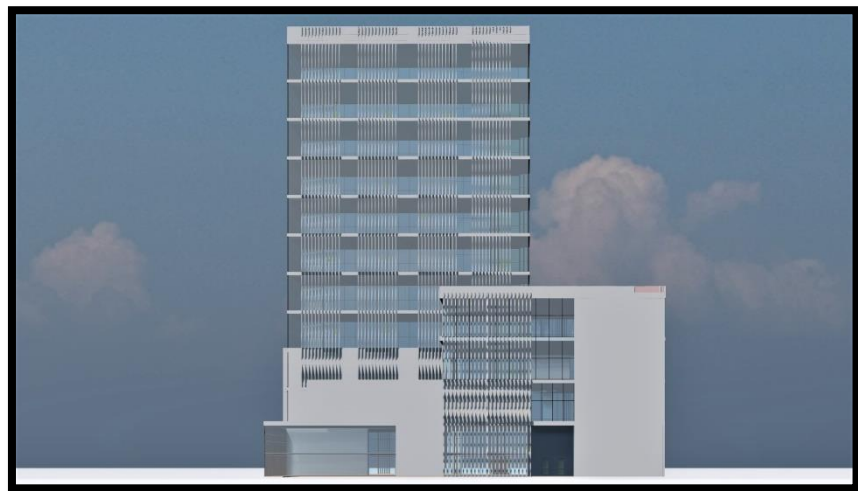


PLAN DU 10<sup>ème</sup> ETAGE





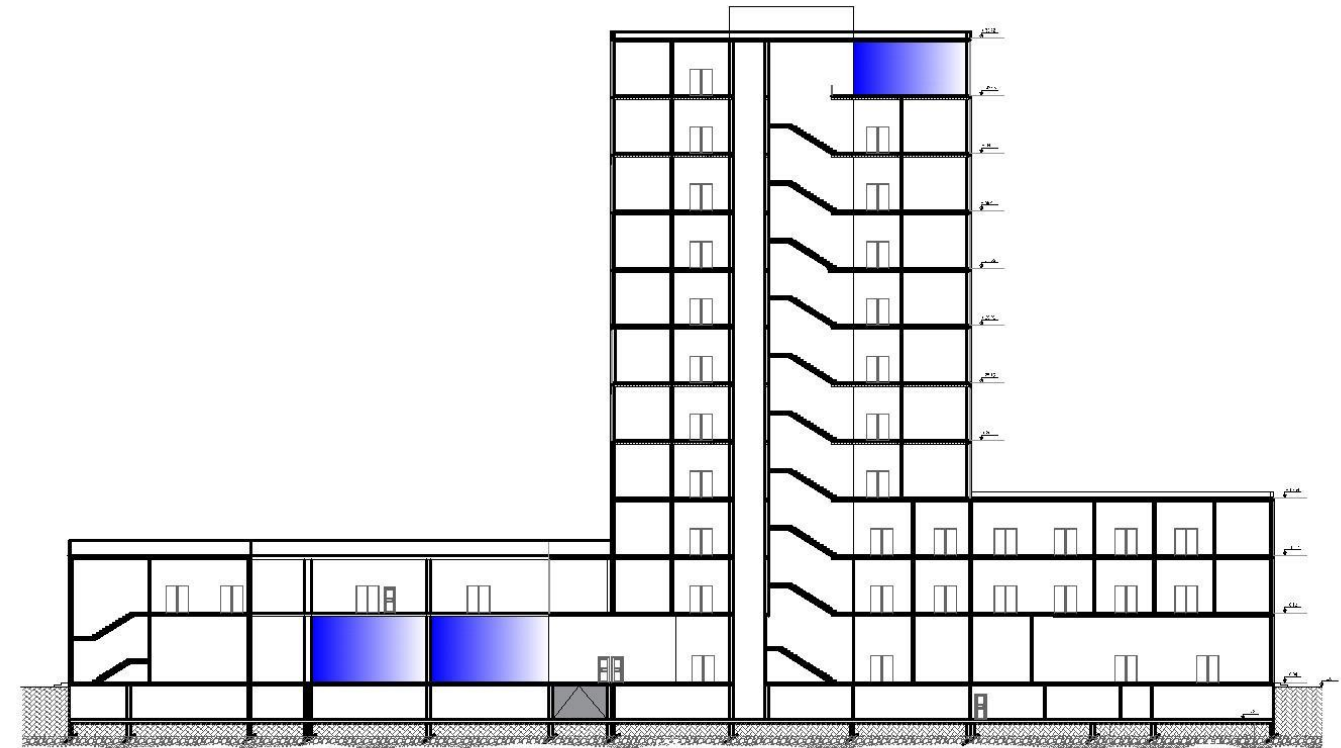
**FACADE OUEST**



**FACADE EST**



**FACADE SUD**



**COUPE A-A**



**FACADE NORD**

