



**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE**

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

MEMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

Thème : Architecture, environnement et technologies.

**FRICHES URBAINES : POTENTIEL, DEFIS ET
OPPORTUNITE POUR UN DEVELOPPEMENT
URBAIN DURABLE**

Cas de l'axe structurant de Tripoli, Hussein-Dey, Alger.

Réalisé par:

HANIFI Hayet

Encadré par:

M.DJABALLAH Ahmed Chakib

Année universitaire: 2020/2021

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer mes plus vifs remerciements à mon encadreur **M.DJABALLAH Ahmed Chakib**, merci à vous de m'avoir guidé et aidé pour l'établissement de ce travail.

Mes remerciements vont également à **Mme Tiar, M. Behiri, et M. Zerareka** pour leurs judicieux conseils.

Je désire aussi remercier les enseignants du Master « **Architecture et Technologie** », pour l'ensemble des efforts et l'attention qu'ils nous ont témoignés durant cette année.

J'adresse toute ma gratitude à tous mes ami(e)s et à toutes les personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce travail.

C'est avec honneur et émotion que j'adresse tous mes remerciements à **Mes Parents**, que Dieu vous garde pour nous.

Je tiens à remercier tout particulièrement **Mon Mari Said**, merci pour ta patience et ton encouragement.

A mes Enfants **Louay et Soheib**, les prunelles de mes yeux.

A mes sœurs **Amel et Sarah**, à mon frère **Med Bachir**.

Merci à tous.

Friches Urbaines : Potentiel, défis et opportunité pour un développement urbain durable

Cas de l'axe structurant de Tripoli, Hussein-Dey, Alger.

Par HANIFI Hayet

RESUME

Cette recherche amorce une réflexion globale sur le processus de reconquête des friches urbaines dans le but de répondre aux objectifs d'un développement urbain durable. Le renouvellement urbain apparaît comme un nouveau modèle de développement et de fonctionnement de la ville évoquant une ambition de revalorisation urbaine, sociale et économique à travers l'énoncé des Projets Urbain globaux. Notre étude tente à trouver des solutions pour arrêter le processus de dégradation que subissent nos centres urbains depuis plusieurs décennies et de définir les actions à entreprendre pour la reconquête des territoires en déclin.

En effet, notre intervention consiste à identifier le potentiel en friche non exploité à travers des enquêtes menées sur le terrain, afin de mesurer d'une manière palpable la gravité de la dégradation du cadre bâti, de recenser les possibilités de développement qui ne sont pas exploitées et de mettre auprès des collectivités locales un document référentiel qui servira comme support lors du lancement des opérations de reconquêtes menées sur tissu urbain existant.

Parmi les objectifs du Projet stratégique de la wilaya d'Alger (2010-2035) est d'enclencher une dynamique de développement sur l'ensemble des territoires délaissés. Comme cas d'étude nous avons opté pour la reconquête d'un axe structurant stratégique de l'avenue de Tripoli (commune d'Hussein Dey) afin de renverser la tendance d'obsolescence de ses activités (contenant) et de vieillissement de son cadre bâti (contenu).

Afin d'atteindre ces objectifs nobles, Nous avons procédé à l'étude thématique des exemples similaires de Projets Urbains jugés réussis dont les enseignements tirés seront un support pour notre intervention. Et cela, en se basant aussi sur les objectifs, cibles et sou-cible de la démarche HQE2R, à savoir la requalification des friches urbaines et des sols pollués.

Pour une meilleure compréhension de la complexité du contexte urbain étudié, nous avons opté à l'analyse « SWOT » comme méthode d'aide à la décision et procéder à un travail de terrain en identifiant les différents types de friches urbaines qui se trouvent dans l'aire d'étude. La finalité vise d'abord à démontrer à travers un diagnostic stratégique le potentiel foncier non exploité et les dysfonctionnements de tous ordres et après de proposer une panoplie d'orientations et d'actions à mettre en œuvre pour réussir l'opération de renouvellement urbain de ce secteur.

Mots clés : Renouvellement urbain - Projet Urbain durable - Démarche HQE2R - Friches urbaines- Hussein-Dey.

العقارات الحضرية المتروكة أو الشاغرة: الامكانيات، التحديات والفرص للتنمية الحضرية المستدامة.

حالة المحور الهيكلي لطرابلس، حسين داي، الجزائر العاصمة.

حنيفي حياة

ملخص

هذا البحث يمهّد لتصور شامل حول عملية استرداد العقارات الحضرية المتروكة أو الشاغرة من أجل تحقيق أهداف التنمية الحضرية المستدامة.

ويظهر التجديد الحضري كنموذج جديد لتنمية المدينة وسيرها، مما يثير طموحا بإعادة التنمية الحضرية، الاجتماعية والاقتصادية من خلال بيان المشاريع الحضرية الشاملة.

وتسعى دراستنا الى ايجاد حلول لوقف عملية التدهور التي مرت بها مراكزنا الحضرية لعشرات السنين ولتحديد الأعمال التي يتعين القيام بها من أجل استرداد العقارات المتدهورة.

بالفعل، تدخلنا يكمن في تحديد الامكانيات المتعلقة بالعقارات المتروكة أو الشاغرة وغير المستغلة، وهذا من خلال تحقيقات ميدانية، ومن أجل قياس شدة تدهور البيئة المبنية بطريقة ملموسة واحصاء فرص التنمية غير المستغلة، وتزويد السلطات المحلية بوثيقة مرجعية تكون بمثابة دعم عند الشروع في عمليات الانعاش على النسيج الحضري القائم.

من بين أهداف المشروع الاستراتيجي لولاية الجزائر العاصمة (2010_2035)، الانطلاق في ديناميكية تطور على كامل الأراضي المهملة، وكحالة دراسة اخترنا اعادة تشكيل محور هيكلي استراتيجي من شارع طرابلس (بلدية حسين داي)، من أجل عكس اتجاه تقادم أنشطتها (الحاوية) وشيخوخة إطارها المبنى (المضمون).

وبغية تحقيق هذه الأهداف النبيلة، شرعنا في إجراء دراسة موضوعية لأمثلة مماثلة لمشاريع حضرية تعتبر ناجحة، وستكون الدروس المستخلصة منها دعما لتدخلنا هذا من خلال النهج QE2RH

ولتحسين فهم مدى تعقيد السياق الحضري الذي تمت دراسته، اخترنا تحليل (النهج القطاعي) كوسيلة للمساعدة في اتخاذ القرارات، والقيام بعمل ميداني بتحديد مختلف أنواع العقارات الحضرية المتروكة أو الشاغرة الموجودة في منطقة الدراسة.

المبتغى يرمي أولا الى تحديد امكانيات العقار غير المستغل، والاختلال الوظيفي بكل أنواعه وهذا عن طريق تشخيص استراتيجي، ثم اقتراح مجموعة من التوجهات والأعمال الواجب القيام بها، للنجاح في عملية التجديد الحضري لهذا القطاع.

الكلمات الأساسية: التجديد الحضري - المشروع الحضري المستدام - النهج QE2RH - العقارات الحضرية المتروكة أو الشاغرة
_ حسين داي.

Urban Wastelands: Potential, Challenges and Opportunities for Sustainable Urban Development
Case of the structuring axis of Tripoli, Hussein-Dey, Algiers.

By HANIFI Hayet

ABSTRACT

This research initiates a global reflection on the process of reclaiming urban wastelands in order to meet the objectives of sustainable urban development. Urban renewal appears as a new model of development and functioning of the city evoking an ambition of urban, social and economic redevelopment through the statement of Global Urban Projects. Our study seeks to find solutions to stop the process of degradation that our urban centres have undergone for several decades and to define the actions to be taken to win back declining territories.

Indeed, our intervention consists in identifying the untapped fallow potential through field surveys, in order to measure in a tangible way the severity of the degradation of the built environment, to identify development opportunities that are not being exploited and to provide local authorities with a reference document that will serve as a support when launching recovery operations on the existing urban fabric.

Among the objectives of the Algiers Wilaya Strategic Project (2010-2035) is to initiate a dynamic of development in all neglected territories. As a case study we opted for the reconquest of a strategic structuring axis of the avenue de Tripoli (commune of Hussein Dey) in order to reverse the trend of obsolescence of its activities (containing) and ageing of its built framework (content). In order to achieve these noble objectives, We have proceeded to the thematic study of similar examples of Urban Projects deemed successful whose lessons learned will be a support for our intervention with HQE2R Approach.

For a better understanding of the complexity of the urban context studied, we have opted for the “SWOT” analysis as a method of decision support and to carry out field work by identifying the different types of urban wastelands found in the study area. The aim is first to demonstrate through a strategic diagnosis the untapped land potential and malfunctions of all kinds and then to propose a range of orientations and actions to be implemented to succeed in the urban renewal operation of this sector.

Keywords: Urban Renewal - Sustainable Urban Project - HQE2R Approach - Urban Wastelands- Hussein-Dey.

TABLE DES MATIERES

Remerciement	
Résumé	
ملخص	
Abstract	
Table des matières	

CHAPITRE I : INTRODUCTIF

1- Introduction et problématique générale	01
2- Problématique spécifique	04
3- Hypothèses de la recherche	05
4- Objectifs	06
5- Limite de la recherche	06
6- Approche méthodologique	07
7- Structure du mémoire	08

CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

I- RENOUVELLEMENT URBAIN ET LE PROCESSUS DE RECONQUETE DES TERRITOIRES EN DECLIN :	09
I-1-Les principaux objectifs du Renouveau Urbain:	09
I-1-1-Définition de la notion du renouvellement urbain	09
I-1-2-Les actions du renouvellement urbain	10
I-1-3-Les enjeux du renouvellement urbain liés au développement durable	11
I-1-4-Les principaux objectifs du renouvellement urbain	12
I-1-5-Le renouvellement urbain et la réalité algérienne	13
I-2-Projet Urbain comme démarche de mise en œuvre des opérations de Renouveau Urbain:	13
I-2-1-Origine de la notion Projet Urbain	13
I-2-2- Le Projet Urbain, une stratégie de développement durable qui intègre les différentes échelles de territoires	14
I-2-3-Genèse et orientations du développement durable	15
I-2-4- Développement durable et dimensions Environnementales « Rapport Brundtland »	16
I-2-5- Le développement urbain durable	17
I-2-6- Les enjeux du développement urbain durable	19

I-3-La démarche HQE2R de transformation durable du quartier	20
I-3-1-Analyse et évaluation du développement durable	20
I-3-2-La Démarche HQE2R : Objectifs-Cibles-Sous-cibles	22
I-4- Les Friches urbaines, un atout d'aménagement urbain durable :	24
I-4-1-Définition et caractéristiques d'une friche	24
I-4-2-Les différents types de friches	25
I-4-3-Les friches, un handicap pour les collectivités ?	27
I-4-4-Les friches urbaines, une opportunité pour le développement urbain durable	28
I-4-5-Les différentes actions de reconquête des friches urbaines	29
I-4-6-Les critères de conservation des friches urbaines	30
I-4-7-Les enjeux de la reconversion des friches polluées	31
I-5- Cas d'étude étrangers:	32
-Introduction	32
I-5-1-Barcelone, précurseur Européen du renouvellement urbain	33
I-5-2- Marseille « Euro méditerranée », Initiateur de Métropole	39
I-5-3- Istanbul, renouvellement urbain d'une ville en croissance	44
I-5-4-Conclusion	48
I-6-Conclusion du Chapitre de l'Etat de l'Art	50

CHAPITRE III : CAS D'ETUDE

I-ESSAI DE TRANSPOSITION A LA REALITE ALGERIENNE : Cas de l'Axe Structurant de Tripoli, Hussein-Dey, Alger :	52
I-1-Présentation générale de la commune d'Hussein Dey :	52
I-1-1-Aperçu historique	52
I-1-2- Situation et délimitation	54
I-1-3-Accessibilité	55
I-1-4-Structuration de la commune ou armature urbaine	56
I-2- Présentation de la zone d'étude, le triangle d'Hussein Dey :	58
I-2-1-Situation	59
I-2-2-Accessibilité	59
I-2-3-Contexte urbain : analyse et diagnostic	60
I-3-Délimitation de la zone d'étude à la Partie Nord de l'Axe de Tripoli :	64
I-3-1-Introduction	64
I-3-2- Situation et délimitation	64
I-4-Les Orientations spécifiques du PDAU d'Alger sur le Cas d'étude	66
I-4-1-Les principales approches du PDAU d'Alger	66

I-4-2-Les Sept ambitions stratégiques d'Alger de demain	67
I-5-Identification du potentiel en friches existant sur l'aire d'étude :	69
I-5-1-Identification des friches et recensement du foncier sur la zone d'étude	69
I-5-2-Constata et Diagnostique	75
I-5-3-Les causes de dégradation des friches recensées	76
I-5-4-Diagnostic du « CTC d'Hussein Dey »	77
I-6-Analyse de la zone d'étude par la méthode « SWOT » ou « AFOM »	78
I-6-1-Définition et Objectif de la méthode « SWOT » ou « AFOM »	78
I-6-2-Identification des différents indicateurs et volets à analyser dans la zone d'étude	80
I-6-3-Analyse « SWOT » ou « AFOM » de la zone d'étude (Axe de Tripoli)	82
I-6-4-Les Objectifs et les Recommandations proposées	83
I-7-Conclusion du Chapitre Cas d'Etude : Recommandations et démarches à suivre pour reconquérir et revaloriser un territoire stratégique en déclin	85

CONCLUSION

CONCLUSION GENERALE	90
----------------------------	----

BIBLIOGRAPHIE

Références Bibliographiques

LISTE DES FIGURES

Liste Des Figures

LISTE DES TABLEAUX

Liste Des Tableaux

LISTE DES ABREVIATIONS

Liste Des Abréviations

ANNEXES

A-1-Fiche technique identifiant le foncier et les friches existantes sur le Nord de l'Axe de Tripoli de la commune d'Hussein Dey	01
A-2- Reportage Photographique du Nord de l'Axe de Tripoli de la commune d'Hussein-Dey	07

CHAPITRE I : INTRODUCTIF

01-Introduction et problématique générale:

Depuis les trois dernières décennies, les villes algériennes subissent un double processus, de manière simultanée : celui de l'étalement spatial mal maîtrisé et celui du vieillissement physique et fonctionnel du cadre bâti, mal entretenu et ne se renouvelant que très peu. Nos villes se transforment sans stratégie et sans états d'âme. Elles subissent plus qu'elles n'agissent.

Effectivement, l'étalement urbain est un problème considérable qui mène à de nombreux effets négatifs, d'un point de vue environnemental, socioculturel et économique ; il induit aussi, à un gaspillage de sols naturels et de ressources non renouvelables. (E. Rey ; S. Lufkin., 2015).

Par ailleurs, l'état de vétusté inquiétant du vieux bâti dans les villes algériennes affecte l'image de notre pays. Pour l'agglomération algéroise et plus précisément la commune d'Hussein Dey qui se trouve dans une position stratégique au cœur de la baie d'Alger, nous constatons que l'état du bâti est négligé et dégradé depuis longtemps, et ceci selon le nombre important de bâtiments déclarés dans un état sévère et critique par l'expertise et le diagnostic fait par le CTC , donnant ainsi une image très néfaste à la ville d'un point de vue général et à la commune d'un point de vue particulier.

La commune d'Hussein Dey, abrite un nombre très important de friches de différents types, délaissées et dans un état très délabrées pour certaines ; sur l'Axe de Tripoli, elles se succèdent l'une après l'autre, laissant apparaître un aspect funeste et déplorable.

D'autre part, et en plus de ces friches, la réalisation du « Tramway » sur l'Axe de Tripoli qui est censée répondre à un aspect de développement durable en favorisant le transport en commun et minimisant les nuisances environnementales émises par les voitures, n'a pas atteint les objectifs escomptés. La hiérarchisation et la structuration modifiée de la voirie par le nouveau tracé du Tramway, ne respecte en aucun cas ni les lois ni les qualités d'urbanisme (voies rétrécies, absence de trottoirs et de mobiliers urbains, anciens arbres arrachés....) ; tous ces phénomènes ont affecté et pénalisé les commerces et la qualité de vie des habitants de ce quartier.

Une ambiance urbaine devenue assez mauvaise, un sentiment d'insécurité et d'insalubrité règne sur le quartier, fréquemment entendu et ressenti lors de l'enquête sur le terrain menée dans le cadre de notre recherche, en plus de la pollution visuelle et sonore, la qualité de vie, de services est très peu attractive ; l'environnement tant naturel qu'urbain est de plus en plus vulnérable et fragile.

Pour faire face à cette situation alarmante et en vue de répondre à une stratégie de développement territorial et d'aménagement de la ville d'Alger, nous ne pouvons agir autrement qu'en adoptant les

CHAPITRE I : INTRODUCTIF

principes d'un développement urbain durable qui prendra en considération les différentes dimensions économiques, sociales, environnementales et culturelles.

Il devient indispensable de renouveler aussi bien le contenant que le contenu, en transformant la substance urbaine en un véritable écosystème fonctionnellement équilibré et socialement équitable en projetant des activités dédiées à divers utilisateurs notamment les jeunes universitaires, familles, personnes âgées et en protégeant les milieux naturels (adoptant les avantages de la campagne à la ville à travers l'aménagement des espaces verts, circuits et jardin paysager).

Le renouvellement urbain apparaît comme solution permettant l'utilisation optimale de l'espace conforme aux principes de développement durable, d'assurer l'équité sociale et de garantir une certaine attractivité urbaine. Par son action consistant à « *reconstruire la ville sur la ville* », le renouvellement urbain évoque une ambition de revalorisation urbaine, sociale et économique à travers des projets globaux sur la ville.

Par ailleurs, Le renouvellement urbain désigne aussi le renouveau des ambitions et des méthodes de la part des pouvoirs publics pour mener à bien les opérations ; il convient de rappeler que le champ du renouvellement urbain constitue l'enjeu majeur du développement urbain durable.

En effet, depuis quelques décennies, le développement urbain durable s'est imposé comme modèle au sein des politiques publiques dans de nombreux pays occidentaux (Bochet et al, 2007).

Les pouvoirs publics en Algérie expriment à travers le schéma national d'aménagement du territoire et le plan stratégique d'Alger à l'horizon 2035, les mêmes ambitions désirant répondre aux enjeux d'attractivité et de compétitivité devenus le refrain des politiques publiques à l'échelle internationale.

Malgré qu'il n'existe pas (ou pas encore) de politique de renouvellement urbain proprement dite en Algérie, toutefois, un intérêt nouveau pour la ville émerge après des décennies d'urbanisme extensif. Un tournant s'est déclenché, depuis le début des années 2000, dans des circonstances marquées par des changements économiques et sociales. Un engagement a été lancé par les pouvoirs publics, grâce à une aisance financière, dans une série de réformes dont l'objectif est de relancer l'économie, augmenter l'offre en logement et en emploi et d'entamer des travaux de restructuration des villes. Ce nouveau contexte socioéconomique mène des actions et des interventions sur les tissus urbains existants.

CHAPITRE I : INTRODUCTIF

Sur ce, des projets ambitieux ont été lancés, en l'occurrence celui de la révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme « PDAU » réalisé en 2011 et 2016, qui définit les nouvelles règles du jeu urbanistique de l'avenir et celui de l'aménagement de la baie d'Alger ; constituant le moteur du développement et de la transformation de l'image de la capitale en une « éco métropole ». Cette dynamique de renouvellement lancée a menée à l'introduction de nouvelles infrastructures de transport (métro d'Alger, tramway, ouvrages d'art).

Aussi, l'état de vétusté inquiétant du vieux bâti dans les villes algériennes amène les pouvoirs publics à se préoccuper de cette question par la mise en place d'un diagnostic exhaustif dans les quatre grandes villes (Alger, Oran, Constantine et Annaba) et dont les résultats justifieront les choix à retenir en termes de réhabilitation, de restauration ou de démolition. (Kebir, 2016).

Au niveau de la commune d'Hussein Dey, les premières restructurations ont été menées au niveau du quartier « des abattoirs », libérant des friches industrielles et œuvrant ainsi à l'injection de nouveaux bâtiments. Le passage du tracé du Tramway a été un stimulant pour une réorganisation non seulement de la circulation (trémie, élargissement de voie, station multimodale) mais également des parcelles longeant la ligne du Tram.

Malheureusement, ce qui n'est pas le cas pour l'Axe de Tripoli, une série de friches urbaines juxtaposées, un vieux bâti dégradé, un déséquilibre de tracé de circulation, un cadre de vie non adéquat et une multitude de problèmes laissant apparaître un environnement mal sein et une absence de développement urbain durable au détriment de ses habitants .

A cet état de fait les questions qui se posent sont les suivantes :

Quelle stratégie va-t-on adopter face au processus de dégradation que subissent nos centres urbains depuis plusieurs décennies ?

Quelles sont les mesures et les actions à entreprendre afin d'introduire une dynamique urbaine de qualité à l'intérieur des tissus urbains existants en perte d'attractivité ?

02-Problématique spécifique:

Dans le cadre de la continuité de la stratégie des pouvoirs publics à faire d'Alger une « ville emblématique » qui se transforme en restant elle-même, avec des enjeux de « Métropolisation », « Modernisation » et « Internationalisation », il est impératif de consolider cette politique aux cadres de vies de ces habitants dans leurs espaces de vie. La capitale est aujourd'hui au cœur de mutations importantes et face à des opportunités fortes, voulant la projeter au niveau d'une métropole méditerranéenne, pour ce, il est important que les orientations du PDAU poursuivent la stratégie d'une évolution d'Alger et de ces quartiers.

Dans le cadre de notre recherche relative à l'étude de l'Axe de Tripoli de la commune d'Hussein Dey, ce dernier, abrite un nombre important de friches dans un état de dégradation et de vétusté nécessitant en urgence l'intervention des pouvoirs publics afin de récupérer et reconquérir d'énormes potentialités foncières non ou mal occupées qui se trouvent dans un territoire stratégique, qui ne reflète nullement le statut d'une capitale. L'objectif principal est de renverser le processus de dégradation en programmant des actions de renouvellement des espaces désaffectés ou en friche afin d'offrir un espace urbain de qualité, assurer une meilleure rentabilité du sol urbain et améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers.

En effet, l'intérêt de la reconquête des friches dans le cadre du développement urbain durable n'est plus à démontrer (Angotti et al 2010), son apport à l'amélioration des conditions de qualité de vie encore moins (Rey, 2013).

Si certainement, les friches offrent une possibilité de développement urbain durable, par une régénération répondant à des enjeux énergétiques, environnementaux, socioculturels, économiques et préservation du patrimoine. Une absence de prise de conscience de ces possibilités est remarquée dans les textes législatifs et les lois d'urbanisme d'une manière claire et directe, ce qui explique en partie la carence de méthodes communes de reconversion de ces lieux.

Sur ce, le foncier en friche au niveau d'Alger est conçu comme une problématique à lui seul, sachant que sa reconnaissance est limitée. (Djellata, 2006 ; Bounaira, 2015).

Par ailleurs, le PDAU d'Alger, inclue dans sa catégorisation du foncier « une zone précaire à reconvertir » (PDAU, 2011), mais n'indique en aucun cas référence au terme des « friches

urbaines » .Cette non reconnaissance provient de spéculations sur ces terrains, vue leur localisation, et de la non-application de la réglementation en terme de remise à niveau.

Pour cela, il est urgent de mettre en place une stratégie opérationnelle du foncier en friche à Alger.

Notre souci primordial à travers cette recherche est de redonner un nouveau souffle à un territoire en déclin et en perte de vitesse et cela à travers la proposition des directives et des orientations qui seront les soubassements pour bâtir une stratégie de reconquête des friches existantes le long de l'avenue de Tripoli. Ce Projet pilote pourra servir dans le future comme référence sur lequel les collectivités locales enclencheront d'autres opérations de ce genre.

La concrétisation de cet enjeu majeur nécessitera la prise en charge d'une grande variété de paramètres liés aux aspects énergétiques, environnementaux, socioculturels, de préservation du patrimoine, d'intégration architecturale et urbaine, de gestion de la mobilité et de la maîtrise des couts sur le long terme de ces opérations complexes.

De ce fait, et à travers ce travail, découlent deux questions essentielles par les réflexions et constats précédents :

- **Dans quelle mesure la reconquête des friches urbaines qui se trouvent le long de l'avenue de Tripoli, permettra d'améliorer et rehausser l'image et le paysage urbain de la zone ?**
- **Quels sont les outils et les moyens à mettre en œuvre afin que ses réserves foncières en friches deviennent comme un moteur de développement urbain durable de la commune d'Hussein Dey ?**

3- Hypothèse de la recherche :

La réflexion menée durant notre recherche basée sur deux parties : théorique et pratique, concernant les friches urbaines et le développement urbain durable, et d'après les problématiques prédéfinies, nous conduit à établir l'hypothèse suivante :

- La revalorisation et la redynamisation de l'avenue de Tripoli à travers la mise en place d'une procédure de reconquête des friches urbaines, pourrait être un atout pour enclencher un projet urbain durable qui s'étale sur l'ensemble du territoire de la commune.

- Exploitation des friches urbaines de l'axe de Tripoli, un atout à un aménagement urbain durable à travers un renouvellement urbain comme processus de reconquête des territoires en déclin.

4- Objectifs :

Les objectifs que nous aspirons atteindre à travers notre recherche sont :

- Identification du potentiel en friche non exploité à l'intérieur du périmètre d'étude à travers des enquêtes menées sur le terrain. La finalité est de mesurer d'une manière palpable la gravité de la dégradation du cadre bâti et de recenser les possibilités de développement qui ne sont pas exploitées.
- Redynamisation et revalorisation de l'Axe de Tripoli par des activités complémentaires au centre d'Alger pour garder une forte relation entre les deux pôles.
- Exploitation du foncier à travers la réhabilitation, la rénovation et la reconversion fonctionnelle des friches existantes par des activités variées en compte les principes du développement urbain durable.
- Encourager la prise en compte des principes du Développement Urbain Durable dans la réalisation des documents d'urbanisme.
- Introduire l'utilisation des énergies renouvelables.
- Sensibiliser les pouvoirs publics à la création et l'utilisation d'un outil d'aide à la décision impliquant les enjeux environnementaux à l'urbanisme.

5- Limite de la recherche :

Notre recherche, n'est pas préservée de certaines limites, sur ce, nous tenons à souligner d'abord, les difficultés rencontrées au cours de notre enquête sur terrain, lors du recensement des friches urbaines qui se trouvent à l'intérieur du périmètre ajoutant à cela leurs nombres importants. Une difficulté aussi en établissant le reportage photographique des lieux et les autorisations dont il fallait se munir, ainsi que le questionnement des habitants du quartier.

Nous déplorons aussi, le manque d'informations disponible au niveau des différents services, concernant les données de foncier en friche, caractérisé par un manque de clarté ; ce qui nous a limité à atteindre certaines de nos ambitions initialement fixées.

Ainsi, Le périmètre d'étude de notre recherche se limite au Nord de l'avenue de Tripoli vu le temps restreint, l'ampleur de la tâche et les moyens disposés pour élaborer ce travail.

6- Approche méthodologique

L'approche méthodologique adoptée dans cette recherche s'organise comme suit :

Phase Théorique

Consiste à acquérir un corpus théorique afin de mieux cerner le thème de la recherche et définir sur cette base, les différentes notions relatives à notre recherche : Renouveau Urbain, Projet Urbain, Développement Durable, Développement Urbain Durable et Friches Urbaines

Phase Analytique

Cette dernière consiste en l'analyse de quelques expériences internationales jugées réussies de renouvellement, Projet Urbain et reconversion des friches urbaines, et ceci par l'étude du contexte, de la stratégie et des méthodes d'actions appliqués.

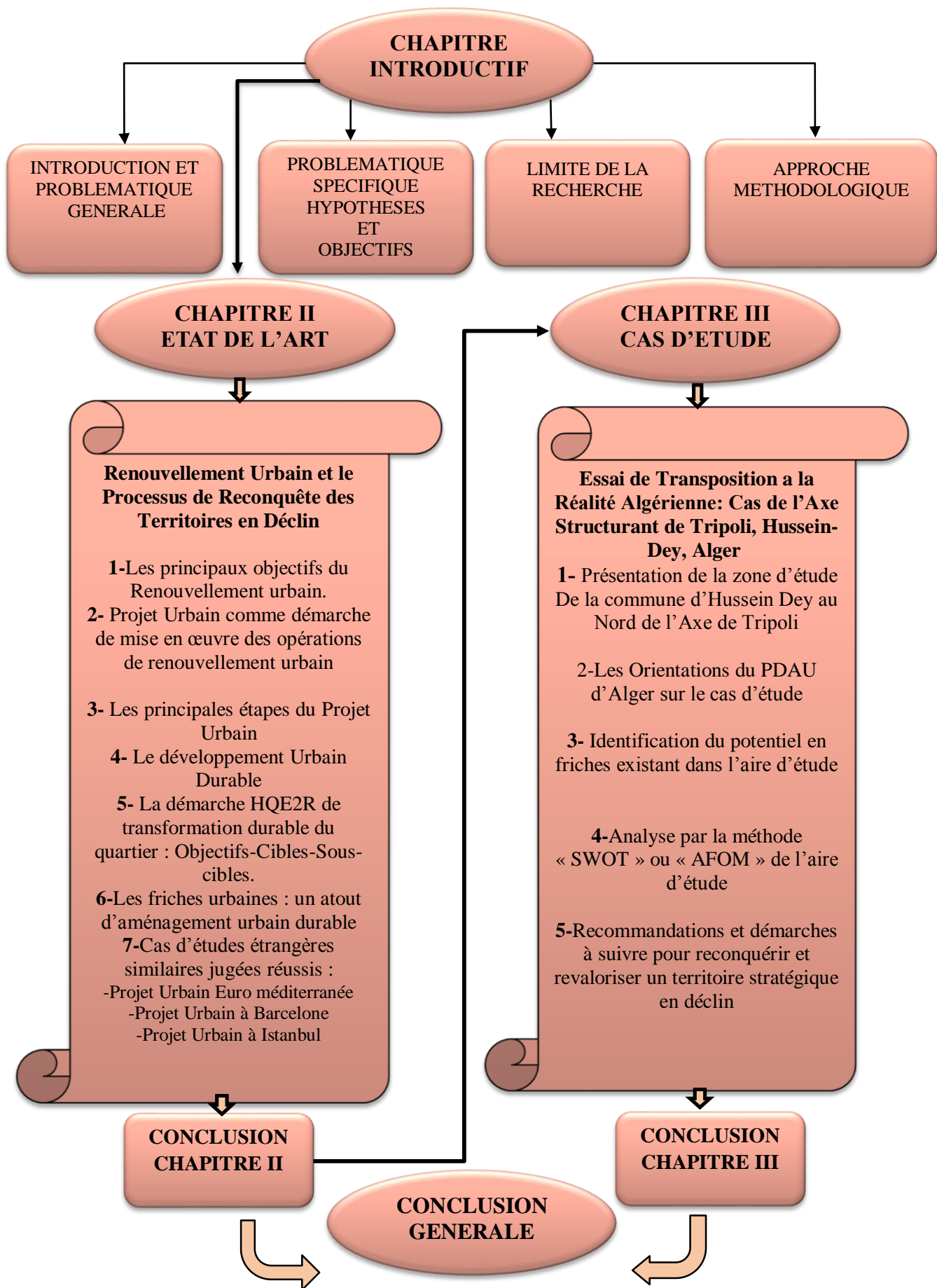
Application au cas d'étude

Dans le but de donner un aspect plus concret à notre recherche, à travers l'essai de transposition à la réalité algérienne sur le cas d'étude, cela se concrétise en première partie par l'identification et positionnement des différentes friches existantes sur des cartes superposés au levé topographique de la zone, afin d'établir une fiche technique regroupant leurs : identifications, surfaces, états et photos présent lors de l'enquête sur site. En deuxième partie, et afin d'atteindre les recommandations à proposer pour le cas de notre zone d'étude, une analyse « SWOT » ou « AFOM » a été établie, pour aboutir à identifier et découler une synthèse des objectifs visés.

Conclusion générale

Elle consiste en la vérification des hypothèses de la recherche par les recommandations proposées.

7- Structure du mémoire :



CHAPITRE II: ETAT DE L'ART

I- RENOUELEMENT URBAIN ET LE PROCESSUS DE RECONQUETE DES TERRITOIRES EN DECLIN :

I-1-Les principaux objectifs du Renouvellement Urbain:

I-1-1-Définition de la notion du renouvellement urbain:

Pour essayer de définir la notion du renouvellement urbain, plusieurs lectures ont été faites ; ceci dit, elles laissent percevoir une certaine «ambiguïté » à trouver une définition claire et directe. Néanmoins, nous citerons ci-dessous ce que nous avons pu retenir de ces différentes lectures de certains auteurs qui nous ont marqué par leurs jugements et points de vue sur le sujet, à savoir :

La peine de définir le renouvellement urbain est dû au fait qu'il n'existe que peu de littérature "scientifique" sur le sujet, les documents qui abordent le sujet sont principalement des documents opérationnels présentant une gamme d'actions très multiples. Les auteurs essayant de le définir ont fournis davantage de questionnements que de certitudes, interrogeant : « *sans jeu de mots, la nouveauté du renouvellement* » (Jaillet M.C, 2003), remettant en cause, l'emploi de cette appellation par des interventions connues au préalable sous le nom de « rénovation urbaine » ou de « réhabilitation ». D'autres considèrent que, si le terme est employé par des scientifiques, il n'en établit pas moins un objet d'étude en soi (Le Garrec S., 2006).

Pour Bahia Kebir, une définition exacte du terme « renouvellement urbain » est complexe : « *la recherche d'une définition au renouvellement urbain nous est apparue difficile à démêler, un exercice qui se complexifie lorsque l'on tente de comparer les méthodologies d'actions et les politiques urbaines engagées pour agir sur des territoires appelés à se transformer. D'un pays à l'autre les termes employés sont : « Urban renewal » en Amérique du nord où l'expression est d'usage pour la première fois dès 1949 et réaffirmé en 1954 dans le programme fédéral lancé par le Housing Act ; « Urban régénération » puis « Urban renaissance » en Angleterre; « Rigenrazione » ou R «ecupero » en Italie; « Behutsame Stadterneuerung » ou « rénovation douce » en Allemagne; « Renouvellement urbain » en France. Ces vocables peuvent paraître des homonymes dont les enjeux peuvent se ressembler, mais ils diffèrent du point de vue des contextes locaux, des configurations institutionnelles et politiques ainsi que pour les textes et lois spécifiques auxquels ils se réfèrent.* » (Kebir, 2016).

Le renouvellement urbain cible principalement à limiter l'étalement urbain par l'amélioration de l'habitat compact et ceci, en densifiant le tissu urbain existant. Il s'est imposé à la fin du 20^{ème} siècle pour indiquer les différentes configurations de récupération et de recyclage des anciens tissus urbains, à savoir : des espaces urbains désaffectés dans différentes villes industrielles. (Bonneville, 2004).

Il est défini par François-Xavier Roussel comme La construction de la ville sur elle-même, par un processus de transformation permanent : « *La ville est en mouvement, elle se fait et se défait, elle est le fruit de métamorphoses. En fait, la ville se renouvelle constamment, régulièrement et il suffira de travailler sur et pour la ville pour œuvrer en terme de renouvellement urbain.* » (Roussel, 1999).

A la fin, nous citerons que pour Olivier Piron, le renouvellement urbain est attribué aux métamorphoses urbaines de la ville qui est confrontée à deux types de changements, l'un est l'extension du territoire (étalement) et l'autre est la sédimentation sur le foncier, ces changements se rapportent généralement à des friches industrielles, à des immeubles et à des parcelles libres attribués à quelques îlots ou sur des quartiers entiers. (Piron, 2002).

I-1-2-Les actions du renouvellement urbain:

Le renouvellement urbain comprend toutes les démarches et activités lancés émises sur le tissu urbain. C'est un phénomène de métamorphose exigeant des décisions des pouvoirs publics tels que la « démolition-restructuration » des quartiers ; et un développement des territoires tout en réduisant l'étalement urbain. (Djaballah, 2008)

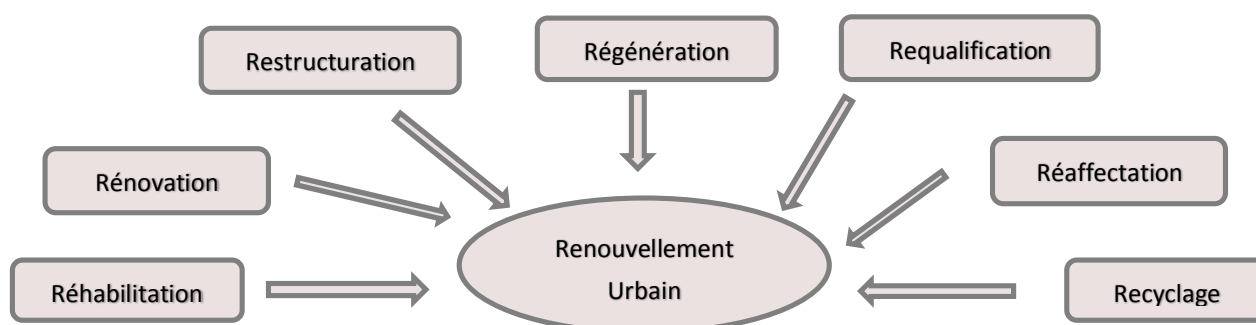


Figure 1: Reconstruire la ville sur la ville

Source : réalisé par l'auteur d'après le mémoire de Djaballah Ahmed Chakib, 2008, p14.

I-1-3-Les enjeux du renouvellement urbain liés au développement durable:

En encourageant la requalification des espaces urbains déjà aménagés et des constructions existantes, le renouvellement urbain, peut être considéré comme un rayon d'action participant majeur au développement durable. Constituant une forme de « recyclage urbain » des aménagements et des constructions existantes. Le renouvellement urbain permet de :

- Réutiliser des espaces désaffectés ou inutilisés (friches industrielles, portuaires ou urbaines, délaissée urbains) et de limiter les extensions urbaines aussi,
- Densifier les espaces urbains de manière raisonnée ainsi, exploiter au mieux des espaces disponibles, des délaissés urbains,
- Réutiliser des infrastructures existantes (ex anciennes voies ferrées réutilisées pour implanter des tramways ou des Tram-Trains.)
- Réutiliser des bâtiments industriels en les modernisant ou en les réaffectant à d'autres usages (par exemple en les transformant en espaces culturels ou en logement)
- moderniser des immeubles d'habitation au lieu de les détruire, en améliorant également leurs performances énergétique à savoir : thermiques et acoustiques.

Ces actions de réutilisation des infrastructures et des immeubles existants permettent d'économiser à la fois de l'espace, des matériaux et de l'énergie, mais elles contribuent également à améliorer l'environnement urbain, à préserver des bâtiments qui ont une valeur culturelle importante et l'identité urbaine des lieux, et donc préservation du patrimoine, d'un point de vue socio-culturel, le renouvellement urbain de notre patrimoine fait également partie d'une conception urbaine durable. Aussi, il ne se limite pas comme on l'a vu un peu plus haut au « recyclage urbain », qui caractérise l'aspect environnemental, il vise aussi à revaloriser durablement des espaces urbains déqualifiés au bénéfice des habitants et des usagers. Il est l'occasion de redynamiser l'économie d'un quartier défavorisé, et un moyen de renforcer le lien social des habitants entre eux ainsi qu'avec les autres utilisateurs du quartier (commerçants.) et les pouvoirs publics.

Selon Sigrid Reiter, « la rénovation urbaine » une des actions du renouvellement urbain, est une solution pour favoriser une utilisation parcimonieuse du territoire ainsi que pour améliorer les performances environnementales, sociales et économiques de nos urbanisations. Pour ré-attirer la population au cœur des villes, il est indispensable de privilégier une stratégie de réhabilitation des quartiers centraux, basée sur l'amélioration de l'espace public et de l'environnement urbain global, plutôt que la seule rénovation de l'habitat. Valoriser un cadre de vie agréable en ville est un des moyens pour limiter la tendance à la périurbanisation. Promouvoir une implantation de la population

dans un quartier central rénové plutôt qu'en périphérie permet de limiter les effets néfastes de l'étalement urbain sur l'environnement naturel. En outre, les bâtiments qui nécessitent une rénovation sont généralement âgés et peu efficaces du point de vue énergétique. Des gains substantiels d'énergie peuvent donc être obtenus à l'aide de solutions techniques simples (isolation des parois, double vitrage, système de chauffage performant...). (Reiter, 2007).

I-1-4-Les principaux objectifs du renouvellement urbain:

En écho à l'expression « refaire la ville sur la ville », le renouvellement urbain évoque une ambition de revalorisation urbaine, sociale et économique de la ville à travers des projets globaux. Le renouvellement urbain désigne aussi le renouveau des ambitions et des méthodes de la part des pouvoirs publics pour mener à bien les opérations. Parmi les grands objectifs, on cite (Djaballah, 2008) :

- **La modernisation du cadre bâti** : ces opérations sont parfois radicales, quand on rase des usines, ou des logements devenus obsolètes pour des raisons techniques ou urbaines, elles sont parfois minimales, comme dans les secteurs sauvegardés. Par ailleurs, des analyses plus fines distingueraient ce qui est démolition indispensable, pour cause d'obsolescence irréductible du bâtiment ou de volonté de mutation. La décision doit être prise après un diagnostic technique, de coût et avantage entre différents scénarios.
- **Le développement économique** : le renouvellement urbain offre un nouveau cadre pour insérer des activités créatrices de richesse et d'emploi et d'attirer de nouveaux investisseurs par la libération des assiettes foncières non ou mal exploitées.
- **L'instauration d'une diversité morphologique** : restructuration et requalification des espaces publics et privés dans un objectif d'attractivité. La diversification des fonctions urbaines par l'injection des activités manquantes dans les zones monofonctionnelles.
- **La reconquête des friches urbaines** : en vue de la mise en place de nouvelles infrastructures.
- **La cohésion sociale** : actions concernant l'habitat, l'insertion sociale, culturelle et économique.

Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, de l'amélioration de la desserte des transports, de la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants.

I-1-5-Le renouvellement urbain et la réalité algérienne :

Le renouvellement urbain est devenu aujourd'hui une politique qui exerce une nouvelle méthodologie afin d'améliorer la situation des zones urbaines dépréciées ; il agit sur la mise en place de valeurs foncières et immobilières et le retour au mécanisme de marché, en attirant les investisseurs et associant les habitants.

Selon les dernières statistiques en Algérie, les centres urbains subissent une importante dégradation de l'état du bâti, un réel désastre auquel il faut y remédier. Mis à part le décret n° 83-684 du 26 novembre 1983 fixant les conditions d'intervention sur le tissu urbain existant et quelques articles minimes, qui sont apparus dans la loi récente d'orientation sur la ville n° 06-06 du 20 février 2006, qui réduit l'intervention sur le périmètre existant par des opérations de réhabilitations et de restructurations, rien n'a été établi alors que le renouvellement urbain amasse toute procédure qui pourrait embellir l'image de la ville actuelle.

Malheureusement, la législation algérienne ne mentionne pas le concept de « renouvellement urbain » ce qui laisse un énorme vide juridique, et frêne toute action d'intervention sur le tissu urbain existant. De ce fait, nous aspirons à ce que nos autorités réexaminent la situation et établissent une législation qui considère le renouvellement urbain comme une politique globale, puis trouver les moyens, outils, acteurs, procédures pertinents qui facilitent la traduction des enjeux et objectifs désignés par le cadre de la politique urbaine, en véritables projets opérationnels.

I-2-Projet Urbain comme démarche de mise en œuvre des opérations de Renouvellement Urbain:

I-2-1-Origine de la notion Projet Urbain :

À la fin des années 1960, l'opération de Bologne en Italie, est une des premières opérations qui possède les caractéristiques d'un projet urbain. Cette opération se fonde sur la théorie du « *recupero* ». Elle met en place des actions de réhabilitation-restauration dans le centre-ville et de requalification urbaine dans la périphérie, ceci en expérimentant la participation des habitants aux choix de planification.

Cette opération suscite un grand intérêt en Europe dans les années 1970, donnant ainsi naissance aux débats sur le destin urbain. A la même période apparaît en France la notion de « Projet urbain » comme démarche de réflexion globale sur la ville. Désormais, il ne s'agit plus de construire des villes nouvelles, mais de requalifier le tissu existant.

Selon François Asher, le projet urbain en ces termes : « *il peut être défini comme une opération complexe, dont un opérateur assure la maîtrise d'ouvrage d'ensemble, et qui réunit des projets variés dans un programme, un plan, des formes d'ensemble. Ces projets s'élaborent et se redéfinissent au cours d'un processus qui associe élus locaux, aménageurs et concepteurs et qui est ponctué par de nombreuses négociations entre tous les acteurs impliqués dans le projet.* ». (Asher,2009).

La notion de projet urbain semble donc se décliner selon deux échelles fondamentales :

- Une échelle temporelle qui vise à asseoir la légitimité de l'opération et à créer un consensus autour des nombreux protagonistes du projet y compris la population locale.
- Une échelle spatiale permettant de définir un périmètre d'action cohérent s'insérant de manière harmonieuse dans le tissu urbain et l'organisation de la ville existante.

I-2-2- Le Projet Urbain, une stratégie de développement durable qui intègre les différentes échelles de territoires :

Les objectifs du projet urbain sont opérationnels et doivent suivre les transformations physiques et sociétales de la cité. Il se présente comme un outil conceptuel qui propose des modes opératoires à travers l'analyse des tissus urbains. Il s'agit de concevoir les réalités urbaines à différentes échelles, dans toutes leurs dimensions, par l'exploration de leurs caractéristiques historiques, sociales, géographiques, économiques, culturelles, etc. Ceci, afin de déterminer les causes de leurs éventuels dysfonctionnements et d'agir en renversant et en transformant l'étendue des difficultés en une étendue de potentialités.

En plus des sites classiques de développement urbain, les lieux du projet urbain sont souvent ceux où l'on reconstruit la ville sur la ville : friches industrielles, militaires, ferroviaires, portuaires, etc. Ce sont aussi les lieux de mobilité : sites d'échange, infrastructures de transport en commun et espaces publics. À chaque fois le projet est intimement lié au lieu qui l'accueille.

Aujourd'hui, la démarche « **Projet Urbain** », apparaît comme un outil stratégique, concret dans le temps et dans l'espace, remplaçant les anciennes procédures de la planification urbaine.

Cette démarche a fait naître une nouvelle manière de gérer l'espace ; parmi ces objectifs, on cite :

- La récupération des friches qui se trouvent à l'intérieur des villes ;
- Les grandes opérations complexes de renouvellement urbain ;
- La poly fonctionnalité, et la densification des villes.

Ainsi, le Projet urbain ne doit pas être conçu comme une jolie image figée, mais comme un processus d'actions concrètes et dynamiques qui se réalisent sur un tissu urbain bien défini et

s'inscrivent dans la durée. Donc il se positionne autant que processus à enclencher, à déclencher ou infléchir plutôt qu'un produit finis.

I-2-3- Genèse et orientations du développement durable:

La littérature concernant le développement durable est très riche, elle englobe sa création, son déroulement et ses différentes actions menées jusqu'à aujourd'hui ; nous évoquerons dans ce sens sa genèse et ses différentes orientations à travers le temps et à travers plusieurs auteurs.

D'après Jean-Guy Vaillancourt, dans son article « **Action 21 et le développement durable** » en 2002, le développement durable est un concept qui a été élaboré graduellement à partir des années 70, et qui est apparu au plan international dans la stratégie mondiale de la conservation de 1980 et dans le « **rapport Brundtland de 1987** ». Sa mise en œuvre s'opère surtout à travers l'actualisation concrète d'Action 21, le plus substantiel des cinq documents importants issus de la **conférence des Nations-Unies** sur l'environnement et le développement à **Rio en 1992**. À partir d'Action 21, le concept de développement durable est en train maintenant d'être appliqué dans des plans d'action locaux, régionaux et nationaux, et dans divers secteurs de l'environnement comme l'aménagement urbain, le transport, l'habitation, la foresterie, l'agriculture, les pêcheries, l'énergie, etc. (Vaillancourt, 2002).

Aussi d'après Aurélien Boutaud (2005), le développement durable est issu d'une négociation internationale menée notamment au sein des Nations Unies. Son histoire est ponctuée de rapports et de grands événements qui ont été autant de moments de construction du discours et de sa diffusion. La situation mondiale au cours de la **décennie 70** est en effet marquée par de grandes catastrophes environnementales ainsi que par des réflexions sur la croissance démographique et ses limites. (Boutaud, 2005).

La question relayée par de nombreux intellectuels est alors de savoir si l'expansion humaine est compatible avec la préservation des ressources nécessaire à sa survie (Boisvert et Vivien, 2006).

A la suite du 1er sommet de la Terre de **Stockholm en 1972**, la réflexion s'engage autour d'un concept d'écodéveloppement. Il s'agit ici en fait des premières réflexions internationales sur la manière d'apporter des réponses à la fois aux inégalités de développement et de respect de l'environnement. Le développement durable naît dans ce contexte au cours des années **1980**, au moment où la communauté internationale cherche à trouver des compromis dans les relations entre les hommes (à la fois dans les dimensions intra et intergénérationnelles) et entre les activités humaines et leur environnement. (Valegeas, 2014)

La notion fait écho à une « *réflexion ancienne des sociétés humaines sur les limites de leur développement* » (Mancebo, 2006).

Le terme de « **sustainable development** », « **développement durable** » en français, sera défini dans le rapport dit « **Brundtland** » en **1987** énonçant que le développement durable consiste à : « *s'efforcer de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité de satisfaire ceux des générations futures* ». (Valegeas, 2014).

C'est lors du sommet de **la Terre en 1992 à Rio** que ce terme se voit consacré, mettant en avant son orientation vers l'action coopérative. Ce sommet débouche sur l'adoption par 173 pays de « **l' Agenda 21** » (pour le **21ème siècle**) qui ancre pleinement le développement durable comme un programme d'actions devant faire « *tenir ensemble la protection de l'environnement, l'efficacité économique et l'équité sociale* » (Hamman, 2012).

Ces principes seront déclinés par des « Agenda 21 locaux » à l'échelle des pays, des régions, des territoires et des villes. En France, plusieurs lois viendront proposer des outils pour la mise en œuvre de ces agendas 21 locaux : « loi Voynet en 1999 », « loi Solidarité » et « Renouveau Urbain » en 2000, ou encore la loi relative à la démocratie de proximité en 2002. (Emelianoff , 2005).

Ainsi, dès **le sommet de Rio**, cette notion de développement durable s'est accompagnée d'une orientation vers l'action, faisant émerger un ensemble de méthodologies prenant pour appui l'échelle territoriale (Theys, 2002).

C'est là tout l'enjeu que pointe François Mancebo (2007) : à travers la mise en œuvre du développement durable, il s'agit d'articuler des échelles spatiales mais aussi des échelles temporelles entre elles.

De ce fait, l'articulation des volets économiques, sociaux et environnementaux préconisés par le développement durable, passerait par: un principe de solidarité dans le temps et dans l'espace, une articulation du court et du long terme, des préoccupations globales et locales (Mancebo, 2006).

I-2-4- Développement durable et dimensions Environnementales « Rapport Brundtland » :

La valeur de l'environnement est sans doute reliée aux possibilités qu'il offre aux humains et dans son impact sur les vies humaines, pour Amartya Sen, la valeur environnementale apparaît comme un élément constitutif du développement durable. De ce fait, il reconnaît la dette que les théoriciens et éthiciens des questions environnementales doivent à **la commission Brundtland** en la matière ; reconnaissance qu'il formule clairement en ces termes : « *Nous sommes tous redevables à Gro Brundtland et à la Commission qu'elle a présidée d'avoir fait comprendre que la valeur de l'environnement est indissociable de la vie des êtres vivants* » (A. Sen, 2010, p. 303).

La valeur de l'environnement est un aspect essentiel du développement durable, cela se présente aujourd'hui comme une évidence. En effet, la notion de développement durable a toujours été définie à partir de trois dimensions distinctes mais interdépendantes. Il s'agit de la dimension sociale, de la dimension environnementale et de la dimension économique. Chacune de ces dimensions a sa propre finalité, comme l'a bien expliqué, Sylvie Ferrari : « *La dimension économique s'exprime par une combinaison optimale des ressources naturelles, humaines et techniques dans le but d'assurer la maximisation du bien-être des générations sur un horizon de long terme ; sa finalité réside dans l'absence de tout gaspillage de ressources (...). La dimension sociale concerne l'accès aux ressources et leur répartition dans l'espace (niveau intra générationnel) et dans le temps (niveau intergénérationnel) ; sa finalité est d'assurer l'équité entre les générations dans la distribution des dotations disponibles. Quant à la dimension environnementale, elle a trait à la gestion des stocks de ressources et à la préservation de leur qualité afin d'assurer la permanence du capital naturel dans le temps* » (S. Ferrari, 2010, p 4).

L'économie, la société et l'environnement, sont les piliers du développement durable. Et ces trois piliers ont en commun le souci, de préserver l'humanité, à travers l'exploitation rationnelle et mesurée, par les générations actuelles, des ressources disponibles dans le temps, c'est-à-dire en tenant compte des générations futures. Ce souci commun aux trois piliers du développement durable a été clairement défini par le rapport Brundtland. Suivant ce rapport en effet, le développement durable se définit comme un développement : « *qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* » (G. Brundtland, 1988, p. 51).

Ainsi, le rapport Brundtland accorde une place capitale à l'environnement dans le cadre du développement durable. Effectivement, même s'il reconnaît l'existence d'interactions évidentes entre les différentes dimensions du développement durable, en accentuant le fait sur la justice intergénérationnelle, le rapport Brundtland admet que le bien-être et la préservation des générations dans le temps dépendent essentiellement des ressources environnementales qui existent à un moment donné et de la manière dont ces ressources naturelles sont exploitées par les générations présentes.

I-2-5- Le Développement Urbain Durable:

Plusieurs motivations mènent aux Projets Urbains, ces projets s'inscrivent dans une perspective « transformationnelle », qui conduit la communauté vers un changement profond en matière culturelle voire économique et sociale. Dans tous les cas, ces types de projets offrent des opportunités remarquables à la ville de s'engager dans une approche plus durable dans la

structuration d'elle-même. En revanche, ils demandent de nouvelles méthodes de planification, de nouveaux systèmes de gouvernance, d'une cohérence spatiale et temporelle, afin de proposer des solutions nouvelles répondant aux enjeux de développement durable. Cela signifie que les projets urbains nécessitent forcément d'être fondés sur une nouvelle approche durable.

Ainsi, nous citerons la définition faite par Charlot-Viadieu et Outrequin du terme de **Projet Urbain Durable** : « *Un projet urbain est par définition un projet qui concerne la ville. Un projet urbain durable doit comporter les différentes dimensions ou composantes suivantes : urbanisme (urbanistique), aspects sociaux, aspects économiques, aspects environnementaux, la participation de tous les acteurs, une approche multi scalaire de ses composantes* ». (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2009).

Pour la notion de développement urbain durable, nous citerons une parmi les quelles Robertot Camargni et Maria. C. Gibelli, deux professeurs italiens d'économie urbaine et de politique urbaine, ont défini: « *Le développement urbain durable est un processus d'intégration synergique et de coévolution entre les grands sous-systèmes urbains (économique, social, physique, environnemental) qui garantit un niveau non décroissant de bien-être à la population locale dans le long terme* ». (Camargni et Gibelli, 1997).

Aussi, Charlot Valdieu et. Outrequin proposent, en inversant un peu le terme en « développement durable urbain » : « *Une approche systémique mettant en œuvre simultanément des éléments pouvant être contradictoires entre trois sphères (économique, sociale et environnementale) et devant concilier trois dimensions : long terme par rapport au court terme, global par rapport au local, participation de la population* ». (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2009).

Carmargni et Gibelli évoquent que: les décisions viennent non seulement du niveau supérieur mais aussi de la population par l'implication des citoyens. Ce que l'on appelle les politiques « *topdown* » et « *bottom-up* ». Concrètement, pour atteindre un développement durable, ces politiques se complètent. Les politiques « *top down* » sont les lois et réglementations nationales inspirées par les orientations internationales. Elles articulent avec les politiques « *bottom-up* » en partant des niveaux locaux inférieurs et d'une coopération interinstitutionnelle transversale, pour traiter de différentes problématiques. Ce type de politique répond au principe « *penser globalement, agir localement* ». (To Uyen, 2012).

Ainsi, le **développement urbain durable** est aujourd'hui un concept principal pour aborder la ville et sa dynamique, ses tendances d'évolution, de gestion, de planification et d'organisation. Par le développement urbain durable, la ville et ses parties sont sollicitées pour renouveler les politiques urbaines et les stratégies d'actions tant à l'échelle globale qu'au niveau local. Il s'agit d'analyser la situation actuelle des villes et zones urbaines, d'étudier les transformations et d'épouser les nouvelles obligations qui se rattachent à la problématique de durabilité urbaine.

C'est une élaboration concernant la rationalisation de l'utilisation des sols, de la distribution des droits de bâtir, de l'organisation des densités, de l'agencement du système de centralité urbaine et des réseaux de transports collectifs, qui garantissent les enjeux environnementaux et sociaux de la croissance urbaine.

I-2-6- Les enjeux du développement urbain durable :

Le développement durable a pour objectif de « *promouvoir un projet collectif visant à rendre compatible, à long terme, les exigences de l'environnement et du développement économique et social* ». Adapté au développement urbain, cela réside à disposer des mesures qui permettent à la fois le maintien à long terme des ressources naturelles (énergie, matériaux, écosystèmes), le renforcement du lien social et de la solidarité, ainsi que la pérennité des ressources économiques (revenus des personnes, entretien des infrastructures, etc.).

De ce fait, la ville durable doit être à la fois admissible pour l'environnement ainsi que pour l'homme, sans risque pour l'activité économique. Les concepts clés sont la viabilité, la justice environnementale et l'efficacité. (Dind, 2011).

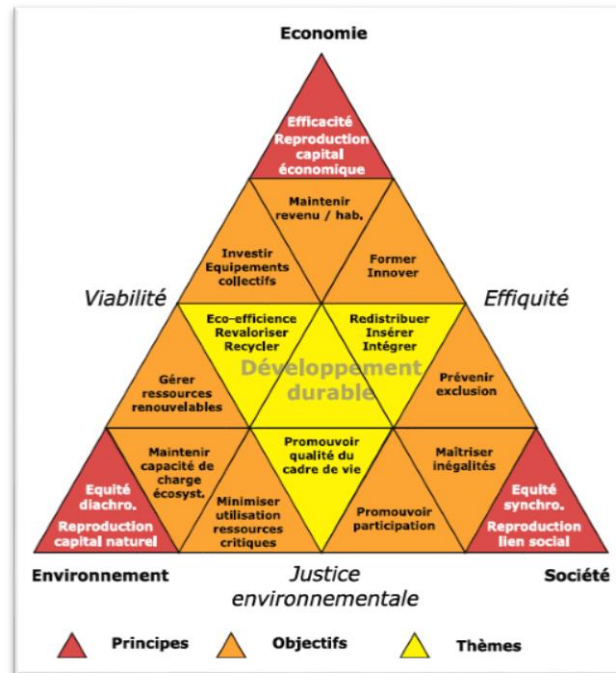


Figure 2: Enjeux du Développement Urbain Durable
Source : Cunha, 2005

I-3-La démarche HQE2R de transformation durable du quartier :

I-3-1-Analyse et évaluation du développement durable :

Le développement durable est un concept difficile à évaluer concrètement sur le terrain. Les différents acteurs tentent d'appliquer les grands principes le constituant, depuis le cadre politique jusqu'à la construction. Par contre, les différentes lectures du concept peuvent susciter des critiques, comme la réduction du concept à son seul volet environnemental.

C'est dans ce cadre complexe qu'il a paru nécessaire de développer la notion d'évaluation des projets sur la durabilité. En effet, de nombreuses méthodes d'évaluation du développement durable ont été proposées à toutes les échelles, afin d'analyser l'ensemble des initiatives en matière d'aménagement du territoire (politiques publiques, projets urbains, documents de planification). Ces évaluations sont de nature très variée, évaluant le projet après sa réalisation ou durant sa phase de conception.

Parmi les grilles d'évaluation observées dans notre étude, basée sur une évaluation de durabilité faite sur un projet urbain à l'université de Tours par (Ansari et al, 2008) dans un projet de fin d'étude, nous citerons celles respectant les deux critères suivants :

- La prise en compte des trois piliers du développement durable (social, économique, environnemental).
- L'objet analysé : le projet urbain.

CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

Ces critères de sélection sont focalisés sur des grilles correspondant au cadre européen, la traduction du concept de durabilité dans des projets urbains. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Trois outils ont finalement été retenus en fonction de ces critères, nous citerons : **HQE²R**, **RST 02** et **Sustainability Checklist for Development**.

Numéro	Grilles	Pays d'origine	Prise en compte des 3 piliers du développement durable	Objet analysé
1	Stratégie Européenne pour un Développement Durable (SEDD)	Grille européenne		État
2	Stratégie Européenne pour l'Environnement Urbain (SEEU)	Grille européenne		Ville
3	Réseau d'Évaluation et de Suivi des Politiques Environnementales des Collectivités Territoriales (RESPECT)	Grille européenne	Grille seulement environnementale	Ville
4	HQE ² R	Grille européenne		Projet Urbain
5	Stratégie Nationale du Développement Durable (SNDD)	Grille française		État
6	grille RST 02	Grille française		Projet Urbain
7	Indicateurs proposés par le SETUR et le SNAL	Grille française	Manque le pilier économie	Projet Urbain
8	Approche Environnementale de l'Urbanisme	Grille française	Manque le pilier économie	Projet Urbain
9	Outil d'auto-évaluation des projets du Réseau économie sociale et environnement d'Ile-de-France	Grille française		Ville
10	Sustainable Checklist for Development (SCD)	Grille anglaise		Projet Urbain
11	Urban Audit	Grille européenne		Ville
12	Methodology Development towards a Label for Environmental, Social and Economic Buildings (LENSE)	Grille belge		Bâtiment
13	Grille de la ville de Gryon	Grille suisse		Projet de commune

Tableau 1: Tableau de sélection des grilles
Source : PFE – IPAD (Ansari et al, 2008)

I-3-2-La Démarche HQE²R : Objectifs-Cibles-Sous-cibles :

Cette démarche d'évaluation intégrée de conduite de projet est le résultat d'un projet européen de recherche et de démonstration, cofinancé par la commission Européenne lors du 5^{ème} Programme cadre de recherche et développement intitulé « ville de demain et héritage culturel ». Ce projet a été lancé en 2001 et est opérationnel depuis 2004. Cette démarche a réuni 10 centres de recherche et 13 collectivités locales de 7 pays européens : Allemagne, Danemark, Espagne, France, Grande Bretagne, Italie et Pays Bas. La démarche HQE2R est portée par la commission Européenne, le CSTB (Comité Scientifique et Technique du Bâtiment), SUDEN (Association Européenne pour le Développement Urbain Durable) et l'Association européenne pour le développement durable urbain. Ce projet était coordonné du côté français par Catherine Charlot-Valdieu. (Abboud, 2014).

Cette démarche est focalisée sur l'échelle du quartier. Ces quartiers existants déjà, les projets concernent notamment le **renouvellement urbain**. Elle peut donc traiter des opérations de démolition, de réhabilitation, de résidentialisation, de construction neuve ou d'aménagement.

En effet, elle a été mise en place puisqu'il s'est avéré qu'il n'existait pas de moyen d'évaluer le développement durable à l'échelle du quartier avec des méthodes précises. La démarche HQE2R s'appuie sur une base théorique et notamment sur la définition de 6 principes de développement durable et d'un système intégré d'indicateurs de développement durable. Ils sont principalement basés sur les grands principes du développement durable présenté lors de la conférence de Rio en 1992 : efficacité économique, équité sociale, efficacité environnementale, principe de long terme, principe de globalité, principe de gouvernance. (Ansari et al, 2008).

La base théorique de la démarche HQE2R est constituée d'un système d'indicateurs, appelé ISDIS (Integrated Sustainable Development Indicators System). Il est basé sur **cinq objectifs** de développement durable décomposés en **21 cibles**, **51 sous cibles** et **61 indicateurs**.

Les cinq objectifs sont :

- préserver et valoriser l'héritage et conserver les ressources,
- améliorer la qualité de l'environnement local,
- améliorer la diversité,
- améliorer l'intégration,
- renforcer le lien social.

A ces grands objectifs va donc s'appliquer un certain nombre **de cibles** et de **sous cibles** comme le montre le diagramme ci-dessous :

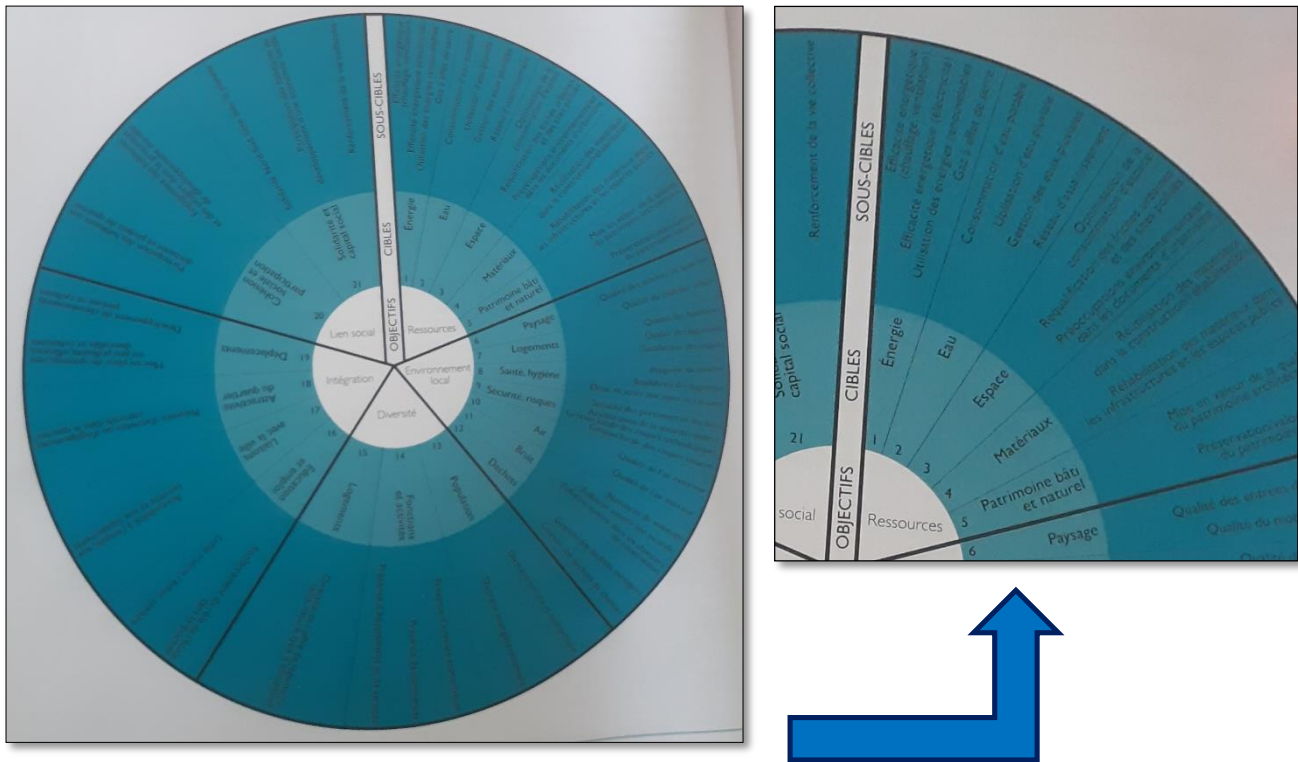


Figure 3: Le cercle HQE2R, grille d'évaluation d'un quartier durable
Source : L'Urbanisme durable, concevoir un quartier durable de Charlot-Valdieu et Outrequin, 2009

Des cinq Objectifs cités plus haut découle 21 Cibles et de ses dernières découlent 51 sous-cibles, (voir tableau ci-dessous, démontrant une évaluation de la grille HQE2R en prenant l'exemple des friches urbaines, le sujet sur lequel tourne notre étude).

Objectifs de la démarche HQE2R	21 Cibles	51 Sous-Cibles
Conserver les ressources	Espace	Requalification des friches urbaines

Tableau 2: Tableau d'un exemple de sélection de cible et sous-cible
Source : Réalisé par l'auteur

I-4- Les Friches urbaines, un atout d'aménagement urbain durable :

I-4-1-Définition et caractéristiques d'une friche:

L'origine du terme « friche » provient du monde agricole, il exprime une terre inculte, mal située ou peu fertile, non exploitable, ce terme possède à première vue un sens négatif. Par contre, la définition de la friche en tant que réserve, stock, un espace foncier avec du potentiel apporte une signification beaucoup plus positive au terme général. Dans cette approche, la friche est une jachère permettant la régénération du sol. Elle devient alors un état de transition, un espace en repos, une surface en attente. La friche urbaine varie en fonction de nombreux facteurs et distingue trois critères fondamentaux qui sont le statut d'abandon, la dégradation de la friche et le temps d'inutilité, auxquels peuvent s'ajouter la superficie de la friche, le degré d'inutilité avec une possibilité d'affectation transitoire et l'origine de la friche. (Ayrault, 2018).

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

Selon l'ADEME, une « friche est un terrain bâti ou non dont la fonction initiale a cessé. Elle a accueilli dans le passé une activité industrielle, artisanale ou de services (travaux des métaux, peinture, stations-services, ...) qui parfois, a laissé derrière elle une pollution plus ou moins prononcée. Cette pollution, réelle ou perçue, est souvent difficile à évaluer, elle implique des coûts de dépollution élevés propres à ralentir ou empêcher un réaménagement. » (ADEME, 2014).

En Europe, un terrain sous-utilisé sera considéré comme friche dès un demi-hectare. Les dernières études faites en Suisse ont par contre pris en compte des aires de un hectare et plus. La période de non-utilisation ou de sous-utilisation doit remonter dans les deux cas à au moins une année (Rey, 2005).

Selon l'Insee (l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques) : la friche est « *un espace bâti ou non, anciennement utilisé pour des activités industrielles, commerciales ou autres, abandonné depuis 2 ans et de plus de 2000 m²* ».

A travers ces définitions, un certain nombre de notions se répètent, la friche se définit toujours par rapport aux mêmes critères :

- la vacance : terrain ou bâtiment inoccupé
- l'abandon ou sous-exploitation du terrain
- la taille du terrain

- l'activité passée
- la présence de bâti ou non
- la contamination potentielle ou réelle du terrain

Il est également constaté, sans que cela soit pour autant une règle que le terrain se déclare autant que friche après une durée de minimum un an, et que le seuil minimal de la superficie est souvent de 5 000 m². Il n'existe pas de définition unique pour une friche urbaine mais il est cependant possible de les qualifier en fonction de leurs activités passées.

I-4-2-Les différents types de friches:

Les friches urbaines sont très diverses dans leur nature: on distingue des friches industrielles, ferroviaires, portuaires, tertiaires, religieuses, militaires selon le type d'activité originel. Elles se caractérisent également par leur taille ou par leur âge, ou encore par leur degré de désaffectation - abandon, sous-utilisation, utilisation temporaire. Leur point commun étant leur incapacité à susciter un intérêt pour le marché foncier, et donc à attirer spontanément de nouvelles activités. (Thoman, 2005).

Sur ce, Nous allons citer les types de friches existantes et décrire leurs quelques caractéristiques:

1-Les friches industrielles :

Les friches industrielles sont le plus souvent intra-urbaines: la plupart des sites industriels, autrefois en périphérie de la ville, se retrouvent, avec l'extension urbaine, au cœur du tissu urbain. Avec la grande phase de désindustrialisation qui s'est amorcée dans la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, les villes ont vu l'apparition de dents creuses apparaître ici et là, voire la dévitalisation de parties entières dans les régions à caractère fortement industriel, minières ou portuaires.

2-Les friches militaires :

La défense militaire était le plus important propriétaire foncier au milieu du 20^{ème} siècle, du fait de l'importance des effectifs nécessitant de grandes casernes et terrains de manœuvre. Depuis plusieurs décennies, les évolutions des stratégies et de la technologie ont rendu obsolète de nombreuses constructions militaires. Suite à cette réorganisation des forces militaires, des friches militaires, espaces et bâtiments militaires, se sont établis. Elles peuvent représenter de très grands espaces et sont souvent placées en cœur d'agglomération.

3-Les friches commerciales :

Elles existent à partir d'une trop grande abondance de centres commerciaux situés en périphérie des villes, qui ont causé la fermeture de petits centres commerciaux de proximité qui ne produisent plus assez de bénéfice, mais également de centres commerciaux d'ancienne génération, situés en périphérie ou au sein des quartiers d'habitat social.

4-Les friches d'habitat :

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

5-Les friches ferroviaires :

Causées par des bâtiments liés à l'activité ferroviaire perdant leur utilité au fur et à mesure de la reconfiguration du territoire (fermeture de gares, de lignes ou de voies de raccordement de sites industriels eux-mêmes désaffectés).

6-Les friches portuaires :

Elles constituent des quais, des chantiers navals ou des hangars dans les villes portuaires. Avec l'effondrement de l'industrie lourde, l'activité portuaire a connu des bouleversements qui ont généré de nombreuses friches dont la reconversion a tardé à se mettre en place car le traitement des friches portuaires est complexe, impliquant un véritable décloisonnement de l'interface ville port avec une réouverture du port sur la ville (Tiano, 2010).

7-Les friches hospitalières :

Elles sont le résultat de stratégies de concentration ou de relocalisations, ce sont parfois de vastes espaces enclavés à reconvertir. Elles concernent des immobilisations originales comme des théâtres, des stades, des étangs ou des immeubles d'habitation, fermes, forêts dont la détention est liée à l'histoire (legs, dons de bienfaiteurs, etc.) et dont les fruits de la vente servent aux investissements hospitaliers. La spécificité de leur localisation implique un traitement complexe du processus de reconversion (Perrin, 2013).

8-Les friches agricoles :

Les friches agricoles sont causées par l'abandon des terres, elles se distinguent de la jachère qui est en préparation et en repos avant d'être utilisés pour des cultures.

9-Les friches religieuses :

Ce sont des anciens lieux de cultes abandonnés ou sous exploités

10-Les friches administratives et d'équipements publics :

Elles regroupent un ensemble très diversifié avec des bâtiments non utilisés ou sous-occupés par l'état ou les collectivités. (Rey-Lefebvre, 2015).

11-Les friches en Terrains :

Le terrain en friche étant dans l'attente d'une nouvelle affectation, si ce temps d'attente est court ou si une réaffectation est prévue simultanément à la notification de la cessation d'activité, et intervient immédiatement, on ne peut pas parler de friche.

I-4-3-Les friches, un handicap pour les collectivités ?

L'existence de friches en zone urbaine ne constitue pas un handicap en soi, mais leur nombre et la durée pendant laquelle ces terrains restent parfois inutilisés dans de nombreuses villes peuvent nécessiter une intervention publique. La ville est mutable, cet atout lui a permis de durer dans le temps. Ceci est notamment lié à l'évolution des fonctions des espaces bâtis dans la ville, en raison de dynamiques conjoncturelles et contextuelles. Cependant, au-delà des inconvénients intrinsèques liés à sa nature, la friche a vu sa perception évoluer. D'élément indispensable pour maintenir les dynamiques urbaines, elle est devenue un handicap lorsque sa fréquence d'apparition s'est accélérée. (Lotz, 2017).

De ce fait, lorsqu'une inversion de la tendance à la fermeture des lieux de travail n'a pu être réalisée, ces friches industrielles sont souvent restées pendant longtemps des espaces résiduels, une forme de verrues en « stand-by » (Andres et Bochet, 2007) sur les marges du reste de la ville, donc écartées des dynamiques urbaines et abandonnées géographiquement, socialement et économiquement.

Ainsi, ces friches engendrent alors des discontinuités dans le tissu urbain tout en contribuant à isoler encore davantage certains quartiers du reste de la ville, en particulier les lieux d'habitat liés à l'activité initiale des friches.

I-4-4-Les friches urbaines, une opportunité pour le développement urbain durable:

Face aux nouvelles préoccupations d'origines environnementale et économique, l'intérêt pour les friches bascule d'une vision pessimiste à une approche plus optimiste qui intègre une diversification fonctionnelle de la friche envisagée comme une ressource foncière : son image évolue de celle de « punition » à celle « d'opportunité » et de celle « d'enjeu » à celle « d'action ». Elle perd progressivement sa connotation strictement économique pour mieux s'intégrer dans les problématiques urbaines, « l'usine commence à s'ouvrir sur la ville » (Blanc, 1991, pp 103-107).

Dans la teneur de restructuration et revalorisation du tissu urbain, la requalification des friches urbaines apparaît comme une occasion privilégiée de mettre en application les principes de l'urbanisme durable.

En effet, ces sites désaffectés caractérisent une sous-valorisation d'espaces déjà urbanisés et intégrés dans les réseaux urbains, en rupture avec l'image de dynamisme recherchée par les villes. Ceci est particulièrement reconnu dans un contexte de forte tendance à l'étalement périphérique et en contradiction avec la notion d'équilibre définie par le concept de développement durable (Rogers, 2000).

Dans les dernières décennies, la requalification des friches a été l'un des éléments les plus importants des programmes de développement des grandes villes occidentales, en particulier pour celles dont la conjoncture économique a entraîné la dégradation de la structure urbaine (Sardinha & Milheiras, 2013).

Dans ce contexte aussi, la réhabilitation de ces espaces a pu donner naissance à la production de nouveaux espaces verts publics sur les friches industrielles. La réhabilitation des friches industrielles peut entraîner les municipalités à donner un aspect dynamique, paysager et environnemental à leur territoire (De Sousa, 2003).

Pour Jacques Theys, le développement durable nécessite « de s'intéresser, en priorité, aux espaces de discontinuité : no man's land entre deux quartiers, friches industrielles, effets de coupure, zones frontières ». (Benali, 2012).

D'après Masboungi aussi, les friches sont considérées comme une opportunité : « *La reconnaissance de l'espace en friche comme opportunité de renouvellement des tissus urbains*

s'inscrit directement en faveur de l'économie des territoires, de l'organisation de relations entre transports et urbanisation, de la lutte contre les logiques sectorielles, au profit d'une ville plus compacte, densifiant les vides urbains et péri-urbains, donnant sens à la notion de développement durable quand elle concerne l'urbain » (Masboungi, 1998, p. 3).

De ce fait, ces lieux urbains vacants ou sous-utilisés sont considérés comme un potentiel important, ils offrent aux collectivités locales des réserves foncières au sein d'un centre-ville où les opportunités de développement du bâti sont à désirer. Cependant, les collectivités locales, les considèrent comme un défi de grande largeur, la revitalisation des friches est, effectivement, bloquée par les inquiétudes concernant la qualité environnementale des espaces considérés, la difficile estimation des coûts de dépollution, la multiplicité des acteurs en jeu et les imprécisions juridiques encadrant la démarche de réhabilitation.

I-4-5-Les différentes actions de reconquête des friches urbaines:

Au-delà de leurs typologies, les friches présentent de diverses actions lorsqu'on s'intéresse à leurs reconquêtes. Plusieurs critères entrent dans le choix des actions à adopter pour un projet ou un autre, les plus courantes sont (Djellata, 2006):

1-Reconversion :

Déroulement qui vise à assainir et aménager un terrain en friche pour le transformer en un nouveau lieu avec une plus grande valeur et utilité.

La reconversion affecte aussi une friche urbaine à une autre activité que celle pour laquelle elle a été conçue. Plusieurs édifices trouvent une nouvelle destination, des friches industrielles ou militaires en appartements ou en lofts, etc. Si la qualité patrimoniale de la friche détermine sa reconversion (plutôt que sa destruction), c'est une contrainte de plus pour le maître d'ouvrage, initiateur, financeur de l'intervention qui en définit la fonction nouvelle et pour le maître d'œuvre qui la transforme et l'adapte pour elle.

2-Réaménagement :

C'est la restructuration du centre d'une ville, et aménagement d'une nouvelle structure en donnant une nouvelle organisation spatiale et fonctionnelle aux friches et aux constructions qui s'y trouvent.

3-Régénération :

La régénération urbaine est une notion plus amoindrie à celle du renouvellement urbain.

Effectivement, elle s'intéresse plus précisément à la reconquête des friches, souvent situées à proximité du centre-ville. En relation avec le renouvellement urbain et le développement durable, de tel sorte, que l'espace concerné puisse s'intégrer dans la ville et de développer durablement. Il n'est plus question de raser l'existant pour faire du neuf, ceci dit, les sites sujets à régénération sont souvent des sites pollués, nécessitent des actions de dépollution longues et coûteuses.

4-Requalification:

Considéré comme une action palpable sur un espace physique, portant divers enjeux reliés (morphologiques, fonctionnels, sociaux, économique, patrimoniaux...). Elle adhère au cadre de projets urbains stratégiques et de moins en moins comme une série d'actions ponctuelles d'embellissement.

I-4-6-Les critères de conservation des friches urbaines :

La réutilisation et la récupération des friches bâties dépend de certaines critères, selon l'état de la friche elle-même. Certains cas nécessiteraient une reconversion en gardant le bâtiment, pour d'autres, le raser et reconstruire à nouveau, parmi les critères désignées pour pouvoir prendre une décision sont (Djellata, 2006):

1-Critère technique :

Ces critères sont généralement décisifs nécessitent une expertise et une analyse plus détaillée des lieux à reconvertir. Elles sont généralement d'ordre structurel, à savoir :

- Capacité des fondations et de la structure porteuse à être réutilisée.
- Éléments de second œuvre à récupérer.
- Capacité d'adaptation aux nouvelles règles anti-incendie et de sécurité.
- La solidité et la capacité de reconversion des bâtiments anciens influent majoritairement sur le choix de conservation et de composition avec ces dernières

2-Critère qualitatif :

Correspond à l'aspect architectural et patrimonial de la bâtisse, représentant un intérêt historique qui reflète une phase de création de la ville ou de son développement.

3-Critère fonctionnel :

L'activité fonctionnelle agit directement sur les possibilités de réutilisation des bâtiments existants. Ces bâtiments aux trames structurelles spécifiques, forment souvent des difficultés d'intégration de nouvelles fonctions (celles à réaffecter au futur).

4-Critère économique :

La réhabilitation ou reconversion d'une friche est soumise à des lois financières, après expertise, si les couts de la réhabilitation de la friche est inférieurs ou égale aux prix de démolition / reconstruction, « la reconversion pourra réussir, en prenant compte de certains surcouts :

- Renforcement de la structure porteuse.
- Les travaux de second œuvre.
- L'adaptation des circuits techniques aux règles récentes.
- Les subdivisions internes pour s'adapter au programme fonctionnel.
- Le réaménagement externe pour assurer la liaison avec les quartiers.
- Ainsi l'évaluation des couts des friches est spécifique à chaque friche et chaque bâtiment suivant le programme envisagé. ».

I-4-7-Les enjeux de la reconversion des friches polluées :

De nombreuses friches ayant accueilli par le passé des activités polluantes ou non (industries, services, commerces et réseaux) se retrouvent laissés à l'abandon dans les tissus urbains, péri-urbains voire en zone rurale. Les surfaces de ses dernières, qui s'évaluent à plusieurs milliers d'hectares représentent de véritables opportunités foncières pour le renouvellement urbain mais également au service des enjeux de la transition énergétique et écologique et des politiques locales des collectivités territoriales en matière d'urbanisme (ADEME, 2018).

De ce fait, nous citerons les enjeux de la reconversion de ces friches, selon l'ADME, à savoir :

- Préservation des surfaces agricoles et espaces naturels,
- Préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts et des continuités écologiques,
- Efficacité et sobriété énergétique,
- Lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement.



Figure 4: Les enjeux de la reconversion des friches polluées
Source : Brochure ADEME réf.010398, 2018

I-5- Cas d'étude étrangers:

-Introduction:

Après avoir exploré le cadre terminologique du sujet relatif à la tentative de compréhension du processus de reconquête des territoires en déclin, nous évoquerons dans la section suivante le cadre méthodologique, institutionnel et opérationnel qui a accompagné la réalisation de grands Projets Urbains. L'objectif de cette lecture d'expériences, axée particulièrement sur la dimension opérationnelle, est de comprendre les stratégies, les outils et modes opératoires adoptés et mis en place. Il s'agira aussi d'identifier la nature des enjeux, les acteurs impliqués et d'analyser les mécanismes décisionnels.

Notre choix c'est porté sur les trois opérations étrangères suivantes :

- **Barcelone** : considérée comme le précurseur et le laboratoire de la réflexion et de la mise en œuvre des concepts liés au renouvellement urbain en Europe.
- **Marseille « Euroméditerranée »** : où l'enjeu du renouvellement urbain est de renforcer la dynamique d'une ville portuaire et requalifier une ville populaire en France à travers un contexte de concurrence entre les métropoles.
- **Istanbul** : dont l'exemple s'avère un cas de ville en croissance vu son rapprochement au cas des villes algériennes sur la question de la transition économique et des réalités démographiques d'une part et au sujet des enjeux communs liés à l'attractivité et à la compétitivité auxquelles elles devront répondre dans un contexte de plus en plus mondialisé d'une autre part.

I-5-1-Barcelone, précurseur Européen du renouvellement urbain:

1-Barcelone, le renouveau par l'espace public :

Le concept de renouvellement urbain envisagé aujourd'hui acquiert en grande partie, ses origines dans l'expérience de renouveau urbain entamée à Barcelone, dès le début des années 1980 (Mons, 2005, p.17). Dans le prolongement de sa tradition urbaine héritée de Cerdà (voir figure 04), Barcelone donnera le ton aux autres métropoles européennes par un projet initié sous la formule « d'Oriol Bohigas », figure de proue de cette transformation : « *reconstruction de la ville sur ses propres bases historiques et culturelles* » (Sokoloff, 1999, p.18).

Barcelone a été un exemple tout aussi brillant que stimulant pour de nombreuses villes, le projet urbain barcelonais réussira à enrayer l'image de déclin démographique et économique d'une ville industrielle par la transformation de sa structure physique.

La stratégie de renouvellement urbain sera portée principalement par la requalification des espaces publics dans l'ensemble de la ville, aussi bien dans le centre historique médiéval (*Ciutat Vella*) pour amorcer son dé densification et en accroître la lisibilité, dans l'*Eixample* pour substituer aux ilots industriels du plan de Cerdà du 19^{ème} siècle, que dans les quartiers plus récents en périphérie souffrant d'anarchie et de sous-équipement.

A cet effet, ce sont les espaces publics qui seront investis et constitueront le levier et moteur principal de la requalification de l'ensemble de la ville et de sa régénération urbaine. (Kebir, 2016).



Figure 5: Vue aérienne sur la ville de CERDA

Source : Le projet 22@Barcelona « La transformation urbaine des zones industrielles»

Depuis les années **1960 la ville de Barcelone au tracé de CERDA** mène un travail intensif sur ses espaces publics, suite à une concentration démographique urbaine contrastée. Le territoire de 100 km² est passé de 1,3 million d'habitants en 1950 à 2 millions en 1970. Pour contenir l'étalement urbain et le mitage lié à ces variations de population, la ville a parié sur la densité urbaine, privilégiant de ce fait la réhabilitation des friches industrielles.

Ensuite, entre 1982 et 1992, **les jeux olympiques de 1992 à Barcelone** étaient l'événement principal déclencheur de la politique du renouvellement urbain. Cet événement a créé une étape charnière dans l'évolution du paysage urbain de Barcelone, à travers la volonté des autorités locales de reprendre entièrement son tissu urbain par ses différentes étapes:

- L'aménagement du littoral comprenant l'élargissement des plages, l'ouverture de la ville vers la mer;
- La construction d'un nouveau port (le port olympique);
- La réorganisation du trafic automobile avec les Rondas (boulevard périphérique),
- La mixité fonctionnelle;
- L'homogénéisation du centre-ville avec la périphérie;
- Des opérations de rénovation immobilière et d'aménagement au sud de la ville.

2-Le quartier de « Poblenu » :

Les changements, les plus importants ont été observés au niveau du quartier « Poblenu ». Ce dernier est un ancien quartier de tradition industrielle et ouvrière de Barcelone situé à la pointe Est de la ville, en limite du fleuve Besos. Touché par la désindustrialisation dans les années 1960–70, ce quartier, surnommé la «Manchester catalane», fait l'objet depuis 1982 d'un vaste programme de renouvellement urbain (Charlot, 2009) par:

- L'élargissement des places où se déversaient les eaux fluviales;
- L'élimination des deux voies ferrées qui empêchaient l'accès aux plages;
- La construction de la rocade du littoral aménagée avec des espaces verts,
- La construction d'un nouveau port (le port olympique) et du village olympique (ensemble résidentiel de standing de 2 500 logements);
- La construction d'un centre commercial, d'hôtels et de lieux de loisirs.



Figure 6: Vue sur l'ancien quartier de « Poblenu » en pleine transformation
Source : Le projet 22@Barcelona

3-Le forum universel des cultures, Projet 22@ :

Barcelone poursuit sa métamorphose en misant encore sur l'événementiel, cette fois à l'occasion du **Forum universel des cultures organisé en 2004**, afin de renouveler et de restructurer les vastes pans délabrés situés à la périphérie de la ville que représente le quartier du Besos. Ce secteur situé à l'est de la ville est emblématique pour Barcelone: c'est là que l'Avenue

Diagonale, l'un des plus grand axes tracés par « Cerdà », rejoint la Méditerranée après avoir traversé en biais tout le damier de « l'Eixample ». Ce secteur à l'embouchure du fleuve Besos représente ainsi la zone inachevée de la ville de l'19eme siècle. Cet évènement organisé de façon conjointe par la Ville de Barcelone, le gouvernement régional et le gouvernement espagnol, avec le support de l'UNESCO, ce Forum était dédié à trois thèmes principaux (Kebir,2016):

- le respect de la diversité culturelle,
- le développement durable,
- les conditions nécessaires pour la paix.

La requalification de ce secteur dévalorisé permet une transformation radicale de la façade maritime orientale de Barcelone. L'opération, s'étendant sur plus de 200 ha et qui tend à créer une centralité en une zone marginale, comprend la restructuration des installations nuisibles qui n'ont pu être transférées sur d'autres sites, le parti pris a été de les maintenir tout en introduisant des modifications visant à minorer leur impact négatif (Gotlieb, 2001). La station d'épuration et la centrale thermique seront mises aux normes exigées par la préservation de l'environnement et de développement durable.

D'autres équipements culturels sont aussi réalisés, des installations hôtelières, un nombre considérable de logements mais aussi la restructuration du quartier de La Mina, nous citerons les principales actions réalisées, à savoir :

- La réhabilitation du quartier du « Campo de la Bota » (à l'extrémité sud du Poblenou)
- La dépollution de la rivière « El Besos » et la réappropriation de cet espace ouvert à la promenade;
- La mise aux normes européennes des stations d'épuration et d'incinération;
- La prolongation des lignes de métro et d'autobus;
- Le traitement écologique pour attirer plus d'oiseaux migratoires;
- La mise en place de corridors cachés de lignes à haute tension pour supprimer les pylônes électriques de la ville;
- La mise en place d'un tramway.

Aussi, dans la continuité des mutations liées aux JO et au Forum, le quartier de « Poble Nou » subit une troisième transformation, dans le cadre du projet district 22@. Pour répondre aux objectifs du développement durable fixés par la ville, le projet se centralise autour de quatre volets : la mixité, la densité, les énergies renouvelables et les infrastructures.



Figure 7: Les bidonvilles laissent place à des aménagements paysagers et des équipements sportifs et culturels, l'opportunité aussi pour redessiner le lien avec plaça Espanya en contrebas du mont
Source : www.cstb.fr/fileadmin/documents/webzins/2007-12/pdf/francesc-magrinya-barceloneelaboration-projet-urbain.pdf / (Kebir, 2016)



Figure 8: "Ouvrir la ville sur la mer " : Le littoral fait l'objet d'un ambitieux projet de requalification de ses abords : aménagement d'un port de plaisance et plages revalorisées, large promenade ponctuée d'espaces de loisirs.
Source : www.cstb.fr/fileadmin/documents/webzins/2007-12/pdf/francesc-magrinya-barceloneelaboration-projet-urbain.pdf / (Kebir, 2016)



Figure 9: Ronda Littoral.

La voie est conçue comme une suture entre la ville et la mer. Les voies rapides en contrebas minimisent les nuisances sonores et offrent tout l'espace public au piéton faisant intégrer la bande littorale réaménagée au reste du centre-ville.

Source : <http://bcnenfotos.blogspot.com/2012/07/el-moll-de-la-fusta.html/> (Kebir, 2016)



Figure 10: Transformation du quartier « Poblenou » en une véritable centralité économique
Source : Le projet 22@Barcelona



Figure 11: Mutation du quartier du Besos finir la diagonal
 Tracée par Cerda 19^{ème} Siècle
Source : Sodupe, 2007



Figure 12: Transformation du quartier Sant Adri
Source : Kebir, 2016



Figure 13: " Monumentaliser la périphérie".

L'aménagement des espaces publics se poursuit dans les quartiers périphériques. Dans le quartier Via Julia (1985), le projet crée un large quai piétonnier qui s'inscrit dans la tradition des *Rambla*, une grande halle accueille des manifestations et fait de ce lieu un « condensateur social » de la vie du quartier

Source : <http://www.cstb.fr/fileadmin/documents/webzins/2007-12/pdf/francesc-magrinya> (Kebir, 2016)

4-Les acteurs impliqués:

Afin d'atteindre un objectif aussi important de renouvellement urbain sur un projet et le réaliser dans un temps relativement court (15 ans), la maîtrise d'ouvrage a été déléguée à des sociétés para publiques ou d'économie mixte qui disposent d'un budget conséquent. Celles-ci assurent la gestion directe de 6 secteurs avec la mairie, avec possibilité de mettre en place des associations administratives de coopération afin de coordonner les actions entre acteurs privés et publics. La ville de Barcelone décide de vendre ses terrains à des investisseurs privés. Elle leur accorde les permis de construire si elle juge les projets conformes aux règles d'aménagement qu'elle s'est fixée pour l'ensemble du quartier (conservation du patrimoine, logements sociaux...). En contrepartie, ces investisseurs doivent céder 30% du terrain à la mairie : 10% seront dédiés aux logements sociaux, 10% autres aux équipements et les 10% derniers aux espaces verts. La ville n'acquiesce pas le foncier, mais pilote le projet. (Benistandn, 2011).

5- Synthèses :

Afin que de Barcelone soit une métropole méditerranéenne, l'importance a été portée sur la requalification des espaces publics, pour améliorer les anciens quartiers et offrir une qualité de vie à ses habitants. L'arrivée des jeux olympiques en 1992 était une opportunité pour le lancement de la politique du renouvellement urbain. Plusieurs interventions ont été réalisées. En 2004, à l'occasion de l'événement Forum universel des cultures, occasion pour à effectuer plusieurs démolitions dans le centre historique, et ce en vue de construire des équipements aux services du forum.

Enfin, aux services de la politique du développement durable le lancement du projet @22. Un projet qui a pour but de faire de la ville de Barcelone un exemple en matière de durabilité. Et pour concrétiser la politique du renouvellement urbain, l'autorité barcelonaise a fait appel à des investisseurs privés pour financer ces projets.

I-5-2- Marseille « Euroméditerranée », initiateur de métropole:

L'image de Marseille a longtemps été affectée par une succession de crises économiques et sociales mais l'arrivée du TGV en cœur de ville et la programmation d'une Opération d'intérêt national (OIN) « Euroméditerranée » ont permis d'afficher, un changement. En 2013 est venu s'ajouter l'obtention du label « Capitale européenne de la culture » qui devrait renforcer la dynamique de transformation de la ville port. L'enjeu est de requalifier une ville populaire qui ne peut se passer d'un geste urbanistique et économique fort dans un contexte de concurrence entre les métropoles, avec pour conséquences annoncées une recomposition de sa poly centralité et un certain embourgeoisement des quartiers « *liftés* ». (Bertancello, 2010).

1-Euroméditerranée transforme Marseille en Capitale Méditerranéenne :

Marseille a été durement confrontée à la mutation de son appareil industriel et portuaire avec pour corollaire la disparition de nombreux emplois et l'accentuation des phénomènes d'exclusion sociale. Afin de s'inventer un nouveau destin et de changer d'image, la Ville et l'Etat ont imaginé un ambitieux programme de développement économique liant accueil d'entreprises tertiaires et requalification urbaine. Après Barcelone, Gênes ou Lisbonne, Marseille affiche son renouveau à travers la recomposition de sa façade littorale. Ce projet rassemble, sur 480 ha, des quartiers hétéroclites dans lesquels se côtoient anciens noyaux villageois, entrepôts et friches industrielles et grands équipements ferroviaires ou routiers. Par-delà ses aspects urbains, cette transformation de grande envergure se veut aussi un ambitieux projet cherchant à repositionner la Ville au centre de sa région urbaine et plus largement de toute la région euro-méditerranéenne en construction. L'analyse des transformations du centre de Marseille adopte un point de vue d'urbaniste vis-à-vis des transformations spatiales d'une ville essentiellement populaire et rend compte d'un pilotage du renouvellement urbain par le recours à des outils de droit public d'exception et à des capitaux privés. (Bertoncello et Dubois, 2010).

2- Euroméditerranée et ses acteurs impliqués:

« Euroméditerranée », un projet lancé en 1995 par Robert Vigouroux, maire de Marseille, et l'État pour mener une opération de rénovation urbaine à Marseille en France œuvrant sur un périmètre de 310 hectares. Il s'agit du quatrième quartier d'affaires français après La Défense (Paris), la Part-Dieu (Lyon) et Euralille (Lille). Le projet se présente en deux opérations : « Euroméditerranée 01 », et « Euroméditerranée 02 » lancé en 2007 pour une étendue de périmètre de 170 hectares supplémentaires, ainsi l'opération a couvert une zone totale de 480 hectares, ce projet a été financé par l'Union européenne, l'État, le conseil régional, le conseil départemental, la métropole et la Ville de Marseille.



Figure 14: « Euroméditerranée » se lance sur un urbanisme de territoire

Source : <http://www.euromediterranee>



Figure 15: « Euroméditerranée » vues sur le nouveau port et un projet d'éco quartier

Source : <http://www.euromediterranee>

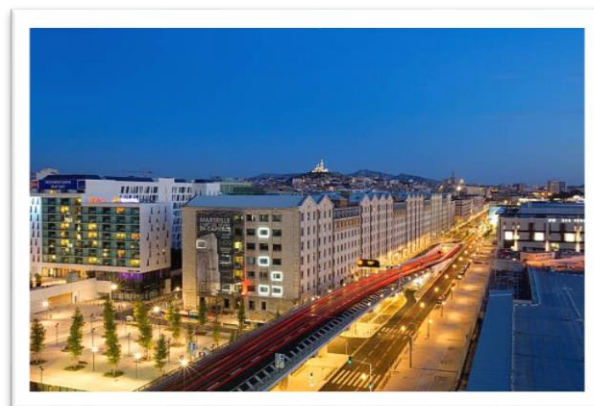
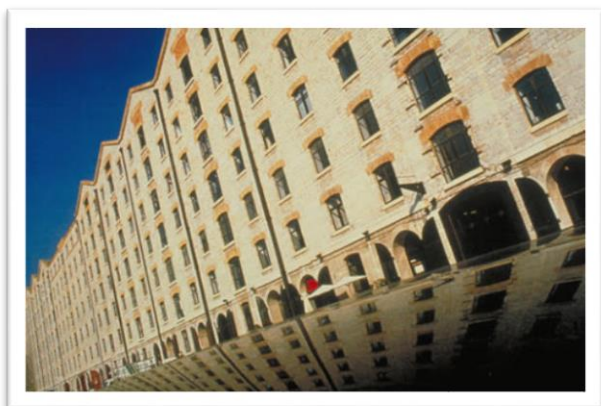


Figure 16: « Les Docks de Marseille » : Vues sur le projet avant et après la réhabilitation

Source : <http://www.euromediterranee>



Figure 17: « Le Quais d'Arc de Marseille » : Vues sur le projet avant et après.

Source : <http://www.euromediterranee>

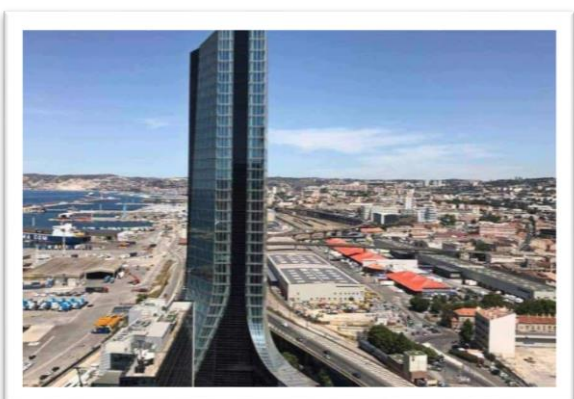


Figure 18: « la CMA-CGM », projet de Zaha Hadid

Source : <http://www.euromediterranee>

3- « Euroméditerranée » Acte 01:

Projeté dans le Centre-Nord de Marseille, dont le périmètre initial de 310 ha s'étend entre la friche de La Belle de Mai, le Fort St-Jean à l'entrée du Vieux Port et Arenc, se décrit comme un catalyseur pour l'attractivité et l'embellissement de Marseille par sa situation stratégique entre l'Europe et le bassin Méditerranée. Euroméditerranée a pour objectif en premier lieu, le renouveau économique indispensable pour sortir Marseille d'une régression économique et sociale d'ampleur. Ce renouveau qui s'est traduit par la construction d'immeubles de bureaux et l'arrivée de nouvelles entreprises doit s'accompagner d'un projet urbain permettant d'offrir un cadre de vie amélioré et des logements de qualité aux nouvelles populations.

Bien que conçue pour repositionner Marseille à l'échelle euro-méditerranéenne, cette opération permet de repenser les centralités urbaines. Quand la Municipalité ne parvient pas à agir sur l'hyper centre et à transformer la centralité immigrée malgré de nombreuses années de procédures de réhabilitation, c'est une nouvelle centralité qui émerge dans le Centre-Nord de Marseille, là où il est possible de démolir et de reconstruire, et donc d'impulser des recompositions socio-spatiales politiquement justifiées par un objectif de mixité sociale. (Bertancello, 2010).

4- Les projets d'Euroméditerranée 01:

Parmi les réalisations à l'initiative d'Euro méditerranée : la rénovation des Docks en bureaux, la rénovation du Silo en salle de spectacle, la construction de la tour CMA-CGM de 33 étages ou bien la tour La Marseillaise avec ses 136m de haut. Nous citerons les plus importantes opérations et objectifs réalisés, il s'agit de :

- 500 000 m² de bureaux aux normes internationales dont « **Les Docks de Marseille** » pour favoriser l'implantation de banques, compagnies d'assurances et entreprises de commerce international : « **la CMA-CGM** », projet de Zaha Haddid, d'une hauteur de 147 mètres. Il y aura également d'autres gratte-ciel comme les tours des « **Quais d'Arenc** », un ensemble d'Immeubles de Grande Hauteur (IGH) résidentiels et de bureaux, qui atteindra 135 m.
- 400 000 m² de logements
- 200 000 m² de commerces, d'équipements publics
- La création de 37 000 nouveaux emplois,
- La réhabilitation de 6 000 logements vétustes et insalubres
- L'ancien Silo à céréales du Port de Marseille a été réhabilité et abrite depuis fin 2011 une reproduction à l'identique de l'Olympia à Paris.
- L'ancienne Manufacture des Tabacs de la Belle de mai (appelée communément Friche Belle de mai), a été entièrement réhabilitée.

- La création de l'hôpital européen « Paré-Desbief » sur une surface de 50 000 m², capable d'accueillir 500 lits.
- Le réaménagement des infrastructures de transit: création du Pôle Transport Marseille-Saint-Charles4 (la ligne TGV est opérationnelle depuis 2001).
- Création d'une ligne de tramway.
- construction de nouveaux parkings : Rue de la République (800 places) Saint-Charles (2 parkings : 1 600 places), Cité de la Méditerranée (3 000 places).

Depuis le lancement d'Euro méditerranée, plusieurs entreprises se sont implantées et des emplois ont été créés contribuant à faire baisser un peu le taux de chômage dans le centre-ville. Des centralités ont été renouvelées permettant la régénération de quartiers progressivement reconnectés à la dynamique d'ensemble d'une ville qui bouge et s'affirme à l'échelle nationale et internationale. Quatre centralités modifient paysages urbains, pratiques et image de ville.

5- « Euroméditerranée » Acte 02:

Complété en décembre 2007 par une extension de 170 ha envisagée comme un laboratoire d'urbanisme durable, le périmètre a regroupé des quartiers populaires marqués par l'histoire industrialo - portuaire dont la transformation renvoie à un double projet économique et urbanistique.

6- Les projets d'Euroméditerranée 02:

En plus de l'habitat, des bureaux, des commerces, des équipements publics et la création de l'emploi, nous citerons aussi :

- La création d'une Arena d'une capacité d'environ 15 000 places pour les congrès, les festivités et les spectacles en bord de mer face au silo de la Madrague.
- La création de la nouvelle station de métro Gèze.
- Un laboratoire du développement durable méditerranéen: Ce dernier accueille des logements à l'architecture bioclimatique, limitant les dépenses énergétiques et favorisant l'utilisation des énergies renouvelables. Ces principes d'habitat ont été déclinés sur tout le périmètre.
- Couverture de l'autoroute A55 pour créer une promenade panoramique sur une corniche littorale.
- Réorganisation et modernisation du Marché aux puces.
- La création d'un éco-quartier méditerranéen au sud du Marché aux Puces.

7- Synthèses :

À travers ses actions, « Euroméditerranée » renouvelle et structure, à différentes échelles, les centralités du territoire marseillais, qu'elles soient d'envergure internationale, régionale ou locale. Les transformations spatiales à l'œuvre dont l'objectif est de contribuer au changement d'image de

la ville, s'accompagnent de recompositions sociales choisies ou subies. Refaire la ville sur la ville comme le pratique l'Euroméditerranée dans un premier périmètre.

Les évolutions du contexte budgétaire contraignent les maires et leurs équipes à collaborer avec le secteur privé pour concrétiser leurs projets de développement. Ce partenariat public/privé semble aujourd'hui indispensable pour satisfaire les ambitions d'un renouvellement urbain durable. Cet investissement privé agit non seulement sur la forme architecturale et urbaine qui s'inscrit dans une dynamique de densification, mais aussi sur la composition sociale des quartiers en mutation. Marseille semble faire l'objet d'une gouvernance à deux vitesses, celle qui traite de la question sociale, qui essaie de panser et réparer, et celle qui tire la ville vers le haut et envisage un repositionnement à l'international.

I-5-3- Istanbul, renouvellement urbain d'une ville en croissance:

1-Istanbul, Patrimoine et grands projets pour une internationalisation :

Cela fait quelques décennies que « Istanbul » se présente comme mégapole en plein essor économique. En effet, la Turquie compte parmi les économies émergentes à forte croissance. A Istanbul, la volonté d'un éclat culturel et économique à l'échelle internationale sera le principal accélérateur d'une "Transformation urbaine" bénéficiant comme moyen d'un « grand héritage Ottoman », du fait de la patrimonialisation des quartiers historiques par réhabilitation mais aussi par démolition de constructions considérées insalubres et opposées à l'image d'une métropole internationale.

Dans ce contexte économique favorable, La volonté des pouvoirs publics, tant au niveau national que local, était de faire accéder Istanbul au rang de métropole mondiale. (Pérouse, 2007).

2-La Culture, accélérateur de grands projets et internationalisation :

La nomination d'Istanbul comme "**Capitale Culturelle de l'Europe 2010** " accélère et motive une série de transformations urbaines dont les principaux leviers seront la culture, l'internationalisation et la patrimonialisation.

Parallèlement aux grandes manifestations culturelles, la municipalité d'Istanbul, acteur principal du processus de régénération urbaine, entreprend plusieurs actions de requalification urbaine dont celui des quais et des entrepôts (8000m²) du port de Karakoy accueillant respectivement des bateaux de croisières et le Musée d'Art Contemporain Modern d'Istanbul devenu une référence en la matière. Le

site de l'ancienne Centrale électrique « Silahtaragà » a également été transformé en centre d'art contemporain et en campus universitaire, participant tout autant que le site de Karakoy à forger l'image d'une métropole culturelle. (Candelier-Cabon, Montabone, 2009).

Ces actions s'accompagnent d'une politique de grands projets attirant les activités de service et se manifestant par une verticalisation de l'architecture de cette mégapole et une multiplication des infrastructures touristiques (centres de congrès, hôtels, Central-Business- District...) visant à transformer Istanbul en une « ville musée » (müze kent) et une « ville monde » (dünya şehir) (Perouse, 2007) par l'élévation de son « Skyline ».

3-Istanbul et sa richesse patrimoniale :

Les ambitions d'internationalisation de la capitale culturelle turque seront opérationnelles sur terrain par des démarches néolibérales et des « projets de transformation urbaine » consistant à rénover les quartiers dégradés du centre historique, les quartiers industriels ainsi que les quartiers informels spontanés situés en périphérie et stigmatisés par les fléaux sociaux. Ces quartiers sont considérés dès lors comme ne correspondant pas à l'image d'une « ville moderne » souhaitée par les pouvoirs publics turcs. En 2004, la mairie d'Istanbul lance un grand projet dénommé « Istanbul-Musée », en collaboration avec le ministère de la Culture et du Tourisme et les organisations professionnelles du secteur touristique. (Kebir,2016).

Par ailleurs, si la référence au patrimoine par l'emploi d'un style néo-ottoman est perceptible dans le discours et dans l'action de restauration, la conservation ne sera cependant pas la méthode employée dans ce processus de revalorisation du patrimoine historique. Entourées de polémiques, les actions de démolitions ont été fortement critiquées et ont fait l'objet de rejet et de mobilisations des habitants contre les projets de reconstruction, lesquels impliquaient leur expulsion. Cette action a été qualifiée de « politique d'assainissement » des quartiers anciens et de « destructions des tissus » où près de 600 maisons ont été rasées en 2009 (Borie et Pinon, 2010).

Ceci dit, c'est la légitimité du renouvellement urbain, lorsque se présente la nécessité d'entreprendre des actions aussi radicales que celle de la démolition. Arguments techniques et fonctionnels justifiant ces choix se confrontent ainsi à des considérations sociales tout aussi légitimes où la recherche d'un consensus dans l'intérêt général devient cruciale mais difficile à atteindre.

4- Renouveau d'Istanbul, acteurs impliqués:

Afin de mener à bien les actions programmées, les pouvoirs publics turcs adoptent dès juin

2005 la loi n°5366 sur la « régénération, la protection et le renouvellement des biens immobiliers culturels et historiques dégradés » dite aussi Loi sur la « Transformation Urbaine ». Cette loi légalise et légitime les actions des principaux acteurs dont elle officialise le rôle central et qui sont représentés par la Municipalité du Grand Istanbul. Cette loi a permis en effet d'accroître les compétences et les prérogatives de ces deux principaux acteurs notamment en matière de gestion foncière, de restauration du tissu ancien et de planification urbaine, ce qui rendait plus facile les procédures de démolition dans les quartiers spontanés et de privatisation des sols (Pérouse, 2007).

La politique de transformation urbaine se traduit dès lors par des interventions lourdes sur les tissus hérités d'une urbanisation incontrôlée, des quartiers entiers d'habitat informel seront démolis pour construire des équipements et logements modernes. Outre les quartiers informels, ces opérations concerneront également les quartiers dégradés du centre historique où la référence à l'héritage ottoman a été exploitée à des fins touristiques, mais aussi les zones à risque sismique et celles industrielles devenues désuètes du fait du développement des activités tertiaires et financières. (Kebir, 2016).

5- Synthèse:

Pour atteindre un objectif de mondialisation pour la ville d'Istanbul et accroître la notoriété internationale de cette ville, un processus de renouvellement a entraîné des changements remarquables dans l'organisation d'une mégapole qui se transforme progressivement en métropole mondiale. La nomination d'Istanbul comme "**Capitale Culturelle de l'Europe 2010**" est considérée comme moteur principal au changement.

Ainsi, la culture, la patrimonialisation et l'internationalisation sont les leviers majeurs d'une série d'opération de renouvellement urbain et la concrétisation de grands projets et ceci avec la participation des habitants, les pouvoirs publics et les investisseurs privés pour transformer Istanbul en une ville moderne.



Figure 19: Istanbul : De la ville diasporique à la capitale européenne de la culture
Source : Ville du futur.Senat.fr

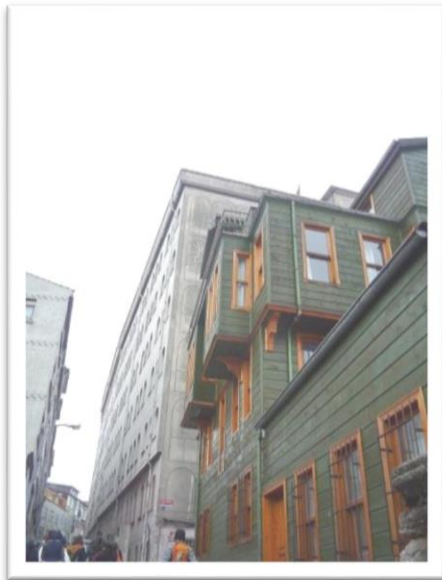


Figure 20: Istanbul : Rénovations dans le style néo-ottoman
Source : Candelier-Cabon M., Montabone B., 2009.



Figure 21: Istanbul : Le master plan de Zaha Hadid pour le quartier de Kartal
Source : Hauvel B., 2011.

I-5-4-Conclusion:

A travers ses expériences établis dans les villes étrangères présentées, nous constatons qu'en dépit des différences et des spécificités de chaque territoire, par des éléments géographiques, sociales, économiques et historique ; la volonté et le désir d'un changement et d'une transformation sont l'élément clé qui stimule cette réussite pour atteindre un seul objectif qui est le développement urbain durable.

En effet, cette volonté doit être concrétiser par l'élaboration d'une stratégie adoptée par les différents acteurs et partenaires (habitants, propriétaires, usagers, associations, collectivités locales, ville et ses services, comités locaux, agences de l'environnement, professionnels, entreprises de construction, d'aménagement et de gestion, instituts de recherche, universités, promoteurs...). Et ceci, afin d'inverser une image négative et redéployer l'économie pour impulser une nouvelle trajectoire dans les territoires en déclin, dans des circonstances de compétitivité internationale.

Sur les expériences étudiées, nous concluons que ses villes en décroissance, ont inversé leurs destinées en redéployant leur économie pour impulser une nouvelle trajectoire dans ses territoires en crise et ce dans un contexte de mondialisation. Dans les villes en croissance, l'essor économique accentuera la résolution à de meilleures conditions de vie en ville et augmentera les atouts d'une présence sur le podium mondial.

- **A Barcelone**, l'importance de l'espace public a été l'élément générateur de la société civile et que l'on réhabilite au même temps que la démocratie retrouvée au bout de luttes urbaines que l'espace public a entretenues. Pour concrétiser la politique du renouvellement urbain, aux services de la politique du développement durable et que Barcelone soit une métropole méditerranéenne.
- **A Marseille**, « Euroméditerranée » par ses actions, de renouvellement et de structuration, à différentes échelles, internationale, régionale ou locale, dont l'objectif est de contribuer au changement de l'image de la ville, s'accompagnent de recompositions sociales choisies ou subies. Ce qui a permis à Marseille de faire l'objet d'une gouvernance d'un point de vue sociale, et d'un autre qui pousse la ville vers le haut et envisage un repositionnement à l'international.

- **A Istanbul**, la volonté d'un rayonnement culturel et économique à l'échelle internationale sera le principal catalyseur d'une "Transformation urbaine" ayant pour levier la patrimonialisation des quartiers historiques par réhabilitation mais aussi par démolition de constructions désignées insalubres et n'ayant rapport avec l'image d'une métropole internationale.

Quelques constantes seront communes à ces différentes stratégies, à savoir :

- Le renouvellement urbain est un processus de redéploiement et de redéveloppement économique. Une forte relation entre le projet de transformation spatiale et un projet économique, l'un ne va pas sans l'autre.
- L'étendue du projet de renouvellement urbain conçoit un territoire dans son ensemble ainsi que la considération du temps prévu pour le projet qui peut s'étaler sur plusieurs décennies selon un processus de continuité et de cohérence.
- L'opportunité des évènementiels internationaux (Capitale de culture, jeux olympiques ou évènements festifs) permet d'accéder à une meilleure image à la ville ou à la région.
- La communication et la médiatisation sur le projet de renouvellement urbain.
- Une volonté politique derrière toute opération et tout projet de renouvellement urbain durable.
- Des exigences fortes en matière de qualité de l'environnement et de développement durable.
- La maîtrise de l'urbanisme et de l'aménagement paysager avec la création d'espaces publics de rencontre et de convivialité.
- Une implication importante de différents acteurs et partenaires.

I-6-Conclusion du Chapitre de l'Etat de l'Art:

L'étude faite en ce chapitre qui se cadre sur le processus de reconquête des territoires en déclin, consiste à acquérir un corpus théorique afin de mieux comprendre le thème de la recherche et de définir sur cette base, les différentes notions relatives à notre étude, et cela en première partie.

La deuxième partie consiste en une lecture d'expériences des villes étrangères, en se basant sur le cadre méthodologique, institutionnel et opérationnel, afin de comprendre les stratégies, les outils et les modes opératoires adoptés et mis en place pour aboutir à la réalisation de grands Projets Urbains.

En effet, le **renouvellement urbain** en écho à l'expression « refaire la ville sur la ville », évoque une ambition de revalorisation urbaine, sociale et économique de la ville à travers des projets globaux. Le renouvellement urbain désigne aussi le renouveau des ambitions et des méthodes de la part des pouvoirs publics pour mener à bien les opérations. Ceci dit, la législation algérienne ne mentionne pas ce concept, ce qui laisse un énorme vide juridique, et frêne toute action d'intervention sur le tissu urbain existant.

De ce fait, nous aspirons à ce que nos autorités réexaminent la situation et établissent une législation qui considère le renouvellement urbain autant que politique globale afin de réaliser de vrais projets opérationnels.

Aussi, la démarche « **Projet Urbain** », apparaît comme un outil stratégique, concret dans le temps et dans l'espace, remplaçant les anciennes procédures de la planification urbaine.

Il se décline selon deux échelles fondamentales, temporelle qui vise à asseoir la légitimité de l'opération et à créer un consensus autour des nombreux protagonistes du projet y compris la population locale et spatiale permettant de définir un périmètre d'action cohérent s'insérant de manière harmonieuse dans le tissu urbain et l'organisation de la ville existante.

Par ailleurs, le **Projet Urbain Durable** est un projet concernant la ville et sa dynamique, ses tendances d'évolution, de gestion, de planification et d'organisation, comportant les différentes aspects liées au **développement durable**, sociaux, économiques et environnementaux, regroupant ses composantes urbanistique avec la participation de tous ses acteurs.

La démarche HQE2R, qui est une notion d'évaluation des projets sur la durabilité, s'appuie sur une base théorique et notamment sur la définition des principes de développement durable (social, économique, environnemental), parmi ses objectifs partagés en cibles et sous cibles, on citera : la requalification des **friches urbaines**.

Dans la teneur de restructuration et revalorisation du tissu urbain, la requalification des friches urbaines apparaît comme une occasion privilégiée de mettre en application les principes de l'urbanisme durable. De ce fait, ces lieux urbains vacants ou sous-utilisés sont considérés comme un potentiel important, ils offrent aux collectivités locales des réserves foncières au sein d'un centre-ville où les opportunités de développement du bâti sont à désirer.

A travers notre lecture d'expériences des villes étrangères, nous constatons qu'en dépit des différences et des spécificités de chaque territoire, par des éléments géographiques, sociales, économiques et historique ; la volonté et le désir d'un changement et d'une transformation sont l'élément clé qui stimule cette réussite pour aboutir à la réalisation de grands Projets Urbains.

Effectivement, cette volonté doit être matérialiser en développant une stratégie admise par les différents acteurs et partenaires (habitants, propriétaires, usagers, associations, collectivités locales, ville et ses services, comités locaux, agences de l'environnement, professionnels, entreprises de construction, d'aménagement et de gestion, instituts de recherche, universités, promoteurs...). Et ceci, pour promouvoir une nouvelle trajectoire dans les territoires en déclin, dans des circonstances de compétitivité internationale.

CHAPITRE III : CAS D'ETUDE

I-ESSAI DE TRANSPOSITION A LA REALITE ALGERIENNE : Cas de l'Axe Structurant de Tripoli, Hussein-Dey, Alger »:

I-1-Présentation générale de la commune d'Hussein Dey:

I-1-1-Aperçu historique:



Figure 22: Arrivée des tabacs au magasin d'Hussein Dey, (1862).

Source : alamyimages.fr/Hussein Dey Banque d'images et photos

HUSSEIN DEY était à l'origine une zone agricole prospère irriguée par l'aqueduc du Hamma réalisé entre le 16^{ème} et le 17^{ème} siècle. Son tracé provient du parcellaire agricole classique demeure à travers le temps, et c'est les principaux axes d'irrigation qui ont structuré la ville. Ce quartier doit son nom au dernier Dey le (28^e) d'Alger : **le Dey Hussein** (voir figure 22).



Figure 23: Gravure du Dey Hussein, par Victor Duruy (1864).

Source : alamyimages.fr/Hussein Dey Banque d'images et photos Alamy

Hussein-Dey est le site choisit pour la réalisation de la maison de plaisance du dey Hussein, construite en 1821, cette maison de campagne située à proximité des plages de la banlieue d'Alger. Elle sera occupée par le général Lamoricière avant de devenir, quelques années plus tard, l'entrepôt

central des tabacs (la halle aux tabacs devenue l'école de police après) et actuellement, elle donnera son nom au lieu, « lycée Thaalibia ».

Hussein-Dey fait partie de la nouvelle commune de Kouba. Cinq ans après la chute d'Alger, la France étend la capitale vers l'est, et baptise la nouvelle cité du nom d'Hussein-Dey.



Figure 24: Maison de plaisance du Dey Hussein, Lycée Thaalibia actuellement.
Source : alamyimages.fr/Hussein Dey Banque d'images et photos Alamy

La rue de Constantine (actuellement rue de Tripoli) était la principale artère.

Au début du XXe siècle, Hussein Dey est le 9e arrondissement de la ville d'Alger.

Jusqu'en 1984 et la création des communes d'El Magharia, Bourouba et Bachdjerrah, Hussein Dey s'étendait sur 1 400 hectares et comptait plus de 100 000 habitants.

Vers 1860, la région d'Hussein Dey était le plus grand magasin de tabac de l'Algérie, avec des entrepôts pouvant contenir 2 millions de kilos de tabac.

Hussein-Dey était une région à vocation maraîchère avant de connaître une industrialisation irréversible au tournant du XXe siècle: les ateliers Durafour, les établissements Blachère, la minoterie Narbonne (moulin à vapeur).

I-1-2-Situation et délimitation:

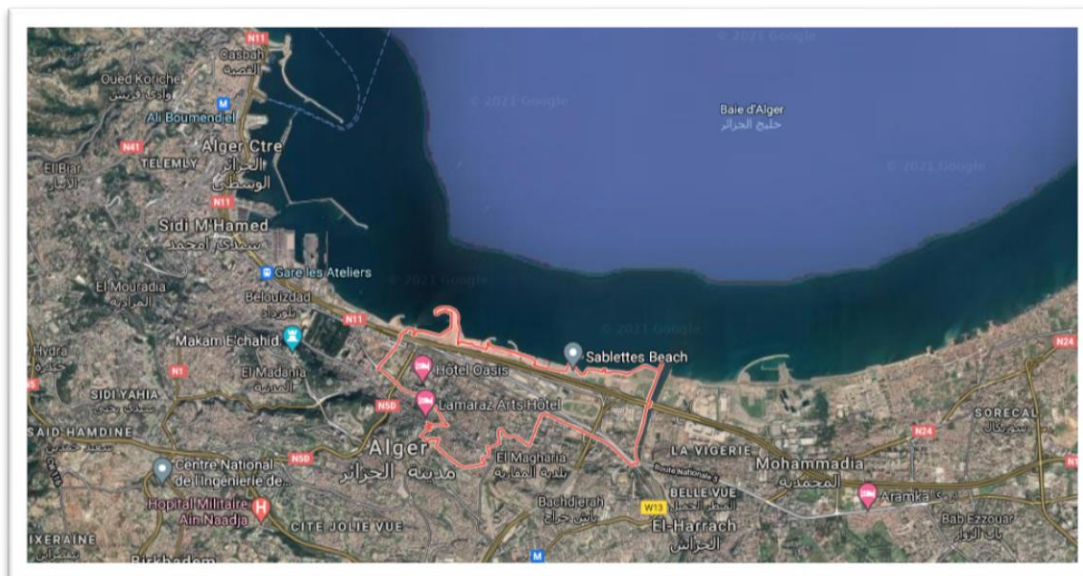


Figure 25: Situation de la commune d'Hussein Dey
 Source : Google maps Juin 2021

Hussein Dey est une commune côtière située à environ 5 km à l'est du centre-ville d'Alger, au cœur de la baie d'Alger. Elle se situe au sud de la rue de Tripoli, ex-rue de Constantine, qui la traverse d'Est en Ouest. Au sud, sur les hauteurs se trouve la Cité Amirouche, la Cité Mer et Soleil, la Cité Maya, Cité Méditerranée, Cité Groupe Vauban et le quartier Panorama. À l'ouest on trouve le quartier des Abattoirs qui a été rasé, pour laisser place au métro et au tramway, ainsi qu'à de nouveaux bâtiments administratifs et d'affaires.

- La commune d'Hussein Dey est délimitée par :
 - À l'est : par la bretelle d'autoroute du Caroubier et oued El Harrach,
 - Au nord : par la mer,
 - À l'ouest : par le Chemin des fusillés qui la sépare de la commune de Belouizdad,
 - Au sud : par les communes d'El Magharia et Kouba.

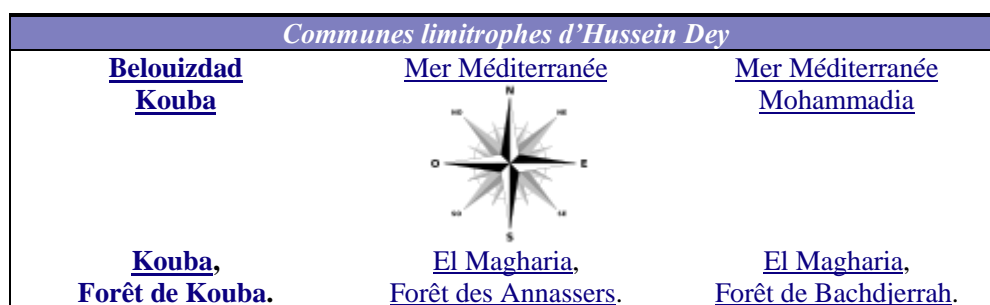


Figure 26: Limitrophes de la commune d'Hussein Dey
 Source : Délimitation de la commune d'Hussein Dey. Organisation administrative. Archive

La daïra d'Hussein Dey est une daïra de la wilaya d'Alger dont le chef-lieu est la ville éponyme d'Hussein-Dey, elle est composée de quatre communes :

- El Magharia
- Belouizdad
- Hussein Dey
- Kouba



Figure27: Situation de la Daïra d'Hussein Dey
Source : Google Maps Juin 2021

I-1-3-Accessibilité:

Ce territoire bénéficie d'une excellente desserte tant par les modes routiers que par les réseaux de transport en commun.

1-Routes : (Voir figure 28)

La commune d'Hussein Dey est desservie par plusieurs routes nationales et avenues:

Limitrophe de la commune : ■ ■ ■ ■ ■

- Route Nationale 11: RN11 (Route d'Oran l'autoroute de l'est) dans sa partie Sud, - - - - -
- Route Nationale n°5, sur la partie Nord, - - - - -
- La pénétrante « des Annassers » RN5D à l'Ouest de la zone,
- La radiale « Oued Ouchayah » à l'Est de la zone,
- Chemin « Des fusillés » à l'Ouest de la zone.



Figure28: Limites de la Commune d'Hussein Dey et les principaux axes la desservant
Source : CNERU

2-Transports en commun :

- Gare routière du Caroubier SOGRAL (gare centrale d'Alger) pour les lignes nationales inter-wilayas.
- Elle est desservie par 3 stations de Métro d'Alger : Les Fusillés, Cité Amirouche et Cité Mer et Soleil.
- Elle est desservie par 6 arrêts du nouveau Tramway d'Alger : Ruisseau, Les Fusillés, Tripoli-Thaalibia, Tripoli-Mosquée, Tripoli-Hamadache, Tripoli-Maqqaria et Caroubier.
- Elle est desservie par les deux lignes de train de banlieue de la SNTF (lignes Alger-Thénia et Alger-El Affroun) au niveau des gares d'Hussein Dey et du Caroubier.
- Plusieurs bus de l'ETUSA traversent la commune
- Transport de BUS privés

I-1-4-Structuration de la commune ou armature urbaine :

Cette zone se caractérise par son aspect résidentiel qui prime sur le transit des flux entre l'hyper centre et la banlieue d'Alger.

- La commune est décomposée en trois entités selon la situation géographique et historique :

1-La Zone Nord « ex. zone de Caroubier » :

Cette zone s'inscrit dans le contexte du future hyper centralité de la capitale, elle constituera une zone de loisirs et de délasserment par excellence, ainsi qu'une porte d'Alger : point de départ ou d'arrivée. Cette entité est fractionnée en deux sites principaux :

- 1-Activités « dépôt d'hydrocarbure, ateliers SNTF,..... » et équipements
- 2- Sport et loisirs « HYPODROME, OPLA, SABLETTE ».

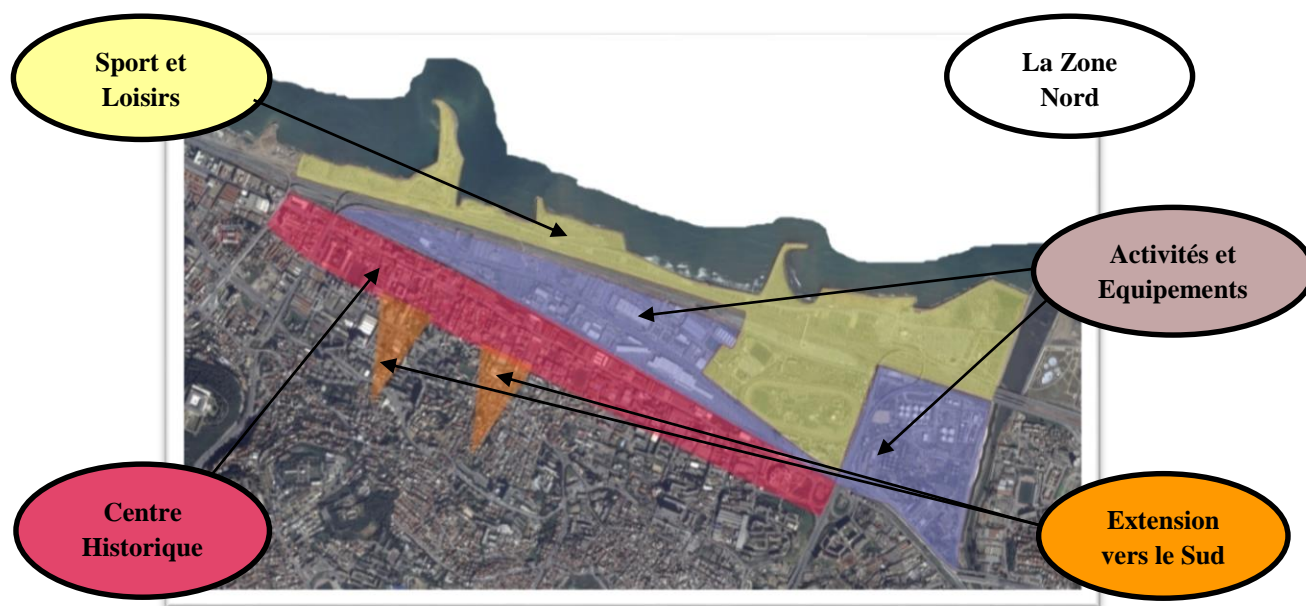


Figure29: Les trois entités composant la Commune d'Hussein Dey
Source : Reprise par l'auteur sur fond CNERU

2-Le Centre Historique :

Il se situe le long de l'axe de Tripoli, il est composé d'un ensemble mélangé d'activité, d'entrepôts, d'équipements et d'habitation de type individuel et collectif.

Son emplacement central par rapport aux extensions de l'agglomération d'Hussein dey lui donne son rôle de centre et en raison de la dégradation et vieillissement de ses bâtiments ainsi que du mauvais usage des constructions, ce tissu rencontre plusieurs problèmes à savoir :

- Existences d'activités industrielles et d'entrepôts en friches « hormis les handicaps dus à leur situation essentiellement au niveau du centre, ces activités qui sont l'héritage de l'époque coloniale ou post indépendance ne se conforment pas aux nouvelles exigences d'Alger comme étant capitale du 21 e siècle ».
- Le support de voirie est exigu et ne peut recevoir de nouveaux programmes.
- La restructuration du tissu est confrontée au statut de la propriété privée et au parcellaire souvent étroit.
- Cette Zone jouit d'un réseau satisfaisant en matière d'établissements scolaire mais déficitaire dans les secteurs : culture, sport, sanitaire et espaces vert.

3-L'extension vers le sud

Cette zone qui tend vers le Sud est composé d'un tissu à caractère résidentielle en majorité.

I-2-Présentation de la zone d'étude, le triangle d'Hussein Dey:

Cette zone s'étend du Jardin d'Essai, classé comme monument naturel par la législation algérienne et à l'embouchure de Oued El Harrach projeté en port de plaisance ; et à côté de la troisième plus grande mosquée de l'histoire, projet phare pour Alger la capitale en face de la baie d'Alger « la grande Mosquée ». Ce qui lui donne une position stratégique dans le schéma de cohérence de la capitale, ainsi que :

- Une position à l'entrée de ville, qui en fait à la fois une « porte » et un secteur d'extension naturelle ;
- Un secteur qui contient des espaces mutables et de réserves foncières qui adhèrent à un réaménagement urbain radical ;
- Une zone urbanisée, en pleine mutation, qui se souscrit au renouvellement urbain, avec l'apparition de nouveaux quartiers d'habitations ;
- Une position sur le front de mer qui implique de nouveaux principes d'urbanisation ; et qui lui donne un rôle interurbain et de défense côtière en même temps.

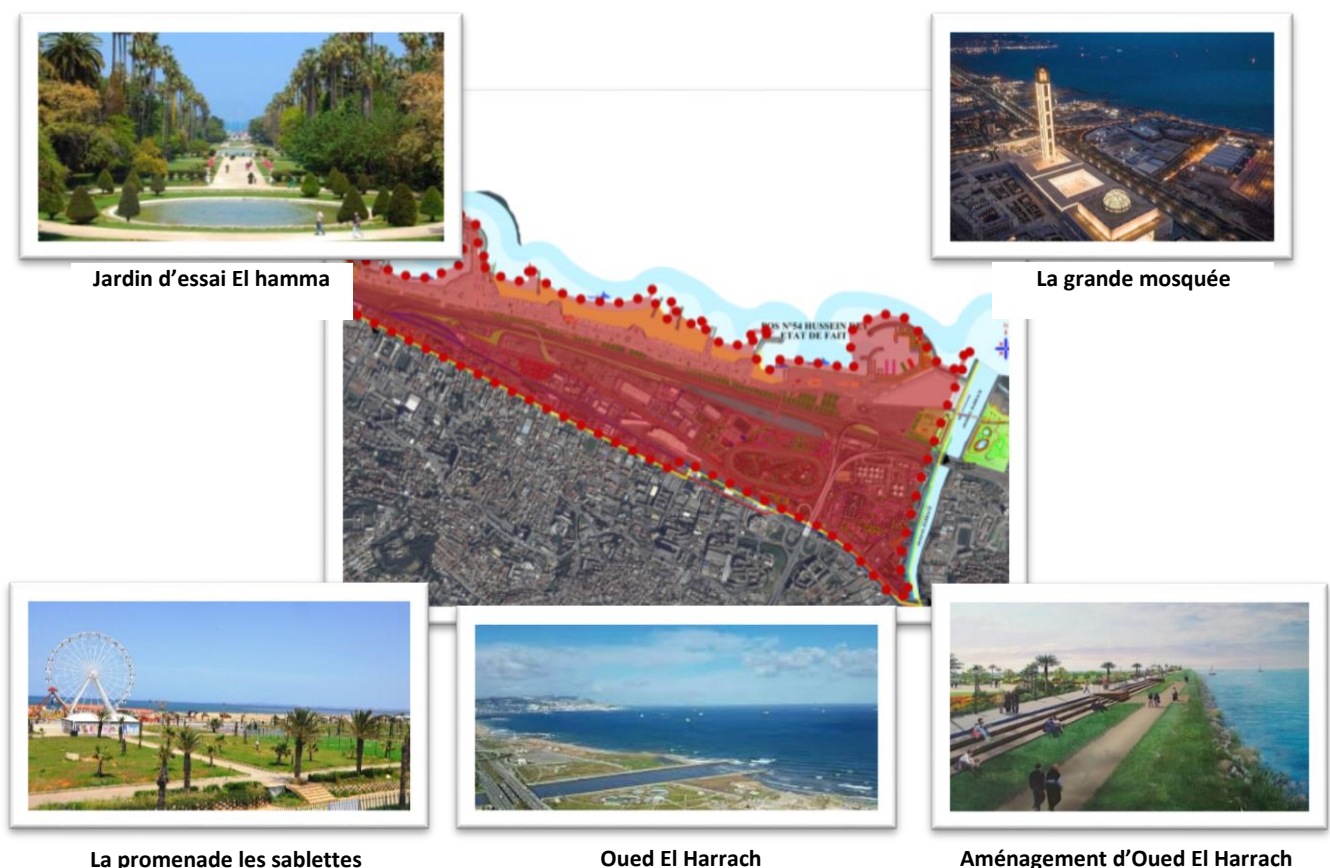


Figure30: L'environnement immédiat de la zone d'Hussein Dey
 Source : Reprise par l'auteur avec source CNERU

I-2-1-Situation:

La zone du triangle d'Hussein Dey représenté par le POS N° 54, jouit d'une superficie de plus de 230 HA, elle est délimité par :

- A l'Ouest par le jardin d'essai.
- A l'Est par la pénétrante d'Oued Ouchayah.
- Au Nord par la promenade des Sablettes et la mer.
- Au Sud par l'Avenue de Tripoli.

Ce secteur représente un territoire de projets stratégiques.



Figure 31: Délimitation de la zone d'Hussein Dey en triangle POS N°54

Source : CNERU

I-2-2-Accessibilité :

La zone d'étude est dotée d'une bonne accessibilité, elle est desservie par :

- La Route Nationale N° 11: RN11 (Route d'Oran l'autoroute de l'est) dans sa partie sud.
- La Route Nationale N°5 et la pénétrante des Annassers à l'Ouest de la zone.
- La radiale d'Oued Ouchayah à l'Est de la zone.
- L'avenue Tripoli qui est l'axe principale de la zone « ex rue de Constantine » au Sud de la zone.
- L'avenue de l'ALN «l'Armée de Libération Nationale » par le Nord.

I-2-3-Contexte urbain : analyse et diagnostic :

Cette zone du Triangle d'Hussein Dey constitue à elle-même un territoire de projets stratégiques à plus d'un titre :

- Une position centrale dans la baie d'Alger avec un prolongement naturel tout le long.
- Un espace urbain largement consacré à des fonctions d'activités secondaires ou de stockage sans rapport avec cette situation de centralité.
- une forme triangulaire longiforme parcourue par de grandes infrastructures.
- Dotée d'une bonne accessibilité matérialisée par l'existence d'infrastructures telles que l'autoroute de l'Est, la pénétrante des Annassers, la radiale d'Oued Ouchaih et le chemin de fer.
- Sa position de voisinage à Oued El Harrach dans la partie ouest projeté en port de plaisance, ainsi que La Grande Mosquée d'Alger.
- Interprétation d'une zone composée de trois sites principaux : -activités -sport et loisirs - habitat mixte.

1-Identification des quartiers :

La zone d'étude peut être fractionnée en trois périmètres selon la vocation qui prime au niveau de ces zones, à savoir :

1- Zone de Loisirs

2-Zone d'Activité

3-Zone d'Habitat mixte

Nous constatons qu'un urbanisme de zone prime sur notre cas d'étude composé de trois types d'activités citées en haut , néanmoins une rupture de liaison prime sur cette zone par la coupure physique de l'autoroute et la voie ferrée d'une part et l'absence d'une gestion de coordination par les pouvoirs publics de cette zone d'une autre part.

➤ Zone de loisirs :

Cette zone est composée en trois équipements majeurs qui sont :

1- l'hippodrome, 2- l'OPLA, 3- Les Sablettes.

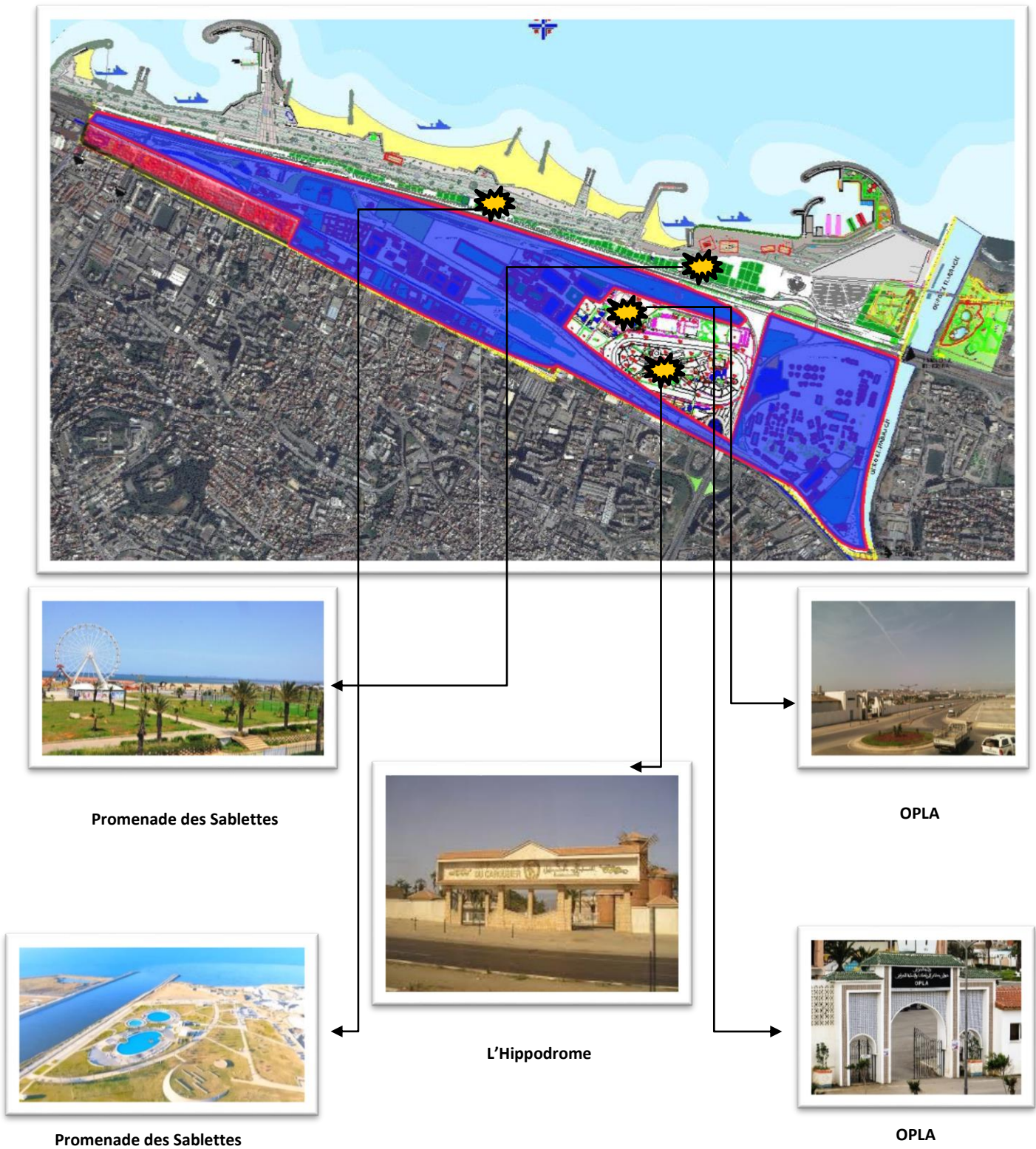


Figure32: Différents équipements de Loisirs de la zone d'Hussein Dey
Source : Reprise par l'auteur avec source CNERU

➤ Zone d'activité :

Cette zone se distingue par de nombreuses friches industrielles, aujourd'hui désaffectés, obsolètes ou en cours de démantèlement, de nombreuses activités sont appelées à être déplacées.

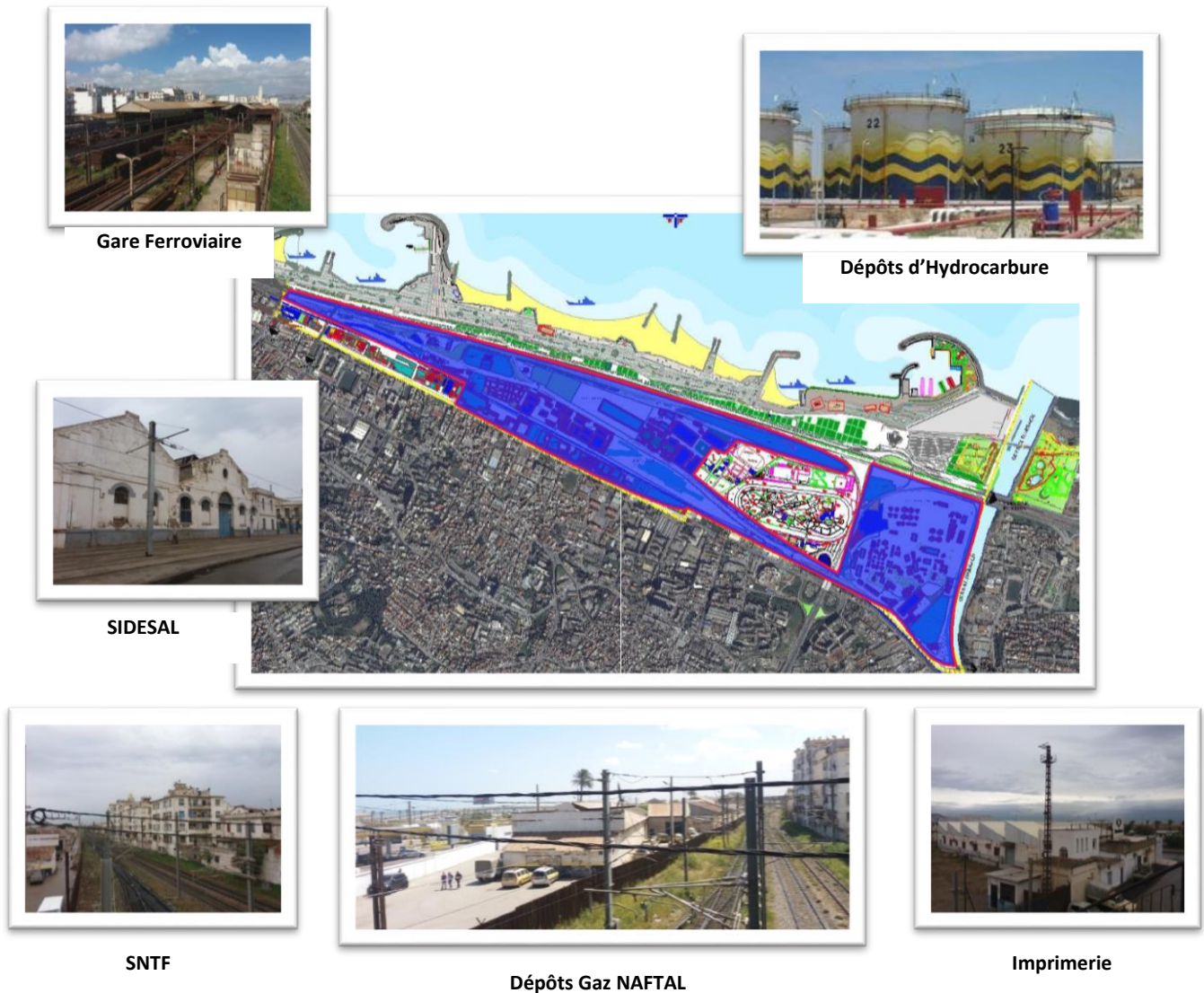


Figure33: Différentes activités industrielles autour de la zone d'Hussein Dey
Source : Reprise par l'auteur avec source CNERU

Zone d'habitat mixte :

Cette zone est dotée de deux typologies d'habitat, l'un individuel et l'autre collectif dont les RDC sont occupés par des commerces, à l'intérieur de ce tissu, on trouve quelques équipements d'accompagnements. Cette typologie d'habitat est faiblement représentée, elle est sous forme de constructions datant de l'époque coloniale et dans un état tendant vers le mauvais.

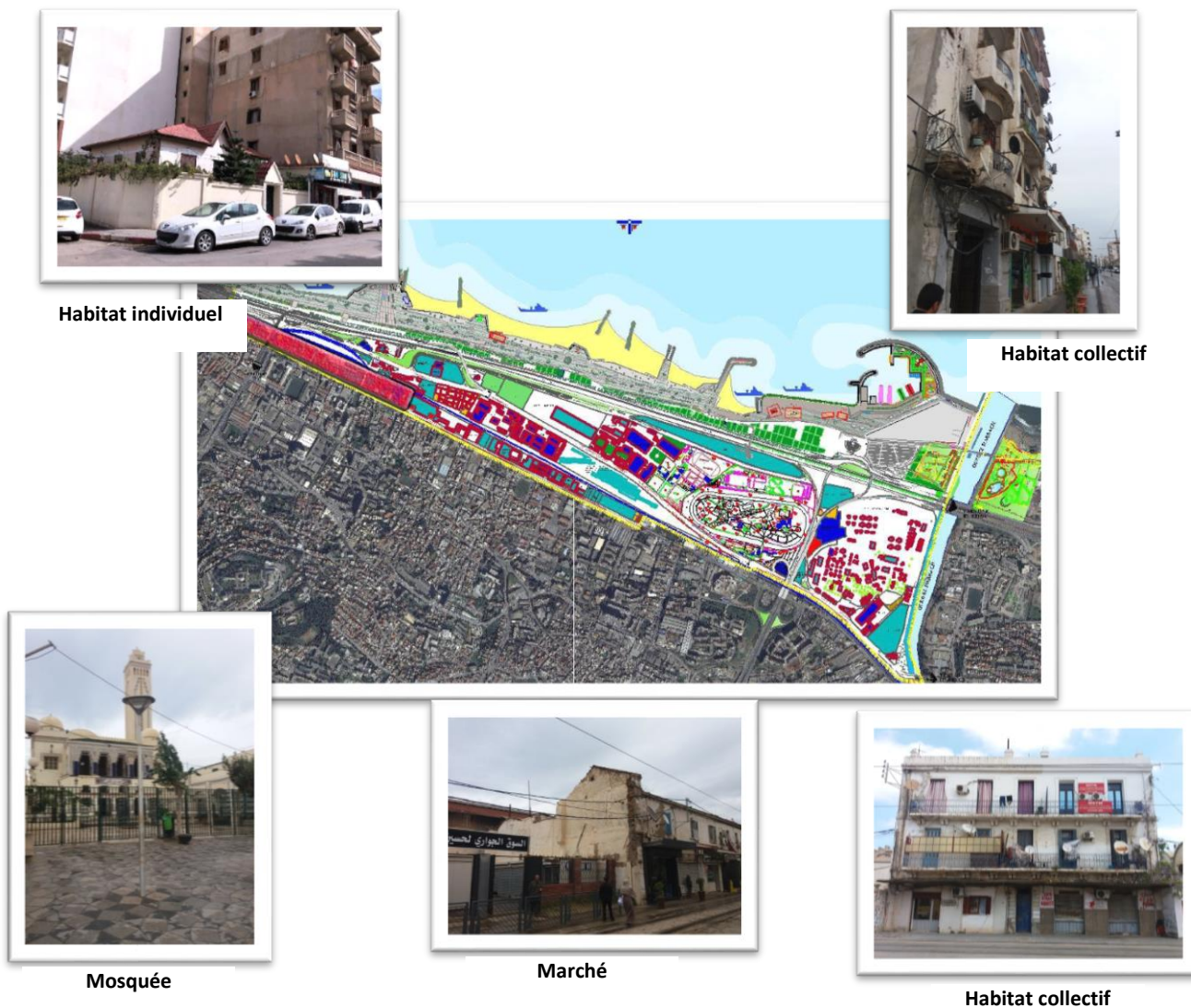
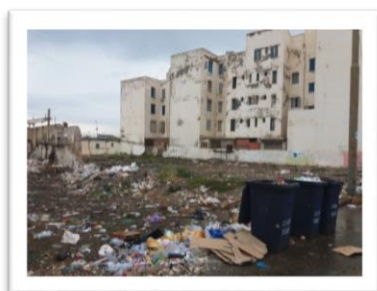


Figure34: Différents types d'Habitat et équipements de proximités de la zone d'Hussein Dey
Source : Reprise par l'auteur avec source CNERU

2-Potentiel Foncier :

Selon l'étude faite sur site et les orientations du POS N° 54 de la zone d'Hussein Dey, il a été constaté, plusieurs poches libres en terrain vide avec une superficie totale de 2.6 ha. Ainsi qu'un potentiel très important de foncier à récupérer par la délocalisation des activités incompatible et abandonnées et par le potentiel de friches abandonnées.



Terrain Vide 1



Terrain Vide 2



Terrain Vide 3



Habitation dégradée 4



Activité à délocaliser 5



Friches abandonnées 6

Figure 35 (1-6) Un potentiel foncier à récupérer dans la zone d'Hussein Dey
Source : CNERU

I-3-Délimitation de la zone d'étude à la Partie Nord de l'Axe de Tripoli:

I-3-1-Introduction:

Sa position géostratégique sur un axe principal , lui permet d'influencer l'image du centre d'Hussein Dey , elle a contribué historiquement au fur et à mesure à la croissance de la commune et de la ville d'Alger elle a plusieurs atouts pour accueillir l'extension de l'actuel centre, une bonne accessibilité par la présence d'une multiplicité d'infrastructure (Autoroute, Train, Métro et Tramway) qui est condition majeure de métropolisation , ainsi que sa potentialité foncière sous forme de terrains mal exploités et de friches délaissées (industrie, entrepôts..etc...) pourrait devenir un centre urbain qui contribuerait dans l'évolution du grand Alger et jouerait un rôle important dans la dynamique urbain.

I-3-2-Situation et délimitation:

La zone d'étude est délimitée au Sud du POS N°54 (Voir figure 31) au cœur du centre urbain, le Nord de l'avenue de Tripoli. Cette dernière se situe au Nord du cœur d'Hussein-Dey, ex-rue de Constantine elle le traverse d'Est en Ouest par un axe principal mesurant plus de 4 Km de longueur.

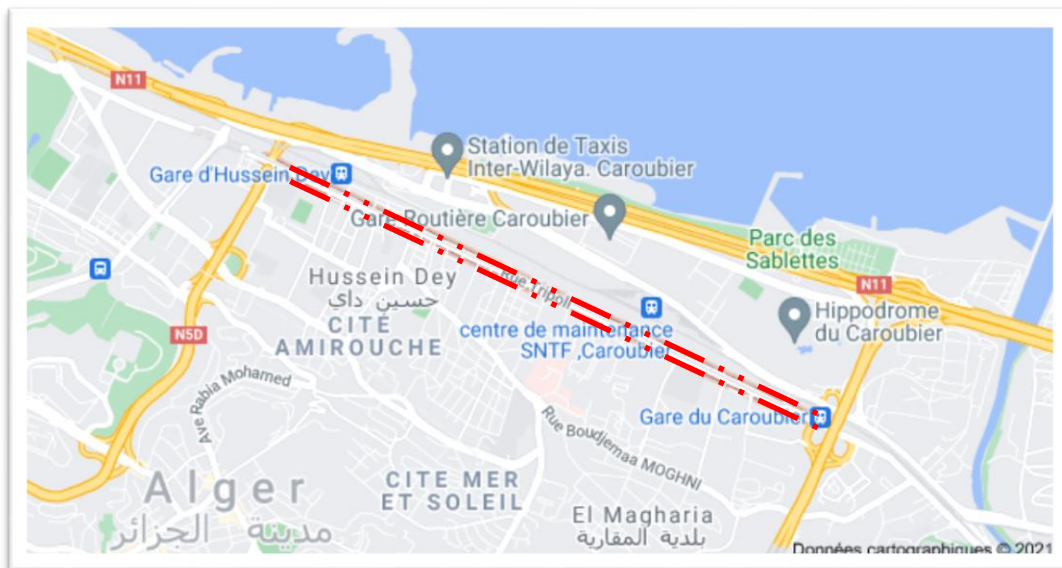


Figure36: Situation de la rue Tripoli d'Hussein Dey
Source : Google Maps Juin 2021

La zone d'étude est délimité par :

- Au Nord par la ligne du chemin de fer.
- Au Sud par la ligne de Tramway de la rue Tripoli.
- A l'Ouest par la pénétrante des Annassers.
- A l'Est par la Station Tramway de caroubier.



Figure37: Délimitation de la zone d'étude au Nord de l'axe Tripoli D'Hussein Dey
Source : Traité par l'auteur de Google Maps

I-4-Les Orientations spécifiques du PDAU d'Alger sur le Cas d'étude :

Alger est accolée à une explosion démographique depuis l'Indépendance, pour ce fait, une réaction à coups d'infrastructures a vu le jour sans souci de cohérence, de qualité ou de durabilité. Ainsi, des constructions et des quartiers inachevés sont desservis par des routes sans aboutissements, sans espaces publics ni services de proximité, cernés par un trafic routier bien trop intense qui freine le développement et pollue l'environnement. (PDAU, 2016).

Pour faire face à ses problèmes, les pouvoirs publics ont décidé de doter Alger, en tant que grande métropole, d'un plan stratégique porteur d'une vision d'ensemble qui propose des solutions concrètes. La démarche est complexe et de longue haleine. Dans l'immédiat, des projets prioritaires au cœur du dessein d'ensemble ont déjà été entamés. Leur mission est d'être le moteur du développement tertiaire de l'Algérie.

Le PDAU d'Alger, conforté par le plan stratégique de développement de la capitale qui a été approuvé en Conseil Interministériel du 14 novembre 2011, n'est plus un document passif de gestion foncière du territoire, il a été conçu comme **un véritable projet urbain opérationnel pour Alger.**

I-4-1-Les principales approches du PDAU d'Alger :

Elles sont caractérisées par :

- La vision stratégique à long terme.
- L'approche territoriale intégrée des questions économiques, sociales, urbanistiques, etc. Le territoire devient une ressource et non plus une charge.
- L'échelle du territoire en même temps que le souci de la perspective du citoyen. Il se préoccupe autant de l'échelle du territoire de la wilaya que de l'échelle de perception de l'utilisateur.
- Le cadre réglementaire innovateur, portant non seulement sur l'usage du sol mais aussi sur d'innombrables autres domaines (patrimoine, mobilité, etc.)
- La réponse opérationnelle et proactive par des projets prioritaires et des projets structurants initiateurs et catalyseurs de changement et du développement de la wilaya.
- Le modèle de gouvernance du PDAU impliquant divers agents.
- Gestion moderne et partage de l'Information.

Après un long travail de diagnostic, six clés décisives et principales pour l'avenir de la wilaya d'Alger se désignent. Il s'agit de :

- Du développement et de la compétitivité économique,
- De l'habitat,
- De la mobilité et transports,
- De l'environnement,
- De l'agriculture et des risques naturels et technologiques.

Ce sont ces six questions-clé en accord avec les réalités territoriales spécifiques de la wilaya d'Alger qui ont menés à l'élaboration du PDAU.

En tant qu'instrument urbanistique, le PDAU d'Alger, dans sa vision révisée de 2016, apporte un changement principal de par son caractère intercommunal, étant donné qu'il couvre la totalité des 57 communes depuis le diagnostic jusqu'au plan final réglementé. Chaque mètre carré, chaque hectare est pensé et soumis à la réglementation localement et participe au développement et à l'harmonie de la globalité du territoire. Les pouvoirs publics, les habitants et les investisseurs sont tous mobilisés pour assurer des objectifs d'un projet qui a pour ambition de faire d'Alger une ville emblématique, ouverte sur le monde.

I-4-2-Les Sept ambitions stratégiques d'Alger de demain :

Les ambitions stratégiques pour la configuration d'Alger de demain sont :

- Positionnement : Alger, « ville emblématique ».
- Socio-économie : Alger, « moteur du développement tertiaire de l'Algérie ».
- Occupation du territoire : Alger, « ville belle qui maîtrise son étalement ».
- Environnement : Alger, « éco-métropole de la Méditerranée et ville jardin ».
- Mobilité : Alger, « ville des mobilités et des proximités ».
- Risques : Alger, « ville sûre »
- Alger, « ville, empreinte de bonne gouvernance ».

Quatre étapes séquentielles réparties sur 20 ans vont donner corps aux ambitions prédéfinies pour positionner la wilaya d'Alger sur le plan national et sur la scène méditerranéenne du Maghreb :

- 2015 | 2020 : Le cinquantenaire de l'Indépendance, l'étape de l'embellissement.
- 2020 | 2025 : Le grand événement international, l'étape de l'aménagement de la baie.
- 2025 | 2030 : L'éco-métropole de la Méditerranée, l'étape de la requalification de la périphérie.
- 2030 | 2035 : Alger, ville monde, l'étape de la consolidation.

« Le cadre stratégique tracé comprend aussi, dans un premier temps, et ce, d'ici 2020, la mise en

œuvre de 18 « projets prioritaires » qui vont avoir un « effet catalyseur » sur toute la wilaya d'Alger. La définition d'une nouvelle approche de l'espace public et la structuration de la maille urbaine, à travers une série de projets emblématiques de renouvellement et de régénération urbaine, vont affirmer Alger, comme capitale de convergence, à la pointe du développement du pays, projetant vers l'extérieur l'image de métropole d'une région et d'un pays ouverts sur le monde et résolument tournés vers l'avenir. » (PDAU, 2016).

Le cadre territorial du PDAU se base sur une ambition de développement durable avec une occupation raisonnable et sensé du territoire, qui doit examiner l'application de certaines orientations repris dans le règlement qui s'articulent selon trois principes, à savoir :

- Application des servitudes administratives en vigueur;
- Définition des conditions de protection des sites et de l'environnement;
- Classification et prévention des risques naturels et technologiques.

Afin de faire aboutir la vision stratégique de développement territorial, des orientations pour l'aménagement et pour l'utilisation du sol sont exigées pour mener le processus de développement et d'aménagement de la wilaya à bon terme, structuré en Cinq principes, en l'occurrence :

- De durabilité urbaine,
- Economique,
- Sociale,
- Environnementale,
- Culturelle.

Ces orientations ont pour but d'atteindre un modèle d'organisation, d'aménagement et de développement territorial structuré en cinq principes :

- Qualification et durabilité environnementale
- Consolidation des zones bâties et planification appropriée des zones à urbaniser
- Récupération et reconversion urbanistique
- Structuration des équipements et des infrastructures
- Structuration de la hiérarchie urbaine

Ainsi, après l'interprétation de la stratégie et des ambitions du PDAU, notre recherche appuie et se définit conformément à sa politique dans le même but à essayer de faire face et trouver des solutions pour maîtriser les effets néfastes engendrés par l'étalement spatial de la métropole Alger et son développement territorial.

I-5-Identification du potentiel en friches existant sur l'aire d'étude :

I-5-1- Recensement du foncier et des friches sur la zone d'étude:

Cette partie de la zone d'étude est riche en foncier par sa composition en de nombreuses friches de différents types industrielles et ferroviaires, aujourd'hui désaffectés, abandonnés ou en cours de démantèlement, de nombreuses activités sont appelées à être déplacées. Cette zone est dotée aussi de vieux bâti à usage d'habitat, individuel et collectif dont les RDC sont occupés par des commerces, et à usage d'équipements d'accompagnements, datant de l'époque coloniale et dans un état tendant vers le mauvais.

L'étude de la zone se fera en premier lieu par l'identification des différents types de friches, et ceci en indiquant leurs situation sur la carte de Google Maps superposé au Levé topographique, récupéré du « CNERU » (voir figures de 39 à 42), ainsi qu'une étude sur site pour enquête et reportage photographique (voir les reportages photographique en annexes). Et en deuxième lieu après dénotation des surfaces des différentes friches désignées sur la base du levé topographique et la carte de Google Maps, se fera un recensement sous forme de fiche technique contenant :

- Désignation de la friche.
- Le type de friche désignée.
- La surface de cette friche.
- L'état actuel de la friche.

Certaines de ses friches ont été reconverties et réoccupées, pour d'autres, elles sont réoccupées par d'autres activités, mais dans un état vétuste et pour certaines abandonnées. Nous détaillerons leurs états actuels dans la fiche technique présentée ci-après :

L'identification des friches sur les cartes de Google Maps se fera en deux parties, comme suit :

- Partie Nord-Est de l'axe de Tripoli : **Nord-Est « A »**.
- Partie Nord-Ouest de l'axe de Tripoli : **Nord-Ouest « B »**.

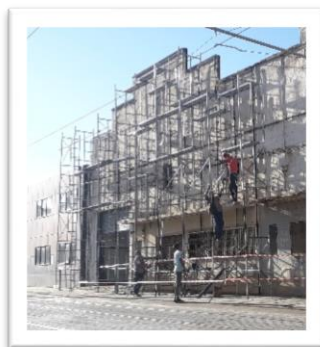


Figure38: Images de friches en rénovation et d'autres fermées au Nord de l'axe Tripoli D'Hussein Dey
Source : Images présent par l'auteur Juin 2021

1-Identification et Situation des différentes friches :

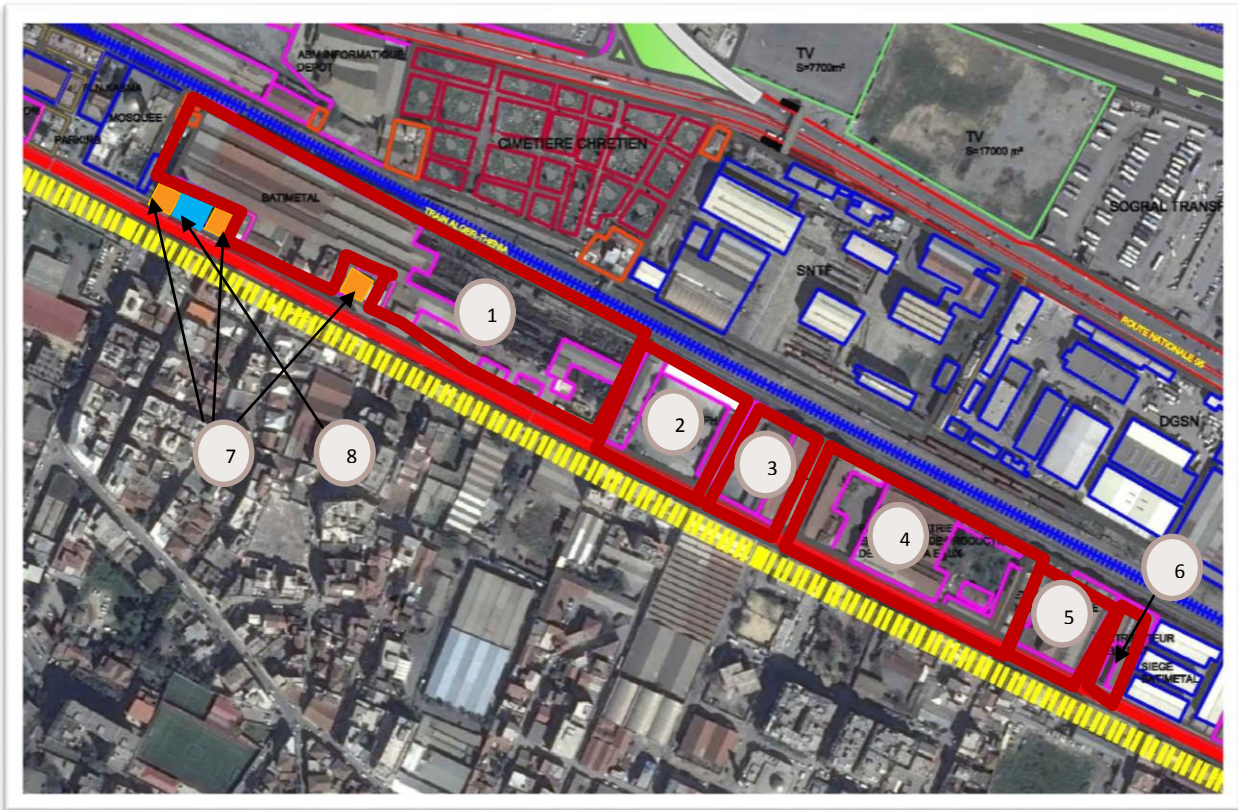
A-1- Partie Nord-Est de l'axe de Tripoli « A » :



Figure39: Identification et Délimitation du Foncier et des différentes friches industrielles et urbaines donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey « Partie Nord -Est -A-»
 Source : Image Google Maps traité par l'auteur

▪ **Légende :**

1	Siège BATIMETAL	2	Ex CNERATA	3	UCCA
4	SODIMEL	5	PROMETAL	6	NAFTAL pneumatique
7	GPLC NAFTAL	8	COSMEPAR fermé	9	SNTA: Société Nationale des Tabacs
10	Habitat Individuel	11	Habitat Collectif		

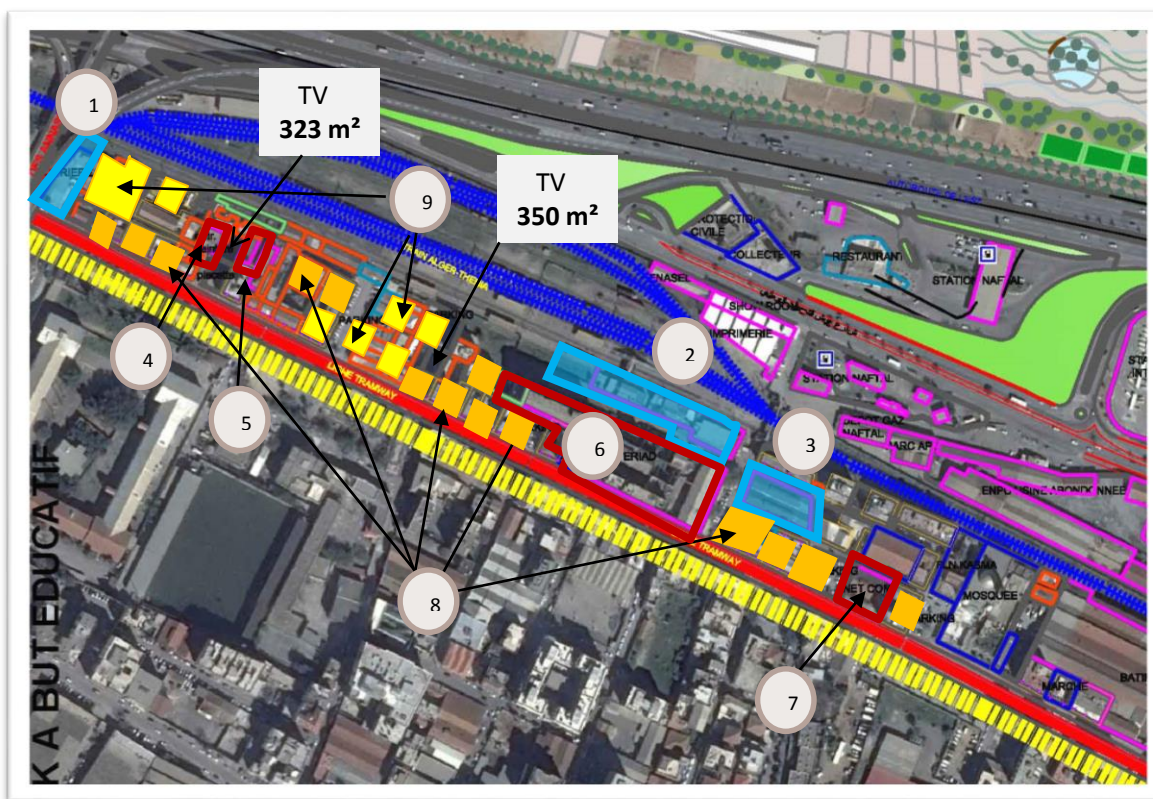


▪ **Légende :**

1	BATIMETAL	2	CACOBATPH	3	SIDESAL
4	RECTA INDUSTRIE	5	Ex SNVI	6	DISTRIBUTEUR PEUGEOT
7	Habitat Collectif	7	MARCHE Fermé		

Figure40: Identification et Délimitation du Foncier et des différentes friches industrielles et urbaines donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey « Partie Nord –Est-A- »
Source : Image Google Maps traité par l'auteur

B-1- Partie Nord-Ouest de l'axe de Tripoli « B » :



Légende :

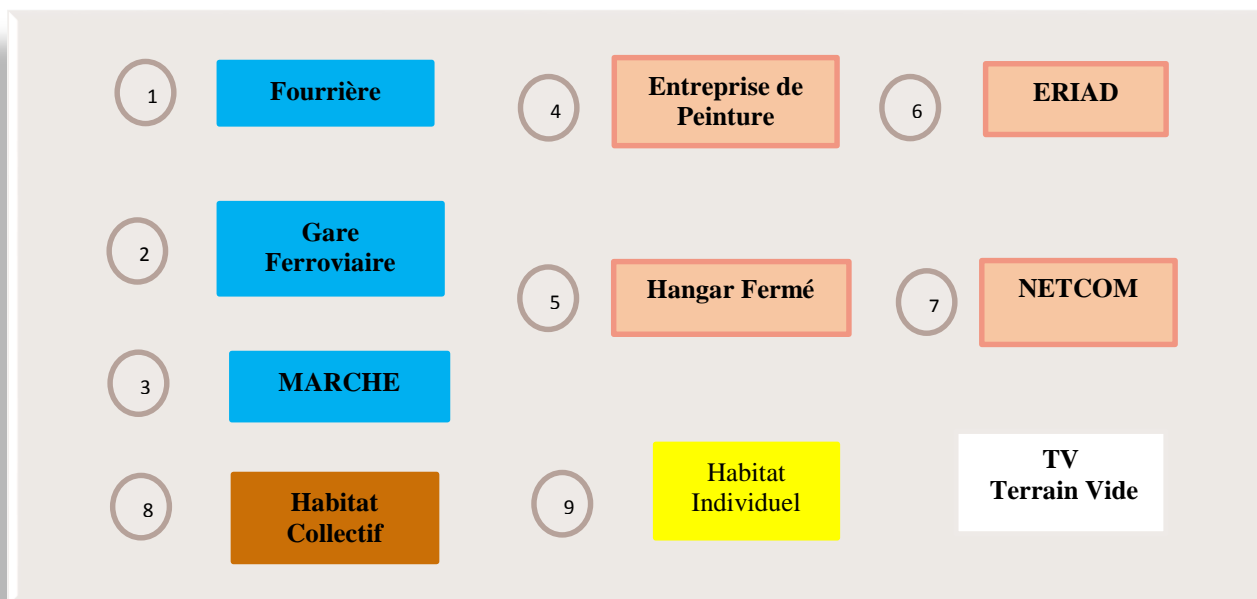


Figure41: Identification et Délimitation du Foncier et des différentes friches industrielles, ferroviaire et urbaines donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey « Partie Nord –Ouest-B- »
 Source : Image Google Maps traité par l'auteur



Légende :

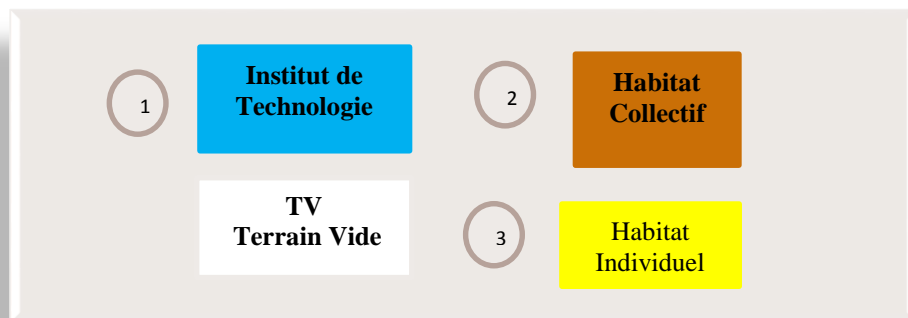


Figure42: Identification et Délimitation du Foncier et des différentes friches urbaines donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey « Partie Nord –Ouest-B- »
Source : Image Google Maps traité par l'auteur



Figure43: Images des friches « ERIAD ex Minoterie Narbonne à gauche, SIDESAL à droite » sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey
Source : Photos présent par l'auteur Juin 2021

CHAPITRE III : CAS D'ETUDE

- Fiche technique identifiant le foncier et les friches existantes sur le Nord de l'Axe de Tripoli de la commune d'Hussein Dey :

Une partie seulement de la fiche est présentée ci-dessous, la fiche technique complète se trouve en « Annexes », de page 01 à 07.

Désignation	Photos	Typologie	Surface/ Etat	Observations
Friches Fermées Actuellement				
EX- CNERATA « Ex Centre National des Etudes de Recherche Appliquées et Travaux d'Arts »		Friche Urbaine	5834.38 m² Mauvais	Friche abandonnée. Terrain réservé pour la construction de la Direction des Finances.
PROMETAL		Friche Industrielle	769.20 m² Mauvais	Friche abandonnée
COSMEPAR « Société de Production de Parfums et Cosmétique SARL »		Friche Industrielle	1051.05 m² Mauvais	Friche à l'abandon fermée actuellement.
EX-SNVI « Société Nationale des Véhicules Industriels » Hangars Fermés		Friche Industrielle	2653.76 m² Mauvais	Friche à l'abandon fermée actuellement.

Tableau 3: Fiche technique identifiant le foncier et les friches sur la zone d'étude
 Source : Fiche technique réalisée par l'auteur, photos présent Juin 2021

I-5-2- Constat et Diagnostique :

D'après le tableau indiqué ci-dessus et complété en « Annexes », nous avons constaté que cette zone est dotée d'un foncier très riche et varié, caractérisée par un nombre très important de friches à l'abandon, pour d'autres réoccupées après quelques travaux de réfection, indiquant un état de bâti très dégradé à vocation d'habitat collectif et individuel pour la majorité et à vocation industrielle pour d'autres, quelques terrains vides non exploités ainsi que des équipements de proximités et administration. (Voir Tableau 04, récapitulation des surfaces de la fiche technique complétée en annexes, page de 01 à 07).

Nous confirmons aussi par la surface très importante des friches fermées, le gâchis d'un potentiel foncier à l'abandon dont nous pouvons exploiter pour le devenir de la commune et de la ville.

Nous constatons aussi l'existence d'activité ferroviaire matérialisée par la Gare de trains, cependant le caractère principal de cette zone du périmètre d'étude est d'une particularité industrielle.

Nous observons aussi que l'état physique de ces friches datant de l'époque coloniale varie du moyen au mauvais pour la plupart, pour d'autres cependant, classés en état de menace en ruine concerne le type d'habitat en majorité et type industriel aussi tel que le bâtiment « ERIAD » Ex Minoterie Narbonne. (Voir figure 44 du diagnostic de l'ancien bâti sur la zone d'étude du CTC d'Hussein Dey).

Ainsi ,nous attestons que notre zone d'étude abrite un nombre important de friches dans un état de dégradation et de vétusté nécessitant en urgence l'intervention des pouvoirs publics afin de récupérer et reconquérir d'énormes potentialités foncières non ou mal occupées qui se trouvent dans un territoire stratégique qui ne reflète nullement le statut d'une capitale.

RECAPITULATION (POTENTIEL FONCIER EN SURFACE)	
Surface des Friches Fermées Actuellement :	30 451.05 m²
Surface des Anciennes Friches en mauvais état et en Fonction Actuellement :	14 671.72 m²
Surface des Anciennes Friches réfectionnées en Fonction Actuellement :	13 217.41 m²
Surface d'Activité polluante à délocaliser :	17 640.36 m²
Surface d'Activité à Nuisance Sonore :	1931.50 m²
Surface des Terrains Vides :	6002.28 m²
SURFACE DU POTENTIEL FONCIER EN SURFACE DU NORD DE L'AXE DE TRIPOLI :	83 914.32 m²

Tableau 4: Tableau indiquant la récapitulation de la surface du potentiel foncier recensé sur le Nord de l'Axe de Tripoli

Source : Tableau réalisé par l'auteur

Sur la base d'une étude qui a été élaboré au profit de la direction du logement de la wilaya d'ALGER en 2008, structuré avec les services du CTC Centre, et le bureau d'étude CNEAP Pour dénombrer le parc de logement actuel de la zone d'étude, cette dernière rentre dans le cadre de localiser et identifier le niveau de dégradation de l'état du bâti existant des communes concernés, notamment dans la commune Hussein dey et le POS 54. De cette étude, nous avons identifié ce qui suit :

- Le nombre de logements classé menacé ruine niveaux de dégradation 04, situé dans le POS 54 sont de 16 logements au niveau de la rue TRIPOLI.
- Le nombre de logements classés au niveau de dégradation 03, situé dans le POS 54 sont de 128 logements au niveau de la rue TRIPOLI.

Entre autre une deuxième opération a été menée en 2014 par les services de la wilaya d'Alger qui rentre toujours dans le cadre d'identifier le niveau de dégradation du bâti existants dans la zone d'étude, à savoir :

- 09 logements classés « orange 04 », au niveau de la rue TRIPOLY.
- 16 logements classés « orange 03 » au niveau de la rue TRIPOLY.

I-5-3-Les causes de dégradation des friches recensées :

La dégradation de ces friches caractérisées par l'ancien tissu colonial est causée Par :

- Le vieillissement naturel des bâtiments,
- Défauts de gestion et maintenance.
- Surcharge d'immeubles.

Les résultats des investigations techniques consignées dans le diagnostic du CTC reposent essentiellement sur 03 éléments d'informations:

- L'identification de la construction,
- Constat et évaluation des désordres.
- Classement de la construction.

I-5-4-Diagnostic du « CTC d'Hussein Dey » :

b. Circonscription administrative de hussein dey

Commune de hussein dey

		TOTAL	1	2	3	4	PRECAIRE
4. HUSSEIN DEY	HUSSEIN DEY	2989	1367	1195	400	21	6
	% Batissees	100	46	40	13	1	0
	Nombre Batissees/ Hab	2247	996	914	317	15	5
	Nombre logts	8513	3545	3461	1447	51	9
	% Logements	100	42	41	17	1	0
	Nombre Equipement	232	125	90	17	0	
	% Equipement	100	54	39	7	0	
	Divers (Administration, Industrie, Commerce...)	507	245	190	65	6	1
	% Divers	100	48	37	13	1	0

Dans cette commune le Parc logement représente 75% du Bâti, dont 42% est dans un état correct correspondant à 3229 logements ; 41% du parc nécessite réparation de moyenne importance et 17% pour une intervention lourde. En revanche les ouvrages Equipements (54%) et Divers (48%) sont dans un meilleur état (niveau 1) et donc mieux entretenus.

Figure44: Diagnostic du CTC d'expertise de l'ancien Bâti de la Commune d'Hussein Dey.
Source : Direction Générale de Contrôle Technique de Construction « CTC Hussein-Dey »

Légende de la Fiche Technique de Diagnostic du « CTC »:

➤ L'identification de la construction :

Cela consiste à donner des informations concernant la localisation, l'usage, le type, l'âge approximatif, le terrain d'assise, les transformations éventuelles et la mitoyenneté de la construction.

➤ Constat et évaluation des désordres :

C'est le diagnostic qui consiste en un constat et évaluation des désordres subis par les éléments structuraux et secondaires qui constituent la construction, dans une échelle graduée de 1 à 4 niveaux de gravité, à savoir :

- **NIVEAU 1 :** Nul ou Mineur.
- **NIVEAU 2 :** Moyen.
- **NIVEAU 3 :** Sévère.
- **NIVEAU 4 :** Critique ou Rupture.

I-6-Analyse de la zone d'étude par la méthode « SWOT » ou « AFOM »

Dans le cadre de l'analyse de notre zone d'étude, nous établissons une analyse « SWOT » qui nous permettra d'identifier les facteurs de forces et de faiblesses exogènes et endogènes inscrits dans une grille « AFOM ».

La grille AFOM est établie sous les composantes de l'écosystème et les thématiques traités dans les différents chapitres de cette étude, liés au renouvellement urbain, le projet urbain durable accentué par le volet environnemental sont définis comme suit :

- Volet urbain (UR)
- Volet environnemental (EN)
- Volet économique (ECO)
- Volet socio-culturel (SC)
- Volet de gouvernance (GV)

Afin de déceler les points forts et les points faibles susceptibles d'encourager ou d'entraver l'installation de nouvelles orientations et recommandations au niveau de notre périmètre d'étude, l'analyse SWOT permet d'évaluer la capacité du site d'accueillir une nouvelle vocation à l'avenir en coordination avec la stratégie du développement et du projet urbain durable.

I-6-1-Définition et Objectif de la méthode « SWOT » ou « AFOM » :

L'analyse SWOT, matrice SWOT ou synthèse SWOT est un outil de stratégie d'entreprise permettant de déterminer les options offertes dans un domaine d'activité stratégique. Il vise à préciser les objectifs de l'entreprise ou du projet et à identifier les facteurs internes et externes favorables et défavorables à la réalisation de ces objectifs.

Les forces et les faiblesses sont souvent d'ordre interne, tandis que les opportunités et les menaces se concentrent généralement sur l'environnement extérieur. Les quatre paramètres examinés par la technique sont :



Figure 45 : Méthode SWOT-I-1-
Source : SWOT, la méthode d'analyse pour décider vite et bien- cadre dirigeant magazine.com

- **Strengths (Forces)** : caractéristiques positives internes sur lesquels on peut bâtir le futur.
- **Weaknesses (Faiblesses)** : caractéristiques négatives internes pour lesquels des marges d'améliorations existent.
- **Opportunities (Opportunités)** : Facteurs externes positifs dont on pourrait exploiter à son avantage.
- **Threats (Menaces)** : Les problèmes, obstacles ou limitations externes qui peuvent empêcher ou limiter le développement.

On parle aussi d'analyse FFOM (forces, faiblesses, opportunités et menaces) ou AFOM (atouts, faiblesses, opportunités et menaces).

Selon la commission Européenne, l'une des principales institutions de l'Union Européenne, *« l'analyse SWOT a pour but de combiner l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc., avec celle des atouts et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement. »*

À ce titre, l'analyse SWOT fait partie des outils qui contribuent à l'étude de la pertinence et de la cohérence d'une action future (à court ou à long terme, générale ou circonscrite).

Dans le cadre de l'élaboration d'une décision, le but de l'approche est de faire en sorte que les pouvoirs publics prennent en compte l'ensemble des facteurs internes et externes, de manière à maximiser les facteurs de forces et des situations favorables, et à minimiser les répercussions des faiblesses et des menaces.

Dans le cadre d'une évaluation, l'analyse SWOT sert généralement à l'évaluation préalable de programmes d'action. En aidant à formaliser les points positifs et négatifs et à identifier les facteurs de son environnement pouvant influencer favorablement ou défavorablement sur le déroulement du programme d'action, l'analyse SWOT permet de réduire les incertitudes et d'affiner ou d'évaluer ainsi la stratégie envisagée.

Afin de déterminer les enjeux prioritaires et les recommandations et actions à proposer pour le cas de notre zone d'étude l'Axe de Tripoli, une matrice « SWOT » ou « AFOM » (Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces) a été établie, synthétisant et présentant les différents volets cités. (Voir Tableau n° 5 des volets et indicateurs sur lesquels cette analyse c'est basée).

Elle constitue aussi un cadre de référence pour la mise en place d'une stratégie de développement.

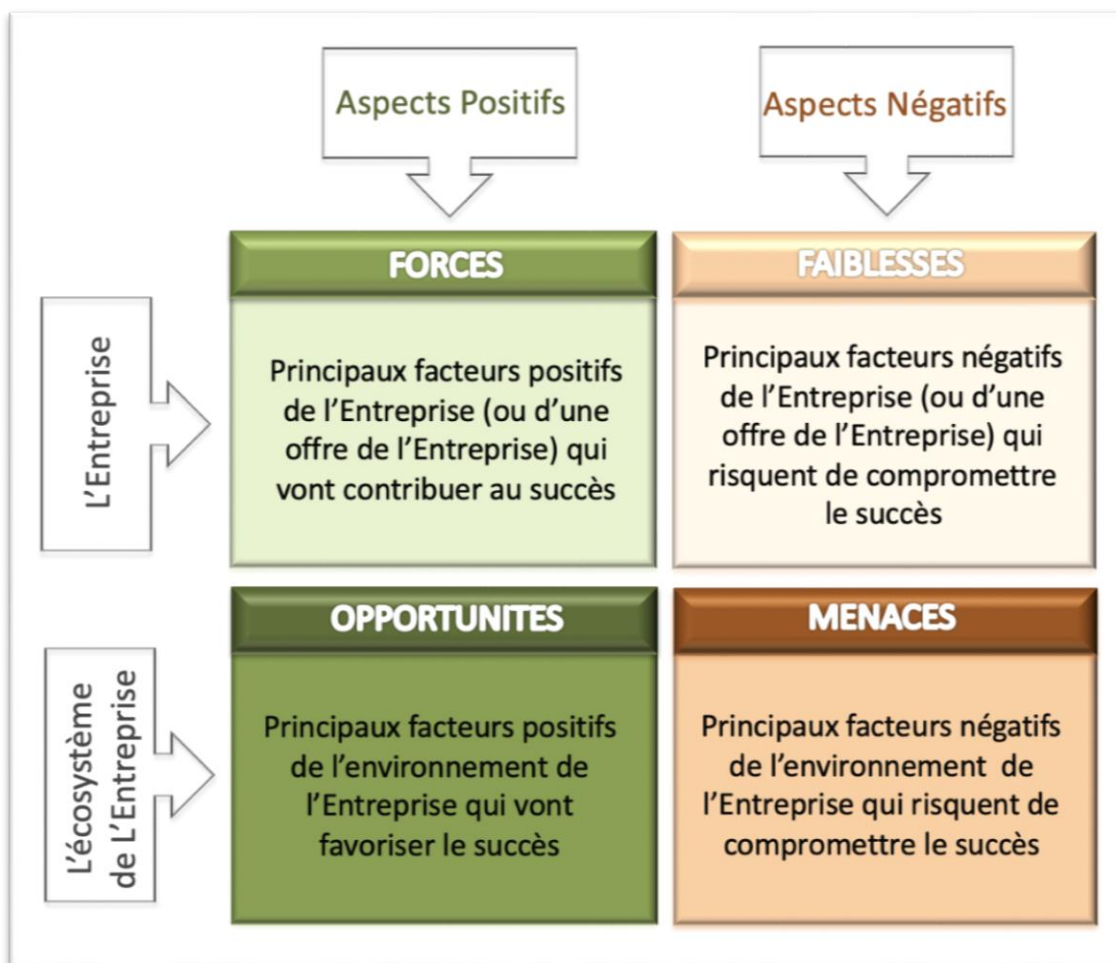


Figure 46 : Méthode SWOT -2-
Source : Experligence.com

I-6-2-Identification des différents indicateurs et volets à analyser dans la zone d'étude:

Volets/Domaines	Indicateurs
Volet Urbain (UR)	<ul style="list-style-type: none"> - Situation Géographique - Topographie - Servitude et Accessibilité - Moyens de transports - Orientations POS et PDAU - Qualification de l'Axe Tripoli - Relation Mer/Ville - Centralité - Foncier et friches de différents types - Qualité du Cadre Bâti - Morphologie et Structuration Urbaine - Sismicité - PDAU et POS

Volet Environnemental (EN)	<ul style="list-style-type: none"> - Richesses Naturelles - Vues et Paysages - Espaces Publics et Verts - Eau - Situation - Ecologie - Pollution et Nuisances (Air, Sol, Bruit et Déchets). - Energies Renouvelables - Risques Naturelles - Risques Technologiques et Industrielles
Volets/Domaines	Indicateurs
Volet Economique (ECO)	<ul style="list-style-type: none"> - Economie - Emploi - Foncier - Activité et cadre du Bâti - Commerces- - Equipement - Services - Stationnement et Parking - Patrimoine
Volet Socio-Culturel (SC)	<ul style="list-style-type: none"> - Attractivité - Cadre Social - Logements - Education - Formation - Culture - Patrimoine
Volet de Gouvernance (GV)	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotage et conduite de l'opération - Inscription Administrative - Gestion et Organisation - Echanges et Concertations élargies

Tableau 5: Tableau indiquant les Volets et Indicateurs sur lesquels se base notre analyse SWOT
Source : Tableau réalisé par l'auteur

Cette matrice nous a servi de base pour la définition des objectifs à atteindre liés au développement durable, afin de proposer quelques types d'actions ciblées à recommander qui peuvent résoudre les problèmes présents ou qui risquent de se produire dans le futur sur notre zone d'étude.

Le Tableau ci-dessous indique les différents aspects (Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces) de la zone d'étude (Voir Tableau n° 6), et de ce dernier découlera un Tableau matérialisant les différents objectifs espérant atteindre et les recommandations à suggérer pour la reconquête de notre zone d'étude (Voir Tableau n° 7).

I-6-3-Analyse « SWOT » « AFOM » de la zone d'étude (Axe de Tripoli):

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Situation stratégique au niveau de la Commune d'Hussein Dey, de la Baie d'Alger et de la Capitale. -Topographie relativement plate. -Forte accessibilité, l'Axe de Tripoli constitue une forte liaison avec l'hyper centre Algérois. -Accessibilité par le réseau viaire (voie de transit interurbain) par pénétrante et autoroutes, par la ligne ferroviaire, par la ligne de Tramway et par bouche de Métro pas loin de l'Axe de Tripoli. -Diversité de mode de transports (Train, Tramway, bus et bouche de Métro pas loin. -Favorable zone de transition et d'accueil des flux venant de l'Est vers Alger. -Possédant un potentiel foncier très riche. -possédant un patrimoine foncier mais non valorisé. -Alignement des parois le long de l'axe. -Cachet Commercial dominant. -Potentiel important en infrastructure d'éducation dans les zones alentours. -Inscription au POS et PDAU. -Chef-lieu Daïra. 	<ul style="list-style-type: none"> -Pollution Diverses. -Nuisances Sonores Diverses. -Manque d'espaces publics et espaces verts. Manque d'espaces de Loisirs et équipements sportifs. -Manque d'établissement Culturels. -Insécurité. -Mauvaise qualité de l'habitat. -Bâti vétuste. -Insuffisance du parc de l'emploi. -Saturation du périmètre urbain. -Gaspillage du Foncier (Friches fermés et à l'abondons). -Manque de voies de circulation pour véhicules et piétons (Voiries et trottoirs) après installation du Tramway très inconvenient pour les commerces. -Manque d'aires de stationnement. -Manque de voies cyclable et chaussées adaptées aux personnes à mobilité réduite. -Discontinuité urbaine. -Rupture entre la ville et la mer par une coupure physique (voie ferroviaire et autoroute). -Inexploitation des énergies renouvelables. -Manque de plate-forme d'échange avec les pouvoirs publics. -Manque de concertation entre habitant et pouvoir publics.
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> -Proximité du Jardin d'essai El Hamma, de la grande Mosquée et de la promenade Des Sablettes. -Proximité des projets structurants inscrit au PDAU de la Baie d'Alger. -Potentiel Foncier. -Rôle articulateur entre l'hyper-centre (Alger-Centre) et sa périphérie Est. -Concepts de gestion par les pouvoirs publics comme moteur au développement durable. 	<ul style="list-style-type: none"> -Risque d'inondations. -Risque sismiques. -Risque de nuisance au caractère propre du quartier. -Menace d'effondrement des bâtisses en ruines. -Risques d'insécurité routière au niveau de l'axe. -Absences de structure globale. -Epanouissement social affaiblis par le manque et la qualité vétuste du logement. -Economie grise.

I-6-4-Les objectifs et les recommandations proposés:

Objectifs et Enjeux	Recommandations (Actions)
<ul style="list-style-type: none"> -Satisfaire la demande en habitat qualitatif. -Exploitation des friches. -Améliorer les services urbains en quantité et en qualité. -Renforcer et améliorer les espaces publics. -Permettre l'accès à la nature (trame verte et bleue). -Renforcer les activités de sports, de loisirs et culturelles. -Introduire les ressources d'énergie renouvelables. -Améliorer la qualité de l'air. -Réduire les nuisances. -Améliorer la gestion et la valorisation des déchets. -Assurer des articulations et une continuité paysagère des éléments naturels existant (Jardin d'essai, mer). -Favoriser l'usage des transports collectifs en mode doux. -Valoriser les vues sur la mer. -Climatiser le quartier par la végétalisation, gestion de l'eau par un circuit des eaux de pluies en surface, choix des matériaux. -Mettre en œuvre les recommandations environnementales liées à la gestion de l'eau, des 	<ul style="list-style-type: none"> -Exploitation du Foncier. -Réhabilitation, rénovation et reconversion fonctionnelle des friches existantes par des activités variées néanmoins des équipements socio-culturels. -Redynamiser l'Axe de Tripoli par des activités complémentaires au centre d'Alger pour garder une forte relation entre les deux pôles. -Restructuration et rénovation du tissu urbain en prenant en compte les principes du développement urbain durable. -Création de percés visuelles vers la mer pour profiter et du paysage et du climat. -Valorisation du patrimoine historique. -Encourager la prise en compte des principes du Développement Urbain Durable dans la réalisation des documents d'urbanisme. -Mettre en place des chartes paysagère. -Restructuration de la voirie et du parcellaire. -Elargir l'axe de tripoli pour permettre un flux de circulation

<p>déchets, économie d'énergie, gestion et organisation des chantiers, respect des principes de la HQE pour les nouvelles constructions.</p> <p>-Soutenir une économie en lien avec le développement durable : Circuits court, commerce équitable, système d'échanges locaux...</p> <p>-Limiter l'impact écologique du quartier et favoriser le confort par une HQE des bâtiments.</p> <p>-Limiter les nuisances sonores liées à la circulation (Voie ferrée, Tramway, activités industrielles...)</p> <p>-Evaluer le degré de risque et protéger le quartier des menaces naturelles.</p> <p>-Evaluer le degré de risque et protéger le quartier des menaces naturelles et technologique.</p>	<p>hiérarchisé et sécurisé entre Tramway, Véhicules et Piétons.</p> <p>-Promouvoir la mobilité douce : Pistes cyclables, chemins piétons).</p> <p>-Aménagement d'espaces publics (Aménagement, revêtements, mobiliers...).</p> <p>-Aménagement d'espaces vert et bleue.</p> <p>- Aménagement de Parkings à étages pour redynamiser les commerces existants et incitation des habitants à utiliser les transports en commun.</p> <p>-Offrir un habitat varié et de qualité (mixité, HQE).</p> <p>-Développer les techniques d'information et de communication.</p> <p>-Introduire l'utilisation des énergies renouvelables notamment solaire pour l'usage domestique (chauffage, eau chaude sanitaire).</p> <p>- Mettre des dispositifs de d'amélioration de la qualité de l'air par élimination des sources de pollution.</p> <p>Délimiter les zones à fort risques naturels et technologiques.</p> <p>-Favoriser le recyclage des déchets ainsi que le tri sélectif des ordures.</p> <p>-Maitriser les nuisances sonores par des barrières végétales.</p> <p>-Création de comité de pilotage par les habitants du quartier en relation</p>
---	---

	<p>avec les pouvoirs publics pour la participation à la gestion.</p> <p>- Sensibiliser les pouvoirs publics à la création et l'utilisation d'un outil d'aide à la décision impliquant les enjeux environnementaux à l'urbanisme.</p>
--	--

Tableau 6: Tableau indiquant Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces de la zone d'étude
Tableau 7: Tableau indiquant les Objectifs et Recommandations voulant atteindre sur la zone d'étude
Source : Tableaux réalisés par l'auteur

I-7-Conclusion Du Cas d'Etude: Recommandations Et Démarches à Suivre pour Reconquérir Et Revaloriser Un Territoire Stratégique en Déclin :

Le travail mené sur terrain qui consiste à d'identifier le potentiel en friches présent à l'intérieur du périmètre d'étude (élaborer sur une fiche technique détaillée en page 74 et complétée en annexe en page 01 à 07), nous a permis de mesurer d'une manière palpable le degré de la dégradation du cadre bâti, ainsi que l'atmosphère néfaste ressenti sur le cadre de vie des habitants de cette zone. Le recours à une matrice d'évaluation « SWOT » qui constitue une référence pour la mise en place d'une stratégie de développement s'avère nécessaire pour rendre légitime notre intervention en proposant une panoplie d'actions à entreprendre sur différents volets, qui sont d'ordre : juridico-institutionnel, urbain, environnemental, Socio-Culturel, économique et de gouvernance

De ce fait, et pour pouvoir améliorer et rehausser l'image et le paysage urbain de notre zone d'étude, et afin que son potentiel en friches devient un moteur de développement urbain durable pour la commune de Hussein-Dey ; nous proposons des recommandations à différents niveaux, qui consistent en :

- **Volet juridico-institutionnel :**

Se doter d'une loi qui considère le renouvellement urbain comme une politique globale avec la mise en place de tous les outils et les procédures nécessaires qui facilitent l'acquisition des assiettes foncières.

▪ Volet Urbain :

- Assurer une rentabilité optimale du sol urbain à travers la reconquête des friches urbaines qui fige le développement de la ville et qui défigure le paysage urbain.
- Redynamiser l'Axe de Tripoli par l'injection de nouvelles fonctions et activités en adéquation avec le statut de l'axe et en prenant en charge les attentes des habitants et usagers sachant que lors de l'enquête sur terrain, un manque important des espaces de divertissement et de convivialités et des équipements socio-culturels a été constaté.
- Procéder à une opération de restructuration en élargissant l'avenue de Tripoli pour offrir une place adéquate aux piétons et rendre attractif cet axe stratégique.
- Aménagement d'espaces publics.

Volet Environnemental:

- Mettre des dispositifs de d'amélioration de la qualité de l'air par élimination des sources de pollution :
 - Le potentiel en friche à récupérer permettra de renforcer **la densité végétale** dans la zone à travers l'aménagement des coulées vertes, Jardins et circuits paysagers, bassins d'eaux en réduisant l'artificialisation du sol urbain. Le but étant l'introduction de la nature dans la ville pour réduire le taux de la pollution dans la ville et aussi les inondations qui résultent de l'imperméabilité du sol urbain.
- Promouvoir la mobilité douce : (Pistes cyclables, chemins piétons) dans le but de réduire les émissions des GES (Gaz à Effet de Serre) et préservation des ressources.
- Introduire l'utilisation des énergies renouvelables notamment solaire pour l'usage domestique (chauffage, eau chaude sanitaire) dans les nouveaux programmes de logements de la commune.
- Mettre en place des barrières végétales pour minimiser les nuisances sonores émises de la voie ferroviaire.

▪ **Volet Socio-Culturel:**

- Proposer aux habitants de l'avenue de Tripoli et usagers une qualité de vie durable, qui se traduit, dans la dimension sociale, par des objectifs de mixité, diversité, équité et solidarité à atteindre dès le départ.
- l'intégration de l'axe de Tripoli au sein de la commune, en relation avec les quartiers avoisinants et en créant une attractivité pour le reste de la ville.
- La diversité des logements, à la fois en termes de typologie et de taille, ainsi qu'en termes de statuts d'occupation et modalité d'accès.
- Envisager une offre de services, commerces et équipements publics répondant aux besoins de la zone (intégrant une réflexion plus globale sur les équipements existants à l'échelle de la commune).
- Assurer une mixité fonctionnelle au niveau de l'avenue Tripoli et la commune.
- Un accès pour tous aux équipements et services de proximité, facteur d'équité sociale.
- Créer des espaces publics conçus comme des éléments fédérateurs, constitue des lieux de vie et de rencontre, participant à la mixité sociale et intergénérationnelle.
- Création de comité de pilotage par les habitants du quartier en relation avec les pouvoirs publics pour la participation à la gestion.

▪ **Volet Economique:**

- Identifier les avantages et le retour d'investissement à long terme qui seront acquis et le surcout résultant d'un territoire dégradé et mal exploité, cela donnera une étincelle aux intervenants pour garantir la bonne fin de l'opération.
- Développer l'attractivité économique du territoire. Un équilibre doit être créé entre le développement de l'économie locale de l'Axe de Tripoli et l'économie de la commune d'Hussein Dey et Alger.
- Permettre de maintenir ou créer une économie locale dynamique : commerces de proximité, économie sociale et solidaire.

- **Volet de Gouvernance:**

- Intégrer la gouvernance participative comme point essentiel de la démarche d'aménagement.
- Sensibiliser les pouvoirs publics à la création et l'utilisation d'un outil d'aide à la décision impliquant les enjeux environnementaux à l'urbanisme.

CHAPITRE III : CAS D'ETUDE

- Le développement d'activités intergénérationnelles.
- Création de comité de pilotage par les habitants du quartier en relation avec les pouvoirs publics pour la participation à la gestion : la gestion locale de certains services.
- Associer les citoyens aux réflexions et à l'élaboration du projet et favoriser l'adhésion à des valeurs communes afin d'éviter les conflits lors de son concrétisation.



Figure 47 : Simulation 3D sur les recommandations à prévoir sur le nouvel aménagement de l'Axe de Tripoli (Elargissement de la voirie, Espace public, Végétation...)

Source : Présentation de la nouvelle façade maritime CNERU, et Géoconfluence.enes.fr



Figure 48 : Simulation 3D sur les recommandations proposées sur le nouvel aménagement de l'Axe de Tripoli (Elargissement de la voirie, Espace public, Végétation...)

Source : Présentation de la nouvelle façade maritime CNERU, et photos sur l'Axe Tripoli présent par l'auteur en Juin 2021

CONCLUSION

CONCLUSION GENERALE:

Notre recherche est issue d'une volonté d'amélioration de l'image de nos villes à travers une proposition de solutions opérationnelles qui permettront d'introduire une nouvelle dynamique urbaine dans un contexte stratégique qui a subi un processus de dégradation depuis plusieurs décennies.

Dans un but de répondre à une stratégie de développement territorial et d'aménagement de la ville d'Alger, il est primordial d'adopter les principes d'un développement urbain durable, englobant les différentes dimensions environnementales, économiques, sociales et culturelles, tout en intégrant la gouvernance participative et impliquer les habitants à cette démarche.

Aussi, dans le cadre de la continuité de la stratégie des pouvoirs publics à faire d'Alger une « ville emblématique », notre recherche s'est focalisée plus précisément sur l'Axe de Tripoli de la commune d'Hussein Dey, par sa situation stratégique au cœur de la baie d'Alger d'une part, et par son riche potentiel en friches d'une autre part. L'objectif principal est de renverser le processus de dégradation en programmant des démarches de renouvellement sur ses friches afin d'offrir un espace urbain de qualité.

De ce fait, l'intervention des pouvoirs publics est nécessaire et urgente afin de récupérer et reconquérir l'énorme potentiel foncier de notre zone d'étude qui se trouve dans un territoire stratégique ne reflétant nullement le statut d'une capitale.

Ainsi, au terme de notre recherche nous confirmons que les friches urbaines de l'Axe de Tripoli sont un vrai potentiel, opportunité et un défi à relever pour son développement urbain durable et pour le rehaussement et l'amélioration de l'image de la commune d'Hussein Dey, et de notre capitale.

Espérant par notre recherche théorique et notre étude opérationnelle sur terrain, avoir pu aborder une problématique d'actualité qui commence à prendre de l'ampleur, notamment l'existence croissante des friches à l'intérieur de nos centres urbains. Cette recherche s'insère dans un cadre de sensibilisation des instances politiques et techniques aux possibilités de développement à l'intérieur de la ville existante en focalisant notre intérêt sur le potentiel et les opportunités qu'offrent les friches urbaines comme moteur d'un développement urbain durable.

BIBLIOGRAPHIE

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

OUVRAGES :

- **ADEME.**, 2014, Reconversion des friches urbaines polluées, Journées techniques nationales 25 et 26 mars 2014, Paris. Angers : ADEME éditions. Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie.
- **ASHER F.**, 2009, L'âge des métropoles, Grand prix de l'urbanisme, Edition: L'aube.
- **ANDRES L., BOCHET B.**, 2007, La mutabilité à l'épreuve de la durabilité ou comment relire la réutilisation des territoires urbains délaissés sous le couvert de la ville durable, Colloque Les dynamiques territoriales : débats et enjeux des différentes approches disciplinaires, XIIIème Colloque de l'ASRDLF, Juillet 2007, France.
- **ANGOTTI P., DOYEN Y., LANDELL O., POMMIER P., ROBERT P-C.** 2010, Les friches, cœur du renouveau urbain, les communautés urbaines face aux friches : état des lieux et cadre pour agir, association des communautés urbaines de France, 211p.
- **BEREZOWSKA-AZZAG E.** 2011, Projet urbain, guide méthodologique, comprendre la démarche du projet urbain : édition synergie. p66.
- **BERTONCELLO B et DUBOIS J.**, 2010, Marseille Euro-méditerranée accélérateur de métropole : Editions Parenthèses, collection la ville en train de se faire.
- **BOCHET B., BONARD Y., DIND J-P., GUINAND S ET THO-MANN, M.**, 2007, Continuité - discontinuité de l'urbain et des réponses urbanistiques, réflexion sur le champ émergent de l'urbanisme durable, Dans Antonio Da Cunha et Laurent Matthey (dir.), La ville et l'urbain, des savoirs émergents, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires Romandes, p. 187-206.
- **BOISVERT V., VIVIEN F.-D.**, 2006, Le développement durable : une histoire de controverses économiques, In Aubertin C, Vivien F D, Le développement durable : enjeux politiques, économiques et sociaux, Paris : La documentation Française, pp. 93-114.
- **BONNEVILLE M.**, 2004, Les ambiguïtés du renouvellement urbain, effet d'annonce, continuité ou rupture, Les Annales de la Recherche Urbaine, Renouvellements urbains, n°97, p.7-16.

BIBLIOGRAPHIE

- **BORIE A., PINON P.**, 2010, Istanbul, portrait de ville, éd : Cité de l'architecture et du patrimoine.
- **BRUNDTLAND G.**, 1988, Notre avenir à tous, Montréal, Ed : du Fleuve.
- **CAMAGNI R., GIBELLI M., CRISTINA et RIGAMONTI P.**, 2002, Forme urbaine et mobilité : les coûts collectifs des différents types d'extensions urbaines dans l'agglomération milanaise : Revue d'Économie Régionale et Urbaine, no 1, p. 105-139.
- **CAMAGNI R., CAPELLO R., et NIJKAMP P.**, 1998, Towards sustainable city policy: An economy-environment technology nexus, Ecological Economics, vol. 24, no 1, p. 103-108.
- **CAMAGNI R ET GIBELLI MC.**, 1997, Développement urbain durable: quatre métropoles européennes à l'épreuve, 1 vol., Monde en cours. Série Prospective et territoires, ISSN 1243-0404, La Tour- d'Aigues: Éd. de l'Aube.
- **CHARLOT-VALDIEU C., OUTREQUIN P.**, 2005, Des indicateurs de développement durable pour l'évaluation des projets de renouvellement urbain : Le modèle INDI-RU 2005, SUDEN.
- **CHARLOT-VALDIEU C et OUTREQUIN P.**, 2009, L'urbanisme durable, Concevoir un éco quartier, Vol. 1, U.O/CHA. France: Le moniteur.
- **CHARLOT-VALDIEU C., GAULTIER E**, 2009, Barcelone de la qualité de vie au développement durable : édition du Comité 21 a été réalisée en collaboration avec le groupe « Entreprises & Construction Durable » du Cabinet Utopies.
- **CUNHA A - D.**, 2005, Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2005.
- **EMELIANOFF C.**, 2005, Recherche d'attractivité résidentielle et inégalités environnementales : quels liens de causalité ?, in Actes du Colloque, Inégalités environnementales et sociales : L'environnement, facteur de cohésion urbaine ?, Urba+ Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris XII, 10 p.
- **EMELIANOFF C.**, 2007a, Les quartiers durables en Europe : un tournant urbanistique ?, Urbia - Les cahiers du développement durable, n°4, pp. 11-30.
- **EMELIANOFF C.**, 2007b, Expériences pilotes de quartiers durables en Europe, Tracés, n°12, Suisse, pp. 7-9.

BIBLIOGRAPHIE

- **FERRARI Sylvie.** 2010., Éthique environnementale et développement durable : réflexions sur le Principe responsabilité de Hans Jonas, in Développement durable & territoires.
- **FOUCHIER V.,** 1997, Les densités urbaines et le développement durable, Le cas de l'Ile - de - France et des villes nouvelles, Paris : SGVN.
- **FRANCOIS A.,** 1997, Métapolis ou l'avenir des villes, In: Revue de géographie de Lyon, vol. 72, n°2, Une nouvelle culture de l'aménagement des villes. p. 126.
- **GOTLIEB C.,** 2001, Barcelone réaménage ses confins à l'horizon 2004 : Diagonal, n°151, p.10-15.
- **HAMMAN P.,** 2012, Sociologie urbaine et développement durable, Bruxelles, De Boeck, coll : Ouvertures Sociologiques, 199 p.
- **JAILLET M-C.,** 2003, Renouveau urbain et transformations sociales : une vieille histoire, Droit et ville, n°55, PUCA, p.27-40.
- **LE GARREC S.,** 2006, Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout, PUCA.
- **MANCEBO F.,** 2006, Le développement durable, Collection U, Armand Colin, Paris, 260p.
- **MANCEBO F.,** 2007, Le développement durable en question(s), Cybergeog : European Journal of Geography, mis en ligne le 9 octobre.
- **MASBOUNGI, A.,** 1998, Recycler le territoire, Projet Urbain, 1998, n°15, pp. 3-5.
- **MONS D.,** 2005, Lille métropole : pour un développement urbain durable, in Programme de recherche Renouveau urbain et environnement, Rue 2000, PUCA, p.17.
- **NEWMAN P ET KENWORTHY J.,** 1999, Sustainability and cities, overcoming automobile dependence. Washington : Island Press.
- **PEROUSE J-F.,** 2007a, Istanbul, entre Paris et Dubaï : mise en conformité internationale, nettoyage et résistances, in BERRY-CHIKHAOUI I, DEBOULET A., ROULEAUBERGER L. (s/dir.), 2007, Villes internationales. Entre tensions et réactions des habitants, La Découverte, coll. Recherches, Paris, p. 31-62.
- **PEROUSE J.-F.,** 2007 b, Les formes de la mondialisation en Turquie et leurs expressions socio-territoriales, in CADENE Ph. (dir.), 2007, La mondialisation. L'intégration des pays en développement, Paris, SEDES, pp.141-148.
- **PIRON O.,** 2002, Analyse systémique, ED : La documentation Française, Paris.

BIBLIOGRAPHIE

- **RAAD T., KENWORTHY J.**, 1998, The US and us, Canadian cities are going the way of their US counterparts into car-dependent sprawl : Alternatives, vol. 24, no 1, p. 14-22.
- **REY, E.**, 2005, Régénération des friches urbaines et développement durable, Conférence, Palais de Rumine, Lausanne.
- **REY E.**, 2013, Régénération des friches urbaines et développement durables, vers une évaluation intégrée à la dynamique de projet : Presses universitaires de Louvain.
- **REY E., Lufkin S.**, 2015, Des friches urbaines aux quartiers durables, Lausanne : Presse polytechniques et universitaires romandes.
- **ROGERS R.**, 2000, Des villes pour une petite planète, Paris : Le Moniteur, 2000, 213p.
- **ROUSSEL F-X.**, 1999, Des ambitions pour la ville In : Le magazine de l'architecture et de la ville, Urbanisme.
- **SEN A.**, 2010, L'idée de justice, traduction, P.CHEMLA, Paris, Flammarion.
- **SOKOLLOF B.**, 1999, Barcelone ou comment refaire une ville, Presses universitaires de Montréal.
- **THEYS J.**, 2002, L'approche territoriale du « développement durable », condition d'une prise en compte de sa dimension sociale, Développement durable et territoires, mis en ligne le 01 septembre 2002.
- **THOMANN M.**, 2008, La reconversion du quartier Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel : réflexions sur la densification qualifiée, Géo-Regards, no 1, p. 67-79.
- **TIANO C.**, 2010, Neptune : le discours de la méthode, La requalification de friches industrielles portuaires, Les Annales de la recherche urbaine, n°106, pp. 63-73.

THESES ET MEMOIRES :

- **ABBOUD HAJJAR.**, 2014, La construction d'un cadre méthodologique pour l'élaboration de projets urbains durables en Syrie, Hydrologie, Thèse de Doctorat, Université Paris-Est, Français. NNT : 2014PEST1128. tel- 02138945.
- **BENALI K.**, 2012, La reconversion des friches industrielles en quartiers durables : aperçu théorique, Cahiers de géographie du Québec, 56(158), 297-312.

BIBLIOGRAPHIE

- **BOUNAIRA A.** 2015, Intégration des friches industrielles dans la conception des trames vertes urbaines cas du Hamma d'Alger, mémoire de magistère, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme EPAU, 163p.
- **BOUTAUD A.**, 2005, Le développement durable, penser le changement ou changer le pansement ?, Thèse de doctorat en Sciences et génie de l'environnement, Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint Etienne et Université Jean Monnet, 569 p.
- **CHERQUI F.**, 2005, Méthodologie d'évaluation d'un projet d'aménagement durable d'un quartier - Méthode ADEQUA, Université de la Rochelle.
- **DJABALLAH A CH.**, 2008, Processus de conduite des projets de renouvellement urbain, mémoire de magistère, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme EPAU, Alger.
- **DJELLATA A.** 2006, Planification urbaine et stratégie de reconquête des friches cas de Boufarik, mémoire de magistère, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme EPAU, 162p.
- **KEBIR B.**, 2016, Entre morphologies et politiques urbaines vers un renouvellement, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme, Université Badji Mokhtar, Annaba.
- **LOTZ S.**, 2017, L'effet de levier dans la reconversion des friches militaires dans le cadre du renouvellement urbain en France, Thèse de Doctorat en Architecture, aménagement de l'espace, Université Paris-Est, Français. NNT : 2017PESC1136. tel-01632441.
- **PERRIN C.**, 2013, Régénération d'une friche hospitalière, Metz, entre couture urbaine et ouverture, 65 p., mémoire de diplôme d'architecture, INSA, Strasbourg, département architecture.
- **REITER S.**, 2007, Élaboration d'outils méthodologiques et techniques d'aide à la conception d'ambiances urbaines de qualité pour favoriser le développement durable des villes, Thèse de doctorat, Université catholique de Louvain.
- **THOMAN M.**, 2005, Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable, mémoire, Institut de géographie, université de Lausanne.
- **TO UYEN BUI.**, 2012, L'intégration du développement durable dans les projets de quartier : le cas de la ville d'Hanoï, Thèse de Doctorat, Architecture, aménagement de l'espace, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2012. Français. NNT : 2012TOU20057.
- **VALEGEAS F.**, 2014, Concevoir et habiter un quartier dit durable, Thèse de Doctorat en Urbanisme, Aménagement et Politiques Urbaines, Injonction écologique et dynamique collectives à Beauregard (Rennes) et le Bri chères (Auxerre), Ecole Doctorale « Ville, Transport et Territoires », Université Paris-Est.

BIBLIOGRAPHIE

PROJETS DE FIN D'ETUDE (PFE) :

- **ANSARI S., CELLE B., CHOJNACKI A., ENAULT L., FALCONNET V., HAGEGE M. HUMEAU C., MARCHANE A-L., MOISON A ET ROUSSELE.,** 2008, PFE Comment évaluer la durabilité d'un projet urbain ? , Ecole Polytechnique, Université de Tours.
- **AYRAULT A.,** 2018, La requalification et valorisation des friches industrielles comme outils de la redynamisation urbaine, Projet de Fin d'Etudes, Ecole polytechnique, université de Tours.

BASES DE DONNEES :

- **ADEME.,** 2018, La reconversion des friches urbaines polluées, Comment démarrer ? Les bonnes questions à se poser, 12 p. réf 010398, Gratuit et téléchargeable <http://www.ademe.fr/reconversion-sites-friches-urbaines-polluees>.
- **22@BARCELONA.,** 2011, architectuul.com/architecture/22-barcelona.
- **BENISTANDN S.,** 2011, La transformation urbaine des zones industrielles de Poblenou, Le projet « 22@Barcelone» http://vet2011.free.fr/barcelone/22@/22@_7.pdf.
- **BLANC J-N.,** 1991, Les friches industrielles de l'économique à l'urbain / Industrial wastelands : from economic to urban aspects, Revue de géographie de Lyon, 1991, vol. 66, n°2, Mutations économiques et requalifications territoriales. pp. 103-107.
URL: http://www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1991_num_66_2_5769.
- **CANDELIER-CABON M., MONTABONE B.,** 2009, Istanbul, une internationalisation forcée?, EchoGéo, En ligne Sur le Vif, mis le 02 décembre 2009 URL : <http://echogeo.revues.org/11523> ; DOI : 10.4000/echogeo.11523.
- **DE SOUSA, C.A.,** 2003, Turning brownfields into green space in the City of Toronto, Landscape and Urban Planning, 62(4), 181-198. doi: [http://dx.doi.org/10.1016/S0169-2046\(02\)00149-4](http://dx.doi.org/10.1016/S0169-2046(02)00149-4)
- **DIND J-P.,** 2011, La gestion de projets urbains, Projets d'aménagement concertés dans des secteurs déjà bâtis : Mémento à l'usage des responsables de projet, Lausanne, janvier 2011. Disponible sur <http://www.unil.ch/ouvdd>.
- **EUROMEDITERRANNEE.,** 2015, <http://www.euromediterrannée.fr/quartier/cite-de-laméditerranée.html>

BIBLIOGRAPHIE

- **REY-LEFEBVRE I.**, 2015, Le service public exploite sa manne immobilière, Le Monde, 23.02.2015 ; URL : <http://www.lemonde.fr>
- **SARDINHA, I. D., CRAVEIRO, D., et MILHEIRAS, S.**, 2013, A sustainability framework for redevelopment of rural brownfields: stakeholder participation at SÃO DOMINGOS mine, Portugal. Journal of Cleaner Production, 57, 200-208. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.05.042>.
- **VAILLANCOURT J-G .**, 2002, Action 21 et le développement durable, Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement, Volume 3 Numéro 3 | décembre 2002, mis en ligne le 01 décembre 2002, consulté le 16 juin 2021. URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/4172> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/vertigo.4172>.

DOCUMENTS :

- **PDAU d'Alger**, 2011, Rapport d'orientation, wilaya d'Alger, direction de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de la prévention et de la résorption de l'habitat précaire de la wilaya d'Alger, PARQUEXPO, L14, 158 p.
- **PDAU d'Alger**, 2016, Rapport d'orientation, wilaya d'Alger, direction de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de la prévention et de la résorption de l'habitat précaire de la wilaya d'Alger, PARQUEXPO, L14, 158 p.

LISTE DES FIGURES

N°	Figures	Pages
01	Figure 1: Reconstruire la ville sur la ville	10
02	Figure 2: Enjeux du Développement Urbain Durable	20
03	Figure 3: Le cercle HQE2R, grille d'évaluation d'un quartier durable	23
04	Figure 4: Les enjeux de la reconversion des friches polluées	32
05	Figure 5: Vue aérienne sur la ville de CERDA	34
06	Figure 6: Vue sur l'ancien quartier de « Poblenou » en pleine transformation	35
07	Figure 7: Les bidonvilles laissent place à des aménagements paysagers et des équipements sportifs et culturels, l'opportunité aussi pour redessiner le lien avec plaça Espanya en contrebas du mont	37
08	Figure 8: "Ouvrir la ville sur la mer " : Le littoral fait l'objet d'un ambitieux projet de requalification de ses abords : aménagement d'un port de plaisance et plages revalorisées, large promenade ponctuée d'espaces de loisirs.	37
09	Figure 9: Ronda Littoral. La voie est conçue comme une suture entre la ville et la mer. Les voies rapides en contrebas minimisent les nuisances sonores et offrent tout l'espace public au piéton faisant intégrer la bande littorale réaménagée au reste du centre-ville.	37
10	Figure 10: Transformation du quartier « Poblenou » en une véritable centralité économique	38
11	Figure 11: Mutation du quartier du Besos finir la diagonal Tracée par Cerda 19ème Siècle	38
12	Figure 12: Transformation du quartier Sant Adri	38
13	Figure 13: " Monumentaliser la périphérie". L'aménagement des espaces publics se poursuit dans les quartiers périphériques. Dans le quartier Via Julia (1985), le projet crée un large quai piétonnier qui s'inscrit dans la tradition des <i>Rambla</i> , une grande halle accueille des manifestations et fait de ce lieu un « condensateur social » de la vie du quartier	38
14	Figure 14: « Euroméditerranée » se lance sur un urbanisme de territoire	40

15	Figure 15: « Euroméditerranée » vues sur le nouveau port et un projet d'éco quartier	41
16	Figure 16: « Les Docks de Marseille » : Vues sur le projet avant et après la réhabilitation	41
17	Figure 17: « Le Quais d'Arenc de Marseille » : Vues sur le projet avant et après.	41
18	Figure 18: « la CMA-CGM », projet de Zaha Hadid	41
19	Figure 19: Istanbul : De la ville diasporique à la capitale européenne de la culture	47
20	Figure 20: Istanbul : Rénovations dans le style néo-ottoman	47
21	Figure 21: Istanbul : Le master plan de Zaha Hadid pour le quartier de Kartal	47
22	Figure 22: Arrivée des tabacs au magasin d'Hussein Dey, (1862)	52
23	Figure 23: Gravure du Dey Hussein, par Victor Duruy (1864).	52
24	Figure 24: Maison de plaisance du Dey Hussein, Lycée Thaalibia actuellement.	53
25	Figure 25: Situation de la commune d'Hussein Dey	54
26	Figure 26: Limitrophes de la commune d'Hussein Dey	54
27	Figure 27: Situation de la Daïra d'Hussein Dey	55
28	Figure 28: Limites de la Commune d'Hussein Dey et les principaux axes la desservant	56
29	Figure 29: Les trois entités composant la Commune d'Hussein Dey	57
30	Figure 30: L'environnement immédiat de la zone d'Hussein Dey	58
31	Figure 31: Délimitation de la zone d'Hussein Dey en triangle POS N°54	59
32	Figure 32: Différents équipements de Loisirs de la zone d'Hussein Dey	61
33	Figure 33: Différentes activités industrielles autour de la zone d'Hussein Dey	62
34	Figure 34: Différents types d'Habitat et équipements de proximités de la zone d'Hussein Dey	63
35	Figure 35: Un potentiel foncier à récupérer dans la zone d'Hussein Dey	64
36	Figure 36: Situation de la rue Tripoli d'Hussein Dey	65

37	Figure 37: Délimitation de la zone d'étude au Nord de l'axe Tripoli D'Hussein Dey	65
38	Figure 38: Images de friches en rénovation et d'autres fermées au Nord de l'axe Tripoli D'Hussein Dey	69
39	Figure 39: Identification et Délimitation des différentes friches industrielles et urbaines donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey « Partie Nord –Est -A-»	70
40	Figure 40: Identification et Délimitation des différentes friches industrielles et urbaines donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey « Partie Nord –Est-A- »	71
41	Figure 41: Identification et Délimitation des différentes friches industrielles, ferroviaire et urbaines donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey « Partie Nord –Ouest-B- »	72
42	Figure 42: Identification et Délimitation des différentes friches urbaines donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey « Partie Nord –Ouest-B- »	73
43	Figure 43: Images des friches « ERIAD ex Minoterie Narbonne à gauche, SIDESAL à droite » sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey	73
44	Figure 44: Diagnostic du CTC d'expertise de l'ancien Bâti de la Commune d'Hussein Dey.	76
45	Figure 45: Méthode SWOT 1	78
46	Figure 46: Méthode SWOT 2	79
47	Figure 47: Simulation 3D sur les recommandations à prévoir sur le nouvel aménagement de l'Axe de Tripoli (Elargissement de la voirie, Espace public, Végétation...)	88
48	Figure 48: Simulation 3D sur les recommandations à prévoir sur le nouvel aménagement de l'Axe de Tripoli (Elargissement de la voirie, Espace public, Végétation...)	89
A 01	Figure A 1: Différentes Images des friches industrielles et urbaines fermées donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey	07 Annexe
A 02	Figure A 2: Différentes Images des friches industrielles fermées donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey	08 Annexe
A 03	Figure A 3: Différentes Images des Anciennes friches industrielles et urbaines réfectionnées et en activité actuellement donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey	09 Annexe

A 04	Figure A 4: Différentes Images des Anciennes friches industrielles en mauvais état et en activité actuellement donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey	09 Annexe
A 05	Figure A 5: Différentes Images des Anciennes friches industrielles polluantes et à nuisance sonore, en activité actuellement donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey	10 Annexe
A 06	Figure A 6: Différentes Images sur l'Ancienne friche industrielle « ERIAD » Ex Minoterie Narbonne « Patrimoine National » donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey	10 Annexe
A 07	Figure A 7: Différentes Images sur le vieux bâti « Habitat Individuel et Collectif avec commerces » donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey	11 Annexe
A 08	Figure A 8: Différentes Images sur le vieux bâti « Activité Pédagogique » » donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey	12 Annexe
A 09	Figure A 9: Différentes Images sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey démontrant le rétrécissement de la voirie, manque de chaussée pour les piétons et places de stationnement	12 Annexe
A 10	Figure A 10: Différentes Images sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey démontrant l'état du vieux bâti	13 Annexe
A 11	Figure A 11: Différentes Images sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey démontrant le rétrécissement de la voirie, manque de chaussée pour les piétons et places de stationnement	14 Annexe
A 12	Figure A 12: Différentes Images sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey démontrant le rétrécissement de la voirie, manque de chaussée pour les piétons et places de stationnement	15 Annexe

LISTE DES TABLEAUX

N°	Tableaux	Pages
01	Tableau 1: Tableau de sélection des grilles	21
02	Tableau 2: Tableau d'un exemple de sélection de cible et sous-cible	23
03	Tableau 3: Fiche technique identifiant le foncier et les friches sur la zone d'étude (La fiche technique complète est présentée en annexes)	74
04	Tableau 4: Tableau indiquant la récapitulation de la surface du potentiel foncier recensé sur le Nord de l'Axe de Tripoli	75
05	Tableau 5: Tableau indiquant les Volets et Indicateurs sur lesquels se base notre analyse SWOT	81
06	Tableau 6: Tableau indiquant Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces de la zone d'étude	82
07	Tableau 7: Tableau indiquant les Objectifs et Recommandations voulant atteindre sur la zone d'étude	85
A 01	Tableau 1 A: Tableau indiquant la Fiche technique du foncier et les friches recensées sur le Nord de l'Axe de Tripoli, ainsi que la récapitulation de la surface du potentiel foncier.	01-07 Annexe

LISTE DES ABREVIATIONS


Liste Des Abréviations :

- **ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- **AFOM** : Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces
- **CNERU** : Centre National d'Etudes et de Recherches appliquées en Urbanisme
- **CSTB** : Comité Scientifique et Technique du Bâtiment
- **CTC** : Contrôle Technique de Construction
- **HQE2R** : Haute Qualité Environnementale Renouvellement-Réhabilitation (Démarche d'évaluation des quartiers durables)
- **OPLA** : Office de Parcs des sports et des Loisirs d'Alger
- **PDAU** : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
- **POS** : Plan d'Occupation de Sols
- **SUDEN** : Association Européenne pour le Développement Urbain Durable
- **SWOT** : Strengths (Forces), Weaknesses (Faiblesses), Opportunities (Opportunités) et Threats (Menaces).






ANNEXES

ANNEXES

A-1-Fiche technique identifiant le foncier et les friches existantes sur le Nord de l'Axe de Tripoli de la commune d'Hussein Dey :

Désignation	Photos	Typologie	Surface/ Etat	Observations
Friches Fermées Actuellement				
<p>EX- CNERATA</p> <p>« Ex Centre National des Etudes de Recherche Appliquées et Travaux d'Arts »</p>		Friche Urbaine	5834.38 m² Mauvais	Friche abandonnée. Terrain réservé pour la construction de la Direction des Finances.
PROMETAL		Friche Industrielle	769.20 m² Mauvais	Friche abandonnée
<p>COSMEPAR</p> <p>« Société de Production de Parfums et Cosmétique SARL »</p>		Friche Industrielle	1051.05 m² Mauvais	Friche à l'abandon fermé actuellement.
<p>SHOW ROOM</p> <p>«SHOW ROOM Véhicules BMW»</p>		Friche Industrielle	1560.15 m² Moyen	Friche Fermée actuellement a subit des travaux de réfection.

ANNEXES

<p>RECTA INDUSTRIE</p> <p>« Entreprise de Production de Pompes à Eau et Matériel Hydraulique » Fermé</p>		<p>Friche Industrielle</p>	<p>6769.93 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Friche à l'abandon fermé actuellement.</p>
<p>EX-SNVI</p> <p>« Société Nationale des Véhicules Industriels »</p> <p>Hangars Fermés</p>		<p>Friche Industrielle</p>	<p>2653.76 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Friche à l'abandon fermé actuellement.</p>
<p>MARCHE FERME</p>		<p>Friche Urbaine</p>	<p>378.60 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Friche à l'abandon fermé actuellement.</p>
<p>ERIOD</p> <p>« Ex Minoterie Narbonne »</p>		<p>Friche Industrielle</p>	<p>5211.66 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Friche en ruine, décision de démolition prise par la Commune « APC » Hussein Dey en Avril 2021. Une pétition a été faite à cet égard pour la préservation de ce patrimoine.</p>
<p>NETCOM</p> <p>« Ex Marché de légumes »</p>		<p>Friche Urbaine</p>	<p>249.60 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Friche à l'abandon fermé actuellement.</p>


ANNEXES

<p>FLN KASMA</p> <p>« Siege FLN de la Commune »</p>		<p>Friche Urbaine</p>	<p>373.37 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Friche abandonnée, squattée par des habitants actuellement.</p>
<p>SIDESAL</p> <p>« Société Industrielle pour le Développement de la Sécurité Algérienne SPA »</p>		<p>Friche Industrielle</p>	<p>4830.15 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Friche à l'abandon fermé actuellement.</p>
<p>SODIMEL</p> <p>« Société de Montage pour l'Industrie Electriques »</p>		<p>Friche Industrielle</p>	<p>769.19 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Friche fermée, en pleine rénovation actuellement.</p>
Anciennes Friches Rénovées, En Fonction Actuellement				
<p>ENAC</p> <p>« Entreprise National de Canalisation»</p>		<p>Industrielle</p>	<p>2806.40 m²</p> <p>Moyen</p>	<p>Ancienne friche en fonction a subit des travaux de réfection.</p>
<p>UCCA</p> <p>« Union des Coopératives de Céréales de l'Algérois »</p>		<p>Industrielle Portuaire</p>	<p>2714.23 m²</p> <p>Moyen</p>	<p>Ancienne friche en fonction a subit des travaux de réfection entre autre Drainage, étanchéité, Traitement de façade et Isolation.</p>




ANNEXES

<p>NAFTAL PNEUMATIQUE</p> <p>« Centre de Pneumatique »</p>		<p>Industrielle</p>	<p>1059 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Ancienne friche en fonction actuellement.</p>
<p>GPLC</p> <p>« Installation Equipement GPL »</p>		<p>Industrielle</p>	<p>1105.88 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Ancienne friche en fonction actuellement.</p>
<p>SIEGE BATIMETAL</p> <p>« Batimétal Engineering et Construction »</p>		<p>Urbaine</p>	<p>3008.83m²</p> <p>Moyen</p>	<p>Ancienne friche rénovées et en fonction actuellement</p>
<p>BATIMETAL</p> <p>« Batimétal Charpente Centre Ex BATICIC »</p>		<p>Industrielle</p>	<p>12 506.84 m²</p> <p>Mauvais</p>	<p>Ancienne friche en fonction actuellement malgré son état dégradé</p>
<p>CACOBATPH</p> <p>« Caisse National des Congés Payés et du Chômage – Intempérie des Secteurs du Bâtiment, des Travaux Publics et de l'Hydraulique »</p>		<p>Urbaine rénovée</p>	<p>2932.90 m²</p> <p>Bon</p>	<p>Ancienne friche totalement rénovée</p>
<p>DISTRIBUTEUR PEUGEOT</p>		<p>Industrielle</p>	<p>1755.05 m²</p> <p>Moyen</p>	<p>Ancienne friche en fonction a subit des travaux de réfection de façade notamment.</p>

ANNEXES

<p>BATIMENT R+5</p> <p>APPARTENANT A « GIPLAIT SPA »</p> <p>AVEC BANQUE AU RDC</p>		<p>Urbaine</p>	<p>507.22 m²</p> <p>Moyen</p>	<p>Ancienne friche, a subi quelques travaux de rénovation en fonction actuellement</p> <p>Autant qu'immeuble de Bureaux avec une banque au RDC.</p>
Potentiel Foncier, Activité à délocaliser				
<p>SNTA</p> <p>« Société National des Tabacs »</p>		<p>Industrielle</p>	<p>17 640.36 m²</p> <p>Moyen</p>	<p>Activité à délocaliser pour causes de Pollution</p>
Activité à Nuisance Sonore				
<p>GARE H-DEY</p>		<p>Ferroviaire</p>	<p>1931.50 m²</p> <p>Moyen</p>	<p>En fonction actuellement</p>
Commerces				
<p>COMMERCES EN RDC D'HABITAT</p>		<p>Commerces</p>	<p>Moyen</p>	<p>Des RDC aménagés en commerces de différents types.</p>
Habitat				
<p>HABITAT COLLECTIF</p>		<p>Logements Collectifs</p>	<p>Mauvais</p>	<p>Plusieurs Bâtiments d'Habitat sont en plein réfection actuellement.</p>

ANNEXES

<p>HABITAT INDIVIDUEL</p>		<p>Logement individuel</p>	<p>Mauvais</p>	<p>Plusieurs Bâtiments d'Habitat sont en plein réfection actuellement.</p>
<p>HABITAT INDIVIDUEL CONSTRUCTION NEUVE AU MILIEU DES FRICHES</p>		<p>Logement individuel</p>	<p>Neuf</p>	<p>Construction neuve en R+4 propriété privée habitat individuel.</p>
Equipement				
<p>CENTRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE MOHAMED TAYEB BOUCENNA</p>		<p>Equipement</p>	<p>3328.17 m² Moyen</p>	<p>En fonction actuellement.</p>
Terrains Vides				
<p>TERRAIN VIDE INNOCCUPE DEPUIS PLUSIEURS ANNEES « Propriété Privée »</p>		<p>Friche Urbaine</p>	<p>625.00 m²</p>	<p>Terrain de propriété privé avec clôture dégradée, inoccupé depuis plusieurs années.</p>
<p>TERRAIN VIDE INNOCCUPE DEPUIS PLUSIEURS ANNEES « Clôturé »</p>		<p>Friche Urbaine</p>	<p>5476.28 m²</p>	<p>Terrain clôturé Inoccupé depuis plusieurs années.</p>

RECAPITULATION (POTENTIEL FONCIER EN SURFACE)	
Surface des Friches Fermées Actuellement :	30 451.05 m²
Surface des Anciennes Friches en mauvais état et en Fonction Actuellement :	14 671.72 m²
Surface des Anciennes Friches réfectionnées en Fonction Actuellement :	13 217.41 m²
Surface d'Activité polluante à délocaliser :	17 640.36 m²
Surface d'Activité à Nuisance Sonore :	1931.50 m²
Surface des Terrains Vides :	6002.28 m²
SURFACE DU POTENTIEL FONCIER EN SURFACE DU NORD DE L'AXE DE TRIPOLI :	83 914.32 m²

Tableau 1 A: Tableau indiquant la Fiche technique du foncier et les friches recensées sur le Nord de l'Axe de Tripoli, ainsi que la récapitulation de la surface du potentiel foncier.

Source : Tableau réalisé par l'auteur, photos présent en Juin 2021

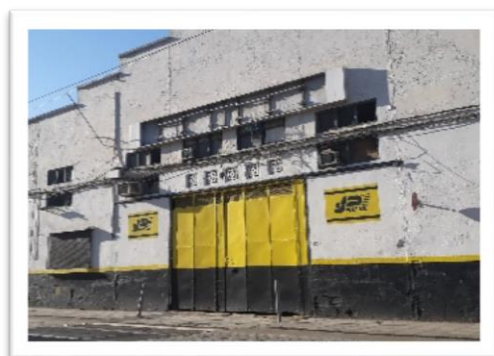
A-2- Reportage Photographique du Nord de l'Axe de Tripoli de la commune d'Hussein Dey :



EX CNERATA



NAFTAL PNEUMATIQUE



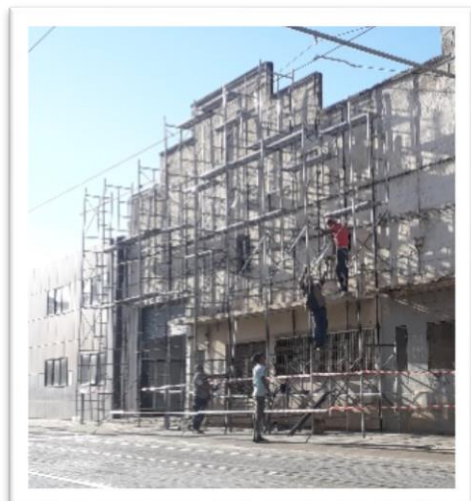
GPLC NAFTAL



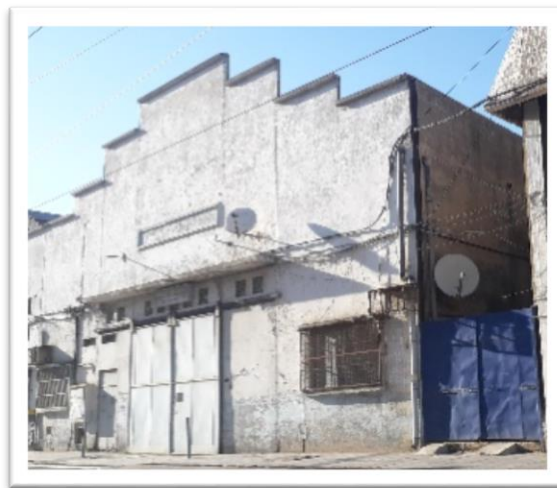
PROMETAL

Figure A 1: Différentes Images des friches industrielles et urbaines fermées donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey

Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021



SODIMEL



COSMEPAR



SIDESAL



NETCOM Ex Marché



Marché fermé



KASMA FLN

Figure A 2: Différentes Images des friches industrielles fermées donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey
Source : Images prises par l'Auteur Juin 2021

ANNEXES



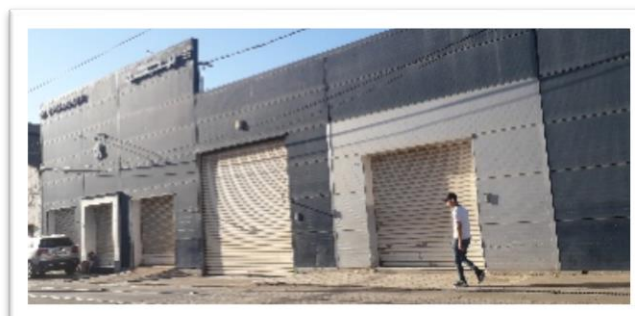
UCCA



Siège BATIMETAL

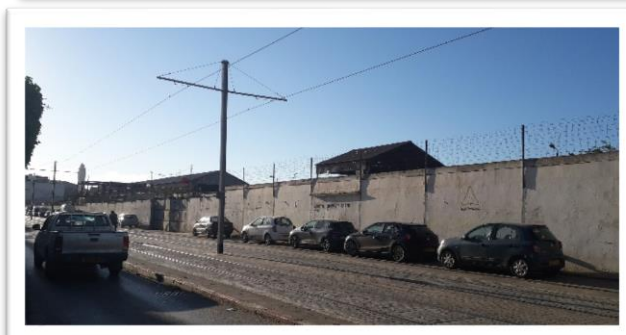
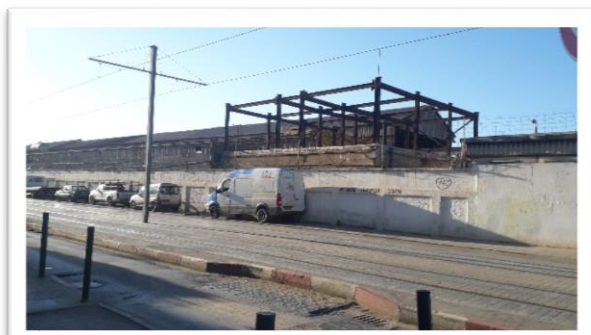
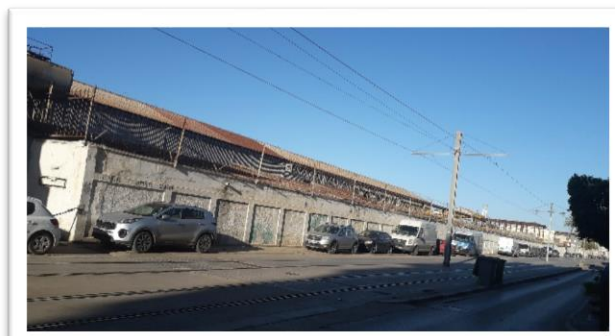


CACOBATPH



DISTRIBUTEUR « PEUGEOT »

Figure A 3: Différentes Images des Anciennes friches industrielles et urbaines réfectionnées et en activité actuellement donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey
Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021



BATIMETAL

Figure A 4: Différentes Images des Anciennes friches industrielles en mauvais état et en activité actuellement donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey
Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021



SNTA: Société National des Tabacs



Gare d'Hussein Dey

Figure A 5: Différentes Images des Anciennes friches industrielles polluantes et à nuisance sonore, en activité actuellement donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey
Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021

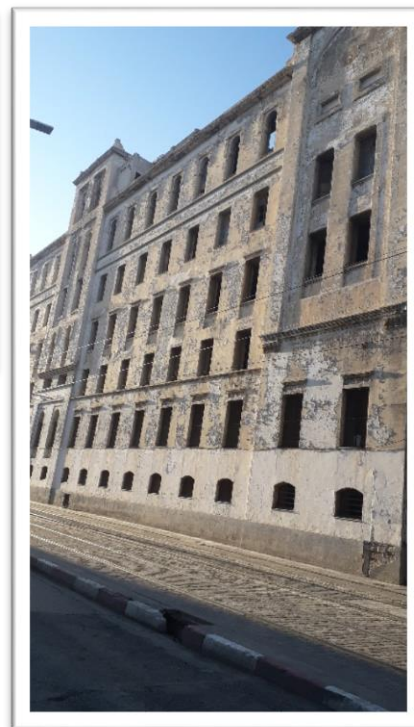
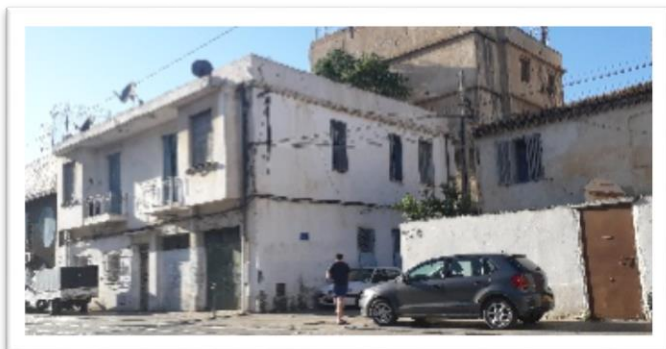
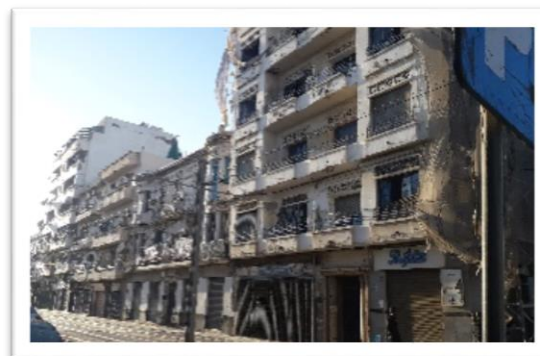
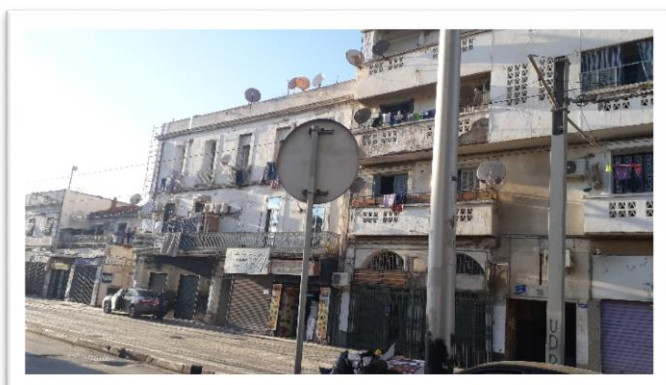


Figure A 6: Différentes Images sur l'Ancienne friche industrielle « ERIAD » Ex Minoterie Narbonne « Patrimoine National » donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey
Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021



Habitat Individuel



**Habitat Collectif avec
Commerces**

Figure A 7: Différentes Images sur le vieux bâti « Habitat Individuel et Collectif avec commerces »
donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey
Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021



INSTITUT DE TECHNOLOGIE

Figure A 8: Différentes Images sur le vieux bâti « Activité Pédagogique » donnant sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey

Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021

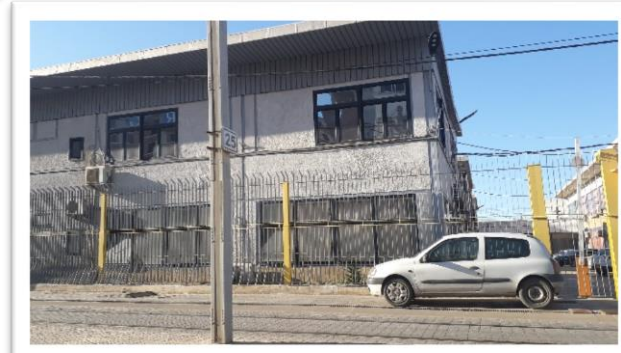
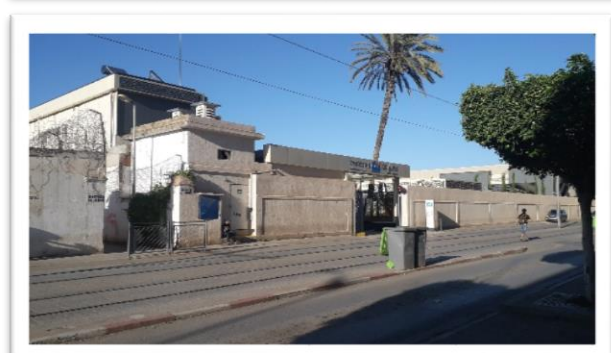
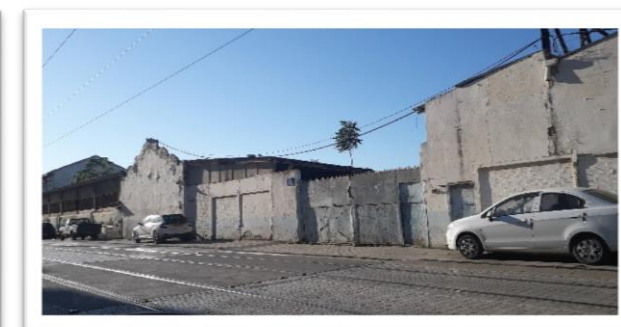
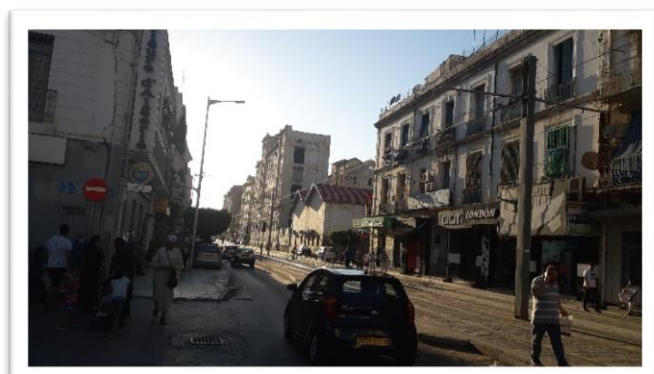
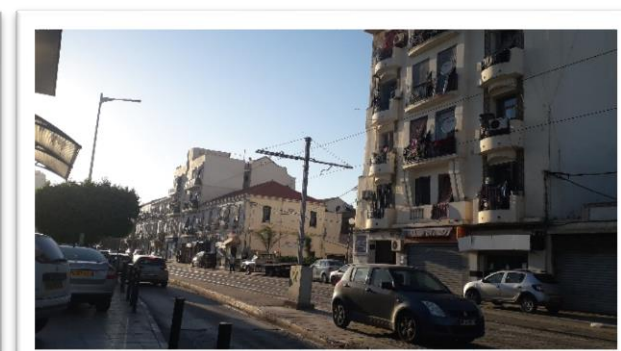
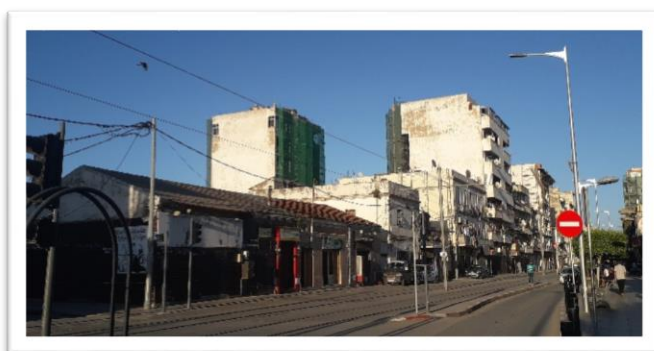


Figure A 9: Différentes Images sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey démontrant le rétrécissement de la voirie, manque de chaussée pour les piétons et places de stationnement

Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021

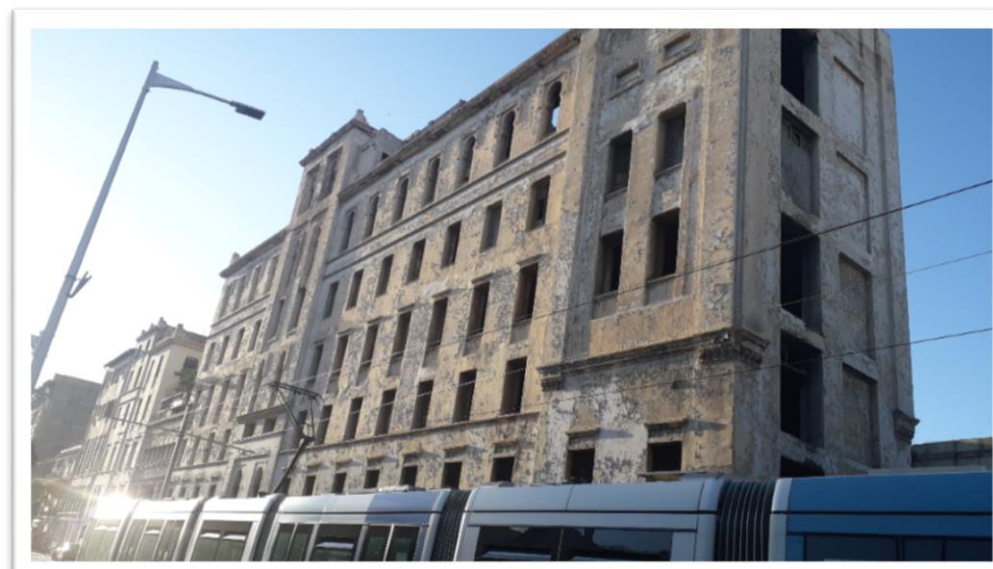


Figure A 10: Différentes Images sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey démontrant l'état du vieux bâti.
Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021



Figure A 11: Différentes Images sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey démontrant le rétrécissement de la voirie, manque de chaussée pour les piétons et places de stationnement

Source : Images prises par l'Auteur Juin 2021



Figure A 12: Différentes Images sur l'axe Tripoli d'Hussein Dey démontrant le rétrécissement de la voirie, manque de chaussée pour les piétons et places de stationnement
Source : Images présent par l'Auteur Juin 2021