



**Université Blida 1 –  
- Institut d'Architecture et d'Urbanisme -  
2014/2015**

## **MEMOIRE DE MASTER**

**OPTION: Architecture et Projet Urbain**

### **Projet Urbain et Centres Historiques**

**« La contribution des espaces publics dans la  
restructuration des berges de Oued EL HARRACH »**

**Présenté par :  
LAOUR Soumia**

**Encadrée par :  
M. Mohamed ZERARKA**

**Octobre ,2015**

## **REMERCIEMENTS**

Je tiens d'abord à remercier sincèrement, l'ensemble de l'équipe  
pédagogique de

notre atelier Mme DJELLATA et M.ASSOUL ,et particulièrement mon encadreur Dr.  
ZERARKA , pour m'avoir fait l'honneur de cet encadrement qui a su me guider tout au long de  
ce travail, grâce à ses précieuses orientations et à ses grandes rigueurs intellectuelles ,il m'a appris  
à donner forme et à structurer les réflexions de ce travail. Qu'il puisse trouver ici l'expression de  
ma profonde gratitude.

Je tiens à remercier aussi mes parents et mes frères pour le soutien moral qu'ils m'ont  
apporté tout au long de mes études, leur encouragement et surtout leur patience encore merci.

Je voudrais exprimer mon vif remerciement à mes oncles et tantes particulièrement ma  
tante Saida qui m'a toujours encouragé et motivé

Je voudrais aussi remercier mes amis et toute personne qui m'a aidé à la réalisation de ce  
travail.

## Résumé

Cette étude a pour objet de mettre la lumière sur la relation entre la ville et son Oued, et plus particulièrement sur le rôle des espaces publics dans la reconquête fluviale.

Les places publiques sont des éléments structurants du tissu urbain, dans un centre historique, leur rôle est d'autant plus important car ils sont à double vocation : ils reflètent une identité culturelle commune, et offrent des potentialités économiques intéressantes, qui pourraient être développées dans le cadre d'une éventuelle requalification. Le centre historique d'EL Harrach obéit à une réglementation spécifique, dans le plan permanent de métropolisation qui est en cours. La dégradation des berges de l'oued d'El-Harrach engendre différents conflits au niveau du tissu urbain, l'insécurité, et la déconnexion de ses dernières liée à l'abandon de l'espace fluvial et la négligence de ce dernier par le plan stratégique d'Alger. Restructurer ces espaces clé de la ville avec une stratégie d'intervention appropriée est la responsabilité directe et effective de tous les acteurs concernés. Afin de faire contribuer les espaces publics dans la politique du réaménagement auquel la ville aspire.

Pour cela, notre travail s'attache à la transformation des berges en lieux urbains et revaloriser leurs usages pour résoudre la rupture ville-Oued. IL se structure en 3 phases intitulées comme suit :

Chapitre 1 : Chapitre introductif.

Chapitre 2 : Etat de l'Art.

Chapitre 3 : Le cas d'étude.

Le chapitre introductif introduit la thématique générale du master Architecture et Projet Urbain et au thème spécifique comme il contient une présentation succincte du centre historique d'EL HARRACH, une présentation des deux problématiques générale et spécifique, les objectifs du travail et en fin une présentation de la démarche méthodologique. LE second chapitre intitulé Etat de l'art ou de la connaissance en relation avec la problématique des espaces publics des centres historiques dans le cas de l'existence d'un Oued le travail de ce dernier sera consacré aux différents notions et concepts qui traitent la problématique générale et spécifique, à travers des définitions des spécialistes. Le dernier chapitre contient une analyse détaillée de la ville d'EL HARRACH et une analyse thématique des projets qui traitent la même problématique développée, comme il contient un dossier graphique : (schéma de structure, plan d'aménagement, plan de masse et en fin les plans et coupes du projet architecturale).

Une conclusion générale.

# Chapitre I

## CHAPITRE INTRODUCTIF

## I.1 Introduction à la thématique générale du master

### ‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’

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

S’appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d’une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l’urbanisation et de ses formes. Dans ce vaste domaine (de contrôle de l’urbanisation et de ses formes), le master ‘Architecture et Projet Urbain’ soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d’urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries. Les pratiques de l’urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c’est le projet urbain qui constituera l’apport spécifique de l’architecte dans la pratique plurielle de l’aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l’urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l’objet architectural et à la crise de l’urbanisme, devenu trop réglementaire. Plus qu’un concept ou qu’une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l’expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l’urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d’un retour dans le champ de l’urbanisme opérationnel »<sup>1</sup>. Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente<sup>2</sup>. Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup> :

□ Le premier concerne une **théorie de la forme urbaine** : la ville considérée comme un espace stratifié, c’est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d’échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d’acteurs et de logiques spatiales différents.

□ Le deuxième aborde les **méthodes du projet urbain**, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l’idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en

---

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

<sup>2</sup> Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l’Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers,

Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d’architectes, pavillon de l’arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l’arsenal, 1994.

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

fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.

□ Le troisième s'attaque à la difficile question des **logiques institutionnelles et procédurales**. L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit. Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »<sup>4</sup>. Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité**. Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain. Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu. Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus. L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...). L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la ville. C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture... construit la ville. Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche.

Au courant de l'année universitaire 2014/2015 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, on citera :

- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie
- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain et les nouvelles centralités

---

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

## □ Le Projet Urbain et le développement durable

A travers le thème du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

Dr. Arch. M. Zerarka  
Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'  
Mai 2015

### **I.2 Pourquoi l'option: « architecture et projet urbain » ?**

Notre choix était porté sur l'option '' ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN '' depuis l'année précédente (MASTER1) à travers plusieurs présentations des options existantes par les porteurs des autres Masters , du fait que cette option englobe les différentes étapes nécessaires à l'élaboration d'un bon projet car il n'est plus conçu en tant qu'objet isolé, qui se limite juste à son enveloppe, mais il est vu et conçu par rapport à des limites définies, selon le rôle qu'il joue et les échelles qu'il entame. Donc c'est l'option qui enveloppe les trois autres options à travers le projet urbain qui est **l'alternative** au couple architecture et urbanisme par ses réponses spécifiques à une problématique spécifique dans un territoire donné. *«la pratique urbaine actuelle participe indirectement au chaos et à la prolifération de formes architecturales inadaptées à notre environnement, la politique de l'objet isolé de son contexte est révolue au profit d'une architecture urbaine basée sur le rapport ville / objet ou signifiant / signifié Le rayon d'action de l'objet architectural ne se limite plus à son enveloppe mais à un environnement immédiat dont les limites sont en fonction du rôle signifiant, de l'objet et de sa dimension symbolique »<sup>5</sup>*

### **I.3 L'intérêt du thème étudié: « le projet urbain et les centres historiques »**

La ville est un espace de vie, mais aussi un lieu de passage des individus où certains se rencontrent, d'autres tissent des liens entre- eux, alors que d'autres se côtoient carrément dans L'anonymat. L'évolution de la ville, les mutations de sa population d'une époque à une autre, ils changements des pouvoirs politiques et des décideurs, l'introduction de nouvelles techniques, de nouveaux modes de vie sont entres-autres, des facteurs qui induisent à leur tour de nouveaux modes d'appropriation de l'espace. La ville historique est considérée comme ressource à utiliser dans la compétition engendrée par la mondialisation. De ce fait, la valorisation du patrimoine peut apporter beaucoup à la compétitivité d'une ville .**La ville historique** est riche d'un patrimoine bâti originaire de différentes époques de l'histoire urbaine. Ce patrimoine bâti reste exposé aux conditions naturelles (inondations, séisme...etc.) et livré à la main de l'homme (démolition, construction illicite, pollution...etc. Les questions urbaines se complexifient de plus en plus, car elles insèrent aujourd'hui tous les acteurs, convoquent toutes les ressources et deviennent davantage regardantes sur l'avenir. Dans la chronologie de l'évolution des doctrines urbanistiques, le projet urbain est situé dans la suite de l'urbanisme fonctionnaliste (Charte d'Athènes). Dans le contexte actuel, il est une « **pratique planificatrice ouverte et souple** »<sup>6</sup>, donc en opposition aux méthodes de la planification classique adoptée dans les instruments d'urbanisme (PDAU, POS...). En effet le projet urbain « **est la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une**

---

<sup>5</sup>DrAzzou Mohamed Support pédagogique, cours de master 1 université de Constantine 2013-2014.

<sup>6</sup>COURCIER S. De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégie d'acteurs. Réaménagement du Vieux-Port de Montréal. Thèse de Doctorat d'Etat. Montréal. 2002.

*reconnaissance du mouvement et de flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après »<sup>7</sup>*

À la base de diverses lectures sur la notion du projet urbain nous avons cerné le thème de ce dernier dans le cadre du renouvellement urbain:

- L'amélioration et revalorisation du cadre urbain.
- L'aménagement et la structuration des espaces publics en lieux de vie.
- la reconquête des friches.
- la récupération des poches abandonnées.
- L'amélioration et revalorisation le cadre urbain.

\* Chaque site désigné pour une urbanisation dispose d'un certain nombre de caractéristiques qui lui sont propres et le distinguent des autres. **Nous allons donc traités la revalorisation des centres historiques dans le cas de l'existence d'un fleuve.**

#### **I.4 Formulation de la problématique générale :**

##### **« La revalorisation du centre historique par la restructuration des berges ».**

Ville et fleuve forment un couple selon un genre qui n'est pas nouveau, même s'il a été ravivé ces dernières décennies, chaque site désigné pour une urbanisation dispose d'un certain nombre de caractéristiques qui lui sont propres et le distinguent des autres.

Villes et fleuves étaient alors étroitement imbriquées au cœur d'une relation d'interdépendance parfois néfaste: si les cours d'eau contribuaient à la prospérité économique, une seule crue pouvait parfois suffire à dévaster les habitations en bordure des rives. Les villes fluviales redécouvrent leurs bords d'eau auxquels elles avaient dénié toute qualité et leur forte potentialité pour le renouvellement de l'image de la ville. Nombreux exemples de revalorisations de fronts d'eau entrepris dans le monde entier avec l'aménagement d'espaces de loisirs et de culture de commerce de bureaux et de logement ont un effet de boule de neige révélant aux citadins le plaisir de vivre près de l'eau. Avec l'amélioration de la qualité et du cadre de vie favorisant la réappropriation par la population de fleuve avec l'ouverture au public de nouveaux espaces naturels et l'aménagement d'itinéraires de promenade sur berges la création de zone humides de prairies inondables et de bassins de retenue. La réhabilitation ou la « renaturation » des berges permettant la régulation de l'étiage et des crues l'épuration naturelle de l'eau et le maintien de la vie aquatique sont aujourd'hui des pratiques couramment mises en œuvre. Cette nouvelle gestion de l'eau doit créer les conditions préalables au bon fonctionnement des rivières et participer à l'attractivité de celle-ci récréative culturelle et touristique.

Autrefois le fleuve était un élément fort et structurant du développement urbain des quartiers environnants et de l'animation de la ville. Avec l'abandon des activités générées par le fleuve sa centralité se perd et l'organisation première de la ville n'est plus lisible. Néanmoins, le fleuve conserve un capital symbolique fort et constitue une ligne de repère fondamentale pour

---

<sup>7</sup> Christian Devillers, Le projet urbain édition Du pavillon l'Arsenal, Paris 1994.

l'orientation et la perception urbaine .La récupération des berges et des espaces portuaires délaissés comme lieux urbains, le retournement de la ville vers son fleuve peuvent ainsi être mis à contribution pour redonner une image valorisante de la ville .Les berges aménagées constituent à la fois une vitrine de la ville et un élément privilégié du paysage urbain. Leurs restructurations représentent des enjeux multiples pour la ville et le développement local-social, économique, urbain .la création d'espaces réservés aux activités de loisirs (promenades, parcs, équipements de socioculturel et de sport) contribue à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.<sup>8</sup>

Le fleuve, support de stratégie urbaine, est-il alors réduit au rôle de simple élément décoratif? C'est ce que pensent les auteurs d'un article sur le réaménagement des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône « *le fleuve garde tout de même quelque fonctions, fourniture d'eau à divers usages et navigation mais, pour l'essentiel, il est devenu décor* »<sup>9</sup>. La transformation des berges en lieux urbains pourrait être considérée comme une étape de plus dans l'histoire des rapports complexes qu'entretiennent les villes avec leurs fleuves, rapports marqués par des périodes de forte symbiose , d'ignorance , de mépris ou des moments de simple coexistence ,mais la redécouverte de l'espace fluvial semble avoir fourni une occasion ou un prétexte pour réinvestir des sites délaissés à proximité des centres ville à une époque où l'on cherche à insuffler à ces derniers une nouvelle dynamique. L'implantation de nouvelles activités , la création ou l'amélioration de logements Associées à des aménagements de qualité et à une redéfinition des espaces .La nature de notre problématique nous mène à soulever un certain nombre d'interrogations susceptibles d'apporter des hypothèses :

- 1-Peut-il encore exister de véritables liens entre la ville et son fleuve ?
- 2-comment redécouvrir l'espace fluvial pour réinvestir des sites délaissés ?
- 3-comment retisser le lien entre la ville et son fleuve afin de réconcilier leur relation ?
- 4-le rôle du fleuve est simplement réduit en un élément décoratif, comment peut-il rendre sa centralité ?

## **I.5 Présentation et intérêt du cas d'étude :**

### **I.5.1 L'intérêt :**

Nos villes perdent progressivement leur identité et souffrent de la dégradation de leurs tissus façonnés par l'histoire. Alger, par sa position stratégique dans le bassin méditerranéen doit valoriser son tissu urbain, ça nécessite une réflexion et une planification globale, penser la ville comme étant un ensemble indissociable, en suivant les différents pôles constitutifs avec nécessité d'établir un réseau de communication cohérent (ville accessible, flexible et fluide).Pour cela, la stratégie de notre



Figure (I.1) :Alger dans le bassin méditerranéen

Source : capture de Google Earth 2013

<sup>8</sup> Le rôle du fleuve dans le processus de l'urbanisation :étude des villes fluviales en Chine Chuan Hua Lin, Chuan Hua Lin <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00836501>Submitted on 21 Jun 2013

<sup>9</sup>Bethmont, Jacques ; Vincent, André, « La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône », *Revue de Géographie de Lyon*, op. cit., pp. 331-335 (citation p. 335).(CDU)

atelier vise à établir une intervention réfléchie sur la ville d'Alger à travers ses différents pôles en s'inscrivant dans le vison : « la ville est un ensemble indissociable »<sup>10</sup>lecture, programmation urbaine et architecturale constituent notre méthodologie

### I.5.2 Le choix :

La ville choisie se situe en bordure d'oued cette particularité désignée par un certain nombre de caractéristiques qui lui sont propre et le distinguent des autres. Donc notre intervention est sur EL HARRACH étant le centre géométrique de la baie d'Alger l'un des pôles d'intervention plus important par sa position stratégique et le réseau d'infrastructure qu'elle dispose (point de convergence des deux voies ferrées ligne EST et OUEST) ,vue sa position stratégique dont l'importance économique et écologique de son OUED, EL HARRACH est une ville fortement séparée de son oued elle se montre comme un bon exemple de cas d'étude sur le phénomène de la rupture entre ville /oued .

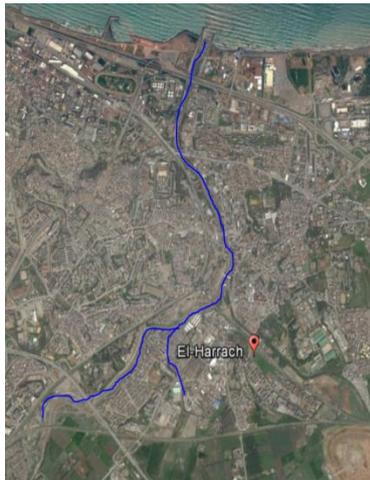
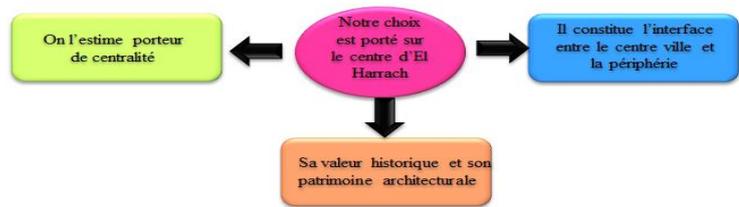


Figure (I.2) ELHARRACH et son oued  
source : capture de Google Earth 2013.



Figure(I.3)les critères de choix du site

Source : AUTEUR

### I.6 La formulation de la problématique spécifique :

« La contribution des espaces publics dans la restructuration des berges du Oued EL HARRACH »

Dans le centre historique les espaces publics sont souvent perçus comme une vitrine, à travers laquelle la ville transmet son image, son identité, ses valeurs. Chaque espace véhicule un message, porte en lui les témoignages d'une stratification historique où chaque civilisation a laissé une trace de son passage. L'espace public devient ainsi un univers d'images, d'usages et d'expressions. Il contribue fortement à l'embellissement de la ville, puisque ces derniers constituent des éléments déterminants du paysage urbain qui agissent sur les ambiances, les repères, les perspectives, les couleurs..., le rôle capital de ce dernier permet de rendre la ville plus belle, plus attractive, plus habitable. Il améliore la qualité de vie des populations, la qualité architecturale et esthétique de la ville, l'environnement. Il permet de communiquer et de faire connaître les qualités globales de ce cadre de vie au travers des qualités spatiales et esthétiques des espaces publics.

L'espace public devient alors, le support privilégié d'une communication sur l'image de la ville. Le monde urbain est actuellement confronté à une détérioration des relations et

<sup>10</sup> La revue ; 'vie des villes ' numéro 1 page 41,2014 ALGERIE.

échanges sociaux, et à une transformation des rapports et des pratiques dans les espaces publics services pour les habitants, Les espaces publics qui sont des lieux où se déroulent les différentes pratiques de la vie urbaine, telles que le commerce, la circulation, la détente ou tout simplement la rencontre . *En effet « c'est par leur intermédiaire que se vit le plaisir ou le déplaisir d'être en ville. Pour rendre la ville agréable, il faut redonner aux espaces publics leur fonction structurante, et dépasser le statut d'espace interstitiel indéfini qui est trop souvent le leur »*<sup>11</sup>

En Algérie l'espace public est l'espace urbain problématique par excellence. Avec l'abandon des activités industrielles générées par le fleuve, sa centralité se perd. Suite à des bouleversements économiques ou en raison de déplacements de ces dernières hors des villes, les installations spécifiques qu'elles avaient générées, quais de déchargement et de stationnement, grues, hangars de stockage ,ont considérablement altéré le paysage urbain dont l'état actuel des espaces Fulvio-urbains est en rupture avec la structure urbaine préexistante donc l'organisation première de la ville n'est plus lisible, car ils ont cédé la place à des routes ou des parkings, des aires de stockage de matériaux . Ces espaces délaissés et peu accessibles, situés au cœur des villes, font depuis une vingtaine d'années l'objet de questionnements. Les villes algériennes, après avoir oublié, voire dénié leurs fleuves et rivages, cherchent à retisser des liens, à retrouver une fonction urbaine à ces emprises longtemps marginalisées qui apparaissent aujourd'hui comme des atouts d'importance dans le redéveloppement des villes. Rendre les berges accessibles, les intégrer dans l'organisation urbaine, retourner la ville vers son fleuve, remettre le fleuve au cœur de la ville, à travers l'aménagement des berges en lieux urbain avec une ambiance agréable à vivre dans le cas des rives urbaines, il s'agirait de renouer des liens perdus, non pas avec une activité passée, mais avec un fait géographique et de rétablir une relation physique qui est, généralement, à l'origine du développement de la ville, participe de son identité et l'inscrit dans un territoire. Le problème se situe au niveau de la conception de ces espaces publics.

La nature de notre problématique nous mène à soulever un certain nombre d'interrogations principales et d'autres secondaires susceptibles d'apporter des hypothèses :

1-Quelle stratégie de revalorisation devrait-elle alors appliquée aux espaces publics des berges pour que le centre historique puisse contribuer à répondre efficacement au défi imposé par les dynamiques de la ville et de la société de la ville ?

2- La transformation des berges d'el Oued en lieux urbains pourrait être considérée comme une étape qui accentuera la relation du centre historique avec son fleuve?

3-Quel est le rôle qu'on veut attribuer aux espaces publics ?

- 4-Quelle est l'image et l'aspect qu'on veut développer (mettre en valeur, créer, rénover) ? Quel est l'ordre de priorité des diverses actions ?

5-Quelles sont les bonnes pratiques des espaces publics permettant de récupérer l'ambiance urbaine ?

6-le statut de l'espace public pourrait-il contribuer aux réinvestissements d'espace fluvial ?

7-Comment rendre à l'Oued sa centralité à travers les espaces publics de l'aire fluviale ?

---

<sup>11</sup>Jean-Philippe Dind me cahier du développement urbain durable numéro 12 juin 2011.

### **I.6.1 Hypothèses :**

#### **Cette problématique nous mène à établir des hypothèses de travail qui se présentent comme suit :**

Après l'indépendance le souci majeur des pouvoirs publics était la production d'un grand nombre de logement en temps très court et au moindre cout la quantité a pris le pas sur la qualité sans prendre en charge **l'espace public** car, il a été pensé secondairement cette nouvelle pratique a encouragé **l'étalement urbain**, en effet ce phénomène s'est développé au détriment des anciens centres urbains ce qui a fait persister l'une des principales sources de la dégradation du paysage urbain, la rupture ville et Oued . L'état actuel des espaces **Fulvio-urbains** et en particulier des berges témoigne d'une permanence du manque d'investissement urbain des bords de fleuve.

### **I.6.2 Objectifs**

#### **Les objectifs sont multiples :**

La réflexion en vue de conception et un usage plus approprié de l'espace public nous mène à établir deux objectifs principaux :

1-D'une manière générale est de mettre la lumière sur la problématique de la rupture de la ville /Oued.

2-D'une manière spécifique est de affirmer ou nier les hypothèses sur la problématique des espaces publics et leurs rôle dans la reconquête des berges fluviale et de l'espace fluviale afin de revaloriser le centre historique, c'est-à-dire :

- Créer les espaces publics des berges avec une ambiance urbaine agréable pour assurer le lien, le confort et la sécurité aux piétons et aux véhicules respectivement.
- encourager la mixité d'usages dans les places publiques.
- favoriser la circulation piétonne par la création d'espaces agréables et confortable au niveau des berges.

### **I.7 La démarche:**

#### **I.7.1 La formulation de la problématique**

**I.7.2 L'analyse du contexte :** l'espace public et son contexte doivent être analysés de manière détaillée afin de dresser un état des lieux de la situation existante : il s'agit d'observer le site, ses caractéristiques morphologiques, urbanistiques, architecturales, sociales et fonctionnelles, il s'agit aussi de découvrir les souhaits et les besoins de la population. L'analyse s'appuie sur le recueil d'informations selon deux techniques :

- L'observation des lieux : l'utilisation d'une grille de lecture constitue un outil important pour une observation complète et minutieuse, plus des photographies et des vidéos de l'usage et du déplacement.
- de la population : un certain nombre d'outils sont proposés dans cette observation de la simple rencontre et questionnaire jusqu'à l'organisation de réunion, l'utilisation dépend du volume et des objectifs du projet.

**I.7.3 Analyse thématique** : il s'agit d'une analyse des exemples internationaux qui traitent la même problématique, pour pouvoir profiter de l'expérience étrangère et bénéficier de ses solutions et les projeter sur notre cas d'étude.

**I.7.4 l'intervention urbaine sur le cas d'étude :**

A la fin de l'analyse, on arrive à dégager les points forts et les points faibles, c'est-à-dire un diagnostic général.

- L'élaboration et la définition des principes d'aménagement : chaque projet de dévalorisation doit comprendre des objectifs, qui seront interprétés en principes d'aménagement.
- Un projet architectural ou bien un projet de confirmation du plan d'aménagement .
- la démarche doit répondre aux questions suivantes : Quel est le rôle qu'on veut attribuer aux espaces publics ? Quelle est l'image et l'aspect qu'on veut développer (mettre en valeur, créer, rénover) ? Quel est l'ordre de priorité des diverses actions ?

## Chapitre II

### ETAT DE L'ART

## II.1 L'APPROCHE DU PROJET URBAIN

### Introduction

Le projet urbain fut adopté suite à l'échec de l'urbanisme déterministe, celui du plan, afin que l'urbanisme incarne de nouveau sa raison d'être comme «*discipline opérationnelle*»<sup>12</sup>d'analyse et de transformation de l'espace urbain. En effet, l'urbanisme de part, sa définition est une science, art ou technique de l'organisation spatiale des établissements humains. Il se définit aussi comme pratique renouvelée sans cesse, visant la découverte des lois dont le fonctionnement spontanée était jusqu'alors demeuré caché, et à les appliquer délibérément dans la conception et l'organisation de l'espace .Autrement dit, l'urbanisme est la pratique qui se reconnaît par la théorie qui découle de son action. De ce fait, le projet urbain constitue une sorte de cristallisation ou d'une maturité de plus de cent ans d'exercice. De par sa légitimité, il fût rapidement adopté par une pluralité d'acteurs, pouvoirs publics, urbanistes provenant de toutes «*disciplines confondues*»<sup>13</sup>, et même l'habitant qui, par l'avènement de projet urbain comme une nouvelle manière de faire l'urbain, a pu s'approprier le rôle d'acteur au lieu de simple usager.

### II.1.1 Qu'est-ce qu'un projet urbain ?

Le projet urbain est un concept et «*une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux débats.*»<sup>14</sup>Il relève «*d'une vision de la construction urbaine qui répond à une logique de processus : processus complexe associant continuité et changement. Ainsi pose-t-elle le problème du temps, non pas de cycles fermés, mais d'une articulation dans la durée : temps des décisions, des conceptions, des ajustements entre moyens de production de l'espace, formes et sociétés.*»<sup>15</sup>Il se caractérise par un certain nombre de critères :

- Sa durabilité, le projet urbain se déroule sur un pas de temps long accompagnant le processus de transformation urbaine dans la durée ;
- Sa globalité, le projet urbain réunit des compétences multiples, se réfère à une multiplicité de techniques dont la maîtrise ne peut être confiée aux seuls architectes ou ingénieurs.
- Sa capacité à permettre le débat et l'échange avec la population dont l'avis est déterminante.
- Son objectif de valorisation de tissus urbains constitués en particulier par la prise en compte de l'espace public.

---

<sup>12</sup>F.Choay : 2005 : page 911

<sup>13</sup>F.Choay : OP cité 2005 : page 911

<sup>14</sup> .Patrizia INGALLINA LE projet urbain édition puf France 2011 page 03

<sup>15</sup> .Patrizia INGALLINA OP cité LE projet urbain édition puf France 2011 page 03

En effet le projet urbain est « *est un point de focalisation autour duquel s'entrecroisent divers acteurs qui s'impliquent dans l'évolution d'une ville donnée .... le projet urbain est*

*une théorie et une pratique de l'aménagement naît d'un ensemble d'inquiétudes autour de la planification, ces inquiétudes concernent non seulement les possibilités, la mise en œuvre, le sens et le rôle de la planification, mais aussi, la prise en compte (ou non) de la participation des habitants sans oublier les modalités d'incorporation des jeux et d'enjeux des différents acteurs (économique ,politiques ,sociaux ,culturels....) »<sup>16</sup> d'autre part « ...il ne relève pas d'une profession ,mais d'une compétence il n'est pas une procédure mais une démarche ,, » « ..... il est une pensée de la reconnaissance de ce qui-là, des traces du substrat, une reconnaissance du mouvement et flux dans lequel on se situe ,des fondations sur lesquelles On s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après »<sup>17</sup>.*

**Donc** le projet urbain n'est pas une action il est une attitude, une démarche, une stratégie, un nouveau langage entre la ville et ses habitants .Le projet urbain est réaliste, il est la réponse à un enjeu social étant qu'outil conceptuel et opérationnel de formulation des tissus urbains.il est un projet spécifique en réponse à une situation spécifique.

### **II.1.2 Les enjeux du projet urbain :**

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

### **II.1.3 Les échelles du projet urbain :**

Le projet urbain s'appuie sur la double dimension spatiale et temporelle. La première engage un territoire dont la portée est anticipée en fonction des effets attendus ou espérés, la seconde, bien entendu liée à la première, considère l'étendu dans le temps social, politique et technique. A ce titre la question de l'échelle s'impose par sa pertinence. Le territoire, la ville, un pan urbain ou un édifice ? Dans tous les cas, l'échelle est préfigurée par les attentes des effets induits ou provoqués aussi bien dans l'espace que dans le temps. A ce titre, une échelle intergénérationnelle considère l'espace urbain et la société qui l'occupe dans une vision future ou prospective. La ville croît, les mentalités changent, les moyens se perfectionnent et les besoins se précisent. Autant affirmé que l'impact d'une action sur le territoire est souvent voulu comme génératrice de situations fructueuses au présent et au futur.

#### *Echelle spatio-temporelle*

Caractérise l'analyse ou l'observation d'une situation ou d'un phénomène par rapport à sa dimension spatiale et sa durée de vie.

L'échelle est introduite pour cerner et fixer l'évaluation des variations des occurrences.

---

<sup>16</sup>Yves Toussaint et Monique Aimmermann Le projet urbain: ménager les gens et aménager les villes edi VEBI Paris

<sup>17</sup> 3-DEVILLERS CH. (1994) Le projet urbain : le 4 mai 1994. Paris, Pavillon de l'Arsenal.

Les échelles du projet urbain sont multiples :

### **II.1.3.1 Les quatre échelles du projet urbain :**

Le projet urbain se présente en quatre échelles selon P.Ingallina, c'est par rapport à la polysémie du concept, conclut à la définition d'une échelle sans exclusivité. Ni l'échelle de projet d'architecture ni de projet d'urbanisme, le projet urbain s'élabore dans un cadre qui s'appuie sur les facteurs favorables à sa réalisation ou dans le cadre des objectifs visés. « **L'échelle est donc considérée par rapport aux situations (conditions du projet) et aux ambitions dessinées** »<sup>18</sup>.P.Ingallina,

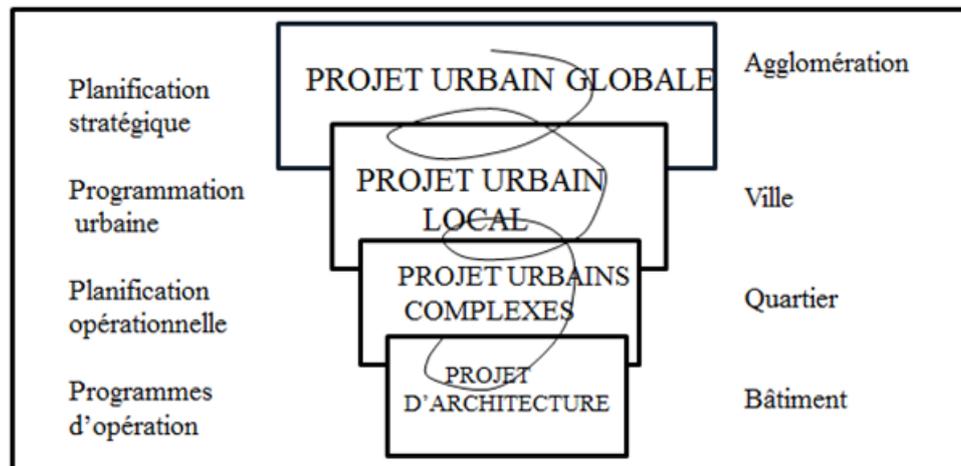


Figure (II.4) : Les échelles du projet urbain selon P.Ingallina

Source : Patrizia INGALLINA LE projet urbain édition puf France 2011 page 37

### **II.1.3.2 les trois échelles du projet urbain :**

Le projet urbain se présente en trois échelles selon P. Merlin et F. Choay dans leur Dictionnaire, définissent trois échelles :

1. Le projet urbain politique.
2. Le projet urbain opérationnel.
3. Le projet urbain architectural.

Toujours est-il que l'approche des échelles du projet urbain reste « imprécise », dépendant prioritairement des modes et des limites d'interventions spatiales et des enjeux visés. Quoique souvent les limites territoriales engagent des processus sous-jacents naturels, anthropiques (administratifs, politiques) qui se trouvent en dehors.

### **II.1.4 Les dimensions du projet urbain :**

Le projet urbain présente plusieurs dimensions, et peut être représentées dans le cercle vicieux suivant :

<sup>18</sup>P.Ingallina Patrizia INGALLINA LE projet urbain page 37 édition puf France 2011 .

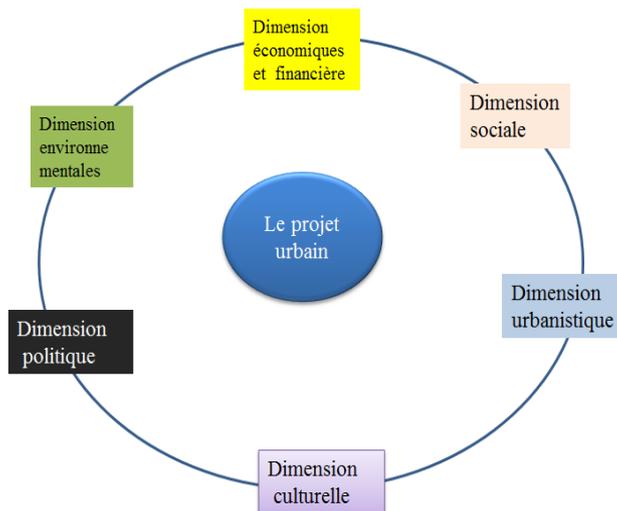


Figure (II.5) schéma représente les dimensions du projet urbain

Source : Mme Djellata, 2015, cours master 02 "Projet Urbain & Développement Durable"

Le présent tableau définit les dimensions préalablement présentée dans le cercle vicieux

Dimension politique	Dimension sociale	Dimension économique et financière	Dimension culturelle	Dimension urbanistique	Dimension environnementale
À travers les ambitions de l'union européen pour l'urbanisme	La finalité de projet des deux rives est sociale dans le but d'améliorer ka cadre de vie	Le but économique à travers l'épanouissement de l'union européen	À travers la reconquête de l'identité urbaine et la mixité culturelle entre deux peuples avec deux langues différentes et de cultures différentes	À travers la production d'une image de la ville Amélioration des liaisons fonctionnelles Et un complément des services	À travers Des exigences en matières de qualité de sole La reconquête de friche industrielles qui bordent le RHIN Un aménagement urbain qui se veut durable Transport doux

Tableau (II.1):es dimensions du projet urbain

Source : Mme Djellata, 2015, cours master 02 "Projet Urbain & Développement Durable"

## **II.1.5 La problématique liée au projet urbain**

les « valeurs » (ou dimensions dominantes) du projet urbain

Dimensions : (valeurs, dominantes) <sup>19</sup>

### **II.1.5.1 La valeur politique:**

Elle s'accompagne des mutations du cadre juridique et institutionnel

### **II.1.5.2 La valeur économique et financière :**

<sup>19</sup>P. Ingallina Patrizia INGALLINA LE projet urbain édition puf France 2011

elle est liée à l'idée de la ville comme produit à commercialiser et s'inscrit dans la démarche concurrentielle de villes rivales qui cherchent à s'affirmer. « Une démarche opérationnelle ayant pour objet la ville qui répond à la logique de marché »<sup>20</sup>

### **II.1.5.3 La valeur architecturale et urbanistique :**

Les architectes revendiquent la notion projet urbaine à laquelle ils attribuent essentiellement une dimension spatiale, ils associent souvent à cette notion de forme urbaine : le projet urbain serait un outil d'organisation de la forme urbaine par l'imposition de la règle d'ordonnement spatiales bien définies

### **II.1.6 Les acteurs du projet urbain**

1. une commande politique (autorité)
2. des ressources financières, (opérateurs publics et privés) .
3. des compétences techniques et scientifiques (scientifiques, médiateurs, management, métiers...).
4. Les usagers (gestionnaires).
5. Utilisateurs (consommateurs).

### **Conclusion:**

« le projet urbain s'inscrit plutôt dans une finalité plus large , économique sociale , culturelle et dans un concours de compétence »..... « le projet urbain renvoie donc à une notion globales : il s'identifie avec un ensemble d'actions inscrites dans la durée et légitimées par le pouvoir politique»<sup>21</sup>

## **II.2LE CENTRE HISTORIQUE :**

### **II.2.1 La définition de la notion du centre historique :**

Il est défini par l'ICOMOS comme étant un noyau habité d'une ville qui constitue un complexe lié à des moments particuliers de l'histoire, indépendamment à la référence au temps car il peut même se rapporter à des moments historiques récents<sup>22</sup>.L'évolution d'une ville selon KhatabiLahcen<sup>23</sup>part de sa centralité unique pour aboutir à un noyau urbain de l'agglomération. «Les propriétés géométriques de l'espace, l'antérioritéhistorique du noyau initial à partir duquel la ville s'est étendue, les représentationssymboliques qui lui sont associées sont autant d'éléments qui tendent à faire du cœurgéographique de l'agglomération le principal point d'appui et le lieu emblématique d'un grand nombre de fonctions centrales»<sup>24</sup>. Le centre « ... condense l'image de la ville et sa signification symbolique. C'est par lui que les

<sup>20</sup> Ph Genestier ,Que vaut la notion de projet urbain ? In l'Architecture d'aujourd'hui ,n°288,SEPTEMBRE 1993.

<sup>21</sup>P.Ingallina Patrizia INGALLINA LE projet urbain édition puf chapitre7

<sup>22</sup>ICOMOS, op.cit., p 89.

<sup>23</sup>KHATABI Lahcen,, la reconquête d'un centre ancien, le cas de la medina de nédroma, mémoire de magister UABBB Tlemcen,2010 P23. P28

<sup>24</sup>GRAFMEYER Y. , Sociologie urbaine, édition Nathan, Paris,1994, p58.

habitants s'identifient comme appartenant à une collectivité. »<sup>25</sup>. Si « le centre ancien constitue le noyau initial à partir duquel la ville s'est étendue, on peut dire que l'histoire d'une ville est souvent celle de son centre historique construit, il y a longtemps. Donc on peut conclure que l'essence d'une ville est sa centralité. La ville historique ne possédait pas de plan prédéfini, mais elle obéit à des conditions, mais par contre une centralité fonctionnelle existait toujours autour d'une fonction religieuse, commerciale ou de pouvoir. »

## II.3 LE FLEUVE ELEMENT STRUCTURANT DANS LA VILLE

### Introduction

Au fur et à mesure des progrès de domestication des fleuves et rivières et au nom de l'hygiène, l'élément aquatique est de plus en plus écarté de la vie quotidienne des citadins. Jusqu'au Moyen-âge, l'eau était très présente dans les villes, à l'intérieur des remparts et aux pieds de ceux-ci. Peaussiers, tanneurs, papetiers, blanchisseurs, bouchers, teinturiers et autres artisans sont alors établis à proximité de l'eau, le bétail et les animaux de trait s'y abreuvent, les porteurs d'eau s'y ravitaillent, les moulins y puisent leur énergie. Les déchets de l'activité artisanale, les effluents urbains, notamment ceux des hôpitaux qui se fixent au bord de l'eau avant ou pendant l'âge classique, contribuent à altérer la qualité de l'eau des rivières, transformées en grands collecteurs d'eau usée et nauséabonde, ce qui fait dire à que « ...**plus une ville est puante, plus elle est riche** »<sup>26</sup>. L'esprit des lumières met fin à ces pratiques. Pour être saine, la ville doit être sèche. La révolution industrielle parachève la séparation du fleuve et de la ville. Le fleuve disparaît derrière les installations industrielles qui créent un écran entre les deux univers, les usines s'emparent des rives, autant pour les besoins de la navigation que pour alimenter leurs chaudières et rejeter leurs déchets.

### II.3.1 L'eau dans la ville

En général, l'eau se présente sous une forme ambivalente. Elle est d'une part une ressource, un élément fondamental du progrès économique et social. Mais d'autre part elle est, plus négativement, un facteur d'humidité, froid, brouillard, inondation, danger pour les enfants, rupture des continuités terrestres et même, dans certains cas, pollution ou charroi. L'eau dans la ville, quelle que soit la forme qu'elle prenne qui l'accueillent - canal, fleuve, lac, mer - peut être gérée comme une fin, un bord, une limite et, éventuellement, une cassure, une interruption, un empêchement. Quant à la ville fluviale, elle se développe, au cours du temps tantôt en parallèle au fleuve, tantôt à partir du fleuve vers l'intérieur de la ville, voire même traverse le fleuve vers l'autre rive et pour insérer le cours d'eau dans son propre territoire. Dans ce dernier cas, ce que le fleuve apporte au territoire est encore plus complexe : d'une part, à l'échelle de la région, en profitant de la liaison créée et renforcée par le fleuve, la ville a été liée soit avec les autres villes, soit, est devenue une « articulation » entre la mer et son Hinterland ; d'autre part, à l'échelle de la ville, le fleuve peut être « **l'occasion de renforcer la relation, la complémentarité, valoriser les différences entre ses deux berges, entre deux mondes dont chacun est spectacle, scène ou miroir de l'autre** »<sup>27</sup>. Personne ne doute du rôle important du fleuve pour sa ville. Il a toujours été décrit comme le berceau de la ville. Au-delà

<sup>25</sup>LACAZE J. P., op. cit, p67..

<sup>26</sup>Guillerme, André, « L'eau et ses vapeurs », *Urbanisme*, n° 201, avril-mai 1984, p. 54-55.(CDU)  
*Ibid.* Voir aussi : Guillerme, André, « De l'humide au sec vers la fin des saisons .

<sup>27</sup> Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *La Ville au bord de l'eau : une lecture thématique d'Europas 2*, Parenthèse, Paris, 1993, p8

de cette fonction génétique, le fleuve, de nos jours, a une plus large signification. Autrefois, le fleuve était un élément fort et structurant du développement urbain, des quartiers environnants et de l'animation de la ville. Avec l'abandon des activités générées par le fleuve, sa centralité se perd et l'organisation première de la ville n'est plus lisible. Néanmoins, le fleuve conserve un capital symbolique fort et constitue une ligne de repère fondamentale pour l'orientation et la perception urbaine.

### II.3.2 Evolution du rapport ville/fleuve

Les fleuves sont les berceaux de toutes les grandes civilisations. Les villes traversées par ces derniers se singularisent par un échange d'influence considérable entre les hommes, la terre et l'eau, ce qui garantit une architecture patrimoniale et un urbanisme unique. Souvent, la reconnaissance mondiale de ce patrimoine, propulse les villes à un rang plus élevé, elles deviennent alors une vitrine ouverte sur le monde. Autrement dit « Le patrimoine urbain constitue, à cet égard, un atout de plus en plus valorisé. les relations entre une ville et son fleuve se trouvent bouleversées, le but est donc d'identifier ces points de confluence. De plus, l'eau en ville est un élément non négligeable pour la mise en place des politiques d'aménagement, ainsi la gestion de la présence de l'eau dans la ville, est une question qui ressurgit tout au long de l'histoire du développement urbain. Des études ont démontré la mutation des rapports en faisant une analyse rétrospective des rapports villes rivière à travers les temps. En effet Les relations ville-fleuve, souvent complexes, ont évolué au cours de l'histoire urbaine. Cette évolution passe par trois phases urbanistiques bien distinctes:

- Celui d'une ville ouverte sur le fleuve jusqu'au début du XXe siècle.
- Celui d'une ville tournant le dos au fleuve au cours du XXe siècle.
- Enfin, celui d'un retour vers le fleuve depuis les années 1980.

Le schéma (figure 5) illustre bien les étapes de la relation ville rivière

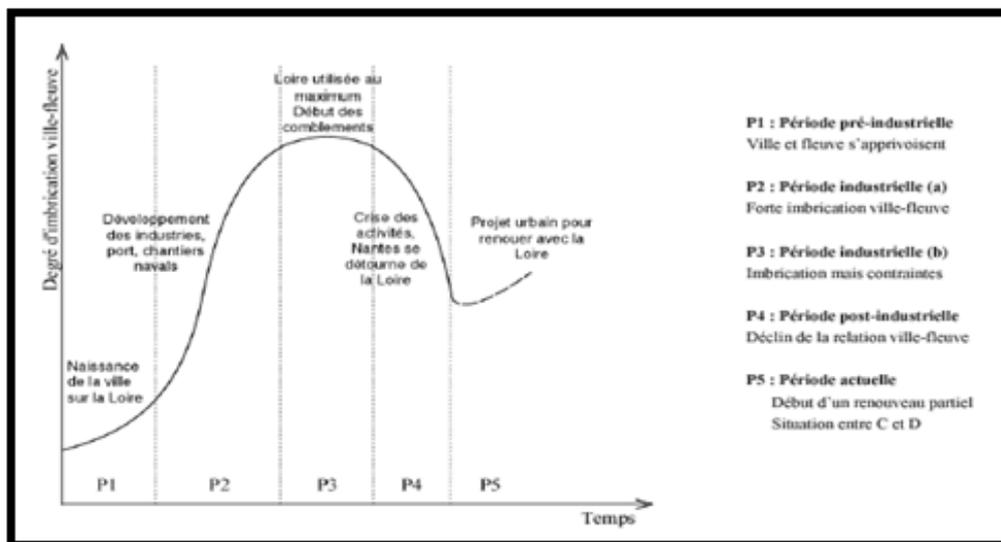


Figure (II.6) : Schéma représentant l'évolution de la relation ville rivière à travers le temps

Soucre : La relation ville / rivière: Albi et la dynamique Unesco: vers un renouveau des discours et pratiques autour de la rivière du Tarn par Naà-la SMATI Centre universitaire Jean François Champollion - Master 1 géographie et aménagement spécialité aménagement développement et environnement 2012 Dans la catégorie: [Géographie](#)

La relation entre ville-fleuve se situe sur trois plans, celui de la lutte contre les crues, qui s'est traduit par l'élimination ou par une artificialisation croissante des fleuves, celui du refoulement des activités économiques hors des centres-villes sauf en ce qui concerne la navigation de plaisance. Celui enfin de l'utilisation des berges pour la construction de quais qui ont été accaparés par la circulation automobile ou transformés en parcs de stationnement. On assiste toute fois à une revalorisation actuelle des fleuves urbains qui devient des espaces visuels ou d'agrément. Le thème de la ville saisie dans ses relations avec l'eau est un des plus féconds de la géographie urbaine. L'eau présente dès l'origine des cités, non seulement en déterminant souvent leur naissance (pont, gué, force motrice, navigation,,,) Mais dans l'aspect variés de son utilisation par l'homme : ressource naturelle mise à contribution pour l'alimentation, l'hygiène, les loisirs, l'industrie, les transports mais aussi élément générateur de contrainte, obstacle à franchir, champ d'inondation et enfin élément riche de potentialités par la facilité de communications intra-urbaines ou extérieures qu'il offre souvent.

### **II.3.3 le statut des berges**

Le fleuve est fréquemment un élément intra-urbain jusqu'au XIX<sup>e</sup>. La berge est la limite physique de la ville du fleuve. Son traitement, est également représentative des relations qu'entretiennent ces deux éléments. Son évolution au cours du temps et d'ailleurs exemplaire de l'ambiguïté cet espace fluvial est le siège de multiples activités intéressant des acteurs divers (Etat, collectivités territoriales, acteurs économiques et autres usagers comme les fédérations de sports nautiques ou de pêche), pour lequel il s'agit d'organiser la coexistence d'intérêts parfois divergents. Compte tenu de la complexité résultant de la multiplicité des usages, l'espace fluvial est régi par un droit tout aussi complexe. Le statut juridique des berges dépend tout d'abord du statut juridique du fleuve. Le caractère de domanialité publique peut être aussi attribué aux cours d'eau assurant l'alimentation des voies navigables, les besoins de l'agriculture et de l'industrie ou la protection contre l'inondation. Par ailleurs, les terrains compris dans les emprises des ports fluviaux, les caves des berges situées devant ces ports, les quais affectés au trafic fluvial, les ouvrages publics construits sur le bord des rivières navigables ou dans leur lit ainsi que les canaux de navigation sont incorporés dans le domaine public fluvial (artificiel). Pour simplifier, on pourrait dire que l'espace rural est surtout concerné par les cours d'eau non domaniaux, tandis que l'espace urbain est le plus souvent caractérisé par des cours d'eau domaniaux.

### **II.3.4 Waterfront attitude**

Water front attitude<sup>28</sup> est un terme communément employé par les historiens et chercheurs qui s'intéressent à l'aménagement des fronts d'eau et semble avoir son origine dans l'ouvrage de Bruttomesso, Rinio en effet c'est une formule empruntée à Rachel Rodrigues-Malta, « *Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes fluviales-portuaires au sud de l'Europe* », dont la plupart des villes-fluviales, ont été ou sont confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités fluviales en faveur de sites suburbains plus performants. Si, les emprises délaissées les activités industrielles représentent des surfaces généralement très importantes. La reconquête de ces territoires constitue un enjeu urbain et économique de taille ; elle doit permettre de lutter contre la désertification et la dégradation du cœur des villes par la création de nouvelles fonctions urbaines. La prise en compte de ces nouveaux espaces

---

<sup>28</sup>50 Formule empruntée à Rachel Rodrigues-Malta, « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 97, décembre 2004, p. 93-101.(CDU)

urbains disponibles n'est pas un fait nouveau. Des reconversions de vastes emprises fluviales, ont été engagées dans les années 1960, depuis, le fait s'est tellement généralisé que pratiquement toute ville située au bord de l'eau s'est engagée dans un processus de revitalisation et de requalification de ses berges.

### **II.3.5 Le retour de la ville vers son cours d'eau**

Si l'enterrement ou le détournement complet constituent des solutions finales, il existe de même des cas de distanciation moins radicale qui laissent place à certaines possibilités d'évolution. Depuis une vingtaine d'années, pratiquement toutes les villes comportant un ou plusieurs fleuve entreprennent ou ont déjà achevé des opérations d'urbanismes visant à réutiliser les rives. Dans certains cas, ces opérations s'inscrivent dans un nouveau système relationnel avec, par exemple, des travaux de dépollution d'eau qui peut même être rendue à la baignade. La masse des informations dans ce domaine étant considérable, nous nous contenterons d'établir une typologie.

- la reconquête sur les voies de circulation implantées sur les berges est l'opération la plus difficile car la plus onéreuse. Elle peut se faire par détournement vers l'extérieur des voiries et la réutilisation comme boulevard urbain, planté et accessible aux piétons.

-la reconquête sur les installations portuaires de fond d'estuaire.

-la transformation des anciens quais en lieux de promenades privilégiés

- La transformation des anciennes installation fluviales constitue une variante du type précédent, avec moindre envergure, le réemploi se tournant vers trois directions principales. D'abord l'aménagement de promenades paysagées par des plantations, des massif fleuris, des mobiliers urbains propices à la détente, banc , terrasse, etc.
- -la reconquête des quartiers industriels intéresse les cours d'eau ceinturés d'usines (moulins industriels, textiles, métallurgie) qui se sont développées au cœur des villes
- -Le réaménagement de la petite rivière et des canaux dans le cœur urbain durement nettoyés offre des décors attrayants et des lieux de promenade. Les bras secondaires des fleuves principaux et même des canaux peuvent jouer le même rôle.

### **Conclusion**

La rupture des relations ville -fleuve ne s'est pas faite en un jour. Les raisons en peuvent être différentes d'une ville à une autre, même si l'on peut observer une tendance générale, un long mouvement de désunion entre ces deux univers, longtemps étroitement liés. Il s'agira donc de renouer des liens perdus, non pas avec une activité passée, mais avec un fait géographique et de rétablir une relation physique qui est, généralement, à l'origine du développement de la ville, participe de son identité et l'inscrit dans un territoire. Espace identitaire, le fleuve constitue un élément de mémoire du lieu, un bien transmis, qu'il est question aujourd'hui à la fois de révéler, de rendre accessible et utilisable pour le plus grand nombre. Il s'agit de lui inventer un nouveau destin, de nouveaux usages, afin de le mettre en accord avec les aspirations et nécessités de l'époque. Le fleuve permet non seulement de répondre à une préoccupation croissante des citoyens de voir maintenus des espaces naturels dans leur environnement proche et d'améliorer ainsi leur cadre de vie, mais aussi – et peut-être surtout – d'utiliser son fort potentiel imaginaire et identitaire pour améliorer l'image de la ville par des aménagements de qualité. Reliées en réseau, les voies d'eau permettent également de

faciliter l'appréhension d'un territoire plus large, en s'imposant comme fil conducteur ou élément structurant de projets d'aménagement à une échelle plus vaste.

## **II.4 LES ESPACES PUBLICS**

### **Introduction**

La recherche de cette partie du chapitre (02) sera consacré au concept « espace public », dans le but de donner sa fonction, son rôle, ses enjeux et son organisation, à travers des définitions des spécialistes d'une manière générale et mettre la lumière sur les places publiques et d'une manière spécifique qui ont une forte valeur symbolique. Afin de donner des éléments de réponse pratiques aux problématiques du cas d'études.

### **II.4.1 L'espace public dans sa généralité**

#### **II.4.1.1 l'apparition de l'expression 'espace public'**

L'expression "espace public", est récente et n'apparaît qu'à la fin des années 1970 et n'est banalisée qu'au cours des années 1990. Elle n'est pas définie dans les citations sur l'urbanisme avant les années soixante-dix. Contrairement à l'espace privé clôturé et centré sur l'intimité de la famille, l'espace public est ouvert pour l'ensemble des usagers en partage. Espace partagé, lieu de rencontre par excellence, il est le théâtre du libre va et vient des individus. C'est un espace que s'approprient les individus par leurs activités.

#### **II.4.1.2 concepts et définition**

Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement considère, « *l'espace public comme la partie non bâtie affectée à des usages publics, formé par une propriété et par une affectation d'usage* »<sup>29</sup>. Selon De SABLET « *Les espaces collectifs urbains appelés encore espaces publics espaces extérieurs sont constitués par l'ensemble des lieux ouverts à tous. Ils sont généralement sous la responsabilité de collectivités publiques ou parfois de droit privé. Ils sont le plus souvent en plein aire, mais peuvent être partiellement ou totalement couverts.* », « *Les espaces publics qui sont des lieux où se déroulent les différentes pratiques de la vie urbaine, telles que le commerce, la circulation, la détente ou tout simplement la rencontre* »<sup>30</sup> Par extension, de nombreux urbanistes considèrent au titre de l'espace public des lieux bâtis : gares, centres commerciaux, moyens de transport en commun et équipements collectifs. L'espace public : « *C'est un espace ouvert c'est à dire où la circulation se fait sans entraves, composé aussi bien d'édifices que d'espaces verts que peuvent être les parcs et les jardins. L'espace public est aussi ouvert au sens où il est libre d'accès, gratuit et fréquentable par tous.* »<sup>31</sup> Favorisant la distribution des parcelles, les déplacements et les relations entre les hommes, l'espace public est aussi le lieu où se stratifie l'histoire. C'est le lieu où des population différentes trouvent le dénominateur commun à leur culture, c'est un lieu d'identification, l'espace public est donc un vrai sujet de création, voire une composante importante dans la ville : « avec leur distribution, leur aménagement, leur séquence, avec l'identité spécifique de chacun d'eux (...), les espaces publics constituent

<sup>29</sup>)- Pierre Merlin & Françoise Choay « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, PUF, 1988, p 273.

<sup>30</sup> . De Sablet, M, Des espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins, édition : Le Moniteur, Paris, 1991.

<sup>31</sup>Mme. KRIBECHE YOUCEFMémoire de magisters« POUR UNE REVALORISATION DEL'ESPACE PUBLIC TRADITIONNEL DANS LA VIEILLE VILLE DE CONSTANTINE » université de Constantine 2009

des ressources importante tant pour le déploiement de l'autonomie individuelle que pour la mise en scène plus au moins volontaire, explicite et consciente d'un mode de vie, d'une appartenance d'une adhésion ou d'in conflit (...).Tout peut s'inscrire dans les espaces publics :ordre et désordres, sécurité et danger, identité et altérité. ».

## **II.4.2 caractéristiques des espaces publics**

### **II.4.2.1fonctions et usages des espaces publics**

L'espace public est à la fois un lieu où s'exercent les fonctionnalités de la ville(circulation, déplacements, réseaux techniques) et où se développent les innombrables pratiques de la vie urbaine –commerce, services, détente, loisir, rencontre...Il est le lieu où les relations sociales peuvent prendre des aspects très contrastés selon les sites, les configurations d'espaces, les situations sociales des quartiers : lieu de mixité sociale ou, au contraire, objet de logiques d'appropriations par des groupes sociaux ; lieu d'enclavement ou de convivialité ; lieu de culture et de spectacle ou lieu sans vie. L'espace public n'est donc surtout pas un lieu technique, mais il est avant tout social et culturel. C'est un espace de sens, de matière, de temps, d'usages et déforme, qui est synonyme de paysage vécu et de paysage commun des citoyens. Aucun de ces aspects ne doit et ne peut être négligé au risque de créer des lieux sans histoire et sans âme qui sont alors rejetés par la population ou deviennent le siège de tensions exacerbées.

### **II.4.2.2 le rôle capital des espaces publics**

Les espaces publics ont un rôle central pour la ville :

-ils forgent l'âme de la ville.

- La satisfaction des besoins sensoriels et psychologique, une variété d'impressions visuelle, sonore ou olfactives.

-ils accueillent une diversité de pratiques sociales.

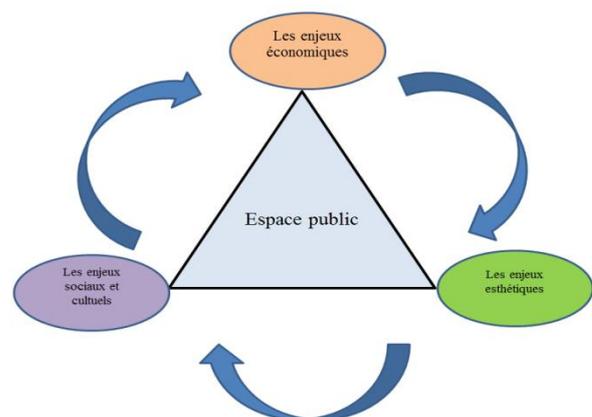
*« C'est par leur intermédiaire que se vit le plaisir ou le déplaisir d'être en ville. Pour rendre la ville agréable, il faut redonner aux espaces publics leur fonction structurante, et dépasser le statut d'espace interstitiel indéfini qui est trop souvent le leur »<sup>32</sup>*

### **II.4.3 les enjeux de l'espace public**

L'espace public englobe trois enjeux se présentent dans le présent schéma :

Figure (II.07) schéma représente les enjeux de l'espace public

Source : Source :MmeDjellata ,2015,cours master 02  
'Projet Urbain & Développement Durable



<sup>32</sup>Jean-Philippe Dind me cahier du développement urbain durable numéro 12 juin 2011.

Le présent tableau définit les enjeux préalablement présentés dans l'organigramme précédent :

Les enjeux économiques	Les enjeux sociaux et culturels	Les enjeux esthétiques
<p>Pour les collectivités locales chargées de l'entretien et de la gestion des espaces publics, les dépenses nécessaires à cet effet constituent un enjeu économique important . D'autant plus que dans ce genre d'opérations, les collectivités locales sont appelées à impliquer différents partenaires, qui vont des maîtres d' œuvres , aux maîtres d'ouvrages, aux citoyens. Il est autant nécessaire en effet, pour une collectivité de savoir gérer ses espaces publics que de savoir comment bien les concevoir et les réaliser. Il s'agit d'assurer au cours du temps et à long terme, le suivi et la gestion des matériaux et des équipements mis en place, de dialoguer avec les différents intervenants, d'impliquer positivement les citoyens, et ce dans le but de garantir la pérennité des espaces publics. Il s'agit, tout d'abord, pour la collectivité de répondre aux besoins des différents usagers, qui sont en évolution permanente et de permettre une adaptation adéquate du lieu tout en respectant les autres usages,</p>	<p>A travers la création des effets d'entraînement par la rénovation de façades, l'installation de commerces et de services, l'entretien des espaces verts, l'écoute des habitants , l'installation d'aménagement répondant à leurs besoins, les espaces publics contribuent à améliorer leur cadre de vie. Comme ces derniers articulent les différents quartiers entre eux et relient par là même occasion, les différents groupes sociaux qui habitent la ville, ils contribuent à tisser des liens entre les quartiers en favorisant les échanges, qui pourraient à leur tour permettre une prise de conscience, voire une mobilisation transitive. Au-delà de ces usages, les espaces publics sont des lieux porteurs de valeurs de représentation et de symboles que les diverses pratiques sociales leur ont attribuées ; ce sont ces valeurs qui forgent l'identité des lieux. Mettre en valeur cette identité et favoriser les repérages historiques dans la ville sont des enjeux que toute revalorisation de l'espace public doit intégrer.</p>	<p>La qualité des espaces publics contribue fortement à l'embellissement de la ville, puisque ce dernier intervient sur les ambiances, les repères, les perspectives, les couleurs, les matériaux, les enseignes...Il permet de rendre la ville plus belle, plus attractive, plus habitable.</p>

Tableau (II.02):les enjeux de l'espace public

Source : Source :MmeDjellata ,2015,cours master 02 "Projet Urbain & Développement Durable "

#### II.4.4 les acteurs de l'espace public

Les différents acteurs de l'espace public se présentent dans le schéma suivant :

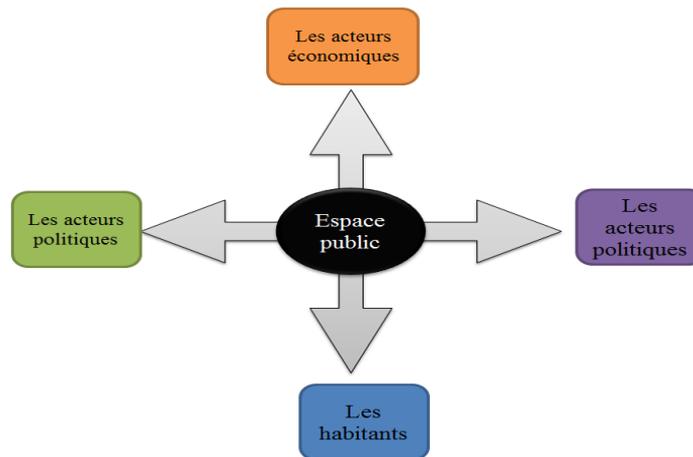


figure (II.08) Schéma représente les acteurs de l'espace public.

Source : Source :MmeDjellata ,2015,cours master 02 "Projet Urbain & Développement Durable Tableau 3 représente les acteurs de l'espace public.

## Conclusion

Lieu d'une vie collective et libre, lieu par principe de l'ouverture de ville à la diversité des populations, l'espace public compense les tendances foncièrement ségrégatives et classificatrices de nos sociétés. Favorisant la distribution des parcelles, les déplacements et les relations entre les hommes, il est aussi le lieu où se stratifie l'histoire. C'est le lieu où des populations différentes trouvent le dénominateur commun à leur culture. L'espace public est donc un vrai sujet de création : il ordonne les façades environnantes, dessert les parcelles, favorise les déplacements et la circulation automobile, permet aux activités commerciales, touristiques, économiques en général de se développer... C'est un composant urbain aux multiples usages. C'est pourquoi, par le biais de sa revalorisation, il offre à ses différents acteurs, la possibilité de l'amélioration urbaine de l'ensemble du quartier concerné, voire de toute la ville. Dans un centre historique, le rôle assigné à l'espace public est beaucoup plus important, puisqu'il évoque à la fois le passé, à travers l'identité culturelle et la mémoire commune qu'il véhicule, et l'avenir par la ressource économique et touristique potentielle que constitue le patrimoine dont il fait partie. Le phénomène urbain s'est transformé de manière considérable, l'urbain ayant remplacé la ville. Les espaces publics constituent l'épine dorsale de l'urbain, ils permettent l'accès à toutes les parties de l'urbain par une mobilité toujours en quête de fluidité optimale, ils commandent le déploiement des réseaux de transport, d'eau, d'énergie, de télécommunication.

### II.4.5 les formes de l'espace public

L'espace public est multiple par sa forme « *La forme urbanistique de l'espace public peut-être définie par le réseau des rues, ruelles, boulevards, places, autoroutes, etc. Ce réseau irrigue des quartiers, des zones et des équipements dont l'architecture s'impose avec forme à l'espace public. Le réseau d'espaces publics comprend encore des espaces verts, qui selon leur grandeur, sont eux aussi traversés par des rues et autres voies* »<sup>33</sup> Il prend la forme de parking ou d'abord de zone industrielle, de centre commercial ou de grand ensemble. Il peut être jardin, square, grand parc urbain ou bord de rivière, mais peut prendre aussi les formes les plus simples ou les plus saugrenues telles que talus planté, délaissé végétalisé, îlot directionnel, îlot central de giratoire, terre-plein... Tous ces espaces, aussi différents soient-ils, participent de façon importante à l'image de la ville.

Donc les formes de l'espace public sont diverses elles se présentent comme suit : rue, ruelle, boulevard, voie, pont, place, espaces, verts, équipement public, édifice urbain... ect dans cette partie on le choix est porté sur la place publique et la rue qui dispose une forte valeur symbolique dans la composition urbaine.

#### II.4.5.1 La rue

##### la définition de la rue

Le mot rue vient du latin « *ruga* » qui signifie chemin bordé de maisons ou de murailles dans une agglomération. Dans les cités anciennes, la rue, lieu de travail, de l'échange de la fête, et lieu de vie des familles ; était d'abord un espace de contact. La rue est un espace de circulation dans la ville, structurant les quartiers. Elle dessert les logements et les lieux d'activité économique, ce qui en fait une voie du réseau urbain C'est aussi un espace d'échange (commerces), elle se distingue des autres voies urbaines (voirie) comme les allées, les cours

---

<sup>33</sup>Mme. KRIBECHE YOUCEF- ALI Jennie Fatima- Zohra ,thèses de magisters« POUR UNE REVALORISATION DEL'ESPACE PUBLIC TRADITIONNEL DANS LA VIEILLE VILLE DE CONSTANTINE université de Constantine 2009.

ou les boulevards et avenues par sa relative faible largeur notamment, et par l'absence de contre-allées.<sup>34</sup> « *La rue est la structure fondamentale de la ville, elle est la forme la plus visible, la plus lisible, des espaces urbains, même si les séquences temporelles successives de sa mise en place donnent aujourd'hui des paysages complexes et parfois juxtaposés. (...) Elle est une articulation entre des éléments bâtis et non- bâtis. Les deux façades, des bâtiments immobiles, sont visibles de l'extérieur. Ils offrent au regard du passant leurs murs les plus nobles, les plus décorés, qui permettent de deviner des fonctions cachées ou bien devoir des activités clairement affichées et attirantes. La dernière dimension du cadre bâti est le sol : les trottoirs sont les lieux de passage des piétons, de la promenade, de la flânerie, du lèche vitrine, des arrêts, des rencontres; ensuite la chaussée est réservée à la circulation des véhicules anonymes, critiqués et parfois refusés. La rue est bâtie, organisée à l'échelle du piéton ; lorsqu'elle devient trop large, trop imposante, alors elle s'appelle avenue, boulevard, elle perd son nom et son âme, son identité première d'espace à dimension humaine.* »<sup>35</sup> La rue « *est le produit de l'expansion en surface d'une localité , dès que la place centrale est étroitement entourée de maisons. Elle organise la division du terrain et délimite les divers parcelle*». <sup>36</sup>(03)

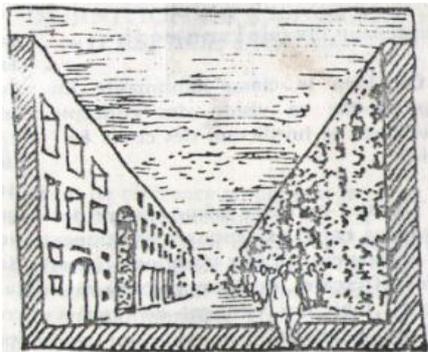


figure (II.09) la rue selon KRIER

Source :R. Krier, *L'espace de la ville*, Ed. des archives d'architecture moderne page 08.

#### **II.4.5.2 la place publique**

Dès ses origines, l'histoire des places est double, fonctionnelle et formelle. Née de la nécessité de se rassembler devant le siège du pouvoir, devant le temple, ou dans les lieux du commerce, la place devient un support des fonctions essentielles de la cité : l'échange, la rencontre au sens le plus large du mot.

#### **Les définitions de la place :**

la place publique est sans aucun doute l'un des espaces publics primordiaux d'une ville, en particulier les grandes places du centre –ville .celles-ci sont des nœuds, des « vides »qui

<sup>34</sup>Mme. KRIBECHE YOUCEF- ALI Jennie Fatima- Zohra ,thèses de magisters« POUR UNE REVALORISATION DEL'ESPACE PUBLIC TRADITIONNEL DANS LA VIEILLE VILLE DE CONSTANTINE université de Constantine 2009.

<sup>35</sup> Mme. KRIBECHE YOUCEF- ALI Jennie Fatima- Zohra ,thèses de magisters« POUR UNE REVALORISATION DEL'ESPACE PUBLIC TRADITIONNEL DANS LA VIEILLE VILLE DE CONSTANTINE université de Constantine 2009.

<sup>36</sup> R. Krier, *L'espace de la ville*, Ed. des archives d'architecture moderne page 08.

servent de repère dans la place publique est avant tout un espace géographique, avec sa forme et son architecture, tout en étant un lieu porteur de signes culturels et sociaux. La place publique est donc un élément important de la ville autant du point de vue urbanistique que symbolique.

Le dictionnaire de citations urbaines définit la place comme «*un espace ou lieu public découvert et environné de bâtiments. Laplace marchande est une place commode pour vendre de la marchandise. La place d'armes, un terrain libre et spacieux où s'assemble la garnison d'une ville de guerre. En général, lieu découvert, espace libre* »<sup>37</sup>. R. KRIER la définit comme «*le premier type d'espace urbain inventé par l'homme. Elle résulte du groupement de maisons autour d'un espace libre. Cette configuration permettrait un maximum de contrôles publics dans l'espace intérieur, et constitue ainsi un bon dispositif de défense à l'extérieur, la surface à protéger est minimale*»<sup>38</sup>, en effet cette dernière est perçue : «*en tant que territoire, en tant qu'espace public comme objet matériel. En effet, deux critères toujours combinés sont utilisés pour définir ce territoire : d'une part, il est libre de constructions, il n'a donc pas fait l'objet d'une appropriation par un seul acteur ; d'autre part, il permet la rencontre de tous les acteurs urbains et leur accès à tous les lieux de la ville (...)*»

#### Terminologies et langages de la place:

Les différentes définitions nous aident à conclure que «*la place désigne un grand espace visible par le moyen duquel on puisse jouir de l'aspect de quelques superbes édifices* »<sup>39</sup>. Mais la terminologie de cette dernière diffère d'une période à une autre et aussi d'une culture à une autre. En effet la place dans le dictionnaire arabe trouve son équivalent : «*Seeh* », *espace non bâti, découvert, se trouvant entre les maisons du quartier.* «*Rahba* » *désigne un terrain étendu devant le campement de tentes, là où les visiteurs étrangers sont accueillis. Le « Mrah » désigne le campement des caravanes abritant les chameaux. Espace pour marquer une pause, se détendre et se reposer* »<sup>40</sup> ? par ailleurs la «*place* » est un concept générique qui a l'avantage d'être mieux que «*PIZZA* » en italien et «*PLATZ* » en allemand quant au mot d'origine anglaise «*SQUARE* » il renvoie à une signification plus complexe que la simple forme carrée»<sup>41</sup>

#### La place publique à travers l'histoire

L'histoire de la place publique nous renseigne sur sa forme initiale, ses pratiques qui ont évolué à travers le temps ainsi que son aménagement. Il est indispensables pour comprendre son statut et son caractère symbolique ainsi sa vocation car la place est en évolution constante. Afin de pouvoir donner les premiers éléments de réponses pratiques aux problèmes actuels d'aménagement.

<sup>37</sup> Définition du dictionnaire des citations « DICOCITATION », sur [www.dicocitations.com](http://www.dicocitations.com)

<sup>38</sup> R. Krier, L'espace de la ville, Ed. des archives d'architecture moderne, Bruxelles, 1980, p 7 –

<sup>39</sup> A. Palladio, les quatre livres d'architecture, Ed. Arthaud, Paris, 1980

<sup>40</sup> Mme. KRIBECHE YOUCEF- ALI Jennie Fatima- Zohra, thèses de magisters « POUR UNE REVALORISATION DE L'ESPACE PUBLIC TRADITIONNEL DANS LA VIEILLE VILLE DE CONSTANTINE université de Constantine 2009.

<sup>41</sup> MME LYDIA HADJI « EVOLUTION ET ACTUALITE SES ESPACES PUBLICS A ALGER » thèse de magister EPAU 1999

la place publique dans les différentes périodes :

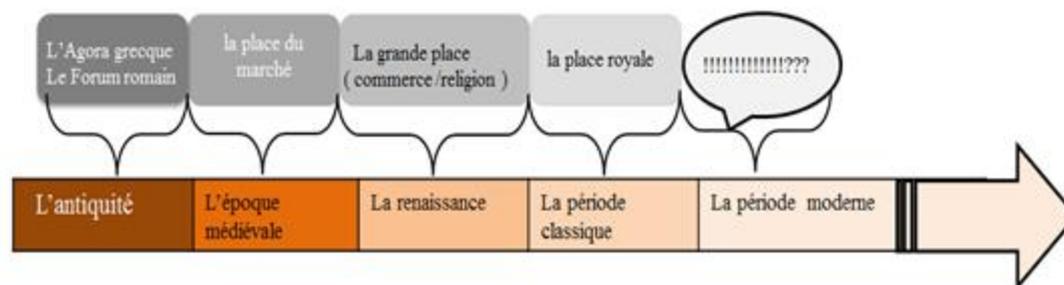


Figure (II.10) schéma représentatif de la place publique dans les différentes périodes

Source : récapitulatif par AUTEUR.

### **Statut et forme de la place à travers l'histoire**

La place publique de chaque période sera détaillée selon son statut et sa forme.

Le tableau qui suit (II.03) récapitulatif des mutations de la place à travers l'histoire est présenté sous forme d'un tableau récapitulatif qui englobe l'ensemble des périodes (source : fais par AUTEUR en forma A3).

### **Conclusion**

La place publique a subi les aléas de l'histoire, a joué divers rôles, et a été destinée à plusieurs usages, en outre, elle a toujours été une composante essentielle de la structure urbaine de la ville, et d'un impact considérable sur son existence. Par conséquent, la place publique en particulier celle du centre historique a toujours été un espace de vie social convivial assurant un sentiment d'appartenance et d'identité chez les habitants.

### **La fonction**

La notion de fonction désigne l'ensemble des facteurs qui influencent la création et la représentation d'un espace. La fonction d'un espace public est à l'origine d'un système de contrainte normative, ayant pour objectif d'orienter l'action de l'utilisateur. Cette dernière exerce une certaine forme de contrôle sur le citoyen, tout en lui accordant une marge de manœuvre propre à son interprétation.

### **L'usage**

Selon définition proposée par M.ZEPF « *la notion d'usage désigne l'ensemble des pratiques sociales se déroulant dans un espace donné. Il peut se traduire par une forme d'appropriation spatiale plus ou moins marquée et durable de la part d'individus ou de*

**groupes, qui donne sens à l'espace publique** »<sup>42</sup> et l'auteur rajout que les attitudes et pratique de ces dernières se modifient en fonction des périodes d'utilisation du contexte.

En conclusion, ces quatre dimension (histoire et symbolique, typologie, fonction et usages) participent à la qualité du cadre de la vie et au bon fonctionnement de la place publique .Particulièrement les la typologie et fonctions qui doivent répondre aux attentes et besoins des usagers, tout en offrant une certaine modularité.

Reste maintenant à confronter ces éléments d'ordre théorique c'est –à-dire il s'agit de tenir compte de l'histoire ,de la forme, des fonctions et des usagers de la place choisie pour comprendre le rôle qu'elle joue pour la ville et/ou quartier , de même que pour la population.

### **II.4.5.3 Lectures typologiques des places**

#### **cas de l'étranger**

selon la fonction

#### **la place royale**

La place royale porte souvent le nom du roi avec son statut au centre dans le but d'affirmer son autorité et sa puissance



**Photo( II.01):Lyon (place Bellecour)**

*Source :les places publiques, un enjeu local et régionale , MRW ,DGATLP ,2006*



**Photo(II.02) : Reims ( place royale de Reims avec la statue de Louis XV)**

*Source :les places publiques , un enjeu local et régional MRW, DGATLP,2006*

#### **La place monument (place –parvis)**

Des activités sensibles au prestige que confère la monumentalité trouvent en place l'élargissement de l'espace au milieu d'un réseau étroit et anonyme des rues. Les places

<sup>42</sup>ZEPF ,M (1999) concevoir l'espace public, les paradoxes de l'urbanité :analyse socio-spatiale de places lausannoises. Thèse de doctorat ,Lausanne ,EPFL,1999

monuments comme leurs noms l'indique sont généralement des places attenantes à un monument donné (l'église, le palais, le théâtre...). Se sont des places formant un dégagement devant la façade principale d'un édifice important.



**Photo (II.03 )Andenne (place des Tilleuls)**  
*Source :les places publiques, un enjeu local et régionale , MRW ,DGATLP ,2006*



**Photo (II.04) LYON place des Célestins)**  
*Source : les places publiques, un enjeu local et régionale,MRW , DGATLP ,2006*

### La place marchande

Sur la place, se tient un marché de grande importance qui va drainer la population et créer une certaine animation au niveau de la place. S'ajoutant à cela l'association fréquente dans le centre-ville du marché en plein air de la halle ce qui donne naissance à la place dans l'histoire et la première fonction qui a occupé la place est bien le marché et les échanges



**Photo (II.05) : Namur (Place de l'Ange)**

*Source :les places publiques, un enjeu local et régionale , MRW ,DGATLP ,2006*

## II.4.5.4 lecture typologique des places

### Selon l'échelle ou m'aire d'influence

Une autre classification des places publique peut être abordé suivant l'échelle ou l'aire d'influence de cette place on peut distinguer deux types de place à sa voire la place à l'échelle de la ville et la place à l'échelle du quartier

### la place à l'échelle de la ville

c'est un place qui est caractérisée par son vaste offre économique (commerces, café, terrasses...) sa situation stratégique (lieu de passage obligé pour accéder aux différents quartier de la villes).Elle représente le lieu de manifestations festives, culturels, c'est aussi le pôle d'attraction pour les touristes de par la présence d'une infrastructure touristique

importante .Mais généralement ce type de place reste réservée uniquement aux visiteurs et touriste et ne fais pas usage de la part des habitant .C'est un lieu de rencontre.



*Photo (II.06) : Lyon (PLACE DES TE Terreaux)musé et hôtel autour de la places*

*/Source :les places publiques, un enjeu local et régionale , MRW ,DGATLP ,2006*

### **La place à l'échelle du quartier**

Ce type de place se caractérise par son aire d'influence qui ne dépasse pas les limites du quartier .C 'est un lieu de vie par excellence réservés aux habitants .Cet espace est souvent caractérisé par un aspect de repos et de détente là ou on peut s'asseoir pour lire un journal ou profiter du soleil loin du bruit de la ville et ses embouteillages .Loin du premier type qui est dédiée à la ville et ses visiteurs celui –ci est au contraire la propriété des habitants du quartier et le prolongement de leurs logements .



*Photo (II . 07 ):(place du marché)*

*Source : les places publiques, un enjeu local et régionale , MRW ,DGATLP ,2006*

### **Selon l'échelle ou l'aire d'influence**

#### **la place fermée**

Place fermée de tous côtés, sans perspective lointaine

#### **la place ouverte**

A l'inverse de la place fermée, la place ouverte est arrangée de façon à laisser de vastes perspectives .Ce dispositif baroque se retrouve dans les aménagements de sixt\_V à Rome : places En patte d'oie ou en trident, entretenant des relations visuelles avec des repères ( obélisques, par exemple) ce type de dispositif a été jusqu'au XIXe siècle.



**Photo (II.08) : Place Saint-Marc à Venise**  
SOURCE :<http://www.cosmovisions.com/monuVenise-Basilique-Saint-Marc.htm>



**Photo (II.09) : Perspective de la Piazza del Popolo**  
Source : les places publiques, un enjeu local et régionale , MRW ,DGATLP ,2006

Conclusion :

La lecture de la place publique repose sur quatre dimensions : la dimension historique qui nous permet de replacer la place dans l'histoire de la ville, de comprendre son aménagement, son évolution et par, ses divers usages et sur l'ambiance qui règne .Enfin, la fonction et l'usage qui nous permettant d'étudier et comprendre quelle attraction exerce ce lieu sur les citoyens et les usagers.

#### **II.4.5.6 La lecture typologique des places publiques :**

La place publique est un espace de clé de la ville, un vide signifiant et significatif que sa typologie fait référence à lecture typologique des places :

selon les critères suivants :la position dans le maillage, la configuration, la dimension la délimitation par le bâti<sup>43</sup>

##### **a)sa position dans maillages :**

<p>place occupant une ou plusieurs mailles du réseau</p>	<p>place sur un nœud d du réseau des voies .</p>	<p>Places constituée par un élargissement du réseau.</p>

*Figures (II ,11) la position de la place dans le maillage*Source <sup>1</sup>MELL Lydia « Evolution des espaces publics à Alger » mémoire de magister en urbanisme page 70 EPAU 1999.

<sup>43</sup>MME LYDIA HADJI « EVOLUTION ET ACTUALITE SES ESPACES PUBLICS A ALGER » thèse de magister page 70 EPAU ,1999.

### **b) par sa configuration**

Pour établir une typologie d'espaces urbains, nous classerons les formes d'espace et leur dérivé en 3 catégories principales, suivant que leur plan dérive du carré, du cercle ou du triangle.<sup>44</sup>



Forme régulière

Forme irrégulière

### **c)sa dimension**

### **d)sa liaison avec d'autres places**

### **e)sa délimitation par le bâti**

Le bâti constitue le cadre spatial de l'espace ouvert. C'est le plein urbain qui permet la lecture de la place publique.

« L'espace extérieur doit être le lien organique entre les volumes bâtis « un espace extérieur ne pourra en effet être vécu comme un espace urbain que s'il possède des caractéristiques géométriques et esthétiques extrêmement lisibles »

L'analyse morphologique fait appel en outre, à la composition place/bâti (édifices publics, équipement et maison de rapport au rez de chaussée commercial entourant la place

-composition unique (place / bâti) : bâti complet entourant la place, bâti conçu avec seulement une façade périphérique, place conçue avec seulement un décor périphérique (portique, colonnades)

-pas de composition unique de la place et du bâti : le bâti périphérique est la bordure du maillage ordinaire, le bâti est ordinaire + un élément exceptionnel des éléments exceptionnels seulement.

## **II.4.5.7 Lecture typologique de la place publique Algérienne : le cas d'Alger**

### **La place urbaine :<sup>45</sup>**

---

<sup>44</sup> R. Krier, L'espace de la ville, Ed. des archives d'architecture moderne page 14.

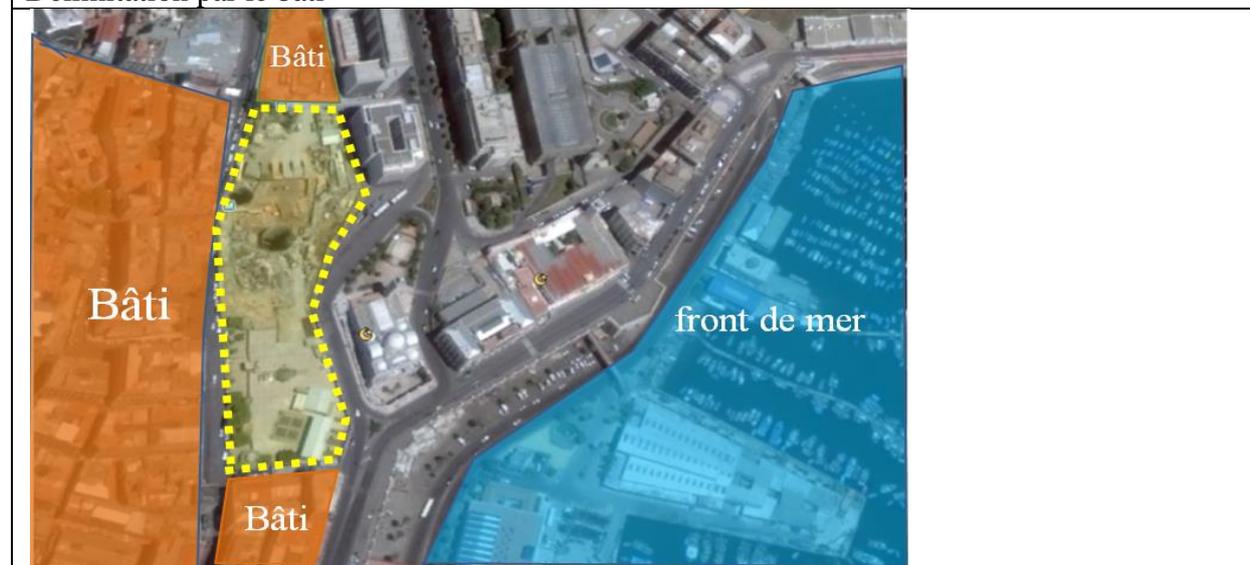
<sup>45</sup>SOURCE : la source de toutes les figures de la partie de la lecture typologique de la place publique dans le cas d'Alger est la prise de GOOGLE EARTH traitées par AUTEUR

On va appliquer la lecture typologique sur les places du tissu colonial présentées selon cet ordre ;( place des Martyrs, Square Porte SAID, SQUAR Sofia DE LA GRANDE POSTE , La place du 1<sup>er</sup> mai , la place EL MOKRANI.

**La place des martyrs**

Configuration	Dimension	Position dans le maillage
	1hécatare	
<p>Irrégulière <i>Figure (II.12) la configuration de la place des martyrs Source :capture Google earth 2013 traitée par auteur</i></p>		<p>Place occupant plusieurs mailles du réseau <i>Figure (II.13) la position dans le maillage de la place des martyrs Source :capture Google earth 2013 traitée</i></p>

**Délimitation par le bâti**



Composition unique : Place / bâti  
 Place entourée de ses trois cotés par le bâti ,le quatrième coté: front de mer  
*Figure (II.14) la délimitation de la place des martyrs par le bâti Source : capture Google earth 2013 traitée par auteur*

## Square Port-Saïd

Configuration	Dimension	Position dans le maillage
	4500m <sup>2</sup>	
<p>Irrégulière</p> <p>Figure (II.15) la configuration de Square Port-Saïd .Source :capture Google earth 2013 traitée par auteur.</p>		<p>Place occupant un îlot</p> <p>Figure (II.16) la position dans le maillage du Square Port-Saïd .Source :capture Google earth 2013 traitée par auteur</p>

### Délimitation par le bâti



Composition unique : Place / bâti

Place entourée de ses trois cotés par le bâti , le quatrième coté: front de mer

Figure (II.17) la délimitation par le bâti du Square Port-Saïd .Source :capture Google earth 2013 traitée par auteur.

### La place Emir Abdelkader

Configuration	Dimension	Position dans le maillage
	75*75	
<p>Régulière</p> <p>Figure (II.18) la configuration de la place Emir Abdelkader. Source : capture Google earth 2013 traitée par auteur</p>		<p>Place sur un nœud de réseau des voies</p> <p>Figure (II.19) la position dans le maillage de la place Emir Abdelkader. Source : capture Google earth 2013 traitée par auteur</p>

### Délimitation par le bâti



Composition unique: Place/ bâti

Place fermée entourée de ses quatre cotés par le bâti,

Figure (II.20) la délimitation de la place Emir Abdelkader par le bâti. Source : capture Google earth 2013 traitée par auteur

**Place SOFIA de la grande poste**

Configuration	Dimension	Position dans le maillage
	<p>--</p>	
<p>Figure sans lisibilité géométrique  <i>Figure (II.21) la configuration de la place sofia. Source : capture Google earth 2013 traitée par auteur évidente</i></p>		<p>Place occupant plusieurs mailles du réseau  <i>Figure (II.22) la position dans le maillage de la place sofia. Source : capture Google earth 2013 traitée par auteur</i></p>

**Délimitation par le bâti**

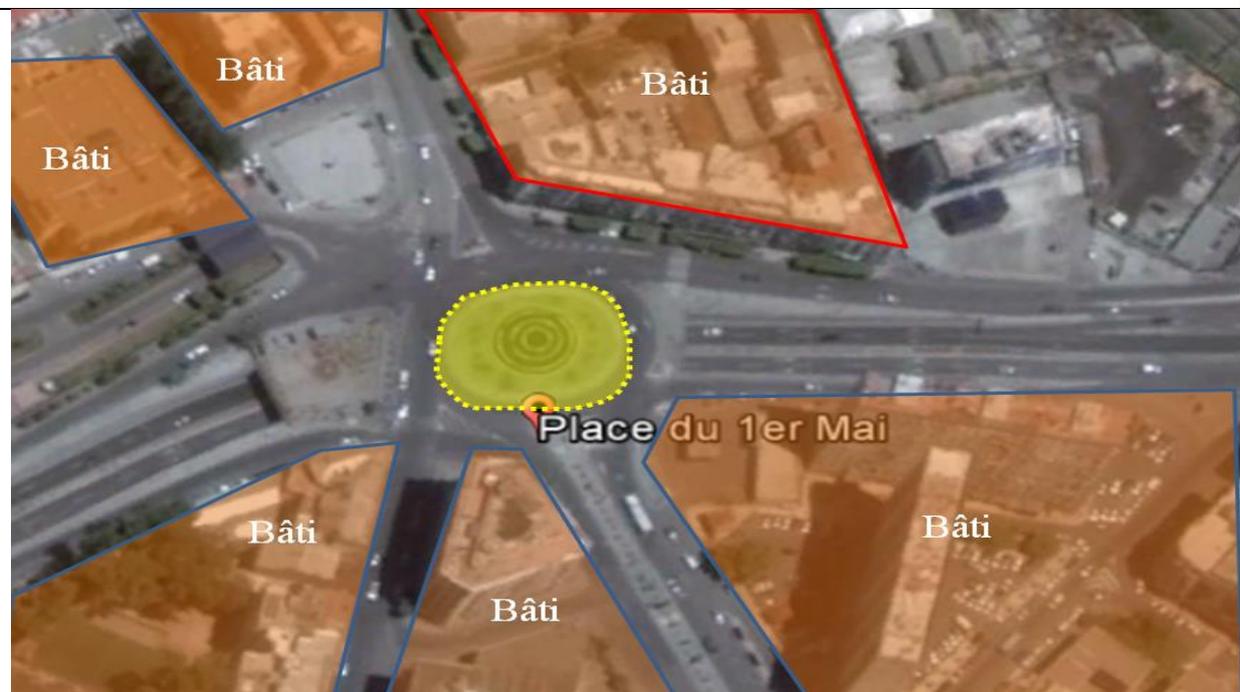


Pas de composition unique: place/ bâti  
 Bâti environnant + élément exceptionnel  
*Figure (II.23) la délimitation de la place Sofia par le bâti. Source : capture Google earth 2013 traitée par auteur*

## Place de 1<sup>er</sup> Mai

Configuration	Dimension	Position dans le maillage
	-	
<p><b>Irrégulière</b>  <i>Figure (II.24) la configuration de la place 1<sup>er</sup>MAI :capture Google earth 2013 traitée par auteur</i></p>		<p><b>Place sur nœud de réseau des voies</b>  <i>Figure (II.25) la position de la place 1<sup>er</sup> MAI dans le maillage Source :capture Google earth 2013 traitée par auteur</i></p>

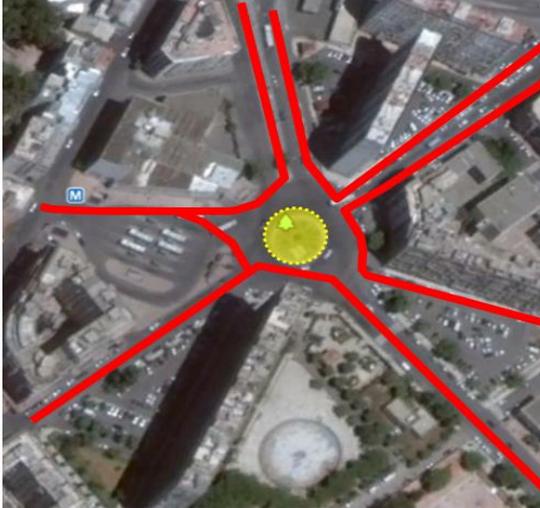
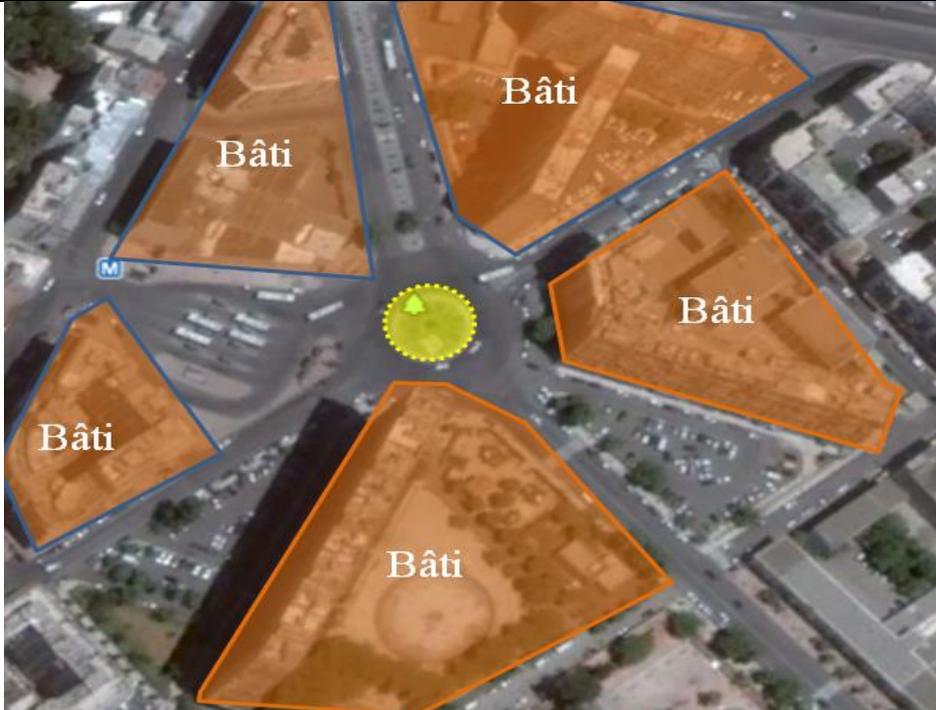
### Délimitation par le bâti



### Une composition unique: Place/ bâti :Bâti complet entourant la place

*Figure (II.26) la délimitation de de la place 1<sup>er</sup> MAI par le bâti. Source :capture Google earth 2013 traitée par auteur*

## La place EL MOKRANI

Configuration	Dimension	Position dans le maillage
	Diamètre 70m	
<b>Régulière</b> <i>Figure (II.27) la configuration de la place EL MOKRANI . Source :capture Google earth 2013 traitée par auteur</i>	S3846, 50m <sup>2</sup>	Place sur un nœud du réseau des voies <i>Figure (II.28) la position dans la maillage de la place EL MOKRANI . Source :capture Google earth 2013 traitée par auteur</i>
<b>Délimitation par le bâti</b>		
		
<b>Composition unique: Place/ bâti</b> Bâti environnant disposé de façon à accentuer l'effet de convergence vers l'espace circulaire <i>Figure (II.29) la délimitation de de la place EL MOKRANI par le bâti . Source :capture Google earth 2013 traitée par auteur</i>		

Conclusion :

A Alger le « place » est une composante fondamentale du tissu colonial .Ici les places sont inscrites dans une trame parcellaire et jouent le rôle de repère l'implantation et la succession d'un ensemble d'espace publics (place des Martyres, Square Porte SAID, SQUAR Sofia DE LA GRANDE POSTE, La place du 1<sup>er</sup>Mai, la place EL MOKRANI...) donne tissu urbain une forte continuité .à Alger la « place » est une composante fondamentale du tissu colonial. Ici les places sont inscrites dans une trame parcellaire et jouent le rôle de repère.

## **II.4.6 LES PLACES PARTICULIERES AVEC UNE INFRASTRUCTURE**

Au cours des dernières décennies, l'utilisation du sous-sol dans les centres urbains s'est intensifiée et diversifiée. Ces espaces, autrefois uniquement dévolus aux services techniques, au stockage, à la protection ou au transport ont été investis par des équipements complexes, multifonctionnels, gérés par des acteurs publics comme privés nombreux, aux attentes variées sinon contradictoires, accueillant un public tout aussi varié et changeant. Le Forum des Halles à Paris en constitue l'un des exemples les plus frappants. Il n'est pourtant pas le seul. Pour ne citer qu'elles, les villes japonaises, canadiennes, suédoises, finlandaises, états-uniennes dans une moindre mesure font elles aussi un usage intensif de leur sous-sol.

### **II.4.6.1 Les critères de l'utilisation des places particulières**

#### **GARES DE CHEMIN DE FER ET STATIONS DE METRO**

Il est assez remarquable de constater que la plupart des espaces piétonniers et commerciaux souterrains sont apparentés à des gares de chemin de fer, des stations de métro, ou toute autre déclinaison de ce type d'équipement. Ils permettent soit d'assurer la transition entre le réseau et l'espace urbain, soit de connecter par voie pédestre deux gares ou stations.

#### **Climat Et Protection**

Si le climat est rarement seul à l'origine d'un projet souterrain, il est souvent mis en avant comme facteur d'enterrement. Dans les faits, il intervient rarement, voire jamais, comme cause première. Il est cependant évident qu'il pèse dans la fréquentation souterraine dans le premier cas, et justifie en particulier ses variations saisonnières<sup>46</sup>. « les gens se ruent dans les espaces commerciaux souterrains lors des saisons pluvieuses et des mois d'été. »<sup>47</sup>Cependant sur la base d'une enquête réalisée à l'échelle nationale, ajoutent que « la cause de la construction d'espaces commerciaux souterrains n'est pas seulement représentée par les conditions climatiques de chaque ville, mais aussi la puissance économique de la ville, ses difficultés de fonctionnement et la recherche de solutions à la congestion. »<sup>48</sup>Il existe en effet d'autres espaces piétonniers susceptibles de protéger de la pluie, de la chaleur et de l'humidité

---

<sup>46</sup>Notons néanmoins que la ville de Montréal affiche depuis peu la volonté de mettre en valeur les saisons dans les espaces urbains.

<sup>47</sup>« People run into the air-conditioned underground market during rainy and summer months. » Okuyama, Nishi, Seiki, *op. cit.*, p. 263.

<sup>48</sup>« the cause of construction of the underground market is not only the weather condition of each city but also economic strength of the city, complication of city function and solution of congestion. » *Ibid.*, p. 262.

sans pour autant être souterrains : immeubles commerciaux et passages couverts .En d'autres termes, et dans les contextes urbains, le climat ne constitue pas la cause première de l'enterrement, au mieux une cause seconde, et plutôt un avantage induit. D'une façon générale, l'argument de la protection (contre le chaud, le froid, l'humide, ect) ne vaut que pour des conditions climatiques extrêmes<sup>2</sup> ou dans des contextes ruraux et des pays en voie de développement ou émergents. Dans ce cas, le raisonnement est avant tout d'ordre économique et vaut surtout pour l'habitat<sup>3</sup> : le sous-sol offre une température à peu près constante et supportable, donc l'enterrement limite les coûts énergétiques<sup>4</sup><sup>49</sup>(et les coûts de construction sont faibles compte tenu des conditions géologiques locales). les coûts énergétiques associés aux centres commerciaux souterrains se sont toujours montrés au mieux égaux à ceux des équipements de surface en raison de la nécessité permanente de l'éclairage, du renouvellement d'air, de la climatisation, des pompages permanents de nappes souterraines, etc. La protection peut aussi être envisagée au regard des catastrophes naturelles — séismes, du risque d'agression ou dans le cas d'équipements sensibles. Ces derniers accueillant rarement du public<sup>50</sup>. En ce qui concerne le risque d'agression, il a certes constitué l'un des arguments majeurs des sectateurs de l'urbanisme souterrain. En revanche les installations de protection réalisées à cette occasion peuvent désormais être converties en équipements commerciaux rentables. Enfin, la protection antisismique peut constituer un facteur d'encouragement à l'utilisation du tréfonds. Cet argument a particulièrement été développé au Japon après le tremblement de terre de Kobe en 1995, puisque, s'il a ruiné 90 % du bâti en surface, il n'a détruit que 10 % des constructions souterraines. Il est particulièrement mis en avant dans le cas de l'utilisation du sous-sol profond<sup>51</sup>.

## CONGESTION

Le sous-sol urbain apparaît fréquemment comme un lieu idéal d'écoulement des flux, dégagé des contraintes de surface (réseau viaire inadapté, conflits entre flux de natures différentes, etc.). Enterrer tout ou partie de la circulation permettrait de limiter la congestion propre aux espaces urbanisés. Cependant, tout dépend de ce que l'on enterre et de ce pour quoi l'on enterre : ici l'échelle de travail est fondamentale .le sous-sol a aussi bien pour vocation de résoudre un problème ponctuel de congestion ou qu'un problème plus global, métropolitain. Dans le premier cas, la congestion est essentiellement concentrée à l'abord d'équipements particulièrement fréquentés (gares, stations de métro, etc.) ou à certains carrefours. Elle résulte non seulement de flux importants de véhicules et de piétons, mais aussi des conflits d'usage qui les opposent ; de là à promouvoir la séparation des trafics, il n'y a qu'un pas. « Les passages souterrains comme méthode de ségrégation du trafic sont principalement développés pour remédier à la congestion du trafic et à la pénurie d'espace urbain et pour permettre la sécurité des traversées de rues. Et de façon à aménager le passage non seulement comme tel mais aussi comme une zone économique, sont introduites des

---

<sup>49</sup>; Barles, Guillaume ,Sur les nuances à apporter à ce raisonnement, voir : Barles, A. Guillaume, *L'urbanisme souterrain*, Paris : PUF, 1995, p. 94-95, « L'urbanisme souterrain », *AMC* (100), sept. 1999, p. 46-47.

<sup>50</sup>Outre les nombreuses implantations stratégiques en sous-sol, on peut citer, dans le cas de Paris, le poste central de circulation de la préfecture de police, implanté en sous-sol faute de place ailleurs, mais dont l'importance justifiait aussi l'enterrement. Information communiquée par Gilles Brousse, architecte au SIAAP, mars 2005.

<sup>51</sup>Seiki, « Classification of underground space an dits design procedure in Japan », in : *Indoor cities of tomorrow / Villes intérieures de demain*, actes de la 7<sup>e</sup> conférence internationale de l'ACUUS, Montréal, sept. 1997, pag. mult., 1 CDRom

activités commerciales. »<sup>52</sup>Le choix qui est presque systématiquement est ainsi d'abandonner la surface aux véhicules et d'attribuer aux piétons un passage aérien (passerelle) ou souterrain. La justification en est simple : il est moins coûteux d'enterrer les piétons que les voitures, celles-ci nécessitant des infrastructures au gabarit plus important, donc plus de déblai, plus de génie civil, plus d'investissement. Dans le cas des piétons, le passage souterrain est donc moins coûteux et susceptible d'être cofinancé par le secteur privé s'il fait office de galerie commerciale. Il est en outre moins pénible que la passerelle qui impose une dénivellée supérieure et ne permet par ailleurs pas de valorisation commerciale. Dans le second cas, il s'agit d'enterrer la circulation automobile afin de faciliter la circulation artérielle, d'échange et de transit, ainsi que de développer les transports en commun souterrains afin de soulager les lignes existantes souvent surchargées. Alors que dans le premier cas l'aménagement souterrain se situe en définitive à fleur de sol, dans le second les infrastructures gagnent des profondeurs de plus en plus grandes qui les affranchissent totalement de la surface et du sous-sol peu profond, très encombré : on se rapproche des projets de voirie.

#### **II.4.6.2 Place publique et l'urbanisme souterrain :**

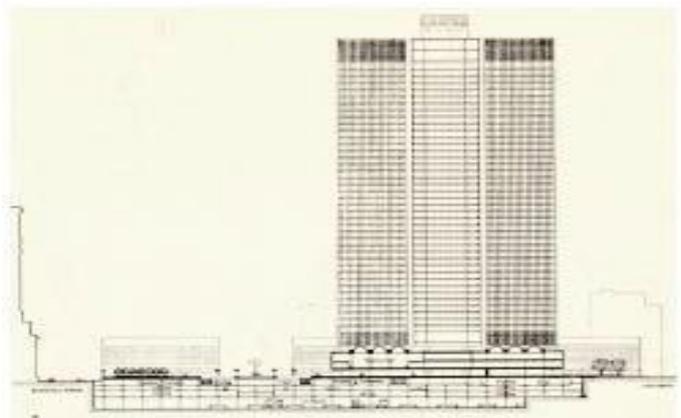
##### **Expériences étrangères**

les villes japonaises, canadiennes, suédoises, finlandaises, Etats-Unis font un usage intensif de leur sous-sol. L'objectif est d'illustrer cette partie de ce chapitre avec quelques expériences étrangères significatives et de mettre la lumière de quelques expériences de l'urbanisme souterrain dans le cas d'existence d'une place publique.

##### **Exemple 1 : CANADA : MONTREAL ET LA VILLE INTERIEURE la Place Ville-Marie.**

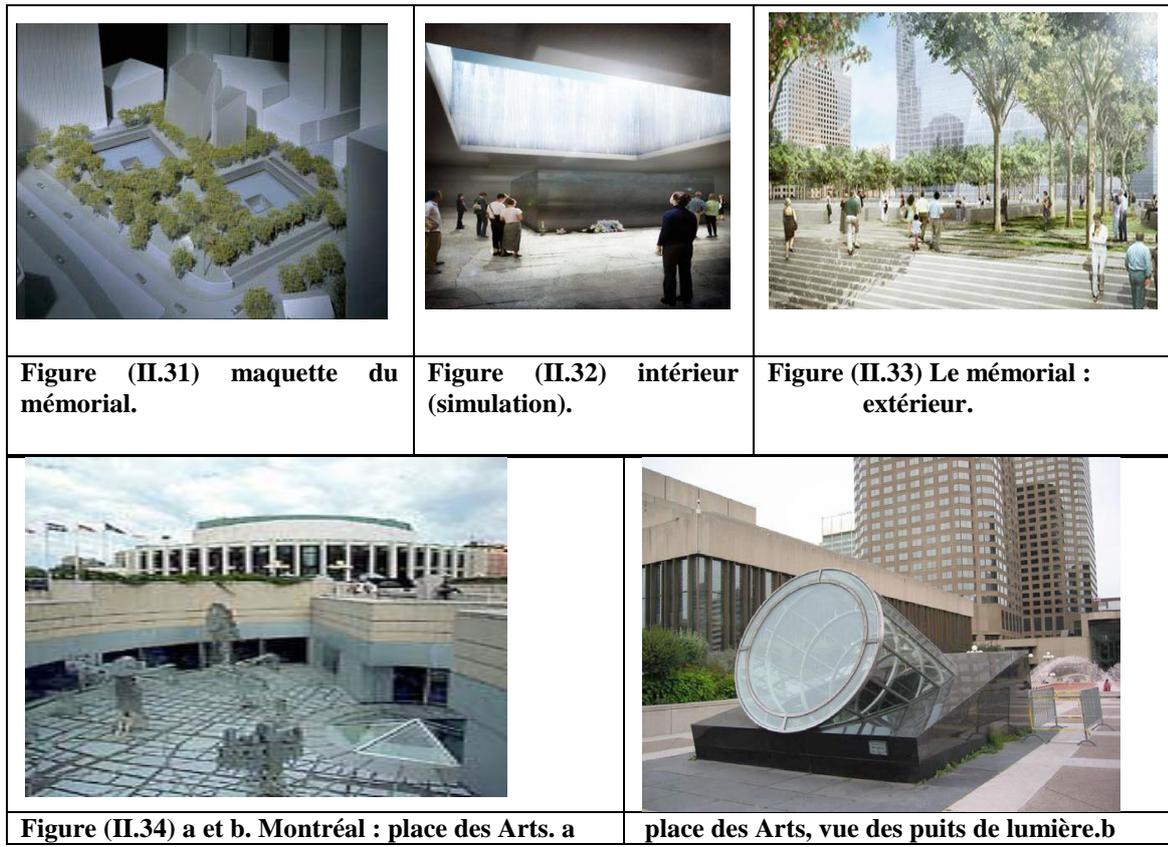
La Place Ville-Marie — qui n'est pas vraiment une place mais plutôt un lieu — devait être un important centre d'affaires, multifonctionnel donc associé à un mail commercial, les circulations y étant organisées selon le principe de la ségrégation modale ; elle ouvre en 1962 et repose sur une utilisation intensive du sous sol qui accueille le mail commercial, deux niveaux de stationnement (1 200 places) et permet la connexion des différents édifices : la moitié des 285 000 mètres carrés du Complexe immobilier est enterrée.

**Figure (II.30). Montréal : coupe de la Place Ville-Marie.**  
Source : J. Besner, *Genèse de la ville intérieure de Montréal*, sept. 1997, disponible sur la toile, format PDF, [réf. du 26 janv. 2005],  
<<http://www.ovi.umontreal.ca/recherches.html>>. SOURCE : Source : J. Besner, *Genèse de la ville intérieure de Montréal*, sept. 1997, disponible sur la toile, format PDF, [réf. Du 26 janv. 2005], <http://www.ovi.umontreal.ca/recherches.html>



<sup>52</sup>The underground passages as a method of traffic segregation, are mainly developed to deal with traffic congestion and lack of land in urban and also to provide a safety way across the streets. And in order to make the underground passage not only as a passage but also as an economic zone, the business activities are introduced into the underground passages ». S. Miura, T. Ojima, « Environmental study on Underground shopping center », in : *Urban Underground Utilization '91*, op. cit., p. 355.

## Place des ARTS :



Source : Source : disponible sur la toile, format jpg, [réf. du 27 avr. 2005], a)  
 <[http://www.nationalgeographic.com/destinations/images/b/ca\\_qc\\_ca\\_DM006897\\_b.jpg](http://www.nationalgeographic.com/destinations/images/b/ca_qc_ca_DM006897_b.jpg)> ; b)  
 <[http://lapin-bleu.net/pictures/20020804-Montreal/img\\_0739-large.jpg](http://lapin-bleu.net/pictures/20020804-Montreal/img_0739-large.jpg)>.

## Exemple 2 : JAPON : TOKYO : la place AzabuJuban.

L'utilisation du sous-sol ne se limite pas, à Tokyo, au métro et galeries piétonnières. S'y ajoutent les usages courants (réseaux techniques), mais aussi, depuis quelques années, des équipements plus spécifiques : autoroutes, parcs de stationnement, galeries techniques, tunnels-réservoirs et rivières souterraines.



**Figure (II.35). . Tokyo : parc de stationnement publique la place AzabuJuban.**

Source : disponible sur la toile, format PDF, [réf. du 25 janv. 2005],  
<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/plan/pdf/pdf-99-1.pdf#zoom=100>

## **II.5 LE TRAITEMENT DES ESPACES PUBLICS OUVERTS**

### **II.5.1 Le traitement des places publiques**

L'essentiel de la surface d'une place est un espace public ouvert minéralisé. Délaissé pendant la période d'urbanisation rapide et industrielle du XXème siècle, puisqu'il était devenu ce qui n'était pas construit, une sorte d'espace résiduel mal défini, traité de manière pauvre et sans réflexion sur ses relations avec l'environnement bâti, une grande partie de cet espace a été goudronné et sacrifié à la circulation et au stationnement automobile.

Il y a une prise de conscience générale de nos jours, quant à la nécessité de l'amélioration des traitements de l'espace public de nos places afin de leur permettre une meilleure lisibilité et renforcer leur rôle de foyer d'urbanité.

Au-delà de son aspect esthétique, le traitement de la place doit prendre en considération plusieurs autres aspects parmi lesquels :

-L'aspect social : de manière à favoriser les rencontres spontanées et marquer l'identité de l'espace.

-L'aspect culturel : en tenant compte du patrimoine hérité bâti ou non bâti, et de l'histoire du lieu.

-L'aspect urbanistique : créer un lien entre les bâtiments qui le bordent, favoriser la création de séquences d'espaces, contribuer à la lisibilité de la composition urbaine, etc.

-L'aspect économique : renforcer l'attractivité de cet espace afin de permettre le développement de l'activité commerciale, touristique, etc.

-Et enfin l'aspect environnemental : en intégrant la prise en compte des écosystèmes urbains (flore, faune, etc.) dans la conception et la mise en réseau des espaces publics.

Parmi les éléments clés contribuant à la réalisation de ces objectifs, les architectes travaillant sur ces dernières peuvent mobiliser les éléments suivants :

### **II.5.2 le mobilier urbain**

Il s'agit des bancs publics, candélabres, poubelles, panneaux de signalisation, abribus avec panneaux publicitaires, cabines téléphoniques, plots et bornes anti-voitures, barrières...etc. L'enjeu aujourd'hui est d'éviter l'envahissement anarchique de l'espace public par une multitude d'objets non coordonnées, cause de désagréments à la circulation piétonne et de pollution visuelle. Le mobilier doit donc faire l'objet d'un choix pertinent en matière de design et de son emplacement afin de libérer au maximum de l'espace en limitant son emplacement. Quant au design, le mieux serait d'avoir recours à une seule gamme de mobilier afin de renforcer l'unité de composition de la place, contribuant positivement à son « imagibilité », comme on aura occasion de voir dans le module sur la perception.

### II.5.3 les revêtements du sol

« Le revêtement du sol définit le plus souvent le statut de l'espace public »<sup>53</sup> Le sol est un élément souvent négligé dans le paysage urbain. Son traitement doit tenir compte de chaque espace et de son usage. Les espaces de circulation automobile peuvent avoir un traitement différent de celui dédié aux piétons en différenciant les matériaux. Le choix d'une même gamme de revêtement contribue d'autre part à renforcer la lisibilité et l'unité des espaces publics.

### II.5.4 Les végétaux

A la différence d'autres espaces publics (jardins, squares, parcs), la place est essentiellement un espace minéral. Cela n'empêche pas la végétalisation partielle de la place par la présence d'arbres ou de plantes décoratives. Cet apport végétal contribue non seulement à renforcer l'aspect esthétique de lieux, mais contribue également au bien-être des usagers de la place (humidité, protection du soleil) et au fonctionnement des écosystèmes urbains.

### II.5.5 La lumière

La lumière urbaine est un nouveau concept de l'éclairage. L'éclairage a été considéré pendant longtemps comme un outil technique conçu pour la lisibilité et la sécurité routière. Depuis peu, le rôle de la lumière dans la ville à évoluer, elle n'est plus considérée comme un équipement mais comme un aménagement faisant partie intégrante du projet urbain. Elle peut ordonner la vision nocturne, mettre en relation les espaces avec leur environnement, utiliser le potentiel scénographique de la lumière, créer une signalétique, des points de repères particuliers diversifier la nuit et prolonger les activités diurnes. La lumière est devenu une composante à part entière dans l'aménagement urbain. À l'aide de projet urbain appelé Plan lumière, l'éclairage va suivre une logique différente dans sa disposition et dans son intensité; s'adaptant aux multiples facettes des espaces publics suivant la fonctionnalité et le caractère de l'espace urbain.



**Figure (II.36) :**Le traitement des espaces publics ouvert Source : <http://www.espaces-publics-places.fr/le-traitement-des-espaces->

<sup>53</sup>Philippe Pannerai et David Mangin "Projet urbain" (p 80), Editions Parenthèses de (collection eupalinos )

## **Conclusion du chapitre**

L'espace public extérieur « place » est physiquement défini par la jonction de deux ou trois rues et entouré par des bâtiments publics .Il est caractérisé par la présence d'une large variété de boutiques. La taille de la place de la place dépend des activités qui s'y déroulent. La forme et le fonctionnement sont les éléments indispensables pour comprendre la nature d'une place .Ses fonctions structurantes sont la circulation et le commerce. On peut trouver cependant des places vides, des places sans commerces. Mais ce cas se présente rarement dans les centres urbains des villes. Car depuis toujours les espaces publics étaient le support d'activités commerciales qui se déroulent à ciel ouvert. La place publique est une typologie particulière des espaces publics qui a toujours subi des mutations et transformations sur tous les plans comme la ville dans laquelle elle s'insère, d'où son importance pour le développement des villes et métropoles. La lecture de la place publique repose sur quatre dimensions : la dimension historique qui nous permet de replacer la place dans l'histoire de la ville, de comprendre son aménagement, son évolution et par conséquent, ses divers usages et sur l'ambiance qui règne .Enfin, la fonction et l'usage qui nous permettent d'étudier et comprendre quelle attraction exerce ce lieu sur les citoyens et les usagers. La lecture de la typologie de la place publique fait référence à sa configuration, sa dimension, sa relation avec d'autres places, Sa délimitation par le bâti. Elle reste tout fois conditionnée par la forme et la typologie du site urbain (quartier, ville, métropole..) ou par les fonctions qu'elle abrite.

## Chapitre III

### III.1 ALYSE DU CAS D'ETUDE

### III- Présentation de la ville d'el Harrach :

#### III.1 Les facteurs de connaissance du site :

##### III.1.1 Situation et limites :

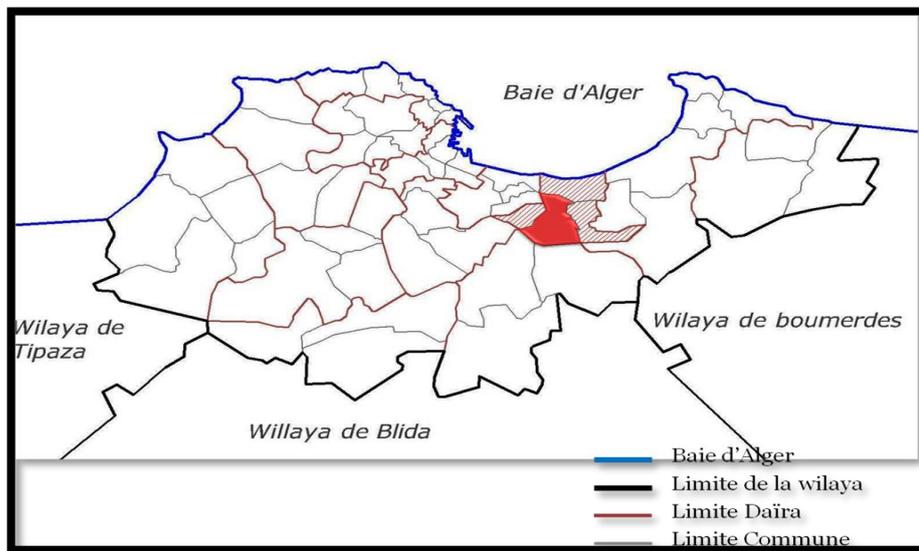


Figure (III.37) la situation de la ville d'EL HARRACH dans la baie d'Alger

Source : CNERU

- El Harrach se présente comme le centre de la baie d'Alger
- Elle assure l'articulation entre plusieurs villes
- Elle est considérée comme porte de la ville d'Alger en venant de l'est
- Une situation stratégique assurée par les routes RN5, RN8, CW115, CW118, l'autoroute d4alger et l'autoroute est-ouest et

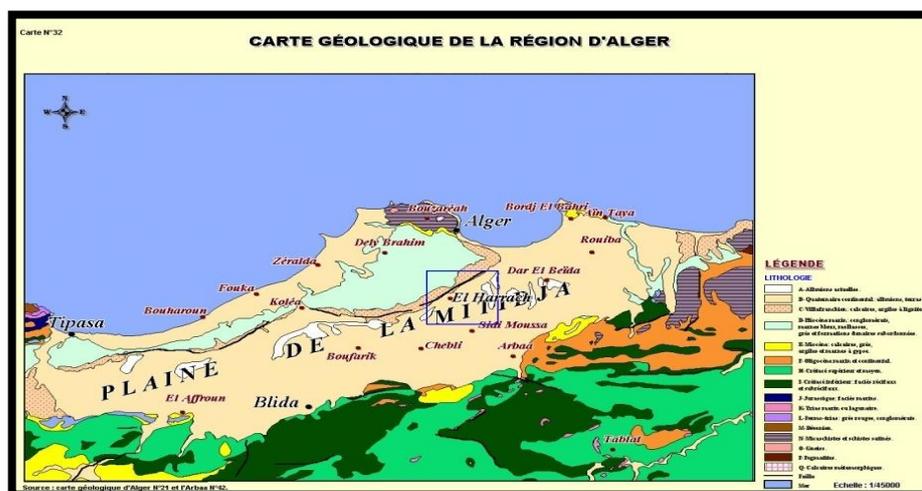


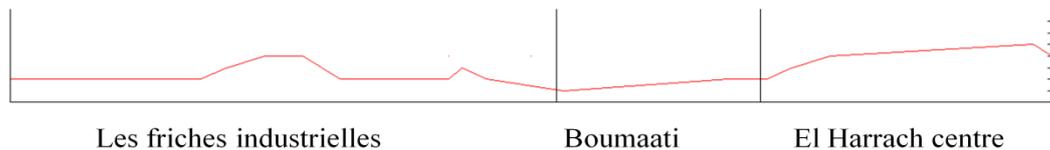
Figure (III.38) l'emplacement d'el Harrach dans la nappe de MITIDJA

Source : : carte géologique d'Alger N21

- El Harrach est une ville qui se situe sur la plaine
- Son Oued fait d'elle une structure urbaine et une richesse Hydrographique importante

### III.1.2 Topographie :

- La ville d'El-Harrach se caractérise dans son ensemble par un relief peu accidenté
- présente une topographie plane avec une altitude fluctuant entre 5 et 60 mètres
- des pentes qui varient de 0 à 3%.



### III.1.3- Hydrographie :



Figure (III.39) : situation de Oued El-Harrach

Source : : capture de googleearth 2013 traitée par auteur

Oued El-Harrach est une source hydrologique importante, avec une longueur de 18,2 Km,

Il divise El-Harrach en deux parties « EST-OUEST »

### Synthèse

Avec la nouvelle situation d'urbanisation, EL-HARRACH est désormais au centre géométrique de la ville d'Alger : au lieu d'articulation entre l'est et l'ouest de la ville (passage obligés de l'oued) et entre le nord et le sud. De ce fait, elle devient le nouveau centre d'Alger et elle devra assumer ce rôle de par sa fonction. EL Harrach devra donc s'intégrer à la structure morphologique de la ville d'Alger notamment ses axes de croissances autour de la ville devient les axes d'articulations perpendiculaires à la baie. Or, dans ce sens, le tracé urbain d'EL HARRACH assume déjà l'articulation structurelle puisque c'est le lieu

d'articulation qui absorbe les déformations due à la courbure de la baie, le système orthogonal de la ville d'Alger devient triangulaire. Le développement actuel de la ville d'EL HARRACH notamment les nouveaux lotissements et l'aménagement des berges de l'oued, le quartier de la gare les nouveaux aménagements Prévus au sud d'EL Harrach, ainsi que les nouveaux programmes de logements qui sont en cours de réalisation, tout ça montre qu'elle est en pleine mutation ; mutation fonctionnelle, architecturale et morphologique .la périphérie devient centralité.

### **III.2 Les empreintes de la structure urbaine :**

#### **III.2.1 le processus de formation et de transformation de la ville :**

L'objectif de la lecture historique est de bien comprendre la naissance et le développement de la ville pour pouvoir reprendre aux nouvelles exigences.

Depuis plus de mille ans, la ville d'Alger domine la baie et ouvre ses bras sin de la méditerranée : port phénicien d'abord (un des lieux marquants du commerce maritime carthaginois), ville romaine, berbère, arabe, ottomane, française, et enfin Algérienne.

#### **L'évolution d'El Harrach dans l'histoire :**

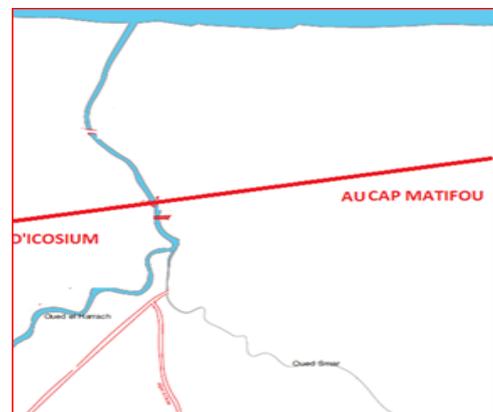
L'intérêt de la lecture historique est de comprendre la logique du développement du quartier d'El Harrach :

A travers son évolution ce quartier a connu plusieurs affectations : de la vocation militaire, il passa à un statut civil

#### **L'époque romaine :**

Un tracé romain important fut établi dans cette époque, celui qui relient Icosium à Cap Matifou et traversant l'actuel oued El Harrach

*Figure (III.40) : tracé romain qui relient Icosium à Cap Matifou*



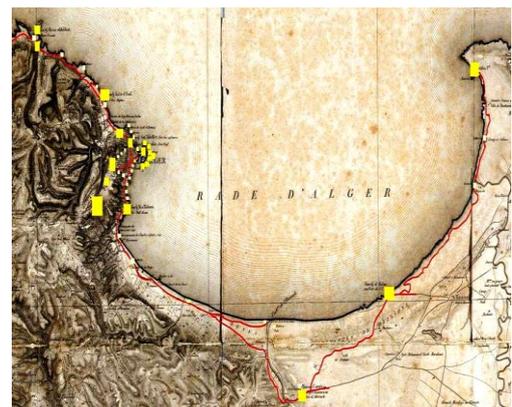
Source : **Le processus de formation et de transformation** : source : Thèse / Sous la direction de Nicolas Faucherre - soutenance le 12 décembre 2014 / [Les fortifications ottomanes d'Alger \(1516-1830\) - Essai d'identifications typologiques et défensives](#) / Les [écrits de](#) Marcel Le Glay est un [historien français](#) / Série Culturelle : Villes d'Algérie « Maison Carrée ». N°61\_20 Avril 1952.

#### **L'époque ottomane :**

La défense d'Alger était assurée par 1650m de remparts, 20 forts, 13 batteries intérieures et 16 batteries extérieures, reliés entre eux par les chemins de batteries.

*Figure (III.41) : l'emplacement des forts dans la baie d'Alger*

Source : schéma fait par Dr MESSIKH

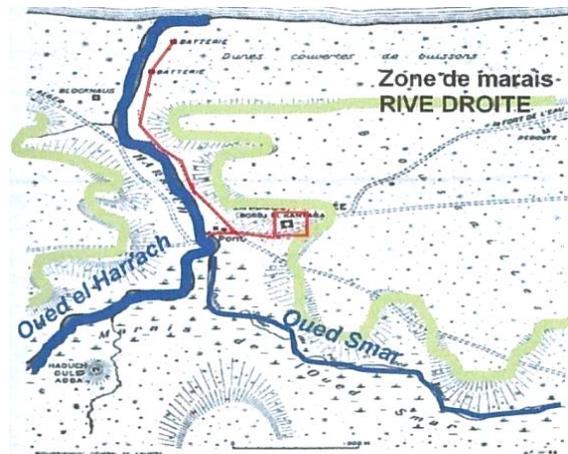


La construction un chemin de fort de l'eau  
(quirelit bordj El Kanara au fort de l'eau)

Figure (III.42) : chemin de Fort e l'eau

Source : schéma fait par Dr MESSIKH

Disonible en ligne sur les anciens forts de la ville d'Alger



### **l'époque coloniale :**

La naissance des éléments dominant

De 1870-1886

-El Harrach représente une zone de transition entre ville/compagne

-l'évolution de l'infrastructure ferroviaire et routière en 1880

-l'apparition de l'industrie le long des berges de l'ouest (oued facilite l'évacuation)



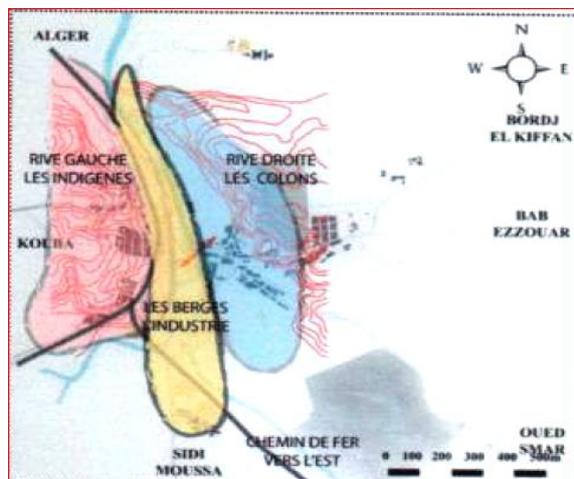
### **Période 1886-1921 :**

\*L'implantation de centre ville a été dicté par la morphologie du site

\*des éléments structurant (pont axes caserne et la mairie)

\*chemins de fer reliant Alger /Blida était liée au développement économique de la Mitidja

\*e HARRACH devient un centre économique.



### **1<sup>er</sup> essor de la ville :**

1915 \_ 1921

Le développement est à cause de la morphologie du terrain, la voie ferrée et la proximité de l'axe routier qui rejoint le marché d'el Harrach

\*La ségrégation raciale sur les deux rives

\*Naissance d'une ligne ferroviaire vers l'est qui rend el Harrach un point de convergence des lignes de l'est et de l'ouest donc Harrach va jouer un rôle polarisateur

\*Renforcement du commerce et de l'industrie

### L'impact de l'industrie sur la croissance du cadre bâti 1935-1952 :

\*La création de 3 cités d'urgence des indigènes et la cité musulmane dans le coté gauche ainsi, la création de l'habitat individuel de la cité

\*Beaulieu du type colonial de trame régulière rive droite Ainsi l'espace se trouve divisé en deux parties présentant une ségrégation raciale L'urbanisation dans la rive gauche va être plus accentuée que dans la rive droite

### L'éclatement de la ville :

#### El Harrach 1952-1992

\*El Harrach prend son autonomie administrative

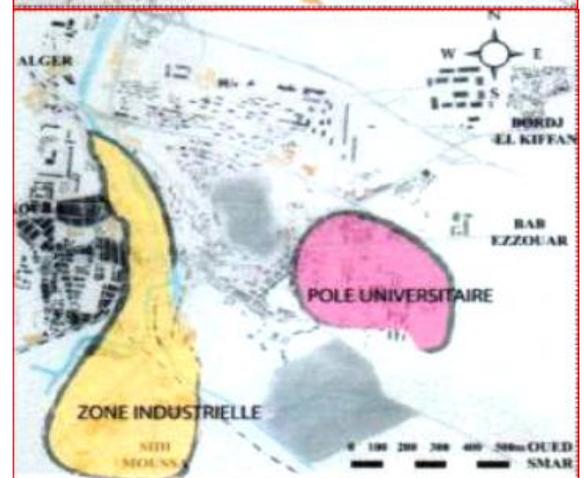
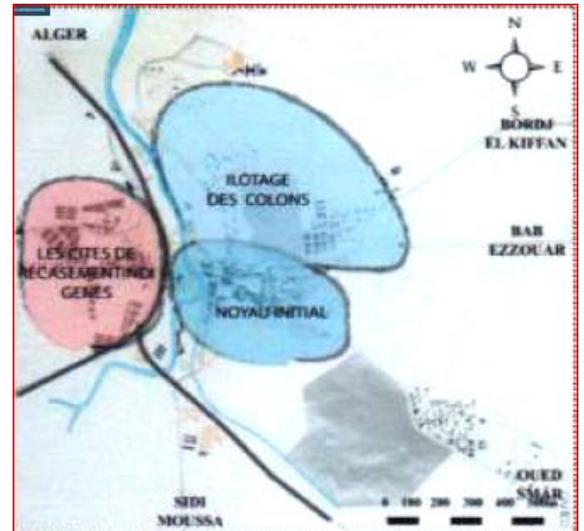
\*Le plan de Constantine consolide les dites industriels

\*Les 1ere constructions de l'habitat collectif  
(La cité PLM la cité les dunes La cité radieuse)

\*Le tissu se complète par d'énormes bâtiments mal intégrés au paysage urbain

Des grands ensembles par la médiocrité de leur conception cite évolutif.

Avec la création de la RN5, El Harrach se développe au Nord est et tout le long de cette route



\* l'apparition des phénomènes des bidons villes

- **Après 1962** : Après 1962-1969 stagnations de l'urbanisation

\*Sur densification en hauteur Sur la périphérie de l'agglomération

\*La ville s'étouffe de ses limites

\*El Harrach perd son rôle d'ancienne agglomération -la périphérie d'Alger

### **Conclusion :**

Il ressort de cette lecture historique de la ville d'el Harrach que son oued doit et devra participer activement à sa revalorisation car au vu de toutes les opportunités offertes par son contexte il serait inimaginable de ne pas opérer les mutations et les interventions nécessaires afin de faire de ces berges un pôle d'attraction renvoyant l'image à laquelle Alger aspire <sup>54</sup>

### **III.3 Connaissance de la structure urbaine :**

**III.3.1 le système viaire : voir carte annexe.**

**III.3.2 le cadre bâti : voir carte annexe .**

**III.3.3 les entités voir carte annexe.**

**III.3.4 le cadre fonctionnel : voir carte annexe.**

**III.3.5 Etat des lieux voir carte annexe.**

---

<sup>54</sup>**Le processus de formation et de transformation** : source : Thèse / Sous la direction de Nicolas Faucherre - soutenance le 12 décembre 2014 / [Les fortifications ottomanes d'Alger \(1516-1830\) - Essai d'identifications typologiques et défensives](#) / Les [écrits de](#) Marcel Le Glay est un [historien français](#) / Série Culturelle : Villes d'Algérie « Maison Carrée ». N°61\_20 Avril 1952.

### III.4 Les problèmes de la ville :

#### III.4.1 Le cadre bâti :

Entité A : friches industrielles / dépôts, hangars / habitats en état vétustes.

Entité B : centre historique / bâtis dégradés (style néoclassique).

Entité C : AissatIdir / bâtis en bon état / poches vides.

#### III.4.2 Le système viaire :

Manque de liaison, (existence de deux ponts a cette échelle) / Rupture entre les deux rives.

Concentration de flux / ville congestionnée (problème de circulation) / présence des bouchons dans le centre historique

#### III.4.3 Le cadre fonctionnel :

Incompatibilité des fonctions (commerce, université, industrie).

Manque d'équipements socioculturel.

La monotonie du programme.

#### III.4.4 Le cadre environnemental :

Pollution environnementale / absence d'espaces verts.

#### III.4.5 Le cadre social :

Mots sociaux / délinquance / violence (réseau de marché (gros et détails), souk des moutons, souk des voitures \_ absence d'équipements de détente et de loisir, absence d'équipements socioculturels).

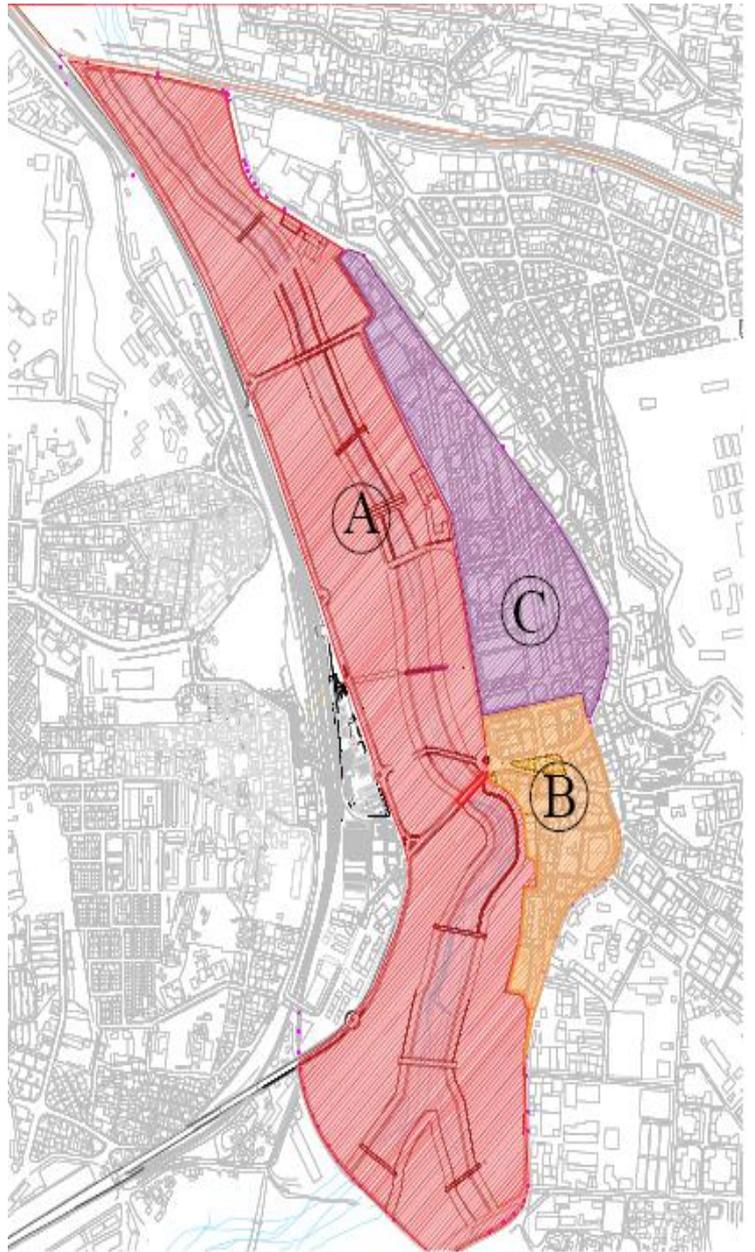
### III.5 Les recommandations :

#### III.5.1 Le cadre bâti :

Entité A : Tissu à récupérer, nécessite une requalification.

Entité B : Tissu qui nécessite une rénovation.

Entité C : Bâtis à garder, poches vide à réaménager.



CARET DES ENTITES

### **III.5.2Le système viaire :**

Renforcement de la connexion entre les 2 berges en créant plusieurs liaisons (ponts et passerelles) / la projection des programmes complémentaires entre les 2 berges pour réconcilier les 2 rives.

Renforcer les réseaux routiers en projetant un axe de transport doux / création d'autres parcours pour diriger les gens à emprunter d'autres chemins, (diminution de concentration dans les mêmes parcours).

### **III.5.3Le cadre fonctionnel :**

La projection des programmes compatibles et complémentaires / le déplacement des activités industrielles du centre à la périphérie.

Création d'un pôle culturel (changement de vocation) / la projection d'équipements socioculturels.

La création d'une séquence urbaine

### **III.5.4Le cadre environnemental :**

Déplacement immédiat des activités polluantes / nettoyage des berges / trame verte (E.V, esplanade, parc urbain, jardins...).

### **III.5.6Le cadre social :**

Redonner estime aux habitants de la ville / donner une nouvelle image de cette frange de quartier / insertion d'équipements socioculturels / projection d'espaces de regroupement public / programmation d'équipements de détente et de loisirs / insertion des centres de repos / redéfinir une nouvelle aire de centralité pour El Harrach.

## **III.6 Diagnostic des instruments d'urbanisme :**

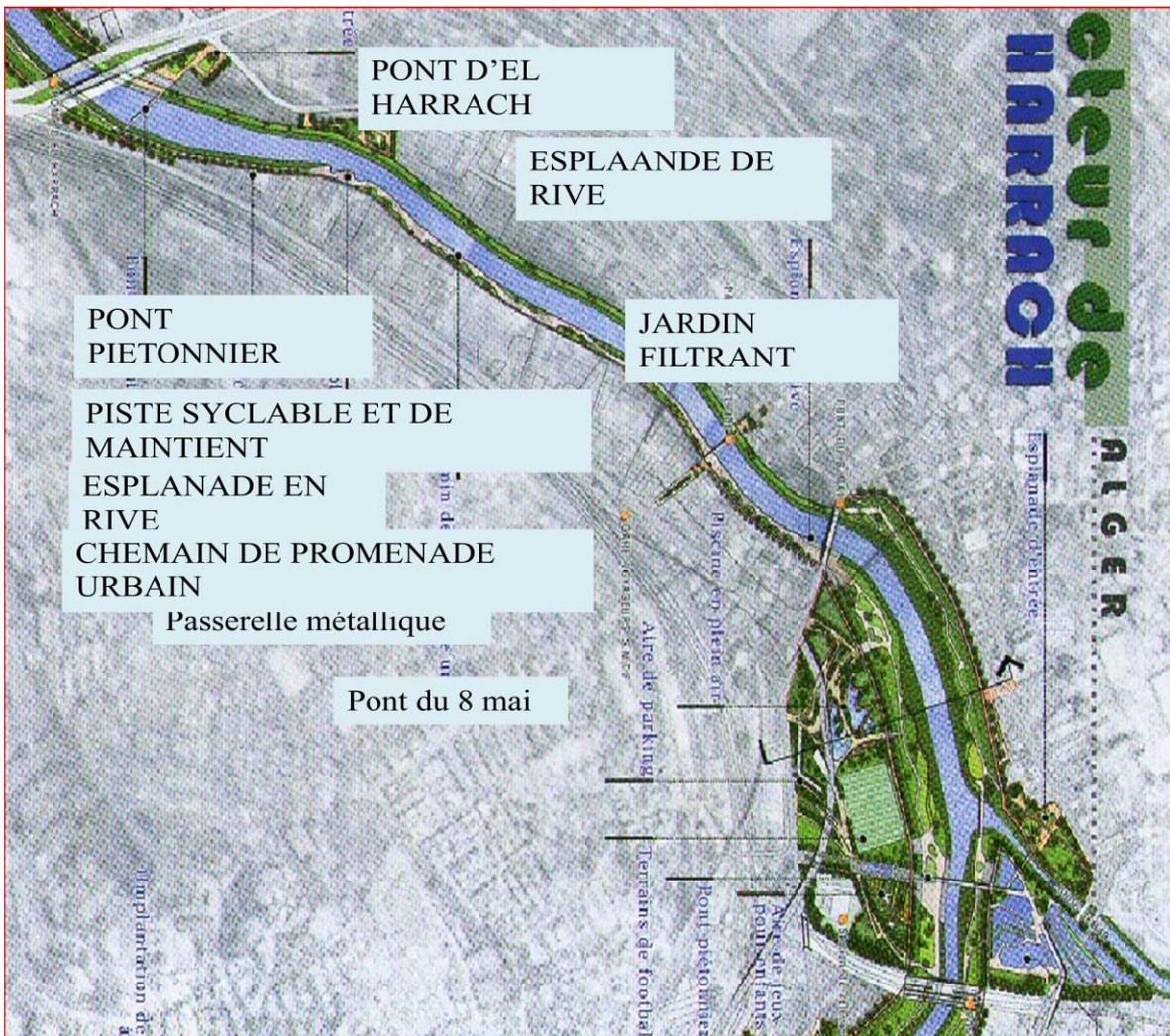
### **III.6.1 plan directeur de requalification de l'oued :<sup>55</sup>**

---

<sup>55</sup>Source : support de plan scanné traité par les étudiantes (revue : vies de villes série numéro 03, Page 400/401)

### III.6.2 Critique et synthèses du diagnostic des instruments d'urbanisme :

**Le programme d'El Harrach dans le plan stratégique d'Alger :**



Figure( III.44 ) le programme proposé par le plan stratégique d'Alger pour la ville d'El Harrach

*Source : support de plan scanné traité par les étudiantes (revue : vies de villes série numéro 03, Page 400/401)*

#### **III.6.2.1 les critiques :**

**Le cadre législatif et réglementaire** voire document annexe

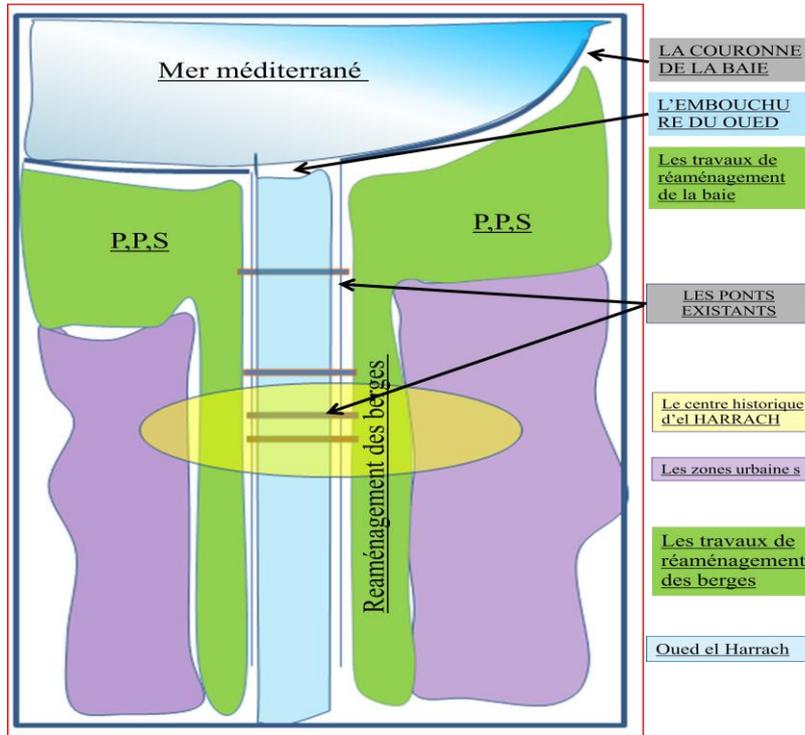
Les programmes proposés représentent une seule thématique (l'attraction et le divertissement).

La monotonie dans le programme due à la répétition de ce dernier au long de 18,2 KM.

L'importance est donnée pour accentuer la relation (l'union) oued / mer et ignore la relation oued / ville ce qui donne une rupture (oued / ville).

L'intervention règle essentiellement les problèmes d'oued (pollution) sans prendre en compte les problèmes majeurs du centre historique.

### III.6.2.2 Synthèses :



l'aire du plan stratégique d'Alger s'étend sur 18.2Km comme elle prend en charge la couronne de la baie .

Figure (III.45) : schéma de la stratégie du plan stratégique d'Alger

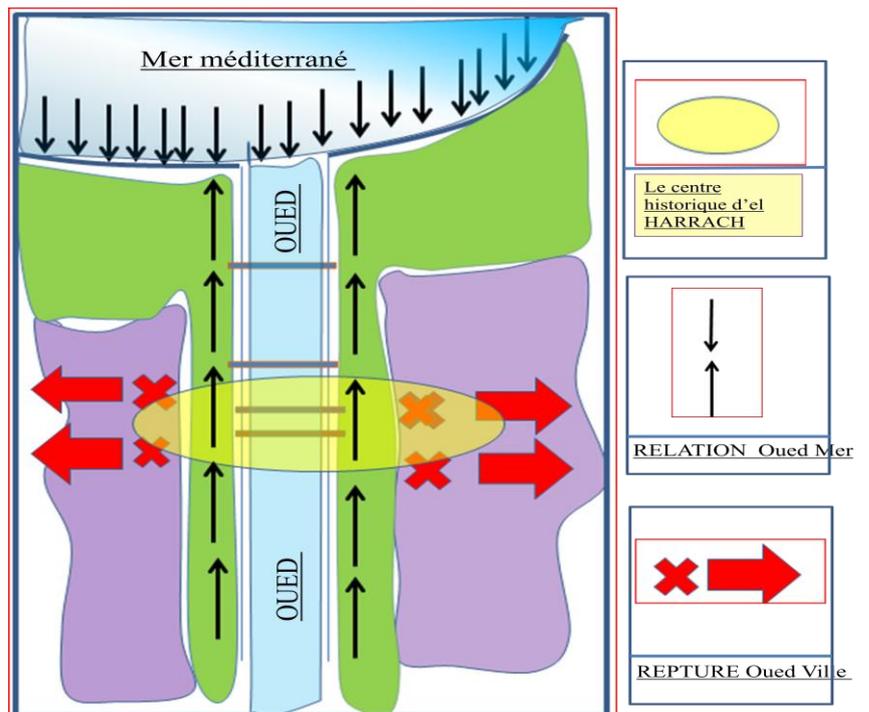
Source : récapitulatif / auteur

D'après l'analyse déduit que le plan stratégique prend en charge les problèmes Oued-mer

donc le sens de l'écoulement du Oued vers l'embouchure mais il ignore les problèmes de la rupture ville- Oued.

Figure (III.46) : schéma représentatif de la critique sur de la stratégie du plan stratégique d'Alger

Source : récapitulatif / auteur



### III.7 Diagnostic de l'aire d'étude :

#### III.7.1 Choix du site :

Oued el Harrach, comme un moteur naturel qui va générer l'intervention de réaménagement du front maritime, on s'est intéressé essentiellement à une échelle plus petite pour voir l'impact de l'union oued/ville sur les faits urbains.

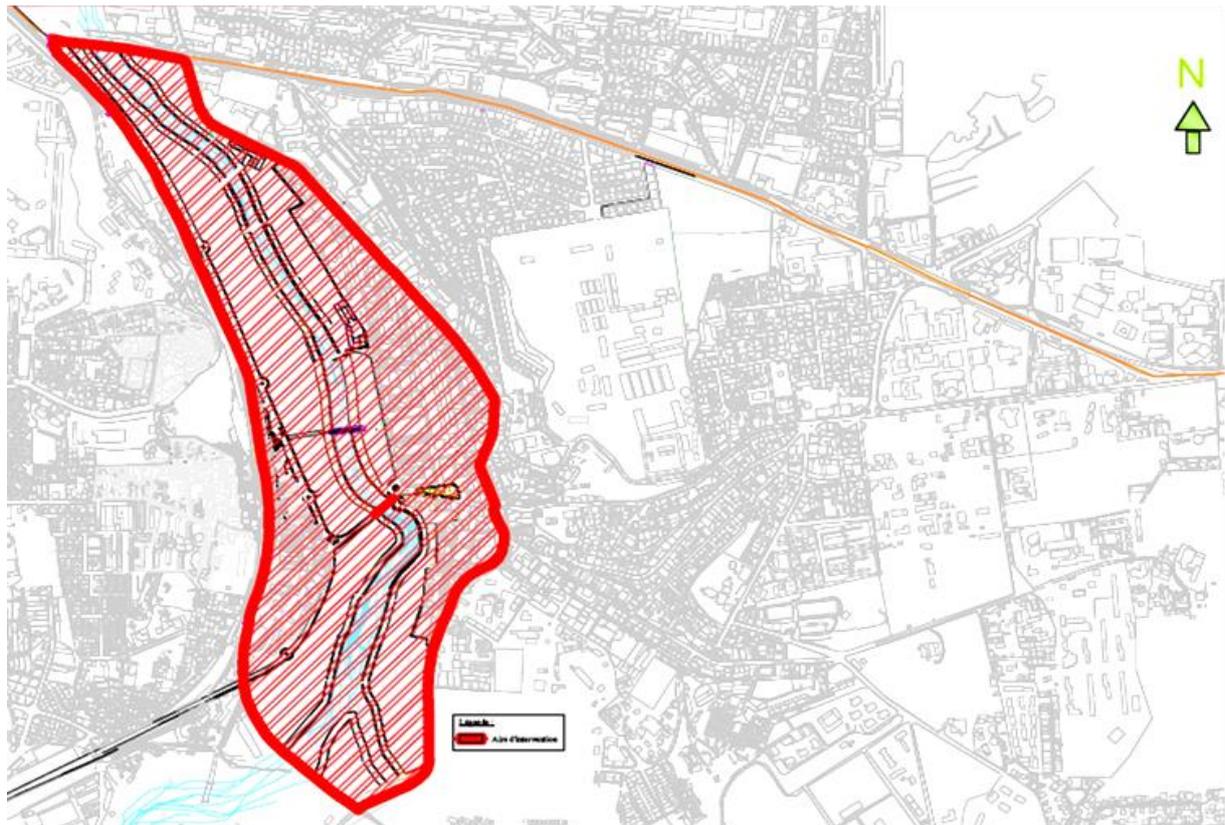


Figure (III.47) : schéma représentatif de l'aire d'étude

Source : fait par auteur

- Cette partie de ville présente d'énormes problèmes
- Le centre de la ville d'El Harrach n'arrive pas à remplir son rôle (il subit de forts problèmes)
- La diminution de ses problèmes du centre peut se faire en intervenant sur les berges de l'oued
- Cette zone occupe de grands terrains délaissés, ou occupés par des hangars et dépôts abandonnés, ainsi que l'habitat en état vétuste, donc elle nécessite une récupération.
- Problèmes de pollution de l'Oued
- La mauvaise affectation des activités sur les berges (2 rives).
- Cette zone présente une violence urbaine (impact négatif sur l'environnement et la construction)

une violence urbaine



### Zone qui nécessite une intervention urbaine

Photo (III.10) : état actuel de la ville Source : prise par auteur



Problèmes du centre historique  
(congestion) l'existence des terrains  
délaissés

Photo (III.11) : état actuel de la ville

Source : prise par auteur

### III.7.2 Limites du site :

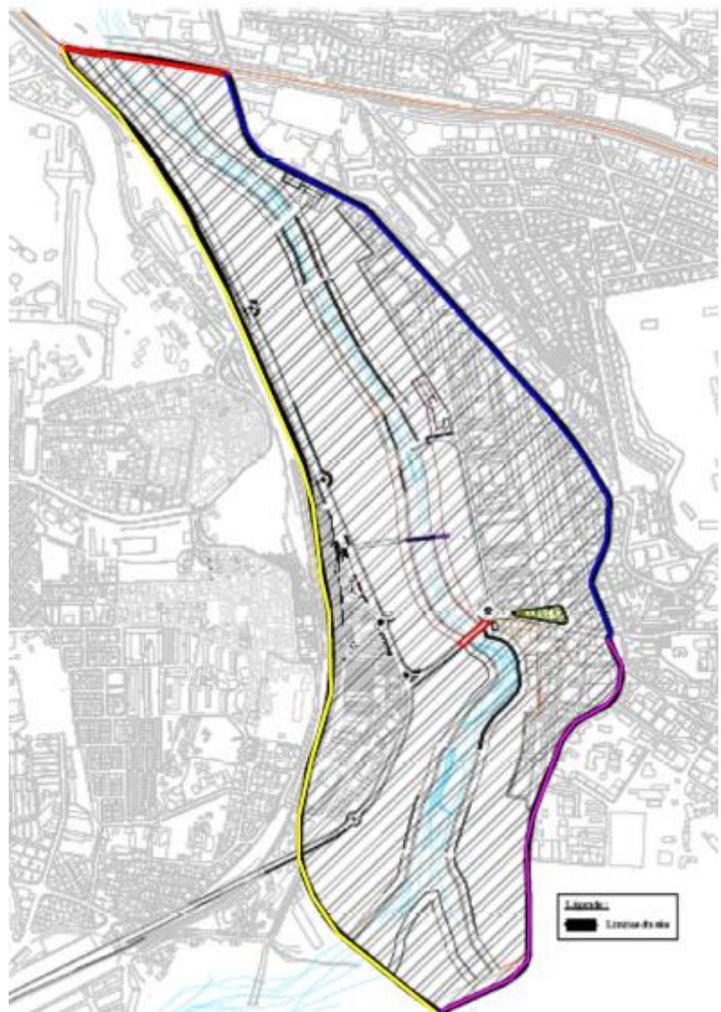
Le résultat de l'identification des limites de notre zone d'étude se fait par :

- Pont d'El Harrach suit une voie structurante (Parcours matrice), au Nord.
  - Rue Khattab Ben Youcef Rejoint la RN5 (relie Alger à Constantine \_ El Harrach à Alger) reliée avec la Rue Mokrani Said, à l'Est.
  - la ligne ferroviaire qui représente une barrière infranchissable, à l'Ouest.
- L'intersection la voie ferrée avec la rue Mokrani Said (ce qui délimite le site au Sud.

- Ligne ferroviaire
- ELHARRACHPONT
- LA RUE KHATTAB YUCEF
- LA RUE MOKRANI SAID

Figure (III.48) : CARTE DES LIMITES DU SITE

Source : fait par auteur



## **III.8 Socle d'inspiration (analyse des exemples de projets)<sup>56</sup> :**

### **III.8.1 Choix des exemples**

### **III.8.2 Etude comparative Strasbourg-Kehl /Paris seine rive gauche :<sup>57</sup>**

---

<sup>56</sup>Tableau (III.4.) représente l'étude comparative des deux exemples de la page (55-59)

<sup>56</sup> L'analyse des deux exemples détaillée dans le document annexe

<sup>57</sup> TABLEAU (III.4) ETUDE COMPARATIVE DES DEUX EXEMPLES ANALYSES.









### III.9 Concepts de l'aménagement :

#### Introduction :

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

#### **L'oued :**

Lorsqu'une ville est traversée par un fleuve, celui-ci est un élément déterminant pour les activités, les populations et les formes urbaines, représentant une contrainte qui se fait ressentir de plus en plus au fur et à mesure que la ville se développe. Les relations entre une ville et son fleuve ne sont donc pas simples.

En parallèle, les industries ferment ou se délocalisent vers la périphérie, friches et dégradations empiètent les quartiers environnant le fleuve : la ville s'en détourne, l'eau n'est plus l'axe majeur de l'urbanisation ou du développement des activités comme avant, mais plutôt un gêne dans l'aménagement des voies de circulation et des immeubles tertiaires. Dans les années 1980 – 1990, les villes fluviales reprennent peu à peu conscience de l'importance du fleuve dans l'identité de la ville et dans son patrimoine.

**III.9.1 Articuler :** Comment relier les deux rives et comment faire de Oued el Harrach un élément d'articulation et non pas de rupture?

**III.9.2 Organiser :** Comment organiser la circulation piétonne et mécanique et améliorer la fluidité et le déplacement ?

**III.9.3 Harmoniser :** comment harmoniser les différentes entités de notre zone d'étude

-le centre historique

-IssatIdir

-les deux rives

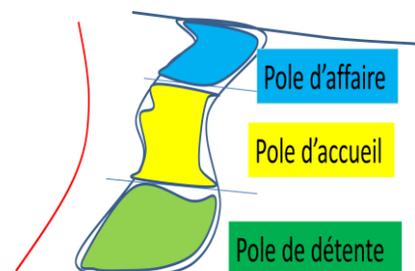
**Pour revaloriser et revitaliser le centre historique d'El Harrach**

#### III.9.4 La création de 3 pôles :

Le pôle d'affaire et économique

Le pôle culturel et d'accueil

Le pôle de détente et loisir

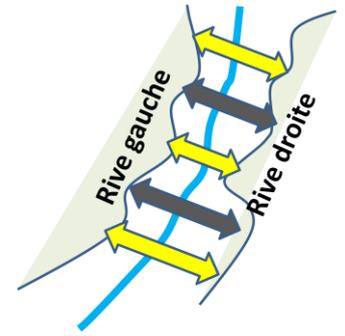


### III.9.5 Le concept de franchissement et perméabilité :

La perméabilité favorise les liaisons dans la ville.

Cela se traduit par les passerelles piétonnes et mécaniques, ce qui rassure une connexion entre les deux rives de l'oued, puis la relation ville / oued, puis nous permet le découpage des entités en grands îlots, dans le sens perpendiculaire à l'oued.

Dans un souci d'assurer une meilleure accessibilité au centre, on prévoit l'irrigation de plusieurs franchissements mécaniques et piétons.



Franchissement piéton

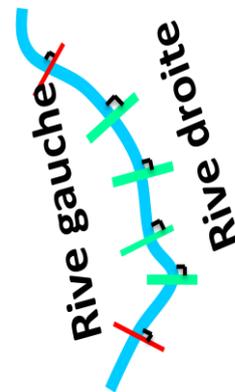
Franchissement mécanique

### III.9.6 Critère géométrique :

La perpendicularité / à l'Oued 

Prendre l'oued comme une structure urbain,

Donc, mettre en valeur l'élément naturel



### III.9.7 Critère dimensionnel :

D = (entre les 2 passerelles existantes

D = 225 m

$225 = 75 * 3$  (75 module romain)

(Distance de base) D = 75 m

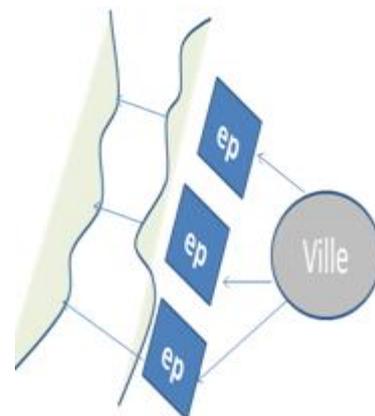
Entre 2 passerelles mécaniques on trouve une passerelle piétonne

### III.9.8 Action / but :

La requalification des nœuds, pour renforcer la liaison rive droite et rive gauche de l'oued.

La création des franchissements mécaniques et piétons, pour améliorer la relation ville / oued.

Chaque franchissement débouche sur une place, pour restructurer l'espace public.



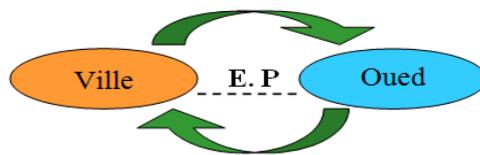
### III.9.8.1 L'espace public :

-Chaque passerelle aboutie sur une place ou  
Jardin (E.P).

-Projection de l'esplanade qui est la zone de  
Servitude le long des berges de l'oued / E = 20 cm.

-La création de plusieurs places suivants un rythme (séquence) le long de l'aménagement dans  
le but

D'aérer la ville et renforcer la relation ville/ oued



### III.9.8.2 L'ilot ouvert :

« Groupe de maison, d'immeuble délimité par des rues dans une ville ». (Larousse)

« Un ensemble de parcelles limité par des voies, et un élément essentiel de la qualité des  
tissus urbains .c'est une des caractéristiques fortes des villes européennes ». (Panerai)

- L'ilot haussmannien (Age I. la ville traditionnelle)
- Plan libre (Age II mouvement moderne début du 20eme s)
- L'ilot ouvert de Portzamparc (Age III aujourd'hui)



Ilot fermé

Mouvement moderne

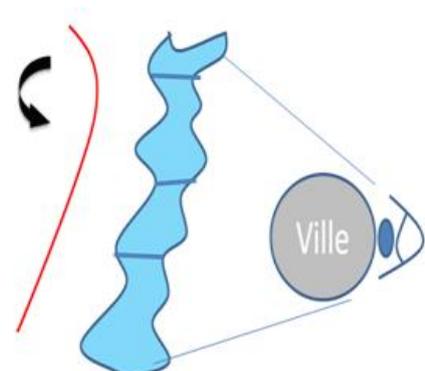
Ilot ouvert

Ilot ouvert = perméabilité / porosité

L'ilot ouvert, donne naissance a la manière d'utiliser le vide et de travailler l'articulation vide plein  
(en intégrant la rue). Le constituant masse- creux donne  
le sentiment de fragment des rues étroites.

Il permet l'ouverture à la lumière (au ciel et la vue)  
(que propose l'immeuble autonome de la théorie  
moderne) Il offre la densité et la mixité qu'offre la  
ville traditionnelle.

Il donne la possibilité de fabriquer un cœur d'ilot  
intime, en reprenant la notion de règle du jeu des



îlots d'Atlanpole, Des hauteurs sont variée, et des espaces libres, pour favoriser la meilleure exposition au soleil.

L'îlot ouvert, bâti de volumes diversifiés et fragmentés, un alignement sur rue, il permet de retrouver la densité de la ville ancienne tout en ménageant vues et lumières en cœur d'îlot.

Il permet l'ouverture de la ville vers l'oued (une vue et une connexion forte)

### **III.9.9Le système viaire :**

Le système viaire est le système de liaison de l'espace du territoire, (Circulation, fonctions d'importance variable).

#### **III.9.9.1Critère topologique :**

##### **système linéaire :**

Un seul chemin mène d'un point à un autre.

(le boulevard périphérique / voiries linéaires)

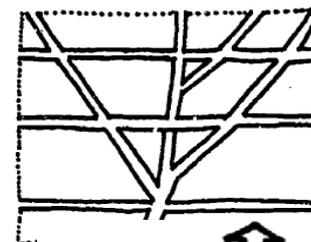


##### **système en résille :**

Un grand nombre de chemins conduisent d'un point à un autre

Faux résille,

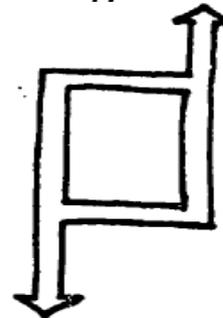
-La voie suit la passerelle existante ou projetée.



##### **Système en boucle :**

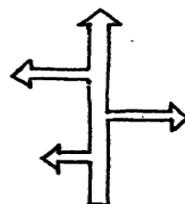
Le fait qu'il y a 2 chemins pour aller d'un point a un autre

-Une voie intermédiaire, suit le parcours de l'esplanade qui va diviser la largeur de l'îlot en deux parties, en sorte de galerie qui se ferme en terminant le parcours (en boucle).

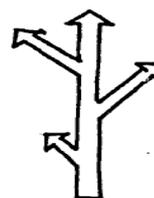


#### **III.9.9.2Critère géométrique :**

Plusieurs cas de figure possible dans la rencontre d'une rue principale, rue secondaire et rue tertiaire.



Rencontre orthogonale



Rencontre non orthogonale

### III.9.9.3 Critère dimensionnel :

La largeur des voies est un facteur primordial de l'hierarchisation d'un système.

Largeur de la voie principale : 15m.

Largeur de la voie secondaire : 12m

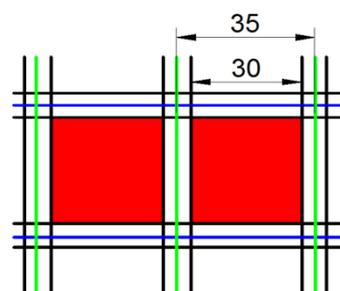
Largeur de la voie tertiaire : 8m

Passerelle mécanique : 12m

Passerelle piétonne : 6m

### Le module de base :

Ilot qui représente le module de base de la trame coloniale.



concepts	Références
La perpendicularité	L'exemple analysé : Paris rive gauche
Le découpage en entités	L'exemple analysé : Métropole des deux rives
L'ilot ouvert	L'exemple : P.R.G Quartier Masséna
Les franchissements	Notre analyse du site, visite sensorielle Les exemples analysés
Espace public	Notre solution proposée Suite à notre lecture
Le système viaire	- Méthode d'analyse morphologique de borie et denieulupload - Projet urbain (Pannerai_Mangin)
Module de base	Notre analyse de la ville et le centre historique ouvrage : - Forme urbaine de l'ilot à la barre - Projet urbain (Pannerai_Mangin) - Méthode d'analyse morphologique de borie et denieulupload

**III.10 schéma de structure voir annexe.**

**III.11 les phases conceptuelles du plan d'aménagement (superposition des concepts) voir annexe.**

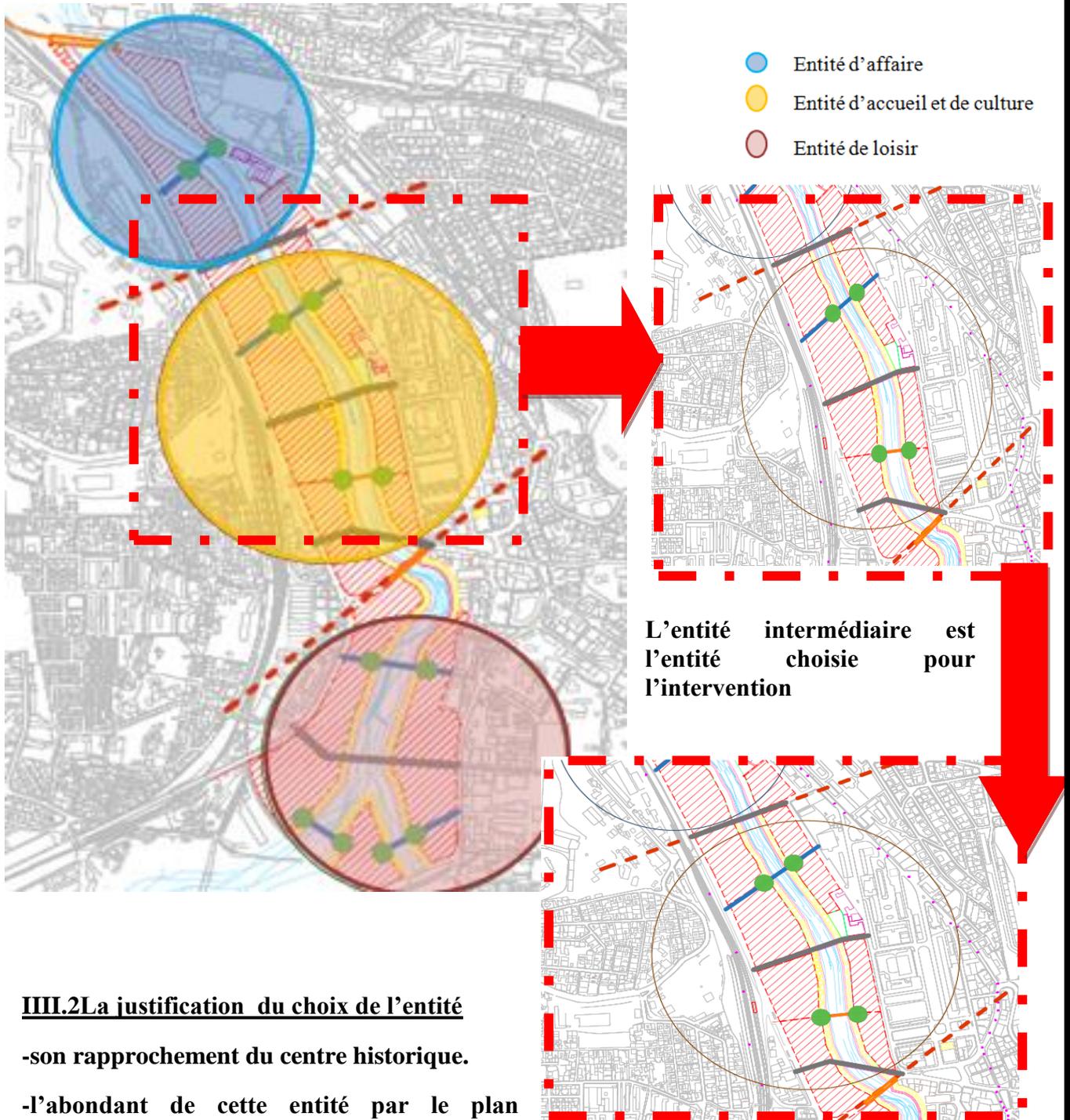
**III.12 Plan d'aménagement global voir annexe.**

**III.14 plan de composition urbaine. Voir annexe.**

### III.PARTIE DEVELOPPEE

#### III.1 De l'entité aux sous-entités vers le projet urbain :

Le schéma de structure était partagé en 3 entités présentées comme suit



#### III.2 La justification du choix de l'entité

- son rapprochement du centre historique.
- l'abondance de cette entité par le plan stratégique d'Alger.
- elle englobe la majorité des problèmes de la ville.

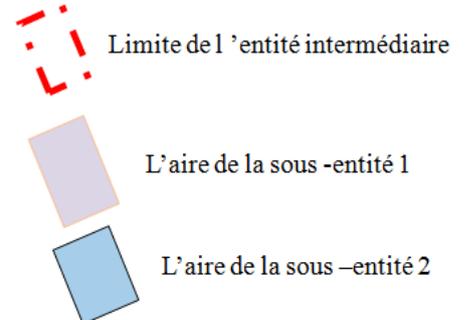
### III.3le partage de l'entité d'intervention :



Cette entité est partagée en deux sous-entités

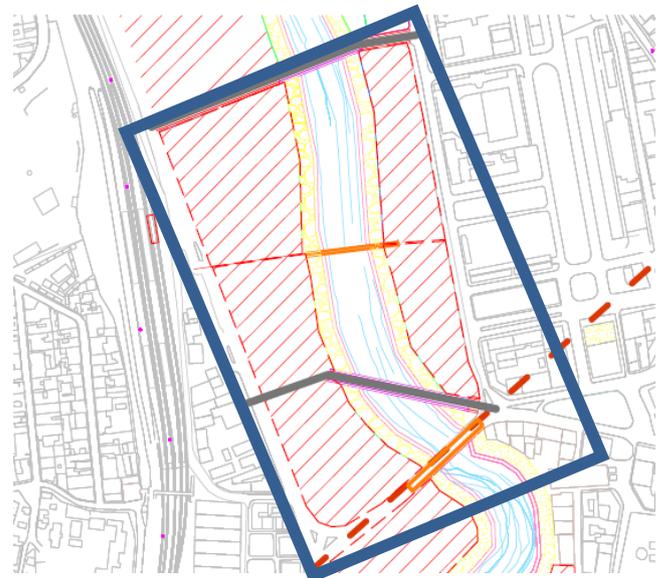
-les deux sous-entités représentent

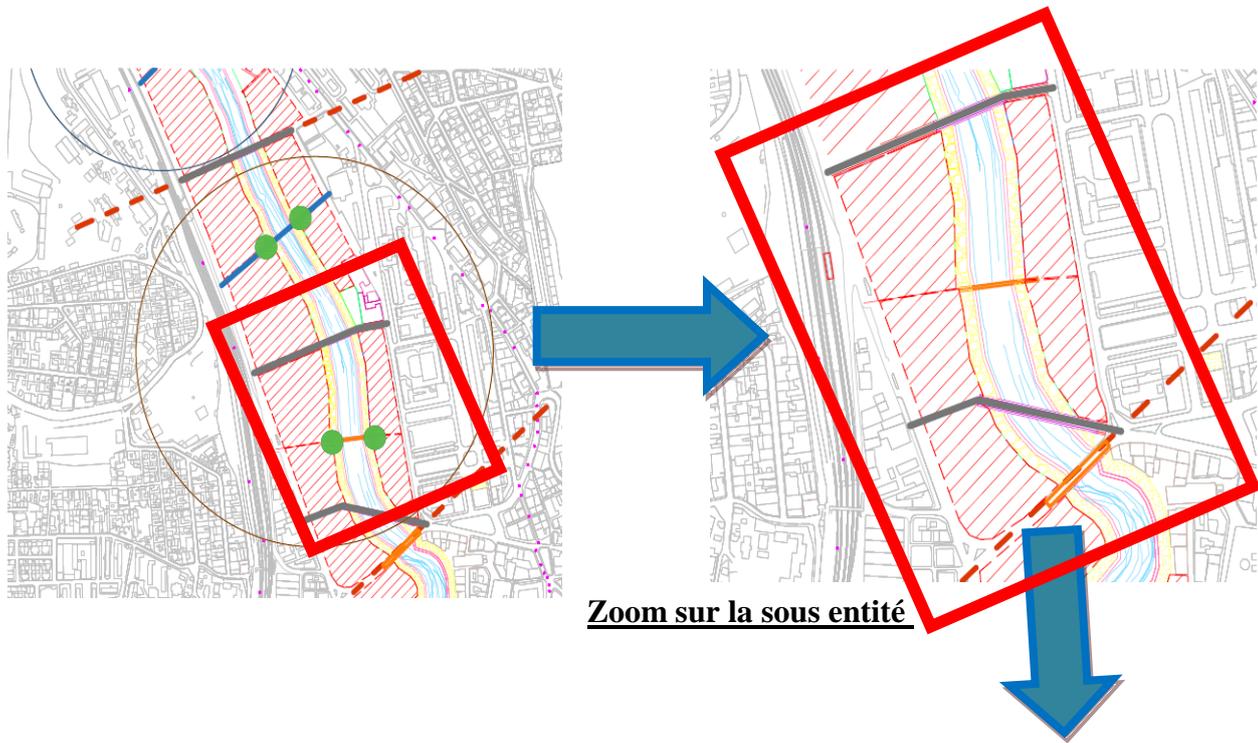
deux séquences égales en surface, justifiées par les concepts d'aménagement donc à travers les franchissements qui sont matérialisés par des ponts mécaniques et des passerelles piétonnes.



### La sous-entité choisie :

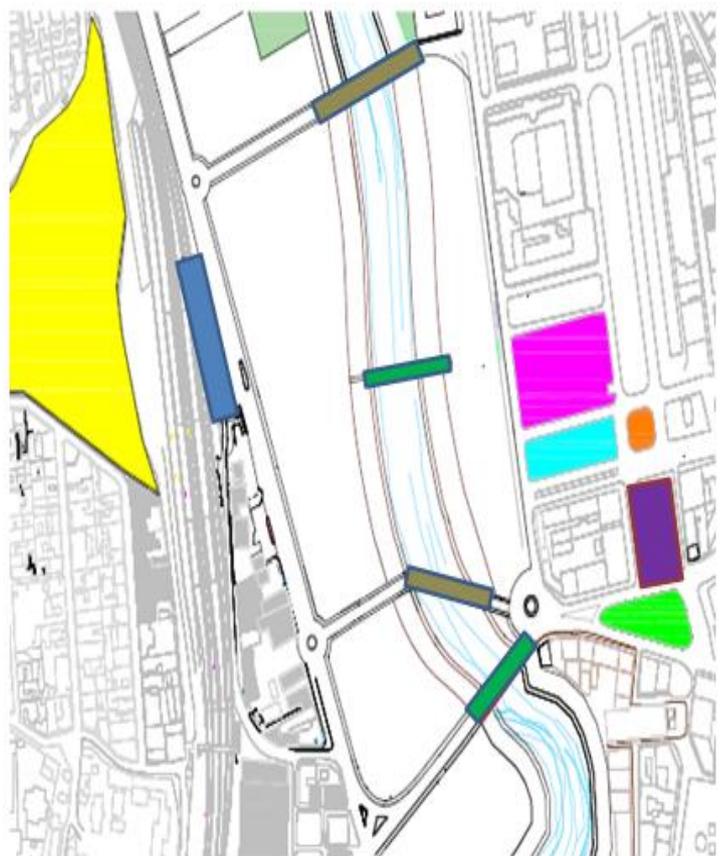
-  Pont mécanique projeté
-  Pont existant
-  Terrain à aménager
-  Oued





**III.5 Les éléments pris en considération dans notre intervention :**

-  Station de métro
-  Le marché couvert
-  Le printemps
-  La bouche de métro d'el Harrach
-  L'APC
-  La placette d'el Harrach
-  La gare ferroviaire
-  Pont existant le pont blanc et la passerelle métallique
-  Les franchissements projetés

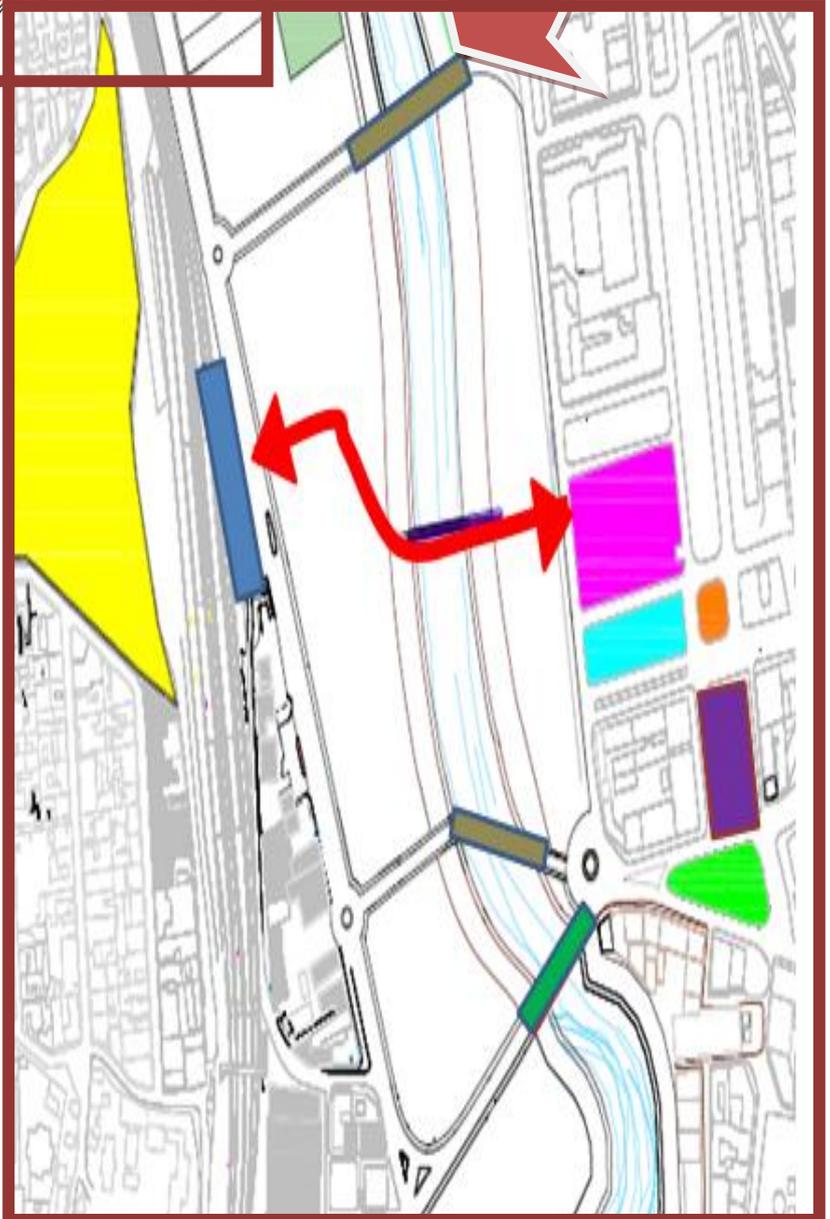
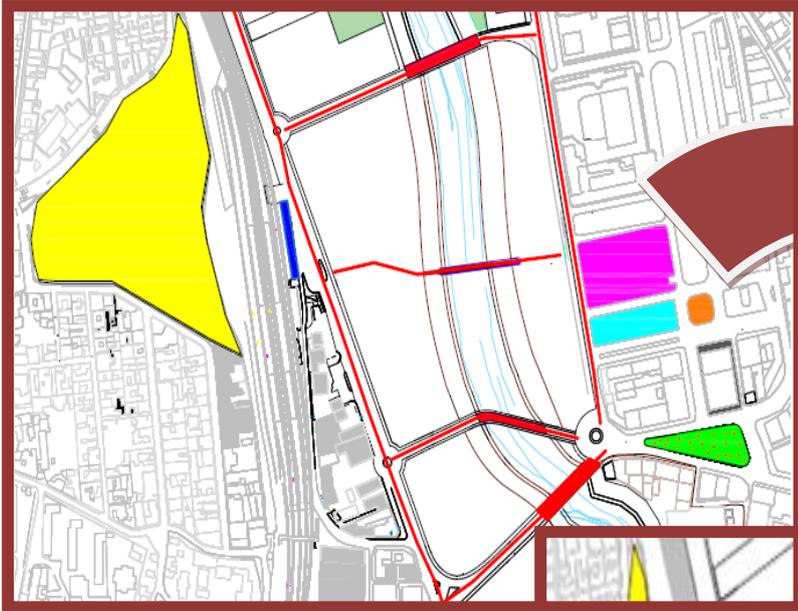


### Illustrations des éléments pris en considération dans notre intervention :



#### III.6 Les objectifs se présentent comme suit :

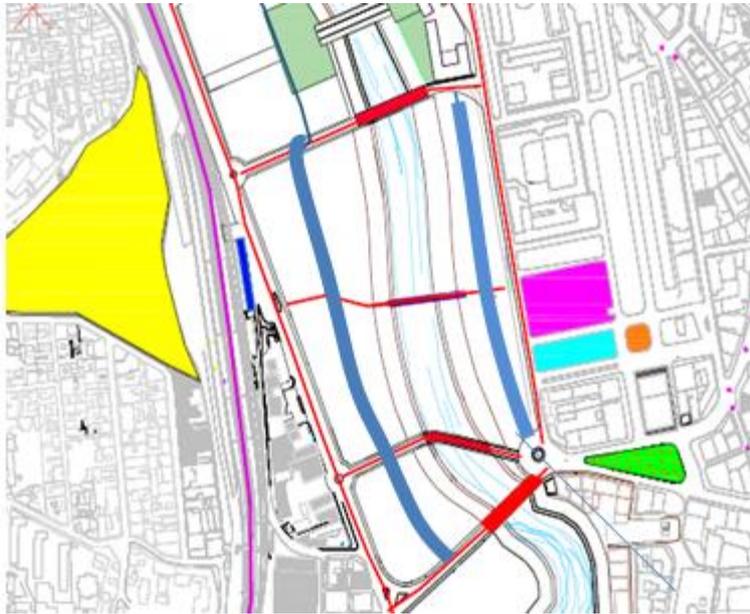
- revaloriser l'axe de la passerelle métallique piétonne existante pour garder l'identité d'el Harrach (mémoire des lieux) afin de renforcer le lien entre les deux berges.
- relier les projets projetés avec les projets existants.
- Faire contribuer les espaces publics dans la restructuration des berges.
- proposer un programme complémentaire aux programmes existants afin de reprendre aux problèmes de la ville.



-  Station de métro
-  Le marché couvert
-  Le printemps
-  La bouche de métro d'el Harrach
-  L'APC
-  La placette d'el Harrach
-  La gare ferroviaire
-  Pont existant le pont blanc et la passerelle métallique
-  Les franchissements projetés
-  L'axe piéton

### III.7 Les différentes phases de la restructuration des berges :

#### III.7.1 le viaire :



La création d'une médiane qui partage la berge en deux parties égales

**Le décalage de la médiane vers la limite de la berge dans la rive droite due à l'étroitesse de cette dernière.**

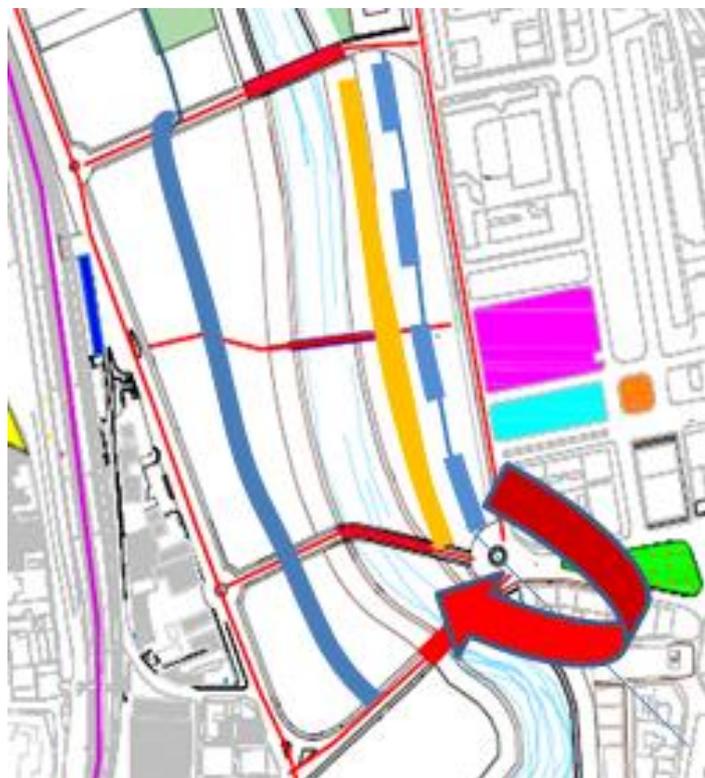
**-la matérialisation de la médiane décalée par une galerie.**



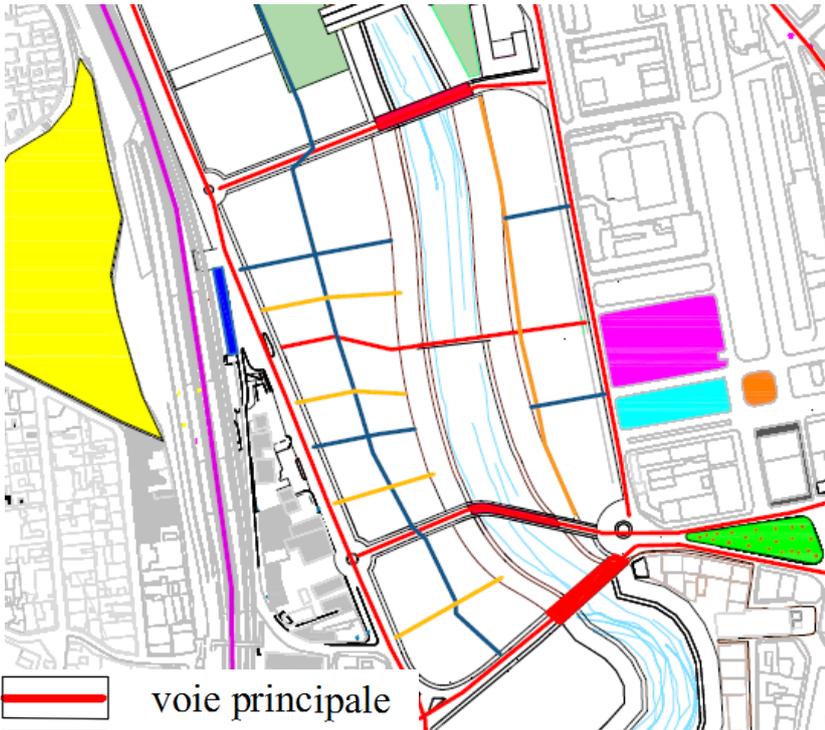
La médiane existante



Le décalage de la médiane vers la limite de la berge



### III.7.1.1 La hiérarchie des voies ;



-  voie principale
-  voie secondaire
-  voie tertiaire

Les voies secondaires sont prolongées virtuellement à partir de la rive droite vers la rive gauche. (le tissu de la rive droite est bien structuré d'après l'analyse on a déduit que le tissu de la rive gauche est accentué et c'est due à son occupation par les indigènes contrairement au premier qui était occupé par les colons)

-Les îlots résultent de la hiérarchisation des voies.

-4 îlots fusionnés en 2 due à l'étroitesse de cette partie de la berge.

-les voies tertiaires seront matérialisées par des traboules (des passages qui creusent le bâti et ils permettent de ce rendre d'une voie piétonne à une autre.

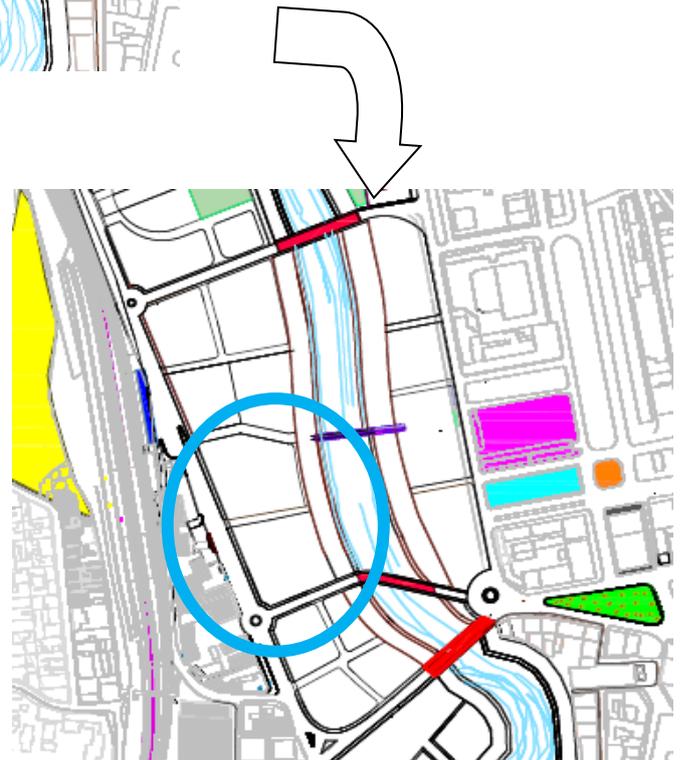


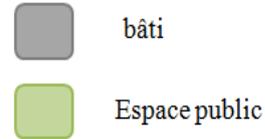
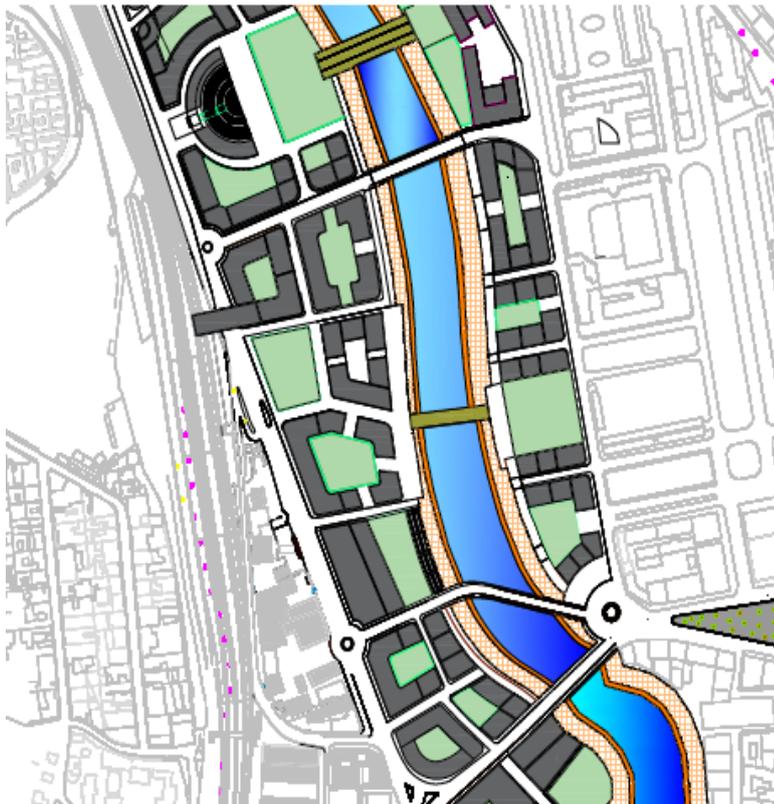
Photo (III.12)  
:traboulesLyon

Source :publics-ouverts

Vh[http://www.lyon-photos.com/diaporama/photo\\_les-pentes-de-la-croix-rousse-traboule-17-rue-leynaud\\_412.htm](http://www.lyon-photos.com/diaporama/photo_les-pentes-de-la-croix-rousse-traboule-17-rue-leynaud_412.htm)



### III.7.2 la disposition du bâti et le cheminement des espaces publics :



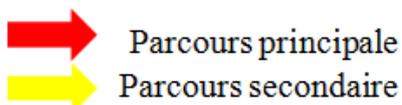
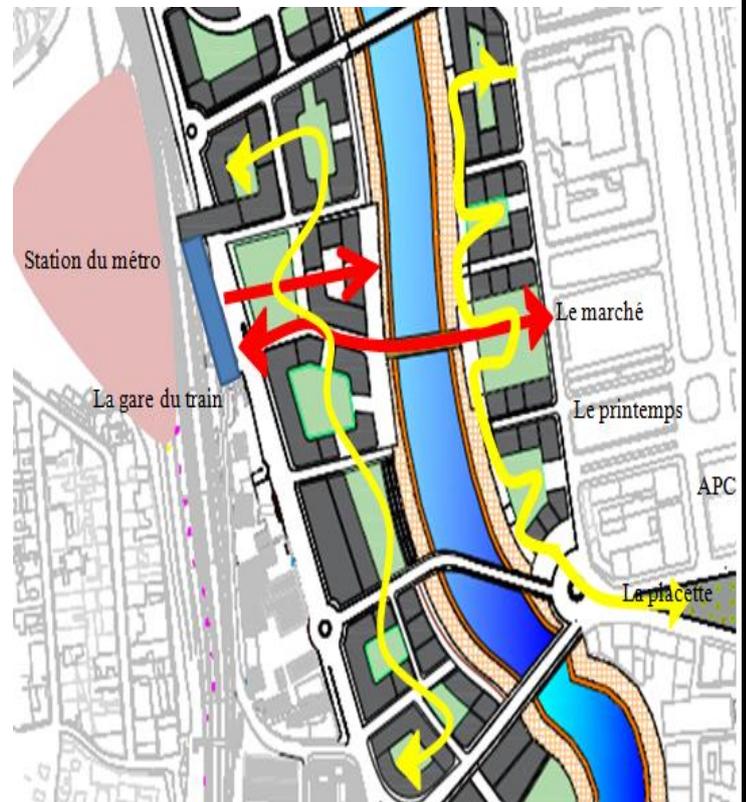
### III.7.3 Le cheminement des espaces publics :

Le parcours principale est directe il aboutit ver l'oued comme il assure la liaison entre les deux berges et il structure deux espaces publics d'une échelle importante.

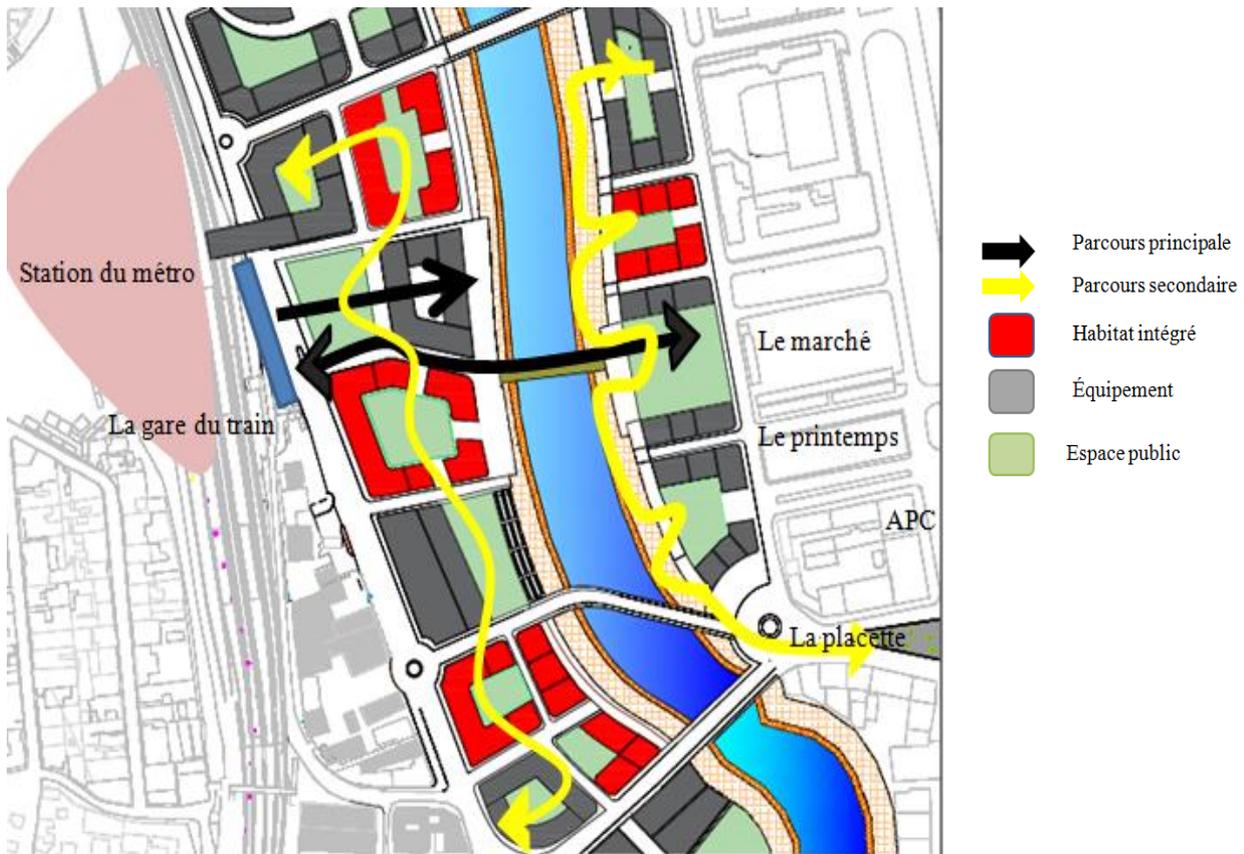
Le parcours secondaire c'est la médiane qui partage les berges en deux partie il est matérialisé par un parcours fluide structure la relation entre les différents espaces publics de la berge.

Donc la structuration est dans deux sens le premier direct abouti vers le 'oued

Le second est fluide vient en parallèle à l'oued donc dans le sens de l'embouchure du oued il suit la même logique du plan stratégique d'Alger.



### III.7.4 Le plan fonctionnel :



-L'habitat intégré est reparti d'une manière d'assurer la vitalité du parcours secondaires .le cas des deux rives.

-Les équipements sont proposés selon l'aire d'influence de l'espace public.

#### Rive gauche :

Une gare routière accueil un bâtiment- pont pour relier la gare de métro et la gare de train.

-un hôtel en face la gare ferroviaire comme in programme d'accompagnent de la gare .

- une opéra pour matérialiser l'entité culturelle.

-un équipement d'accueil placé dans l'angle d'accueil (centre de restauration de tête de mouton grillé)

(Barak aïnou) c'est une de plus grande icône de el Harrach.

#### Rive droite :

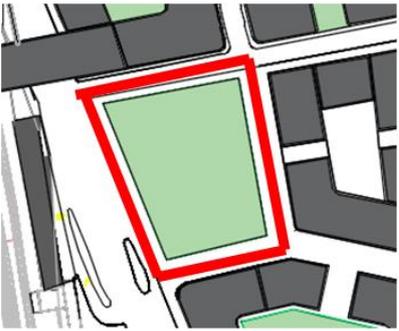
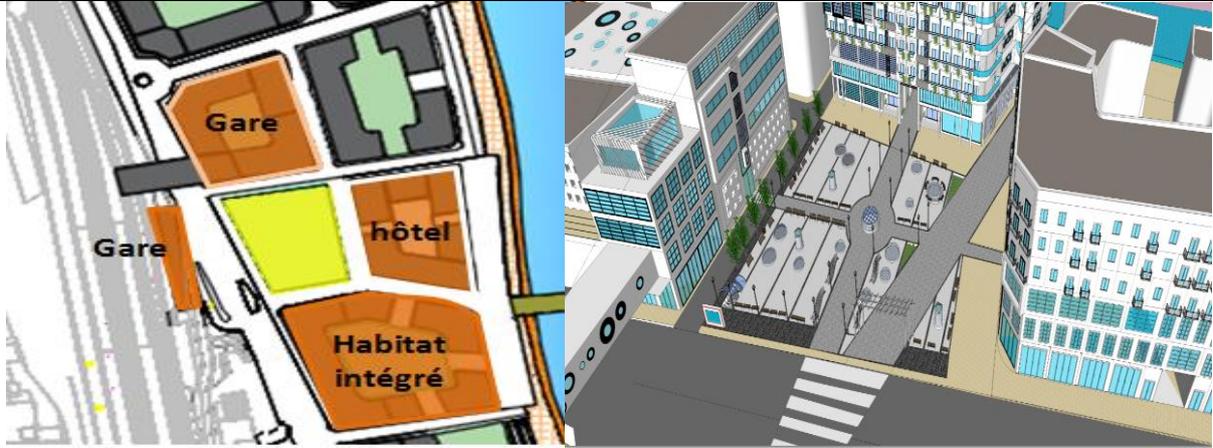
-Une médiathèque complémente le manque du programme culturel dans la ville

-une annexe APC.

### III.8 La lecture typologique des places publiques dans :

Dans cette partie du chapitre on va élaborer une lecture typologique selon les critères suivants : la position dans le maillage, la configuration, la dimension la délimitation par le bâti<sup>58</sup>

#### III.8.1 la place de la gare :

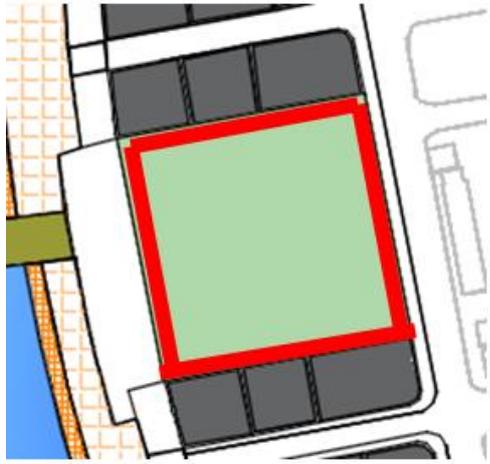
Configuration	Dimension	Position dans le maillage
	3200m <sup>2</sup>	
Irrégulière		Place occupant un ilot
Délimitation par le bâti		
		
Composition unique : Place / bâti Place entourée de ses quatre cotés par le bâti.		

**Selon l'usage** : c'est une place de la gare' les gares sont des espaces publics par excellence).

**Selon l'échelle ou l'aire de l'influence** : une place à l'échelle de la ville (accueil le flux de la gare ferroviaire, métro et la gare routière)

<sup>58</sup> Une théorie détaillée dans le chapitre précédent (état de l'art)

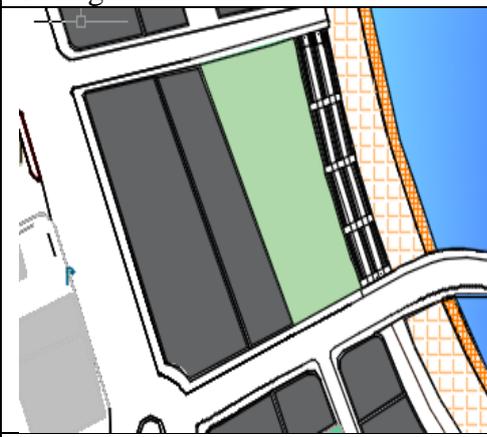
### III.8.2 la place marchande :

Configuration	Dimension	Position dans le maillage
	2800m <sup>2</sup>	
Régulière		Place occupant deux mailles du réseau
Délimitation par le bâti		
		
Composition unique : Place / bâti Place entourée de ses trois cotés par le bâti, le quatrième coté: front fluvial		

**Selon l'usage** : c'est une place marchande elle vient pour accueillir le flux du marché couvert et le printemps et celui des magasins.

**Selon l'échelle ou l'aire de l'influence** : une place à l'échelle de la ville.

### III.8.3 la place monument parvis :

Configuration	Dimension	Position dans le maillage
	2464m <sup>2</sup>	
Irrégulière		Place occupant plusieurs mailles du réseau

Délimitation par le bâti



Composition unique : Place / bâti

Place entourée de ses trois cotés par le bâti, le quatrième coté: front fluvial

**Selon l'usage :** c'est une place monumentale ou parvis due à l'existence d'un monument l'Opéra.

**Selon l'échelle de l'aire ou l'influence :** une place à l'échelle de la ville.

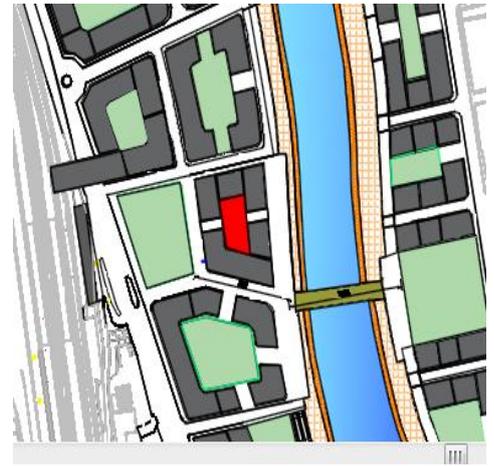
### **III.8.4 Les placettes :**

En raisonnant à partir du découpage parcellaire on peut définir d'autre catégorie d'espace public, « la placette est une échelle voisine de la cours »<sup>59</sup>

#### **III.8.4.1 Exemple de la placette :**

La placette de l'hôtel, sa configuration est irrégulière,

Une placette fermée ses 4 parois entourées par le bâti du même édifice.



**Son échelle d'influence :** elle permet le passage de la place de la gare vers le quai de la berge.

**Selon l'usage :** public.

**Selon la fonction :** divertissement.

**L'aménagement des berges :**

Pistes cyclables.

Esplanades.

Des gradins en plein air.

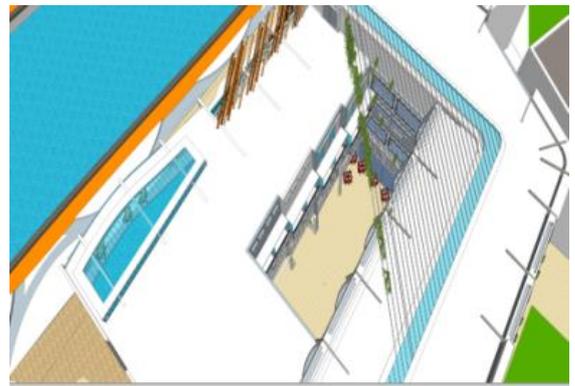
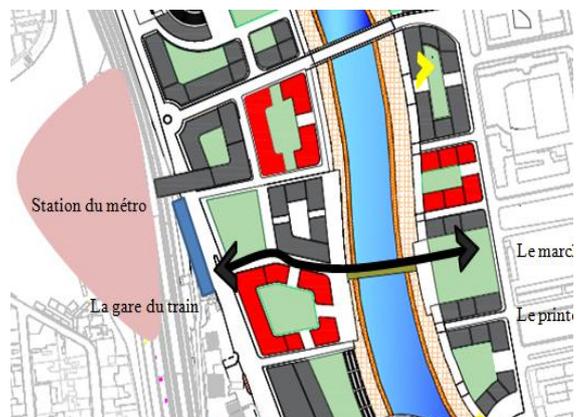


Photo (III.13) : gradin en plein air, Source : publics-ouverts [http://www.photos.com/diaporama/photo\\_les-pentes-de-la-cro-espg.hmi](http://www.photos.com/diaporama/photo_les-pentes-de-la-cro-espg.hmi)

### **III.9 Du projet urbain au projet architectural :**

Parmi nos objectifs c'était la revalorisation de l'axe piéton de la passerelle existante

Pour pouvoir renforcer le lien entre les deux berges et faire tourner la ville vers son fleuve



<sup>59</sup> Philippe Panerai et David Mangin, Projet urbain Page 77, éditions parenthèses .

### **III.9.1 Le projet choisi pour le développer est un hôtel :**

L'aboutissement de l'axe piéton donne sur l'hôtel

La façade principale de ce dernier constitue les parois principales de la place car elle donne directement sur la gare ferroviaire un espace public par excellence qui est considéré comme un élément historique très important qui a participé au bouleversement de la vocation de la ville du statut militaire au statut commercial.

-le programme hôtel urbain face à une gare ferroviaire est un programme très répétés dans le monde en titre d'exemple la gare de TRRAGONA Espagne



Figure (III.48) : la place Perdera TRRAGONA Espagne

Source : prise Google earth traitée par auteur

#### **III.9.1.1 thématique des hôtels**

L'hôtel est une infrastructure destinée à l'hébergement des personnes touristes, hommes d'affaires offre des conditions confortables, avec la possibilité d'accès à des prestations annexes, selon la catégorie de l'établissement telles que la restauration, l'animation culturelle et les services tels que le téléphone, la télévision... etc.

#### **La classification des hôtels :**

L'organisation mondiale de tourisme OMT a effectué une échelle de valorisation des hôtels. Les hôtels sont classés selon certains critères:

Confort, durée d'exécution, normes (comportant le nombre des chambres

La disposition des locaux, la qualité de service, l'équipement en général.

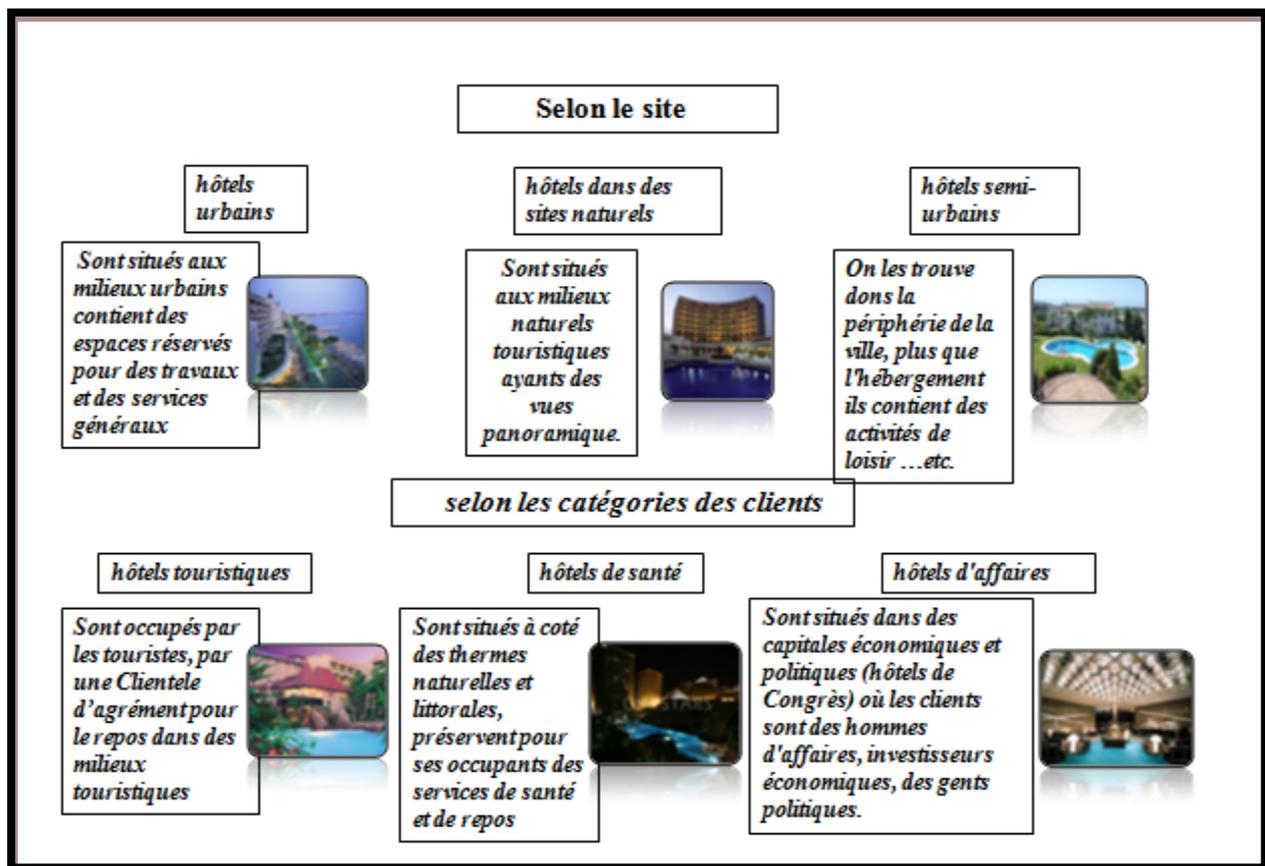
Les hôtels sont classés en 6 catégories: 0\*, 1\*, 2\*, 3\*, 4\* et 5\*.

Voire document annexe page :

#### **Les Types d'hôtels on distingue le type de l'hôtel selon deux critères :**

-Le site.

-la catégorie de la clientèle.



Donc on déduit que notre hôtel est considéré comme un hôtel urbain vu à son emplacement en plein milieu urbain.

### **III.9.1.2 La relation de l'hôtel avec l'urbain :**

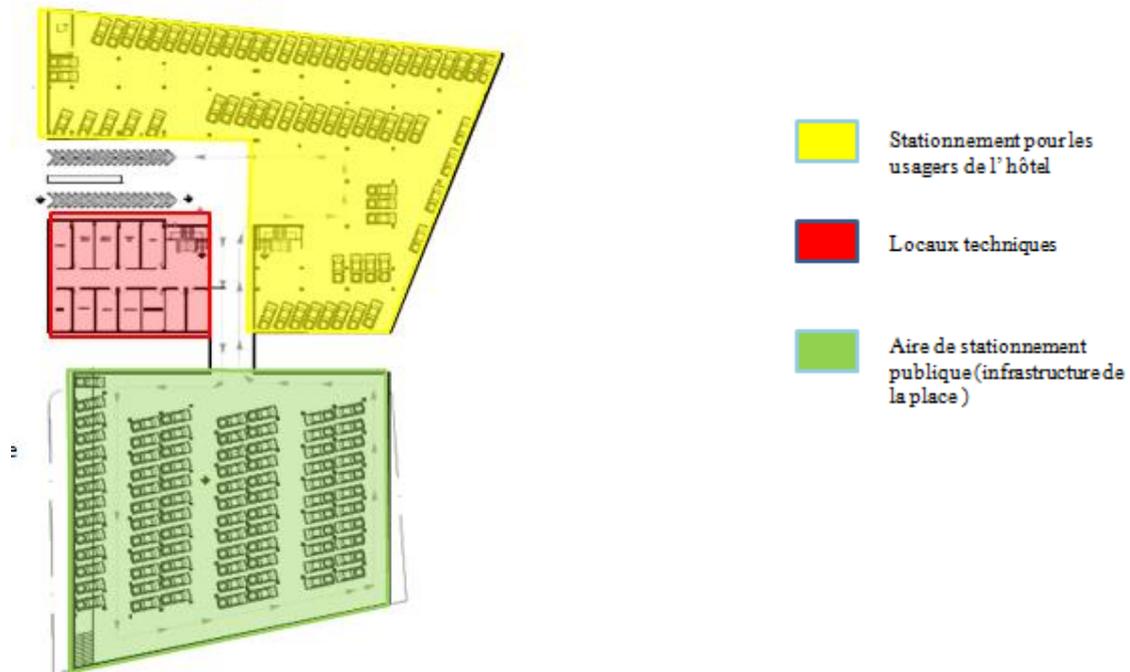
- Le projet ponctuel sera développé au 1/200 (c'est un projet de confirmation du plan d'aménagement).
- Le plan masse voire annexe.
- Le dossier graphique : plans, coupes, façade 3D voire annexe.

#### **1-LES PLANS:**

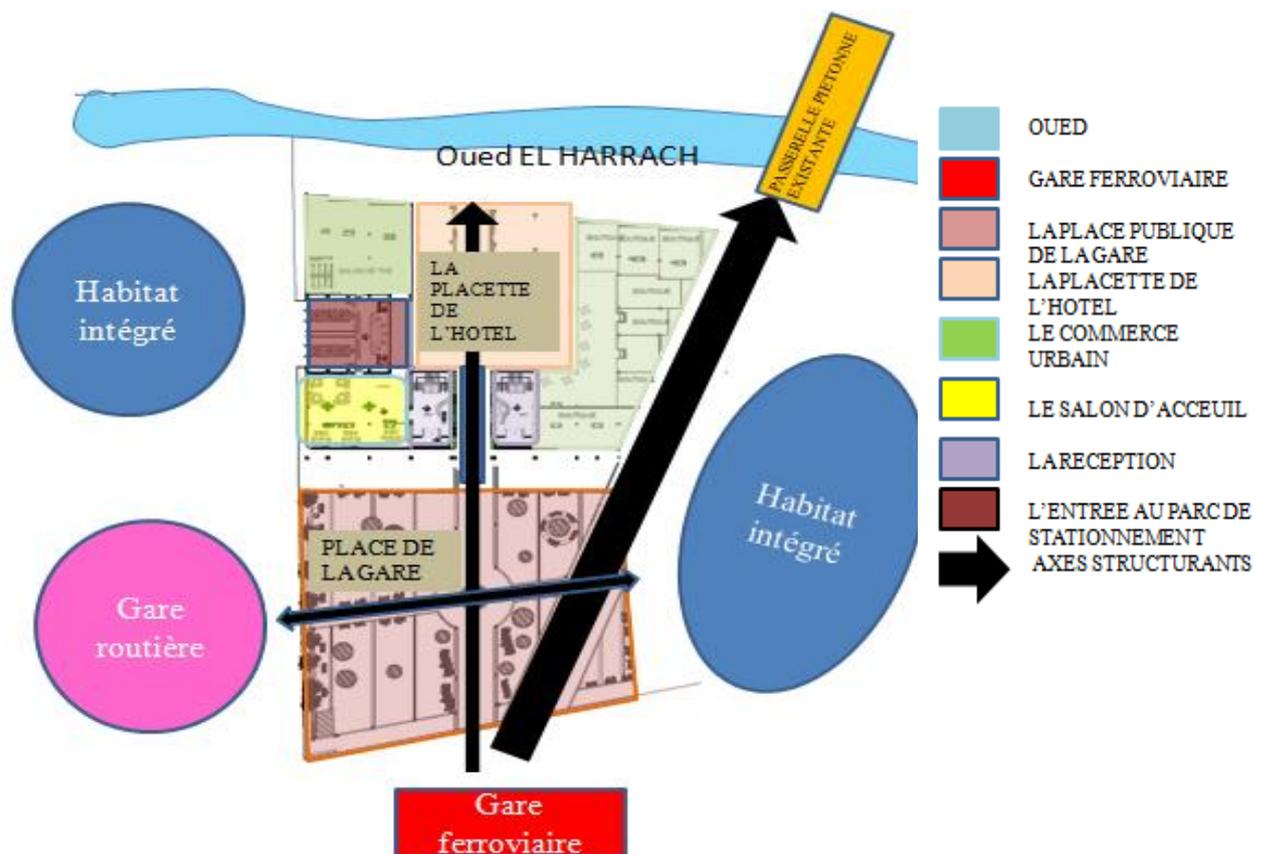
Les sept plans de l'hôtel vont être représentés sous forme de schéma par étapes pour bien expliquer le programme et la relation avec l'urbain .

#### **Le plan du SOUS-SOL :**

le sous-sol de l'hôtel offre une aire de stationnement aux usagers de l'hôtel comme il offre la possibilité d'accéder au parc de stationnement (sous la place publique pour le public )



**le plan du RDC :** montre la relation de l'hôtel avec les autres programmes, un passage direct vers la passerelle et un passage sous une travée vers la placette de l'Hotel et enfin vers l'espace fleuvial



### le plan du 1<sup>er</sup> étage :

il comporte une partie de bureaux et une autre de gestion



- BUREAUX
- CONFERENCE
- GESTION HOTEL

### le plan du 2<sup>em</sup> étage :

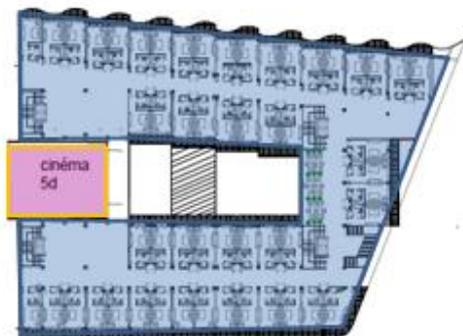
il comporte deux parties une publique (restaurant + bar+salon de l'étage ) et une autre privée (chambres)



- RESTAURATION
- PIANO BAR
- SALON DE L'ETAGE
- CHAMBRE

### le plan du 3<sup>em</sup> étage :

Il comporte deux parties aussi, une grande privée (partie réservée aux chambres) et une autre petite réservée au public (cinéma 5D)

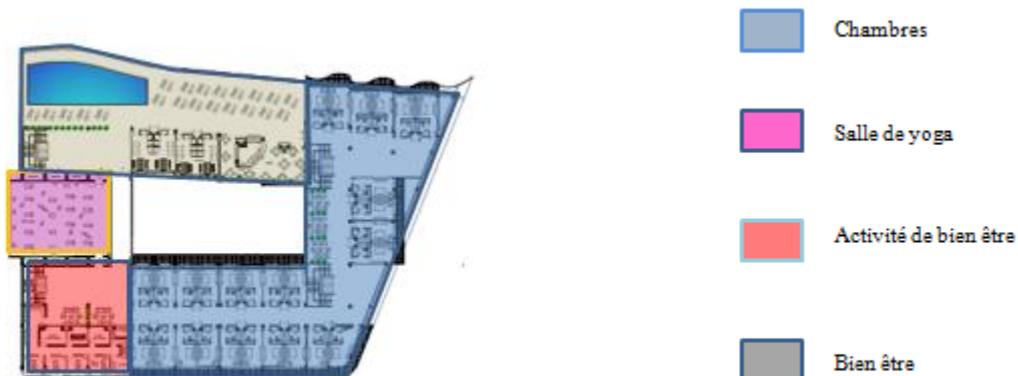


- Chambre
- Cinéma 5D

## le plan du 4<sup>em</sup>

### étage :

il comporte deux parties égales une publique contient des activités de bien être et de sport et l'autre partie privée réservée aux chambres .



## le plan du 5<sup>em</sup> étage :

il comporte uniquement une partie réservée aux chambres suites avec une vue dégagée vers l'oued pratiquement toutes les chambres bénéficient de la vue .



## 2-Façades

La nature du site permet d'enrichir nos réflexions due à la diversité du potentiel du site

### Coté urbain (place publique)



Un coté fait face à la ville se présente avec une régularité rigoureuse avec des façades strictes

Coté oued



L'autre coté donne vers l'Oued s'exprime avec une fluidité en plan et en façade

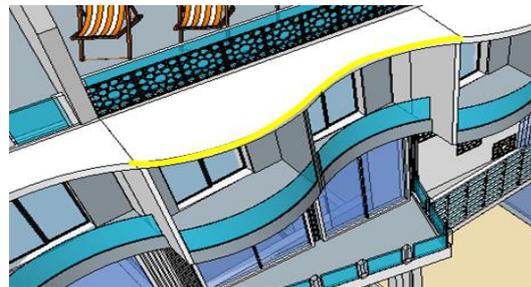
(Référence à l'eau et au poisson du PERCHE (poisson du lac ): métaphore)

et des ouvertures translucide avec des terrasses suspendues pour profiter pleinement de l'agréable vue ver l'Oued.



*Photo (III,) la fluidité de la pêche*

*Source :Google image traitée par auteur*

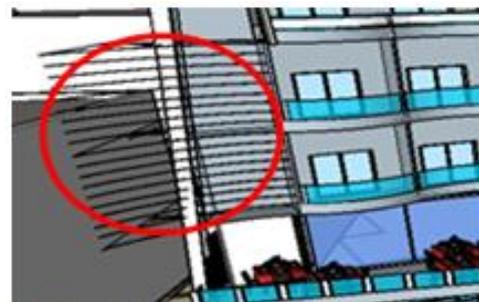


*La fluidité exprimée dans les balcons*



*Photo( III , 14)*

*Source Google image traitée par auteur*



*La structure apparente*

### III.9.1.3 Le traitement de la place publique :

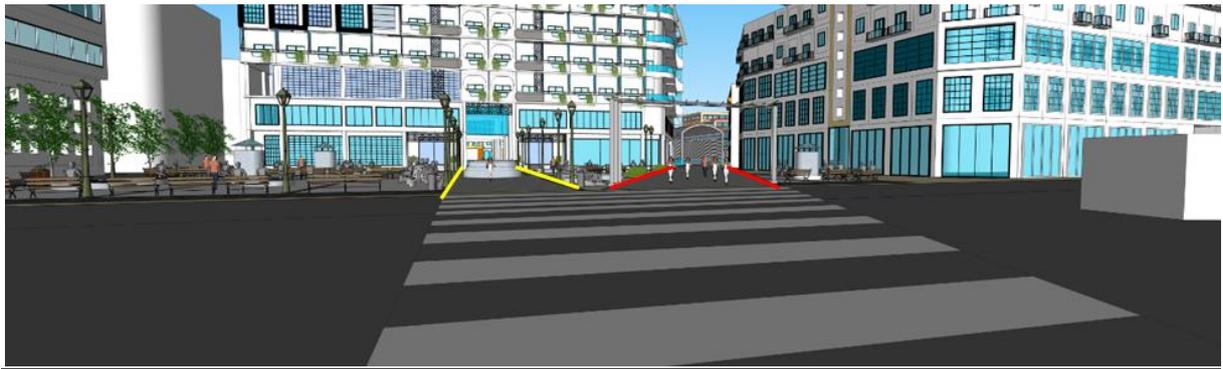
**1-Le revêtement** : le revêtement particulier des deux axes pour montrer leur importance avec un contraste exprimé en largeur importante et un matériau plus sombre( la circulation) .



La matérialisation des **axes piétons** structurants de la place publique en **facades**



**La perception visuelle des deux axes à partir de la gare :**



**2-Le mobilier urbain :**

**Les bancs :**



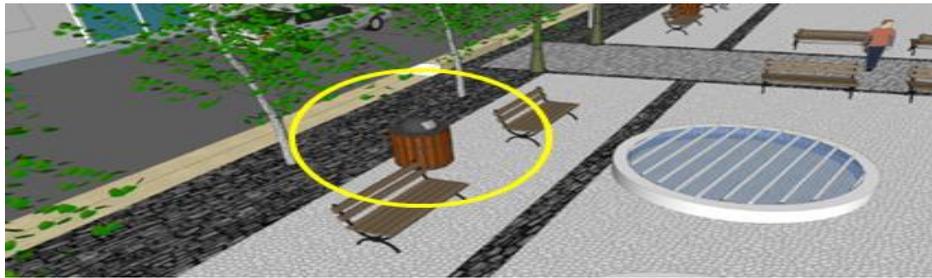
**La lumière :** éclaire l'axe important la nuit .



**La végétation** se protéger de la pollution et des sons nuisibles des voiture.



## Les poubelles

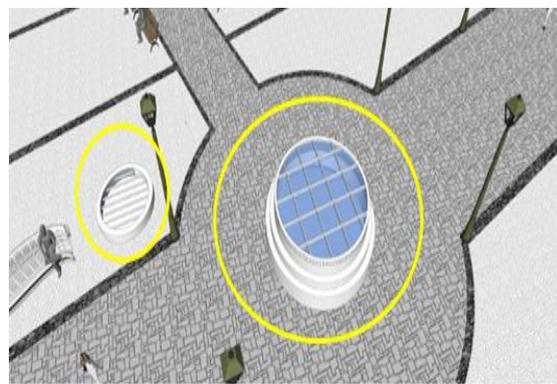
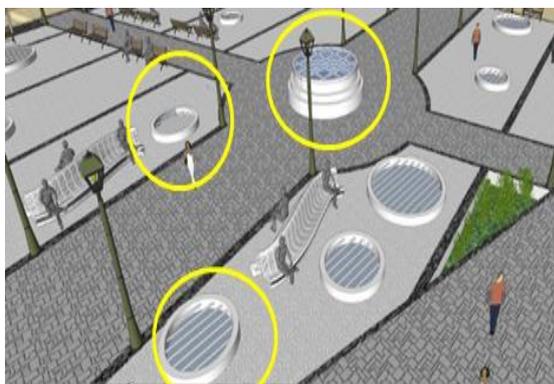


**Le désenfumage** : pour gérer la fumée du parc de stationnement (sous-sol de la place)



désenfumage de la place du centre Pompidou

**Puits de lumière** pour éclairer l'infrastructure de la place le parc de stationnement (sous-sol)



## **Inspiration de la place des ARTS Canada**



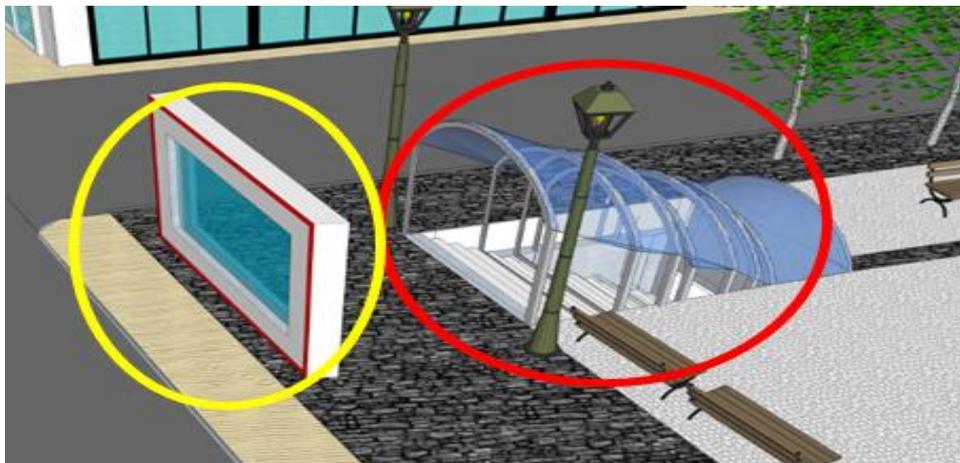
Photo (III,15 ) puits de lumière canada source : *Source : Source : disponible sur la toile, format jpg, [réf. du 27 avr. 2005], a)*

## Signalisation : passage piéton

Pour assurer la sécurité des piétons



La bouche des escaliers : couverts inspiré des bouches de métro.



Panneaux publicitaire sert à informer de nombres de places vides dans le par cet sert à protéger de la voie rapide

Inspiration du principe de bouche de métro :



Photo(III,16) bouche de métro parisienne source  
Source : disponible sur la toile, format jpg, [réf. du 27 avr. 2005],  
a) <[http://www.nationalgeographic.com/destinations/image/s/b/ca\\_qc\\_ca\\_DM006897\\_b.jpg](http://www.nationalgeographic.com/destinations/image/s/b/ca_qc_ca_DM006897_b.jpg)> ; b) <[http://lapin-bleu.net/pictures/20020804-france/img\\_0739-large.jpg](http://lapin-bleu.net/pictures/20020804-france/img_0739-large.jpg)>.



## CONCLUSION GENERALE

La transformation des berges en lieux urbains pourrait être considérée comme une étape de plus dans l'histoire des rapports complexes qu'entretiennent les villes avec leurs fleuves, il nous a été permis, à travers le diagnostic, de soulever plusieurs points positifs et négatifs au niveau de la ville ou les espaces publics sont indispensables dans chaque intervention donc on doit obligatoirement prendre en considération ces aspects et adopter une stratégie d'intervention qui permette à ces dernies et spécialement la place publique de retrouver son statut et sa qualité d'accueil.

C'est pourquoi, restructurer ces espaces, par la revalorisation de leurs usages est aujourd'hui incontestable, car cela leur permettra non seulement de participer positivement à la dynamique de la ville et la qualité de vie, mais aussi d'être perçus comme des éléments fédérateurs dans la réussite de toutes les dynamiques à venir.

En effet nous avons pu constater que les berges nécessitent une restructuration sur le plan de l'aspect formel pour résoudre la rupture ville-oued et assurer une meilleur connexion entre les deux rives. Donc les interventions de restructuration selon l'objet d'étude et son degré de dégradation et la multitude des disfonctionnements soulevés.

Les places publiques sont des éléments essentiels du cadre de vie .Elles structurent le tissu urbain de s'y repérer et d'en comprendre l'organisation et le fonctionnement .Les places publique sont le reflet des tendances de la société : individualisation, commercialisation, mobilité. En effet, ce sont des points d'ancrage des activités commerciales et touristiques.

Dans les centres anciens Les places publiques sont une source inégalable dans la promotion de la ville et son marketing à l'échelle nationale. En effet, par l'ancienneté de leurs tracés et leurs traitements, de nombreuses places publiques sont partie intégrante du patrimoine et appartiennent à l'identité d la ville concernée.

Mais les places publiques sont d'abord des lieux de vie, d'usage quotidien, qui doivent répondre aux besoins de la population, ce sont aussi, par excellence, des espaces partagés, qui appartiennent à tous, que l'on peut s'approprier tout en les laissant aux autres.

En conclusion, des mesures importantes doivent être entreprises pour mettre en valeur les places publiques et revaloriser les pratiques sociales entre les différents groupes sociaux, qui pourraient désormais se côtoyer, coexister

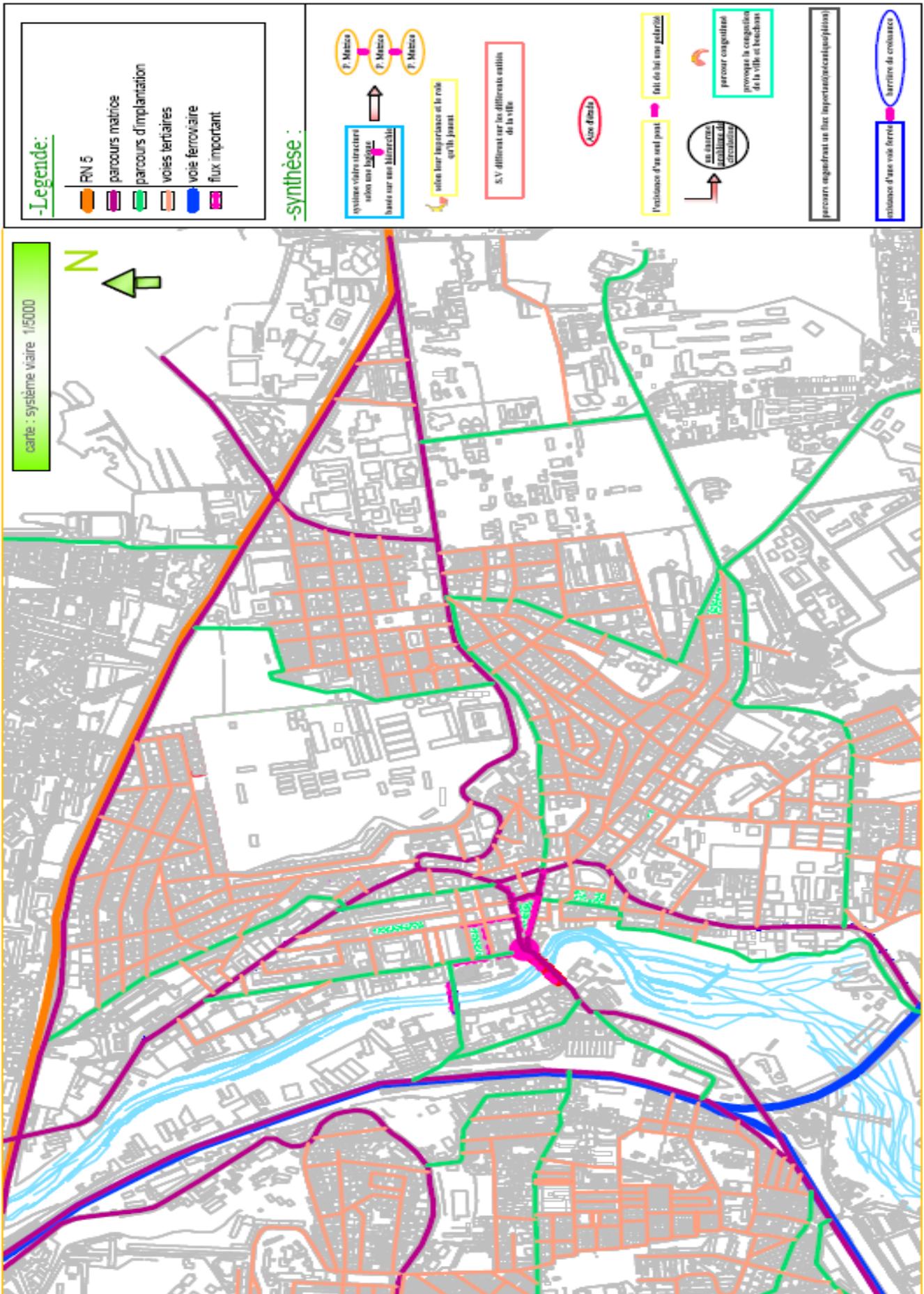
Echanger des dignes ou paroles , sans rentrer en conflits avec les autres .ce qui permettra à chacun de s'approprier l'espace à sa manière , sans pour autant déranger , menacer ou nuire aux pratiques d'un autre usage. Chaque espace doit être étudié à part entière et bénéficié d'une intervention spécifique .Donc finalement la restructuration des berges c'est une opération qui doit obéir à des échelles selon l'état de l'espace. Ainsi les interventions sur les berges se doivent maintenant de concilier fonctionnalité, cadre de vie, sécurité, accessibilité, confort, esthétique, identité culturelle ..... Tout en respectant la mémoire du lieu

# ANNEXES

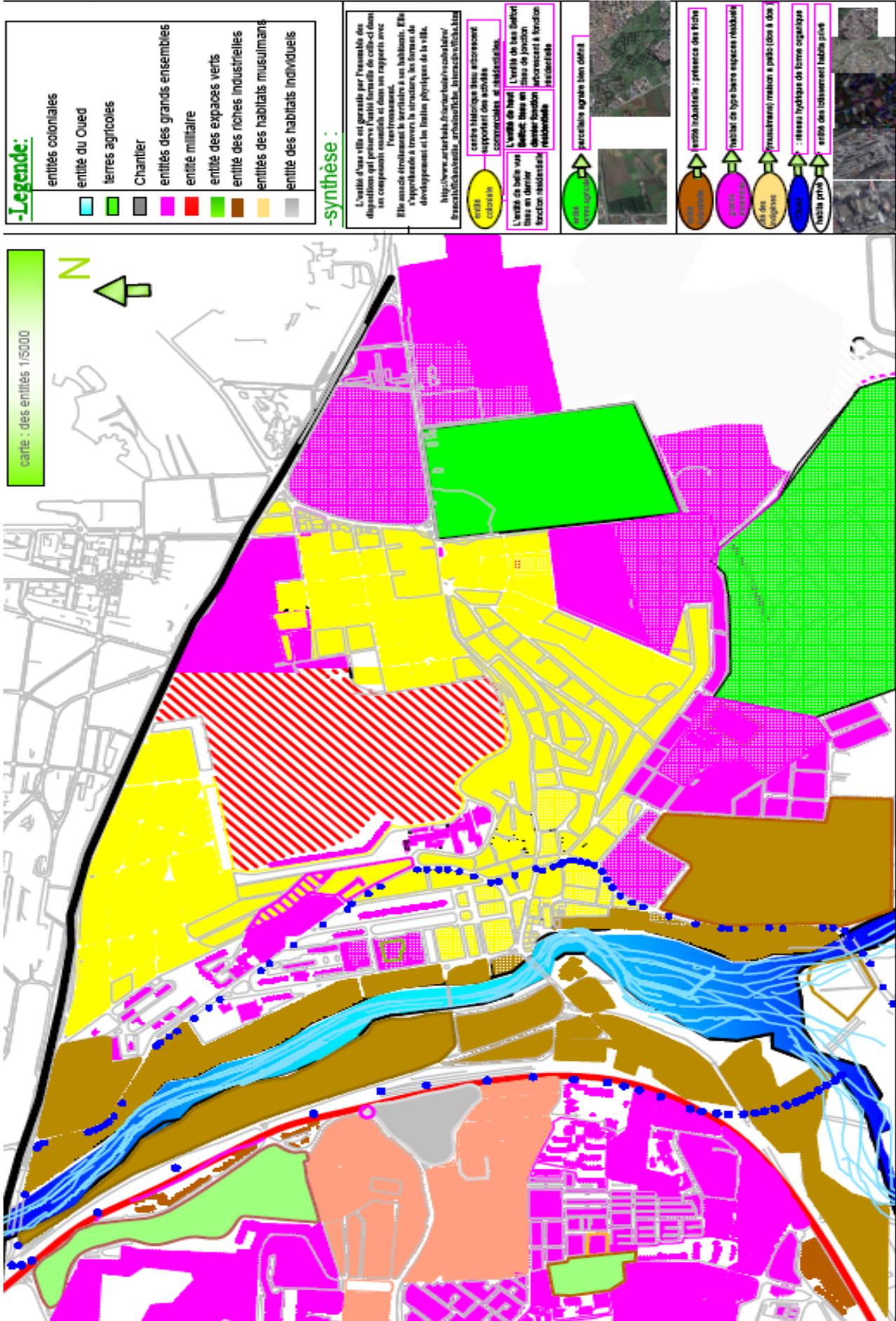
Partie 01 :Analyses thématique

Partie 02 : Dossier graphique

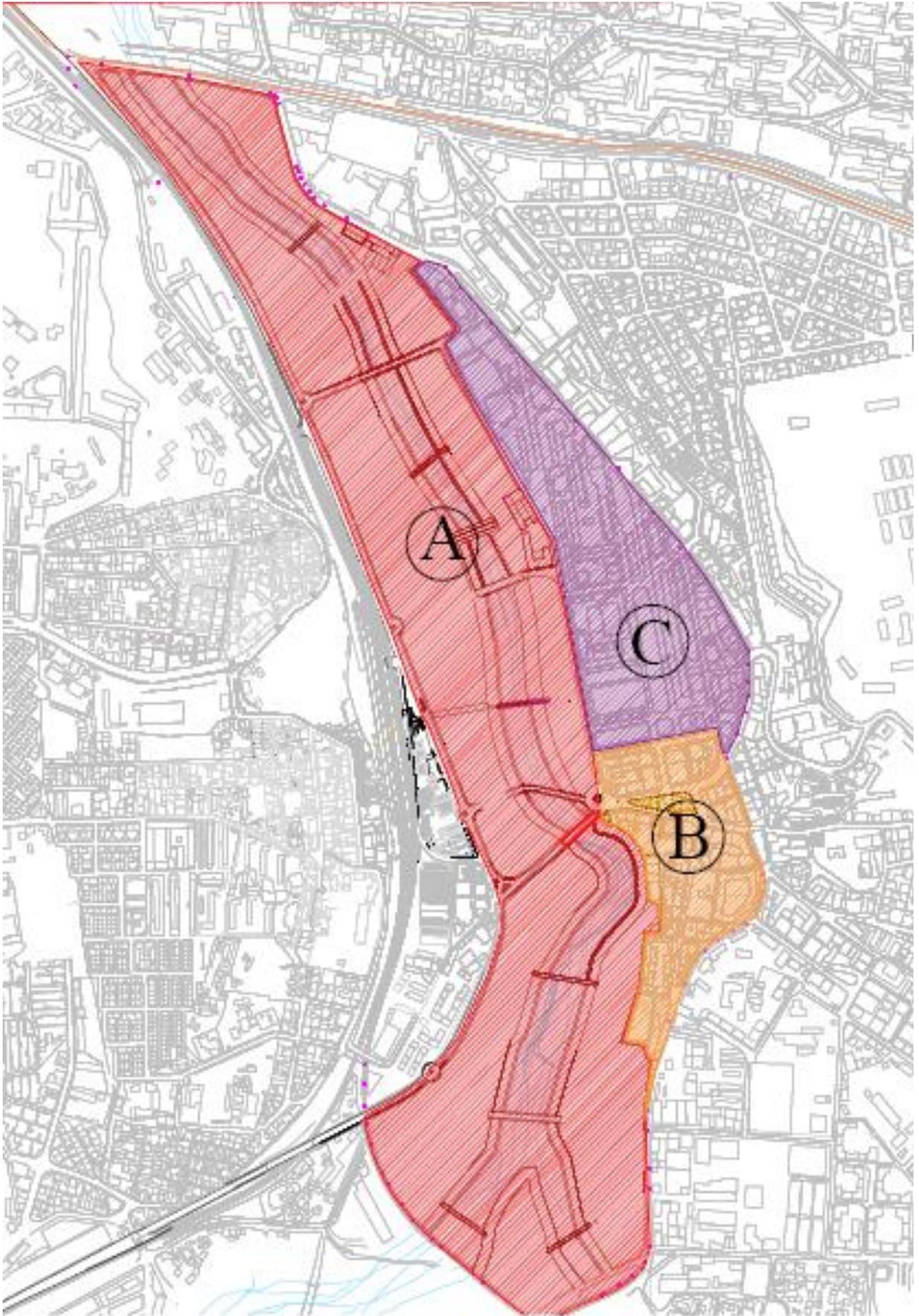
# Carte du : système viaire échelle 1/5000 réduite 8fois



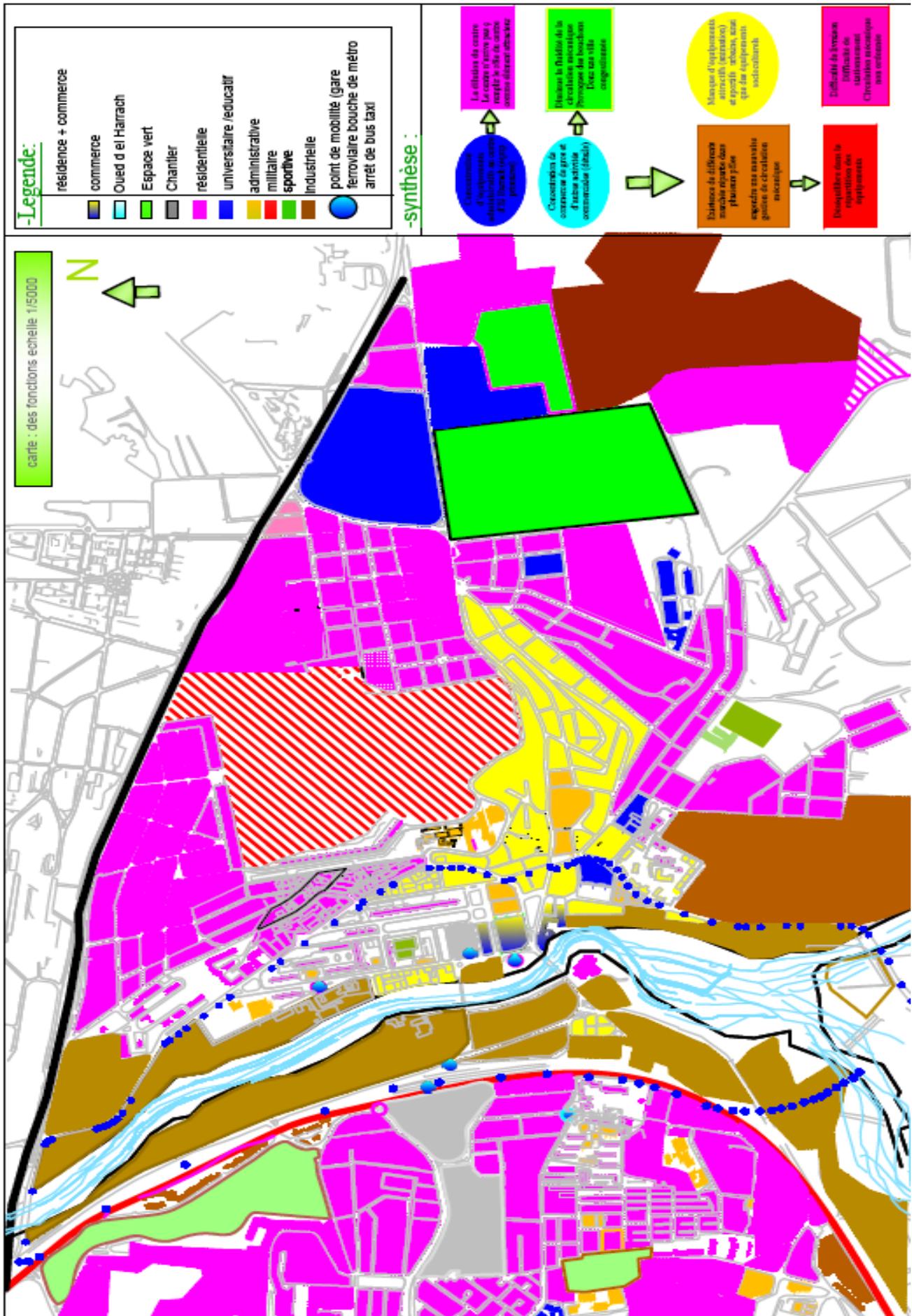
# Carte des entités échelle : 1/5000 réduite 8fois



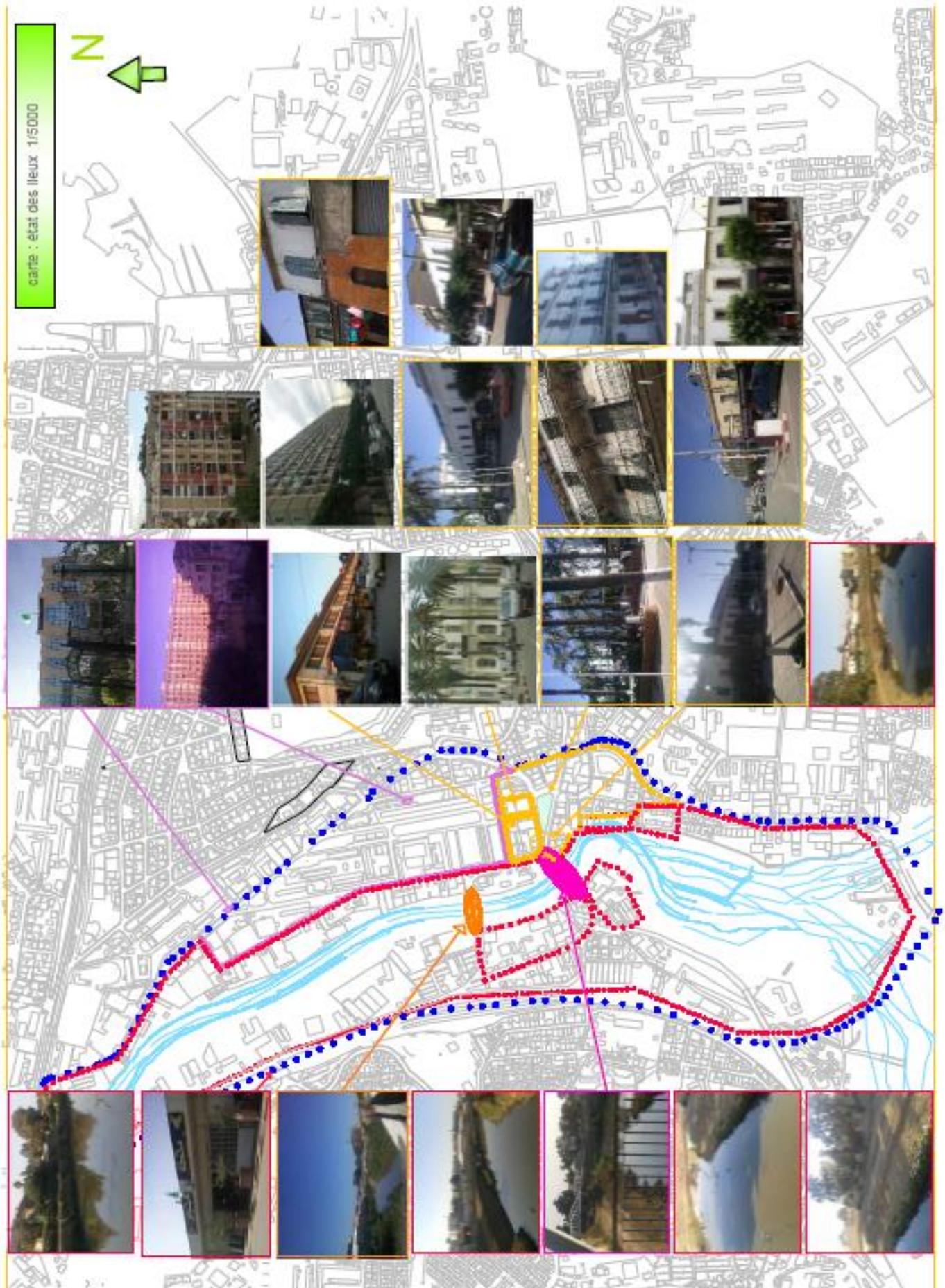
Carte des entités échelle 1/5000 réduite 8fois



# Le cadre fonctionnel échelle 1/5000 réduite 8fois



Carte : Etat des lieux échelle : 1/5000 réduite 8fois





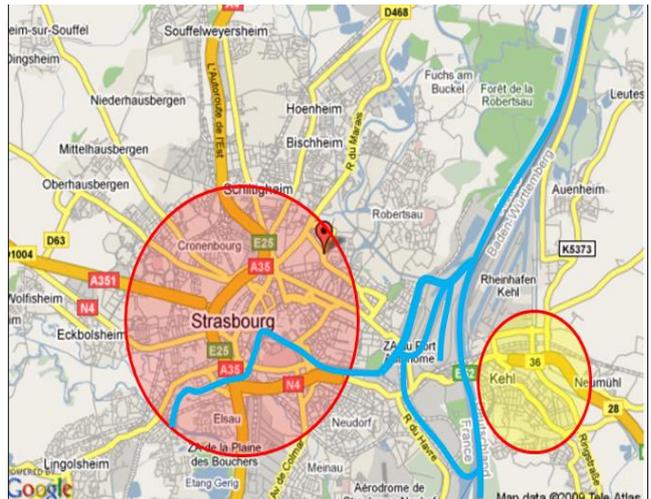
## Le détail des exemples analysés

### Exemple 1 « Métropole des deux rives (Strasbourg / Kehl) » :

#### **Situation :**

La ville de Strasbourg est située dans l'est de la [France](#), sur la rive gauche du [Rhin](#).

**KHEL** Située sur la rive droite du [Rhin](#)

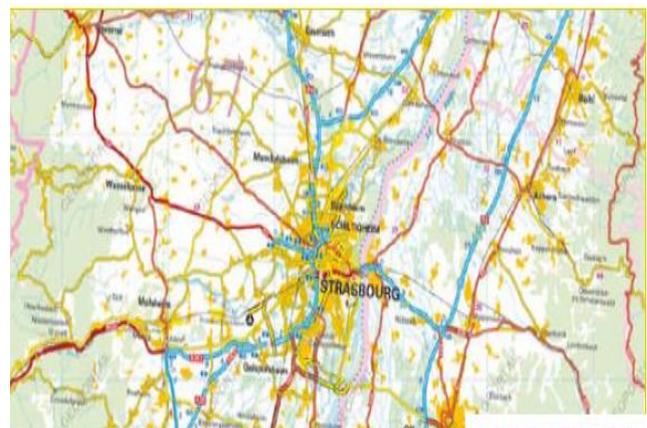


#### **La forme du projet dans sa généralité (caractéristiques du site) :**

##### **les axes de communication :**

La dichotomie entre les deux rives de Rhin est perceptible

La convergence des axes de communication vers STRASBOURG qui dispose des structures métropolitaine fondamentale avec un aéroport internationale



##### **la densité du bâti :**

Une contraste frappant entre la densité du bâti coté français et celle coté allemand

Le Rhin fait frontière politique entre les deux zones et la frontière délimite aussi une inégalité dans l'occupation de l'espace par la population



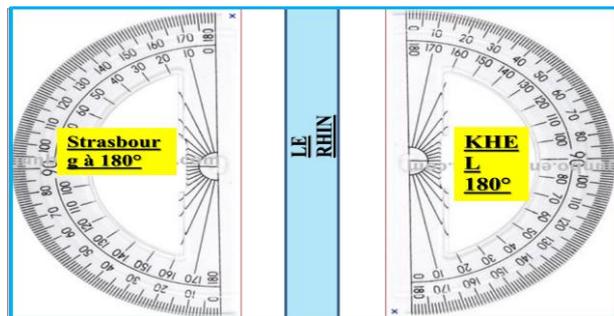
**liaison et connexion :**

**Problématique :**

La présence de nombreuses friches industrielles et portuaires sur les berges du RHIN



Les deux villes (KHEL/STRASBOUG) se développent en tournant le dos au RHIN ce qui a fait que le territoire avait perdu Ces potentialités



Stratégie
Créer une métropole à "360 degrés par reconquête des berges et réaffirmation de l'identité strasbourgeoise.

Objectifs
Reconquérir l'axe Strasbourg-Kehl et créer une métropole à "360 degrés". Le projet des <u>Deux Rives</u> constitue le plus grand projet urbain mené depuis la construction de la Neustadt entre 1871 et 1918. la construction de la Neustadt entre 1871 et 1918

**Historique :**



Dans cette période les deux villes se développent à 180° en tournant le dos au RHIN en raison des guerre

Le projet des Deux Rives constitue le plus grand projet urbain mené depuis la construction de la Neustadt

Une consultation internationale Strasbourg-Kehl était lancée.

Le projet urbain Deux-Rives actuel puise ses orientations et sa cohérence dans ces études.

Projet des deux rives est identifié comme le territoire de développement métropolitain de Strasbourg, et fait l'objet, depuis lors, d'études urbaines qui ont permis une maturation progressive du projet.

Deux-Rives constitue le secteur de la ceinture métropolitaine le plus avancé, tant du point de vue des réflexions urbaines que de la mise en œuvre opérationnelle

**L'étalement urbain :**

Les 2 cartes de 1956 et 1978 montrent l'évolution urbaine, avec une densification du bâti

Un étalement urbain contrarié par l'omniprésence de l'eau



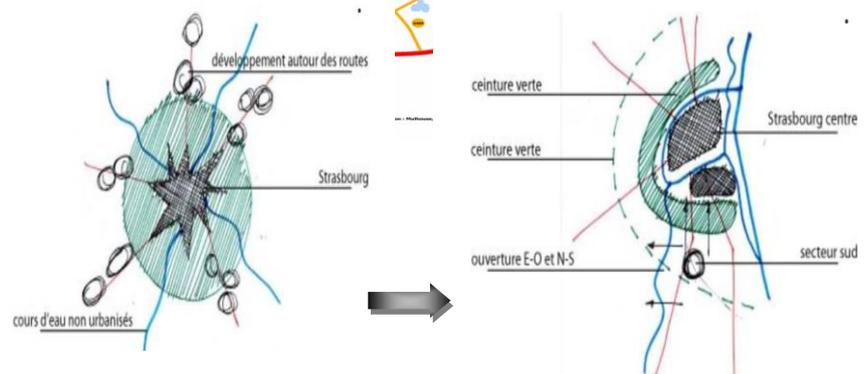
### Les réseaux de mobilité :

Réseau urbain desservait 467 points

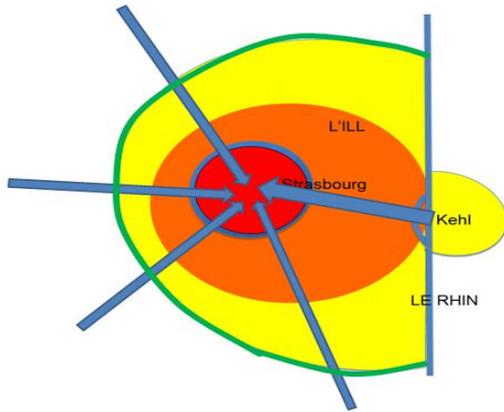
Les principaux axes terrestres



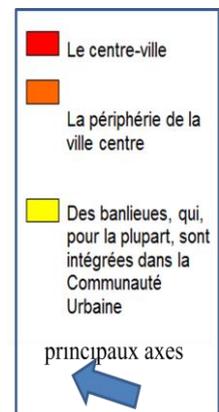
C'est un réseau en étoile



**Qualité paysagère** importante : Strasbourg se développe à l'intérieur de deux ceintures vertes et possède un fort rapport à l'eau.



Un système radioconcentrique (en étoile) ou tous les réseaux terrestres converge vers le centre ville comprise dans une ceinture verte à 180 °

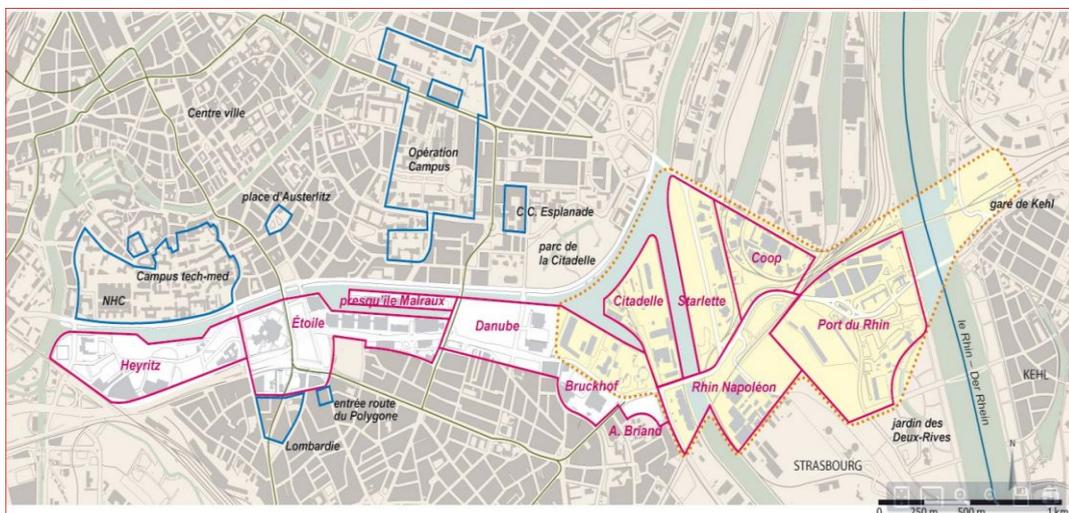


### Métropole à 360 ° :

Un projet urbain destiné à faire de Strasbourg une **métropole à 360°** (des aménagements typiques de la gentrification habituellement mise en œuvre pour requalifier les quartiers et friches industriels des centres urbains.... mais qui insiste ici tout particulièrement sur la durabilité - transports doux - et les échanges transfrontaliers -inclusion du secteur de la gare de Kehl dans le programme)

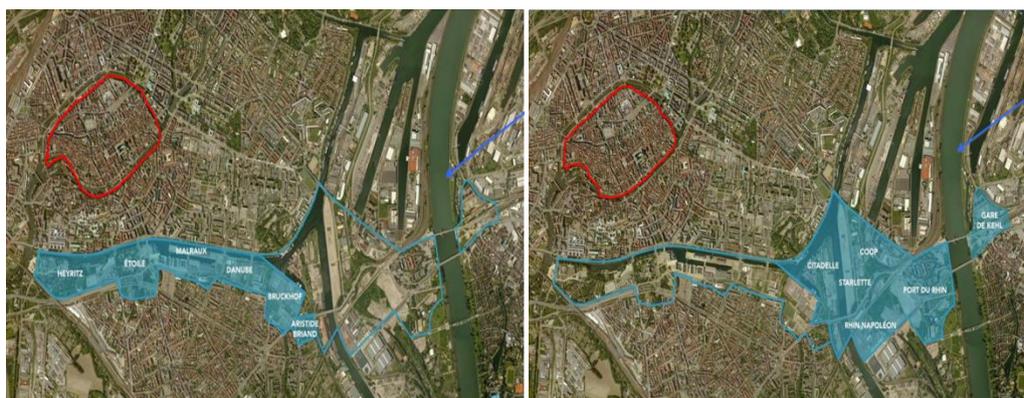
### Le contexte de l'opération :

Le projet urbain « Strasbourg les Deux Rives » comporte deux grandes parties :





<b>Partie A</b>	<b>Partie B</b>
Première partie : « Les fronts de Neudorf avec le corridor de la Route du Rhin (rebaptisée Avenue du Rhin) » afin de relier Neudorf au centre-ville.	Deuxième grande partie du projet : « Rénovation et urbanisation autour des grands bassins (Citadelle et Vauban) jusqu'au Rhin ».



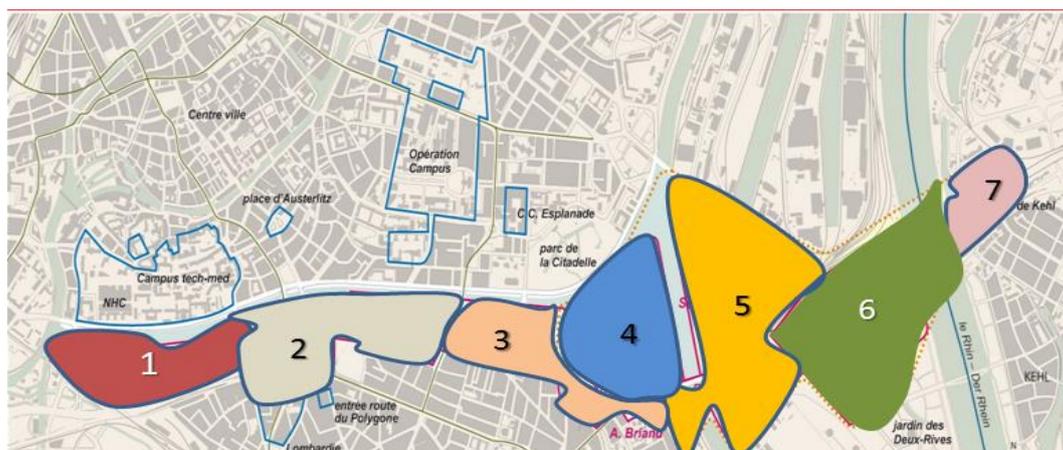
 Centre historique de la ville de Strasbourg

Source : schéma personnalisé par le groupe sur un fond de

### Les enjeux de l'opération :

- le renforcement du statut de Strasbourg, capitale européenne.
- L'articulation forte entre université et recherche, entreprises innovantes et projets de développement urbain durable (partenariats d'ampleur en émergence ou en consolidation).
- Création d'entreprises privées pour assurer la gestion des projets portés par Eco-cité.
- L'affirmation du caractère transfrontalier de l'agglomération et son ouverture sur le Rhin à travers son projet urbain démonstrateur *Deux-Rives*.
- La consolidation de la position pionnière de Strasbourg en matière de d'innovation, en particulier dans les champs de la mobilité et de la performance écologique.
- Le renforcement de l'attractivité de Strasbourg, via la réalisation de vastes projets innovants de développement urbain au cœur de la métropole.
- La construction d'une ville innovante et attractive pour les habitants et les entreprises.

## Le programme prévu :



1	2	3	4	5	6	7
<p>Citadelle "vivre au bord de l'eau" (23 0 000 m<sup>2</sup>) : forte valeur ajoutée de l'eau omniprésente et des horizons dégagés. Prévoir une dominante de logements et d'activités liées au fluvial, port de plaisance.</p>	<p>Starlette "recto/verso" (176 000 m<sup>2</sup>) : un territoire mixte, un équilibre à trouver entre logements à privilégier sur la rive ouest et services complémentaires aux activités portuaires</p>	<p>Coop "le port, spectacle vivant" (9 1 000 m<sup>2</sup>) : site à forte identité, marqué par son histoire et son bâti. Equilibre des fonctions à trouver entre programmes d'équipements culturels et d'activités au Nord créant un espace tampon avec les logements proposés en seconde phase</p>	<p>Rhin Napoléon "l'industrie du spectacle" ( 56 000 m<sup>2</sup>) : un territoire isolé et déconnecté de la route du Rhin, mais présence d'activités culturelles "alternatives" à maintenir</p>	<p>Quartier du Port du Rhin "la vie de quartier" (1 07 000 m<sup>2</sup>) : renforcement du quartier existant pour aboutir à une masse critique permettant une véritable mixité sociale et de fonctions privilégiant une dominante de logements.</p>	<p>es Deux-Rives "projet européen" (86 000 m<sup>2</sup> répartis pour moitié entre Strasbourg et Kehl) : le développement urbain à initier sur les secteurs des anciennes cours des douanes constitue une nouvelle opportunité pour engager une opération transfrontalière autour du Rhin,</p>	<p>Kehl "le quartier de la gare" (73 000 m<sup>2</sup>) : la gare et le secteur des casernes constituent le terminus provisoire du tramway. Il s'agit d'intégrer ce secteur dans une programmation plus générale, tournée vers le centre ville de Kehl.</p>

		dans la partie plus centrale.			pouvant être appréhendée comme un espace de liaison des projets et non plus comme une frontière	
--	--	-------------------------------	--	--	---	--

### Dimensions du projet :

- Dimension économiques et financière : le but économique à travers l'épanouissement de l'union européenne.

- Dimension environnementales : à travers des exigences en matière de qualité de vie

La reconquête de friches industrielles qui bordent le RHIN, un aménagement urbain qui se veut durable, transport doux.

- Dimension politique : à travers les ambitions de l'union européenne pour l'urbanisme.

- Dimension culturelle : à travers la reconquête de l'identité urbaine et la mixité culturelle entre deux peuples avec deux langues différentes et de cultures différentes.

- Dimension transfrontalière : structuré par les enjeux de la mobilité à fin de renforcer l'union européenne après la chute des frontières, des axes routiers intra-urbains et transe-urbains majeurs, tramway.

- Dimension urbanistique : à travers la production d'une image de la ville, amélioration des liaisons fonctionnelles et un complément des services.

- Dimension sociale : la finalité de projet des deux rives est sociale dans le but d'améliorer le cadre de vie.

## Les actions :

### Mode d'action:

#### 1. Un projet de restructuration urbaine tourné vers le Rhin...

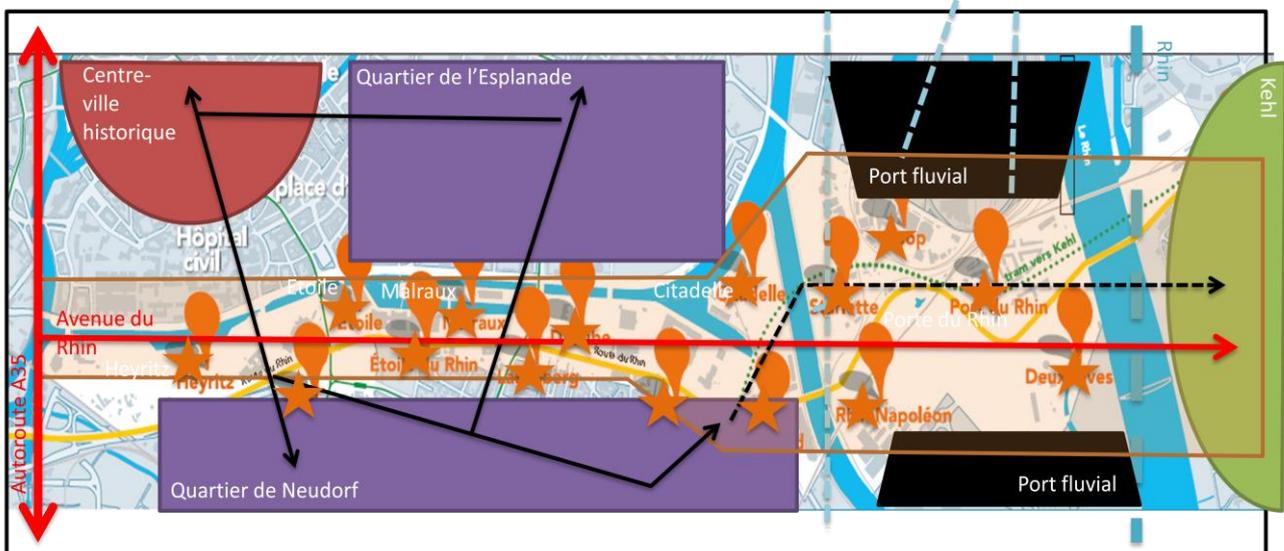
-  Un grand aménagement urbain sur 20 ans qui se veut durable
-  Des projets de logements, commerces et équipements culturels
-  La fin du Rhin frontière, le fleuve est intégré dans un projet transfrontalier

#### 2. ... structuré par les enjeux de mobilité...

-  Des axes routiers intra-urbains et trans-urbains majeurs.
-  Un tramway qui structure les mobilités dans l'agglomération.
-  Des voies navigables à la fois contraintes et atouts

#### 3. ... avec un des impacts à l'échelle de toute l'aire urbaine.

-  Un projet social avec des quartiers restructurés et mieux reliés les uns aux autres.
-  Un projet économique pour le développement du port autonome de Strasbourg.
-  Un projet politique à vocation européenne pour une plus grande intégration régionale.

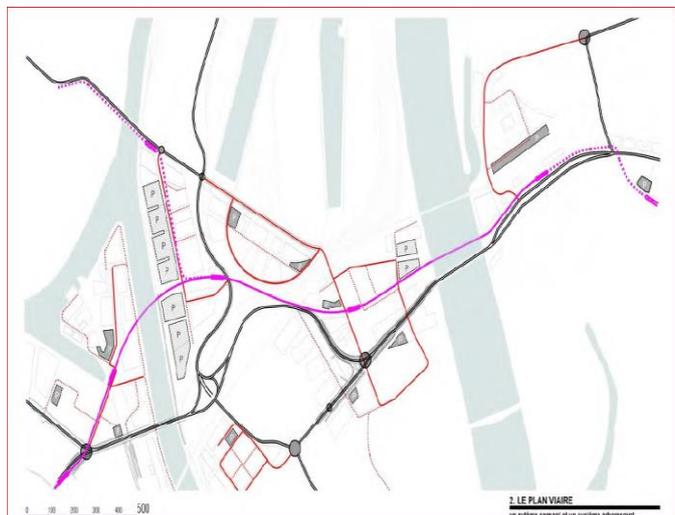


Dans ce projet, les infrastructures jouent un rôle prééminent, au point que le tramway constitue le « fil qui relie et assemble les différentes bulles à urbaniser ». Pour autant on peut s'interroger sur la place prédominante que prennent ces infrastructures au détriment de l'organisation urbaine, et en particulier aux abords des rives du Rhin.

### Le plan viaire :

Un système passant et un système arborescent

Le système viaire du secteur des Deux Rives dispose d'une armature principale et d'un ensemble de voiries de transit fonctionnant de manière autonome par rapport aux territoires à desservir. Ce système intègre la Liaison Inter Ports, le dévoiement de la route du Petit Rhin et la route du Rhin dont la transformation en boulevard urbain a été amorcée.



## Le plan vert :

La forêt entre les bulles à urbaniser  
L'objectif est de un corridor écologique  
et biologique passant par le Jardin des  
Deux Rives Et donner une plus grande  
perméabilité Nord/Sud

Deux promenades cyclables Est/Ouest le  
long du Tram et Nord/Sud traversant les  
espaces boisés viendront compléter le  
réseau existant.

## Les développements urbains :

Une densité et un rythme

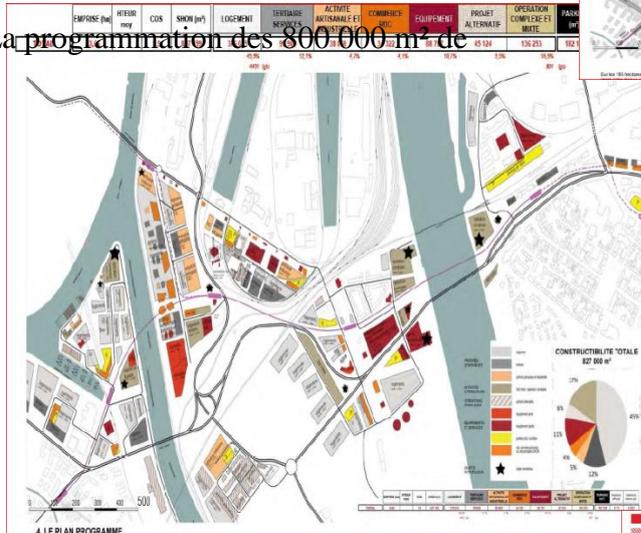
Les 44 hectares des « macro lots »  
offrent un potentiel minimum  
d'urbanisation à long terme de 800 000  
m<sup>2</sup> de SHON, sur la base d'un COS

## Le plan programme :

moyen de 1,8 (de 1 à 2,5 selon les  
Ville mixte et plurielle

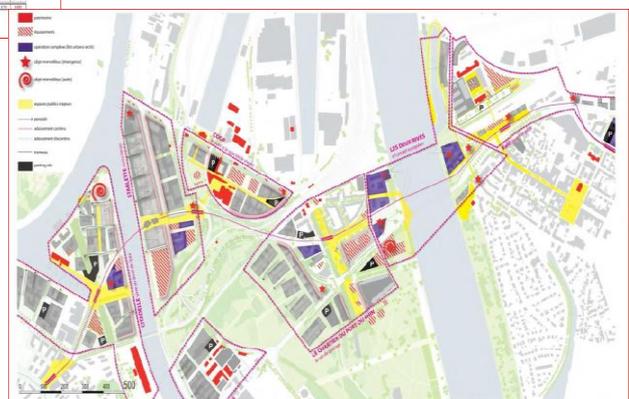


## La programmation des 800 000 m<sup>2</sup> de



## Le plan stratégique :

Les invariants de la forme urbaine  
Si le plan programme rend compte des  
fonctions, le plan stratégique rend  
compte de la forme urbaine, des rapports  
entre les éléments construits et non  
construits, des porosité et alignements.



Il s'agira de travailler le projet comme un « espace-temps » structuré et rythmé à partir du Tram, de ses stations et des espaces publics ouverts, permettant une vision sur la

ville. Les perspectives primeront vers les places, les bâtiments caractéristiques et les vues sur l'eau. L'accroche au territoire se fera au travers des liens avec les espaces naturels et les circulations douces.

**Exemple 2 « Paris Seine rive gauche » :**

**Situation :**

Paris Rive Gauche est située dans la partie sud-est de la



ville de Paris

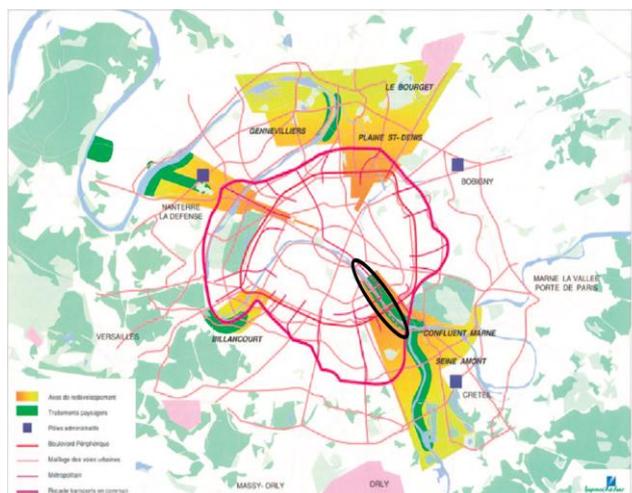
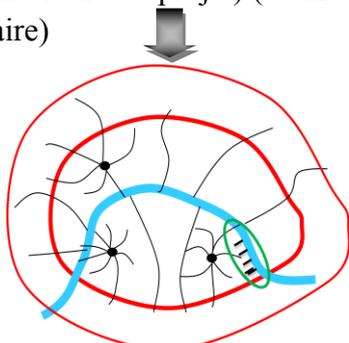
situé dans le 13<sup>e</sup> arrondissement en bord de la Seine

**La forme dans sa généralité (caractéristique formelles) :**

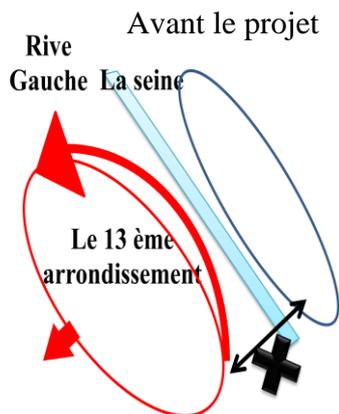
- Système de développement général radioconcentrique (due à la revalorisation des monuments)
- Système de découpage perpendiculaire la seine

Le caractère naturel s'intègre

Le respect du site (la nature)(la seine) qui impose la forme (l'eau façonne l'aire du projet) (au niveau de l'aire)



**Liaison et connexion :**



**Problématique :**



Comment assurer  
l'**articulation** entre le 13<sup>ème</sup>  
arrondissement et la Seine ?

**Problématique spécifique :**

La présence des friches ferroviaires et industrielles Paris rive gauche se développe en négligeant la seine

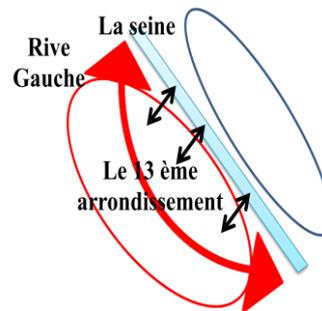
**Fondement du projet :**

Paris rive gauche : opération  
d'aménagement urbain importante,  
engagée il y a près de 20 ans

Restructuration d'une  
frange urbaine

À partir des friches  
ferroviaires et industrielles

L'objectif du projet est de relier les  
abords du 13<sup>ème</sup> arrondissement à la  
seine

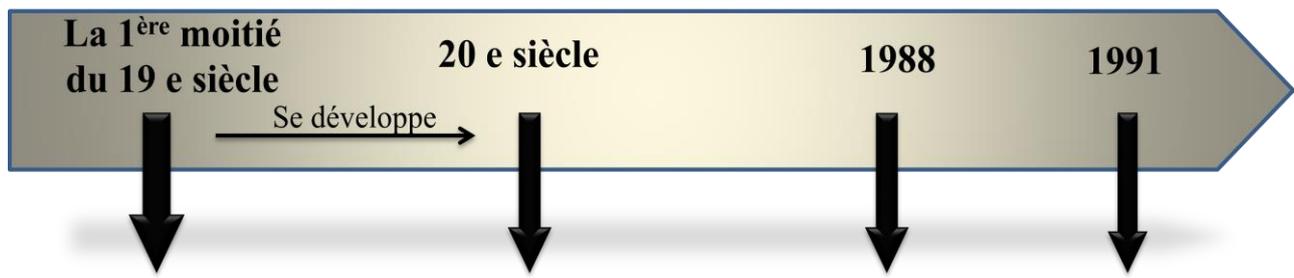


**Objectifs :**

1)- Relier les abords du 13<sup>ème</sup>  
arrondissement (P.R.G) à la seine,  
ensuite l'autre rive

2)- (à ambition métropolitain)

Relier Paris à sa commune voisine  
Ivry



(Site occupé par :

Voies ferrées,  
gare de  
marchandises,,  
entrepôts  
frigorifiques,  
usine des eaux)

**L'une des 1ères  
zones  
industrielles  
parisiennes**

(Les voies  
ferrées, les  
ateliers et les  
entrepôts. Voué  
à l'activité  
ferroviaire)

Qui a généré  
une **coupure**  
(isolation des  
bords de la  
seine)

Les premières  
études ont été  
lancé

la création de la  
Zone  
d'Aménagement  
Concerté  
(Z.A.C.)

**Le réseau de mobilité et qualité paysagère :**



Tissu

■ Tissu urbain constitué

■ Grands équipements publics (hôpitaux,

■ Zone industrielle

■ S.N.C.F

■ Espaces verts

■ Cimetière

Voies

— Voie radiale

— Voie de rocade

— Voie ferrée

● Station de métro

● Station de tramway

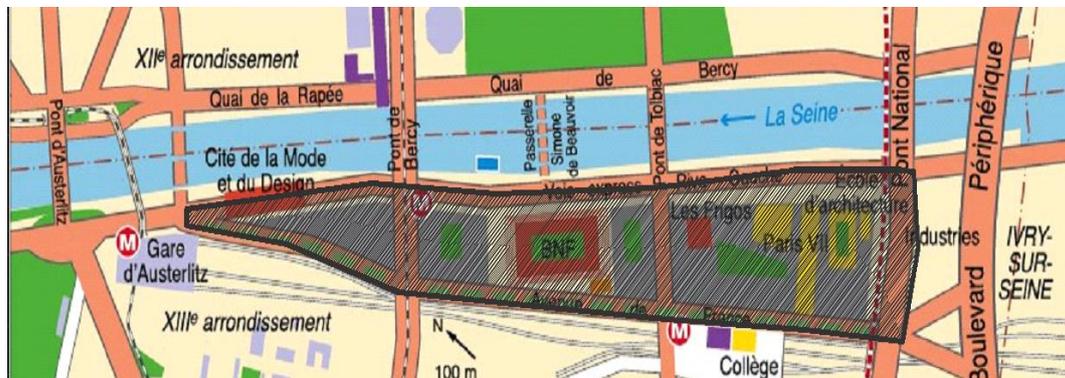
● Station de train (V.F)

Source : SDAURIE 1994

**Synthèse :**

- Renforcement du réseau viaire (mobilité)
- Ainsi que la qualité paysagère (emploi des E, V)

### le contexte de l'opération (distribution) :



La distribution est linéaire. On ne sent pas le découpage des quartiers.

### Les enjeux du projet :

- Établir une continuité urbaine entre anciens et nouveaux quartiers
- Conserver et reconverter les éléments les plus importants du patrimoine et affirmer un projet culturel diversifié.
- Développer la mixité urbaine et sociale, intégrer à l'opération une logique de développement durable.
- Mettre en œuvre une politique de déplacements volontariste au profit des transports en commun.
- Faire de Paris Rive Gauche un pôle universitaire d'excellence.
- Créer 3 séquences urbaines organisés autour de 3 édifices (Austerlitz \_ Tolbiac \_ Masséna), on trouve (gare \_ bibliothèque \_ université nouvelle).
- Favoriser sur le site Masséna-Bruneseau la création d'un paysage urbain répondant aux enjeux posés (ech paysage – ech du piéton) en affirmant les continuités avec les quartiers voisins constitués ou en devenir.
- Créer des logements mis le long ou à proximité de la seine, accompagnés d'équipements et commerces nécessaires.
- Créer une cité tertiaire organisée autour de la nouvelle avenue de France, création des réseaux de voies nouvelles / prolongement des rues.
- Conférer à P.R.G un rôle majeur pour l'emploi dans le 13 e et pour Paris

- Faire du secteur Austerlitz Gare un lieu de vie.
- Créer un environnement exemplaire.

### **Les dimensions du projet :**

- Dimension économiques et financière
- Dimension urbanistique
- Dimension culturelle
- Dimension environnementales
- Dimension psychologique
- Dimension sociale

Le projet a une échelle de ville (relier et connecter Paris rive gauche à la seine), et il a aussi une vision métropolitaine (liaison de Paris à Ivry).

### **Les acteurs impliqués :**

**1)- Quartier d'Austerlitz :** Christian Devillers, Bernard Reichen, paysagiste : Jacqueline Osty , le groupement AREP / Architectures Jean Nouvel / Michel Desvignes

**2)- Quartier Tolbiac :** Roland Schweitzer, Pierre Gangnet, paysagiste : Empreinte

**3)- Quartier Masséna :** Christian de Portzamparc et le paysagiste Thierry Huau, Ateliers Lion associés

Aménageur : SEMAPA

### **Le programme prévu :**

L'aménagement s'appuie sur une charte pour l'environnement. Il est partagé en 3 secteurs (dites quartiers)



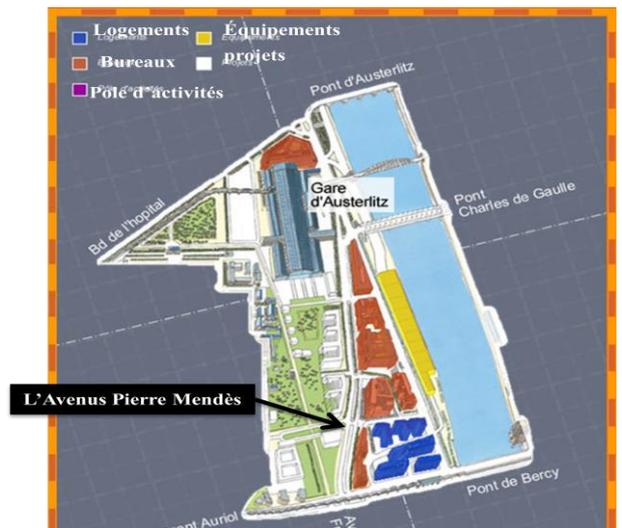
① Austerlitz      ② Tolbiac      ③ Masséna

### Mode d'action :

#### Austerlitz :

Périmètre compris entre l'avenue Pierre Mendès-France, le boulevard Vincent Auriol et la Seine

L'édifice-phare de ce quartier est la **gare**



#### Tolbiac :

Le secteur se limite de l'avenue Vincent-Auriol à la rue de Tolbiac

L'édifice-phare de ce quartier est la **Bibliothèque Nationale de France**,



## Masséna :

Périmètre : de la  
rue de Tolbiac au  
boulevard  
périphérique

L'édifice-phare  
de ce quartier est  
**l'université de  
Paris**

## Christian Portzamparc :

**Ouverture à la lumière** (au ciel et la vue) (que propose l'immeuble autonome de la théorie moderne)

**Densité et la mixité** qu'offre la ville traditionnelle.

Il réinvente l'îlot urbain, le lieu compte plus que l'objet, il interroge **l'îlot** sur sa capacité à accueillir des formes contemporaines d'architecture



Christian Portzamparc **veut retrouver la rue** (moteur de l'animation et des échanges), sur laquelle s'ouvrent les jardins intérieurs

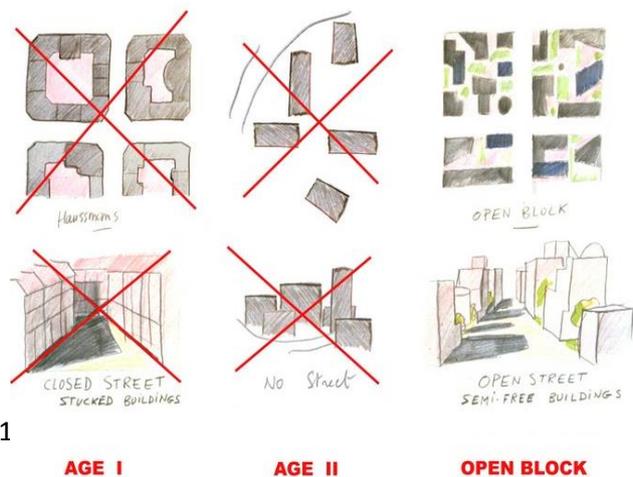
**Les hauteurs sont variées** (favoriser la meilleure exposition au soleil)

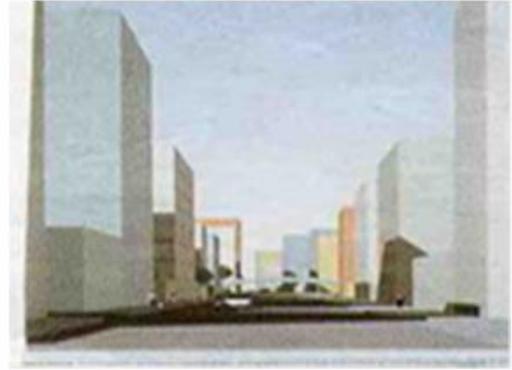
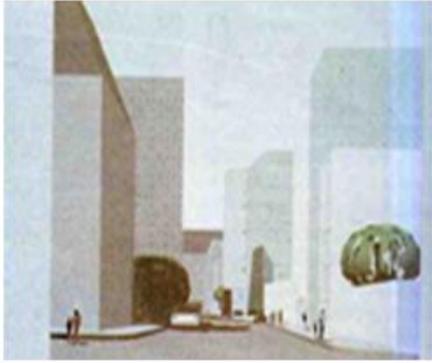
Portzamparc **démolit**

-Pour rétablir la lecture de **l'alignement sur rue**, le construire dans sa continuité

-Fabriquer un **cœur d'îlot intime**, reprenant la notion de règle du jeu des îlots d'Atlanpole,

Portzamparc va **formuler un scénario** et des **méthodes d'urbanisation**, qu'il va appeler « **l'Age III de la ville** »



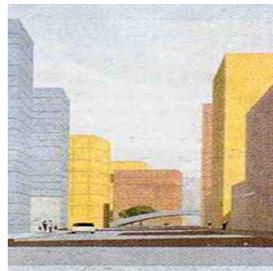


Créer des espaces intérieurs conviviaux en **dégageant des vues**.

1)- l'Age I est celui de **la ville classique**, avec ses **îlots fermés**.

2)- l'Age II est celui du **Mouvement Moderne** avec ses **architectures indifférentes au site et à la ville**.

3)- l'Age III, l'îlot « ouvert », **bâti de volumes diversifiés et fragmentés, un alignement sur rue, il permet de retrouver la densité de la ville ancienne tout en ménageant vues et lumières en cœur d'îlot.**



Similitudes des vue

chercher la lumière infiltrer l'air et la nature

**L'îlot ouvert**, donne naissance a la manière d'utiliser le vide et de travailler l'articulation vide plein (en intégrant la rue). Le constituant **masse- creux** donne le **sentiment de fragment des rues étroites**.



es **Grands Moulins de Paris**, d'un style classicisant), de grandes arcades, un toit en ardoise

**Conservés** pour leurs reconversions **en université**.

L'**usine SUDAC**, (usine d'air comprimé), où va s'implanter l'**École d'architecture Paris-Val de Seine** et la **Halle aux farines**

**Usine à glace et d'entrepôt gelé :**

Le bâtiment trouve **une nouvelle destinée artistique** (250 artistes ont aménagé une centaine d'ateliers en perçant des fenêtres sur la façade aveugle



La proposition de **ch.de Portzamparc** frappe par son ordre, sa diversité et son organisation, il a **développé le thème des trois villes**:

- Assumer l'héritage urbain classique et parisien (âge 1)
- Celui du mouvement moderne (âge 2)

Il les a dépassé pour 1<sup>e</sup> autre reconstitution de la ville (âge 3) (synthèse des 2 premiers âges (avec le système de l'îlot ouvert ou se mêlent à la fois la permanence de cette structure urbaine traditionnelle, et la remise en cause de la mitoyenneté)

### Synthèse

L'opération a une **logique de développement durable**, la Ville de Paris souhaite:

**Développer la mixité urbaine et sociale**

**Renforcer la fonction universitaire** et intégrer l'université dans la ville.

**Conforter la fonction de pôle d'emplois diversifiés** (les bureaux)

**-Favoriser la conservation du patrimoine**

**Créer un environnement exemplaire** en augmentant la surface d'espaces verts ( pour la vie sociale)

### **Renforcer les circulations douces et les transports collectifs**

#### **Bibliographie de l'exemple « Paris Seine rive gauche »**

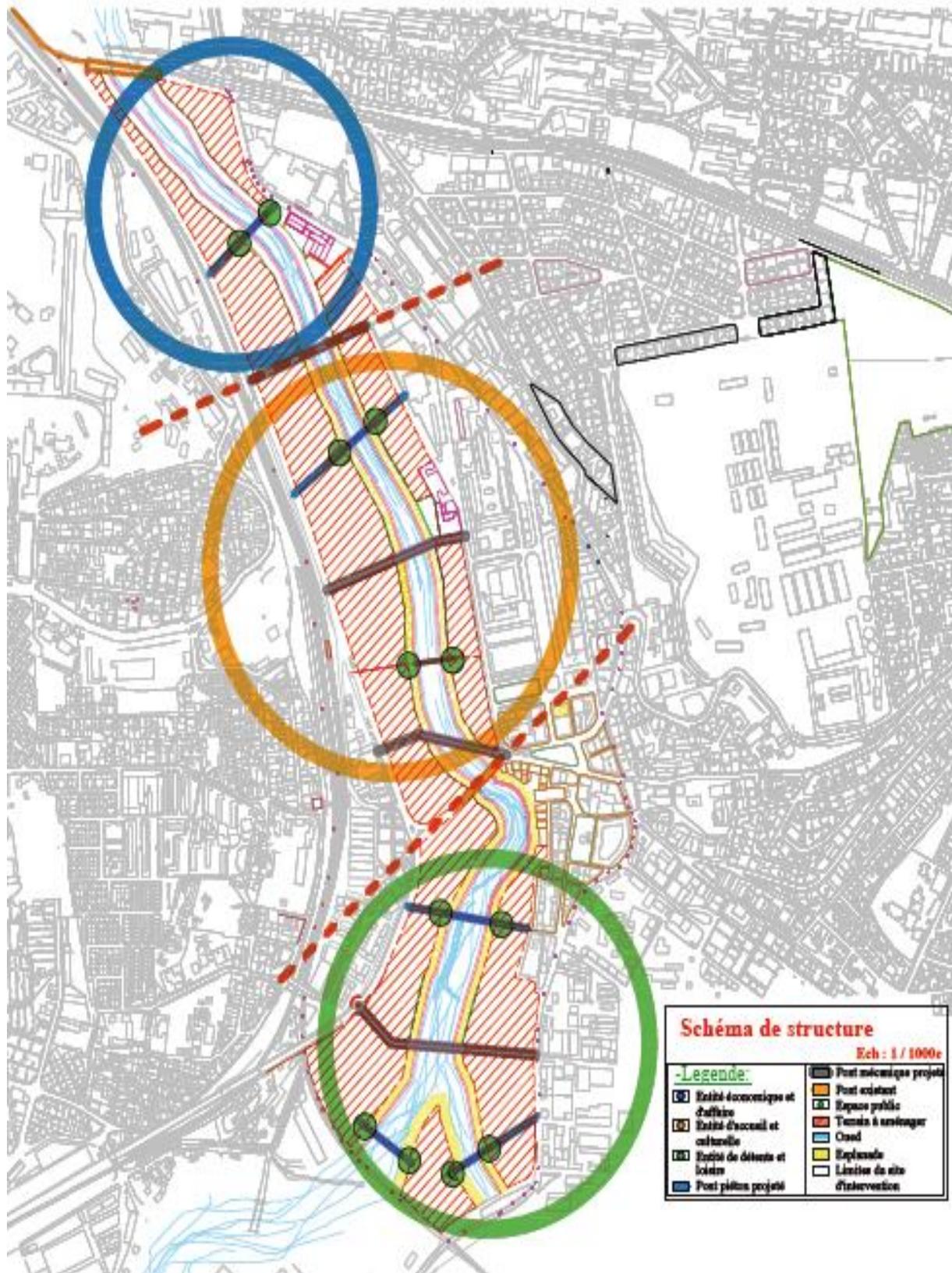
**Sites:** [parisrivegauche.com](http://parisrivegauche.com) / [Google.fr](http://Google.fr) l'îlot ouvert; portzamparc; massena; paris rive gauche

**Ouvrages** Formes urbaines – de l'îlot à la barre (Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule) / Projet urbain (David Mangin, Philippe Panerai) / Conception et coordination des projets urbains par Nicole elb harle / Eléments d'introduction à l'urbanisme par Maouia SAIDOUNI

**Revues:** TA425 / Lettre d'information aux habitants de paris rive gauche mai2002-n°18 13° paris rive gauche.

**PDF:** [ZAC\\_Paris\\_Rive\\_Gauche\\_cle63c7b2.pdf](#) / [179.pdf](#) (liaison Paris-Ivry) / [PAV\\_248\\_CP.pdf](#)

## Schéma de structure site échelle : adaptée au format de l'impression



Phases conceptuelles pour atteindre le plan d'aménagement (superposition des concepts) :



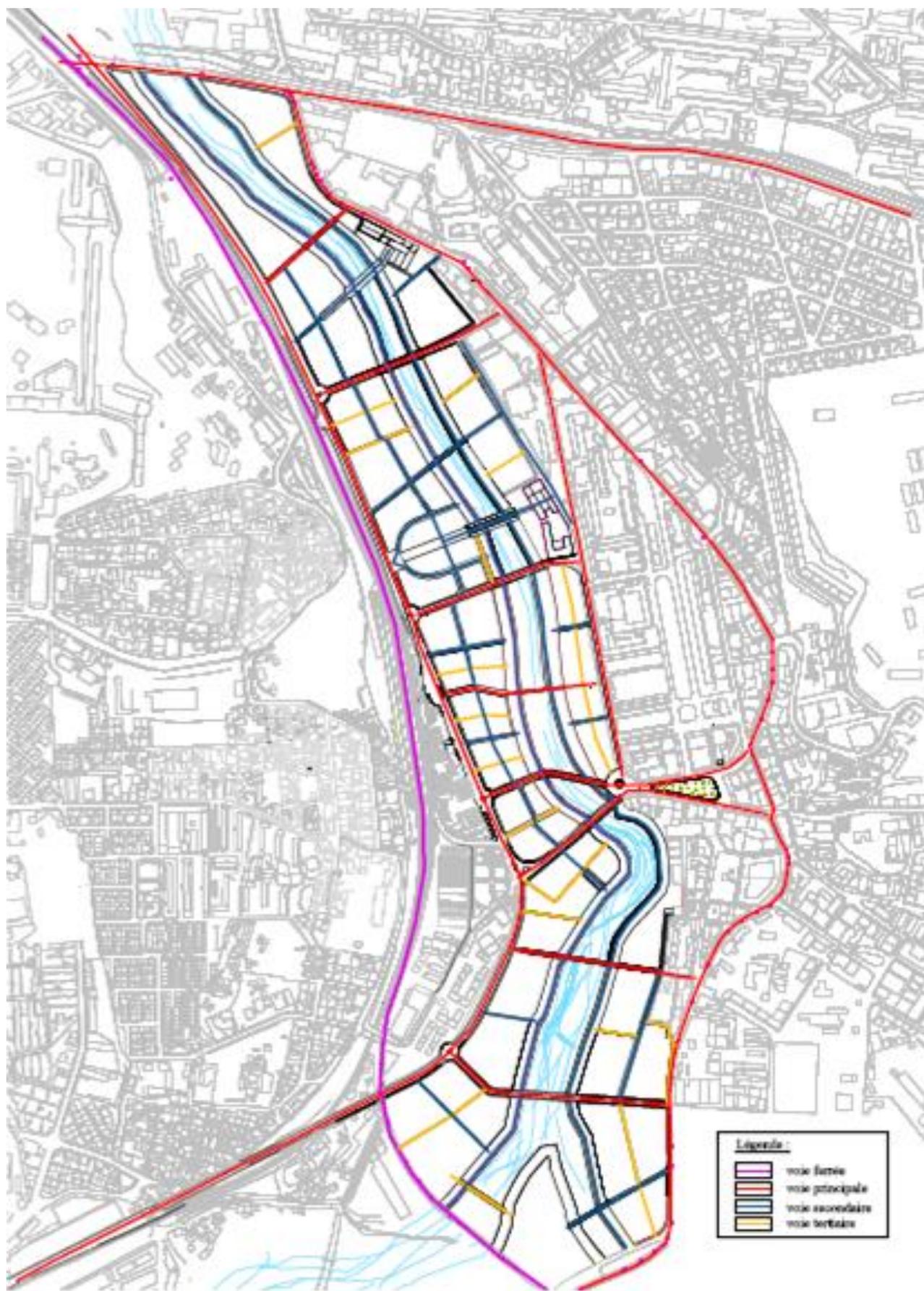




carte de la répartition des espaces verts et places sur le site **échelle : adaptée au format de l'impression**



**carte de la h rarchie des voies/échelle : adaptée au format de l'impression**



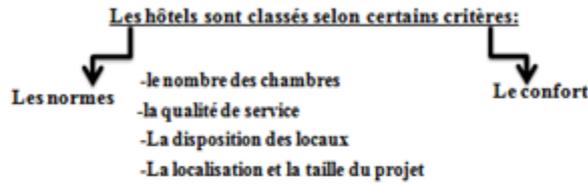
**Le plan d'aménagement global : échelle adaptée au format de l'impression  
(A3)**

**Cartefonctionnel échelle : adaptée au format de l'impression**



## Classification des hôtels:

Le but de ce classement est d'informer le voyageur sur la catégorie et le niveau de qualité et de confort offert par l'hôtel en fonction du nombre d'étoiles qui lui ont été décernées



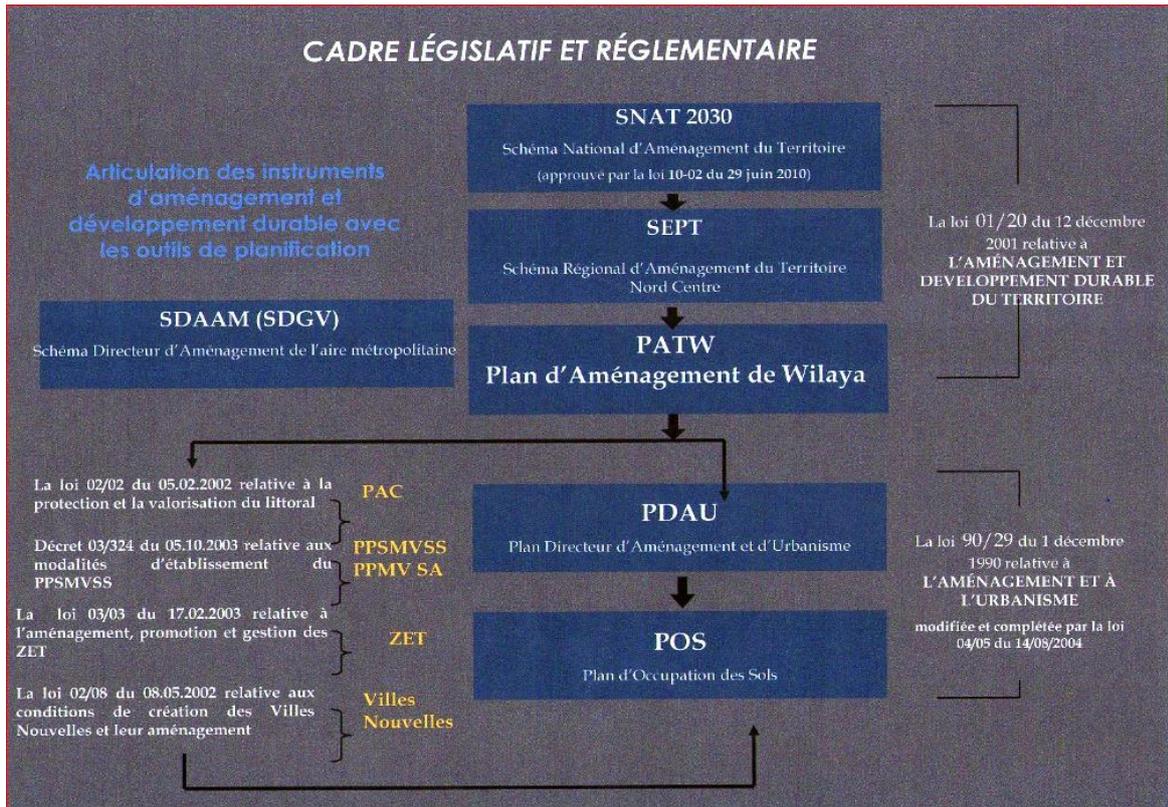
Les hôtels sont classés en 6 catégories:

- Hôtel de luxe: 5 étoiles. ★★★★★
- Hôtel de deuxième catégorie: 4 étoiles. ★★★★
- Hôtel de troisième catégorie: 3 étoiles. ★★★
- Hôtel de quatrième catégorie: 2 étoiles. ★★
- Hôtel de cinquième catégorie: 1 étoile. ★

L'organisation mondiale de tourisme OMT a effectué une échelle de valorisation des hôtels.

## Réglementation des hôtels

Catégorie Rubrique	Sans étoile	1 étoile	2étoile	3étoile	4étoile	5étoile
<b>Conditions générales</b>	Établissement avec un minimum d'ameublement et d'installation	Établissement avec un ameublement et des installations de qualité moyenne acceptable	Établissement avec un ameublement et des installations de qualité	Établissement avec un ameublement et des installations de bonne qualité	Établissement avec un ameublement et des installations de très bonne qualité	Établissement avec un ameublement et des installations d'excellente qualité
<b>Nombre et surface de ch. minimales</b>	10/8 m2	10/10 m2	10/11m2	10/13m2	10/14m2	10/15m2
<b>Entrée de l'hôtel</b>	Entrée de la clientèle indépendante, signalée d'accès facile et éclairée la nuit.					
<b>Garage / Parking</b>	Emplacements en rapport avec la capacité de l'hôtel					
<b>Hall de réception</b>	Hall d'entrée avec comptoir de réception	Hall de réception avec sièges d'une superficie de 1 m <sup>2</sup> par chambre (d'au moins 20 m <sup>2</sup> et un maximum exigible de 40 m <sup>2</sup> ) comprenant un service de réception	Hall d'accueil avec salons de bon confort, comprenant : un service de réception.	Hall d'accueil avec salons de très bon confort, d'une S de 1 m <sup>2</sup> par chambre comprenant : un service de réception .	Hall d'accueil avec de d'excellent confort, d'une superficie de 1 m <sup>2</sup> par chambre comprenant : un service de réception	Hall d'accueil avec de d'excellent confort, d'une superficie de 1 m <sup>2</sup> par chambre comprenant : un service de réception
<b>Restaurant</b>	Une salle pour petits déjeuner de surface en rapport avec la capacité de l'hôtel			1 restaurant de bon confort	1 restaurant de très bon confort	1 restaurant d'excellent confort
<b>Bar</b>				De bon confort	De très bon confort	D'excellent confort
<b>Salle de banquets/ conférences</b>					Salle de banquets/ salle de conférences	Salle de banquets/ salle de conférences avec des équipements de conférences
<b>Boutiques</b>	Vitrines de produits pour l'exposition des produits			de l'artisanat .	*Vitrines de produits pour l'exposition des produits de l'artisanat . *Boutiques pour vente de tabac. Journaux. *Salon de coiffure H/F	



Le cadre législatif et réglementaire source : CNERU