

Université de Blida 1  
**Institut d'Architecture et d'Urbanisme**



**Master 2**  
**ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN**  
**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES**

# **LE RENOUVELLEMENT URBAIN DU MARCHÉ DE BOUFARIK**

Etudiant (s) :

- BECHERAIK ASMAA
- ESSELIMANI LATIFA

Encadré par:

Mr: TAHARI Mohamed Lamine  
Mme: BENOURET Lamia

2014-2015

# REMERCIEMENTS

Tout d'abord, nous remercions Dieu le Tout Puissant pour nous avoir donné la santé et le courage et nous avoir guidé dans le bon chemin afin d'accomplir et de pouvoir présenter ce modeste travail.

Nous tenons en premier lieu, à exprimer notre reconnaissance envers notre encadreur **Mr Tahari Mohamed Lamine**, pour nous avoir dirigé, aidé et soutenu afin de mener à bien ce modeste travail. Qu'il ait l'expression de nos remerciements les plus vifs.

On remercie les membres du jury pour nous avoir honorés de leur présence.

On voudrait, finalement assurer nos reconnaissance et nos remerciements les plus distingués à tous ceux qui nous ont apportées leur soutien et leur aide dans l'accomplissement de cette étude, en particulier :

**Mr Safar Zitoun Djarfar**, Assistant Architecte, département d'architecture, université de Blida.

**Mr Bitam Abdelkrim** Enseignant Architecte, département d'architecture, université de Blida.

Nos remerciements les plus vifs, à tous nos enseignants qui nous encadrées, pendant toutes nos années d'études, et spécialement à monsieur Darmouche.

A toutes les personnes qui ont contribué de près comme de loin à l'élaboration de ce travail, on leur exprime notre plus profond respect et reconnaissance.

## **-DEDICACES-**

*Je dédie ce mémoire aux personnes qui sont chères à mon cœur :*

*A mes très chers parents, les premières personnes qui ont cru en moi, qui m'ont encouragée et soutenue le long de mon chemin.*

*A PAPA, l'homme pétris de savoir et toujours prêt à le partager, l'être qui m'a transmis son engouement pour la connaissance et son dévouement pour le travail bien fait.*

*A la fée qui m'a donné la vie et me l'a rendu merveilleuse; le symbole du sacrifice et du don, à MAMA. Merci maman de m'avoir écoutée avec autant de patience, de m'avoir encouragée et merci pour ton soutien moral. Sans toi je ne serais jamais arrivée au bout du chemin.*

*Merci pour vos sacrifices, dévouement et surtout de m'avoir fait autant de confiance, de n'avoir jamais douté de mes capacités et de m'avoir inculqué les valeurs justes de la vie, avec autant de sagesse.*

*Ma très chère sœur, ma meilleure amie et ma confidente Maroua, je te dédie ce travail à titre particulier en signe de ma profonde reconnaissance et mon respect pour avoir toujours été Là pour moi, je te serais à jamais redevable.*

*A mon très cher frères Mohamed, et ma très chère petite sœur Safaa, qui m'entourent avec beaucoup d'amour.*

*A ma chère amie et camarade du groupe LATIFA*

.

*A toute ma famille, tous mes amis et toutes les personnes que je n'ai pas cité...*

*Merci à vous tous.*

**Asmaa.B**

*Je dédie ce travail :*

*A la lumière de ma vie, mes très chers parents qui m'ont toujours soutenus, et grâce à eux j'ai pu terminer mes études, A mon très cher père mon exemple dans ma vie.*

*Ma très chère maman, uniques et indéniables symboles du sacrifice, de l'amour, de l'encouragement et de la tendresse.*

*Je voudrais vous exprimer toute mon affection et admiration pour vos prières et vos encouragements tout au long de ma vie. Que Dieu vous protège.*

*Ma très chère sœur Soumia, mes très chers frères Abd Elhadi, et Ahmed El chérif je ne les remercierais jamais assez pour tout ce qu'ils m'apportent et pour tout ce qu'il a fait pour moi.*

*A toutes mes tantes, oncles, cousins et cousines que je ne saurais citer.*

*A mes cousines, mes véritables sœurs .*

*A tous mes collègues et amis de PU Pour tous les merveilleux souvenirs que nous avons partagés ensemble.*

*Je n'oublierai pas ceux qui m'ont tendu la main pour commencer, et finir ce projet. Qu'ils trouvent ici toute ma reconnaissance.*

*Merci à vous tous.*

***Latifa.E***

# TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENT .....	1
TABLE DES MATIERES .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
TABLE DES ILLUSTRATIONS, GRAPHIQUE ET TABLEAUX.....	3
CHAPITRE 1: CHAPITRE INTRODUCTIF.....	4
I-1-INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE .....	5
I-2-INTRODUCTION AU THEME SPECIFIQUE .....	9
I-2-1- Réflexions autour du Projet Urbain.....	10
I-2-2-Essai de Définition .....	11
I-2-3-Le renouvellement urbain.....	12
I-3-PRESENTATION DE LA VILLE DE BOUFARIK: .....	12
I-3-1-Situation territoriale.....	13
I-3-2-Situation administrative.....	13
I-3-3-Accessibilité .....	14
I-3-4-Caractéristiques géomorphologiques .....	14
I-4-PROBLEMATIQUE GENERALES .....	15
I-4-1-Les phases du développement urbain.....	17
I-4-2-PROBLEMATIQUE SPECIFIQUES .....	21
I-5-OBJECTIFS ET RESULTATS ATTENDUS.....	23
I-6- PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE .....	23
I-7-STRUCTURE DE LA THESE .....	25
II CHAPITRE 2: ETAT DE L'ART.....	27
II-1-INTRODUCTION.....	28
II-2-LE RENOUVELLEMENT URBAIN : UNE NOTION POLYSEMIQUE.....	28
II-3-RENOUVELLEMENT URBAIN : LE PHENOMENE CONTEMPORAIN (ET 40 ANS DE PREEXISTENCE.) .....	30
II-3-1-Urban renewal américain et renouvellement urbain.....	31
II-3-2-Regeneration urban britannique .....	31
II-3-2-Apparition de la notion de renouvellement urbain français .....	32
II-4-OBJECTIFS DE RENOUVELLEMENT URBAIN .....	32

II--5-LES ENJEUX DE RENOUVELLEMENT URBAIN .....	33
II-6-LES APPROCHES DE RENOUVELLEMENT URBAIN.....	34
II-6-1-Approche urbaine .....	34
II-6-1-1-Cohérence urbaine.....	34
II-6-1-2-Densité .....	36
II-6-2-Approche humaine .....	37
II-6-2-1-Art de vivre.....	37
II-6-2-2-Mixité et diversité .....	38
II-6-3-Approche environnementale.....	39
II-6-3-1- Gestion économe, efficace et alternative des eaux.....	39
II-6-3-2-Paysage et biodiversité .....	40
II-6-3-3-Nuisances et pollutions .....	40
II-7-1- QU'EST CE QUE LE DEVELOPPEMENT DURABLE? .....	41
II-8- VERS UN RENOUVELLEMENT URBAIN DURABLE .....	43

# LA LISTE DES ILLUSTRATIONS, GRAPHIQUES ET TABLEAUX

Figure 1.1 : photo aérienne de Boufarik	8
Figure 1.2 : carte de territoire algérien .....	9
Figure 1.3 : carte de situation de la ville de Boufarik .....	9
Figure 1.4 : carte de situation administrative de la ville de Boufarik .....	9
Figure 1.5 : carte d'accessibilité de la ville de Boufarik .....	10
Figure 1.6 : Photo représente les vents dominant de la ville de Boufarik .....	10
Liste des graphiques: .....	
Graphique 1.1 : hauteur des précipitations mensuelles en mm à Boufarik .....	11
Graphique 1.2 : moyenne mensuelle des températures à Boufarik .....	11
tableau 2.1 : les enjeux de renouvellement urbain .....	<b>33</b>
Figure 2.1 : photo d'éco-quartier Freiburg .....	34
Figure 2.2 : Vue aérienne du centre de Tourcoing .....	36
Figure 2.3 : Fêtes d'habitants .....	37
Figure 2.4 : Prolongement extérieur .....	37
Figure 2.5 : Des espaces publics propices aux échanges dans la population .....	37
Figure 2.6 : Mobilier urbain .....	37
Figure 2.7 : Lieux de récréation à Freiburg .....	38
Figure 2.8 : Systèmes de gestion alternative des eaux pluviales Hanovre .....	39
Figure 2.9 : Végétation et eaux dessinent le paysage urbain, Ruhr .....	39
Figure 2.10 : Déchets toxiques de chantier .....	40

# **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.

---

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

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

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

- 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 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.

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

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

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

---

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

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 maitres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du

mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture... construit la ville.

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
- 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.

### **I-2-Introduction à la thématique spécifique :**

La volonté de retrouver et de recréer la ville a donné lieu à plusieurs expériences urbaines dans le monde. Des interventions qui recherchaient avant tout de retrouver une qualité de l'espace et des pratiques urbaines, tout en suivant de nouvelles démarches, de nouvelles pratiques, de nouvelles modalités et processus urbains.

Ainsi, pour leur élaboration, réalisation et mise en œuvre, ces opérations, s'appuyaient essentiellement sur un processus *social* et *formel* de la planification qui s'écarte de la pensée progressiste et de sa logique fonctionnelle. Ce nouveau processus a pris forme dans la fin des années 70, début 80, en Europe, se manifestant essentiellement à travers l'adoption et l'application du concept de "Projets Urbains".

Ce dernier était le fruit de l'évolution de la pensée urbaine, qui essayait désormais d'intégrer de nouvelles notions de *qualité urbaine*, de *participation citoyenne*, de *partenariat* et de *développement durable*.

Cette optique le "Projet Urbain" était synonyme d'ouverture et d'efficacité. Il renvoyait également à la planification et à la gestion stratégique. Dans ce sens le processus du "projet urbain" devait relever plusieurs défis. Des défis d'ordre conceptuel, pour renouveler les approches conceptuelles, en intégrant de nouvelles notions et d'autres champs disciplinaires, comme celui du paysage. Et des défis méthodologiques pour inventer les méthodes et les outils du passage de l'intervention à la réalisation.

Au-delà de textes utopiques, cette nouvelle stratégie essaye avant tout de forger un outil projectuel, pertinent et opératoire, pour la planification urbaine, portant en lui des valeurs stratégiques, capables de relever les défis et répondre aux attentes de la société et de la ville moderne.

### **I-2-1- Réflexions autour du Projet Urbain :**

Depuis deux décennies environs la notion de *Projet Urbain* a fait son apparition dans le langage architectural et urbanistique, pour qualifier essentiellement de nouvelles pratiques urbaines et une nouvelle approche de la ville.

Cependant le concept de "Projet Urbain" est resté longtemps un concept flou, et mal défini. Mais malgré tout, un consensus est établi c'est dernières années, il s'agit d'un processus d'une démarche qui sont là pour exprimer ce nouveau concept.

Le concept de "Projet Urbain" s'est raffiné et s'est précisé par la suite pour les professionnels de l'urbain, les élus et les techniciens de l'aménagement. C'est un terme qui

a pris un sens précis portant en lui une valeur stratégique, des objectifs assez constants, des enjeux et des dimensions connues.

### I-2-2-Essai de Définition:

Le Projet Urbain est un projet qui renvoie avant tout à une nouvelle gestion de la ville, rompant avec la gestion traditionnelle, bureaucratique, linéaire, sectorielle et peu soucieuse des contextes locaux. Et Il peut se définir également comme une nouvelle approche d'intervention spatiale, soucieuse d'intégrer les différentes dimensions de la planification et la ville, à savoir : la dimension urbanistique, sociale, économique, politique et culturelle.

Cependant le Projet Urbain n'est pas une solution achevée mais une tentative d'amélioration, se distinguant de la planification, de la stratégie ou de la gestion qui appliquent à l'ensemble du territoire des catégories abstraites, programmatiques.

Dans cette optique, le Projet Urbain tend à exprimer les diversités et richesses des lieux, en intégrant les notions de composition et de contrastes urbains, en terme de volumes, de couleurs, de textures, d'odeurs, et de jeux de lumières. En somme le retour aux ambiances changeantes et aux spécificités de la ville traditionnelle.

Ce retour aux valeurs et ambiances du passé, exprimé dans le Projet Urbain, est une forme de résistance à la gestion traditionnelle et l'urbanisme fonctionnaliste et sectoriel qui caractérisait la planification des villes, et qui réduisait l'architecture à une simple production d'éléments standards et uniformes peu soucieux du contexte de leurs implantations.

Par la logique des choses, le concept interpelle donc un renouveau de la politique urbaine qui fait de la remise à niveau des espaces urbains et de la concertation des différentes décisions. Le projet urbain reste un cadre très large d'interventions et de réflexions pouvant s'échelonner selon différentes échelles (globale, locale, ponctuelle), et prendre aussi plusieurs aspects: des projets de valorisation de l'espace paysager urbain et naturel, des projets de villes nouvelles, de villes satellites en vue de les réadapter et les réinsérer dans l'armature urbaine, et **des projets de renouvellement** et de **requalification** de l'**urbain**.

Aujourd'hui, le **renouvellement urbain** s'impose comme une démarche pour une plus grande cohérence dans l'organisation et la gestion des villes.

### I-2-3-Le renouvellement urbain :

Le thème de **renouvellement urbain et du retour à la ville** devient de plus en plus accrocheur en milieu professionnel ; on pourrait presque prendre cela pour une sorte d'effet de mode. Cette notion concerne des pans ou des morceaux de ville, voire des quartiers entiers qui semblent bloqués et qui n'arrivent plus à se renouveler spontanément. Il s'agit de territoires qui ne s'adaptent plus à la fonctionnalité contemporaine de la ville, dégradés et déperis, ils se retrouvent en marge de la réalité urbaine surtout dans un contexte actuel voué à la grande mobilité et aux systèmes en réseaux. Désormais leur cadre de vie ne répond plus aux exigences de ses habitants. Il s'agit entre autres : de **la multiplication des friches urbaines**, de la **dévalorisation des quartiers** centraux, d'ensembles urbains qui souffrent de **problèmes d'exclusion**, d'une **mauvaise insertion des équipements**, d'un **dépérissement économique** et de la **perte progressive des populations** que connaît la majorité de ces zones. A tout cela s'ajoute la **bidonvilisation** de l'urbain dans les villes du tiers monde.

'**Refaire la ville et la renouveler**' concerne également **les tissus historiques** et les patrimoines, ces espaces marqués par les usages des hommes, leur culture, leur histoire, autrement dit un héritage chargé de valeurs et d'expérience, mériterait d'être conservé et protégé contre les aléas du temps et les mauvais usages.

Depuis près d'une trentaine d'années les discours et les actions multiples fusent de toute part dans le noble but de venir en aide aux quartiers et ensembles dits difficiles par leurs: **revitalisation, réhabilitation, restructuration, démolition, reconstruction.**

### I-3-Présentation de la ville de Boufarik:

« Boufarik » est une ville de l'atlas blidéen, située dans la plaine de Mitidja dans une zone complètement marécageuse. Elle se situe entre deux (02) pôles économiques très importants : « Alger » et « Blida ».



Figure 1.1 : photo aérienne de Boufarik



Cette disposition lui permet de bénéficier de bonnes conditions (économiques, culturelles, sociales, éducatives, hygiènes .....). C'est une ville agricole en excellence, d'ailleurs connue pour ses agrumes et son orangerie.

### I-3-1-Situation territoriale:

Boufarik est une ville d'Algérie, située en plein cœur de la Mitidja et entre deux grandes villes importantes, la capitale Alger (à 35km) et Blida (à 15 km).

Sa principale vocation est l'agriculture, mais elle abrite aussi la base aérienne qui regroupe les escadres de transport aéronautique de l'armée de l'air algérienne.

Boufarik est très connue pour son marché hebdomadaire et ses oranges.



Figure 1.2 : carte de territoire algérien

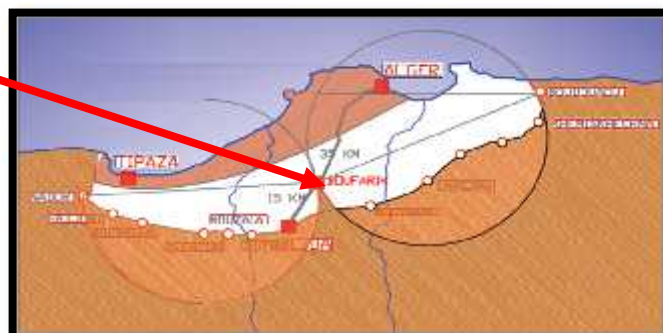


Figure 1.3 : carte de situation de la ville de Boufarik

### I-3-2-Situation administrative :

La ville de Boufarik se situe au sud-ouest d'Alger, elle est limitée:

- Au nord par Tassala El Merdja.
- Au sud par Soumaa et Gerrouaou.
- Au nord-est par Ouled Chebli.
- Au sud-ouest par Beni-Mered.
- A l'est par Chebli.
- Au sud-est par Bouinan.
- A l'ouest par Ben Khalil.



Figure 1.4 : carte de situation administrative de la ville de Boufarik

### I-3-3-Accessibilité :

-La liaison entre Alger, Boufarik et Blida se fait par la RN1.

-La RN 61 relie Chebli à Boufarik et pour aller de Boufarik à oued el alleug on passe par la RN 4.

-Le CW n° 135 la relie à Amroussa et Bouinan au sud.

-Le CW n° 214 la relie à Ben khelil à l'ouest et le Cw n° 214 relie Boufarik à Ouled Chebel.

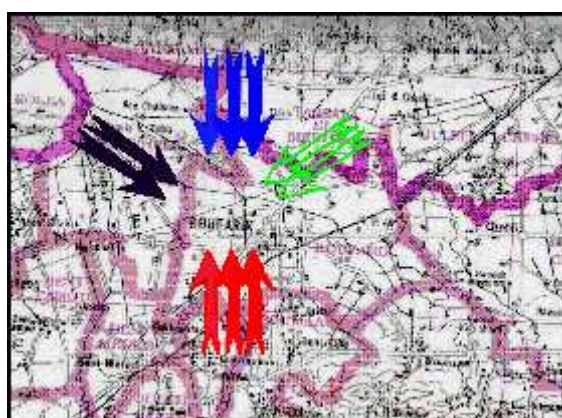
L'accessibilité à Boufarik est avatagée aussi par la voie ferrée qui relie Alger à Oran.



Figure 1.5 : carte d'accessibilité de la ville de Boufarik

### I-3-4-Caractéristiques géomorphologiques :

I-3-4-1-Climat : le climat est de type méditerranéen chaud et sec en été, humide et froid en hiver







-  Vent froid
-  Vent froid dominant
-  Vent doux
-  Vent chaud

Figure 1.6 : Photo représente les vents dominant de la ville de Boufarik

**I-3-4-2-Températures et précipitations :**

Avril -septembre

octobre à mars

Température 18° à 40°

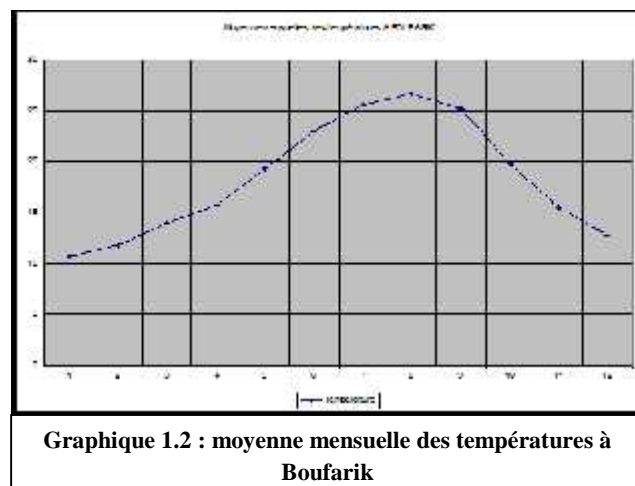
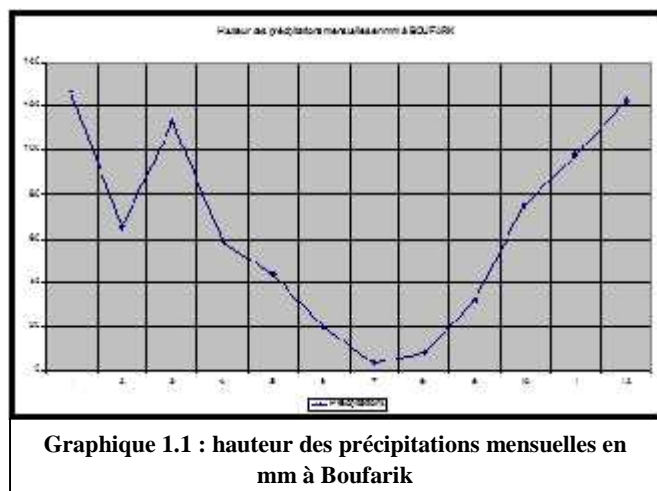
4° à 12°

Humidité 61%

71%

Pluviométrie 165mm

558mm

**I-4-Problématique générales :**

L'une des problématiques majeures que pose la question urbaine contemporaine est sans conteste, l'extension anarchique et la rapidité de ses processus de production.

Ses conséquences sont la pollution provoquée par les déplacements et la consommation du sol et des biens environnementaux.

La recherche de solution pouvant réduire les effets négatifs de ces réalisations sont divers et multiples. En effet, comment anticiper les dislocations de la ville et de sa structure et l'étalement anarchiques de ses extensions, c'est-à-dire organiser l'urbanisation, est un des questionnements majeurs.

L'accent sera mis sur la production des espaces publics.

La réflexion sur l'espace public est génératrice de virtualités potentielles, elle alimente la recherche d'un cadre de référence pour la ville qui en définit les enjeux et le devenir. un

regard est proposé sur la nature de ses espaces publics. Entre enjeu politique dont la volonté est de proposer l'alternative à une situation de crise, et solutions architecturales et urbanistiques dont la contrainte est de produire rapidement. Données chiffrées, POS, grille d'équipements, normalisation, catégorisation, géométrie s'associent pour fabriquer la ville sans liaison avec la réalité des pratiques sociales.

La ville est un espace de vie, mais aussi un lieu de passage des individus où certains se rencontrent. L'évolution de la ville, les mutations de sa population d'une époque à une autre, les changements des pouvoirs politiques et des décideurs, l'introduction de nouvelles techniques, de nouveaux modes de vie sont entre autres, des facteurs qui induisent à leur tour de nouveaux modes d'appropriation de l'espace.

Après des évolutions relativement lentes qu'ont connues les villes depuis l'antiquité, puis à l'époque médiévale, aujourd'hui la dynamique urbaine est parvenue à introduire une mutation radicale. La ville est carrément sortie de ses limites pour s'étendre de plus en plus, en consommant jusqu'aux territoires agricoles, on a presque l'impression qu'on ne peut plus l'arrêter.

Ce n'est qu'à partir du 19<sup>ème</sup> siècle que toute cette idéologie a basculé. L'avènement de nouveaux modes de production capitalistes, des techniques de préfabrication, de standardisation ainsi que l'automobile au 20<sup>ème</sup> siècle, ont **changé la pensée urbaine**. Les villes ont commencé à s'étendre et leurs limites ont reculé, jusqu'à disparaître. Aujourd'hui, elles poursuivent désormais des formes de développement **périurbain** et **rurbain** qui rendent la ville un espace assez complexe.

La ville classique devait être « belle », la ville moderne devait être « radieuse » (suivant le slogan de Le Corbusier), la ville contemporaine doit être « durable »<sup>1</sup>. Aujourd'hui, près de 50% de la population mondiale habite en ville.

Les villes contemporaines ont de nombreuses caractéristiques propres. Ainsi elles subissent chaque jour les engorgements liés à la voiture. Elles sont aujourd'hui plus connectées les unes aux autres que jamais et aussi plus en concurrence que jamais. Pratiquement toutes les villes, grandissent, bouffent du territoire et absorbent de nouvelles communes. C'est cette problématique de l'étalement urbain qui va nous intéresser.

Le phénomène de l'étalement urbain est complexe. c'est un avancement de la ville sur les zones agricoles et forestières, la transformation des zones « naturelles » en zones construites (que se soient des bâtiments, des routes, des voies de chemin de fer, des parcs urbains, etc.).

En résumé l'étalement urbain est un cercle vicieux touchant tant au domaine de l'aménagement du territoire (par la disposition et la construction des zones d'activités) qu'à celui de la mobilité (par le développement des infrastructures de transports et par les besoins créés par la localisation des fonctions urbaines).

Avant d'aller plus loin, esquissons brièvement les phases du développement urbain qui ont mené à la situation actuelle d'étalement.

#### **I-4-1-Les phases du développement urbain :**

##### **I-4-1-1-L'urbanisation :**

Le développement et l'expansion des villes n'a pu se faire qu'à partir du moment où l'agriculture était assez productive. Ainsi avant le 18ème siècle, la part des urbains dépasse rarement les 10% de la population, C'est la révolution agricole qui, la première, poussa à une véritable expansion des villes par la mise à disposition de travailleurs auparavant occupés aux champs. La révolution industrielle leur donnera un emploi. Les pays, qui connaissent alors un développement économique, connaissent également une urbanisation rapide. C'est la première phase d'urbanisation.

#### **I-4-1-2-La suburbanisation :**

Après la deuxième Guerre Mondiale, l'évolution des villes prend une tournure particulière. La liberté est symbolisée par l'automobile et tout va être pensé en fonction des déplacements individuels motorisés. Avec la croissance de la mobilité mais aussi avec l'évolution démographique, la croissance économique et l'amélioration des conditions de vie de la population en général, il en résulte notamment une augmentation de la demande de surface habitable par individu. Les villes vivent une phase d'agrandissement pratiquement explosif. De plus en plus d'habitants quittent le centre pour aller habiter dans les banlieues.

#### **I-4-1-3-La périurbanisation :**

Dans les années 70, apparaît la phase suivante du développement urbain, celle de la périurbanisation. L'extension des zones urbaines continue, mais se fait de manière plus dispersée, plus éparpillée. Elle caractérise par une forte dispersion de l'habitat, une déconcentration des emplois et des mouvements pendulaires dispersés.<sup>7</sup> La différenciation fonctionnelle et sociale s'accroît créant des zones hyperspécialisées (pavillons, barres HLM, industries, tertiaires, etc.) et occasionnant une croissance importante de la mobilité. Les déplacements centre-périphérie causant une demande de mobilité diffuse difficile à satisfaire par les transports en commun.

Pour faire face à la crise de logement due à la croissance urbaine et l'exode rural, il fallait trouver des solutions pour construire de l'habitat en grande quantité, en des temps record et bien sûr à moindre coût. Les méthodes de préfabrication aidant, on a vu pousser toute sorte de cités résidentielles, et de grands ensembles dans les périphéries des villes. Ainsi est née une ville moderne nourrie par les principes de la charte d'Athènes et le célèbre texte des **CIAM** (Congrès International de l'Architecture Moderne) de 1933, une ville basée sur le **zoning** des quatre fonctions : **habiter, travailler, se récréer** et **circuler**, une ville réglementée et programmée.

A partir de cette période, les villes ont commencé à s'étaler démesurément, les discontinuités et les ruptures avec la ville traditionnelle sont devenues de plus en plus flagrantes.

Les espaces centraux et péri-centraux se sont vus délaissés progressivement au détriment des espaces périphériques. Ces derniers représentent des opportunités en matière de foncier.

Comme la ville se définit ainsi comme étant une composition d'espaces bâtis et non bâtis d'où le fait d'accorder une importance égale aux deux (02) composantes s'impose.

L'espace libre public ne peut être que le négatif de l'espace bâti, il lui donne sa forme, son caractère et sa pratique. C'est la composante non bâtie de la ville qui constitue un élément primordial au fonctionnement de la ville, c'est un espace qui offre un certain confort aux habitants qui se sentent souvent agressés en milieux urbains. C'est le lieu des plusieurs pratiques de la vie urbaine : commerce, détente, rencontre, échange ...etc..., où l'espace public exprime son rôle social et économique.

Avec l'évolution des politiques urbaines dans le monde au cours du 20<sup>ème</sup> siècle, et la nouvelle vision de la planification de l'espace, l'espace public connut des transformations notables après la charte d'Athènes. Après la seconde guerre mondiale des villes entières se sont vues détruites. Le besoin de reconstruction c'était une nécessité de premier ordre, sous cet effet, la forme barre est adaptée comme la meilleure forme à la production des logements, à cause des avantages qu'elle présente (telle que la simplicité de l'architecture, l'économie de la construction, la recherche du confort par les équipements,...etc.).

L'aménagement des espaces extérieurs ne constituait pas un souci majeur, les seules opérations faites se résument en l'implantation des arbres et la distribution ponctuelle des espaces verts dans des espaces de jeux et de loisir destinés aux différentes classes d'âge.

D'autre part, le développement de l'industrie, et la dominance de l'automobile qui génèrait avec elle de grandes infrastructures routières imposent son espace à la ville.

L'espace public est divisé et déchiré en morceau selon les «besoins urbains des usagers».

Donc, La ville est confrontée à des malaises de circulation, de déplacements, d'étalement, de discontinuité, de pollution, de congestion.....

- Les rues sont trop souvent des emprises uniquement dédiées à la circulation automobile.
- Les trottoirs ont été parfois réduits au profit des voies.
- Les jardins et les places ont eux aussi subis des modifications (perte de surface au profit du stationnement des véhicules.....)
- L'espace public a ainsi perdu de sa richesse esthétique et de son confort pour répondre à une organisation complexe d'éléments hétéroclites dans laquelle les espaces se confondent et où les fonctions deviennent floues.

Il a fallu attendre les années 80 pour qu'une prise de conscience lance la reconquête des villes, cette perspective s'inscrit dans la requalification de l'espace public avec des nouvelles pratiques urbaines, notamment celle du *Projet Urbain*, son souci majeur est de rendre l'espace à l'utilisateur dénonçant la logique des secteurs qui a créé l'espace éclaté.

Aujourd'hui, face à ce constat péjoratif des espaces publics l'objectif recherché est de restituer ces espaces aux piétons et à la population. Il s'agit de recréer du sens, de redonner une cohérence, une lisibilité au territoire parfois éparpillé, et de remédier aux conséquences d'une ville défigurée.

De même L'évolution de la ville, de ses rythmes, la transformation de ses espaces et de leurs usages posent la question des enjeux et des intérêts de la requalification des espaces publics tant dans leur valeur symbolique, esthétique que fonctionnelle. Lieux de rencontres



et de passages, ils sont le support des rythmes de la vie quotidienne et le reflet du quartier ou du territoire dans lequel ils se trouvent.

Associer le Projet Urbain dans la requalification de l'espace public apparaît aujourd'hui comme une nécessité vu les multiples enjeux stratégiques qu'il porte en lui.

Le bilan ainsi fait, impose *une requalification rapide* de ces espaces libres. Et nous pousse à poser des questions afin de rendre à l'espace public son rôle et sa vocation.

*- Quels sont les moyens nécessaires pour faire marcher un espace public urbains?*

*-Comment peut- on requalifier les espaces publics?*

#### **I-4-2-Problématique spécifiques :**

En Algérie et après l'indépendance, une crise urbaine indiscutable due à la mauvaise adoption des politiques urbaines « c'est-à-dire la mauvaise intégration de ces principes de l'urbanisme moderne aux cultures et traditions locales », et comme conséquence de ces aménagements mal contrôlés, et mal adaptés un espace public médiocre et non contrôlable nait.

L'extension périphérique post coloniale est survenue, pour répondre à une forte croissance démographique et un exode rural. Mais la rupture totale des opérations publiques et privées a donné naissance à des espaces sans qualité, désarticulés, mal adaptés aux pratiques sociales et un gaspillage des ressources foncières. Ainsi, le territoire périphérique, lieu du développement urbain hors des vieux centres saturés, devenait une mosaïque de morceaux disparates, sans rapport les uns avec les autres. Aucun système ; celles des espaces public ne pouvaient assurer le raccordement de ces morceaux entre eux.

Dans les villes d'aujourd'hui, les notions de rues, places, boulevards et impasses n'existent plus, faisant place à de vastes terrains vagues, mal définis et sans aucune fonction précise, caractérisés par une pauvreté urbanistique, le cadre bâti est le résultat de la production en série de bâtiments, de la standardisation et la préfabrication. C'est souvent

une juxtaposition d'éléments uniformes, monotones et standards, ne reflétant aucune identité ou valeurs culturelles et peu soucieux du contexte de leurs implantations.

La ville de Boufarik en tant qu'une ville algérienne, fait face à des problèmes multiples qui portent atteintes au cadre de vie. Elle est confrontée à des malaises de circulation, de déplacement, de discontinuité et à la mauvaise gestion.

Depuis l'indépendance Boufarik a connu une véritable expansion de ses quartiers périphériques. Il est vrai que l'accroissement du taux de la population urbaine, l'apparition de nouveaux usages et fonctions, ne peuvent qu'entraîner à l'étalement urbain, un phénomène devenu presque inévitable. Mais cette expansion périphérique à semble avoir pris des dimensions disproportionnées et anarchiques avec une urbanisation qui paraît s'accomplir dans l'absence totale des règles de l'urbanisme et de l'architecture. Il y a aussi une rupture apparente entre le système urbanistique initiale, au type damier et les extensions périphériques.

Dans le noyau colonial, la composition urbaine se manifeste à travers les éléments structurants et les espaces majeurs de la ville. Les cours apparaissent comme première ceinture d'un ensemble qui était appelé médina Clauzel. Les places sont positionnées sur le parcours territorial. La route nationale n° 1 entre dans la ville et devient avenue, le changement de direction est assuré par la place Carrée - place Mazaghran - jouant ainsi le rôle d'articulation dans le parcours. Puis nous aboutissons sur la place en fuseau au milieu de laquelle trône l'église ; de part et d'autre sont disposés les édifices majeurs de la ville. Enfin, la place triangulaire termine ce parcours marquant la fin de perspective par l'entrée et la façade de l'édifice principal du camp d'Erlon.

Par contre dans les extensions, la notion de l'espace publique en tant qu'espace où se forment la vie publique d'un côté et un élément principal dans la constitution de l'image urbaine d'un autre n'existe plus. La production n'est pas réfléchie, et ça provoque une absence du rapport logique entre le bâti et le non-bâti.

Donc, les constructions anarchiques constituent le principal décor de la capitale des Oranges, permettent de relever un constat alarmant, suite à l'incohérence voire l'anarchie du paysage urbain. Cette ville tant désirée autrefois, présente aujourd'hui un caractère

répulsif, du à un patrimoine ancien dégradé et une production nouvelle présentant un foisonnement de modèles incohérents.

Et enfin du recule des instruments traditionnels (PDAU, POS) face à l'apparition d'autres notamment le *Projet Urbain*. Une nouvelle vision urbaine plus « *stratégique* », « *globale* » et « *cohérente* » matérialisée dans « *Le Projet Urbain* », s'impose à son tour, afin de répondre à la complexité de la situation rencontrée.

**- comment peut-on utiliser le *Projet Urbain*, comme outil de planification et d'interventions spatiales dans le processus de production des espaces publics ?**

### **I-5-Objectifs et résultats attendus :**

Cette étude peut se définir comme étant une analyse fondamentale, aspirant à :

1. Proposer une stratégie efficace et durable, dans la requalification des espaces publics, à travers l'application du *Projet Urbain* comme outil d'intervention spatiale.
2. Comprendre et lever l'ambiguïté qui entoure le nouveau concept "Projet Urbain", et essayer de l'intégrer comme outil urbain dans la planification urbaine algérienne.
3. Participer dans le débat entourant la question du renouvellement de l'approche urbaine, en général, et celle appliquée en Algérie en particulier, notamment à travers notre cas d'étude (La cas du marché hebdomadaire de la ville de Boufarik) nous visons à apporter notre participation à l'analyse d'une partie importante du cadre urbain algérien. L'étude de ce cas nous aidera à consolider les idées que nous aurons présentées théoriquement afin d'offrir des solutions palpables déjà excitantes dans notre environnement urbain.

### **I-6- Présentation de la démarche méthodologique :**

Afin de mener à bien notre tâche et répondre à la problématique et aux questions soulevées, Nous procéderons par la répartition de notre travail en trois parties principales qui consistent en :

#### **I-6-1- Première partie : approche théorique.**

Elle consistera en une étude et analyse de compréhension du thème de façon globale.

Nous tenterons de cerner à travers cette étude la genèse et l'évolution de notre thème dans le temps et l'espace. De part cette étude théorique, nous essayerons de formuler une idée globale de la notion de reconstruction de la ville sur elle-même et des stratégies existantes. Pour établir tout cela nous nous baserons essentiellement sur : la collecte d'ouvrages et revues traitant le sujet et la constitution d'une documentation bibliographique, nous orienterons également, nos recherches vers une collecte de données théoriques sur les sites Web.

Nous essayerons suite à cette collecte, de rapporter les informations et procéder à leurs compréhension et synthétisation.

### **I-6-2- Deuxième partie : approche analytique ; analyse de notre cas d'étude Boufarik.**

On a choisi à ce niveau, d'étudier un cas à savoir la ville de Boufarik. Il s'agit en somme d'établir un état des lieux de la ville, mettre l'accent sur ses évolutions, ses mutations et ses inerties. Notre objectif étant de vérifier et essayer d'imaginer le devenir de notre notion, et l'application des stratégies à un contexte algérien caractérisé par une histoire urbaine riche en événements et en transformations.

Il s'agit donc de rassembler des informations et données actualisées, statistiques et recensements, que nous obtiendront des instances concernées : Direction d'Urbanisme et de Construction de Blida DUC -Les services d'urbanisme de l'Assemblée Populaire et Communale (APC) de Boufarik. Cette phase analytique comprendra également : des observations, des interrogations et constats sur terrain – prises de photos – collecte d'informations à partir de la presse algérienne. Nous aurons également à formuler des synthèses et des interprétations à propos des données collectées.

### **I-6-3- Troisième partie : approche analogique ; analyse des exemples.**

Nous avons intentionnellement choisi d'établir une analyse des exemples en tant que troisième étape de notre étude. Suite à l'analyse d'un cas spécifique et avant de formuler la moindre synthèse ou recommandations, il nous a paru plus adéquat d'avoir un aperçu sur les actions concrètes et les interventions menées ainsi que les études engagées dans le cadre de requalification de l'espace public.

Les outils qui nous permettront de faire cette analogie seront la collecte de données qui concernera les exemples traités, dont nous rassemblerons les points en commun et les convergences dans une synthèse d'ensemble. L'objectif sera d'exprimer une représentation riche et intégrale à la fois.

A l'issue de ces trois parties, nous aurons à formuler une synthèse générale, et enfin nous émettrons quelques recommandations conformes à l'étude que nous aurons accomplie.

### **I-7-Structure de la thèse :**

A partir de la méthodologie mise en place, cette étude s'organise essentiellement en trois Chapitres :

#### **I-7-1-Le chapitre 1 :**

Est destiné, à l'étude de quelques dynamiques sociales et globales qui ont marqué le contexte d'apparition d'une nouvelle approche urbaine et le renouvellement des instruments urbains, notamment à travers la pratique du "Projet Urbain". Il permettra de comprendre l'outil Projet Urbain, et de lever l'ambiguïté qui entoure ce nouveau concept. A travers ce chapitre nous tenterons de saisir ce qui participe du phénomène de l'étalement urbain et de la croissance des villes, en nous orientant le plus possible vers les questions qui intéressent particulièrement notre aire d'étude. Il s'agit par ailleurs de saisir les problématiques dans les extensions périphériques, celle de la ville de Boufarik.

#### **I-7-2-Le chapitre 2 :**

Nous permettra de comprendre l'opération de renouvellement urbain, ses origines, son émergence, ses objectifs, ses enjeux, et ses spécificités. Il nous permettra de définir et d'une manière claire les actions et le processus de renouvellement urbain à travers l'étude d'exemples concrets, d'expériences variées utilisant le Projet Urbain, comme moteur de requalification urbaine. Les expériences étudiées s'exercent à différentes échelles de planification, et essayent d'entourer des problématiques diverses.

#### **I-7-3-Le chapitre3:**

Ce dernier se consacre à l'analyse urbaine de la ville de Boufarik qui étudie l'évolution historique, la transformation, la genèse, logique de production, et les caractéristiques urbaines.

Nous avons analysé le noyau colonial en faisant recours à son histoire. Cette démarche nous a permis d'établir un diagnostic des lieux.

Ensuite, nous avons analysé une extension périphérique à travers l'étude du périmètre urbain de l'ensemble de la ville. Cela nous a permis d'identifier les anomalies et dysfonctionnements urbains, environnementaux et sociétales au niveau de notre zone d'étude.

En dernier lieu, nous avons consacré beaucoup de temps pour le travail effectué sur l'intervention urbaine dans l'aire d'étude.

A l'issue de ces trois parties, nous aurons à formuler une synthèse générale, et nous émettrons quelques recommandations conformes à l'étude que nous aurons accomplie.

Enfin, et à travers nos synthèses et nos conclusions, nous espérons aider et participer dans l'évolution de l'approche urbaine Algérienne, notamment dans l'amélioration de la qualité des espaces de vie. Par l'ouverture de nouveaux horizons d'interventions spatiales et l'introduction d'une approche plus humaine, plus ouverte aux réalités mondiales, et consciente des défis posés, nous espérons participer au débat entourant la question de la ville Algérienne, le devenir de son héritage urbain.

## **CHAPITRE II : ETAT DE L'ART**

## **II-1-Introduction:**

La notion de renouvellement urbain est fréquemment utilisée dans des contextes très différents. Dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme, elle correspond à une action sur la morphologie urbaine d'un quartier, d'un îlot. Ce terme est aussi employé dans le cadre des politiques de la ville comme un moyen de revaloriser certains espaces dégradés, plus particulièrement les quartiers d'habitat social des agglomérations. Le renouvellement urbain donne lieu à des interprétations différentes et à un vocabulaire spécifique.

L'expression « *renouvellement urbain* » est entourée aujourd'hui d'une certaine ambiguïté, comme cela arrive pour les termes à la mode, que l'on utilise trop.

Un objectif de ce chapitre est de donner les caractéristiques générales sur le renouvellement urbain, de proposer des définitions claires et simples. Faire une synthèse bibliographique à partir des publications récentes qui se réfèrent au renouvellement urbain. Devant l'extrême diversité des documents et des propos, il nous a semblé nécessaire de nous concentrer sur la définition de la notion, et de voir l'évolution de cette notion qui recoupe des champs d'action très larges.

La recherche documentaire effectuée à partir des rapports d'étude permet d'identifier un ensemble d'actions diversifiées de renouvellement urbain et de comprendre au travers des exemples comment renouveler la ville sur elle-même peut contribuer plus globalement au développement durable des territoires.

## **II-2-Le renouvellement urbain : une notion polysémique :**

Le renouvellement urbain est une notion qui peut faire l'objet de plusieurs définitions. L'ensemble des recherches bibliographiques va permettre de délimiter les champs d'action, et de rendre moins complexe cette notion.

Le renouvellement d'après le Petit Robert, est le « remplacement de choses, de gens, par d'autres semblables ». C'est aussi le « changement complet des formes qui crée un état nouveau », ainsi que la remise en vigueur dans les mêmes conditions. On oscille donc



toujours, avec l'idée de renouvellement, entre un pareil réactivé et un changement radical. Le préfixe re- montre que l'on a affaire à des sites où l'on refait la ville sur la ville.

Le renouvellement s'apparente alors aux notions de **régénération**, de **restructuration** urbaine ; le renouvellement contient les deux notions de **réhabilitation** et de **renovation** qui ont des définitions plus précises en termes d'action sur la ville. Le renouvellement urbain désigne donc l'ensemble des interventions mises en œuvre dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de favoriser leur insertion dans la ville. Il peut aller d'actions de revalorisation de quartiers difficiles, aux renforcements de la centralité, à la création de nouvelles fonctions ou la récupération de friches urbaines délaissées.

D'après un article de Marion Desjardins: « ***Le renouvellement urbain** désigne l'ensemble des interventions mis en œuvre dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logement, l'amélioration des dessertes de transport, la création de nouveaux services publics, à l'implantation des entreprises et l'accompagnement social des habitants. Car il s'agit bien en réalité **de changer la ville, de la renouveler, de modifier** fondamentalement et **durablement** la physionomie des quartiers en difficulté, c'est également pour **changer la vie de ses habitants**, car il est impossible de dissocier l'urbain du social, l'idée est de mettre le projet urbain au service du projet social. Renouveler la ville sur elle-même revient dans un sens d'imaginer une **nouvelle urbanité**, pour redonner l'envie aux habitants d'y vivre, de s'y déplacer, d'y consommer, diminuer aussi dans une certaine mesure d'avoir recours à la voiture et revenir à des échelles humaines du cadre de vie ».*

A travers l'idée de « reconstruire la ville sur elle-même », l'objectif est de limiter l'étalement urbain dans les périphéries mais aussi de remodeler le tissu urbain existant pour tenter de solutionner certains problèmes sociaux. Cela peut se traduire par la reconquête et la construction dans des espaces peu denses ou laissés en friche, par la reconstruction de certains quartiers, mais aussi par le rééquilibrage de l'implantation des populations et des activités conduisant à plus de mixité sociale et fonctionnelle.

Les processus qui lui sont associés sont le recyclage, la réhabilitation, le remodelage, la restructuration. Il est donc nécessaire de distinguer les différents aspects du renouvellement

urbain, sa dimension sociale à travers la rénovation urbaine et sa dimension morphologique.

Le renouvellement urbain a donc vocation à contribuer au développement urbain durable puisqu'il s'agit de travailler sur le tissu urbain existant pour répondre à différents enjeux d'ordre économiques, sociaux et environnementaux, on parle alors de « renouvellement urbain durable »<sup>1</sup>

Le renouvellement de la ville sur elle-même est un phénomène constant, ancien et inhérent à la ville qui se traduit par différents processus de mutation urbaine. En effet, l'espace urbain est en continuelle mutation et a su évoluer au gré des flux de population, et des mutations économiques. Il existe donc deux modes d'urbanisation qui ont toujours cohabité : la croissance périphérique, consommatrice d'espace et le renouvellement de la ville sur elle-même mais, les investissements les plus importants sont allés au profit de l'extension périphérique. Le renouvellement urbain traduit le passage « d'un urbanisme de créations et d'extensions » à un « urbanisme de la transformation »<sup>2</sup>. Le renouvellement urbain peut alors s'envisager comme un moyen de repenser les extensions urbaines.

La notion de renouvellement urbain dépasse largement les questions de morphologie sans pour autant les nier, elle va dans le sens de mise en place de véritables stratégies et démarches qui se focalisent sur les motivations des usagers, en étant attentifs à leur attentes, c'est d'ailleurs un raisonnement en terme de population.

### **II-3-Renouvellement urbain : le phénomène contemporain (et 40 ans de préexistence.)**

A l'époque contemporaine, où les villes connaissent des problèmes très divers, les slogans, les formules et les discours fusent de toute part ; l'objectif primaire est de renverser la tendance à l'étalement démesuré des villes et d'amoindrir les dysfonctionnements qu'il induit. Les quartiers difficiles semblent se trouver au bon milieu de tout cela,

---

1. BONETTI M., TUAL M., LLORENTE M., BAILLY E., « *Les enjeux du renouvellement urbain durable* », Rapport intermédiaire, CSTB, laboratoire de sociologie urbaine générative, juin 2011.

2. CLAUDE CHALINE en 1999 dans son ouvrage sur les politiques de régénération urbaine, un passage dans un mémoire de Master 2 Sciences Pour l'Environnement, Spécialité Géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral, Étude menée et présentée par Noémie THOMAS, Promotion 2011-2012.

on veut les **restructurer** ou les **rénover** en bref, les **réadapter à la nouvelle conjoncture** urbaine et sociale. La panacée devenue à la mode est le '**renouveau urbain**'. Mais à quand remonte l'apparition de cette formule?

### **II-3-1-Urban renewal américain et renouvellement urbain**

Ce sont les Etats-Unis, qui pour la première fois, font usage de l'expression *urban renewal* à laquelle on apparente indirectement la notion française de *renouvellement urbain*. Ces termes désignent alors un programme fédéral, lancé par l'*Housing Act* de 1949 réaffirmé par celui de 1954<sup>3</sup>. On ne saurait donc considérer la notion d'*Urban renewal* comme une traduction littérale de celle de « renouvellement urbain », elle était d'ailleurs traduite à l'époque par « nouveau urbain ». Le « renouvellement urbain » aujourd'hui a une acception plus large, plus proche d'un autre terme anglais qui est celui de *regeneration*. Le mot « Régénération » existe d'ailleurs en français, et pour certains auteurs il se distingue très nettement du « renouvellement urbain ». L'*urban renewal* américain est fréquemment assimilé en France aux politiques brutales de rénovation urbaine des années soixante, et c'est pour cela que l'expression est restée jusqu'aux années quatre-vingt-dix peu connue et peu usitée.

L'*urban renewal* marque la naissance d'une nouvelle forme d'action politique pour la production et la transformation de la ville, entraînée par l'émergence de la planification locale.

### **II-3-2-Regeneration urban britannique**

L'apparition de la thématique de la *regeneration* en Grande-Bretagne est elle aussi fortement liée à des transformations socio-économiques majeures.

Mais si l'*urban renewal* se situe plutôt dans la modernité et la croyance au progrès, la *regeneration*, elle, fait davantage écho à une atmosphère de déclin et de crise économique.

---

3. Le programme fédéral de l'*urban renewal* apparaît au début des années cinquante pour répondre à un problème aigu dans des villes américaines de l'époque. Face à la fuite vers les périphéries des classes moyennes et des activités économiques, en partie encouragée par les politiques fédérales<sup>26</sup>, les centres urbains sont entrés dans une spirale de dégradation physique et de paupérisation de la population, accentuée par la Grande Dépression et la Deuxième Guerre mondiale. Au sortir des années quarante, la problématique des taudis (*slums*)

Il ne s'agit pas seulement de remettre à neuf ou de créer du nouveau, il s'agit de renouveler en redonnant les qualités perdues.

### **II-3-2-Apparition de la notion de renouvellement urbain français**

L'émergence du concept "Renouvellement Urbain" sous sa forme moderne, remonte au début des années quatre vingt dix. Il apparaît en France tout d'abord sous la forme de « *la ville renouvelée* » utilisé par l'agence d'urbanisme de Lille. L'émergence de cette notion est très liée à la crise économique, immobilière, sociale et environnementale. Même si le concept peut paraître récent, en pratique ses origines peuvent être associées à l'histoire des mutations et du développement des sociétés. Agir sur un territoire dans un vocabulaire qui serait aujourd'hui celui de « renouvellement urbain » n'est pas une chose nouvelle en France : Haussmann a sans doute été l'un des premiers à renouveler la ville.

Cependant la nouveauté concerne son association aux quartiers en difficulté, en marge de la cité. L'enjeu du renouvellement urbain, est de réinsérer ces quartiers dans le mouvement général de croissance qui se développe non seulement en France mais aussi en Europe.

La politique de renouvellement Urbain trouve ses fondements et ses origines dans l'évolution de la politique de la ville en France. Cette dernière concerne essentiellement la requalification des quartiers en difficulté ou en crise.

La politique du renouvellement urbain, englobe l'ensemble de ces actions, portant en elles des enjeux plus stratégiques : de durabilité, de participation citoyenne, de partenariat élargi et d'une volonté d'équilibrer et d'humaniser la ville contemporaine au profit de ses habitants.

### **II-4-Objectifs de renouvellement urbain :**

Le concept du Renouvellement Urbain s'applique dans l'ensemble de la ville. Elle n'est alors pas associée à un type de bâti ou à un type de quartier particulier, mais à un projet de grande ampleur qui se veut global et transversal. Il poursuit essentiellement les objectifs suivants :

- Contrebalancer la dévalorisation et la ségrégation urbaine en reconstituant des lieux de vie dotés d'équipements collectifs et publics,
- Permettre la réutilisation de sites des activités polluants et des friches industrielles et Militaires.
- Lutter contre le développement anarchique des villes, en densifiant les parties urbanisées de façon à recréer des quartiers ayant une fonction de polarité,
- Reconquérir de certains types de territoires bien souvent ingrats et qui se trouvent en ville pour l'objectif de limiter de l'étalement urbain.

### II--5-Les enjeux de renouvellement urbain :

Urbanistique	Equité	social	Economique	Environnementale
Recomposer les tissus existant de manière de les revaloriser	Permettre la mutation de secteurs en déclin	Lutter contre une ségrégation croissante des espaces urbains	Revitaliser l'activité économique là ou elle fait défaut	Limiter le mitage des espaces périphériques et réduire les distances travail domicile

**Tableau 2.1 : les enjeux de renouvellement urbain**

Le renouvellement urbain recoupe des champs d'action très larges, plusieurs dimensions peuvent se distinguer en fonction des enjeux. Par exemple, à partir des différents enjeux soulevés dans le schéma, on peut distinguer :

- **la dimension morphologique** : qui s'intéresse plus particulièrement au recyclage immobilier des tissus bâtis et « consiste à s'intéresser aux montages d'opération immobilière, c'est à dire aux actions qui visent à la production et à la réhabilitation de produits immobiliers (habitat, bureau) »<sup>4</sup>. Cette dimension recoupe le processus de réhabilitation, de rénovation du bâti, on peut parler de renouvellement morphologique. À travers cette dimension morphologique, le renouvellement urbain s'affiche comme un moyen d'accompagner les mutations urbaines, de répondre à des enjeux sur le plan de l'urbanisme et de l'équité.

- **La dimension sociale** : du renouvellement urbain concerne des territoires en évolutions régressives, et vise la reprise de territoires déjà urbanisés, affectés par diverses formes de délaissements, d'inadaptations ou de dysfonctionnements socio-économiques.
- **La dimension économique** : est aussi importante, renouveler la ville sur elle-même c'est aussi répondre à des enjeux de redynamisation économique.
- **La dimension environnementale** : du renouvellement urbain est abordée à travers le constat d'une ville diffuse, et consiste à retravailler sur le tissu urbain existant pour limiter le mitage de l'espace périphérique, et réduire les déplacements domicile-travail dans un contexte de crise énergétique. Le renouvellement urbain contribue ici à une gestion économe de l'espace.

En définitive, le renouvellement urbain est un changement profond de la morphologie urbaine d'un quartier qui doit répondre aujourd'hui à deux objectifs : travailler sur les secteurs dégradés tout en répondant aux exigences de gestion économe de l'espace.

## **II-6-Les approches de renouvellement urbain :**

### **II-6-1-Approche urbaine**

#### **II-6-1-1-Cohérence urbaine**

- **Enjeux**

Une opération d'urbanisme durable s'insère dans un territoire en mutation permanente.

Il faut donc prendre en compte le contexte géographique (topographie, biodiversité, climat).spatial (dimension du site, architecture,...), social (population, centralité,...) et temporel (histoire et anticipation) afin de faciliter l'intégration du quartier au niveau urbain, social et environnemental.



**Figure 2.1 : photo d'éco-quartier  
Freiburg**

- **-Définition**

La cohérence urbaine concerne, à la fois, la forme des villes, leur typologie architecturale et leur logique de fonctionnement. Concernant la forme urbaine, il s'agit de prendre en compte la structure urbaine existante, le profil des voiries, la dimension des îlots, le rapport à l'espace public, afin de s'en inspirer pour le projet et d'être force de proposition. La typologie architecturale présente dans les environs - gabarit, matériaux, volumétrie, modénatures, coloris - peut être un élément important à prendre en compte lors de la conception du nouveau quartier. Cette dimension est encore plus prégnante dans le cadre de réhabilitation. Le choix peut être de s'inspirer de ce contexte ou au contraire de le remettre en question en proposant de nouvelles formes architecturale ou urbaine. Pour autant, la prise en compte de facteurs bioclimatiques – orientation, accès au soleil et ombres portées – permet de valoriser les efforts allant dans le sens du confort de vie des occupants. Il est également important de s'inspirer du fonctionnement du site ; décrypter la composition du tissu urbain et son fonctionnement. Comment s'organisent les principales voies de desserte et comment fonctionnent les îlots ? Y-a-t-il des lieux attractifs ou des centralités ? Le propre de la ville est également de présenter une diversité fonctionnelle, génératrice d'échanges entre habitants, visiteurs, travailleurs et commerçants. La proximité de ces fonctions permet de réduire les distances et de limiter le recours aux modes de déplacements énergivores et joue en faveur de la variété du paysage urbain et de la mixité de ses occupants. La mise en place d'un tel phénomène est complexe, et implique une phase de synthèse.

Nous avons ainsi les fonctions qui composent la ville en cinq catégories :

- Le logement.
- Le commerce : de proximité ou de distribution.
- Les équipements : publics et privés, sportif ou culturel, destinés à une offre de loisirs et de connaissances.
- Les services : à la personne, publics ou marchands, depuis le point info jusqu'aux professions libérales.
- Les activités économiques : activités artisanales, tertiaires, petites et moyennes entreprises.

- **Objectif**

Intégrer les opérations de renouvellement dans leur contexte, afin d'en faciliter l'appropriation par la population et d'éviter les ruptures (urbaines, sociales, spatiales, naturelles) en créant notamment de nombreuses connexions avec le tissu préexistant.

- Concevoir les constructions et les espaces publics en prenant en compte les principes bioclimatiques (accès au soleil, vents dominants,...)
- Proposer des typologies architecturales variées et intégrées au contexte
- S'attacher au traitement des limites séparatives espaces publics / privés et au traitement des franges urbaines.
- Proposer un projet urbain équilibré, diversifié et cohérent au niveau fonctionnel. Afin de prétendre à cette diversité, il semble important qu'au moins trois fonctions (des cinq fonctions énoncées dans la définition) soient présentes sur le site. Leur présence et leur répartition seront déterminées selon l'étude du contexte (périmètre intentionnel).

La répartition devra s'effectuer de manière raisonnée et cohérente à l'échelle du projet et de son contexte.

### **II-1-6-1-2-Densité**

- **Enjeux**

Les aires urbaines continuent de s'étendre. Il s'agit, en revisitant les formes urbaines, de rendre la ville plus accueillante, de minimiser ses nuisances et d'offrir une véritable alternative à l'étalement urbain.



**Figure 2.2 : Vue aérienne du centre de Tourcoing**

- **Définition**

La notion de densité dans le domaine de l'urbanisme, correspond au volume bâti (surface et hauteur) par rapport au volume non bâti. Un urbanisme « peu dense » présente des constructions éparpillées et/ou de faible hauteur ; l'habitat pavillonnaire illustre aujourd'hui cette notion de « densité faible ». Une densité élevée se constitue de constructions rapprochées et/ou de grande hauteur.

La notion de densité, dans l'urbanisme durable, renvoie au concept de la ville compacte. Il s'agit d'une réponse à l'étalement urbain et à l'économie d'espace. La densification permet également de raccourcir les réseaux, d'économiser l'énergie, de réduire les déplacements et de renforcer le lien social.



- **Objectif**

Il s'agit de déterminer un seuil minimum de densité en dessous duquel il ne faut pas descendre afin de lutter contre le mitage du territoire et l'étalement urbain. Il faut également garder à l'esprit certains problèmes générés par une trop grande concentration urbaine ; une valeur maximale ne devra pas être dépassée pour éviter d'autres nuisances liées à la congestion ; ce curseur pourra être ajusté en fonction du contexte du projet.

## **II-6-2-Approche humaine**

### **II-6-2-1-Art de vivre**

- **Enjeux**

La multitude des critères techniques ne doit pas faire oublier l'objectif premier de l'urbanisme durable : offrir un cadre de vie confortable, convivial et durable pour la société.



**Figure 2.3 : Fêtes d'habitants**

- **Définition**

Un cadre de vie de qualité tient autant au traitement **des espaces publics** et des constructions, qu'aux relations entre ses habitants. **L'espace public peut devenir en certaines occasions, le théâtre privilégié d'échanges, de rencontres, de sensibilisation ou de loisirs** pour la population du quartier mais aussi les visiteurs ou usagers extérieurs. Pour cela, il est possible de définir un usage au lieu, de caractériser celui-ci par des matériaux adaptés, de s'appuyer sur la présence d'art dans la ville,... Les ambiances nocturnes représentent une dimension importante de la caractérisation des espaces urbains, et de leur sécurité.

- **Objectif**

Créer des espaces publics de qualité favorisant les échanges au sein de la population et offrant des lieux de récréation et de sociabilité sur le site.



**Figure 2.4 : Prolongement extérieur**



**Figure 2.5 : Des espaces publics propices aux échanges dans la population**



**Figure 2.6 : Mobilier urbain**



Figure 2.7 : Lieux de récréation à Freiburg

### **II-6-2-2-Mixité et diversité**

- **Enjeux**

L'absence de diversité urbaine et de mixité sociale génère des phénomènes de sectorisation et de ségrégation spatiale. Le sentiment de cloisonnement et d'exclusion vécu par certaines populations implique souvent une déchirure du tissu social et des comportements de repli sur soi. Les choix d'urbanisme doivent, sur la base d'une pluralité structurelle et fonctionnelle de l'espace urbain, favoriser la cohabitation et les échanges au sein d'une population de tous âges, de cultures, d'origines et de conditions diverses.

- **Définition**

La mixité sociale et urbaine est une dimension essentielle du fonctionnement des villes. Le paysage urbain doit garantir l'équité de chaque individu, supprimer toute situation de handicap et favoriser la création de lieu d'échanges et de rencontres. Certains comparent la ville à un « écosystème social » assimilant différentes catégories d'individus, de modes de vie, d'activités et de cultures. Certains facteurs comme la variété de typologie et de taille des logements, la disponibilité d'équipements ou d'aménagements capables d'accueillir des manifestations culturelles, le mode de desserte ou encore le maintien du commerce de proximité ont des répercussions immédiates sur la population accueillie.

- **Objectif**

- Proposer des typologies diversifiées adaptées aux différentes tranches d'âge avec un vocabulaire architectural représentatif de cette diversité.
- Profiter de l'aménagement pour aider des populations en difficulté à s'insérer socialement et économiquement.

- Favoriser la réalisation d'opérations par coopérative de construction.

## **II-6-3-Approche environnementale**

### **II-6-3-1- Gestion économe, efficace et alternative des eaux**

- **Enjeux**

L'eau potable est à 96% d'origine souterraine. Cette ressource est vulnérable vis-à-vis de la pollution de surface, qui s'infiltré et contamine les nappes phréatiques. La ressource locale en eau est soumise à des risques de pollution croissants ; il faut exploiter l'eau de plus en plus loin des pôles importants de



**Figure 2.8 : Systèmes de gestion alternative des eaux pluviales Hanovre**

consommation. L'eau se fait de plus en plus rare et de plus en plus coûteuse à exploiter et à transporter. D'autre part, on assiste avec le dérèglement climatique à des épisodes pluvieux de plus en plus intenses et violents. Cela engendre des inondations par saturation des réseaux.

- **Définition**

La gestion économe, efficace et alternative des eaux est une stratégie qui vise la protection de la ressource en eau d'un point de vue qualitatif et quantitatif, ainsi qu'une gestion locale et intégrée des débits d'eau pluviale. Elle vise donc la réduction des consommations en eau et la gestion alternative et autonome des eaux pluviales et usées.



**Figure 2.9 : Végétation et eaux dessinent le paysage urbain, Ruhr**

- **Objectif**

Cette stratégie se décline selon plusieurs thématiques :

- Maîtrise des consommations en eau.
- Récupération des eaux pluviales pour des usages non potables.
- Traiter sur place le maximum des eaux pluviales sans remettre en question le cycle naturel de l'eau.
- Assainissement alternatif des eaux usées.
- Recyclage des eaux grises.

### **II-6-3-2-Paysage et biodiversité**

- **Enjeux**

L'urbanisation du territoire, particulièrement de zones naturelles, a des conséquences sur l'environnement : la perturbation de la biodiversité locale, par la création de barrières au déplacement des espèces, et la destruction des biotopes, appauvrissement de la biodiversité locale par l'usage d'essences non adaptées. Elle engendre un impact visuel.



Figure 2.10 : Déchets toxiques de chantier

- **Définition**

Cette thématique englobe, à la fois, la qualité paysagère des ambiances propices à l'épanouissement, le bien-être et la « pratique » de l'espace public et l'appropriation possible de ces espaces par la faune et la flore locales.

- **Objectif**

Le projet doit améliorer l'état initial de la biodiversité :

- Maintien des habitats initialement présents.
- Création de nouveaux habitats (pour la faune et la flore).
- Utilisation d'espèces végétales locales.
- La surface dédiée à la gestion des eaux pluviales à l'air libre (exemple : bassin, noues...), doit, quand cela est possible, être en eau et participer ainsi à la qualité du paysage urbain.

### **II-6-3-3-Nuisances et pollutions**

- **Enjeux**

Les nuisances et pollutions sont à l'origine de troubles de la santé chez l'être humain : Les nuisances acoustiques peuvent contribuer à la perte de l'audition mais également accroissent le stress et détériorent le sommeil. La pollution de l'air atteint le système respiratoire et peut provoquer le décès en cas d'exposition prolongée (CO).

Les nuisances électromagnétiques sont susceptibles de provoquer des cancers. Le danger peut également venir du sol, en fonction du vécu historique du site, l'impact sur la santé sera différent pour chaque pollution rencontrée (hydrocarbures, métaux lourds...).

- **Définition**

Les nuisances et les pollutions éventuelles sont de quatre natures ; elles peuvent être extérieures au site ou internes :

- Les nuisances acoustiques : circulation automobile, couloir aérien, tondeuse, électroménager,...
- les nuisances électromagnétiques : lignes à haute tension, appareils électriques,...
- La pollution des sols : très diverse, elle résulte d'une utilisation spécifique du site, même ponctuelle.
- La pollution de l'air : Monoxyde de carbone (CO), oxydes d'azote provenant des appareils de chauffage, les moisissures, les composés organiques volatils (COV - contenus dans les matériaux de construction), les fibres minérales (provenant des isolants comme la laine de verre ou de roche)

- **Objectif**

Proposer un environnement sain pour les habitants du quartier.

## **II-7-Vers la ville de demain**

L'intérêt grandissant que portent les professionnels à la question urbaine de la **ville renouvelée** émane d'une prise de conscience des nombreux dangers liés aux extensions périphériques incontrôlées. L'environnement, la qualité de vie et **l'avenir des générations futures** sont autant de sujets qui se trouvent au cœur des préoccupations contemporaines. Ces dernières recouvrent des notions très diverses mais qui tournent toutes autour de problèmes similaires et bien sûr la recherche de solutions originales et globales. Il s'agit essentiellement de: la question environnementale, l'écologie urbaine et **le développement durable**. Au sein de cette nouvelle conjoncture, il serait évidemment plus indiqué d'opter pour la reconstruction de la ville sur elle-même, de la régénération urbaine ou encore ce que l'on appelle le recyclage des terrains urbains, plutôt que de poursuivre une logique d'étalement.

La volonté de protéger la nature et de faire face à l'urbanisation massive ne date pas d'aujourd'hui. En effet, le courant hygiéniste au début du 20ème siècle, venu en réaction à la ville industrielle, nous en fait prendre conscience.

La notion de développement durable découle d'un constat de déséquilibre à l'échelle

planétaire. La cause principale est que les villes sont devenues consommatrices à l'extrême et essentiellement régies par les mécanismes économiques. Il prône donc, pour une gestion plus économe des ressources, un partage des responsabilités et un respect de la vie et des populations.

Nous tenterons de comprendre au tout premier lieu ce qu'est le développement durable? Et comment est-il apparu? Ensuite nous essayerons d'approfondir la relation qui existe entre le développement durable et la ville renouvelée, pour enfin nous pencher sur le devenir **d'un renouvellement urbain durable**, les éléments et enjeux qu'il comporte.

### **II-7-1- Qu'est ce que le développement durable?**

La première apparition du terme date de la conférence de Stockholm en 1972 qui portait sur le thème de l'environnement. Il correspond à une nouvelle approche du développement devenue nécessaire par rapport aux problèmes écologiques menaçant la survie de la planète, depuis cette date il a été repris dans le cadre de rapports internationaux. La définition communément admise de cette notion est celle issue du rapport de la 'Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement: **C. M. E. D.**, de 1987 connu sous la commission Brundtland: « *le développement durable est durable s'il garantit que les besoins de la génération actuels sont satisfaits, sans porter préjudice aux facultés des générations futures de satisfaire leurs propres besoins* ». Autrement dit, il traduit la volonté d'améliorer le niveau de vie de l'homme, sans compromettre la viabilité des ressources. A la fin des années 80 un cadre d'action se constitue à l'occasion du sommet de Toronto en 1991, qui se termine sur l'engagement de plus d'une centaine de villes à mettre au point des plans d'écodéveloppement, ensuite avec le sommet de la terre de Rio en 1992, on énonce les principes de développement durable ainsi que le lancement de l'Agenda 21.

Pour revenir sur l'utilité de ses principes, ce sera de guider l'action publique dans le sens de la durabilité, on peut les résumer en trois axes principaux : **l'équité sociale, l'efficacité économique et l'amélioration de l'environnement** Quand à l'Agenda 21, c'est une déclaration de proposition, non juridiquement contraignante mais faisant autorité dans les pays participants, les obligeant à mener des actions concrètes pour favoriser la durabilité. La proposition d'Agenda 21 permettrait à l'ensemble des acteurs locaux ainsi qu'aux citoyens de préciser leurs objectifs dans des chartes formelles.

Le développement durable se définit donc comme étant une approche globale mondiale, mais qui cherche son application à des échelles réduites, il a pour principal slogan: « *penser globalement et agir localement* ». Sa difficulté comme son importance réside dans le fait qu'il doit articuler simultanément différentes dimensions (elles sont quatre: l'environnement, l'équité sociale, l'efficacité économique et la bonne gouvernance), tout en assurant une cohérence entre ces deux échelles. L'ensemble des actions préconisées devra être projeté dans une vision prospective (arriver à un enchaînement entre le court, le moyen et le long terme).

Compte tenu des transformations rapides et des changements radicaux souvent accompagnés de dysfonctionnements que connaissent les villes, elles représentent le territoire d'intérêt par excellence du développement durable. Ainsi on a émit la problématique du développement durable appliqué à la ville, qui date du début des années 90, elle correspond à la conférence de Rio de Janeiro.

C'est la commission des Nations Unies (NU) qui va véritablement impulser les démarches dans ce sens. la déclaration d'Istanbul au sommet de l'habitat II de juin 1996 comprend ce qui suit: « *Pour protéger l'environnement mondial et améliorer la qualité de vie dans les établissements humains, nous nous engageons à respecter des modes durables de production, de consommation, de transport et d'urbanisation, à prévenir la pollution, à respecter la capacité des écosystèmes et à préserver les chances des générations futures.* » La ville durable devient alors une priorité à assurer.

### **II-8- Vers un renouvellement urbain durable.**

Le concept de durabilité doit impérativement être appliqué à la ville renouvelée et à la régénération urbaine. Le fait que les villes aient poursuivi des modes de développement basés sur les réussites économiques, a voilé la face à une consommation prédatrice d'espaces et de ressources. Elles souffrent désormais d'un éclatement de leur cadre géographique, d'une perte aussi de leur cohésion sociale, des pratiques urbaines et de l'âme même de la ville. Associant cela aux tensions économiques et à la sectorisation des décisions, la situation semble devenir alarmante. Il faudrait donc **repenser** la ville et bénéficier des **opportunités** qu'elle offre pour améliorer un cadre et une qualité de vie.

Ces opportunités se sont tous **les espaces marginalisés et relégués**, des centres anciens détériorés, des espaces qui ont perdu leur essence,...etc. C'est l'image qu'offre la ville d'aujourd'hui celle d'un 'patchwork', une juxtaposition de territoires déperis en attente, à côté d'une périphérie qui continue à s'étendre, entraînant avec elles problèmes et menaces. Face à l'héritage urbain d'aujourd'hui, ainsi qu'aux pratiques de gestion et d'aménagement des villes; qui semblent avoir donné naissance à des espaces fracturés (une rupture urbaine et physique, un déperissement économique, des difficultés sociales), le développement durable veut apparemment aboutir à une **nouvelle éthique du futur** [1]. Adhérant à une telle approche, on ira dans le sens d'écrire une autre ville sur la ville, sans définir à priori un modèle normatif qu'il suffirait d'appliquer dans n'importe quel contexte pour gommer les dysfonctionnements. C'est une démarche de refondation qui tentera:

- De concilier le respect de l'environnement, le développement économique et l'équité sociale.
- D'améliorer la qualité de vie des générations actuelles et futures. Et ainsi de **reconstruire une ville durable**, qui soit plus **humaine**.

La politique de la ville renouvelée tend à faire promouvoir le développement durable comme nouveau mode de vie et nouveau mode de faire. Pour cela différentes actions seront menées notamment, sur la première cellule de vie:

le logement. L'éradication du logement insalubre consiste en l'une des principales préoccupations de cette pratique. L'émergence du concept de **Haute Qualité Environnementale (HQE)** dans l'habitat porte sur la construction et sur l'usage des bâtiments (**écogestion**). Cette nouvelle démarche a pour objectif de maîtriser les impacts sur l'environnement et de créer **un cadre de vie plus agréable et plus économe en énergie**.

Ce qu'on a finalement déduit, c'est que vouloir renouveler une ville ne s'attache pas à s'acharner sur l'adhésion à un quelconque discours qui nous paraît bien structuré ; la réussite d'une telle démarche ne proviendra jamais d'une répétition aveugle des stratégies existantes. Il s'agit en tout premier lieu d'observer des faits, de prendre un temps d'analyse et d'écoute. Ensuite, il faudra s'interroger sur les considérations à prendre pour le contexte



traité. ; puis de s'inspirer des expériences déjà faites. Ce n'est qu'en s'imprégnant du lieu, qu'on pourrait élaborer une stratégie de renouveau susceptible de réussir. Les chances de réussite pourraient augmenter si l'on parvenait à établir **un renouvellement aussi audacieux que peu radical**, une sorte d'union de l'innovation et du respect.

Pour comprendre tout cela on fait **une analyse des exemples** sur l'opération de renouvellement urbain comme le montre **l'appendice B**.

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

### III-1-Analyse territoriale:

- Objectif :

L'analyse territoriale consiste à retrouver les parcours qui ont structuré et qui structurent le territoire de la ville au fil des temps.

A travers cette échelle, on essaie de déterminer l'importance de la ville vis-à-vis du territoire, et de comprendre l'incidence de la structure territoriale sur la structure de la ville, et de pouvoir anticiper une vision prospective de la prochaine croissance.

#### III-1-1-Introduction:

Nous nous sommes intéressés à une aire géographique particulière, la plaine de la Mitidja, pour son unité morphologique (plaine) et son ampleur étendue sur le territoire global du pays. Aussi, nous nous intéressons aux villages et villes fondés durant la colonisation française en Algérie afin de saisir une occasion rare dans l'histoire des villes qui est la fondation *ex-nihilo* d'un groupement qui sera le noyau et le centre de villes actuelles.

L'urbanisation globale de la Mitidja a été tracée et structurée durant la période coloniale, nous observons une implantation de villages de colonisation autour des centres importants, Alger et Blida ; une implantation de villages sur le piémont du Sahel d'Alger et sur les piémonts de l'Atlas Mitidjien et une implantation de plusieurs villages sur la plaine de la Mitidja. Ces villages de colonisation sont reliés entre eux par un réseau routier. La majorité de ces villages constituent aujourd'hui le paysage urbain de la plaine de la Mitidja.

Parmi ces villages, on a choisi **Boufarik**, pour être le tout premier site de colonisation française de la Mitidja.

-Alors, quelles sont les limites géographiques de la plaine ? Quels sont les villages qui constituent son paysage urbain ? Et comment ils sont reliés entre eux ?-Quelle est la logique d'implantation du village choisi (Boufarik) sur la plaine ?

### III-1-2-Présentation de la plaine de Mitidja:

- les limites géographiques:

La Mitidja est une dépression oblongue bornée, au Nord, par les collines du Sahel d'Alger et de Koléa dont l'altitude moyenne ne dépasse pas 200 mètres, au S, par la chaîne de l'Atlas Mitidjien dont les points culminants atteignent 1604 mètres au pic de Mouzaïa et 1609 au kef Sidi Abd el Kader.

Elle présente la forme d'un demi-croissant long d'environ 100 kilomètres de l'oued Nador et des collines qui dominent le village de Marengo à l'Ouest, à l'embouchure de l'oued Boudouaou au Nord-est. Dans sa partie nord-orientale, elle a une grande façade sur la mer, large d'environ 20 kilomètres depuis ce dernier oued jusqu'à l'éperon rocheux du cap Matifou et de 15 kilomètres de ce cap à l'embouchure de l'Harrach.

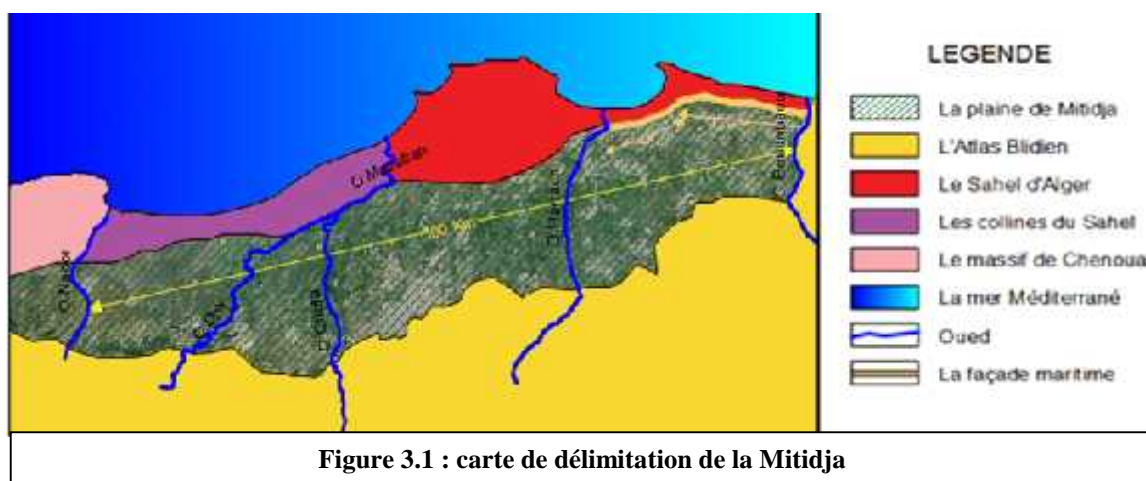


Figure 3.1 : carte de délimitation de la Mitidja

- La structure du territoire (la plaine de Mitidja):

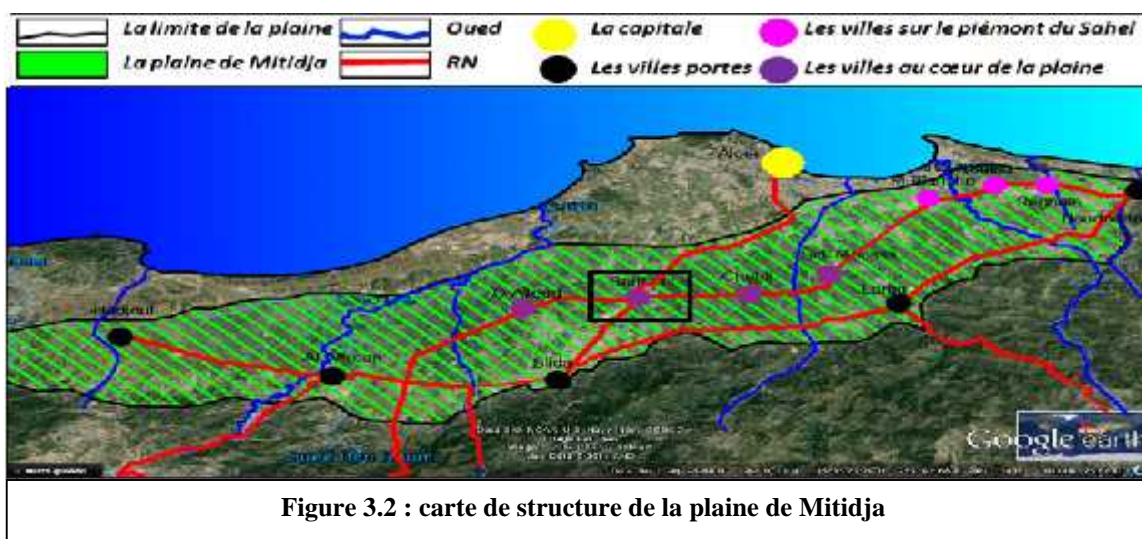


Figure 3.2 : carte de structure de la plaine de Mitidja

Nous observons une implantation de villages de colonisation autour des centres importants, Alger et Blida (Boufarik); une implantation de villages sur le piémont du Sahel d'Alger (Rouiba, Reghaia, et Maison Blanche) sur les piémonts de l'Atlas Mitidjien (Blida, Larba, Al Affroun, et Hadjout) et une implantation de plusieurs villages sur la plaine de la Mitidja (Chebli, Oued Alleug, Sidi Moussa).

### Réseau routier :

- La liaison entre Blida, Alger et Boufarik et par la RN1.
- La liaison entre Rouiba, Reghaia et Maison Blanche par la RN5.
- La liaison entre Blida, Al Affroun et Hadjout par la RN42.
- La liaison entre Blida, Larba par la RN 29
- La liaison entre Boufarik et Oued Alleug par la RN4.
- La liaison entre Boufarik, Chebli la RN61.

### • La structure hydraulique de la plaine de Mitidja :



Figure 3.3 : photo d'oued el Harrach



Figure 3.4 : photo d'oued el Hamiz



Figure 3.5 : carte de réseau hydraulique



Figure 3.6 : photo d'oued Djar



Figure 3.7 : photo d'oued Chiffa

- **La Mitidja turque 1515-1830 :**

Ce qui signifie qu'elle dépendait directement du dey d'Alger. Elle fut divisée en quatre outhans (ou districts) : à l'est, ceux des Kachena et des Béni Moussa ; au centre, celui des Béni Khelil ; à l'ouest, celui d'El Sebt, et une ville, Blida, dont l'administration était **spéciale. Ils sont indiqués sur le croquis ci-dessous.**

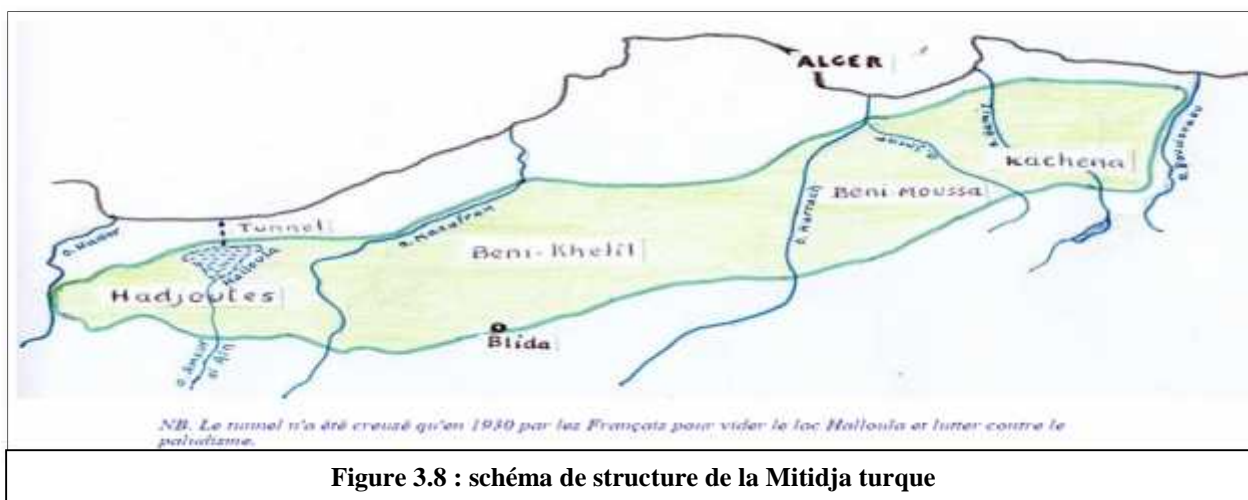


Figure 3.8 : schéma de structure de la Mitidja turque

- **La logique d'implantation de Boufarik :**

-La ville de Boufarik daterait du milieu du 16<sup>ème</sup> siècle, elle été avant tout un point d'échange, un marché, qui regrouper quatre à cinq mille bédouins, elle était le centre et le point culminant et d'attache de ces bédouins, venant y planter leurs tentes chaque lundi et y étaler leurs marchandise durant quelques heures.

-En matière de colonisation(en 1830), le premier souci sera d'assurer la sécurité de la plaine ; il fera construire près de ce marché un camp le long de la route qui conduit *Alger-Blida*.

-Le choix d'implantation du village dans un milieu peu favorable.

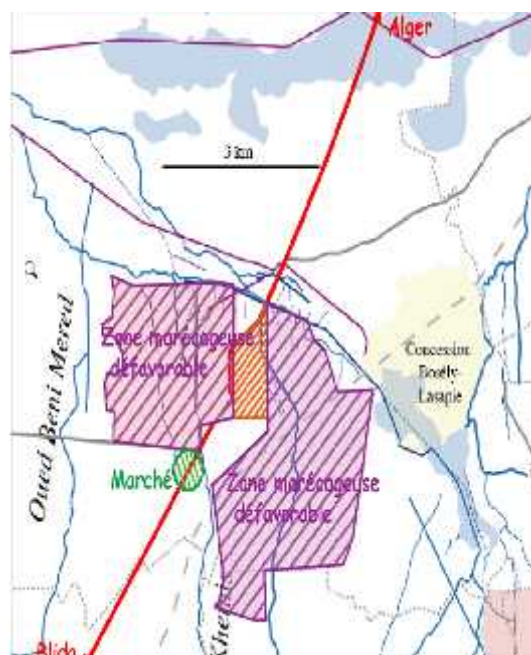


Figure 3.9 : carte de l'implantation du village de Boufarik dans la plaine

Tous ça faisait un lieu parfaitement propre à l'établissement d'un village.

### **III-2-Analyse urbaine :**

#### **III-2-1-Introduction :**

Le paysage urbain algérien est caractérisé par une mosaïque de tissus, typologies engendrées par des superpositions et des juxtapositions de productions urbaines diverses. Les plus déterminantes sont les établissements ottomans puis ceux de la colonisation française. Ces derniers ont marqué de façon très forte les territoires.

Le village de **Boufarik**, choisi pour être le tout premier site de colonisation française de la Mitidja, nous verrons dans ce cas, comment on est passé du village de colonisation à grille rigide et monotone à une ville intégrée à un réseau routier de la plaine de la Mitidja à travers la forme du village et son orientation.

L'intérêt de son étude et de sa compréhension est à double titre : pour, d'une part, son caractère d'héritage et d'usage de ces espaces et d'autre part, pour la particularité de son mode d'implantation et de composition de l'espace urbain.

-Quels sont les premiers essais des colons pour l'emplacement du village ? Quels sont ses particularités ? Comment le village a été évolué a travers le temps ? Quelles sont les entités qui composent la ville actuelle ? Est-ce que les extensions périphériques sont respecté la même ordonnance que le noyau ou pas ?

#### **III-2-2-Analyse diachronique :**

- **objectif :**

L'analyse diachronique a pour objectif de connaître les premiers essais des colons pour l'emplacement du village, quels sont ses particularités et comment le village a été évolué a travers le temps ?

### Les travaux sur son périmètre agricole :

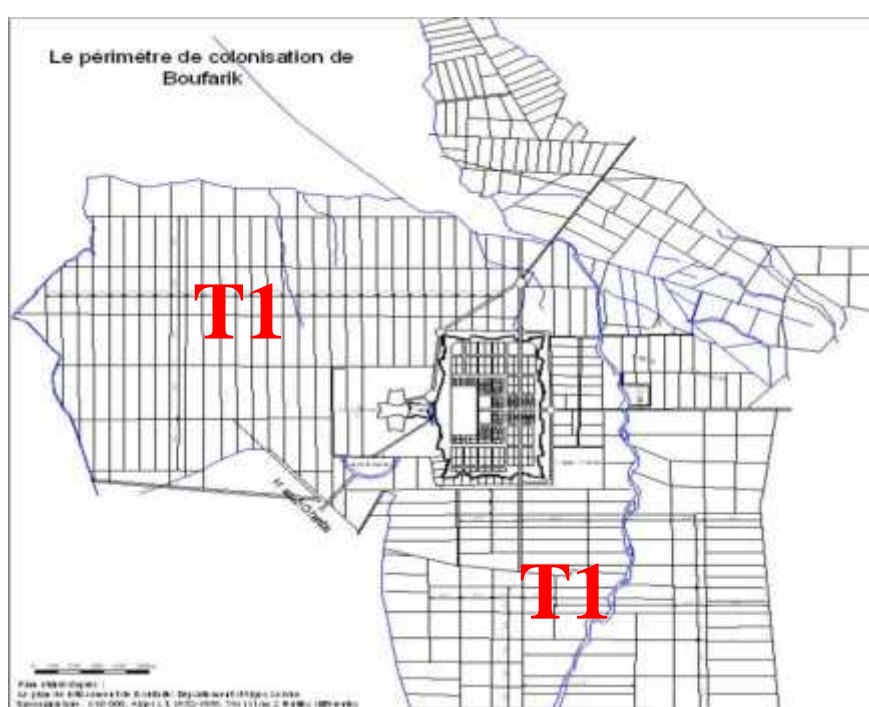
Le périmètre de colonisation a été dessiné autour de la future ville, une superficie considérable. Une carte de 1845 le figure, et des trames agraires encore inexistantes, le tracé des routes et, probablement aussi, d'un grand fossé d'écoulement au nord du site.

Le document suivant est une carte redessinée, qui reprend les informations sur le périmètre de colonisation dans les années 1850, et montre le type de lotissement projeté. On y reconnaît les trames t1 et t2, isoclines, issues de l'orientation de la croisée des voies et de la ville de Boufarik.



**Figure 3.10 : Carte de 1830. Le périmètre de colonisation est décidé mais les trames agraires ne sont pas encore réalisées.**

Au nord-est du périmètre de colonisation, une trame aux orientations composites, dans la zone la plus soumise aux contraintes hydrologiques.



**Figure 3.11 : Le plan de lotissement de Boufarik redessiné d'après les documents des années 1852-1856.**



- **Les trames de lotissement t1 et t2 :**

Le périmètre de colonisation de Boufarik est encadré par deux trames agraires qui présentent la particularité d'être distinctes mais de respecter la même orientation que celle de la fondation "urbaine". Leur identification est permise à la fois par cette identité d'orientation et par la répétition, dans chacune d'elle, de parcelles de 4 ha (ou de 8 ha) qui correspondent au module de l'assignation des terres. Chaque colon recevait en effet un, deux ou trois modules de 4 ha, selon l'importance de sa famille.

La **trame t1** est une trame en cinq unités sous forme de cinq bandes parallèles et de même largeur (400 m), au sein de laquelle il est possible de restituer des unités intermédiaires de 400 x 200 m soit 8 ha.

La photographie aérienne témoigne de l'importance de la division dans le sens longitudinal (nord-sud), attesté par le document précédent, ce qui donne deux parcelles de 400 x 100 m. au sein de l'unité. Cette forme de subdivision convient au drainage en multipliant les canaux de sens sud-nord. Mais on a aussi des indices d'une possible division de l'unité en deux parcelles carrées de 200 par 200 m.



**Figure 3.12 :**Le détail du lotissement de la trame t1 à l'ouest de Boufarik, avec les bandes intermédiaires est-ouest, les unités sub intermédiaires de 8 ha (ici différenciées par les couleurs) et les parcelles de 4 hectares, bases de l'attribution.

La **trame t2**, dans son aspect actuel sur la photographie aérienne, est un damier dont on reconnaît encore quelques-unes des unités carrées d'origine au sud de la ville actuelle, d'une mesure de 200 m de côté, soit 4 ha.

## La formation et la transformation de la ville de Boufarik :

### • Boufarik avant la colonisation :

Avant 1830, Boufarik ce n'est pas un village construit ; Boufarik est un nom donné à une vaste étendue de terrain que signalent seulement un marabout à gauche et un bouquet de gros oliviers avec un puits à droite. Chaque lundi, les bidouans viennent planter pour quelques heures seulement les piquets de leurs tentes et étaler les denrées de leur pays, les troupeaux de bœufs, de moutons, de chèvres, des chevaux, des grains, des légumes, des tissus, enfin toutes les productions naturelles ou fabriquées de leurs haouchs et de leurs douars.

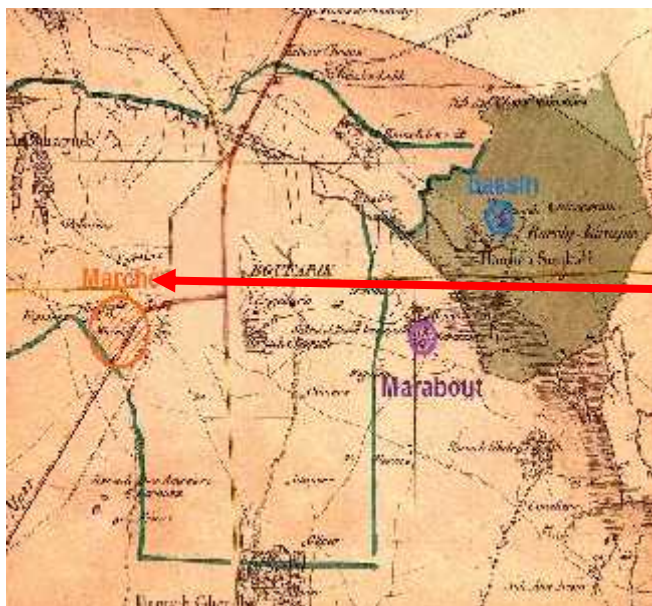


Figure 3.13 : carte de La ville de Boufarik avant 1830



Figure 3.14 : photo ancienne de marché de Boufarik avant 1830

### • Boufarik dans la période coloniale :

#### • Boufarik en 1830 (installation d'un camp militaire):

En matière de colonisation(en 1830), le premier souci sera d'assurer la sécurité de la plaine, il fera construire près de ce marché un camp, qui sera le noyau du premier village de colonisation dans la Mitidja, Le nouveau camp (en 1835), de forme rectangulaire, prit le nom de camp d'Erlon.

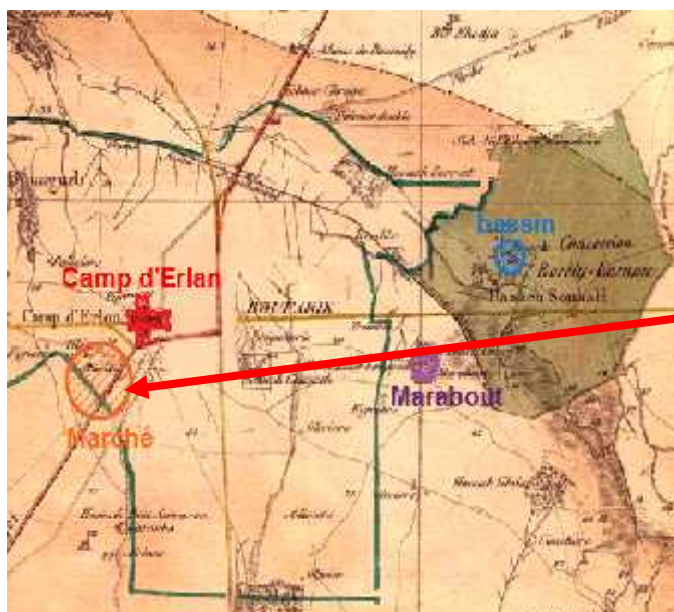


Figure 3.15 : la carte de la ville de Boufarik en 1835

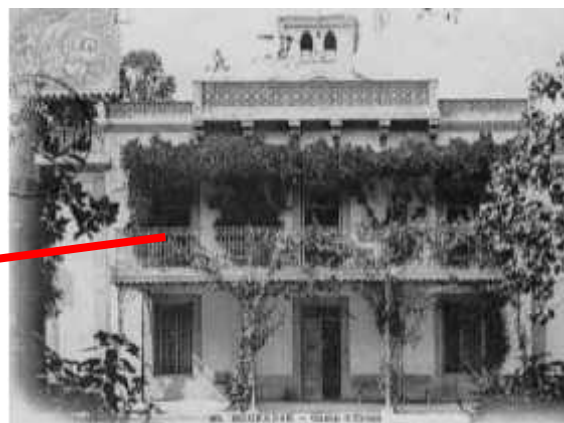


Figure 3.16 : photo de camp d'Erlan

### **-La Médina Clauzel :**

La ville de Boufarik était créée suivant l'arrêté de maréchal Clauzel rendit, à la date du 27 septembre, ce centre de population à proximité du camp d'Erlan qui assure une protection suffisante aux colons, Le nouveau centre de population créé à Boufarik porta d'abord le nom de Medina-Clauzel

- **Le tracé de la Médina 1837 :**

La forme en fuseau de la place principale de la ville a été le point de départ du processus d'identification du tracé. En effet les cercles définissant ce fuseau déterminent également les limites des cours plantés et de la rue principale de la ville qui n'est autre que la RN1 (route nationale n° 1 reliant Alger à l'intérieur du pays) ; ce sont les espaces publics majeurs qui y sont définis et qui seront construits par le bâti. Enfin, en dernière phase, le rabattement des diagonales issues du carré, englobant les deux cercles définis précédemment, nous délimitent les enceintes - ce qui explique la dissymétrie de la composition.

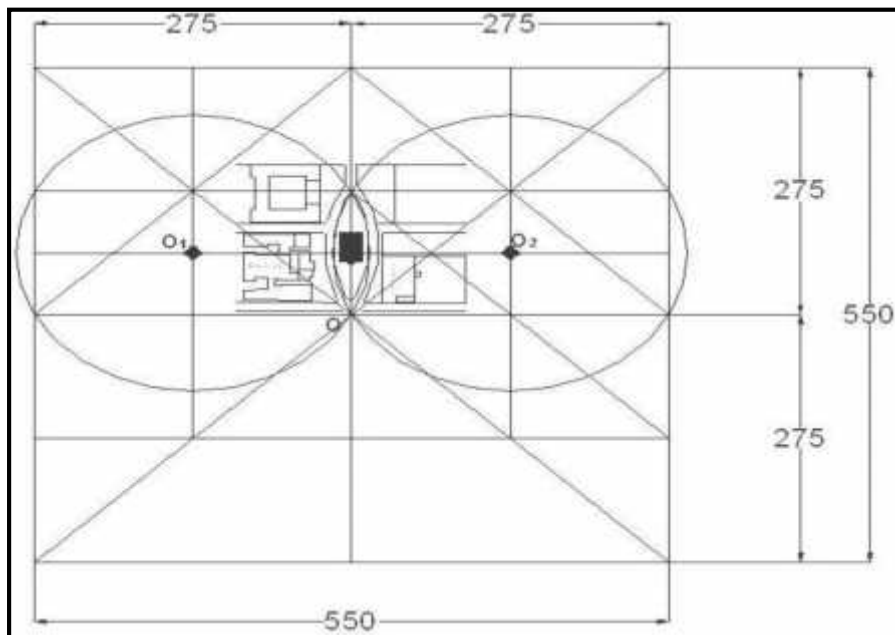


Figure 3.17 : Tracé de la place centrale en forme de fuseau : intersection de deux cercles.

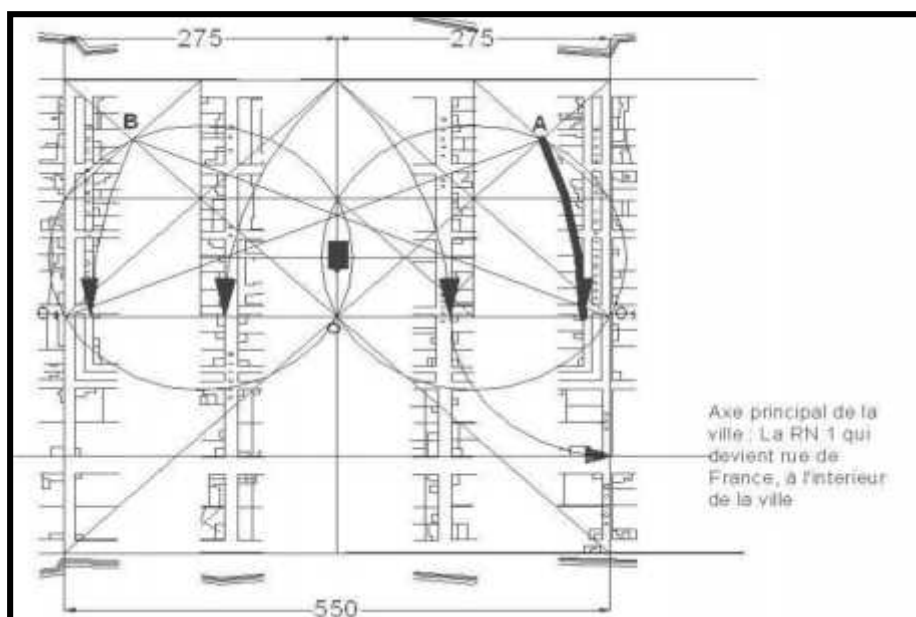


Figure 3.18 : Tracé de cour et la RN1

Ces deux cercles, définissant également les cours plantés, décrivent un carré de 550 x 550 mètres. Le rabattement des diagonales des carrés, issus de la subdivision au carré de base (550 x 550 mètres), détermine les rues intermédiaires ainsi que la route principale RN1.

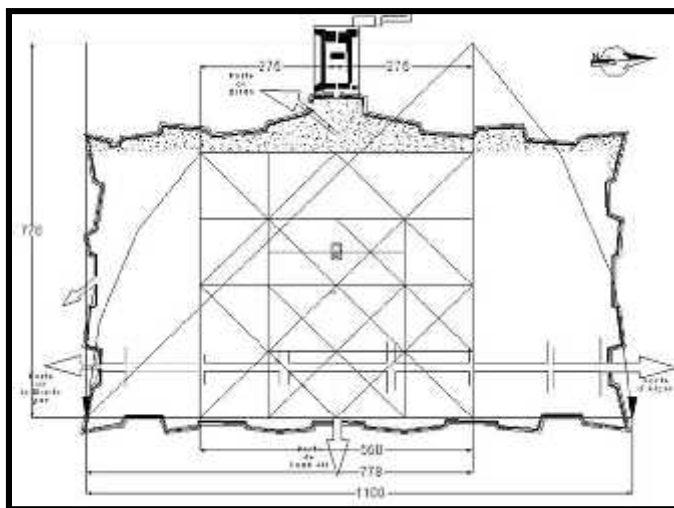


Figure 3.19 : Les rabattements des diagonales du carré de base puis celles du carré suivant définissent les enceintes de la ville, ce qui explique la dissymétrie d'ensemble.

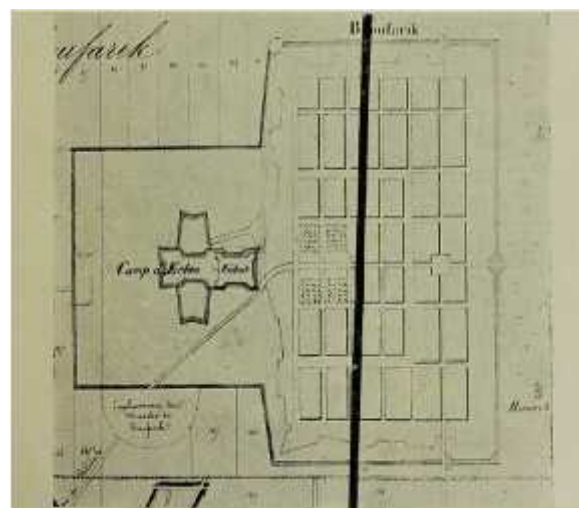


Figure 3.20 : plan de Boufarik 1849

Le plan se caractérise par :

\* La forme : rectangle de 1100mx750m.

\* Le plan : en damier comprenant :

**16 ilots destinés à l'habitat.**

**32 ilots destinés à l'agriculture.**

**08 ilots destinés aux équipements.**

-Le tout sera entouré d'un rempart pour des raisons de sécurité.

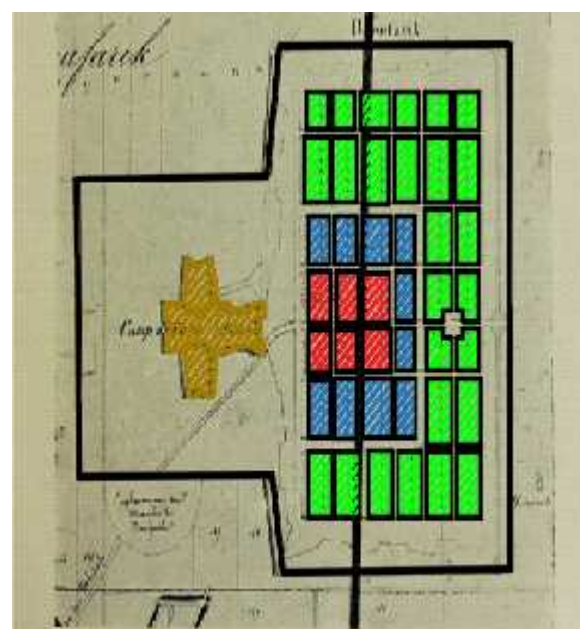


Figure 3.21 : répartition des ilots

### -Boufarik en 1842 :

La ville de Boufarik la plus mortelle en Algérie à cause de la fièvre .92 personnes sur 300.

### -Boufarik de 1843-1846 :

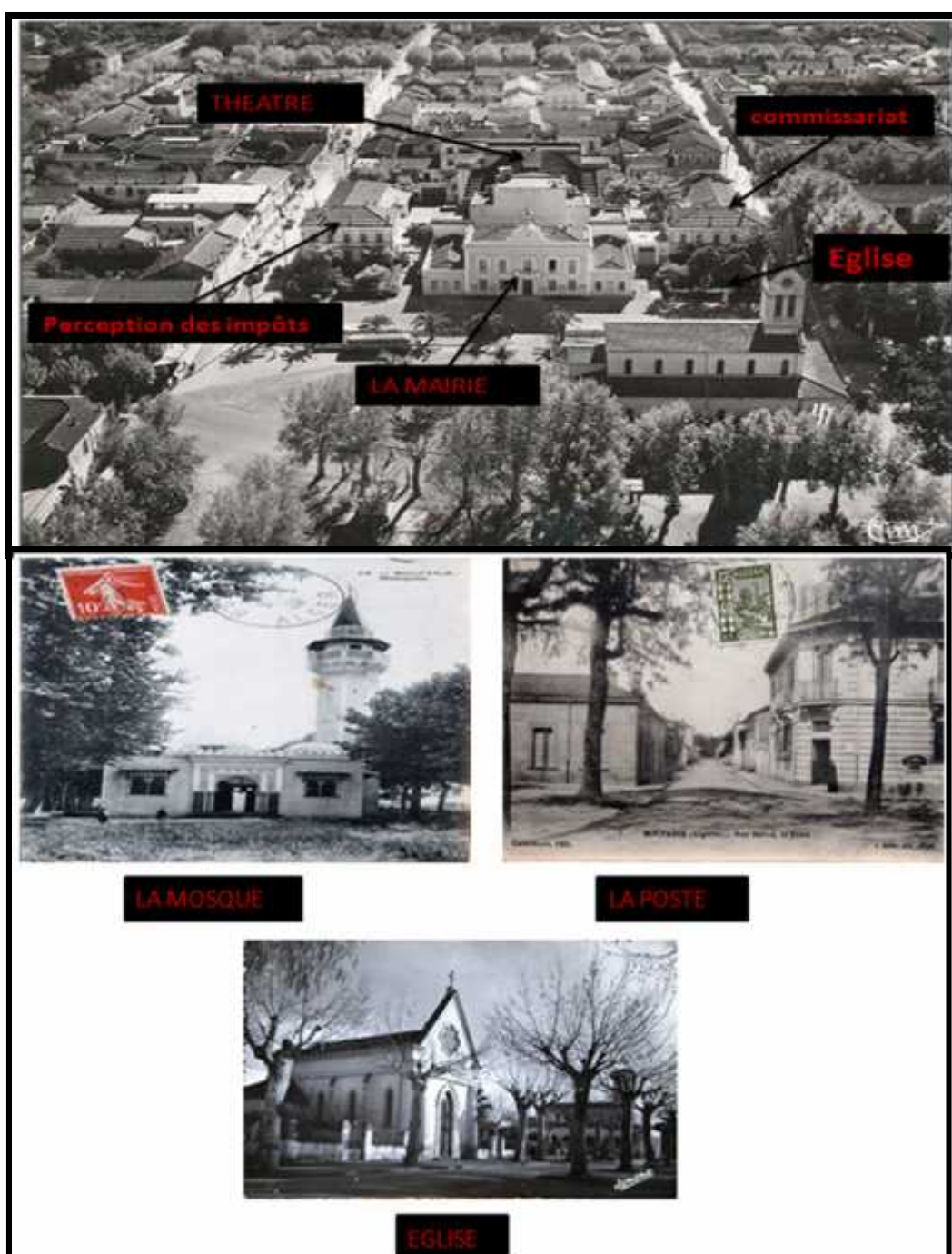
Une décision de lutte contre les épidémies est mise en exécution.

\* Établissement d'un plan général de dessèchement de la ville qui consiste en :

- la régularisation, élargissement et approfondissement des cours d'eau.
- rues nivelées et empierrées
- ainsi que le choix du type de végétation (platane) qui contribue solidement à l'assèchement de cette zone marécageuse.

**-Boufarik en 1847 :**

-Construction d'une école, église, théâtre, hôtel de la ville, la mairie.



-  
Amé  
nag  
eme  
nt  
de  
esp  
aces  
publ  
ics  
font  
aine  
s  
jardi  
ns.

Figure 3.22 : photos des équipements publics

**-Extension de la ville vers le sud 1862/1927 :**

- **1852** : la création du cimetière de l'est.  
Avec : -l'avènement du chemin de fer et la construction de la gare.
- **1862** : -Destruction des remparts.  
-Consolidation de l'axe Nord-Sud reliant la gare à la ville.
- **1862-1926** : Extension de la ville vers le Sud, qui se limitera avec la barrière artificielle qui est le chemin de fer.

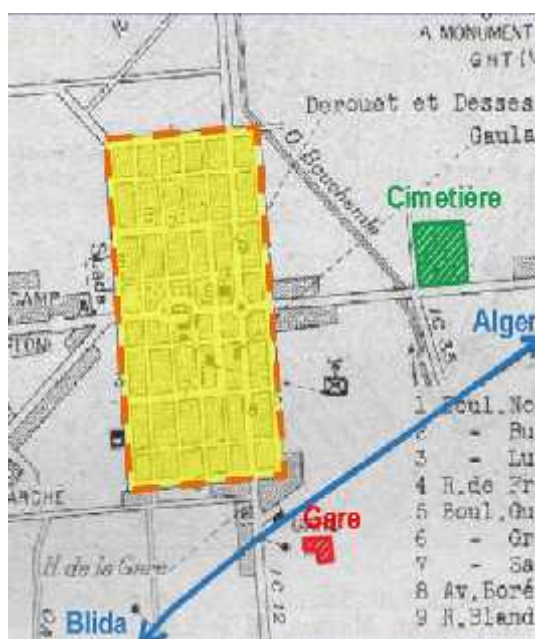


Figure 3.23 : Boufarik entre 1852 et 1862



Figure 3.24 : Boufarik entre 1862 et 1926

**-Extension vers le nord du noyau, l'est et le sud ouest 1927/1962 :**

- **De 1927/1954** : Extension de la ville vers le nord du noyau, l'Est et le Sud-ouest, mais sera limitée par la RN1 et les deux barrières naturelles : oued Khemissi et oued Bouchemla

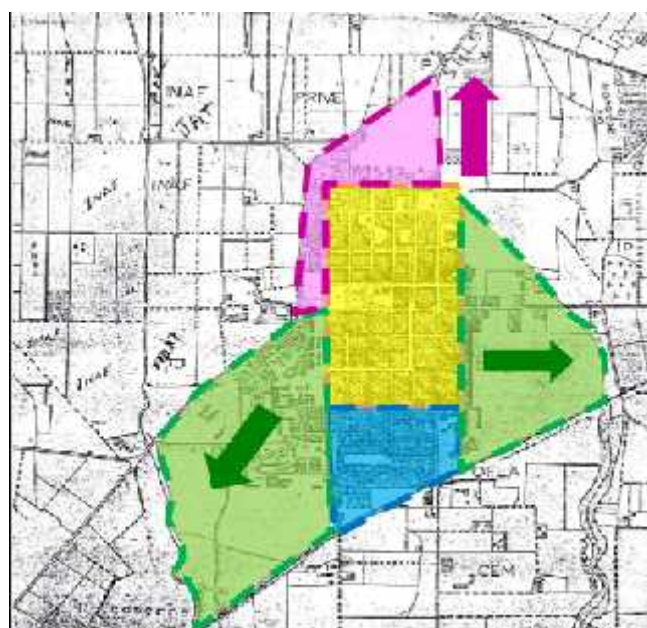


Figure 3.25 : Boufarik entre 1927 et 1962

**-Boufarik dans la période postcoloniale :**

- **Extension vers le nord et l'ouest ouest de 1962 a nos jours :**

Extension de la ville vers le nord et l'ouest, mais sera limitée par l'autoroute

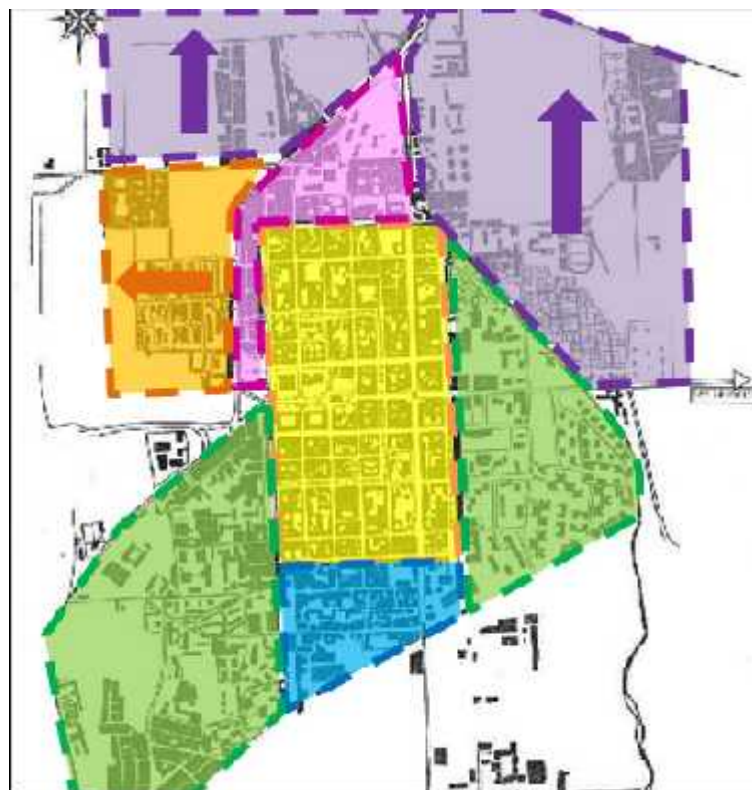


Figure3.26 : Boufarik entre 1962 à nos jours

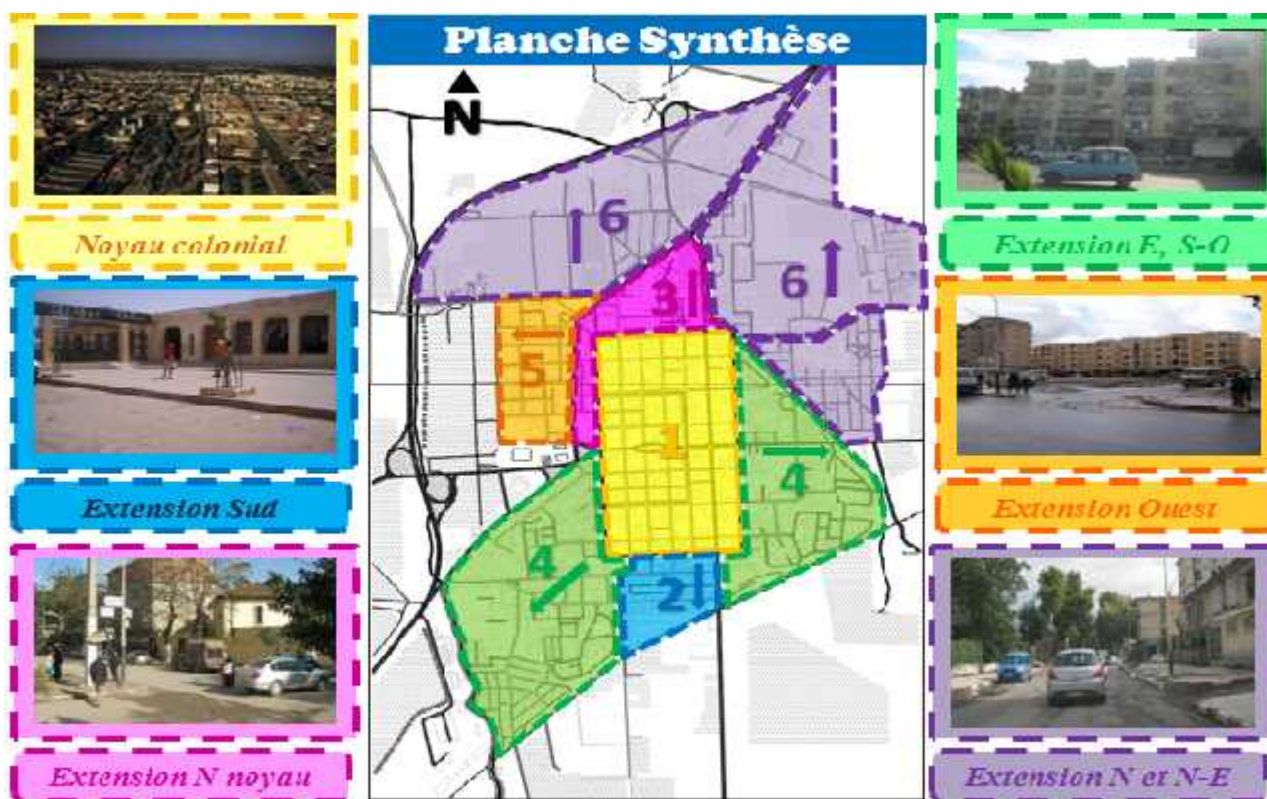


Figure3.27 : planche synthè de l'évolution



**III-2-3-Analyse synchronique :**



Figure3.28 : carte de structure et les espaces publico-collectifs



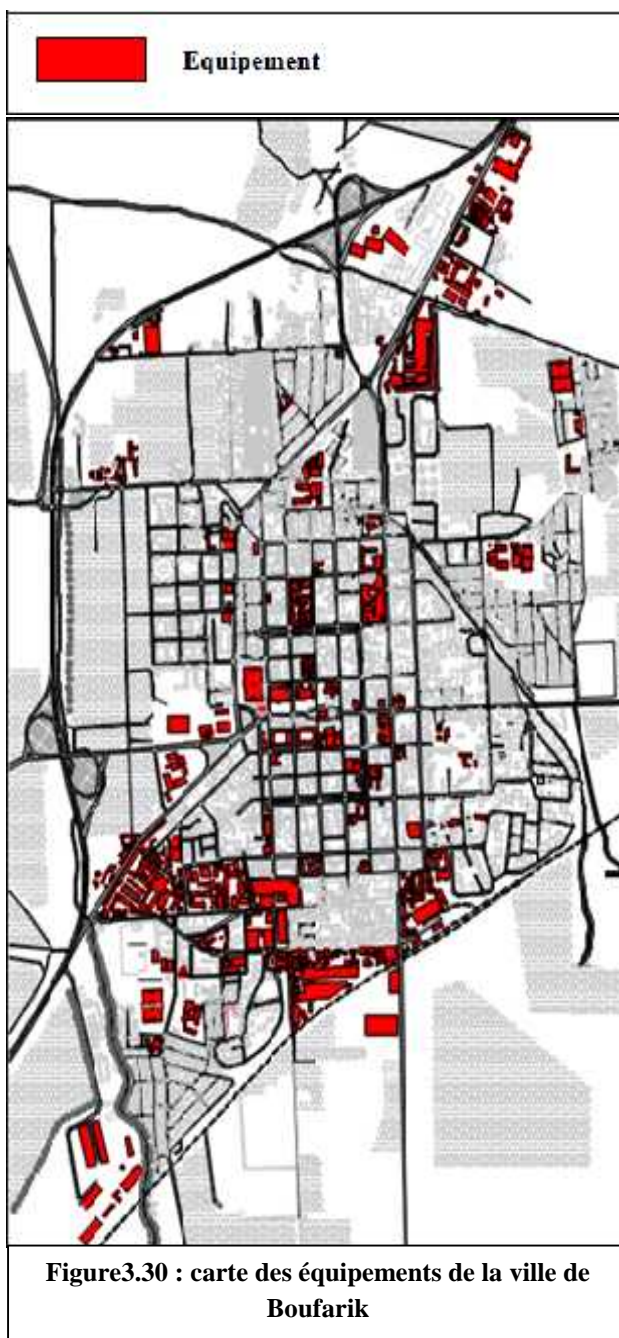
Figure3.29:carte des permanences de la ville de Boufarik

La ville est dotée d'une structure claire et apparente se caractérise par une trame hiérarchisée dans le noyau colonial avec une répartition des espaces publics bien définis.

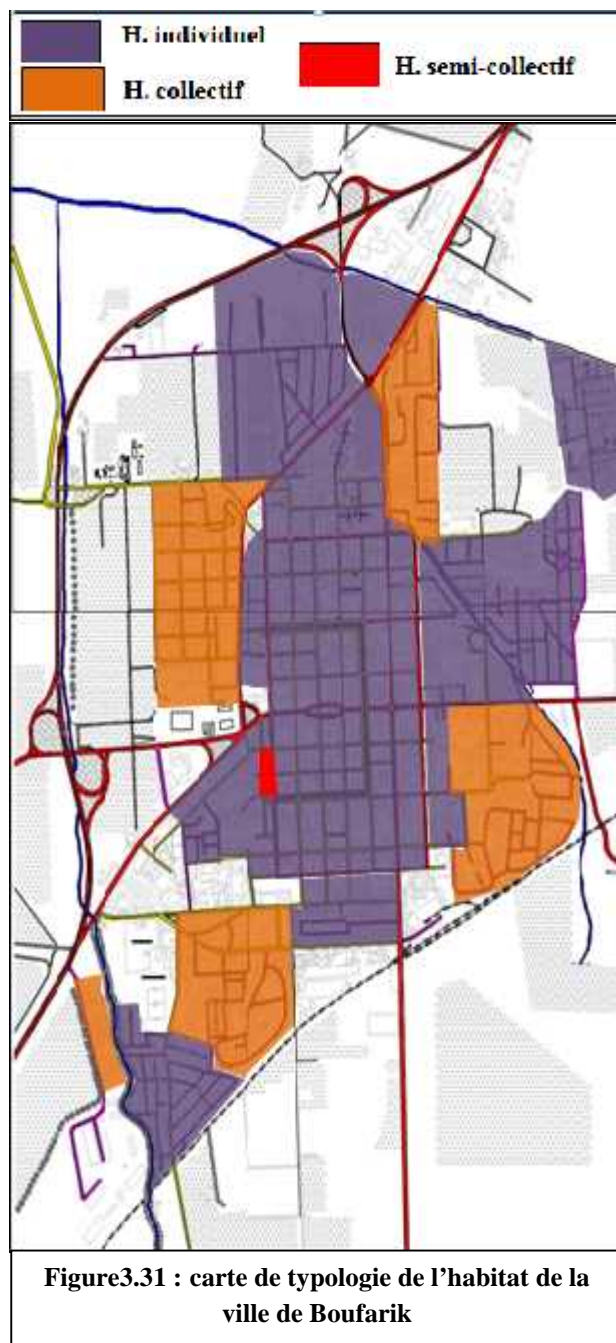
- les extensions n'ont une structure lisible et claire plutôt éclatées et en rupture avec le noyau colonial

Les éléments persistants dans la ville de Boufarik :

- les oueds.
- le parcours historique ( la RN1)
- la koubba.
- la trame urbaine.
- le marché.
- Les places publiques.
- le cimetière



Les équipements publics se concentrent de manière générale au niveau du noyau Dou sa congestion, le déplacement domicile –travail et la difficulté de repoudre au besoin des habitants



En remarque dans la carte la concentration de l'habitat individuel au niveau du noyau colonial.

L'habitat collectif se trouve généralement dans les extasions

### III-2-4-Analyse typologique:

- Objectif :

L'analyse typologique a pour objectif de connaître le rapport entre le bâti et le non bâti par la forme du bâti et son espace libre

#### -Etude des entités :

- Entité du noyau colonial :



Figure 3.32 : Entité du noyau colonial

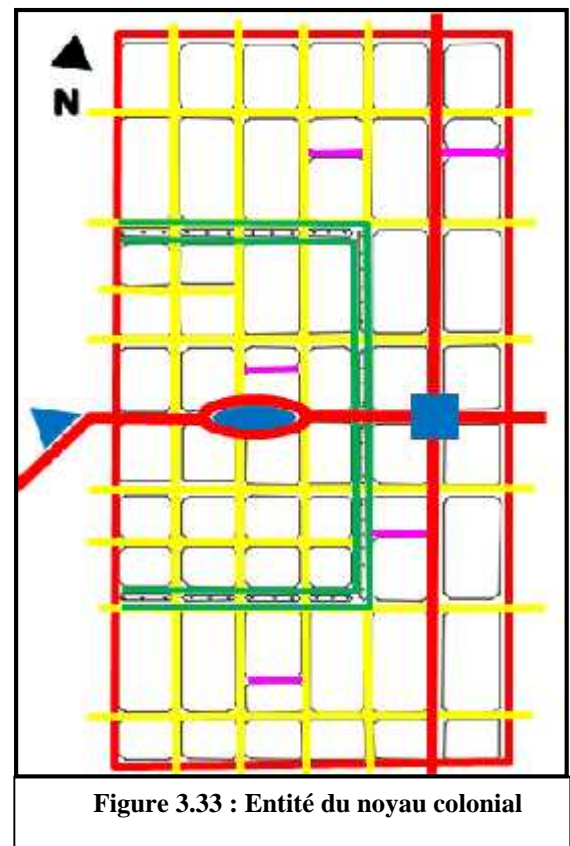
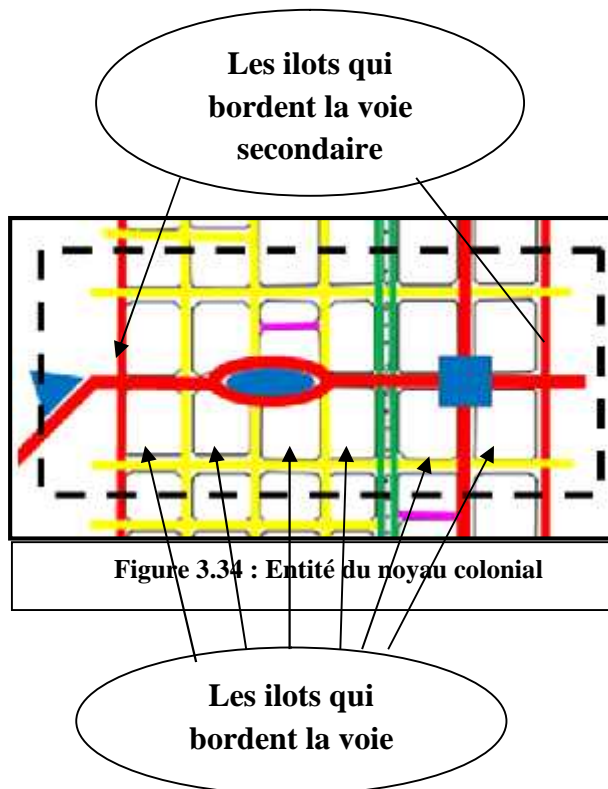
#### Etude de l'espace public:

- Trame :

La trame est en damier, comprenant des ilots de forme rectangulaire et différents dans leurs proportions. Elle est orientée vers le nord, elle matérialise les canaux d'irrigations perpendiculaires aux courbes de niveaux.

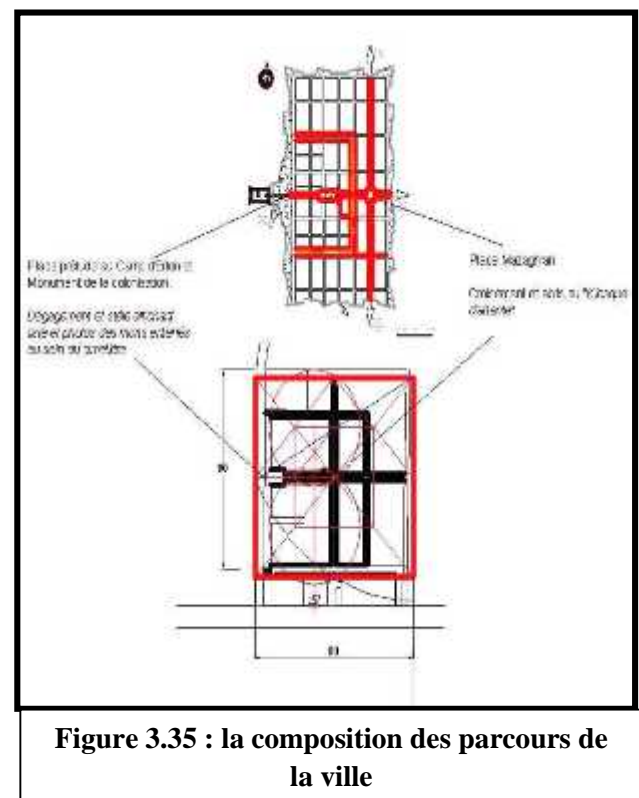
La trame urbaine de la ville de Boufarik est un résultat d'un très grand nombre d'ilots bordent **la voie principale**, tandis qu'un nombre restreint bordent **les voies secondaires**.

C'est donc le « front » des îlots qui donne sur la voie principale, alors que c'est le coté des îlots qui borde la voie secondaire.



▪ **Les places :**

Les places sont positionnées sur le parcours territorial la Route Nationale n°01 qui rentre dans la ville devenant avenue, le changement de direction est assuré par la Place Carrée - Place Mazaghran- jouant ainsi le rôle d'articulation dans le parcours. Puis nous aboutissons sur la place en fuseau au milieu duquel trône l'église, de part et d'autre sont disposés les édifices majeurs de la ville. Enfin, la place triangulaire termine ce parcours marquant la fon de perspective par l'entré et la façade de l'édifice principal du Camp d'Erlon.



En effet, le schéma théorique d'organisation de Boufarik présente les caractéristiques "classiques" dirons-nous. La place centrale est prépondérante mais désaxée par rapport au croisement de la RN1 avec l'axe médian de la Metidja. Ce croisement est ponctué par une place carrée qui a plus pour rôle d'orienter vers la place centrale en "fuseau" dans laquelle sont disposés les monuments et équipements centraux : la mairie, l'école des garçons, l'école des filles, l'église, le jardin public.



Figure 3.36 : photo de la place de Mazaghran



Figure 3.37 : la composition des parcours de la ville

#### ▪ Le cours :

La ville de Boufarik se distingue par ses dimensions et par l'introduction du cours planté faisant office de place...linéaire de quartier. Ce cours est un premier boulevard de ceinture interne.

Le cours de 30 m de largeur est conçu de façon symétrique enserrant le centre du village. Son usage est divers : dans la partie résidentielle, il fait office de place publique linéaire, alors que, dans sa partie sud, est occupé par un marché ainsi que des terrasses de café rehaussés par les alignements de palmiers d'une double rangée.

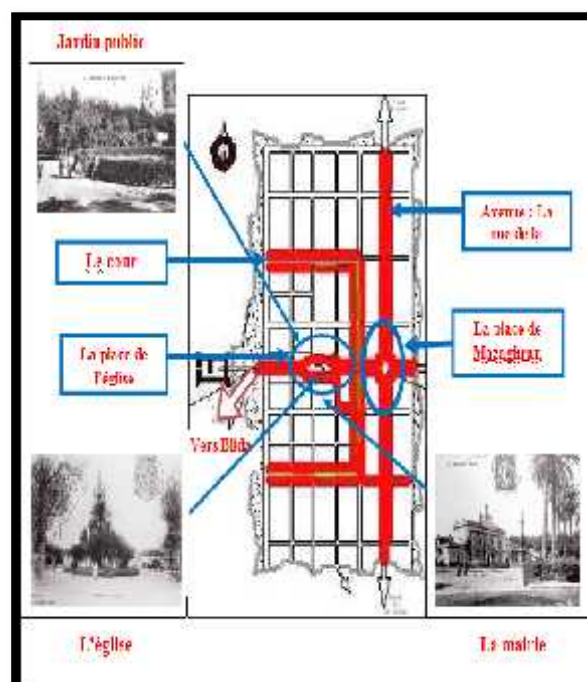


Figure 3.38 : carte des espaces publics



Figure 3.39 : photo de cours



Figure 3.40 : Photo de cours planté

▪ Les voies :

La structure du réseau de voirie basée sur deux axes :

-l'axe Nord Sud l'avenue des frères Alili.

-l'axe Est-Ouest « boulevard Souidani Boudjemaa » qui mène vers Chebli à l'Est et Blida à l'Ouest (l'ex Rn1°).

Les voies sont différenciées et hiérarchisées donnant un sens et une orientation à l'espace urbain. Nous distinguons l'avenue d'une largeur de 20m ; le boulevard de 30 m et la rue de 12m. géométrie régulière et une rectitude sans concessions. Les rues sont naturellement tirées au cordeau et découpées à angle droit; toutes sont larges et bien aérées. Les deux artères principales, qui se croisent à la place Mazaghran, sont plantées de platanes gigantesques ayant l'âge de ceux de la promenade.

Les rues principales se distinguent par leurs largeurs, 15 et 20 mètres, et par la plantation d'arbres, essentiellement, des platanes.

Les cours sont des places linéaires et apparaissent, généralement, aux emprises des remparts de la ville après leur démolition .A Boufarik, les cours, d'une largeur totale de 30m, semblent dessiner et délimiter un premier centre ville. Ils sont plantés d'une double rangée d'arbres (des palmiers) et font office de terrasses pour les cafés et de véritables promenades à l'intérieur de la ville et protégées du soleil en été.

Les autres rues sont des rues de desserte des quartiers, principalement, résidentiels. Leurs largeurs sont de 10m.

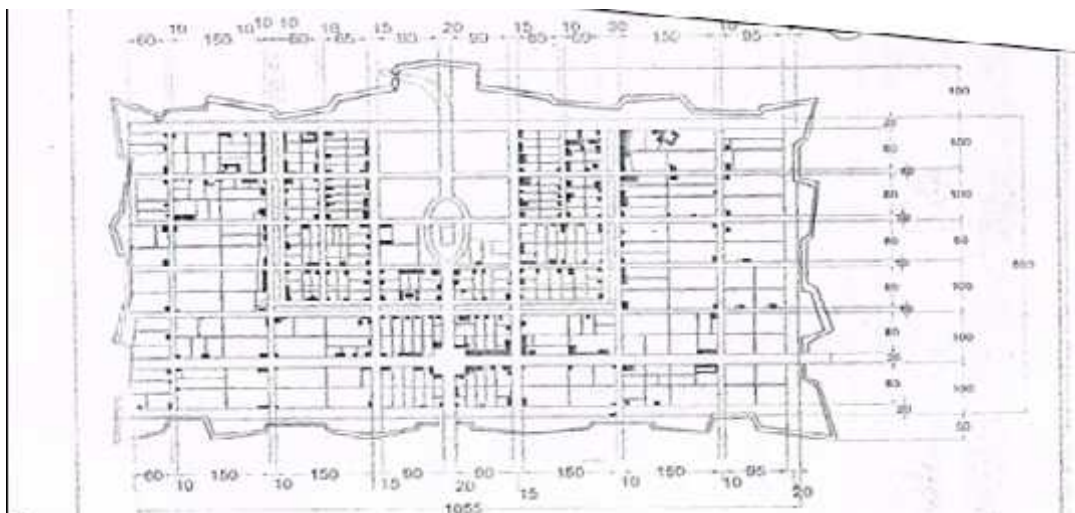


Figure 3.41 : carte de dimensionnement des voies

- **Etude du système parcellaire :**

Le parcellaire à l'intérieur des ilots a connu une évolution depuis le premier tracé de 1835, en effet on trouve des divisions primaires (découpage établi lors de l'attribution des parcelles aux colons) et divisions secondaires du aux différents morcellements qui se sont effectués au file des années.

1. Au niveau du noyau central (ilots destinés aux équipements), il ya deux catégories :

- **l'exploitation d'un 1/3 pour l'espace public et 2/3 pour l'équipement (un seul équipement) :**

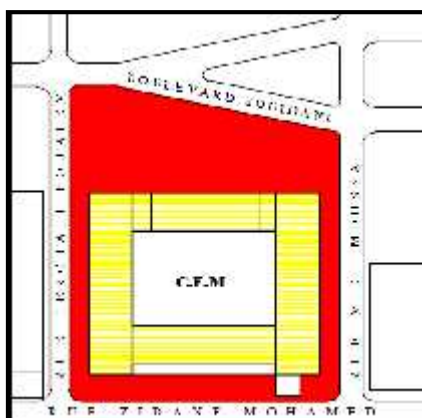


Figure 3.42 : schéma exploitation d'îlot par un seul équipement

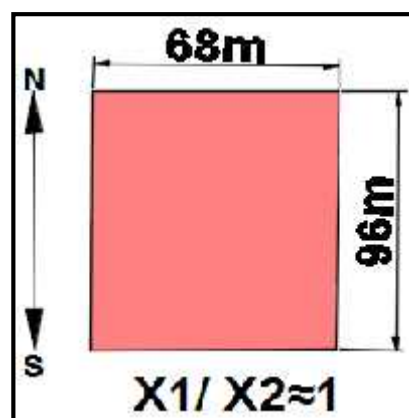


Figure 3.43 : schéma de dimensionnement d'îlot équipement

- **l'exploitation d'un 1/3 pour l'espace public et 2/3 pour l'équipement (plusieurs équipements) :**

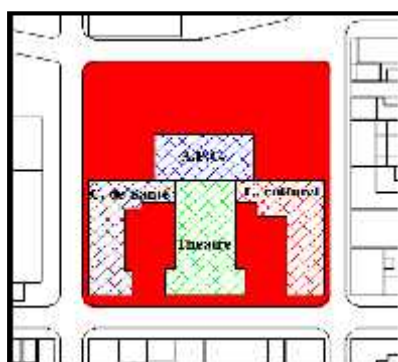


Figure 3.44 : schéma exploitation d'îlot par plusieurs équipement

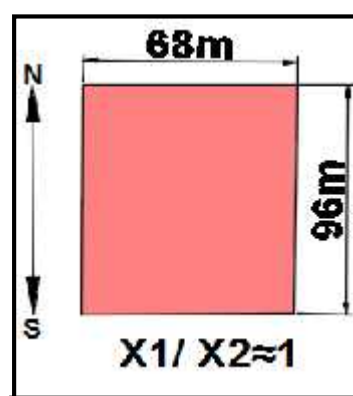


Figure 3.45 : schéma de dimensionnement d'îlot équipement

2. Au niveau de la 1<sup>ère</sup> couronne (ilots destinés à l'habitation), la direction principale des parcelles est (Est-Ouest), le rapport proportionnel des parcelles est de 1/2 jusqu'à 2/3.

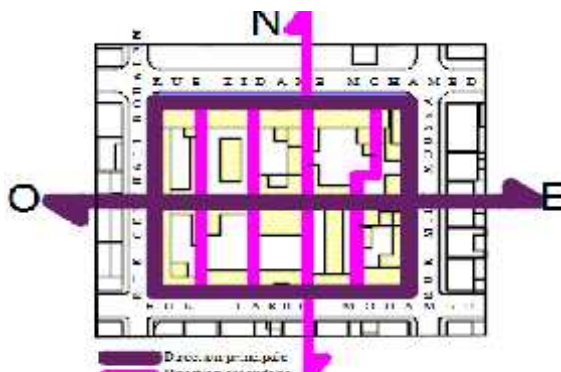


Figure 3.46 : le découpage parcellaire de l'habitat individuel

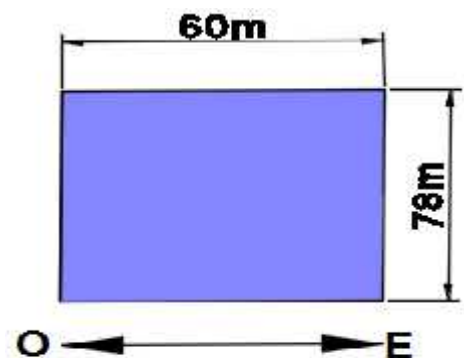


Figure 3.47 : dimensionnement d'îlot de l'habitat

3. Au niveau de la 2<sup>ème</sup> couronne (ilots destinés à l'agriculture), la direction principale des parcelles est (N-S), elle matérialise les canaux d'irrigations perpendiculaires aux courbes de niveaux, le rapport proportionnel des parcelles est de 1/2 jusqu'à 2/3.

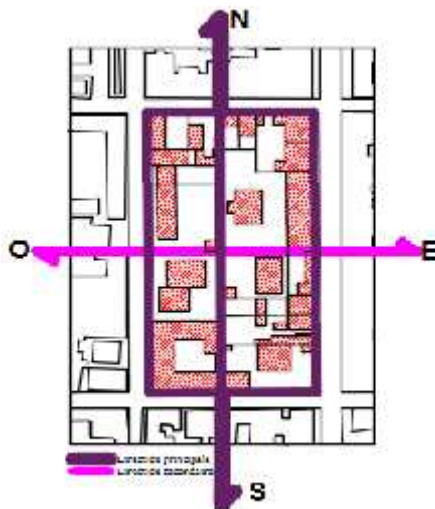


Figure 3.48 : le découpage parcellaire de l'îlot agricole

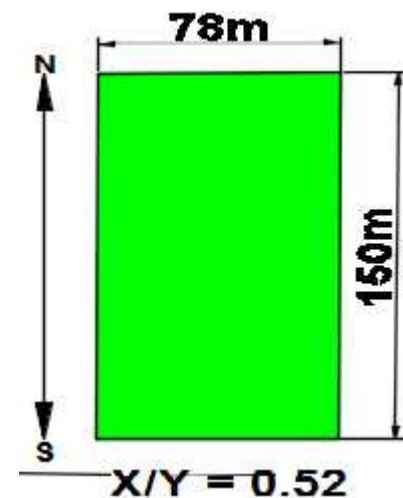


Figure 3.49 : dimensionnement d'îlot agricole



- **Entité sud ouest du noyau :**

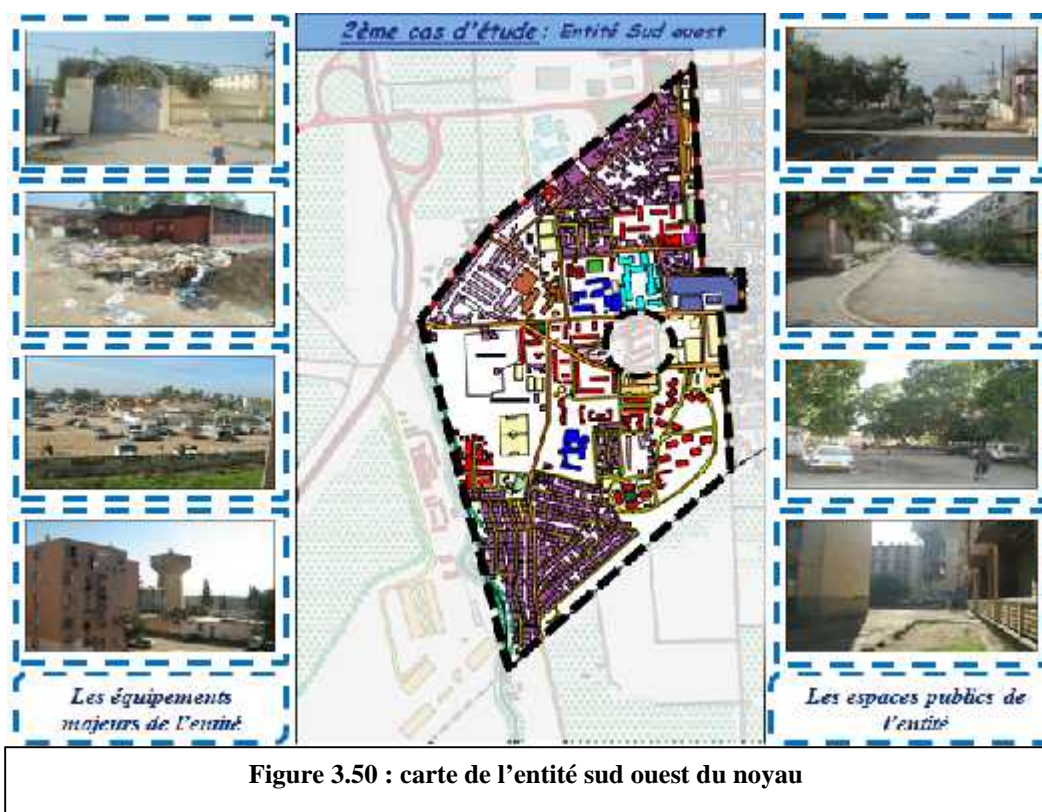


Figure 3.50 : carte de l'entité sud ouest du noyau

- **La structure de l'entité :**

L'extension périphérique incarne la rupture avec le tissu traditionnel de la ville. C'est un tissu urbain discontinu et désarticulé présentant une rupture avec la ville existante et ne faisant aucune référence avec la ville du passé.

Les notions de rues, places, boulevards et impasses n'existent plus, faisant place à de vastes terrains vagues, mal définis et sans aucune fonction précise.

L'îlot en tant que élément de base de la structuration de la ville, tend à disparaître dans l'extension (urbanisation spontanée).



Figure 3.51 : carte de la structure viaire de site d'intervention



Figure 3.52 : carte de la structure viaire de l'entité sud ouest du noyau

### Etude d'une implantaion de l'extension ( la cite évolutive) :

#### -présentation de la cité :

- La cite évolutive est situe au sud-ouest de la ville de Boufarik. Son apparition était lors de l'extension de la ville vers le sud-ouest entre/1927-1954

#### Organisation du bâti :

L'organisation est linéaire

-La cité est composée par 4 barres.

-L'alignement de la 1ére barre avec la voie secondaire, et les autres barres avec la 1ére barre.

-Toutes les barres donnent par le bout à la voie secondaire et tertiaire.

Le bâti ne construit pas les parcours, l'alignement est seulement sur le coté Nord de la cité. Donc il n'y a pas une logique d'implantation et absence totale d'un rapport logique entre le plein et le vide où l'espace résiduel est disponible.



Figure 3.53 : la cite évolutive

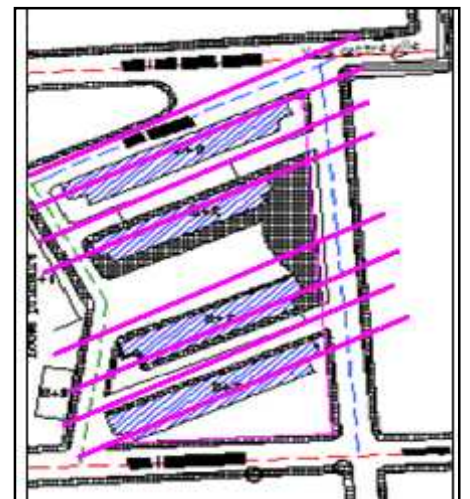


Figure 3.54 : l'organisation des barres

### Conclusion

Dans le noyau colonial, la composition urbaine se manifeste à travers les éléments structurants et les espaces majeurs de la ville. Aussi l'espace public nettement défini, hiérarchisé selon différentes échelles (Axe principale, boulevard, avenue, rue, ruelle...). Par contre dans les extensions, la notion de l'espace publique n'existe plus. La production est n'est pas réfléchi, et ça provoque une absence du rapport logique entre le bâti et le non-bâti.

### **III-2-5-Conclusion generale :**

La ville de Boufarik en tant qu'une ville algérienne, fait face à des problèmes multiples qui portent atteintes au cadre de vie. Elle est confrontée à des malaises de circulation, de déplacement, de discontinuité et à la mauvaise gestion.

Depuis l'indépendance Boufarik a connu une véritable expansion de ses quartiers périphériques. Il est vrai que l'accroissement du taux de la population urbaine, l'apparition de nouveaux usages et fonctions, ne peuvent qu'entraîner à l'étalement urbain, un phénomène devenu presque inévitable. Mais cette expansion périphérique à semble avoir pris des dimensions disproportionnées et anarchiques avec une urbanisation qui paraît s'accomplir dans l'absence totale des règles de l'urbanisme et de l'architecture. Il y a aussi une rupture apparente entre le système urbanistique initiale, au type damier et les extensions périphériques.

Dans le noyau colonial, la composition urbaine se manifeste à travers les éléments structurants et les espaces majeurs de la ville. Les cours apparaissent comme première ceinture d'un ensemble qui était appelé médina Clauzel. Les places sont positionnées sur le parcours territorial. La route nationale n° 1 entre dans la ville et devient avenue, le changement de direction est assuré par la place Carrée - place Mazaghran - jouant ainsi le rôle d'articulation dans le parcours. Puis nous aboutissons sur la place en fuseau au milieu de laquelle trône l'église ; de part et d'autre sont disposés les édifices majeurs de la ville. Enfin, la place triangulaire termine ce parcours marquant la fin de perspective par l'entrée et la façade de l'édifice principal du camp d'Erlon.

Par contre dans les extensions, la notion de l'espace publique en tant qu'espace où se forment la vie publique d'un côté et un élément principal dans la constitution de l'image urbaine d'un autre n'existe plus. Les notions de rues, places, boulevards et impasses n'existent plus, faisant place à de vastes terrains vagues, mal définis et sans aucune fonction précise.

L'îlot en tant que élément de base de la structuration de la ville, tend à disparaître dans l'extension (urbanisation spontanée).

La production n'est pas réfléchie, et ça provoque une absence du rapport logique entre le bâti et le non-bâti.

L'extension périphérique incarne la rupture avec le tissu traditionnel de la ville. C'est un tissu urbain discontinu et désarticulé présentant une rupture avec la ville existante et ne faisant aucune référence avec la ville du passé.

Donc, les constructions anarchiques constituent le principal décor de la capitale des Oranges, permettent de relever un constat alarmant, suite à l'incohérence voire l'anarchie du paysage urbain. Cette ville tant désirée autrefois, présente aujourd'hui un caractère répulsif, du à un patrimoine ancien dégradé et une production nouvelle présentant un foisonnement de modèles incohérents.

### III-3-Analyse du site d'intervention:

- Objectif :

L'objectif de l'analyse du site est de saisir les potentialités et les problématiques de l'aire d'intervention.

#### présentation du site d'intervention :

- situation du site d'intervention :

Notre site d'intervention est situé dans la partie Nord-Ouest de l'extension périphérique de la ville Sud/Ouest vers 1927-1954. Cette dernière est délimitée par la RN1 (parcours historique), le noyau colonial, oued BOUCHEMLA, et le chemin de fer.

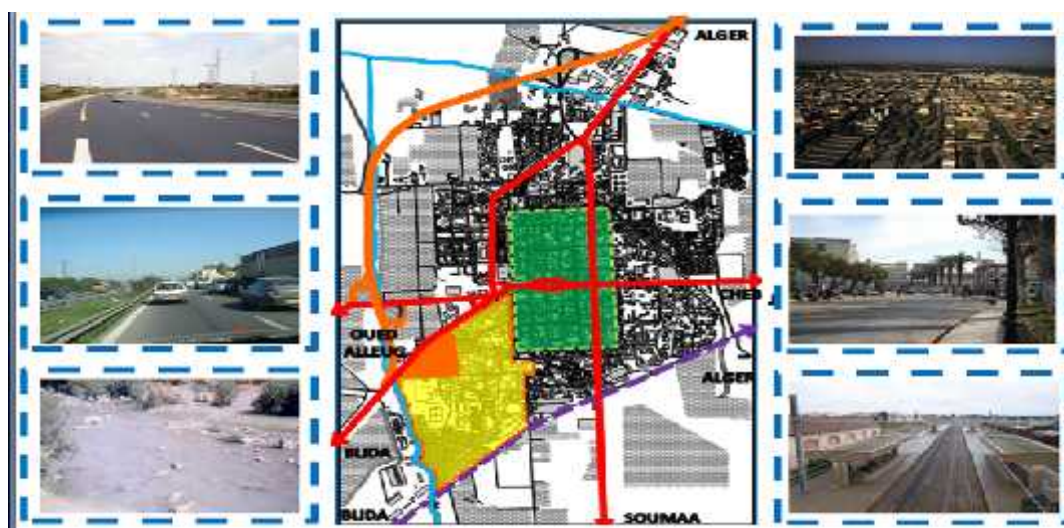
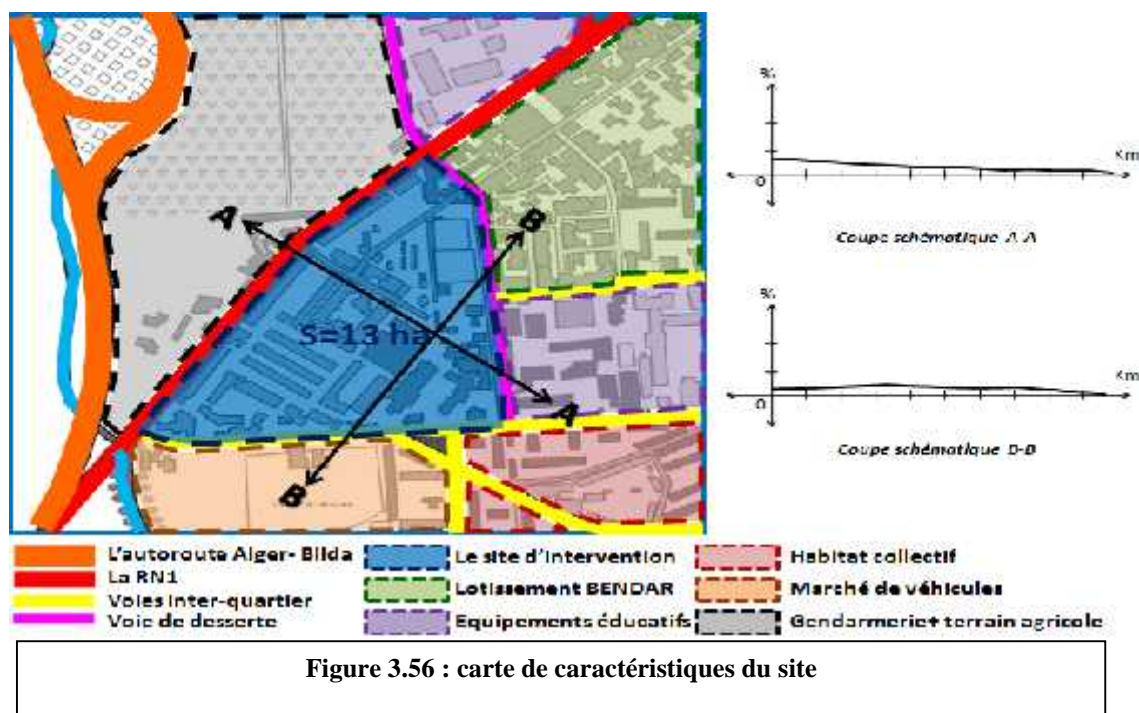


Figure 3.55 : carte de situation de site d'intervention

- **Délimitations, morphologie, superficie, et topographie du site d'intervention :**



Notre site d'intervention est délimité par la RN1 comme voie principale de la structuration de la ville de Boufarik, cette voie fait une séparation de site à un vaste terrain à urbanisé.

Et une voie inter-quartier venant de l'extension Sud de la ville, qui sépare le site à un groupement d'habitat collectif et un grand marché de véhicules. Et une voie de desserte qui sépare le site d'intervention à un lotissement (BENDAR), et des équipements éducatifs (lycée et CEM). -le site a une forme irrégulière de quatre cotés qui sont différent dans leur longueur. Il a une superficie de 13 ha. Notre site est considéré plat, les pentes sont très faibles ce que les coupe schématique sur le terrain expliquent.

- **ETAT DES LIEUX DU SITE D'INTERVENTION :**



### III-4-Problématiques du site d'intervention :

- *Les mauvaises ordures engendrées par les déchets du marché.*
- *La densité du trafic de transit de la RN1 de Blida à Alger est causée par l'attractivité de marche hebdomadaire.*
- *Les habitants de la cité BENDAR située derrière le marché de gros de Boufarik et de l'abattoir communal souffrent de l'insalubrité, des nuisances sonores créées par ce marché et les odeurs nauséabonde provenant de l'abattoir.*
- *Mal drainés, pas desservis en réseaux (eau, électricité, assainissement), encombrés de décharges sauvages, sous-équipés en toilettes publiques, le marché connaît des situations sanitaires critiques. Ces derniers pouvant être à l'origine de la diffusion en ville d'épidémies.*
- *Les commerçants ont pris possession des espaces publics voisins, des emprises de voirie et dans bien des cas des chaussées elles-mêmes. Les conditions de circulation sont dans la plupart des cas extrêmement dégradées.*
- *L'existence d'une multitude d'hangars diminue de la qualité urbaine.*

### **III-5-L'intervention urbaine :**

#### **Introduction :**

Le projet à développer c'est la conception d'un éco-quartier dans un site actuellement occupé par un marché de gros. On a essayé de créer un quartier mixte (résidence, administration, culture, commerce, éducation ....) accessible par tous.

Pour réaliser ce projet on a aiguisé notre regard sur la ville elle même bien sure ; comment l'espace urbain a été composé, quel est le rôle de l'espace public dans cette composition, quelle est la relation entre l'espace bâti et l'espace libre... etc. Donc on a tiré de cette étude quelques points essentiels pour que le quartier soit en homogénéité et en relation avec la ville.

Aussi, on a consulté quelques exemples internationaux semblables un petit peu à notre cas d'étude pour faire ressortir les principales actions d'aménagement et la stratégie adoptée. Et bien sure sans oublier les conseils avisés de Mr : TAHARI. M et Mme : BENOURET.L, nous tenons à les remercier.

Voici donc le fruit de notre travail d'un an :

#### **Processus d'intervention :**

La rénovation urbaine du site est la l'opération majeure d'intervention ; le marché est délocalisé vue ces multiples problèmes qu'on a cité dans la phase analytique.



Figure 3.58 : Photo aérienne du site d'intervention

Pour la restructuration du site on suit trois étapes principales :

### 1- Première étape : *Hierarchisation des voies existantes et le rythme des places publique*

Dans cette étape on a pris en considération la trame urbaine existante, on fait une hiérarchisation des voies existantes de la ville de la voie principale à la voie tertiaire, et comment le site d'intervention est relié avec le noyau colonial.

- Aussi, on a suivi le rythme des places publiques existantes jusqu'à le site d'intervention pour assurer la continuité et la cohérence de l'espace publique dans la ville.



Figure 3.59 : Schéma de l'hierarchisation des voies existantes et le rythme des places publiques

### 2- Deuxième étape : Restructuration du site d'intervention par le prolongement des voies existantes et la création d'autres

Dans cette étape, on adopter l'ossature urbaine existante comme support d'aménagement par le prolongement et le renforcement des voies existantes pour assurer la continuité et la relation entre les entités, et la création d'autre. Donc voici le processus de restructuration du site d'intervention :



- Le site d'intervention est délimité par la RN1 comme voie principale, une voie secondaire inter-quartier venant de l'extension Sud de la ville, et voie de desserte qui relie les voies précédentes. Aussi, il est relié avec le noyau colonial par deux voies secondaires une, est horizontale et l'autre est oblique.
- On a prolongé la voie secondaire oblique jusqu'à la voie secondaire de délimitation, puis le prolongement de voie secondaire horizontale jusqu'à la voie secondaire oblique, dans le point de convergence, on a créé une percée perpendiculaire à la RN1 et une voie perpendiculaire à la voie secondaire de délimitation
- On a prolongé la voie de desserte venant de lotissement BENDAR jusqu'à la voie secondaire oblique, dans le point de convergence, on a créé une percée perpendiculaire à la RN1 et une voie perpendiculaire à la voie secondaire de délimitation.
- Pour la partie Sud de la voie secondaire horizontale, on suit le même module (longueur entre la voie secondaire horizontale et la voie de desserte venant du lotissement BENDAR) pour créer une voie horizontale jusqu'à la voie secondaire oblique, dans le point de convergence, on a créé une percée perpendiculaire à la RN1.
- Dans ce processus on a essayé d'assurer une structure urbaine cohérente par des îlots proportionnels et différents dont leur forme.
- Les places publiques ont occupé les deux îlots d'extrémité sur la RN1.



Figure 3.60 : Schéma de restructuration du site d'intervention par le prolongement des voies existantes et la création d'autres

### 3- Troisième étape : Hiérarchisation des voies à l'échelle du site d'intervention

→ On a hiérarchisé les voies comme suit :

-Toutes les voies de délimitation du site d'intervention sont des voies principales, les voies existantes venant du noyau colonial sont aussi des voies principales.

-Toutes les voies créées et la voie prolongée du lotissement BENDAR sont des voies secondaires.

-A l'intérieur des îlots obtenus seront les voies tertiaires.

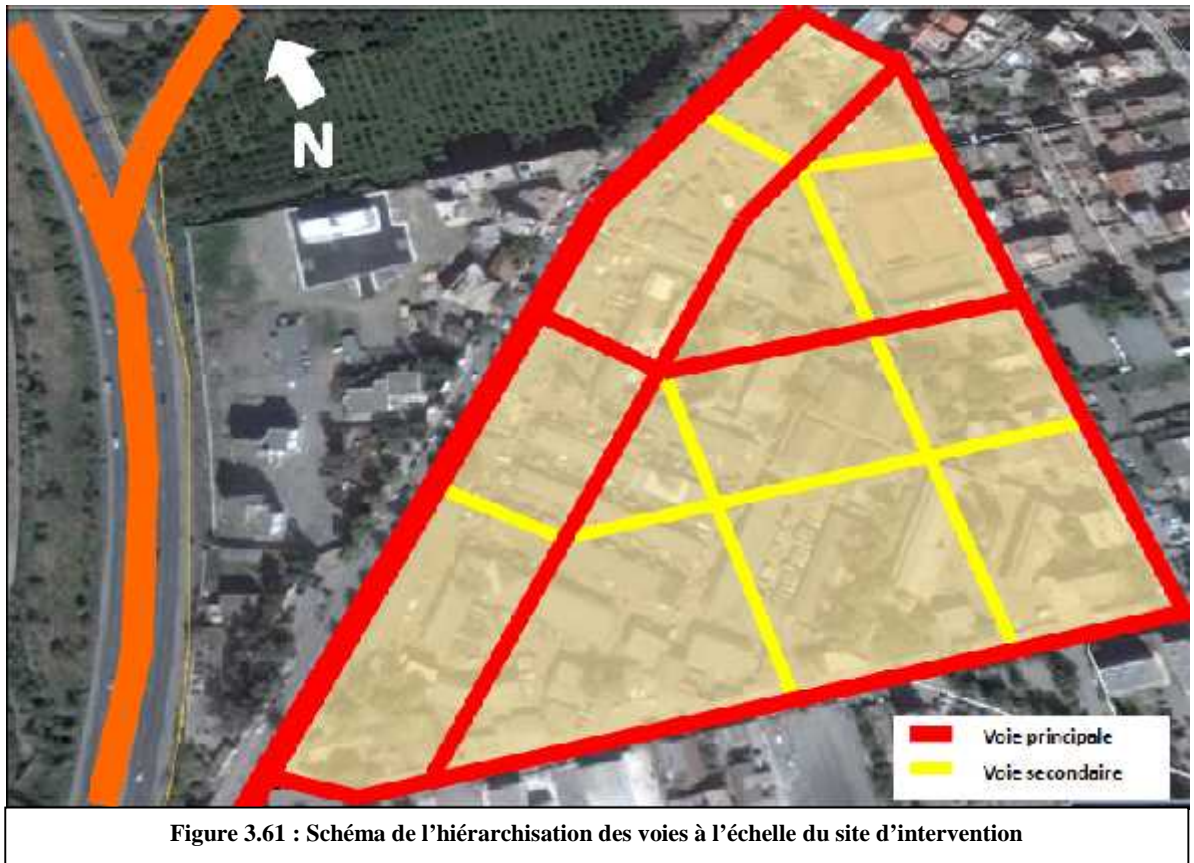


Figure 3.61 : Schéma de l'hiérarchisation des voies à l'échelle du site d'intervention



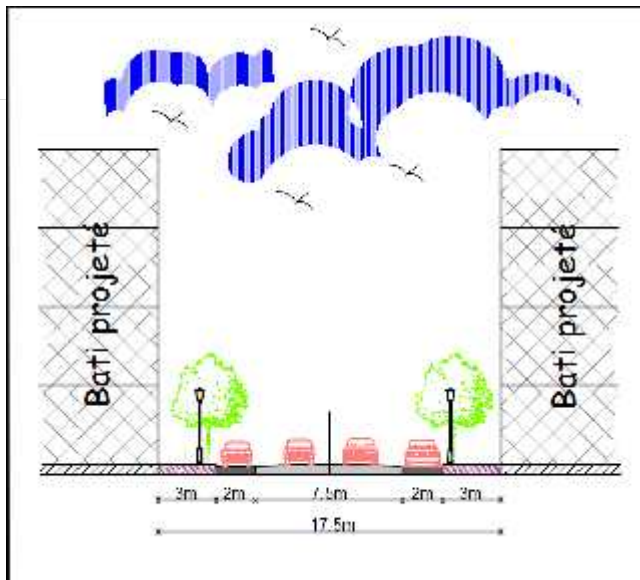


Figure 3.64 : Coupe schématique sur la voie principale

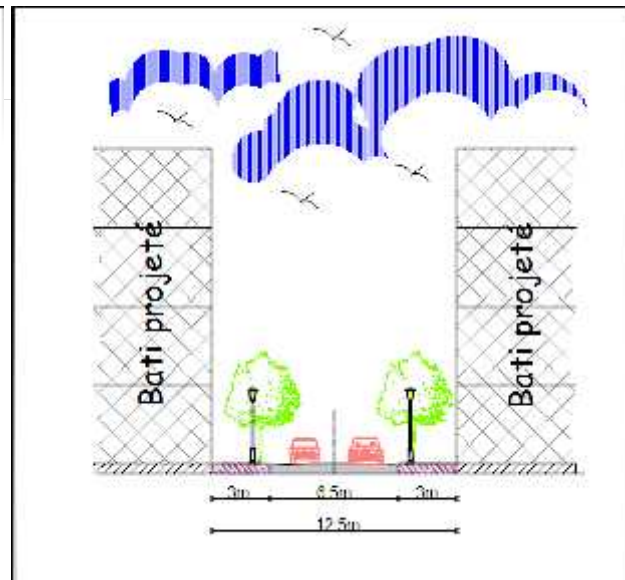


Figure 3.65 : Coupe schématique sur la voie secondaire

### Tableau de surfaces des ilots obtenus :

ILOT :	SURFACE
S1	4000m <sup>2</sup> = 40a
S2	9600m <sup>2</sup> = 96a
S3	7000m <sup>2</sup> = 70a
S4	6300m <sup>2</sup> = 63a
S5	8900m <sup>2</sup> = 89a
S6	3000m <sup>2</sup> = 30a
S7	8100m <sup>2</sup> = 81a
S8	9200m <sup>2</sup> = 92a
S9	5300m <sup>2</sup> = 53a
S10	6200m <sup>2</sup> = 62a
S11	4750m <sup>2</sup> = 47.5a
S12	6200m <sup>2</sup> = 62a
S13	1800m <sup>2</sup> = 18a

Figure 3.66 : Tableau des surfaces des ilots obtenus

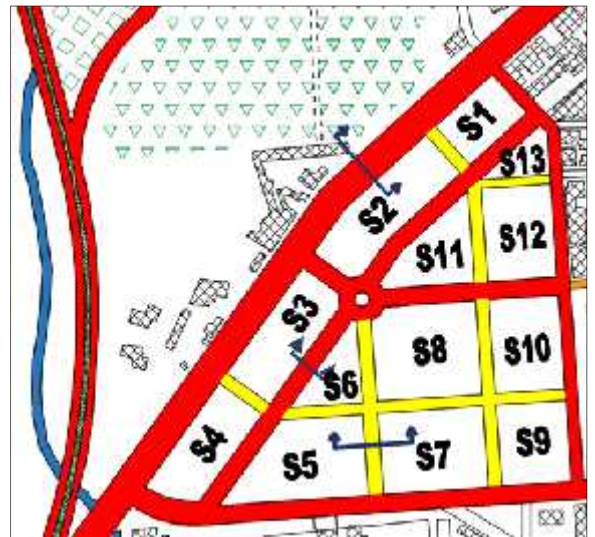


Figure 3.67 : Schéma de numération des ilots

### PLAN DE COMPOSITION URBAINE :

Pour le plan de la composition urbaine on a essayé de créer un quartier mixte (résidentiel, administratif, culturel, commercial, ....) accessible par tous. Voici le processus de composition du quartier :

- ➔ On a renforcé le commerce sur toutes les voies principales du site.
- ➔ On a divisé le quartier en des entités et on a hiérarchisé ces entités selon leur caractère principal :

- Zone administrative et commerciale sur le bord de la RN1 ; il s'agit d'un quartier de bruit.
- Zone résidentielle au cœur du quartier ; il s'agit d'un quartier calme.
- Zone des équipements qui seront comme une zone charnière entre le quartier résidentiel et le quartier administratif et commercial ; il s'agit d'un quartier moyen de bruit.

**NB : cette déviation n'empêche pas qu'il y a une mixité fonctionnelle à l'intérieur des zones mais elle porte le caractère principal.**



**La composition urbaine du quartier résidentiel :**

- ➔ Les voies à l'intérieur du quartier résidentiel devenues piétonnes pour assurer l'intimité du quartier. Et le reste c'est des voies mécaniques.
- ➔ On a renforcé la centralité du site par l'aménagement d'un espace public végétal et la projection d'un équipement rappelant la vocation initiale du site (commerciale).

- On a aménagé un jardin dans l'angle droit du site qui sera en relation directe avec le cœur du site par une allée piétonne qui sera en perspective avec une médiathèque. Cette dernière répond à l'exigence de l'environnement immédiat du site où il ya une concentration des équipements éducatifs.
- On a projeté des équipements dans le quartier résidentiel dans les angles pour profiter de la circulation mécanique, une maison jeune qui donne sur la voie principale horizontale, et une salle de sport qui donne sur la voie principale verticale, les deux équipements répondent aux exigences de l'environnements immédiat où se trouvent des équipements éducatifs.
- Le reste du quartier est occupé par l'habitat collectif.

**La composition urbaine du quartier administratif et commercial:**

- On a animé les deux places publiques par des équipements à leurs hauteurs (un musée et un centre d'affaire pour leur besoin d'avoir un grand dégagement à l'extérieur).
- On a relié entre les deux places par une longue allée piétonne pour assurer la continuité spatiale et visuelle entre elles.
- On a projeté sur le bord de la de l'allée qui donne sur la RN1 un projet d'habitat intégré (commerce au RDC, services à l'étage et des logements dans les étages supérieurs). et sur le bord de l'allée qui donne sur la voie principale le commerce à petite échelle.

**La composition urbaine du quartier des équipements :**

- Dans cette zone on a projeté des équipements sur le bord des deux places publiques pour les animer ; un centre culturel sur le bord de la place qui contient le centre d'affaire qui répond au besoin d'équipement culturel pour les équipements éducatifs existants, et un immeuble bureau.
- On a projeté aussi un groupe scolaire qui groupe une école primaire et une crèche au milieu du site pour que l'opportunité soit pour tous.
- Aussi, des équipements administratifs pour animer le jardin central.
- On a projeté aussi un centre de santé près du lotissement BENDAR, on a choisit cet emplacement puisque cet équipement demande le calme.
- Le reste de la zone est occupée par l'habitat collectif.

**Plan d'aménagement :**





Le plan d'aménagement :

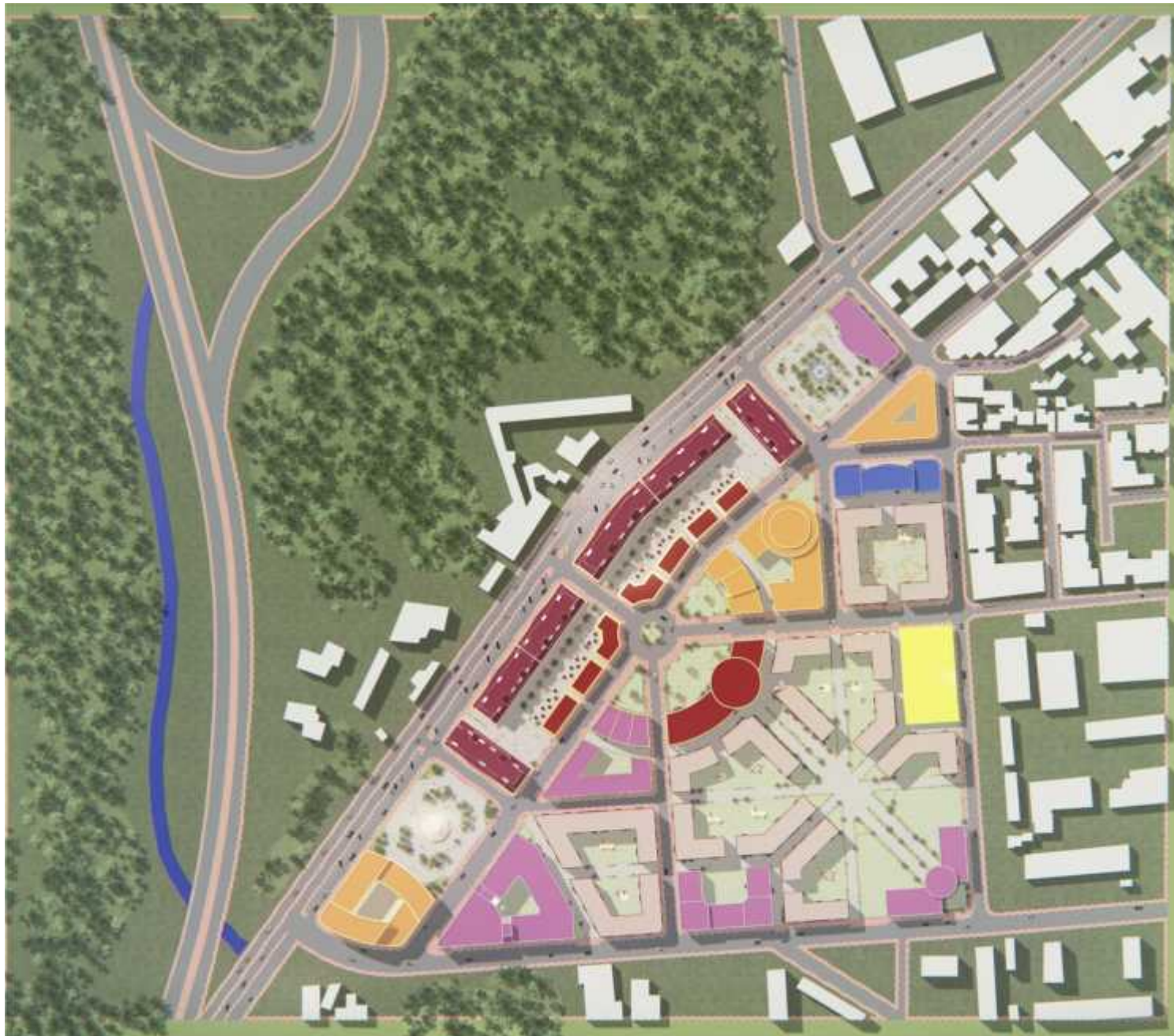


Figure 1 : Plan d'aménagement

**La volumétrie du projet urbain :**



Figure 2 : La volumétrie du projet urbain



Figure 3 : La volumétrie du projet urbain



Figure 4 : La volumétrie du projet urbain



Figure 5 : La volumétrie du projet urbain

**La composition de l'lot choisit :**

- ➔ Une allée piétonne aménagée permet une continuité spatiale et visuelle entre les deux places publique.
- ➔ Sur le bord de l'allée piétonne un projet d'habitat intégré (commerces+services+logements) donne sur deux façades : la façade de la place publique et la façade de la RN1, pour assurer l'animation des deux, il s'agit de deux barres d'orientation différente séparées par un passage piéton.
- ➔ Trois séquences des locaux commerciaux à petite échelle sur l'autre bord de l'allée piétonne centrale séparés entre eux par des passages piétons qui donne directement sur l'allée
- ➔ Aménagement d'une petite placette à l'échelle de l'ilot à la convergence de l'allée piétonne et le passage de l'habitat intégré.

# La composition de l'ilot choisit:

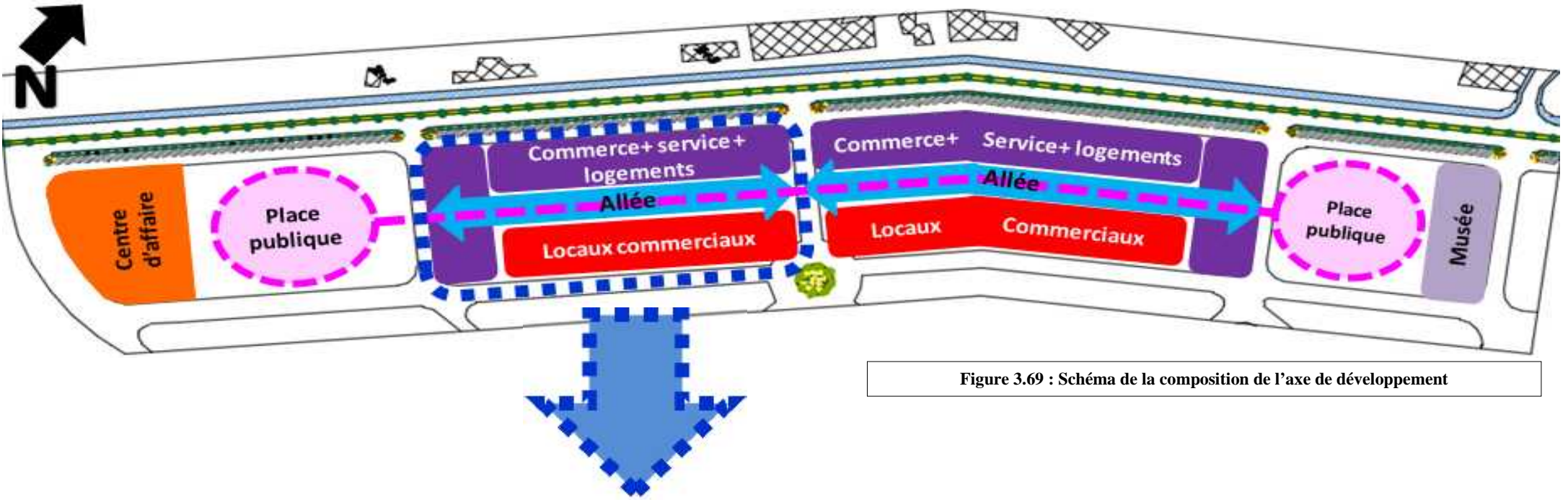
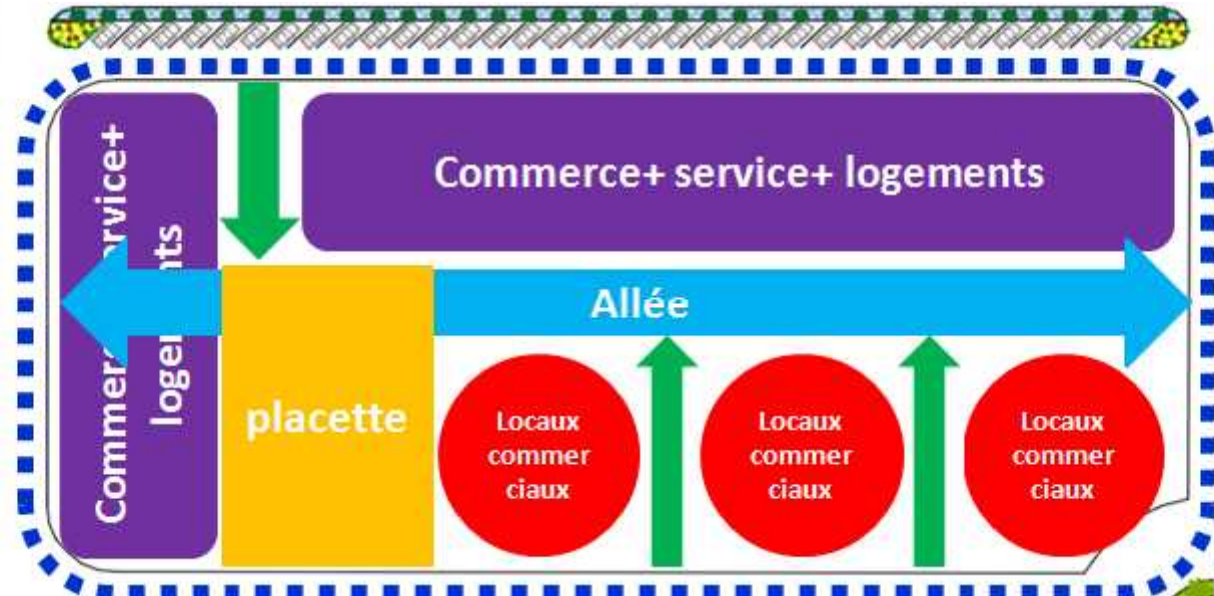


Figure 3.69 : Schéma de la composition de l'axe de développement







**Le plan de masse de l'ilot choisit :**

L'ilot est bordé par :

- La RN1.
- Deux voies principales.
- Une voie secondaire.

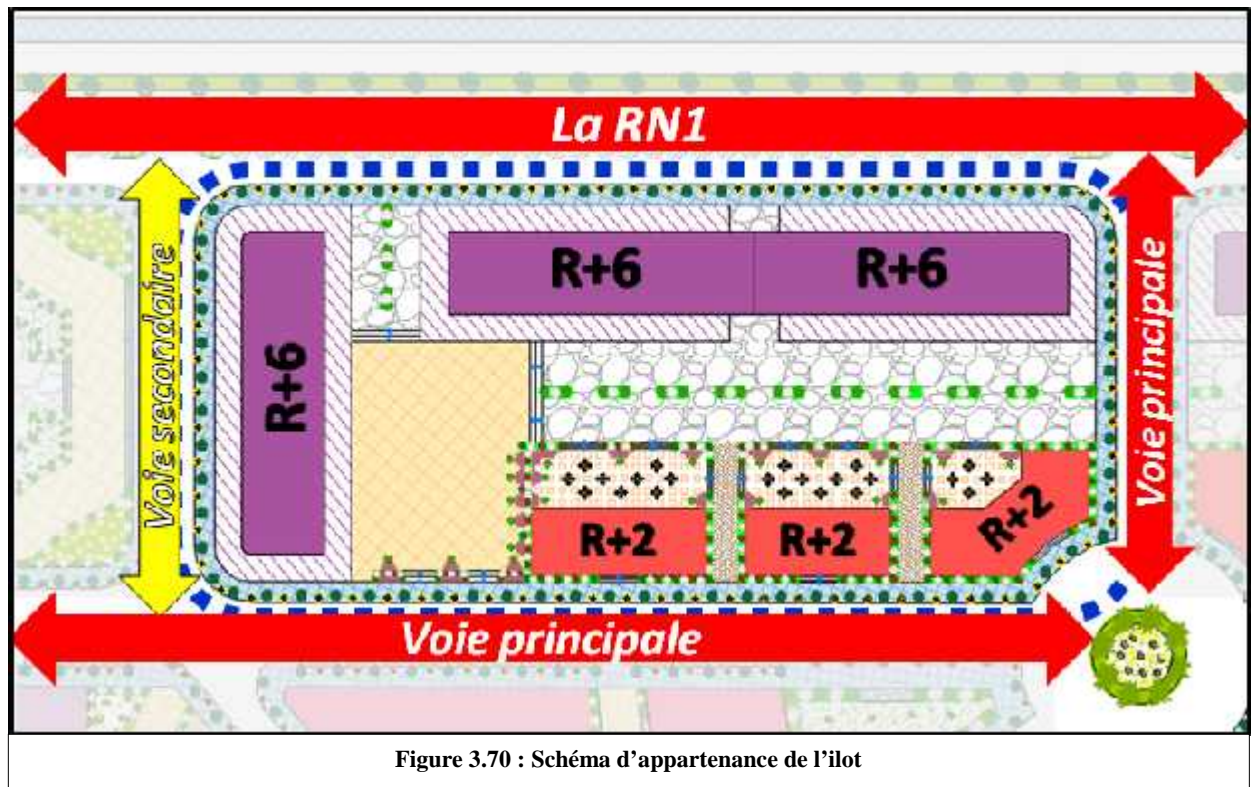
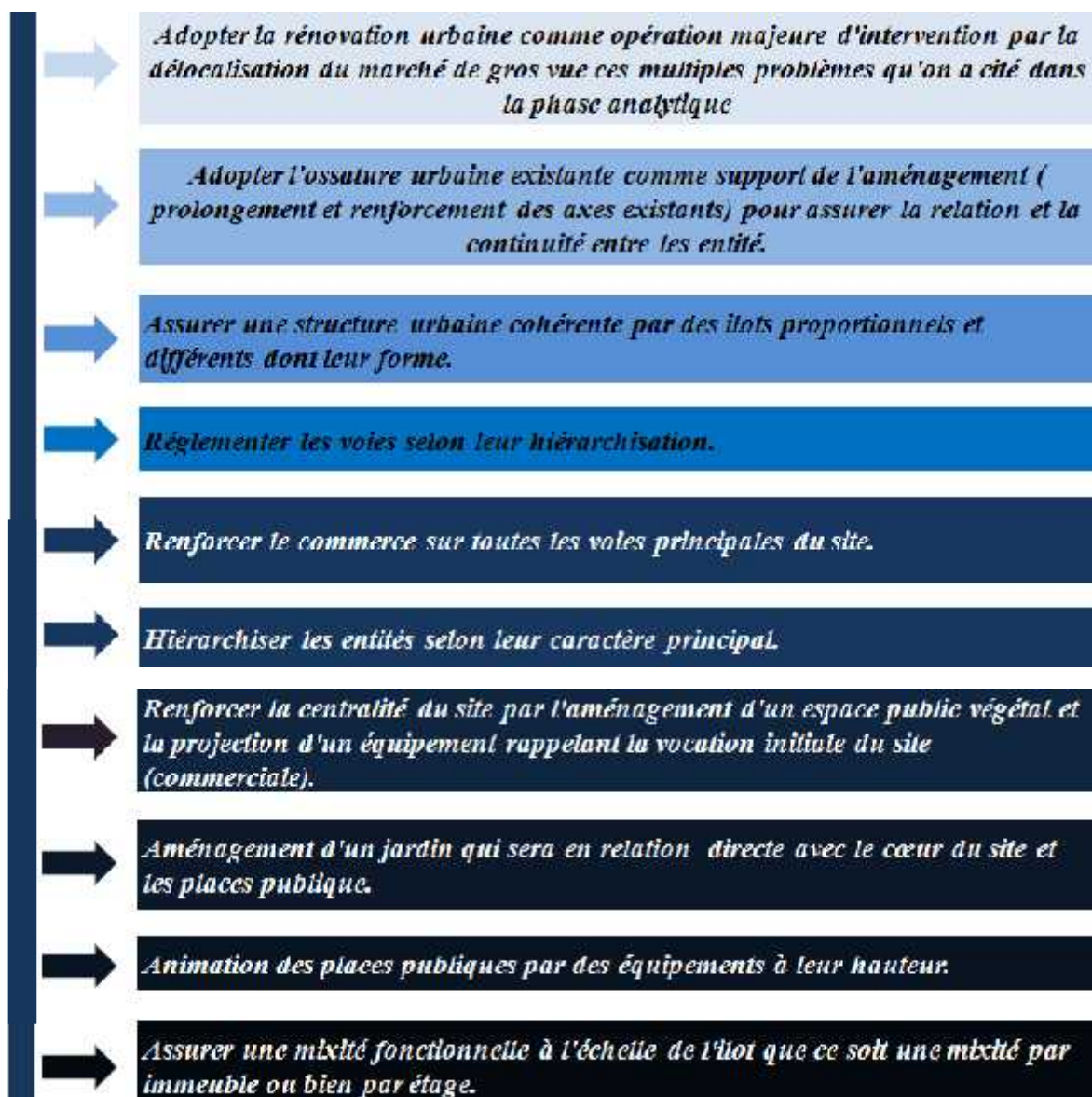


Figure 3.70 : Schéma d'appartenance de l'ilot

**Récapitulations d'intervention :**

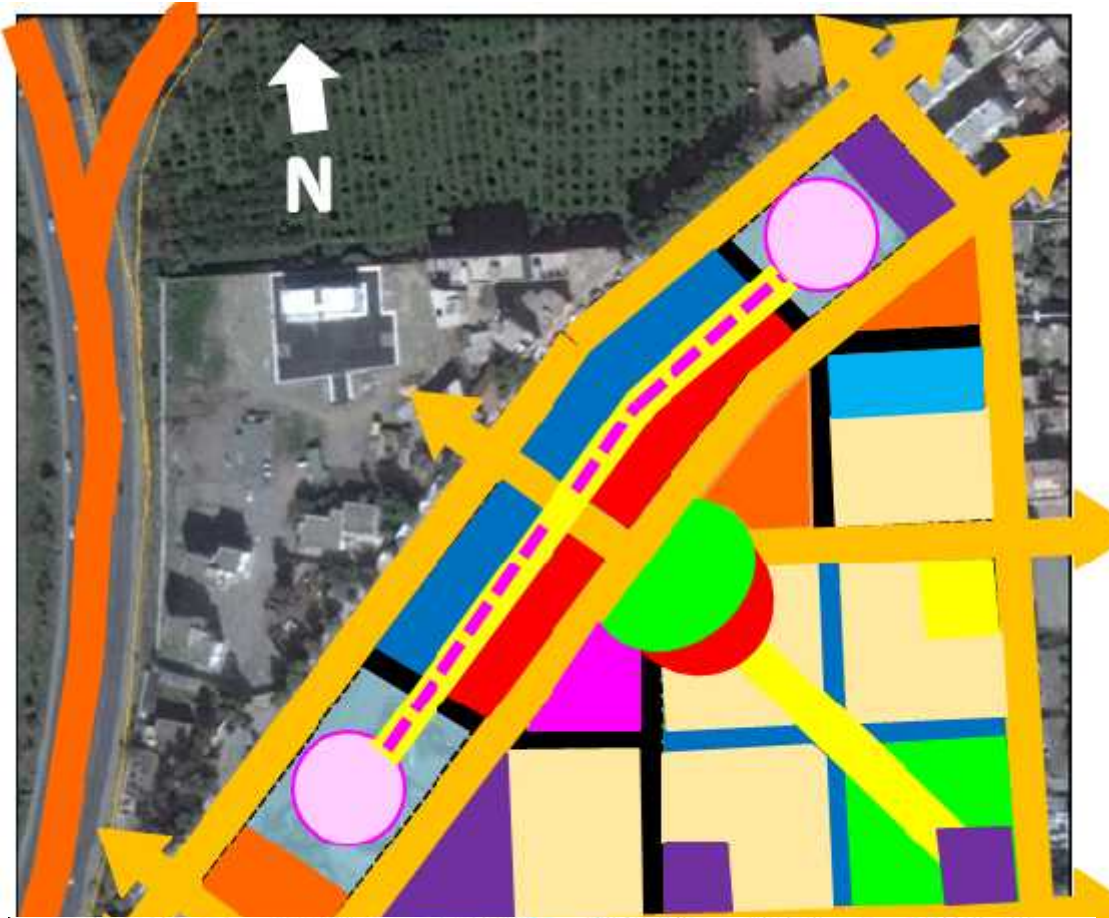




- L'auto route
- V. piétonne
- Zone horticole
- F-commercial
- H-collectif
- Groupe scolaire
- ➔ Axe du commerce
- Zone calme
- Allée
- E-culturel
- E-sanitaire
- Habitat intégré
- V.mécanique
- Zone moyenne
- Jardin
- E sportif
- E administratif
- Place publique







L'autoroute	V. piétonne	Zone bruite	E-commercial	H-collectif	Groupe scolaire
Axe du commerce	Zone calme	Allée	E-culturel	E-sanitaire	Habitat Intégré
V.mécanique	Zone moyenne	Jardin	E-sportif	E-administratif	Place publique



## La phase architecturale :

### -Le projet architectural :

Notre projet architectural est l'habitat intégré (commerces au RDC, services à l'étage et logements dans les étages supérieurs), de gabarit R+6. Le projet est délimité par la RN1 une voie principale, l'allée piétonne et un passage piéton.

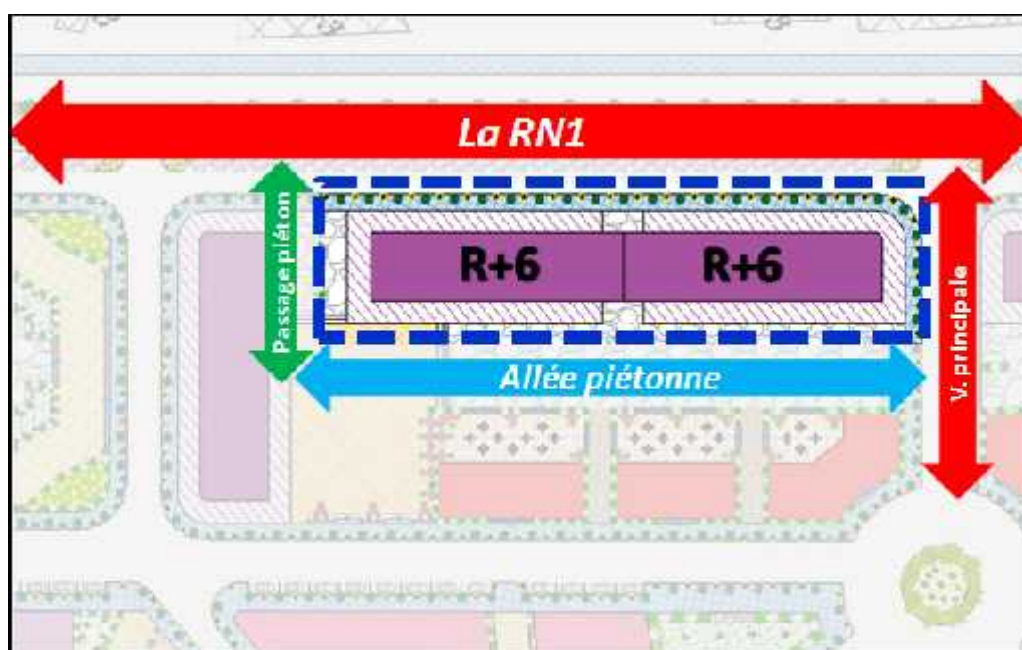


Figure 3.71 : Schéma d'appartenance du projet architectural

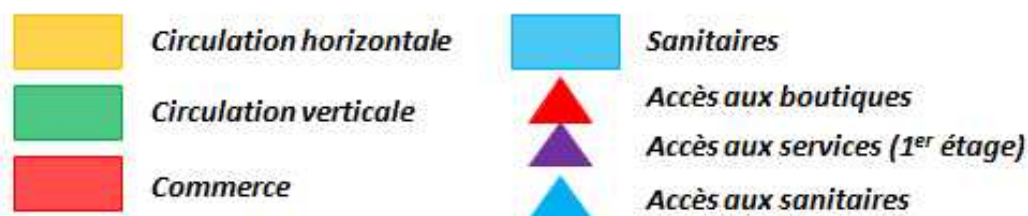
### Organisation verticale de l'habitat intègre :



Organisation horizontale de l'habitat intégré :



**Plan Rez-de-chaussée (commerce)**

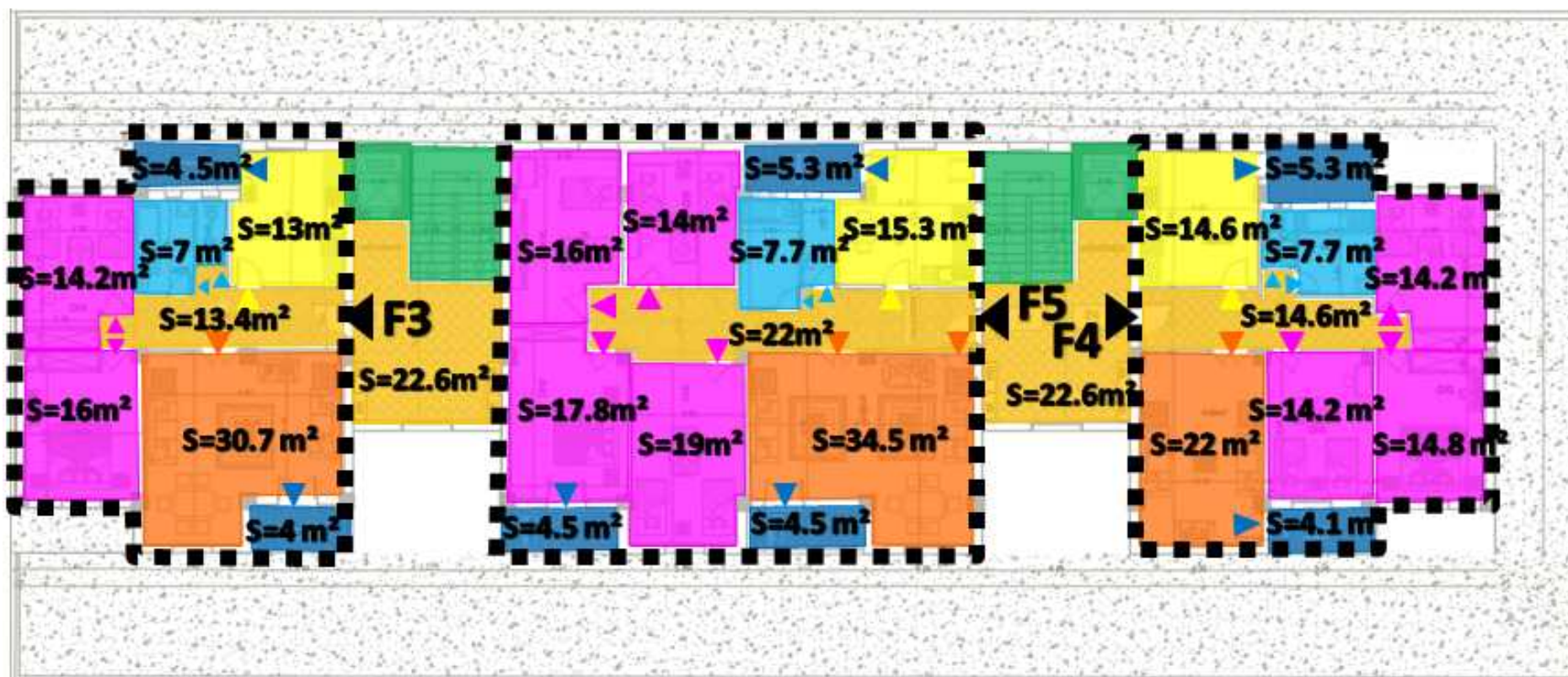






**Plan de 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étage (service)**

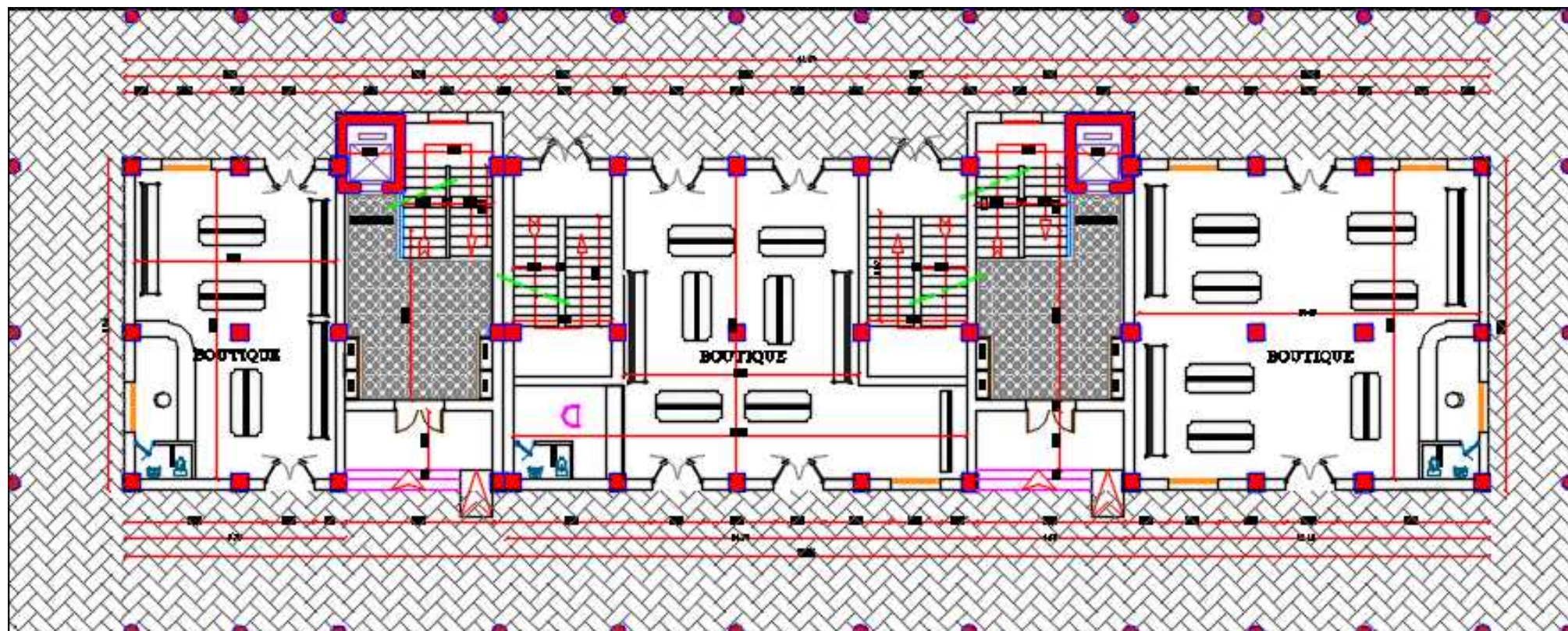




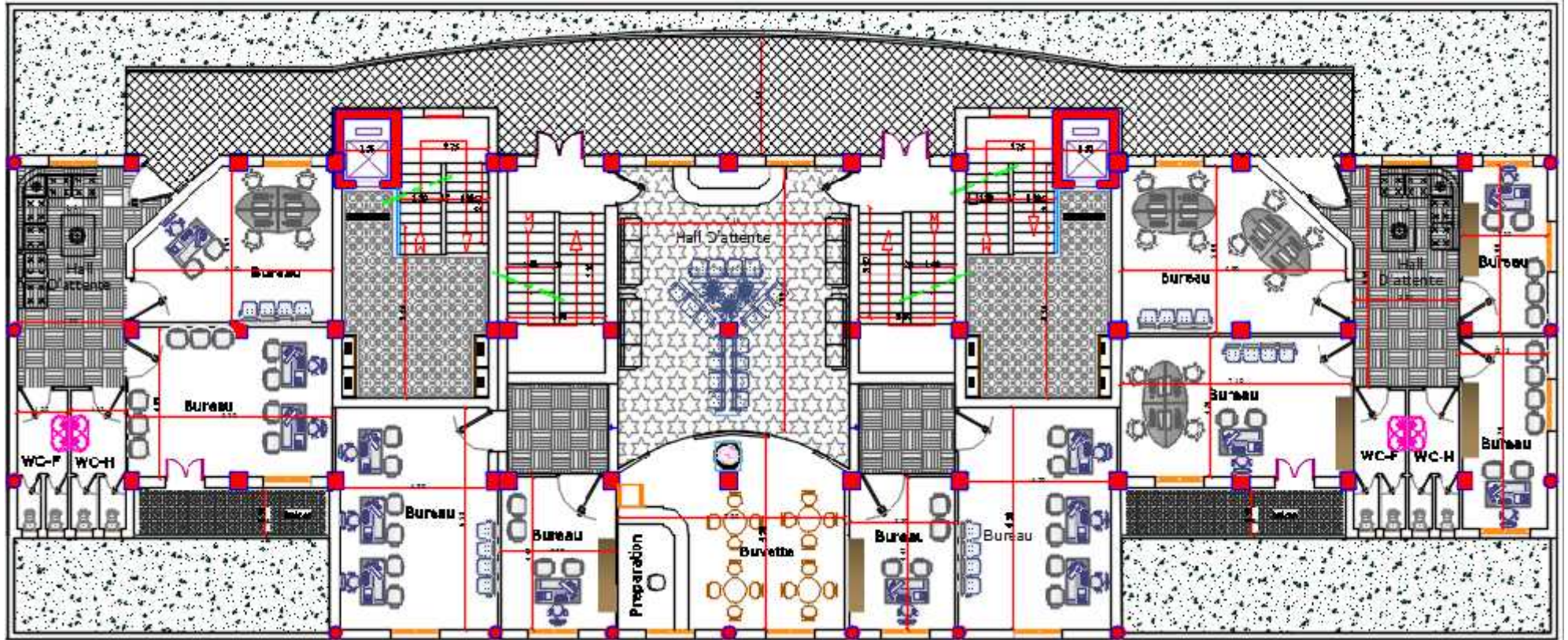
### Plan de 3<sup>ème</sup> , 4<sup>ème</sup> , 5<sup>ème</sup> , 6<sup>ème</sup> étage (logements)



Les plans architecturaux de l'habitat intégré :



**Plan Rez-de-chaussée (commerce)**



**Plan de 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étage (service)**



**Les façades du projet architectural :**



**Figure6. : La façade sur la route nationale**



Figure 7. : La façade sur L'allée piétonne

**La volumétrie :**





2













# **APPENDICES**

## Appendice : I-Renouvellement urbain du quartier carre de soie Lyon

### 1-Situation:

Le **Carré de Soie** est un quartier s'étend sur 500 ha, situés au nord-est de l'agglomération lyonnaise, sur les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne. Il est bordé au nord par le canal de Jonage et le parc de la Rize, à l'ouest par le Boulevard périphérique de Lyon, au sud par la route de Genas et à l'est par l'avenue Franklin Roosevelt.



Figure 1: carte de situation de carre de soie au sein de l'agglomération lyonnaise

Historiquement, c'est un quartier très industriel de l'est lyonnais où étaient présentes de nombreuses usines textiles traitant la soie (la soie artificielle en particulier à l'usine T.A.S.E. de Vaulx en Velin), d'où le nom du quartier. Son passé industriel et son environnement naturel exceptionnel lui confère un intérêt et une richesse indéniables.



Figure 2: carte de situation du carre de soie dans les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.

### 2-présentation du projet :

-A partir du début des années 2000, les collectivités s'engagent dans le développement du territoire du carré de soie. De 2003 à 2006, une concertation, pouvoirs publics et habitants permet de dessiner les grandes lignes d'un projet global, dont les opérations se développeront sur une période de 25 à 30 ans.

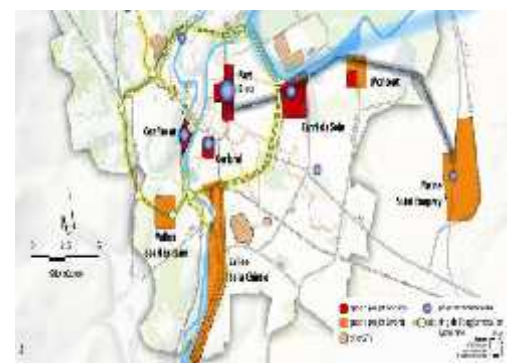


Figure 3 : carre des soie un des grands projets à l'échelle de l'agglomération lyonnaise

Le projet Carré de soie s'inscrit dans le schéma métropolitain de développement de l'Est lyonnais.



Ce projet urbain développe au Carré de Soie, à travers diverses opérations d'aménagement et de renouvellement :

- Transformation de friches industrielles en quartier de vie.
- réhabilitation des ensembles de logements sociaux dégradés.
- une modernisation des parcs d'activités.
- requalification des espaces publics et des circulations.



Figure 4 : photo de l'usine du Tase



Figure 5 : photo La petite cité du Tase

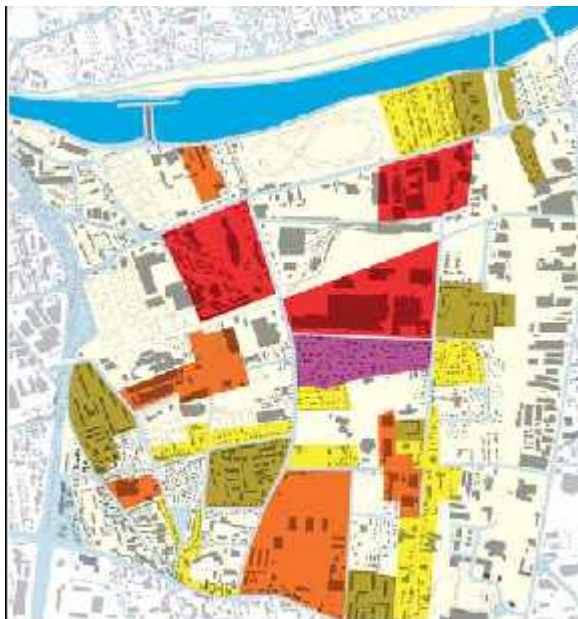







Figure 6 : Cadre des opérations dans les secteurs

Secteurs résidentiels existants.	
	Ensemble d'habitat sociaux (requalification, restauration)
	Secteur d'habitat à démolir.
	Secteur résidentiel à protéger, réhabiliter
Nouveaux résidentiels.	
	Opérations d'urbanisme prioritaires à dominante habitat
	Autres nouveaux secteurs résidentiels dominante habitat.

### **3-Potentialités de site :**

Pour concevoir le projet urbain du Carré de Soie, l'équipe d'urbanistes et de paysagistes s'est appuyée sur les atouts qui lui semblaient les plus susceptibles d'être développés et de créer une cohérence à l'échelle de ce territoire.

- **L'histoire de la cité industrielle TASE**

À l'origine, la cité TASE était une cité industrielle dédiée à la production de textile. Cet ensemble urbain offrait à proximité immédiate des lieux de détente (cinéma), de prières, d'habitat (maisons, appartements, foyers) et de commerces.

Cette cité, pensée dans son ensemble, regroupant toutes les fonctions urbaines primordiales, est à l'origine de ce territoire. Elle s'impose ainsi comme support au développement du Carré de Soie.



Figure 7 : petite cité Tase

- **Une sacrée nature à préserver :**

Le site dispose d'un héritage naturel précieux, marqué par la forte présence de l'eau et des espaces arborés, qu'il est primordial de respecter et de développer :

- **Le canal et ses berges**

Espace naturel et végétalisé, les berges et le canal constituent, avec le parc de la Rize et l'hippodrome, une respiration d'environ 350 m de large.



Figure 8 : photo de canal de jonage



Figure 9 : carte de canal et ses berges

- **Des vues remarquables à préserver**

Depuis le cœur du quartier, on peut observer une perspective, vers le Nord, constituée de:

- l'hippodrome est d'une qualité paysagère indiscutable.

- le vaste plan d'eau du canal.

- le parc de la Rize, sur la berge opposée, se caractérise par une forte densité végétale.

La richesse et la diversité de ces vues constituent un patrimoine remarquable sur lequel s'appuie le projet urbain. Il s'agira de les préserver, de les rendre encore plus lisibles, et de les mettre en scène.



**Figure 10 : carte des potentialités du site**



**Figure 11 : photo de L'hippodrome**



**Figure 12 : photo Les berges du canal**



**Figure 13 : photo de Le parc de la Rize**

#### **4-Enjeux majeurs pour l'agglomération:**

Ce territoire présente un potentiel très important pour :

- lutter contre l'étalement urbain.
- renforcer l'attractivité et le dynamisme de la 1re couronne Est.
- apporter de nouvelles opportunités de logements aux Grand Lyonnais.
- favoriser l'implantation d'entreprises.
- **intégrer le développement durable à tous les niveaux (utilisation des énergies renouvelables, développement des modes de déplacements doux, etc).**

#### **5-Les objectifs forts de projet :**

Concrètement, le projet poursuit plusieurs objectifs qui consistent à :

- sortir le Carré de Soie de son isolement.
- structurer et équilibrer le territoire autour d'une identité forte aussi bien sociale, résidentielle qu'économique.
- préserver le patrimoine, accompagner le renouvellement des secteurs d'activité et d'habitat existants.
- développer les circulations tous modes.
- mettre en avant les atouts paysagers du site en développant les trames vertes et la présence de la nature dans les projets d'aménagement.

#### **6-Le projet urbain :**

##### **-Un projet attractif de développement durable :**

La situation du territoire et ses atouts actuels invitent à concevoir un projet attractif pour l'ensemble des habitants de l'agglomération et répondant aux objectifs de développement durable. Il s'organise autour de trois axes principaux :

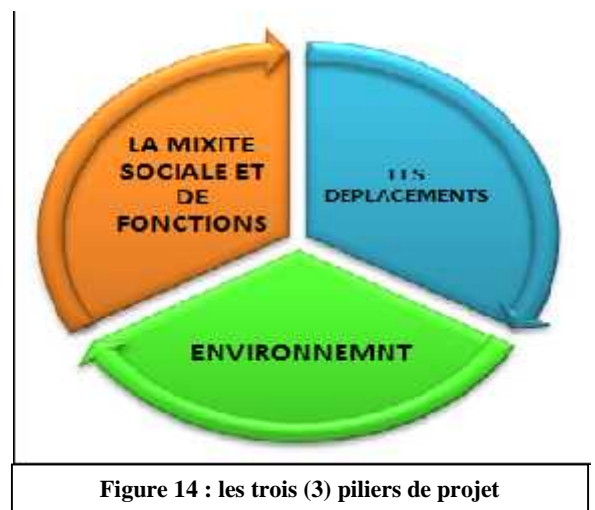


Figure 14 : les trois (3) piliers de projet

## **6-1-l'approche environnementale au cœur du projet :**

L'avenir du Carré de Soie été a entièrement conçu comme un projet de développement durable. Chaque opération privée ou publique devra intégrer une approche environnementale .le projet Carré de Soie devra mettre en œuvre des opérations innovantes et exemplaires en terme de développement durable.

- **6-1-1-Composer le territoire à partir d'un projet de paysage : le parc habité**

Historiquement, l'urbanisation du secteur a permis de conserver des espaces paysagés de grande qualité .Conscients de cette richesse, les habitants évoquent « le capital naturel » du site.

Ils sont très attachés et sensibles à sa préservation.

Aussi, le développement urbain proposé pour ce quartier est celui d'une « ville parc».



**Figure 15 : renforcer la biodiversité du site**

Le projet urbain prévoit de renforcer la biodiversité existante sous des formes nouvelles et différentes : jardins privés, mails d'arbres, fossés drainants, jardins familiaux, espaces publics.

- **6-1-2-Le parc habité et le principe de l'îlot ouvert :**

Dans le parc habité, ce n'est plus le bâti qui est continu, mais les vides. Le quartier est pensé comme un grand parc, dans lequel sont installées des constructions : logements, activités, équipements.

L'idée est de créer des lieux ouverts laissant passer le regard. La structure paysagère de l'ensemble du projet est dominée par les arbres.

L'îlot, qui regroupe les bâtiments, devient ouvert et fertile. Il s'agit de créer un « rhizome vert », un maillage de continuités vertes derrière lequel apparaissent les constructions.

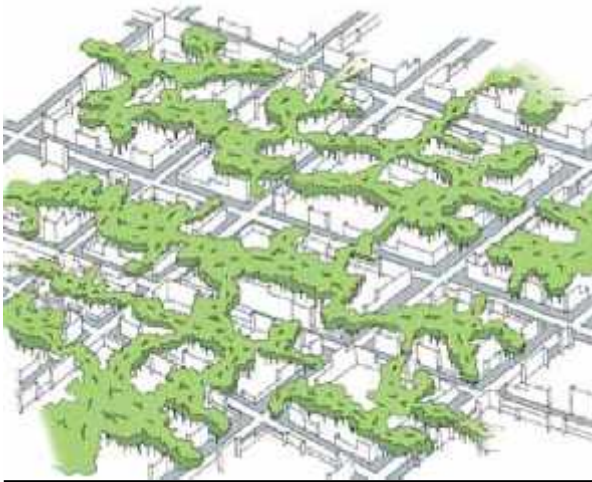


Figure 16 : schéma d'un rhizome vert dans le projet

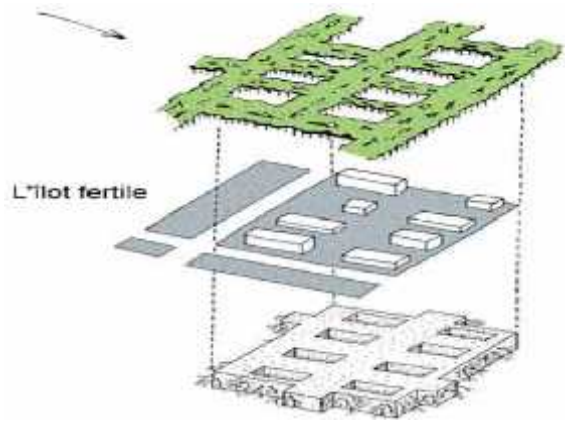


Figure 17 : schéma de la composition de l'îlot

### **"Une parenthèse s'impose : les fondamentaux de l'îlot ouvert"**

- **-Le découpage et la composition de l'îlot**

Dans le projet du Carré de Soie, l'îlot est délimité par des emprises publiques (voiries, places, parcs, jardins...) et par les façades des bâtiments. À l'intérieur, seul le végétal, avec des arbres et des espaces verts, est continu. Le bâti est fragmenté au sein de ces espaces verts. Cette « porosité » de l'îlot est une composante majeure du parc habité.

- **-Des façades discontinues**

Le bâti ne se positionne pas systématiquement en alignement sur la rue de manière continue. Néanmoins, des bâtiments de faibles hauteurs pourront être envisagés en bordure de voirie pour abriter des surfaces commerciales.



Figure 18 : schéma montre la discontinuité des façades



Figure 19: la continuité par les espaces verts

- **La structuration par les espaces vides**

La discontinuité du bâti multiplie les espaces libres dans l'îlot. En plus de la verdure, ces espaces établissent une distance entre public et privé. Ils réglementent les accès comme les usages.

Les limites public-privé sont clairement établies par des clôtures soignées. Leur diversité permet une multiplicité d'ambiances.



Figure 20 : les limites public/privé

### **6-1-3-En donnant une place majeure au Canal et à ses berges**

Les berges du canal ont vocation à devenir un grand parc linéaire pour le quartier.

- Réaménagement des rives du canal du jonage afin des les rendre plus praticable. 2010.



Figure 21 : réaménagement du canal de jonage

- Intégration du pôle de loisirs UCPA aux côtés de l'activité de courses. Ouverture : 2009.



Figure 22 : photo de pole de loisirs

Projets à venir :

- Parc de la Rize
- Pôle sportif Etienne Gagnaire.



Figure 23 : schéma de réaménagement du parc de la Rize

#### **6-1-4-Une promenade au cœur du quartier**

La « promenade jardin » est un élément fondamental du projet urbain. Elle relie le canal et ses berges (1), le corridor du tramway T3 (2) et la chaîne des stades (3) par un vaste espace de promenade, orienté Nord-Sud (4).

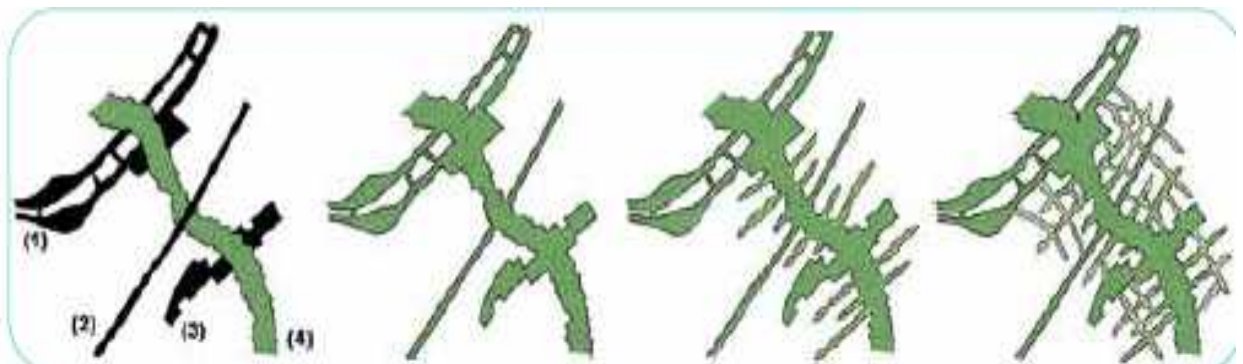
Elle permet de créer une continuité entre une série d'espaces existants ou à créer, Il sera ponctué de lieux d'attraction et d'animation :

- le parc de la Rize en rive droite du canal.
- le canal de Jonage lui-même.
- l'hippodrome réinvesti.
- le parc central et cirque de part et d'autre du tramway T3.
- Esplanade Tase : futur espace public majeur.
- les petites cités TASE.
- le parc de la Mairie annexe.
- et enfin, le parc Sud débouchant sur la route de Genas.



**Figure 24 : schéma présente le parcours de promenade**

La promenade jardin se développera des berges du canal à la route de Genas. Elle assurera des cheminements agréables d'espaces publics et reliera entre les différents quartiers.



**Figure 25 : des plantations continues, publiques ou privées, se tissent.une biodiversité se diffuse peu à peu**



## **6-2-La question centrale des déplacements**

### **6-2-1-un territoire connecté**

L'offre de transports en commun devient particulièrement importante et attractive avec :

- La création d'un pôle multimodal de transports en commun va devenir le premier nœud d'échanges de l'Est de l'agglomération.
- l'ouverture du prolongement de la [Ligne A du métro de Lyon](#) octobre 2007.
- l'arrivée de la ligne de tramway T3 décembre 2006.
- la ligne Part-Dieu/Aéroport Lyon-Saint Exupéry (Leslys - ouverture 2011).
- le futur pôle bus (8 lignes en terminus ou passage, navette EUREXPO),
- la réalisation du parc relais (470 places de voitures et une capacité maximale de 400 places de vélos) 2010
- la future ligne A8 (ligne forte de transports en commun desservant en rocade les communes de l'Est lyonnais).



Figure 26 : le réseau de transport en commun

### **6-2-2-Continuité des cheminements modes doux**

Un réseau modes doux complémentaire au réseau de transports en commun sera mis en place. Ainsi, piétons et vélos cheminent au cœur du parc habité, sur des tracés directs et dédiés.



Figure 27 : le réseau des modes doux

### **6-2-3-Vers un nouveau découpage du territoire**

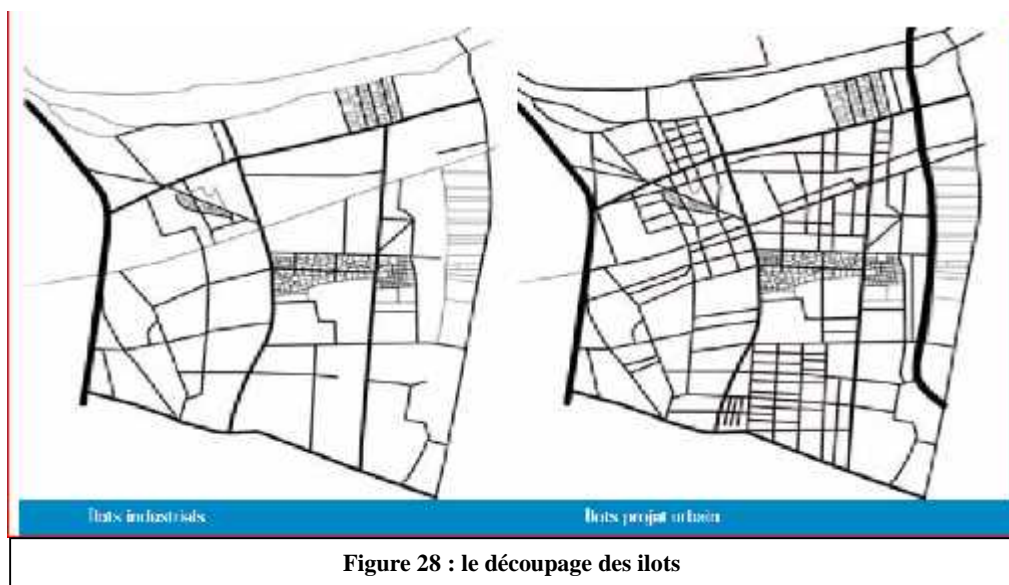
Politique de déplacement qui vise à créer des rues et de leur donner des fonctions, et de favoriser à l'intérieur une circulation apaisée.

La structure actuelle du quartier est héritée de l'époque industrielle et se caractérise par une maille très espacée (anciens îlots industriels allant jusqu'à 600 mètres contre 80 mètres dans le centre de Lyon).

La logique du projet vise à diminuer cette trame pour retrouver une maille plus urbaine, notamment dans les opérations d'aménagement d'ensemble.

Ce maillage structurant est au service du développement de voiries apaisées à l'intérieur des quartiers de vie. Il permettra aussi de donner une place plus confortable aux modes doux.

La nouvelle trame parcellaire délimite des polygones de surfaces variables (de 1 à 5 ha), permettant l'implantation d'habitat, d'activités, de commerce. Elle se différencie d'une trame urbaine orthogonale traditionnelle, car elle s'adapte au découpage actuel du territoire, plus sinueux et variable.



### **6-3-Des orientations en matière d'habitat et d'économie pour répondre aux objectifs de mixité**

- **La mixité sera au cœur de ces aménagements :**
  - mixité sociale (accès à la propriété, logements sociaux, etc.),
  - mixité de fonctions (habitat, commerces, activités tertiaires, etc.),
  - mixité architecturale (habitat collectif dense, habitat collectif individualisé, architectures des bâtiments variées, etc.).

- **6-3-1-En matière d'habitat :**

Le projet urbain doit permettre la création de nouveaux quartiers denses d'habitat, tout en prenant en compte l'évolution des quartiers existants.

Pour ce faire, il convient de :

- a- créer des quartiers à dominante résidentielle dense, à proximité du pôle multimodal :
- b- requalifier les ensembles de logements sociaux dégradés.



**Figure 29: secteurs de la cité Tase et la cité Villeurbanne : quartiers à dominantes résidentielles**

- c- protéger et réhabiliter les secteurs patrimoniaux (Cités TASE et Yoplait) : il s'agit de développer de véritables quartiers de vie autour des friches industrielles des anciennes usines TASE et Yoplait, situées à proximité du pôle de transports en commun.

- **6-3-2-En matière d'équipements :**

**Les objectifs économiques** du projet urbain sont de :

- encourager et accompagner une diversification des activités présentes.
- permettre au quartier du Carré de Soie de jouer un rôle particulier et d'être repéré au sein de l'ensemble de l'agglomération lyonnaise. Pour y répondre, il s'agit de :
  - constituer un pôle tertiaire à proximité immédiate du pôle multimodal de transports en commun, qui pourra constituer à terme une alternative au pôle de la Part-Dieu.
  - conforter les grandes zones d'emplois, telle la zone d'activité de la Soie, notamment par la réalisation du Boulevard Urbain Est (BUE) qui offrira une nouvelle façade à cette zone.
  - maintenir et développer des poches d'activités artisanales regroupées dans des parcs ;
  - constituer le pôle automobile Est sur le BUE.



Figure 30 : carte des équipements

## **7-Conclusion :**

Le Carré de Soie va se reconstruire pendant de nombreuses années, à des rythmes variés. Le plan guide propose une image à long terme de ce territoire transformé. Il a vocation à encadrer les projets dans le temps, pour une meilleure cohérence des initiatives entre elles. Il est amené à s'enrichir par des études plus fines pour s'adapter à l'émergence des nouveaux programmes.

## **I-Renouvellement urbain du quartier carré de soie Lyon :**

### **Introduction:**

La régénération de l'ancien marché agricole de Bologne représente une opération d'initiative publique qui témoigne d'une manière innovante d'aborder le projet urbain et de traiter certains des plus importants enjeux de la ville contemporaine.

Chef-lieu de la région d'Émilie-Romagne, Bologne est l'une des plus importantes villes de l'Italie. Connue comme le siège de la plus ancienne université du monde occidental (1088), elle compte 380.000 habitants, dont 90.000 étudiants et elle est la septième ville italienne pour sa population, au cœur d'une région métropolitaine d'environ 1.000.000 d'habitants.

Fer de lance de l'approche *typo morphologique*, développée à la fin des années 1960, Bologne a renoncé à l'expansion, en rupture avec toutes les logiques de développement d'économie libérale, en décidant d'entreprendre sa reconquête avec la responsabilisation de l'ensemble de sa population : permettre la sauvegarde de l'esthétique de la ville tout en

préservant les habitants résidents, est le défi que Bologne a lancé à cette époque aux autres villes européennes. Si la force de cette philosophie, posée à la base de sa politique urbaine, a été reconnue comme un modèle exemplaire en Italie et à l'étranger, on ne peut pas dire que la ville ait échappé, dans la pratique des années suivantes, aux effets de l'urbanisation plus récente et à la fragmentation qui impacte tous les systèmes urbains contemporains.

Conçu comme une occasion fondamentale de relier deux parties de la ville, séparées depuis longtemps par la barrière ferroviaire et de créer une nouvelle centralité, en stricte connexion avec le centre ville, le projet « *Mercato Navile* » est le résultat d'un long processus marqué par de nombreuses difficultés politiques.

Initié en 1985, ce n'est qu'au milieu des années 2000 qu'il a connu une définition plus concrète.

Aujourd'hui, le projet de régénération de l'ancien marché agricole représente la plus vaste opération urbaine des dernières années sur laquelle la ville d'ailleurs s'appuie pour renouveler son image et son identité. Son intérêt réside non seulement dans la transformation des outils de la planification que l'opération a favorisée, mais surtout dans l'expérimentation d'une logique innovante de concertation avec les citoyens, qui a fait valoir au projet de nombreux prix nationaux.

### **Présentation et Situation de la ville :**

**Bologne :** est une ville italienne située dans le nord-est du pays, entre le Pô et les Apennins. C'est le chef-lieu de la région d'Émilie-Romagne et l'une des villes principales de l'Italie. Elle est considérée comme le siège de la plus ancienne université du monde occidental puisqu'elle fut fondée en 1088. Ce rayonnement culturel et son université lui ont valu le surnom de *la Dotta* (la savante). La ville possède également d'autres surnoms comme *la Rossa* (la rouge), en référence à ses tuiles en terre cuite et aussi pour son âme politique de gauche communiste, et *la Grassa* (la grasse) pour son excellente cuisine. C'est une ville de haute tradition, foyer de la Renaissance italienne.



Figure 32 :carte de situation de projet

## Présentation et situation du site :

Le quartier de la Bolognina se situe au voisinage immédiat du centre historique de Bologne, au nord de la ligne ferroviaire centrale. Quartier populaire constitué à la fin du 19ème siècle dans le contexte européen de la révolution industrielle, il répond au souci hygiéniste et à l'organisation des cités de cette période face à une forte poussée démographique : l'ouverture des murs d'enceinte médiévaux et le choix d'une extension urbaine maîtrisée de typologie haussmannienne.

La commune se divise en neuf circonscriptions administratives qui portent le nom de quartiers : Borgo Panigale, San Donato, San Vitale, Sàvena, Navile, Porto, Saragozza, Santo Stefano, Reno.



Figure 33 : carte de localisation



Figure 34 : découpage administratif de Bologne

Cet héritage donne aujourd'hui à ce quartier un caractère et une qualité d'usage (larges avenues plantées et front bâti dense) spécifiques. La présence d'une structure urbaine composée et par ailleurs la dimension populaire et multiethnique de ce quartier, notamment la présence de commerces de proximité, confèrent à ce lieu identité et convivialité.



Figure 35 : quartier Bolognina

accueille principalement, dès la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, un vaste marché agricole (fruits et légumes) caractérisé par des bâtiments de stockage mais aussi par la présence d'un grand auvent à arcades laissant filtrer la lumière, la « pensilina Nervi », sous laquelle avait lieu la vente des marchandises. L'entrée de ce marché, dont l'emprise actuelle avoisine les trente hectares, est également symbolisée par une tour d'entrée.



**Figure 36 : Vues du marché après la démolition amorcée par le projet en cours, en 2007 : la tour d'entrée est sauvegardée**



**Figure 37 : pensilina Nervi « sous laquelle avait lieu la vente des marchandises »**

Le marché agricole a été délocalisé en 1996 mettant fin à presque un siècle d'activité. Les habitants du quartier ont souhaité que le projet de régénération de cette zone conserve la « pensilina Nervi » et la tour d'entrée de l'ancien marché, caractéristiques de l'histoire du lieu. Ses valeurs esthétiques et symboliques, font de ces deux bâtiments, des nœuds centraux du site, avec lesquels la transformation contemporaine du marché a dû composer.

C'est avec le plan d'urbanisme de 1985 (approuvé en 1989) que la ville a décidé la fermeture du marché agricole et sa délocalisation sur une surface plus vaste, éloignée des bords du centre-ville. A la base, les raisons de cette décision étaient associées à la volonté d'amplifier le rayon d'action du marché, sans compromettre la qualité de la vie urbaine. Mais l'intention d'exploiter les potentialités du site, situé dans une position stratégique pour la ville, a contribué

aussi à prendre cette direction : « recoudre » le tissu urbain, en requalifiant l'ancienne césure de la gare, était considéré comme un nouvel et important objectif pour l'évolution de la ville et ce, également au regard de la proximité aux œuvres infrastructurelles fondamentales qui étaient prévues, comme la construction d'une nouvelle gare centrale et l'arrivée d'une ligne ferroviaire à grande vitesse.

### **Problématiques du site :**

-La délocalisation du marché agricole de Bologne, en 1996, met fin à une série de facteurs qui avaient compromis de façon négative la vie du quartier : la congestion du trafic, le bruit des véhicules, le cloisonnement physique de la ville et la ségrégation sociale induite étaient les nuisances les plus importantes dont les habitants avaient souffert pendant les années précédentes. Mais cette décision provoque aussi la fin des formes de microéconomie locale qui s'étaient développées grâce aux activités du marché agricole. Avant et après la délocalisation, les habitants du quartier ont donc été victimes des effets négatifs produits à la fois par la présence et par l'absence du marché. Au moment où la transformation du marché a été proposée comme l'occasion d'améliorer la qualité de cette zone, ce vécu a largement contribué à une prise de position sociale importante, exprimée comme une sorte de « droit de compensation », face aux nuisances subies dans le passé.

-L'absence de qualité urbaine du quartier doit être rapportée également au fait que les espaces verts et les structures d'agrégation et de services publics prévus par le plan n'ont jamais été réalisés : malgré les intentions du PRG visibles dans la représentation de la maille urbaine, le manque de ces espaces a compromis fortement la qualité de vie des habitants dans le quartier. Seuls la *Piazza de l'Unità* – l'unique espace vert réalisé – et la présence de commerces de proximité, qui résistent aux modèles de plus grosse taille, offrent une certaine convivialité



**Figure 38 : Piazza de l'Unità, unique espace vert du quartier**



## Les éléments premiers du projet d'aménagement de la zone :

Le premier projet approuvé pour le site, de Ricardo Bofill. Avec une esquisse d'aménagement global, l'architecte proposait la continuité de la trame existante de la *Bolognina*, dans une composition régulière d'îlots à cour, caractérisés par une alternance d'espaces verts et bâtis. La proposition de Bofill, s'étendait à un périmètre vaste comprenant presque toute la partie au Nord du système urbain. Mais l'idée de réaliser deux tours jumelles de 120 m d hauteur, à l'entrée de la nouvelle gare, fait l'objet d'un débat animé au sein de la ville et, en 1997, un referendum appelle les citoyens à voter à ce propos. Bien que seuls 36% des habitants aient voté, il fut manifeste que le projet n'était pas partagé. Cependant, l'esquisse de Bofill sera affinée par l'équipe d'architectes italiens *Technicoop*, enfin approuvé par la municipalité de l'époque en 1999. Cette solution prévoyait de réaliser dans les trente deux hectares occupés par l'ex marché, de l'habitat collectif, des bureaux, l'accueil de structures universitaires, des logements étudiants et des espaces verts. Mais le projet, bien qu'approuvé, ne verra jamais le jour : les élections communales de la même année freinent la réalisation des perspectives indiquées et témoignent d'une déception par rapport à la vision urbaine dessinée.



Figure 39 :Projet urbain ZIS R5.2  
1996 (projet Bofill)



Figure 40 :Plan de détail, 1999  
(projet *Technicoop*)

En 2001, l'agence bolognaise « *Studio Scagliarini TaSca* » est en charge d'une étude de faisabilité pour l'aménagement du site de l'ancien marché. En s'éloignant de la répétition systématique des îlots de la *Bolognina* qui caractérisait le dessin de Bofill, la solution élaborée propose une densité bâtie inférieure au projet précédent : il s'agit d'un schéma urbain plus libre, où l'espace végétal diffus pourrait alterner avec des typologies d'habitat différentes, en créant des espaces publics de nature et de dimension diverses.

Les bâtiments universitaires sont remplacés par le siège unifié des bureaux municipaux qui modifie la destination fonctionnelle du site. Pourtant, ce ne sont pas ces changements qui compromettent l'acceptation du projet. C'est plutôt l'idée de localiser le long de *via Gobetti* - au nord-est du site - deux longues barres de logements pour étudiants qui va faire monter la protestation à l'encontre de cette proposition. Conçus pour assurer le confort acoustique à l'intérieur du site, ces édifices sont plutôt perçus par les habitants comme un élément de coupure qui empêche son intégration avec le quartier existant. Le conflit monte, en exprimant des positions de plus en plus radicales.



Figure 41 : Studio Scagliarini  
TaSca, 2001

Ces derniers se mobilisent massivement et de manière active (observations au plan, élaboration, diffusion et synthèse d'un questionnaire de satisfaction, coordination des différentes corporations d'usagers, etc....) pour la création d'un atelier de participation citoyenne et la définition d'un nouveau projet. Les habitants du quartier obtiennent satisfaction sur ce principe après deux ans de tractation. Une délibération municipale de la commune de Bologne officialise la naissance de l'atelier de participation urbaine, *il laboratorio mercato*, en février 2005. Désormais, la commune, l'équipe de maîtrise d'œuvre (l'agence Scagliarini) et les habitants du quartier ouvrent conjointement pour la définition du projet d'aménagement de la zone de l'ex-marché agricole.

### **L'atelier de participation urbaine, il laboratorio mercato :**

Cette expérience de participation citoyenne a été menée suivant *trois phases* :

**Une première phase** : où selon la requête des habitants du quartier, ont été exposées et débattues les principales observations faites au projet de l'atelier d'architecture Scagliarini. Cinq réunions de mars à juin 2005 ont été organisées suivant les thématiques suivantes :

1. La zone de l'ex-marché et le centre historique : le périmètre d'étude, les connexions et le nœud

e la gare centrale de Bologne ;

2. La zone de l'ex-marché et le quartier : un nouveau centre pour la Bolognina ;

3. Habiter la zone de l'ex-marché : l'environnement durable et le paysage ;
4. Habiter la zone de l'ex-marché : l'environnement social et l'activité commerciale ;
5. Synthèse des réunions précédentes, idées et orientations susceptibles d'être associées à la redéfinition du projet de zone.

**Une seconde phase** : de juin à octobre 2005, a permis d'organiser des discussions techniques en groupes plus restreints et ainsi de redéfinir les orientations majeures du projet de zone. Ces réunions ont permis la présentation aux habitants du quartier du nouveau projet réalisé par l'atelier d'architecture Scagliarini, l'élaboration aussi en novembre 2005 d'une maquette du futur site, avec comme thématiques principales, la définition de services et d'espaces publics. Une validation administrative du projet par les services de la commune a eu lieu par suite en mars et juillet 2006 (approbation définitive).

**Enfin une troisième phase** : de juin 2006 à juin 2007, où ont été organisées des rencontres relatives à la mise en cohérence des principaux aspects du projet sur ce site, soit de manière simultanée :

- l'accueil des bureaux du futur siège communal de la ville de Bologne et les différents besoins qu'il génère ;
- l'organisation et l'emprise des emplacements publics qu'ils soient verts ou de quartier ;
- la dimension environnementale du projet, notamment le thème de la consommation et de la production énergie.



*Concertation participative  
Source : Foglio del laboratorio del quartiere, novembre 2005*



- Concevoir un nouveau parc urbain, élément clé de la continuité du site avec l'extérieur et l'intérieur du quartier ; et valoriser les structures bâties existantes (« pensilina » et la tour d'entrée) à l'intérieur du site ;



**Figure 44 :L'idée du projet : Poursuivre la trame de la BOLOGNINA  
Créer un parc urbain central  
Source esquisse : Agence Scagliarini**



**Figure 45 :Simulations 3d du projet : en premier plan, à gauche, le parc central directement connecté aux bâtiments existants de la tour d'entrée et de la pensilina (Source : Studio TaSca Scagliarini**

-Création d'une passerelle jardin permettant d'accéder à l'espace du parc de la villa Angeletti ;



**Figure 46 :Jardin-passerelle d'accès au parc Angeletti**

Promouvoir la mobilité douce et garantir la continuité des parcours piétons cyclables avec le réseau existant ;



Figure 47 :Cheminement de circulation mode doux

- Favoriser la mixité des fonctions et la construction de nouveaux équipements, à la fois noyaux de la vie administrative de la ville et de la vie sociale du quartier ;



Figure 48 : nouveau siège unifié des bureaux municipaux de la ville ; construit en 2007 dans la portion site ouest

Diversifier les conditions d’habitat destinées à une pluralité d’usagers différents (typologies diverses et variété des dispositifs d’acquisition et de location).

- assurer la protection de l’environnement et l’optimisation des ressources énergétiques.L’ensemble de ces objectifs se réfèrent au choix du parc urbain central, à l’intégration des espaces publics nouveaux et existants, à la diversification des nouveaux espaces verts, à la mixité des services et des fonctions offerts, au contrôle des parcours piétons, véhiculaires et cyclables, à la diversité des typologies des logements prévus et aux choix énergétiques des bâtiments.

Le « vide » du parc central est conçu comme le noyau du nouveau système urbain. La nouvelle centralité qu'il offre est conçue comme une charnière entre le tissu bâti existant et futur, capable de compenser l'absence d'espaces verts, qui a marqué longtemps la vie du quartier. Entouré par l'ensemble des nouveaux bâtiments, ce poumon vert créé une connexion directe avec l'autre espace public essentiel du nouveau secteur constitué par la « pensilina » : de dimensions importantes par rapport au quartier et à la ville, cette structure devient ainsi une place couverte et multifonctionnelle qui se prête à être utilisée de façon diversifiée et flexible.

### **Conclusion :**

Cette régénération urbaine : la force d'une communauté désireuse de recouvrer et d'améliorer l'usage d'un territoire, héritage de leur passé mais aussi et surtout de leur avenir.

Une intention aboutie et partagée avec les principaux acteurs du projet (commune et maîtrise d'œuvre), voilà la performance de cet exemple de concertation participative.

## **Les recommandations :**

- Maintenir une continuité urbaine du quartier avec la ville.
- Etudier le terrain, son orientation, ses dénivelés, la disposition des autres bâtiments et de la végétation afin d'adapter son projet aux contraintes géographiques.
- Créer les équipements, les services nécessaires, les transports doux et travailler sur de nouveaux modes de transport.
- Valoriser l'environnement par la création d'espaces paysagers afin d'intégrer la nature dans la ville.
- Organiser le programme dans l'objectif de favoriser la diversité fonctionnelle, la multiplicité des usages, la mixité urbaine, notamment avec la construction d'immeubles de bureaux et d'habitat sur des « socles actifs » comme des commerces ou des équipements publics.
- Contribuer à faciliter la diversité sociale et générationnelle des habitants du quartier par la variété des typologies d'habitat et de services.
- Favoriser la mixité à l'échelle de l'immeuble ou de l'îlot.
- Favoriser la proximité des habitations et des services.
- Assurer l'accessibilité des habitants aux services.
- Favoriser la densité urbaine plutôt que l'expansion.
- Organiser une densité innovante et acceptable en prévoyant la mixité et une complémentarité des typologies d'habitat.
- Valoriser l'environnement par la création d'espaces paysagers afin d'intégrer la nature dans la ville.
- Développer des espaces de convivialité et de sociabilité accessibles à tous.
- Aménager les espaces publics.
- Soigner les espaces extérieurs publics et privés en rendant lisible les séparations tout en prévoyant une intégration paysagère.
- Articuler les pôles autour de modes de transports doux et développer de nouveaux usages en diminuant la place de la voiture.
- Assurer une mobilité de proximité pour tous.
- Entretien de l'environnement en favorisant la biodiversité par des choix de conception et de gestion des espaces verts.
- Conserver le patrimoine naturel des espèces et des écosystèmes.



### La synthèse :

- Comme tout projet urbain, une opération du renouvellement urbain ne peut qu'être en phase avec l'ensemble des documents de planification urbaine. Mais, au-delà d'une simple compatibilité normative, elle doit devenir un projet militant s'appliquant non seulement à concrétiser tous les grands objectifs définis en matière de déplacements urbains, d'habitat, d'énergie et de développement économique.
- Dans la politique urbaine, **l'intégration** est le premier impératif d'un aménagement durable. **La densité** urbaine recherchée facilite l'accès des habitants à l'emploi, au logement et aux services, en privilégiant les modes de transports doux. **La mixité fonctionnelle** s'organise à partir de pôles mixtes mélangeant habitations, bureaux, commerces, équipements culturels, sportifs et d'enseignement...Elle justifie d'une part la forte densité et d'autre part la réduction des déplacements au sein du quartier.
- Le renouvellement doit engendrer de la cohésion sociale. Les objectifs de favoriser la mixité sociale et générationnelle et de renforcer les liens sont inhérents au projet d'aménagement.

## **Les ouvrages :**

**AMIRECHE Toufik, mémoire de magister option : faits urbains, approche des espaces publics urbains : cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli, Université Mentouri. Constantine faculté des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire département d'architecture & d'urbanisme, juin 2012.**

**EWA BEREZOWSKA-AZZAG, projet urbain connaitre le contexte de développement durable , Ed : synergie , Alger 2011.**

**JULIEN FRANC, la colonisation de la Mitidja, collection du centenaire de l'Algérie 1830 — 1930**

**LE COLONEL C. TRUMELET, Bou-farik , Adolphe Jourdan, libraire ,1887**

## **Les articles :**

**ABDELKRIM BITAM, le binôme village/périmètre de colonisation et son incidence sur les extensions urbaines, publié sur projet de paysage - [www.projetsdepaysage.fr](http://www.projetsdepaysage.fr) 20/07/2011**

**ABDELKRIM BITAM, permanence et consciences des tracés d'époque coloniale française en Algérie**

**BADJADJA Salima , Les espaces publics : une expérience pour réfléchir la ville nouvelle , Département d'Architecture Université Mentouri de Constantine**

**Charte renouvellement urbain durable, 2015**

**Carre de soie l'esprit de lieu : concertation carre sois, juillet 2012.**

**DANIEL PINSON, le renouvellement urbain des grands ensembles, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille**

**G. CHOUQUER , morphologie agraire coloniale en Mitidja centrale (Algérie) , Boufarik , Chebli , Bouinan , septembre 2012.**

**G. CHOUQUER , morphologie agraire coloniale en Mitidja centrale (Algérie) , Boufarik , Chebli , Bouinan , septembre 2012.**

**J.-M. HALLEUX ET J.-M. LAMBOTTE, reconstruire la ville sur la ville, le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés**

**J. JACQUES DELUZ, la croissance d'Alger, de la ville extensive à la ville en réseau uniformité ou diversité, discontinuités ou continuités**

**les cahiers de l'habitat et du logement, dossier : renouvellement urbain (définition, origines, enjeux) .**

**Projet Urbain Carré de Soie, Synthèse : un territoire, des enjeux de développement, Grand Lyon Mission Carré de Soie**

**RAZIKA BOUMANSOUR DJAAFRI, article : l'impact des plans d'urbanismes élaborés pour l'extension de la ville d'Alger et la plaine de la Mitidja sur l'étalement urbain ,école d'architecture et d'urbanisme, Alger.**

**SEBASTIEN JACQUOT, culture et renouvellement urbain, université d'Angers, esthua carta umr eso**

### **Les revues :**

**YVES BONARD (YB), ANTONIO DA CUNHA (AC), FLORENCE COLACE (FC), PHILIPPE CUDRY (PC), JEAN-PHILIPPE DIND (JPD), MICHELE FREIBURGHaus (MF), CATHERINE GROUT (CG), SANDRA GUINAND (SG), IGOR MORO (IM), MARIANNE THOMANN (MT) , la requalification des espaces publics: enjeu de l'urbanisme durable , vues sur la ville, décembre 2007, dossier n° 19  
Institut, iris-écologie**

### **Les thèses :**

**ABDELKRIM BITAM , mémoire de magistère , Composition urbaine et spécificités locales (l'héritage de la colonisation française en Algérie),école polytechnique d'architecture et d'urbanisme,2003/2004**

**BOUCHERIT SIHEM, mémoire pour l'obtention du diplôme de magistère Option : urbanisme, L'utilisation du projet urbain dans la requalification des Grands ensembles, université menrtouri –Constantine faculté Des sciences de la terre, de géographie et de l'aménagement du territoire département d'architecture et d'urbanisme**

**BOUDJABI NAOUEL HANANE, mémoire (pour l'obtention du diplôme de magister option : urbanisme) , les stratégies de la reconstruction de la ville sur la ville analyse d'un cas d'étude : Constantine, université mentouri faculté des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire département d'architecture et d'urbanisme, 13- 02- 2005**

**DENISE FUSSEN HEC, BENOÎT BIÉLER IGUL, JULIEN EGGENBERGER IGUL, NICOLAS ASCHOUD SSP, impacts de l'étalement urbain , mai 2003**

**Noémie THOMAS, mémoire de master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral, éléments de diagnostic sur le renouvellement urbain en Poitou-Charentes, direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, 20112012**

**Reza KHEYRODDIN, thèse pour obtenir le grade de docteur de l'université de paris ouest Nanterre la défense, le renouvellement urbain a Téhéran, politiques, pratiques et méthodes, université paris ouest Nanterre la défense, le 7 juillet 2009**

**RAHIM (Kamel) , thèse soutenue en vue de l'obtention du grade de docteur en aménagement de l'espace, urbanisme , le renouveau de la planification urbaine et la notion de projet urbain entre architecture et urbanisme , université de Val-de-Marne, paris 12 institut d'urbanisme de paris , 1970-2003**

**VAN DER POORTEN SOPHIE, mémoire de master 2 de science et technologies, mention : aménagement, urbanisme et développement des territoires, estimation et potentialités du gisement foncier du renouvellement urbain autour des gares et des transports en commun en site propre dans la région nord-pas de calais, institut d'aménagement et urbanisme de Lille, 2009-2010**

**YASMINA ARAMA, thèse de doctorat d'état, option : urbanisme, périurbanisation, métropolisation et mondialisation des villes l'exemple de Constantine, université mentouri de Constantine faculté des sciences de la terre de la géographie et de l'aménagement du territoire département architecture et urbanisme, Décembre 2007**

### **Les rapports :**

**MICHEL BONETTI, MELANIE TUAL, MARIE LLORENTE, EMELINE BAILLY, rapport : les enjeux du renouvellement urbain durable, université paris-est, juin 2011**

### **Document de l'APC :**

**Règlement Boufarik 2010.  
Rapport final PDAU.**

**Interview :**

**Marion Desjardins, renouvellement urbain, l'urbanisme au service du social**

.