



**- Université Blida 01-
- Institut d'Architecture et d'Urbanisme -
Master 2 'Architecture et Projet Urbain'
2018/2019**

Mémoire de recherche

Thème : Impact de la ville nouvelle

Intitulé :

**Impact de la ville nouvelle de Bouinan
sur les agglomérations existantes**

**Etudiante :
AMIRI El Alia**

**Encadreur :
Mr SEDOUD Ali**

**Responsable du master
Dr. Arch. ZERARKA Mohamed**

Résumé

Mots clés :

Projet urbain, ville nouvelle, agglomérations existantes, impact, Bouinan, ceinture verte.

Le présent travail de recherche intitulé « **Impact de la ville nouvelle de Bouinan sur les agglomérations existantes** » est une contribution pour un master II option « projet urbain ».

Les interventions sur les tissus urbains existants de la ville de Bouinan au niveau les quatre agglomérations (Amroussa, Bouinan, Hasseinia et Mellaha) sont des aménagements basés sur la préservation, la rénovation urbaine, la réhabilitation et à la restructuration.

Ces interventions seront orientées en priorité sur l'amélioration de l'habitat et la réhabilitation des infrastructures de base des zones vétustes en articulation avec le plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan.

Ces opérations de requalification seront menées sur la base des études précises en tenant compte de l'état de fait du site notamment de l'état de bâti et du foncier et ce pour prévenir le phénomène de développement non maîtrisé et le déclin de leurs fonctions urbaines essentielles.

Lors de cette étude, nous avons constaté que la mise à niveau structurée sur plusieurs échelles et étapes d'intervention dans le contexte d'un ancien tissu noyé et intégré dans un tissu urbain projeté (nouveau tissu) pour répondre aux besoins de la population tout en définissant les principes et les objectifs de ces projets et leur effet sur l'espace urbain et sa perception dans le temps et mettons en garde une politique de planification urbaine orientée ayant comme objectif principal l'amélioration du cadre vie de la population.

Donc la ville nouvelle de Bouinan vise une politique de l'urbanisme, de l'emploi, du logement, et des services publics de proximité.

À travers de cette recherche nous avons essayé d'étudier une série de critères de la composition urbaine qui peuvent définir l'impact de la ville nouvelle de Bouinan sur les agglomérations existantes, ces critères sont les suivants: Mixité fonctionnelle, espace public, agencement des centralités et densification urbaine, mobilité et planification des transports, intégration au site et création de la ceinture verte.

Cette étude est structurée en trois chapitres, suivis d'une conclusion. Le premier chapitre introductif présente la thématique spécifique de recherche ainsi la problématique spécifique qui est l'impact de la ville nouvelle de Bouinan sur les agglomérations existantes, l'hypothèse et objectifs ainsi que le cas d'étude; le deuxième chapitre intitulé "état des connaissances" qui a pour objectif de présenter les concepts liés à la thématique de recherche et les analyses d'exemples relatifs à des projets similaires dans le monde et en Algérie, dans le but de définir et clarifier le concept choisi et illustrer notre thème de recherche; le troisième chapitre intitulé "cas d'étude de la ville nouvelle de Bouinan", présente l'application des résultats relevés dans les chapitres précédents.

La conclusion générale synthétise les résultats des différentes parties de l'étude et présente une perspective de recherche dans le cadre du projet urbain et la ville nouvelle de Bouinan en tant qu'un nouvel objet urbain.

Abstract

Keywords:

Urban project, new city, existing agglomerations, impact, Bouinan, green belt.

The present research work entitled "**Impact of the new city of Bouinan on existing agglomerations**" is a contribution to a master II option "urban project".

The interventions on the existing urban fabrics of the city of Bouinan at the four agglomerations (Amroussa, Bouinan, Hasseinia and Mellaha) are developments based on preservation, urban renewal, rehabilitation and restructuring.

These interventions will focus primarily on the improvement of housing and the rehabilitation of basic infrastructure of dilapidated areas in conjunction with the development plan of the new city of Bouinan.

These requalification operations will be carried out on the basis of precise studies taking into account the state of the site, particularly the state of buildings and land, in order to prevent the phenomenon of unmaintained development and the decline of their essential urban functions.

In this study, we found that the upgrade structured on multiple scales and intervention stages in the context of an ancient fabric embedded and integrated into a projected urban fabric (new fabric) to meet the needs of the entire population by defining the principles and objectives of these projects and their effect on the urban space and its perception over time and warn of a policy oriented urban planning with the main objective of improving the living environment of the population.

So the new city of Bouinan aims at a policy of urbanism, employment, housing, and public services nearby.

Through this research we have tried to study a series of criteria of urban composition that can define the impact of the new city of Bouinan on existing agglomerations, these criteria are as follows: Functional mix, public space, layout of centralities and urban densification, mobility and transport planning, site integration and creation of the green belt.

This study is structured in three chapters, followed by a conclusion. The first introductory chapter presents the specific theme of research and the specific problematic that is the impact of the new city of Bouinan on existing agglomerations, the hypothesis and objectives as well as the case study; the second chapter entitled "state of knowledge" which aims to present the concepts related to the research theme and the analysis of examples relating to similar projects in the world and in Algeria, with the aim of defining and clarifying the concept chosen and illustrate our research theme; the third chapter, entitled "case study of the new city of Bouinan", presents the application of the results reported in the preceding chapters.

The overall conclusion summarizes the results of the different parts of the study and presents a research perspective within the framework of the urban project and the new city of Bouinan as a new urban object.

ملخص

الكلمات الرئيسية:

المشروع الحضري ، المدينة الجديدة ، التجمعات الحالية ، الأثر، بوينان، الحزام الأخضر.

يمثل العمل البحثي الحالي بعنوان " أثر المدينة الجديدة بوينان على التجمعات الحالية " هي مساهمة للحصول على ماستر 2، بالتخصص "المشروع الحضري".

التدخلات على مستوى الأنسجة الحضرية الحالية لمدينة بوينان في التجمعات الأربعة (عمروسة ، بوينان ، حسينية وملاحة) هي تهيئة تستند إلى الحفظ، التجديد الحضري، إعادة التأهيل وإعادة الهيكلة.

ستركز أولوية توجيه هذه التدخلات بشكل أساسي على تحسين السكن وإعادة تأهيل المنشآت الأساسية للمناطق القديمة بالترابط مع مخطط التهيئة للمدينة الجديدة بوينان.

سيتم تنفيذ عمليات إعادة التأهيل هذه على أساس دراسات دقيقة مع مراعاة حالة الموقع الحالية، وخاصة حالة المباني والعقارات، من أجل منع ظاهرة التطوير غير المتحكم فيه وتراجع وظائفها الحضرية الضرورية.

في هذه الدراسة، تحققنا بأن عمليات الترقية مبنية على عدة مستويات ومراحل التدخل في سياق النسيج القديم الممزوج والمدمج في النسيج الحضري المتوقع (النسيج الجديد) لتلبية احتياجات السكان و ذلك بتحديد مبادئ وأهداف هذه المشاريع وأثرها على الفضاء الحضري و التحصيل الناتج مع مرور الوقت وبوضع سياسة التخطيط الحضري الموجه هدفها الرئيسي هو تحسين الإطار المعيشي للسكان.

لذا فإن المدينة الجديدة بوينان تهدف إلى سياسة التعمير، العمل، السكن والخدمات العمومية الجوارية.

من خلال هذا البحث قمنا بمحاولة دراسة سلسلة من معايير التركيب الحضري التي يمكن أن تحدد أثر المدينة الجديدة بوينان على التجمعات الحالية ، وهذه المعايير هي كما يلي: المزيج الوظيفي، الفضاء العمومي، تنظيم المركزية والتكثيف الحضري، التنقل والتخطيط لوسائل النقل، الإدماج في الموقع وإنشاء الحزام الأخضر.

تم تنظيم هذه الدراسة في ثلاثة فصول، متبوعة بخاتمة. الفصل الأول التمهيدي يقدم موضوع البحث الخاص والاشكالية الخاصة التي تمثلت في أثر المدينة الجديدة بوينان على التجمعات الحالية، الفرضية والأهداف بالإضافة إلى دراسة الحالة؛ الفصل الثاني بعنوان "حالة المعارف" والذي يهدف إلى تقديم المفاهيم المتعلقة بموضوع البحث والتحليل للأمتثلة المتعلقة بمشاريع مماثلة في العالم وفي الجزائر، بهدف تحديد وتوضيح المفهوم الذي تم اختياره و شرح موضوع بحثنا؛ الفصل الثالث بعنوان "دراسة الحالة للمدينة الجديدة بوينان"، يعرض تطبيق النتائج الواردة في الفصول السابقة.

الاستنتاج العام يلخص نتائج الأجزاء المختلفة من الدراسة ويقدم منظوراً بحثياً في إطار المشروع الحضري والمدينة الجديدة بوينان كمادة حضرية جديدة.

Remerciements

Avant tout, je remercie Dieu de m'avoir donné la santé, le courage et la volonté pour pouvoir achever ce modeste travail.

*Je tiens à exprimer mes remerciements et ma profonde gratitude à mon encadreur **Mr Sedoud Ali**, d'avoir accepté de m'encadrer, ainsi que pour son soutien, sa patience, et surtout ses conseils qui ont contribué à alimenter ma réflexion.*

*Je remercie aussi **Dr Mr Zerarka Mohamed**, notre enseignant et Porteur du master pour sa patience, pour ses précieux conseils durant sa formation au sein de son master architecture et projet urbain.*

*Mes remerciements également aux membres du jury **Mr Ait Saadi Mohamed Hocine** et **Mr Derder Mustapha**, pour avoir accepté de participer à l'évaluation de ce travail.*

Mes remerciements vont également à tous mes enseignants de l'institut d'architecture et d'urbanisme.

Enfin, un grand merci à tous ceux et celles qui m'ont soutenu et qui m'ont aidée de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

El Alia

Dédicace

Je dédié ce modeste travail

*A la lumière de ma vie, ma **Mère** pour son amour, son soutien moral et son encouragement durant toute ma vie, que Dieu te garde pour nous,*

*A la mémoire de mon **Père**, que Dieu te garde dans son vaste paradis.*

*A mon époux et ma petite princesse ma fille **Nada Sirine**,*

*A ma très chère sœur **Safia** et sa petite famille, pour leur amour, aide et motivation,*

A toute la famille,

A tous mes professeurs,

A tous mes amis(es).

El Alia

TABLE DES MATIERES

RESUME

REMERCIEMENTS

DEDICACE

TABLE DES MATIERES

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

LISTE DES ABREVIATIONS

CHAPITRE I: PHASE INTRODUCTIVE

I.1 Introduction à la thématique générale du master «Architecture et projet Urbain»	01
I.2 Introduction à la thématique spécifique de la recherche	05
I.3 Présentation du cas d'étude	07
I.4 Problématique de recherche	09
I.5 Hypothèse de recherche	09
I.6 Objectifs de recherche	10
I.7 Cadre théorique	10
I.8 Structure du mémoire	11

CHAPITRE II: ETAT DES CONNAISSANCES

INTRODUCTION	12
II.1 Concept du projet urbain	12
II.2 Concept de l'impact	14
II.3 Concept de la ville nouvelle	15
II.4 Concept de la ceinture verte	20
CONCLUSION	23
II.5 Recherche thématique	24
II.5.1 Villes nouvelles britanniques	24
II.5.2 Villes nouvelles françaises	33
II.5.3 Villes nouvelles algériennes	40
CONCLUSION DU CHAPITRE	50

CHAPITRE III: LE CAS D'ETUDE

INTRODUCTION	53
III.1 Le choix de la ville nouvelle de Bouinan	53
III.2 Présentation du projet	53

III.3 Elaboration et évaluation du plan d'aménagement	58
III.4 Définitions des différentes interventions sur les tissus existants	60
III.5 Intervention sur les agglomérations existantes en articulation avec le plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan.....	65
III.6 Identification des impacts de la V.N. de Bouinan sur les agglomérations existantes	71
CONCLUSION DU CHAPITRE	78
CONCLUSION GENERALE	79
RECHERCHES BIBLIOGRAPHIQUES	

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

LISTES DES FIGURES ET TABLEAUX

LISTE DES FIGURES:

Figure 1.1 Blida dans l'espace de la grande ville d'Alger	05
Figure 1.2 Carte d'évolution spatiale de la tache urbaine de la wilaya de Blida entre 1972 et 2016	06
Figure 1.3 Etalement de l'urbanisation	06
Figure 1.4 Localisation de la ville nouvelle de Bouinan et les infrastructures de liaisons Horizon 2030	08
Figure 1.5 Réseaux routiers métropolitains	09
Figure 1.6 Occupation des sols- ville nouvelle de Bouinan	10
Figure 2.1 Objectifs des villes nouvelles	17
Figure 2.2 Organisation métropolitaine du Bassin parisien	18
Figure 2.3 Mixité sociale- Les visages de la ville nouvelle	18
Figure 2.4 Ville de Créteil Le quartier « Petit Pré Sablière »	18
Figure 2.5 Londres (Angleterre)	21
Figure 2.6 La ceinture verte métropolitaine	23
Figure 2.7 La ceinture verte de Londres	23
Figure 2.8 Cités-jardins et les villes nouvelles britanniques	24
Figure 2.9 Cité-jardin	25
Figure 2.10 Cité-jardin	25
Figure 2.11 Les trois aimants d'Ebenezer Howard	26
Figure 2.12 La forme concentrique de Garden city (Cité-Jardin)	27
Figure 2.13 Ville centrale entourée de villes satellites selon Howard	28
Figure 2.14 Localisation des 21VNs réalisées en Angleterre entre 1946 et 1970	29
Figure 2.15 Plan de situation de Harlow/ Londres	30
Figure 2.16 L'organisation d'une ville mondiale : Londres	31
Figure 2.17 Plan du vieux Harlow (avec les différentes interventions spécifiques)	31
Figure 2.18 Le master plan de la ville nouvelle de Harlow	32
Figure 2.19 La région d'Île-de-France en Département et implantation des 5 Villes Nouvelles	33
Figure 2.20 Localisation de la ville nouvelle Cergy-Pontoise	34
Figure 2.21 Plan des communes formant Cergy-Pontoise	35

Figure 2.22 Carte de Cergy-Pontoise en Île-de-France	36
Figure 2.23 Cergy-Pontoise (Schéma directeur)	36
Figure 2.24 La localisation des villes nouvelles sur les trois grands ensembles du territoire	41
Figure 2.25 Accessibilité : ville nouvelle de Sidi Abdellah	43
Figure 2.26 Boughezoul au carrefour des axes de transports structurants	44
Figure 2.27 Localisation de la Ville nouvelle de Hassi Messaoud	46
Figure 3.1 Localisation de la ville nouvelle de Bouinan	54
Figure 3.2 Superficie du projet	55
Figure 3.3 Localisation des agglomérations existantes sur le périmètre de la ville nouvelle de Bouinan	55
Figure 3.4 Plan de localisation de la ville nouvelle de Bouinan	55
Figure 3.5 Carte des infrastructures de base (existantes et projetées)	56
Figure 3.6 Accessibilité : ville nouvelle de Bouinan	56
Figure 3.7 Carte de l'hydrosphère	58
Figure 3.8 Principales orientations d'aménagement	58
Figure 3.9 Finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan	60

LISTE DES TABLEAUX :

Tableau 2.1 Critères de comparaison des exemples	37
Tableau 2.2 Critères de comparaison des exemples	47
Tableau 3.1 Définition des typologies d'intervention	61
Tableau 3.2 Réseau routier: Types de voies	62
Tableau 3.3 Réseau vert et bleu	63
Tableau 3.4 Equipements de commodité	64
Tableau 3.5 Identification des facteurs d'impact sur l'environnement	71
Tableau 3.6 Impacts négatifs de la VN de Bouinan sur les agglomérations existantes	74
Tableau 3.7 Impact de la ville nouvelle de Bouinan sur les agglomérations existantes	76

LISTE DES ABREVIATIONS

ANAAT : agence nationale à l'aménagement et à l'attractivité des territoires

CNERU : centre national d'études et recherches appliquées en urbanisme

CW : chemin wilaya

DUAC : direction de l'urbanisme, de l'architecture et de la construction

EVN Bouinan : établissement de la ville nouvelle de Bouinan

MATTA : ministère de l'aménagement du territoire, du tourisme et de l'artisanat

PAW : plan d'aménagement du territoire de la wilaya.

RN : route nationale

SNAT : schéma national d'aménagement du territoire

VN : ville nouvelle

CHAPITRE I:
PHASE INTRODUCTIVE

CHAPITRE I:PHASE INTRODUCTIVE

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 recourait 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»¹.

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 conséquente².

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ :

le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « *est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après* »: une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique

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.

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 œuvre, 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.

«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 »⁴.

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

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

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

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des 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

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

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 2018/2019 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

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

Les architectes-ingénieurs inscrits en master 2 'Architecture et Projet Urbain' depuis ces quatre dernières années ont, quant à eux, investi les thèmes de Centralité, Transport, Mobilité, Systèmes Informatiques, Réglementation et autres Espace Public.

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

Dr. Arch. M. Zerarka
Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'
Novembre 2018

I.2 Introduction à la thématique spécifique de la recherche :

Depuis 1950, Le monde connaît une très forte accélération de l'urbanisme suite à l'accroissement de la population et de ses besoins.

Pour le 21^{ème} siècle, l'urbanisation constitue un enjeu majeur dans la mesure où elle s'accélère à l'échelle mondiale et pose ainsi de très nombreux problèmes aux gouvernements et aux aménageurs.

On peut dire aussi que la croissance urbaine et le développement anarchique des villes ont engendré une urbanisation chaotique.

En Algérie l'extension urbaine des villes s'effectuent sans prendre en considération l'organisation de l'ensemble ou des espaces urbains, elle s'effectue sur la quantité de bâtiments édifiés en occupant des terrains périphériques au détriment des zones agricoles. cette extension urbaine appelée un étalement urbain.

Au niveau de la wilaya de Blida « Un étalement urbain très particulier survenu sur son territoire depuis une quarantaine d'années. Elle montre la pression croissante de l'urbanisation depuis 1972 jusqu'à nos jours.

La situation géographique particulière de la wilaya de Blida, coincée entre le littoral méditerranéen et le versant sud de l'Atlas blidéen, explique les directions de l'étalement urbain sur les riches plaines agricoles de la Mitidja. Le travail réalisé sur le territoire de la wilaya de Blida, à partir d'images satellitaires LandsatTM a permis de mettre en évidence le développement bien spécifique de la tache urbaine »⁵. (voir figures 1.1 et 1.2)



Figure 1.1: Blida dans l'espace de la grande ville d'Alger
(Source : PAW, Atlas cartographique de la wilaya de Blida, Septembre 2016, p.9)

⁵ - <http://www.esrifrance.fr>

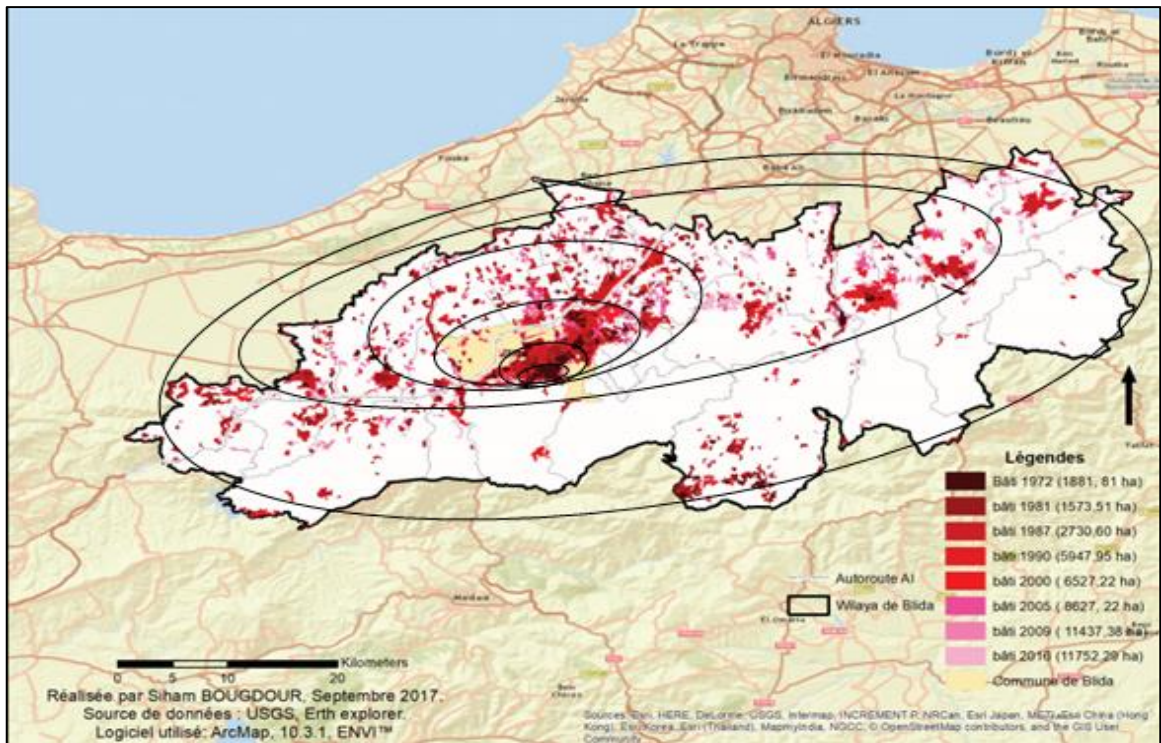


Figure 1.2: Carte d'évolution spatiale de la tache urbaine de la wilaya de Blida entre 1972 et 2016
Réalisée en Septembre 2017, (Source : <http://www.esrfrance.fr>) et traitée par l'Auteur

Donc, l'enjeu global est d'assurer d'une manière efficace la protection et la mise en valeur du potentiel agricole de la Mitidja, gravement menacé par l'urbanisation. (voir figure 1.3)

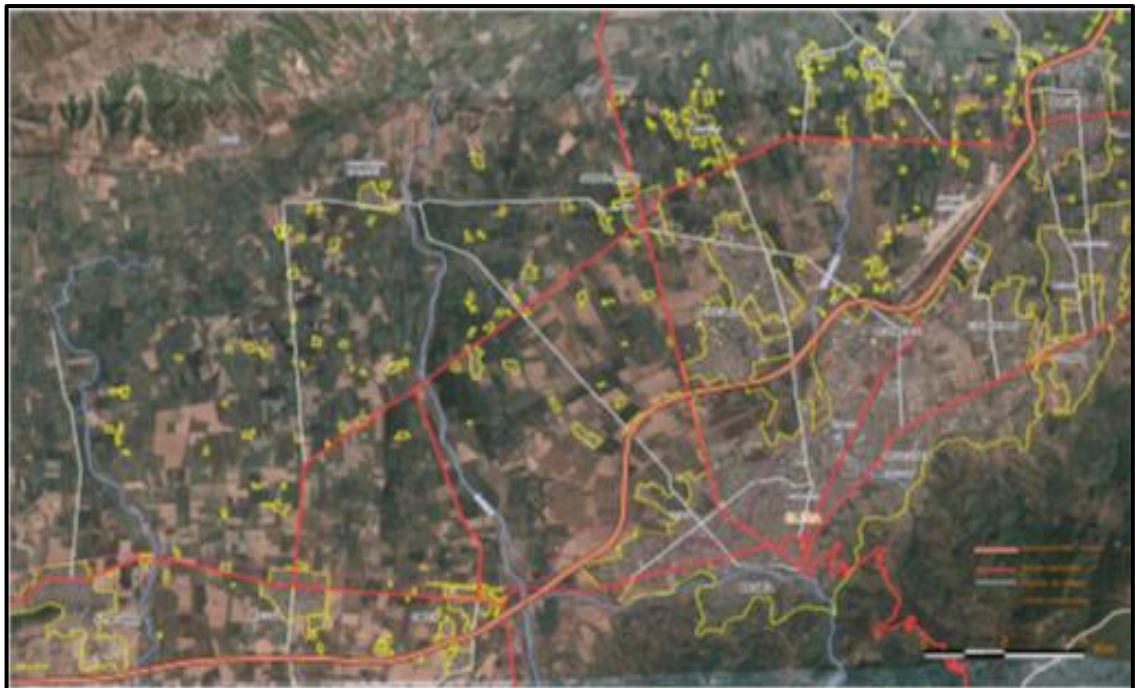


Figure 1.3: Etalement de l'urbanisation
(Source : PAW, Atlas cartographique de la wilaya de Blida, Septembre 2016, p.21)

A cet effet, la ville doit maîtriser l'impact de la croissance urbaine et le phénomène de l'étalement, en d'autre terme elle doit se projeter sur l'avenir du territoire d'où la nécessité d'une planification stratégique.

« La ville doit mettre en place des perspectives d'avenir, des projets d'amélioration et de découverte pour faire évoluer le territoire »⁶.

Dans le contexte algérien, le recours à la politique des villes nouvelles est pour maîtriser et organiser la croissance urbaine des grandes agglomérations, et s'opposer à l'accélération de l'urbanisation désordonnée.

La ville nouvelle doit améliorer la situation existante par la requalification visant à revaloriser le paysage urbain de la ville, d'améliorer la qualité urbaine et le cadre de vie, et de revitaliser les agglomérations existantes par des affectations de nouvelles fonctions urbaines en tenant compte des particularités de leur localisation au niveau de la ville nouvelle pour assurer leur dynamique.

Notre thème spécifique de recherche c'est l'**Impact de la ville nouvelle de Bouinan sur les agglomérations existantes** en tant que projet urbain afin de mettre ces tissus existants en cohérence en articulation avec le nouveau tissu urbain projeté de la ville nouvelle, et pour répondre aux besoin de plus en plus importants, en logements, équipements, emplois et pour promouvoir la qualité de vie de la ville.

I.3 Présentation du cas d'étude :

Pour le choix du cas d'étude, nous avons opté pour la ville nouvelle de Bouinan, qui a connu une croissance urbaine assez spécifique. Cette ville occupera une position centrale privilégiée au niveau du territoire de la wilaya de Blida.

« Blida forte de sa position géostratégique au niveau de l'Algérois et jouissant une accessibilité des plus avantageuse (située à 35Km du port, 40Km de l'aéroport et sa liaison par la voie ferrée aux différentes wilayas du Nord).

Cette accessibilité est confortée par l'autoroute Est-Ouest et la desserte du réseau routier reliant cet espace à la capitale »⁷.

6- GOUSSELOT Maxime, La ville en Mutation, L'attractivité des villes, édit. BTSA STA, juin 2014.

7- Agence Nationale à l'Aménagement et à l'Attractivité des Territoires (ANAAT), Plan d'Aménagement du territoire de la wilaya (paw), Direction de l'environnement de la wilaya de Blida, Ministère de l'aménagement du territoire, du tourisme et de l'artisanat, septembre 2016, p. 9 et 10.

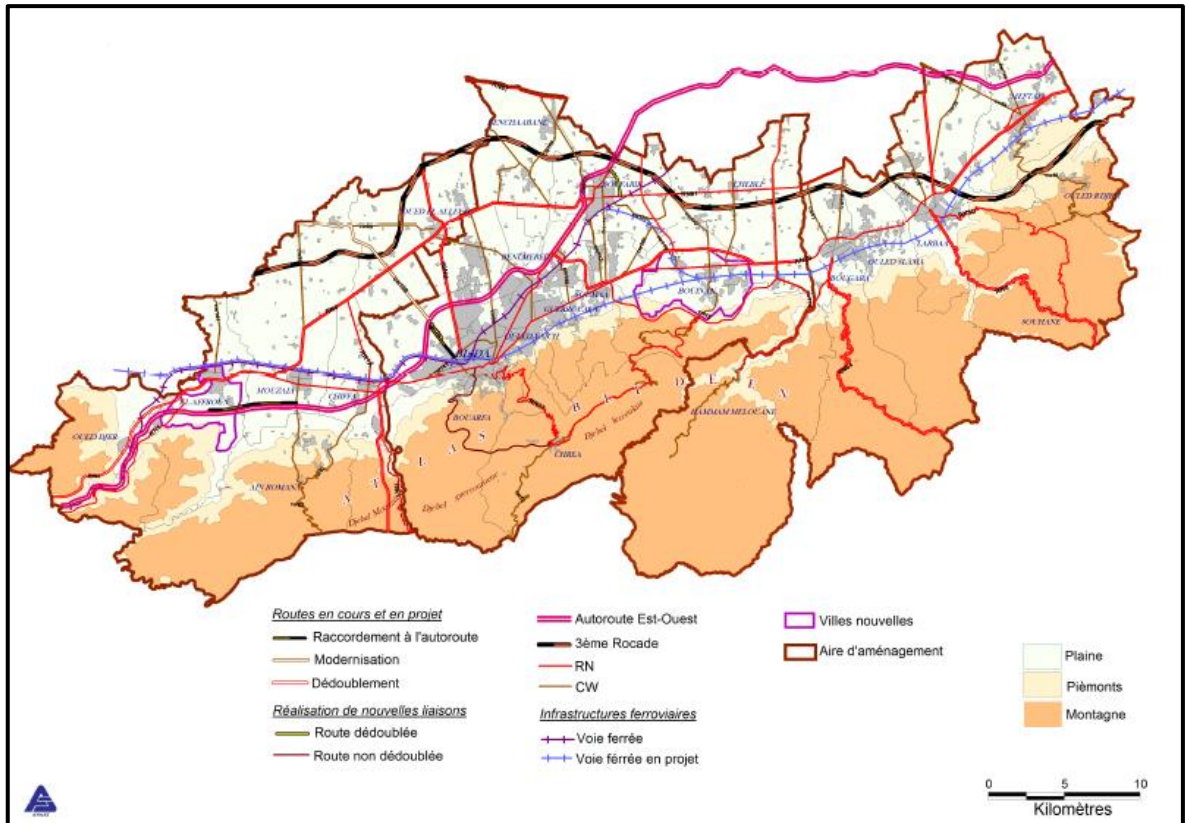


Figure 1.4: Localisation de la ville nouvelle de Bouinane et les infrastructures de liaisons Horizon 2030 (Source : PAW, Atlas cartographique de la wilaya de Blida, Septembre 2016, p. 33)

«Le projet de la ville nouvelle de Bouinane s'étend sur 2.385 ha dont 1.885 ha urbanisable pour une population prévue de 150.000 habitants en 2025 »⁸.

(Située à une trentaine de kilomètres au Sud-Ouest d'Alger sur les piémonts de l'atlas blidéen, elle vise à désengorger la capitale, « jetant les bases d'un bi-pôle scientifique et technologique d'excellence avec la ville nouvelle de Sidi Abdallah »

Elle occupe une position centrale avantagée et très stratégique, de par sa proximité de la capitale, de Boumerdès et de Blida avec son importante université et ses zones industrielles et d'activités versés dans l'agroalimentaire. Elle jouit de sa proximité des zones montagneuses, le Parc national de Chréa, la station thermale de Hammam Melouane, les complexes sportifs de Blida, d'où, sa vocation première liée aux « **sciences du vivant, la biotechnologie, le sport et les loisirs** »

L'établissement public de la Ville Nouvelle de Bouinane a été créé par le décret 06 - 303 du 10 septembre 2006. Il définit les objectifs d'aménagement du site et encadre la réalisation

⁸- Finalisation du plan d'aménagement de la ville Nouvelle de Bouinane, Rapport de la mission « A », 2015.

des programmes publics et privés : 35.000 logements et équipements d'accompagnement, un Technoparc, un Innoparc, des zones d'activités, un parc urbain...)⁹.

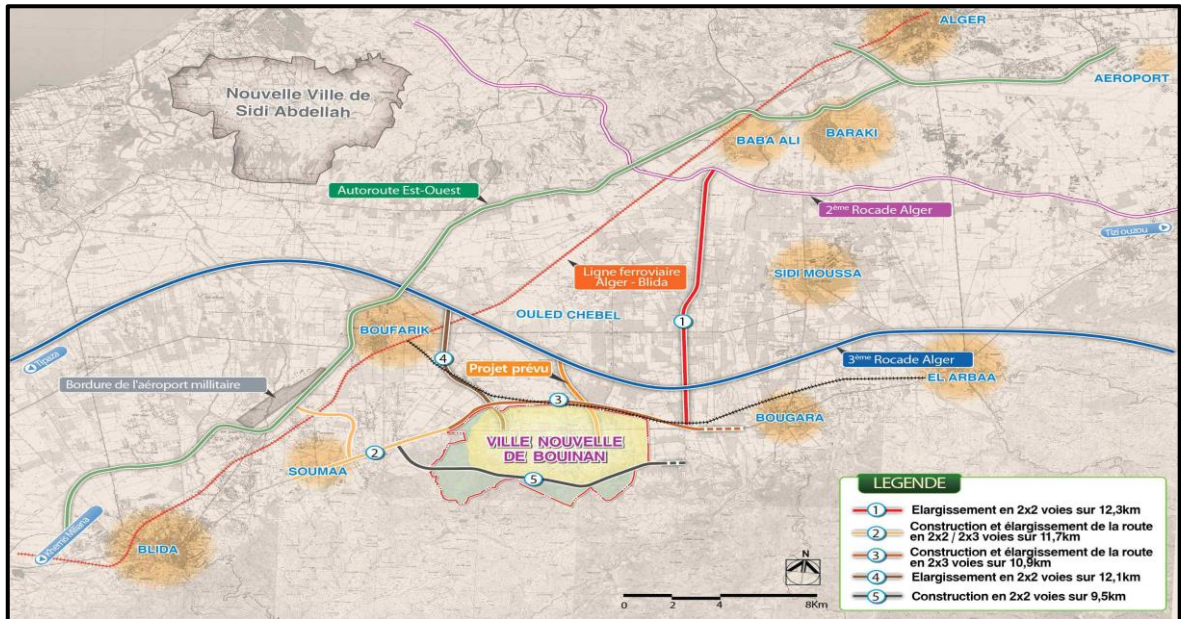


Figure 1.5: Réseaux routiers métropolitains (Source : Finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan, Rapport de la mission « A », 2015)

I.4 Problématique de recherche :

L'objectif de cette recherche c'est de comprendre la ville nouvelle de Bouinan et ses objectifs afin de dégager les points d'appuis pour assurer une bonne intégration du projet dans son milieu urbain.

La question qui se pose:

Quel est l'impact de la ville nouvelle de Bouinan sur les agglomérations existantes? et comment réintégrer ses agglomérations dans la structure globale?

I.5 Hypothèse de recherche:

Après avoir cerné notre problématique de la recherche, une hypothèse peut être avancée comme réponse anticipée et que nous allons vérifier au cours de notre travail :

Les travaux de réalisation du projet de la ville nouvelle de Bouinan doivent être menés de manière à améliorer la qualité du cadre de vie urbain et résidentiel des quatre agglomérations existantes, intégrées au périmètre de la ville nouvelle.

9- Ministère de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de l'Artisanat (MATTA), Schéma Directeur d'Aménagement de l'aire métropolitaine d'Alger, CNERU-IAU-IDF, janvier 2016.

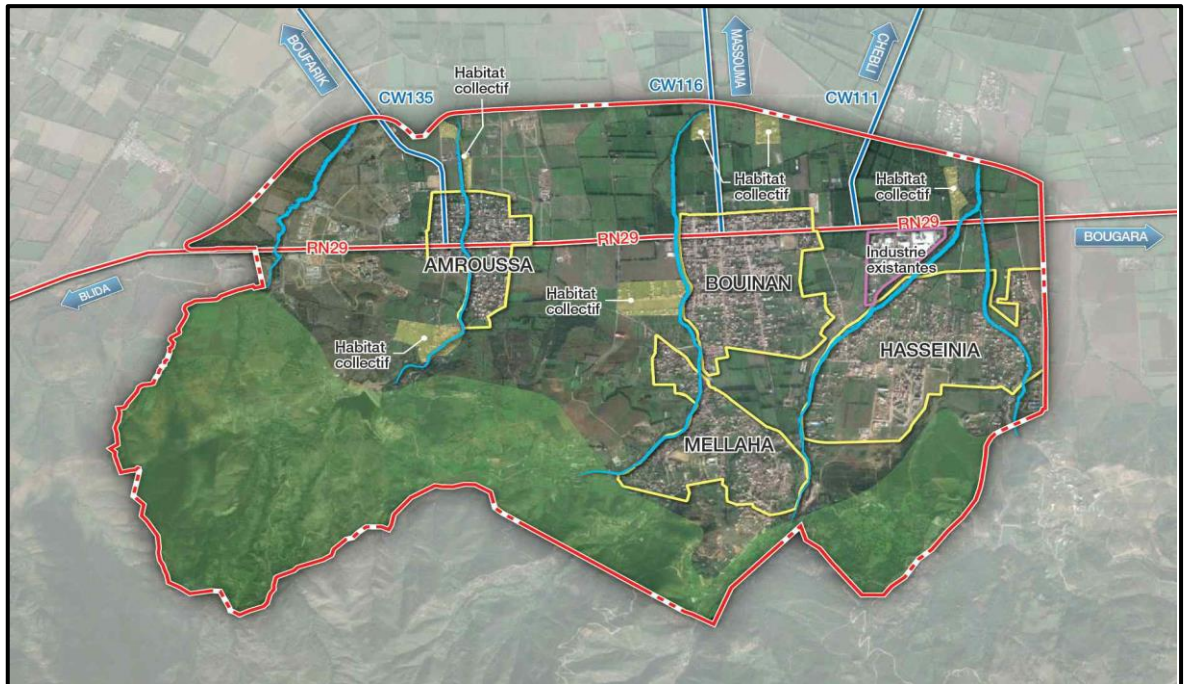


Figure 1.6: Occupation des sols- ville nouvelle de Bouinan (Source : Finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan, Rapport de la mission « A », 2015)

I.6 Objectifs de recherche :

Les objectifs de cette recherche s'articulent comme suit:

- Etudier l'impact positif ou négatif de la ville nouvelle de Bouinan sur le tissu existant afin d'arriver à une harmonie d'un aménagement assurant fonctionnalité, originalité et l'esthétique du tissu, dans le futur, en répondant aux problèmes urbains de la ville et renouer le nouveau avec l'ancien.
- Contribution à la compatibilité des trois vocations de la ville nouvelle:
 - un pôle régional structurant,
 - une opération de rééquilibrage démographique national,
 - un pôle d'attractivité internationale.

I.7 Cadre théorique :

Pour mieux comprendre notre sujet de recherche et dans le but de cerner notre problématique posée et arriver à répondre aux questions soulevées, de confirmer ou infirmer notre hypothèse, parvenir aux résultats escomptés et concrétiser nos objectifs fixés de notre travail, nous nous sommes appuyés sur les points suivants :

-Investigation théorique:

Dans un premier temps, et après une recherche bibliographique, la partie théorique de notre travail s'est effectuée en s'appuyant sur divers documents qui portent sur les villes nouvelles : ouvrages, études faites par des chercheurs et organisme proche du domaine, ainsi tous les travaux universitaires en tous genres (thèses, mémoires, synthèses de recherche, cours, SNAT, PAW, etc...).

-l'acquisition et la collecte des données :

Toutes les informations nécessaires concernant les questions qui se rapportent à notre thématique que ce soit des documentations écrites ou graphiques, sont consultées aux niveaux des organismes et les directions de la ville de Blida : EVN Bouinan (établissement de la ville nouvelle de Bouinan), DUAC, et Daira.

-Traitement des données :

Toutes ces informations et les diverses données collectées seront interprétées, traitées.

I.8 Structure du mémoire :

Notre mémoire se structurera en trois parties distinctes mais complémentaires :

- Chapitre 1 : Il s'agit d'une partie introductive ou figure l'introduction à la thématique de recherche dans lesquelles s'inscrit notre étude, ainsi on retrouve notre problématique, l'hypothèse relative à cette dernière.
- Chapitre 2 : Cette partie dénommée « état des connaissance » est une approche théorique qui s'appuiera sur un survol historique sur l'évolution des notions relatives à la thématique de recherche, aussi bien à travers des analyses d'exemples relatifs et illustrant notre thème de recherche, des situations semblables et des projets similaires dans le monde et en Algérie, aussi les ouvrages de références viendront confirmer et compléter les facteurs retenus dans les études d'exemples.
- Chapitre 3 : C'est le cas d'étude, l'application des résultats et des constats relevés dans les parties précédentes, ce qui constitue une vérification et une application de la démarche méthodologique citée ci-dessus, présentation du projet et la conclusion générale.

CHAPITRE II:
ETAT DES CONNAISSANCES

CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCES

INTRODUCTION :

Le deuxième chapitre de cette étude porte sur une étude conceptuelle et théorique partagé en deux parties :

La première partie vise d'abord à définir et clarifier les concepts qui sont liés à notre problématique et les clés de comprendre notre démarche méthodologique pour dégager les principes fondamentaux.

Les concepts dont il s'agit tournent autour du projet urbain qui est la stratégie la plus adéquate pour aménager nos villes.

L'objectif de ce chapitre est de situer le concept du projet urbain comme stratégie principale, l'intérêt portera sur d'autres concepts complémentaires qui concrétiseront des outils clés d'une intervention urbaine.

La deuxième partie établie une analyse thématique de certains exemples dans la monde et en Algérie, similaires à notre cas d'étude afin de tirer les particularités de chaque projet et extraire les solutions les plus efficaces pour nous aider dans notre recherche.

II.1 CONCEPT DU PROJET URBAIN :

II.1.1 Définition du projet urbain:

« Le projet urbain est une opération en milieu urbain qui permet de répondre aux situations complexes de la ville. Il revalorise des espaces vides ou construits, telle une friche ou un quartier périphérique dévalorisé en s'inscrivant dans une logique de durabilité »¹.

« Le projet urbain contribue néanmoins à améliorer la qualité de vie des habitants renforçant le lien social, s'appuie sur le sentiment d'appartenance, sur la possibilité d'appropriation des espaces, mais aussi sur la diversification des fonctions urbaines, la qualité architecturale et paysagère, la transition raisonnée entre espaces publics et privé, l'aménagement des espaces publics en lien avec les attentes des habitants, semblent des

¹ MOUDJARI M., DAHMANI K., *Projet urbain: Efficience d'un paradigme conceptuel de l'habitat durable*, Office des publications universitaires, 2016, page 59.

composantes indissociables de l'appropriation collective»².

II.1.3 Enjeux et étendues de la démarche «projet urbain»:

«Les projets urbains comportent des aspects sociaux, économiques, urbains et territoriaux qui se déclinent de différentes manières selon les spécificités des lieux d'intervention, notamment:

II.1.3.1 Au niveau social:

-la garantie d'une mixité sociale : par exemple en relogant, dans la mesure du possible, les habitants dans le même quartier en leur offrant des logements de qualité à des prix intéressants,

-l'implication des habitants dans la démarche du projet,

-la proposition d'espaces de détente et l'amélioration de la qualité des espaces existants en prenant en considération les besoins des habitants.

II.1.3.2 Au niveau économique:

-la favorisation du partenariat public-privé (PPP) et la recherche de différents investisseurs,

-la mise en place des nouvelles formes de marketing,

-l'encouragement à l'implantation de nouvelles entreprises susceptibles d'offrir des emplois aux habitants du quartier,

-la favorisation du commerce de proximité afin de créer un esprit de quartier,

-l'encouragement d'investissements privés pour le logement,

-l'incitation à la mixité des activités.

II.1.3.3 Au niveau urbain et territorial:

-le développement de la ville sur la ville en prenant en considération les notions temporelles et de développement durable,

-la garantie d'une bonne desserte en transports publics,

-la création d'un maillage qui s'inscrit dans la logique du tracé existant,

-la définition d'une occupation du sol cohérente toute en respectant le paysage environnant,

-la planification des infrastructures de quartier nécessaire»³.

² MOUDJARI M., DAHMANI K., *Projet urbain: Efficience d'un paradigme conceptuel de l'habitat durable*, Office des publications universitaires, 2016, pages 52 et 53.

³ Idem que 2, pages 88 et 89,
<http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu>.

II.1.4 Le projet urbain un équilibre entre la ville existante et la ville nouvelle :

Le projet urbain est une attitude, démarche, stratégie et un nouveau langage entre la ville et les habitants. Il met en scène de nouvelles pratiques telles que les projets de ville nouvelle qui ont pris place dans la matière de l'urbanisme.

II.2 CONCEPT DE L'IMPACT :

« L'Étude d'impact : c'est la procédure qui vise à prévoir les conséquences d'un aménagement (route, installation industrielle, etc.) sur l'environnement et qui est obligatoire dans certains cas »⁴.

« L'Impact d'une action, c'est la situation issue de l'ensemble des changements significatifs et durables, positifs ou négatifs, prévus ou imprévus, dans la vie et l'environnement des personnes et des groupes dont un lien de causalité direct ou indirect peut être établi avec l'action »⁵.

« L'étude d'impact a constitué un instrument d'évaluation des conséquences ou impacts du projet sur l'environnement naturel, humain et socio-économique, et un moyen de prévention dans le cadre d'une politique de protection de l'environnement et de développement durable. Elle a aussi pour vocation de participer à la fabrication du territoire de grande qualité urbaine et paysagère, en s'appuyant sur ses nombreux atouts pour s'inscrire dans la logique de la politique de développement du territoire »⁶.

II.2.1 Etude d'impact d'aménagement du territoire :

Son encadrement juridique en Algérie a été établi par le Décret n° 87-91 du 21 avril 1987 relatif à l'étude d'impact d'aménagement du territoire, p. 423.

-Article 1^{er} : En application de l'article 50 de la loi n° 87-03 du 27 janvier 1987 relative à l'aménagement du territoire, le contenu et la procédure de l'étude d'impact d'aménagement du territoire sont déterminés par les dispositions du présent décret.

-Article 2 : L'objet de l'étude d'impact d'aménagement du territoire est d'analyser les incidences des projets et/ou aménagements publics ou privés, qui par l'importance de leurs dimensions, peuvent directement et/ou indirectement modifier les formes d'organisation économique et urbaine et d'occupation de l'espace, ou porter atteinte à la santé publique, à l'agriculture, à la protection de la nature, à la conservation des sites et monuments.

4 Le Larousse Expression

5 www.toupie.org

6 <http://www.eib.org>

-Article 3 : L'étude d'impact d'aménagement du territoire englobe et intègre les éléments relatifs à la préservation, à la protection et à la valorisation des ressources humaines et naturelles.

-Article 4 : Le contenu de l'étude d'impact d'aménagement du territoire comprend notamment :

-l'opportunité de localisation du projet dans la zone retenue en conformité avec les dispositions législatives en vigueur en la matière, notamment le code de la wilaya et le code communal, modifiés et complétés, ... ⁷.

II.3 CONCEPT DE LA VILLE NOUVELLE :

Le concept de «ville nouvelle» a fait son chemin depuis la fin du XIX^{ème} siècle où Ebenezer Howard proposa le premier la réalisation de «Garden Cities» en Angleterre.

II.3.1 Définition de la ville nouvelle:

« Ville nouvelle : une agglomération urbaine programmée dans sa totalité sur un site vierge ou à partir d'un ou plusieurs noyaux d'habitat existant »⁸.

« La ville nouvelle se définit comme une ville, non pas planifiée, mais programmée, dont la création est conçue, pensée et voulue dans le cadre d'une politique régionale. Elle traduit une volonté d'aménagement du territoire et se caractérise par une approche innovatrice de l'organisation urbaine»⁹.

«Sont considérées comme villes nouvelles toutes créations d'établissements humains à caractère urbain en sites vierges, ou s'appuyant sur un ou plusieurs noyaux d'habitat existants. Les villes nouvelles constituent des centres d'équilibre social, économique et humain, grâce aux possibilités d'emploi, de logement et d'équipement»¹⁰.

«La création de villes nouvelles ne peut intervenir que dans les régions des Hauts-Plateaux et du Sud.

⁷ Décret n° 87-91 du 21 avril 1987 relatif à l'étude d'impact d'aménagement du territoire, p. 423

⁸ BOUMEDINE Rachid, L'Urbanisme en Algérie : Echech des instruments ou Instruments de l'échech?, Ed. Les Alternatives Urbaines, 2013.

⁹ RAHMANI C., «Demain l'Algérie», Ministère d'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Alger, 1995, page 310.

¹⁰ Article 2 de la loi 02-08 du 08 Mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement

Néanmoins, à titre exceptionnel, et en vue de réduire la pression sur les grandes villes d'Oran, Alger, Constantine et Annaba, la création de villes nouvelles peut intervenir dans les régions Nord du pays»¹¹.

Encadrement juridique et dispositif règlementaire en Algérie:

Loi N° 02-08 du 8 Mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement. Elle a pour objet de fixer les conditions de création des villes nouvelles, ses instruments d'aménagement, les dispositions liées au foncier ainsi que les conditions de leur réalisation.

Article 2: Cité ci-dessus,

Article 6: La création d'une ville nouvelle est décidée par décret exécutif sur la base des instruments d'aménagement du territoire approuvés et après avis des collectivités territoriales concernées.

Le texte de création détermine notamment:

- la désignation ou l'énumération de la ou des communes concernées,
- la délimitation du périmètre d'aménagement de la ville nouvelle qui s'étend sur tout ou partie du territoire de la ou des communes concernées,
- la délimitation du périmètre de protection de la ville,
- le programme général ainsi que les fonctions de base de la ville nouvelle.

Article 7: -Pour toute ville nouvelle, il est institué, en vertu d'un décret exécutif, un organisme dénommé organisme de ville nouvelle. Il est chargé, notamment:

d'initier et de diriger les actions d'étude et de réalisation de cette ville nouvelle, en relation avec les collectivités territoriales concernées,

- De réaliser, pour le compte de l'état, les opérations d'infrastructures et d'équipements nécessaires à la ville nouvelle, en qualité de maître d'ouvrage délégué,
- De réaliser les actions foncières et toutes les opérations de coordination, de gestion et de promotion commerciale nécessaires à la réalisation de la ville nouvelle.

Les missions, l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'organisme de ville nouvelle sont fixées par voie réglementaire.

Article 8: Il est institué pour chaque ville nouvelle un plan dénommé "plan d'aménagement de la ville nouvelle". Ce plan couvre le périmètre d'aménagement fixé pour cette ville nouvelle ainsi que son périmètre de protection, et intègre les spécificités socio-culturelles

¹¹Article 4 de la loi 02-08 du 08 Mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement.

de la région. La création de villes nouvelles ne peut intervenir, en tout ou partie, sur des terres agricoles¹².

II.3.2 Objectifs des villes nouvelles:

Un ensemble d'objectifs sont soutenu dans la conception de la ville nouvelle, parmi lesquels :

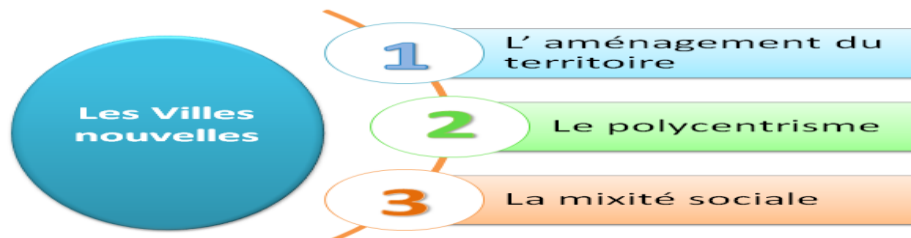


Figure 2.1: Objectifs des villes nouvelles
(Source : Réalisé par l'auteur)

1-Aménagement du territoire:

Les villes nouvelles ont été planifiées dans l'idée d'organiser la croissance d'une grande agglomération. Elles ont été pensées comme une politique nationale, conduite par l'Etat, avec une vocation d'aménagement du territoire.

-promouvoir le développement des grandes métropoles, pour « équilibrer le territoire »

2-Le polycentrisme: (voir Figure 2.2)

Cette notion contient à la fois une volonté d'orienter la croissance dans des secteurs choisis, d'y développer une certaine densité urbaine et de créer des bassins de vie.

Le polycentrisme recouvrait trois politiques complémentaires:

- La polarisation du développement dans des zones privilégiées,
- La création des pôles denses,
- La constitution de bassins de vie internes à l'agglomération.

3-La mixité sociale: (voir Figures 2.3 et 2.4)

Favoriser la coexistence de catégories sociales distinctes était un des objectifs de la création des villes nouvelles.

La mixité sociale est à la fois:

Un état: la cohabitation sur un même territoire de groupes sociaux aux caractéristiques diverses.

Un processus: le fait de faciliter la cohabitation sur un même territoire de groupes divers par l'âge, la nationalité, le statut professionnel, les revenus afin d'avoir une répartition plus équilibrée des populations¹³.

¹² Loi N° 02-08 du 8 Mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement.

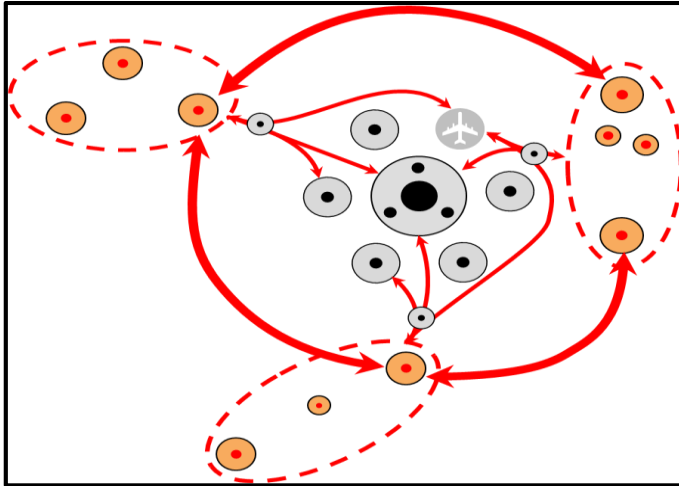


Figure 2.2: Organisation métropolitaine du Bassin parisien (Source : SDRIF, 1994)

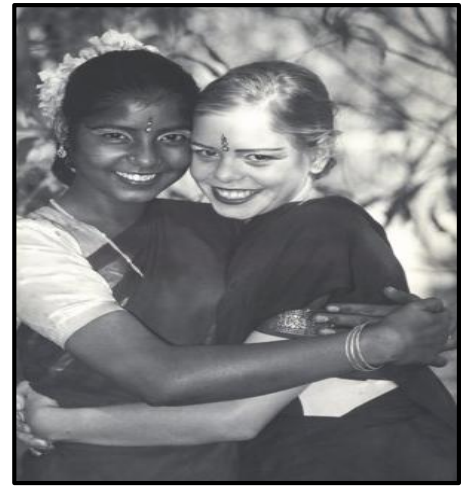


Figure 2.3: Mixité sociale- Les visages de la ville nouvelle

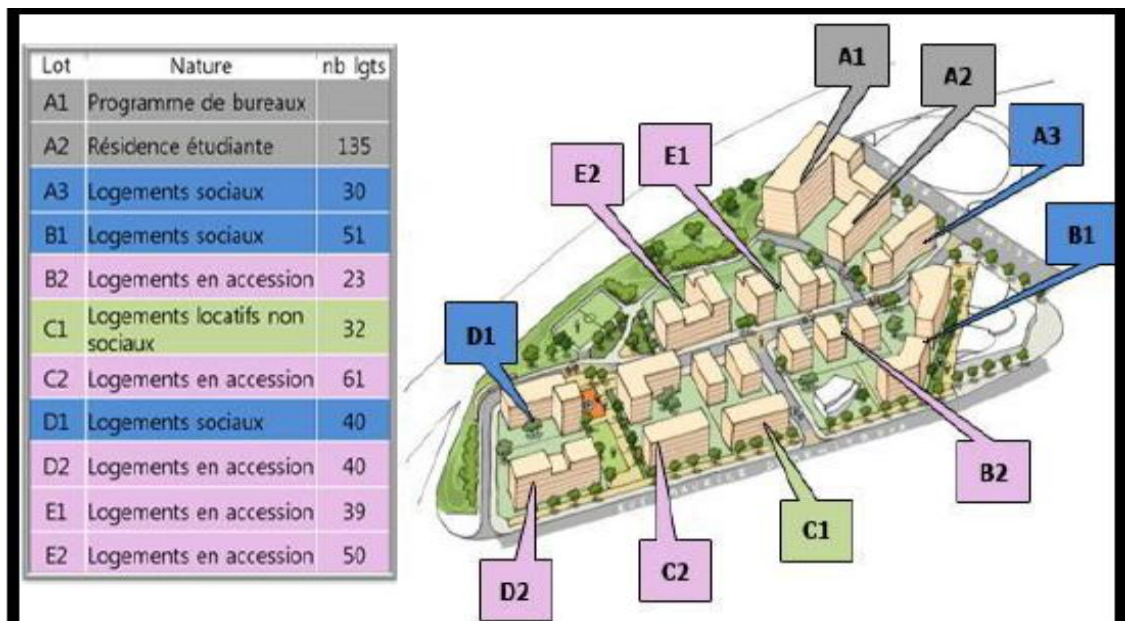


Figure 2.4: Ville de Créteil Le quartier « Petit Pré Sablières » (Source: Colin Armand, L'expérience française des villes nouvelles)

II.3.3 Caractéristiques des villes nouvelles :

1-Localisation stratégique et la qualité d'accessibilité:

La ville nouvelle se localise généralement près de l'agglomération-mère. La distance des villes nouvelles au centre de Londres en 1940 a été généralement supérieure à 40 km. Par contre, les villes nouvelles franciliennes sont à moins de 30 km du centre de la capitale. La

¹³- PACHAUD Emmanuel, «Villes nouvelles : du concept à la réalité», 10 mars 2006.

- CHALINE Claude, Les villes nouvelles dans le monde, Paris, Presses Universitaires de France, collection «Que sais-je ?», 1985, 128 p.

- MERLIN Pierre, Les Villes nouvelles, Paris, Presses Universitaires de France, collection «Villes à venir», 2ème édit. 1972, 381p.

qualité de desserte en transports en commun et en automobile est en effet un facteur de réussite essentiel de ces pôles de développement.

2-Des centres avec leurs périphéries :

Émergence de centres urbains multifonctionnels (bureaux, équipements, administrations, etc.), bien desservis par les moyens de transports. La fonction de centralité des villes nouvelles s'exerce souvent bien au-delà de leur périmètre et rayonne sur de vastes territoires.

3-La mixité fonctionnelle :

Est un critère qui a été soulevé à plusieurs reprises dans l'établissement d'une ville nouvelle comme facteur de réussite. Cette caractéristique est satisfaite lorsque plusieurs fonctions sont représentées et ont des interactions les unes avec les autres (les logements, les bureaux et autres activités administratives, les institutions politiques et économiques, les commerces, les écoles, les universités...). Cette mixité constitue un levier accélérateur du développement socioéconomique d'une ville nouvelle.

« ... La mixité fonctionnelle, ou diversification des fonctions, désigne le fait de disposer sur un territoire de l'ensemble des fonctions nécessaires à la vie en ville : résidentielles, économiques, politiques, administratives, culturelles, de mobilité, de loisirs... Dans le cas des quartiers en rénovation urbaine, la fonction résidentielle est dominante, si ce n'est exclusive. Favoriser la mixité fonctionnelle, c'est donc dans ces quartiers introduire ou développer des fonctions très diverses : commerciales (commerces, marché), administratives, politiques, de loisirs (sports, culture, médiathèque, parcs et jardins...), de services sociaux (centre social...) et publics (poste...), de santé (médecins, PMI...), de garde d'enfants (crèche, halte-garderie, écoles, collège...), de culte, d'activités économiques et artisanales... »¹⁴

4-Les innovations techniques :

Les villes nouvelles ont été des terrains majeurs de l'expérimentation et de l'innovation technique:

projets ambitieux de transports intermédiaires (train suspendu, monorail, ...etc.).

énergie solaire et réseau de chaleur.

¹⁴ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, île-de France, La mixité fonctionnelle dans les quartiers en rénovation urbaine-Tome1 : synthèse, octobre 2009, www.iau.idf.fr

formes urbaines innovantes (les maisons de ville à Cergy Pontoise, l'urbanisme de dalles, les quartiers piétonniers, les zones d'activités paysagées, etc.).

5-Le développement économique :

Le tissu économique des villes nouvelles comprend généralement trois catégories de localisations :

- les zones de bureaux, le plus souvent dans le centre-ville.
- les zones mixtes habitat activités.
- les zones d'activités, plutôt en périphérie et en connexion avec les transports routiers.

6-L'identité particulière pour chaque ville :

La localisation par rapport à l'agglomération-mère, le choix du site géographique, les options d'aménagement, les spécificités de la population et des entreprises, les relations fonctionnelles avec l'environnement spatial, la qualité de l'accessibilité, etc., sont autant des facteurs qui peuvent expliquer de grandes différences d'une ville nouvelle à l'autre.

II.4 CONCEPT DE LA CEINTURE VERTE:

Une ceinture verte est un réseau d'espaces naturels ou agricoles protégés qui ceignent un territoire urbanisé, comme une agglomération ou une municipalité. Les constructions et les activités y sont restreintes dans le but de contrôler l'urbanisation et de protéger le territoire et les activités qui en dépendent (agriculture, foresterie, tourisme, etc.). L'accès à la nature, les services écologiques rendus à la collectivité et la préservation du patrimoine culturel font également partie des objectifs visés par la mise en place de ceintures vertes¹⁵.

II.4 .1 Evolution de la ceinture verte:

Le concept de ceinture verte prend son origine en Angleterre au 19^{ème} siècle. Il est associé à celui de la **Cité-Jardin** théorisé par Ebenezer Howard. L'idéal d'une campagne agricole à proximité des villes est alors mis de l'avant, en opposition à la croissance des banlieues. La délimitation entre ce qui est la ville et ce qui ne l'est pas prend alors une grande importance. Après plusieurs années à théoriser le concept, une première ceinture verte est mise en place en 1935, autour de **Londres** en Angleterre. Elle a pour but de limiter la croissance urbaine, de protéger la campagne et l'accès à un territoire agricole pour approvisionner les citadins, ainsi que de faciliter l'accès à la nature pour les résidents.

¹⁵ <http://collectivitesviabiles.org/articles/ceinture-verte.aspx>

À la même époque, d'autres villes européennes développent des concepts parallèles qui varient en forme, mais qui visent aussi à protéger le territoire naturel et agricole et à créer des limites franches entre ville et campagne (Carter-Whitney, 2010). C'est le cas notamment du cœur vert des Pays-Bas (Groene Hart) et le « plan des doigts » (Finger Plan) de Copenhague.

Aujourd'hui, plusieurs collectivités possèdent de telles ceintures vertes, plus particulièrement dans le Commonwealth et en Allemagne, où le concept s'est plus largement répandu¹⁶.



Figure 2.5: Londres (Angleterre), Source: The Planer

II.4.2 Objectifs de la ceinture verte:

La mise en place d'une ceinture verte peut servir à réaliser des objectifs multiples. Si les priorités varient d'une collectivité à l'autre, il est toutefois attendu des ceintures vertes qu'elles contribuent à :

- Limiter l'étalement urbain et la suburbanisation et favoriser la consolidation urbaine,
- Protéger et mettre en valeur les activités économiques qui dépendent des territoires naturels et agricoles, notamment l'agriculture et le tourisme,

¹⁶ <http://collectivitesviabiles.org/articles/ceinture-verte.aspx>

- Donner accès à une agriculture de proximité, qui facilite la mise en place de circuits courts,
- Protéger les cours d'eau,
- Créer des trames écologiques, favorables à la biodiversité,
- Pérenniser des paysages caractéristiques et culturellement significatifs, incluant les paysages agricoles,
- Développer une offre récréotouristique et donner accès à une nature « de proximité » pour les résidents,
- Bénéficier des services écologiques associés aux milieux naturels.¹⁷

II.4.3 Ville Londres et la politique de la ceinture verte:

Plusieurs métropoles ont mis en application la politique de la ceinture verte sur leur territoire suite à l'urbanisation rapide afin de limiter l'étalement urbain. C'est pour cette raison que nous proposons l'étude de l'exemple de la ceinture verte de Londres.

Le concept de ceinture verte est né à Londres dans les années trente. Avec un rayon de 30 kilomètres de Londres, le but était d'arrêter définitivement l'expansion incontrôlée de l'agglomération afin de protéger le site de la ville historique et empêcher les villes voisines de fusionner (voir figure 2.6 et figure 2.7).

La maîtrise de l'étalement urbain et la périurbanisation en Grande-Bretagne, ont été particulièrement riches en matière de réflexion. Des politiques ont été élaborées et pratiquement faites. Cette politique de ceinture verte est accompagnée par une loi appelée « New Town Act » de 1946 pour la création des villes nouvelles¹⁸,

La ceinture verte doit subsister, en effet, l'examen du plan structurel laisse à penser que la ceinture verte devait être étendue, afin d'empêcher la ville de Londres de se grouper avec les villages voisins.

¹⁷ <http://collectivitesviables.org/articles/ceinture-verte.aspx>

¹⁸-Population : Revue Trimestrielle de l'institut national d'études démographiques. Edition de L'I.N.E.D. 23, Av. F.-D.-Roosevelt-Paris-VIII, 15^{ème} année N°1, 1960, Villes nouvelles en Angleterre, P.135-141

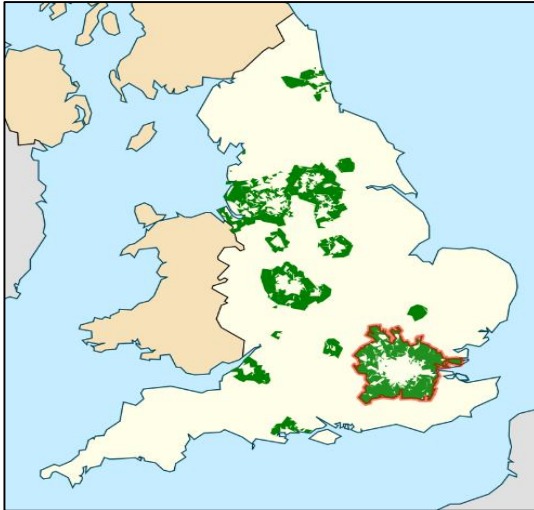


Figure 2.6: La ceinture verte métropolitaine (entourée en rouge)-Source : Google images

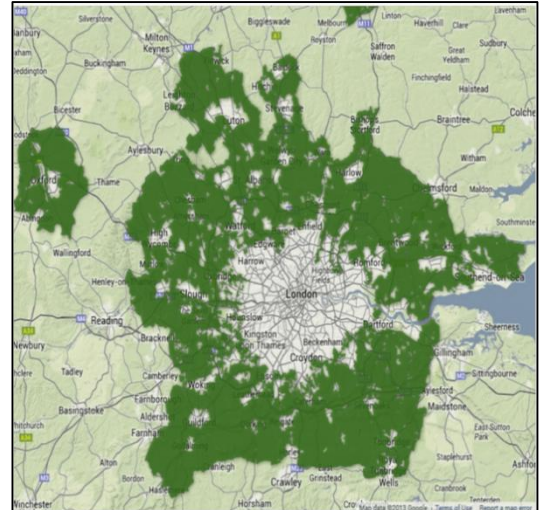


Figure 2.7: La ceinture verte de Londres (Angleterre)- Source : Google Maps

CONCLUSION :

« La notion de **projet urbain** peut alors se diviser entre une perspective générale économique-sociale-culturelle et les choix spatiaux : organisation de la trame, des espaces publics, du paysage en relation avec la **ville existante**, édification et affectation des bâtiments. La notion de projet urbain renvoie aussi à une multiplicité de techniques, parce qu'il se rapporte à plusieurs compétences d'aménagement, de construction, d'écologie »¹⁹.

« ... une **nouvelle ville** mixte comprenant les divers composantes : logements, commerces, bureaux, services d'activité high-tech, équipements culturels et administratifs, pôle tertiaire pôle de loisir et de tourisme, etc.

L'organisation des zones fonctionnelles suit les logiques des activités humaines et les caractéristiques économiques de chaque zone »²⁰.

La ville nouvelle est **un nouvel objet urbain** qui se réalise la conjonction d'emploi, de logement et d'équipements.

La ville nouvelle est conçue pour offrir une meilleure qualité de vie aux citoyens dans un environnement approprié permettant de s'inscrire dans une politique de préservation des espaces, révélant les prémices du concept projet urbain.

¹⁹ INGALLINA Patrizia, LE PROJET URBAIN, Presses Universitaires de France, collection « Que sais-je ? », juin 2010, page 20.

²⁰ www.aaupc.fr (Patrick CHAVANNES-ville nouvelle-AAUPC)

La ville nouvelle visait bien une forme d'exemplarité en matière de qualité de vie. Se caractérise par une approche innovatrice de l'organisation urbaine.

II.5 RECHERCHE THEMATIQUE:

Cette recherche thématique de différents cas de ville nouvelle dans différentes villes dans le monde et dans notre pays. Il s'agit de de l'analyse des exemples qui sont en relation avec la thématique développée à savoir:

Impact des villes nouvelles sur les villes anciennes, et la réintégration du tissu existant dans la structure globale.

II.5.1 Villes nouvelles britanniques :

Les villes nouvelles sont les héritières des cités jardins construites au début du XXe siècle à l'initiative de l'urbaniste britannique Ebenezer Howard, dont les objectifs étaient: décentralisation de l'industrie, encouragement à l'industrialisation des régions rurales, décongestion et aménagement des grandes agglomérations.



Figure 2.8 : Cités-jardins et les villes nouvelles britanniques

Source : Population : Revue Trimestrielle de l'institut national d'études démographiques. Edition de L'I.N.E.D. 23, Av. F.-D.-Roosevelt-Paris-VIII, 15^{ème} année N°1, 1960, Villes nouvelles en Angleterre, P.137.

-Cités jardins:

La cité-jardin est un concept théorisé par l'urbaniste britannique **Ebenezer Howard** en 1898, dans son livre *To-morrow : A peaceful path to real reform*. C'est une manière de penser la ville qui s'oppose à la ville industrielle polluée et dont on ne contrôle plus le développement pendant la révolution industrielle et qui s'oppose également à la campagne (considérée comme trop loin des villes). Son concept est mis en application par Raymond Unwin dans la réalisation des villes de Letchworth Garden City et de Welwyn Garden City, au nord de Londres, ainsi que d'une « banlieue-jardin » immédiatement au nord du quartier londonien de Hampstead, baptisée Hampstead Garden Suburb. Puis le modèle se répand un peu partout dans le monde²¹.

«..., Ebenezer Howard, lança l'idée des cités-jardins et entreprit la construction de Letchworth, immédiatement suivie par celle de Portsunlight, il sembla qu'une voie nouvelle s'ouvrait pour la vie humaine. De fait, il ne peut y avoir plus belle et noble conception que celle de faire retrouver à l'habitat la lumineuse salubrité et le «vert silence» de la campagne, loin de la fumée et de la corruption des villes, »²².



Figures 2.9: Cité jardin



Figures 2.10: Cité jardin

-Les principales caractéristiques des cités jardins :

- Plan prédéfinie,
- Ceinture verte,
- Taille et nombre de population limités,
- propriété foncière unifié,
- Jardin centrale public entourée des grands équipements,
- Le voisinage – entreprise coopérative.

²¹ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Cité-jardin>

²²-GIOVANNONI Gustavo, L'urbanisme face aux villes anciennes, Editions du Seuil, 1998, page 237.

-De la cite jardin au programme des villes nouvelles :

Après l'expérience des cités jardins Lechtworth et Welwyn et les résultats de la deuxième guerre mondiale, les cités jardins sont développées au programme des villes nouvelles. Le gouvernement Britannique a programmée huit villes nouvelles autour de Londres pour la décentralisée, dans un rayon de 30-60 km de la capitale.

Ces villes nouvelles étaient: plus grandes que les cités jardins, plus dense, riche programme de logement au lieu des habitats individuels

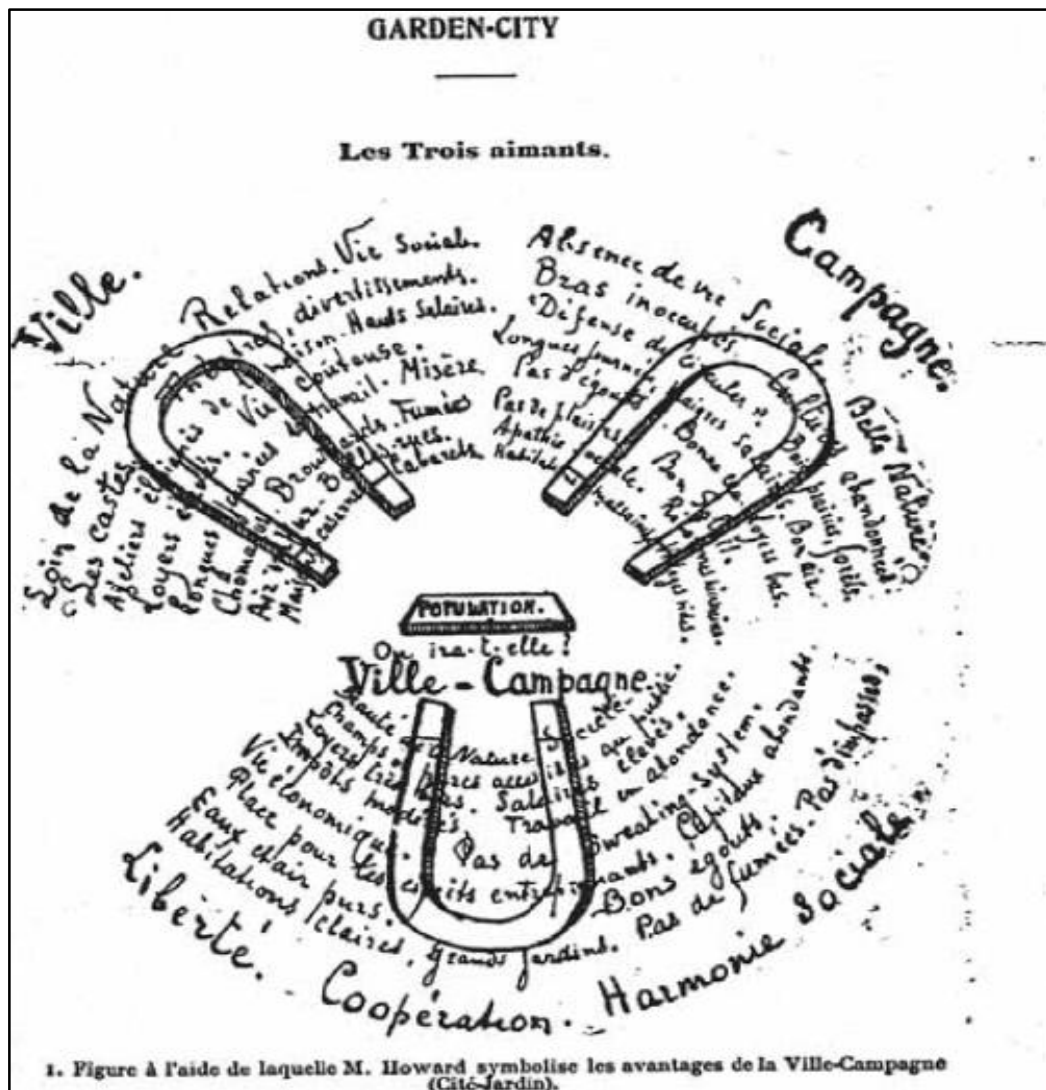


Figure 2.11: Les trois aimants d'Ebenezer Howard

Source: Ebenezer Howard, *Garden-Cities of Tomorrow*, 1902, p. 16.

Traduction par G. Benoit-Lévy du schéma «The Three Magnets»

Le schéma de la Cité-jardin était conçu selon une forme concentrique: un espace vert central entouré par deux anneaux de bâtiment, dans l'un des bâtiments publics et dans l'autre des logements.

Cela devait être suivi par une ceinture verte (green belt) Séparant les zones résidentielles de l'industrie et du réseau de chemin de fer. La ville ainsi formée serait entourée par une zone agricole (Figure 2.11).

Dès que la Cité-jardin aurait atteint sa taille limite (32 000 habitants), la construction d'une ville satellite serait lancée dans le voisinage immédiat de la première Garden City. À terme, la Cité-jardin devait être entourée par de nombreuses villes satellites (Figure 2.12).

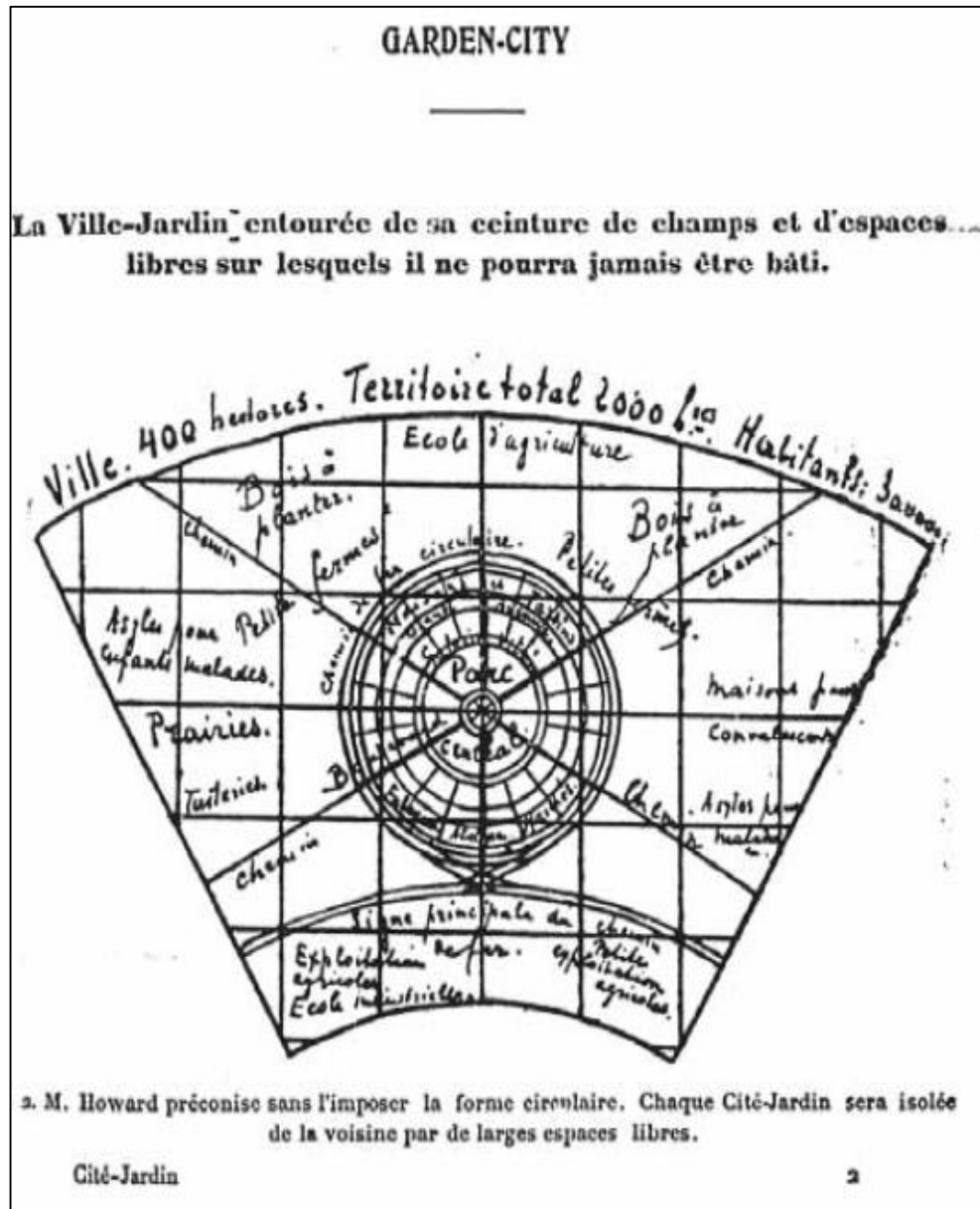


Figure 2.12 : La forme concentrique de la Garden city (Cité-Jardin),
Source: Howard (1902, p.22),
Traduction par G. Benoit-Lévy du schéma Garden City and Rural Belt

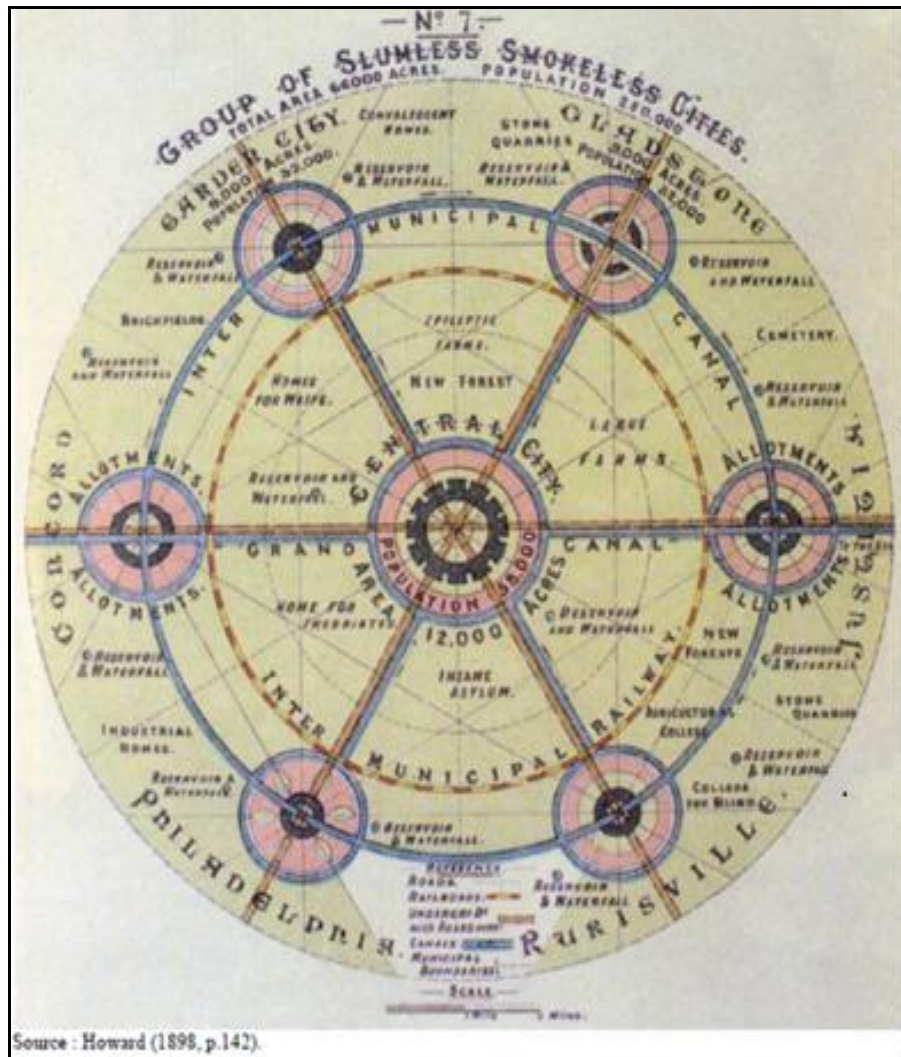


Figure 2.13 : Ville centrale entourée de villes satellites selon Howard
Source : Howard (1898, p.142).

Figure 2.13 à l'aide de laquelle M. Howard symbolise les avantages de la Ville-Campagne

-Extension de la ville par diffusion et les cités satellites:

«Les deux modalités types de l'extension sont le développement externe en tache d'huile et le développement par villes ou cités satellites.

Le développement en tache d'huile, c'est-à-dire par diffusion progressive de l'urbanisation dans la banlieue, représente la méthode ordinaire de croissance physiologique, mais recèle de très graves inconvénients s'il n'est pas dirigé et maîtrisé»²³.

«Si l'on veut éviter les inconvénients du système de développement par diffusion centrifuge [...], il est indispensable de mettre fin à sa liberté sans limite et de lui imposer une discipline»²⁴.

²³ GIOVANNONI G., L'Urbanisme face aux villes anciennes, éditions du Seuil, 1998, pages 232 et 233.

-Cités satellites:

«Le système opposé au précédent est celui des cités satellites, centres lointains, isolés dans la campagne, relativement indépendants, mais reliés à la ville par des moyens de communication très rapide»²⁵.

«établir les nouvelles construction non pas à l'intérieur, mais à côté du village ancien, afin que les deux organismes ne se confondent ni ne gênent mutuellement, chacun conservant sa fonction et son caractère propres»²⁶.

-La localisation des villes nouvelles britanniques :

La distance au centre de Londres des villes nouvelles de la fin des années 1940 a été généralement supérieure à 40km : ex. Harlow (40km).

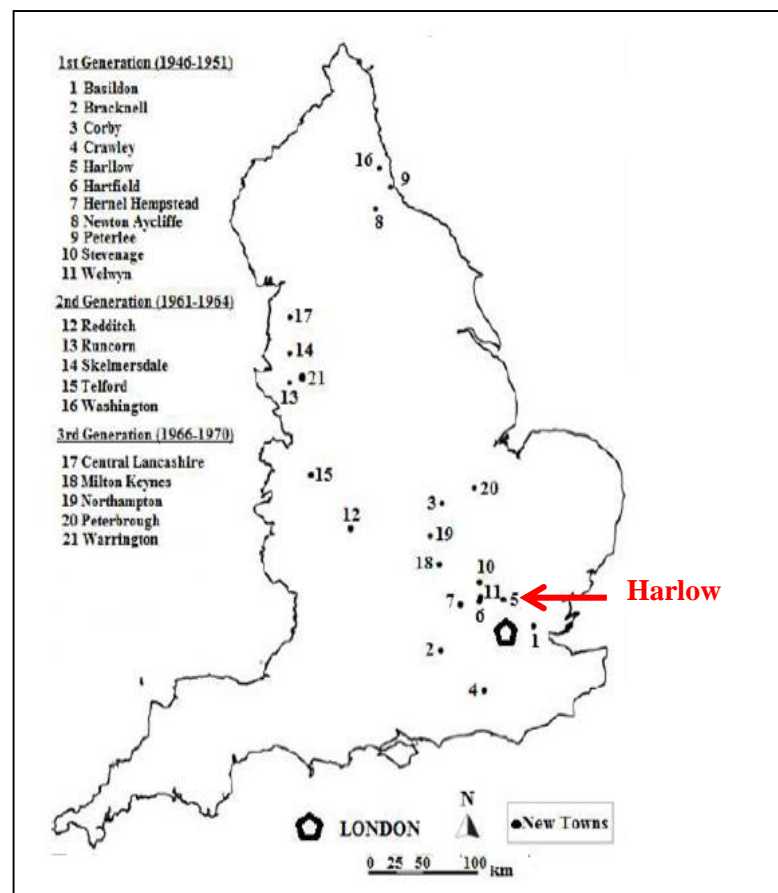


Figure 2.14 : Localisation des 21 VNs réalisées en Angleterre entre 1946 et 1970
Source : Claude Chaline, Les villes nouvelles dans le monde, Paris, Presses Universitaires de France, collection «Que sais-je ?», 1985, page28

²⁴ GIOVANNONI G., L'Urbanisme face aux villes anciennes, éditions du Seuil, 1998, pages 232 et 233.

²⁵ Idem que 24, page 234

²⁶ Idem que 24, page 235

II.5.1.1 Ville nouvelle de Harlow:

-Situation:

Harlow est une ville qui a été construite sur le site d'un vieux village du même nom d'ailleurs. Le vieux Harlow se situe au nord-est de Londres, une situation privilégiée par l'existence de voies de communication importantes (le chemin de fer et l'autoroute M1).



Figure 2.15: Plan de situation de Harlow/ Londres
Source: F.Gibberd, Revue «The design of Harlow»
Development Harlow Corporation, 1980

-Accessibilité : ville nouvelle de Harlow- Londres

Qualité d'accessibilité excellente et diversité en moyen de transport :

La ville de Harlow est bien située par rapport aux infrastructures de transport à savoir l'autoroute, la liaison ferroviaire Eurostar et les aéroports internationaux.

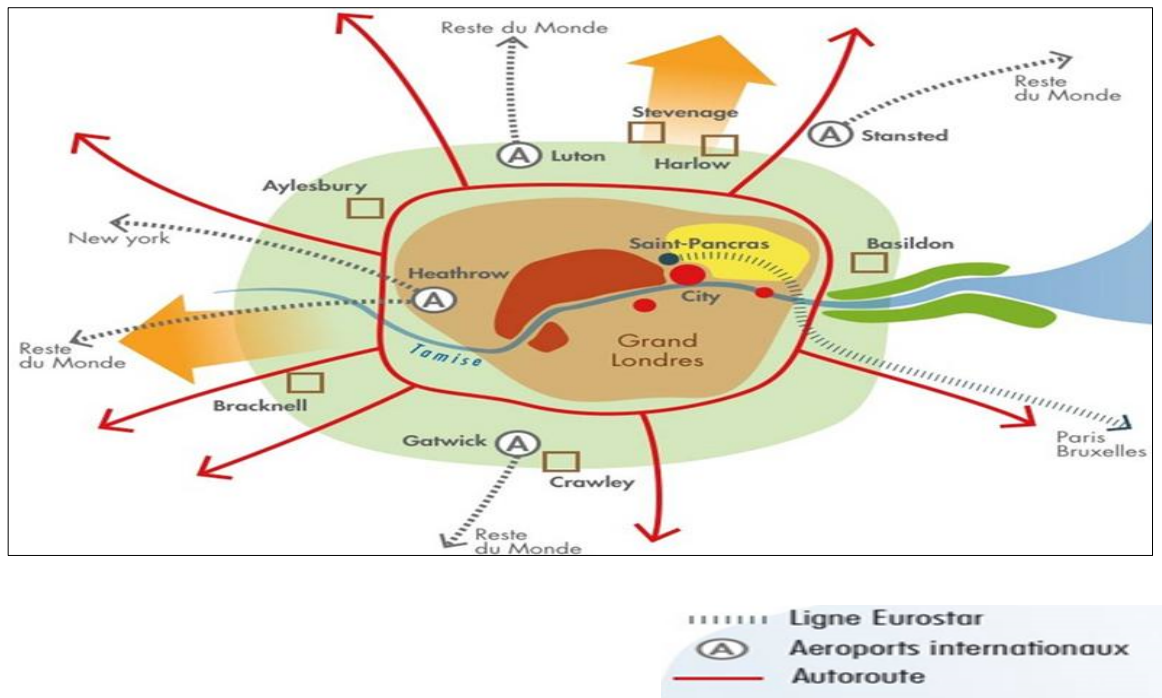


Figure 2.16 : L'organisation d'une ville mondiale : Londres
(Source : <https://histoire-geo.eu/londres-ville-mondiale>)

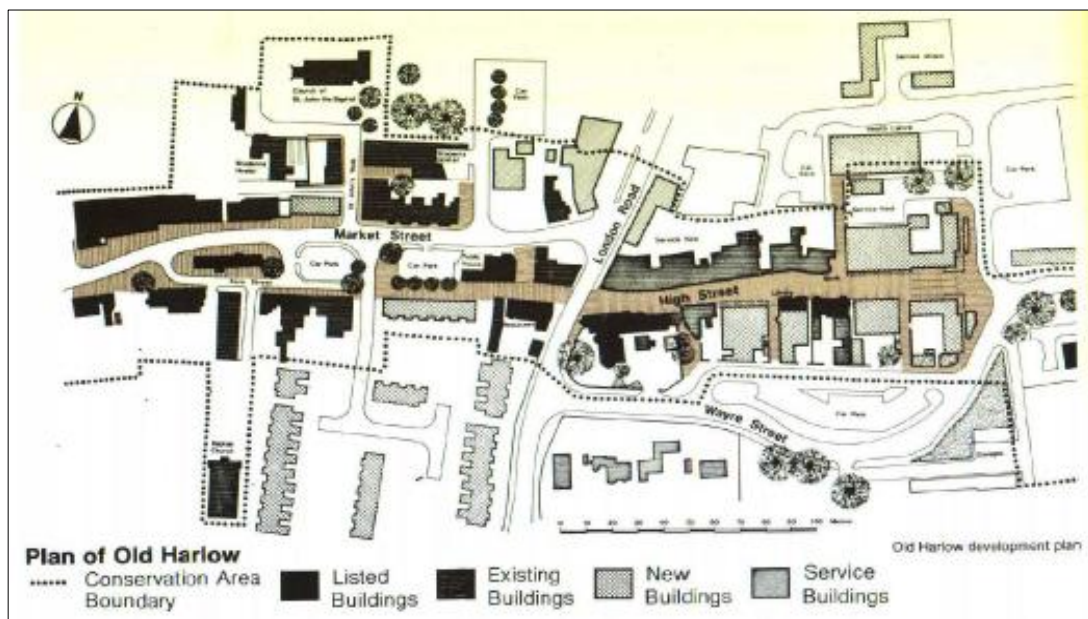


Figure 2.17 : Plan du vieux Harlow (avec les différentes interventions spécifiques)
Source: F. Gibberd, Revue « The design of Harlow »
Development Harlow corporation 1980

La construction de la ville nouvelle de Harlow s'est faite à partir du site du vieux village de Harlow. La conception et la mise en œuvre de la ville ne pouvait se faire indépendamment du vieux village chargé d'histoire et de vécu de la région, l'identité de la ville nouvelle, son développement et son essor économique sont intimement liés

à une prise en charge particulière du village qui lui a donné son nom, qui forgera son caractère et lui conférera une personnalité.

La conception et l'intervention sur le vieux Harlow a pris l'allure d'un véritable projet urbain pour la ville nouvelle, des interventions ciblées ont été déterminées pour un renouvellement urbain par la réadaptation complète du vieux village dans la trame urbaine de la ville nouvelle.

Les interventions sur le vieux bâti et les différentes modifications des tracés pour basculer le village vers la ville tout en douceur se sont faites au fur et à mesure que la ville se construisait.

La réhabilitation des bâtiments et l'injection d'autres immeubles a permis de recevoir les premiers bâtisseurs et constructeur de la ville, le remplacement de la voie carrossable de "High Street" par une rue piétonne commerçante a servie comme premier noyau de commerces et services au premières unités de voisinage construites sur la ville nouvelle. Par une restructuration habile des rues, par le renforcement du vieux bâti, et par la création d'un bassin de vie à l'intérieur du village, le vieux Harlow devenait le premier noyau de développement sur lequel a été érigé la ville nouvelle de Harlow²⁷.

-Le master plan (Plan d'aménagement):

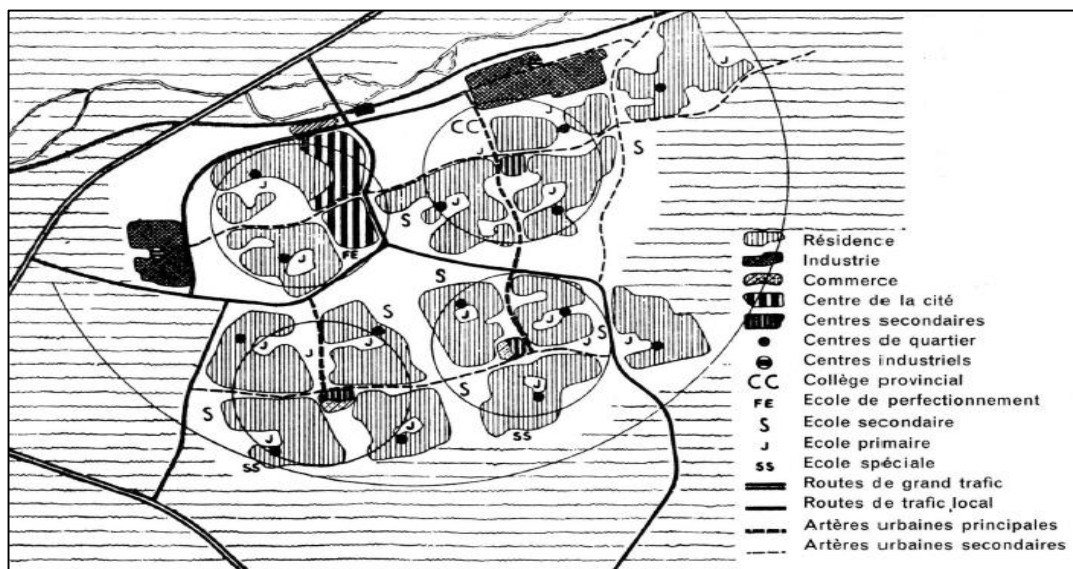


Figure 2.18:Le master plan de la ville nouvelle de Harlow
Source: F.Gibberd, Revue «The design of Harlow»
Development Harlow Corporation, 1980

²⁷ F.Gibberd , the design of Harlow, harlow council and harlow development corporation , pages 46-47, 1980

II.5.2 Villes nouvelles françaises :

-Politiques des villes nouvelles françaises :

La politique des villes nouvelles françaises est une politique d'aménagement du territoire mise en œuvre en France à partir du milieu des années 1960 jusqu'à nos jours, et ayant pour application pratique la réalisation de neuf villes nouvelles sur le territoire. L'objectif principal du plan est d'éviter la concentration urbaine dans les grandes métropoles et notamment à Paris et de réaliser un développement urbain multipolaire.

Les villes nouvelles Françaises sont issues d'un schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.

En 1970, elles étaient au nombre de neuf, cinq en région parisienne (Evry, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée et Sénart) et quatre en province (Lille-Est dans le Nord, Le Vaudreuil près de Rouen, L'Isle d'Abeau à l'Est de Lyon, les rives de l'Étang de Berre entre Marseille et le complexe sidérurgique de Fos).

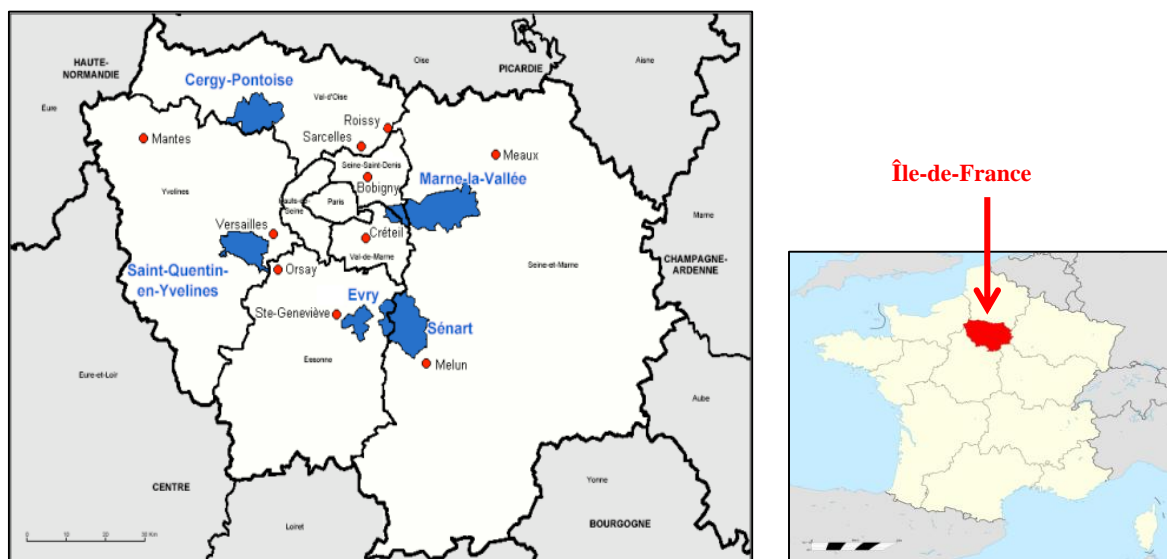


Figure 2.19: La région d'Île-de-France en Département et implantation des 5 Villes Nouvelles

«Le schéma Directeur examine particulièrement trois des aspects capitaux de la vie urbaine : Les activités, les loisirs et les transports »²⁸.

²⁸ Pierre Merlin, Les villes nouvelles, urbanisme régional et aménagement, collection villes à venir, presses universitaires de France, 1972, page 311.

Le développement des activités compte tenu de la politique nationale, d'aménagement du territoire, conduira à une croissance beaucoup plus rapide des emplois de bureau et de services, voire de commerce, que des activités de production.

Les moyens de transport permettront cependant à chacun de choisir un lieu de travail où il souhaite, l'unité du marché du travail étant considérée comme un des atouts de grandes régions urbaines, qu'il serait dangereux de ne pas maintenir. Cette option renforce la position adoptée de localiser les villes nouvelles à proximité de l'agglomération existante.

Sur le plan de loisir, la préservation des forêts publiques et privées, leur aménagement, l'utilisation des rares plans d'eau comme bases nautiques s'imposent donc comme un objectifs majeurs des urbanistes²⁹.

-La localisation des villes nouvelles françaises :

Il a été fait le choix de localiser les villes nouvelles près de l'agglomération-mère, en opposition avec la politique britannique.

Les villes nouvelles franciliennes sont à moins de 30km du centre de la capitale.

ex. Cergy (30km)³⁰.

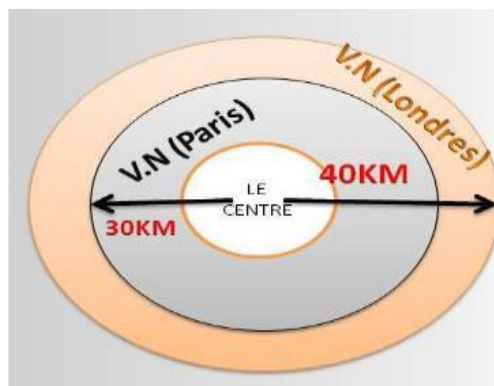


Figure 2.20: Localisation de la ville nouvelle Cergy-Pontoise

II.5.2.1 La ville nouvelle de Cergy-Pontoise:

Cergy-pontoise est une ville nouvelle française construite à partir des années 1970 autour des communes de Cergy et Pontoise, dans le nord-ouest de la région Ile-de-France.

²⁹ Idem que 28, page 312.

³⁰ <http://fr.wikipedia.org>

-Situation:

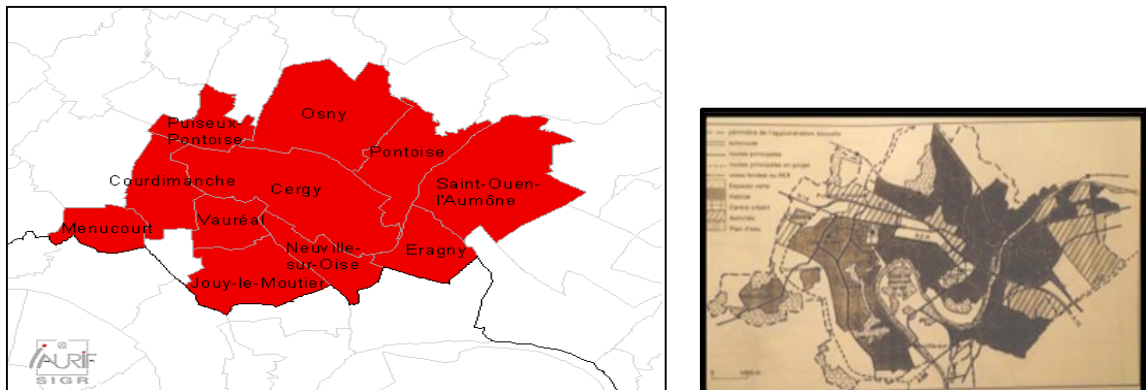


Figure 2.21: Plan des communes formant Cergy-Pontoise
Source : Bilan villes nouvelles françaises, 2000-2005,
[http:// :www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)

Le site de la ville nouvelle fut choisi pour le caractère exceptionnel et singulier du paysage, elle s'est en effet formée autour de l'amphithéâtre de la boucle de l'Oise. Ce site permettait de constituer une « ville paysage » autour de la boucle de la rivière qui deviendrait son emblème. Il permettait en outre une organisation urbaine originale en fer-a-cheval : la forme apporterait une unité politique et administrative.

-Historique :

Dans les années 1960, pour faire face au développement rapide de l'agglomération parisienne, on décida de la maîtriser et de l'équilibrer en créant plusieurs villes nouvelles autour de Paris.

La mise au point du premier Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) a été confié à Paul Delouvrier, Délégué général au District de la région de Paris de 1961 à 1969, qui a été à ce titre considéré comme le père des villes nouvelles en France³¹.

-Accessibilité :

Cergy-Pontoise bénéficie d'une situation exceptionnelle à 30km au nord-ouest de Paris et distante de 30km de l'aéroport international Roissy-Charles-de-Gaulle. Elle possède des liaisons ferroviaires fortes avec la métropole (lignes RER A et le RER C, connectée aux Gares du Nord et Saint-Lazare), Cergy-Pontoise est directement reliée à Paris par l'autoroute A15 et au réseau régional par la Francilienne.

³¹ <http://fr.wikipedia.org>

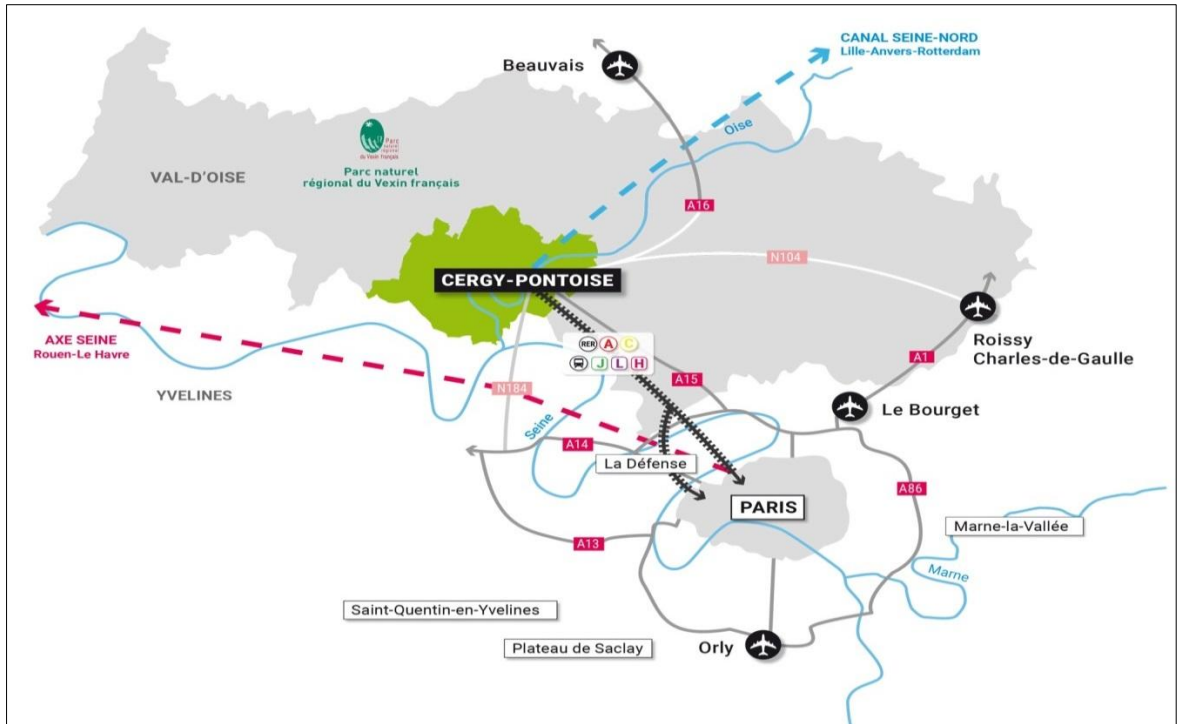


Figure 2.22: Carte de Cergy-Pontoise en Ile –de-France
 Source : cergypontoise.fr/situationgeographique

-Le master plan (Plan d’aménagement):

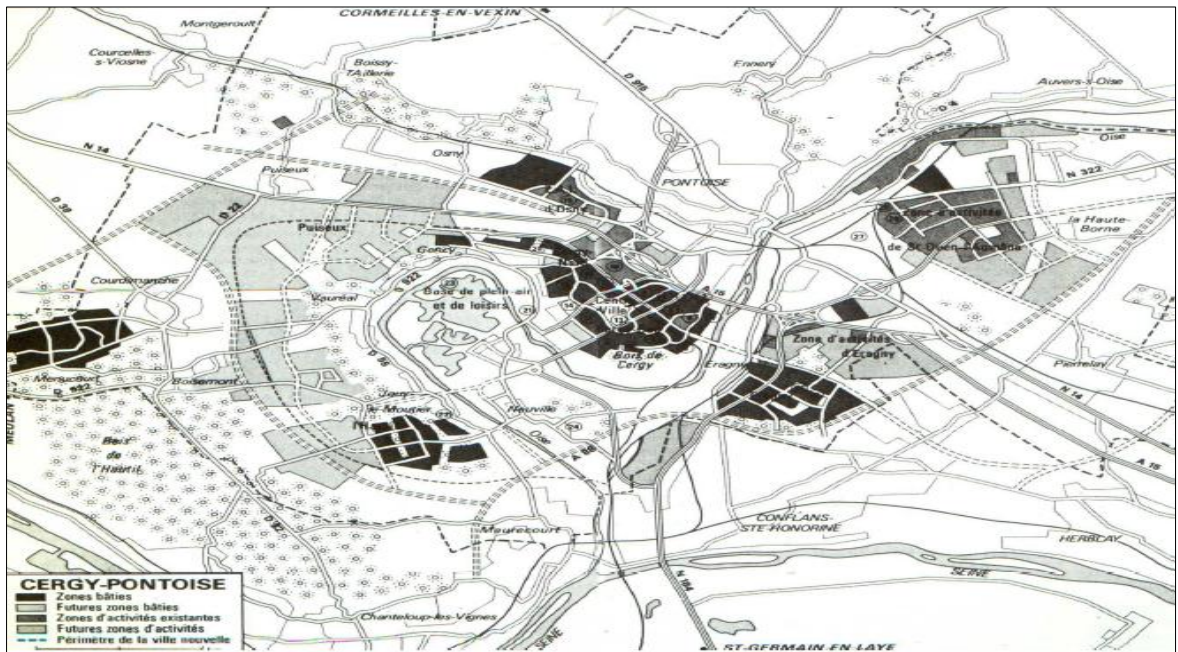
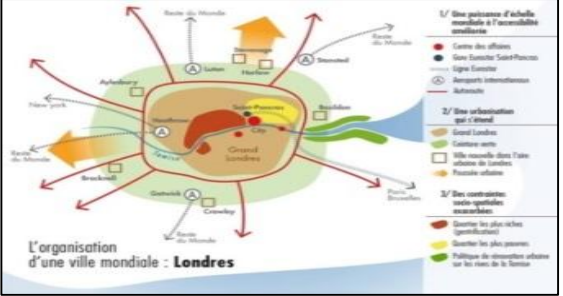
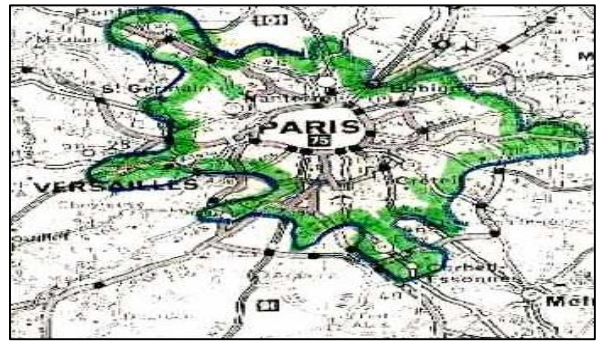


Figure 2.23: Cergy-Pontoise (Schéma directeur)
 Source : Revue Techniques et Architecture n°330 année1981

Tableau 2.1 Critères de comparaison des exemples

Critères de comparaison de la composition urbaine	Exemple 1 : ville nouvelle de Harlow/ Londres	Exemple 2 : ville nouvelle de Cergy-Pontoise/ Paris
<p>Mixité fonctionnelle</p>	<p>-Intégration de différentes entités morphologiques : Résidences, équipements, Industries, et commerces. -le centre ville de Harlow est devenu un centre à portée régionale par les équipements du tertiaire supérieur (Hôpital, complexe sportif, Town Hall, Théâtre...), -Création de logements et d'industrie afin d'absorber les surplus en population de la capitale tout en les fixant les populations par la création d'emplois générés par les activités industrielles, services et autres. -Groupement des unités de voisinage et leur structuration autour des écoles (collège provincial, écoles de perfectionnement, écoles primaires, écoles spéciales).</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="587 737 952 1031"> <p>Structure du plan de répartition des quartiers résidentiels</p> </div> <div data-bbox="973 800 1314 1031"> <p>Résidence</p> </div> <div data-bbox="1338 806 1659 1031"> <p>Equipement</p> </div> </div>	<p>-Intégration de différentes entités morphologiques : Logements, équipements, commerce, services, etc... -Equilibrer la construction de logement entre logement social, accession à la propriété et offre privée, ainsi qu'entre habitat collectif et individuel, -Offrir aux habitants un équilibre entre habitat et emploi afin d'éviter les migrations, -L'agglomération de Cergy-Pontoise située à environ 30 km de Paris et atténuer le poids de la zone centrale, -Absorber et diriger la forte croissance démographique de l'Ile de France, -Amplifier la politique de l'organisation spatiale mise en place pour la ville, lui permettre de jouer un rôle dans le développement de la région, le centre-ville par ses différents programmes (logements et équipements) pourra avoir des zones d'influences.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1745 779 2220 1031"> <p>Plan axonométrie centre de Cergy-Pontoise Source : Revue Techniques et Architecture N°330 année1981</p> </div> <div data-bbox="2240 779 2487 1031"> <p>Logements</p> </div> <div data-bbox="2502 779 2834 1031"> <p>Equipement</p> </div> </div>
<p>Espaces public</p>	<p>-Intégration des équipements, commerces et services, -Présence des différents équipements éducatifs au niveau de chaque unité de voisinage, -Création des places, des parcs des espaces de repos ainsi que les équipements de sport, des loisirs, des services etc...</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="587 1583 937 1793"> </div> <div data-bbox="958 1583 1308 1793"> </div> <div data-bbox="1329 1583 1641 1793"> </div> </div>	<p>-Intégration des équipements, commerces et services, -Création des places, des parcs des espaces de repos ainsi que les équipements de sport, des loisirs, des services etc... -L'île de loisirs de Cergy-Pontoise : un véritable poumon vert de l'agglomération, bénéficie d'un emplacement privilégié au cœur de la boucle de l'Oise. en fait un site exceptionnel où l'on peut se baigner, se balader et pique-niquer entre amis. -propose plusieurs activités sportives, aquatiques et terrestres, des activités de plein air (vélo, course à pied,...). -dispose de deux équipements phare : un téléski nautique unique en Ile de France, et un stade d'eau vive unique en Europe. -Elle est également dotée d'un service de restauration, d'un centre de séjour, de salles de réception pour les séminaires et mariages, d'une salle omnisports, etc...</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1768 1577 2139 1787"> </div> <div data-bbox="2178 1577 2424 1787"> </div> <div data-bbox="2436 1577 2801 1787"> </div> </div> <p style="text-align: center;">Figure : île de loisirs de Cergy-pontoise</p>

<p>Agencement des centralités et densification urbaine</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Décomposer l'espace en plusieurs sections qui se complètent entre-elles en se confondant dans le paysage du site, et création des zones d'habitat, des zones de travail, de circulation et la zone centrale. -Associer les multiples fonctions urbaines, afin de ne pas renouveler les erreurs des grands ensembles.  <ul style="list-style-type: none"> -Groupement des unités de voisinage et leur structuration autour des écoles. <p>Plan de zonage et plan d'aménagement de la ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> -La ville nouvelle de Cergy-Pontoise est constituée de quartiers plus ou moins indépendants différenciés par : Le caractère d'implantation, le poids démographique particulier à chacun et surtout par un site géographique particulier dont le relief, l'Oise et les espaces verts séparant les quartiers les uns des autres. -Agencement des centralités et densification urbaine, en associant les multiples fonctions urbaines, notamment l'habitat, les commerces et les affaires, pour renforcer les liens entre les projets. -Le polycentrisme des villes nouvelles françaises ne visait donc pas leur autonomie à l'égard de leur agglomération-mère.
<p>Mobilité et planification des transports</p>	<ul style="list-style-type: none"> - l'existence de voies de communication importantes (le chemin de fer et l'autoroute M1). -La ville de Harlow structurée par des voies de circulation hiérarchisées: routes de grand trafic, routes de trafic local, artères urbaines principales et artères urbaines secondaires.   <ul style="list-style-type: none"> — Routes de grand trafic — Routes de trafic local — Artères urbaines principales — Artères urbaines secondaires 	<p>Qualité d'accessibilité excellente et diversité en moyen de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> -dispose de liaisons multiples et d'axes routiers structurants, -26 lignes de bus interurbaines desservent le territoire cergypontain, -se situe sur l'avenue verte Paris-Londres, l'itinéraire cyclable qui permet de relier les deux capitales depuis 2012, -2 voies ferrées, -L'agglomération est facilement accessible. Elle est fortement reliée aux territoires qui l'entourent ainsi qu'à Paris et à l'aéroport Roissy -Charles de Gaulle.  <ul style="list-style-type: none"> — Principaux axes routiers — Voies ferrées
<p>Intégration au site</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Le site est confiné entre des barrières naturelles afin de préserver le caractère rural qu'il est souhaitable de donner tout en préservant les terres agricoles tout autour, ainsi le fleuve comme frontière au nord, -Intégration dans un environnement paysager et vert, c'est le principe d'Ebenezer Howard qui est mis en exécution. -le plan de la ville a été développé selon le principe des cités jardin ou l'environnement prend une place prépondérante, -Espace vert réservé afin de donner accès à une nature « de proximité » pour les résidents, 	<ul style="list-style-type: none"> -Nature en ville à Cergy-Pontoise : -Espace vert réservé afin de donner accès à une nature «de proximité» pour les résidents, -Intégration des places, des espaces de repos ainsi que les équipements de sport, des loisirs, des services etc... -donner à la ville nouvelle une vocation de loisirs de plein air, justifiée par le site exceptionnel: la ville a une forme d'un fer de cheval enserrant le méandre de l'Oise au milieu duquel sont implantés la base nautique et les parcs.  <p>Vue générale de Cergy-Pontoise ou le concept de «villes nouvelles au nature»</p>

Critères de comparaison de la composition urbaine	Exemple 1 : ville nouvelle de Harlow/ Londres	Exemple 2 : ville nouvelle de Cergy-Pontoise/ Paris
Ceinture verte	 <p>L'organisation d'une ville mondiale : Londres</p> <p>Figure: Londres et Paris- La jaune et La rouge Source : www.lajauneetlarouge</p>	 <p>Figure: Londres et Paris- La jaune et La rouge Source : www.lajauneetlarouge</p> <div data-bbox="1339 411 1989 782" style="border: 1px solid green; padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> - Limiter l'étalement urbain et la suburbanisation et favoriser la consolidation urbaine, - Protéger le territoire naturel et agricole, - Bénéficier des services écologiques associés aux milieux naturels. - Donner accès à une nature « de proximité » pour les résidents </div>

II.5.3 Villes nouvelles algériennes :

Le concept de la ville nouvelle comporte des aspects ayant trait à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme. Elle doit s'inscrire dans le cadre du SNAT (schéma national d'aménagement du territoire) et du SRAT (schéma régional d'aménagement du territoire).

La politique des villes nouvelles en Algérie a pour buts :

- Soulager les grandes agglomérations et limiter le mitage préurbain en créant de nouveaux espaces de développements
- Renforcer l'armature urbaine existante
- Promouvoir le polycentrisme maillé et les effets de synergie entre territoire et partenaires
- Développer les pôles urbains durables et attractifs appuyés sur des fonctions d'excellence
- Constituer des localisations attractives pour les activités économiques en offrant des services supérieurs et des sites d'implantations performants (industries, immobilier tertiaire et commercial, sites technologiques)

Les Villes Nouvelles en Algérie constituent un levier de desserrement des pressions autour des grandes villes du Nord, un levier de redéploiement du peuplement et des activités vers les Hauts Plateaux et le Sud et enfin un levier de rééquilibrage de l'armature urbaine et de son organisation spatiale.

Les villes Nouvelles sont mises en œuvre selon trois catégories distinctes :

1-Les Villes Nouvelles d'excellence pour maîtriser l'expansion urbaine dans Le Littoral et le Tell :

Elles contribuent au développement organisé des villes autour des aires métropolitaines auxquelles elles seront connectées par les infrastructures matérielles et immatérielles de qualité. Le cas des Villes Nouvelles de Sidi Abdellah et de Bouinan qui accueilleront un pôle de compétitivité et d'excellence.

2-Les Villes Nouvelles de rééquilibrage du territoire :

Elles sont conçues comme pôles d'activités, de services et de peuplement capables d'inverser les tendances répulsives constatées et d'impulser une dynamique d'attractivité

pour La Région des Hauts Plateaux, à l'exemple de la Ville Nouvelle de Boughezoul qui accueillera un pôle de compétitivité et d'excellence.

3-Les Villes Nouvelles d'appui au développement durable :

Elles sont créées afin de répondre à des problèmes écologiques ou à des risques industriels à l'exemple de la Ville Nouvelle de Hassi Messaoud, et pour renforcer l'attractivité des villes de développement du **Sud** (Ouargla et Ghardaïa).

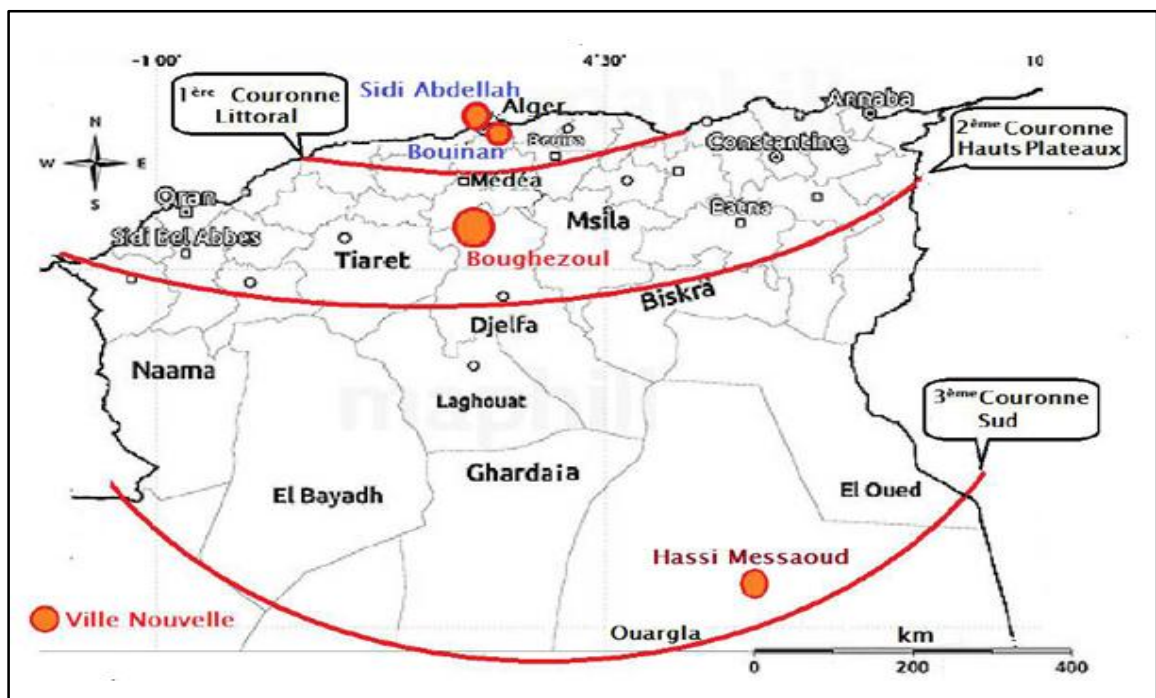


Figure 2.24: La localisation des villes nouvelles sur les trois grands ensembles du territoire

Présentation sommaire du SNAT 2030 :

Le SNAT se définit comme étant l'acte par lequel l'État affiche sa politique d'aménagement du territoire qu'il entend mener pour les 20 ans à venir. La Loi n°10-02 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire stipule que le SNAT est approuvé pour une période de vingt ans, il fait l'objet d'évaluations périodiques et d'une actualisation tous les cinq ans et les départements ministériels ainsi que les collectivités territoriales et les entreprises nationales et locales, sont tenus au respect des normes et règles du SNAT dans l'élaboration de leurs projets et plans.

Les lignes directrices s'appuient sur la réalité du territoire national et sur les politiques sectorielles ou territoriales qui y sont menées. Elles intègrent donc un grand nombre de dispositifs et de projets existants tout en essayant de les mettre en perspective avec les enjeux de développement spatial propres au SNAT.

Les quatre lignes directrices du SNAT 2030 sont les suivantes :

- La ligne directrice 1: Vers un territoire durable,
- La ligne directrice 2: Créer les dynamiques du rééquilibrage territorial,
- La ligne directrice 3: Créer les conditions de l'attractivité et de la compétitivité des territoires,
- La ligne directrice 4 : Réaliser l'équité territoriale.

Le SNAT 2030 prévoit la réalisation d'au moins 25 villes nouvelles (7 dans le Tell, 3 dans le Sud et au moins 15 dans les Hauts Plateaux). Dans ce travail, nous ferons la présentation de quelques nouvelles villes :

Choix des villes nouvelles à présenter :

Le choix des trois villes nouvelles que nous avons décidé d'étudier se justifie d'abord, d'un point de vue géographique puisque chacune d'elles, appartient à l'une des trois zones géographiques identifiées par le SNAT 2030 (Tell, Hauts Plateaux et Sud).

les villes de relais du Tell, à travers Bouinan et Sidi Abdellah, sur les villes d'équilibre des Hauts Plateaux avec Boughezoul et les villes de développement du sud grâce à Hassi Messaoud.

En effet, le projet de nouvelles cités dans l'algérois, à l'instar de Sidi Abdellah en tant que pôle technologique, et de Bouinan en tant que pôle sportif et ludique. Cette origine remonte au scénario du « renforcement des villes satellites d'Alger ».

S'agissant de la ville nouvelle de Hassi Messaoud, le contexte de sa création est particulier. Il fait suite au Décret exécutif n° 05-127 du 24 avril 2005 qui classe Hassi Messaoud zone à risques majeurs, qui commande la délocalisation de la ville actuelle située au sein du périmètre d'exploitation des hydrocarbures.

II.5.3.1 La ville nouvelle de Sidi Abdellah:

Première couronne : Région du littoral et de tell :

Les villes nouvelles **d'excellences**.

-Fiche technique:

Population : 200.000 habitants

Emploi : 50 000 emplois

Logement : 50 000 Logements

Surface : 7.000 ha de superficie dont 3.000 ha
Périmètre d'urbanisation et 4.000 ha périmètre
de protection.



-Présentation :

La ville nouvelle de Sidi Abdellah est le nouveau pôle urbain attractif d'Alger, son rôle majeur est d'être un lieu de compétitivité, d'innovation et d'excellence, elle assurera le rééquilibrage de la croissance métropolitaine algéroise.

-Accessibilité : Qualité d'accessibilité excellente et diversité en moyen de transport :

le site de Sidi Abdellah est bien situé par rapport aux infrastructures de transport à savoir la rocade sud qui relie Boudouaou à Zéralda, et la liaison ferroviaire Zéralda-Sidi Abdallah-Birtouta. Elle est ceinturée par deux périphériques qui permettent la liaison entre la rocade 1 (Zéralda - Dar el Beïda) et la rocade 2 (Zéralda-Boudouaou).

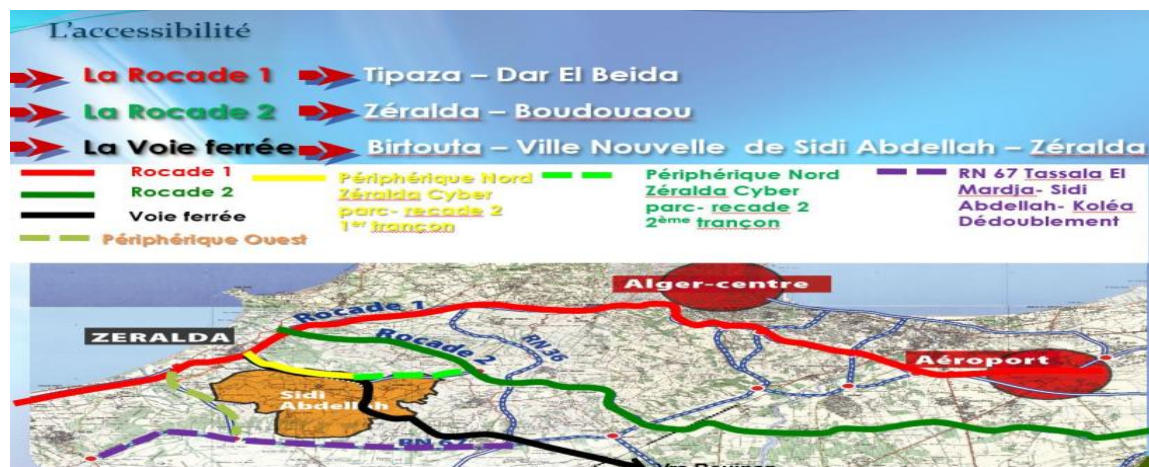


Figure 2 .25 : Accessibilité : ville nouvelle de Sidi Abdellah

II.5.3.2 La ville nouvelle de Boughezoul :

Deuxième couronne : Région du haut plateau

Les Villes nouvelles de **rééquilibrage** du territoire.

-Fiche technique:

Population : 400.000habitants

Emploi : 189 000 emplois

Logement : 80 000 Logements

Surface : 6.000 ha de superficie dont 4.000 ha Péri-mètre d'urbanisation et 2.000 ha périmètre de protection.



-Présentation:

La ville de Boughezoul se trouve : près du Lac de Boughezoul , en bordure sud de l'Atlas tellien, au carrefour de la pénétrante Nord- Sud et de la Rocade Est-Ouest sur les Hauts Plateaux sur les deux axes ferroviaires Nord-Sud et Est-Ouest.

-Accessibilité : Qualité d'accessibilité excellente et diversité en moyen de transport :

La connexion est réfléchiée par la fluidité du système de communication et par la diversité en moyen de transport.

-Infrastructures routières (autoroute Est-Ouest, autoroute Nord-Sud, Rocade des hauts plateaux, Route nationale,

-Liaison ferroviaire : voie ferrée existante et voie ferrée projetée,

-Aéroport.

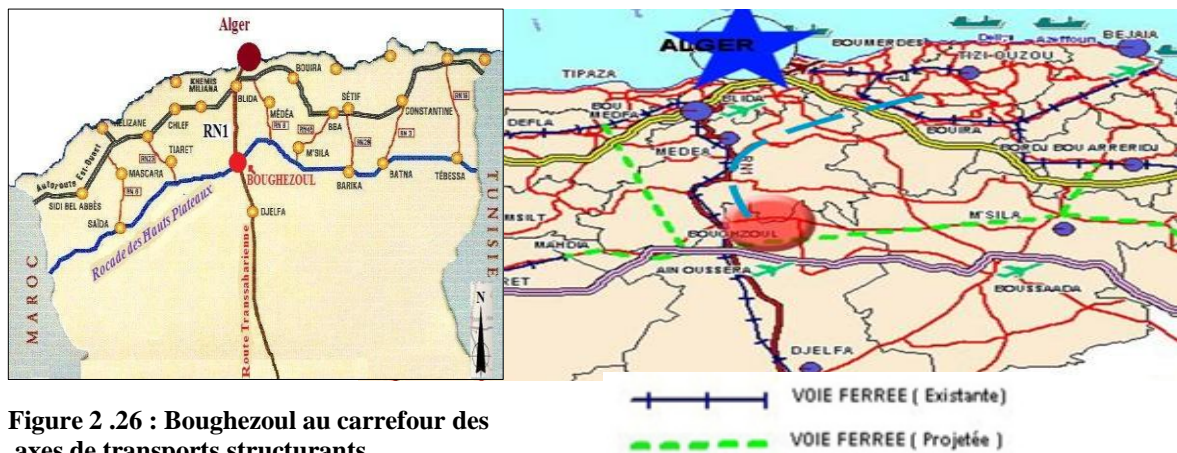


Figure 2.26 : Boughezoul au carrefour des axes de transports structurants
Source: Établi d'après SNAT 2030.

3-Plan d'aménagement de la ville nouvelle de Boughezoul:

-La ville nouvelle sera un modèle d'urbanisme tourné vers le futur mais qui revêtira un contraste esthétique où se combineront les modes de construction modernes et ceux inspirés de l'architecture locale propre à la région.

-Elle sera desservie par un important réseau de communications dont un aéroport qui la reliera aux métropoles nationales et internationales.

-La vocation de la ville nouvelle de Boughezoul est de constituer un centre d'excellence où domine le tertiaire supérieur pour le développement des hautes technologies, la biotechnologie, les énergies renouvelables.

II.5.3.3 La ville nouvelle de Hassi Messaoud :

Troisième couronne : Région du sud saharien : Les Villes nouvelles d'appui au **développement durable**

-Fiche technique:

Population: 80 000 habitants

Logement : 18400

Emploi : environ 40 000 emploi (dans la zone d'activité logistique)

Surface de la ville : 4483 ha dont :

-2044 ha pour l'urbanisation

-1161 ha pour urbanisation future

-313 ha pour la bande verte

-965 ha pour la zone d'activité logistique



-Présentation:

Elle représente le chef lieu de la daïra. la ville de Hassi Messaoud est située dans une zone saharienne dont le climat est sec et désertique, à une altitude de 120m au-dessus niveau de la mer et classée en faible zone sismique (zone1) et plat montrant un paysage monotone Le site est marqué par deux complexes industriel nord et sud (à 1000m du centre urbain) ayant pour fonction le traitement des affluents en provenance des puits producteur par conséquent elle est classée comme zone à risque majeur .

-Accessibilité : Qualité d'accessibilité excellente et diversité en moyen de transport :

La région est desservie par :

- Routes principales,
- Réseau de transport ferroviaire de 34,80 km de longueur,
- centre multimodal route/rail dans la ZAL de Hassi Messaoud,
- 3Aéroports et 3 gares routières (Hassi Messaoud, Ouargla et Touggourt).

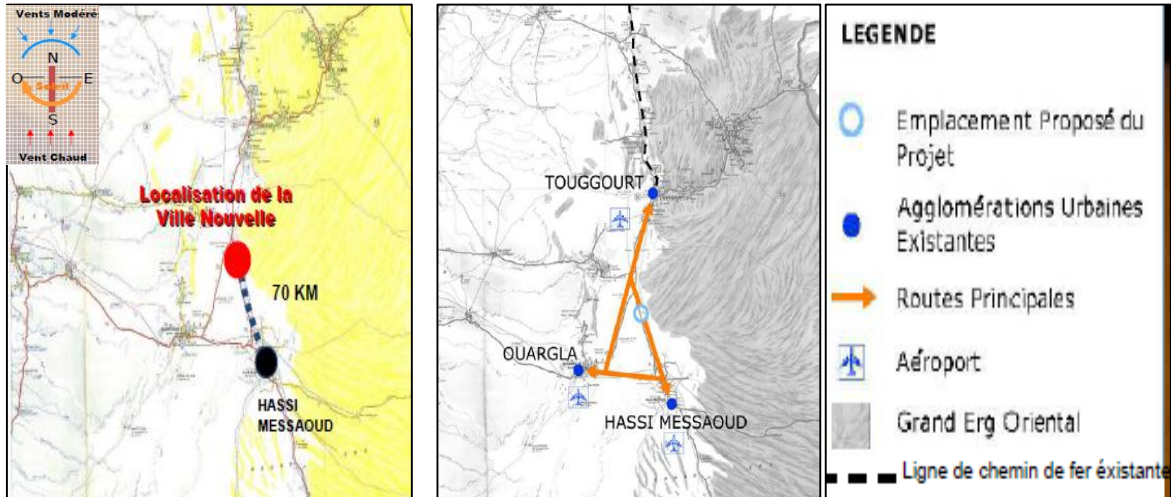


Figure 2.27 : Localisation de la Ville nouvelle de Hassi Messaoud

-Plan d'aménagement de la ville nouvelle de Hassi Messaoud:

En adaptant le nouvel urbanisme la ville nouvelle de Hassi Messaoud prend une forme compacte radioconcentrique structuré en quatre quartiers d'habitat et d'un centre ville en fonction de la forme urbaine et de la distance d'accès aux équipements.

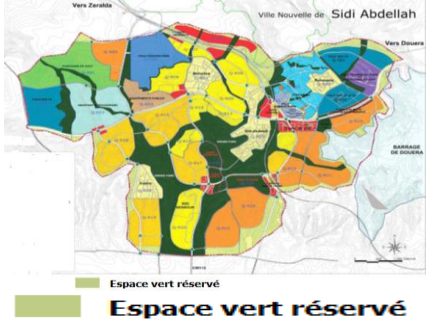


-Le centre ville est organisé autour d'une grande place accueillant les manifestations culturelles, religieuses, sociales et civiques. Chaque quartier abrite un centre communautaire doté de tous les équipements d'accompagnement accessible d'un rayon de 250m à pied.

-Le règlement urbain de la ville nouvelle intégrera les performances énergétiques dans le cahier des charges élaboré pour la réalisation des ouvrages de bâtiment et construction énergétique.

Tableau 2.2 Critères de comparaison des exemples

Critères de comparaison de la composition urbaine	Exemple 1 : ville nouvelle de Sidi Abdellah	Exemple 2 : ville nouvelle de Boughezoul	Exemple 3 : ville nouvelle de Hassi Messaoud
<p>Mixité fonctionnelle</p>	<p>-Intégration de différentes entités morphologiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Logements individuels et collectifs : ➤ Equipements, commerce, services, etc. ... <p>-Intégration de différents équipements :</p> <p>pôle administratif, pôle pharmaceutique, pôle des TIC et pôle des TA (Technologie de l'Information et de la Communication) et (Technologies avancées) et pôle des TA, pôle santé, pôle universitaire, équipements administratifs, etc. ...</p>   	<p>-Intégration d'un programme varié :</p> <p>Habitat (individuels, collectifs et mixtes), agriculture et agro-industrie, tourisme et loisir, logistique intermodale, commerce et tertiaire, enseignement, recherche et énergies renouvelables, activité industrielle et logistique.</p>   	<p>-Intégration de différentes entités morphologiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Logements individuels et collectifs : <ul style="list-style-type: none"> -Total logements individuels: 7929 Logements, soit 43% du programme résidentiel -Total logements collectifs : 10 466 Logements, soit 57% du programme résidentiel ➤ Equipements, commerce, services, etc. ... <ul style="list-style-type: none"> Santé de la population, éducation nationale, culture, culte, commerce, <p>-Intégration des équipements d'accompagnement :</p> <p>Administration, finances et assurances, jeunesse et sport tourisme et loisirs, énergie et les mines, etc...</p> <p>-Intégration de plusieurs fonctions urbaines, notamment industrielle et logistique.</p>   
<p>Espace public</p>	<p>-Intégration des équipements, commerces et services,</p> <p>-Création des places, des parcs des espaces de repos ainsi que les équipements de sport et de culture, des loisirs, des services et des lieux de culte.</p>   	<p>-Intégration des équipements publics d'accompagnement de services urbains et de services de proximité,</p> <p>-Les équipements collectifs éducatifs et universitaires, hospitaliers et de santé, culturels, sportifs et services administratifs.</p> <p>-Création des parcs urbains et des espaces verts de détente et de loisir pour la population.</p> 	<p>-Procédure au regroupement des équipements tels que les commerces, l'administration et de culture autour de la mosquée.</p> <p>-Création des places, des parcs de voisinage et des espaces de repos ainsi que les équipements de sport et de culture, des loisirs, des services et des lieux de culte.</p> 

<p>Agencement des centralités et densification urbaine</p>	<p>-Agencement des centralités et densification du bâti autour des centres urbains, en associant les multiples fonctions urbaines, notamment l’habitat, les commerces et les affaires, pour renforcer les liens entre les projets.</p>  <p style="text-align: center;">centralité urbaine</p>	<p>-La densification du bâti autour des centres urbains, en associant les multiples fonctions urbaines, notamment l’habitat, les commerces et les affaires pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> -donner un poids aux activités économiques et sociales, -surmonter les problèmes environnementaux et de renforcer les liens entre les projets. <p>-Ce concept est pensé dans une approche polycentrique pour éviter l’application du principe de zonage.</p> 	<p>La consolidation de centralité et de densité urbaine se lisent à travers la conception d’une structure spatiale à la fois concentrique et composée de plusieurs centres : un centre-ville, des centres de quartiers et inter-quartiers hiérarchisés et connectés vers le centre-ville et à la variation des densités qui suit le principe croissant au fur et à mesure qu’on s’approche du centre.</p> 
<p>Mobilité et planification des transports</p>	<p>-Diversité en moyen de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La liaison ferroviaire Zéralda-Sidi Abdallah-Birtouta -La liaison entre la rocade 1 (Zéralda - Dar el Beïda) et la rocade 2 (Zéralda-Boudouaou). <p>-Développement des transports en commun et des circulations douces, voies piétonnes, places publiques, tout en permettant des accès spécifiques, tant pour la sécurité que pour les services.</p> 	<p>-Structure de voirie : Organisée en forme d’échiquier, Cette structure permettant une desserte rapide, régulière, efficace, confortable, économe et sécurisée en tous points de la ville et à tous les usages.</p> <p>-La connexion est réfléchi par la fluidité du système de communication, par la diversité en moyen de transport et la réduction des temps de déplacement pour faciliter l’accessibilité en ville nouvelle et sa liaison avec les groupements.</p> 	<p>-Structuration de la mobilité: pour le transport en commun, il est prévu une structure permettant une desserte rapide, régulière, efficace, confortable, économe et sécurisée en tous points de la ville et à tous les usages. Les déplacements piétons et cyclables sont encouragés. Ils assurent hygiène de vie et sociabilité entre les habitants. Ce mode concerne les axes routiers reliant directement l’habitat et les activités. Les stations et les points de desserte des transports en commun sont localisés dans les rayons de 500m.</p> 
<p>Intégration au site</p>	<p>-Le principe d’aménagement de cette ville repose sur les centres urbains existants et c’est la topographie et la voirie existante qui forment la structure des relations entre les nouveaux quartiers.</p> <p>-Réintégration de ces centres urbains existants dans la structure globale de la ville nouvelle.(suite à la réhabilitation).</p>  <p>Localisation des centres urbains existants : Douar de Sidi Abdallah, Rahmania, Mahelma et Douar de Zaatria</p>	<p>-Intégration parfaite de la structure de voirie à la topographie du site : cette organisation de la structure en forme d’échiquier est basée sur son environnement naturel, surtout caractérisée par la faiblesse des pentes.</p> <p>-Le lac constitue un élément structurant de la composition urbaine de la ville nouvelle. Son développement et sa protection sont fondamentaux.</p>  <p style="text-align: center;"> --- Limite de périmètre de la ville --- Limite de périmètre du Lac --- Limite d’expansion future de la ville (horizon 2050) </p>	<p>-Intégration d’un urbanisme et d’une architecture adaptés au climat désertique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protection contre le soleil : Ombrage par des arcades ou installation d’ombrage concernant les espaces publics, elles protègent les passants des rayonnements solaires. Elles peuvent être des arbres, des structures ou des bâtiments sur pilotis. • Protection contre le vent : Réalisation d’une bande verte. • Protection contre la chaleur : <ul style="list-style-type: none"> -Les coupoles comme couverture de la toiture à la fois pour l’évacuation de la chaleur et sa forme arrondie qui ne retient pas le sable, - Les maisons à patio ou à cour intérieure, - La présence, en général, de fontaines, pour augmenter l’humidité de l’air, contribuant ainsi au rafraîchissement de la ville à travers les axes verts et les places.

Critères de comparaison de la composition urbaine	Exemple 1 : Ville nouvelle de Sidi Abdellah	Exemple 2 : Ville nouvelle de Boughezoul	Exemple 3 : Ville nouvelle de Hassi Messaoud
<p>Ceinture verte</p>	<p>-Espace vert réservé afin de donner accès à une nature « de proximité » pour les résidents,</p> 	<p>-La préservation de la faune et de la flore existante, -Revégétation et reforestation pour assurer une protection contre les vents dominants Sud-ouest, -Adaptation au milieu et intégration parfaite à la vocation agro-pastorale de la région.</p> 	<p>-Réalisation d'une bande verte à la périphérie du site qui assurera une protection de la ville vis-à-vis des risques liés au phénomène des violentes tempêtes de sables provoquées par le vent.</p> 

CONCLUSION DU CHAPITRE :

Pour conclure, ce chapitre nous a permis de définir les différents concepts urbains, une stratégie pour faire une ville nouvelle et la notion de l'impact sur le tissu existant. et aussi afin de montrer l'importance et la maîtrise du bon développement des tissus existants dans les villes nouvelles.

D'autre part, nous avons présenté l'analyse comparative d'exemples qui constitue une référence, voire un support à notre réflexion, présentant une meilleure orientation pour le travail sur le cas de la ville nouvelle de Bouinan.

Ce chapitre nous a permis aussi de souligner les différents impacts des villes nouvelles sur les compositions urbaines des tissus existants, qui sont majoritairement positif.

Nous avons pu identifier une série de critères de la composition urbaine qui peuvent définir les impacts de ces villes nouvelles sur les tissus anciens, ces critères sont les suivants:

○ **Mixité fonctionnelle :**

- Intégration de différentes entités morphologiques: habitat, équipements, commerce, services, etc...
- Création des différentes typologies d'habitation : logements individuels et collectifs,
- La présence de commerces, équipements et habitations génèrent une grande attractivité et dynamisme,
- Intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics,
- Favoriser la mixité fonctionnelle, afin d'offrir un cadre de vie attractif.

○ **Espace public :**

- Pour un meilleur paysage urbain de la ville, il est nécessaire de créer des espaces publics,
- Afin d'animer les espaces publics, ils doivent impérativement avoir des équipements d'accompagnement, de sport et de culture, de loisirs, des services et des lieux de culte,
- Création des places, des parcs de voisinage et des espaces de repos,
- Les espaces publics de qualité contribuent à faire de ces lieux stratégiques de véritables espaces de vie et pas seulement des espaces de transit,
- Les villes seront dotées de qualités fonctionnelles et environnementales.

○ **Agencement des centralités et densification urbaine :**

- La consolidation de centralité (composition de plusieurs centres) et la variation des densités.
- Une centralité fonctionnelle peut assurer un élément de repère.
- Organisation d'un cadre de vie harmonieux associant habitations, éducation, loisirs et emplois, qui aura des impacts positifs dans tous les aspects de la vie quotidienne.

○ **Mobilité et planification des transports :**

- Accès facile aux transports en commun,
- Voies piétonnes et pistes cyclables attrayantes,
- Favoriser les promenades et parcours piéton,
- Diversifier les moyens de transport,
- Développement du réseau de voiries existant pour permettre une meilleure perméabilité aux sites et pour faciliter la circulation.
- Les infrastructures de transport augmentent l'attractivité (voie ferrée,).
- Intégration de la mobilité douce de différentes formes pour valoriser les promenades et réduire la pollution atmosphérique.

○ **Intégration au site :**

- Intégration de la structure de voirie à la topographie du site,
- L'Urbanisme et l'architecture sont adaptés au climat et à la situation du projet,
- La topographie et la voirie existante qui forment la structure des relations entre les nouveaux quartiers.
- La réintégration des centres urbains ou les villages existants dans la structure globale de la ville nouvelle, suite aux travaux de réhabilitation au niveau de ces tissus anciens (programmée dans le plan d'aménagement de la ville nouvelle).

○ **Ceinture verte :**

Ses objectifs sont :

- Limiter l'étalement urbain et favoriser la consolidation urbaine,
- Arrêter définitivement l'expansion incontrôlée des agglomérations afin de protéger le site de la ville ancienne et empêcher les villes voisines de fusionner,
- Assurer une protection de la ville vis-à-vis des risques liés aux phénomènes naturels,
- Protéger les cours d'eau,

- La préservation de la faune et de la flore existante,
- Développer le tourisme et donner accès à une nature «de proximité» pour les résidents,
- Bénéficier des services écologiques associés aux milieux naturels.

En conclusion, ce chapitre nous a permis de souligner les lignes directrices qui orientent nos intentions pour trouver les besoins et les solutions du projet urbain dans une ville nouvelle.

CHAPITRE III:
LE CAS D'ETUDE

CHAPITRE III : LE CAS D'ETUDE : LA VILLE NOUVELLE DE BOUINAN

INTRODUCTION :

Dans le chapitre précédent, une recherche théorique a été effectuée sur la base d'ouvrages de références ainsi que les différentes études d'exemple ont permis dans un premier temps d'identifier (le projet urbain, les villes nouvelles, ses objectifs et ses impacts sur le tissu existant).

Cette recherche théorique a été élaborée en guise de rapprochement avec notre cas d'étude, nous a permis de trouver des réponses propices à la problématique lancée auparavant et de faire ressortir quelques principes essentiels pour réussir notre étude.

Dans ce chapitre, nous allons procéder à la vérification des résultats obtenus dans le chapitre précédent, et cela à travers l'exemple de la ville nouvelle de Bouinan, nous allons essayer de donner des recommandations et prescriptions relatives à l'impact de cette ville nouvelle sur les agglomérations existantes, et selon les enseignements tirés au même temps de la recherche thématique et l'étude de cas, nous mènera à avoir une vision anticipée à l'impact des futures villes nouvelles sur les tissus existants, afin d'évaluer ces résultats et élaborer une synthèse générale de ce travail.

III.1 Le choix de la ville nouvelle de Bouinan :

Nous avons opté pour la ville nouvelle de Bouinan, qui a connu une croissance urbaine assez spécifique. Cette ville occupera une position centrale privilégiée au niveau du territoire de la wilaya de Blida, elle est destinée à devenir une ville leader de développement des industries, son environnement de grande quantité lui permettra également de devenir une ville écologique de niveau international.

III.2 Présentation du projet :

III.2.1 Contexte et objectifs du projet :

- Créer une ville nouvelle dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire et de développement durable,
- Contribuer à l'atteinte des cinq principaux objectifs définis par le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) à travers la création de la ville nouvelle de Bouinan:
 - Atténuation de la pression démographique et des activités sur le littoral et sur la région

- métropolitaine algéroise et rééquilibrage de l'armature urbaine de cette région,
- Redéploiement des activités et de la population concentrée dans la zone littorale vers les zones projetées et aménagées,
- Renforcement de l'attractivité et de la compétitivité du territoire,
- Réalisation d'une ville centrale basée sur la promotion de l'économie du savoir,
- Servir de référence nationale en matière de construction des villes nouvelles sur le plan qualitatif et architectural¹.

III.2.2 Localisation et consistance du projet :

Situé à 35km au sud d'Alger, relevant de la wilaya de Blida,

Le périmètre de la ville nouvelle couvre une superficie de **2 385 ha**, Zone d'urbanisation **1 885 ha**, Zone de protection **500 ha**.

La population estimée est de l'ordre de **150 000 habitants** (environ **35 000 Logements** et **60 000 Emplois** à créer).

Le site de la ville nouvelle intègre les quatre agglomérations existantes (**Amroussa, Bouinan, Hasseinia et Mellaha**).

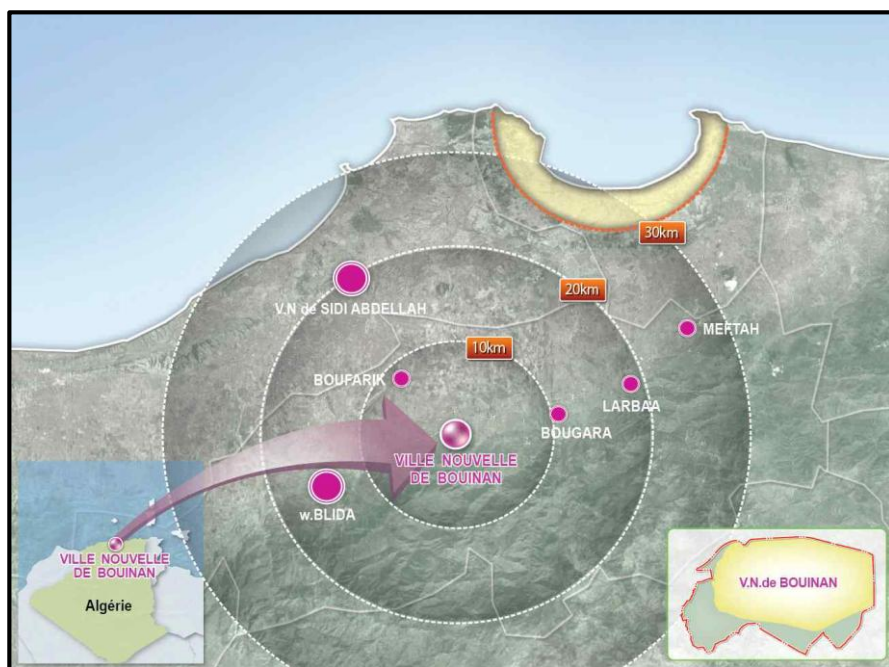


Figure 3.1 : Localisation de la ville nouvelle de Bouinan (Source : Finalisation du plan d'aménagement de la ville Nouvelle de Bouinan, Rapport de la mission A, 2015)

¹ Finalisation du plan d'aménagement de la ville Nouvelle de Bouinan, Rapport de la mission A, 2015

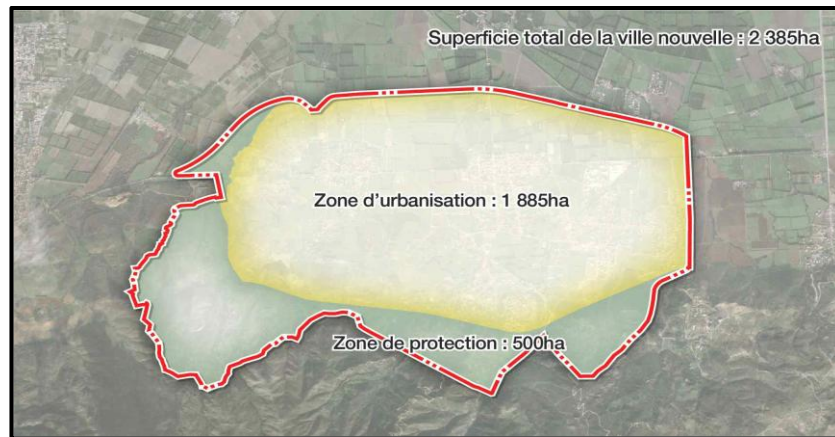


Figure 3.2: Superficie du projet (Source : Finalisation du plan d'aménagement de la ville Nouvelle de Bouinan Rapport de la mission A, 2015)

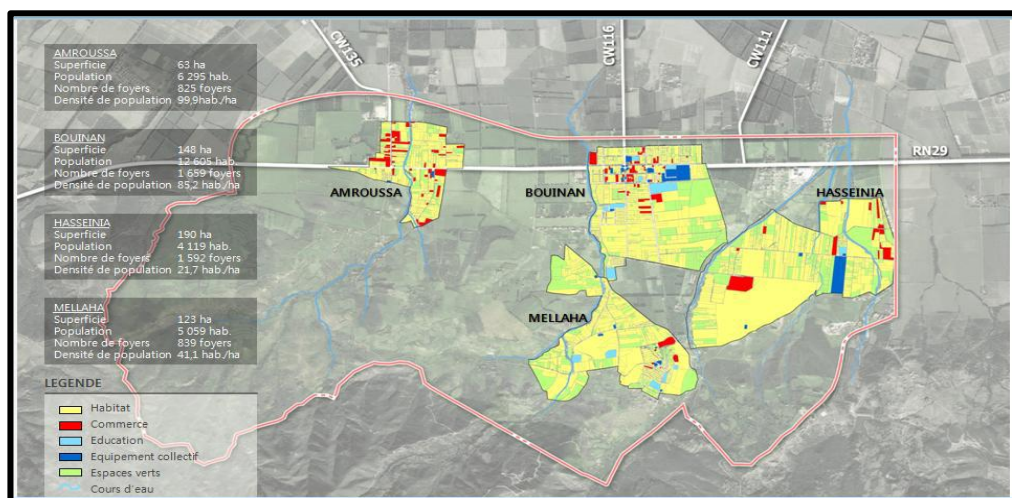


Figure 3.3 : Localisation des agglomérations existantes sur le périmètre de la ville nouvelle de Bouinan (Source: Finalisation du plan d'aménagement de la V.N. de Bouinan, Rapport de la mission D, 2012)

III.2.3 Principes du plan d'aménagement:

Orientations du schéma national (SNAT): (voir figure 3.4)

Première couronne : Région du littoral et de tell : Les villes nouvelles d'excellences.

Préservation des terres agricoles, amélioration de l'environnement Urbain/
déconcentration de la capitale et freinage du développement non maîtrisé.

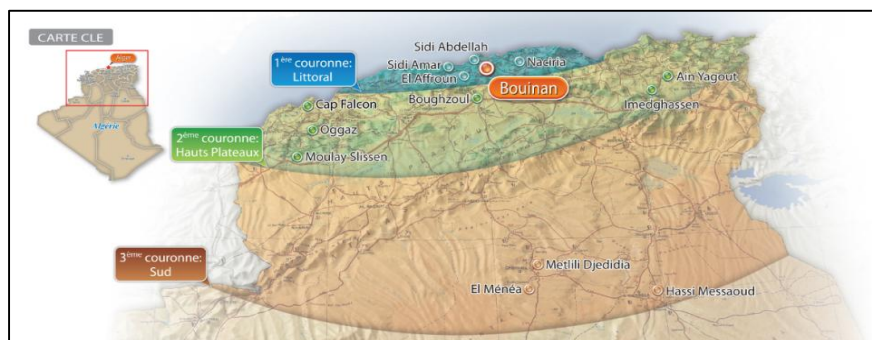


Figure 3.4 : Plan de localisation de la ville nouvelle de Bouinan

III.2.4 Conditions générales du site :

Accessibilité :

Le site est relié à l'axe autoroutier Est-Ouest qui dessert les régions nord du pays par l'intermédiaire des CW111, CW112 et 114 notamment, Le réseau routier de la ville nouvelle de Bouinan est composé de la RN29, axe principal Est Ouest, reliant les agglomérations de Bouinan, de Amroussa et de Hasseinia et qui relie ces dernières aux principales agglomérations de cette wilaya notamment à la ville de Blida et autres villes telles que Meftah, Larbaa, Bougara et Soumâa.

Les CW135, CW116 et CW111, axes nord-sud d'articulation de la RN61 et RN29 et desservant le site de la ville nouvelle. Le CW112 et le CW114, axes nord-sud, situés respectivement à l'ouest et à l'est du site de la ville nouvelle complètent l'architecture du réseau routier de desserte du site et son intégration au réseau régional et national.

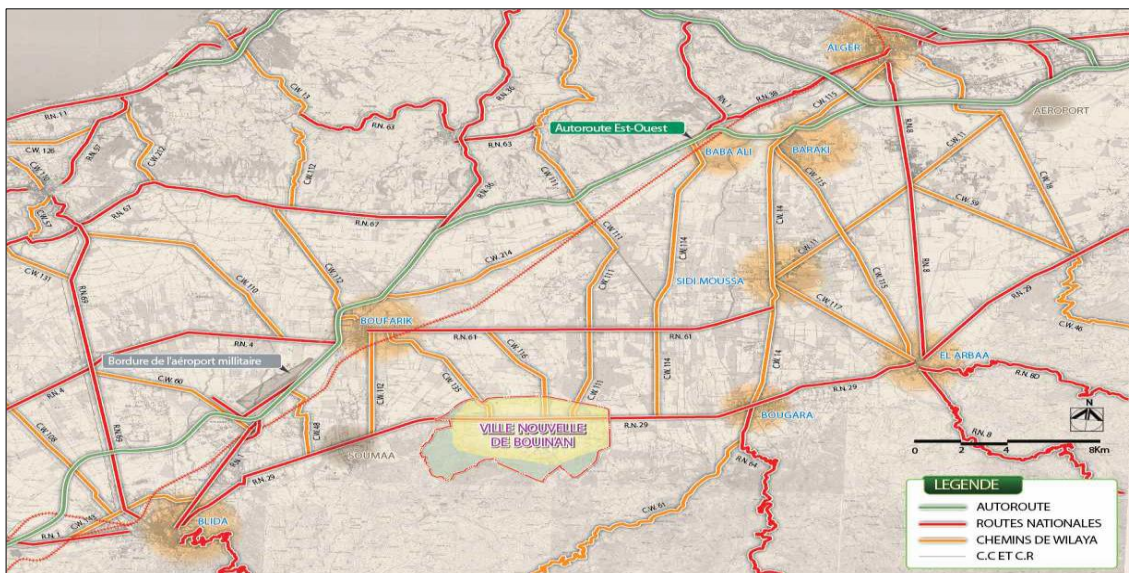


Figure 3.5: Carte des infrastructures de base (existantes et projetées) (source: Finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan, Rapport de la mission D, 2012)

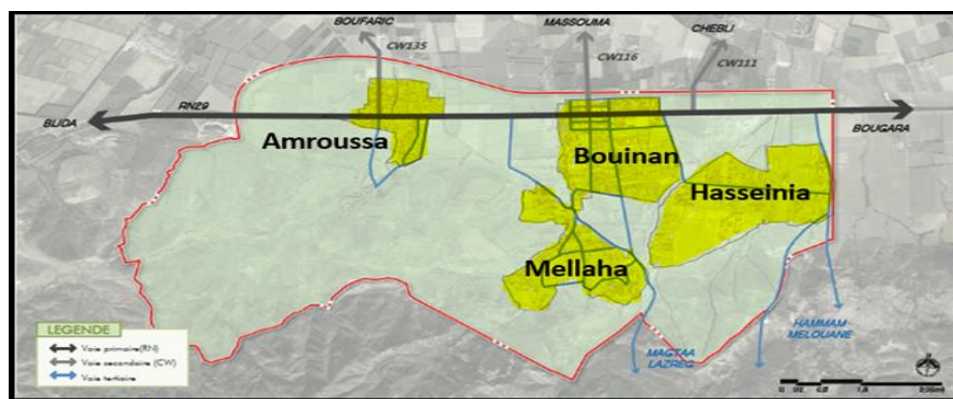


Figure 3.6 : Accessibilité : ville nouvelle de Bouinan (Source: image Google earth traitée)

Caractéristiques naturelles :

***Climat :**

La région se caractérise par un hiver pluvieux. La pluviométrie annuelle est comprise entre 200 et 600mm. Et, le nombre annuel moyen de jours de neige au sol est de 5. La région bénéficie d'un climat doux. La température moyenne est de l'ordre de 26°C. En général, le vent souffle d'Ouest et de Nord-Ouest en hiver et d'Est en été.

***Topographie et géotechnique :**

Le site de la ville nouvelle de Bouinan se caractérise par un relief montagneux au sud et des plaines au nord. Les cotes du site montent du nord vers le sud.

Ces cotes sont comprises entre un minimum de 70m et un maximum de 420m avec environ 350m de différence. Les agglomérations existantes au niveau du site se situent respectivement pour Amroussa, Bouinan et Hasseinia à des altitudes variant entre 70 et 120m et celle de Mellaha à une altitude variant entre 120 et 170m. Environ 89,3% de la surface du site se situent à une altitude variant entre 70 et 220m.

***Cotes altimétriques :**

Composé de plaines, de reliefs bas et de montagnes, le site de la ville nouvelle de Bouinan, y compris celui des quatre tissus urbains existants sur le site, est situé sur le lieu de rencontre entre la plaine de la Mitidja et les piémonts de l'Atlas.

Le site du projet est constitué en majorité de terrains de plaine dont la pente est très douce et d'une partie en zone montagneuse de forte pente notamment au niveau du tissu existant de l'agglomération Mellaha, située au sud du site. Cette zone montagneuse doit être aménagée et préservée comme une zone de protection.

Les tissus urbains existants au niveau du site notamment Amroussa, de Bouinan et de Hasseinia sont situés sur des terrains plats (pente de moins de 5°) et celui de Mellaha est en partie sur une zone collinaire (pente de plus de 5°). Le site de la ville nouvelle est relativement plat (environ 91,1%) de la surface du site est en pente douce de moins de 15°, ce qui facilite la création de la ville nouvelle.

***Hydrosphère et végétation :**

Les cours d'eau prennent leurs origines au niveau de la chaîne de l'Atlas au Sud du site et coulent en direction de la plaine de la Mitidja au Nord. Six cours d'eau traversent le site de la ville nouvelle de Bouinan : Oued Safsaf, Oued El Had, Oued Amroussa et Oued Klab. Tous les oueds sont à sec presque tout au long de l'année, à l'exception de la période des pluies hivernales. Ces cours d'eau sont pollués à cause du rejet des eaux usées. La

faune et la flore sont riches du fait que le site se trouve au sud de l'Atlas et une forêt bien préservée couvre les coteaux.

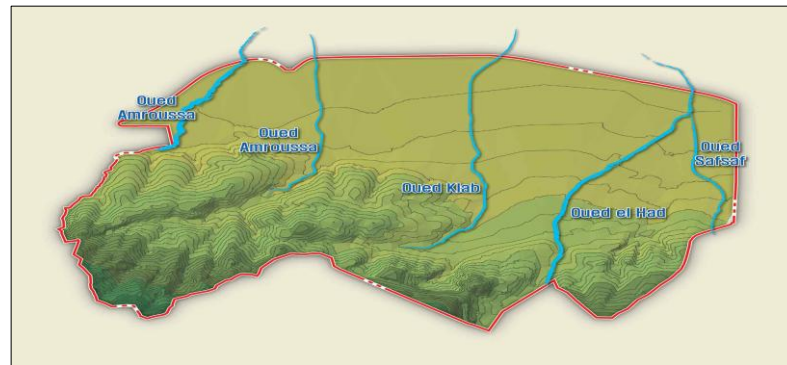


Figure 3.7: Carte de l'hydrosphère

III.3 Elaboration et évaluation du plan d'aménagement :

III.3.1 Principales orientations d'aménagement:

- Préserver les tissus existants (AMROUSSA, BOUINAN, HASSEINIA, MELLAHA):
 - Préserver ces 4 agglomérations existantes,
 - Préserver également quelques groupes d'habitats éparpillés à travers le site.
- Préserver des équipements principaux:
 - Préserver les activités existantes,
 - Préserver les cimetières existants.
- Intégrer les programmes de logements collectifs (15.000 Logements) dans le plan d'aménagement.
- Supprimer ou déplacer les contraintes et servitudes techniques notamment gazoduc et lignes de distribution électrique traversant le site.
- Intégrer le projet de ligne ferroviaire reliant Alger à la ville nouvelle de Bouinan,
- Prendre en considération le projet des accès routiers à la ville nouvelle de Bouinan.



Figure 3.8 : Principales orientations d'aménagement (source: Finalisation du plan d'aménagement de la VN de Bouinan, Rapport de la mission A, 2015)

III.3.2 Définition du plan d'aménagement :

- Création de l'axe urbain,
- Répartition des espaces de centralité,
- Répartition des fonctions urbaines,
- Réseau routier principal,
- Organisation du réseau vert.

1 Création de l'axe urbain :

- Principal axe de développement urbain orienté Nord-Sud reliant la gare ferroviaire en projet située au centre du site et la chaîne de montagne de l'Atlas au Sud,
- Deux (02) unités urbaines (inter-quartiers) séparées par cet axe principal.

2 Répartition des espaces de centralité:

- Un (01) centre urbain à proximité de la gare ferroviaire et deux (02) autres centres secondaires au niveau des deux unités urbaines séparées par l'axe principal urbain,
- Centres de chaque quartier le long de la rocade Est-Ouest.

3 Répartition des fonctions urbaines:

- Localisation des fonctions telles que la gare ferroviaire, les commerces, les affaires, l'administration, les commerces le long de l'axe principal urbain pour consolider son image symbolique,
- Localisation des activités industrielles au Nord-Est du site, à la périphérie de la ville où sont localisées les activités existantes desservies par le terminal à marchandises,
- Localisation des activités logistiques à proximité des activités industrielles à la périphérie de la ville pour éviter la fréquentation importante par les véhicules venant de l'extérieur,
- Localisation des fonctions de recherches et du multimédia dans un endroit tranquille et agréable au niveau des collines situées au Sud.

4 Réseau routier principal :

- Contournement au Nord et au Sud pour empêcher l'introduction du trafic venant de l'extérieur,
- Réseau routier maillé à l'intérieur de la ville avec les rocades à la périphérie,
- Plan de réseau viaire favorisant l'extension future de la ville nouvelle vers l'Est.

5 Organisation du réseau vert :

- Axe vert principal orienté Nord-Sud après la préservation et l'aménagement de 4 oueds,
- Réseau vert orienté Est-Ouest et en articulation avec les voies piétonnes et les pistes cyclables tout en créant divers types de parcs et espaces verts.

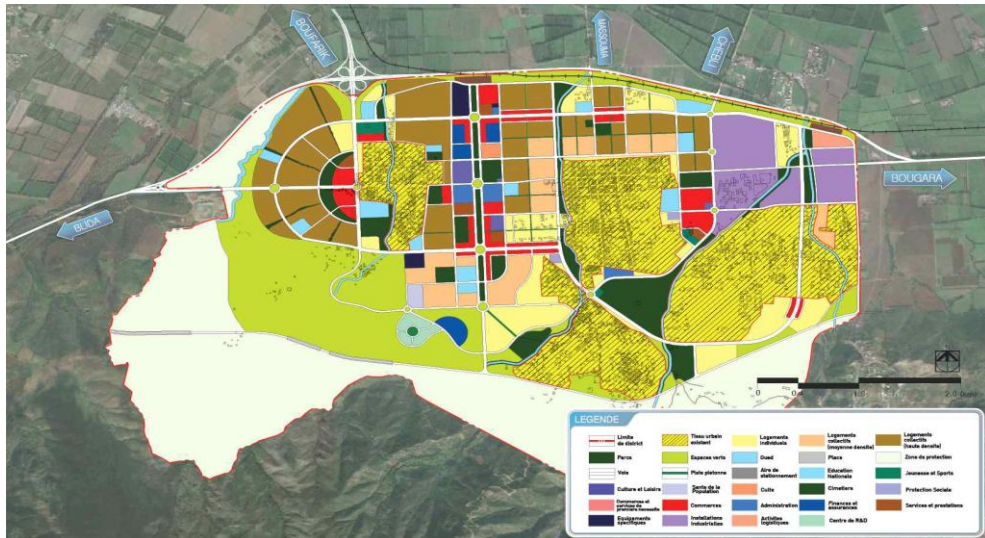


Figure 3.9: Finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan (source: Finalisation du plan d'aménagement de la VN de Bouinan, Rapport de la mission A, 2015)

III.4 Définitions des différentes interventions sur les tissus existants:

Les opérations de requalification des quatre agglomérations existantes seront menées sur la base d'études précises en tenant compte de l'état de fait du site notamment de l'état du bâti et du foncier et ce pour prévenir le phénomène de développement non maîtrisé et le déclin de leurs fonctions urbaines essentielles.

III.4.1 Les interventions sur les tissus existants:

- Définition des typologies d'intervention,
- Réseau routier,
- Réseau vert et bleu,
- Augmentation du nombre d'équipements de commodité.

1 Définition des typologies d'intervention :

Les zones d'aménagements sont délimitées de manière appropriée selon les objectifs d'aménagements. Des types d'intervention sur les tissus urbains existants sont proposés en applications des dispositions réglementaires en vigueur notamment ceux du décret N°83-684 du 26 Novembre 1983 relatif aux interventions sur les tissus urbains existants.

Types d'intervention :



Tableau 3.1 : Définition des typologies d'intervention

* Type d'intervention	Contenu
Aménagement basé sur la préservation	C'est une opération permettant la mise en valeur d'immeubles ou groupe d'immeubles présentant un intérêt architectural ou historique, sans préjudice des dispositions contenues dans l'ordonnance N°67-281 du 20 décembre 1967 susvisée et en liaison, en tant que de besoin, avec l'autorité concernée.
Rénovation urbaine	Il s'agit d'une opération physique qui, sans modifier le caractère principal d'un quartier, constitue une intervention profonde sur le tissu urbain existant pouvant comporter la destruction d'immeubles vétustes et la reconstruction, sur le même site, d'immeubles de même nature.
Réhabilitation	C'est une opération qui consiste en la modification d'un immeuble ou d'un groupe d'immeuble ou d'équipements en vue de leur donner les commodités essentielles.
Restructuration	C'est une opération qui consiste en une intervention sur les voiries et réseaux divers et en une implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d'ilots et d'une modification des caractéristiques du quartier par des transferts d'activités de toute nature et la désaffectation des bâtiments en vue d'une autre utilisation.

*Application des dispositions du décret N° 83-684 du 26 novembre 1983 fixant les conditions d'intervention d'intervention sur le tissu urbain existant en l'Algérie.

2 Réseau routier:

Conception d'un réseau routier urbain en tenant compte des exigences des systèmes de transport suburbain et interurbain. Intégration du réseau routier existant au nouveau réseau de la ville nouvelle et proposition, en cas de besoin, des mesures appropriées pour sa réhabilitation et sa consolidation.

Amélioration des capacités du réseau routier existant et intégrant un réseau de voies piétonnes en tenant compte de la hiérarchie fonctionnelle des voies, des aires de stationnements et de voies spécifiques réservées aux transport en commun.

Conception et aménagement de paysages spécifiques d'entrées de ville et des rues symboliques sur la base de choix thématiques en rapport aux particularités des rues et des entrées de ville.

Tableau 3.2 : Réseau routier : Types de voies

Type de voie	Contenu
Voies principales	<ul style="list-style-type: none"> • Conception des voies principales de manière à assurer la circulation de transit à l'intérieur de la ville, • Création de zones tampon autour des zones d'habitat et des équipements d'éducation, • Mise en place de terre-plein de séparation des chaussées, • Aménagement d'espaces piétons en nombre suffisant pour la sécurité et le confort des usagers.
Voies secondaires	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de dispositifs de régulation de la vitesse de circulation, • Aménagement d'espaces piétons en nombre suffisant pour la sécurité et le confort des usagers.
Voies tertiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation d'équipements de proximité le long des voies, • Aménagement de voies larges internes au niveau des zones résidentielles.
Voies de distribution	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des revêtements de chaussées en pavage de motifs variés pour la régulation de la vitesse de circulation mécanique, • Aménagement, dans la mesure du possible, de couloirs pour les voies spécifiques réservées (urgences, service et autres), • Définition des dimensions des voies sans issue (type impasse) notamment leur longueur, • Pose de mobilier urbain et aménagement des plantations en tenant compte des préoccupations de visibilité et d'encombrement.
Voies piétonnes	<ul style="list-style-type: none"> • Séparation de la chaussée et des voies piétonnes par un dénivellement, • Aménagement cohérent des voies piétonnes en tenant compte de l'accessibilité aux équipements collectifs, aux transports et aux espaces ouverts, • Aménagement d'espaces de repos et pose mobilier urbain paysagers au niveau des points d'articulation des voies piétonnes.
Pistes cyclables	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement des pistes cyclables de manière continues et sans obstacles, • Conception du réseau de pistes cyclables pour la desserte de l'ensemble de la ville et son articulation avec les cours d'eau, les espaces verts et les parcs.

3 Réseau vert et bleu:

Création et aménagement approprié d'espaces ouverts au niveau de l'ensemble des espaces urbains pour la consolidation de la qualité du cadre de vie urbain, sain et agréable.

Intégration de la nature en ville et à travers la mise en cohérence des espaces ouverts avec

l'axe vert prolongé sur les montagnes de la chaîne de l'Atlas.

Préservation du paysage urbain et de l'environnement à travers la création des places, en cas de besoins, au niveau des cours d'eau, des lacs et dans les espaces historiques et culturels.

Tableau 3.3 : Réseau vert et bleu

Fonction		Contenu
Parcs et jardins	Jardins de quartier	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de jardin, en lieu ludique et d'apprentissage pour les enfants pour le développement de leurs sens émotionnels, • Dimensionnement de manière appropriée de ces jardins en tenant compte de la distance de déplacement des enfants, • Aménagement d'aires de jeux diversifiés.
	Jardins de proximité	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'espaces de repos et de détente pour les habitants du quartier, • Dimensionnement approprié de ce type d'espaces en tenant compte de la distance de déplacement des usagers, • Pose de mobilier urbain adapté et approprié à la détente, au divertissement, aux activités sportives et tenant compte des exigences d'amélioration du paysage.
	Parcs	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'espaces de détente et de loisirs en relation avec le milieu naturel, • Aménagement des parcs en tant qu'espaces de découverte et d'expérience, • Pose de mobilier urbain approprié et adapté à la détente, aux divertissement, à la culture et autres commodités.
Espaces verts		<ul style="list-style-type: none"> • Préservation, intégration et mise en valeur des zones naturelles, • Préservation des ressources écologiques des espaces verts aménagés le long des cours d'eau reliés aux grands espaces boisés, • Création d'une ceinture verte à la périphérie de la ville pour lutter contre le phénomène d'urbanisation non maîtrisés, • Aménagement d'espaces de repos et de promenade le long des voies, • Aménagement d'espaces verts en nombre suffisant autour des zones résidentielles contigues aux voies principales et des équipements d'éducation.
Cours d'eau		<ul style="list-style-type: none"> • Maintien du tracé existant des cours d'eau et leur articulation avec les espaces verts, • Conception de zones résidentielles à caractère écologique à travers leur articulation avec les cours d'eau, • Création d'espaces ouverts en relation avec les espaces aquatiques, • Aménagement des pistes cyclables et de promenade en relation avec les espaces aquatiques.

Fonction		Contenu
Places	Espace de regroupement (type général)	<ul style="list-style-type: none"> •Prise en compte de l'occupation des sols au environs immédiats des places pour leur articulation avec les principaux lieux de rassemblement tels que le marché et les écoles, •Répartition hiérarchisée et équilibrée des places au niveau de l'ensemble de la ville.
	Articulation des voies	<ul style="list-style-type: none"> •Aménagement approprié des articulations des principales voies de circulation mécanique, •Intégration au niveau de l'aménagement de ce type d'articulation les arrêts des transports en commun, •Intégration aussi des préoccupations de stationnement.

4 Augmentation du nombre d'équipements de commodité:

Les équipements collectifs et les commerces sont implantés par quartier en tenant compte des critères d'accessibilité et de confort des usagers.

Tableau 3.4 : Equipements de commodité

Fonction		Types	Dimensions
Commerce		Commerces de proximité	Dimensionnement des équipements à l'échelle du quartier en tenant compte de la hiérarchie des unités spatiales
Equipements collectifs	Services publics	Antenne d'APC	750m ²
		Bureau de poste	600 à 700m ²
		Poste de police de proximité	750m ²
	Education	Ecole maternelle	1 700 à 2 000m ²
		Ecole	3 500 à 7000m ²
		CEM	12 600m ²
		Lycée	22 000m ²
		Bibliothèque	1 333m ²
	Culture et sports	Salle polyvalente	3 218m ²
		Equipement de sport de plein air	300m ²
		Gymnase	300m ²
		Piscine	1 000m ²
	Santé et services sociaux	Centre de santé communautaire	600m ²
		Centre de santé	3 000m ²
Equipements sociaux		4 000m ²	
Culte	Mosquée de quartier	2 000m ²	

*Le dimensionnement des équipements est défini conformément à la réglementation algérienne.

III.5 Intervention sur les agglomérations existantes en articulation avec le plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan:

Les travaux de réalisation du projet de la ville nouvelle de Bouinan doivent être menés de manière à améliorer la qualité du cadre de vie urbain et résidentiel des quatre agglomérations existantes, intégrées au périmètre de la ville nouvelle.

Les interventions sur ces agglomérations seront menées sur la base des études précises de chacune à travers l'élaboration du plan d'aménagement approprié.

III.5.1 Principales orientations du plan d'intervention sur les agglomérations existantes:

Les interventions sur les agglomérations existantes seront orientées en priorité sur l'amélioration de l'habitat et la réhabilitation des infrastructures de base des zones vétustes en articulation avec le plan d'aménagement de la ville nouvelle dont l'objectif principal est de procéder à une recherche urbaine sur le développement harmonieux et équilibré de la ville nouvelle et des agglomérations existantes.

Les principales orientations du plan d'intervention sur ces agglomérations sont les suivantes :

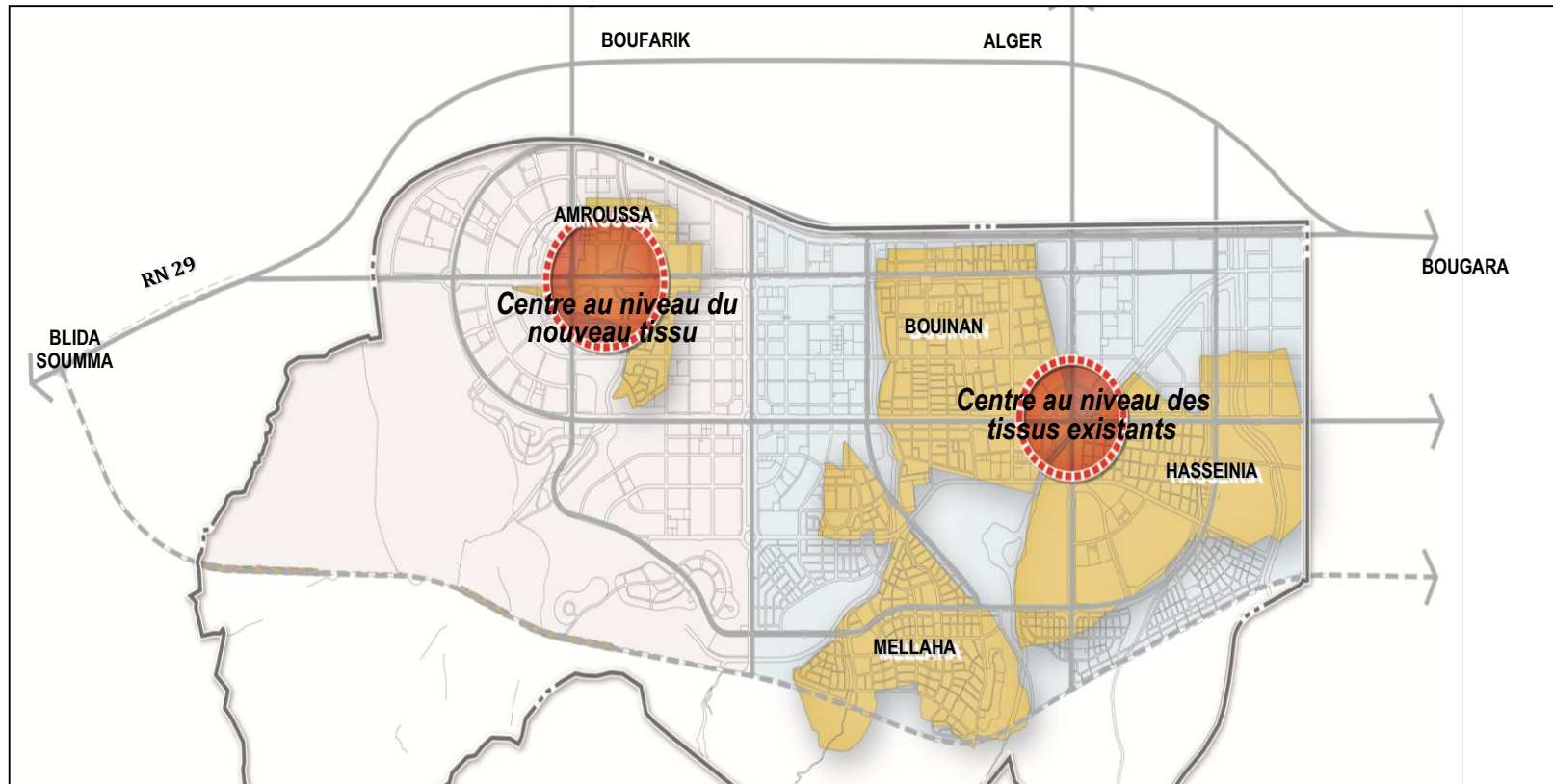
- Partage des rôles des agglomérations existantes dans l'organisation des espaces urbains de la ville nouvelle,
- Affectation des fonctions urbaines en faveur de l'amélioration et la consolidation de la compétitivité de la ville,
- Mise en place d'un réseau routier urbain hiérarchisé,
- Réponse aux besoins en équipements,
- Conservation de l'identité propre de chacune des agglomérations existantes.

III.5.1.1 Rôle des agglomérations existantes dans la structure spatiale de la V.N. :

Agencement des centralités et densification du bâti autour des centres urbains, en associant les multiples fonctions urbaines, notamment l'habitat, les commerces et les affaires, dont l'objectif est de renforcer les liens entre les projets et procéder à une recherche de l'harmonie des agglomérations existantes et la ville nouvelle (assurer une intégration du nouveau tissu et réintégration de l'ancien tissu).

Les orientations du plan d'aménagement sont les suivants :

- Organisation des espaces urbains composés d'un **hyper-centre** implanté à l'Ouest du site (au niveau du nouveau tissu) et d'un **centre Inter-quartier** à l'Est du site (au niveau des tissus existants),
- Partage des fonctions urbaines entre le nouveau tissu de la ville nouvelle implanté à l'Ouest du site et les agglomérations existantes situées à l'Est du site.

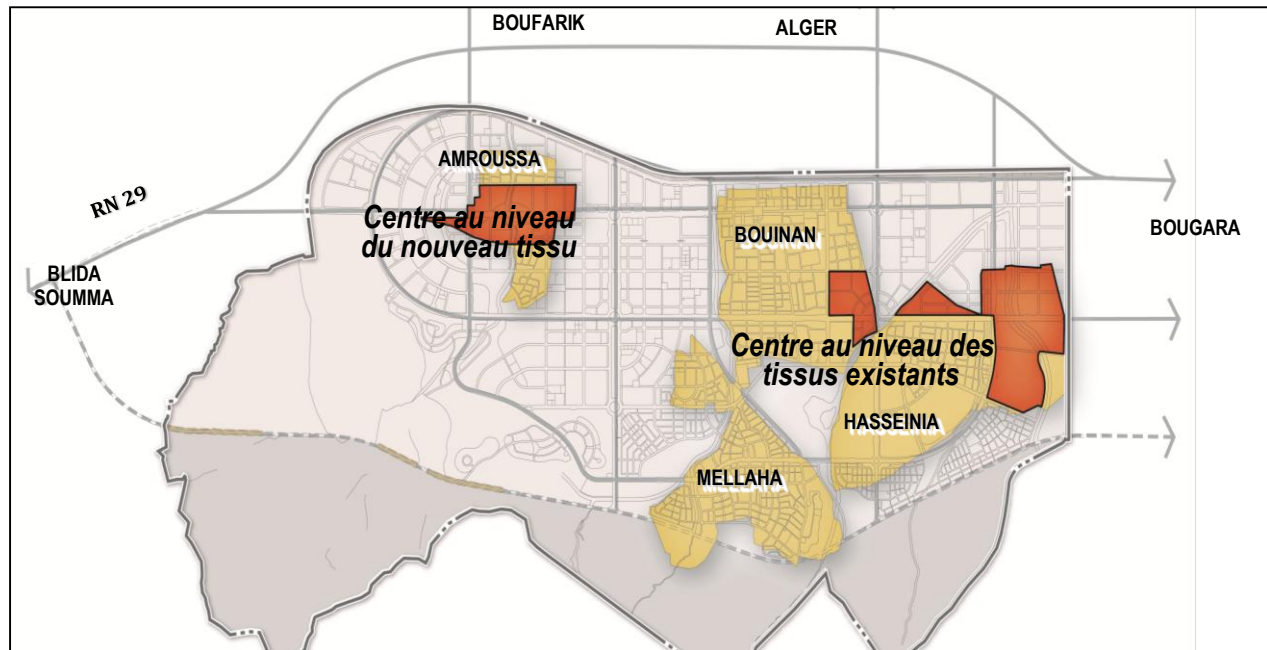



III.5.1.2 Affectation des fonctions urbaines en faveur de la consolidation de la compétitivité de la ville :

Affectation de nouvelles fonctions urbaines aux agglomérations existantes en tenant compte de leur localisation au niveau de la ville nouvelle pour assurer leur dynamique, dont l'objectif est d'améliorer et consolider la compétitivité de la ville.

Les orientations du plan d'aménagement sont les suivants :

- Création de zone d'affaires et de finances internationales,
- Délocalisation de services d'administration centrale,
- Création de district industriel de haute technologie.



 Affectation de nouvelles fonctions urbaines

Au niveau de l'agglomération de Amrousa:

- Accueil des sièges des grandes organisations publiques,
- Création de zone d'affaires et de finances internationales,
- Implantation des équipements collectifs.

Au niveau de l'agglomération de Bouinan:

- Implantation d'un centre secondaire

Au niveau de l'agglomération de Hasseinia:

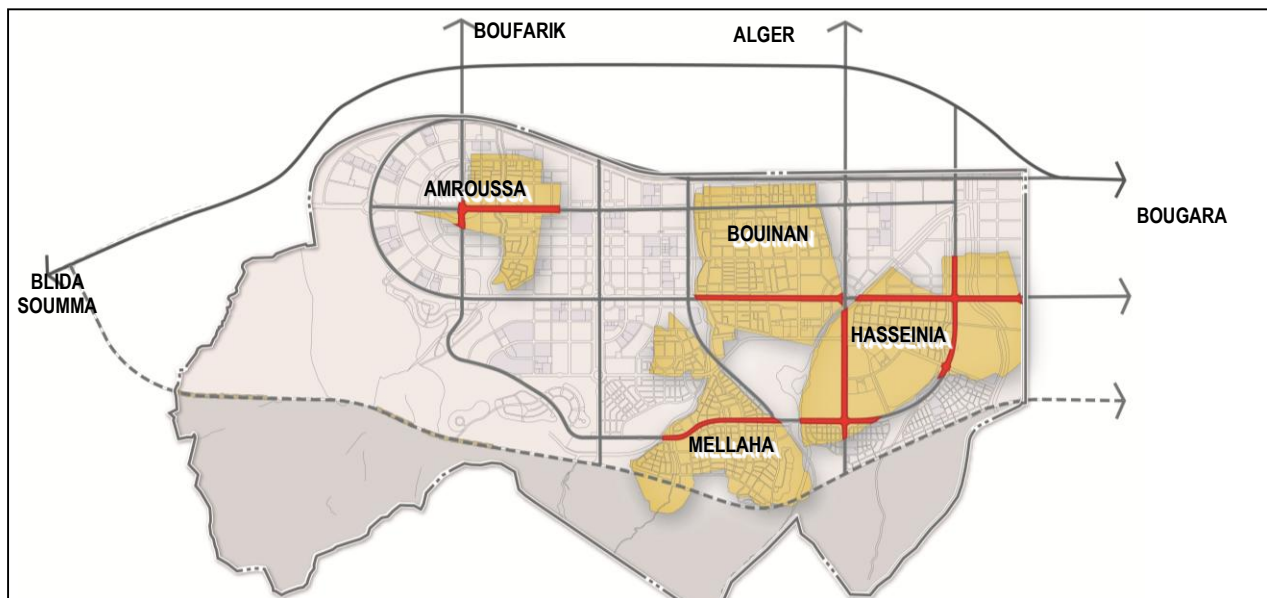
- Mise en place d'un cluster industriel à travers la concentration des infrastructures de base urbaines,
- Relations tissées industrie-université-recherche.

III.5.1.3 Réseau routier urbain :

Conception d'un réseau routier urbain en tenant compte des exigences des systèmes de transport suburbain et interurbain. Intégration du réseau routier existant au nouveau réseau de la ville nouvelle et proposition des mesures appropriées pour sa réhabilitation et sa consolidation. Intégration d'un réseau de voies piétonnes, des aires de stationnements réservées au transport en commun, dont l'objectif est d'améliorer l'accessibilité et de la fluidité du trafic et des déplacements entre les agglomérations existantes et le nouveau tissu urbain de la ville nouvelle.

Les orientations du plan d'aménagement sont les suivants :

- Mise en cohérence avec les réseaux routiers régionaux,
- Usage de voiries adaptées selon la hiérarchie définie,
- Prise en compte d'éventuelles extensions urbaines dans les opérations d'aménagements des agglomérations existantes.



■ Zone d'aménagement de voiries

Au niveau de l'agglomération de Amrousa:

- Articulation avec les réseaux routiers régionaux,
- Connexion entre le centre au niveau du nouveau tissu et celui des tissus existants,
- Maintien de la principale armature routière de l'agglomération.

Au niveau de l'agglomération de Bouinan:-

- Réalisation des voies de circulation interne,
- Amélioration de l'accessibilité aux zones d'habitat par les voies secondaires.

Au niveau de l'agglomération de Mellaha:

- Réalisation des voies de circulation interne,
- Réalisation de la Rode Sud.

Au niveau de l'agglomération de Hasseinia:

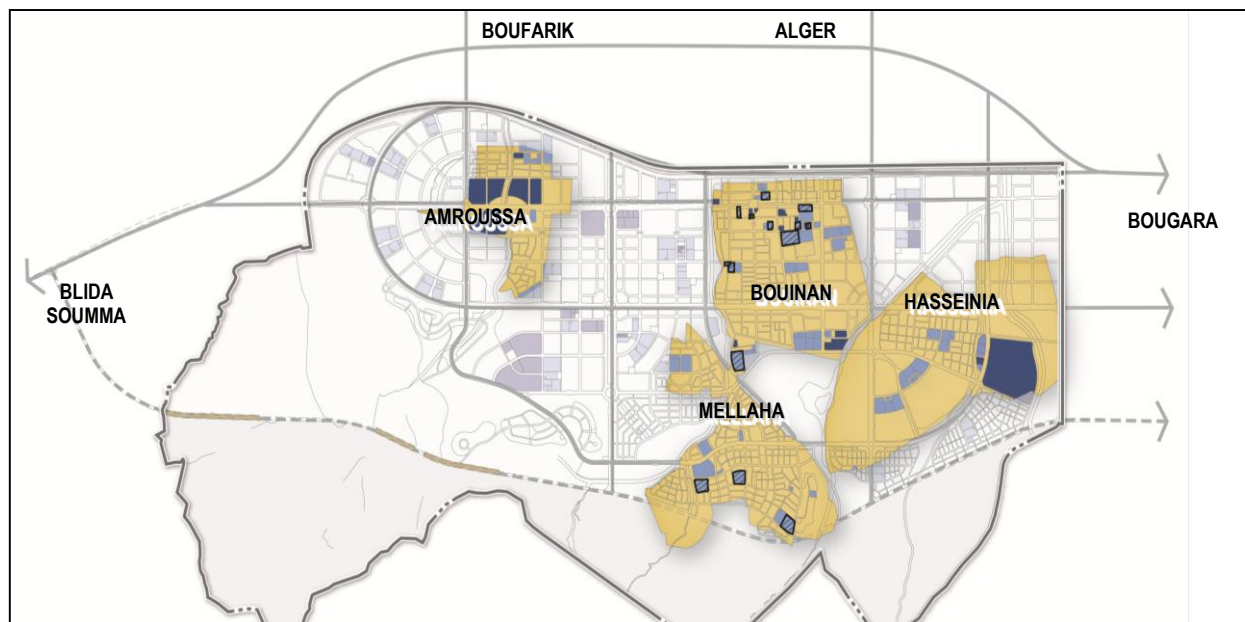
- Réalisation des voies de circulation interne,
- Prise en compte d'éventuelles extensions urbaines.


III.5.1.4 Offre complémentaire des équipements :

Les équipements collectifs et les commerces sont implantés par quartier en tenant compte des critères d'accessibilité et de confort des usagers, dont l'objectif est d'offrir un complémentaire des équipements pour agrémenter le cadre de vie des habitants.

Les orientations du plan d'aménagement sont les suivants :

- Préservation des équipements collectifs existants,
- Augmentation des équipements en tenant compte des unités spatiales hiérarchisées de la ville nouvelle.
- Création d'un quartier administratif.



 Equipements à préserver

 Equipements prévus au niveau du quartier

 Equipements prévus au niveau du secteur et de la ville

Au niveau de l'agglomération de Amroussa:

- Implantation des équipements liés aux services administratifs publics,
- Fonction d'administration centrale (quartier administratif).

Au niveau de l'agglomération de Bouinan:

- Maintien des équipements existants,
- Augmentation des équipements d'éducation et d'intérêt général

Au niveau de l'agglomération de Mellaha:

- Maintien des équipements existants,
- Augmentation des équipements d'éducation et d'intérêt général.

Au niveau de l'agglomération de Hasseinia:

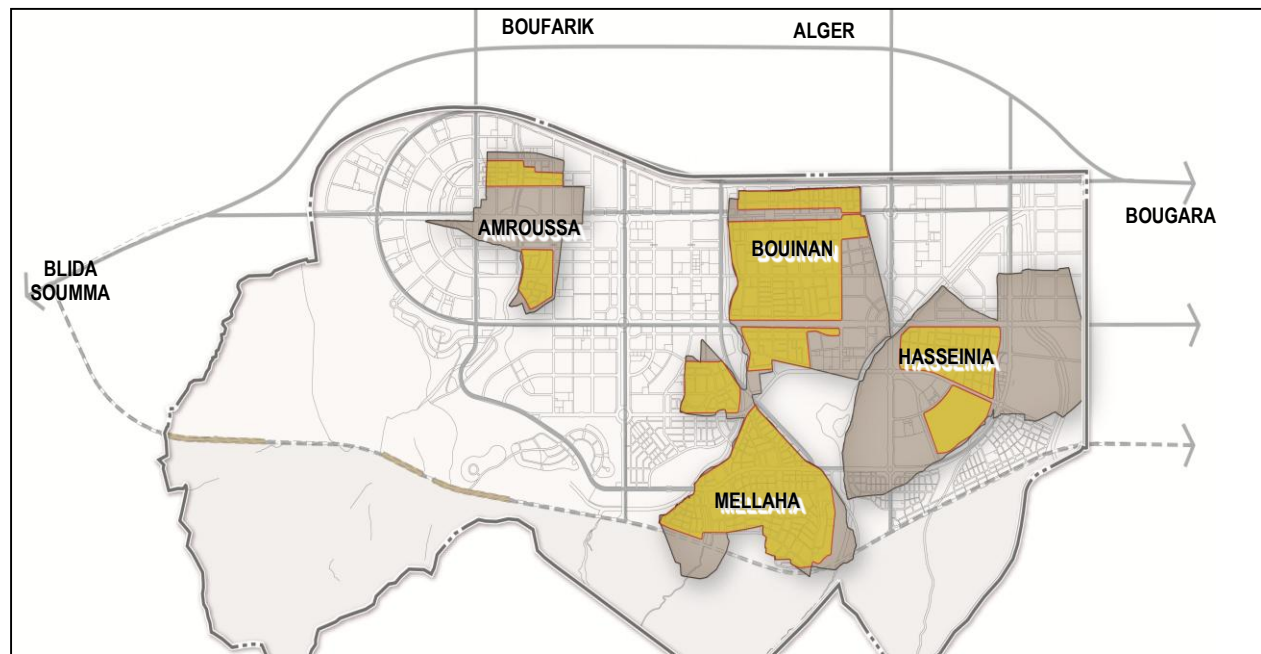
- Augmentation des équipements d'éducation et d'intérêt général,
- Implantation d'un polytechnique en articulation avec les infrastructures industrielles et de recherche avoisines.

III.5.1.5 Préservation et mise à niveau des agglomérations existantes :

Préservation et revalorisation des espaces traditionnels en tenant compte de l'armature urbaine et des équipements existants, dont l'objectif est de maintenir de l'identité locale de chacune des agglomérations existantes.

Les orientations du plan d'aménagement sont les suivants :

- Préservation des habitats en bon état,
- Maintien des armatures urbaines et des équipements existants,
- Conservation des lieux de culte.



Au niveau de l'agglomération de Amrousa:

-Préservation des habitats en bon état.

Au niveau de l'agglomération de Bouinan:

-Conservation de la propre identité et du cachet historique local,
-Préservation des voies et des îlots en bon état.

Au niveau de l'agglomération de Mellaha:

-Préservation des habitats dans la zone de piémont,
-Intervention sur l'agglomération de manière limitée.

Au niveau de l'agglomération de Hasseinia:

-Préservation des habitats en bon état,
-Intervention sur les tissus existants développés sans contrôle.

 Zones à préserver

III.6 Identification des facteurs d'impacts sur l'environnement :

Création d'espaces naturels et d'un cadre de vie durable de grande qualité à travers l'élaboration d'un plan de préservation de l'environnement actuel dans le cadre du plan d'aménagement dont les principaux objectifs sont de redéployer des populations et des activités concentrées dans la capitale et de réaliser une ville nouvelle autonome.

Identification des impacts principaux sur l'environnement de la zone d'aménagement et de sa périphérie selon le plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan et classification des impacts : ceux de l'étape "réalisation" et de l'étape "exploitation" (voir Tableau 3.5).

Tableau 3.5 : Identification des facteurs d'impact sur l'environnement

Etapes	Détail	Facteurs d'impacts sur l'environnement
Etape de réalisation	Changement des éléments de l'environnement	-Changement de la configuration, -Destruction des forêts et des arbres, -Facteurs supplémentaires (afflux de population, infrastructures existantes, etc.), -Travaux de remblai et déblai.
	Travaux d'infrastructures	-Travaux de base, -Viabilisation, -Travaux des voiries et des réseaux divers, -Plantation d'arbres, -Mobilisation d'ouvriers et des équipements.
Etape d'exploitation	Utilisation des Infrastructures	-Utilisation de carburant, -Alimentation en eau potable et distribution d'eau, -Production d'effluents, -Production de déchets, -Augmentation de la population et de la circulation.

III.6.1 Etude des impacts positifs et négatifs du plan d'aménagement :

Le but de l'étude des impacts positifs et négatifs des étapes de réalisation et d'exploitation. Ainsi, lors de l'élaboration du plan de la ville nouvelle de Bouinan, est d'essayer de multiplier les facteurs positifs et de minimiser les facteurs négatifs en cherchant des solutions appropriées.

III.6.1.1 Impacts positifs de la réalisation du projet :

*Pertinence de l'environnement de la zone d'aménagement :

- l'établissement du plan de la ville nouvelle en considérant les principales stratégies

environnementales et les défis à relever, conformément à l'approche des stratégies de développement durable du pays. Ainsi, de contribuer à la consolidation des orientations du SNAT.

- Cette zone a un grand potentiel de croissance de part sa qualité de plaque tournante de transport dans la région métropolitaine algéroise: voies express reliant la ville nouvelle de Bouinan aux autres villes de la région et le chemin de fer reliant Blida à Boufarik, etc...
- La pente de la région étant inférieure à 15 degrés pour 91,1% des terres de Bouinan sont favorables à la création d'une ville nouvelle.
- Excepté les quatre tissus existants, la plupart des zones sont des terrains agricoles et de montagnes. Il n'existe donc pas beaucoup de facteurs contraignants qui nuiront à l'espace de vie des habitants lors de l'aménagement de la ville.

Impacts positifs du plan d'aménagement de la ville nouvelle :

- Souligner le rôle de la ville nouvelle de Bouinan: atténuation de la densité urbaine d'Alger et prévention du développement non contrôlé,
- Tirer profit des atouts géographiques au maximum, notamment du rôle que joue l'Algérie en tant que trait d'union entre l'Europe du Sud et l'Afrique du Nord,
- Création d'une ville nouvelle orientée vers les biotechnologies, les sports et loisirs et l'écologie à travers l'établissement d'un réseau intégré tenant compte de l'équilibre de l'écosystème de la région et mettant l'accent sur le développement et l'environnement.

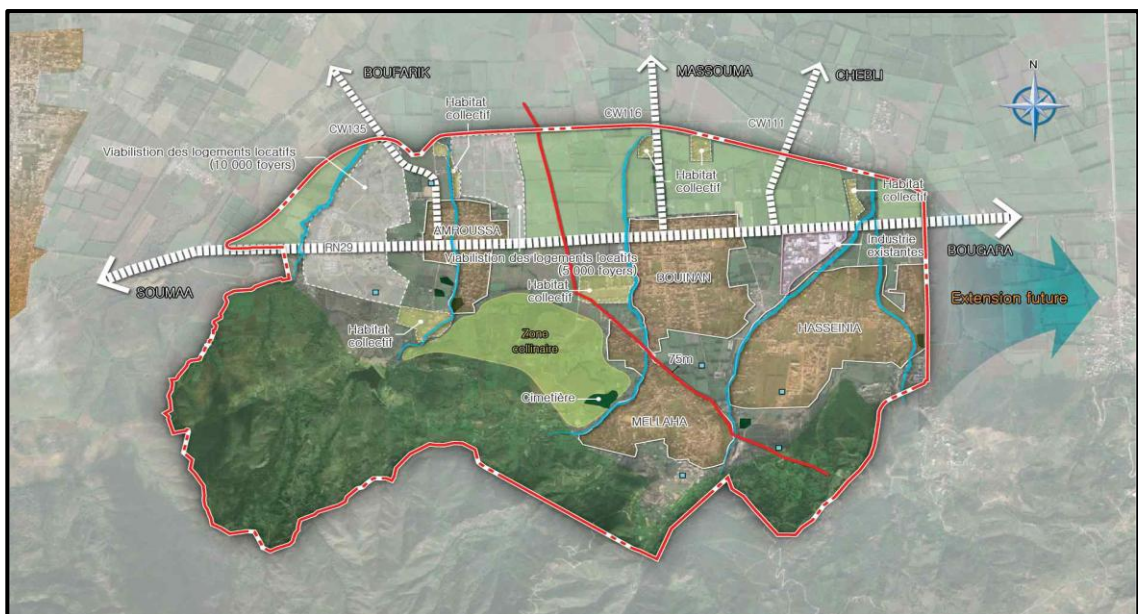


Figure 3.9 : Carte d'analyse globale de l'environnement de la zone

Source : Finalisation du plan d'aménagement de la ville Nouvelle de Bouinan, Rapport de la mission A, 2015)

•Mobilité et planification des transports :

La ville nouvelle de Bouinan a besoin d'être irriguée par des réseaux de transports publics efficaces afin d'assurer une fonction de support des activités urbaines et augmenter l'attractivité. Les différents systèmes et mode de transport sont les suivants :

-Connexion de la ville nouvelle au réseau ferroviaire national par la réalisation d'une nouvelle liaison (Bouinan-Birtouta-Sidi- Abdellah-Zeralda),

-Les accès principaux à la ville nouvelle de Bounian sont assurés par les points d'articulation à partir de l'autoroute Est-Ouest et des Rocades d'Alger, ce qui facilite les déplacements vers l'aéroport international Houari Boumédiène et des villes principales, comme Alger.

-La RN29 constitue l'axe principal de la ville nouvelle de Bouinan: Elle assure les liaisons entre Bouinan, Amroussa et Hasseinia, et relie le village de Meftah à Blida en traversant Larbaa, Bouguara, Bouinan et Soumâa. Il est donc indispensable d'envisager son réaménagement en prévision de l'augmentation du trafic.

-Développement du réseau de voiries existant et conception d'un réseau routier maillé à l'intérieur du périmètre de la ville nouvelle pour permettre une meilleure perméabilité aux sites et pour faciliter la circulation.

-Favoriser l'articulation avec les voies existantes à travers la création des voies primaires et secondaires maillées de manière à assurer leur continuité,

-Aménagement des chemins piétons et des pistes cyclables sécurisés et attrayantes le long des voies principales en articulation avec les différentes zones permettant une bonne accessibilité aux équipements et services publics pour minimiser le déplacement mécanique.



-Intégration de la mobilité douce de différentes formes pour valoriser les promenades et réduire la pollution atmosphérique,

-Diversification les moyens de transport en commun (train, autocar, autobus urbain, tramway, monorail, taxi et autres) afin de réduire la circulation excessive, assurer une fonction de support des activités urbaines, augmenter l'attractivité de la ville nouvelle,

-Accès facile aux transports en commun favorisés par la mise en place de la gare multimodale (un point d'articulation majeur des différents systèmes et mode de transport).

III.6.1.2 Impacts négatifs de la ville nouvelle de Bouinan sur les agglomérations existantes :

Tableau 3.6: Impacts négatifs de la V.N. de Bouinan sur les agglomérations existantes :

Catégorie	Impacts	Solutions
Climat	Erosion des sols entraînée par le phénomène de changement climatique	-Engager les travaux de reboisement pour lutter contre le phénomène d'érosion des sols, et créer une ville écologique à travers la mise en place du réseau bleu et vert.
Topographie et géotechnique	Modification du profil topographique et géotechnique à cause des déblais et remblais	-Réduction des déblais et des remblais à travers l'élaboration du plan d'occupation des sols prenant en compte le profil topographique naturel, -Etablissement d'un plan de préservation du profil topographique et géotechnique.
Faune et flore	Détérioration du couvert végétal	-Mettre en place un plan d'occupation des sols qui préserve la végétation et améliore le couvert végétal, -Planter des arbres dans les forêts dégradées pour maintenir l'architecture du paysage.
	Détérioration de l'habitat des espèces animalières	-Mettre en place un plan de protection des zones d'habitat des espèces animalières (périodes de reproduction, mode de vie et autres) -Préserver la zone d'habitat des espèces animalières et procéder à leur transfert vers des zones appropriées et adaptées.
Qualité de l'air	Emissions des poussières durant les travaux	-Mettre en place un dispositif pour réduire les émissions de poussières générées par les travaux: installation de filtres contre la poussière et des stations de lavage de véhicules utilitaires, asperseur et autres.   Station de lavage des véhicules utilitaires et des pneus Asperseur
	Emissions de substances polluantes dans l'atmosphère	-Envisager une utilisation de carburants moins polluants (diesel pauvre en soufre, GNL, GPL) dans les établissements construits, -Créer un environnement agréable par la plantation d'arbres.





Qualité de l'eau	Evacuation des terres et sable durant les travaux	Mettre en place des conduites d'évacuation provisoire, des bassins de dessablement et des rideaux de vase. Bassin de dessablement 
	Traitement des eaux usées des chantiers	Evacuer et traiter les eaux usées dans une station d'épuration provisoire.
	Evacuation des eaux usées des établissements construits	Evacuer les eaux usées vers la station d'épuration de Birtouta pour traitement.
	Production de source non ponctuelle	Utiliser des matériaux de pavage perméables et introduire une installation de traitement de la source non ponctuelle.
Déchets	Déchets générés par la réalisation des travaux: bois, gravats, huile usagée, déchets spécifiques	-Déchets de bois, huile usagée, déchets spécifiques: confier à des tiers le traitement des déchets conformément au règlement en vigueur, -Déchets des chantiers de construction : recycler ou confier le traitement des déchets à des tiers conformément au règlement en vigueur.
	Déchets ménagers et alimentaires des établissements construits:	-Déchets ménagers : incinérer ou enfouir après le recyclage, -Déchets alimentaires : à utiliser comme engrais.
Nuisance Sonore	Nuisance sonore produite par la réalisation des travaux	Installer des écrans antibruit temporairement dans des zones affectées. Ecran antibruit temporaire +filtre contre la poussière 
	Nuisance sonore provoquée par les véhicules dans les zones résidentielles situées près des principales artères	Mettre en place des murs d'insonorisation ou des buttes antibruit.   Murs d'insonorisation Butte antibruit
Paysage	Dégradation du paysage à cause des travaux de viabilisation	-Planter des arbres sur les pentes de remblai et de déblai générés par la viabilisation, -Localiser les équipements de manière équilibrée pour mettre en valeur les caractéristiques de chaque zone et créer un paysage urbain varié.

Tableau 3.7 Impact de la ville nouvelle de Bouinan sur les agglomérations existantes

Critères de la composition urbaine	Plans et Photos	Programme de la ville nouvelle de Bouinan et ses impacts sur les agglomérations existantes
<p>Mixité fonctionnelle</p>		<ul style="list-style-type: none"> -Intégration de différentes entités morphologiques: Habitat, commerce et affaires, industries de pointe, équipements collectifs, parcs et espaces verts, -Diversification des typologies de l’habitat: Habitat individuel (standard et haut standing), Habitat collectif (moyenne et haute densité), immeubles à usage mixte, - Intégration de différents types d’équipements et de services: Education nationale et formation professionnelle, jeunesse et sport, santé, culture et loisirs, culte, protection sociale, services et prestations, commerces, administration, finances et assurances, équipements spécifiques, etc. ... -Préservation des logements, du commerce et des équipements existants en bon état au niveau des quatres agglomérations, -Conservation des lieux de culte. ➤ Programme d’habitat répondant aux besoins futurs dans le domaine de l’habitat, ➤ Diversification des typologies de logements pour satisfaire la demande des habitants, ➤ Offre complémentaires des équipements pour agrémenter le cadre de vie des habitants, ➤ Préservation des logements, du commerce et des équipements en bon état situés au niveau de périmètre du projet de la ville nouvelle, ➤ Offrir aux habitants un équilibre entre habitat et emploi, ➤ Créer une ville autonome dotée de tous types d’équipements et de services nécessaires.
<p>Espace public</p>		<ul style="list-style-type: none"> -Créer des parcs, des places, et aménager des espaces de repos et réaliser des équipements de sport, de loisir, de services etc. -Augmentation du nombre d’espaces publics en tenant compte des critères d’accessibilité aisée aux usagers, -Prévoir des parcs et espaces verts de différentes dimensions et vocations, -Réhabiliter les cimetières existants à travers les plantations d’espèces d’arbres appropriées et des aménagements adéquats, -Concevoir un réseau vert de la ville nouvelle en articulation avec les principaux oueds présents sur le site, ➤ Prévoir des parcs de proximité pour améliorer la santé publique et assurer la qualité de repos et de vie émotionnelle pour les habitants de chaque unité urbaine, ➤ Aménagement d’un parc d’attractions pour soutenir la compétitivité de la ville nouvelle dans les domaines touristiques et culturels, etc... ➤ Réalisation des hôtels et des équipements de loisirs pour attirer les hommes d’affaires et l’ensemble des visiteurs, ➤ Aménager des espaces verts en harmonie avec les paysages naturels, les éléments historiques et culturels et les éléments artificiels en mettant en relief l’identité de la ville nouvelle en tant que destination touristique écologique, ➤ Création des espaces aquatiques relèvent les caractéristiques de la ville et assurent la cohérence et l’harmonie entre les bâtiments, l’eau et la forêt, en tant qu’élément principal du paysage urbain. ➤ Les espaces publics de qualité contribuent à faire de véritables espaces de vie.
<p>Agencement des centralités et densification urbaine</p>	 	<ul style="list-style-type: none"> -Organisation des espaces urbains composés d’un hyper-centre implanté à l’Ouest du site (au niveau du nouveau tissu) et du centre inter-quartier à l’Est du site (au niveau des tissus existants), -Agencement des centralités et densification du bâti autour des centres urbains, en associant les multiples fonctions urbaines, notamment l’habitat, les commerces et les affaires, pour renforcer les liens entre les projets. ➤ Partage des fonctions urbaines entre le nouveau tissu de la ville nouvelle implanté à l’ouest du site et les agglomérations existantes situées à l’est du site, ➤ Renforcer les liens entre les projets, ➤ Recherche de l’harmonie des agglomérations existantes et la ville nouvelle, ➤ Ce principe est pensé dans une approche polycentrique pour éviter l’application du principe de zonage.

<p>Mobilité et planification des transports</p>	   <p>Système de transport Nouveau mode de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Préservation des voies existantes en bon état, élargissement et réhabilitation des voies dégradées et réalisation des nouvelles voies intégrées au réseau de la ville nouvelle, -Favoriser l'articulation avec les voies existantes à travers la création des voies primaires et secondaires maillées de manière à assurer leur continuité, et aménager des chemins piétons et des pistes cyclables pour minimiser le déplacement mécanique, -Réaménagement de la RN29, l'axe principal de la ville nouvelle de Bouinan, en prévision de l'augmentation du trafic, -Connexion de la ville nouvelle au réseau ferroviaire national par la réalisation d'une nouvelle liaison (Bouinan-Birtouta-Sidi- Abdellah-Zeralda), -Le site est relié à l'axe autoroutier Est-Ouest, ce qui facilite les déplacements vers l'aéroport international Houari Boumédiène et des villes principales, comme Alger, -Accès facile aux transports en commun favorisés par la mise en place de la gare multimodale (un point d'articulation majeur des différents systèmes et modes de transport. ➤ Amélioration de l'accessibilité et de la fluidité du trafic et des déplacements entre les agglomérations existantes et le nouveau tissu urbain de la ville nouvelle, ce qui facilite les déplacements vers les villes principales, comme Alger, ➤ Conception d'un réseau de transport performant et diversifié, afin d'augmenter l'attractivité de la ville nouvelle.
<p>Intégration au site</p>	  <p>Atlas bi-déen</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Les tissus urbains existants au niveau du site notamment Amroussa, de Bouinan et de Hasseinia sont situés sur des terrains plats (pente de moins de 5°) et celui de Mellaha est en partie sur une zone collinaire (pente de plus de 5°). -Le site de la ville nouvelle est relativement plat (environ 91,1% de la surface du site est en pente douce de moins de 15°). -Le principe d'aménagement de cette ville repose sur les centres urbains existants et c'est la topographie et la voirie existante qui forment la structure des relations entre les nouveaux quartiers. -Les interventions sur les quatre agglomérations sont des aménagements basés sur la préservation, la rénovation urbaine, la réhabilitation et à la restructuration, -Mise en place d'un réseau vert et bleu dans le sens nord-sud à partir de l'intégration des cours d'eau qui traversent le site. ➤ Intégration parfaite à la topographie du site : terrain plat convenable à l'implantation d'une ville nouvelle (le nouveau tissu de la ville nouvelle et les agglomérations existantes), ➤ Intégration au site: La ville nouvelle / les agglomérations existantes, la topographie et la structure viaire existante, et le paysage, ➤ Réintégration du tissu urbain existant dans la structure globale de la ville nouvelle.
<p>Ceinture verte</p>	 	<ul style="list-style-type: none"> -Création de la ceinture verte : -Nécessité de préserver le milieu naturel périurbain à travers l'aménagement d'espaces verts et de paysages périurbains, -Nécessité de concevoir un cadre de vie urbain plus agréable pour les citoyens à travers la création d'espaces ouverts et récréatifs ainsi que la préservation de l'environnement et des terres agricoles périurbaines. ➤ L'objectif de la création d'une ceinture verte est de préserver le milieu naturel périurbain à travers la création d'espaces ouverts dans un périmètre de 200 à 300m de profondeur autour de la ville, ➤ En articulant avec la zone rurale périphérique, la ceinture verte peut être exploitée soit comme un périmètre de production agricole, soit comme un espace de repos et de loisirs pour les citoyens. -Création de la zone non aedificandi : -Nécessité de prendre des mesures afin de lutter contre l'expansion anarchique de la ville nouvelle suite à la rapide croissance urbaine, -Nécessité d'éviter le développement incontrôlé des zones périurbaines dû à l'afflux de la population dans la ville nouvelle. ➤ L'objectif de la création d'une zone non aedificandi est de lutter contre l'expansion urbaine non maîtrisée et le développement inconsidéré des zones périurbaines, ➤ Désignation ainsi une zone en boucle de 4 à 5km de largeur qui ceinture le périmètre global de la ville nouvelle pour empêcher toutes activités de développement, ➤ Compte tenu de l'élargissement futur de la ville, ce projet est jugé approprié puisqu'il assure une réserve foncière (environ 3 000ha) et réduit le coût d'indemnisation des habitants devant se déplacer à cause de ce projet.

CONCLUSION DU CHAPITRE :

En conclusion, ce chapitre nous a permis de souligner les différents impacts de la ville nouvelle de Bouinan sur la composition urbaine des agglomérations existantes, qui sont majoritairement positif.

Nous avons pu identifier une série de critères de la composition urbaine qui peuvent définir les impacts de cette ville nouvelle sur le tissu ancien, ces critères sont les suivants :

mixité fonctionnelle, espace public, agencement des centralités et densification urbaine, mobilité et planification des transports, intégration au site et création de la ceinture verte.

L'élaboration du plan d'aménagement approprié pour chaque agglomération existante ainsi que le choix du type d'intervention, a été étudié de cette manière afin de maintenir l'identité locale de chacune.

La ville nouvelle de Bouinan ayant comme impacts principaux :

- Préservation et mise à niveau des agglomérations existantes tels que : la préservation des habitats en bon état, le maintien des armatures urbaines et des équipements existants, la conservation des lieux de culte, et la préservation de l'environnement actuel,
- Création d'un cadre de vie durable de grande qualité et des espaces naturels de différentes dimensions et vocations,
- Réintégration du tissu urbain existant dans la structure globale de la ville nouvelle, et cela suite à l'intégration parfaite du nouveau tissu par rapport au site tels que: les agglomérations existantes, topographie du site, structure viaire existante et le paysage (les cours d'eau, la forêt, etc...).

Donc la ville nouvelle de Bouinan constitue un développement urbain peut jouer un rôle important, à l'échelle locale par la réorganisation des structures urbaines existantes, ainsi de son habitat potentiel, et à l'échelle régionale par sa poly-fonctionnalité et ses équipements d'ampleur et de proximité.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

Dans ce travail, nous avons eu l'occasion de présenter notre thème de recherche intitulé: « **Impact de la ville nouvelle de Bouinan sur les agglomérations existantes** ».

Le tissu ancien de la ville de Bouinan qui est composé de quatre agglomérations (Amroussa, Bouinan, Hassinia et Mellaha) est caractérisé par des extensions mal structurées, système viaire non hiérarchisé, ainsi que le manque de logement, d'équipement, d'emploi, et l'absence des espaces de loisir et de détente.

Le but de cette recherche relative à l'étude des impacts positifs et négatifs de la ville nouvelle de Bouinan : ceux de l'étape de réalisation et de l'étape d'exploitation, ainsi lors de l'élaboration du plan d'aménagement, est d'essayer de multiplier les facteurs positifs et de minimiser les facteurs négatifs en cherchant des solutions appropriées.

Gustavo Giovannoni écrit dans son livre « **L'Urbanisme face aux villes anciennes** » « ...*la ville doit apporter à ses habitants confort et sécurité, peut être considérablement élargie dans le cas de la ville moderne. La ville doit fournir à la population des logements en nombre suffisant, dans les meilleurs conditions; elle doit lui permettre de travailler grâce à une distribution rationnelle des fonctions et des services;*

La préoccupation prioritaire doit être de donner des logements en quantité suffisante, de bonne qualité et salubres, à la population qui s'entasse dans les centre urbains. Cette tâche est rendue urgente par une croissance si rapide de cette population qu'elle ne laisse aucun répit, à cause des besoins toujours plus grands qu'elle engendre et du poids des conditions financières»².

Les villes algériennes ne cessent de s'agrandir sous l'effet de l'accroissement de sa population, de ses besoins et de son développement économique et technologique.

L'ampleur de l'étalement urbain s'est manifestée dans l'ensemble des centres urbains et dans leurs périphéries qui s'étendent à un rythme effréné perdant de vue la notion d'espace urbain.

² Giovannoni G., L'Urbanisme face aux villes anciennes, éditions du Seuil, 1998, pages 97 et 98.

La ville nouvelle en Algérie apparaît comme solution pour répondre aux besoins de décongestionnement aux anciennes villes qui connaissent des phénomènes d'hypertrophie et de détérioration de l'environnement.

La création de la ville nouvelle de Bouinan est l'une des issues pour répondre aux besoins de plus en plus importants, en logements, équipements, emplois et pour promouvoir la qualité de vie de la ville de Bouinan y compris son tissu existant en réintégrant les quatre agglomérations dans la structure globale.

La ville nouvelle de Bouinan ayant comme objectif principal la création d'un cadre de vie durable de grande qualité et des espaces naturels de différentes dimensions et vocations, à travers l'élaboration du plan d'aménagement approprié et choix du type d'intervention pour chaque tissu urbain existant, et d'un plan de préservation de l'environnement actuel, dans le cadre de ce plan d'aménagement dont les principaux objectifs sont de redéployer des populations et des activités concentrées dans la capitale et de réaliser une ville nouvelle autonome.

Les types d'intervention sur les quatre agglomérations existantes Amroussa, Bouinan, Hasseinia et Mellaha, sont des aménagements basés sur la préservation, la rénovation urbaine, la réhabilitation et à la restructuration.

Ces types d'interventions sur les tissus urbains existants sont proposés en application des dispositions réglementaires en vigueur notamment ceux du décret n°83-684 du 26 novembre 1983 fixant les conditions d'intervention sur le tissu urbain existant en l'Algérie.

Devant cette situation, les pouvoirs publics ont pris le dossier de la mise à niveau du tissu urbain des quatre agglomérations existantes de la ville nouvelle de Bouinan en application des étapes suivantes:

- 1-Les travaux de VRD qui sont en cours,
- 2-Le traitement du cadre bâti,
- 3-La réalisation des espaces et équipements publics de proximité.

En combinaison avec les résultats obtenus grâce aux différentes lectures, l'étude des exemples thématiques ainsi que l'étude de cas, nous avons pu identifier une série de critères de la composition urbaine qui peuvent définir **l'impact de la ville nouvelle sur le tissu existant**, ces critères sont les suivants :

Mixité fonctionnelle, espace public, agencement des centralités et densification urbaine, mobilité et planification des transports, intégration au site et création de la ceinture verte.

Nous avons remarqué que les principes majeurs de la démarche «projet urbain» ont été réfléchis dans la conception du cas d'études «ville nouvelle de Bouinan» au sens d'édifier la qualité de son cadre de vie urbaine.

Cette ville nouvelle de Bouinan en tant qu'un nouvel objet urbain devait être un cadre de vie harmonieux et attractif qui favorise la mixité sociale, fonctionnelle et urbaine.

Donc la ville nouvelle de Bouinan constitue un développement urbain peut jouer un rôle important, à l'échelle locale par la réorganisation des structures urbaines existantes, ainsi de son habitat potentiel, et à l'échelle régionale par sa poly-fonctionnalité et ses équipements d'ampleur et de proximité.

La ville nouvelle de Bouinan viendra s'articuler aux aménagements existants afin de porter des nouvelles ambitions aux quatre agglomérations, en assurant une continuité avec le nouveau tissu. Et qui à terme changera totalement le cadre vie des habitants, en améliorant la qualité des logements, espaces publics, équipements, et des voies de circulations, tout en gardant les spécificités urbaines et paysagères du tissu existant.

Ainsi, elle deviendra une ville de destination, un exemple à suivre pour les autres villes nouvelles qui posent de même problématique de l'existence d'un tissu ancien.

Enfin, notre recherche, nous a permis d'acquérir de nouvelles connaissances dans cette thématique de **l'impact de la ville nouvelle sur la composition urbaine du tissu existant**, nous a permis aussi de répondre au questionnement de départ, nous avons pu faire ressortir quelques impacts négatifs qui sont provisoires et d'autres impacts positifs qui sont majoritaires et durables, néanmoins le sujet de la ville nouvelle est subordonné principalement à la contrainte du temps, donc il nécessite une étude soignée dans une durée plus large. À cet effet, ce modeste travail permet d'ouvrir des pistes de recherches pour les futurs chercheurs afin de prolonger cette étude et compléter le manque de ce présent travail afin de contribuer à enrichir beaucoup plus cette thématique.

Dans la perspective de la recherche, il est recommandé d'approfondir dans le même thème celui de l'impact de la ville nouvelle de Bouinan sur les tissus existants dans le cadre du projet urbain, sur la base des enquêtes et questionnements des habitants et les différents usagers, et cela après l'achèvement de la totalité du projet de cette ville nouvelle.

Notre travail permet aussi d'ouvrir des perspectives de recherche relatives à l'état actuel du projet de réalisation de cette ville nouvelle, à propos le décalage considérable observé entre la réalisation des logements et la réalisation des équipements, aussi concernant le risque de perte temporaire de revenus provenant des activités d'artisanat, du commerce, et des activités informelles, donc le problème de manque d'emploi doit être traité immédiatement, A cet effet, il y a lieu de formuler les problématiques comme suit :

- Comment faciliter le mécanisme d'investissement afin de créer l'emploi dans l'immédiat?
- Comment assurer l'amélioration du cadre de vie dans les agglomérations existantes et de réduire l'écart entre le nouveau et l'ancien tissu?

Recommandations proposées: à faire dans l'immédiat:

- Encourager les investisseurs (Le PPP : Le Partenariat Public/Privé) afin de créer l'emploi dans les différents domaines (de l'agrotourisme, l'artisanat, le sport, l'enseignement, la santé, etc...).
- Lancer le projet de restructuration des agglomérations existantes afin d'assurer leur continuité avec les nouveaux quartiers et d'assurer aussi leur réintégration dans la structure globale de la ville nouvelle de Bouinan, et cela va conduire à obtenir un tissu global cohérent et un cadre de vie des habitants très amélioré.



Figures: Logements collectifs réalisés au niveau de la ville nouvelle de Bouinan, Juillet 2019
(Source : Prise par l'auteur)

RECHERCHES BIBLIOGRAPHIQUES

RECHERCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ouvrages:

- 1-BONILLO J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118.
- 2-BONILLO J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A. Marseille, (Mars 2011).
- 3-BOUMEDINE Rachid, L'Urbanisme en Algérie : Echech des instruments ou Instruments de l'échech?, Ed. Les Alternatives Urbaines, 2013.
- 4-DEVILLERS, Ch., Intervention en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille.
- 5-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 œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.
- 6-CHALINE Claude, Les villes nouvelles dans le monde, Paris, Presses Universitaires de France, collection «Que sais-je ?», 1985, 128 pages.
- 7-GIOVANNONI Gustavo, L'urbanisme face aux villes anciennes, Editions du Seuil, 1998.
- 8-GOUSSELOT Maxime, La ville en Mutation, L'attractivité des villes, édit. BTSA STA, juin 2014.
- 9-INGALLINA Patrizia, LE PROJET URBAIN, Presses Universitaires de France, collection «Que sais-je ?», juin 2010, 127 pages.
- 10- HOWARD Ebenezer, Garden-Cities of Tomorrow, 1902, Traduction par G. Benoit.
- 11-MERLIN Pierre, Les villes nouvelles, urbanisme régional et aménagement, collection villes à venir, presses universitaires de France, 1972.
- 12-MERLIN Pierre, Les Villes nouvelles, Paris, Presses Universitaires de France, collection «Villes à venir», 2ème édit. 1972, 381pages.

13-MOUDJARI M., DAHMANI K., Projet urbain: Efficience d'un paradigme conceptuel de l'habitat durable, Office des publications universitaires, 2016.

14-PACHAUD Emmanuel, «Villes nouvelles : du concept à la réalité», 10 mars 2006.

Documents officiels consultés :

15-AMROUCHE Akli, Revue Vies de Villes : Ville nouvelle de Hassi Messaoud- Une oasis urbaine du futur pour dynamiser le grand sud, Numéro spécial-hors-série N°05, Février 2014.

16-ANAAT (Agence Nationale à l'aménagement et à l'attractivité des territoires),Atlas cartographique wilaya de Blida, Septembre 2016.

17-ANAAT, Evaluation de la mise en œuvre du SNAT (schéma national d'aménagement du territoire) pour la période 2011-2015, année 2017.

18-ANAAT, Plan d'aménagement de la wilaya de Blida (PAW), rapport plan d'aménagement du territoire, Septembre 2016.

19-Groupe CNERU « Groupe Centre National d'Etudes et Recherches appliquées en Urbanisme », Rapport d'orientation et règlement d'urbanisme, Révision PDAU Bouinan, phase 3- Edition finale, Mars2017.

20-Groupement DONGMYEONG, « La finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan-Avant-projet : Analyse et concept de la ville nouvelle- Rapport de la mission A», 2015.

21-Groupement DONGMYEONG, « La finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan : Plan d'aménagement-Rapport de la mission B », 2010,

22-Groupement DONGMYEONG, « La finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan : Requalification des tissus existants- Rapport de la mission D », 2012.

23-Population : Revue trimestrielle de l'institut national d'études démographiques. Edition de L'I.N.E.D., 15ème année N°1, 1960, Villes nouvelles en Angleterre.

Mémoires :

24-BOUZAR Chahinez, RADJI Amina, Requalification d'un quartier existant dans le cadre de la ville nouvelle de Bouinan- Université de Blida1, Mémoire Master2, 2015/2016.

25-KAINNOU Imène, MEZIANE Hakim. Projection architecturale d'un quartier de ville nouvelle à Bouinan- Université Saad Dahleb Blida, Master2, 2014/2015.

Encrage juridique:

26-Décret n°87-91 du 21 avril 1987 relatif à l'étude d'impact d'aménagement du territoire.

27-Loi n°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et le développement durable du territoire.

28-Loi n°02-08 du 08 mai 2002 relative aux conditions de Création des Villes Nouvelles et de leur Aménagement.

29-Loi n° 04-05 du 14 Août 2004, modifiant et complétant la loi 90-9 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.

30-Loi n°06-06 du 20 février 2006 portant loi d'Orientation de la Ville.

31-Décret exécutif N° 04-96 du 11 Sagar 1425 correspondant au 1 er Avril 2004 portant création de la ville nouvelle de Bouinan (J.O. N°20 du 04 Avril 2004).

32-Décret exécutif N° 06-303 du 17 Chaâbane 1427 correspondant au 10 Septembre 2006 fixant les missions, l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'organisme de la ville Nouvelle de Bouinan (J.O. N°56 du 11 Septembre 2006).

33-Décret exécutif N° 06-231 du 18 Joumada Ethania 1427 correspondant au 04 Juillet 2006 portant déclaration d'utilité publique l'opération relative à la réalisation de certains ouvrages, équipement et infrastructures de la ville Nouvelle de Bouinan (J.O. N°45 du 09 Juillet 2006).

34-Décret exécutif N° 11-76 du 16 février 2011 fixant les conditions et modalités d'initiation, d'élaboration et d'adoption du plan d'aménagement de la ville nouvelle (J.O. N° 11 du 20 Février 2011).

35-La commission interministérielle prévue par ce décret précité pour l'examen du plan d'aménagement de la ville nouvelle a été installée le 02 juillet 2012, par Monsieur le Ministre.

Liens internet:

36-<http://www.esrfrance.fr>

37- <http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu>

38-www.toupie.org

39-<http://www.eib.org>

40-www.iau.idf.fr

41-<http://collectivitesviables.org/articles/ceinture-verte.aspx>

42-www.aaupc.fr (Patrick CHAVANNES-ville nouvelle-AAUPC)

43-[https://fr.wikipedia.org/wiki/Cité-jardin](https://fr.wikipedia.org/wiki/Cit%C3%A9-jardin)

44-<http://fr.wikipedia.org>

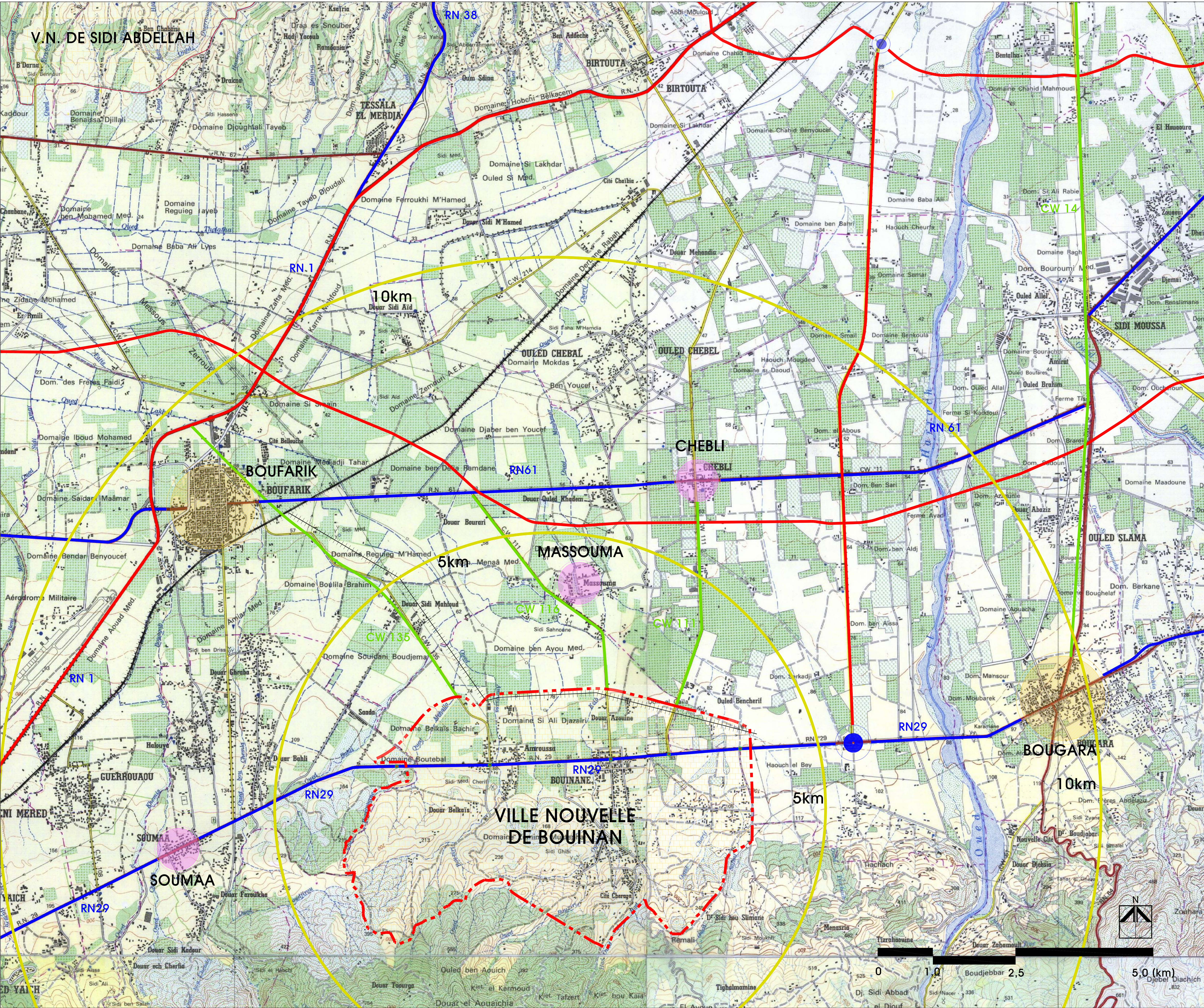
Autres:

45-Le Larousse Expression

Plans rencontrés :

46-Plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan

ANNEXES



LEGENDE

Limite de district

IND.	DATE	DESCRIPTION	DES	CON	VAL	APP.
A2	21/10/15	Emis pour Approbation				
A1	10/09/15	Emis pour Approbation				
A	30/04/15	Emis pour Approbation				

PROJ. Finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinane

MAITRE D'OUVRAGE
ETABLISSEMENT
DE LA VILLE NOUVELLE
DE BOUINAN

MAITRE D'OEUVRE

DONG MYEONG	SPACE GROUP	KECC	DONGIL	SARL SPACE GROUP STRATEGIE ALGERIE
-------------	-------------	------	--------	------------------------------------

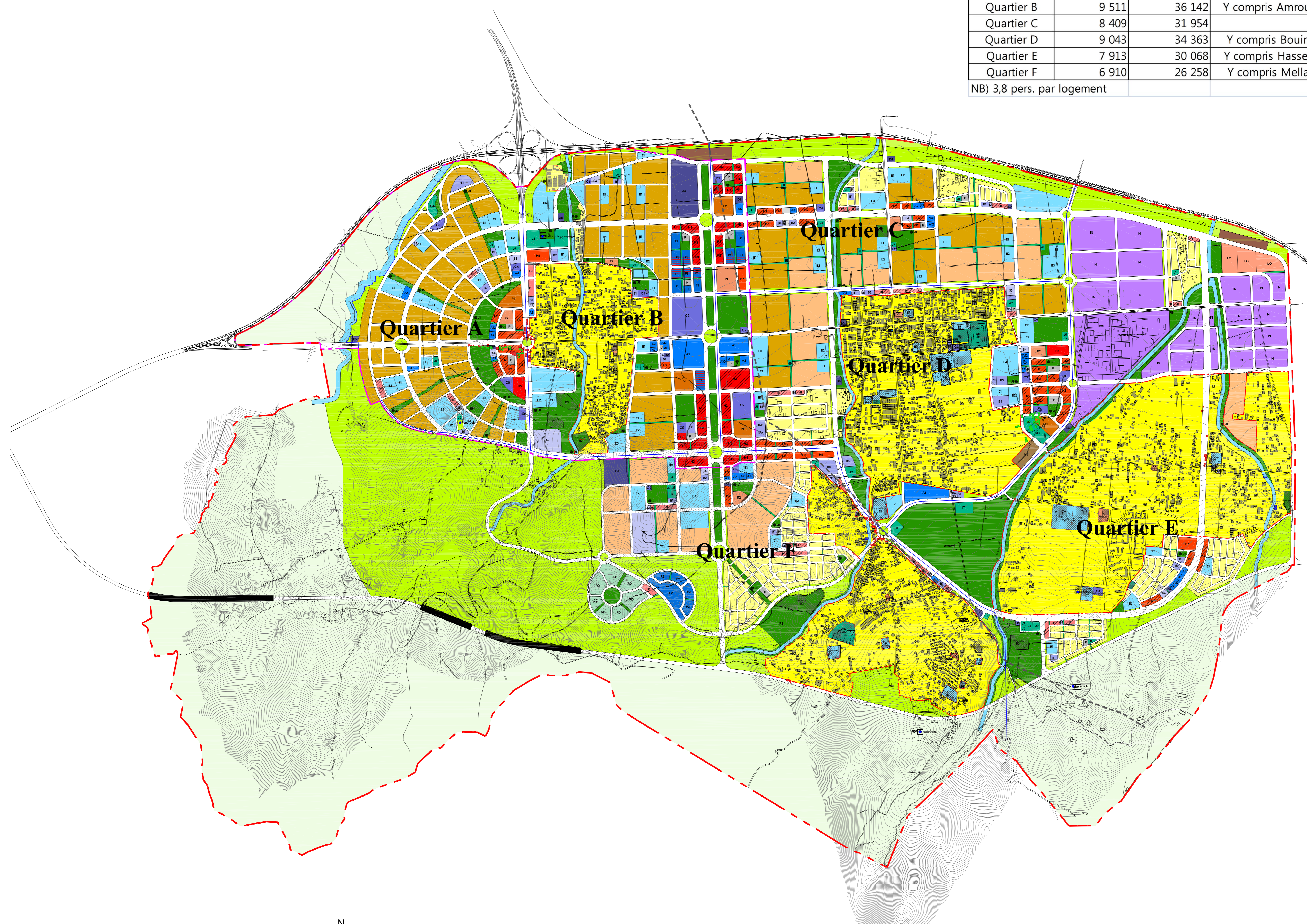
TITRE
Carte de périmètre

Rev	Date	DES	CON	VAL	APP.
A2	21/10/2015	JUNG, Kwang Hun SHIN, Cheol kyu	LEE, Sang lae	Koo, Young man	

No. plan: VNB-N-81-PT-PA-08-000-02 Formet: A0 Echelle: 1:25 000

Désignation	Nbr. de logements	Nbr. de personnes	Remarque
Total	52 632	200 000	
Quartier A	10 846	41 215	
Quartier B	9 511	36 142	Y compris Amroussa
Quartier C	8 409	31 954	
Quartier D	9 043	34 363	Y compris Bouinan
Quartier E	7 913	30 068	Y compris Hasseinia
Quartier F	6 910	26 258	Y compris Mellaha

NB) 3,8 pers. par logement



LEGENDE

OCCUPATION DES SOLS

- Limite de district
- Zone de quartier
- Zone de quartiers
- Logements individuels
- Logements collectifs (moyenne densité)
- Logements collectifs (haute densité)
- Parc
- Espaces verts
- Canal
- Vole
- Place piétonne
- Aire de stationnement
- Gare de marchandise
- Installations hydrauliques (existantes)
- Réseau existant
- Tissu urbain existant
- Installations existantes
- Zone de protection
- Place

Liste des équipements

- Education Nationale**
 - E1 Ecole primaire
 - E2 Collège d'enseignement moyen
 - E3 Lycée
- Formation Professionnelle**
 - E4 Institut National Supérieur de la Formation Professionnelle (INSPFP)
 - E5 Centre de Formation Professionnelle et d'apprentissage (CFPA)
 - E6 Institut des langues étrangères
- Jeunesse et Sports**
 - J1 Terrain de sport et sport en plein air
 - J2 Piscine couverte de 25 m
 - J3 Salle d'entraînement
 - J4 Salle de sport spécialisée
 - J5 Terrain de football (1000 places)
 - J6 Terrain de 25 m de long non couvert
 - J7 Terrain de 50 m
 - J8 Terrain de 100 m
 - J9 Terrain de tennis (100 places)
 - J10 Terrain de judo
 - J11 Terrain d'équitation
- Santé de la Population**
 - S1 Hôpital de 400 lits
 - S2 Hôpital de 240 lits
 - S3 Hôpital urbain et PHU de 80 lits
 - S4 Polyclinique
 - S5 Salle de soins
- Culture et Loisirs**
 - C1 Salle de cinéma (1000 places maximum)
 - C2 Palais des congrès
 - C3 Salle de théâtre
 - C4 Centre Culturel
 - C5 Maison de la culture
 - C6 Bibliothèque de quartier
 - C7 Bibliothèque Communale (centrale)
 - C8 Salle Polyvalente
 - C9 Salle d'exposition
- Culte**
 - R1 Grande Mosquée
 - R2 Mosquée
 - R3 Cimetière
- Protection Sociale**
 - B1 Crèches et jardins d'enfants (3 à 5 ans)
 - B2 Centre psychopédagogique
 - B3 Centre de rééducation
 - B4 Etablissement pour enfants handicapés (ECS)
 - B5 Ecole pour enfants sourds
 - B6 Service d'observation et d'éducation de nuit (ouvert 24h/24)
 - B7 Centre d'aide au travail
 - B8 Foyer pour personnes âgées
 - B9 Service pour personnes handicapées
- Services et prestations**
 - P1 Hôtel de 12 à 100 lits
 - P2 Hôtel de 250 lits
- Commerces**
 - H1 Immeuble à usage mixte (habitat - commercial)
 - H2 Immeuble à usage mixte (commerces et services)
 - H3 Immeuble à usage mixte (commerces et services - équipements spécialisés)
 - H4 Immeuble à usage mixte (commerces et services - équipements spécialisés)
 - H5 Grand espace commercial
 - H6 Marché hebdomadaire
 - H7 Marché de proximité
 - H8 Marché couvert
- Administration**
 - A1 Siège de l'Etat
 - A2 Siège multifonctionnel de la ville
 - A3 Tribunal
 - A4 Siège urbain
 - A5 Siège de la sécurité de l'Etat
 - A6 Bâtiment de la présidence
 - A7 Annexe administrative (ANP)
 - A8 Hôtel de poste 3ème classe
 - A9 Hôtel de poste 2ème classe
 - A10 Hôtel de poste 1ère classe
 - A11 Hôtel de recette de cent bureaux
 - A12 Maison de quartier
- Finances et assurances**
 - F1 Immeuble à usage mixte (habitat - commerce - affaires, finances et assurances)
 - F2 Centre multifonctionnel
- Equipements spécifiques**
 - D1 Contrôle météorologique
 - D2 Protection radio
 - D3 Caserne de pompier
 - D4 Base multifonctionnelle
 - D5 Station de service (carburant)
 - D6 Stationnement électrique
 - D7 Sécurisation gaz (poste de détection)
- Autres Equipements**
 - IN Installations Industrielles
 - LO Activités logistiques
 - RD Centre de R&D

A2	21/10/15	Emis pour Approbation				
A1	10/09/15	Emis pour Approbation				
A	30/04/15	Emis pour Approbation				
IND.	DATE	DESCRIPTION	DES	CON	VAL	APP.

PROJ.
Finalisation du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Bouinan

MAITRE D'OUVRAGE
ETABLISSEMENT DE LA VILLE NOUVELLE DE BOUINAN

MAITRE D'OEUVRE

TITRE
Plan d'occupation des sols

A2	21/10/2015	JUNG, Kwang Huri SHIN, Cheol kyu	LEE, Sang lae	Koo, Young man	
Rev	Date	DES	CON	VAL	APP.
No. plan	VNBN-B1-PT-PA-08-001-A2		Format	A0	Echelle 1/10 000

