

4-720-877-EX-1

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

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



Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

LE RENOUVELLEMENT URBAIN DES ANCIENS SITES INDUSTRIELS

valorisation de la partie centrale de la baie d'Alger

Présenté par :

BENALI Mohamed Nabil.

SAYOUD Kamel.

Groupe : 03.

Encadré(e)(s) par :

Mr. AOUISSI K.B (Architecte, Urbaniste & doctorant)

Année universitaire : 2016/2017.

Remerciements

Nous remercions Dieu Tout Puissant de nous avoir donné la force, le courage et la patience pour l'élaboration de ce modeste travail. Nous remercions nos parents pour leurs sacrifices « Merci d'être ce que vous êtes»

On tient à remercier vivement nos enseignants pour leur présence et leur suivi tout au long de l'année : Monsieur AOUISSI K.B. pour leurs précieuses orientations, leur patience et la confiance qu'ils nous ont accordée, ils se sont toujours montrés à l'écoute et à la disponibilité tout au long de la réalisation de ce mémoire.

On tient à exprimer notre reconnaissance envers les membres de jury qui ont eu la prévenance d'examiner ce travail, et de l'enrichir par leurs remarques.

Un grand merci à nos amis et à nos collègues qui, par leurs relectures, leurs encouragements et leur soutien moral, nous ont permis de tenir bon dans les moments difficiles.

TABLE DES Matières

CHAPITRE 1 : le littorale , interaction site et projet

I. Introduction général.....	05
1. Définition du littoral	06
2. Définition de la ville littorale	06
II. Les particularités des villes littorales.....	07
1. Sur le plan urbanistique.....	07
a. Développement parallèle à la mer.....	07
b. Développement perpendiculaire à la mer	07
c. Développement satellitaire (vers toutes les directions)	07
d. L'aménagement des percées.....	07
e. L'aménagement des espaces publics.....	08
f. L'aménagement des espaces vert.....	08
2. Sur le plan architectural.....	08
a. L'orientation du bâtiment.....	08
b. La forme.....	08
c. Les matériaux de construction	08
d. Les couleurs.....	08
e. Technique de construction	09
f. les Terrasse.....	09
3. Sur le plan naturel	10
a. Le climat	10
b. Les risques naturels	10
e. Comment se protéger ?	11
4. Sur le plan économique	11
a. L'activité touristique	11
5. Sur le plan social	11

III. Problématique de la ville littorale algérienne.....	12
IV. Démarche méthodologique du travail.....	13
a. Choix du thème développé	13
b. Formulation de problématique(s)de la recherche et hypothèses.....	14
c. Les objectifs de la recherche	15
d. Les approches méthodologiques et les outils utilisés pour aboutir la recherche.....	17

chapitre 02 : le renouvellement urbain des anciens sites industriels

I. Introduction	19
II. l'industrie dans la ville.....	20
1. Le risque de l'industrie dans la ville	20
2. Le risque de l'industrie majeur.....	20
3. la notion de pollution.....	22
4. Les friches industrielles.....	22
4. PROBLÈMES DES FRICHES INDUSTRIELLES DANS LE TISSU URBAIN.....	22
III. La notion de renouvellement urbain.....	23
1. définition.....	23
2. les action de renouvellement urbain.....	24
3. La problématique du renouvellement urbain.....	25
4. le Renouvellement urbain et le développement durable.....	25
IV. Etude d'exemple.....	27
v. conclusion.....	45

chapitre 03

Alger une métropole en construction

I. Introduction.....	47
II. Les origines de l'industrie à Alger après l'indépendance.....	48
1. la présence et l'extension de port.....	49
2. un aperçu sur la période (1962-1966).....	50
3. la période (1967-1977).....	51
4. plan quadriennal (1970-1973).....	52
5. le second plan quadriennal.....	53
III. L'industrie à Alger; le paradoxe d'une métropole en quête d'embellissement	54
1. la problématique des friches industrielles.....	54
2. les contraintes et risque sur la ville Alger.....	54
3. caractéristiques des friches industrielles a Alger.....	55
4. logique de l'apparition des friches.....	55
IV. La reconquête des sites industriels comme moyen de développement urbain durable	56
1. les procédures de reconquête des friches.....	57
2. l'intervention de l'état algérienne.....	58
v. conclusion générale.....	59

Chapitre 01 : Le littoral, interaction site-projet

I.1 Introduction générale :

Jean Nouvel : " ..., chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture ».

Afin de mieux comprendre l'architecture, il faut la resituer dans leur contexte. C'est là que la notion du contexte prend tout son sens. Celui-ci se résume en architecture à un site, se composant essentiellement d'une surface, d'un périmètre, d'une topographie, et d'un climat. En urbanisme le site prend une autre dimension celle de la densité des habitants, les transports, l'accessibilité, la possession du sol, la société, la culture, le culte De ce fait il est simple de conclure que le contexte se subdivise en deux grandes parties: Un contexte socio-économique (immatériel), et un contexte physique (matériel) ; ce dernier se compose lui aussi d'un environnement bâti lorsqu'il s'agit d'un site urbain et d'un environnement naturel dans les deux situations urbaines ou rurales.

Tout comme le contexte physique n'est pas le même en Algérie qu'en Norvège, le contexte socio économique du Japon est totalement différent que celui de la France. On n'aborde pas de la même manière une conception architecturale. Ceci implique une démarche pour la réalisation nécessite une analyse au préalable. Il s'agit de mettre en évidence et de définir les composants du contexte, d'un site, d'un lieu d'implantation, d'une situation géographique, économique, sociale, spatiale, pour un projet qu'il soit d'architecture ou d'urbanisme.

L'environnement du projet d'architecture c'est la définition d'un champ d'investigation de la ville sur un fragment de ville. Il nous permettra d'avoir une compréhension du lieu physique et fonctionnel, et de la société dans lequel un projet architectural et urbain est susceptible de s'insérer. Il ne s'agit pas d'une étude généraliste qui aurait pour objectif d'analyser la ville ou une partie de son organisation sans autre finalité qu'une connaissance exhaustive de sa réalité mais de décrire et d'organiser une étape dans le processus d'étude et de recherche, finalisé par l'acte de composition en architecture ou en urbanisme.

La réflexion sur le projet doit découler d'un processus global, transversal, contextuel et ne doit pas se focaliser uniquement sur l'objet, c'est-à-dire le bâtiment lui-même. Celui-ci doit prendre racine dans le lieu où il va s'insérer. La découverte approfondie du lieu, du terroir, du faciès et des différents réseaux dans lequel va s'ancrer le projet pour obtenir cette acceptation sociale de la transformation du contexte par le projet, l'ensemble **projet -site** devra constituer un espace ayant des qualités de durabilité modifiant le site dans un sens jugé positif.

2- DEFINITION:

2-1 Définition du littoral :

La référence au littoral se fait communément sous différentes appellations. Ainsi les termes littoral, rivage et cote. sont souvent utilisés sans distinction, les trois termes signifient effectivement, zone de contact entre mer et terre. Dans le dictionnaire de géographie publié par (BAND en 1997) on trouve les définitions suivantes: •Le littoral concerne toute (la région sous l'influence directe ou indirecte de la mer). Le rivage est le thème réservé au contact direct entre la mer et la terre, c'est la zone directement soumise à l'action des marées ou zone intertidale.

2-2 Définition de la ville littorale :

La ville littorale à travers son emplacement spécifique, point de contact entre terre et mer a présenté des particularités économiques, sociales, surtout architectural et urbanistique qu'on ne trouve pas dans les autres villes d'intérieurs, le rapport site ville devient de plus en plus complexe et influent, pour la production urbaine et architecturale, la grande ville littorale a toujours présenté un laboratoire en terme de production architecturale et urbanistique.



Fig.1. vue sur la bai d'Alger.

Source : www.ivitamedz.org

II. Les particularités des villes littorales

1. Sur le plan urbanistique :

L'urbanisme littoral se développe en extension des agglomérations existantes ou en aménagement nouveaux ; ces aménagements s'orientent selon:

a. Développement parallèle à la mer

C'est le cas le plus courant ; ou la ville se développe parallèlement à la mer face au principal centre d'attraction qui est la mer. (La mer oriente l'habitat, détermine les axes urbains et les angles de vue et permet de créer des ruelles parallèles à la mer).

Cette organisation est pour des raisons climatiques tel que : Profite de la ventilation naturelle ; ainsi l'esprit de L'homme d'être en face à la mer.



Fig.02. Front de mer de Nice.

Source : www.immobilier.com

b. Développement perpendiculaire à la mer :

Les villes qui se développent perpendiculairement à la bande côtière se situent généralement sur des sites accidentés, comme le cas de la ville de Bejaia. Les risques naturels jouent un rôle très important sur le développement de la ville, leurs impacts font que cette dernière s'éloigne de la côte et implique la construction sur les hauteurs pour éviter les dégâts. (Humidité, vents, inondations). Ce développement se caractérise par des percées qui découpent les ilots et donnent des échappés visuelles sur la mer.

c. Développement satellitaire (vers toutes les directions) :

Il y a aussi des villes qui se développent vers toutes les directions, et cela pour des raisons :

Naturels : la présence des cours d'eau, montagnes, forêts, rochers...etc.)

Sociales : la présence de certaines zones comme : les zones militaires - les sites protégés- les terres agricoles.

d. L'aménagement des percées :

Se caractérise par la structure urbaine en particulier l'organisation des voiries et des percées découpant les ilots qui sont faites dans le but :

- D'avoir une échappée visuelle de l'intérieur de la ville vers la mer.
- Régulariser l'écoulement régulier de l'air dans la ville.

e. L'aménagement des espaces publics :

Se caractérisent par la présence de terrasses publiques de différents types, couverte ou non couverte, permettant le regroupement, les rencontres et l'échange culturel, comme elles offrent une vue sur la mer.

f. L'aménagement des espaces vert :

La présence de la végétation le long des rues, dans les places et à l'intérieur des constructions, est fortement recommandée pour la protection du soleil ou du vent et une réduction de la contrainte de chaleur en abaissant les températures c.à.d. améliorer les microclimats urbains (facteurs naturels : l'ensoleillement et le vent).

2. Sur le plan architectural :



Fig.3. Le nouveau visage de la baie d'Alger

Source : www.alger200.com

L'architecteur des villes littorales résulte les particularités du littoral et les différentes caractéristiques tels que :

a. L'orientation du bâtiment : l'implantation d'une construction en bord de mer doit soude avant tout la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer.

Pour se protéger du vent, les constructions en bord de mer se sont dotées de protection, ces protections ont pris diverses formes. D'où la la nécessité de prévoir des ouvertures pour laisser passer le vent.

b. La forme : la forme architecturale renvoie à un volume défini par sa configuration géométrique due pat et es propriétés visuelles et sa métaphore telle que la couleur, les propriétés, les textures, d'autre part (le rapport avec l'environnement).

c. Les matériaux de construction : le choix des matériaux est fait en prenant une considération des facteurs climatiques(le soleil, les vents, humidité et pluie) et les risques naturel comme la corrosion causée par les airs salins. Parmi ces matériaux on trouve : l'utilisation de la brique, le béton, le béton cellulaire, les panneaux isolés, le bois naturel et le verre.

d. Les couleurs : Claires en revêtement des façades tel que le blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie. Ces choix sont comme une réponse à des exigences climatiques telles que le soleil car ces solutions renforcent la protection contre les rayons solaire.

e. Technique de construction:

Les ouvertures: utilisation des grandes ouvertures et baies vitrées pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération (ventilation) et des vues panoramiques ; et aussi la protection du rayonnement solaire ; en utilisant des éléments de protection (pare-soleil horizontal, pare-soleil vertical, Pergolas)

f. les Terrasse : peut être couverte ou non, permet le regroupement, l'échange, comme elle offre une vue sur l'extérieur et su la e. On donne plus d'importance à l'espace extérieur que l'espace intérieur.

3. Sur le plan naturel :

Le besoin de « nature » apparaît, depuis quelques années, comme une aspiration profonde des sociétés urbaines à la recherche de leurs racines et de leur équilibre face au mal-être de la ville. (Rives nord-méditerranéennes, 8 | 2001, 11-12.)

a. Le climat : Le climat du littoral se caractérise en général par : l'ensoleillement l'humidité et les vents.

L'ensoleillement : Les relations entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment sont modulées par les ouvertures. La pénétration de la lumière est un élément essentiel de l'usage et de l'ambiance dans un projet.

Comment en profiter ?	Comment se protéger ?
Avoir un bon Eclairage naturel : La bonne disposition des façades, les espaces de vie et les surfaces vitrées les plus importantes.	L'utilisation des techniques constructives (pergolas)
Chauffe les locaux par l'effet de serre, ou de l'eau sanitaire par les panneaux solaires.	Utilisation de l'eau et les écrans végétaux, pour modifier le climat local.
Intégration architecturale des panneaux solaires, Les capteurs solaires peuvent jouer le rôle de brise soleil et aussi d'élément architectonique pour la façade.	Utilisation des fenêtres Aérothermique

La Pluie

Comment en profiter ?	Comment se protéger ?
Une centrale hydraulique produit de l'énergie électrique en utilisant l'énergie hydraulique de l'eau (provenant de la pluie) accumulée dans les barrages.	Dans les maisons individuelles la récupération de l'eau de pluie dans une cuve en suite une filtration par des filtres en inox ; Et enfin la distribution dans la maison.

Le Vent

Comment en profiter ?	Comment se protéger ?
Produire de l'électricité par les éoliennes (énergie renouvelable)	Utilisation des barrières brise-vent naturelles et artificielles qui sont les rangées d'arbres.
la forme de la toiture peut renforcer la différence de pression favorable à la ventilation naturelle	Traitement de la construction : réaliser des acrotères perforés au sommet des façades des bâtiments, l'utilisation des formes aérodynamiques plus que les formes rectilignes.

b. Les risques naturels :

Actuellement le littoral est sensibilisé par les risques naturels présents sur ses cotes. Les intempéries, l'accroissement de l'urbanisation, le taux de fréquentation de ces cotes mettent en péril l'avenir de e site.

L'érosion : est l'élévation du niveau de la e du au changement climatique qui est la cause principale de ce phénomène d'érosion, il peut avoir des conséquences directes telles que la disparition de surfaces terrestres et indirectes telles que l'augmentation du risque de submersion.

Remontée des eaux : elle se produit lorsque de forts vents marins poussent l'eau des surfaces des océans, laissant ainsi un vide où peuvent remonter les eaux de fond avec une quantité importante de nutriments.

Le Tsunami: il est causé par un tremblement de terre sous-marin comme il peut également être engendré par une éruption volcanique sous-marine.

e. Comment se protéger ?

Les ouvrages longitudinaux de basse plage et de petits fonds

Les ouvrages longitudinaux de haute plage (digues, Murs) Les ouvrages transversaux aux épis

4. Sur le plan économique :

L'activité portuaire : elles sont caractérisées par la présence du port, qu'on peut les classer selon leurs activités et leurs types de bateaux que elles accueillent comme : port de plaisance - port de pêche - port de commerce –port des voyageurs - port militaire.

L'activité touristique :

Le tourisme est caractérisé par le développement de l'Architecture et de l'Urbanisme composés d'aménagements (espaces de loisirs, de distraction, de consommation...) et d'infrastructures beaucoup plus touristiques (hôtels, restaurants, grands complexes touristiques, auberges).

L'activité agricole : l'agriculture est connue comme étant une activité traditionnelle dans les Villes littorales ; les gens aménagent leurs écosystèmes pour satisfaire leurs différents besoins (le besoin alimentaire en premier lieu), et ceux de la société.

5. Sur le plan social :

L'attractivité des villes littorales a toujours poussé ces habitants à être hospitalier, elles expriment les rapports d'interaction et de transformation qui existent entre les formes d'organisation de la société (tradition, religion, culture des habitants) et les formes architecturales et les types d'aménagements. L'histoire démographique des littoraux méditerranéens a entraîné la juxtaposition de classes sociales aux contrastes ségrégatifs tranchés, augmentées de l'arrivée permanente ou saisonnière de population à hauts revenus de l'Europe du Nord, et de populations à faibles revenus des pays du Sud. Cette ségrégation a été accrue par le caractère tardif des réglementations et des contrôles sur l'aménagement et l'urbanisme et par les dérives illégales exacerbées par l'importance des enjeux financiers représentés par cette urbanisation. (Rives nord-méditerranéennes, 15 | 2003, 7-10.)

1.3.Problématique de la ville littorale algérienne :

Dans le monde et dans les villes méditerranéennes, les communes littorales et des arrière-pays présentent un taux d'urbanisation et de périurbanisation généralement beaucoup plus élevé que la moyenne. L'Algérie est bordée au Nord par la mer Méditerranée. Son littoral s'étend d'Est en Ouest sur un linéaire côtier de 1622,48 Km, Ce dernier a été longtemps l'axe majeur de l'urbanisation puisque les villes littorales regroupaient en 2010 plus de 53% de la population contre 19,3% en 1954. Cette concentration de la population, dans les grandes métropoles algériennes et dans celles du littoral, est une des conséquences directes de l'implantation de zones industrielles dans ce secteur. La sectorisation de l'industrialisation, le déséquilibre du développement entre villes et campagne durant la décennie 1970-1980 et l'insécurité de la décennie noire ont accentué la migration vers les grandes villes. Aujourd'hui, la saturation des espaces urbains a entraîné un renversement du sens des flux migratoires par débordement et redéploiement du surplus des populations des grandes villes côtières sur leurs abords immédiats. En Algérie, environ les deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral qui représente 4% du territoire seulement. Outre la forte concentration de la population permanente, le littoral algérien constitue la destination privilégiée d'une population supplémentaire d'estivants. Cette forte concentration démographique a entraîné une urbanisation démesurée. Le taux d'urbanisation est passé de 26% en 1962 à 61,4% en 2010. (Mohamed RAUORAOUA, Badr Eddine MILLI 1989)

Le littoral en Algérie est, par ailleurs, caractérisé par une concentration des activités industrielles. Ainsi, pas moins de 5 568 unités industrielles y sont implantées, soit 53 % du parc national.

L'industrie pétrolière participe à désastre écologique : elle s'est accaparé de nombreux sites présentant d'importantes potentialités paysagères, culturelles et historiques, bloquant ainsi toute possibilité d'évolution pour d'autres usages liés à la mer, notamment liés au tourisme.

L'essor de cette industrie s'est soldé par un aménagement chaotique : des communes ont été enclavées et privées de toute initiative sur leurs littoraux, et les agglomérations qui y sont localisées subissent quotidiennement les effets de la pollution et sont exposées en permanence aux risques d'explosions et d'incendies. Par ailleurs, de vastes étendues de terres agricoles ont été consommées. Notons également l'utilisation des eaux côtières pour le refroidissement des centrales électriques thermiques (ex : la centrale d'Arzew) qui s'ajoutent aux rejets en mer d'un grand nombre de déchets et de polluant qui peuvent être à l'origine de nombreux échouages, de certaines faunes marines

1.4. Démarche méthodologique du travail :

a. Choix du thème développé :

Après avoir longtemps perdu son identité maritime Alger se voit aujourd'hui dans l'obligation de renouer avec cette dernière, exploitant ainsi ses potentialités afin de s'élever au niveau de capitale internationale et de rayonner de toute ses capacités économiques et touristique. Pour se faire son urbanisme se doit d'évoluer en ajoutant de nouvelles strates à son histoire en se reconstruisant sur les sites abandonnés, oubliés et de recycler ses ressources foncières et bâties.

Des alternatives contemporaines à l'urbanisme classique font surface en vue de limiter en surface l'étalement urbain et la démaritimisation des villes littorales. Donnant ainsi une solution d'actualité au conflit que posent ces sites à l'abondant et aux ruptures que ceci causent sur l'interface ville/mer de la capitale Alger .Cet outil étant le renouvellement urbain.

« Le renouvellement urbain une forme d'évaluation de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Celle ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés, »

Cela représente une solution concrète à cette rupture physique que connaît actuellement la capitale. Il s'agira de recréer une image contemporaine et unique bien spécifique à cette ville. Lui ré-ouvrant ainsi les portes de la mondialisation tout en rampant de façon franche et net avec cet image de ville portuaire-industrielle.

b. Formulation de problématique(s)de la recherche

Toute ville tend vers le progrès, et toute capitale vers la métropolisation. Pour se faire toute capitale se met à puiser dans ces ressources, c'est là que la source de vie par excellence notamment l'eau, manifeste à travers l'histoire de sa capacité incroyable capacité à générer des villes mythiques. Athènes, New York, Chicago, Barcelone, Istanbul ... toutes des métropoles fondées au bord de la mer, de fleuves, ou de rivières ont un élément commun dans l'histoire moderne étant la révolution industrielle. Cette phase de foisonnement de petite fabriques devenues par la suite industries dans une prolifération incessante, jusqu'à ce que de nos jours ces industries abandonnées quittent ces espaces de la ville pour chercher des zones qui répondent mieux aux besoins de production de masse technologiques.

Ce basculement engendre un délaissement et génère des friches industrielles au sein du milieu urbain, et ce qui était autre fois le lieu d'activités par excellence devient aujourd'hui des lieux délabrés vétustes et négligés.

D'un point de vue politique et géostratégique, mais surtout économique une capitale se doit d'attirer un maximum d'activités, tout en gardant son identité assez attractives pour s'ouvrir sur le monde a travers un tourisme bénéfique pour ses habitant. Avec tout ses objectifs à atteindre viennent aussi les problématiques relatives aux grandes villes (le passé industriel marqué par des zones d'activités non compatibles a la vocation de la ville d'aujourd'hui, les friches industrielles, la périurbanisation et plus spécifiquement aux villes littorales la dé-maritimisation). C'est là qu'intervient le renouvellement pour traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés.

En Algérie, tout a commencé par la découverte du pétrole au fin fond du Sahara algérien, les autorités françaises exploitent alors cette aubaine pour transporter la richesse inespérée de dernière minute vers la métropole.

Puis vint Boumediene (1963), les accords du 29 juillet 1965 avaient permis à l'Algérie de cesser d'être un simple percepteur d'impôts, de remettre en cause le système de concessions et de se lancer dans l'aventure industrielle en prenant directement en main, sur le terrain les opérations d'exploration et de production. Les buts assignés à la Sonatrach en tant qu'outils de l'Etat dans le domaine des hydrocarbures, étaient d'assurer la présence effective de la société à tous les stades de l'industrie pétrolière. C'est à partir de cette date qu'on verra la création des zones industriel a Alger.

L'abandon et la stagnation de la partie nord de la capitale et l'activité industrielle constitue un des facteurs pouvant entraver le rehaussement d'Alger au statut de grande métropole du bassin méditerranéen. Aussi la délocalisation partielle de ces activités et le renouvellement des friches résultantes permettront de mener des réflexions englobées dans des stratégies urbaines locales et régionales, pouvant lui donner une nouvelle image

A cause de ces zones industrielles qu'est apparu la littoralisation causant la concentration de la population sur la côte, ce qui est à la fois un avantage de par la main d'œuvre qu'elle procure, et un inconvénient de par le foncier qu'elle consomme a tors et à travers.

Désignation	Superficie en hectare
Oued Smar +Extension	400
El Harrach	78
Rouïba – Reghaïa	1 000
Total	1 478

tableaux: des grands zones industrielle a Alger

source; Réserve Foncière Communale

- **Quel est l'impact de la présence de sites et friches industrielles aux seins du tissu urbain pour Alger ? et comment ils altèrent son développement ?**

-**Comment peut-on considérer ces espaces d'industrie et de friches comme atouts de développement urbain futur, durable et de métropolisation pour Alger ?**

hypothèses:

- Alger est enclavée, elle est parsemée de zones d'activités incompatible avec son caractère urbain maritime, d'espaces perdus vétustes.
- La question du renouvellement urbain se pose aujourd'hui dans un contexte plus difficile, lié au déclin des industries traditionnelles (présence de friches urbaines, espaces extérieurs et équipements publics dégradés, pollution et risque industriel), en vue du développement de la capitale et de l'éradication de la précarité.

Au delà des projets d'aménagement, le renouvellement urbain vise une recomposition urbaine et une revalorisation des territoires touchés par la dégradation et la ségrégation. Il s'agit d'engager de manière durable, conjointe et coordonnée des interventions sur les quartiers d'habitat tant à statut public que privé (notamment ancien) afin de contribuer au rééquilibrage social et urbain de la ville.

« Le renouvellement urbain peut être l'occasion d'améliorer sur un site le paysage. » (Espaces naturels régionaux, Renouvellement des centre bourge et des villages, une démarche engagée!, Espaces naturels régionaux, coll.

c. Les objectifs de la recherche :

L'objectif premier de ce travail de recherche et de démontrer l'utilité de l'exploitation des friches industrielle pour la création d'une nouvelle centralité urbaine au centre même d'une capitale dans le cas d'Alger.

Il s'agit en en suite de mettre en évidence enjeux des opérations de réappropriation des potentialités foncière pour la création de projet majeurs à rayonnement international.

Pour finir il faudra identifier les moyens mis en place à travers le projet urbain à une telle échelle pour changer vers une meilleur image plus maritime et donc plus fidèle à l'identité du lieu ou s'inscrit le projet.

d. Les approches méthodologiques et les outils utilisés pour aboutir la recherche.

Pour tout objet scientifique, le choix d'une méthode se détermine en fonction de la problématique, des objectifs recherchés et de l'éclairage sous lequel le phénomène est étudié.

notre mémoire est structuré en trois chapitres :

Chapitre 01 : Le littoral, interaction site-projet

l'interaction et l'importance du lien **site-projet**

. Il s'agit de mettre en évidence et de définir les composants du contexte, d'un site et son environnement

L'objectif de ce chapitre est d'avoir un complément de connaissances sur la ville littorale, particulièrement sur le plan architectural et urbanistique.

Elle sera consacré à l'identification des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique des villes littorales.

2eme chapitre : consacre a l'acquisition des connaissances sur le renouvellement des enceins sites industriel, en effectuant des recherches bibliographique sur les publication et les travaux qui traitent la même thématique, accompli d'un exemple qui sera analyse , dans le but de déceler les méthodes a adopter pour trouver des solutions et Etude comparative pour voir ce que d'autres pays font ailleurs pour le renouvellement urbain.

on va expliquer le problème de l'industrie et leur risque dans la ville âpre on va définir les solutions qui les traitent

Choix d'exemple : Nous allons consacrer notre étude théorique à la manière dont les villes littorales ont évolué à travers le monde. Le cas de la ville de Barcelone très significatif dans notre démarche surtout dans l'application de renouvellement urbain

Le choix du Barcelone est justifié par la similitude frappante entre les deux villes

Le dernier chapitre : sera dédié à notre cas d'étude « Alger »

. L'objectif principal de cette partie est d'établir un état des lieux des friches industriels et d'analyser les variables et les constantes

On va interroger la ville sur son évolution spatiale

à travers des lectures différentes ,et à travers les actions de politique urbaine appliquées tous le long de cette évolution par des instruments d'urbanisme et leurs apports avec les friches industriel

-Résultat prévu pour ce mémoire ; L'objectif de cette recherche, est de répondre à un certain nombre de problématiques qui permet l'affirmation ou l'infirmité des hypothèses données au début de la recherche.

L'étude à mener sera d'abord amenée à poser la question de bases sur la thématique dans la quelle elle s'inscrit. C'est-à-dire l'état de la connaissance du sujet à travers une lecture bibliographique dans le domaine du renouvellement, mais aussi à travers l'étude d'exemples concrets de reconstructions de la ville sur la ville pour ainsi témoigner de la réussite de mode de projet urbain.

Suite à cela il faudra donc poser les bases du cas d'études, de son état actuel via l'analyse des différents facteurs d'expliquer à fin de juger de l'éligibilité de choix du renouvellement urbain et de son application sur le cas d'étude.

Pour finir le mémoire sera conclu par les résultats obtenus suite à cette recherche et les possibilités que ce dernier ouvre aux portes de la capitale

chapitre 02 : le renouvellement urbain des anciens sites industriels

Introduction

l'industrie dans les villes

Le risque de l'industrie dans la ville

Les friches industrielles

PROBLÈMES DES FRICHES INDUSTRIELLES DANS LE TISSU URBAIN

La notion de renouvellement urbain

les action de renouvellement urbain

La problématique du renouvellement urbain

le Renouvellement urbain et le développement durable

Etude d'exemple

I. Introduction

Le processus de renouvellement urbain, ou de régénération urbaine, opéré à partir des années 1980 dans de nombreuses villes occidentales (en Europe, voire dès les années 1960 en Amérique du Nord) suite au déclin industriel, ou celui qui s'opère plus récemment dans des pays en plein essor économique (l'exemple de Barcelone la Chine ou de la Turquie), obéit à des stratégies propres à chaque pays et aux territoires à renouveler. Ce processus concrétise le choix de politiques menées selon les contextes économique et social mais aussi des valeurs culturelles intrinsèques

Ainsi, si en Grande Bretagne l' "*Urban Regeneration*" s'est essentiellement appuyée sur un choix de *Dérégulation économique* qui a permis de booster l'économie pour se tourner par la suite vers l'*Urbain Renaissance* (Colomb, 2006) plus soucieuse des préoccupations sociales, le *Renouvellement Urbain* en France s'est basé sur le concept de Solidarité pour requalifier à la fois les centres anciens, les quartiers de banlieue en difficulté et les friches industrielles en déshérence. Le cas Allemand s'est essentiellement assimilé à une *Rénovation Douce* s'opposant à la radicalité de la rénovation-bulldozer et impliquant de façon effective la participation des habitants (Vittu, 2012), tandis qu'en Italie la démarche fondée sur une vision du *Recupero* (Ingallina, 1993) s'est attelée à privilégier la prise en compte de l'héritage historique et de la ville existante dans sa globalité. Dans les villes à forte expansion démographique et/ou économique, la transition économique ainsi que les ambitions de modernisation et/ou de rayonnement culturel, comme c'est le cas en Chine ou en Turquie, orientent les choix de l'action publique vers la reconquête de territoires urbanisés pour les remodeler et répondre au mieux aux exigences du moment. .(Simon Edelblutte Revue Géographique de l'Est 2006)

La thématique du renouvellement urbain est en réalité relativement récente en Algérie ; la littérature s'y rapportant est peu abondante et la réflexion en est à ses prémices. Mais bien qu'il n'existe pas (ou pas encore) de politique de renouvellement urbain à proprement dire en Algérie, on assiste néanmoins à l'émergence d'un intérêt nouveau des pouvoirs publics pour la prise en charge d'un vieux bâti dont l'entretien est resté longtemps négligé. Cette vision en état de gestation est cependant largement devancée par l'action privée laquelle, depuis la transition économique du pays dans les années 1990 (Simon Edelblutte Revue Géographique de l'Est 2006)

II. l'industrie dans les villes

Les rejets des eaux usées urbaines, les rejets des unités industrielles qui se font, directement dans la mer et contaminent dangereusement la côte de ville, les risques

industrielles, et les différents accidents qu'à connu la ville et son littoral ne font que compromettre toute activité touristique à la ville, du moins dans le futur proche.

Pour envisager un bouleversement de tendance, il faut obligatoirement engager un processus de renouvellement des sites industriel.

Les zones industrielles et l'absence de station d'épuration pour les déchets liquides urbains qui déversent directement dans la mer, polluent la ville

1-LE RISQUE INDUSTRIEL

Le risque désigne « un danger bien identifié , associé à l'occurrence d'un événement ou d'une série d'événement, parfaitement descriptibles, dont on ne sait pas s'ils se produiront mais dont on sait qu'ils sont susceptibles de se produire »¹ Il est aisé de comprendre pourquoi la notion de risque, ainsi définie, « ne permet pas de décrire les situations d'incertitude et de rendre compte des modalités de la prise de décision dans de tels contexte »². « On sait ce qu'on ne sait pas mais c'est tout ce que l'on sait. Il n' y a pas de meilleure définition de l'incertitude »³, savoir anticiper, traquer les débordements potentiels, mettre en place un système de surveillance et de collecte, systématique de données pour déclencher les alertes dès que les événements bizarres se produisent : « La liste des mesures à prendre est longue qui suggère que l'ignorance n'est pas une fatalité et que raisonner en terme d'incertitude, c'est déjà se donner les moyens d'en prendre les mesures »⁴. L'évaluation des risques est le facteur déterminant de toute prise de décision, elle est bien souvent intuitive dans nos actions de tous les jours, mais gagne à être formalisée dans le cadre d'un projet industriel qui comporte des dimensions politiques, financières, techniques et sociales. (Duncombe L, 2006)

2Le risque industriel majeur

« Le risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel mettant en jeu des produits et /ou des procédés dangereux, et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, la population les biens et l'environnement ».(Duncombe L, 2006)

LES GRAND ACCIDENTS INDUSTRIELS

Date	Localisation	Type d'accident	Victime et dégâts
1966	Feyzen-France	Incendie d'une industrie pétrochimique.	18 morts.
1974	Flixborough - Grande Bretagne	Explosion sur un site industriel.	28 morts.
1976	Seveso - Italie	Fuite de dioxine d'une usine chimique.	37.000 personnes touchées.
1984	Bhopal- Inde	Fuit d'un gaz toxique.	2500 morts et 250.000 blessés.
1984	Mexico -Mexique	Explosion d'une citerne de gaz de pétrole liquéfié.	500 morts et 7000 blessés.
2001	Toulouse- France	Explosion d'un site industriel	30 morts 2000 blessés.

tableau.5 les grands accidents industriels

Sources:[http://www.aria, écologie. gov.FR](http://www.aria.ecologie.gouv.fr)

3. La notion de pollution

La pollution est une dégradation de l'environnement résultant de la production de produits toxiques ou de l'abandon de matériaux non biodégradables.

La pollution est souvent anthropique ou artificielle (créée par l'homme) et nuisant à la nature ou à l'environnement, on distingue :

- Pollution de l'air C'est une atteinte à la pureté de l'air et à l'intégrité du fonctionnement de l'atmosphère, qui est par ailleurs un des principaux agents du climat. Elle correspond à la présence dans l'air d'une ou plusieurs substances à des concentrations durant des temps suffisants pour créer un effet toxique ou écotoxique (un polluant étant un allergène, biologique, physique ou chimique biodégradable, dégradable ou stable). La pollution de l'air est locale ou globale, ponctuelle dans le temps ou chronique, les polluants se comptent en dizaine de milliers de molécules différentes et ils agissent en synergies encore très mal connues. (HADEF rachid (2007/2008))

- La pollution marine, c'est une pollution qui résulte de tous les produits rejetés dans la mer en conséquence de l'activité humaine. Cette pollution arrive dans le milieu marin par le vecteur des oueds ou fleuves, des vents, de l'air en basse altitude ou est directement rejetée à la mer. La pollution marine comprend la pollution de l'eau, mais aussi des sédiments marins, et plus généralement toutes les atteintes aux écosystèmes marins causées par des rejets de substances nuisibles par leur nature et leur quantité. (HADEF rachid (2007/2008))

4. Les friches industrielles

Les friches industrielles sont des terrains abandonnés sur lesquels subsistent les bâtiments, les machines, les locaux d'une ancienne usine. Une friche industrielle est le témoignage d'un plus ou moins récent passé délaissé où la nature reprend ses droits. La patine du temps sur les anciennes activités d'une usine donne aux restes de l'activité humaine encore présente un charme et un cachet unique. (HADEF rachid (2007/2008))

5. PROBLÈMES DES FRICHES INDUSTRIELLES DANS LE TISSU URBAIN

La crise et l'effondrement des industries traditionnelles à la fin du vingtième siècle ont contribué aux problèmes et aux risques dans des zones urbaines. Ces problèmes viennent de la nature économique, sociale et spatiale. Des villes ont été affectées par la stagnation de l'économie, la baisse des revenus et la pauvreté des personnes touchées par le chômage. Des zones industrielles dévastées et polluées existent dans la structure spatiale de nombreuses villes européennes. Des mines fermées et des usines abandonnées sont soumises au processus progressif de destruction, de dérobé, et de la succession naturelle. Leur présence dans la structure urbaine, souvent centrale indique d'une part la dévastation de l'espace et le manque de sécurité, et d'autre part le potentiel caché d'espace qui doit

être repensé et réutilisé. Des friches industrielles sont souvent réaménagées pour de nouvelles fonctions comme services, loisirs et production. Dans ce contexte, on se concentre

sur le réaménagement qui va fournir une opportunité pour le développement économique, l'amélioration de l'environnement et le renouvellement durable de la structure urbaine et du paysage. (Duncombe L, 2006)

II. La notion de renouvellement urbain

définition:

Le **renouvellement urbain** est, en urbanisme, une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Celle-ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés, ainsi qu'à susciter de nouvelles évolutions de développement notamment économiques, et à développer les solidarités à l'échelle de l'agglomération (meilleure répartition des populations défavorisées, au travers de l'habitat social notamment).

-En effet, les opérations du renouvellement urbain agissent sur le contenant par des opérations de restructuration, réhabilitation, rénovation, requalification physiques et environnementales, également par des opérations touchant le contenu par des reconversions et substitutions fonctionnelles et ou recomposition sociale

-Le phénomène du renouvellement urbain peut prendre ainsi des formes diffuses : transformation des immeubles, réhabilités ou remplacés après avoir été détruits. Mais il peut également prendre la forme de projets urbains de restructuration portant sur des quartiers entiers.

-Le renouvellement urbain est un phénomène très ancien, causé par la guerre, les catastrophes naturelles (inondations, séismes, tsunamis) « des anciennes villes coloniales américaines, comme New York ou Chicago ont rasé pour laisser la place à des gratte ciel » (<https://fr.wikipedia.org/renouvellement/urbain>)

Le renouvellement urbain apparaît aujourd'hui comme la nouvelle pratique d'aménagement de la ville. Il tente de répondre à un double objectif : travailler dans les secteurs anciens et défavorisés tout en essayant de gérer au mieux l'espace. C'est une approche globale et transversale de la ville.

Il est de coutume d'adapter les ouvrages aux besoins de notre temps. Trois niveaux de restauration doivent être distingués : la conservation, la réhabilitation et la rénovation.

1. les action de renouvellement urbain

Affirmer la ville à partir de ses repères

insiste sur la nécessité de dialoguer avec la forme urbaine de la ville y compris avec ses quartiers industriels, et de la faire vivre. Promouvoir la modernité en expérimentant une architecture innovante avec l'aide de concepteurs reconnus ou prometteurs, comme c'est le cas pour les maisons de ville réalisées à Moulins, doit renforcer l'attractivité de chaque quartier à partir d'équipement culturel et sportif emblématiques.

Refaire de la ville dans chaque quartier

entend donner un nouveau souffle à la structure urbaine héritée. Lutter contre la paupérisation des quartiers en difficulté, c'est améliorer et diversifier les logements mais aussi créer un environnement de qualité en revitalisant le commerce de proximité, les équipements et les services également répartis dans chaque quartier.

Mettre en réseau les espaces et les hommes

met l'espace public au centre de la stratégie de requalification urbaine. Simplicité, créativité et durabilité sont les maîtres mots de l'humanisation de ces espaces publics qui assurent le lien entre les différents quartiers et entre les grandes opérations architecturales aussi bien dans les pôles d'excellence que dans les quartiers en crise identitaire.

Optimiser les déplacements

prône un partage de la rue, le renforcement des modes de transport collectifs pour garder la ville accessible, et la prise en compte du facteur « temps », le temps de la ville mais aussi le temps des déplacements, pour se conformer au PDU mais aussi l'anticiper. Pour développer l'usage des modes doux de déplacements, une politique forte d'aménagement des promenades vertes est à entreprendre à travers la ville : mise en réseau les parcs et jardins, création de nouveaux , aménagement des rues et avenues existantes.

Conforter le rayonnement de la ville

à condition d'y aménager les grands sites d'accueil du développement économique, en profitant en particulier de la mutation des anciens sites industriels.

2. La problématique du renouvellement urbain

La question du renouvellement urbain se pose aujourd'hui dans un contexte plus difficile lié au déclin des industries traditionnelles (présence de friches urbaines, espaces extérieurs et équipements publics dégradés, pollution et risque industriel) et au développement de la précarité.

Au delà des projets d'aménagement, le renouvellement urbain vise une recomposition urbaine et une revalorisation des territoires touchés par la dégradation et la ségrégation. Il s'agit d'engager de manière durable, conjointe et coordonnée des interventions sur les quartiers d'habitat tant à statut public que privé (notamment ancien) afin de contribuer au rééquilibrage social et urbain de la ville.

3. le Renouvellement urbain et le développement durable

Autrefois les centres villes se renouvelaient eux même progressivement par le remplacement des bâtiments hors d'usage ou surannés « Ce processus de croissance lent et presque spontanée à été arrêté par les mutations sociales ou technologiques brusques et souvent violents ». La conséquence est que des secteurs entiers n'étant plus adaptés à leurs fonctions, tombant en ruine ou sont démolis, et remplacés par des constructions de formes nouvelles et à une tout autre échelle.

Le problème fonctionnel primordial, pour la plupart des centres villes est celui de l'encombrement : trop de bâtiments et trop de circulation dans un espace trop réduit. Financièrement, il y a manifestement plus d'avantages à fournir l'espace plancher dans des immeubles que de l'espace extérieur pour la circulation ; en conséquence, on a vu l'un s'accroître et l'autre rester statique. L'accroissement de l'espace plancher signifie affluence accrue, d'où augmentation de la circulation, avec pour résultat une pression plus forte sur l'espace extérieur, la circulation se bloque et les espaces autour desquels les bâtiments sont groupés dégénèrent en parcs de stationnement ou en carrefours à giration.

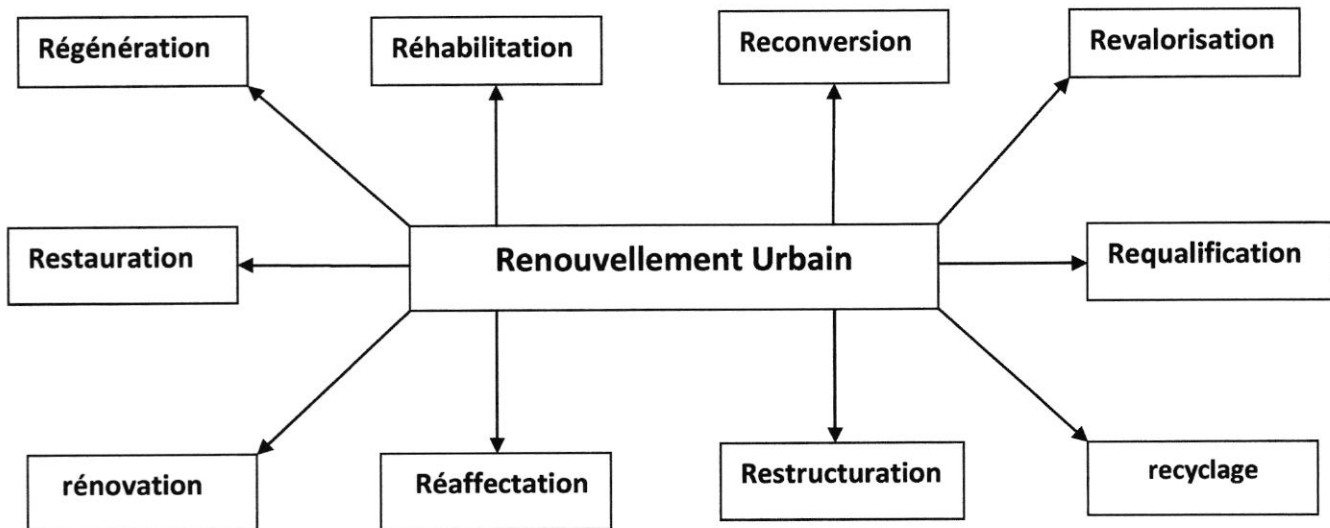
Les choses ont évolué depuis lors et tout en processus s'est mis en place, puisqu'on ne pouvait plus laisser le centre se rénover lui-même. Un programme doit être précisé, qui trace les grandes lignes d'une politique d'ensemble, d'une véritable stratégie de l'action et des plans doivent être préparés pour prescrire une structure dans laquelle un nouveau urbain puisse

prendre place. « Le renouvellement urbain du centre, appellation en effet à la mode n'est autre que l'ensemble des interventions mises en œuvre en vue d'améliorer leur fonctionnement. Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants. Car en réalité, s'il s'agit bien de changer la ville, de la renouveler, de modifier (Heddar B 2001)

fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficultés, c'est pour changer la vie des habitants ». On ne peut pas donc dissocier l'urbain du social. « L'idée c'est de mettre le projet urbain au service du projet social ».

« Le renouvellement urbaine évoque l'évolution de la ville, sur elle-même, c'est un phénomène permanent nécessaire à la ville pour se moderniser ».

Les enjeux du renouvellement urbain du centre ville seront d'identifier les secteurs qui doivent être restructurés, en raison de leur vieillissement. La restructuration implique un grand bouleversement pour les propriétaires et les occupants des immeubles existants et engage de gros capitaux. La préparation d'une stratégie d'intervention avec ses implications économiques et sociale exige de hautes compétences et des connaissances techniques considérables.



Choay F, Quelques réflexions au sujet de la réhabilitation des Centres Historiques, séminaire Quito, 26 novembre 1998.

IV. Etude d'exemple

LE PROJET 22@Barcelone. La transformation urbaine des zones industrielles de Poblenu.

1. les critères du choix du projet 22@Barcelone:

a. c'est un projet urbain :

C'est un projet de développement économique qui vise à poser la métropole Barcelonaise dans la compétition territoriale au niveau européen, un projet mondial.

b. la taille du projet:

Tout d'abord, le projet sélectionné doit posséder une dimension spatiale suffisante pour impacter la socio-économie métropolitaine, ou tout au moins en devenir une composante significative. 200 hectares c'est un énorme projet

c. L'état d'avancement de projet :

Bien que le projet sélectionné s'inscrit tous dans des temporalités longues et n'aient pas encore produit l'ensemble de leurs effets matériels, il doit néanmoins être suffisamment avancé pour permettre une observation pertinente d'une réalisation, d'une action ou d'un résultat quelconque

2. présentation de la ville Barcelone et du quartier poblenu

Barcelone : 100km² pour 2.9millions d'habitants

agglomération de Barcelone : 500km² pour 3.2 millions d'habitants

catalan avant tout, Barcelone est la deuxième ville d'Espagne. Barcelone se trouve sur la côte, au bord de la mer méditerranée, entre les embouchures des fleuves Besos et Llobregat

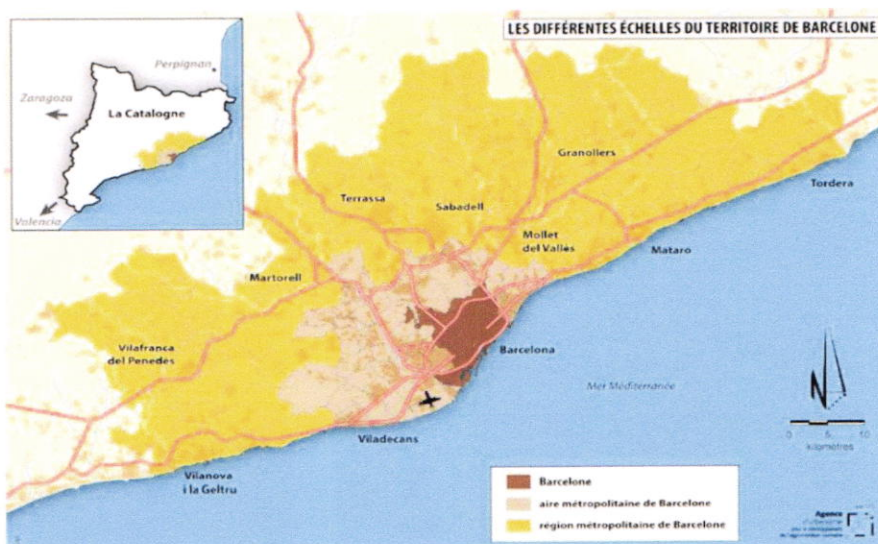


Figure 4 : les différents échelles du territoire de Barcelone

source : agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, observatoire partenarial en économie
Barcelone : une métropole laboratoire créativité et innovation au cœur de la stratégie de développement, comparaisons internationales- mai



Figure 5: carte de Barcelone

entre projets et stratégie, le pari économique de six métropoles européennes, juin 2007

3. PRÉSENTATION DU PROJET 22@BARCELONE

le projet 22@, approuvé l'an 2000, il se situe dans le quartier industriel désaffecté de Poblenou (EL POBLENOU) composé de 200 ha d'industries obsolètes.

-la transformation du sol industriel de Poblenou en un environnement urbain innovateur.

-l'aménagement se base sur le remplacement de l'ancienne qualification urbanistique (22a) qui établissait un usage du sol exclusivement industriel, pour la nouvelle clé (22@)

le projet se décline en six opérations cohérentes :

AXE LLACUNA : constitue un linéaire de connexion entre les principaux espaces publics du quartier.

campus audiovisuel : ce secteur a vocation à accueillir les entreprises et institutions liées au secteur audiovisuel pour en faire un espace de référence.

Parc central : site d'activités valorisé par le parc central du quartier situé à proximité.

PUJADES-LLULL EST : cet aménagement a pour vocation de mettre en valeur la connexion avec le centre de Barcelone.

PUJADES-LLULL OUEST : situé le long de l'avenue Diagonale, ce secteur constitue une (vitrine) et devrait accueillir un programme d'activités liées aux nouvelles technologies.

PERU PERE IV : la rénovation de ce secteur doit permettre la connexion du quartier avec la station intermodale de Sant Sagrera et sa gare TGV.

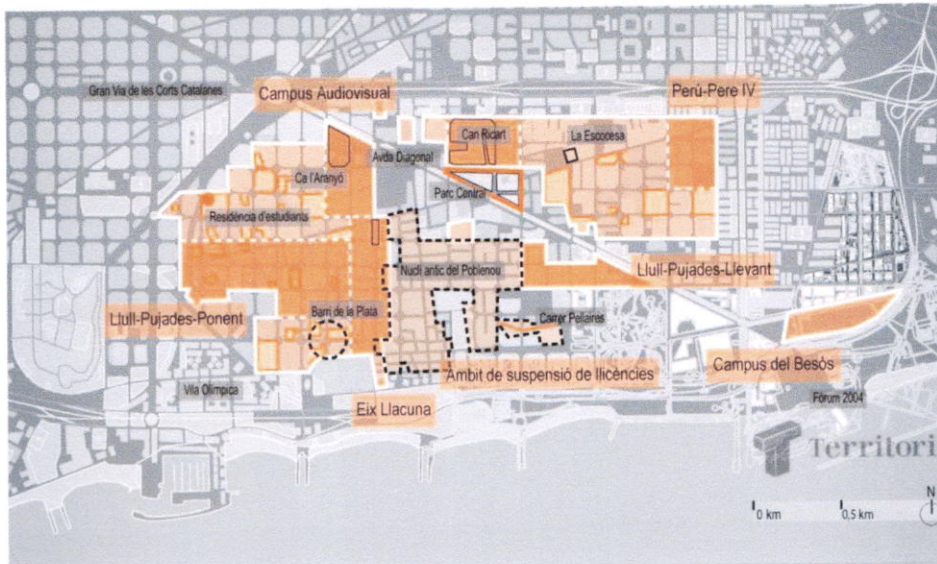


Figure 6 les six secteurs clés

source : ISABELLE BISSON-PETIT et all, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain (<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pd>)

4. processus de construction du projet 22@Barcelone:

l'idée du projet

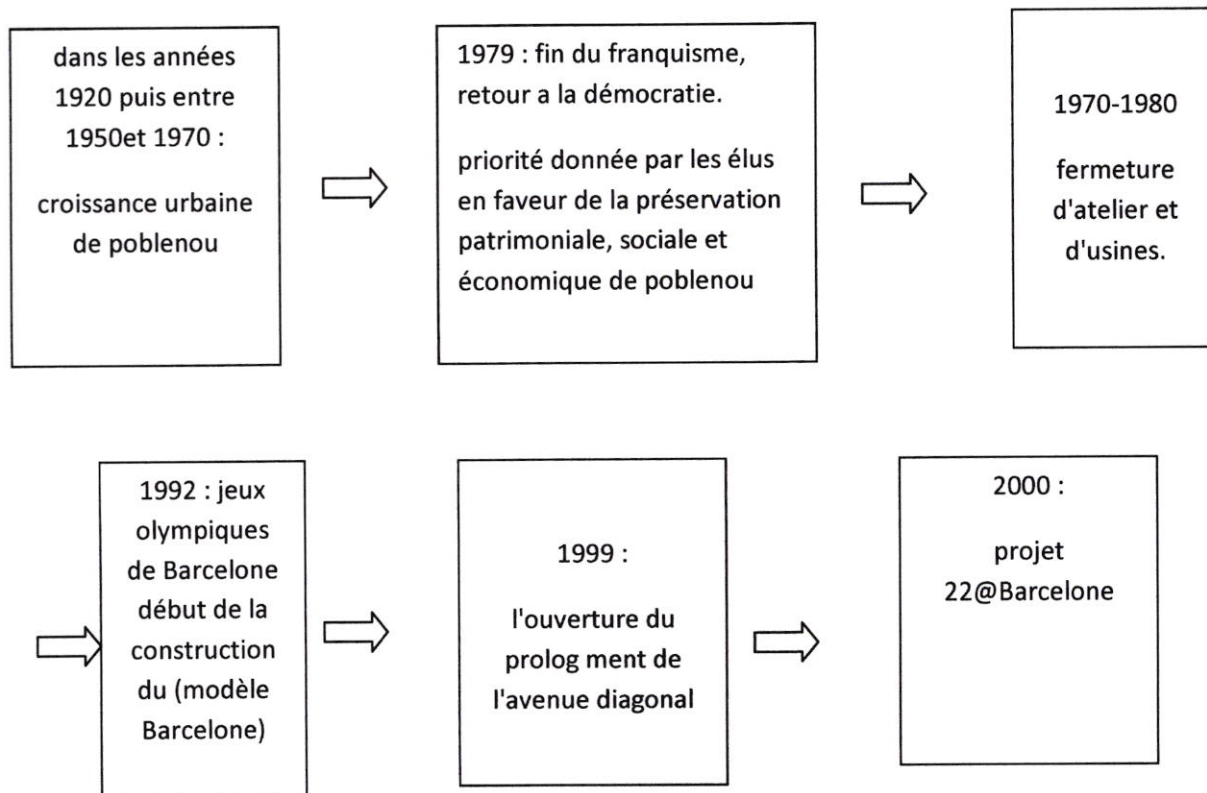


fig.7 : repère chronologique du projet 22@Barcelone

source : agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise; octobre 2010 prise en compte de l'esprit lieux 10 expériences en France et ailleurs modifier par l'auteur

piloté par la ville de Barcelone, ce projet entend promouvoir une démarche innovante a 3 niveaux :

- innovation urbaine
- innovation économique
- innovation sociale

les étapes de réalisation :

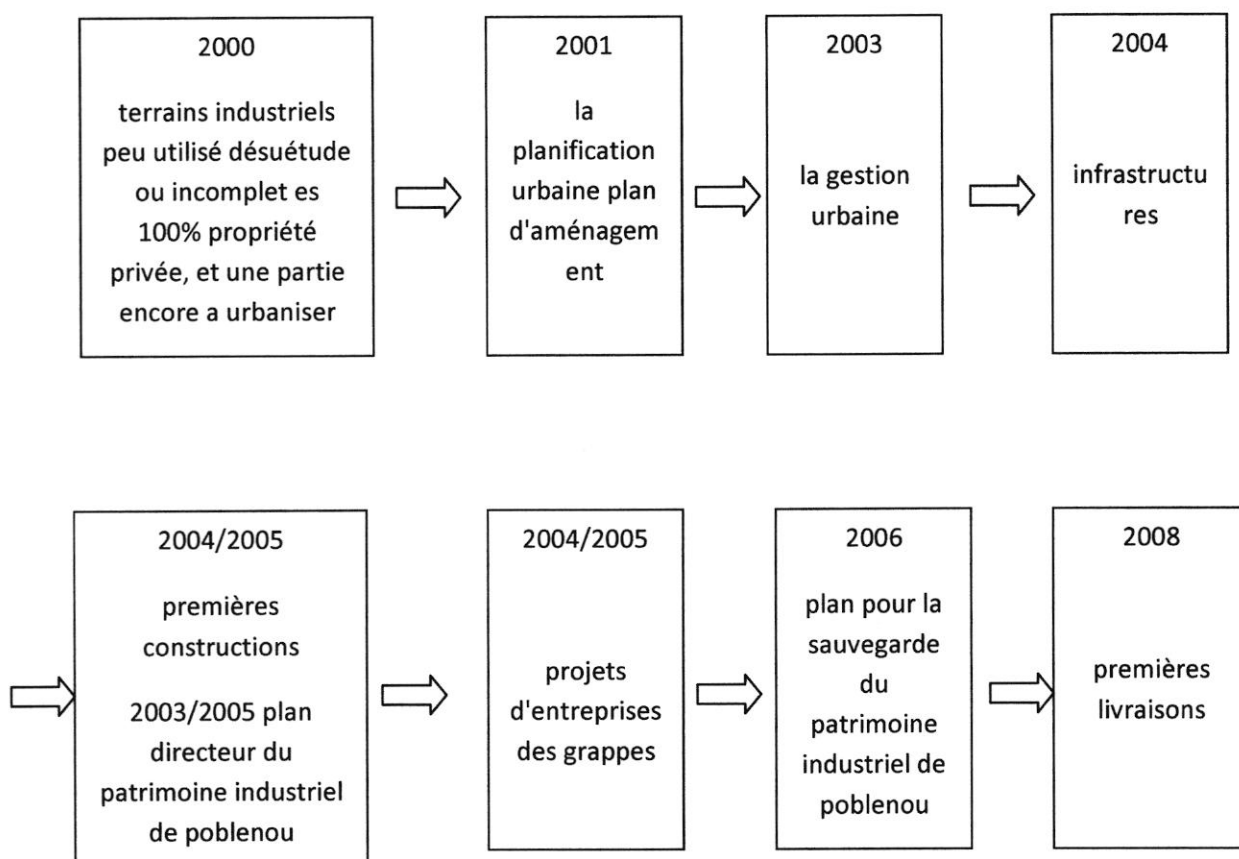


fig.8 : planning de réalisation stratégique du projet 22@

source : association des cci métropolitaines, avril 2010, les grandes métropoles, les coopérations métropolitaines et le développement économique territorial (modifier par l'auteur)

a. Comme projet d'aménagement urbain, 22@Barcelone crée un entourage compacte et pluriel où les entreprises intensives en talent cohabitent avec les centres de recherche, de formation et de transfert de technologie ainsi qu'avec les commerces, les logements, les zones vertes ce qui favorise la vitalité sociale et entrepreneurse.

b. Comme projet de renouvellement économique,

il constitue une opportunité unique pour rendre au quartier de Poblenou sa vocation historique de cœur productif de la ville et pour créer, en même temps, une importante polarité scientifique, technologique et culturelle qui fera de Barcelone l'une des principales plateformes d'innovation et d'économie de la connaissance dans le plan international.

c. Comme projet de renouvellement social, il favorise l'interrelation entre les différents professionnels qui travaillent dans la zone ainsi que la participation des voisins et des voisines de l'arrondissement aux opportunités qu'offrent les nouvelles technologies.

5. STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT URBAIN



Figure 9: plan générale de 22@Barcelone

source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poblenou

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

Le Projet 22@ est d'un côté, un projet de renouvellement urbain donc un plan d'aménagement urbain. Mais aussi c'est un nouveau modèle de création de ville, c'est dans ce sens qu'il s'encadre dans la stratégie de Barcelone, Ville de Connaissance et prétend transformer cette zone de la ville en un puissant espace de centralité de la Barcelone Métropolitaine.

Comme projet d'aménagement urbain, il transforme une zone urbaine de 200 hectares et culmine le procès d'aménagement du quartier de Poblenou, après de nombreuses réalisations menées lors des dernières années. Ce procès s'encadre dans la stratégie générale

d'aménagement du secteur Levant de la ville de Barcelone où sont concentrées les opérations les plus importantes qui sont actuellement en cours : le Plan Sant Andreu-Sagrera, qui pivote autour du projet de la nouvelle gare intermodale de la Sagrera, où arrivera le Train à Grande Vitesse, l'aménagement urbain pour améliorer la place de las Glories et son entourage et les infrastructures associées au Forum Universel des Cultures de 2004.

L'extraordinaire centralité urbaine et métropolitaine du projet est un de ses principaux atouts : l'arrondissement 22@Barcelone est articulé par l'avenue Diagonal, qui unit deux des plus importants pôles d'activité économique et culturel : la place de Les Glories, qui accueillera le futur centre culturel et administratif de Barcelone et qui sera dotée d'une gare de transport intermodal et le Centre de Conventions International de Barcelone, qui est le plus grand centre de conventions du Sud de l'Europe, avec une capacité pour 20000 délégués. (ISABELLE BISSON 2008)

6. NOUVEAU MODÈLE DE VILLE

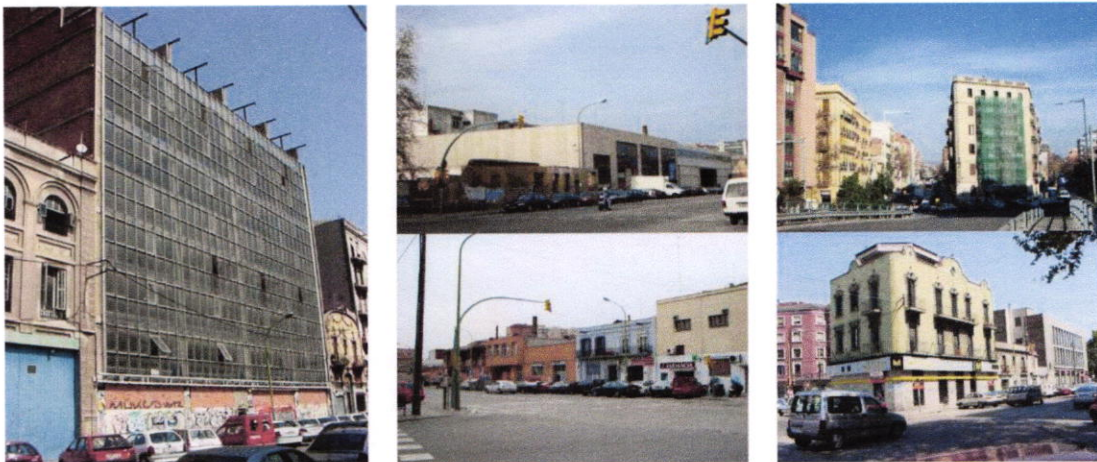
Comme nouveau modèle de création de ville, le Projet 22@ réinterprète en clé actuelle la fonction des anciens tissus industriels moyennant une transformation qui sera progressive dans le temps- une quinzaine d'années-, adapté aux besoins préexistants et nouveaux. Les propositions doivent en découler de la situation d'origine, en maintenant les rues et les tracées et les éléments historiques, comme support aux nouveaux aménagements. Pour aboutir à une image finale qui soit en équilibre entre ce qui se maintient, ce qui se transforme et ce qui est remplacé.

Le Projet 22@ dépasse la faible densité qui caractérise les zones industrielles traditionnelles et mise sur un espace urbain dense et complexe, qui permet un usage plus efficace du sol et

contribue à la fois à l'interaction et à l'échange d'information entre les divers agents urbains et à générer la masse critique nécessaire pour développer les économies d'agglomération.

Moyennant un système stimulant qui permet d'améliorer l'aménagement urbain du secteur, les procès d'aménagement urbain contribuent au renouvellement de toutes les rues et génèrent des terrains de cession gratuite à la communauté- d'un sol 100% privé un 30% deviendra sol public- pour créer de nouvelles zones vertes, des équipements et des logements sociaux.

Avec cette option, on mise sur un modèle urbain de haute qualité, compacte, mixte et durable, parce que la ville qui en résulte est plus équilibrée, plus hybride, écologiquement plus efficace, a plus de force économique et une meilleure cohésion. .(ISABELLE BISSON 2008)



source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poble nou

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

On envisage un modèle de ville compacte et divers, qui face à un modèle de spécialisation du territoire pour usages –industriels- mise sur la mixité qui favorise la cohésion sociale ainsi qu'un développement urbain et économique plus équilibré et durable. De cette façon, les activités productives cohabitent avec les centres de recherche, de formation continue et de transfert de technologie, les logements, et les commerces, dans un environnement de haute qualité qui rend compatible la densité avec les dotations équilibrées d'espaces libres et d'équipements

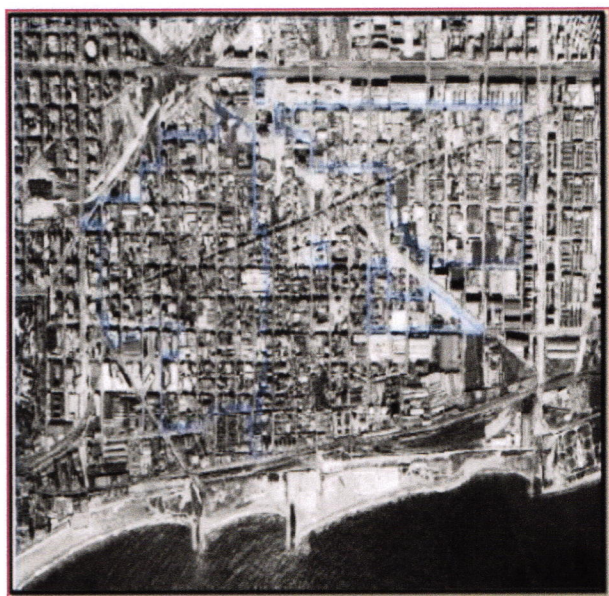


Figure 10 : image historique de poblenou

source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poblenou

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>



Figure 11 : image actuel de poblenou

source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poblenou

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

7. AXES BASIQUES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT URBAIN

Le Projet 22@, approuvé l'an 2000, est un instrument urbanistique qui garantit la transformation du sol industriel de Poblenou en un environnement urbain innovateur, qui mise sur la qualité de vie, l'efficacité des infrastructures et la durabilité. L'aménagement se base sur le remplacement de l'ancienne qualification urbanistique "22a" qui établissait un usage du sol exclusivement industriel, pour la nouvelle clé « 22 @ », qui détermine les caractéristiques que doit accomplir l'aménagement pour favoriser l'attrait et le développement du talent :



1976: Plan General Metropolitano



2000: Plan 22@

source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poblenou

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

8.cohabitation des usages

La complexité urbaine favorise l'échange d'information et crée une ville plus durable parce qu'elle permet de vivre près du lieu de travail, encourage la cohésion sociale et favorise la vitalité de l'espace public au cours de la journée. Le projet 22@ établit que chaque plan d'aménagement des sols industriels pour de nouvelles activités productives doit générer des espaces pour des équipements, des logements sociaux et des zones vertes qui contribuent au développement social de Poblenou et augmentent la qualité de vie.

9. Densité urbaine

La ville compacte favorise les synergies entre les divers agents urbains et encourage un usage plus rationnel du sol; pour cette raison, la transformation des zones industrielles génère une augmentation des surfaces édifiables qui sert à stimuler les promoteurs et leur permet de contribuer au financement des nouvelles infrastructures du secteur. Le projet dépasse la faible densité qui caractérise les zones industrielles traditionnelles et augmente les surfaces édifiables du secteur. Cette volonté se traduit par une augmentation de la surface édifiable nette du secteur à 2 m²t/m²s a 3 m²t/m²s.

L'augmentation de la surface édifiable d'exploitation privée (de 2 à 2,7) et le changement d'usage s'associe à l'accomplissement de certaines obligations : recouvrement des cotisations d'urbanisation, obligation de présence d'activités @, cession de terrain, etc. en établissant ainsi un système qui stimule la transformation.



Figure 12 densité urbain 22@Barcelone

source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poblenou

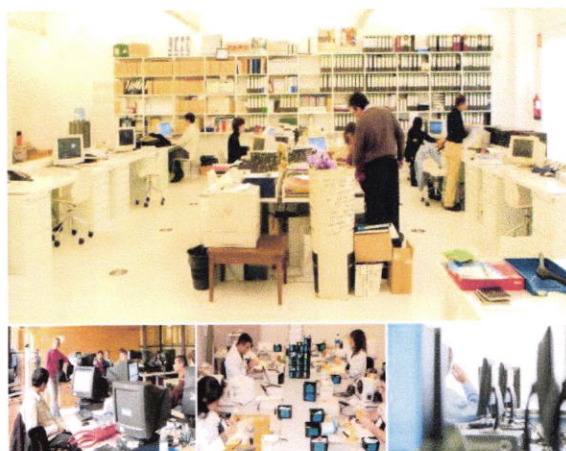
<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

10. Encouragement de la présence d'activités denses en connaissance.

Le Projet 22@ favorise la cohabitation des activités productives non polluantes et non encombrantes et encourage l'implantation des secteurs les plus innovateurs qui obtiennent la dénomination d'"activités @". Elles se caractérisent par l'intensité dans l'usage des technologies de l'information et de la communication et la densité dans l'emploi hautement qualifié. Pour encourager l'implantation de ces activités dynamiques de l'économie, le Projet 22@ offre une plus grande surface édifiable aux plans de transformation qui incluent un pourcentage déterminé non inférieur au 20% des activités@ dans leurs programmes fonctionnels. Par cette stratégie on encourage les promoteurs pour qu'ils arrivent à des accords avec les entreprises les plus innovatrices pour construire des espaces à mesure de leurs besoins. (ISABELLE BISSON 2008)

11. Les activités @ sont toutes celles qui utilisent le talent comme principale ressource

_productive, indépendamment du secteur économique auquel elles appartiennent : elles peuvent concerner la recherche, le design, l'édition, la culture, la gestion de bases de données ou l'activité multimédia et se caractérisent par l'usage intensif des technologies de l'information et la communication et de l'occupation de l'espace. Pour ce motif elles accueillent une plus grande proportion de postes de travail que les activités économiques traditionnelles.



source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de Poblenou

De cette façon, à travers la nouvelle clé urbanistique, le projet 22@ encourage la présence d'activités innovatrices qui en cohabitant avec les activités traditionnelles du quartier, créent un tissu productif riche et varié qui favorise la concurrence dans l'ensemble des entreprises. .

(ISABELLE BISSON 2008)

12. Infrastructures avancées

Les activités les plus dynamiques ont besoin d'un haut niveau de services qui permette de développer leurs activités de façon plus efficace. Au moment de l'approbation du Plan 22@ les zones industrielles de Poblenou avaient un réseau d'infrastructures clairement déficitaire. Pour cette raison, le Projet 22@ crée un nouveau Plan Spécial d'Infrastructure 22@, qui permet d'aménager les 35 kilomètres de rues en les équipant de services hautement concurrentiels.

Le nouveau Plan suppose un investissement de la Mairie, financé notamment avec les ressources qui en découlent du propre procès de transformation immobilière, de plus de 180 millions d'euros, ce qui permet d'équiper le secteur de modernes réseaux d'énergie, de télécommunications, de climatisation centralisée et de recueil pneumatiques sélectif de déchets. Le design des nouveaux réseaux donne priorité à l'efficacité énergétique et à la gestion responsable des ressources naturelles, en permettant d'introduire d'importants progrès dans les services urbains:

Les nouveaux réseaux de fibre optique de télécommunications, qui permettent la libre concurrence de fournisseurs de services et de contenus. Équipés de canalisations complètement accessibles qui favorisent le tendu de nouveaux câbles et minimise les futures interventions dans la voie publique et améliorent la durabilité de l'espace urbain.

Le nouveau système de climatisation publique centralisée (DH&C) dépasse de plus de 35% l'efficacité énergétique par rapport aux systèmes traditionnels.

Le nouveau réseau électrique, qui garantit la qualité d'approvisionnement moyennant une puissance cinq fois supérieure à celle initiale et les services de gaz et d'eau plus puissants et efficaces.

Le système de recueil pneumatique sélectif de déchets, permet en outre de retirer les containers des rues et évite les bruits et les dérangements des camions à benne, rend possible la distinction de trois fractions en origine : organique, papier et le reste ce qui rend plus facile leur recyclage et leur utilisation.

Les galeries souterraines accessibles qui permettent de réparer et améliorer les réseaux de service sans faire des travaux dans la rue.

Le nouveau plan de mobilité du secteur envisage, qu'à partir de l'année 2010, 70% des personnes se déplaceront en transport public, à pied ou à vélo dans l'arrondissement 22@Barcelone. Pour cela d'importants aménagements se réalisent dans le réseau de transport public ainsi que la création d'un large réseau de voies pour vélo (29km) qui favorise la fluidité . (ISABELLE BISSON 2008)



Figure 13: nouveau modèle de mobilité

source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poblenou

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

dans la circulation. En même temps on garantit la disponibilité de places de parking pour les travailleurs et les visiteurs dans tout le secteur, on établit des mesures pour favoriser la fluidité du trafic et on introduit de nouveaux mécanismes pour la réduction de la pollution acoustique et environnante.

En outre, on définit une nouvelle hiérarchie de rues primaires et secondaires qui permet d'améliorer la fluidité du trafic et on crée des zones consacrées exclusivement à la circulation locale, qui produit une importante diminution de la pollution acoustique et environnante.

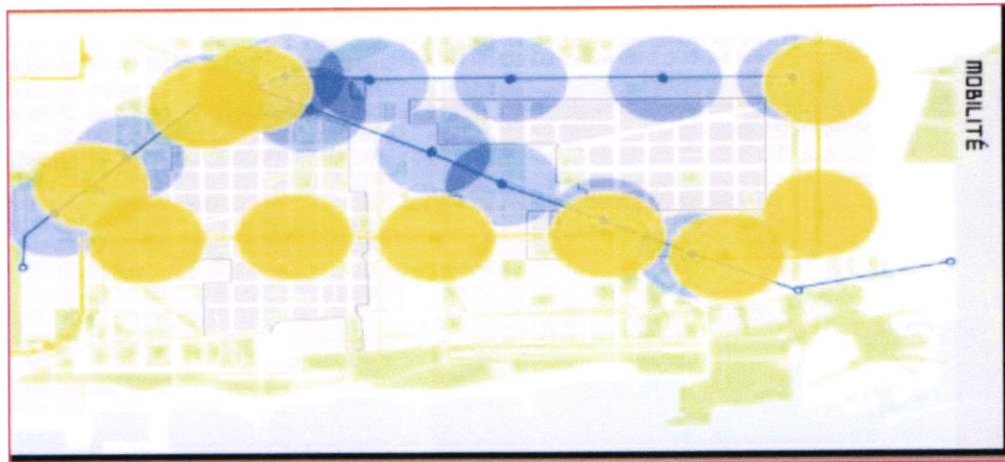


Figure 14 :aire desservie par le métro et le tramway

source : ISABELLE BISSON-PETIT et al, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain
(<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pdf>)



Figure 15: les pistes cyclables

source : ISABELLE BISSON-PETIT et al, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain
(<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pdf>)

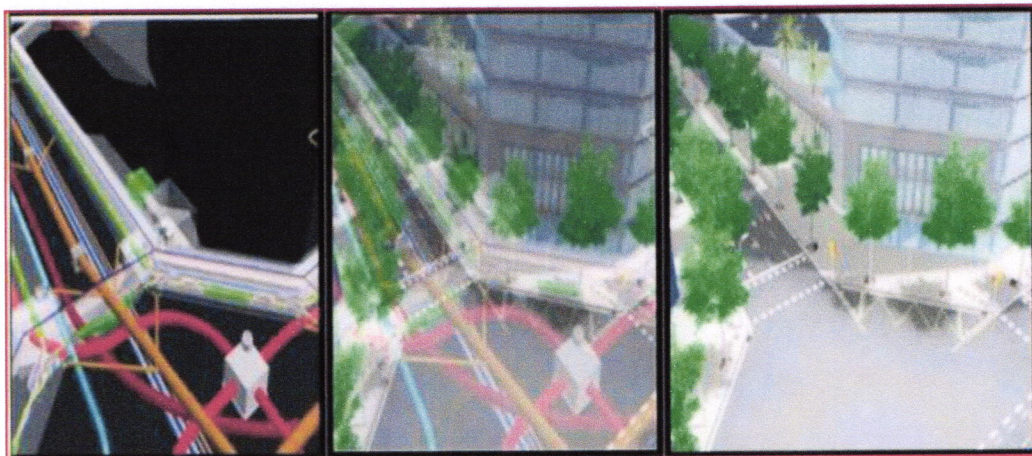


Figure 16 : les nouveaux réseaux divers

source : ISABELLE BISSON-PETIT et all, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain
(<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pd>)



Figure 17 le patrimoine industrielles

source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poble nou
<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

13. Espace publique

Le projet 22@Barcelone, consacre 10% des sols antérieurement industriels et totalement privés à la création de plus de 114.000 m² de nouvelles zones vertes et augmente la qualité dans les rues et les espaces publics.

L'espace public est un élément de support de la structure urbaine, des relations et des activités et pour cela c'est un des axes basiques de la configuration de la ville.

Pour la structure des espaces verts on propose certaines mesures à fin que les espaces de la ville –Parc del Litoral, Plaça de les Glòries, Parc Central, etc,- s'élargissent vers les places et les passages de taille inférieure liés à l'édification, en s'élargissant comme une prolongation des activités et en devenant des véritables espaces de relation entre les différents usagers. Ces espaces libres se soutiennent dans

la structure parcellaire existante,

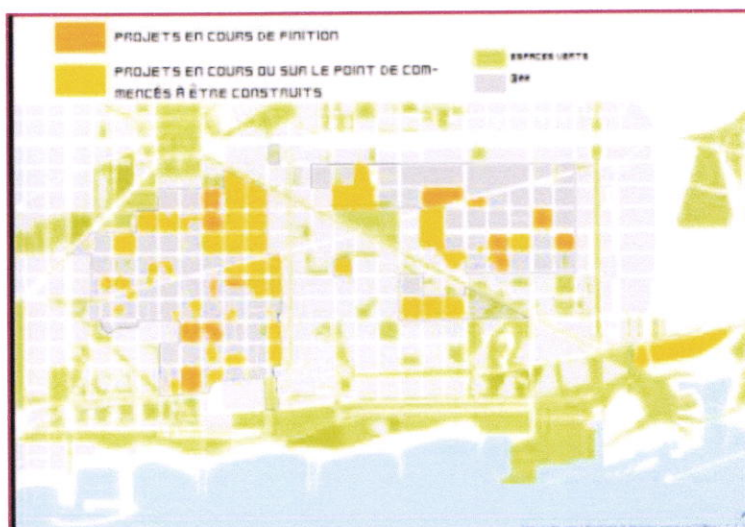


Figure 18 : les espaces publics

source : ISABELLE BISSON-PETIT et all, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain (<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pd>)

parfois en récupérant d'anciens passages ou en renforçant des éléments architectoniques d'intérêt, comme les cheminées ou des vieilles usines industrielles.

L'axe traditionnel de relation "la Rambla del Poblenou" va se compléter de nouveaux axes tels que ceux de Pere IV, Cristóbal de Moura, la rue Llacuna o Pujades, ce qui ajoutera de l'identité et du sens de lieu dans chaque secteur.

La rue comme un élément qui vertèbre la séquence d'espaces libres, modifie légèrement le traitement pour améliorer la circulation des piétons et régularise la circulation routière. On introduit un nouveau standard dans l'urbanisation qui optimise les parcours des piétons et rationalise le revêtement des rues. (ISABELLE BISSON 2008)

14. Nouveaux logements

Le projet 22@Barcelone mise sur la cohabitation entre les espaces productifs et les espaces résidentiels pour permettre de vivre près du lieu de travail, favoriser le développement des commerces à proximité et garantir la vitalité de l'espace public tout au long de la journée.

Avec cette option, le projet récupère plus de 4.600 logements traditionnels qui furent bâtis dans les zones industrielles et qui étaient affectés depuis l'année 1953, quand le Plan Régional avait établi un usage exclusivement industriel de tous les sols productifs de la ville. Avec la nouvelle clé 22@, qui permet la coexistence d'usages urbains, le projet 22@Barcelone, pour la première fois dans les dernières 50 années, reconnaît l'existence de ces logements et encourage leur réhabilitation.

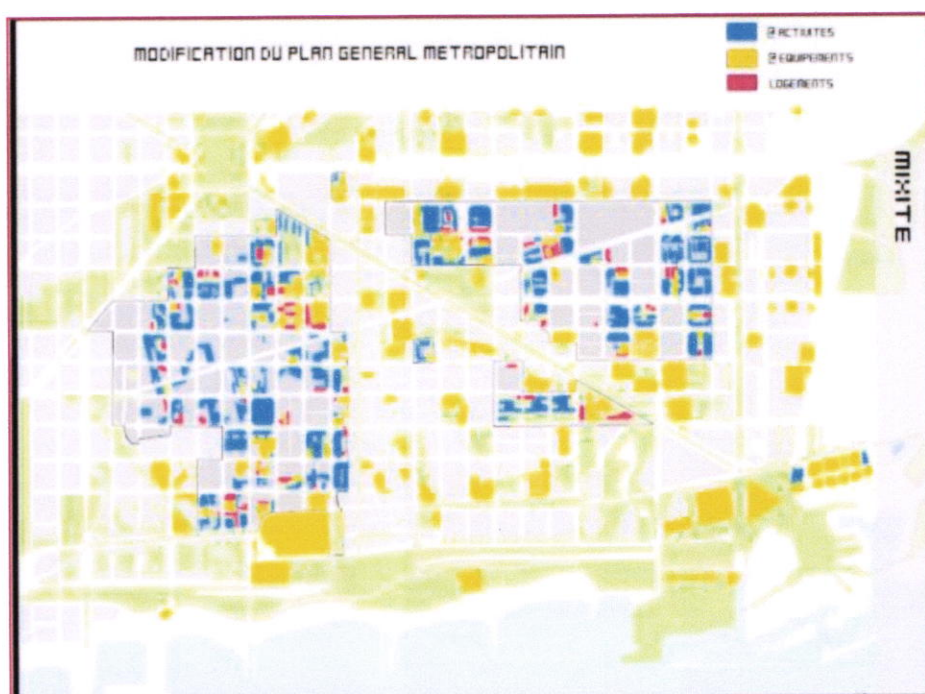


Figure 19 : modification du plan général métropolitain 22@Barcelone

source : ISABELLE BISSON-PETIT et al, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain (<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pd>)

En outre, la construction de 4.000 nouveaux logements sociaux, favorise la diversité sociale de Poblenou et permet de garantir la vitalité de toutes les rues et les espaces publics tout au long de la journée. Pendant sa première étape, le projet 22@Barcelone a créé les conditions nécessaires pour construire 2.262 nouveaux logements sociaux, dont la moitié sont en construction.

Avec l'objectif d'encourager la diversité typologique et sociale de Poblenu, le projet 22@Barcelone favorise l'implantation d'hôtels, appartements de résidence temporaire pour les travailleurs et permet de réhabiliter certains immeubles industriels en lofts, quand ils présentent une surface édifiable mineure à celle établie pour l'usage productif et leur conservation est d'intérêt architectonique, historique ou artistique. De cette façon, le plan 22@Barcelone encourage la préservation du patrimoine architectonique industriel avec une typologie de logement non conventionnel qui contribue à enrichir l'offre résidentielle de l'arrondissement 22@Barcelone.

Avec ces nouveaux usages résidentiels, le projet 22@Barcelone complète les différentes interventions d'aménagement urbain qui ont été menées à Poblenu lors des dernières années et qui a permis d'accroître le nombre de logements dans le quartier de 40 000. Cette proportion résidentielle, près du 50% de l'ensemble édifié, garantit l'équilibre entre l'espace à vivre et l'espace de travail. (ISABELLE BISSON 2008)

15. Équipements publics

Le projet 22@ prévoit qu'un 10% du sol transformé soit consacré aux équipements publics, nommés équipements 7@, où l'on peut distinguer les :

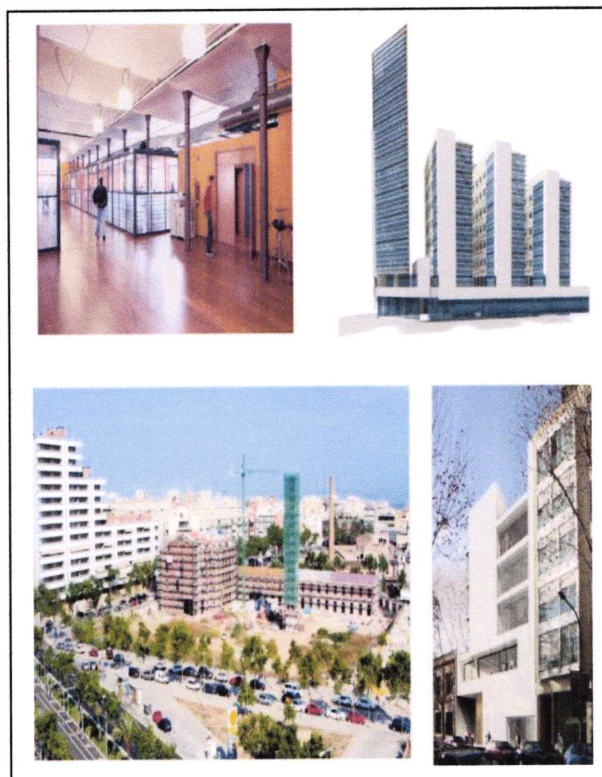
Centres de formation et d'innovation : liés au système productif, ils accueillent des activités de formation, de recherche et de distribution de nouvelles technologies. Moyennant ce nouveau concept d'équipements, l'arrondissement 22 @Barcelone favorise les synergies entre les universités, les centres de recherche, les centres technologiques, les activités productives et les logements. Cette mesure permet d'améliorer l'efficacité de l'ensemble productif car elle garantit la disponibilité d'une large offre de capital humain hautement qualifié et promeut la collaboration des équipements de recherche des institutions présentes dans le territoire avec les entreprises de leur entourage.

Équipements locaux: Qui contribuent à palier le déficit des équipements communautaires du quartier, en accord au plan d'équipement de Poblenu, élaboré ensemble entre les voisins et la Mairie, qui prévoit la construction d'écoles, de centres de quartier, de maisons de retraite, etc.

Logements sociaux



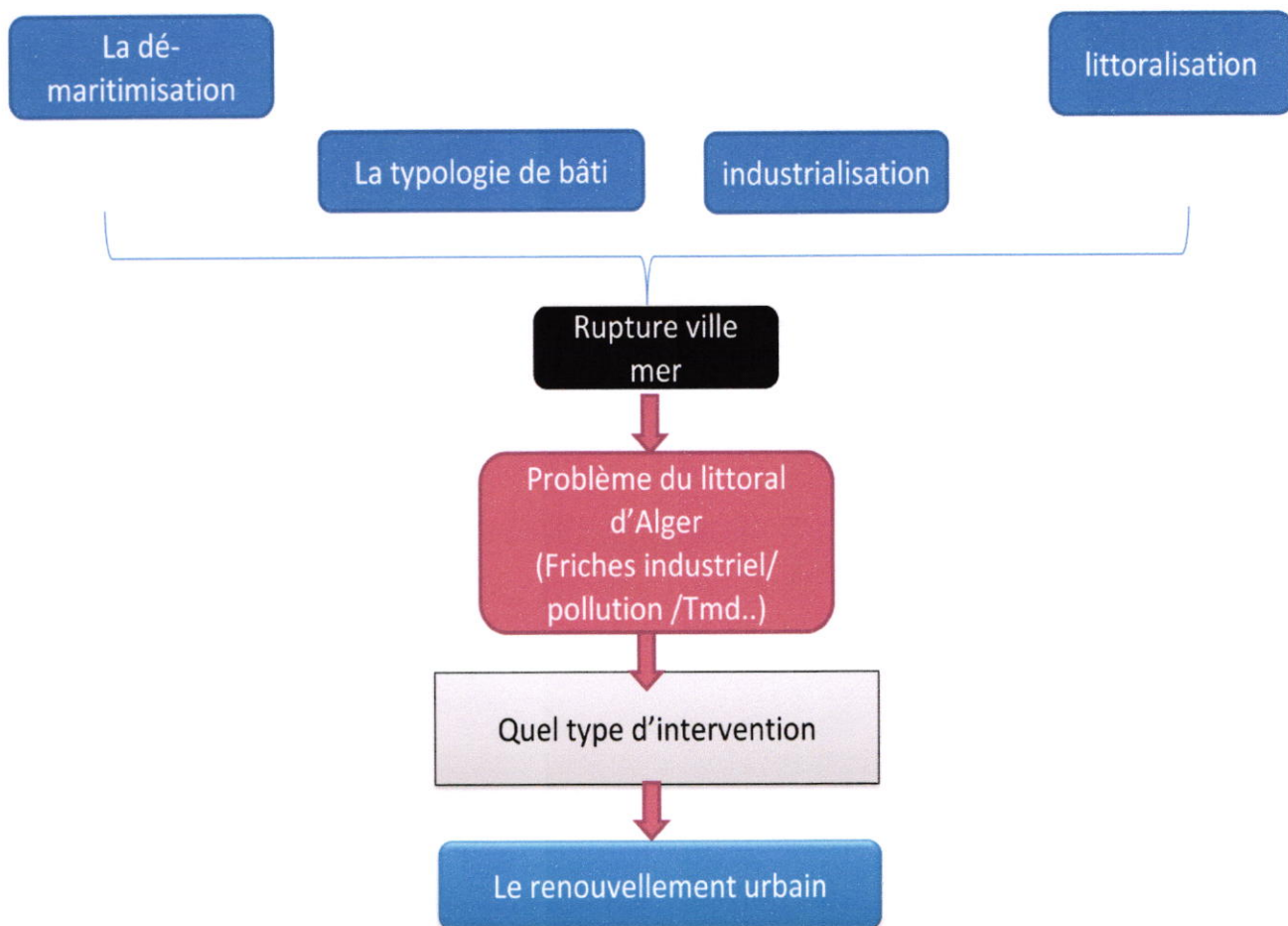
Équipements



source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poble nou

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

conclusion



chapitre 03

Alger une métropole en construction

.Introduction

.Les origines de l'industrie à Alger après l'indépendance

.L'industrie à Alger; le paradoxe d'une métropole en quête d'embellissement

.La reconquête des sites industriels comme moyen de développement urbain durable

.conclusion

I. Introduction

L'implantation industrielle dans la ville algérienne possédait plusieurs formes ; à l'intérieur des tissus urbains, à leur périphérie ou dans des zones spécialement planifiées dites les zones industrielles se trouvant dans de géantes complexes sous forme de pôles près de grandes villes.

L'implantation industrielle dans les villes algériennes revient à l'époque coloniale dont il a été noté quelques implantations d'origine précoloniale telle que ; les tapis du Tlemcen. En 1962, l'industrie algérienne, peu développée, est essentiellement concentrée dans trois villes littorales : Alger (64 % de l'emploi industriel), Oran et Annaba. Les autres villes n'ont généralement que quelques petites entreprises. Mais, dans tous les cas, les usines sont intégrées au tissu urbain, ou implantées dans la périphérie urbaine immédiate, comme dans le modèle européen.

Après l'indépendance dans le cadre de la stratégie d'industrialisation, il a été installé de centaines d'usines privées à l'intérieur des tissus urbains clairement dans les villes côtières, principalement dans la période 1967-1972.

Après l'énorme extension urbaine connue par les villes algériennes, l'état a essayé de faire sortir les anciennes usines de l'intérieur des villes à des zones planifiées et aménagées de tous les moyens nécessaires au développement de l'industrie.

Les nouvelles usines étaient installées hors du périmètre urbain, à la périphérie des villes ou dans les zones rurales proches sous forme de zones industrielles sa superficie change selon le type, l'importance de l'industrie et le volume d'investissement.

Les grands pôles industriels se sont localisés sous forme de complexe s'étendaient sur de grandes surfaces (Arzew sur 3000 hectares, Skikda 1200 hectares, Annaba 1700 hectares, Rouïba 800 hectares). Elles sont de 25 km des grandes villes liés par un réseau dense de moyens de transport et de télécommunication.

Il y'avait environ 150 villes de tailles différentes caractérisées par l'implantation des industries et des zones industrielles. (Ahcen BENELOUATI 1977)

II. Les origines de l'industrie à Alger après l'indépendance

L'Algérie n'a pas connu d'industrie qu'après la Première Guerre mondiale afin de répondre au besoin du colon français. Ses prémices consistaient dans : les industries ; alimentaires, textile, du plomb et de la mécanique.

Le colon s'est intéressé à l'industrie à cette époque pour :

Eliminer le chômage et répondre au besoin de la France. Elargir l'aire d'occupation du colon qui était nécessaire à cause de la guerre et les conditions pénibles de la France. La difficulté du transport maritime et la découverte du pétrole dans le désert algérien.

1. la présence et l'extension de port

Avec la deuxième guerre mondiale, le port a subi quelques dégâts avec l'arrêt des travaux d'extension ; ce n'est qu'à partir de 1948 que les travaux d'extension ont repris leur rythme normal, avec la construction d'une véritable gare maritime, avec accès au quai de trains-paquebots, la création d'installations spéciales de réfrigérateur et le prolongement de la jetée de Mustapha pour protéger le futur bassin du Hamma.

A partir de la même année, 1948, la ville d'Alger a vu la naissance d'une Association pour l'Etude et le Développement de l'Agglomération Algéroise (l'A.E.D.A.A), sous la responsabilité de l'urbaniste Gerald Hanning. Selon le projet proposé par cette agence, la zone littorale devait devenir une zone spécialisée pour les activités économiques, et cela en exploitant l'infrastructure routière, ferroviaire et portuaire et les installations économiques du centre-ville ; le développement d'habitation, équipements administratifs et sociaux fut limité par ce projet près du front de mer, les parties du haut d'Alger constituaient les grands ensembles d'habitation, pourvus de centres d'activités administrative, professionnelle commerciale et industrielle, à proximité de la zone d'activité du littoral.

Dès la fin du 19ème siècle, les transformations apportées aux principes d'aménagement des quais ont marqué la fin de l'osmose qui régnait entre les deux entités – la ville et le port - La ville se construit en parallèle à la mer, marquée par des immeubles reposant sur des arcades qui bordent la rue et le percement de grands boulevards qui sont probablement la réelle cause de la cassure des rapports ville/port, comme le souligne DELUZ « les soutènements du front de mer qui tout en constituant l'une des beautés d'Alger, condamnent la ville à être définitivement coupée de son port »

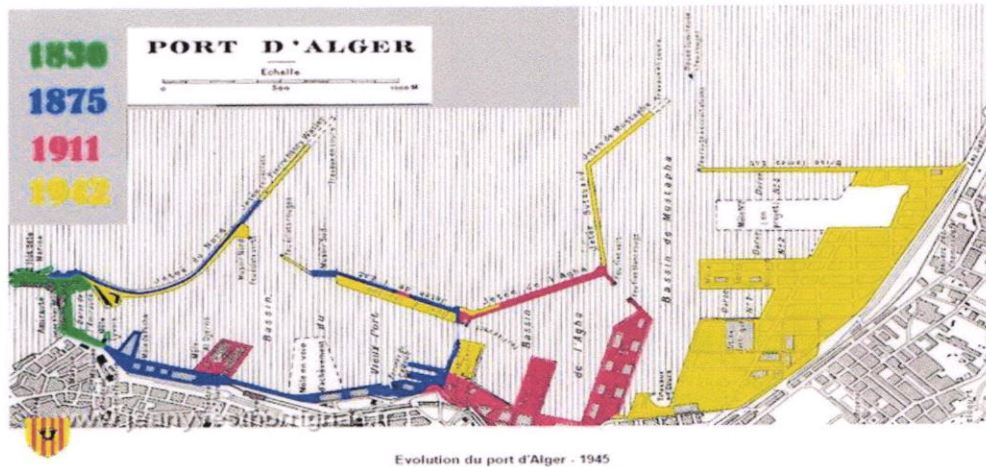


Figure 20 : Evolution du port d'Alger – 1830-1875-1911-1942 (réalisé en)1945

Source : La Documentation Française, N°114 - Juin 1956

Vu sa fonction de capitale, la ville d'Alger a concentré les centres de décisions, ce qui se traduit sur le plan spatial par sur une exploitation des structures urbaines existantes et par un développement urbain particulièrement poussé dans la périphérie immédiate. La politique de réalisation de grands projets de prestige a été observée depuis l'indépendance, afin de donner à la ville une certaine hauteur et un rayonnement.

La réactivation de projets de restructuration urbaine, de modernisation du centre de la capitale, le projet du Hamma celui du ravin de la Femme Sauvage dénote aussi une volonté de transformation urbaine nécessaire à la création de l'image de marque. L'urbanisation d'Alger s'est basée essentiellement sur les extensions urbaines ; les interventions sur les tissus existants n'étaient pas une priorité. Le port d'Alger a été considéré comme une unité économique et fonctionnelle, cloîtrée dans son enceinte et donnant dos à la ville ; elle est gérée séparément de l'ensemble de la ville.

On constat que la ville et le port sont les deux entités qui ont fondé Alger, et le port a joué un rôle structurant dans la croissance de la ville. La ville d'Alger et son port ont évolué durant une période de leur histoire en harmonie, offrant un système cohérent, l'un dépendant de l'autre.

Alger a connu un grand développement dans l'industrie âpre l'indépendance âpres les conventions (1965) tenues par le président Boumediene , tant de zones industrielles ont été établir et certaine ateliers de l'industrie ont été expansion et créer de nouvelles industries (Boutaflika.m 2003)

L'industrie a Alger est passée par plusieurs étapes différentes selon l'évolution de l'intérêt de l'état en vers l'investissement industriel à travers les différents plans de développement économique adoptés par l'état.

2. Après 1962 (la stratégie d'industrialisation indépendante) :

Après l'indépendance, Alger s'est retrouvée en sous-développement retardataire comme tout villes colonisé avec un taux de chômage élevé estimait à (30.6 %) en 1962 qui a augmenté jusqu'à (45 %) en 1966 et (85 %) de la population totale étaient des fermiers, héritiers d'un espace économique fragmenté concentré dans la cote de la ville.

Un aperçu sur la période (1962-1966) :

À cette époque l'Algérie qui manqua d'expérience dans tous les domaines n'avait aucun principe théorique préalable sur l'industrialisation vue aux considérations coloniales, aux conflits politiques et idéologiques après l'indépendance, car ces programmes ;

- Ils n'étaient pas planifiés, mais étaient sous forme de programmes annuels de caractère urgent.
- Ils étaient marqués par l'apparition du caractère d'autogestion notamment en agriculture.
- Ils avaient orienté l'économie vers l'international.
- Ils avaient nationalisé le système bancaire.

De 1962 à 1966, la part des investissements industriels dans le total des investissements était relativement faible, et l'accent est mis sur les industries de biens de consommation : textile, cuir, industries alimentaires

3. la période (1967-1977) :

Le premier plan triennal (1967-1969) :

Ce plan fut conçu comme l'amorce d'une véritable planification, « il avait pour but de commencer à réaliser les objectifs arrêtés dans le cadre des perspectives, mais surtout de préparer les administrations à l'effort de développement ».

Son objectif fut la mise en place de support technique et institutionnel en vue de rendre opérationnelle la stratégie

de développement à long terme.

Les secteurs	Le plan triennal : 1967-1969	
	en milliards de DA	pourcentage
agriculture	1 869	16.87 %
Industrie	5 400	48.73 %
Infrastructure	1 537	13.87 %
Education	1 039	9.38 %
Autres secteurs	1 236	11.15 %
total	11 081	100 %

fig.21 :Tableau: Le plan triennal 1967-1969

Source : Brulé J.C et Fontaine J, l'Algérie ; volontarisme étatique et aménagement du territoire, OPU, Alger, 1986,p144

4. plan quadriennal (1970-1973)

L'industrie continua d'avoir la plus belle part avec 12400 millions de dinars soit 44,7 % du total d'investissements du plan.

Ce plan s'intéressait à l'équipement des pôles industriels littoraux ; complexe d'El-Hadjar à Annaba ; la sidérurgie, le pole d'Arzew et de Skikda ; l'hydrocarbure et la pétrochimie- la zone industrielle à Rouïba a passé de 600 à 7000 emplois et à El Reghaya ; la mécanique et l'électricité

Les secteurs	Le 1 plan quadriennal : 1970-1973	
	en milliards de DA	pourcentage
agriculture	4 140	14.8 %
Industrie	12 400	44.7 %
Infrastructure	2 307	8.3 %
Education	3 310	11.9 %
Autres secteurs	5 583	20.7 %
total	27 740	100 %

fig.22 :Tableau: Le premier plan quadriennal (1970-1973)

Source : Brulé J.C et Fontaine J, l'Algérie ; volontarisme étatique
et aménagement du territoire, OPU, Alger, 1986,p144

5. le second plan quadriennal 1974-1977

Ce plan s'intéressait au renforcement des pôles littoraux en augmentant la capacité de production et en établissant de nouvelles unités, sa majorité était spécialisée en hydrocarbures suite à l'augmentation de sa demande dans le marché mondial ainsi à sa considération comme une essentielle source financière pour développer le pays.

Les secteurs	Les 2 plans quadriennaux : 1974-1977	
	en milliards de DA	pourcentage
agriculture	12 005	10.9 %
Industrie	48 000	43.4 %
Infrastructure	15 521	14.00 %
Education	9 947	9.00 %
Autres secteurs	24 784	22.7 %
total	110 257	100 %

fig.23 :Tableau: le second plan quadriennal 1974-1977

Source : Brulé J.C et Fontaine J, l'Algérie ; volontarisme étatique
et aménagement du territoire, OPU, Alger, 1986,p144

les aléas de la technologie

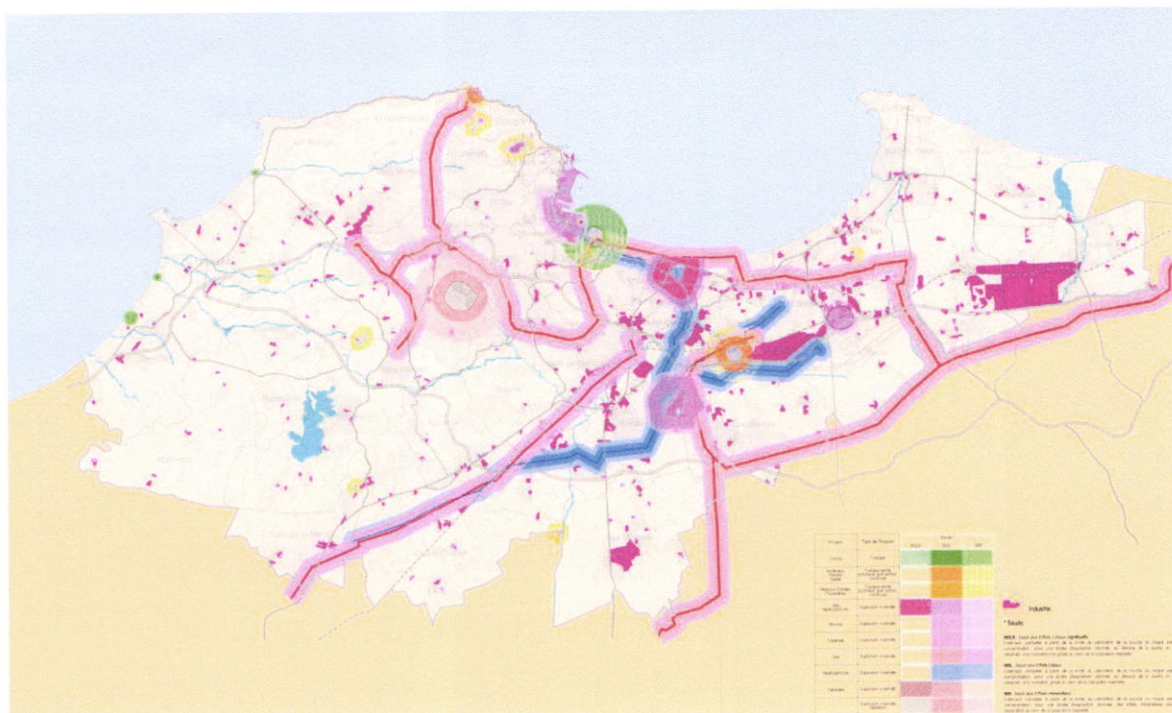


Figure Carte: les aléas de la technologie Source : Parque EXPO

En effet, Alger est une pièce stratégique fondamentale du système logistique et portuaire national, le système portuaire algérien assumant une fonction tripartite (hydrocarbures, commerce et loisir/tourisme), où Alger détient un rôle fondamental pour les deux dernières fonctions (port d'influence régionale et nationale pour le trafic de marchandises générales conteneurisées et pour le transport maritime de passagers), renforçant sa position de catalyseur du développement compétitif des principales filières industrielles nationales à travers son port sec (instrument de rétention à Alger des fonctions logistiques les plus importantes) et un autre système logistique et d'importantes zones de localisation d'entreprises (tertiaire avancé et industrie), ancrés dans la relance et la dynamisation du transport ferroviaire de marchandises.

Il est pertinent de noter : (i) une relative concentration des localisations d'activités logistiques dans le secteur Est de la wilaya ; (ii) la présence du réseau ferroviaire qui constitue la colonne vertébrale du système logistique et qui relie, actuellement, les zones entrepreneuriales les plus dynamiques (Rouïba-Reghaïa, Oued Smar et Birtouta), le Port d'Alger (actuelle localisation) et le Port Sec de Rouïba et (iii) une grande concentration de commerce grossiste des deux cotés de la RN 5 à Rouïba.

III. L'industrie à Alger; le paradoxe d'une métropole en quête d'embellissement

l'industrie a affecté négativement sur l'esthétique de la ville comme la forme architecturale de cette zones industrielles ne correspond pas a la ville de Alger qui est la capitale de pays et aussi la pollution environnementale et sa réflexion sur la ville.

le territoire d'Alger est jonché de friches issues de multiples industries (ferroviaire, agricole, agroalimentaire...). Cependant, l'état d'abandon et de délabrement avancé dans lequel se trouve la grande partie de nos friches nous rappelle cruellement le retard dans le quel nous vivons. Tandis que dans le reste du monde, ces bijoux de l'industrie se voient valorisés et réintégrés dans la vie quotidienne à coup de réhabilitation/reconversion en musée, éco quartiers ou ensembles multifonctionnels, les friches en Alger sont soit ignorées, soit rasées.

A ce jour, il n'a jamais été question d'identifier ou d'inventorier les différentes typologies.

La prolifération des friches industrielles dans les tissus anciens et périphériques de la ville Alger est un phénomène qui prend de l'ampleur Leur statut est souvent incertain et leur présence marque des zones de ruptures urbaines dans la ville Cet état de fait est exacerbé par le fait que les politiques algériennes, en matière de patrimoine et d'aménagement urbain, n'ont pas encore pris conscience de leur importance et du rôle qu'elles peuvent jouer dans le processus de régénération des villes et de l'histoire mémorielle des activités et des sociétés industrielles d'autant dans une optique de développement urbain et social durable , A titre d'exemples, nous pouvons citer le cas de la restructuration du quartier Hamma/Hussein Dey, connu pour son cachet industriel relatif à son histoire, au grand nombre d'entrepôts, de hangars et de friches industrielles désaffectées dont il est porteur, le quartier est entrain d'être remodelé pour devenir le futur pôle d'affaire d'Alger, hélas détaché de tout lien avec l'esprit, l'histoire et le caractère industriel authentique des lieux

C'est aux détours de quartiers, de passages, de rues et de ruelles qu'on peut admirer de majestueuses bâtisses dédiées à l'industrie. En péril ou en état de ruine pour leur plus grand nombre, elles ont été bâties au cours des 19ème-20ème siècles. Des ateliers de maintenance, manufacture de tabac, minoterie et bien d'autres portent l'architecture de ces époques ainsi que les prouesses constructives et techniques d'en temps. Les autorités, faute de sensibilité et par manque d'information, se rabattent aveuglément sur les aires et sites industriels en arrêt total ou partiel de leur activité voir en état de friche pour les démolir les désaffecter et y injecter de nouveaux projets en rupture totale avec l'esprit et la mémoire des lieux. C'est ainsi que des pans entiers de notre histoire industrielle et technique s'effacent petit à petit. (Bouziane.S,1986)

Le port et les activités industrielles qui lui sont associées sont la source majeur de nuisances environnementales, marchandises dangereuses, en transit sur l'eau ou sur terre, activités industrielles à risque et à risque majeur, bruit, pollution...

Un port industriel reste un milieu a priori hostile au développement urbain. Les outils qui permettent de maîtriser les nuisances, qu'ils soient réglementaires, de planification, ou de concertation rendent possible et plus sûre la cohabitation entre la ville et le port.

La ville ne connaissait aussi aucune extension significative jusqu'à l'avènement de la politique de l'industrialisation du pays qui décida entre autre en 1968 dans le cadre de l'équilibre régional et le développement de l'axe Est et Ouest

-l'industrie est implantée sur des terre agricoles à haute valeur

-La ville allait perdre un potentiel agricole important, compromettre sa vocation agricole et mettre en péril ses potentialités touristiques.

-Alger allait connaître une véritable invasion humaine, faisant exploser tous les indicateurs.

- coup dur au littoral parce que arrogantes et offensantes d'un point de vue urbanistique (l'implantation de l'industrie sur la façade maritime)

1. La problématique des friches industrielles :

Les friches, un réservoir foncier à portée de main, le cœur battant de la ville alger, les zones d'activités industrielles se sont muées, après la désindustrialisation, en territoires délaissés et souvent dégradés. Ces friches industrielles, portuaires ou militaires, majoritairement localisées en milieu urbain, proches des voies d'eau, des axes ferrés et des grands axes routiers font aujourd'hui l'objet d'un très fort intérêt. Elles constituent de précieuses réserves foncières pour développer des projets d'aménagement. (Duncombe L, 2006)

Les friches industrielles sont un thème d'actualité. Témoins des mutations structurelles spatiales récentes des activités industrielles, elles posent divers problèmes tant sur le plan urbanistique que sur celui des équilibres socioéconomiques.

Les friches industrielles, présentent diverses nuisances. Elles dévalorisent leur environnement immédiat et perturbe l'image du quartier puis la ville. Elles provoquent des coupures dans l'urbanisation et favorisent les déchets, la violence, l'insécurité..., tout dépend des caractéristiques propres des friches (superficie, nature de l'activité précédente, durée de la période de l'abandon, maintien ou non d'une activité, qualité du bâti, environnement ...)(DJELLATA Amel)

2. Les contraintes et risques sur la ville Alger :

Les friches industrielles présentent parfois un danger qu'il convient de prévenir : Certains bâtis dégradés sont susceptibles de s'effondrer et font courir des risques à d'éventuels « visiteurs ». La pollution de certains sites menace l'environnement de proximité (risque de contamination des cours d'eau ou des sols...) ou la santé des habitants voisins, Les structures abandonnées peuvent également devenir des lieux de squats. Les risques financières (le cout des la réalisation) La longue durée des opérations réalisées sur les friches, et aussi les risques sur le terrain Difficulté de réalisation des travaux surtout les travaux d'assainissement (pollution) Tous ces risques exigent souvent le murage des sites et incitent à la reconversion .

Il est clair que la reconquête des friches industrielles nous mène à la revitalisation urbaine, économique et sociale, donc il est préférable que

la reconquête de ses espaces abandonnés se fasse souvent en parallèle avec la délocalisation et le déplacement des activités industrielles.

3. Caractéristiques des friches industrielles a Alger

- Situation stratégique par rapport à la ville (hamma ,caroubier,alger centre...)
- grand Surface totale et surface bâtie.
- Accessibilité importante.- Type de flux (mécanique, cyclable, piéton)
- Axes de composition, dominantes et repères, perspectives intéressantes.
- Statut foncier et propriétaire de la friche.- Instrument de gestion en vigueur (PDAU, POS).
- la nature de l'activité économique qui s'y est déroulée

Pourquoi s'intéresser aux friches industrielles ?

Les réponses sont multiples : parce qu'elles constituent une menace pour l'environnement naturel, parce qu'elles constituent une perte et une destruction sociale (ségrégation), parce qu'elles provoquent l'apparition des endroits de violence et de maux sociaux, parce qu'elles constituent une dévalorisation et une dépréciation du patrimoine bâti, parce qu'elles constituent des possibilités de réutilisation du tissu urbain notamment par la revalorisation du centre historique de la ville, et aussi des opportunités pour la restructuration des tissus urbains, parce qu'elles constituent des possibilités de reconquête par des opérations de réhabilitations de ces bâtiments.

4. Logique de l'apparition des friches

Logique planifiée	Logique spontanée
<p>L'apparition peut avoir une origine de décision politique</p> <ul style="list-style-type: none"> - Décision de déplacement des activités industrielles - une démolition des certains bâtiments (et donc avoir un terrain délaissé) 	<p>Elle est généralement spontanée</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'abandon d'une activité industrielle ou sa disparition - faillite d'une entreprise - démolition de bâtiments suite à des catastrophes naturelles

56DJELLATA Amel, « planification urbaine et stratégie de reconquête des friches », mémoire de magistère, EPAU, sept 2006.

IV. La reconquête des sites industriels comme moyen de développement urbain durable:

le renouvellement urbain est venu pour améliorer la qualité de vie en ville, mais aussi pour homogénéiser ses composantes afin que la ville retrouve une cohésion spatiale et sociale. Par la diversité des villes et de leurs composantes, mais aussi la nature géographique et l'histoire diversifiée de ses lieux, les opérations de renouvellement urbain interviennent sur des sites et situations souvent variés et spécifiques, (centres anciens en perte de vitalité, friches urbaines, périphéries mal structurées, grand ensemble à requalifier).

Notre intérêt se porte sur les friches industrielles, qui représentent la plus grande potentialité que ce soit en taille ou en moyens, elles représentent souvent de véritables coupures et plaies ouvertes sur la ville, causant des dysfonctionnements importants. « Véritables morceaux de villes souvent au cœur des agglomérations, constitués d'anciens sites industriels, leur réintégration dans le processus de développement urbain représente un enjeu majeur des politiques de renouvellement urbain » 55

Les friches industrielles situées généralement au centre de l'agglomération ou à la transition entre centre et périphérie, présentent un intérêt stratégique dans le processus de renouvellement de la ville. Leur proximité de quartiers sociaux ou en difficulté fait d'eux un moteur de changement. Les principes d'actions qui s'y rapportent sont essentiellement la possibilité de diversification des fonctions urbaines et une mixité sociale, en plus de leur potentiel foncier capable de ralentir le processus d'étalement urbain sur les terres agricoles⁵⁶. Dans le contexte de développement des villes, avec une nouvelle vision d'urbanisation et pour un retour au périmètre déjà urbanisé, le concept de renouvellement urbain s'est imposé à travers une démarche de refaire la ville sur la ville, que faire pour assurer ce renouvellement ?

La reconquête des friches industrielles représente un des piliers du renouvellement urbain, plusieurs villes dans le monde, ont opté pour cette action d'urbanisation dans les noyaux historiques de la ville par la mise en valeur des espaces délaissés (la restauration, la réhabilitation, la transformation et le réaménagement) qui constituera une forte relation entre le centre historique et ces derniers (le centre et le reste de la ville) en gardant leur propre identité ⁵⁷

De manière générale, le déclin des activités industrielles a laissé un grand nombre de terrains en friches, dont plusieurs font l'objet de projets de toutes sortes, à Alger les coûts de décontamination sont élevés Les coûts de décontamination et l'absence d'un cadre de planification intégrée sont les 2 principaux obstacles au redéveloppement des friches industrielles de la région Alger.

56DJELLATA Amel, « planification urbaine et stratégie de reconquête des friches », mémoire de magistère, EPAU, sept 2006

renouvellement de la ville sur elle-même. « Ce principe correspond parfaitement au concept de développement durable : il s'agit de remettre en état plutôt que de démolir, de réutiliser les friches plutôt que de pousser à la croissance urbaine en périphérie et de renforcer par tous les moyens possibles la cohésion sociale

Le renouvellement urbain et notamment la reconquête des friches industrielles sont aussi devenus des enjeux importants, mais qui mériteraient d'être davantage affirmés dans les futures orientations. Mais la complexité, la lourdeur et parfois le coût des opérations freinent nombre d'élus locaux à prendre des initiatives pour intervenir sur ces sites déjà urbanisés.

La reconversion des friches est un des moyens viables et raisonnés de penser le développement à partir d'espaces déjà aménagés, viabilisés pour la plupart, inscrits dans des maillages et usages existants... et de lutter ainsi contre le phénomène d'étalement urbain et de ses effets directs ou indirects (mobilités, coûts des infrastructures, atteinte à la biodiversité, ...)

1. les procédures de reconquête des friches :

Les territoires industriels se sont développés dans le passé sur un mode non durable, les friches marquent une transition entre une activité passée et une fonction nouvelle plus adaptée aux nouveaux besoins. Plus que ces dernières sont de nature différente et multiple, autant les actions sur ces dernières sont variées, et il existe plusieurs types d'actions de reconquête :

1- Reconversion : intégrant des transformations sur l'état physique ou fonctionnel de la friche, la reconversion s'applique donc à toute modification fonctionnelle introduite par rapport à l'affectation initiale du site et de ses bâtiments 68

2- Réaménagement : cette action vise à aménager un terrain en friche pour le transformer en un nouveau lieu de plus grande valeur et utilité 69

3- restructuration : c'est l'aménagement d'une nouvelle structure, (comme la restructuration du centre d'une ville), en donnant une nouvelle organisation spatiale et fonctionnelle aux friches et aux constructions qui s'y trouvent 70

4- régénération : « la régénération urbaine est un concept plus restreint que celui du renouvellement urbain. En effet, elle s'attache plus particulièrement à la reconquête des friches, souvent situées à proximité du centre-ville. Elle prend son origine dans la désindustrialisation et le passage à une base économique urbaine plus tertiaire qu'industrielle. En lien avec le renouvellement urbain et le développement durable, il s'agit avant tout de faire en sorte que l'espace concerné puisse s'intégrer dans la ville et se développer durablement. Il n'est plus question non plus de raser l'existant pour faire du neuf »⁷¹, les sites nécessitant une régénération sont souvent des sites pollués, qui ont besoin des actions de dépollution longues et coûteuses. Toutes ses actions (opérations) peuvent se regrouper sous la nomination de reconquête.

56DJELLATA Amel, « planification urbaine et stratégie de reconquête des friches », mémoire de magistère, EPAU, sept 2006.

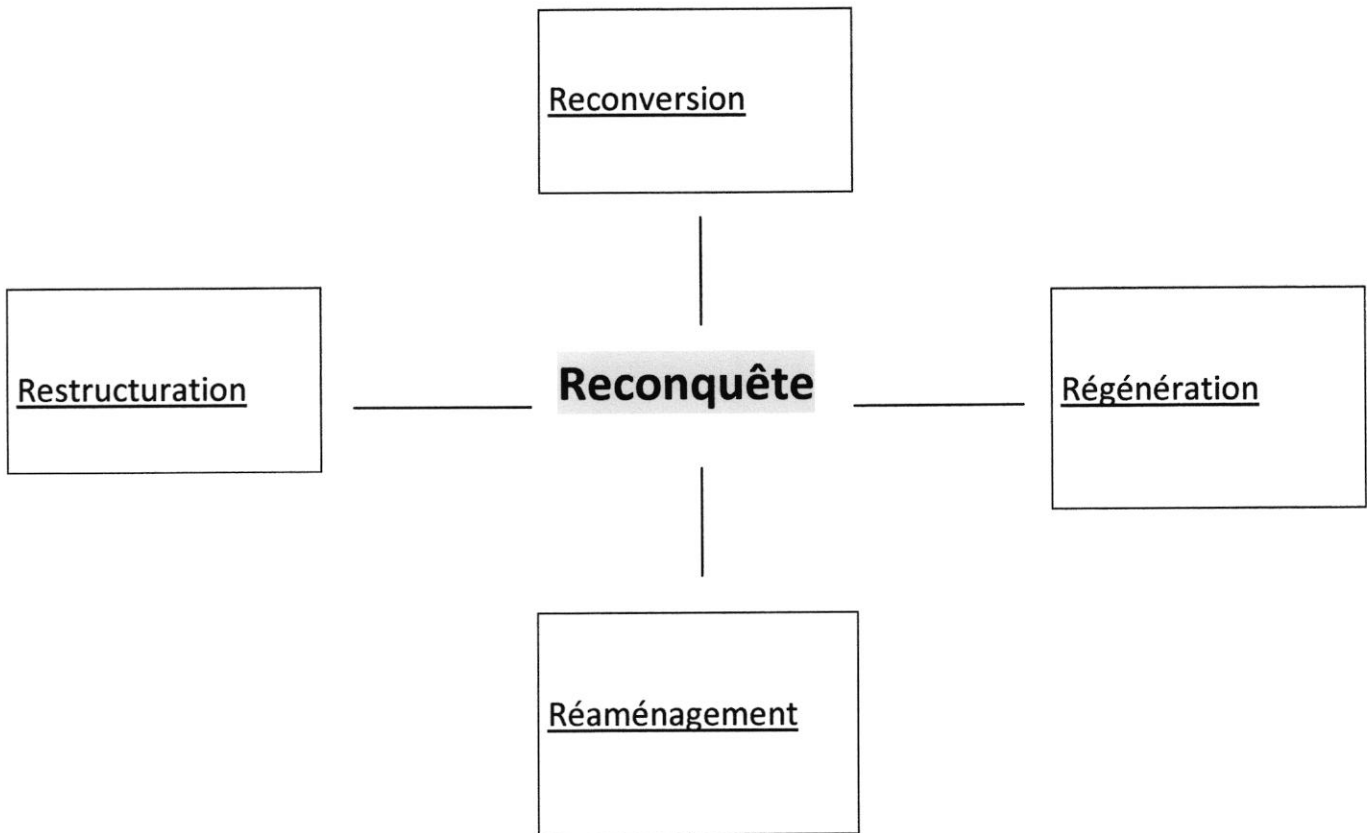


Figure 24 : les procédures de reconquête des friches(modifier par l'auteur)

2.l'intervention de l'état algérienne

Après l'indépendance dans le cadre de la stratégie d'industrialisation, il a été installé des usines privées à l'intérieur des tissus urbains clairement dans la cote d'Alger, principalement dans la période 1967-1972.

Après l'énorme extension urbaine connue par les villes algériennes, l'état a essayé de faire sortir les anciennes usines de l'intérieur des villes à des zones planifiées et aménagées de tous les moyens nécessaires au développement de l'industrie.

Les nouvelles usines étaient installées hors du périmètre urbain, à la périphérie de la ville ou dans les zones rurales proches sous forme de zones industrielles sa superficie change selon le type, l'importance de l'industrie et le volume d'investissement.

Les grands pôles industriels se sont localisés sous forme de complexe s'étendaient sur de grandes surfaces (Douera 600 hectares, Birtouta 500 hectares, Baba Ali 500 hectares, Rouïba 800 hectares).

V. Conclusion:

Au regard de son état d'abandon actuel, les sites industriels ayant longtemps été la source de rayonnement et de progrès, ces derniers présentes par leurs délabrement actuel, un témoignage d'un temps révolu, formant ainsi désormais de véritable barrières à sa croissance. Ils consomment un foncier considérable et situé à des points fort de la baie d'Alger, et relèvent des questions de fond sur leurs exploitations future, nous mettant face à l'obligation de réintégrer ces fragments oublié de la ville, de leurs redonner la vie, avec les outils d'un urbanisme contemporain.

V. Conclusion générale :

Pour conforter cette hypothèse de départ, ce mémoire aura permis de résumer, analyser et énumérer les maux communs que connaît Alger reconnaissables chez ses pairs, des grandes villes littorales à travers le monde, dans le but ultime de les traiter et de profiter des expériences passés de ces dernières en matière d'évolution et progrès en général, mais aussi plus directement en matière renouvellement urbain d'abord , et du cas précis des friches industriels en milieu urbain par la suite.

Dans le contexte actuel, plusieurs réflexion et analyses émergent afin d'identifier et prendre la mesure exacte des étapes à suivre lors de la métropolisation tant désirée de la ville d'Alger. Nombre de ses réflexions ont pour objectif de s'insérer dans une thématique de développement durable et d'éviter de reproduire les erreurs du passé, que cela sois sur Alger elle-même voir sur d'autres capitales à travers le monde. Sans prétendre apporter la solution finale et unique au problème de dé-maritimisation de la ville d'Alger, le long de ce travail il nous sembler juste d'adopter une des méthodes les plus efficaces d'un point de vue économique, sociale, et même écologique c'est-à-dire reconstruire la ville sur la ville, tout en exploitant ses enclaves ,ses friches pour être plus exactes. A travers l'analyse de l'état des lieux nous avons mis en lumière : les défaillances, les inconvénients et les fragilités du site, des rapports quasi inexistant entre les composantes de notre aire d'étude (mer-ville) sur le point de vue physique, mais aussi (mer- industrie) sur le point de vue fonction. Cela aura permis de donner une double dimension au besoin profond de renouveau du lieu, tout en donnant un objectif plausible et commun aux différents du progrès. On a fait ressortir également qu'il est possible avec de la volonté politique, technique et financière d'apporter des solutions appropriées, mettant de côté la possibilité de remettre en marche ces industrie pour ces avantages en outre le fait d'éradiquer tout risque majeur qui serait occasionné par une présence industrielle en milieu urbain. A travers l'étude d'exemples internationaux qui semblent tous axés dans cette démarche de renouvellement urbain des friches industrielles.

Il semblerait qu'aujourd'hui la nécessité de se ré-intéresser aux parties oubliées de la capitale, notamment la partie centrale de la baie d'Alger et ses friches industrielles, ces potentiels foncier délabrés et abandonnés. Il serait temps de créer de véritables point de jonction là ou subsistent aujourd'hui une rupture physique et fonctionnelle dans le tissu urbain de la ville. Et cela dans l'intérêt de redonner à la capitale un nouveau centre urbain d'actualité compatible à la fonction de capitale internationale, tout en répondant aux besoins de ses résidents. Mais pour se faire il serait temps de réaliser que ces taches noirs présente sur la carte de la capitale se révèlent être au contraire un atout à sa croissance, une possibilité d'avenir qui permutera une mutation positive de cette dernière.

Liste des figures

Fig.1. vue sur la bai d'Alger

Fig.02. Front de mer de Nice.

Fig.3. Le nouveau visage de la baie d'Alger

Figure 4 : les différents échelles du territoire de Barcelone

Figure 5: carte de Barcelone

Figure 6: les six secteur clés

fig.7 : repère chronologique du projet 22@Barcelone

fig.8 : planning de réalisation stratégie du projet 22@

Figure 9: plan générale de 22@Barcelone

Figure 10 : image historique de poblenu

Figure 11 : image actuel de poblenu

Figure 42: densité urbain 22@Barcelone

Figure 13: nouveau modèle de mobilité

Figure 14 :aire desservie par le métro et le tramway

Figure 15: les pistes cyclables **Figure 16 :** les nouveaux réseaux divers

Figure 17: le patrimoine industrielles

Figure 18 : les espaces publiques

Figure 19 : modification du plan général métropolitain 22@Barcelone

Figure 20 : Evolution du port d'Alger – 1830-1875-1911-1942 (réalisé en)1945

fig.21 :Tableau: Le plan triennal 1967-1969

fig.22 :Tableau: Le premier plan quadriennal (1970-1973)

fig.23 :Tableau: le second plan quadriennal 1974-1977

Figure 24 : les procédures de reconquête des friches



bibliographie

les ouvrages:

- AOUISSI K.B: *typologies urbaines et architecturales en milieu littoral cours master 1*
- RHONE ALPES « *renouvellement urbain-page06* »
- Ascher F,2004, *Les nouveaux principes de l'urbanisme, L'aube, 20p.*
- Matylda Wdowiarz - Bilska PhD Architecte, Institut d'Aménagement des Villes et des Régions, Département d'Architecture, Ecole Polytechnique de Cracovie 8p .
- Bouziane S,1986, *Industrialisation et espace régional en Algérie, Alger, O.P.U,255p.*
- Jacquier C,2003. *politiques intégrées de développement urbain durable et gouvernance urbaine en Europe : quelles relations mutuelles ? CERAT, Grenoble, novembre.16p*
- Duncombe L, 2006,*Développement de la filière nautique par la requalification d'une friche industrielle, Colloque aménagement portuaire de plaisance et développement durable, Mars.*
- Mohamed RAUORAOUA, Badr Eddine MILLI ; *Algérie ; guide économique et social, Alger, ANEP, 1989, p76*
- Heddar B,1988,*Rôle socio-économique du tourisme : cas de l'Algérie, Alger, Enap,.37p*
- Choay F,1998, *Quelques réflexions au sujet de la réhabilitation des Centres Historiques, séminaire Quito, 26 novembre 1998.*
- BAERT Thierry ;2002 « *Pour des politiques plus intégrer de renouvellement urbain* » ; *Urbanisme, éd : mas/avril 2002.262p*

Les revues, les publications et les actes de séminaire :

- Bouteflika morad. "*Alger. une ville portuaire en renouvellement*", *in revue experiencias n°15, p48*
- Dossier Villes algériennes**, *Revue Insaniyat, N° 05 mais/ août 1998.*
- Simon Edelblutte**, « *Renouvellement urbain et quartiers industriels anciens : l'exemple du quartier Rives de Meurthe/Meurthe-Canal dans l'agglomération de Nancy* », *Revue Géographique de l'Est [En ligne],21p*
- **Revue Géographique de l'Est** *lille-them-renouv-urbain-renouvellement-urbain.p19*
- Dossier Barcelone**, *la deuxième renaissance, in revue Projet urbain N° 14 septembre 1998, DGUHC, France.*
- M.CHERRADI**,«*Le patrimoine architectural du 20eme siècle de Marrakech*», *article tiré du site web: www.maghrebarts.ma.Revue, Habiter, pact amélioration de l'habitat 4èmetrim, 79 royaumes. UNI reportage n° 163*

DEMATHIEU Pierre, *la réhabilitation des friches industrielles. La jaune et la rouge, environnement et aménagement, revue amicale des anciens élèves de l'école polytechnique de éd : 1995 / 2ème rencontre : / 2ème rencontre, Paris,*

Les sites web :

-le projet **22@Barcelone**. *la transformation urbaine des zones industrielles de poblenou*

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf> (consulte le 09/06/2017)

-**ISABELLE BISSON-PETIT et all**, *22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain* (<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pdf> (consulte le 19/06/2017)

-https://fr.wikipedia.org/wiki/Renouvellement_urbain

-**Simon Edelblutte**, « *Renouvellement urbain et quartiers industriels anciens : l'exemple du quartier Rives de Meurthe/Meurthe-Canal dans l'agglomération de Nancy* », *Revue Géographique de l'Est [En ligne]*, vol. 46 / 3-4 | 2006, mis en ligne le 18 décembre 2009, (consulté le 29/05/ 2017). URL : <http://rge.revues.org/1455> (consulte le 22/02/2017)

Ari Brodach et Mélanie Goffi, « *La politique de la ville : une trajectoire de développement urbain durable ?* », *Développement durable et territoires [En ligne]*, Dossier 4 | 2005, mis en ligne le 17 novembre 2005, (consulté le 01 septembre 2017). URL : <http://developpementdurable.revues.org/1493> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.1493

-**MUHLETHALER Beatrix** « *recyclage des friches urbaines : transformer les ruines industrielles en quartiers, animés*

<http://www.umweltschweiz.ch/imperia/md/content/buwalcomtent/umwelt/200332/f8>. (consulte le 01/082017)

Les mémoires :

-**DJELLATA Amel**, *Mémoire de magistère de « planification urbaine et stratégie de reconquête des friches »*, : sept 2006, à L"EPAU.

-**HADEF rachid** (2007/2008) , " *quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer :*, mémoire de magister,

-**DJABALLAH Ahmed Chakib**, *Mémoire de magistère, Processus de conduite des projets de renouvellement urbain : question de la maitrise d'ouvrage urbain*, éd : 2008 „GRAVELAINE. F" (PDF).

-**BELAROUCI Amel**, *mémoire de master, Essai de reconversion des friches industrielles pour la restructuration des berges d'Oued El Harrach*, Université de Blida 1 septembre 2015

-**AOUISSI Khalil.B.** , *Le Clivage ville/pot Le as d'Alger. Mémoire de magister. Ecole Polytechnique d'architecture et d'Urbanisme. Post graduation : Urbanisme et Développement Durable.*

- **Ahcen BENELOUATI**, *Industrie lourde dans l'Est d'Algérie*, université de Constantine 1977.

11. Les activités @ sont toutes celles qui utilisent le talent comme principale ressource

_productive, indépendamment du secteur économique auquel elles appartiennent : elles peuvent concerner la recherche, le design, l'édition, la culture, la gestion de bases de données ou l'activité multimédia et se caractérisent par l'usage intensif des technologies de l'information et la communication et de l'occupation de l'espace. Pour ce motif elles accueillent une plus grande proportion de postes de travail que les activités économiques traditionnelles.



source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de Poblenou

De cette façon, à travers la nouvelle clé urbanistique, le projet 22@ encourage la présence d'activités innovatrices qui en cohabitent avec les activités traditionnelles du quartier, créent un tissu productif riche et varié qui favorise la concurrence dans l'ensemble des entreprises. .

(ISABELLE BISSON 2008)

12. Infrastructures avancées

Les activités les plus dynamiques ont besoin d'un haut niveau de services qui permette de développer leurs activités de façon plus efficace. Au moment de l'approbation du Plan 22@ les zones industrielles de Poblenou avaient un réseau d'infrastructures clairement déficitaire. Pour cette raison, le Projet 22@ crée un nouveau Plan Spécial d'Infrastructure 22@, qui permet d'aménager les 35 kilomètres de rues en les équipant de services hautement concurrentiels.

Le nouveau Plan suppose un investissement de la Mairie, financé notamment avec les ressources qui en découlent du propre procès de transformation immobilière, de plus de 180 millions d'euros, ce qui permet d'équiper le secteur de modernes réseaux d'énergie, de télécommunications, de climatisation centralisée et de recueil pneumatiques sélectif de déchets. Le design des nouveaux réseaux donne priorité à l'efficacité énergétique et à la gestion responsable des ressources naturelles, en permettant d'introduire d'importants progrès dans les services urbains:

Les nouveaux réseaux de fibre optique de télécommunications, qui permettent la libre concurrence de fournisseurs de services et de contenus. Équipés de canalisations complètement accessibles qui favorisent le tendu de nouveaux câbles et minimise les futures interventions dans la voie publique et améliorent la durabilité de l'espace urbain.

Le nouveau système de climatisation publique centralisée (DH&C) dépasse de plus de 35% l'efficacité énergétique par rapport aux systèmes traditionnels.

Le nouveau réseau électrique, qui garantit la qualité d'approvisionnement moyennant une puissance cinq fois supérieure à celle initiale et les services de gaz et d'eau plus puissants et efficaces.

Le système de recueil pneumatique sélectif de déchets, permet en outre de retirer les containers des rues et évite les bruits et les dérangements des camions à benne, rend possible la distinction de trois fractions en origine : organique, papier et le reste ce qui rend plus facile leur recyclage et leur utilisation.

Les galeries souterraines accessibles qui permettent de réparer et améliorer les réseaux de service sans faire des travaux dans la rue.

Le nouveau plan de mobilité du secteur envisage, qu'à partir de l'année 2010, 70% des personnes se déplaceront en transport public, à pied ou à vélo dans l'arrondissement 22@Barcelone. Pour cela d'importants aménagements se réalisent dans le réseau de transport public ainsi que la création d'un large réseau de voies pour vélo (29km) qui favorise la fluidité . (ISABELLE BISSON 2008)



Figure 13: nouveau modèle de mobilité

source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poblenou

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

dans la circulation. En même temps on garantit la disponibilité de places de parking pour les travailleurs et les visiteurs dans tout le secteur, on établit des mesures pour favoriser la fluidité du trafic et on introduit de nouveaux mécanismes pour la réduction de la pollution acoustique et environnante.

En outre, on définit une nouvelle hiérarchie de rues primaires et secondaires qui permet d'améliorer la fluidité du trafic et on crée des zones consacrées exclusivement à la circulation locale, qui produit une importante diminution de la pollution acoustique et environnante.

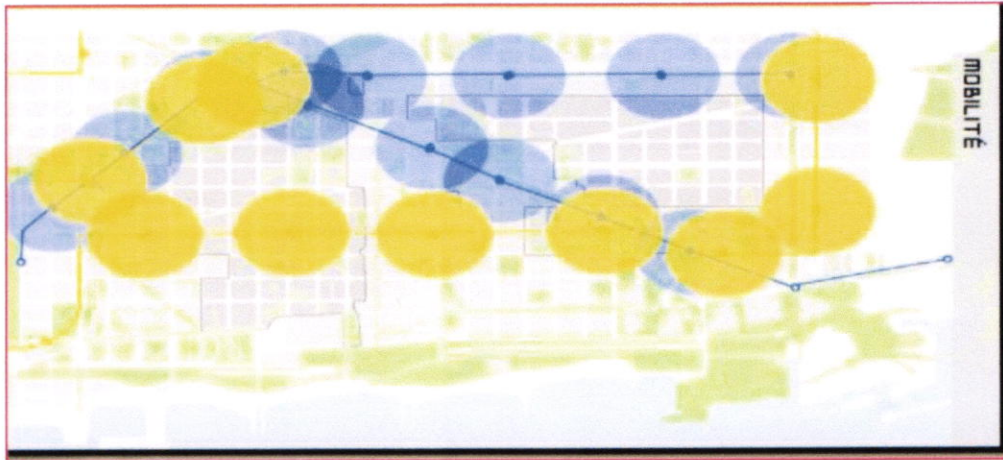


Figure 14 :aire desservie par le métro et le tramway

source : ISABELLE BISSON-PETIT et all, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain
 (<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pdf>)

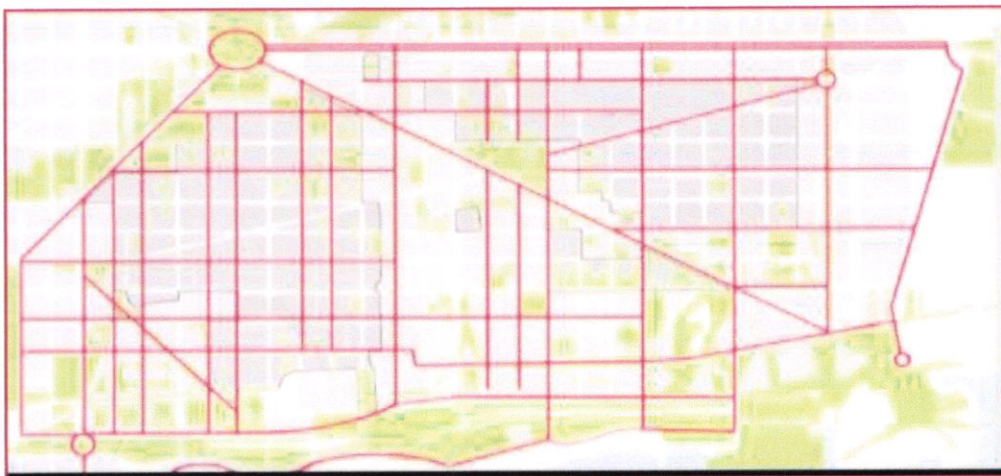


Figure 15: les pistes cyclables

source : ISABELLE BISSON-PETIT et all, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain
 (<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pdf>)

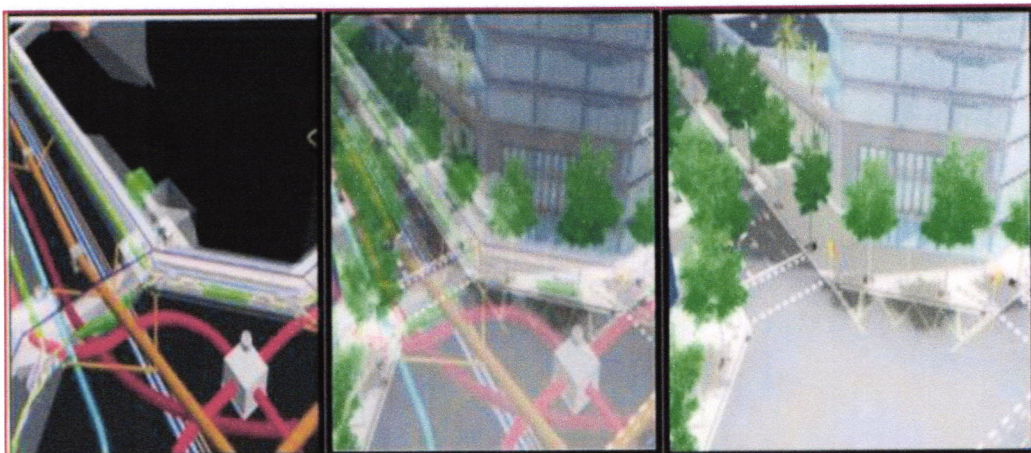


Figure 16 : les nouveaux réseaux divers

source : ISABELLE BISSON-PETIT et all, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain
(<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pdf>)

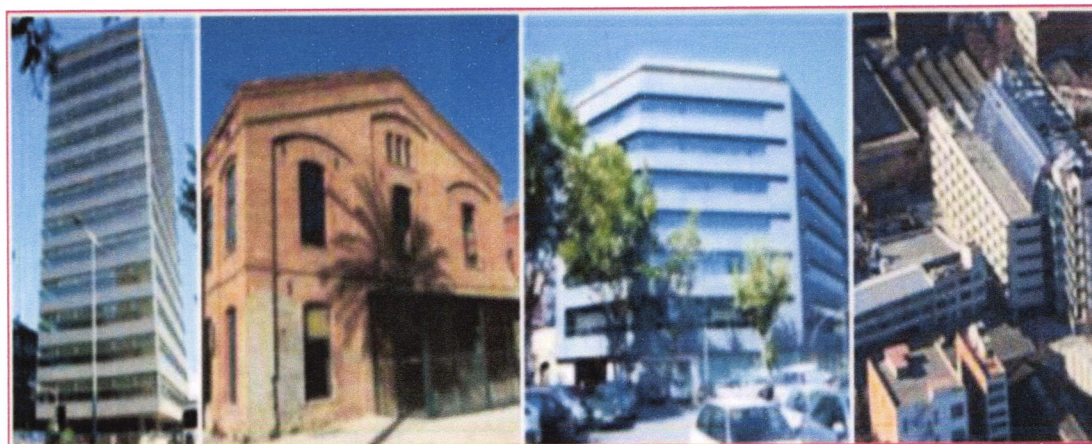


Figure 17 le patrimoine industrielles

source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poble nou
<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

13. Espace public

Le projet 22@Barcelone, consacre 10% des sols antérieurement industriels et totalement privés à la création de plus de 114.000 m² de nouvelles zones vertes et augmente la qualité dans les rues et les espaces publics.

L'espace public est un élément de support de la structure urbaine, des relations et des activités et pour cela c'est un des axes basiques de la configuration de la ville.

Pour la structure des espaces verts on propose certaines mesures à fin que les espaces de la ville –Parc del Litoral, Plaça de les Glòries, Parc Central, etc,- s'élargissent vers les places et les passages de taille inférieure liés à l'édification, en s'élargissant comme une prolongation des activités et en devenant des véritables espaces de relation entre les différents usagers. Ces espaces libres se soutiennent dans

la structure parcellaire existante,

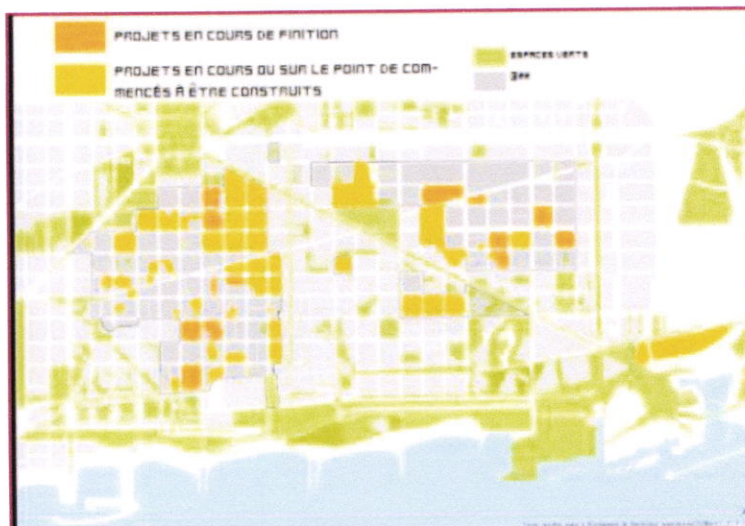


Figure 18 : les espaces publics

source : ISABELLE BISSON-PETIT et al, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain (<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pd>)

parfois en récupérant d'anciens passages ou en renforçant des éléments architectoniques d'intérêt, comme les cheminées ou des vieilles usines industrielles.

L'axe traditionnel de relation "la Rambla del Poblenou" va se compléter de nouveaux axes tels que ceux de Pere IV, Cristóbal de Moura, la rue Llacuna o Pujades, ce qui ajoutera de l'identité et du sens de lieu dans chaque secteur.

La rue comme un élément qui vertèbre la séquence d'espaces libres, modifie légèrement le traitement pour améliorer la circulation des piétons et régularise la circulation routière. On introduit un nouveau standard dans l'urbanisation qui optimise les parcours des piétons et rationalise le revêtement des rues. (ISABELLE BISSON 2008)

14. Nouveaux logements

Le projet 22@Barcelone mise sur la cohabitation entre les espaces productifs et les espaces résidentiels pour permettre de vivre près du lieu de travail, favoriser le développement des commerces à proximité et garantir la vitalité de l'espace public tout au long de la journée.

Avec cette option, le projet récupère plus de 4.600 logements traditionnels qui furent bâtis dans les zones industrielles et qui étaient affectés depuis l'année 1953, quand le Plan Régional avait établi un usage exclusivement industriel de tous les sols productifs de la ville. Avec la nouvelle clé 22@, qui permet la coexistence d'usages urbains, le projet 22@Barcelone, pour la première fois dans les dernières 50 années, reconnaît l'existence de ces logements et encourage leur réhabilitation.

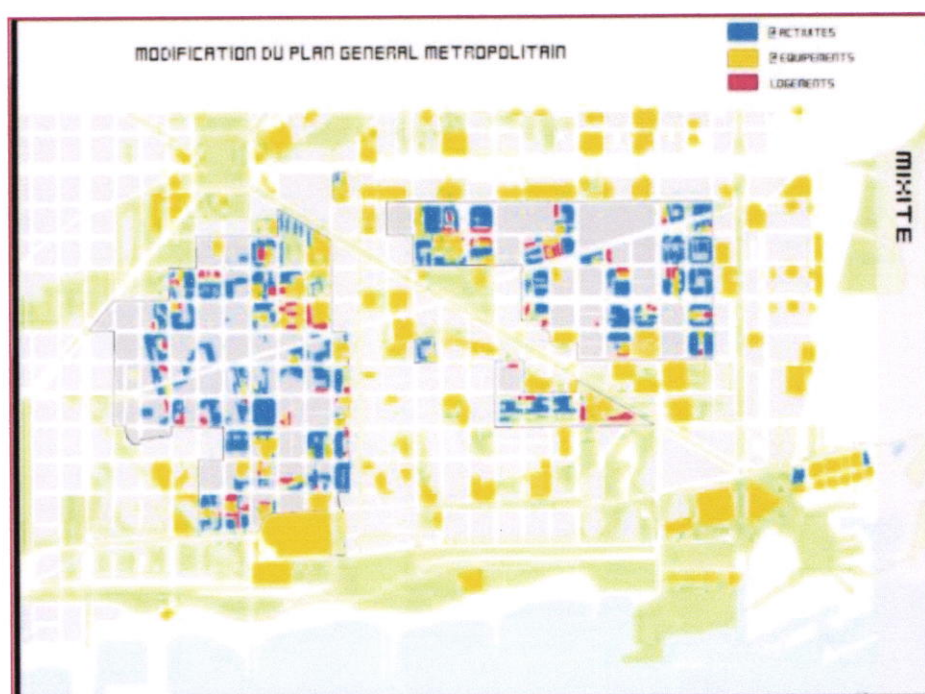


Figure 19 : modification du plan général métropolitain 22@Barcelone

source : ISABELLE BISSON-PETIT et al, 22@ Barcelona : projet de renouvellement urbain (<http://metropolesdusud2010.free.fr/rendu%20analyse/22@.indd.pd>)

En outre, la construction de 4.000 nouveaux logements sociaux, favorise la diversité sociale de Poblenou et permet de garantir la vitalité de toutes les rues et les espaces publics tout au long de la journée. Pendant sa première étape, le projet 22@Barcelone a créé les conditions nécessaires pour construire 2.262 nouveaux logements sociaux, dont la moitié sont en construction.

Avec l'objectif d'encourager la diversité typologique et sociale de Poblenou, le projet 22@Barcelone favorise l'implantation d'hôtels, appartements de résidence temporaire pour les travailleurs et permet de réhabiliter certains immeubles industriels en lofts, quand ils présentent une surface édifiable mineure à celle établie pour l'usage productif et leur conservation est d'intérêt architectural, historique ou artistique. De cette façon, le plan 22@Barcelone encourage la préservation du patrimoine architectural industriel avec une typologie de logement non conventionnel qui contribue à enrichir l'offre résidentielle de l'arrondissement 22@Barcelone.

Avec ces nouveaux usages résidentiels, le projet 22@Barcelone complète les différentes interventions d'aménagement urbain qui ont été menées à Poblenou lors des dernières années et qui a permis d'accroître le nombre de logements dans le quartier de 40 000. Cette proportion résidentielle, près du 50% de l'ensemble édifié, garantit l'équilibre entre l'espace à vivre et l'espace de travail. (ISABELLE BISSON 2008)

15. Équipements publics

Le projet 22@ prévoit qu'un 10% du sol transformé soit consacré aux équipements publics, nommés équipements 7@, où l'on peut distinguer les :

Centres de formation et d'innovation : liés au système productif, ils accueillent des activités de formation, de recherche et de distribution de nouvelles technologies. Moyennant ce nouveau concept d'équipements, l'arrondissement 22 @Barcelone favorise les synergies entre les universités, les centres de recherche, les centres technologiques, les activités productives et les logements. Cette mesure permet d'améliorer l'efficacité de l'ensemble productif car elle garantit la disponibilité d'une large offre de capital humain hautement qualifié et promeut la collaboration des équipements de recherche des institutions présentes dans le territoire avec les entreprises de leur entourage.

Équipements locaux: Qui contribuent à palier le déficit des équipements communautaires du quartier, en accord au plan d'équipement de Poblenou, élaboré ensemble entre les voisins et la Mairie, qui prévoit la construction d'écoles, de centres de quartier, de maisons de retraite, etc.

Logements sociaux



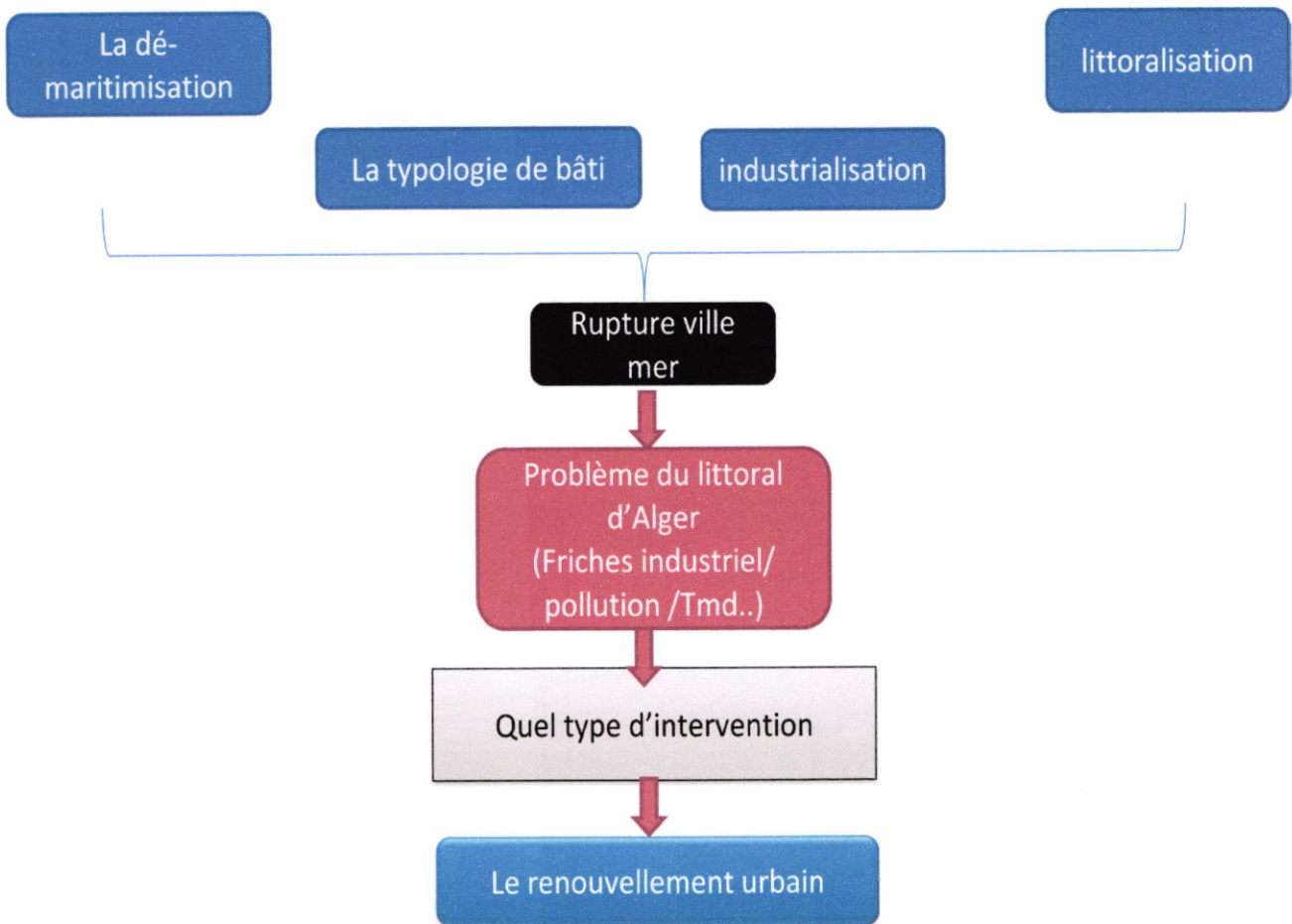
Équipements



source : le projet 22@Barcelone. la transformation urbaine des zones industrielles de poble nou

<http://www.aulabarcelona.org/atelier/rutes/07-22barcelona-francais.pdf>

conclusion



chapitre 03

Alger une métropole en construction

.Introduction

.Les origines de l'industrie à Alger après l'indépendance

.L'industrie à Alger; le paradoxe d'une métropole en quête d'embellissement

.La reconquête des sites industriels comme moyen de développement urbain durable

.conclusion

I. Introduction

L'implantation industrielle dans la ville algérienne possédait plusieurs formes ; à l'intérieur des tissus urbains, à leur périphérie ou dans des zones spécialement planifiées dites les zones industrielles se trouvant dans de géantes complexes sous forme de pôles près de grandes villes.

L'implantation industrielle dans les villes algériennes revient à l'époque coloniale dont il a été noté quelques implantations d'origine précoloniale telle que ; les tapis du Tlemcen. En 1962, l'industrie algérienne, peu développée, est essentiellement concentrée dans trois villes littorales : Alger (64 % de l'emploi industriel), Oran et Annaba. Les autres villes n'ont généralement que quelques petites entreprises. Mais, dans tous les cas, les usines sont intégrées au tissu urbain, ou implantées dans la périphérie urbaine immédiate, comme dans le modèle européen.

Après l'indépendance dans le cadre de la stratégie d'industrialisation, il a été installé de centaines d'usines privées à l'intérieur des tissus urbains clairement dans les villes côtières, principalement dans la période 1967-1972.

Après l'énorme extension urbaine connue par les villes algériennes, l'état a essayé de faire sortir les anciennes usines de l'intérieur des villes à des zones planifiées et aménagées de tous les moyens nécessaires au développement de l'industrie.

Les nouvelles usines étaient installées hors du périmètre urbain, à la périphérie des villes ou dans les zones rurales proches sous forme de zones industrielles sa superficie change selon le type, l'importance de l'industrie et le volume d'investissement.

Les grands pôles industriels se sont localisés sous forme de complexe s'étendaient sur de grandes surfaces (Arzew sur 3000 hectares, Skikda 1200 hectares, Annaba 1700 hectares, Rouïba 800 hectares). Elles sont de 25 km des grandes villes liés par un réseau dense de moyens de transport et de télécommunication.

Il y'avait environ 150 villes de tailles différentes caractérisées par l'implantation des industries et des zones industrielles. (Ahcen BENELOUATI 1977)

II. Les origines de l'industrie à Alger après l'indépendance

L'Algérie n'a pas connu d'industrie qu'après la Première Guerre mondiale afin de répondre au besoin du colon français. Ses prémices consistaient dans : les industries ; alimentaires, textile, du plomb et de la mécanique.

Le colon s'est intéressé à l'industrie à cette époque pour :

Eliminer le chômage et répondre au besoin de la France. Elargir l'aire d'occupation du colon qui était nécessaire à cause de la guerre et les conditions pénibles de la France. La difficulté du transport maritime et la découverte du pétrole dans le désert algérien.

1. la présence et l'extension de port

Avec la deuxième guerre mondiale, le port a subi quelques dégâts avec l'arrêt des travaux d'extension ; ce n'est qu'à partir de 1948 que les travaux d'extension ont repris leur rythme normal, avec la construction d'une véritable gare maritime, avec accès au quai de trains-paquebots, la création d'installations spéciales de réfrigérateur et le prolongement de la jetée de Mustapha pour protéger le futur bassin du Hamma.

A partir de la même année, 1948, la ville d'Alger a vu la naissance d'une Association pour l'Etude et le Développement de l'Agglomération Algéroise (l'A.E.D.A.A), sous la responsabilité de l'urbaniste Gerald Hanning. Selon le projet proposé par cette agence, la zone littorale devait devenir une zone spécialisée pour les activités économiques, et cela en exploitant l'infrastructure routière, ferroviaire et portuaire et les installations économiques du centre-ville ; le développement d'habitation, équipements administratifs et sociaux fut limité par ce projet près du front de mer, les parties du haut d'Alger constituaient les grands ensembles d'habitation, pourvus de centres d'activités administrative, professionnelle commerciale et industrielle, à proximité de la zone d'activité du littoral.

Dès la fin du 19ème siècle, les transformations apportées aux principes d'aménagement des quais ont marqué la fin de l'osmose qui régnait entre les deux entités – la ville et le port - La ville se construit en parallèle à la mer, marquée par des immeubles reposant sur des arcades qui bordent la rue et le percement de grands boulevards qui sont probablement la réelle cause de la cassure des rapports ville/port, comme le souligne DELUZ « les soutènements du front de mer qui tout en constituant l'une des beautés d'Alger, condamnent la ville à être définitivement coupée de son port »

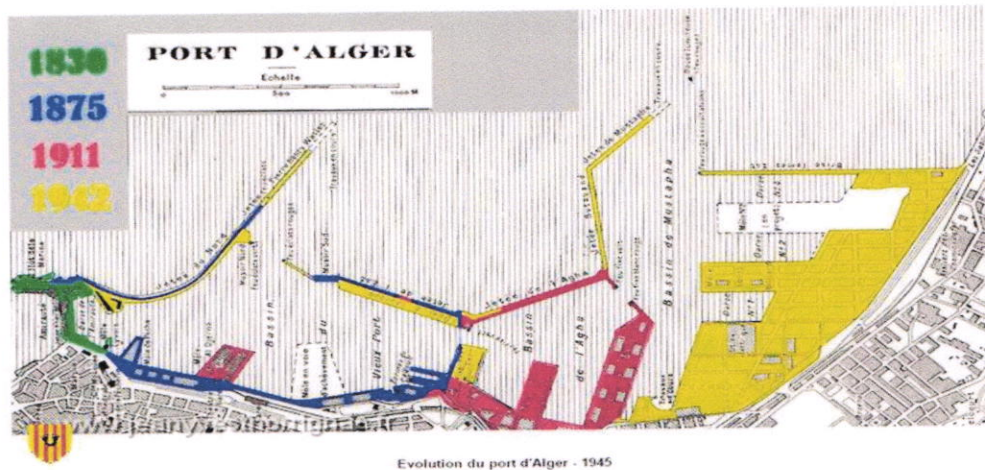


Figure 20 : Evolution du port d'Alger – 1830-1875-1911-1942 (réalisé en)1945

Source : La Documentation Française, N°114 - Juin 1956

Vu sa fonction de capitale, la ville d'Alger a concentré les centres de décisions, ce qui se traduit sur le plan spatial par sur une exploitation des structures urbaines existantes et par un développement urbain particulièrement poussé dans la périphérie immédiate. La politique de réalisation de grands projets de prestige a été observée depuis l'indépendance, afin de donner à la ville une certaine hauteur et un rayonnement.

La réactivation de projets de restructuration urbaine, de modernisation du centre de la capitale, le projet du Hamma celui du ravin de la Femme Sauvage dénote aussi une volonté de transformation urbaine nécessaire à la création de l'image de marque. L'urbanisation d'Alger s'est basée essentiellement sur les extensions urbaines ; les interventions sur les tissus existants n'étaient pas une priorité. Le port d'Alger a été considéré comme une unité économique et fonctionnelle, cloîtrée dans son enceinte et donnant dos à la ville ; elle est gérée séparément de l'ensemble de la ville.

On constat que la ville et le port sont les deux entités qui ont fondé Alger, et le port a joué un rôle structurant dans la croissance de la ville. La ville d'Alger et son port ont évolué durant une période de leur histoire en harmonie, offrant un système cohérent, l'un dépendant de l'autre.

Alger a connu un grand développement dans l'industrie âpre l'indépendance âpres les conventions (1965) tenues par le président Boumediene , tant de zones industrielles ont été établir et certaine ateliers de l'industrie ont été expansion et créer de nouvelles industries (Boutaflika.m 2003)

L'industrie a Alger est passée par plusieurs étapes différentes selon l'évolution de l'intérêt de l'état en vers l'investissement industriel à traves les différents plans de développement économique adoptés par l'état.

2. Après 1962 (la stratégie d'industrialisation indépendante) :

Après l'indépendance, Alger s'est retrouvée en sous-développement retardataire comme tout villes colonisé avec un taux de chômage élevé estimait à (30.6 %) en 1962 qui a augmenté jusqu'à (45 %) en 1966 et (85 %) de la population totale étaient des fermiers, héritiers d'un espace économique fragmenté concentré dans la cote de la ville.

Un aperçu sur la période (1962-1966) :

À cette époque l'Algérie qui manqua d'expérience dans tous les domaines n'avait aucun principe théorique préalable sur l'industrialisation vue aux considérations coloniales, aux conflits politiques et idéologiques après l'indépendance, car ces programmes ;

- Ils n'étaient pas planifiés, mais étaient sous forme de programmes annuels de caractère urgent.
- Ils étaient marqués par l'apparition du caractère d'autogestion notamment en agriculture.
- Ils avaient orienté l'économie vers l'international.
- Ils avaient nationalisé le système bancaire.

De 1962 à 1966, la part des investissements industriels dans le total des investissements était relativement faible, et l'accent est mis sur les industries de biens de consommation : textile, cuir, industries alimentaires

3. la période (1967-1977) :

Le premier plan triennal (1967-1969) :

Ce plan fut conçu comme l'amorce d'une véritable planification, « il avait pour but de commencer à réaliser les objectifs arrêtés dans le cadre des perspectives, mais surtout de préparer les administrations à l'effort de développement ».

Son objectif fut la mise en place de support technique et institutionnel en vue de rendre opérationnelle la stratégie

de développement à long terme.

Les secteurs	Le plan triennal : 1967-1969	
	en milliards de DA	pourcentage
agriculture	1 869	16.87 %
Industrie	5 400	48.73 %
Infrastructure	1 537	13.87 %
Education	1 039	9.38 %
Autres secteurs	1 236	11.15 %
total	11 081	100 %

fig.21 :Tableau: Le plan triennal 1967-1969

Source : Brulé J.C et Fontaine J, l'Algérie ; volontarisme étatique et aménagement du territoire, OPU, Alger, 1986,p144

4. plan quadriennal (1970-1973)

L'industrie continua d'avoir la plus belle part avec 12400 millions de dinars soit 44,7 % du total d'investissements du plan.

Ce plan s'intéressait à l'équipement des pôles industriels littoraux ; complexe d'El-Hadjar à Annaba ; la sidérurgie, le pole d'Arzew et de Skikda ; l'hydrocarbure et la pétrochimie- la zone industrielle à Rouïba a passé de 600 à 7000 emplois et à El Reghaya ; la mécanique et l'électricité

Les secteurs	Le 1 plan quadriennal : 1970-1973	
	en milliards de DA	pourcentage
agriculture	4 140	14.8 %
Industrie	12 400	44.7 %
Infrastructure	2 307	8.3 %
Education	3 310	11.9 %
Autres secteurs	5 583	20.7 %
total	27 740	100 %

fig.22 :Tableau: Le premier plan quadriennal (1970-1973)

Source : Brulé J.C et Fontaine J, l'Algérie ; volontarisme étatique
et aménagement du territoire, OPU, Alger, 1986,p144

5. le second plan quadriennal 1974-1977

Ce plan s'intéressait au renforcement des pôles littoraux en augmentant la capacité de production et en établissant de nouvelles unités, sa majorité était spécialisée en hydrocarbures suite à l'augmentation de sa demande dans le marché mondial ainsi à sa considération comme une essentielle source financière pour développer le pays.

Les secteurs	Les 2 plans quadriennaux : 1974-1977	
	en milliards de DA	pourcentage
agriculture	12 005	10.9 %
Industrie	48 000	43.4 %
Infrastructure	15 521	14.00 %
Education	9 947	9.00 %
Autres secteurs	24 784	22.7 %
total	110 257	100 %

fig.23 :Tableau: le second plan quadriennal 1974-1977

Source : Brulé J.C et Fontaine J, l'Algérie ; volontarisme étatique
et aménagement du territoire, OPU, Alger, 1986,p144