



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

**Master 2**  
**ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN**

**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES**  
**Intitulé du mémoire**

**INTRODUCTION D'UNE NOUVELLE CENTRALITE AU NIVEAU DE**  
**LA PORTE URBAINE OUEST DE LA VILLE DE REGHAIA**

Etudiants :

- DERRIDJ MAROUANE
- SAMAR IDIR

Encadreur :  
Mr. SEDOUD

Responsable de Master : Dr M. ZERARKA

2017-2018

# TABLE DES MATIERES

## Introduction générale

### Liste des figures

## CHAPITRE 1 : CHAPITRE INTRODUCTIF

<b>1.1. Introduction à la thématique générale du master.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2. Introduction à la thématique spécifique..</b>	<b>5</b>
<b>1.3. Le choix du cas d'étude .....</b>	<b>7</b>
<b>1.4. présentation de l'air d'étude.....</b>	<b>7</b>
<b>1.5. Problématiques.....</b>	<b>9</b>
1.5.1. Présentation de la problématique générale.....	9
1.5.2. Présentation de la problématique spécifique.....	10
1.5.3. Objectifs.....	11
1.1.1. Hypothèses.....	11
<b>1.6. Démarche méthodologique.....</b>	<b>11</b>

## CHAPITRE 2 : CHAPITRE ETAT DES CONNAISSANCES

### Introduction

<b>2.1. Le projet urbain.....</b>	<b>14</b>
2.1.1. Essais de définition du concept « projet urbain ».....	14
2.1.2. le temps et l'échelle en question.....	15
2.1.3. enjeux du projet urbain.....	15
2.1.4. comment fait-on un projet urbain ?.....	16
2.1.5. Les étapes d'un projet urbain.....	16
<b>2.2.urbanisation et/ou civilisation</b>	
2.2.1. l'exode .....	16
2.2.2. La ville dans l'antiquité.....	17
2.2.3. la ville medievale.....	20
2.2.4.la ville renaissance .....	20
2.2.5 la ville de l'ère industrielle	
2.2.6 la ville post-moderne du XXI ème siècle	
<b>2.3. fonctionnement de certains ilots</b>	
2.3.1.l'îlot fermé haussmannien.....	22
2.3.2. les cités-jardin et les closes anglais.....	23
2.3.3. îlot de francfort.....	24
2.3.4 îlot vericale de le Corbusier.....	25
2.3.5 îlot ouvert de Portzamparc.....	26
2.3.6 synthèse .....	28
<b>2.4. Définition sémantique des concepts</b>	

## CHAPITRE 3: CHAPITRE CAS D'ETUDE

### 3.1. Exemple thématique

3.1.1 projet de Clichy Batignolles à Paris.....	32
3.1.2 projet Bastide Niel Bordeaux.....	35
<b>3.2. Analyse historique et morphologique de la ville de Reghaia</b>	
3. 2.1. Analyse historique .....	37
3.2.2 la structure de la ville.....	39
<b>3.3 Constat des différents intervenants impactant sur la ville de Reghaia :</b>	
3.3.1 l'ordre naturel .....	40

3.3.2 Ordre social.....	41
3.3.3 Ordre Urbanistique .....	43
3.3.4 Ordre juridique.....	45
<b>Synthèse.....</b>	<b>46</b>

### **3.4 Le projet urbanistique**

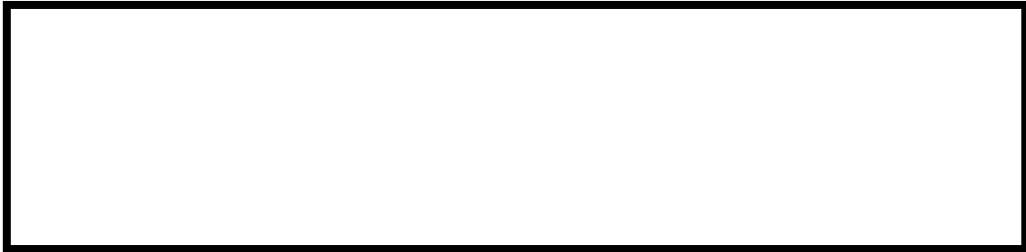
3.4.1 le choix de la typologie adoptée : Ilot de portzamparc.....	47
3.4.2 l'ilot ouvert.....	47
3.4.3 l'avantage de l'ilot ouvert.....	48
3.4.4 le découpage foncier .....	48
3.4.5 Etapes de composition urbaine.....	49

### **Bibliographie**

### **Annexe**

# CHAPITRE 1







## 1.1. Introduction à la thématique générale du master :

### « ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN »

La problématique générale du master 'Architecture et Projet urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique à la ville et au territoire.

Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourait aux modèles de l'urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affectée par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des nouvelles pratiques et des nouveaux instruments de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la



ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »<sup>1</sup>.

---

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

Mars  
eille,  
(Mar  
s  
2011  
)

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur et acteur dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente<sup>2</sup>.

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup> : le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

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

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

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain. « Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »<sup>4</sup>.

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

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

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur ‘Contribution au

projet urbain’, qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet :

la continuité historique devant permettre d’assurer la ‘conformation’ du projet à (et dans) son milieu.

---

<sup>2</sup>Devillers, Ch., « Le projet urbain », in architecture : recherche et action, Actes du colloque des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais Des Congrès, Paris, ministère de l’Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également : Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences parisiennes d’architectes, pavillon de l’arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. Du Pavillon de l’arsenal, 1994.

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

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

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voiries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possibles, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (Tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... Construis la ville.

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche. Au courant de l'année universitaire 2016/2017 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

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

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

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain' Mai 2017.

### **Introduction générale :**

L'urbanisme moderne a bouleversé la forme des villes, aboli la rue, dissocié les bâtiments. En observant les étapes de cette transformation, notre but reste l'étude du tissu urbain, c'est-à-dire l'étude de cette échelle intermédiaire entre l'architecture des bâtiments et les grands tracés de l'urbanisme qui est le cadre de vie quotidienne. C'est en interrogeant le tissu urbain que l'on peut tenter de comprendre les relations complexes entre sol et bâti, entre voiries et constructions, entre formes et pratiques.

Portée par les crises successives, la question de la ville ne cesse de revenir au premier plan, ouvrant régulièrement aux architectes de nouveaux territoires de projets. Et il n'est plus un maître d'ouvrage ou un maître d'œuvre qui n'affirme haut et fort sa volonté d'être urbain. Mais à y regarder de plus près, le passage à la société urbaine ne se fait pas sans douleur. Si parmi les difficultés que connaissent actuellement les villes et les banlieues, certains sont sans nul doute les conséquences directes d'une crise économique qui déborde largement le domaine de l'architecture et déstabilise en profondeur la société, d'autres sont imputables aux erreurs urbanistiques dont nous ne parvenons guère à nous dégager.

Souvent même ces erreurs accentuent et amplifient les effets de la crise et contribuent à créer localement des situations insupportables.

En parlant d'urbanisme, on pense directement aux grands tracés. Sans en nier leur importance, il faut aussi parler d'une échelle moins importante, intermédiaire, dont la compréhension semble indispensable dans l'optique d'un projet urbain et dont le terme de tissu urbain semble le plus adéquat. La notion de tissu doublement marquée par les métaphores textiles et biologiques évoque à la fois l'idée d'une imbrication, d'une solidarité entre les parties et celle d'une capacité d'adaptation. Le tissu n'est jamais figé, il évolue dans le temps avec obstination et sans relâche, tout l'enjeu et toute la difficulté réside dans la capacité à contrôler l'évolution et la transformation de ce dernier.

Dans notre travail qui suit, nous allons essayer d'introduire l'âge III dans la ville de reghaïa, avec une nouvelle typologie et morphologie urbaine.

### 1.3. LE CHOIX DU CAS D'ETUDE :

La planification anarchique des villes est la cause de leurs mauvaises infrastructures et viabilité actuelle. Et c'est ce qui a conduit à une dégradation de la qualité de vie, la ville d'aujourd'hui répond à ses propres besoins mais pas aux besoins de l'habitant et de l'utilisateur. Malgré tout il serait faux de dire que la ville algérienne actuelle est totalement chaotique, étant donné que le chaos signifierait qu'elle soit invivable et sans logique de fondement, hors nous savons pertinemment qu'elle en a une, et même une logique de développement.

Nous avons choisis la ville de Reghaïa pour les quelques affinités qu'on a avec cette dernière en terme de documentation, de connaissance mais surtout parce qu'elle subit ces maux quelques peu typiques de la ville algérienne que nous voulons traiter dans notre sujet de recherche. Mais surtout pour la dominance des grands ensembles et l'originalité de l'aire d'étude.

### 1.4. PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE:

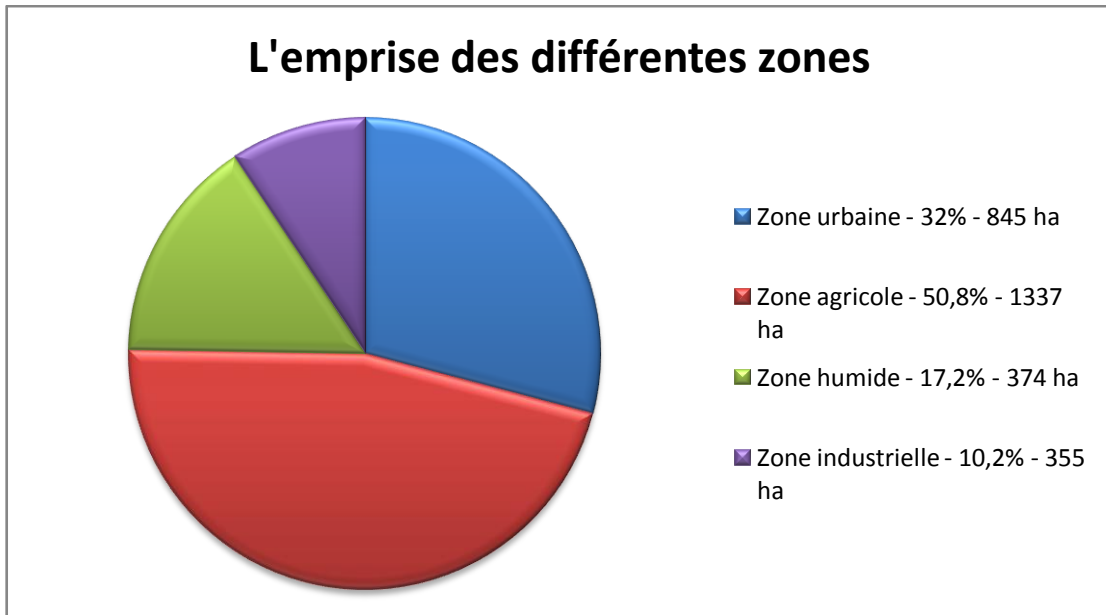
La commune de Reghaïa, liée administrativement à la wilaya d'Alger, située à 30km à l'est



d'Alger et 16km à l'ouest de Boumerdes.

C'est une ville à vocation industrielle bien que plus de la moitié de son territoire est composé de terres agricoles. Notons aussi l'importance qu'a prit la zone urbaine, ainsi que les 1.5km de littorale.

elle se constitue de différentes zones illustrées dans le schéma ci-dessous :



Elle est limitée :

-Au nord par la mer méditerranée - Au nord-ouest par la commune de Haraoua - à l'ouest par la commune de Rouïba -à l'est par la commune de Boudouaou.

#### Accessibilité :

Reghaïa est favorablement desservie en matière d'infrastructure routière et d'accessibilité. Elle est traversée par de grands axes d'infrastructures de transport induits par les besoins socio-économiques du pays.

##### a- axes routiers :

.RN61 : Autoroute est.

.RN05 : assure la liaison inter-régionale ; le trafic routier est très important, il mesure 6km ; son état est moyen.

.RN24 : Cet axe relie les villes côtières entre elles ; celui-ci connaît un trafic



routier important et il représente actuellement le seul moyen d'accès vers le lac grâce à des sentiers

.CW122, il relie les trois axes, et assure la liaison entre les différentes localités

#### **b- infrastructure ferroviaire :**

La commune bénéficie d'un axe double voie ferrée, ALGER – THENIA et ALGER – REGION EST ce qui permet plusieurs échanges encore plus fréquents qu'avec la capitale en plus du transport public routier déjà présent.

### **1.5. PROBLEMATIQUES:**

#### **1.5.1. Présentation de la problématique générale**

*« Notre conscience d'exister nous est donné par le lieu où nous sommes (...) comment nous y sommes arrivés, comment nous pourrions en sortir, éprouvant le confort ou non de notre position. Nous sommes des êtres d'espace, Nous sommes des êtres de langage. Nous sommes logiques et nous sommes topiques.<sup>1</sup> »*

La découverte de l'agriculture qui fut un évènement très important dans l'histoire de l'humanité dans le sens où elle a permis grâce à un long processus d'accumulation d'expériences, et de connaissances le passage à un stade relativement avancé de la civilisation humaine avec le début de la révolution urbaine. Ce qui a conduit l'homme à se fixer avec la formation et l'organisation de la collectivité humaine, ainsi la production d'un espace de vie et d'habitation appropriée.

*« Le planificateur envisage la ville comme un plan et ainsi poursuit le rêve d'une ville idéalisée hors de la réalité ». Comme le souligne l'architecte Stéphane Gruet: « la planification préalable de la ville a toujours été un échec (même si certains modèles historiques ont leur valeur) c'est un échec non pas au niveau du fonctionnement, mais parce que la ville est un organisme collectif car elle se développe de façon autonome organique comme un être vivant<sup>2</sup> ».*

<sup>1</sup> C. Portzamparc Les journées de l'architecture 2016

<sup>2</sup> Stéphane Gruet - Le Mirail: mémoire d'une ville : histoire vécue du Mirail de sa conception à nos jours



La condamnation précoce de la ville classique a conduit à une rupture de la relation ville/architecture, de nos jours on reproduit le même modèle que la ville moderne sans pour autant baigner dans cette culture. L'aire moderne est passée mais l'éclatement voir atomisation de la ville persiste. Donc finalement ce courant n'aboutit qu'à des solutions d'ordre fonctionnel et hygiénique qui apporta la mort de l'espace public création d'un espace continu sans qualité avec la prédominance d'une logique de secteurs ce qui amène à la rupture entre l'histoire de la ville et sa structure urbaine, ce qui nous mène à la perte d'identité de cette dernière.

-Quelle alternative de structure urbaine adopter pour redonner à Reghaïa une structure d'ensemble cohérente et des orientations logiques et claires?

-De quel façon imposer une limite d'urbanisation à cet étalement continue et non planifié?

### **1.5.2. Présentation de la problématique spécifique**

Depuis l'indépendance Reghaïa subit la métropolisation d'Alger, elle connaît une croissance démesurée, planifiée superficiellement qui menace aujourd'hui les terres agricoles. Cette dernière a provoquée l'enclavement de la cote et du lac, ainsi qu'une jonction anarchique entre les zones, résidentielle : grands ensembles dense, industrielles et agricoles gangrénées par des poches d'habitations illicites, qui se percutent entre elles. Notons que les habitations sont totalement dissociées de la rue et l'isolation totale de la ville par rapport au noyau historique.

A l'entrée ouest de Reghaïa une dualité est née entre les nouveaux logements en construction et la zone industrielle qui génère des nuisances incompatibles avec le cachet futur de la zone, l'urbanisation à son tour empiète continuellement sur les zones agricoles. Une série de tours qui coupe la liaison rue/quartier pour enfin implanter une architecture d'objet prédéfini et jeté dans le temps qui respecte à peine voir qui n'a aucune articulation avec la structure historique de la ville et le centre. Notons aussi que nous ne retrouvons aucune ponctuation le long de l'axe principale marquant l'entrée de la ville.

-De quel modèle de composition urbaine peut-on s'imprégner pour une planification plus élaborée?

-Comment oxygéner et adoucir et équilibrer la triple jonction Industrielle/ résidentielle/ agricole?

### **1.5.3. Objectifs :**

Pour pouvoir répondre à cette problématique qui ne fait que se répéter depuis une trentaine d'années, il nous faut tout d'abord fixer des objectifs à différentes échelles et se donner les moyens d'y arriver. Nous pouvons citer nos objectifs les plus importants dans ce cas d'étude :

- l'avènement d'une porte urbaine et d'un nouveau pôle qui pourrait produire une nouvelle structure d'ensemble ayant sa propre identité.
- aérer la triple jonction des zones industrielle, agricole et urbaine.

### **1.5.4. Hypothèses :**

En prenant en compte les différents scénarios pour arriver à nos objectifs fixés tantôt, on peut mettre en avant deux hypothèses majeures qui sont :

- La réserve naturelle du lac pourrait devenir un point stratégique que ce soit dans la métropolisation d'Alger ainsi que le développement économique et culturel de Réghaïa
- Prôner la multifonctionnalité dans les différentes zones urbaines et agricoles pour adoucir la jonction entre elles.
- introduire la troisième ville donnerait une nouvelle orientation plus adéquate à l'urbanisation de Reghaïa

### **1.6. Démarche méthodologique :**

La ville est un espace socio-physique très complexe. Pour faciliter sa lecture et la comprendre, nous avons besoin d'appuis, pour cela on fait appel à une méthodologie d'approche, afin d'identifier et évaluer les composantes de cette dernière. Donc nous optons pour une approche historique et morphologique.

En ce qui concerne l'approche historique, nous savons déjà que la ville Reghaïa est de fondation coloniale donc ce sera le commencement de notre recherche, par contre pour l'approche morphologique, nous allons prendre en compte différents aspects du site, social, économique, naturel, juridique et surtout structurel.

**Présentation du contenu de chaque chapitre :**

-Le premier chapitre intitulé : « introductif » présente de manière générale notre problématique qui abordera les différentes questions liées à la manière d'intégrer un projet urbain durable dans la ville et plus précisément à l'échelle du quartier. Ce chapitre aborde également notre projet et nos motivations, ainsi que la méthodologie suivie.

-Le deuxième chapitre intitulé : « état des connaissances » permettra de définir la notion de projet urbain, de ses aspects, objectifs et les principes à prendre en compte pour concevoir ce type de « quartier », mais surtout revenir aux sources de ce dernier et de le démontrer par des sources tels que les ouvrages, articles, thèses et exemples concrets qui sont les plus proches de notre démarche.

-le troisième chapitre intitulé : « cas d'étude » nous permettra de situer le contexte urbain, le définir en analysant la ville et le site, qui nous a permis d'arriver à faire ressortir les composantes les plus persistantes et d'arriver à une conclusion. Faire une présentation écrite et graphique des idées de projet, de la démarche de conception qui sera exposée par le biais d'illustrations et argumentations par rapport aux choix urbains et architecturaux.

## **Introduction :**

Dans ce chapitre, il sera question de la partie théorique notamment une relecture historique de l'urbanisation pour mieux comprendre les maux de la ville actuelle, un compte rendu sur l'état actuel au niveau international des différents travaux et recherches sur le sujet qui nous intéresse ; c'est-à-dire les nouvelles manières de concevoir les projets urbains. Ceci sera appuyé par une familiarisation avec le vocabulaire urbanistique concernant le sujet, avec des définitions sémantiques des différents concepts.

*« L'âge III de la ville a pour ambition de succéder aux deux époques qui l'ont précédées : l'âge I qui a fabriqué la ville avec ses maisons, ses immeubles et ses places accolées ; l'âge II de la ville moderne, de l'automobile, et des bâtiments solitaires, universels indifférents aux sites et aux lieux. L'âge III hérité de ses deux modèles se devra de les transformer, de les réhabiliter<sup>3</sup> »*

L'urbanisme moderne a bouleversé la forme des villes, aboli la rue, dissocié les bâtiments. En observant les étapes de cette transformation, notre but reste l'étude du tissu urbain, c'est-à-dire l'étude de cette échelle intermédiaire entre l'architecture des bâtiments et les grands tracés de l'urbanisme qui est le cadre de vie quotidienne. C'est en interrogeant le tissu urbain que l'on peut tenter de comprendre les relations complexes entre sol et bâti, entre voiries et constructions, entre formes et pratiques.

Portée par les crises successives, la question de la ville ne cesse de revenir au premier plan, ouvrant régulièrement aux architectes de nouveaux territoires de projets. Et il n'est plus un maître d'ouvrage ou un maître d'œuvre qui n'affirme haut et fort sa volonté d'être urbain. Mais à y regarder de plus près, le passage à la société urbaine ne se fait pas sans douleur. Si parmi les difficultés que connaissent actuellement les villes et les banlieues, certains sont sans nul doute les conséquences directes d'une crise économique qui déborde largement le domaine de l'architecture et déstabilise en profondeur la société, d'autres sont imputables aux erreurs urbanistiques dont nous ne parvenons guère à nous dégager.

Souvent même ces erreurs accentuent et amplifient les effets de la crise et contribuent à créer localement des situations insupportables.

---

<sup>3</sup> P.Panerai - de l'ilot à la barre

En parlant d'urbanisme, on pense directement aux grands tracés. Sans en nier leur importance, il faut aussi parler d'une échelle moins importante, intermédiaire, dont la compréhension semble indispensable dans l'optique d'un projet urbain et dont le terme de tissu urbain semble le plus adéquat. La notion de tissu doublement marquée par les métaphores textiles et biologiques évoque à la fois l'idée d'une imbrication, d'une solidarité entre les parties et celle d'une capacité d'adaptation. Le tissu n'est jamais figé, il évolue dans le temps avec obstination et sans relâche, tout l'enjeu et toute la difficulté réside dans la capacité à contrôler l'évolution et la transformation de ce dernier.

Le tissu urbain représentant la superposition de plusieurs structures à la fois indépendantes mais aussi intimement liées, ces structures interagissent sur le fonctionnement de ce tissu urbain, on peut les définir dans trois logiques différentes qui sont :

- la logique des voies qui ont pour rôle d'alimenter le tissu et de distribuer à l'intérieur de ce dernier ;
- celle des parcelles qui constituent la « matière première du tissu » là où les enjeux fonciers opèrent, entre privé et public ;
- celle des bâtiments maintenant, qui occupent les parcelles d'une façon plus ou moins différentes, et qui contiennent toutes les activités nécessaires à la vie urbaine.<sup>4</sup>

## **2. 1. LE PROJET URBAIN:**

### **2.1.1.Essais de définition du concept « projet urbain » :**

Par projet urbain, on entend, d'une manière générale, un ensemble de recherches urbanistiques critiques portant à la fois sur la doctrine et sur la pratique du projet, visant à dépasser la façon de concevoir et de produire la ville des années 1950-1970, et qu'on a diversement nommées « fonctionnaliste », « hygiéniste », « bureaucratique », « technocratique », etc. ; pratique qui recourait aussi aux modèles de l'urbanisme moderne (charte d'Athènes, 1933) : il s'agit donc de travaux qui ont pour objectif la recherche d'un urbanisme alternatif à celui du mouvement moderne et à son idéologie urbaine, souvent jugée anti-urbaine, et qui cherchent à s'adapter à la nouvelle réalité postindustrielle de la ville. On peut donc se mettre d'accord sur cette définition minimale générale du projet urbain : critique et dépassement de l'urbanisme moderne, de son modèle autoritaire et

---

<sup>4</sup> P.Panerai – Projet urbain

arbitraire de conception et recherche d'un urbanisme alternatif, dont il reste à définir l'orientation, le contenu et les modalités d'action.<sup>5</sup>

Le projet urbain est un processus ouvert, et non planifié d'avance, où sont confrontés les représentations de la ville ou des parties de la ville qu'on veut réaliser et le moyen que les acteurs se donnent pour aboutir à un résultat où se dégage une majorité de consensus.<sup>6</sup>

### **2.1.2. Le temps et l'échelle en question :**

Parler de projet urbain en soi pose déjà un problème d'échelle et de temporalité. On ne sait pas très bien quand, ni par où, débute le projet urbain : est ce la proposition d'une promenade ou la régulation des flux sur des infrastructures, ou encore une action collective destinée à contrôler les pertes en énergie ? C'est probablement, à des degrés divers, un ensemble de réflexions qui contribuent à façonner notre mode de vie dans un espace et une valeur de temps.<sup>7</sup>

Finalement, la notion de projet urbain apparaît comme bien difficilement, généralisable, Si elle désigne, certes, une nouvelle organisation des acteurs dans les processus de production urbaine et un changement dans les manières de penser l'action sur le cadre urbain, il reste que chacun semble avoir « son » projet urbain. Ce dont témoigne assez largement la forme que prend la réflexion autour de cette notion.

### **2.1.3. Enjeux du projet urbain :**

- Améliore la qualité de vie
- intègre la concertation et la négociation
- offre des solutions concrètes et opérationnelles

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

---

<sup>5</sup> Albert LEVY - Matières de ville : projet urbain et enseignement sous la direction de YANNIS TSIOMIS

<sup>6</sup> Volker ZIEGLER - Idem

<sup>7</sup> François CREMEL - Idem

#### 2.1.4. comment fait-on un projet urbain?

**Planification:** mise en forme (place) mise en route doit être sur une processus de planification (cahier des charges, étude urbaine )

**Définition:** objectifs, enjeux, stratégies.....

**Aménagement:** formaliser le projet sur sa forme finale.

**construction:** l'aménagement (produire)

**Gestion :** retour sur expérience (projet urbain c'est la capacité des étapes) Alimenter l'étape sur la planification.

#### 2.1.5. Les étapes de projet urbain :

**Décision stratégique :** débute par une diagnostique et termine par la définition stratégique

**Décision tactique :** mise en forme du projet par une communication avec la stratégie définitive, programme d'action.

**Décision opérationnelle:** la communication dispense plusieurs facteurs sur le projet urbain , mise en œuvre.

### 2.2. URBANISATION ET/OU CIVILISATION :

Pour mieux comprendre les alternatives que propose le projet urbain, notre recherche s'est principalement basée sur les différentes transitions qu'a subit l'urbanisation au fil de l'Histoire

#### 2.2.1. L'exode :

L'exode et la ville ont partie liée dans tout le cours de l'Histoire. Détruire la civilisation en détruisant la ville, la ville produit de l'histoire, c'est le lieu où se fait l'Histoire. Ce nomadisme qui semble saisir les populations des grandes villes ne serait qu'un retour aux racines...

L'histoire de l'urbanisme commence au Néolithique, lorsque les hommes cessent d'être des nomades chasseurs-cueilleurs pour se fixer en un lieu. Ils développent alors l'agriculture et l'élevage, puis des activités différenciées et un réseau d'échanges de services au sein d'une communauté, et enfin se dotent d'institutions de pouvoir civil, militaire et religieux. La ville est le lieu qui rassemble cette communauté d'intérêts.

### 2.2.2 La ville dans l'antiquité :

Il y a environ 5000 ans, dans les riches vallées du Proche Orient, des villages se transforment en villes. L'agriculture néolithique est désormais capable d'entretenir une nombreuse population d'artisans qui se spécialisent, de marchands, de prêtres et de guerriers.

Le site de Çatal Hüyük est une implantation complexe Les « maisons » ont une distribution et des dimensions unifiées et sont accolées les unes aux autres sans interruption, si bien que l'entrée se fait par le haut, depuis les toitures en

terrasses praticables et communicantes entre elles. De l'extérieur, le village devait se présenter comme un mur continue, sans ouverture, conçu pour des fonctions défensives et doté de digues pour retenir les alluvions. La compacité étonnante du dispositif de construction suggère un niveau très élevé d'interdépendance sociale. L'implantation devait être construite d'un seul tenant et ne tolérait pas d'ajouts individuels.

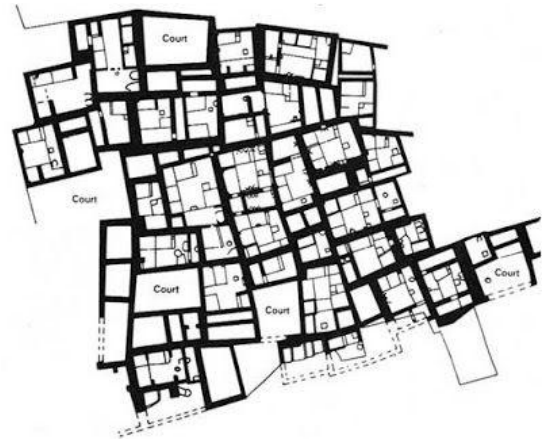


Figure 1 çatal Huyuk - « STORIA DELL'ARTE ITALIANA » (HISTOIRE DE L'ART ITALIEN) ELECTA - B.MONDADORI, MILAN 1986

### -la ville de divinité :

Pendant longtemps l'Égypte avec ses trois mille ans de civilisation avant l'ère chrétienne, fut réputée « berceau de la civilisation » mais c'était avant la découverte de villes bien plus anciennes tel que çatal höyük en passant par Jéricho et Sumer.



Figure 2 Reconstitution de la ville d'akhenaton - Yohan Demeure



Les villes de haute Mésopotamie sont généralement bâties d'abord sur des hauteurs, et conquièrent ensuite la terre en contrebas avec l'extension de l'espace bâti, ou encore pour aménager un port. On parvient ainsi petit à petit à une organisation opposant la ville haute, centre administratif, religieux et militaire, souvent protégé par une enceinte, à la ville basse résidentielle et artisanale. Babylone, Ur, Ninive... deviennent le siège du pouvoir civil et religieux, qui assure sa visibilité en parant les cités de monuments prestigieux, de jardins, de temples. La ville étend, par ailleurs, sa protection sur les villages alentour, dont elle dépend pour les approvisionnements alimentaires.

Les villes égyptiennes étaient beaucoup moins proche de notre actuelle conception de ville, mais des palais entourés d'une banlieue rurale...

### -La ville du citoyen :

Voilà qu'apparaît en Grèce une ville faite pour les hommes ordinaires, voilà que l'homme s'identifie à Dieu, humanise Dieu et par là même, s'identifie à lui. Au début, les villes s'agrandissent de manière anarchique, sans plan préconçu, au gré des aspérités du terrain. Avec Hyppodamos de Milet apparaît le tracé

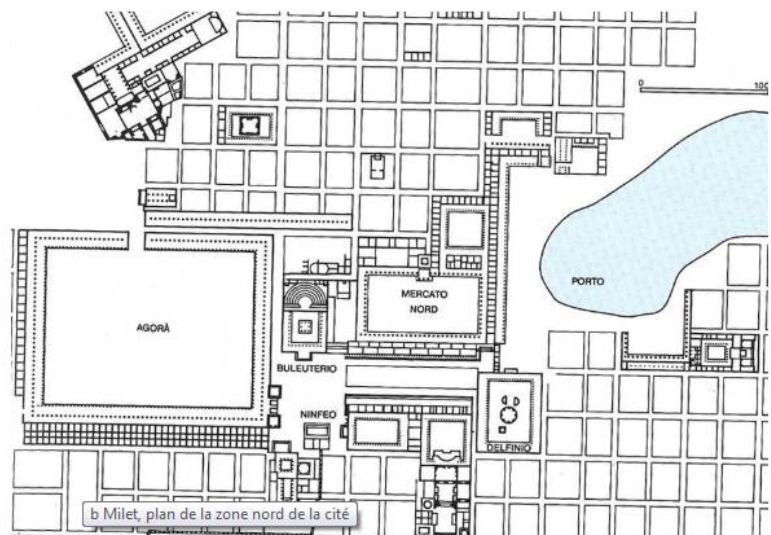


Figure 3 Milet, plan de la zone nord de la cité

géométrique des villes (vers - 500) : des rues se coupant à angle droit, des secteurs regroupant les habitants selon leur classe sociale (prêtres, guerriers, artisans...). Pour ces nouvelles villes grecques, le centre n'est plus ni l'acropole, ni l'agora, mais la mer, autour de laquelle se forme l'échiquier des rues. Ce type de villes se retrouve aussi dans les villes de Grande Grèce fondé par les émigrants (Agrigente, Naples...) et le modèle ainsi se répand. Plus tard, les Romains exporteront partout ce modèle géométrique. On retrouve la même trame dans nos villes aujourd'hui.

« Ce qui frappe, dans l'histoire comme dans l'art des Grecs, c'est leur capacité d'adéquation systématique à la réalité (...). La principale raison à la base de la fusion des

villages en ville fut d'impliquer un cercle plus large de personnes dans les choix et les décisions concernant la cité (...). Polis, libre circulation et confrontation entre la cité et l'individu.<sup>8</sup> »

### -La ville du loisir :

La « ville » Rome des empereurs, c'est la ville ludique par excellence ; la ville du pain gratuit et des jeux perpétuels, c'est la ville conçue pour la fête, c'est déjà la ville moderne avec toutes ses fascinations et aberrations.

le rite légendaire de sa fondation est un héritage étrusque (consultation des auspices, tracé, consécration par des sacrifices...) La cité aux sept collines, avec son style de vie déjà confortable, possède très vite un grand pouvoir d'attraction. C'est à l'origine un village qui se transformera peu à peu en cité, puis en quelque sorte en « ville

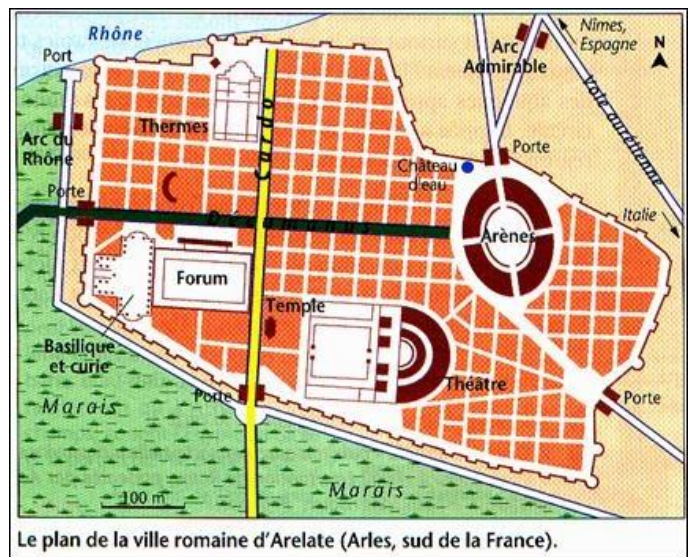


Figure 4 plan d'Arles - ville romaine

mondiale » (monde romain s'entend) ;

tous les habitants de l'Empire romain

auront la citoyenneté romaine. L'Urbs se confond dès lors avec l'Orbis. Le monde est

unifié, pourvu de garnisons, entouré de murs (le limes) et parcouru de routes comme une seule et même ville. Le décor de la cité est en rapport avec son prestige et avec le souhait des dirigeants de garantir au peuple romain « le pain et les jeux » : lieux de pouvoir, lieux de spectacles, thermes, adduction d'eau, assainissement, arcs de triomphe... Les cités romaines restent basées sur le modèle grec, avant de connaître une période de déclin liée aux invasions barbares du IIIe siècle.

### - La ville marchande :

Carthage n'avait rien d'une ville ludique, les arts y étant tenus pour inutiles, c'est la seule ville-état de l'antiquité n'ayant point d'art, on y pratiquait seulement la musique religieuse

<sup>8</sup> La « Civilisation » : Critiques épistémologique et historique – M. Briand, F.Dupont.

et la danse sacré, tout porte à croire que ces deux expressions artistiques devaient être empreintes d'une affligeante gravité.

On peut dire que Carthage a été la parfaite contradiction de Rome.

### 2.2.3. La ville médiévale :

Les invasions barbares mettent brutalement fin aux échanges commerciaux et créent un vif sentiment d'insécurité. Les enceintes sont renforcées, la population s'entasse à l'intérieur des remparts. Les plus aisés fuient vers leurs domaines ruraux. Le pouvoir politique des villes se délite, l'évêque devient l'autorité essentielle. C'est d'ailleurs souvent à partir des monastères et abbayes fortifiées que le nouvel urbanisme s'organise.



Figure 5 Plan de la ville de Toulouse - 1631

### 2.2.4. La ville Renaissance :

La ville Renaissance s'est créée en réaction à la surcharge de l'architecture gothique et témoigne d'un désir de retour à l'Antiquité grecque et romaine. Cette architecture se caractérise par la simplicité retrouvée de ses colonnes et de ses frontons triangulaires. L'urbanisme est organisé selon des principes de proportions, d'harmonie,



Figure 6 Florence - Italie - photo prise par Nicolas Alpach

de symétrie, de régularité. On construit des places publiques aux abords des palais et des églises, les rues sont larges, bordées d'élégantes façades d'édifices publics, et perçues comme un moyen d'afficher son prestige. On invente à cette époque la perspective en art et l'utilisation du point de fuite, qui sera magnifié plus tard au XVIIème siècle dans la conception des palais et jardins classiques et des avenues des villes. Cet art nouveau de

bâtir prend d'abord place en Italie où il est découvert par le roi de France François I<sup>o</sup> lors des guerres d'Italie.

### **2.2.5. La ville à l'ère industrielle :**

L'industrialisation va apporter, au XIX<sup>e</sup> siècle, un nouveau bouleversement des villes, tant par l'accroissement de la population que par le remodelage urbain. La population urbaine va croître brutalement et la composition sociale de la population des villes en sortira transformée. Les fortifications sont alors détruites définitivement et les villes s'étendent aux alentours, avec la constitution de quartiers ouvriers. La coupe d'un appartement parisien en 1853 montre encore la mixité sociale : la famille du concierge au rez-de-chaussée, le couple de riches bourgeois oisifs au premier étage, les familles des classes moyennes, un peu plus haut et un peu plus à l'étroit dans les étages, les pauvres, les vieux, les artistes dans les mansardes, le chat sur le toit. Les conditions de vie sont abominables dans les villes surpeuplées, où la misère et les maladies font des ravages. Des auteurs, comme Balzac, Stendhal, Dickens en font des lieux de misère et de débauche.

Napoléon III charge le baron Hausmann de remodeler la capitale. Son séjour à Londres lui avait fait entrevoir les propositions des hygiénistes anglais et son objectif est d'éradiquer les habitats insalubres datant de plusieurs siècles et de moderniser sa ville. Au souvenir des troubles des révolutions de 1830 et 1848, le but est aussi de faciliter le maintien de l'ordre et la circulation des troupes. Le Paris d'Hausmann sera cependant une ville pour les bourgeois, composée au centre d'îlots résultants de larges percées dans l'habitat ancien. La population ouvrière, elle, est refoulée vers les quartiers périphériques. Les transports urbains sont développés. De grands axes relient les nouvelles gares créées après l'avènement du chemin de fer.

### **2.2.6. La ville post-moderne du XXI<sup>ème</sup> siècle :**

L'élan du mouvement moderne s'est brisé sur le désastre des banlieues d'après-guerre, dû à l'urgence de la Reconstruction, avec l'horreur du béton, des tours et des barres et l'expansion démesurée de l'habitat pavillonnaire. En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, la ville, symbole de mal vivre, de pollution, de bruit, de violence (le terme de délinquance est d'ailleurs souvent accompagné de l'adjectif urbain) est donc en crise.



Les programmes de destruction se multiplient, les barres et les tours restantes sont réhabilitées). On cherche par ailleurs à favoriser une plus grande mixité sociale (pourcentage de logements sociaux). On s'emploie également à régénérer les centres villes, pour arrêter la fuite des habitants et revaloriser l'image des quartiers centraux, pour éviter que ceux-ci ne se transforment en centres financiers ou commerciaux, désertés la nuit au profit des banlieues dortoirs.

### **2.3. FONCTIONNEMENT DE CERTAINS ILOTS :**

#### **2.3.1. L'îlot fermé haussmannien :**

L'îlot haussmannien a en général une forme triangulaire même si on peut trouver dans Paris des îlots rectangulaires :

En ce qui concerne l'îlot triangulaire, les dimensions de ce dernier varient ostensiblement d'un îlot à un autre en excluant toutefois les « très grands » îlots, l'épaisseur quant à elle avoisine les 60m.

L'îlot rectangulaire quant à lui est en général résiduel, il est très allongé par rapport à sa largeur ; dans sa morphologie, l'îlot rectangulaire rappelle à peu de détails près, une barre qui dans ce cas est enserrée par deux rues.



**Figure 7 exemple d'îlot haussmannien**

Le découpage de l'îlot haussmannien en parcelles obéit à des principes bien définis :

-chaque parcelle est tracée rigoureusement à la perpendiculaire de la rue ;

-la ligne de partage à l'intérieur de l'îlot est la bissectrice de l'angle des rues (dans les îlots triangulaires et dans les angles) et une ligne médiane qui encaisse les irrégularités géométriques ;

-chaque parcelle a une proportion moyenne qui exclut les parcelles en profondeur comme les parcelles étirées en façade le long de la voie.

### 2.3.2. Les cités-jardins et les closes anglais :

La Cité-jardin est un concept théorisé par l'urbaniste britannique Ebenezer Howard. C'est une manière de penser la ville qui s'oppose à la ville industrielle polluée et dont on ne contrôle plus le

développement pendant la révolution industrielle et qui s'oppose également à la campagne (considérée comme trop loin des villes).

Son projet est une critique directe de la concentration du système capitaliste anglais. Il s'inspire pour cela



Figure 8 Exemple de cité jardin de Howard

d'expériences urbanistiques patronales anglaises réalisées.

La cité-jardin de Howard est définie par les principaux points suivants : une maîtrise publique du foncier (ce dernier appartiendra à la municipalité afin d'éviter la spéculation financière sur la terre) ; la présence d'une ceinture agricole autour de la ville (pour l'alimenter en denrées) ; une densité relativement faible du bâti (environ 30 logements à l'hectare, bien que ce point ne soit jamais mentionné, mais seulement déduit) ; la présence d'équipements publics situés au centre de la ville (parcs, galeries de commerces, lieux culturels) ; la maîtrise des actions des entrepreneurs économiques sur l'espace urbain : Howard est un partisan de la liberté d'entreprendre tant que l'activité ne nuit pas à l'intérêt collectif. La présence ou non d'une entreprise dans la ville est validée ou refusée par les habitants via la municipalité.

Le close quant à lui est un groupement de maisons autour d'une impasse ou d'une placette en cul-de-sac. Cette impasse débouche généralement sur une rue, et on peut considérer

comme faisant partie du close les maisons qui, situées sur la rue, annoncent ou ferme l'impasse. Une fois ce système défini, il existe une infinité de closes possibles.

Le close n'est pas vraiment une traduction exacte de l'îlot tant sémantiquement que de par sa taille et sa fonction, l'îlot existe au-delà du close, il est plus grand et plus important dans sa conception ainsi que dans son emprise. Mais la valeur du close est très précieuse car il introduit une nouvelle hiérarchie par rapport au tissu



Figure 9 Exemple de close anglais

urbain traditionnel : l'espace de l'impasse produit un niveau de relations et des pratiques inhabituelles. Le close a une certaine autonomie et on peut donc le considérer comme une unité proprement dite avec tout ce que ça comporte comme « responsabilités ». L'îlot lui-même est une combinaison de closes et de parcelles individuelles ; cette combinaison obéit à des règles : aux règles générales (densité, cheminement), mais aussi le respect de la différenciation public/privé. C'est dans le deuxième aspect que le close opère son indépendance : fonctionnant comme une unité, l'espace intérieur des closes s'oppose à l'espace spécifiquement public de la rue la réduisant au rôle technique de voirie permettant les déplacements. Mais il est à noter aussi qu'avec le close, les schémas traditionnels sont préservés, la différenciation de l'espace perdure, celui-ci est toujours appropriable et modifiable.<sup>3</sup> La cité-jardin donc accomplit parfaitement la transition entre un espace privilégiant les lieux publics ou le privé avait besoin de fortes structures, et un espace privilégiant les lieux privés où l'espace public doit être organisé.

### 2.3.3. Ilot de Francfort

Le point de départ de cet îlot est l'îlot classique, dense et compact, proche de l'îlot haussmannien ; ensuite il y a l'évidement du centre, le fractionnement de la maille, l'organisation de la bordure ; enfin, on assiste à l'ouverture des extrémités et l'abaissement de la densité, l'îlot se résume donc à une combinaison dos à dos de deux rangées de maisons encadrant des jardins.

Ainsi l'ancienne séquence :

Rue	Bâtiment – cour	Cour - bâtiment	Rue
Public	Privé	privé	publique

Subit plusieurs modifications pour arriver à cette nouvelle séquence :

Allée	Bâtiment – jardinet	Allée	Bâtiment - Jardinet
Publique	Privé	Public	Privé

De l'îlot traditionnel ne subsistent que deux principes :

-il existe un rapport clair entre le bâtiment et son terrain, la pratique le confirme en restituant des parcelles là ou elles n'existaient pas ;

-les faces des bâtiments sont différenciées, la pratique le confirme également en marquant les façades d'accès et en « bricolant » les façades postérieures.

Par contre, la continuité, la relation à la rue, son existence, la référence à la ville sont abandonnées.



**Figure 10 Le cœur d'îlot de Francfort**

#### **2.3.4. Ilot vertical de Le Corbusier**

L'indifférence de Le Corbusier vis-à-vis du site est voilée le plus souvent par le discours, dans une conception spectaculaire où le paysage est tout. Pour la mesurer concrètement, il faut partir du sol. L'unité d'habitation proprement dite n'a plus de sol, elle le refuse et se perche sur des pilotis.



Le pilotis, ce n'est pas seulement le moyen de hausser le bâtiment, de le rendre plus visible, c'est refuser qu'au niveau du passant il y ait un rapport possible autre que de pure contemplation.

La notion de la rue va elle aussi être révolutionnée, cette dernière éclate en voiries différenciées et en « rues intermédiaires » : la rue ne devant plus être un corridor, le corridor devient la rue. Les éléments traditionnels de l'îlot sont décomposés, repensés et réorganisés dans cette nouvelle unité qui nous apparaît donc comme un îlot vertical où toutes les relations sont inversées, contredites.



**Figure 11 La cité radieuse**

	Tissu traditionnel	Ilot vertical
L'accès au logement	En façade et à l'air libre	Au centre et obscur
Le commerce	Rez-de-chaussée sur la rue	Etage dans une galerie
Les équipements	Rez-de-chaussée sur rue ou en fond de parcelle	Au sommet ou ailleurs
L'espace libre	Intérieur et caché (les cours)	Extérieur et vu (les pilotis)
La rue	Extérieure	Intérieure

Pour bien comprendre l'évolution et le changement dans la façon d'investir l'îlot et dans sa conception, le tableau ci-dessus dresse cette petite comparaison.

### 2.3.5. Îlot ouvert de Portzamparc :

L'îlot ouvert est un rassemblement de bâtiments autonomes et non identiques, autour d'une rue traditionnelle. Les hauteurs des bâtiments sont limitées, mais non généralisées. Il en est de même pour les façades, alignées, mais sans continuité d'une construction à une autre.

La mitoyenneté est évitée afin de créer des bâtiments aux expositions multiples et de privilégier la création d'échappées visuelles au sein de l'îlot. En 1970, il dresse un constat sur l'occupation du sol. Selon lui : - 50% de l'occupation des sols est formée par l'accumulation de la ville ancienne, le socle fondamental est la rue.

- 50% de l'occupation des sols est constituée de la ville moderne qui se développe depuis les années 50 environ.



**Figure 12 Exemple d'îlot ouvert le quartier Masséna**

Il ne souhaite pas revenir à la forme de la rue, mais il ne valide pas le mouvement moderne. Son îlot ouvert est un « entre deux ». Il retient de l'Haussmannien la hiérarchisation entre espaces publics, semi-publics et privés. Il regrette la perte de la rue multifonctionnelle d'autrefois, remplacée par l'architecture de tours et de barres des années

50. Il retient donc la rue traditionnelle, et des immeubles de l'âge plus moderne. En plus de la diversité des usages, il cherche à favoriser une diversité des constructions. Il n'est pas convaincu par l'urbain diffus, et souhaite à sauver la ville. Il conçoit l'urbanisme comme une oeuvre d'art, et s'intéresse plus à la forme et au style de la ville qu'à la ville en elle-même. Il ne supporte pas les îlots fermés et veut ouvrir la ville. On retrouve sur le schéma suivant les principes de son îlot ouvert : Un alignement des façades sur les rues, des hauteurs de bâti aléatoires, mais définies par des lois sur les dimensions, des retraits permettant des ouvertures directes sur le réseau viaire : « les fenêtres urbaines », des cours intérieurs ouvertes, même si closes par un grillage ou un portail.

### **2.3.6. Synthèse :**

Dans le contexte actuel plusieurs scénarios se dégagent ou plus précisément plusieurs manières d'envisager la mise en pratique de l'urbanisme, ou du moins installer des schémas de cohérence, en vue d'uniformiser les actions engagées en la matière par les pouvoirs publics

L'un de ces scénarios est l'urbanisme du réel qui peut se définir comme l'urbanisme de masse actuel ; il comporte un certain nombre de caractéristiques : un passage par la voiture, qui alimente l'étalement urbain, aussi bien dans les mégalo-poles des pays en voie de développement que dans les pays possédant déjà un réseau routier. La diffusion ; mondialisation des grands groupes capitalistes aidant, de techniques, de procédures et de produits clés en main, qui accélèrent et généralisent la ville sectorisée ; un transfert des responsabilités du public vers le privé et une marchandisation des villes, qui mettent en crise les échelles intermédiaires de la représentation politique et physique du territoire.

## **2.4. DEFINITIONS SEMANTIQUES DES CONCEPTS :**

### **-Urbanisme**

C'est une notion assez vaste, on va la résumer comme suit : L'urbanisme est à la fois un champ disciplinaire et un champ professionnel recouvrant l'étude du phénomène urbain, l'action d'urbanisation et l'organisation de la ville et de ses territoires. Les personnes qui exercent ce métier sont des urbanistes. Selon les traditions académiques, cette discipline est associée tantôt à l'architecture, tantôt à la géographie, selon l'aspect mis en avant, l'intervention urbaine ou l'étude théorique. En tant que champ disciplinaire (ou scientifique), les théories de l'urbanisme sont en étroite filiation avec les sciences :

humaines, géographie, aménagement, économie, sciences juridiques, écologie, anthropologie, science politique, sociologie, linguistique, sémiologie. En tant que champ professionnel, les pratiques et techniques de l'urbanisme découlent de la mise en œuvre des politiques urbaines (logement, transport, environnement, zones d'activités économiques et appareil commercial). Cette deuxième dimension recoupe la planification urbaine et la gestion de la cité (au sens antique du terme), en maximisant le potentiel géographique en vue d'une meilleure harmonie des usages et du bien-être des utilisateurs (résidents, actifs, touristes).

#### **-La consolidation urbaine :**

La consolidation urbaine consiste à remodeler ou rapiécer un tissu urbain détérioré , ou à optimiser l'utilisation d'un espace sous -utilisé, afin de s'assurer du maintien des qualités et de la pérennité de l'occupation du milieu . N'entraînant pas de changement de vocation du milieu , la consolidation peut , par exemple, faire appel au réaménagement des espaces ouverts (rues, places, parcs, etc.), à la réhabilitation de bâtiments abandonnés , à la subdivision ou à l'agrandissement de résidences existant es, à l'insertion dans le tissu urbain de bâtiments similaires à ceux déjà présents , ou encore à des interventions plus importantes.

#### **-Urbanisme prévisionnel**

L'urbanisme prévisionnel regroupe l'ensemble des documents thématiques et réglementaires de planification stratégique et de programmation. Il organise, prévoit et oriente les évolutions du plan local d'urbanisme pour s'adapter à l'essor de la ville et accompagner ses stratégies d'aménagement.

#### **-Urbanité**

L'urbanité décrit les spécificités, points de vue, réactions et modes de pensée associés au fait de vivre en ville. Sa source en latin est *urbanitas*, qui définit les qualités humaines acquises en société. Elle décrit une élégance de vocabulaire et de savoir-vivre, en opposition à rustique, discourtois ou brutal. Dans l'antiquité, les Écoles de rhétoriques se sont développées dans l'atmosphère des grandes villes, dans lesquelles des étudiants venant de petites communes venaient faire un apprentissage des habitudes et du langage urbains.

La définition de ce qui fait ville a toujours été délicate, des disciplines scientifiques différentes ayant chacune produit des critères. Toutefois, le géographe Jacques Lévy propose de définir ce qui fait la ville par son urbanité, c'est-à-dire par la conjonction de deux facteurs : densité et diversité des objets de société. Ne séparant plus les villes des non-villes, l'urbanité permet de qualifier des sous-espaces selon des gradients d'urbanité, c'est-à-dire de l'urbanité la plus grande, à l'urbanité la plus faible. Ce modèle comparatif devient ainsi un instrument de mesure élémentaire et universel de la ville.

### **-Urbanisation**

L'urbanisation est un mouvement historique de transformation des formes de la société que l'on peut définir comme l'augmentation du nombre de ceux qui habitent en ville par rapport à l'ensemble de la population (exode rural). L'urbanisation est faite de préférence autour de villes existantes, généralement dans des territoires jugés attrayants ou pour des raisons culturelles et historiques (capitales) ou religieuses (La Mecque, Lourdes...), ou sur des zones commercialement, industriellement ou militairement stratégiques (ex : bases militaires). Certaines villes champignons sont nées autour de ports et d'industries positionnées autour de ressources minérales, énergétiques ou humaines (main-d'oeuvre bien formée, et/ou bon marché). L'urbanisation présente un caractère exponentiel (nettement avéré depuis les années 1800) qui semble être vécu comme une fatalité par la plupart des gouvernements et aménageurs.

### **-Étalement urbain**

Désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes. On parle aussi de périurbanisation, terme moins péjoratif.

Selon l'Agence européenne pour l'environnement, l'étalement urbain se manifeste lorsque le taux de changement d'occupation des terres excède le taux de croissance de la population, autrement dit quand, sur un territoire donné, la progression des surfaces urbanisées excède la progression de la population.

Depuis 1960, l'explosion des mobilités a engendré une dilatation croissante des espaces urbains et des territoires. Cet étalement, qui est lié au développement démographique des agglomérations, se fait avec une densité du bâti d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des villes. La faible densité est due au caractère pavillonnaire de cette urbanisation,

qui prend le plus souvent la forme du lotissement, la surface occupée par un foyer (maison et jardin privatif) étant plus importante que celle d'un appartement en immeuble, ainsi qu'à l'importance des espaces naturels conservés dans les communes concernées. Mais l'étalement urbain n'est pas le seul fait de l'habitat pavillonnaire : plus de la moitié des mètres carrés construits chaque année sont consacrés aux activités économiques

**-Centralité :**

La centralité est la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville. On distingue des niveaux hiérarchisés de centralité correspondant à des exigences de tailles de marché plus ou moins vastes selon le coût et la demande du produit (seuil d'apparition des fonctions), selon la plus ou moins grande rareté des services offerts, qui se traduit elle-même par une hiérarchie de la taille des centres et de la dimension de leur aire d'influence. Le concept s'est généralisé et étendu pour caractériser tout lieu d'offre de services polarisant une clientèle, par exemple à l'échelle intra-urbaine, il est parfois aussi employé pour caractériser les faits de concentration de l'emploi qui polarise une population active résidente plus dispersée.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Walter Christaller – Les lieux centraux du sud de l'Allemagne : une enquête.



### 3.1. EXEMPLES THEMATIQUES :

#### 3.1.1. Projet de Clichy Batignolles a Paris

Le projet d'aménagement urbain Clichy-Batignolles s'étend sur 50 ha au nord-est du XVII<sup>e</sup> arrondissement de Paris sur la vaste emprise ferroviaire des Batignolles. L'ambition de la



Figure 13 Clichy Batignolles - Paris

Mairie de Paris est d'y réaliser un morceau de

ville résolument contemporain, mixte, ouvert et agréable à vivre, avec une architecture durable et élégante.

Rien ne prédisposait particulièrement ce site longeant le faisceau ferroviaire de la gare

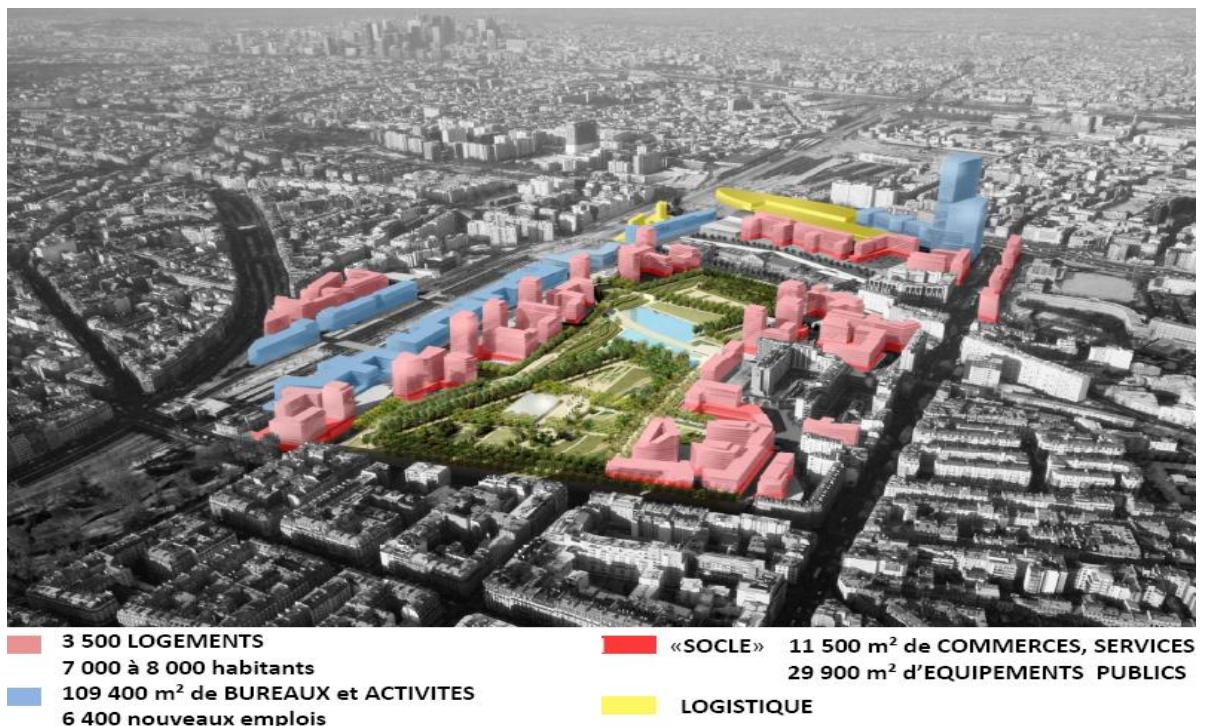


Figure 14 Schéma du programme

Saint-Lazare aux confins du 17<sup>e</sup> arrondissement à devenir la vitrine de Paris en matière de développement durable. Ancienne « arrière-cour » de maintenance de la gare Saint-Lazare, ces 50 ha qui constituent l'une des dernières grandes opportunités foncières située à l'intérieur du boulevard périphérique, étaient convoités par la ville de Paris depuis les années 2000 pour en faire une ZAC classique de 3500 logements autour d'un parc central de 10 ha. Mais en 2003 les préoccupations écologiques sont revues à la hausse avec la candidature de Paris à l'organisation des jeux olympiques de 2012 : le secteur Clichy-Batignolles est choisi pour recevoir le village accueillant les athlètes et leurs accompagnateurs et le dossier parisien se veut exemplaire en matière de « haute ambition environnementale ».

L'opération Clichy-Batignolles va transformer la vaste enclave actuelle en un lieu de passage, de rendez-vous et de détente, qui accueillera des logements sociaux et privés, des commerces, des bureaux, des équipements publics et un grand parc qui doublera sa surface par rapport à aujourd'hui. Parallèlement, les transports en communs vont être renforcés pour améliorer la desserte du quartier et le confort des usagers.

Le projet Clichy-Batignolles témoigne des ambitions en matière de développement durable. Le plan Climat de Paris, les politiques en faveur du logement pour tous et des modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement, y sont mis en œuvre avec volontarisme. Le maintien des services urbains (centre de tri, centrale à béton, fret ferroviaire) au plus près des usagers, et directement connectés au rail, de même que la collecte pneumatique des déchets, visent un même objectif de réduction du trafic et des nuisances.

### **Pour une ville animée et créatrice de richesses :**

Accueillir de grands équipements et des activités économiques

Les programmes situés le long des voies ferrées accueilleront des bureaux qui protégeront le parc et les habitations des nuisances sonores tout en bénéficiant d'un accès direct à la gare Cardinet.

Les rez de chaussée et 1<sup>er</sup> étage des nouveaux immeubles seront dédiés aux activités (professions libérales, artisans...) et aux commerces.

Au Nord, vers la Porte de Clichy, sera implantée la cité judiciaire, comprenant notamment le Tribunal de Grande Instance de Paris (TGI). Avec ses nombreux salariés et usagers, cet équipement majeur concourra à l'attractivité et au dynamisme économique du site.



Sur l'ensemble du quartier, sont prévus : environ 130 000 m<sup>2</sup> de bureaux, de l'ordre de 100 000 m<sup>2</sup> pour la Cité Judiciaire et 13 000 m<sup>2</sup> de commerces et services.

Dernière réserve foncière de la capitale avec 54 hectares disponibles, la ZAC Clichy-Batignolles accueillera, à terme : 34 000 logements, dont la moitié au moins de logements sociaux, 140 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 30 000 m<sup>2</sup> de commerces et de services, 39 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics ainsi que l'implantation de la nouvelle cité judiciaire. Le réaménagement du quartier Clichy-Batignolles permettra également de relier le centre ville avec sa plus proche périphérie, en cohérence avec l'esprit du Grand Paris, notamment par le développement des transports en commun. Il bénéficiera dès 2017 d'une double desserte par le prolongement de la ligne 14 du métro tel que prévu par le schéma de transport du Grand Paris, et le prolongement de la ligne T3 du tramway.



**Figure 15** programme

### 3.1.2. Projet Bastide Niel Bordeaux

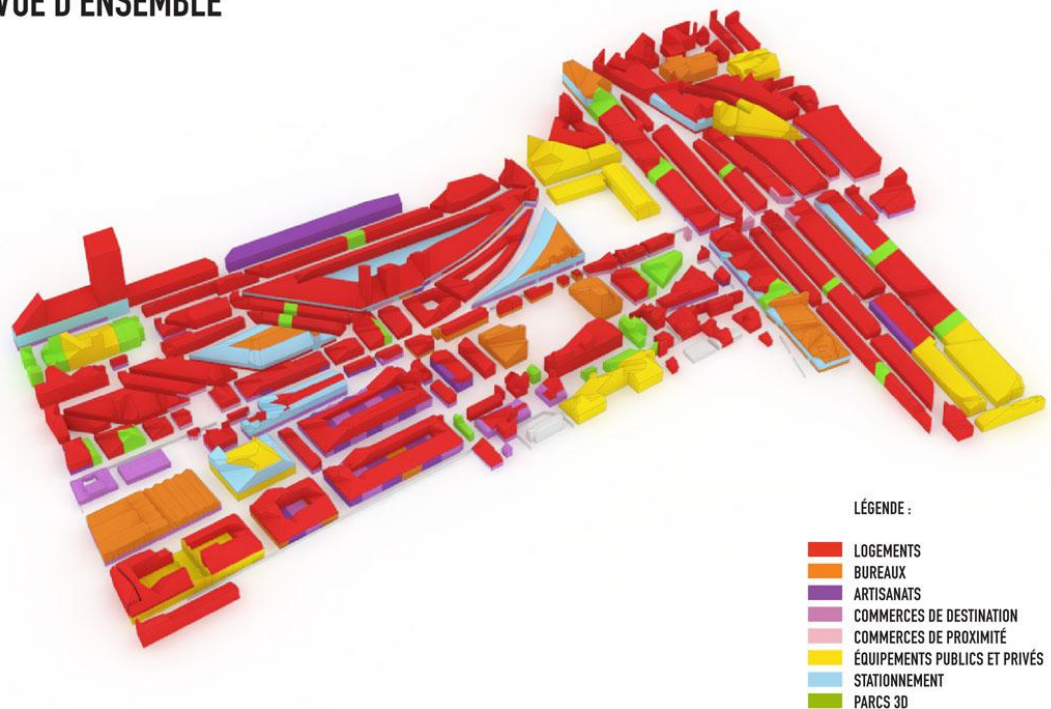


**Figure 16 Photo aérienne du Projet Bastide Niel Bordeaux**

L'étude urbaine pré-opérationnelle réalisée par une équipe de maîtrise d'oeuvre urbaine, a permis de définir un projet urbain s'établissant sur la base des enjeux suivants : conserver la mémoire lors de la transformation et la réappropriation de friches ferroviaires et d'une friche militaire, garantir une réelle mixité d'usages et d'occupations mais également la réalisation d'un quartier dense, durable et accessible à tous. Ce projet urbain se traduit aujourd'hui par les orientations urbaines suivantes :

> Une programmation mixte : Bastide Niel a vocation à devenir un quartier mixte , développant environ 3 300 logements (soit 265 010 m<sup>2</sup>), une centralité commerciale de destination (25 000 m<sup>2</sup> de commerces), une polarité en termes d'équipements publics d'intérêt d'agglomération (lieu culturel, skate park indoor, pôle d'enseignement supérieur, archives municipales) ainsi qu'une programmation économique (soit 30 000 m<sup>2</sup> de tertiaire et 15 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités), soit un programme de construction s'élevant à 395 000 m<sup>2</sup>

## VUE D'ENSEMBLE



46

**Figure 17 Schéma du programme**

Le développement d'un éco quartier marqué par des ambitions fortes en termes de mobilité (promouvoir les déplacements doux et réduction de la part modale de la voiture à 20 %) et de desserte énergétique (réseau de chaleur, couverture des toits et façades exposés au sud de panneaux solaires, développement d'une centrale photovoltaïque)

> Un plan de masse s'appuyant sur l'existant et sur les tracés : le projet se développe ainsi suivant la trame bâtie mais également des infrastructures ferroviaires existantes,

> Une déclinaison du projet urbain se fondant sur le concept de « ville intime », réinterprétation contemporaine de la ville ancienne, se traduisant par :

- des voies présentant un dimensionnement a minima, permettant de privilégier les circulations douces par l'instauration de zones de rencontres (vitesse limitée à 20 km/heure), de sens uniques, l'absence de stationnement sur l'espace public,
- un traitement unique des espaces publics minéraux, « la plaque », permettant de conforter l'identité urbaine du site et de privilégier les déplacements piétons et cyclistes,
- un maillage de transports en commun performant permettant de desservir l'ensemble du site,



- un projet architectural de 144 îlots développant des constructions dont les volumétries reposent sur des règles visant à assurer l'ensoleillement ainsi que la ventilation naturelle de l'ensemble des programmes qui seront développés.

### **3.2. ANALYSE HISTORIQUE ET MORPHOLOGIQUE DE LA VILLE DE REGHAÏA :**

Pour parfaire notre lecture des lieux nous avons procédé par une analyse historique et morphologique de la ville pour déterminer les points forts et les carences de notre site.

#### **3.2.1. Analyse historique :**

##### **a) Période ottomane :**

Nous retrouvons très peu d'informations concernant cette période là...

« Berbuger signale des ruines sans importance sur l'emplacement du village de la Réghaïa<sup>10</sup> »

« Sur l'emplacement du village actuel de Régaïa, il y a des ruines romaines peu importantes, douteuses et sans caractère marqué, c'est près de là qu'on a trouvé trois squelettes engagés dans le bétonnage d'une ancienne route<sup>11</sup> »

Lors de la conquête, il existait dans certaines parties de la plaine, des domaines (Haouch) appartenant à l'Etat turc. Les tribus qui y habitaient devaient fournir, par la contrainte, et sans rétribution, le matériel et le personnel nécessaire à la bonne marche de ces propriétés : c'était la Thouïza.

##### **b) Période coloniale :**

La création du centre de Réghaïa, la colonie agricole, date des années 1850-1860, le noyau ancien de la ville est un damier doté d'un tracé génie militaire, le centre ville colonial est organisé autour d'une place publique où est



Figure 18 église de la place central - Reghaïa

<sup>10</sup> Atlas archéologique de l'Algérie Lf n°05

<sup>11</sup> Voyage dans la régence d'Alger - Dr. Shaw

implanté l'église, ce centre est par ailleurs structuré par d'autres équipements entre autres : l'école, la Mairie à partir de la place, partent deux axes orthogonaux structurés par l'alignement des constructions qui ne dépassent pas les trois niveaux qui sont destinées à l'habitat individuel et mixte.

Ce centre a connu une évolution continue jusqu'en 1955-1959 date à partir de laquelle d'autres cités d'habitations ont été créées ailleurs. En effet avec la création de la maison Berliet, la cité « les autres » a été créée au sud-ouest de la commune pour loger les travailleurs français de la maison Berliet, tandis que la cité El-Mokrani et la cité Belgourari qui sont des cités de recasement elles ont été créées pour loger les travailleurs qui venaient d'Alger et de Kabylie.

### c) Période post coloniale :

La première extension de la ville vers le nord par la construction de la cité MAFAL... Après l'indépendance les besoins en logements se sont multipliés avec le développement de la zone



Figure 19 Cité MAFAL - Reghaïa

industrielle qui a pris une ampleur nationale à tel point que de

nombreux terrains agricoles ont été cédés à l'urbanisation, l'objectif étant de régler le problème de logements, Ce développement urbain s'est effectué essentiellement au nord du chef-lieu. L'oued et ses influents constituent une rupture naturelle à l'est et au sud, durant les années 1970, les fellahs abandonnaient leurs terres agricoles pour rejoindre les villes pour subvenir à leurs besoins, par ailleurs, la zone industrielle est devenue un immense pôle attractif espoir de vie meilleure pour toute la population rurale et comme la ville de Rouïba se trouve frappée par une multitude de servitudes qui constituent des contraintes à l'urbanisation, Reghaïa se trouvait être la seule commune apte à recevoir la population migrante. Ainsi ont été créées les cités pour l'habitat collectif à haute densité notamment les cités : Djurdjra, Soummam, El Ouancharis, Bouzegza. L'objectif était de résorber le déficit en logement. Durant les années 1980 le flux migratoire est devenue la conséquence d'un autre problème qui est la saturation de la capitale et le transfert de la population vers les communes périphériques.

On assiste ainsi à une prolifération de l'habitat individuel et les cités en générale.

Vers la fin des années 80' l'habitat collectif est développé notamment à l'ouest du chef-lieu et ce, sous forme d'opération coopérative immobilière notons que le phénomène des bidonvilles est apparu à Reghaïa vers la fin des années 60' et continue toujours à se développer un peu partout dans la commune, l'enquête a permis de recenser plusieurs bidonvilles dont deux dans le chef-lieu.

### **III.2. La structure de la ville :**

a- **Le chef-lieu** : il s'étend sur une superficie de 700ha et regroupe près de 66000 habitants, ce chef-lieu est composé de plusieurs typologies d'habitats :

**b- Le noyau colonial** : Centre-ville, à l'origine il était structuré par le croisement de deux axes. La RN5 et le CW122 qui aboutissent aux portes de la ville, organisé suivant un tracé en damier, son tissu étant composé d'habitat individuel mixte à faible densité et d'un centre défini par des équipements importants. La mosquée, une place publique, un musée, ce noyau a connu ensuite une extension urbaine notamment vers le nord :

-une extension au nord : caractérisée par l'habitat à forte densité

-une extension au sud-est : caractérisée par de l'habitat à faible densité

-une extension au sud-ouest : composé par la zone industrielle et la ZHUN Aissat Mustapha

**c- les agglomérations secondaires :**

Situées à l'est du chef-lieu, elle couvre une superficie de 145ha et regroupent 13000 habitants. Ces agglomérations secondaires sont composées d'habitat individuel illicite en majeure partie, dépourvu d'infrastructure et d'équipements.

d- **La zone éparse** : elle s'étend sur la périphérie du chef-lieu et est composée de quelques groupements d'habitats individuels précaires et des cités de recasement.

### **Conclusion :**

Le développement rapide et non planifié de l'urbanisation depuis l'époque coloniale est due à plusieurs facteurs...

La position géographique de la commune, point de relais entre deux villes importantes

Sa proximité de Rouiba qui est une ville presque saturée en matière d'urbanisation

Le fait qu'elle soit dotée d'une zone industrielle de 258 unités, zone de grande importance qui lui confie le rôle de receptacle pour la population.

A partir de là il apparait clairement que la problématique essentielle de la commune réside dans la maîtrise de la croissance urbaine, d'autant plus que cette croissance s'est opérée sur des zones contraignantes à l'urbanisation

### **3.3. CONSTAT DES DIFFERENTS INTERVENANT IMPACTANT SUR LA VILLE DE REGHAÏA :**

Afin de pouvoir proposer un projet global d'aménagement, on se doit de faire un constat des potentialités, mais aussi des contraintes, l'objectif de cette étude est donc de connaître avec le plus de précision possible les contraintes et les richesses qui vont influencer sur le futur projet d'aménagement.

#### **3.3.1'Ordre naturel :**

L'étude faune-flore naturaliste est réalisée en vue de permettre ultérieurement la réalisation d'un projet global et durable d'aménagement.

##### **1- climatologie :**

La région de Reghaïa se classe dans l'étage bioclimatique méditerranéen subhumide, caractérisé par saison humide de 8 mois et une période sèche de 4mois correspondant à la saison estivale

**-pluviométrie :** Reghaïa fait partie de la cote algérienne, elle bénéficie d'un climat méditerranéen avec un hiver doux et pluvieux qui s'étend de fin octobre à avril, et un été » chaud et humide se déploie sur les mois de mai à septembre. La pluviométrie annuelle moyenne est de 750mm, les pluies se répartissent sur 85jours.

**-température :** La température moyenne annuelle étant de 17.25°C, atteignant un minimum de 5°C en hiver et un maximum de 46°C en Août. Ce constat de température oriente les disponibilités naturelles de la région aux travaux agricoles en permettant de terminer approximativement les périodes de déficit hydrique durant lesquelles l'irrigation devient nécessaire.

**-Vent :** Les vents de l'ouest doinent sur le littoral et soufflent de Novembre à Mars en apportant les pluies, les vents du sud eux, soufflent en été (SIROCCO)

## **2- Géomorphologie :**

Le site de Réghaïa se trouve à l'extrémité est de synclinal Méridien, Sachant que la Mitidja était à l'origine une zone plane entre l'Atlas Tellien au sud et le sahel au nord, cette zone plane s'est enfoncée d'avantage suite à des mouvement ascendants de surrections.

## **3- Hydrographie :**

La commune de Reghaïa est dotée d'un réservoir d'eau naturel qui est le lac, les eaux de ce dernier proviennent des précipitations et du ruissellement des eaux des nappes, il est alimenté en outre par trois cours d'eau. La nappe d'eau dans le nord est peu profonde (5m), au sud elle est trois fois plus profonde (15m).

## **4- Sol :**

La sismicité : Après le séisme de Boumerdès en mai 2003, Reghaïa est classée dans la zone sismique 3 (sismicité élevée).

### **3.3.2. Ordre social :**

C'est l'étude quantitative des populations et de leurs dynamiques, à partir de caractéristiques telles que la natalité, la fécondité, la mortalité, la migratino. Il consiste à analyser les variations de ces phénomènes dans le temps et dans l'espace, en fonction des milieux socio-économiques et culturels.

Les démographes ont recours à divers méthodes pur expliquer les phénomènes démographiques, ils puisent notamment dans les connaissances de disciplines connexes, comme la sociologie, l'économie, la géographie et l'histoire, de sorte que leur interprétation soit la plus juste possible. La démographie dépasse donc largement le cadre de l'analyse statistique et permet d'étudier les phénomènes affectant les populations dans une perspective globale

### **La croissance démographique et le développement spatial :**

La commune de reghaïa regroupe plus de 80 000 habitants. Le taux d'accroissement important s'explique par :



critères	Description
	<p>-L'exode des populations des wilayas limitrophes, dû au potentiel industriel qui est à l'origine d'un important déploiement d'activités.</p> <p>-Le problème d'insécurité qu'a connu le pays la décennie précédente</p> <p>-Le déplacement de la population de communes de l'agglomération algéroise vers la périphérie suite à l'implantation des programmes d'état de logement (AADL – logements sociaux, etc.) et l'expansion des lotissements d'habitat individuel.</p> <p>La pression d'urbanisation est forte sur les superficies initialement dédiées à l'agriculture, la pression démographique s'est traduite dans l'espace par :</p> <p>-L'accroissement des tailles des agglomérations et par l'extension de leur tissu urbain provoquant leur conurbation</p> <p>- l'émergence de nouvelles agglomérations urbaines, telles que El Kerrouche à Reghaïa.</p> <p>-La prolifération accrue des bidonvilles. Cette urbanisation est surtout anarchique et spontanée, réalisée au coup par coup. Ces agglomérations secondaires sont enclavées et dépourvues des équipements nécessaires.</p> <p>La population est jeune mais inactive à cause du manque flagrant d'infrastructure de rencontre et d'échange.</p> <p><b>Ordre économique :</b></p> <p>-La zone industrielle de Reghaïa est implantée sur 1000 hectares et habité plus de 160 entreprises, elle emploie 25% de la population active de la commune.</p> <p>-Le nord de Reghaïa est composé d'une grande zone agricole dans une zone très fertile.</p> <p>-Depuis quelques années, Reghaïa est devenue un important centre de commerce.</p> <p>Activités industrielles :Le territoire d'étude est situé à proximité d'un pôle industriel important. 421 unités industrielles, notamment représentées par l'agroalimentaire (70unités), les matériaux de construction (46unités), la transformation des métaux (105 unités), les cuirs et textiles (78unités).</p> <p>L'agriculture : La moitié de territoire de la commune sont des terres agricoles, une bonne partie a été cédée à l'urbanisation à cause du manque de foncier non agricole favorable à l'urbanisation. Les terrains domaniaux de l'état sont partagés entre 8 exploitations agricoles individuelles et 19 exploitations agricoles communes (EAC). Les cultures maraîchères sont l'activité dominante (les principales cultures sont : la tomate, pomme de terre, salade, courgette, piment, haricot vert)</p>

Contexte urbain	Le grand ensemble est une production morphologique conforme aux principes édictés par l'urbanisme fonctionnaliste ( barres et tours de grandes hauteurs sur des assiettes d'implantation public ) (2). Apparue dans les années 50, c'est une architecture qu'on peut appeler « quantitative »: standardisation, bâtiment-type , répondant aux exigences social et quantitative.
Voies et tracé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• l'espace public commun n'est pas prit en considération, reniant la rue et la place dans l'approche urbain.</li> <li>• Les voies servent à desservir les bâtiment.</li> </ul>
Profil de l'ilot	-absence de limites: le tissu est continu, aucune individualisation des îlots, les espaces internes externes des ilots sont indifférents.
Parcellaire	-l'occupation au sol est par l'implantation de barres et de tours émergé dans la verdure, profitant de l'ensoleillement et de la ventilation.
Typologies Bâties	-Immeuble de 8 à 15 étages, avec l'absence d'activité au rez-de- chaussée, la considération de l'aire, la lumière, du soleil et de la verdure ont supplanté les traitement esthétique (façades, rues, boulevards) de l'urbanisme néoclassique
Espace public et privé	-Aboutissement des voies principales au bâtis , dans le présente forme, la paroi est fortement négligée, et ne construit pas la voie, de ce fait, la notion du règlement de la voie n'est pas prés en considération, ou des forme s'oppose au contexte d'implantation

Le commerce : Il attire une bonne partie de la population locale et environnante. Reghaïa est devenue un pôle commercial important dans la région, la commune est dotée de plusieurs unités de production et des aires de ventes présentes sous formes de boutiques, des supermarchés, un grand marché quotidien des fruits et légumes, des vêtements et des produits de grande variété.

### 3.3.3. Ordre urbanistique :

L'objectif est de donner une lecture de la ville. Cet ordre porte sur l'aménagement des espaces publics et privés, sur l'organisation du bâti et des activités économiques, la répartition des équipements, et d'une manière générale sur la morphologie de la ville et

l'organisation des réseaux qui la composent. Ainsi d'anticiper les besoins de la population et de proposer un développement urbain efficace sur le plan socioéconomique et durable sur le plan environnemental.

**a- Typologie de l'habitat et l'état du bâti :** Nous avons traité la typologie de l'habitat pour relever les différentes typologies qui constituent ce tissu.

**-L'habitat individuel colonial :** Ce type d'habitat compose le noyau central de la ville de Reghaïa, construction caractérisée par une architecture simple, ne dépassant pas deux niveaux, avec en général une toiture en pente, un jardin servant d'espace d'articulation entre les espaces, l'état de vétusté de ces constructions ainsi que l'inadaptation de ce genre de distribution des espaces ont poussé quelques propriétaires à démolir leur maison pour les reconstruire d'où la disparition progressive de cette typologie.

L'habitat collectif : cette typologie s'étend dans le nord du centre-ville le long du CW122, sous forme de grands ensembles homogènes. Sans la moindre articulation avec le noyau initial. Nous donnons un constat plus complet sur le schéma ci-dessus

**L'habitat semi collectif :** C'est une cité située au nord de la ville, ces villas de haut standing sont bien organisées et structurées par des axes perpendiculaires (en damier), des extensions anarchiques menacent la typologie d'architecture initiale, l'état de ces villa est bon.

**Les équipements :** Ils se localisent dans le centre-ville principalement, particulièrement au nord.

**b-Le réseau routier :** cette analyse se base sur une étude de réseau de communication dans le système régional dont elle fait partie

**Réseau primaire :** La ville de Reghaïa se situe sur un axe important à l'échelle du pays, où tout le flux se relie entre eux, supporté par la RN5 qui traverse la ville de l'est à l'ouest, assure la liaison régionale. Le CW122 est un axe d'urbanisation, Il assure les liaisons intercommunales en traversant la ville du nord au sud, la ville de Reghaïa s'organise autour de ces deux axes.

**Réseau secondaire :** Celui-ci est constitué de voies de grande importance avec l'organisation de la circulation automobile car elles constituent une alternative de desserte mécanique entre les différentes parties de la ville et notre site.

**Réseau tertiaire :** Le réseau urbain de la ville assure les liaisons et circulations dans l'agglomération, on trouve un système maillé sur lequel est venu se greffer des zones d'habitats à haute densités, qui à leur tour, obéissent à un tout autre système. L'inadaptation de ce genre de distribution d'espace a poussé quelques propriétaires à démolir leur maisons pour les reconstruire, d'où la disparition progressive de la typologie initiale, notons aussi une absence de la hiérarchisation des voies , absence de caractéristiques géométriques ainsi qu'urbanistiques.

**Réseau ferroviaire :** La ville de Reghaïa bénéficie d'une infrastructure ferroviaire très importante qui assure la liaison principale entre le centre et l'est du pays.

#### **3.2.4. Ordre juridique :**

Il y a une politique d'aménagement du territoire, pour que les activités économiques et infrastructures soient homogène au niveau territorial, soit pour accélérer ou réguler le développement, ou pour améliorer les positions du pays au niveau internationale.

Voici quelques lois qui pourront être utiles :

**-Loi n°93-03 : Art119 :** Les immeubles, les établissements industriels, artisanaux ou agricoles et autres édifices sont construits ou utilisés de manière à satisfaire aux dispositions prises en application de la présente loi afin d'éviter l'émission de bruits susceptible de causer une gêne excessive de nature à incommoder la population.

**-Loi n°87-03 : Art 23 :** Le développement et la répartition des équipements d'éducation de formation et de santé en tant qu'instruments de promotion social et facteurs importants du développement des régions sont un élément fondamental de concrétisation des objectifs de la politique nationale d'aménagement du territoire.

**-Loi n°87-03 : Art 24 :** L'aménagement du territoire prend en compte :

- La protection de l'environnement.
- La sauvegarde des sites naturels.

-La promotion des sites de loisirs.

**-Loi n°90-29 : Art 48 :** Dans les terres agricoles à potentialités élevées ou bonnes telles que définies par la législation en vigueur, les droits à construire sont limités aux constructions nécessaires à la viabilité.

### **Synthèse :**

Tous les équipements sont positionnés et condensés dans une seule zone. Un équipement son rôle est d'aider les gens à s'orienter dans la ville il représente un élément de repère mais son rôle dans ce cas n'a pas été valorisé en le positionnant ainsi. La ville de Reghaïa souffre déjà d'un manque cruel d'équipements administratifs et commerciaux.

Concernant l'espace public on remarque que le vide conçu dans cette zone offre une certaine qualité mais l'espace public dans ce cas n'est pas valorisé ou règlementé :

-Au niveau de la paroi qui construit l'espace on constate que chaque projet est conçu de façon autonome monofonctionnelle.

-Ces projets sont des équipements de service dont l'usage est limité, au bout du compte ces espaces ne seront pas utilisés la nuit, La raison revient à son insertion à la structure urbaine, et l'absence de la mixité urbaine.

D'après ce que nous avons pu constater de l'évaluation et l'état actuel de production urbaine ici en Algérie, on peut déduire que tous les projets sont ponctuels autocalés sur eux-mêmes c'est à dire l'autonomie des opérations:

-Les études sur la forme urbaine sont absentes, et les conséquences sont immédiates

-Perte du caractère de l'urbain et espace public qui s'apparente plus à de l'espace extérieur.

-Juxtaposition des opérations et aucune communication entre les projets...

-Désorientation et éléments d'appel presque inexistantes.

Tout projet d'architecture, d'aménagement urbain ou de restructuration ne peut exister sans une attache à une structure d'ensemble identifiée et hiérarchisée, La hiérarchisation de cette structure d'ensemble se caractérise par une orientation claire des parcours et un espace public défini qualifié et règlementé.

### **Les points forts :**

- Les composantes naturelles du site, le lac, la côte, quelques jardins qui respectent un rythme constant...
- La potentialité foncière est assez importante étant donné le nombre de poches délaissées.
- La position de limite de croissance pour la baie d'Alger.

### **Les carences :**

- la rupture avec la côte et l'enclavement du lac
- absence d'aménagement ou réseau d'intermodalité
- la naissance d'une dualité entre le tissu à vocation d'habitat et la zone industrielle.

## **3.3. LE PROJET URBAIN :**

### **3.3.1. Choix de la typologie à adopter : l'îlot ouvert De Portzamparc :**

Selon notre analyse typologique on a remarqué qu'il y a eu une dévalorisation de l'espace public, donc on adopte une typologie de référence alternative qui rassemble les points positifs de chaque tissu :

- Les trames de médinas et les trames coloniales ont en commun ce principe que la ville se construit autour de ces rues, ce qui assure la continuité du tissu urbain.
- De la médina on retient l'esprit cohérence, modestie, intimité des espaces, harmonie avec le site et le climat, espace piétonnier.
- De la ville européenne du XIX siècle on retient la rationalité des tracés de rues, certaines « mis en scène » des édifices exprimant la hiérarchie de bâtiments publics, la notion de façade urbaine
- Du mouvement moderne, on retient le sens de l'espace, du soleil, des vues, de la socialisation de groupes humains<sup>12</sup>

### **3.3.2. L'îlot ouvert :**

*« Ouverture entre bâtiments, ouverture à la lumière, ouverture à la vue mais, surtout, ouverture à l'aléatoire<sup>13</sup> »*

L'îlot ouvert est un ensemble de bâtiments autonomes et fragmentés, La hauteur des immeubles est limitée, les façades sont généralement alignées sur rue mais Sans continuité

<sup>12</sup> Jean-jacques Deluz – Le tout et le fragment.

<sup>13</sup> Christian de Portzamparc – article – l'îlot ouvert et Masséna, du concept à la réalité.

Dans un premier temps, on retrouve l'autonomie et la singularité du bâtiment. Chaque bâtiment est autonome, c'est-à-dire, il a ses quatre faces libres.

On retrouve aussi des jardins dans chacun des îlots. Ces jardins sont des lieux de détente, de passage. C'est un des points clés de la théorie de l'îlot ouvert, la circulation.

Un des points clés de l'îlot ouvert est la lumière. Pour cela, on retrouve dans le quartier Masséna-nord des ouvertures visuelles au travers des îlots. Cela donne amène le regard à traverser l'îlot par curiosité, pour voir ce qui se passe de l'autre côté. Il y a aussi la circulation de la lumière. En effet, le fait que chaque bâtiment est ses 4 faces libres et que chaque bâtiment n'est pas la même hauteur, la lumière naturelle éclaire au moins 3 façades des bâtiments au cours d'une journée.

### **3.3.3. Les avantages de l'îlot ouvert :**

- il permet une grande liberté architecturale avec des immeubles ayant souvent 3 façades.
- il permet de faire entrer la lumière au cœur de l'îlot.
- il offre des vues traversant
- il permet une perméabilité des îlots, ceux-ci peuvent être traversés par le piéton dans plusieurs directions.

### **3.3.4. Découpage foncier :**

**-Parcelle :** Pour arriver à un découpage respectant l'homogénéité du tissu urbain initial de la ville, nous avons repris le dimensionnement du parcellaire agraire qui est de 128x128, ce fut l'étape de parcellisation, puis nous sommes passé à la lotisation qui s'est faite à l'aide d'un découpage modulaire, on a fixé des dimensions par défaut de 5,6 m.

**-voirie :** nous avons ajouté la moitié du module initial pour les voies piétonnes, c'est-à-dire approximativement 8m pour les passages donnant vers l'intérieur de l'îlot, en dessous ce ne serait que des voies de desserte. Par contre pour la voirie mécanique, cela varie d'après l'importance de cette dernière, allant de 10mètres à 36mètres (pour le boulevard du premier novembre)

**-Bâtit :** Pour le bâti nous avons suivi la morphologie urbaine globale ainsi que les dimensions souvent répétés de l'îlot ouvert ce qui nous a donné des bâtiments de 24mètres de profondeur et 48mètres de longueur maximale sans ouverture vers le cœur d'îlot.

### 3.3.5. Etapes de composition urbaine :

Ne perdons pas de vue notre but initial qui est d'introduire l'ilot ouvert dans la structure urbaine de la ville donc nous nous devons de :

- relier tous les cœurs d'ilots à l'aide d'un passage urbain menant vers notre projet ponctuel.
- La ponctuation tout le long de l'axe premier novembre avec différents équipements et espaces publics.
- création de différentes perspectives aboutissant au projet ponctuel.
- hiérarchisation des espaces publics et privés.
- Dominance des voies piétonnes.
- perméabilité des ilots donnant différents perspectives entre les différents espaces.

Activité	espaces	Sous espace	catégorie	surface
consommation	Restaurant ; cafette		Grand public	420m <sup>2</sup>
Loisir/détente	Jardins ; station d'expérimentations ; observatoire		Grand public	560m <sup>2</sup>
commerciale			Grand public	192m <sup>2</sup>
Formation/apprentissage			Adulte ; jeunes	120m <sup>2</sup>
recherche			privé	200m <sup>2</sup>
commune			Grand public	600m <sup>2</sup>







## BIBLIOGRAPHIE :

- AUZELLE Robert ; *Clefs pour l'urbanisme*, Wallon, Vichy 1971. 265p.
- AVITABILE Alain, *La mise en scène du projet urbain pour une structuration des démarches*, L'hamattan, Paris 2005, 325p.
- AZZAG BEREZOWSKA EWA ; *projet urbain : guide méthodologique, la démarche du projet urbain* ; Synergie ; Alger ; avril 2012 ; 387 p
- BOURDON Daniel, *Les bailleurs sociaux dans le projet urbain*, Urbanisme, n°289, 1996.
- CHARLOT Antoine ; *Du quartier à la ville durable : vers un nouveau modèle urbain, victoires*.
- CHEMETOV Paul, *le monde des grands ensembles*, éd CREAPHIS, 2004, Paris, 255 pages.
- FRIEDMAN Yona ; *l'architecture mobile*, Casterman, Belgique 1974.
- INGALLINA Patriza, *Le projet urbain*, Paris, Que sais-je ? n°3585, 2001n, 127p.
- JENCKS Charles ; *Mouvements modernes en architecture*, Mardaga, Belgique 1979, 543p.
- LEVY Alber, *Contribution au projet urbain : Composition urbaine et instruments d'urbanisme*, 1995, 156p
- TOUSSAINT Jean-Yves, *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*. Margada 1998, 201p.
- PAGON Michel ; *L'homme et les villes*, Albin Michel, Paris 1975.
- PANERAI Philippe ; *Projet urbain*, Balzakh, Alger 2009. 193p
- TSIOMIS Y, *Matière de ville, projet urbain et enseignement*, la villette 2008, 287p
- VERDIER Philippe, *Le projet urbain participatif : apprendre à faire la ville avec ses habitants*, 2009.
- MASBOUNGI Arielle, *Le projet urbain en temps de crise : l'exemple de lisbonne*, 2013, 160p.