

Université de Blida 1

Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2

ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN

MEMOIRE DE MASTER II

Interstices urbains, potentiels de dynamiques urbaines.

Etudiante : Mlle. Kaidar Ibtissem

Encadreur : Dr. Mohamed Adel Souami

Responsable du master : Dr. Arch. M. ZERARKA

2016-2017

Remerciements

En préambule à ce mémoire, je remercie ALLAH, le tout puissant et miséricordieux, qui m'a aidé et m'a donné la patience et le courage durant ces années d'étude et de m'avoir mis sur le chemin du savoir.

J'exprime mes profonds remerciements à mon encadreur, Mr. Mohamed Adel Souami,. Je tiens à lui témoigner ma gratitude pour son soutien, son professionnalisme et sa patience qui m'ont été précieux afin de mener mon travail.

Je remercie Dr. Mohamed Zerarka, le responsable de l'option de nous avoir orientés durant toute l'année universitaire malgré toutes les difficultés rencontrées.

A ma famille et mes amis, c'est par leurs prières et leurs encouragements que j'ai pu surmonter tous les obstacles.

Je remercie Ibtihel, ma sœur, mon amie et ma collègue, que je ne pourrais jamais exprimer ma reconnaissance envers elle, pour les années qu'on a parcourues ensemble sur le chemin de l'architecture, à toi je te dis merci d'exister.

Je tiens à remercier Lina, ma petite sœur adorée pour les efforts que tu as faits. Je remercie Brahim, mon ami et collègue de m'avoir aidé et soutenu tout au long de l'année.

Je tiens à remercier toute personne qui a participé de près ou de loin à l'exécution de ce modeste travail.

Merci à toutes et à tous.

Dédicace

Je dédie ce travail, à mon père (qu'il repose en paix), lui qui m'a tant poussé en avant, prié pour moi, et qui s'est consacré à nous afin de me voir si épanouies dans cette vie. A toi je dédie ce travail, ta lumière m'accompagne toujours dans mon chemin.

À ma mère qui m'a tant soutenu durant cette année et qui a tant priée pour que je réussisse dans cette vie, a celle qui s'est sacrifié pour nous rendre plus forts que jamais, à celle qui était toujours là pour moi pendant mes moments de faiblesse, merci Maman.

A mes frères et sœurs, à mes adorés, ma force et mon soutien, aux trois piliers de ma vie, à ma source d'énergie éternelle, vous êtes les meilleurs.

Je dédie ce mémoire a tous mes collègues et amis et j'espère pouvoir avoir ma petite contribution à la recherche, à travers ce modeste travail.

Résumé

Alger, une ville qui ne cesse de s'accroître en nombre d'habitants et en constructions. La ville continue à s'étaler vers ses périphéries, laissant derrière elle d'énormes problèmes liés à l'étalement urbain non contrôlé ce qui donne lieu à une ville fragmentée qui s'étend vers l'extérieur des centres urbains chargés de mémoire.

L'état actuel de la ville ne reflète pas sa vraie image, on est face à une ville saturée, un foncier de plus en plus rare, or, les centres urbains sont marqués par l'émergence de vides urbains (interstices urbains) qui déstabilisent le tissu urbain et nuisent à son homogénéité.

A travers notre recherche, nous tenons à relever le potentiel que portent ces espaces marginaux pour la ville complexe d'aujourd'hui.

L'objectif de la recherche est de démontrer le potentiel de redynamisation urbaine des interstices urbains.

Mots clés : Alger, étalement urbain, croissance urbaine, interstices urbains, vides urbains, renouvellement urbain, redynamisation urbaine.

ملخص:

الجزائر العاصمة، مدينة تتزايد باستمرار في العدد و في المباني. ولا تزال المدينة في توسع مستمر وصل إلى ضواحيها، مما تسبب في مشاكل هائلة بسبب التمدد العمراني غير المنضبط الذي أدى إلى مدينة مجزأة ممتدة إلى خارج المراكز العمرانية المحملة بالذاكرة .

الحالة الراهنة للمدينة لا تعكس صورتها الحقيقية، فنحن الآن أمام مدينة مكتظة، مساحاتها الأرضية في انقراض مستمر ، بينما أصبحت المراكز العمرانية تتميز بظهور الفراغات العمرانية، مما أدى لزعزعة استقرار النسيج العمراني وإعاقة تجانسه .

من خلال أبحاثنا، نريد تسليط الضوء على الإمكانيات التي يمكن لهذه المناطق الهامشية أن تقدمها للمدينة المعقدة التي نشهدها اليوم. ويأتي هذا البحث بهدف إظهار إمكانية إعادة تنشيط المناطق الحضرية بين المدن .

الكلمات الرئيسية: الجزائر، الزحف العمراني، النمو الحضري، المناطق الحضرية، الفراغات العمرانية، التجديد الحضري، التنشيط الحضري .

Liste des figures

Fig. 2: Le district central occupé par les manifestants [REUTERS, 2005].	20
Fig. 1 :Le district central de Beyrouth modifié par le réseau routier (Crédit photos, Toki.L).	20
Fig. I. 3: Etalement urbain vers Les hauteurs de Bologhine [Djilali K., 2013].	26
Fig.I. 4: Logements en immeubles construits entre 1998 et 2008 [Safar-Zitoun M., 2009].	27
Fig.I. 6 : La Casbah d'Alger Saturée [Djilali K., 2013].	28
Fig.I. 5 : Boulevard Didouche Mourad, Alger [Djilali K., 2013].	28
Fig. II. 7: Graphique des distances-temps acceptables à pied selon les fonctions urbaines [MADEC, P., 2009, P122].	34
Fig.II. 8: Installation artistiques dans différents interstices urbains [Perschke K., 2015].	38
Fig. II. 9 : Chutes urbaines du au découpage fonctionnel de l'espace, [Mangin D., 2004],	41
Fig. II. 10: Délaissés routiers dues au détournement du réseau routier [Forum automobile., 2012].	42
Fig. II. 11 : Schémas illustrant Les vides urbains résultants de la superposition de la loi environnementale, de la géométrie routière et des règlements d'urbanisme [Mangin D., 2004].	42
Fig. II. 12: Vides réglementaires sur le littoral d'Alger (Les sablottes, la corniche d'El kettani- Bab El Oued) [Djilali K., 2013], [Afrique-times., 2016].	43
Fig.II 13: Friches industrielle et friche ferroviaire [Livolsi C., 2009], [IP3 PRESS., 2016],	44
Fig.II. 14 : Dent-creuse aménagée en place publique, Paris.[Lacroix J. 2013].	45
Fig. III. 15 : Récupération des chutes urbaines afin d'en aménager un espace public [Houde-Roy L., 2014].	52
Fig.. III. 16 : Localisation des sites explorés par le projet [Désilets M-S.,2002].	53
Fig. III. 17 : Explorations des lieux par l'installation de jeux ou de mobilier urbain [Lèvesque L., 2003], [SYN., 2002].	53
Fig. III. 18 : Surfaces de parkings exploitées [Rogers S-A., 2014].	54
Fig. III. 19: Espaces de détente et de rencontres à travers l'exploration des parkings [Rogers S-A., 2014].	55
Fig. III. 20 : La voie ferrée aérienne de Lower West Side dans les années 1930-40 [Trespicio T., 2012].	56

Fig. III. 21: Amélioration du cadre bâti aux alentours du projet [Baan I., 2009].	57
Fig. III. 22 : La promenade plantée de la High Line [©TheHighLine.org, 2009].	57
Fig. III. 23 : La preomenade plantée, Paris [Bokobza C., 2015].	59
Fig. III. 24 : Viaduc des arts, Paris [Cordia N., 2016].	59
Fig.III. 26: Le projet de construction du champ Tempelhofer, l'aéroport devenu un parc [Grün Berlin GmbH , 2013].	61
Fig. III. 25 : Appel a l'occupation du champ afin de lutter contre la gentrification [Yann G., 2014].	61
Fig.III. 27 : Espaces de détente et de rencontres au cœur du parc [Koali C, 2014].	62
Fig. III. 28: Ateliers créatifs et jardins écoloques [AAA , 2001].	63
Fig. III. 29 : Location en temps partagé d'une dent-creuse [Litzler J-B, 2012].	64
Fig. III. 30 :La dents-creuse avant et après occupation [spatialagency, 2004].	65
Fig. III. 31: Occupation temporaire d'une dent-creuse pur un équipement culturel [spatialagency, 2004].	66
Fig. III. 32 : Transformations d'espaces collectifs en espaces de sociabilité [Watkins K., 2014].	67
Fig. IV. 33 : Opérations de réhabilitation du patrimoine bati a Hussein Dey et Bab El Oued (Crédit photos Kaidar, I).	71
Fig. IV. 34: Situations des sites sur le périmètre du Plan Blanc d'Alger [Amrouche A, 2012].	72
Fig. IV. 35: Porosités urbaines au niveau du quartier de Bab El Oued	73
Fig. IV. 36: Dents creuses – Bab El Oued - Alger (Crédit photos Kaidar, I)	73
Fig. IV. 37: Carte de repérage des interstices urbains a Bâb El Oued.	74
Fig. IV. 38:Quartiers De Hussein Dey (Crédit photos Bensmaili, I)	75
Fig. IV. 39: Carte de repérage des interstices urbains à Hussein Dey.	76
Fig. IV. 40: Grandeur du pourcentage des dents -creuses comparée aux autres types d'interstices.	77
Fig. IV. 41 : Espaces de jeux et de rencontres autours des interstices (Crédit photos Kaidar, I)	79
Fig. IV. 42: Dents-creuses situées sur le grand boulevard Abderrahmane Mira- Bab El Oued- Alger (Crédit photos Kaidar, I)	79
Fig. IV. 43: Interstice urbain aménagé en espace public – Hussein Dey - Alger	79
Fig. IV. 44:Dents creuses inaccessibles (Crédit photos Kaidar, I)	80

Fig. IV. 45: Friches urbaines Fermées (Crédit photos Bensmaili, I & Kaidar, I).....	80
Fig. IV. 46: Activités sportives et regroupements près des friches urbaines – Hussein Dey (Crédit photos Kaidar, I).....	81
Fig .IV. 47: Dents creuses utilisées comme parkings (Crédit photos Kaidar, I).....	83
Fig. IV. 48: Commerce de rue au-dessus et autour des dents creuses (Crédit photos Kaidar, I).....	83
Fig. IV. 49: Regroupements et rencontres autour des parkings (Crédit photos Kaidar, I)..	84
Fig. IV. 50: Espace public sous le pont (Crédit photos Kaidar, I).	85
Fig. IV. 51: Fortes fréquentation de l’espace exploré (Crédit photos Kaidar, I)	85

Liste des tableaux

Tab. 1: Schéma de méthodologie de recherche	23
Tab.I. 2: Densité par zones. Habitants/ hectares	25
Tab. II. 3: Schéma de synthèse des enjeux du renouvellement urbain.....	37
Tab. II. 4 : Corrélation des données à propos du potentiel théoriques des interstices urbains à répondre aux enjeux du renouvellement urbain.	47
Tab.III. 5 : Tableau de synthèse des enjeux sociaux-économiques pris en charge par le projet.....	52
Tab. III. 6 : Tableau de synthese illustrant la prise en charge de l'enjeu sociau-culturel et économique	54
Tab. III. 7 : Tableau de synthese des enjeux sociau-culturel et environnemental de.....	55
Tab. III. 8 : Tableau de synthese de prise en charge de tous les enjeux sociaux, économiques et environnementaux par la High Line.....	58
Tab. III. 9 : Tableau de syntese des enjeux urbains de la coulée verte.	60
Tab. III. 10 : Tableau synthétisant le prise en charge du parc des enjeux sociaux-économiques.	62
Tab. III. 11: Tableau de synthèse des enjeux environnementaux et sociaux du projet.	64
Tab. III. 12 : Tableau synthétisant l'efficacité du concept des multipropriétés a répondre aux enjeux sociaux- économiques.....	65
Tab. III. 13 : La prise en charge des enjeux sociaux-économiques et culturels par le projet.	66
Tab. III. 14 : Tableau de synthese enjeux urbains du projet.....	67
Tab. III. 15 : Tableau de synthese des actions urbaines qui permettent de répondre aux enjeux urbains	68
Tab. III. 16 : Tableau de synthèse des enjeux urbains des différents exemples d'exploration d'interstices urbains.....	68
Tab. IV. 17: Estimation du potentiel d'attractivité par le facteur de par le facteur de connectivité et de vocation du quartier.....	77
Tab. IV. 18: Valeurs de prise en charge des enjeux urbains par les dents creuses et les friches urbaines.	78

Table des matières

INTRODUCTION	16
1. Introduction.....	17
2. Problématique	18
3. Hypothèses.....	19
a. L’interstice peut prendre en charge les nouveaux enjeux urbains	19
b.L’interstice urbain renforce la notion d’urbanité	21
4. Méthodologie	22
Chapitre I . ETAT DES LIEUX	24
I.1. Introduction	25
I.2. L’extension urbaine	25
I.3. L’urbanisme réglementaire en Algérie	27
Chapitre II. FONDEMENTS THEORIQUES.....	29
II.1. Nouveaux enjeux urbains	30
II.1.1. Enjeux sociaux	31
II.1.2. Enjeux économiques	33
II.1.3 Enjeux culturels	35
II.1.4. Enjeux environnementaux.....	36
II.2. Interstices urbains	38
II.2.1. Qu’est-ce qu’un interstice urbain ?.....	38
II.2.2. Différentes formes d’interstices urbains	40
A. Les chutes urbaines	41
B. Les délaissés routiers	42
C. Vides règlementaires	42
D. Friches urbaines	43
E. Dents-creuses	45
II.2.3. Synthèse et corrélation des données	46
Chapitre III . L’INTERSTICE URBAIN POTENTIEL DE DYNAMIQUE URBAINE	50
III.1. Introduction	51
III.2. Chutes urbaines	51
1. Le Pearl Street Triangle, une chute urbaine transformée en espace public	51
2. Hypothèses d’amarrages & hypothèses d’insertion, une exploration temporaire du paysage urbain.....	52
3. Park (ing) Day, une transformation temporaire des parkings	54
III.3. Friches urbaines	56

1.	La High Line <i>une friche ferroviaire convertie en parc linéaire suspendu</i>	56
2.	La Coulée verte René-Dumont ex La Promenade plantée , <i>un parc urbain linéaire suspendu</i>	58
3.	Champ de Tempelhof , <i>de l'aéroport au parc, Berlin</i>	60
4.	ECO BOXU , <i>un modèle d'agriculture urbaine</i>	63
III.4.	Dents-creuses	64
1.	Concept de Multipropriétés , <i>location en temps partagé pour plus de sociabilité</i>	64
2.	Le « fast-build » , <i>équipements temporaires démontable</i>	65
3.	Espacios de Paz , <i>des espaces de paix pour des zones de danger</i>	67
III.5.	Synthèse	68
Chapitre IV. L'ENQUETE URBAINE		70
IV.1.	Introduction : Alger, une ville en pleine crise.	71
IV.2.	Choix des sites	71
IV.3.	Repérage et étude d'interstices urbains	72
1.	Premier terrain d'enquête : Bâb el Oued	72
2.	Deuxième terrain d'enquête : Hussein dey	74
IV.4.	Interprétation des données	76
1.	Enjeux sociaux	78
2.	Enjeux économiques	81
3.	Enjeux sociaux et économiques	84
4.	Chutes urbaines : étude d'un cas particulier	85
IV.5.	Synthèse de l'enquête	86
CONCLUSION GENERALE		87
BIBLIOGRAPHIE		94

Introduction à la thématique générale du master

‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’

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

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

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

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

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l’urbanisation et de ses formes), le master

‘Architecture et Projet Urbain’ soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d’urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

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

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

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente².

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

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

Il conclura par affirmer que le projet urbain « *est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après* »: une conception de

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

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

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

l'architecture dans son rapport au 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. »⁴

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

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

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

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

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

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

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

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

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

Au courant de l'année universitaire 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

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

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master

'Architecture et Projet Urbain

INTRODUCTION

GENERALE

« L'architecture c'est le vide, à toi de le définir. »

Luigi Snozzi

1. Introduction

Les grands centres urbains subissent une croissance urbaine accélérée et un flux migratoire assez important vers les villes, ce qui a conduit à la saturation de ces derniers. Face à cette situation, la politique urbaine en Algérie est dans la position de vouloir intégrer des programmes de plus en plus importants. En conséquence les pouvoirs publics se retrouvent dans « l'urgence » de loger, « l'urgence » de créer de l'emploi, « l'urgence » de construire de nouveaux équipements et « l'urgence » de réhabiliter le patrimoine architectural. D'un autre côté ce même pouvoir est confronté à une rareté de plus en plus importante du foncier.

Suite à la mauvaise gestion et optimisation du tissu urbain, les villes deviennent surchargées et le foncier est rare, c'est une situation de crise qui s'annonce. En Algérie, la politique urbanistique s'inscrit plus dans une approche technique et figée à travers la production de plans d'aménagements qui ne s'adaptent ni avec les nouveaux phénomènes urbains ni avec les nouveaux défis qui s'imposent à lui.

L'échec des instruments d'urbanisme en termes de planification urbaine, gestion des territoires et de réglementation urbaine a conduit à un nouveau mode d'action : une autre approche qui vient contrecarrer l'ancienne méthode technique et purement fonctionnelle et les villes métropoles se trouvent dans l'obligation d'adopter une nouvelle démarche urbaine, celle du projet urbain qui représente une démarche plus souple et évolutive.

« Revendiquer le projet urbain revenait à revendiquer le « projet » face au « plan », ce dernier jugé insuffisant pour définir l'espace et la forme urbaine. » [Rabinovich A. & Navez-Bouchanine F., 2010, P2].

Dans leur ouvrage « Projet urbain-guide méthodologique » Ewa Berezowska-Azzag explore les conditions d'émergence du projet urbain. Selon l'auteure, le projet urbain naît de la nécessité de pouvoir agir rapidement et d'une manière ciblée sur un territoire, afin de répondre à une situation d'urgence ou aux besoins émergents. Il fallait répondre aux besoins sociaux et régler les problèmes des quartiers en dégradation, ainsi que le relogement des populations, mais c'est avec l'apparition des friches dans les années 90 que la notion du projet urbain a pris son ampleur et vision actuelle.

A Alger, la nécessité de développer une réflexion urbaine stratégique s'est manifestée pour la première fois à l'occasion de la création du **Gouvernorat du Grand Alger** en 1997, en donnant à la capitale un statut particulier et une autonomie financière. Le projet portait une vision de métropolisation, d'ouverture vers l'international, de rayonnement culturel et de renouvellement des quartiers dans une démarche qualitative visant à sauvegarder et réhabiliter le patrimoine bâti et à requalifier les quartiers sensibles d'Alger [Berezowska-Azzag E., 2012, P65].

La notion du renouvellement urbain (*recupero*)⁵, est née suite à la crise économique dans les villes européennes ainsi que la décentralisation des activités industrielles. Ainsi, l'action a été orientée vers la récupération et la régénération des terrains libérés (friches urbaines) afin de pouvoir répondre aux nouvelles nécessités d'où la notion du renouvellement urbain. Une action qui agit sur la reconquête urbaine des territoires en friches, la réhabilitation urbaine des tissus anciens en voie de dégradation et l'intégration urbaine des territoires en voie d'exclusion et de relégation (outre les centres anciens dévalorisés), le renouvellement urbain agit sur les secteurs dévalorisés de la ville.

Nous voulons s'inscrire dans cette approche, en étudiant l'éventualité de refaire la ville sur elle-même à travers les vides urbains qui naissent au cœur de la ville.

Le vide urbain (interstice urbain) est ce petit morceau vide de la ville, qui résiste à l'aménagement définitif et la programmation figée, qui est laissé comme un champ d'expérimentation afin de nous permettre de vérifier certains enjeux urbains tel que l'usage de l'espace, l'insertion des usagers et la cohésion sociale.

Considérés comme « traces du passé », les interstices urbains persistent dans le tissu urbain et représentent un vrai « fardeau » pour les pouvoirs publics qui n'arrivent plus à les gérer ou les rentabiliser.

2. Problématique

On les appelle aussi les « Rez-de-chaussée » de la ville, les interstices urbains sont ces espaces abandonnés et non définis qui portent en eux une véritable énergie pour la ville que ce soit par leurs pratiques spontanées ou par leur potentiel foncier vu la rareté de ce dernier. Ce qui est à signaler est que la majorité des sites abandonnés se situent dans les

⁵*Recupero* : notion née en Italie qui signifie la récupération de l'existant.

zones urbaines et près du centre-ville, ce qui renforce notre intérêt au potentiel qu'offrent ces espaces marginaux [DUMESNIL F. & OUELLET C., 2002].

« Situés à l'opposé des espaces figés par les fonctions et les formes de propriété de la ville moderne, les délaissés urbains, les friches et les terrains vagues conservent justement « le vague », l'indéfini, l'indéterminé, l'ouverture dans la ville. » [NICOLAS-LE STRAT P., 2007, P75].

Aujourd'hui, nous considérons le vide comme élément stratégique, pouvoir composer avec va permettre à la ville d'évoluer et de respirer sans s'étendre. Notre sujet est donc cet interstice urbain, potentiel de dynamique urbaine.

Notre problématique traite la question du renouvellement urbain à travers l'occupation des interstices urbains. Cette notion est fortement sollicitée par le concept de développement durable, dans une logique de récupération, on est dans la volonté de réhabiliter plutôt que démolir et de réutiliser les zones en friches plutôt que d'aller vers une extension urbaine.

Notre problématique consiste en l'identification du potentiel des interstices urbains à participer au renouvellement urbain, à savoir refaire la ville sur elle-même et participer de ce fait à la redynamisation de la ville d'Alger et de ses quartiers dévalorisés.

3. Hypothèses

Afin de pouvoir répondre à notre problématique de recherche nous avons émis les hypothèses suivantes :

a. L'interstice peut prendre en charge les nouveaux enjeux urbains :

Les nouvelles approches urbaines se tournent vers une approche « humaniste » plutôt que « techniciste » en mettant en avant l'importance des usages en ciblant différents enjeux : sociaux, patrimoniaux, culturels, économiques et politiques.

En s'inscrivant dans un urbanisme de gestion, les nouvelles approches d'urbanisme visent à améliorer l'organisation des quartiers et de maintenir les conditions de vie à travers différentes actions telles que la récupération des friches urbaines, la gestion et la réinsertion des quartiers en difficultés ainsi que la valorisation des quartiers anciens. Il est question de traiter le social avant de traiter le spatial, à travers des opérations d'amélioration des espaces publics, de réhabilitation du secteur bâti et d'amélioration de l'habitat.

Les espaces des villes ce sont des fragments qui font partie d'un tout, mais qui gardent en eux la mémoire du lieu, qui peut aller d'un événement historique aux pratiques qui renforcent une mémoire collective et une identité urbaine. On cite l'exemple du District centrale de Beyrouth (centre-ville de Beyrouth), qui a subi des opérations de réaménagements, de ce fait des places publiques -dont les habitants avaient l'habitude de se regrouper pour des fins démocratiques- ont disparu avec la mise en place d'un nouveau réseau routier (Fig. 1).

De nos jours, ces espaces chargés de mémoire continuent à subir les mêmes pratiques urbaines, c'est la mémoire du lieu qui se montre plus forte que n'importe quelle transformation urbaine (Fig. 2).



Fig. 2 : Le district central de Beyrouth modifié par le réseau routier (Crédit photos, Toki.L).



Fig. 1: Le district central occupé par les manifestants [REUTERS, 2005].

Lorsqu'on observe les interstices urbains on remarque que ce sont des espaces qui étaient affectés à une période donnée à certaines activités. Ce sont des « traces » qui sont propices à accueillir des activités de remplacements et répondre aux différents

enjeux urbains du moment où ils bénéficient d'un emplacement en plein cœur des villes et dans des lieux en pleine mutation urbaine.

b. L'interstice urbain renforce la notion d'urbanité :

Refaire la ville sur elle-même, c'est l'objet du renouvellement urbain. Dans une stratégie de « recyclage » et de récupération des espaces non-investis le renouvellement urbain vise à construire sur l'existant pour favoriser une certaine concentration et densité d'où la notion de villes compactes. Les interstices urbains permettent de réduire l'impact sur l'environnement et les charges économiques, tout en répondant aux nouveaux besoins. Cette démarche nous évitera la délocalisation des habitants de leurs quartiers.

A travers une logique de superposition de deux trames, celle du vide et du plein, la ville est renouvelée sur des tissus anciens, et donc sur des vides urbains. Investir les porosités urbaines (vides urbains, friche urbaines, terrains vagues, murs pignons, toits d'immeubles, ponts, porte-à-faux, etc.) représentent un appui pour certains architectes soucieux du renouvellement urbain face à la saturation du bâti.

« Les porosités ne sont pas des non-lieux mais de vrais espaces dépourvus de fonctionnalités. Il faut transcender l'âme du lieu en leur trouvant un nouvel usage ... Le fait de reconstruire sur la ville déjà existante tempère les prix et permet surtout d'augmenter l'offre. De plus, cela permet de créer des surprises et génère de la spontanéité. » [Déborah A., 2011, P2].

Matérialiser le vide, le rendre visuel et l'utiliser en tant que matière de composition se fait aussi par l'introduction d'un paysage, d'une place ou d'un espace vert ce qui définira la matière urbaine. D'ailleurs comme le décrit Louis Kahn : « *A Street is a room* » [Kahn L., 1971], ou la rue est une chambre, une expression assez forte qui nous met devant une vraie pratique de l'espace public.

Les interstices sont aujourd'hui ce qui permet à la ville de respirer du moment où leurs pratiques nous permettent de voir et vivre le vide autrement. Ce sont généralement des lieux d'expressions spontanées, des espaces de pratiques culturelles, sportives ou commerciales, là où les habitants expriment leur propre identité aussi.

« L'interstice doit être inévitablement pratiqué. Certains artistes, certains architectes ou des mouvements de pensées se mettent à l'action. Ils s'installent, avec ou

sans droits sur ces lieux délaissés. Il s'agit alors d'émettre une action dans l'espace : de rendre l'invisible, visible. » [NICOLAS-LE STRAT, 2007, P7].

Consolider le caractère déjà présent sur ces lieux de vie (appropriés instinctivement) permettra d'assurer l'insertion des usagers (habitants) dans leurs quartiers.

« Il s'agit de terrains mis en jachère, en attente d'un futur meilleur, de champs d'expérimentation pour modèles urbains. Ils aspirent à faire partie intégrante des projets de villes d'aujourd'hui et de demain, en gardant d'éventuelles options de dynamiques et d'organisations. » [OUDGHINI N., 2014, P9].

4. Méthodologie

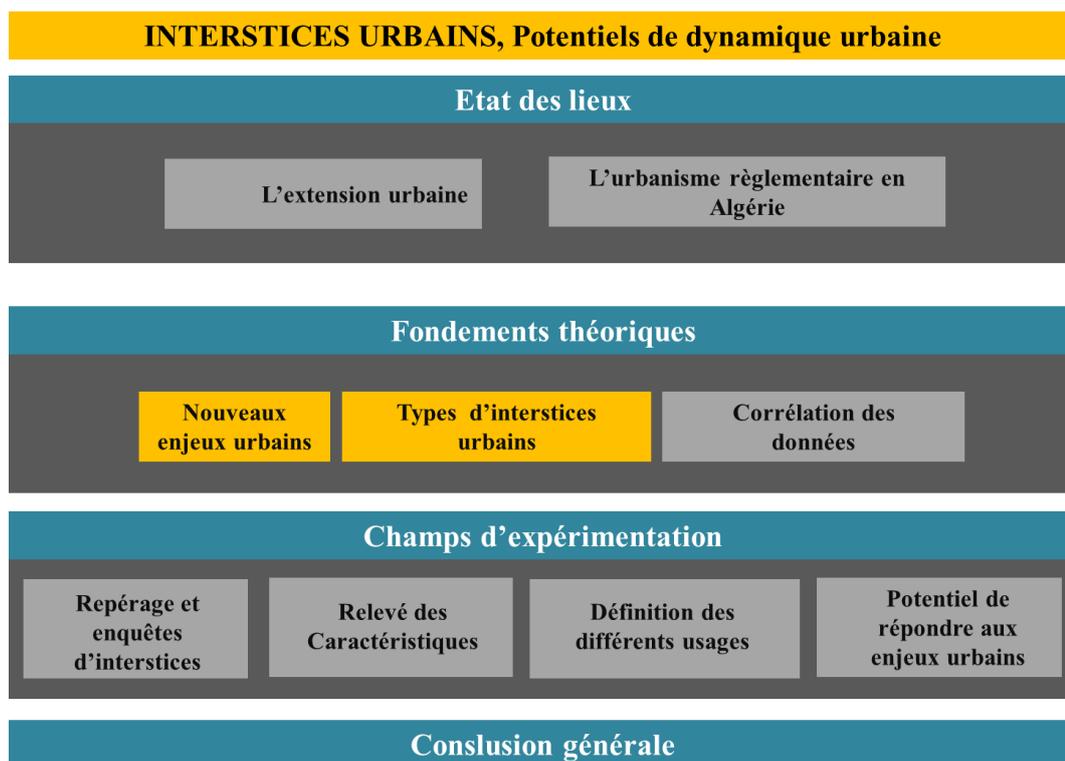
Nous voulons à travers notre recherche arriver à relever le potentiel important que portent les espaces délaissés de la ville, et démontrer la nécessité de leur reconquête et procession dans le cadre du renouvellement urbain.

Etudier les nouvelles possibilités qu'offrent le tissu urbain actuellement est notre champ de recherche, investir les nouveaux enjeux du renouvellement urbain et démontrer l'impact de la réappropriation des failles urbaines sur la ville d'aujourd'hui sur les plans : sociaux, économiques, culturels et environnementaux.

Dans le but de vérifier nos hypothèses de départ, nous allons suivre la démarche suivante (Tab.1) :

1. Premièrement définir les nouveaux enjeux urbains, et identifier les différentes actions qui permettent d'y répondre.
2. Deuxièmement, définir les différentes formes et caractéristiques des interstices urbains.
3. Troisièmement réaliser une corrélation des données entre les enjeux urbains et les types d'interstices afin d'identifier le potentiel théorique des interstices à répondre aux enjeux du projet urbain.
4. Quatrièmement, la vérification de ce potentiel théorique à travers différents exemples internationaux.

5. Cinquièmement, la réalisation d'une enquête in situ sur un corpus d'études d'interstices urbains de la ville d'Alger, pour vérifier le potentiel de ce dernier à participer au renouvellement urbain de la ville.
6. Enfin une conclusion générale permettant d'entrevoir l'apport à la connaissance de ce travail de recherche ainsi que les perspectives de recherches futures.



Tab. 1: Schéma de méthodologie de recherche. [Souami, M. A., 2017].

Il est important de signaler à ce niveau que le recours aux exemples internationaux pour la vérification de nos hypothèses est dû à l'absence en Algérie de projets urbains basés sur la réappropriation et la réinsertion des interstices urbains.

Le recours en deuxième lieu à l'enquête sur terrain algérois, est la vérification par l'usage quotidien des habitants du potentiel de ces interstices à répondre aux enjeux posés indépendamment de la réalisation d'actions urbaines répondant à la nouvelle approche du projet urbain en Algérie.

Chapitre I

ETAT DES LIEUX

*« La dynamique doit remplacer la statique, la gestion doit suppléer au contrôle,
la réalité doit commander au-delà des règles préétablies. »*

Jean-Jacques Deluz

I.1. Introduction

Le premier intérêt à notre sujet de recherche s'est manifesté à partir de notre vécu et notre observation de l'état actuel de la ville d'Alger. Alger devient une ville saturée qui s'étend de plus en plus vers la périphérie, c'est une ville qui souffre actuellement d'un foncier de plus en plus rare et un urbanisme réglementaire techniciste qui ne répond pas aux enjeux urbains actuels.

Ce chapitre tente de présenter l'état des lieux de la ville d'Alger afin de pouvoir introduire nos recherches théoriques qui concernent les nouvelles approches d'urbanisme qui font face aux nouveaux défis des villes métropoles et qui répondent aux nouveaux enjeux urbains.

I.2. L'extension urbaine

L'extension urbaine est lorsque le rythme de l'étalement urbain est plus rapide que celui de la croissance démographique dans le but de réduire la densité des centres urbains ou des zones urbanisées (tab.2).

	7	198	98	19	2008
Hyper centre	,85	609	4,95	46	336,95
Centre-ville	,02	170	9,28	18	159,24
Première couronne	57	46,	,71	85	72,35
Deuxième couronne		11,		17	25,87
Total Alger	[Safar-Zitoun M., 2009]33	92	,26		38,26

Cette dernière a de forts impacts sur le plan économique, social et environnemental. Sur le plan économique, en diminuant les terrains agricoles, l'étalement urbain conduit à un morcellement des terrains et de la diminution de la productivité agricole et alimentaire, rajoutant à cela les coûts de déplacements et de la mise en place d'infrastructures routières dans le but de relier les nouvelles extensions aux anciens centres urbains.

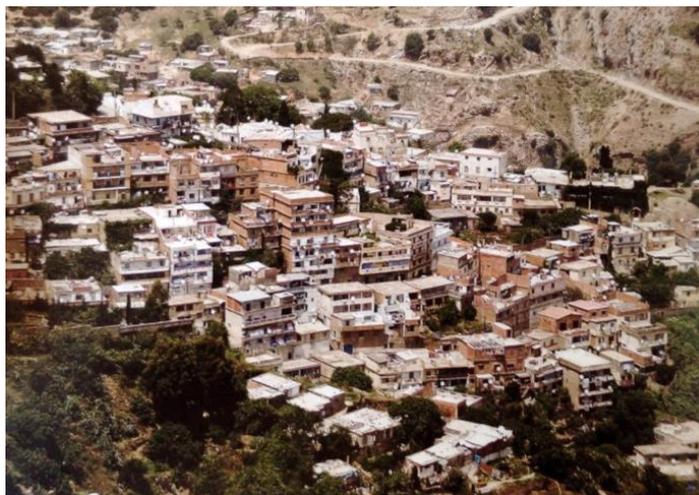


Fig. I. 3: Etalement urbain vers Les hauteurs de Bologhine [Djilali K., 2013].

Sur le plan social, il participe à la ségrégation sociale en allant à l'encontre du principe de mixité sociale qui améliore l'insertion des usagers dans leur environnement. Les personnes qui ont été relogés en milieu périurbain se sentent déracinés de leur milieu natal, souvent ils fréquentent leurs anciens points d'achat ou leurs anciens espaces de détente.

Du point de vue environnemental, l'étalement urbain ne protège pas les principes de développement durable avec une forte consommation d'énergie, la réduction de surfaces agricoles et naturelles, la destruction des écosystèmes ainsi que l'accroissement des coûts d'assainissement et des déplacements.

Dans la région d'Alger, la politique d'aménagement ne cesse de favoriser l'étalement urbain en détruisant des hectares de terres agricoles, près de 150.000 hectares de terrains récupérés par les autorités pour des programmes de logements (fig.4) et c'est la ville qui s'étend vers les périphéries au détriment des autres secteurs [A S., 2010].

A titre d'exemple, on cite le cas de la Mitidja qui est de plus en plus asphyxiée par l'urbanisation incontrôlée des terres agricoles qui ont été sacrifiées à cause de la « bétonisation ».

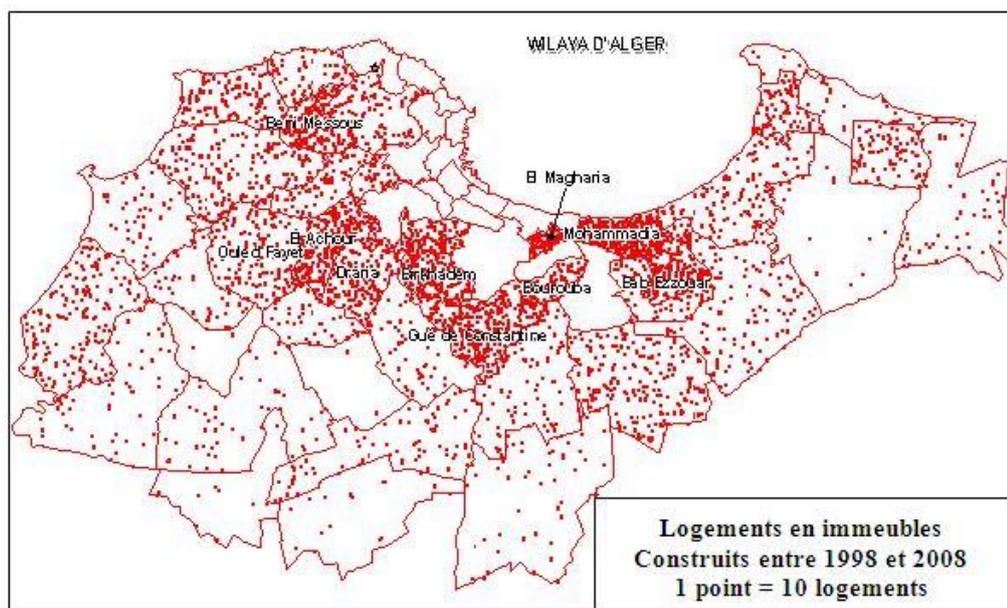


Fig.I. 4: Logements en immeubles construits entre 1998 et 2008 [Safar-Zitoun M., 2009].

I.3. L'urbanisme réglementaire en Algérie

Selon un rapport de la banque mondiale réalisé en 2009 et intitulé « La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives », différents plans d'urbanisme se sont succédés sur la ville d'Alger mais sans grande efficacité opérationnelle. Il souligne : « *Après la dissolution du Gouvernorat d'Alger en 2000 pour des raisons d'inconstitutionnalité, l'essentiel de la pratique planificatrice des autorités de la wilaya, qui ont repris les choses en main, a consisté à essayer de caser les différents programmes de logements sociaux, d'équipements publics et de voirie en fonction des disponibilités foncières qui ont dicté les opportunités de localisation de ces programmes.* » [Naili M., 2012, P2].

Les instruments d'urbanismes ont démontré leurs défaillance et limites face à l'évolution rapide de la ville, ils sont standards et ne reflétaient malheureusement pas l'image de la ville (fig.5 & fig.6).

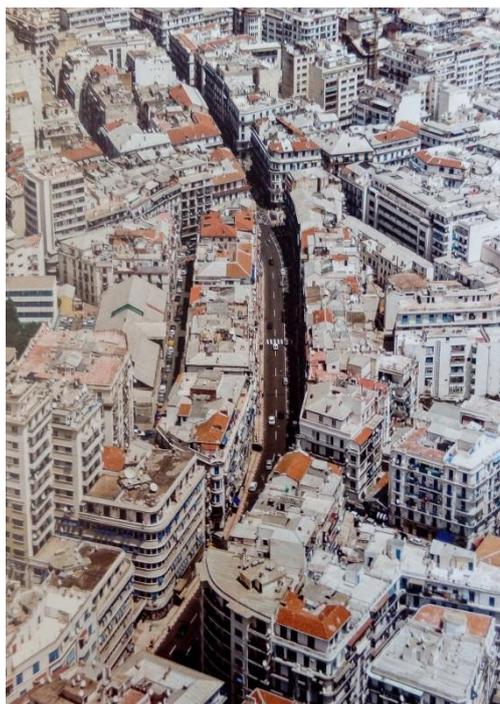


Fig.I. 6 : Boulevard Didouche Mourad, Alg
[Djilali K., 2013].

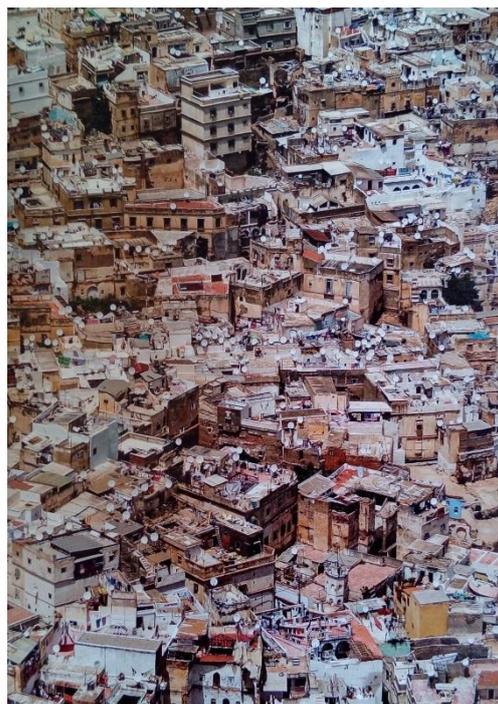


Fig.I. 5 : La Casbah d'Alger Saturée
[Djilali K., 2013].

Ces règles caractérisées par un aspect abstrait, qui se trouvent en décalage avec la réalité. Elles se transforment en Algérie en outils de gestion et de réglementation d'une situation existante et non pas des outils de planification (La loi n°08-15⁶).

Rajouté à cela, ces instruments présentent des plans et des directives qui agissent sur une échelle globale sans tenir compte de l'échelle locale des propositions et projets urbains. Elaborés d'une façon standardisée et rigide, ils ne s'adaptent ni aux spécificités locales ni aux dynamiques actuelles des villes, ils sont caractérisés par un processus d'élaboration assez long et une lenteur de mise en œuvre.

« La législation incomplète ou super-complète ne règle rien tant qu'on ne conçoit pas les projets sous forme de lignes de chemins de fer, une fois les rails posés, quel que soit l'(ir)responsable, il doit suivre la trajectoire... » [Deluz, J-J., 2008, P74].

⁶ La loi n°08-15 a pour objectif de fixer les règles de mise en conformité des constructions et leurs achèvements.

Chapitre II

FONDEMENTS THEORIQUES

« Le véritable lieu urbain est celui qui nous modifie, nous ne serons plus en le quittant celui que nous étions en y pénétrant. »

Pierre Sansot

II.1. Nouveaux enjeux urbains

Les notions traditionnelles de réglementation et planification urbaine ont démontrés leurs limites face à la réalité complexe des villes contemporaines, elles ont été délaissées petit à petit et remplacées par ce qu'on appelle « le projet urbain ».

Dans leur livre « Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville », Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann, discutent des interrogations de Jacques Rey sur le projet urbain et mentionnent ses remarques en citant que le projet urbain serait donc l'intervention sur la ville en crise, non pas sur sa totalité mais sur ses fragments.

Dans cette logique il pourrait se définir comme un ensemble de rapport entre le fragment et le tout. Le projet urbain agit sur des fragments du tissu urbain en considérant le tout sous le slogan : Penser localement, agir globalement. Il intervient d'une façon ciblée et pratique dans une approche humaniste qui donne à l'utilisateur une grande importance [Berezowska-Azzag E., 2012, P62].

Le projet urbain organise un territoire afin d'en améliorer l'usage, la qualité, le fonctionnement, la dynamique économique et culturelle et les relations sociales. Il ne se réalise que grâce à un engagement politique fort, pour lutter contre le laisser faire et les coupures urbaines physiques, fonctionnelles et sociales [Masboungi A., 2002, P23].

« C'est un « projet intégré » qui mélange plusieurs fonctions urbaines et articule plusieurs dimensions de l'aménagement urbain (l'économique, le social, l'environnement, les déplacements...etc.) Dans un cadre de référence unifié. » [Berezowska-Azzag E., 2012, P68].

Il s'oriente vers la réalisation de « contenants » qui représentent les différentes infrastructures : équipements, logements, espaces publics, dans un contenu et un contexte urbain et social basé sur des principes et des stratégies qui permettent de faire revivre ces « contenus » à travers la création d'emploi, l'intégration sociale, l'animation, etc. [DIND J- P., 2014].

Le renouvellement urbain s'impose pour solutionner les problèmes actuels de la ville, en se basant sur le principe de « reconstruire la ville sur elle-même », ainsi la solution de la densification occupe une grande importance du moment où elle permet de

requalifier et restaurer un milieu urbain mais elle doit se faire à une échelle humaine afin de répondre aux besoins des usagers.

La requalification urbaine démarre d'un fait urbain, d'une forme urbaine, une charge symbolique et d'un mode d'occupation pour préserver l'existant et dynamiser un secteur dévalorisé. On parle dès lors d'une densification d'usages afin d'assurer une meilleure qualité de vie.

La sauvegarde et la valorisation du patrimoine bâti permettent l'approbation des usagers et leur insertion dans le projet. Cependant, valoriser le patrimoine bâti et le protéger ne veut pas dire « figer », le but est de faire revivre ces traces du passé et les réintégrer au cœur de la ville.

« Aujourd'hui, nous devons accompagner nos meilleurs alliés, les décideurs territoriaux, pour qu'ils utilisent le patrimoine comme levier : levier de l'ancrage des hommes à un lieu, levier de la culture d'une communauté, levier du développement local. » [NOURISSIER G., 2006, P13].

Le patrimoine bâti est traité comme un paysage et un territoire urbain à préserver, et à composer avec et non pas comme un projet architectural séparé du tissu urbain. On passe d'une simple conservation et restauration à un programme de sauvegarde de cet héritage perdu.

II.1.1. Enjeux sociaux

Le projet urbain se doit d'être un **projet social** qui répond aux dynamiques sociales d'un territoire. Il démarre d'une analyse des données sociologique pour comprendre ensuite le fonctionnement social, les différentes appropriations, usages, réseaux sociaux etc.

« Il s'agit de prendre en compte l'histoire sociale et culturelle de territoire, d'en comprendre le fonctionnement actuel pour inscrire le projet à venir dans une continuité porteuse de sens pour les habitants et utilisateurs du territoire d'aujourd'hui et pour ceux à venir. » [LATAULADE B., 2013, P2].

- **Renforcer l'identité du lieu** : Le projet urbain démarre du passé pour créer un futur meilleur, c'est pour cela il doit se rattacher à l'histoire du lieu. Pour une meilleure intégration des usagers, le projet urbain doit la préserver, afin d'éviter le refus du projet de la part des habitants et leur résistance au changement.

Il est important d'analyser et de prendre en considération les usages locaux existants avant d'intervenir sur un site pour voir comment le projet de renouvellement peut-il répondre aux nouveaux besoins. Les terrains qui ont un fort potentiel de transformation sont généralement des supports de pratiques sociales auxquelles les usagers sont attachés : une pelouse peut être un terrain de jeu pour les enfants, un terrain vague offre un espace vert de dégagement et un lieu de promenade pour les chiens, etc. [DIND J- P., 2014].

- **Assurer l'insertion sociale** : Dans une opération de rénovation ou de renouvellement urbain, renforcer le rôle des collectivités sociales (associations et réseaux sociaux) est important pour la réussite du projet. Il est important de considérer l'usager local comme un **expert** qui utilise, fréquente et s'approprié l'espace.

« Pour les gens qui ont été relogés, dans des quartiers plus résidentiels par exemple, la greffe ne va pas de soi. Dans les écoles les enfants ne se parlent pas toujours, des personnes nous disent qu'elles retournent toujours dans leur pharmacie habituelle pour ne pas montrer dans leur nouveau quartier qu'elles sont bénéficiaires de la CMU. Elles continuent de fréquenter les commerçants de leur ancien quartier qui sont moins chers » [GRUMIAUX S., 2011, P4].

- **Renforcer l'intégration urbaine** : le projet de rénovation urbaine travaille sur la couture du quartier au reste de la ville et son intégration sur le plan urbain, social et humain et pouvoir offrir un quartier pour tous, accessible à tous en prenant en compte le vieillissement de la population.
- **Promouvoir la mixité fonctionnelle et sociale** : en se basant sur le principe de diversité pour sortir définitivement de la politique de zonage et de la fragmentation urbaine qui a entraîné des espaces urbains monotones et des couts de déplacements assez importants. Le renouvellement de la ville se base sur

l'idée de la ville « intégratrice », basée sur une mixité des fonctions urbaines et une mixité des groupes sociaux [VAD., 2008].

La mixité fonctionnelle se fixe comme objectif :

- Remédier aux problèmes du zoning ;
- Répartir et équilibrer les fonctions sur un territoire urbain ;
- Travailler sur un projet urbain durable, et passer de la ville éclatée à la ville compacte multifonctionnelle ;
- Réduire les trajets et limiter les déplacements ;
- Faire, revivre et réanimer les quartiers.

Concernant la mixité sociale, cette dernière cherche à :

- Lutter contre la ségrégation sociale ;
- Améliorer l'intégration sociale ;
- Régler les tensions sociales.

- **Améliorer le cadre de vie** : L'objectif premier d'une rénovation urbaine est l'amélioration des conditions de vie des habitants, le projet urbain agit donc selon le concept de « *la ville sensuelle* », comme le cite l'auteur dans son livre « *Du quartier à la ville durable, vers un nouveau model urbain* », le concept de ville sensuelle s'oppose carrément à un urbanisme de géométrie, c'est un urbanisme de tissage de fragments par lequel le projet s'insère dans l'ambiance du site.

II.1.2. Enjeux économiques

Le projet urbain vise à l'amélioration du cadre urbain, un objectif qui ne peut être atteint sans une dynamique économique permettant d'attirer les investisseurs. Ceci passe par l'amélioration de l'attractivité du quartier, mais aussi d'assurer une évolution économique qui tient compte du potentiel de ce quartier et de son environnement.

- **Réintégrer les quartiers marginalisés dans la dynamique économique** :

La vision fonctionnaliste des villes des années 50, a mené à un zoning du tissu urbain en plusieurs secteurs différents par leurs fonctions, des quartiers monofonctionnels d'habitat, d'activités économiques ou administratives.

Le renouvellement vise à réintégrer les secteurs qui ne suivent pas forcément l'évolution économique et la dynamique urbaine, l'intégration se fait par l'insertion ou la juxtaposition d'activités commerciales et économiques, ou ce qu'on appelle une mixité fonctionnelle. Les opérations de requalifications travaillent sur :

- L'insertion professionnelle des habitants ;
 - L'articulation urbaine, sociale et économique d'un quartier avec son territoire afin de le désenclaver ;
 - L'encouragement des investissements économiques (commerce, services, bureaux.).
 - L'attractivité des quartiers.
- **Limiter les déplacements :** Le quartier durable est basé sur la notion des **villes compactes** qui favorisent les **courtes distances**. L'idée est de répondre aux besoins des usagers en terme de logements mais en proposant aussi différents équipements, services (commerce, loisirs) ainsi que des espaces extérieurs public (Fig. 7).

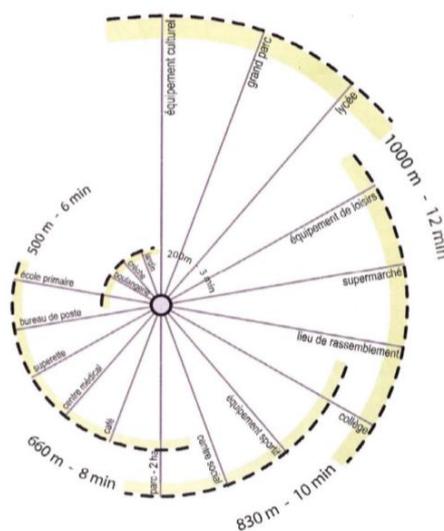


Fig. II. 7: graphique des distances-temps acceptables à pied selon les fonctions urbaines [MADEC, P., 2009, P122].

- **Rentabiliser le foncier :** Le renouvellement urbain intervient sur des anciens quartiers en voie de dégradation afin de limiter l'étalement urbain et favoriser la densification urbaine. Cet enjeu économique est fortement sollicité afin de limiter l'occupation anarchique et incontrôlée du foncier disponible surtout avec la hausse des prix de ce dernier.
- **Assurer le développement immobilier du quartier et des quartiers voisins :** Les projets de renouvellement urbain permettent de dynamiser le marché foncier, d'augmenter les prix de l'immobilier et du logement, et la reconversion des friches et des zones abandonnées aux alentours.
- **Améliorer l'attractivité du quartier :** La requalification urbaine vise à l'amélioration de l'image des quartiers dans le but d'attirer de nouveaux flux. L'augmentation d'offre de commerce et de service et le développement de l'habitat et de la construction de logements ainsi que le développement de nouvelles activités d'animation, ce qui permet la naissance de nouveaux pôles d'activités.
- **La création d'activités et d'emploi :** l'insertion de nouvelles activités permet de créer de nouveaux postes et créer de l'emploi.

II.1.3 Enjeux culturels

Les effets de mise en place d'un **projet culturel** dans un territoire donné sont très remarquables, que ce soit sur le plan social ou économique.

- **Reconstruire l'image de la ville et améliorer son attractivité :**

« Combien de municipalités ont décidé de créer d'accueillir une manifestation culturelle, non pas dans l'intérêt premier de la culture mais bien celui d'utiliser la culture comme outil promotionnel. » [Rapport du conseil économique et social, 1898, P143].

La ville de Glasgow, ancienne ville industrielle qui a subi une opération de régénération urbaine à travers la reconversion de ces friches urbaines, a été nommée

capitale européenne de la culture en 1990. Ceci lui a permis de reconstruire son image à travers une politique culturelle qui a su redynamiser la ville et agir sur son développement économique.

- **Coudre le tissu urbain** : le territoire en friche renaît et se greffe au centre urbain pour équilibrer entre le centre et la périphérie, L'implantation d'équipement culturel ou l'insertion d'une activité artistique contribue à la redynamisation de ses alentours dans le sens où la culture enrichit le capital social et économique d'une ville.
- **Créer de nouveaux pôles d'activités et d'animation** : Ce sont des projets économique-culturels qui ont pour but d'animer un territoire à travers l'art et la culture et de multiplier l'attractivité et le rayonnement d'un territoire.

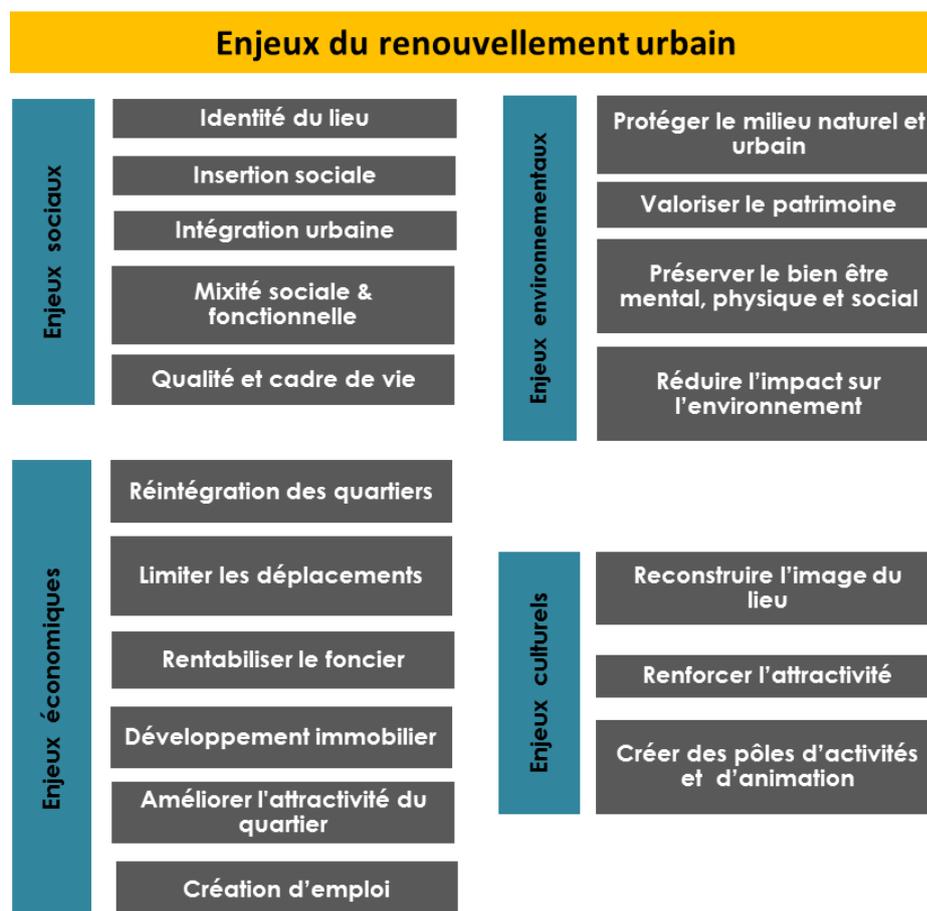
II.1.4. Enjeux environnementaux

Le développement durable répond aux besoins du présent tout en permettant les générations futures de satisfaire les leurs. Il est pris en compte à plusieurs échelles : celle du projet urbain global, ou du bâtiment à travers plusieurs enjeux.

Les enjeux environnementaux autour du projet urbain visent en premier lieu à :

- **Protéger le milieu naturel et urbain** : Le projet urbain qui s'inscrit dans la stratégie de développement durable doit choisir des techniques et des méthodes qui permettent la réduction des pollutions d'air, d'eau et des sols. La réflexion se développe en termes de **cycles de vie des matériaux** et de techniques de **recyclage**.
- **Valoriser le patrimoine urbain, architectural et paysager.**
- **Préserver le bien-être physique, mental et social des habitants.**
- **Réduire l'impact sur l'environnement** : Les villes ou les quartiers durables doivent être économes en énergie, en matériaux et en déplacements.

En conclusion, nous résumons l'ensemble des enjeux du renouvellement urbain dans le schéma suivant (Tab. 3) :



Tab. II. 3: Schéma de synthèse des enjeux du renouvellement urbain.

II.2. Interstices urbains

II.2.1. Ou'est-ce qu'un interstice urbain ?

Bernardo Secchi définit la ville comme étant : « *Discontinue, dispersée, fragmentaire, hétérogène, dépourvue de règles facilement reconnaissables, marquée par un mélange d'activités et de sujets les plus disparates, par la présence de formes et techniques qui appartiennent à différentes époques, la ville contemporaine et surtout la grande ville résulte des tendances qui ont traversées les deux derniers siècles* » [ROUX Q., 2015, P2].

De ce fait, l'interstice urbain est la résultante de l'évolution urbaine d'une ville. L'interstice urbain est un résidu spatial abandonné et produit par l'urbanisation contemporaine et le développement urbain de la ville. Il est le résultat de l'évolution des villes, des morcellements des sols et des excès de l'urbanisation.

Interstice qui vient du mot latin *interstitum, de interstare*, et qui signifie se trouver entre [Larousse, 2016], l'interstice est donc cet espace vide qui se trouve entre les parties d'un tout (fig.8). C'est un espace vide, indéfini et flou, qui a perdu sa fonction initiale dans le tissu urbain et qui devient **un lieu abandonné non attribué**.



Fig.II. 8: Installation artistiques dans différents interstices urbains [Perschke K., 2015].

Bernard Tschumi définissait le vide à travers sa communication « *Quand les architectes n'ont pas peur du vide* », comme étant un *vide-creux, vide-absence* ou un *vide-inhabité*, il attribue le caractère d'évidé à un espace *abandonné, exclu ou dépeuplé*. Il continue de définir le vide sous différents angles, philosophique et mathématique, toujours pour appuyer l'idée que le vide n'existe pas réellement et que la nature justement à horreur du vide.

Les sociologues Hélène & Marc Hatzfeld et Nadja Ringart rajoutent une autre définition de l'interstice : *il devient non plus un simple espace propice à l'émergence de certains phénomènes, mais bien un « analyseur » des problèmes d'adaptabilité des formes d'emploi actuelles aux transformations économiques et sociales, analyseur des réponses qui sont produites aux marges de la ville. Pour qu'il y ait interstice, il faut qu'il y ait frontière, une coupure entre l'espace vivant et l'interstice agonisant* [Roux Q., 2015, P1].

Les interstices urbains peuvent être définies comme des espaces sans affectations précises, immisc   pour une période entre des configurations fonctionnelles déterminées comme l'indique Clara Guillaud : *« A la fois fait urbain concret et vecteur théorique, l'interstitiel s'associe donc à un ensemble conceptuel varié qui appelle à penser différemment les modalités architecturales, paysagères, et les impacts sur la société, du projet urbain. Les acteurs de ce processus (artistes, acteurs culturels, habitants...), par leur façon d'habiter les (non) lieux et les territoires, de créer, à partir de l'existant et de la matière première, de nouveaux « espaces », de questionner les circuits format  s pour les déjouer, expriment leur refus d'une société du tout économique et en quelques sorte, résistent. »* [GUILLAUD C., 2009, P3].

Pascal-Nicolas Le Strat, théoricien et praticien de la notion d'interstices, présente dans son livre *« Expérimentations politiques »* différentes définitions et caractéristiques de l'interstice urbain. Il explique : *« représentent ce qui résiste encore dans les m  tropolles, ce qui résiste aux emprises r  glementaires et à l'homog  nisation. Ils constituent en quelque sorte la réserve de « disponibilité » de la ville. »*

Le théoricien continue de développer certaines caractéristiques des espaces interstitiels, en appuyant l'idée de la temporalité des interstices, *« Du fait de leur statut provisoire et incertain, les interstices laissent deviner ou entrevoir un autre processus de fabrication de la ville, ouvert et collaboratif, réactif et transversal. Ils nous rappellent que la société ne co  incide jamais parfaitement avec elle-même et que son développement laisse en arrière-plan nombre d'hypothèses non encore investies. L'interstice constitue certainement un des espaces privilégiés où des questions refoulées continuent à se faire entendre, où certaines hypothèses récusées par le modèle dominant affirment leur actualité, où nombre de devenirs minoritaires entravés, bloqués, prouvent leur vitalité. »* [Nicolas-Le Strat P., 2007, P115].

Le tissu urbain représente une multitude de situations interstitielles, on s'interroge donc sur leurs processus de naissance et bien évidemment sur leurs raisons de marginalisation et d'abandon. Ce sont les « *déchets* » de l'urbanisation, les interstices urbains représentent tout espace abandonné et rejeté par l'urbain.

L'interstice né d'une réalité complexe d'une ville, sa cause première est économique puisque il perd sa valeur économique du fait qu'il ne soit pas rentable par son utilisation, il est important d'inverser le constat comme le cite Quentin Roux : «.. *Parce que l'interstice est non rentable, parce qu'il ne vaut rien, il faut l'extraire de ce cycle et lui donner une autre rentabilité sociale, symbolique, environnementale, laquelle restaurera naturellement son utilité économique.* ». [ROUX Q., 2015, P3].

Justement, l'espace abandonné n'est pas rejeté par tous, son abandon l'ouvre à la reconquête et aux différentes initiatives de réappropriations surtout avec l'apparition des nouveaux besoins des sociétés.

« Cela correspond à une façon de regarder le monde, plutôt de biais que de face, à partir de ses recoins cachés, comme révélateurs de l'ensemble, plutôt que de tenter des approches globales dont on sait d'une part qu'elles sont largement traitées par d'autres, et d'autre part qu'elles se révèlent souvent un peu décevantes. C'est cette idée qui nous a incités à travailler à la marge. En ce qui concerne la ville, cet objet marginal, c'est l'interstice, qu'il faut comprendre dans une double dimension spatiale et temporelle. » [Hatzfeld H & Ringart N.,2005, P6].

II.2.2. Différentes formes d'interstices urbains

Vides urbains, espaces résiduels, hors lieux, entre-deux, friches, zones blanches, jachères, espaces d'incertitudes, délaissés, espaces sans définition, no man's land...etc. ce sont différentes nominations d'interstices urbains attribuées par les praticiens. Leurs définitions dévoilent justement leur caractère qui est justement le « non défini ». Cependant on pourrait classifier ces interstices selon leur positionnement dans le tissu urbain ainsi que leurs processus de naissance en cinq catégories : **Chutes urbaines, délaissés routiers, vides réglementaires, friches urbaines et vides de ruptures.**

A. Les chutes urbaines :

Les chutes urbaines, ce sont ces espaces délaissés définis comme étant « *les restes d'une division qui ne tombe pas juste.* » [Desgeorges P et A Nochy., 2009, P1]. Les chutes urbaines découlent d'un morcellement des sols qui n'est pas adapté soit à la topographie du terrain, soit à la fonction et à la nature d'une zone urbaine, de ce fait des espaces résiduels naissent dans les zones de transitions et d'articulation (fig. 9).

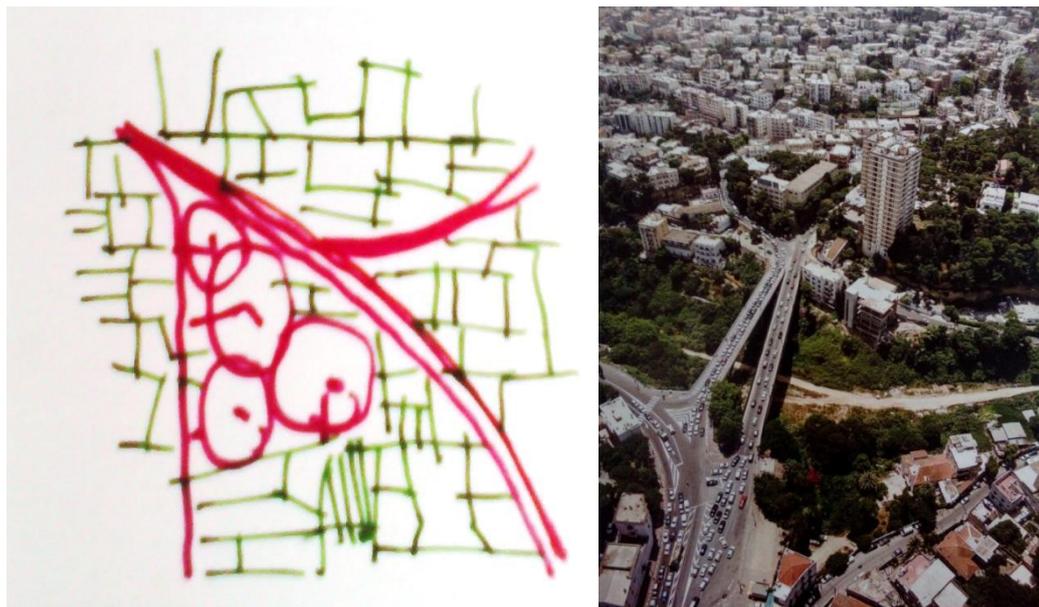


Fig. II. 9 : Chutes urbaines du au découpage fonctionnel de l'espace, [Mangin D., 2004],
[Djilali K., 2013].

Ce type d'interstices n'a pas de géométrie précise, ce sont des vides avec des formes irrégulières et non déterminée. Ce sont aussi tous les espaces qui résultent de la juxtaposition ou la superposition entre réseaux routiers et formes d'urbanisation, comme l'explique David Mangin :

« *Le tracé des voies rapides est dessiné par de grands rayons de courbures, il s'inscrit sur une trame agricole souvent orthogonale.... De cette confrontation résultent de nombreux « laissés-pour-compte ». L'écart entre la géométrie routière et la géographie urbaine, l'interface entre le réseau et le territoire, entre les lotissements et les enclaves, créent autant d'in-between que de bâti.* » [Mangin D., 2004, P102].

B. Les délaissés routiers :

Les délaissés routiers sont d'anciennes proportions de voies non utilisées suite à la réalisation d'un aménagement routier telle une déviation ou une modification.

Ces espaces généralement sont connus pour leurs problèmes d'insécurité vue leur mauvaise perception par les usagers, ils sont utilisés généralement soit comme des terrains pour les cours de conduite, soit comme aires de stationnements informels. Ce sont des parcelles qui faisaient partie du domaine routier public, rue, voies ou impasses qui ont été déclassées et qui perdent leur fonction primaire suite à une modification d'un tracé (fig.10).

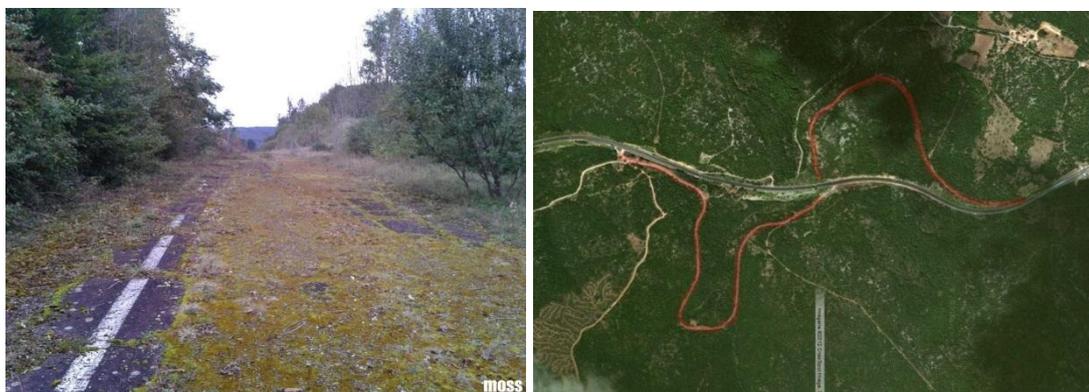


Fig. II. 10: Délaissés routiers dues au détournement du réseau routier [Forum automobile., 2012].

C. Vides règlementaires :

« Les règles urbanistiques et architecturales contribuent à l'espacement, ils ont un effet direct sur le paysage tout en laissant peu de marge à l'évolution progressive du tissu urbain. » [Mangin D., 2004, P100] (voir fig.11).

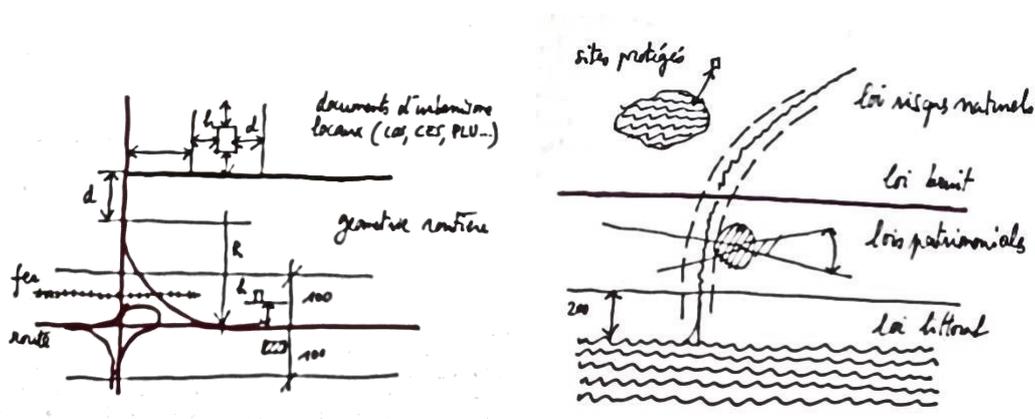


Fig. II. 11 : Schémas illustrant Les vides urbains résultants de la superposition de la loi environnementale, de la géométrie routière et des règlements d'urbanisme. [Mangin D., 2004].

Les vides réglementaires ce sont les espaces résiduels qui naissent de :

- Marge de recul imposée en territoire urbain par les normes et règles d'urbanisme, la réglementation environnementale, les reculs au niveau des zones protégées, les reculs au niveau du littoral.



Fig. II. 12: Vides réglementaires sur le littoral d'Alger (Les sablettes, la corniche d'El kettani- Bab El Oued). [Djilali K., 2013],). [Afrique-times., 2016].

- Les contraintes d'alignement urbain.
- Les règles liées à la sécurité et l'hygiène (reculs par rapport à la voie ferroviaire, zones industrielles, etc.).

D. Friches urbaines :

Depuis la fin du 17^{ème} siècle, chaque crise économique laissait derrière elle un bon nombre de bâtiments industriels désaffectés, la logique d'urbanisation était plutôt orientée vers l'étalement urbain plutôt qu'une utilisation rationnelle du sol. Les décideurs voulaient s'investir dans de nouvelles zones que de gérer d'anciennes zones problématiques. Ce n'est qu'à la fin des années 1970 que ce phénomène et ce type de bâtiment a été nommé,

« L'apparition d'un stock de friches urbaines est accentuée par l'accélération des changements de certaines activités. Tandis que certaines sont déplacées pour des raisons logistiques en périphérie du milieu urbain, d'autres sont délocalisées dans les pays émergents pour des raisons économiques. » [Rey E., 2012, P29].

Une friche est un lieu ou une zone sans occupation, le mot désigne tout terrain ou bâtiment ou parfois même des villes entières qui étaient déjà occupés ou utilisés et qui ont perdu leur fonction initiale en étant livrés à l'abandon (fig.13). Les friches sont connues pour leur grande diversité ce qui représente une difficulté de classification, il existe différents critères de classification : la surface, la durée d'occupation ainsi que la nature du terrain, on se basera sur la fonction initiale pour les classer en cinq catégories.



Fig.II 13: Friches industrielle et friche ferroviaire. [Livolsi C., 2009], [IP3 PRESS., 2016],

a. Les friches industrielles :

L'histoire de la friche urbaine est indissociable de celle des friches industrielles, les premiers projets urbains et les plus spectaculaires consistaient à la requalification de certaines friches industrielles. L'apparition des zones industrielles est due en premier lieu à une délocalisation des activités. De ce fait elles se retrouvent délaissées malgré leur potentiel et valeur patrimoniale culturelle et historique.

« Comme sous le terme de friche industrielle, on désigne un terrain et un atelier ou une usine qui, après avoir été abandonnés, entrant dans un processus de dégradation, voire de ruination. » [Thomas F., 2003, P69].

b. Les friches militaires : Des sites qui n'avaient plus d'utilités fonctionnelles, contrairement aux friches industrielles leurs projets de reconversion doit se faire à travers les autorités publiques.

c. Les friches portuaires, et aéroportuaires : Apparues à partir des années 1970-1980 en Europe, ce sont des zones situées souvent dans les centres des agglomérations, de vrais pôles économiques dont la remise en cause de leur localisation et le changement des exigences techniques a conduit à un déplacement et à une désaffectation de l'activité.

- d. **La friche ferroviaire** : Des infrastructures liées aux transports ferroviaires qui ont été désaffectées, ce sont des terrains qui représentent un grand potentiel foncier vue leurs situations, vu qu'avec l'étalement urbain des villes, les gares qui se situaient en périphérie se situent en plein au cœur même des villes.
- e. **Friches infrastructurelles** : Des friches administratives, des équipements publics, des « friches-habitat » ou bien des friches commerciales et tertiaires, qui apparaissent généralement suite à l'abandon des friches industrielles.

E. Dents-creuses :

Une dent-creuse, c'est un espace non construit entouré de parcelles bâties, c'est des vides de construction qui marquent une certaine discontinuité dans un tissu urbain et qui déstabilisent son homogénéité (fig.14).



Fig.II. 14 : Dent-creuse aménagée en place publique, Paris. [Lacroix J. 2013].

Souvent, ce sont des vides qui résultent de la démolition des vieilles constructions dégradées, ces dents-creuses sont généralement délimitées par des murs pignons aveugles, elles sont sous utilisées comme des espaces publics, placettes, parkings ou clôturées.

II.2.3. Synthèse et corrélation des données

Ce que nous avons pu constater est que certains types d'interstices répondent mieux aux nouveaux enjeux urbains que d'autres. Ce fait est **directement lié à leurs processus**

Enjeux du projet urbain		Types d'interstice				
		<i>Chute urbaine</i>	<i>Délaissé de voirie</i>	<i>Vide réglementaire</i>	<i>Friche urbaine</i>	<i>Dent-creuse</i>
<i>ux social</i>	Identité du lieu					
	Insertion sociale					

d'émergence et leurs traits de caractères (Tab. 4) :

	Intégration urbaine					
	Mixité sociale fonctionnelle					
	Qualité de vie					
<i>Enjeux économiques</i>	Réintégration des quartiers					
	Limiter les déplacements					
	Rentabiliser le foncier					
	Développement immobilier					
	Attractivité du quartier					
	Création d'emploi					
	<i>Enjeux culturels</i>	Reconstruire l'image du lieu				
Renforcer l'attractivité						
Créer des pôles d'activités et d'animation						
<i>Enjeux environnementaux</i>	Protéger le milieu naturel et urbain					
	Valoriser le patrimoine					
	bien être mental, physique					
	Réduire l'impact sur l'environnement					

1) Les chutes urbaines :

Ils répondent pratiquement à la majorité des enjeux sociaux- culturels et ceci est dû à leur situation dans des zones de transitions et d'articulations leur donne un fort potentiel de connectivité. C'est pour cela qu'en cas de réappropriation, ces espaces peuvent devenir des lieux de sociabilité par excellence, qui renforcent l'attractivité du quartier et qui améliorent le cadre et la qualité de vie des usagers

Tab. II. 4 : Corrélation des données à propos du potentiel théoriques des interstices urbains à répondre aux enjeux du renouvellement urbain.

dans les lieux résidentiels

2) Les délaissés de voiries :

Ce sont des interstices qui sont mal vus par les usagers, ce sont des lieux situés loin des secteurs dynamiques des villes, en dehors des quartiers, ils sont connus par leur problèmes de sécurité, ce sont souvent des lieux mal fréquentés. Ce qui explique le fait qu'ils ne peuvent répondre qu'au principe de rentabilité du foncier, ils sont rarement réutilisés.

3) Les vides réglementaires :

En étant des marges de reculs réglementaires, ce sont des interstices qui sont figés par la réglementation urbaine d'une part, et d'une autre part les reculs imposés sont liés à des normes et des règles d'hygiène et de sécurité. Ces caractéristiques ne facilitent pas leur réutilisation afin de répondre aux nouveaux enjeux et principes urbains. Les cas qui peuvent répondre aux enjeux socio-culturels en offrant des lieux de sociabilité et des espaces d'animation culturels sont plutôt les vides réglementaires situés en zones littorales tels que les corniches de de la corniche de Bâb El oued ou des sablettes qui représentent des lieu d'animation, de jeux, de rencontre et qui permettent d'accueillir des évènements culturels temporaires.

4) Les friches urbaines :

Le fait qu'elles soient situées généralement en plein cœur des villes leur permet d'avoir un fort potentiel d'attractivité et de connectivité vu leur bon emplacement et situation dans l'urbain ce qui leur donne la possibilité de répondre aux enjeux sociaux culturels à travers leur pouvoir d'accueillir des lieux de sociabilité ou d'animations culturelles, assurant de fait la notion de ville compacte.

Etant des traces du passé, ces espaces gardent en eux la mémoire du lieu, ce qui assure l'intégration des usagers et la préservation de l'identité, tout en offrant une possibilité de réaffectation selon les nouveaux besoins émergents vu qu'ils bénéficient de grandes surfaces libres.

Ainsi de part ces actions, ils permettent d'assurer la couture urbaine et l'attraction de nouveaux flux.

5) Les dents creuses :

Leur situation dans un milieu urbain dense ou dans des quartiers en pleine mutation urbaine constitue leur force de régénération urbaine. Ce sont des poches

prêtes à être réinvesties de nouveaux et réinsérées dans le tissu urbain. Elles représentent une valeur foncière importante, leurs réappropriations permettent de revaloriser le prix du foncier et développer le secteur immobilier aux alentours.

Cette situation en plein cœur de la ville leur offre un potentiel de connectivité et d'attractivité qui leurs permet d'être des lieux de sociabilité et d'animation vu que ce sont entre-autre des lieux de mémoire et des pratiques sociales. Assurant ainsi une mixité sociale et fonctionnelle du moment où elles peuvent accueillir des activités de proximité ou d'animation, ou tout simplement des espaces publics. Ça permet de sortir du modèle des quartiers monofonctionnels et ça permet par la suite de redonner le plaisir de vivre dans ces quartiers en améliorant le cadre et la qualité de vie.

En Bref, nous pouvons avancer que les trois types prépondérants qui sont les plus privilégiés afin de répondre aux enjeux et principes urbains cités préalablement sont les chutes urbaines, les friches urbaines ainsi que les dents-creuses.

Chapitre III

L'INTERSTICE URBAIN, POTENTIEL DE DYNAMIQUE URBAINE

Etude de cas

« Tout est hasard, interstices, mais tout se combine parfaitement. »

Fernando Pessoa

III.1. Introduction

Afin de pouvoir vérifier le potentiel des interstices urbains pour redynamiser un secteur urbain et prendre en charge les différents enjeux du renouvellement urbain nous allons présenter dans le chapitre suivant un nombre de cas d'études internationaux assez porteurs de sens et répartis sur les trois types qui répondent le plus aux enjeux urbains à savoir : **Les chutes urbaines, les friches et des dents-creuses.**

Nous allons vérifier la prise en charge d'un enjeu urbain spécifique à travers la vérification de la présence ou l'absence de certaines actions ou activités, de ce fait nous allons étudier des cas assez inspirants qui présentent de nouveaux concepts d'aménagements d'espaces publics, ainsi que différents exemples d'exploration urbaine ou ce qu'on appelle « le Hacking urbain »⁷.

III.2. Chutes urbaines

1. Le Pearl Street Triangle : une chute urbaine transformée en espace public, New York, USA.

« Plus de 50 espaces sous-utilisés à New York ont été transformés en espaces piétonniers lors du mandat de l'ancien maire Michael Bloomberg. » [Houde-Roy L., 2014, P1].

Réalisé en 2007, cet ancien terrain de stationnement a été complètement réaménagé en un vrai lieu de rencontre. Les impacts positifs de ces interventions d'aménagement sont très remarquables dans les secteurs étudiés, on remarque une augmentation des flux piétons, une forte amélioration de l'activité physique et de la qualité de l'air. Sur le plan commercial, ces espaces publics ont revitalisé ces secteurs, une forte diminution des locaux commerciaux vides aux alentours a été remarquée, le projet a permis de redynamiser la zone urbaine d'une façon remarquable, c'est un

⁷ Selon le Dictionnaire urbain, le *hacking* urbain « consiste à détourner la ville de ses fonctions premières : habiter, consommer, travailler, circuler... », on intervient donc sur des espaces non utilisés, sous utilisés ou mal conçus, des terrains vagues ou des dents creuses pour maximiser les usages. C'est une approche inventive qui se base sur la compréhension de l'urbain de la vie sociale. Ça représente des interventions temporaires, qui abritent généralement des pratiques artistiques, culturelles ou écologiques, et qui sont conçus comme étant des prototypes urbains. Ces opérations s'intègrent dans ce qu'on appelle l'urbanisme tactique, qui appelle à s'approprier et à réinventer la ville.

exemple fort qui puisse démontrer comment transformer un espace délaissé en un vrai espace de sociabilité (fig. 15).



Fig. III. 15 : Récupération des chutes urbaines afin d'en aménager un espace public [Houde-Roy L., 2014].

Le Pearl Street, agit à l'échelle du quartier, il répond aux enjeux économiques et sociaux (Tab.5) :

Projet	Echelle		Concept d'espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
Le Pearl Street Triangle - USA-	X		X		Enjeux sociaux	Mixité sociale & fonctionnelle Qualité de vie	Café Espace de rencontre
					Enjeux économiques	Rentabiliser le foncier Améliorer l'attractivité du quartier	Espace public

Tab.III. 5 : Tableau de synthèse des enjeux sociaux-économiques pris en charge par le projet.

2. Hypothèses d'amarrages & hypothèses d'insertion : Une exploration temporaire du paysage urbain, Montréal, Canada [SYN., 2001].

C'est au Canada que ces initiatives ont vu le jour dans la volonté d'explorer et occuper temporairement un paysage urbain en utilisant des éléments ludiques ou du mobilier urbain mobiles.

Ces expérimentations urbaines posent l'hypothèse suivante : ouvrir le vide permet-il l'appropriation non programmée ? (Fig.16).



Fig. III. 16 : Localisation des sites explorés par le projet [Désilets M-S.,2002].

A partir d'un constat fait sur un grand nombre d'espaces oubliés, ce projet vise à exploiter les potentiels des espaces banalisés ou sous-utilisés à travers l'implantation de tables de piques niques et de tables de ping-pong, ces aménagements témoignent de la possibilité d'usage et démontrent la qualité paysagère et spatiale de ces interstices (fig. 17).



Fig. III. 17 : explorations des lieux par l'installation de jeux ou de mobilier urbain [Lèvesque L., 2003], [SYN., 2002].

Le projet agit à l'échelle du quartier, il répond aux enjeux économiques, sociaux et culturels (TAB. 6) :

Projet	Echelle		Concept d'espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
Hypothèses d'amarrages & hypothèses d'insertion - Canada	X			X	Enjeux sociaux	Mixité sociale & fonctionnelle	Aires de jeux
						Qualité de vie	
						Insertion sociale et sociabilité	
					Enjeux économiques	Renforcer l'identité du lieu	Espaces de détente
Rentabiliser le foncier							
Enjeux culturels	Améliorer l'attractivité du quartier	Pique-niques					
	Création de pôles d'animation						

Tab. III. 6 : Tableau de synthèse illustrant la prise en charge de l'enjeu socio-culturel et économique par le biais de l'exploration urbaine .

3. **Park (ing) Day (journée des parkings) :** *Transformation temporaire de parkings, événement à l'échelle mondiale [Rogers S-A., 2014].*

C'est un événement mondial organisé pendant la 3^{ème} semaine du mois de septembre, il mobilise les activistes (artistes et citoyens) afin de transformer temporairement pendant une journée des places de parkings en espaces conviviaux, artistiques et végétalisés (fig.18, 19).

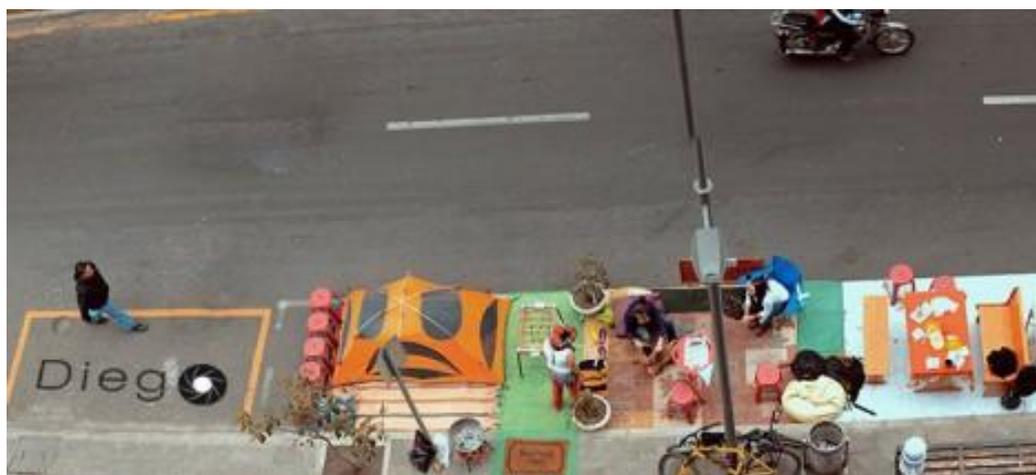


Fig. III. 18 : Surfaces de parkings exploitées. [Rogers S-A., 2014].

Un projet qui encourage les initiatives engagées et originales, « *c'est surtout l'occasion de réfléchir au partage de l'espace public, d'imaginer de nouveaux usages urbains et de formuler ensemble des propositions pour la ville de demain !* » [Par(ing) Day., 2013].



Le

Fig. III. 19: Espaces de détente et de rencontres à travers l'exploration des parkings [Rogers S-A., 2014].

projet agit à l'échelle du quartier et de la ville, il répond aux enjeux économiques, sociaux et culturels (Tab.7) :

Projet	Echelle		Espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
Parking Day USA	X	X		X	Enjeux sociaux	Mixité sociale & fonctionnelle	Espace public
						Qualité de vie	
						Insertion sociale et sociabilité	
					Enjeux culturels	Renforcer l'identité du lieu	Aires de détente
					Enjeux environnementaux	Création de pôles d'animation	
						Réduire l'impact sur l'environnement	

Tab. III. 7 : Tableau de synthèse des enjeux socio-culturel et environnemental de l'exploration urbaine .

III.3. Friches urbaines

1. **La High Line** : *une friche ferroviaire convertie en parc linéaire suspendu, New York City, USA* [Trespicio T., 2012].

La High Line, une voie ferrée située dans l'arrondissement de Manhattan, construite à partir de 1929 et ouverte en 1934, une voie élevée qui a été conçue pour permettre aux trains de marchandises de desservir les entrepôts de briques situés en hauteur (fig.20). La voie a été conçue en surélévation pour remédier aux problèmes d'embouteillages et d'accidents causés auparavant. Mais c'est à partir des années 1950, que la voie ferrée a commencé à connaître un ralentissement de son activité avec les développements de nouveaux axes routiers rapides jusqu'à son abandon total.



Fig. III. 20 : La voie ferrée aérienne de Lower West Side dans les années 1930-40 [Trespicio T., 2012].

En 2001, le maire de New-York avait fait voter sa démolition, la décision a été combattue par les collectivités locales surtout avec la proposition de transformation de cette ligne en voie de promenade publique et de réhabilitation des immeubles industriels avoisinants en lofts de logements sociaux par l'architecte Steven Holl. Une proposition qui n'a pas été suivie par les autorités publiques à cette période-là.

Encouragé par le nouveau maire qui voyait l'opportunité économique que pouvait porter ce projet de reconversion, le projet de réaménagement a enfin commencé en 2006 en plusieurs sections, la 3ème et dernière section a été inaugurée officiellement le 21 septembre 2014 (fig.21).



Fig. III. 21 : La promenade plantée de la High Line [©TheHighLine.org, 2009].

L'impact positif que le projet a eu sur son territoire est très remarquable, le projet a redynamisé le secteur économique et celui de l'animation et l'attractivité du quartier, d'anciens bâtiments ont été reconvertis et réhabilités afin d'abriter des galeries d'arts, des restaurants ou des magasins. Parallèlement à ça, le marché foncier s'est revitalisé, un grand développement immobilier a vu le jour dans le quartier et dans les quartiers voisins, une augmentation du prix du logement (10% plus chers que ceux des quartiers éloignés), ainsi que 30% de projets neufs ou en cours de réalisation (fig.22).

La volonté était donc de conserver l'aspect industriel tout en offrant une promenade au sein d'un jardin écologique. Sur le plan écologique, la High Line est devenue « le plus grand toit vert du monde », elle est devenue le lieu d'habitation pour les oiseaux et les insectes, elle corrige l'effet de d'îlot de chaleur et elle fournit de l'ombre et de l'oxygène.



Fig. III. 21:Amélioration du cadre bâti
aux alentours du projet
[Baan I., 2009].

Le projet répond de ce fait aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux, il permet de redynamiser tout le secteur urbain (Tab.8) :

Projet	Echelle		Concept d'espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
La High Line USA	X	X	X		Enjeux sociaux	Intégration urbaine	Promenade urbaine
						Mixité sociale & fonctionnelle	
						Qualité et cadre de vie	
						Insertion sociale et sociabilité	
						Renforcer l'identité du lieu	
						Réintégration des quartiers	
					Enjeux économiques	Protéger le milieu naturel et urbain	Espace public
						Améliorer l'attractivité du quartier	
						Création d'emploi	
						Développement immobilier	
					Enjeux environnementaux	Protéger le milieu naturel et urbain	Jardin écologique
						Préserver le bien être mental, physique et social	
							Réduire l'impact sur l'environnement

Tab. III. 8 : Tableau de synthèse de prise en charge de tous les enjeux sociaux, économiques et environnementaux par la High Line.

2. La Coulée verte René-Dumont ex La Promenade plantée : *Un parc urbain linéaire suspendu. Paris, 12eme, France [Bokobza C., 2015].*

Dans la même logique que l'exemple précédent, le projet représente un axe de 4.7 km de promenade sur le tracé de l'ancienne ligne ferroviaire « ligne de Vincennes » qui a été désaffectée en 1969.

Le projet de réaffectations a commencé à partir de l'année 1988 un projet conçu



par le paysagiste Jacques Vergely et l'architecte Philippe Mathieux, il a été inauguré en 1993 (fig.23).

Le projet a dynamisé le secteur urbain et a conduit de ce fait à la réhabilitation des arcades du « Viaduc des arts », qui constitue actuellement une vitrine unique de l'artisanat, des métiers d'Art et du design (fig.24). C'est un ensemble d'ateliers des métiers d'art regroupés, le viaduc des arts représente un lieu d'animation aux touristes, chaque voûte est le lieu d'expression d'un talent et d'un savoir-faire (plus de 50 artisans et créateurs).

Fig. III. 22 : La promenade plantée, Paris [Bokobza C., 2015].



Fig. III. 23 : Viaduc des arts, Paris [Cordia N., 2016].

En conséquence, le projet de reconversion de la ligne ferroviaire a eu de forts impacts urbains culturels et patrimoniaux, l'on a remarqué une amélioration et une remise en valeur des bâtiments vétustes à proximité, sur le plan citadin, la promenade est devenue un lieu de sociabilité pour les parisiens, ainsi le projet a participé à l'amélioration de leur cadre de vie.

Le projet agit à l'échelle du quartier et celui de la ville, il répond à tous les enjeux urbains (Tab.9) :

Projet	Echelle		Concept d'espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
Coulée verte René-Dumont France	X	X	X		Enjeux sociaux	Intégration urbaine	Promenade urbaine Espace public Jardin écologique Ateliers d'arts
						Mixité sociale & fonctionnelle	
						Qualité et cadre de vie	
						Insertion sociale et sociabilité	
						Renforcer l'identité du lieu	
					Enjeux économiques	Réintégration des quartiers	
						Limiter les déplacements	
						Développement immobilier	
						Création d'emploi	
						Améliorer l'attractivité du quartier	
					Enjeux culturels	Création de pôles d'animation	
						Renforcer l'attractivité	
						Reconstruire l'image du lieu	
					Enjeux environnementaux	Protéger le milieu naturel et urbain	
						Préserver le bien être mental, physique et social	
Réduire l'impact sur l'environnement							

Tab. III. 9 : Tableau de synthèse des enjeux urbains de la coulée verte.

3. **Champ de Tempelhof : De l'aéroport au parc, Berlin, Allemagne** [Yann G., 2014].

Le projet constitue une friche aéroportuaire de 386 hectares reconvertie en 2010 en un parc urbain. Le parc se situe dans les nouveaux quartiers branchés de la ville, à la lisière de Neukölln.

L'aéroport, initialement un champ de manœuvre, il représentait déjà un lieu de détente et de pique-nique pour les berlinois, tous les week-ends ainsi que les jours fériés les habitants y allaient pour se détendre.

L'aéroport fut construit en 1927 et fermé en 2008, suite à cela, un mouvement citoyen a commencé à lutter contre la gentrification berlinoise, ils ont fait appel à une occupation massive de cette friche en abandon (fig.25). Les habitants ont squatté les lieux pour protester et exprimer leurs besoins : le quartier avait besoin d'activités d'animation. Un centre culturel a été proposé, puis un stade sportif, mais au final ils ont opté pour des aires de jeux et de divertissements suite à la demande des habitants.



Fig. III. 25 : Appel à l'occupation du champ afin de lutter contre la gentrification [Yann G., 2014].



Fig.III. 24: Le projet de construction du champ Tempelhofer, l'aéroport devenu un parc [Grün Berlin GmbH, 2013].

Le parc est devenu un lieu d'animation et d'attraction touristiques, il a renforcé les liens de sociabilité entre les berlinois. Il propose des voies pour vélo et skates, des superficies pour les barbecues ainsi que des pelouses de détente (fig.27).

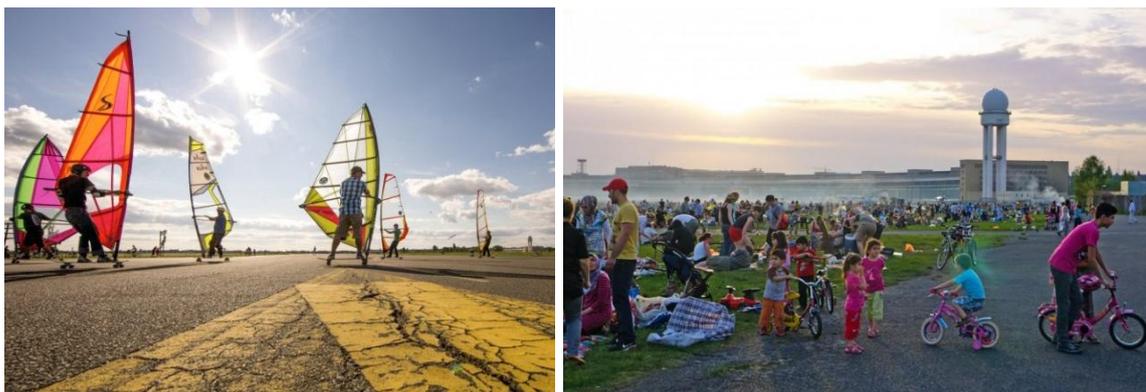


Fig.III. 26 : Espaces de détente et de rencontres au cœur du parc [Koali C, 2014].

En raison de sa situation, le parc joue un rôle important à l'échelle du quartier ainsi que la ville, ainsi il répond aux enjeux sociaux et économiques (Tab.10) :

Projet	Echelle		Concept d'espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
Champ de Tempelhof Allemagne	X	X	X	X	Enjeux sociaux	Intégration urbaine	Espace public Aires de jeux Pelouse de détente
						Mixité sociale & fonctionnelle	
						Qualité et cadre de vie	
						Insertion sociale et sociabilité	
						Renforcer l'identité du lieu	
					Enjeux économiques	Réintégration des quartiers	Pique-niques
						Limiter les déplacements	
						Développement immobilier	
						Création d'emploi	
						Améliorer l'attractivité du quartier	

Tab. III. 10 : Tableau synthétisant le prise en charge du parc des enjeux sociaux-économiques.

4. **ECO BOX** : Un modèle d'agriculture urbaine, La Chapelle, Paris, France [AAA , 2001].

La chapelle, un quartier enclavé de Paris qui manque d'espaces publics et d'activités de proximités et qui au même temps abrite un grand nombre de bâtiments vétustes et de friches urbaines qui représentent un potentiel foncier important et non exploité.

C'est un quartier populaire qui est connu pour la diversité des origines de ses habitants, le projet « réseau d'éco-urbanité », vise à revaloriser des délaissés urbains et les vouer à **l'autogestion citadine**. Le projet « Eco-box » s'inscrit dans cette stratégie d'occupation, c'est des lieux de production sociale, économique, politique et culturelle



Fig. III. 27: Ateliers créatifs et jardins écologiques [AAA , 2001].

conçus en tant que plateformes de créativité et de **critique urbaine**.

Le projet crée des espaces de rencontres et de sociabilité à travers des installations mobiles faites des matériaux recyclés, ainsi les lieux abritent différentes activités : des projections, des débats, des ateliers de cuisines et d'agriculture urbaine (fig.28).

Ces activités répondent aux enjeux sociaux et environnementaux et permettent d'avoir un fort impact à l'échelle du quartier (Tab.11) :

Projet	Echelle		Concept d'espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
ECO Box Paris France	X		X	X	Enjeux sociaux	Intégration urbaine	Espace public Jardin écologique
						Mixité sociale & fonctionnelle	
						Qualité et cadre de vie	
						Insertion sociale et sociabilité	
					Enjeux environnementaux	Renforcer l'identité du lieu	
						Protéger le milieu naturel et urbain	
						Préserver le bien être mental, physique et social	
Réduire l'impact sur l'environnement							

Tab. III. 11: Tableau de synthèse des enjeux environnementaux et sociaux du projet.

III.4.Dents-creuses

1. Concept de Multipropriétés : *location en temps partagé pour plus de sociabilité, New York, USA [Litzler J-B, 2012].*

Un espace abandonné entre deux bâtiments d'East Village a connu un projet de réaménagement et d'appropriation dans un principe de location de l'espace - estimé à 100 \$ à l'heure - le lieu est devenu un lieu de détente-barbecue, pique-nique et de sociabilité entre les habitants (fig.29).



Fig. III. 28 : Location en temps partagé d'une dent-creuse [Litzler J-B, 2012].

Le concept est novateur, il agit à l'échelle du quartier et répond parfaitement enjeux sociaux et économiques (Tab.12) :

Projet	Echelle		Concept d'espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
Location en temps partagé USA	X		X	X	Enjeux sociaux	Intégration urbaine	Espaces de sociabilité
						Mixité sociale & fonctionnelle	
						Qualité et cadre de vie	
						Insertion sociale et sociabilité	
					Enjeux économiques	Renforcer l'identité du lieu	Piques-niques
						Limiter les déplacements	
Améliorer l'attractivité du quartier							
Rentabiliser le foncier							

Tab. III. 12 : Tableau synthétisant l'efficacité du concept des multipropriétés a répondre aux enjeux sociaux- économiques.

2. Le « fast-build » : Equipements temporaires démontables, Espagne [spatialagency, 2004].

Santiago Cirugeda - lauréat du Global Award en 2015- il est connu pour être l'architecte de la résistance, c'est un architecte engagé qui milite pour de nouvelles pratiques de l'architecture (fig.30).



Fig. III. 29 :La dents-creuse avant et après occupation[spatialagency, 2004].

De ce fait, il investit d'anciens lieux et bâtiments abandonnés, pour promouvoir le design social qui suit l'évolution des besoins de la société.

Ces constructions sont souvent du « *fast-build* », ou construit-rapidement, ce sont des structures mobiles qui se basent sur le recyclage des matériaux. Dans le but de rendre l'œuvre utile socialement, le principe est de transformer des sites abandonnés en espaces d'arts en offrant un équipement temporaire démontable qui assure l'animation culturelle au sein des quartiers défavorisés (fig. 31).



Fig. III. 30: Occupation temporaire d' une dent-creuse par un équipement culturel [spatialagency, 2004].

Le projet, agit à l'échelle du quartier, ainsi il répond aux enjeux sociaux-culturels et économiques (Tab.13) :

Projet	Echelle		Concept d'espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
Concept: "fast-build" Espagne	X			X	Enjeux sociaux	Intégration urbaine	Equipements temporaires Ateliers d'arts
						Mixité sociale & fonctionnelle	
						Qualité et cadre de vie	
						Insertion sociale et sociabilité	
					Enjeux économiques	Renforcer l'identité du lieu	
						Limiter les déplacements	
						Améliorer l'attractivité du quartier	
					Enjeux culturels	Rentabiliser le foncier	
						Création de pôles d'animation	
Renforcer l'attractivité Reconstruire l'image du lieu							

Tab. III. 13 : La prise en charge des enjeux sociaux-économiques et culturels par le projet.

3. Espacios de Paz : *des espaces de paix pour des zones de danger, Venezuela* [Watkins K., 2014].

Dans le même courant architectural précédent, le projet intervient sur les quartiers sensibles en les transformant en zones de paix au Venezuela. C'est à travers un **design participative** dans les zones connues pour être des quartiers de violence, de délinquance et de danger que le projet a pu créer des dynamiques sociales qui incitent à vivre en communauté.

Ce sont des espaces conçus par et pour la communauté et qui en demandent leurs Une engagement total. Ils représentent initialement des aires de jeux et de détente (fig. 32).



Fig. III. 31 : Transformations d'espaces collectifs en espaces de sociabilité [Watkins K., 2014].

Le projet, agit à l'échelle du quartier, de ce fait il répond aux enjeux sociaux, culturels et économiques (Tab.14) :

Projet	Echelle		Concept d'espace public	Exploration urbaine	Enjeux urbains	Principes	Actions
	Quartier	Ville					
Espacios de Paz Venezuela	X		X		Enjeux sociaux	Intégration urbaine	Espace public Aire de jeux Terrain de sport
						Mixité sociale & fonctionnelle	
						Qualité et cadre de vie	
						Insertion sociale et sociabilité	
					Enjeux économiques	Renforcer l'identité du lieu	
						Limitier les déplacements	
						Améliorer l'attractivité du quartier	
					Enjeux culturels	Rentabiliser le foncier	
						Création de pôles d'animation	
						Renforcer l'attractivité	
Reconstruire l'image du lieu							

Tab. III. 14 : Tableau de synthèse enjeux urbains du projet.

III.4. Synthèse

Le but de notre lecture était de voir concrètement à travers des exemples réalisés en quoi l'interstice peut-il répondre aux différents enjeux du projet urbain

Enjeux urbains	Principes	Actions
Enjeux sociaux	Identité du lieu Améliorer le cadre et la qualité de vie Insertion sociale et sociabilité	Café
		Espace de rencontre
		Espace public
		Promenade urbaine
		Aire de jeux
		Pelouse de détente
		Espace barbecue/pique-nique
		Terrain de jeux
		Activités ludiques
Enjeux économiques	Améliorer l'attractivité Rentabiliser le foncier	Commerce de proximité
		Réhabilitations des bâtiments vestustes autour
		Augmentation du prix du foncier
Enjeux culturels	Améliorer l'image et l'attractivité Création de pôles d'animation	Arts de la rue
		Evènements artistiques
		Pratiques artistiques spontanées
Enjeux environnementaux	Protéger le milieu naturel Réduire l'impact sur l'environnement	Jardin écologique
		Atelier de recyclage des matériaux

Tab. III. 16 : Tableau de synthèse des actions urbaines qui permettent de répondre aux enjeux urbains.

(tab.15).

Suite à ces différentes lectures nous pouvons avancer les quelques conclusions suivantes (tab.16) :

Concernant l'appropriation de l'interstice et son réaménagement en tant qu'espace public, nous avons pu conclure que ces opérations permettaient de répondre plus aux

Projets	Enjeux urbains			
	Enjeux sociaux	Enjeux économiques	Enjeux culturels	Enjeux environnementaux
Le Pearl Street Triangle - USA				
hypothèses d'insertion - Canada				
Parking Day - USA				
La High Line - USA				
Coulée verte - France				
Champ de Tempelhof - Allemagne				
ECO Box- France				
Multipropriétés- USA				
"Fast-build " - Espagne				
Espacios de Paz Espagne				

Tab. III. 15 : Tableau de synthèse des enjeux urbains des différents exemples d'exploration d'interstices urbains.

enjeux sociaux et culturels avec un fort impact sur le secteur économique. Le nouvel espace permet de redynamiser la zone urbaine à travers l'animation culturelle et touristiques, la réhabilitation des bâtiments vétustes aux alentours, ce qui agit directement sur l'attractivité et l'image du quartier et permet de revivre le secteur foncier des quartiers oubliés.

Ces nouveaux espaces publics permettent d'améliorer le cadre de vie des habitants, de les ancrer sur le site, et accentuer leurs sentiments d'appartenance en créant des espaces de sociabilité, de rencontres et de détente.

Quant aux opérations de réhabilitation des friches urbaines, elles répondent pratiquement à l'ensemble des enjeux urbains, sociaux, économiques, culturels et environnementaux. La revalorisation et la réutilisation d'une friche au sein d'un environnement urbain, permet généralement de renouveler et réanimer tout le secteur autour, sur le plan social et économique.

Pour les projets d'exploration urbaine « hacking urbain », ils répondent majoritairement aux enjeux sociaux, économiques et culturels. L'occupation des interstices se base sur l'appropriation spontanée de l'espace urbain qui répond à des besoins nécessaires. Ces interventions permettent généralement de régler les tensions sociales et à approfondir leur appartenance au lieu à travers différentes activités ludiques et culturelles.

Chapitre IV.

L'ENQUETE URBAINE

« Le vide, n'est plus aujourd'hui fondé sur l'hypothèse d'un vide concret, il devient opérationnel : c'est à partir d'une configuration possible du vide que les potentialités de ce qui est déjà la peuvent se révéler. »

Josepp Nasr

IV.1. Introduction: *Alger, une ville en pleine crise.*

La ville d'Alger connaît une folle urbanisation qui pousse vers un énorme étalement urbain en négligeant les anciens centres urbains. L'état du tissu urbain est lamentable, l'absence de gestion et d'entretien, la succession des catastrophes naturelles tels que les séismes et les inondations a conduit à une forte dégradation des constructions ainsi qu'aux démolitions d'une grande partie du patrimoine bâti.

Dans le cadre du **plan stratégique de la capitale 2010-2029**, un programme de réhabilitation du patrimoine au niveau de quatorze communes de la capitale a été lancé. Connu sous le nom de « **plan blanc** » et mis en place par les pouvoirs publics dans le but d'harmoniser le cadre urbain et améliorer le cadre de vie [Amrouche A, 2012].

L'étude précise que **56% du patrimoine bâti de la ville d'Alger doit être conforté** (fig. 33).



Fig. IV. 32 : Opérations de réhabilitation du patrimoine bâti a Hussein Dey et Bab El Oued
(Crédit photos Kaidar, I)

IV.2.Choix des sites

Nous avons choisi de mener notre enquête au sein des quartiers qui s'insèrent dans le périmètre du « **plan blanc** » d'Alger. Ce sont deux quartiers différents d'Alger : Bâb El Oued et Hussein Dey, deux quartiers en pleine mutations urbaines dont chacun chargé d'histoire et de caractéristiques urbaines et sociales assez différentes. Nous avons opté pour la différence de vocation et dynamique urbaine pour vérifier si c'est les mêmes facteurs urbains qui agissent sur le potentiel d'attractivité des interstices urbains (fig. 34).



Fig. IV. 33: Situations des sites sur le périmètre du Plan Blanc d'Alger [Amrouche A, 2012].

En premier lieu nous avons procédé au repérage et étude d'interstices urbains. Ce dernier a pour but de relever les traits de caractère des interstices urbains, afin d'y parvenir nous avons procédé comme suit :

- a. Repérer et situer l'interstice urbain dans le milieu urbain.
- b. Relever ses caractéristiques : type d'interstice, situation, statut du quartier, statut des rues adjacentes, les activités de proximité, la connectivité de l'interstice ainsi que sa position.
- c. Observer son usage actuel : parking, espace public, commerce de rue ...etc.

En deuxième lieu nous avons interprété les données afin de relever le potentiel d'attractivité et d'y identifier les facteurs permettant la matérialisation de ce potentiel.

IV.3. Repérage et étude d'interstices urbains

Nous avons pu repérer 27 cas répartis sur les deux quartiers : Bâb el oued et Hussein Dey.

1. Premier terrain d'enquête : Bâb el Oued.

Un quartier populaire et historique, qui s'est développé pendant la période coloniale et construit principalement pour loger les émigrants européens.

Un quartier résidentiel marqué par une forte présence d'équipements de service et de commerce ce fait de lui un pôle commercial important pour les quartiers voisins



(fig. 35).

Le quartier de Bâb El Oued a été secoué par de fortes inondations en novembre 2001, qui ont conduit à de sérieux problèmes de dégradations ce qui explique le grand pourcentage de porosité du tissu urbain et le nombre incessant d'interstices présents sur ce site (fig. 36).



Fig. IV. 35: Dents creuses – Bâb El Oued - Alger (Crédit photos Kaidar, I)

Sur les quatorze cas relevés dans le quartier de Bâb el oued, nous avons observé

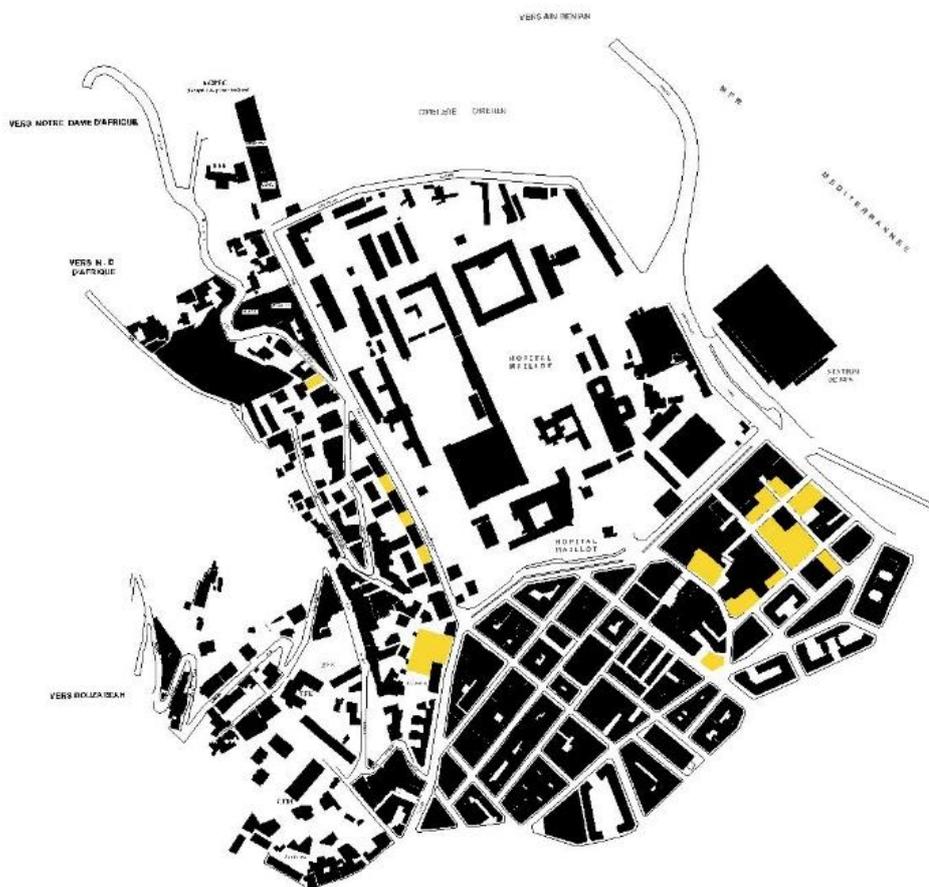


Fig. IV. 36: Carte de repérage des interstices urbains a Bâb El Oued.

les cas situés dans des secteurs en plein mutation et transformation urbaine afin d'en relever les impacts sur les interstices urbains (fig. 37)

2. Deuxième terrain d'enquête : Hussein dey.

Le quartier de Hussein Dey s'est développé surtout pendant la période coloniale afin d'en créer des cités d'habitations. C'est vers les années 1860 que le quartier est devenu le plus grand magasin et entrepôt du tabac, et ce n'est qu'à partir du 20^e siècle que la région a connu une forte industrialisation, ce qui explique son caractère et sa vocation actuelle.

Le quartier a subi plusieurs transformations au fil du temps depuis l'indépendance, actuellement il est en plein mutation urbaine, le quartier évolue et se

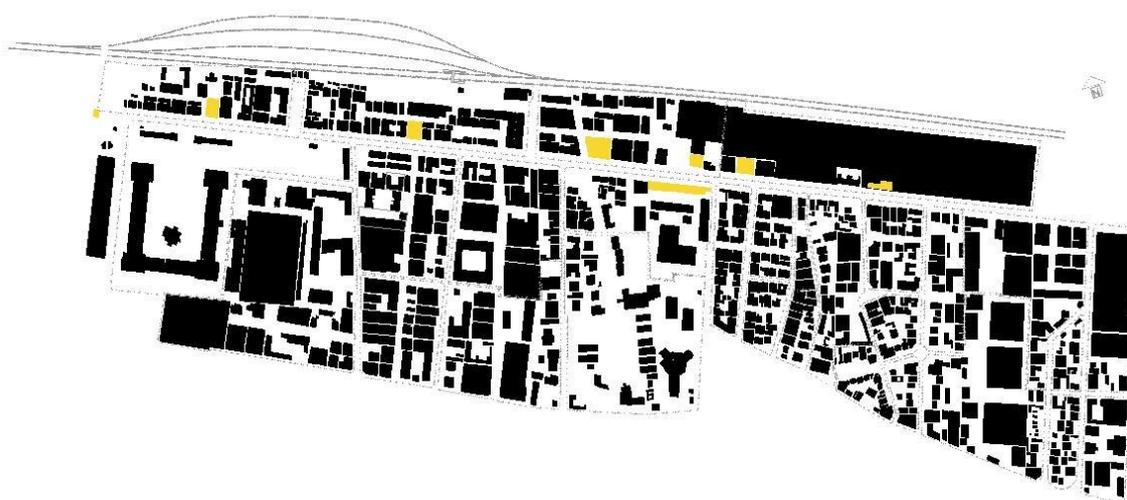
transforme progressivement pour être un quartier d'affaire dans le futur, d'où les dernières opérations d'amélioration de la mobilité urbaine avec la mise en œuvre de la ligne du tramway qui passe par tout l'axe de Tripoli.

Le fait qu'il soit un quartier industriel originellement, donne naissance à une multitude d'interstices urbains du type friches urbaines situées en plein cœur de la ville.

Simultanément, le patrimoine bâti est et en voie de dégradation, c'est des immeubles entiers qui ont été détruits et qui ont fait naître des vides urbains assez importants (fig. 38).



Fig. IV. 37:Quartiers De Hussein Dey (Crédit photos Bensmaili, I)

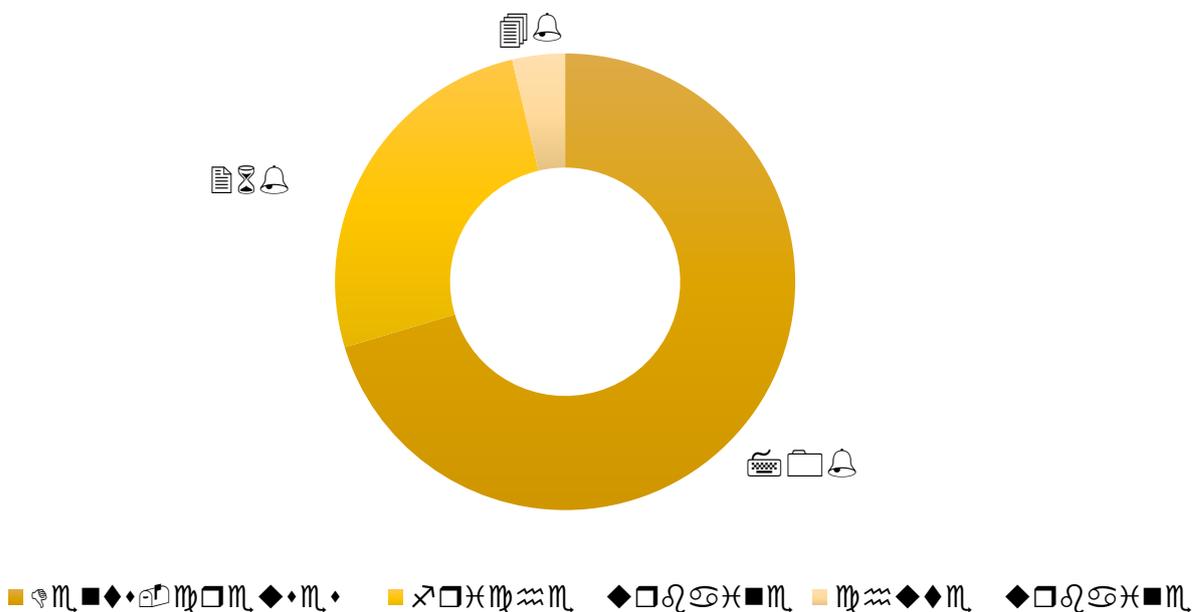


Vu l'importance de l'axe Tripoli dans la composition du quartier, nous avons choisi de travailler tout au long de cet axe qui d'une part traverse le quartier de l'est vers l'ouest et d'une autre part est marqué par la présence de la ligne du tramway qui a eu d'énormes impacts sur le quartier et la rue (fig. 39).

IV.4. Interprétation des données

A travers notre recherche théorique ainsi que l'étude de cas internationaux, les trois types d'interstices urbains qui répondent le mieux aux nouveaux enjeux urbains sont : les dents creuses, les friches urbaines ainsi que les chutes urbaines. C'est ainsi que nous avons opté dans notre étude de cas de ne retenir que ces trois types d'interstice (fig. 40).

Vu la présence que d'un cas sur 27 d'interstice de type chute urbaine, nous
 Fig. IV. 38: Carte de repérage des interstices urbains à Hussein Dey.



Nous avons vérifié la prise en charge des enjeux urbains ainsi que le potentiel d'attractivité à travers la présence ou l'absence de certains facteurs ou activités (Tab 15 & 16).

- Enjeux sociaux : aires de jeux, regroupements et espaces de sociabilité.
- Enjeux économiques : commerce de rue, parking.
- Potentiel d'attractivité : connectivité (axe important, pôle d'activités), vocation du quartier (résidentiel, tertiaire).

Fig. IV. 39: Grandeur du pourcentage des dents -creuses comparée aux autres types d'interstices.

Nous synthétisons les résultats trouvés à travers les tableaux suivants :

▪ **Potentiel d'attractivité :**

Types d'interstices	Connectivité		Vocation du quartier	
	Axe important	Pôle d'activité	Secteur résidentiel	Secteur tertiaire
Dents creuses	68,42%	57,89%	100%	63,16%
Friches urbaines	100%	28,57%	28,57%	85,71%

Tab. IV. 17: Estimation du potentiel d'attractivité par le facteur de connectivité et de vocation du quartier.

▪ **Usages et Enjeux économiques et sociaux :**

Enjeux sociaux	Enjeux urbains	Types d'interstices	
		Dents creuses	Friches urbaines
	Aire de jeux	21,05%	0%
	Espace de sociabilité	47,37%	25%
	Jeux & Sociabilité	15,79 %	0%
	Aucune	36,88%	75%

Enjeux économiques	Parking	52,63%	0%
	commerce de rue	32%	14,28%
	Parking & Commerce	15,79%	0%
	Aucune	21,05%	85,72%
Enjeux sociaux économiques	Parking & Regroupements	26%	0%
	Commerce & Regroupements	11%	0%

Tab. IV. 18: Valeurs de prise en charge des enjeux urbains par les dents creuses et les friches urbaines.

1. Enjeux sociaux :

D'une manière générale l'enquête a fait ressortir que l'enjeu social est principalement pris en charge par les dents-creuses que par les friches urbaines, et ceci pour différentes raisons que nous allons essayer de mettre en avant.

a) Les dents-creuses :

- 63,12% des cas étudiés vérifient l'enjeu social, avec la présence soit d'aire de jeu (21,05%) soit d'espace de regroupement des personnes (47,37%), avec dans 15,79% des cas la présence des deux usages à savoir des aires de jeux et des espaces de regroupements d'habitants autour ou au-dessus de l'interstice. Ceci s'explique selon nous par le fait que **100 %** des cas sont situés dans des **secteurs résidentiels**. Des secteurs qui justement souffrent d'un manque important en termes d'espace prévus et aménagement en lieu de regroupement et d'aire de



jeux pour les habitants (fig. 41).

- La présence d'aires de jeux sur seulement 21,05% des cas, s'explique par le fait que les autres cas sont situés sur des axes routiers importants, ce qui constitue un problème de sécurité des enfants (fig. 42).



Fig. IV. 40 : Espaces de jeux et de rencontres autour des interstices (Crédit photos Kaidar, I)

Fig. IV. 41: Dents-creuses situées sur le grand boulevard Abderrahmane Mira- Bab El Oued- Alger (Crédit photos Kaidar, I)

- Trois cas sont marqués par la présence des deux activités cités préalablement en même temps (15.79%), ce qui renforce leur potentiel de répondre à l'enjeu social. Ces différents cas se caractérisent par leur présence au milieu des cités résidentielles, mais aussi par le fait qu'ils profitent d'une forte connectivité (fig. 43).



Fig. IV. 42: Interstice urbain aménagé en espace public – Hussein Dey - Alger (Crédit photos Kaidar, I)

- Les 36,88% des cas qui ne prennent pas en charge l'enjeu urbain par une absence totale d'activités dessus ou autour, sont des cas complètement **clôturés**, et situés dans des zones de transition avec des axes routiers important, ce qui les



place loin des dynamiques sociales (fig. 44).

Fig. IV. 43:Dents creuses inaccessibles (Crédit photos Kaidar, I)

b) Les friches urbaines :

- Seul 25% des cas étudiés vérifient la prise en charge des enjeux sociaux par la présence d'espace de regroupement des habitants, mais une absence totale d'aire de jeux pour les enfants, aussi bien dessus ou autour des friches.

Ceci s'explique principalement par le fait que ces friches sont non seulement fermées, mais aussi par la prépondérance de l'activité tertiaire dans 85,71% des cas contre 28.57% pour le résidentiel (fig45).



Fig. IV. 44: Friches urbaines Fermées (Crédit photos Bensmaili, I & Kaidar, I)

- Les 25% des cas où l'on observe la présence d'activité de regroupement autour des friches –vu que ces dernières sont fermées et non exploitées- sont situés à



proximité des secteurs résidentiels (fig. 46).

Fig. IV. 45: Activités sportives et regroupements près des friches urbaines – Hussein Dey-
(Crédit photos Kaidar, I)

- L'absence totale de présence d'aires de jeux pour les enfants et ceci même à proximité des secteurs résidentiels, se justifie aussi par la connexion dans 100% des cas à des axes importants, avec présence de la ligne de tramway, ce qui peut s'avérer fort dangereux pour les enfants.

2. Enjeux économiques :

Encore une fois, l'enquête a fait ressortir que l'enjeu économique est principalement pris en charge par les dents-creuses (78,95%) que par les friches urbaines (14,28%).

a) Les dents-creuses :

- 78,95% des cas étudiés répondent à l'enjeu économique à travers la présence de **commerce de rue** au-dessus ou autour de l'interstice. Ces cas sont caractérisés par leur situation dans des quartiers résidentiels (100%) et profitent d'une bonne connectivité ainsi qu'à la proximité de pôles d'attractivités (57,89%).
- 52,63% des dents creuses sont utilisées comme parkings. Ceci s'explique par le fait que ce type d'interstice présente une bonne connectivité avec 68,42 % de cas qui sont connectés aux axes de transitions présentant un flux piéton et automobile important, 57,89 % d'entre eux sont à proximité d'importants pôles

d'activités, sans oublier la vocation tertiaire du quartier dans 63.16% des cas étudiés (fig. 47).



Fig. IV. 46: Dents creuses utilisées comme parkings (Crédit photos Kaidar, I)

- Dans 15,79% des cas étudiés on relève la présence de l'activité commerce de rue et de parking en même temps. Dans ces cas nous notons la présence d'axe de transitions important avec présence importante de piétons (fig. 48).



Fig. IV. 47: Commerce de rue au-dessus et autour des dents creuses (Crédit photos Kaidar, I)

b) Les friches urbaines :

- 85,72% des friches urbaines ne répondent à aucun enjeu économique. Bien que 100% des cas sont connectés à des axes importants, et 85,71% se retrouvent dans des secteurs tertiaires principalement dans le quartier de Hussein Dey, un ancien quartier industriel qui se transforme en un quartier d'affaire.

Ceci peut s'expliquer par deux raisons. Premièrement le fait que l'ensemble de ces friches soient complètement inaccessibles et fermées, mais aussi le passage de la ligne de tramway qui occupe une grande partie de la voirie, ce qui ne laisse aucune possibilité aux voitures de stationner, ni aux commerces de rue de s'installer.

3. Enjeux sociaux et économiques :

Seule les dents-creuses répondent simultanément aux enjeux économiques et sociaux, par la juxtaposition des différents types d'actions sur un même espace (37% des cas). Alors que nous n'avons relevé aucun cas en ce qui concerne les friches urbaines.

- Dans 26% nous avons noté la présence de parkings avec présence de regroupements autours ou au-dessus, à des moments bien précis tels que les week-ends, les fins de journées et les jours fériés, devenant ainsi des espaces à doubles vocation et à double potentiel. Ces interstices sont situés dans des secteurs à double vocation résidentielle et tertiaires. Ainsi en journée et en semaine ils servent de parking pour les usagers du secteur tertiaire, alors qu'en fin de journée et en jour férié ils sont récupérés par les habitants du quartier (fig. 49).



Fig. IV. 48: Regroupements et rencontres autour des parkings (Crédit photos Kaidar, I)

- Dans 11% des cas nous avons relevé la présence de commerce de rue ainsi que des regroupements autours de l'interstice. Ces différents cas sont situés dans un secteur résidentiel.

4. Chutes urbaines : étude d'un cas particulier.

Etant donné que nous n'avons croisé qu'un seul cas de chute dans notre enquête, nous avons opté pour étudier ce cas de manière isolé, car d'un côté nous ne pouvions pas généraliser les observations sur ce dernier, mais en même temps il constitue un cas assez intéressant de réappropriation d'un interstice urbain. Ce dernier est situé sous-pont et profite d'une bonne connectivité à proximité d'une zone résidentielle (fig. 50).



Fig. IV. 49: Espace **public sous** le pont (Crédit photos Kaidar, I).

L'interstice est réaménagé en espace public fréquenté par toutes les catégories d'âge. Il répond aux enjeux et principes sociaux à travers l'amélioration du cadre de vie des habitants, il assure la réinsertion sociale des habitants dans le quartier en favorisant leurs sentiment d'appartenance ainsi il favorise la sociabilité et l'échange (fig. 51).



Fig. IV. 50: Fortes fréquentation de l'espace exploré (Crédit photos Kaidar, I)

IV.5. Synthèse de l'enquête

Le but de notre enquête était de nous permettre de **vérifier que les interstices urbains algérois ont le potentiel de prendre en charge les nouveaux enjeux urbains.** Pour cela nous avons établi une liste de critères d'évaluations et de vérification du potentiel de l'interstice.

Notre enquête nous a permis de vérifier que l'ensemble des catégories d'interstices urbains étudiés possédaient un potentiel afin de répondre aux enjeux socio-économiques.

- **Dents-creuses :**

Caractérisées par un fort potentiel d'attractivité, un flux piéton important ainsi qu'une forte présence de regroupements sociaux, elles sont situées dans leurs majorité dans des secteurs résidentiels ce qui nous conduit à conclure que ce type d'interstice porte en lui le potentiel de répondre aux enjeux sociaux-culturels et économiques.

- **Friches urbaines :**

La réinsertion des cas situés dans le secteur résidentiel dans le tissu urbain et dans la dynamique urbaine peut répondre aux enjeux sociaux et culturels, à la condition de respecter quelques caractéristiques telles que la protection contre la présence de voies de grandes circulations.

Concernant les secteurs tertiaires, les friches urbaines situées à proximité de ces derniers peuvent répondre aux enjeux économiques à la condition que ces dernières ne soient pas inaccessibles et fermées.

- **Chutes urbaines :**

Le cas étudié situé dans un quartier résidentiel profite d'une bonne connectivité aux alentours avec la présence d'axes piétons et d'importants pôles d'activités ce qui a démontré sa réappropriation adéquate à l'enjeu social.

Ainsi nous pouvons conclure que la libération de ces rez-de-chaussée urbains pour programmer des projets de renouvellement urbain aura un fort impact sur la redynamisation de ces quartiers.

CONCLUSION GENERALE

« L'architecture est un art social,

L'architecture est une rénovation sociale et urbaine. »

Santiago Cirugeda

Nous avons tenté à travers notre recherche d'identifier le potentiel des interstices urbains en vue de répondre aux enjeux du renouvellement urbain et participer à la redynamisation urbaine de la ville d'Alger et de ses quartiers.

Pour cela, nous avons présenté l'état des lieux du secteur algérois qui présentent plein d'anomalie liées à la saturation urbaine et à l'étalement urbain comme résultat d'une croissance incontrôlée. La ville est en crise, on est face à un urbanisme d'urgence dans une ville saturée qui répond aux problèmes immédiats sans prendre en compte l'évolution de la ville à long terme. Cependant, les interstices urbains sont de plus en plus présents dans le tissu urbain mais qui sont abandonnés et dévalorisés. Pour les autorités locales ce sont de petits morceaux de la ville qui ont perdu leur valeur et leur rentabilité foncière.

Les anciennes approches urbaines ne pouvaient plus répondre aux nouveaux phénomènes urbains qui demandent une efficacité et une stratégie assez souple et évolutive. C'est dans ce but que les projets urbains agissent sur un secteur urbain. De ce fait, notre recherche visait à pointer le doigt sur ces interstices urbains, et identifier leur potentiel urbain et comment pourrait-on reconstruire la ville sur elle-même à partir de ces interstices.

Nous avons supposé que l'interstice urbain répond aux différents enjeux du projet urbain, afin de pouvoir le vérifier, nous avons défini les enjeux du renouvellement urbain : enjeux sociaux, économiques, culturels et environnementaux, et nous avons pu définir et classifier par la suite les différentes formes d'interstices urbains. Nous avons répertorié cinq types d'interstices : les chutes urbaines, les délaissés de voiries, les vides réglementaires, les friches urbaines et les dents creuses, nous avons pu relever quelques traits de caractère qui leurs permettent de répondre à un tel ou tel enjeu urbain.

Afin de pouvoir vérifier nos hypothèses, nous étions partis à la recherche de cas concrets de projets de renouvellements urbains basés sur la récupération et la valorisation des interstices urbains. Les cas internationaux nous ont démontrés l'efficacité de la reconquête des interstices urbains sur le plan social, économique, culturel et environnemental. Ce sont des cas assez porteurs de sens, dans le but de nous éclairer les différentes actions qui peuvent être menées afin de répondre aux différents enjeux.

Sur le plan social ce sont des exemples de réhabilitation de friches urbaines et d'occupation de dents creuses ou des chutes urbaines qui ont réussi à améliorer l'insertion sociale des habitants dans un quartier et créer des liens de sociabilité, préserver l'identité du lieu, améliorer le cadre et la qualité de vie au quotidien pour les secteurs résidentiels.

Économiquement parlant, le but est de rentabiliser le foncier et de travailler sur l'image et l'attractivité du quartier pour attirer de nouveaux investisseurs et donc redynamiser la vie économique. Quant aux enjeux culturels, les exemples de friches urbaines reconverties en espaces d'art et d'expressions spontanées, ou encore en atelier artistiques agissent sur l'image et l'attractivité touristique d'un quartier enclavé, et participent à la création de nouveaux pôles d'animation. Sur le plan environnemental, les projets étudiés démontraient de la possibilité de réinvestir ces interstices urbains afin de réduire l'impact sur l'environnement, la protection du milieu urbain et naturel et agir sur le bien être mental et physique.

Bien que les différents exemples de projets appuient nos hypothèses de départ, il fallait les vérifier sur le territoire algérois à travers l'investigation de cas concrets. Nous avons repéré des cas d'études dans deux quartiers différents par leurs histoires, vocations et transformations et mutations urbaines actuelles : Le quartier de Bâb El Oued et Hussein Dey. Le but était d'identifier les différents types d'interstices urbains sur terrain et étudier leur potentiel d'appropriation selon leurs traits de caractères et leurs modes d'usage actuel.

Une étude détaillée a été menée afin d'identifier les traits de caractères qui participent à l'augmentation du potentiel d'attractivité de l'interstice urbain. Leur situation, le statut et la vocation du quartier, la connectivité, le flux piéton et les regroupements autour ou au-dessus de l'interstice ainsi que leur usage actuel. Effectivement nous avons pu confirmer à travers notre enquête que les interstices urbains portent en eux une vraie énergie pour la ville et répondent parfaitement aux enjeux du renouvellement urbain.

Nous avons émis l'hypothèse que l'interstice urbain peut répondre aux nouveaux enjeux urbains, et ce que nous avons pu constater est que certains types d'interstices répondent mieux que d'autres et ceci est directement lié à leurs processus d'émergence et leurs traits de caractères.

Les interstices qui portent un potentiel important sont les chutes urbaines, les fiches urbaines ainsi que les dents creuses contrairement aux délaissés de voiries et aux vides réglementaires. L'hypothèse se vérifie sur l'ensemble des exemples internationaux étudiés ce qui s'explique par la participation citoyenne dans la programmation urbaine et la concertation, l'engagement des collectivités locales et des associations ainsi qu'à la prise de conscience des autorités locales du potentiel des interstices urbains dans la redynamisation urbaine des secteurs dévalorisés ainsi que de leur valeur foncière.

Sur le secteur algérois, nous avons pu relever le potentiel que portent les interstices urbains du type chutes urbaines, friches urbaines et dents creuses, afin de pouvoir répondre aux différents enjeux. L'hypothèse se vérifie par l'exploration urbaine des usagers et la présence d'activités au-dessus ou autour de l'interstice tel que les espaces de jeux, de rencontres, espaces publics ou des parkings informels.

A Alger, on est face à l'absence de programmation et de gestion urbaine des interstices urbains qui est accentuée par le manque de concertation, de la participation citoyenne et de l'implication des acteurs et des décideurs. Pour ces derniers les vides urbains constituent des non-lieux invisibles dépourvus de leur valeur financière et ne peuvent être rentables économiquement parlant.

Construire la ville sur elle-même est une action du renouvellement urbain. C'est une action urbaine qui est basée sur la récupération des espaces urbains dans une logique de recyclage afin de réduire l'étalement urbain et favoriser la densification d'usages selon le principe des villes compactes ce qui est permis à travers l'occupation des interstices urbains.

Selon les caractéristiques des interstices urbains qu'on a pu relever, nous confirmons que l'interstice urbain s'inscrit dans les actions du renouvellement urbain. La réhabilitation urbaine qui permet de revaloriser un patrimoine bâti en améliorant les conditions d'usage et l'image d'un quartier, d'une friche ou d'un bâtiment délaissé. Ce qui est fortement assuré par la reconversion des friches urbaines, situées en plein cœur des villes et dans des milieux urbains denses elles portent en elles l'âme et la mémoire du lieu. Il s'agit à travers l'occupation des interstices de réduire les coûts et les impacts des destructions de biens immobiliers, et d'aller plutôt vers une stratégie de

densification urbaines à travers l'occupation des friches urbaines ou des dents creuses qui représentent une réserve foncière pour la ville.

A l'échelle internationale, nous avons pu vérifier l'hypothèse à travers des cas d'études qui agissent sur les secteurs abandonnés d'une ville afin de revaloriser un quartier et le réintégrer, nous avons vu des actions de réhabilitation qui permettent de développer le secteur immobilier et économique, d'augmenter l'offre, de faire élever le prix du foncier, de répondre aux besoins de proximité et de coudre des secteurs enclavés à la ville.

Ce constat est expliqué par la prise de conscience des autorités locales de la valeur foncière de ces espaces « marginaux » face à la saturation urbaine. A Paris, en raison de la crise de logement, le marché immobilier est en pleine révolution ainsi que les nouvelles lois d'urbanisme. On est à la quête de dents-creuses dans le but de les combler et construire en surélévation. La politique se dirige même vers une densification verticale de la ville et développer le concept de « foncier aérien » qui consiste à occuper les toits d'immeubles en rajoutant des m² habitables.

Nous avons supposé que l'usage de l'espace interstitiel renforce la notion d'urbanité qui est basée sur le fait l'appropriation de la ville par la société. Elle est concrétisée par la présence d'espaces qui facilitent l'interaction et elle est basée sur la double mixité sociale et fonctionnelle. Ainsi, la présence d'espaces publics augmente le degré d'urbanité d'un secteur donné. La réappropriation de l'interstice urbain en tant qu'espace ouvert à la ville, en tant que vide-paysage, permet de créer des lieux de convivialité et permet à la société de s'approprier l'espace urbain.

L'hypothèse est vérifiée à travers les différents cas internationaux d'exploration urbaine, quand l'usager squatte l'espace public pour en créer un espace représentatif des usagers. Elle est vérifiée aussi à travers les différents cas de reconversion et de renouvellement de friches urbaines afin de créer de nouveaux modèles et concepts d'aménagements d'espaces publics et de démontrer d'une nouvelle forme de vivre l'espace urbain, à travers l'aménagement de promenades urbaines, jardins écologiques, lieux d'expressions artistiques, espaces publics louables, terrains de jeux et différents espaces dédiés à la détente et la rencontre. Ceci est expliqué par le fait que les autorités publiques offrent la possibilité d'ouvrir un lieu à l'expérience collective avant de le figer et le programmer en tant qu'espace public bien défini.

Cependant, nous avons relevé à travers notre enquête urbaine sur les deux quartiers d'Alger la nécessité de programmer l'usage des interstices urbains en tant qu'espace de sociabilité et donc en tant qu'espace public selon le manque de ces derniers dans les secteurs étudiés. Nous avons pu relever quelques cas de reconquête assez réussis en termes de programmation et qui connaissent un degré de fréquentation assez élevé. Ils deviennent des espaces de convivialité et regroupent en eux toutes les catégories d'âges.

Notre travail de recherche nous a permis de vérifier les hypothèses établies auparavant. Cependant, il nous ouvre le champ sur d'autres questions pertinentes qui rejoignent notre thème de départ.

Nos principales perspectives de recherche se tournent d'abord vers **une étude plus approfondie des critères et des mécanismes qui renforcent le potentiel des interstices urbains à répondre aux enjeux urbains.**

Il nous semble important aussi d'étudier le **processus de naissance et d'émergence des interstices urbains**, ainsi que les facteurs qui y agissent, c'est aussi une piste de recherche qui nous semble importante à développer dans le futur. Comprendre ces mécanismes aiderons à améliorer l'efficacité d'intervention sur des sites aussi sensibles.

Etudier les changements et **les mutations de pratiques inertielles en fonction des changements des dynamiques locales avec le temps** nous semble d'une grande importance. L'espace interstitiel considéré comme élément omniprésent dans le tissu urbain, il représente un lieu d'expérimentation urbaine par excellence. C'est cet usage temporaire qui permet à l'interstice de devenir un acteur de dynamisation « temporaire » avant d'être figé par une programmation sur le long terme.

Il est important de noter les différentes difficultés rencontrées lors de notre travail de recherche. Le plus important étant la difficulté de récupérer les différentes informations aussi bien pour des raisons de laps de temps serré dans le cadre d'un travail de master, mais aussi pour le manque d'informations dans les différents organismes, et ceci malgré le fait qu'il soit un thème d'actualité dans le monde entier.

Nous espérons qu'à travers notre travail de recherche nous avons participé à apporter un éclairage sur la question du potentiel des interstices urbains à participer au renouvellement urbain sur certains points :

1. Notre étude théorique, nous a permis d'identifier et répertorier différents type d'interstices urbains et leurs caractéristiques ;
2. La mise en connexion entre les types d'interstices urbains et les nouveaux enjeux urbain a permis l'identification du potentiel théorique de chaque types d'interstices à répondre aux enjeux urbains ;
3. L'analyse d'exemples internationaux, nous a offert la double opportunité de vérifier le potentiel théorique des interstices à répondre aux enjeux du projet urbain, mais aussi d'identifier les dispositifs concrets pour la matérialisation des enjeux urbain ;
4. Enfin, l'enquête sur le terrain nous offert la possibilité de vérifier le potentiel de renouvellement urbain des interstices dans le contexte algérois.

Notre étude a tenté d'éclairer la question de la reconstruction de la ville sur elle-même à travers ses vides urbains. Nous espérons que notre recherche a permis de définir et de classier les interstices urbains, et présenter une base de données théorique concernant le potentiel de chaque type d'interstices à répondre aux différents enjeux urbains à travers des actions bien précises.

Ainsi nous espérons avoir apporté une meilleure compréhension de ce fait urbain, et proposer un guide de lecture des interstices urbains, de leurs configurations, de leurs caractéristiques ainsi que leur potentiel à faire revivre nos villes.

« Il s'agit bien moins de penser le « remplissage » des vides par rapport à ce qui leur est extérieur, que d'organiser et d'articuler le reste de la ville à ces interstices. »

[Dumont, M., 2006, P3].

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie générale

1. Beauchard J.& Moncomble, F., 2013, L'architecture du vide, l'espace public et lien civil, édition PU, Rennes, 2013, 108p.
2. COGNARD E, 2012, Déconstruire la ville sur la ville, Mémoire de fin d'études, 2012, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris La Villette [En ligne]. Disponible sur <<http://pfe.paris-lavillette.archi.fr/12/8526.pdf>>.
3. DOUZI A, 2010. Thèse : Le vide dans l'espace urbain. Une approche contemporaine de la "Zwischenstadt". Le vide dans l'espace urbain. Université Paris Est. [En ligne]. Disponible sur <<http://www.umrausser.cnrs.fr/le-vidе-dans-l-espace-urbain-une-approche-contemporaine-de-la-zwischenstadt>>.
4. HATZFELD H & Ringart N, 1998, Quand la marge est créatrice: Les interstices urbains initiateurs d'emploi, éditions de l'aube. 1998, [En ligne]. Disponible sur <<http://gallica.bnf.fr>>.
5. HATZFELD H, RINGART N, 2005, Comprendre la ville à partir de ses interstices, revue critique d'écologie politique, N°8, mai 2005, [Consulté le 10.03.2017]. Disponible sur <<https://ecorev.org/spip.php?article401>>.
6. HOUDE-ROY, L, 2014, Espaces publics, s'inspirer de New York. Journal métro, 30 avril 2014, [Consulté le 03.05.2017]. Disponible sur <<http://journalmetro.com>>.
7. MARK J., 2016, Le hacking urbain quand l'art incise la ville, Observatoire de l'art contemporain, 26 novembre 2016, [Consulté le 06.08.2017]. Disponible sur <http://www.observatoire-art-contemporain.com/revue_decryptage/tendance_a_suivre.php?id=20120848>
8. NASR J, 2011, Le rien en architecture, l'architecture du rien, 2011, éditions Le Harmattan, Paris, 2011, 266p.
9. RAMBERT F, 2011, Le vide en perspective, Quand les architectes n'ont pas peur du vide, les rendez- vous Metropolis, Paris, 29 Avril 2011, 16p. Disponible sur <http://www.citechailot.fr/data/auditorium_c49f4/categorie/209/metropolisbd_bb937_30881_aa7b1.pdf>.

10. SIDI BOUMEDIENE R., 2013. L'urbanisme en Algérie, échec des instruments ou instruments d'échec ? éditions les alternatives urbaines, Alger, 2013, 228p.

Bibliographie spécifiques

11. A, S, 2010, La Mitidja, une plaine en voie de disparition 150 000 hectares de terres ont été sacrifiés à cause de la « bétonisation », La Tribune, 27 avril 2010, [Consulté le 25/09/2017], Disponible sur <<http://www.djazairress.com/fr/latribune/33030>>.

12. AAA, Ateliers d'Architectures Autogérées, Projet ECObox, 2001-2015. [En ligne] : <<http://www.urbantactics.org/projets/ecobox/>>. (Consulté le 25/04/2017).

13. AMROUCHE, A. 2012. Les projets qui transforment Alger, Plan blanc, Vie de villes, Revue n° hs 03, Juillet 2012, (page n°80, 16 pages).

14. BEAUCHARD J. & MONCOMBLE F, 2013, L'architecture du vide, l'espace public et lien civil, édition PU, Rennes, 2013, 108p.

15. BEREZOWSKA-AZZAG E, 2012, Définition du projet urbain par les cahiers de l'IAURIF. Projet urbain-guide méthodologique, volume 2, comprendre la démarche du projet urbain, collection urbanisme, édition synergie, Alger, 2012, 17-99p.

16. Bokobza, C., 2015, Mai 2015, [Consulté le 03.05.1017]. Disponible sur <<http://www.goodmorningparis.fr/blog/walks/la-promenade-plantée-a-green-and-unusual-walk-in-paris/>>.

17. CHARLOT A, 2012, Du quartier à la ville durable. Vers un nouveau model urbain, édition Victoires, Paris2012, 10-134p.

18. CIRUGEDA, S, Spatial Agency, 2012. [Consulté le 04/05/2017] : <<http://www.spatialagency.net/database/santiago.cirugeda>>.

19. DEBORAH A, 2011, Porosité urbaine, une piste pour le renouvellement urbain, Midionze, septembre 2011, [Consulté le 20.02.2017]. Disponible sur <www.midionze.com>.

20. DELUZ J-J, 2008, Fantômes et réalités, réflexions sur l'architecture, édition Barzakh, Alger, 2008, p74.

21. DESGEORGES P. & NOCHY A, 2009, L'impensée de la ville, P1, 8 novembre 2009, [Enligne], disponiblesur<https://collectiflieuxcommuns.fr/spip.php?page=imprimer_articulo&id_article=285>.

22. DIND J-P, 2014, Qu'est-ce qu'un projet urbain ? ville durable, Ville durable, Juin 2014, [Consulté le 01.03.2017]. Disponible sur <<http://www.villedurable.org>>.

23. DJILALI K, FAIDI H, ALLOULA A, BOURAOUI N, 2013, Alger sous le ciel, édition Barzakh, Alger, 2013, 123p.

24. DUMONT M, 2006, Penser la ville incertaine : périmètres et interstices. 10 janvier 2006, [Consulté le 10.05.2017]. Disponible sur <<https://www.espacestems.net/articles/penser-la-ville-incertaine-perimetres-et-interstices/>>.
25. FARRUGIA B , 2012, Quand projet culturels résonnent avec projet urbain durable [En ligne], mémoire de fin d'études, 2012, 93p. Disponible sur <<http://fr.calameo.com>> (Consulté le 18.07.2017).
26. GRUMIAUX S, 2011, Les impacts sociaux des projets de rénovation urbaine. Journée Régionale du 16 décembre 2011, [Consulté le 03.03.2017]. Disponible sur <<http://www.irev.fr>>.
27. GUILLAUD C, 2009, Interstices urbains et pratiques culturelles. Implications philosophiques dossier 2009, [Consulté le 22.12.2016]. Disponible sur <<https://www.implications-philosophiques.org>>.
28. H., Ringart, N, 1998, Quand la marge est créatrice: Les interstices urbains initiateurs d'emploi, éditions de l'aube, 1998, [Consulté le 24.07.]. Disponible sur <<http://gallica.bnf.fr>>.
29. HOUDE-ROY L, 2014, Espaces publics, s'inspirer de New York. Journal métro, 30 avril 2014, [Consulté le 03.05.2017]. Disponible sur <<http://journalmetro.com>>.
30. KAHN L, 1971, the room, the street and human agreement, 1971, 2p.
31. LAROUSSE, [Consulté le 20.12.2016].Disponible sur <<http://www.larousse.fr>>.
32. LATAULADE B., 2013, Articuler projet urbain et projet social, Socio en ville, 2 Mai 2013[Consulté le 13.03.2017]. Disponible sur <<http://www.socioenville.com>>.
33. LITZLER, J-B. Pas facile, le barbecue en ville. LE FIGARO immobilier, le 24 août, 2012. [En ligne] : <<http://www.lefigaro.fr/immobilier/2012/08/24/05002-20120824ARTFIG00430-pas-facile-le-barbecue-en-ville.php>>. (Consulté le 05/06/2017).
34. MADEC P., 2009. La ville de la pantoufle et le bio-ilot, P122. [Consulté le 29-09-2017]. Disponible sur <www.philippemadec.eu/telecharger-la-ville-de-la-pantoufle-et-le-bio-ilot>.
35. MANGIN D., 2004, La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine, édition de la Villette, Paris, 2004, 160-345p.
36. MASBOUNGI A., 2002, Projets urbains en France, collectif, Le Moniteur Editions, Paris, 2002, 24-29p.

37. NAILI M. 2012. Gestion des espaces et extension urbaine : la périphérie d'Alger au bord de l'asphyxie, El Watan, 23 avril 2012. [En ligne]. Disponible sur <http://www.algeria-watch.org/fr/article/eco/gestion_espaces_urbains.htm consulté le 25/09/2017>, p2.
38. NICOLAS-LE STRAT P., 2007, Multiplicité interstitielle, Multitudes, N°31, 2007, [Consulté le 28.12.2016].disponible sur <<http://www.cairn.info>>, 7-115p.
39. NOURISSIER G, 2006, Un patrimoine courant au cœur du projet urbain, février 2006, [Consulté le 13.03.2017]. Disponible sur <<http://www.constructif.fr>>.
40. OUDGHINI N, 2014. Le Vide. Nouvelle stratégie urbaine et outil architectural. Comment faire vivre le vide laissé par une friche aéroportuaire à Casablanca ? Mémoire de PFE, 5-25p. Disponible sur <<http://www.noastudio.ma>> (Consulté le 21.02.2017).
41. RABINOVICH, A et NAVEZ-BOUCHANINE, F. Projet urbain : entre innovation et tradition dans l'action urbaine. ResearchGate, octobre 2010. [Consulté le 15.02.2016], Disponible sur :<https://www.researchgate.net/profile/Adriana_Rabinovich/publications?pubType=article >, p2.
42. REY E, 2012, Régénération des friches urbaine et développement durable. Vers une évaluation intégrée à la dynamique du projet [En ligne], Edition UCL, Belgique, 2012, P29. Disponible sur <<https://books.google.dz>> (Consulté le 25.07.2017).
43. Rogers, S-A., 2014, Park(ing) Day 2014: Citizens Reclaim the Streets for Fun, Weburbaniste, Octobre 2014, [Consulté le 06.08.1017]. Disponible sur <<http://weburbanist.com/2014/09/24/parking-day-2014-citizens-reclaim-the-streets-for-fun/2/>>.
44. ROUX Q, Pratiques interstitielles dans les villes contemporaines : de quoi parle-t-ON ? [EN LIGNE], CITADIA VISION, 16 SEPTEMBRE 2015. DISPONIBLE SUR <<http://www.citadiavision.com/2015/09/pratiques-interstitielles-dans-les-villes-contemporaines-de-quoi-parle-t-on/>> (Consulté le 05.04.2017).
45. SAFAR-ZITOUN M, 2009, Alger d'aujourd'hui : une ville à la recherche de ses marques sociales. [En ligne], Disponible sur < <https://insaniyat.revues.org/385> consulté le 30.09>.
46. SIDI BOUMEDIENE R, 2013. L'urbanisme en Algérie, échec des instruments ou instruments d'échec ? éditions les alternatives urbaines, Alger, 2013, 228p.

47. SYN., 2001, Hypothèses d'amarrages, 2001-2003, [Consulté le 10.05.1017]. Disponible sur http://www.amarrages.com/amarrages/amar_production/amar_prod.html .
48. THOMAS F, 2003, Les temporalités des villes. Publications de l'Université de Sainte Etienne, P69, 2003, [Consulté le 26.07.2017], disponible sur <https://books.google.dz>.
49. TOUSSAINT J-Y & ZIMMERMANN M, 1998, Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville, éditions Mardaga, Belgique, 1998 - 201p.
50. Trespicio T., 2012 , Changing City Landscapes: How A Former Freight Train Route Became NYC Oasis "The High Line", ZIPCAR,INC, Octobre 2012, [Consulté le 03.05.1017]. Disponible sur <http://www.zipcar.com/ziptopia/future-metropolis/adaptive-reuse-the-high-line-new-york> >.
51. Ville durable. Gouvernement Français. Fiche 26. [Consulté le 5.02.2017] disponible sur <http://www.environnement.gouv.fr/villedurable/fiches/fiche26.html>.
52. WATKINS, K. Comment le projet Espacios de Paz du Venezuela transforme les espaces communautaires. ArchDaily. 13 octobre, 2014 [Consulté le 02/05/2017] : <http://www.archdaily.com/556620/how-venezuela-s-espacios-de-paz-project-is-transforming-community-spaces>>.
53. YANN, G. Tempelhof : l'aéroport devenu parc. La Brèche urbaine, 3 novembre 2014. [En ligne] : <https://labrecheurbaine.com/tempelhof-laeroport-devenu-parc/>. (Consulté le 03.05.2017).