

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



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

PROJET URBAIN ET CENTRALITE URBAINE
**'Récupération des friches industrielles et
densification du centre d'Hussein Dey'**

Etudiantes : ABDELLALI Nour EL Houda
LAHLEB Tiziri

Encadreur : Mr. BENOUARED
Co-Encadreur : Mr. SASSANE
: Mr. SAFAR ZITOUNE

2014-2015

REMERCIEMENTS

La première personne que je tiens à remercier est mon encadreur MR BENOUARED, pour l'orientation, la confiance et l'énorme patience qui ont constitué un apport considérable sans lequel ce travail n'aurait pas pu être mené à bon port.

Je remercie MR SASSANE pour ses remarques judicieuses, sa disponibilité, sa gentillesse ainsi que sa méthode de travail qui m'ont été d'un grand apport pour mener à terme ce projet.

Je n'oublie pas MR SAFAR ZITOUNE pour ses orientations et ses précieux conseils.

Je tiens à remercier les membres du jury MME BOUKRATEME et MR SALEH d'avoir accepté d'examiner ce travail.

Enfin j'adresse mes sincères remerciements à tous mes proches, qui m'ont toujours soutenu et encouragé.

Nour El Houda

DEDICACES

Tout d'abord, louange à « Allah » qui m'a guidé sur le droit chemin tout au long du travail et m'a inspiré les bons pas et les justes reflexes. Sans sa miséricorde, ce travail n'aura pas abouti.

Ce travail doit beaucoup à mes parents, je voudrais leur témoigner ici ma gratitude et ma reconnaissance pour leur aide et leur soutien indéfectible

Merci Maman pour ton écoute, ton soutien, ton amour inconditionnels, sans quoi , il m'aurait été difficile d'atteindre ce stade, ce travail te doit énormément et moi encore davantage.

Merci papa pour ta présence et ton soutien.

A mon petit et unique frère Hakim à qui je dédie spécialement ce travail.

Une ultime reconnaissance va à Tiziri ma chère binôme, ma meilleure amie et ma sœur qui a su m'accompagner durant toutes ces années avec une patience exemplaire et un soutien sans faille, ainsi que toute sa famille pour leur soutien moral.

Un grand merci à mes amis pour leurs encouragements, leur soutien ainsi que pour les rires partagés.

Des remerciements particuliers à ma confidente, ma chère et tendre Grand Mère pour ton son amour, son inquiétude et son soutien infini.

Nour El Houda

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, louange à « Allah » qui m'a guidé sur le droit chemin tout au long du travail et m'a inspiré les bons pas et les justes reflexes. Sans sa miséricorde, ce travail n'aura pas abouti.

Au terme de ce travail, je tiens à exprimer toute ma reconnaissance et remerciements à Mrs, BENOURED. , SESSANE , SAFAR ZITOUNE. qui ont fait preuve d'une grande patience à mon égard et m'ont été d'un grand apport pour la réalisation de ce travail. Leurs conseils, Leurs orientations ainsi que leur soutien moral m'ont permis de mener à terme ce projet.

Mes remerciements vont également à Mesdames et Messieurs les membres du jury, qui nous ont fait l'honneur d'accepter de juger notre modeste travail.

TIZIRI

DEDICACES

Tout d'abord, je tiens à remercier « ALLAH » le tout puissant de m'avoir donné la foi, le courage et la patience pour continuer mon parcours.

J'ai l'immense plaisir de dédier ce travail à:

Ceux que j'adore le plus au monde mes chers et affectueux PARENTS qui m'ont encouragé et m'ont toujours poussé sur le chemin de la réussite.

Qu'Allah les garde & les protège.

A mes chères sœurs Lydia et Massissilia et mon chère frère Mohamed .

A ma binôme et ma chère sœur Nour El Houda

Je remercie également tous mes ami(e)s , mes camarades étudiant(e)s que je n'ai pu citer et tous ceux qui ,de près ou de loin ont contribué à l'élaboration de ce travail.

TIZIRI

TABLE DES MATIERES

Dédicaces

Remerciements

Liste des figures

Liste des tableaux

CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF	5
I.1 : INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE DU MASTER :	5
I.1.1 : Architecture et projet urbain :	5
I.2 : INTRODUCTION GENERALE :	9
I.2.1 : La métropole : une nouvelle mesure de la ville	10
I.2.1.1 : Métropole et métropolisation: de quoi parle-t-on ? :	10
I.2.2 : Choix du thème : centre et centralité	11
I.2.2.1 : Le centre :	11
I.2.2.2 : La centralité :	12
I.3 : PRESENTATION SUCCINCTE DU CAS D'ETUDE :	14
I.3.1 Alger se veut en métropole :	14
I.4 : PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE :	14
1.4.1 : Présentation De La Ville Hussein Dey :	15
1.4.2 : Situation et délimitation de la zone d'étude :	15
I.5 : METHODOLOGIE D'APPROCHE :	15
I. 5.1 : Phase introductive.....	15
I.5.2 : État de l'art	16
I.5.3 : Phase analytique et conceptuelle :	16
I.5.3.1 : Échelle territorial :	16
I.5.3.2 : Échelle de la ville :	16
I.5.3.3 : Échelle du quartier :	17
I.6 : CONTENUE DE CHAQUE CHAPITRE :	18
I.6.1 : Le premier chapitre.....	18
I.6.2 : Le deuxième chapitre.....	18

I.6.3 : Le troisième chapitre	19
b) Présentation de l'aire d'étude :	19
c) Choix de la zone d'intervention	19
CHAPITRE II : ETAT DE L'ART	20
I : REFLEXION GENERALE SUR LA VILLE :	20
I-1 : Agir sur la ville :	21
I-1.1 : Qu'est ce qu'un projet urbain ?	21
I-1.2 : La ville d'Alger support de réflexion :	21
I-1.2.1 : Evolution de la ville :	21
I-1.2.2 : Les prémices d'Alger Métropole :	22
I-1.3 : Hussein Dey un potentiel centre urbain :	22
II - METROPOLISATION, CENTRE ET CENTRALITE :	23
II.1 : Hymne à la centralité et crise des centres :	25
III- LES FRICHES :	27
III-1.1 : Les Friches Industrielles :	28
III-1.2 : La valeur des friches :	29
III-1.3 : Vers une récupération des friches industrielles :	31
IV- PRESENTATION DU CAS D'EXEMPLE :	32
1. Analyse.....	32
1.1 Bref rappel historique :	32
1.2 Situation du ZACC A l'échelle de la ville de Liège.....	33
1.3 Mobilité et accessibilité à l'échelle de la ville:	34
1.4 Au niveau de l'accessibilité même du site :	34
1.5 Synthèse:	35
1.6 Le bâti existant :	35
1.7 Le rapport Urbanistique et Environnemental / schéma directeur.....	36
2. Objectifs	36
2.1 : Définition des objectifs :	36
2.2 Schéma d'intentions :	37
3. Projet :	37
V - CONCLUSION :	39
CHAPITRE III : CAS D'ETUDE	40

I. CHOIX SITE D'ALGER :	40
I.1 Situation et délimitation géographique de la Baie d'Alger:	40
I.2 Situation des trois parties:	40
I.3 Climatologie :	41
II. PROBLEMATIQUE GLOBALE :	42
III. PRESENTATION DU SITE :	42
III.1 Le choix d'Hussein dey : centre urbain d'Alger :	42
III.2 Situation de la ville d'Hussein Dey:	43
III.3 Les limites :	43
IV. LECTURE HISTORIQUE :	44
IV.1 Période phénicienne :	44
IV.2 Période romaine :	44
IV.3 Période arabo musulmane :	44
IV.4 Période ottomane (avant 1830) :	44
IV.5 Période coloniale : Alger entre 1830 et 1845 :	45
IV.6 Alger entre 1846 et 1880 : Articulation : ville, faubourg, port	45
IV.7 Alger entre 1880-1930 : le début de L'urbanisme civil :	46
IV.8 Alger entre 1930-1962 : de l'ilot a la barre :	46
IV.9 Alger 1962 a nos jours :	47
V. LECTURE HISTORIQUE DE L'HUSSEIN DEY :	47
V.1 Période ottomane avant 1830 :	47
V.2 Hussein dey en 1834:	48
V.3 Hussein dey en 1867 :	48
V.4 Hussein dey en 1935 :	48
V.5 Hussein dey en 1967:	48
V.6 Hussein dey 1991 :	49
V.7 Actuellement :	49
V.8 Synthèse :	49
VI ANALYSE DE L' AIRE DE REFERENCE (LA VILLE D'HUSSEIN DEY :)	50
VI.1 La structure viaire:	50
VI.2 Lecture fonctionnelle :	51
VI.2.1 Les permanences :	51
VI.2.2 Les entités et les équipements :	52
PROBLEMATIQUE GENERALE :	52

VII CHOIX DE L' AIRE D' ETUDE :	53
VII.1 Structure viaire :	53
Lecture fonctionnelle de l' aire d' étude.....	54
Les équipements :	54
VII .2 Les équipements :	54
VII.3 Les permanences :	54
VII.4 Lecture normative et typologique :	55
VII.4.1 Etat de bâti :	55
Style architectural:	56
Gabarits:	56
VIII. PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :	57
IX. CHOIX DE LA ZONE D' INTERVENTION :	57
IX.1 Objectifs de l' intervention :	58
IX.2 Les intentions :	58
IX.3 Démarche d' intervention	59
IX.4 Principe d' intervention:	59
XI. PRESENTATION DU PROJET :	59
XI.1 La trame viaire proposée :	59
XI.2 La trame parcellaire :	60
X.3 Démarche d' intervention:	60
XII PLAN D' AMENAGEMENT	62
XII. 1 Programmation urbaine proposée :	62
XII. 2 Le choix du projet ponctuel :	63
XX. CONCLUSION :	63
III. CONCLUSION :	64

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES

LISTE DES FIGURES

Fig1.2:Délimitation de la ville d'Hussein Dey	Erreur ! Signet non défini.
Fig 2.1 : Situation sur le plan de secteur	Erreur ! Signet non défini.
Fig 2.2 : Carte de circulation.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 2.3 : Schéma des Circulations.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 2.4 : Localisation des bâtiments	Erreur ! Signet non défini.
Fig 2.5 : Version retenue, Chartreuse Village 2006.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 2.6 : Schéma des objectifs	Erreur ! Signet non défini.
Fig 2.7 : Les places publiques articulées à l'artère.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 2.8 : Représentation 3D et photos de maquette.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.1 : Situation du Grand Alger	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.2 : Situation de la Baie d'Alger.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.6 : Relevé météorologique d'Alger	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.7 : Relevé météorologique d'Alger	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.8 : Situation de la ville d'Hussein Dey.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.9 : Les limites d'Hussein Dey	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.10 : Carte d'Alger période phénicienne.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.11 : Carte d'Alger période romaine	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.12 : Carte d'Alger période arabo musulmane	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.13 : Carte d'Alger période Ottomane	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.14 : Carte d'Alger entre 1830-1845	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.15 : Carte d'Alger entre 1846-1880	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.16 : Carte d'Alger entre 1880-1930	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.17 : Carte d'Alger entre 1930-1962	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.18 : Carte d'Alger après 1962	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.19 : Carte fahs d'Alger	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.21 : Carte d'Hussein Dey en 1834.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.22 : Carte d'Hussein Dey en 1867.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.23 : Carte d'Hussein Dey en 1935.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.24 : Carte d'Hussein Dey en 1967.....	Erreur ! Signet non défini.

Fig 3.25 : Destruction des anciens bâtiments et hangars	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.24 : Création de Kadour Rahim.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.26 : Lignes de tramway et métro.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.27 : Schéma de la structure viaire d’Hussein Dey	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.28 :	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.30 : Schéma des équipements d’Hussein Dey	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.29 : Schéma des entités d’Hussein Dey	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.40 : Délimitation de l’aire d’étude et de l’aire d’intervention ..	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.50 : Schéma de la structure viaire de l’aire d’étude.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.51 : Schéma des équipements.....	Erreur ! Signet non défini.
Fig 3.52 : Schéma des permanences	Erreur ! Signet non défini.
Figure 3.53 Carte de l’état de bâti.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 3.54. Traitement de façade	Erreur ! Signet non défini.
Figure 3.56. Le gabarit des habitations sur Tripoli	Erreur ! Signet non défini.
Figure 3.55 La friche ERIAD R+5	Erreur ! Signet non défini.
Figure 3.57. Schéma de délimitation de l’aire d’intervention	Erreur ! Signet non défini.
Figure3.58 La rue Tripoli EN 2006	Erreur ! Signet non défini.
Figure3.58 La rue Tripoli EN 2015	Erreur ! Signet non défini.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1 programmation urbaine	Erreur ! Signet non défini.
---	------------------------------------

CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 : INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE DU MASTER :

I.1.1 : Architecture et projet urbain :

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

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

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

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

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

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui ¹constituera 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 »²

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

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 : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.
- Le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.

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

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

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

□ Le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales. L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit.

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

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

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

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

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

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

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

Au courant de l'année universitaire 2014/2015 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, on citera :

- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie
- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain et les nouvelles centralités
- Le Projet Urbain et le développement durable

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

I.2 : INTRODUCTION GENERALE :

Dans le passé, nos villes offraient un cadre de vie harmonieux aux habitants, où chacun pouvait s'identifier. La ville était un miroir ; elle reflétait toute une pratique de l'espace, une culture, une société, une vie propre à son peuple. Alors qu'aujourd'hui, ces villes perdent progressivement leurs identités avec une dégradation de leurs tissus façonnés par l'histoire.

La ville Algérienne est le résultat de processus complexes dans lesquels la croissance récente a été très rapide, parfois brutale et souvent mal ou pas du tout accompagnée par la gestion de l'espace urbain.

Les maux sociaux sont structurellement liés aux problèmes d'urbanisme et de logements dont les causes multiples relèvent autant de l'histoire que du présent, de l'identité sociale et nationale que des questions de la modernité et de l'universalité.

La ville est en cela une excellente entrée dans la société, l'urbanisme et plus largement l'action sur la ville permettent d'aborder les grandes questions de société.

La ville d'Alger résulte de l'association de plusieurs tissus urbains autonomes structurés physiquement par des tracés sur des sites particuliers, ayant chacun sa logique de formation, les ensembles urbains possédant une valeur culturelle ou naturelle d'intérêt local, national ou historique et qui témoignent d'une réalité du passé nécessitent une reconnaissance et demandent une protection à laquelle doivent participer tous les acteurs.

Au cours de l'histoire, Alger a été à la fois l'horizon commun d'innombrables cultures, le lien de rencontre entre les civilisations. Celle-ci en effet recèle un patrimoine colonial très important qui témoigne d'un échange d'influence pendant une période donnée et qui représente un type de construction illustrant une période significative de l'histoire.

Depuis le début du 21^e siècle, la ville d'Alger connaît une mutation significative de son paysage urbain, conséquence de grands travaux.

Ces mutations sont visibles et spectaculaires dans les quartiers péricentraux : Belcout, El Hamma, Ruisseau, Abattoirs, Hussein Dey, El Harrache...

Des quartiers mixtes de tradition industrielle, qui contiennent de nombreuses friches urbaines et connaissent beaucoup de problèmes de fonctionnement ayant des conséquences sociales et économiques.

Les mutations que subissent ces quartiers sont caractérisées principalement à ce jour, par la démolition intégrale d'îlots entiers et/ou la reconstruction partielle d'équipements publics ou de bâtiments tertiaires.

En réalité, compte tenu de la situation péricentrale de ces quartiers, leur accessibilité et leurs autres atouts paysagers, ils sont à enjeux forts, dépassant leurs caractéristiques locales.

Ils incarnent les lieux stratégiques, les centres urbains où se joue l'avenir de la capitale Algérienne.

C'est dans le cadre de cette prise de conscience, que le sujet de ce mémoire en cours se préoccupe de la cohérence que peuvent retrouver les périphéries de villes avec les centres et former une entité qui permet de redonner à la ville une image saine et digne de son statut.

I.2.1 : La métropole : une nouvelle mesure de la ville

I.2.1.1 : Métropole et métropolisation: de quoi parle-t-on ? :

‘La distinction entre métropole et métropolisation, qui traverse la plupart des contributions, me paraît tout à fait centrale. La métropolisation est un processus, la métropole un type urbain. La métropolisation est donc une notion plus large qui rend compte de dynamiques de transformation .Elle revêt une dimension diachronique qui lui permet d’être un outil de représentation voir d’analyse des changements sociaux et spatiaux.’⁵

C’est incontestablement une notion plus stimulante et finalement moins ambiguë que celle de métropole, car comme le souligne plusieurs auteurs, des sociétés bien différentes ont connu des « métropoles », alors que le processus de métropolisation est une spécificité des sociétés contemporaines.

⁵ Françoise Choay et Pierre Merlin, Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement, Presses Universitaires de France – PUF Édition (13 octobre 2010)

a) Métropole : Une métropole (du grec mêtêr, mère, et polis, ville) est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays. A la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, elle permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine. Elle n'est pas obligatoirement la capitale du pays comme, par exemple, New York qui est la plus grande métropole des États-Unis alors que Washington est sa capitale. Par extension, une métropole est un endroit où se concentre une activité, comme Milan qui est devenue une métropole de la mode, comme Hollywood est la métropole du cinéma. Tokyo est une métropole, elle est caractérisée par son nombres de sièges (banques ou entreprises).

Une vraie métropole est un pôle urbain majeur abritant la totalité ou quasi-totalité des fonctions urbaines de haut niveau constituant un espace décisionnel et de commandement déterminant au sein d'un réseau de villes à vocation internationale.

b) Métropolisation : est un terme beaucoup plus récent et désigne les processus qui façonnent les métropoles... Ce regard peut être mis en relation avec le fait que les métropoles sont aujourd'hui en forte croissance, tant en taille qu'en nombre.

C'est tout à la fois un moment de croissance urbaine ou une phase de développement urbain et un concept original permettant de considérer le problème de la ville sous un angle nouveau adoptant les nouveaux enjeux de la vie contemporaine.

I.2.2 : Choix du thème : centre et centralité

I.2.2.1 : Le centre :

Est habituellement identifié comme un lieu spécifique, caractérisé par un ensemble de facteurs qui le distinguent d'autres lieux avec lesquels il est dans une relation dominante suivant différentes échelles de mesure de « supériorité » ; Ces échelles de mesure et de valeur sont celles de centralités différenciables, que l'on peut catégoriser de diverses manières à l'échelon intra-urbain.

Historiquement le centre est un lieu d'échange, de pouvoir et d'activité .Ce meme centre concentrait la culture ,l'histoire , la richesse ,et servant d'affirmation politique.

Avec l'événement de la révolution industrielle, la ville entre en pleine mutation, elle explose d'où l'apparition de l'obligation de créer des centres secondaires qui viennent soulager le centre initial.

Ces centres secondaires se greffent autour des implantations tertiaires et commerciales d'une certaine importance, ce qui a donné naissance à la notion de <centralité>.

a) Les dimensions et/ou indicateurs du centre :

Un centre peut être défini par plusieurs critères qui peuvent être pris séparément ou dans différentes combinaisons.

Le centre est un d'abord concept géométrique. L'idée de centre renvoie communément au milieu d'un espace quelconque, le point central doué de propriétés actives et dynamiques, le point de convergence où diverses activités sont concentrées. En fait, il est le point qui possède la meilleure position relative en termes de distances aux autres points.

b) Densité et/ou concentration :

Le centre est caractérisé par une forte densité du bâti. D'autre part, on observe au niveau du centre une permanence de concentrations maximum de population, d'emplois, d'activités économiques et/ou culturelles, de création de richesses, de connaissances, du pouvoir de décider et de contrôler.

I.2.2.2 : La centralité :

C'est un ensemble de noyaux centraux d'importance différente disposés sur une toile de réseaux qui constituent finalement un système dynamique.

Cette dynamique se traduit par l'interdépendance ou les inégalités des lieux, et la centralité mesure l'importance des centres urbains par rapport aux services qu'ils offrent à la clientèle.

« Chaque ville à son histoire, sa personnalité, ses structures économiques, et sociales .La nature des problèmes varie donc d'une ville à l'autre, comme d'un quartier à un autres ...car une ville c'est l'histoire cristallisée en forme urbaine »⁶

Donc il ne s'agit plus ici de construire une nouvelle ville ou un nouveau quartier mais de réussir la mutation de la ville existante, ou « refaire la ville sur la ville ».

a) Les dimensions de la centralité :

La centralité politique : Elle correspond à la localisation des principaux décideurs politiques et de leurs administrations centrales.

La centralité économique : Elle se mesure à la localisation des sièges décisionnels des entreprises, qui obéit souvent à un schéma de concentration autour d'un foyer principal.

La centralité commerciale : Le processus de dispersion de « fonctions centrales » du centre vers la périphérie des agglomérations urbaines est manifeste dans le domaine de la centralité commerciale. Le vieux schéma d'organisation des villes modernes oppose l'implantation de commerces banals à proximité immédiate de la résidence des consommateurs à celle des commerces rares dans le centre-ville

La centralité d'accessibilité : L'évolution de la centralité commerciale a beaucoup à voir avec celle de la centralité d'accessibilité. Au schéma du « Commutateur urbain » qui valorise un point unique comme celui qui offre la meilleure accessibilité globale pour tous les autres points, succède un schéma qui donne, au contraire, l'avantage à la périphérie.

La centralité sociale : Elle ne peut pas être caractérisée qu'en croisant deux mesures principales : d'une part, en observant les pratiques spatialisées et en identifiant les lieux les plus fréquentés; d'autre part ; en analysant les représentations de l'espace et en caractérisant les lieux les plus présents dans le corpus des images et discours socialement mobilisés.

⁶ Manuel Castells en 1972

Nicolas Lebrun, thèse de doctorat, centralités urbaines et concentration de commerces, université de Reims, 2002.

I.3 : PRESENTATION SUCCINCTE DU CAS D'ETUDE :

Alger est une ville en pleine mutation, de plus en plus confrontée à la mondialisation de l'économie, et par conséquence elle doit présenter une image digne d'une métropole à l'échelle internationale.



Fig1.1: Délimitation de la ville d'Alger
Source : Google Maps

L'aire métropolitaine d'Alger est limitée par :

- Au nord: La mer méditerranée.
- Au sud: La plaine de la Metidja.
- A l'est: Oued El Harrach.
- A l'ouest: Oued Mazafran.

I.3.1 Alger se veut en métropole :

Après la création du gouvernât du grand Alger, l'initiative du Grand Projet Urbain « GPU » Alger capitale du 21eme siècle a été lancé dans une perspective volontariste de faire une métropole Algéroise qui doit présenter son interdépendance avec les autres métropoles en affirmant sa vocation internationale et son rayonnement régional et territorial tout en développant des équipements structurants sur le plan technologique, scientifique et administratif ,qui devaient accueillir les grandes entreprises et créer ainsi une place d'affaires pour les pays méditerranéens et africains.

I.4 : PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE :

La ville d'Alger souffre aujourd'hui d'une rupture entre ses différents tissus urbains, à cause du phénomène de glissement de centre. En effet pendant chaque phase de développement, la ville rejetait ses activités industrielles vers l'extérieur, qui furent accueillies par la périphérie. C'est ce qui a donné naissance aux quartiers péricentraux comme l'Hussein Dey, ce quartier est aujourd'hui assiette d'urbanisation voisine du futur centre d'Alger (Mohammedia) son caractère industriel ne répond plus a sa nouvelle

vocation, dans ce sens : Quelle est la meilleure façon d'articuler les différentes entités qui Constituent la ville d'Alger ?

1.4.1 : Présentation De La Ville Hussein Dey :

La dynamique de centralité de la ville d'Alger se développe vers l'est pour englober des quartiers périphériques qui ont des potentialités et qui peuvent jouer le rôle de «futurs quartiers centraux ».

Hussein Dey peut constituer un pôle important de croissance dans la mesure où il dispose d'un certain nombre de potentialités qui sont essentiellement :

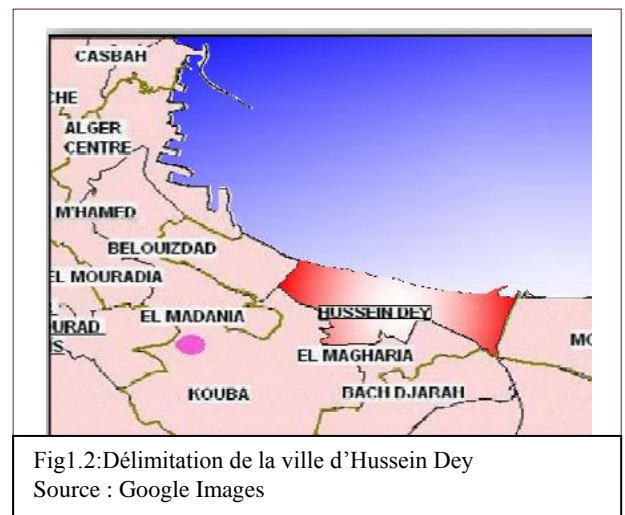
- Son accessibilité « condition majeurs de la métropolisation ».
- La multiplicité d'infrastructure dont il dispose.
- Sa position géostratégique sur la façade maritime de la Baie d'Alger et qui lui permet influencer l'image de la métropole.

1.4.2 : Situation et délimitation de la zone d'étude :

La commune de l'Hussein Dey est située dans la demi-couronne de la baie d'Alger.

Elle est bordée au Sud par la commune d'El-

Harrach, El Magharia et Kouba, a l'Est Oued El Harrach la sépare de la commune d'EL Mohammadia, a l'Ouest elle est limitée par la commune de Hamma-Annasers et au Nord par la mer méditerranéenne.



I.5 : METHODOLOGIE D'APPROCHE :

Notre travail fut effectué selon une méthode basée sur trois grandes phases:

I. 5.1 : Phase introductive : Il sera question de développer le sens des concepts relatifs au thème ainsi qu'aux différentes dimensions et autres critères y afférents.

Cette phase sera consacré aux définitions et concepts et une bonne familiarisation avec l'option Architecture et projet urbain et ses objectifs ainsi que le thème centre et centralité urbaine, il était nécessaire de définir les notions relatives au thème dans un corpus théorique.

I.5.2 : État de l'art : L'état de l'art relatif au thème abordée, c'est de retirer les publications consultées et les écrits de recherche ayant touché notre problématique de pré ou de loin ainsi que les ouvrages de base généraux ou spécifique ce qui est important pour le travail à réaliser.

Réalisation d'une bibliographie aussi complète que possible en relation avec le thème d'étude et la synthèse des informations pertinentes qui figurent dans les références bibliographiques

Aussi il sera question d'une analyse de l'exemple de la ZAC de la Chartreuse (Liège) qui prévoit une nouvelle programmation urbaine en réaménageant tout le site et en dépassant les fortes contraintes du site.

I.5.3 : Phase analytique et conceptuelle :

Cette phase s'est effectuée selon 3 échelles :

I.5.3.1 : Échelle territoriale : l'étude de l'aire de référence pour comprendre la structuration naturelle du territoire algérois et son rôle dans le développement urbain de la ville d'Alger.

I.5.3.2 : Échelle de la ville : l'étude du processus de formation de la ville d'Hussein Dey à partir du premier noyau historique. C'est dans cette partie aussi que nous analyserons la structuration de la ville d'Hussein Dey et sa typologie de bâti en appliquant les éléments de la lecture urbaine approche typologique et morphologique :

a) Lecture historique : de la ville d'Hussein dey : globalement c'est la reconnaissance des processus de formation et de transformation du site, il s'agit d'identifier les principales phases déterminantes dans ce processus notamment : Les entités morphologiques (tissus) et typologiques et les modes et éléments marquants dans ce processus ; bornes ou barrière de croissance, axes ou pôles de croissance la ou les vocations du site a différents moments historiques.

b) Lecture fonctionnelle : identifier les problèmes d'ordre fonctionnel existants au niveau du site, par exemple ruptures ou discontinuation des axes urbains, morphologiques, dans la hiérarchie des espaces et des axes urbains ,incompatibilité d'activités et absence d'autres déficits entre espace non bâtis (places) ou bâtis (équipements ou habitants), pertinence du réseau de communication (bonne ou mauvaise accessibilité, surcharge d'axe potentiel ou ressource du site, vocation (partielle ou globale) du site lecture et constat sue site des différents dysfonctionnements identifiés au préalable

c) Lecture normative : Globalement elle a pour objectif d'identifier des désordres et déficits de différentes natures au sein de site avec les tissus qui les composent et impliquent les interventions futurs et leurs localisations

- Etat de bâti (vétusté, vulnérabilité)

- Inadéquation entre contenu bâti (activité) et situation urbaine de ce dernier

- Incohérence de forme d'occupation du site par le bâti

- Traitement de façade et les éléments architectoniques

d) Lecture typologique : L'analyse synchronique ; c'est la lecture du bâti et du non bâti Identifier et relever les éléments appartenant au même niveau de lecture : bâti (parcelle, groupement de parcelle, ilots, barres, tours) et non bâti (rue, ruelle, boulevard, place, espace libre. Mettre en évidence les propriétés de chaque tissu (communes dites de permanence et non communes dits de variance) pour approcher la définition du type avec ses propriétés communes et variables et les règles de composition induites.

I.5.3.3 : Échelle du quartier : c'est la phase d'intervention sur le site après une étude globale et une analyse de ses états des lieux, elle comprend l'intervention à l'échelle urbaine et les différentes actions effectuées dans un processus de restructuration du site en proposant un schéma de structure qui montre les limites naturelles ou artificielles de l'aire en question, les accès, les principaux tracés organisateurs du plan c'est-à-dire les axes structurants avec alignements d'activités, les éléments bâtis et non bâtis structurants .

Etablir donc le schéma de structure actuel(analyse diachronique et synchronique) et replacer l'aire d'étude dans son contexte (ville, région) et ses rapports aux sites voisins.

Faire une description schématique des composants structurés, cohérent, hiérarchisés.

Poser la problématique spécifique qui formule des principes d'interventions pour la résoudre

Description schématique des composants structurés cohérence hiérarchisation : limites et éléments naturelles/artificielles /urbanisation.

Après l'application des principes de la démarche d'intervention sur le site en suivant les actions d'intervention, après une étude globale et une analyse de ses états des lieux ; Nous pouvons définir le projet (conceptuel) accordé d'une programmation urbaine proposée avec ses différents détails.

I.6 : CONTENU DE CHAQUE CHAPITRE :

Notre mémoire se structure en trois chapitres à savoir :

I.6.1 : Le premier chapitre consistera à :

- L'introduction à la thématique du master
- Architecture et projet urbain
- Introduction générale
- Présentation succincte du cas d'étude (la ville d'Alger)
- Présentation de la Problématique générale
- Présentation de la ville d'Hussein dey
- Présentation de la démarche méthodologique
- Présentation succincte du contenu de chaque chapitre

I.6.2 : Le deuxième chapitre sera consacré pour :

- Réflexion générale sur la ville
- Qu'est ce qu'un projet urbain
- Métropolisation, centre, centralité et les friches
- Analyse du cas d'exemple : La Chartreuse du Liège.

I.6.3 : Le troisième chapitre sera une analyse du cas d'étude de :

- Choix du territoire Algérois
- Présentation de la Baie d'Alger
- Présentation du site et ses limites
- Lecture historique

a) Analyse de l'aire de référence :

- La structure viaire de la ville
- Lecture fonctionnelle : (les voies, les permanences ; les entités les espaces publics, les équipements)
- Problématique générale

b) Présentation de l'aire d'étude :

- Choix de l'aire d'étude et les délimitations
- La structure viaire de l'aire d'étude
- Lecture fonctionnelle : (les voies, les équipements, les espace publics, les permanences)
- Lecture normative : (cadre bâti, gabarit, traitement de façade)
- Lecture typologique : (les types d'ilot, les parcelles, comparaison des tissus)
- Problématique spécifique

c) Choix de la zone d'intervention

- Objectif de l'intervention et les thèmes d'interventions
- Les intentions
- Principe d'intervention et la démarche d'intervention
- Plan de composition et plan d'aménagement
- Phase conceptuelle : choix du projet et la programmation urbaine

CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

I : REFLEXION GENERALE SUR LA VILLE :

Pour avoir une idée générale sur la ville on commence par la définition donné par l'encyclopédie Larousse : « n.f Agglomération relativement importante et dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées. »

La définition donnée par Leonardo Benevolo : « La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existé mais est apparue à un certain moment de l'évolution de la société, et peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment. Elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle, mais celui d'une nécessité historique»⁷ .

Ce retour dans l'histoire vise à rappeler les épisodes les plus importants de l'histoire des villes indispensables à la culture urbaine et à voir les différentes formes d'organisation de l'espace urbain qu'a connu la ville à travers l'histoire.

Ce qui nous intéresse le plus : *c'est quoi une ville pour l'architecte ?* En se basant sur l'ouvrage de Mr Saidouni, il la définit comme suit : « la ville est un lieu de contraintes pour le projet d'architecture »⁸ Eléments d'introduction à l'urbanisme, Edition Casbah 2000.

Pour l'architecte, la ville peut être considérée comme le lieu où s'inscrit l'architecture, la première impose à la seconde des contraintes aussi diverses que la forme de la parcelle, sa valeur , sa situation et son orientation, le voisinage, l'histoire du lieu, les styles architecturaux et urbains, les modes de vies, la structure social, le cadre économique, les bruits, la pollution atmosphérique, le climat, la lumière, la nature du sol. En contrepartie l'architecture apporte à la ville son cadre, sa troisième dimension.

⁷ Leonardo Benevolo : Histoire de la ville, Edition Parenthèses 1983.

⁸ Maouia Saidouni : Eléments d'introduction à l'urbanisme, Edition Casbah.

I-1 : Agir sur la ville :

I-1.1 : Qu'est ce qu'un projet urbain ?

Un projet urbain est une stratégie pensée et dessinée de la ville. Il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économiques, urbains et territoriaux. Le projet urbain est toujours lié à un contexte et s'exprime de manières variées : schémas stratégiques à grande échelle, politique d'espaces publics, nouveaux quartiers et nouvelles centralités, régénération de quartiers en difficulté...

Au-delà de ces diversités, il ya des constantes. 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 doit assurer à tous l'accessibilité à l'espace public, à l'habitat, aux équipements, aux transports, se préoccuper de la qualité des espaces publics, de l'architecture des paysages, de l'environnement naturel, de la mise en valeur du patrimoine ; servir les enjeux du développement durable .

I-1.2 : La ville d'Alger support de réflexion :

I-1.2.1 : Evolution de la ville :

La morphologie urbaine actuelle d'Alger est un ensemble de tissus composites ou chaque période historique de croissance laisse sa trace et se juxtapose aux précédentes. De la période antique il reste peut de traces visibles, le site sera abandonné à partir du 6ème siècle puis la ville sera refondue au 10ème siècle sur le substrat archéologique antique.

A la veille de la colonisation française, Alger est une ville de taille modeste, au noyau historique se juxtaposeront de différentes extensions coloniales et très rapidement la ville va s'étendre. En l'espace d'un siècle (1830,1930) l'urbanisation longe la bande côtière jusqu'au jardin d'essai en s'élevant progressivement vers les premières hauteurs du site.

Trente ans plus tard (1960), la ville s'étend sur la moitié de la baie d'Alger jusqu'à l'oued El-Harrach, trente ans plus tard encore (1990) l'ensemble de la baie est consommé par l'urbanisation qui déborde même au-delà. La croissance urbaine a fini par absorber des

noyaux urbains et villages périphériques pour les englober au tissu central de la ville d'Alger (Hussein Dey, El Harrach, ...)

Ces périphéries englobées au tissu central de la ville participent au développement étant à caractère industriel et jouent un rôle important dans le devenir de la ville.

I-1.2.2 : Les prémices d'Alger Métropole :

Le destin d'Alger métropole a été probablement inscrit dès sa fondation et s'est consolidé à travers l'histoire.

L'un des premiers signes urbains de cette inscription est la construction du port. Ce port antique donna naissance à la ville et lui assura son existence pendant des siècles, il était le premier vecteur de son urbanisation tout en lui donnant un rôle maritime très important.

D'Ikosim à Ikosium, d'El Djazair à Alger et d'Alger de l'indépendance à Alger du 21^{ème} siècle, ce site fut le terrain de plusieurs projets qui témoignent l'intérêt des maîtres successifs allant de Kheirredine au Corbusier et qui ont voulu tous donner une image singulière à Alger à partir de la trilogie constituée par le site, la ville et le port.

Le projet de Chasseriau par son échelle et sa monumentalité fonda déjà l'avenir métropolitain de la ville, cette volonté de construire des projets prestigieux sera continuellement renouvelée jusqu'aujourd'hui.

En fait le destin métropolitain d'Alger ne fut pas dessiné en un seul jour mais c'est le développement urbain dans le passé qui constitue le fondement de l'échelle métropolitaine du 21^{ème} siècle.⁹

I-1.3 : Hussein Dey un potentiel centre urbain :

La dynamique de la ville d'Alger se développe vers l'Est pour englober des quartiers périphériques qui ont des potentialités et qui peuvent jouer le rôle de ' futures quartiers centraux'. Hussein Dey peut constituer un pôle important de croissance, c'est pour cela qu'on s'est intéressé à exploiter ce centre dans la mesure où il dispose d'un certain nombre de potentialités.

⁹ Alger Capitale du 21^{ème} siècle, Edité par le GGA.

II - METROPOLISATION, CENTRE ET CENTRALITE :

Le thème de la centralité urbaine a fortement évolué, ces dernières années, dans ses définitions et niveaux d'actions, considérant la commune d'Hussein Dey comme centralisatrice de besoins, elle parvient au rang interurbain dans une géographie de la décision, où se confrontent images valorisantes et concurrence, attraction et développement.

La notion de centre est géométrique et recouvre dans sa définition une volonté de structurer et d'organiser l'espace. Le centre est le milieu d'un espace donné, le point où convergent des actions diverses et où se produit un grand mouvement.

Le Larousse encyclopédique définit le centre comme « le lieu d'un organe vers lequel convergent ou duquel émanent les dispositions structurales ou fonctionnelles qui confèrent à cet organe son unité et qui conditionnent ses relations avec l'ensemble de l'organisme ». La géographie utilise fréquemment ce concept de centre appliqué à l'étude régionale mais aussi au domaine de l'aménagement urbain. Le centre des villes est un espace fortement marqué dans l'esprit du citoyen puisqu'il est, dans la plupart des cas, à l'origine du développement urbain. Il est le repère spatial sans lequel l'homme des villes ne pourrait s'organiser socialement, même si la vie sociale peut se concentrer autour d'autres lieux urbains.

Selon M. Roncayolo « la ville est une centralité en elle-même qui assure, par son existence et sa localisation, la rencontre et l'échange entre les hommes ». Par cette définition, on se rend compte que la notion de centralité peut s'appliquer à plusieurs échelles : à celle de la ville s'ajoutent les niveaux inter et intra-urbains. M. Rochefort (1990) définit la ville comme un élément centralisateur de besoins : « les entreprises de production, agricoles ou industrielles, ne peuvent fonctionner sans utiliser des services bancaires, d'assurances, de gestion, d'information. S'ajoutent les besoins généraux de la société en services administratifs pour la gestion des affaires publiques ». La ville est donc un centre de services qui centralise des fonctions politiques, financières, administratives, économiques et culturelles. L'importance et le rôle de tel ou tel espace urbain seront fonction de sa capacité à tout réunir en un centre unique d'action et d'autorité.

La centralité d'Hussein Dey est essentielle, fondatrice de l'analyse de l'espace qui impose ou présuppose l'existence d'un centre à partir duquel on définit, mesure les

distances et les frontières. C'est la centralité qui structure les organisations et les pouvoirs. Les réflexions sur la ville, l'économie urbaine, assimilent souvent ville et centre, en limitant ou marquant l'aire du centre-ville : « la ville naît... de la concentration et de la diffusion d'informations, de son potentiel d'innovation et d'adaptation, de la richesse de son réseau de communication » (DERYCKE, 1979, 88).

Plus généralement encore, centralité et centre sont le « symbole de la loi organisatrice » (D.S. 189), (BAILLY, BAUMONT, HURIOT, SALLEZ, 1995), ou ce que DURANTON (1999) appelle le *principe organisateur*.

Le Centre, concept à la fois pur et opérationnel, est « un lieu de rassemblement et de concentration, un lieu où ce qui se passe est important, un lieu d'action et d'interaction maximum » (HURIOT et PERREUR, 1994, 47 ; Raynaud, 1992) ; il fonde d'une manière partielle une *préférence pour la centralité* : « toutes choses égales, certaines activités cherchent à se trouver le plus près du centre pour bénéficier de ses avantages » (LACOUR, 1980, 9) et son complément, *sa préférence pour l'accessibilité*. Il est évidemment au cœur de la théorie des places centrales, de la structuration formelle par lui orientée et déterminée des périphéries (HURIOT et PERREUR 1994, 49 ; LACOUR, 1980, 7 ; PUISSANT et ROUSSEAU, 1978). Ce Centre doit cependant, se comprendre et s'inscrire en *une pluralité de centres* (ALEXANDER, 1974). Alors *la nature* du centre redevient déterminante, vitale puisque le centre est « une réalité, relative, évolutive et diffuse » (HURIOT, PERREUR, 1994, 48)

Ce débat permanent et nécessaire entre centralité et centres se trouve relancé et approfondi par les travaux concernant la métropolisation, celui sur les Métropoles et la Métropolisation. Notre support de réflexion s'est porté sur la ville d'Alger ceci nous renvoient bien à la quête d'une définition parfaite et universelle des métropoles : elles affirment les commandements, les dominations exercées sur des territoires périphériques ou dépendants : elles expriment une démarche en termes *d'attributs*, de *stocks*, de *caractères* et de *critériologie* positive nourrie par exemple des métropoles d'équilibre et des villes mondiales : les activités, les fonctions qui font la métropole, sa grandeur, sa décadence (MUMFORD 1965, 1970 ; BAIROCH, 1985 ; DERYCKE, 1979 ; TROUIN, 2000). Elles nous conduisent aussi à mieux expliciter les dynamiques, les forces qui expliquent leurs structures internes comme les relations qu'elles entretiennent sur leurs territoires, comment, aussi, s'argumente le débat sur la Mort des villes (MUMFORD,

1965, 1970 ; GLAESER, 1998) et le choix à privilégier entre diversité et spécialisation des activités et des espaces.

Si les travaux sur la métropole s'efforcent de proposer des méthodes permettant de hiérarchiser et de mesurer des fonctions et des activités qui expliquent le rôle majeur de certaines villes, la métropolisation se définit essentiellement par une attention portée aux *processus dynamiques générateurs et accélérateurs de concentration*, qui concernent aussi directement les logiques de renforcement de la centralité en modifiant aussi bien les hiérarchies établies que les structurations spatiales et sociales des villes concernées (LACOUR, 1999). La métropolisation nous conduit aussi à accorder une attention forte *aux processus, aux échelles et aux temporalités, aux externalités*, conduisant alors à revenir sur les formes, les fonctions et les fondements mêmes de la ville et de l'Économie Urbaine. Ces interrogations se retrouvent dans des démarches initiées au nom de l'économie géographique ou s'inscrivent dans ce que D. MIGNOT appelle joliment « la croissance éclatée des villes », (MIGNOT, 2000)

Le regard métropolitain de la ville d'Alger conduit alors à insister sur deux grandes séries de préoccupations : d'une part, on doit souligner une tendance à mieux distinguer le principe de Centralité et la nature et les formes du centre d'Hussein Dey.

II.1 : Hymne à la centralité et crise des centres :

Néanmoins, la centralité métropolitaine s'apprécie aujourd'hui de plus en plus comme une capacité de coordination et de mise en relation d'acteurs et d'activités ayant par ailleurs des schémas d'organisation et de localisation de plus en plus éclatés. La métropole joue de plus en plus le rôle d'interface et de point d'articulation d'un grand nombre de réseaux : non seulement les réseaux de firmes et de pouvoir mais aussi les réseaux de transport et de communication dont on sait à quel point ils privilégient les plus grandes agglomérations (DERYCKE, 1999 ; BUISSON, 1999 ; BUISSON et ROUSIER, 1998). On retrouve ainsi, paradoxalement, la définition étymologique de la métropole comme « ville-mère », pivot d'un espace éclaté dont elle assure la centralité et l'unité (LACOUR et CORADE, 1995). *La centralité est alors moins physique et géographique que fonctionnelle* : elle s'apprécie davantage comme capacité à capter, organiser, filtrer et diffuser un ensemble complexe et sans cesse croissant de flux de biens, de personnes et d'informations.

C'est finalement par la confrontation de ces deux formes de centralité que la métropole retrouve l'urbain, ou plutôt s'y affronte. À l'opposé de cet hymne à la centralité on observe en effet une inaptitude croissante de beaucoup de centres à assurer correctement les fonctions centrales des métropoles, expliquant la revendication d'autonomie d'anciennes banlieues. La dégradation du cadre bâti, les problèmes de congestion et les disparités fiscales conjuguent leurs effets négatifs et nuisent au développement des centres au profit d'une décentralisation croissante des activités économiques vers les espaces suburbains.

L'érosion de la base économique des centres villes participe alors d'un processus de réorganisation de la centralité à l'échelle de l'agglomération, réorganisation permise et impulsée par l'amélioration des réseaux de transport et conduisant au départ du centre de nombre d'activités ne manifestant plus de véritables besoins d'agglomération locale. Ce processus se caractérise par une forte spécialisation fonctionnelle des espaces, tant centraux que périphériques, elle-même permise par la différenciation croissante de l'espace urbain en termes d'équipements, de disponibilités foncières et d'accessibilité.

Ce que l'on peut noter à travers une abondante littérature qui nourrit le débat sur la métropolisation notamment, ce sont, d'une part :

- Si la centralité d'Hussein Dey tend à favoriser de la densité et de l'intensité concentrées en certains lieux pour des motifs fondamentaux essentiellement de nature économique (commandements, coordination, contrôle et création), les processus de métropolisation de la ville d'Alger soulignent que ces motifs peuvent jouer à des degrés différents dans les espaces urbains : il n'y a que quelques cas qui peuvent prétendre à la permanence dans les premières classes dans les villes mondiales ou globales grâce au cumul des avantages réalisés de la *centralité renforcée*. Certes, ces villes bénéficient, en les créant, des avantages des échanges de toute nature, dont ceux liés à l'information (GUILLAIN, 2000), de la diversité dans les choix et dans les décisions, de la malléabilité des aires qui leur sont liées. Elles peuvent globalement accroître et renouveler leurs fonctions de *metropolis* en développant des relations entre elles et en maintenant leurs fonctions de villes impériales, en spécialisant et en articulant les espaces qu'elles dominent. C'est ce que G. DURANTON évoque quand il affirme que « les villes postindustrielles vont devoir se plier à une nouvelle tyrannie.¹⁰

¹⁰ G. Duranton, *la tyrannie de la proximité*, 1999.

• D'autre part la centralité est en grande partie, le mouvement pour la reconquête des centres.

Aujourd'hui, les villes se livrent une concurrence intense en vue d'attirer des capitaux, des industries, des services et créateurs d'emplois. La ville doit se doter de moyens d'attraction afin de se développer sur le plan économique et démographique. Développer sa centralité devient vital pour dégager une image urbaine valorisante. Ainsi, des quartiers entiers se recomposent et se restructurent : l'espace urbain doit trouver la modernité de son temps, une architecture originale et audacieuse, l'animation et l'ambiance urbaine auxquelles il doit prétendre par des opérations d'aménagement, d'urbanisme et de revitalisation. Les habitants sont attirés par la proximité du centre et par la qualité des logements neufs ou rénovés qui occupent l'emplacement d'anciens entrepôts ou de vieilles usines. L'espace urbain se recompose sous l'influence de nouvelles dynamiques et de nouvelles logiques de développement.

III- LES FRICHES :

« Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme »¹¹

L'urbanisation privilégiant la construction en zone verte, caractéristique de notre époque, a entraîné la naissance de nombreuses friches urbaines. Avec l'émergence du développement durable, la gestion du territoire est apparue fondamentale. Etant une ressource non renouvelable, il convient d'économiser le sol. Dans cette perspective, le recyclage des friches urbaines se révèle être une stratégie très opportune.

Ce travail de mémoire s'oriente sur un type particulier de friches urbaines : les friches industrielles. Ces surfaces, anciennement occupées par l'activité industrielle, ont augmenté énormément ces dernières décennies. Ainsi, chaque région urbanisée se trouve en face d'un problème récurrent qui est celui de la récupération de ces sites.

¹¹ Citation Antoine Laurent de Lavoisier

III-1.1 : Les Friches Industrielles :

L'origine du terme « friche » remonte à la géographie rurale et le vocabulaire de l'agriculture. Traduisant une terre inculte, mal située ou peu fertile, il revêt à première vue une connotation négative. Par contre, la définition de la friche en tant que réserve, stock, c'est-à-dire une potentialité, apporte un sens beaucoup plus positif au terme.

Dans cette perspective, la friche est une jachère permettant la régénération du sol. Elle devient alors un état transitoire de bonification.

Autrement parlé cette vision de jachère démontre qu'il s'agit d'un espace en repos, surface en attente, pour ne pas dire en transformation.

La friche urbaine varie en fonction de nombreux facteurs. Bianchetti (in Kellerhals et Mathey, 1992) distingue trois critères fondamentaux qui sont le statut d'abandon (industriel dans notre cas), la dégradation de la friche et le temps d'inutilité, auxquels peuvent s'ajouter la superficie de la friche, le degré d'inutilité (possibilité d'affectation transitoire) et l'origine de la friche. Il résulte ainsi une grande variété de situations. On distingue d'ailleurs plusieurs types de friches, tels que les friches ferroviaires, les friches militaires, les friches scolaires, etc. Le type de friche retenu dans ce travail est celui des friches industrielles. Le Lexique de géographie humaine et économique (1992) la définit de la sorte : « Espace bâti ou non, terrain ou local, autrefois occupés par l'industrie et désormais en voie de dégradation par suite de leur désaffectation, c'est-à-dire de leur abandon total ou partiel par l'activité industrielle. »

Cette problématique s'est concentrée sur la ville d'Hussein Dey et plus particulièrement sur les friches industrielles. L'objectif de la recherche a visé la compréhension du processus de récupération au travers de l'analyse des facteurs favorisant ou faisant obstacle à ce processus.

Ces « friches industrielles » figurent sous forme de propriétés, souvent des anciens sites industriels, sous-utilisées en raison des préoccupations qu'elles suscitent relativement à la contamination de l'environnement.

Cette évolution de l'urbanisation a entraîné une forte consommation de terrains et s'accompagne en outre d'effets indésirables tels que routes saturés, nuisances sonores

accentuées, pollution élevée de l'air, dépenses importantes pour la construction et l'entretien des infrastructures, ségrégation sociale et morcellement du paysage).

L'Office fédéral de l'aménagement du territoire justifie que : « L'aménagement du territoire n'est pas seulement là pour réparer les erreurs du passé, il doit surtout éviter d'en créer (...) Les objectifs du développement souhaité visent une limitation de l'extension de l'urbanisation, une requalification des potentiels de développement à l'intérieur du milieu bâti existant, une conception judicieuse de l'urbanisation en fonction des transports respectueux de l'environnement et s'opposent à la dispersion des constructions dans le paysage (...) »¹²

Ceci dit éviter la dispersion, qui entraîne des coûts liés à l'équipement d'infrastructure, et veiller à l'utilisation mesurée du sol apparaît dès lors comme des objectifs fondamentaux de l'aménagement du territoire. En exploitant ces ilots qui se trouvent à l'intérieur de l'aire urbaine et en y implantant une affectation adaptée, la récupération des friches industrielles réduit l'étalement urbain, ainsi que la consommation du territoire.

III-1.2 : La valeur des friches :

Le travail qui suit la découverte d'une friche doit permettre également de situer sa « valeur ». En effet, une friche urbaine située en plein cœur d'une agglomération comme l'Hussein Dey relèvera d'un enjeu plus important qu'une friche résultant de l'abandon d'une décharge en périphérie d'une commune rurale. Le contexte relativement récent du renouvellement urbain place les friches, et particulièrement celles se trouvant dans l'espace urbain, au cœur des réflexions quant au devenir des territoires. En effet, ces vastes aires inutilisées, correspondant à plusieurs centaines de milliers de mètres carrés, recèlent des possibilités qu'il y a lieu d'exploiter. La récupération de ces terrains offre ainsi des occasions de revitaliser la ville, d'améliorer l'environnement de la population qui vit à proximité, de mettre à disposition des surfaces pour des usages provisoires et d'accroître l'attrait économique des sites.

Les friches industrielles d'Hussein Dey, représentent des espaces abandonnés, vidés, à l'image de trous dans un morceau de fromage. Non seulement, d'un point de vue

¹² L'Office fédéral de l'aménagement du territoire 'OFAT', 1998.

esthétique, la reconquête de ces surfaces urbanisées améliore l'image d'une ville, mais surtout, dans une logique de gestion adéquate du sol, veille à une consommation mesurée du sol et diminue l'étalement urbain synonyme de périurbanisation et source de nombreux problèmes. La récupération, terme traduisant le recyclage et la réutilisation d'un espace, apparaît dès lors comme un processus incontournable en urbanisme. En vue des éléments en présence, cette dernière devient vitale.

Depuis bon nombre d'années, ces friches ne réalisent pas leur plein potentiel économique ; On reconnaît les avantages que procurent le réaménagement et la remise en état des propriétés existantes abandonnées ou sous utilisées. Parmi ces avantages, on compte la hausse de la valeur des propriétés locales, de l'assiette de l'impôt foncier et l'accroissement du nombre de résidences dans le centre urbain existant, qui permettraient de réduire l'étalement urbain.

Néanmoins la réaffectation de certains terrains à d'autres activités n'est parfois pas sans poser toute une série de problèmes : réutilisation des sols, participation des propriétaires à une vision commune, cohabitation du nouveau programme avec les activités qui restent présentes sur le site, remaniement parcellaire.

Ne pas récupérer c'est non seulement un sol précieux qui tombe ainsi en friche. Toute fois convertir ces anciennes friches industrielles en terrains résidentiels et commerciaux et en espaces verts, la construction de projets de développement de densité élevée en tentant de réduire leur impact sur l'environnement, nous mènera à densifier le centre urbain du moment qu'un plan de réaménagement des friches industrielles doit faire partie intégrante de toute stratégie relative à l'intensification urbaine dans les grandes villes, les friches industrielles représentent une importante proportion de terrains vacants sur lesquels on pourrait construire à nouveau, favorisant ainsi la transformation d'une région industrielle délabrée en une communauté active.

« La ville n'est pas un objet à trois mais à quatre dimensions : la dimension temporelle interagit à différentes échelles avec les dimensions spatiales (...) et c'est un objet artificiel : il n'existe que par l'action des hommes, comme expression de plus en plus élaborée de la vie sociale et des activités humaines. »¹³

¹³ Laterrasse, 1994.

L'auteur de cette citation distingue trois niveaux d'interaction espace-temps. Tout d'abord, le niveau du temps long qui est traditionnellement celui de l'histoire des lieux, du sol, du sous sol, des hommes, de leurs cultes et de leurs pratiques, etc. A l'inverse existe le temps court qui est celui du fonctionnement quotidien de la ville, de la gestion des flux matériels et immatériels qui la parcourent. Enfin, entre ces deux niveaux se glisse le temps intermédiaire qui est le temps de l'économie, des grands projets urbains, bref le temps des processus.

C'est au sein de ce temps intermédiaire que se produisent les friches industrielles, de même que leurs projets de réhabilitation.

Après une période de croissance urbaine tumultueuse à partir des années 1950, on voit apparaître, vers la fin des années 1970 un certain intérêt pour la rénovation des bâtiments désaffectés, qui dans un premier temps est presque exclusivement culturel en vue de sauvegarder le patrimoine (Badiali, 1993). Cet intérêt s'est toutefois élargi de nos jours à d'autres domaines de la sphère urbaine. La réhabilitation traduit ainsi une réutilisation, une sorte de recyclage, d'un espace urbanisé. Quant aux termes de reconversion et de revitalisation, ils traduisent des phénomènes similaires. Avec la reconversion, il s'agit de moderniser en changeant la fonction du site, alors que la revitalisation redonne vie à la friche en réactivant des fonctions existantes ou en créant de nouvelles

III-1.3 : Vers une récupération des friches industrielles :

La récupération des parcelles occupées par une friche consiste à lui trouver une vocation nouvelle permanente ou transitoire vers une utilisation définitive. Dans tous les cas, les activités antérieures localisées sur le site doivent être prises en compte dans la définition de la nouvelle vocation. La reconversion des friches a pris, dans le contexte de renouvellement urbain actuel, une importance considérable. Elle représente, en effet, la possibilité pour la commune de l'Hussein Dey de densifier le tissu urbain. Reconvertir ou réhabiliter nous offre l'opportunité de récupérer du foncier dans des endroits, où il se fait trop rare. De plus, ces espaces sont placés à des endroits stratégiques, au cœur de la ville.

C'est aussi l'occasion de créer des opérations de qualité, alliant respect du patrimoine hérité et construction neuve mais aussi d'impulser une nouvelle dynamique dans les espaces délaissés et de produire alors un effet de levier aux abords de l'opération. Pour répondre aux besoins de logements, d'activités et de services, la reconversion des

friches est alors devenue une alternative de plus en plus crédible. En effet, les anciennes friches industrielles deviennent, grâce à la densification qu'elles génèrent, des vitrines d'un urbanisme durable. Il est important d'avoir conscience de la diversité et pluralité des friches urbaines allant de sites de plusieurs hectares abandonnés depuis des années à des îlots de moindre taille en voie de déperissement. « Parce qu'il se compte en milliers d'hectares qui se reconstituent sans cesse, parce qu'il handicape lourdement les espaces déjà fragilisés qui en subissent ses conséquences, parce qu'il met en jeu l'environnement et le cadre de vie, parce qu'il porte en lui une charge symbolique, culturelle et affective, qui fait appel à la mémoire collective et parce qu'il est un produit placé sur un marché, le dossier de ces micro-territoires que sont les friches doit continuer de faire l'objet de toutes les attentions. » (M.C. Théry).

IV- PRESENTATION DU CAS D'EXEMPLE :

Longtemps, le processus de la récupération des friches industrielles et la densification des centres urbains a été évité pour des questions financières et également pour d'autres raisons liées aux mentalités. Toutefois, l'exemple du réaménagement du site de La Chartreuse à la ville de Liège en Belgique a prouvé qu'il est possible de redonner vie à des sites qui ne sont plus utilisés sur le plan industriel et militaire. Et comme Erich Müller, le signale dans une interview: « Si nous n'arrivons pas à reconvertir les surfaces existantes, nous aurons des friches industrielles dans des sites stratégiques, ce qui serait un non-sens en économie ! »¹⁴

1. Analyse

1.1 Bref rappel historique :

Comme son nom l'indique, le site correspond à un ancien fort dont les premiers développements remontent à 1817. Les Hollandais avaient en effet choisi le site pour y construire une nouvelle fortification bastionnée. Quant au terme « Chartreuse », il évoque la congrégation religieuse autrefois implantée dans le quartier.

¹⁴ Erich Müller, membre de la direction du groupe Sulzer SA. Interview Wachter, 1998.

- 1357 : Fondation du couvent des Chartreux et construction de l'Arvô au Thier de la Chartreuse 1492 : Neutralité de la principauté de Liège reconnue par la France et les Pays-Bas
- 1694 – Période Hollandaise : Construction du fort de la Chartreuse
- 1823 : Construction d'un autre ensemble fortifié inspiré des travaux défensifs de Vauban. Expropriation du hameau de Péville dont le seul vestige est la maison Lambinon. Déviation de l'ancienne chaussée d'Aix qui traversait le site en son centre.
- 1830 – Indépendance de la Belgique
- 1891 : Transformation du fort en simple caserne, ajout de deux niveaux sur les bâtiments du fort
- 1914-18 : Fort transformé en prison par les Allemands
- 1940-45 : Caserne pour soldats allemands puis hôpital militaire américain
- 1981 : Abandon du Fort par la Défense Nationale
- 1989 : Mise en vente du site et des bâtiments.

1.2 Situation du ZACC A l'échelle de la ville de Liège

En résumé, nous remarquons que la ZACC de la Chartreuse occupe une position particulièrement centrale au sein du territoire communal. Elle forme un îlot au cœur du noyau densément urbanisé de Liège Chartreuse s'inscrit au sein du noyau urbain liégeois.

Notre site se caractérise par l'importance de ses espaces boisés, notamment au niveau des anciens bastions et des anciens remparts.

La ZACC « Fort de la Chartreuse » couvre une superficie de 14,67 ha. Elle surplombe la ville historique en rive droite de la Meuse et de l'Ourthe. Elle est située au sommet du versant, sur un replat qui comprend également le cimetière de Robermont et le quartier de Belleflamme à Grivegnée. Le site du fort de la Chartreuse est situé entre :

- Au Nord, le quartier dit «Chartreuse »
- A l'Est, l'axe de la nationale N3 (rue de Robermont – rue de Herve
- Au Sud, le quartier de Belleflamme (partie haute de l'ancienne commune de Grivegnée)

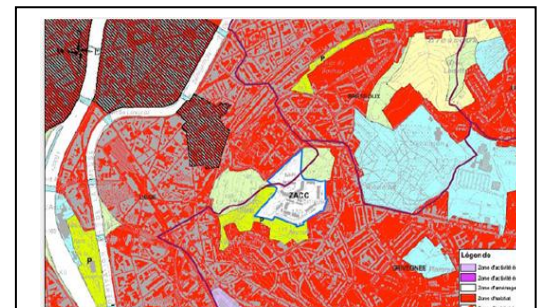


Fig 2.1 : Situation sur le plan de secteur
Source : RUE- Plan de secteur : planche 21 (S.A
Pissart – Van Der Stricht février 2006)

- A l'Ouest, le parc des Oblats en partie situé sur le versant.

1.3 Mobilité et accessibilité à l'échelle de la ville:

Le site se trouve à proximité immédiate de la route nationale N3 (rue de Robermont et rue de Herve), axe routier majeur. Cette nationale connaît toutefois un trafic déjà abondant.

Malgré cette proximité à un axe routier structurant, le site est relativement peu accessible car il est situé en retrait de cette nationale, entre deux quartiers résidentiels.

Le site ne possède que trois points d'accès qui sont des rues résidentielles.

Les transports en communs à proximité du site sont :

- La ligne 10 sur la Nationale 3
- La ligne 35 rue Fraischamps et l'avenue de Peville

Les accès pédestres au site sont très nombreux depuis le parc des Oblats et le quartier de la Chartreuse mais inexistant depuis le quartier de Péville.

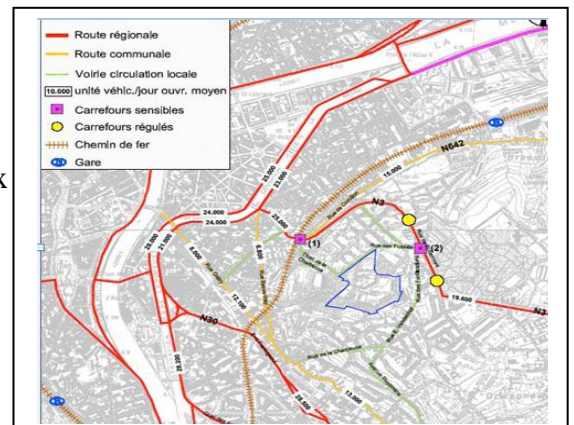


Fig 2.2 : Carte de circulation
Source : RUE-Patrimoine: planche 7.2 (S.A Pissart-Van Der Stricht février 2006)

1.4 Au niveau de l'accessibilité même du site :

Le domaine est localisé en retrait des quartiers d'habitations qui se sont développés de manière indépendante. Le site de la Chartreuse n'est actuellement accessible en automobile qu'en trois endroits. Par la rue Thier de la Chartreuse au Nord (A). Par la rue des Fusillés au Nord-Est (B). Par la rue Achille Lebeau à l'Est du site (C).

Le site est également accessible à pied par sept autres endroits représentés par les flèches bleues sur le plan ci-dessous. Les lieux de franchissement des fortifications actuels au nombre de six sont représentés par les petites flèches noires. Au niveau interne de la cour principale du fort, celle-ci est accessible par le Sud par des patios situés au centre de chacune des trois ailes.

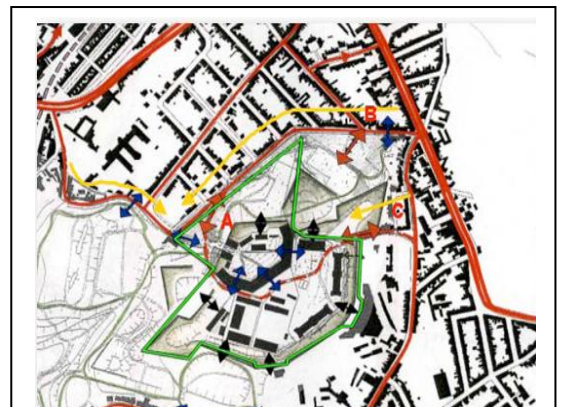


Fig 2.3 : Schéma des Circulations
Source : RUE-Planche 11

1.5 Synthèse:

Nous constatons également que le site de la Chartreuse est finalement contourné par les routes principales et n'est desservi que par des voiries de circulation locale.

Il est à noter que le carrefour de la rue des Fusillés - Rue des Fortifications avec la N3 est un vrai point sensible dans sa configuration actuelle et s'avèrera un déficit lors de l'urbanisation de notre site. (Carré fuchsia n°2) Il conviendra d'être particulièrement conscient que, l'apport de trafic supplémentaire sur ce nœud s'avèrerait, dans sa configuration actuelle, extrêmement conflictuel.

Le souci réside dans la configuration même de ce nœud, s'agissant d'un carrefour à 3 entrées, traversé par une voie de grand trafic, la N3. De plus, la conjonction entre le bâti et les aménagements de voirie ne permet aucune vue pour s'intercaler dans le trafic. Il faut enfin constater que les priorités et la signalisation sont très mal définies, ce qui procure une certaine ambiguïté au tout.

1.6 Le bâti existant :

Le fort comporte des bâtiments construits à différentes époques qui ont plus ou moins résistés au temps et aux dégradations successives. Les premiers bâtiments datent de l'époque hollandaise vers 1823 comme précité ci-dessus.

Ensuite des bâtiments et extensions se sont rajoutés en fonction des besoins de

développement de la caserne. Nous retrouvons ainsi un échantillon de l'évolution de l'architecture militaire allant jusque dans les années 1930 et 1950.

Pour les bâtiments classés nous avons divers éléments :

Les deux premiers étages du fort hollandais, le monument du premier de ligne et le monument du Bastion des Fusillés. Outre ces éléments incontournables et protégés ; Il est important de signaler la présence de plusieurs bâtiments de qualité architecturale et patrimoniale. Il s'agit par exemple de la ruine de la maison Lambinon qui est la dernière maison existante de l'ancien hameau de Péville avant d'être rasé pour la construction du fort. Nous avons aussi les 2 bâtiments importants des années 1930 et la ferme des

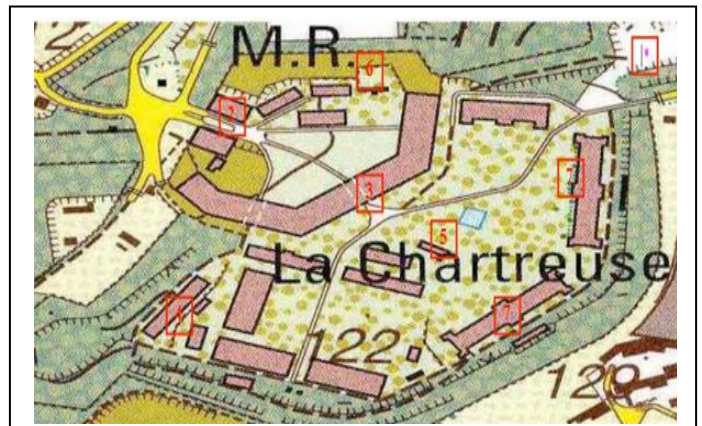


Fig 2.4 : Localisation des bâtiments
Source : RUE p 8/52

Hollandais. Il est aussi question de l'ancienne poudrière. Malheureusement, ce bâti est en général dans un état avancé à très avancé de délabrement voire de ruine

1.7 Le rapport Urbanistique et Environnemental / schéma directeur.

Pour le domaine de la Chartreuse, un premier projet de schéma directeur d'aménagement du site a été réalisé en 1994 et a été approuvé par le Conseil Communal le 27 juin de la même année. « De manière consensuelle, ce schéma a défini des grandes lignes d'aménagement qui sont notamment les suivantes :

- Le maintien de la caserne hollandaise en tant que vestige historique.
- L'aménagement d'une place publique dans la cour de la caserne.
- Le maintien des bastions et des abords des remparts en zone d'espace vert.
- La création d'une zone socioculturelle et touristique dans la partie sud du site.
- La création d'une nouvelle bande d'habitat et de commerce le long de la rue des Fusillés ; Il s'agit en outre de divers aménagements de liaisons piétonnes dans le site le connectant avec l'extérieur »

Une première option dénommée « Chartreuse La Neuve » était une option de table rase et détruisait en partie 3 la plupart des bâtiments pour les remplacer par un bâti « plus contemporain ». La deuxième option qui a eu le plus grand succès était la version « Chartreuse Village » qui elle conservait un maximum de bâtiments dont la maison Lambinon. (dernier bâtiment civil vestige du hameau de Péville)



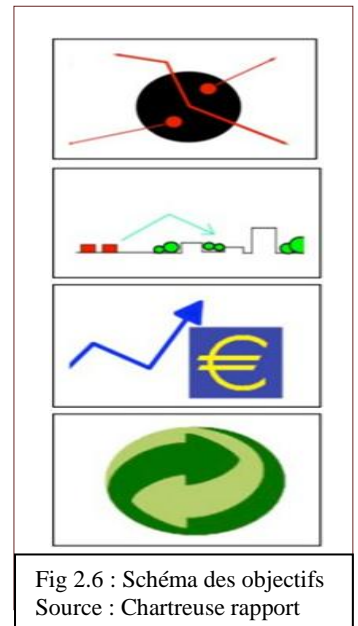
Fig 2.5 : Version retenue, Chartreuse Village 2006
Source : Schéma directeur –Exemple- carte n°21

2. Objectifs

2.1 : Définition des objectifs :

Le projet comporte quatre objectifs principaux qui commenceront à se concrétiser au niveau spatial et graphique par le schéma d'intention.

- Objectif 1 : Désenclaver le site physiquement et psychologiquement et le reconstruire de façon à l'intégrer aux quartiers voisins.
- Objectif 2 : Maintenir de la population en ville pour contrer la rurbanisation ; le tout dans un souci de rentabilité à long terme.
- Objectif 3 : La création d'emplois et d'activités économiques
- Objectif 4 : Le souci écologique est présent d'une manière transversale ce qui ne l'empêche pas d'être un objectif à part entière ; il s'agit dans ce projet de démontrer que vivre en ville est une solution pour un développement équilibré



2.2 Schéma d'intentions :

Le schéma d'intention est la représentation graphique des objectifs énoncés ci-dessus. Il propose 2 axes structurants. Ces axes convergent vers le centre en lieu de la cour du fort. Il s'agit d'un axe N-S qui relie l'Avenue de Péville à la rue Thier de la Chartreuse. Cette artère est le support de l'urbanisation.

Le second axe en opposition au premier sera « vert », non urbanisé et permettra de désenclaver le site par l'Est. Cette couronne devra être maintenue et développée ; elle doit servir à affirmer le caractère vert du site.

Le schéma propose également de maintenir dans les parties 1 et 3 des fonctions résidentielles. Il sera cependant question d'une densité plus urbaine comme expliqué dans les objectifs.

L'espace central devra remplir à la fois un rôle de place publique et offrir du parking en suffisance pour alimenter la totalité du site. La création d'un espace de stationnement semi enterré permettra, en externe, de remplir le rôle de place publique entièrement piétonne.

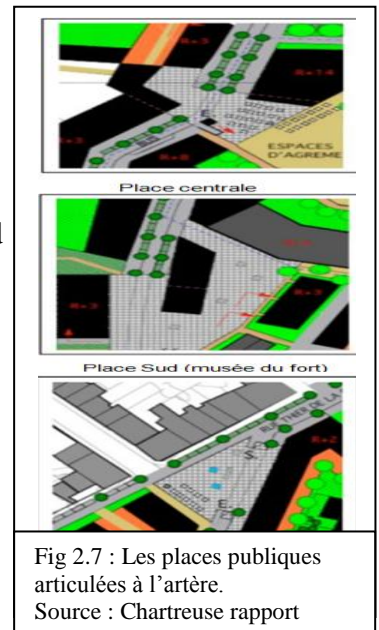
3. Projet :

L'artère structurante Nord-Sud : Ce support de l'urbanisation reprend dans ses parties Sud et Nord le tracé d'accès existant. Il est composé de divers éléments et possède diverses caractéristiques propres.

-L'ensemble de l'espace est de plein pied ce qui permet de faire

comprendre à l'automobiliste que si il est accepté avec un espace central « semi réservé », le piéton reste prioritaire dans tout le site. Il n'y aura donc pas de passages piétons spécifiques.

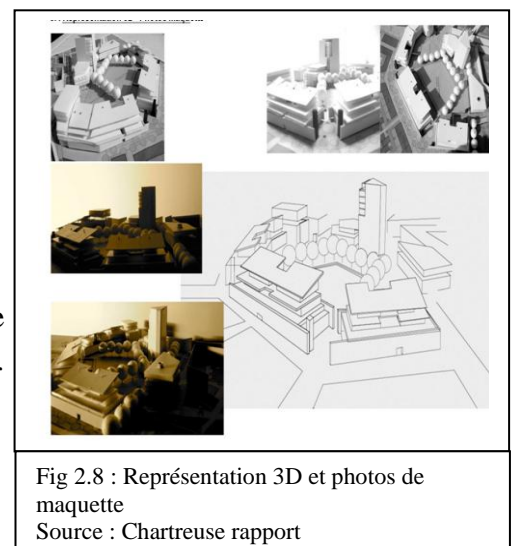
En rapport avec les diverses fonctions l'espace public Nord permet de raccrocher le domaine au quartier du Thier en lui reconstruisant une petite place publique. Celle-ci sera réservée à l'horeca et aux jeux pour enfants. La place Sud interne à la partie 3 du domaine est réservée aux fonctions communautaires. Au centre nous retrouvons une crèche de quartier et dans sa partie Sud-Est le nouveau musée du fort dans la ferme des hollandais restaurée.



En résumé, l'ensemble de ces dispositifs devrait permettre de créer un parcours varié et psychologiquement long ; il ne s'agit pas de traverser le site mais de s'y rendre. Le trafic de transit devrait ainsi être relativement réduit vu le temps de parcours induit par ces divers éléments. Les bâtiments seront résidentiels aux étages et les rez-de-chaussée seront commerciaux. Le long de cet axe se retrouveront les principales fonctions communautaires. La création du nouveau musée du fort dans la ferme des Hollandais. La création d'une bibliothèque de quartier et d'une salle communautaire en rapport avec l'espace public central.

4 . Synthese

La question de la transformation est encore plus signifiante sur le site de la Chartreuse car il est chargé d'histoire. D'une histoire proche aussi qui, elle, parle d'immobilisme et de « laisser-aller », l'aménagement de la Chartreuse répond à ce désintérêt et arrive à dépasser les contraintes en redonnant vie à un espace mortifié.



V - CONCLUSION :

Dans cette perspective, la récupération des friches industrielles devient fondamentale puisqu'elle permet de réduire la consommation du territoire et traduit un développement de la ville par l'intérieur. Bien que cette conception soit partagée autant par les spécialistes de l'aménagement du territoire que par les élus voire même parfois la population locale, les processus de reconquête des friches industrielles connaissent encore un succès très mitigé. Et si ce phénomène compte de brillantes réussites dans les métropoles les plus actives, il est encore plus pertinent dans les villes qui représentent des centralités urbaines.

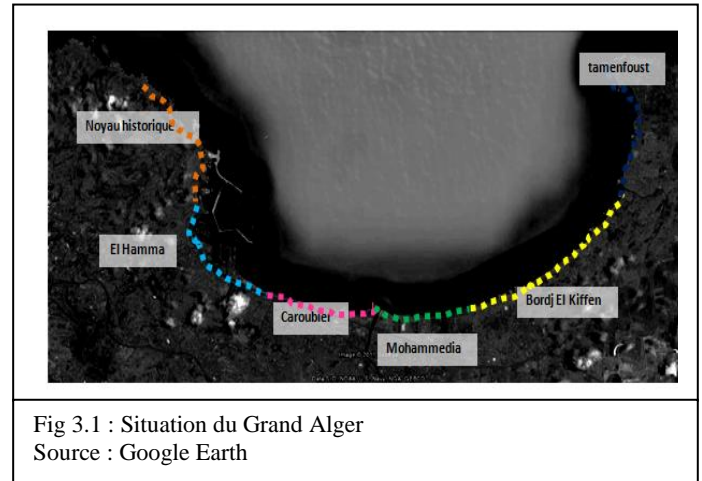
Ce travail de mémoire vise donc à analyser le processus de renouvellement urbain, Cet examen s'est orienté sur la ville d'Hussein Dey, ville qui représente un centre urbain en pleine transformation. Une des réactions rencontrée lors de l'énonciation de ce thème a été de penser qu'une ville comme Hussein Dey semble beaucoup trop complexe pour connaître une problématique de friche industrielle. Le travail de mémoire présenté ici contredit cette vision. Ce travail s'inscrit non pas dans une logique hypothético-déductive (vérification de lois et recherche de résultats), mais dans une logique de compréhension.

Ainsi, il s'est avéré que la littérature générale sur la récupération des friches industrielles n'était que peu pertinente pour l'étude du cas d'Hussein Dey. Cette littérature laisse songer qu'elle est adaptée à l'échelle des grandes villes. Cette recherche s'ouvre ainsi sur la piste des stratégies promotionnelles endogènes. Le domaine de l'aménagement urbain occupe d'ailleurs un rôle important dans cette perspective. Afin d'encourager la création interne d'une centralité (la ville dans la ville), un urbanisme pragmatique et un projet adapté aux changements du contexte spatial, économique, social, politique, culturel s'avère indispensable. L'heure est au management territorial, au management de projet, au marketing urbain, au partenariat public-privé. Ce sont sur ces nouvelles tendances que se portent les regards et les principaux espoirs d'avenir.

CHAPITRE III : CAS D'ETUDE

I. CHOIX SITE D'ALGER :

Alger, ville adossée aux monts de l'Atlas, tournée vers la mer, a de tous temps suscité des convoitises de par sa position stratégique, par sa situation géographique face à l'Europe, et par son climat doux. Ces convoitises ont donné lieu à plusieurs occupations étrangères successives.



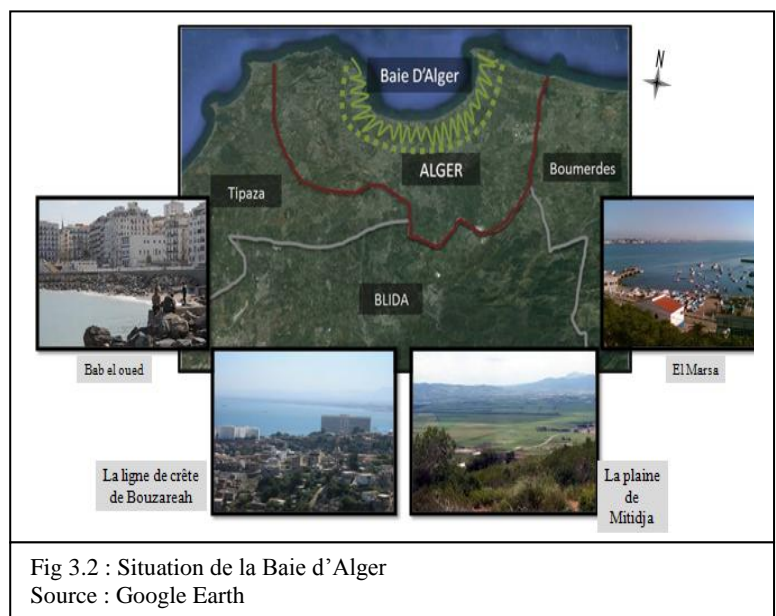
Elle est caractérisé par sa baie qui est l'une des plus belles baies du monde, cette dernière est caractérisée par sa forme semi circulaire, sa situation géographique stratégique, et par son relief. Elle a toujours fasciné les plus grands architectes du siècle.

I.1 Situation et délimitation géographique de la Baie d'Alger:

La Baie d'Alger se situe dans la partie centrale de la côte Algéroise, elle est caractérisé par Une forme semi circulaire.

Elle est limité par :

- Bab El oued à L'Ouest.
- Bouzeréah au Sud Ouest.
- La plaine de Mitidja au Sud
- El Marsa à l'Est.



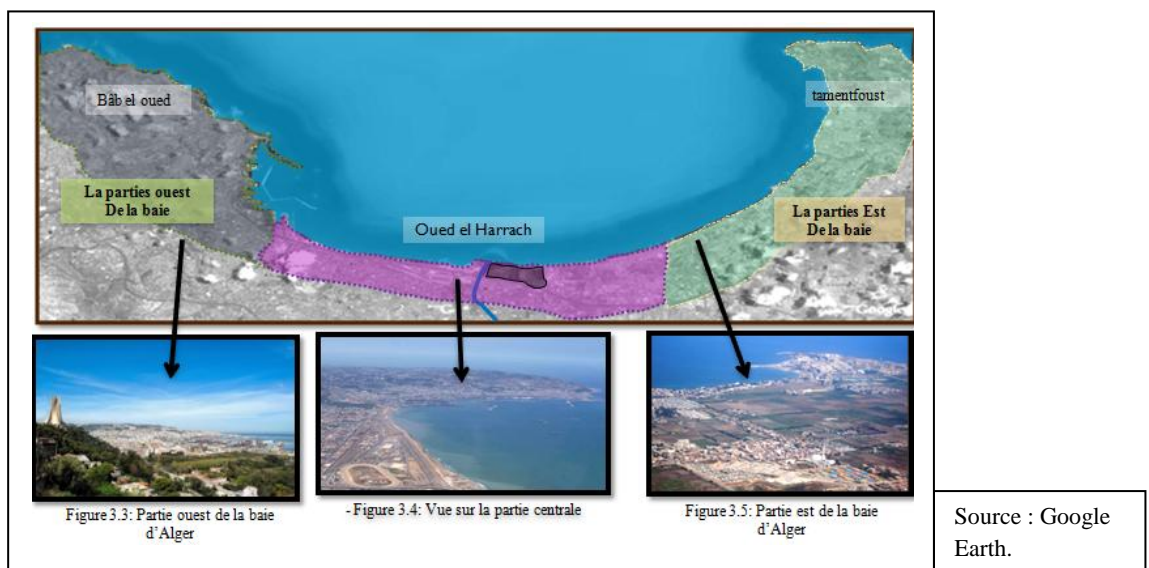
I.2 Situation des trois parties:

La baie d'Alger se devise en trois parties :

Partie ouest : Elle présente le noyau historique d'Alger et se caractérise par une architecture et un tracé urbain riche, planifié et réfléchi.

Partie est : Bordj el Kiffan, qui est l'extension de la ville coloniale vers l'est, elle avait les particularités des villes coloniales bien structurées sur le plan architectural et urbanistique; mais qui s'est densifiée après l'indépendance. On retrouve une architecture sommaire et spontanée.

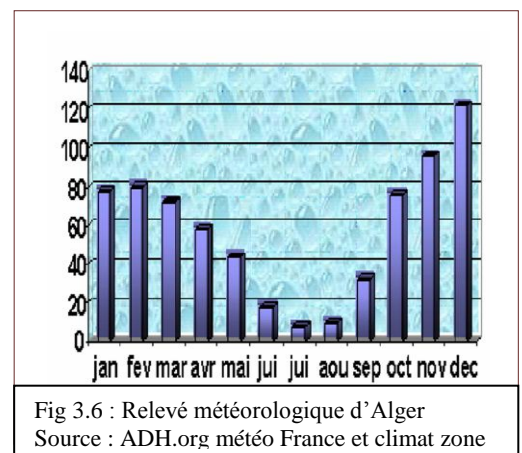
Partie centrale : Elle est limitée à l'Ouest par El Hamma et à l'Est par Bordj El Kiffan. La croissance d'Alger s'est faite vers l'intérieur du pays, donnant dos à la mer et négligeant totalement de ce fait sa baie et sa façade maritime.



I.3 Climatologie :

Alger bénéficie d'un climat méditerranéen Sud supposée semi-humide, mais déclassée vers le semi aride par la décennie de sécheresse et d'irrégularité de la pluviométrie que connaît la région.

La température : Alger a un climat que l'on pourrait qualifié de subtropical méditerranéen, avec des précipitations réparties sur toute l'année, de longs étés chauds, et des hivers tièdes Nous pouvons distinguer deux grandes périodes durant toute l'année, l'une pluvieuse s'étendant d'Octobre à Mars, et l'autre sèche allant d'Avril à septembre. La moyenne annuelle est de 19,2°C



La pluviométrie: Elle est irrégulière, tombant sur tout en hivers. La moyenne annuelle se situe entre 700 et 737mm d'eau, quelques orages ont lieu au début de l'été et vers la fin du mois d'août provoquant des crues subites elle arrive à 2-5 mm aux mois les secs qui sont Juin, Juillet et Août.

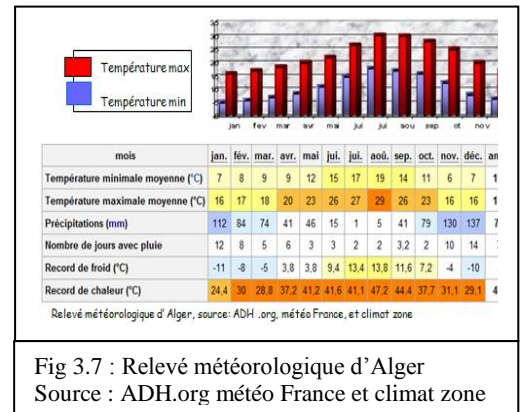


Fig 3.7 : Relevé météorologique d'Alger
Source : ADH.org météo France et climat zone

II. PROBLEMATIQUE GLOBALE :

De nos jours, Alger veut devenir une grande capitale africaine et méditerranéenne. Elle entreprend une ouverture vers le monde en envisageant d'avoir un niveau de développement supérieur.

Alger attire ainsi depuis quelques années de grandes réflexions sur son urbanisation future. De nombreux grands projets de réalisation d'infrastructures tels que le métro, le tramway ainsi que divers projets de restructuration urbaine, de création de nouveaux centres urbains, peinent à voir le jour: Alger est en pleine expansion urbaine, motivée par un besoin d'affirmation au niveau régional par le développement de ses centres urbains.

En effet cette métropolisation, nous mène à poser la problématique des causes du délaissement et ses conséquence ? La baie d'Alger souffre d'une urbanisation anarchique caractérisée par la rupture entre l'architecture, l'urbanisme et l'environnement quel est le programme à entreprendre pour sauver l'image qui ternit Alger future métropole ?

III. PRESENTATION DU SITE :

III.1 Le choix d'Hussein dey : centre urbain d'Alger :

La métropolisation de la ville d'Alger est en plein développement, Hussein Dey de par :

Sa position géostratégique sur la façade maritime de la Baie d'Alger qui lui permet d'influencer l'image de la métropole, sa situation dans l'axe de développement d'Alger (proximité du centre d'Alger et des équipements de grande envergure -rue de Constantine (actuellement axe Tripoli) a contribué historiquement au fur et à mesure à la croissance de la ville d'Alger, mesurant plus de 4KM un atout pour accueillir l'extension de l'actuel centre Une bonne accessibilité par la présence d'une multiplicité d'infrastructure

(autoroute, train, métro, tramway) qui est condition majeure de métropolisation et sa potentialité foncière sous forme de terrain mal exploité et délaissé (industrie, entrepôts ...ect) et paysagère (arbres et places), pourrait devenir ce centre urbain qui contribuerait dans l'évolution du Grand Alger et jouerait un rôle important dans la dynamique urbaine.

III.2 Situation de la ville d'Hussein Dey:

C'est une commune côtière située à 10km à l'est du centre historique d'Alger, elle s'étend sur une superficie de 425HA. La commune d'Hussein dey Située dans la demi-couronne de la baie d'Alger, elle est traversée par un important réseau de communication au niveau locale, régional et national (viaire, ferroviaire).

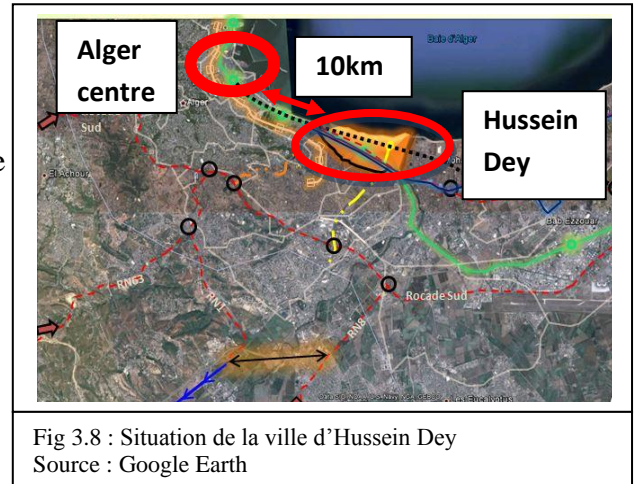


Fig 3.8 : Situation de la ville d'Hussein Dey
Source : Google Earth

III.3 Les limites :

Administrativement:

Au nord: par la Mer Méditerrané

Au Sud : par la commune d'El Magharia

À l'est: par la commune d'El Mohammedia

À l'ouest : par la commune de Belouizdad

Physiquement:

Au nord: par la Mer Méditerrané

Au sud : Par la Rue reliant HusseinDey

a el Harrach Chemin

(la Glacière-Boudjemaa Mourni +Hassan bey Mohhamed)

À l'est: Oued el Harrach et

À l'ouest : par la Rue Hassan Bey Mohammed



Fig 3.9 : Les limites d'Hussein Dey
Source : Google Image

IV. LECTURE HISTORIQUE :

IV.1 Période phénicienne :

Les phéniciens sont arrivés en Algérie en 814 av. JC. . Ces derniers fondèrent des petits ports tout le long de la cote.

Ces ports servaient de comptoirs commerciaux qui deviennent les premières assises de la ville romaine.

IV.2 Période romaine :

Après la chute de Carthage et l'établissement des romains, Ikosim fut latinisée Icosium. Pendant cette période, on assiste au premier tracé de la ville ; Cardo (actuelle Bab El Oued Bab Azzoun) Decumanus (actuelle rue de la marine). L'intersection des deux axes forme le forum (actuelle Place des martyrs), la ville était structurée par une église, un théâtre, une nécropole, comprise à l'intérieur d'une enceinte et alimentée en eau

IV.3 Période arabo musulmane :

Alger prend le nom « Djazair banu mazghana » par le prince bologhine banou ziri 960.

La ville a du conserver ses limites nord-sud de l'époque romaine, elle était probablement surmontée d'une citadelle « El Casbah El Kdima ».

Cette dernière s'organisait en deux parties : la partie haute résidentielle et la partie basse publique (lieu de culte, marché..).

IV.4 Période ottomane (avant 1830) :

A cette époque Alger avait la consistance d'une médina qui s'identifiait par ses remparts et son organisation interne liée au reste du territoire et à la mer par cinq portes.

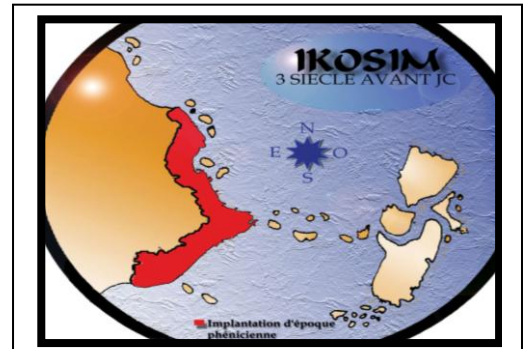


Fig 3.10 : Carte d'Alger période phénicienne
Source : Alger métropole

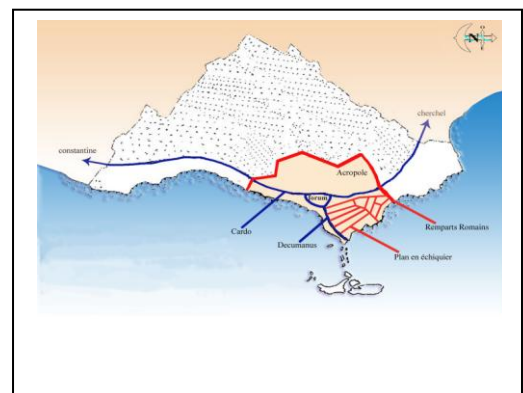


Fig 3.11 : Carte d'Alger période romaine
Source : Alger métropole

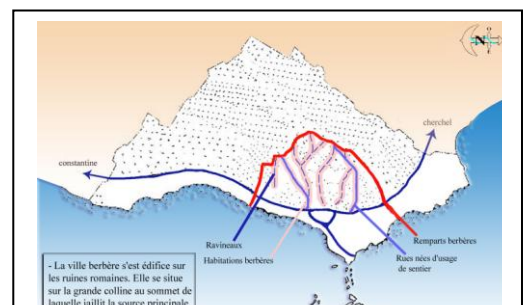


Fig 3.12 : Carte d'Alger période arabo musulmane
Source : Alger métropole

El Djazair était décrite comme un grand Triangle nouvelle casbah (citadelle) qui s'organisait en deux parties : Partie haute : au relief accidenté réservée à l'habitat et aux activités artisanales et partie basse : zone plane, siège du pouvoir politique, elle constitue quartier centrale de la ville.

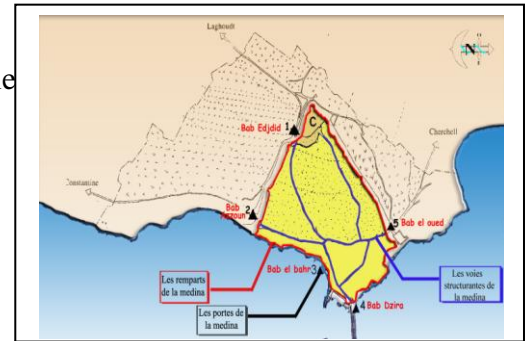


Fig 3.13 : Carte d'Alger période Ottomane
Source : Alger métropole

IV.5 Période coloniale : Alger entre 1830 et 1845 :

Des l'installation des français, la Casbah turque fut mutilée et marginalisée par le gouvernement militaire qui mit en chantier un ensemble de travaux de réaménagement qui devait adapter la structure de la ville à l'exigence du contrôle militaire comme l'élargissement des rues et la démolition de la Partie basse de la casbah pour réaliser la place du gouvernement. Deux faubourgs se sont développés à l'extérieur des remparts (Bâb el oued et Mustapha)

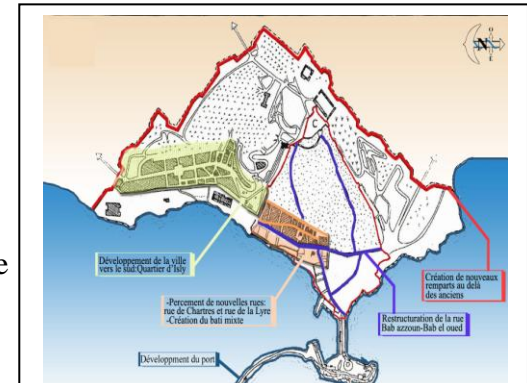


Fig 3.14 : Carte d'Alger entre 1830-1845
Source : Alger métropole

IV.6 Alger entre 1846 et 1880 : Articulation : ville, faubourg, port

Durant la période plusieurs mutations vont s'opérer sur la ville ainsi les quartiers de Mustapha et celui d'Isly se développent pour atteindre des rangs et des fonctions urbaine centrales, ajoutez a cela la construction du boulevard de l'impératrice entre 1860 et 1866, ainsi que l'avenus du chemin de fer vers 1876.

Les éléments structurants

Aménagement de la place du square Bresson et la place Ouanouri qui réinterprètent la notion de seuil et deviennent des pôles de croissance. Conception d'un boulevard maritime dont la façade représentait l'image de l'œuvre civilisation de la France. Le front de mer est le nouvel axe structurant de la ville.

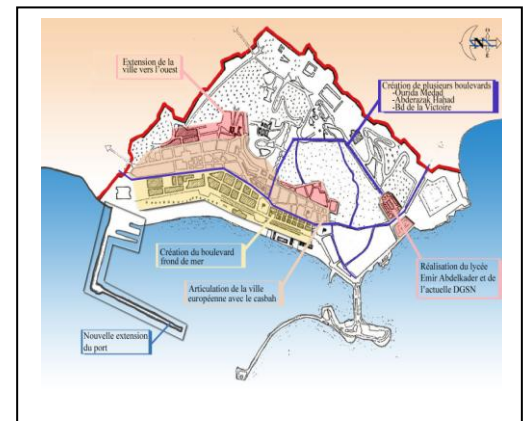


Fig 3.15 : Carte d'Alger entre 1846-1880
Source : Alger métropole

IV.7 Alger entre 1880-1930 : le début de L'urbanisme civil :

La vocation d'Alger, prend une nouvelle tournure, celle du commerce et du tourisme, L'implantation de nouveaux édifices vont accentuer le département du centre d'Alger.

A partir de 1919, la constitution du quartier belcourt, le développement du quartier l'aguiba et découpage du champ de manœuvre en damier, vont conforter l'évolution vers le sud, de la ville d'Alger et l'extension du quartier d'Isly vers l'ouest

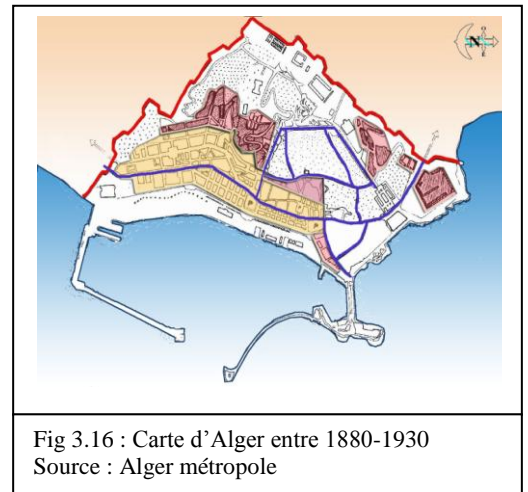


Fig 3.16 : Carte d'Alger entre 1880-1930
Source : Alger métropole

Sens de la croissance : la ville se développe en direction du sud, le long du littoral (suivant site)

Les éléments structurants :

Les grandes rues du centre, rythmées par les places et les boulevards, reliant et intégrant l'ensemble des quartiers de la ville.

Le développement du transport (voie ferrée, tramway) et l'extension de la ville et de son port vers le sud, le centre se déplace progressivement vers le sud.

IV .8 Alger entre 1930-1962 : de l'ilot a la barre :

Durant cette période a eu l'avènement du mouvement moderne qui coïncide avec la célébration du centenaire colonial en Algérie d'où les opérations de prestige et de grands investissements (palais de gouvernement et l'hôtel de ville...) L'apparition des logements sociaux (première cité HBM, champs de manœuvre 1930 après la démolition de la basse Casbah réalisation des nouveaux quais et la création du boulevard Taleb Abderrahmane à la place des remparts

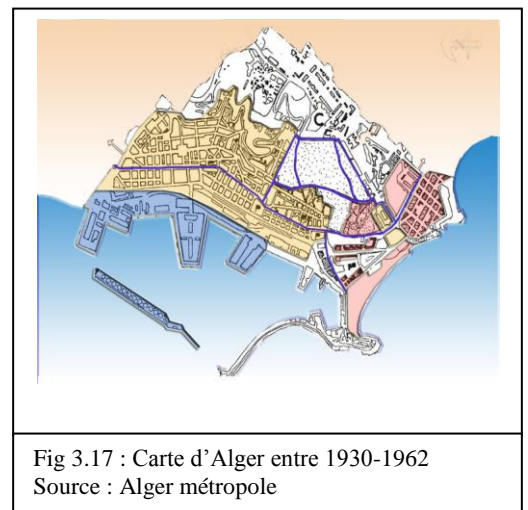


Fig 3.17 : Carte d'Alger entre 1930-1962
Source : Alger métropole

IV.9 Alger 1962 a nos jours :

Le nouvel Alger reconstruit de toute pièce sans référence à son passé, nécessite une intervention continue des pouvoirs publics, pour que son image soit conforme à l'ambition qu'il représente, Ainsi plusieurs schémas et plans d'organisation stratégique ont été proposés Par la comité permanent d'études du grand Alger 1968 (COMEDOR)

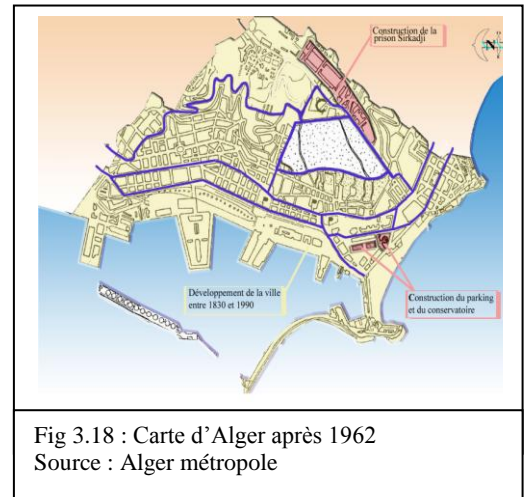


Fig 3.18 : Carte d'Alger après 1962
Source : Alger métropole

COMEDOR 1968 : Deux options d'extension possible : Option OUEST, vers les collines du sahelet Option EST, le long de la baie.

Cette dernière était la plus favorable, proposant des équipements administratifs (pole gouvernementale EL HARRACH, zone D'EL HAMMA

V. LECTURE HISTORIQUE DE L'HUSSEIN DEY :

Hussein Dey, le 17ème arrondissement de la wilaya d'Alger doit son nom au dernier Dey (28^e) d'Alger (Chef de la milice turque qui gouvernait la Régence d'Alger)

Hussein dey faisait partie du Fahs Bâb Azzoun qui constitue le fahs le plus peuplée, c'est le fahs qui contient le plus grand nombre d'infrastructure hydraulique grâce à une topographie favorable.

V.1 Période ottomane avant 1830 :

la commune d'Hussein Dey faisait partie du Fahs Bab Azzoun , ce dernier s'étendait sur de vastes terrains agricoles et contient le plus grand nombre d'infrastructures hydrauliques constituant ainsi une banlieue de la ville où fut édifiée une Cinquantaines de villas y compris **la maison de plaisance du dernier Dey d'Alger** en 1821 (cette maison de campagne donnera son nom au lieu dit.)

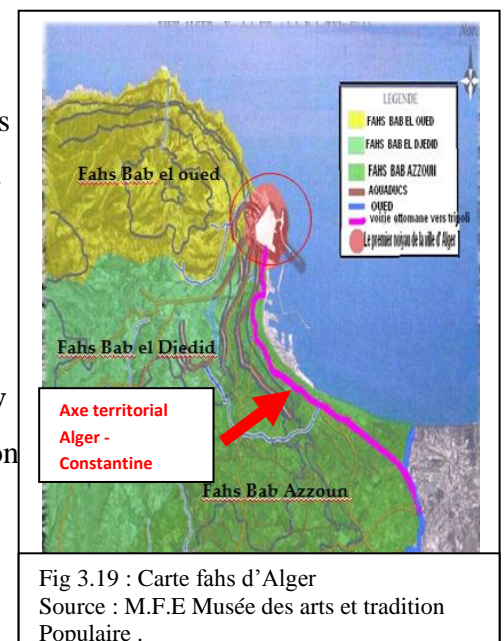


Fig 3.19 : Carte fahs d'Alger
Source : M.F.E Musée des arts et tradition Populaire .

V.2 Hussein dey en 1834:

La présence de deux voies territoriales et la maison du dey édifée en 1821.

Ainsi que des chemins d'exploitation privés et publiques qui menaient vers des parcelles agraires couronnées par des maisons

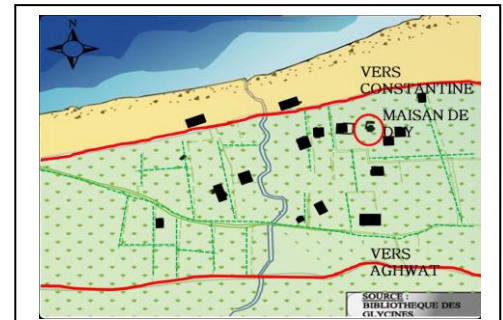


Fig 3.21 : Carte d'Hussein Dey en 1834
Source : Bibliothèque des Glycines

V.3 Hussein dey en 1867 :

Cette étape est caractérisée par l'introduction de la ligne de chemin de fer et l'implantation de la manufacture du tabac ainsi que quelques bâtiments industriels sur la route Alger- Constantine

Cette sédentarisation industrielle est due à la ligne de chemin de fer qui permet d'acheminer une grande quantité de marchandise en un temps réduit.

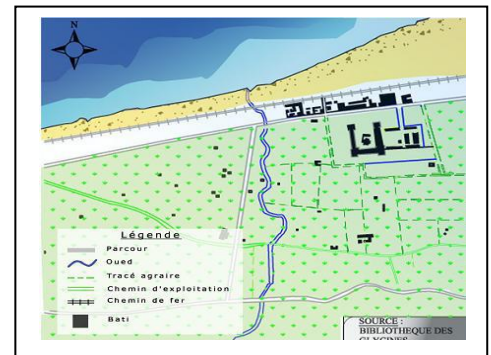


Fig 3.22 : Carte d'Hussein Dey en 1867
Source : Bibliothèque des Glycines

V.4 Hussein dey en 1935 :

En 1935, Hussein Dey s'enrichit de la cité Brossette (cité du 8 Mars). Ensuite, entre 1937 et 1948, elle connut la réalisation de différents types d'habitats : Pavillonnaire et collectif ainsi que des locaux à usage industriel tels que locaux, hangars et ateliers, essentiellement au niveau des rues Parnet, Tripoli, la Paix et le chemin Fernan Hanafi.

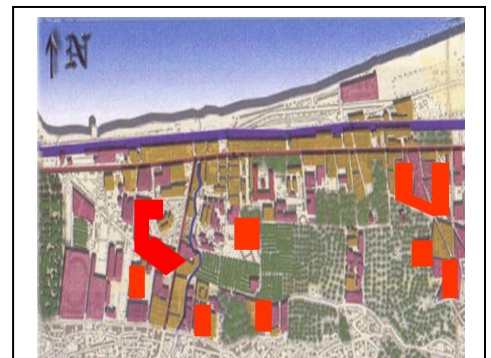


Fig 3.23 : Carte d'Hussein Dey en 1935
Source : Bibliothèque des Glycines

V.5 Hussein dey en 1967:

Le tissu est densifié par la présence des entrepôts et des usines qui ont engendrés des population ouvrières, alors des cités et une infrastructure sont nées pour prendre en charge l'établissement humain.

Cette période est caractérisée aussi par l'élargissement des voies tripoli et la création de la RN 05.

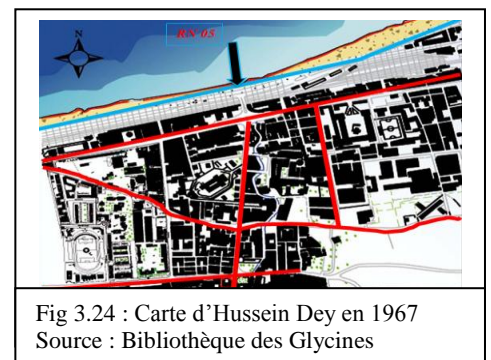


Fig 3.24 : Carte d'Hussein Dey en 1967
Source : Bibliothèque des Glycines

V.6 Hussein dey 1991 :

Le quartier d'Hussein Dey vit une période de changements et de mutations importantes. En 1991 la réalisation « cité kadour rahim, cité ben boulaïd, caroubier ». Le déplacement des activités industrielles, la destruction des anciens bâtiments, hangars et ateliers, ainsi que l'installation des activités de services et d'affaires surtout au niveau de l'îlot des Abattoirs.



Fig 3.24 : Destruction des anciens bâtiments et hangars
Source : Google Earth

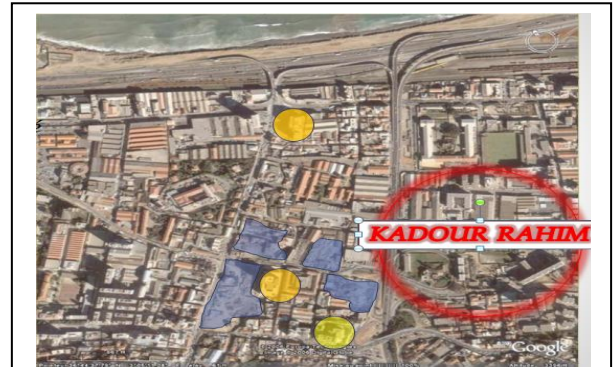


Fig 3.25 : Création de Kedour Rahim
Source : Google Earth

V.7 Actuellement :

Cette période est caractérisée par la réalisation de la ligne du tramway sur la route Tripoli.

Aussi avec la ligne du métro qui passe par la route des Fusillés.

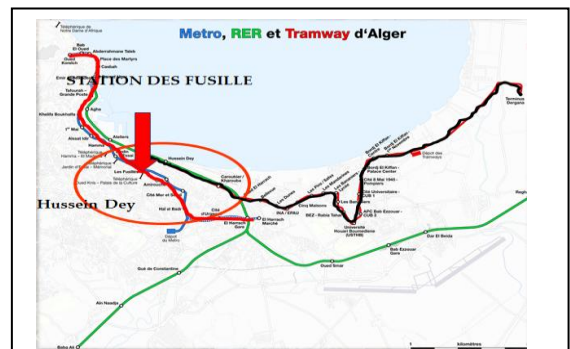


Fig 3.26 : Lignes de tramway et métro
Source : www. Wikipedia . org

V.8 Synthèse :

L'ancien site à savoir la médina turque "CASBAH" s'est adossé au massif de Bouzareah (site en amphithéâtre), protégé des vents de l'ouest et par des écueils et îlots (atouts défensifs). Le site s'est avéré par la suite, notamment aux débuts de la colonisation française, trop exigu pour contenir une urbanisation alimentée par la pression démographique et les besoins en équipements et infrastructures. **Son extension s'oriente principalement vers l'Est** pour des raisons liées à la topographie du site marquée par l'existence de la plaine de la Mitidja, tandis que la présence d'une barrière montagneuse à l'Ouest exclut toute option pour cette direction.

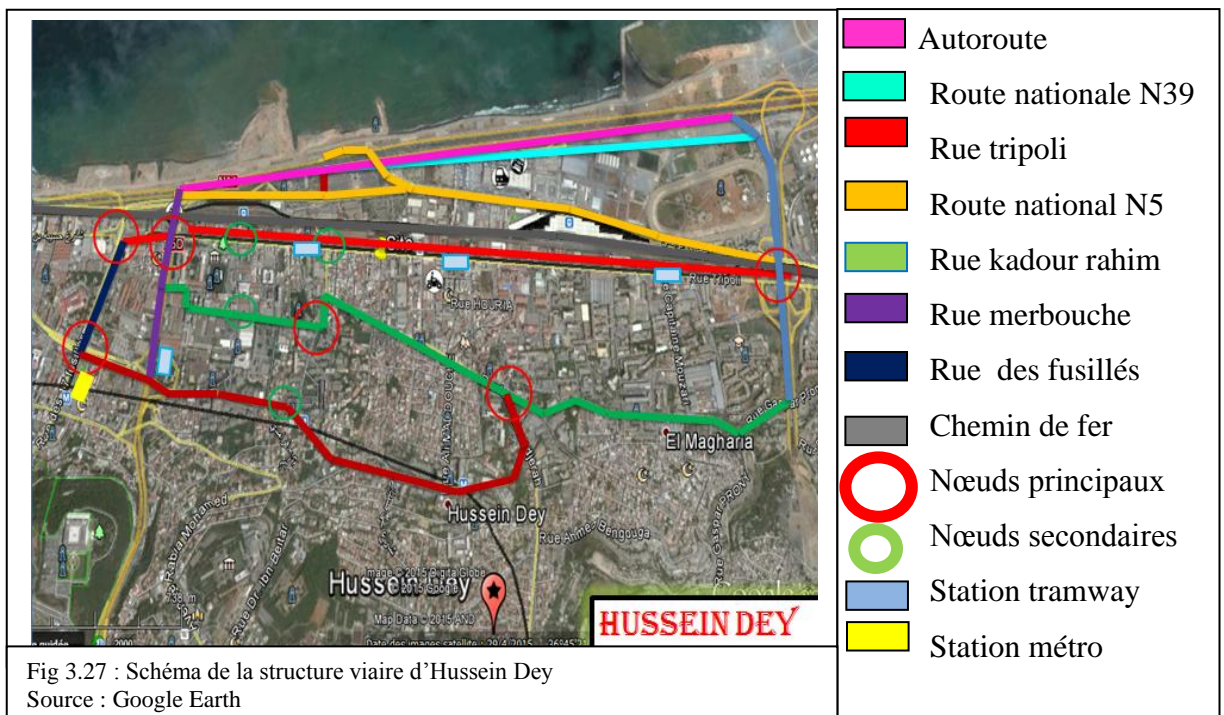
Ce site a privilégié l'extension de la ville d'Alger pendant la colonisation et après la période coloniale. De ce fait Hussein Dey composé de terrains agricoles ne présentant pas de difficultés majeurs à l'urbanisation a été choisi pour la réalisation de la maison de plaisance du Dey Hussein, ensuite l'arrivée du chemin de fer a induit à une sédentarisation industrielle, ultérieurement Hussein Dey a accueilli beaucoup de programme d'équipement et de programme d'habitation après la période coloniale.

Donc vue l'arrivée du projet de métropolisation de la ville d'Alger (y compris le tramway et le métro), Hussein Dey est une zone qui nécessite des transformations d'ordre morphologique et fonctionnel à fin de valoriser son aspect de centralité.

VI ANALYSE DE L'AIRE DE REFERENCE (LA VILLE D'HUSSEIN DEY :)

VI.1 La structure viaire:

La ville de l'Hussein Dey est traversée par l'autoroute est, ainsi que par les nationales 5 et 39 elle est aussi desservie par la nouvelle ligne du tramway passant par la rue Tripoli, et par trois stations du métro d'Alger (les Fusillés, la cité Amirouche, cité mer et soleil). Deux gares ferroviaires Hussein Dey et Caroubier.



La commune est desservie par de nombreux axes en raison de sa position centrale, de sa proximité du centre d'Alger et du rôle de zone de transit qu'elle assure vers l'est Algérois

- 1) Axes structurants a l'échelle de la ville : Rue de Tripoli
- 2) Axes structurants majeurs a l'échelle du quartier (rue principale) : Rue Boudjamaa Moghni, Rue Fernane Hanafi, Chemin les fusilles, Rue Hassan Bey Mohamed
- 3) Axes structurants mineurs a l'échelle du quartier (rue secondaire) : la rue des frères Mokhtari, La rue Djoudi Zitouni, La rue Madouche Ali, La rue l'Ayache Yahia, La rue Hamadache Moussa.....

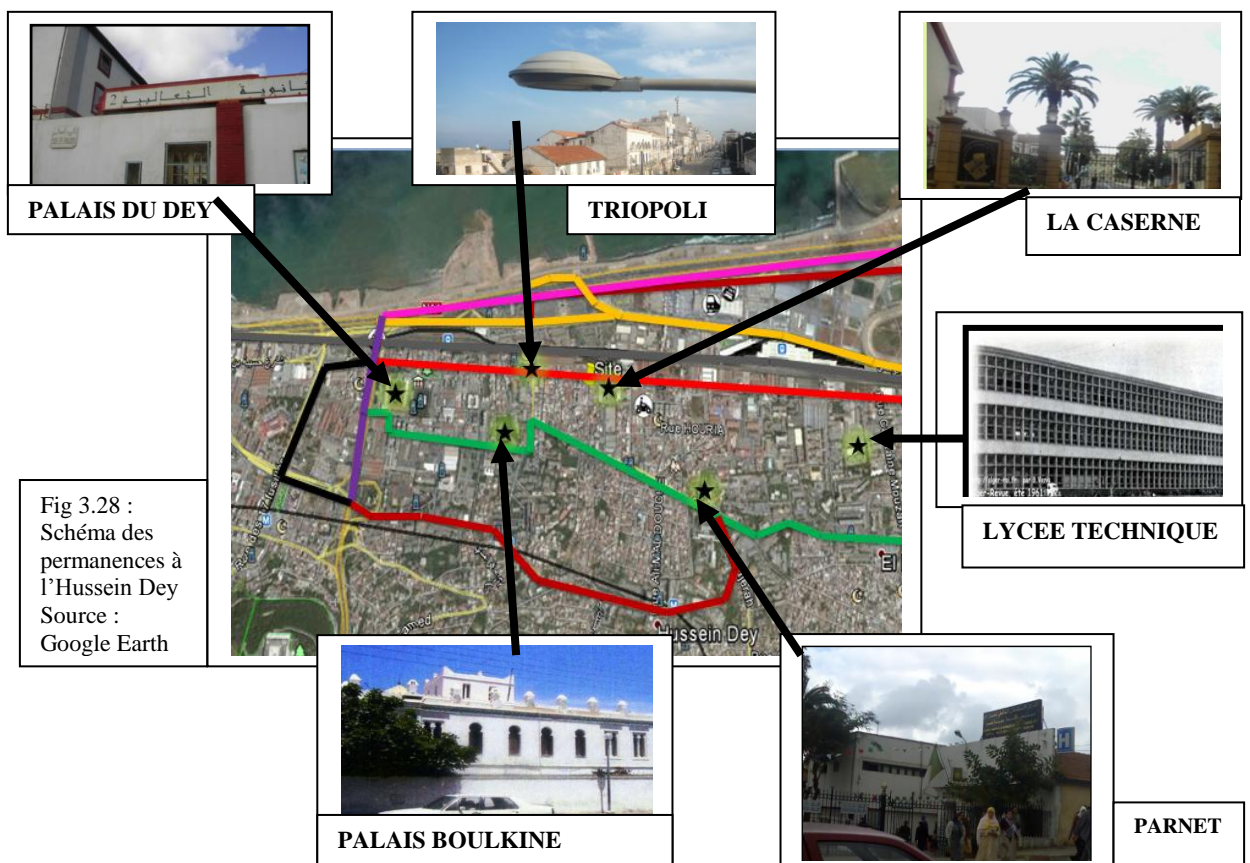
VI.1.1 Synthèse:

Il est à noter que malgré que le site soit contourné par les routes principales il n'est desservi que par des voiries de circulation locales, de plus à la présence d'infrastructures de grande envergure (train, métro, tramway...) mais l'accessibilité est très mal structurée.

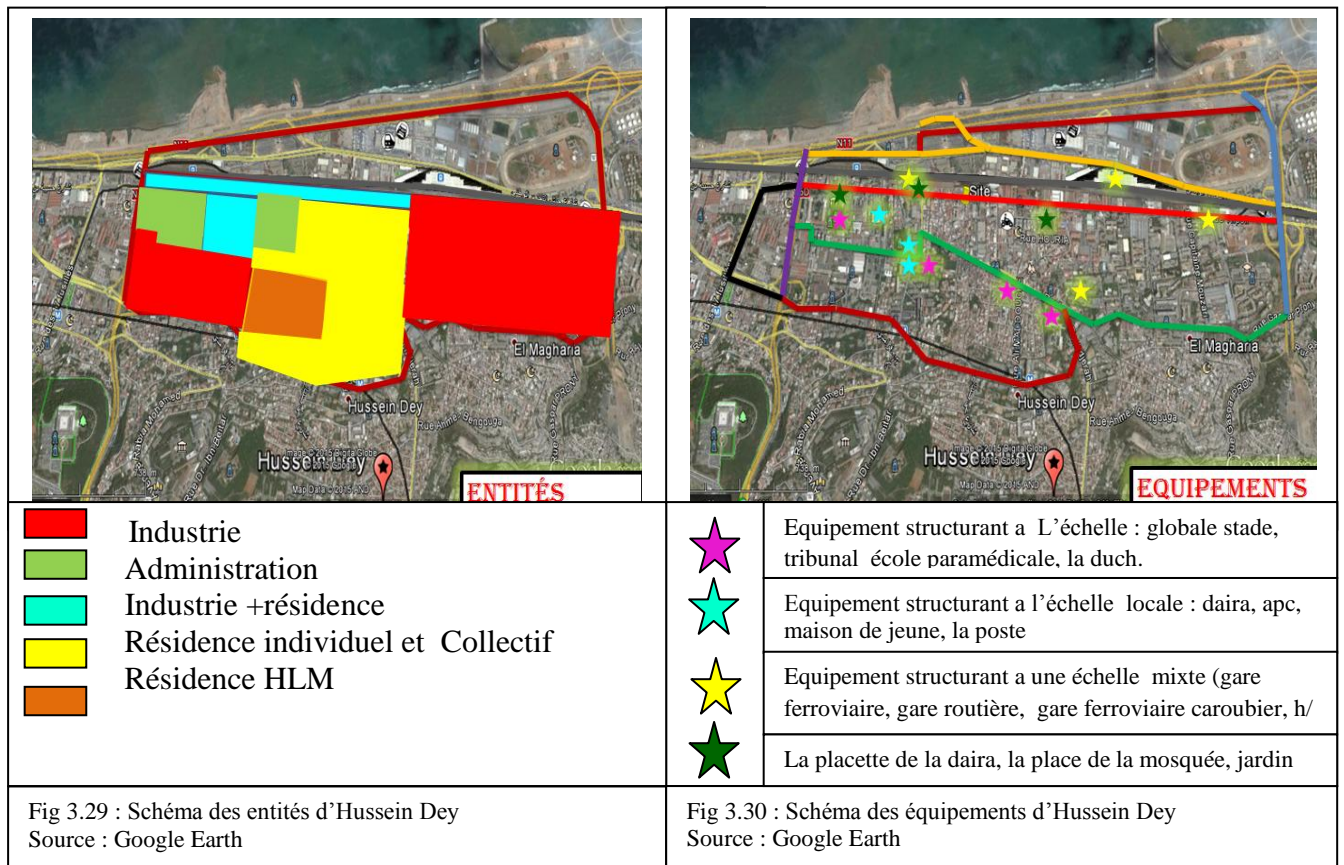
VI. 2 Lecture fonctionnelle :

VI.2.1 Les permanences :

Les permanences sont : la rue Tripoli, le Palais du Dey, La caserne, l'hôpital Parnet, le palais Boulkine et le lycée technique



VI.2.2 Les entités et les équipements :



PROBLEMATIQUE GENERALE :

Après l'analyse faite sur l'aire de référence ville d'Hussein Dey, nous constatons un bon nombre de problèmes notamment :

L'incompatibilité entre le tissu et les exigences des activités de la centralité.

Risque de perdre la notion ou le caractère propre du quartier

Manque d'espace de rencontre (loisir et détente)

Risque de nuisance sonore dus aux trafics routiers et ferroviaires

Risque de perdre la valeur historique du quartier

Mauvaise exploitation des potentiels foncière et absence d'une logique dans l'occupation des sols

La problématique suivante c'est posée : Comment redynamiser le centre de la ville d'Hussein Dey par rapport aux nouvelles exigences du grand Alger future métropole ? Et comment affirmer la centralité de ce centre urbain?

Comment articuler entre l'urbanisme aéré du Grand Alger et la récupération urbaine du tissu ancien, récupération qui passe par la résolution du problème des friches industrielles?

Comment requalifier les activités et les fonctions tout en exploitant les potentialités de la ville?

VII CHOIX DE L'AIRE D'ETUDE :

Notre choix s'est porté sur une aire d'étude qui se situe principalement au centre du quartier de l'Hussein Dey et qui constitue le prolongement immédiat du centre d'Alger

Elle est délimitée au Nord : la voie ferrée, au Sud Mekidi Amar, à l'Est la rue Hassen Bey Mohamed, à l'Ouest l'îlot des Abattoirs.

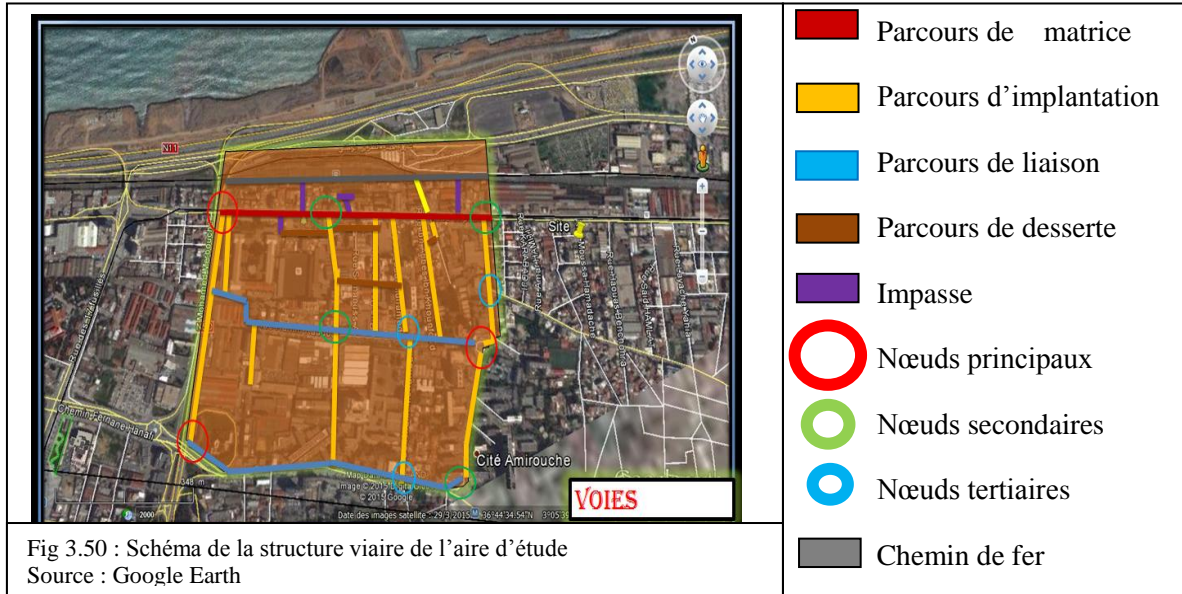


Fig 3.40 : Délimitation de l'aire d'étude et de l'aire d'intervention
Source : Google Earth

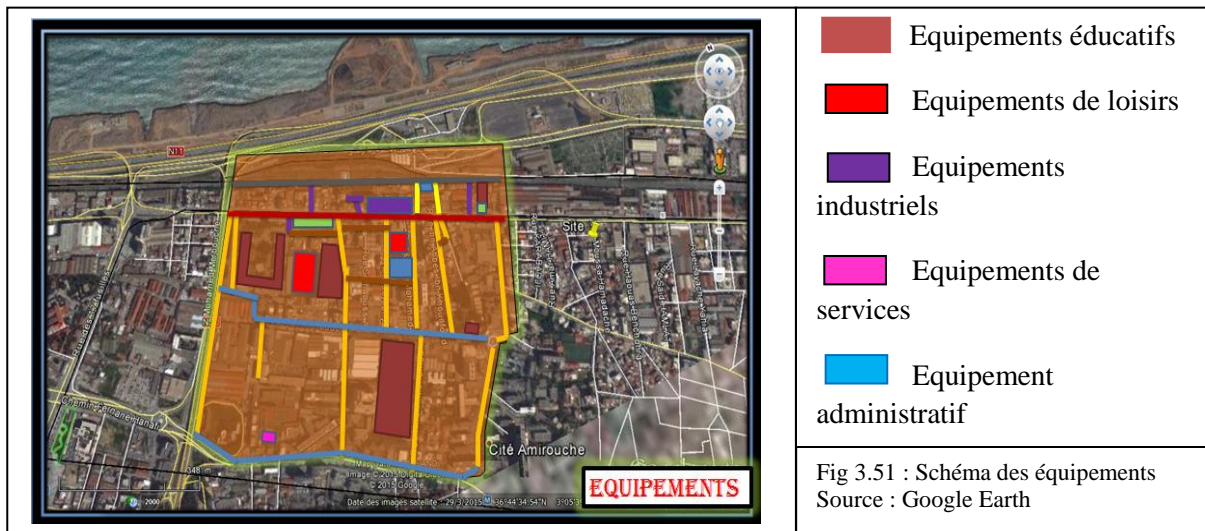
Cette partie de ville faisait autrefois partie de la périphérie de la ville d'Alger et abritait les activités industrielles. C'est une partie de ville qui subit actuellement un changement radical dans le cadre de son renouvellement (Arrivée du tramway).

VII.1 Structure viaire :

Hussein Dey est traversée par un parcours matrice (tripoli) ainsi que par les un parcours de liaison (Kadour Rahim), elle est aussi desservie par des parcours d'implantation et des parcours de desserte et la nouvelle ligne du tramway passant par la rue Tripoli

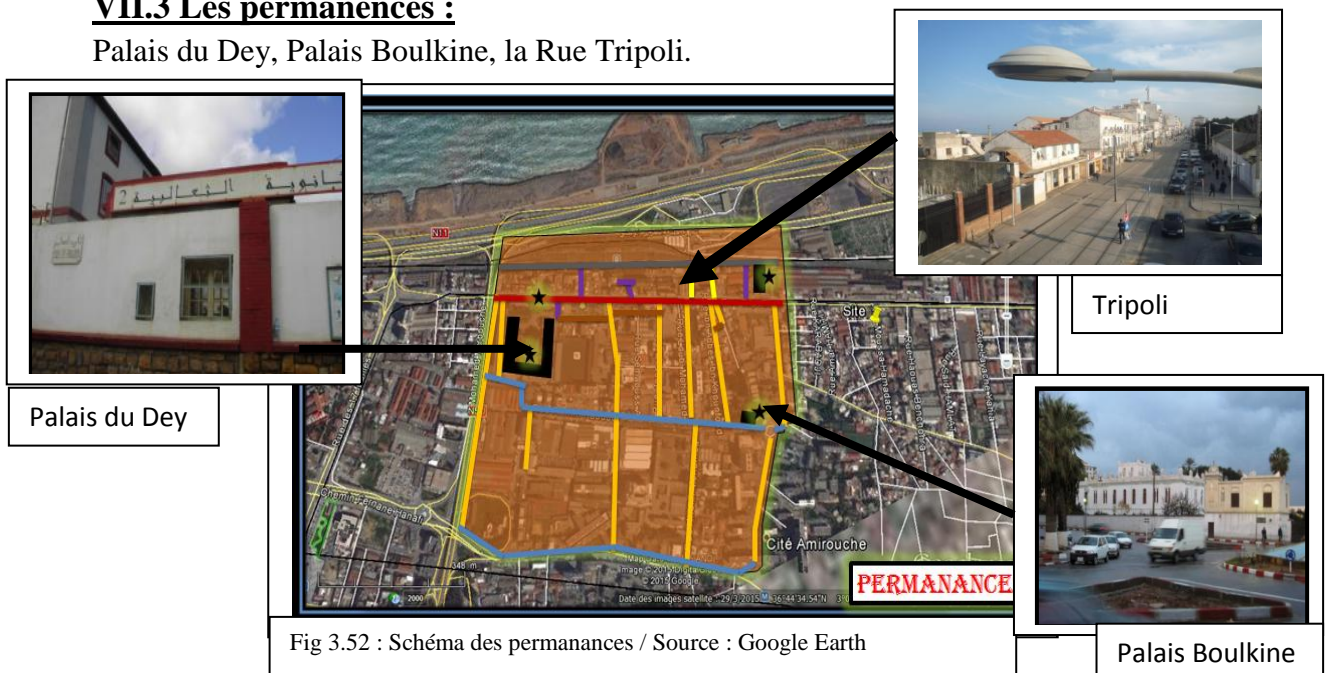


VII.2 Les équipements :



VII.3 Les permanences :

Palais du Dey, Palais Boukine, la Rue Tripoli.



VII.4 Lecture normative et typologique :

VII.4.1 Etat de bâti :

Les immeubles ont été réalisés pour la plupart durant l'époque coloniale, ils présentent une variété très riche allant du simple pavillon à RDC à l'immeuble collectif de R+3

Selon les études faites on peut classer le bâti, en 03 types:

*Bâti en bon état : sans défauts pouvant compromettre le long terme et répond bien aux normes

*Bâti en moyen état : pas de dégradation compromettante a court ou moyen terme, mais nécessite des interventions importantes pour reprendre aux normes d'hygiène et de sécurité

*Bâti en mauvais état : dégradation importante pouvant compromettre les constructions a court ou moyen terme et ne répondent plus aux normes d'hygiène et de sécurité, c'est des constructions précaires.

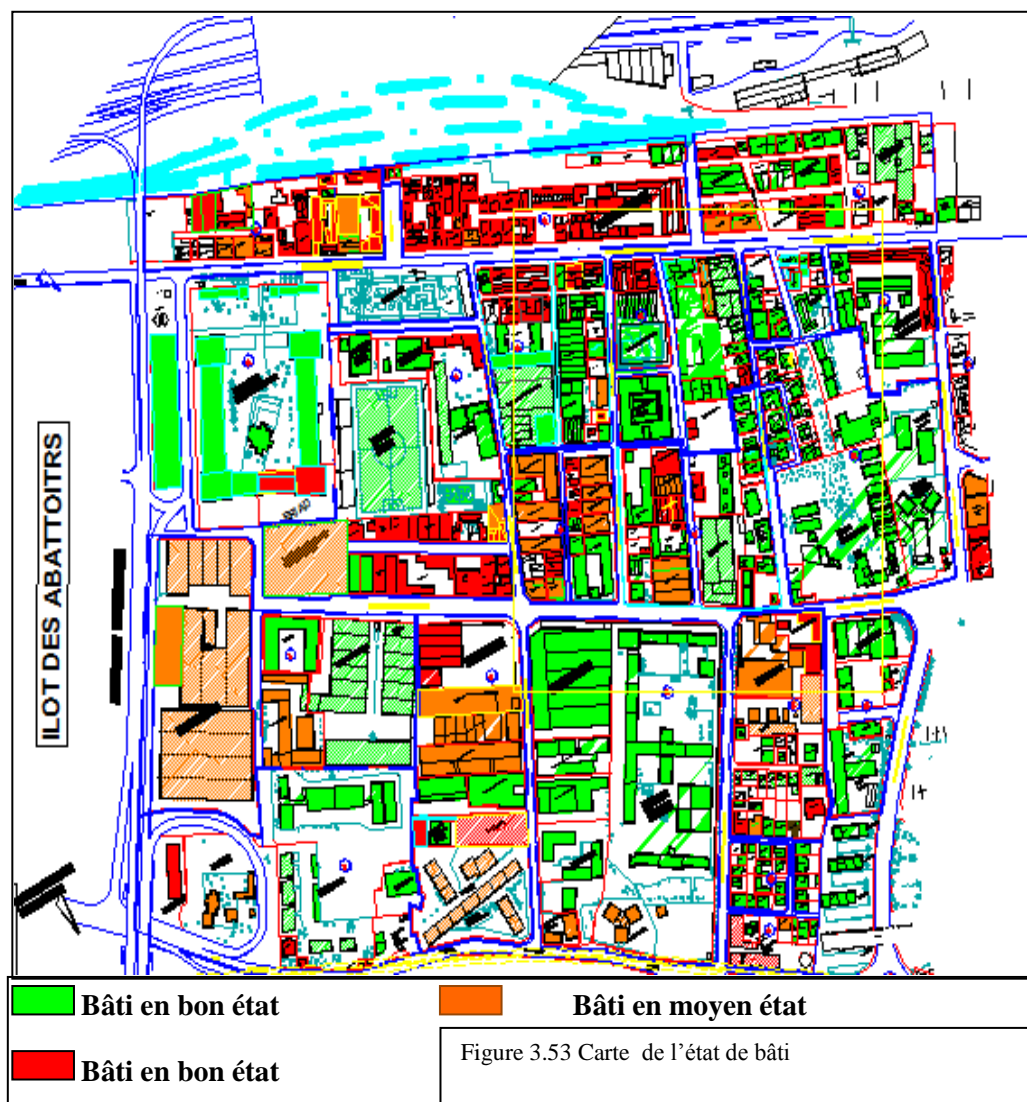
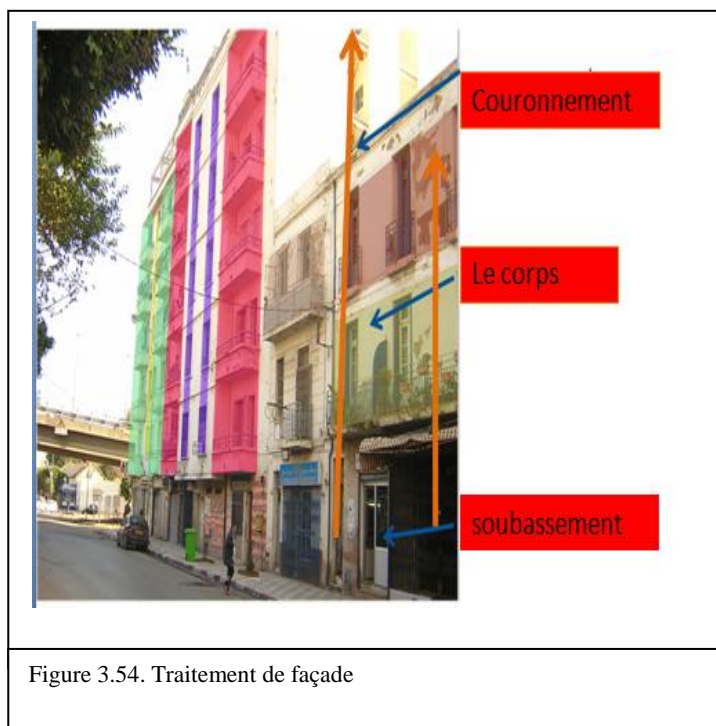


Figure 3.53 Carte de l'état de bâti

La zone d'Hussein Dey est en majorité à caractère résidentiel, on y trouve différentes typologies distinctes : habitat, industrie, commerces, services, éducation.....

L'habitat collectif mixte ancien tissu colonial situé au sud de la rue Tripoli est composé de bâtiment de R+4 en moyenne et à très forte densité d'occupation au sol constructions dont le langage architectural est le néoclassique qui se caractérise par 3 parties :

- Soubassement : commerces
- Corps : habitat
- Couronnement : rythme des éléments de façades (fenêtres) ou recule + terrasse.



Style architectural:

Dominance du style classique et les façades traitées verticalement.

Gabarits:

- Pour les habitations d'époque coloniale le gabarit est de R+1.
- Pour les habitations d'époque post coloniales il est compris entre R+4
- Sur la bande industrielle nous notons l'étalement des bâtisses, leur vétusté (hagards ateliers usines & dépôts) leur gabarits ne dépassant pas les R+1 sauf la friche industrielle l'usine RIAD qui domine par le gabarit le plus haut sur la rue Tripoli , un gabarit de R+5 de haut.



Figure 3.55 La friche ERIAD R+5



Figure 3.56. Le gabarit des habitations sur Tripoli

VII.5 Synthèse :

Le tissu urbain est discontinu, plus ou moins dense et hétérogène, les bâtiments industriels et les hangars sont en rupture avec la configuration du tissu.

-Les voies forment des îlots compacts et des îlots ouverts, de grandes emprises, ces derniers sont imperméables, enclavés et contiennent beaucoup de poches vides.

VIII. PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :

Suite à plusieurs incohérences: - Discontinuité du tissu d'Hussein Dey avec la nouvelle métropolisation d'Alger

- L'étroitesse de Tripoli par rapport à son importance et surtout après le projet du tramway
- Le manque des équipements culturels tel que musée. Bibliothèque, salle de spectacle école de musique centre ainsi des hôtels etc....
- Le manque des voies du côté nord de Tripoli ce qui implique une pression sur ce dernier
- La vétusté de la bâtisse le long de l'axe Tripoli et la présence d'un grand nombre d'industries qui sont des sources de nuisances et de pollution et qui occupent de grandes parcelles de terrain.
- Et l'absence d'homogénéité au niveau des gabarits, formes et façades

Comment faire participer notre site 'rue Tripoli' à la nouvelle dynamique de centralité et quelles sont les modifications à apporter au tissu tout en assurant sa cohérence et sa continuité et en renforçant ses caractéristiques fonctionnelles positives?

Que faut-il faire pour donner à l'Hussein Dey un cachet et un programme spécifique en intégrant ses potentialités foncières, typologies, géographiques et stratégiques?

IX. CHOIX DE LA ZONE D'INTERVENTION :

Notre intervention s'effectuera dans la partie centrale du quartier délimitée par :

- Nord : la voie ferrée
- Sud : la rue Fernan Hanafi
- Ouest : l'îlot des abattoirs

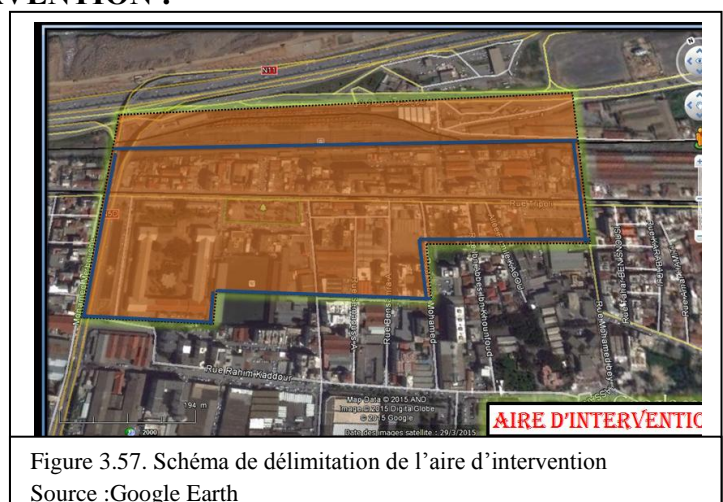


Figure 3.57. Schéma de délimitation de l'aire d'intervention
Source : Google Earth

-Est : la rue hassen bay mohamed

Le choix s'est fait d'une part pour sa situation qui lui confère des avantages tel que la relation directe avec la rue importante Tripoli, sa position idéale occupant le centre du quartier d'Hussein Dey ainsi que la l'opportunité de profiter d'une façade maritime et d'un réseau de transport très riche.

Et d'une autre part la mauvaise définition de ce centre présentant un tissu ancien dégradé qui cohabite avec de nombreuses friches industrielles ce qui représente une potentialité de récupération des îlots occupés par les friches industrielles et le bâti en mauvais état

IX.1 Objectifs de l'intervention :

Si Hussein Dey bénéficie d'atouts certains (la mer, le tramway...) ,présente également des handicaps pour une agglomération qui entend devenir « un centre urbain » Le projet ambitionne de « **faire sauter les verrous** » et de conforter des fonction du centre ville en les projetant dans cet ancien site industriel (logements , bureaux, commerces , équipements publics...etc) et conforter son appareil commercial , d'améliorer son accessibilité , et plus largement améliorer la qualité de vie des habitants en travaillant notamment sur l'espace public et une prise en compte de l'environnement par la réduction de pollution et des nuisances sonores via une politique de « éco mobilité » qui s'est traduite par la piétonisation.

Le projet vise également à étendre la centralité Algéroise et à afficher les ambitions métropolitaines de l'agglomération tout en renforçant la démarche du POS.

IX.2 Les intentions :

- La participation du projet urbain à **accentuer la centralité** par la réanimation du boulevard Tripoli.

- Il doit aussi **afficher les ambitions métropolitaines** d'Alger et satisfaire le nouveau besoin de centralité par l'amélioration de qualité de vie des habitants.

-Développement d'une **qualité urbaine sur les traces d'une époque industrielle** en requalifiant l'espace occupé par les activités et les fonctions en exploitant les potentialités foncières.

- Revitaliser **les axes structurants** pour améliorer l'accessibilité et l'adapter aux nouveaux modes de transports (métro, tramway).

- **Favoriser la mixité des fonctions** (logements, bureaux, commerces, équipements publics...etc.) afin d'augmenter l'attractivité.

- Mettre en valeur les éléments historiques et faire revivre **la mémoire du lieu**. (Importance, caché, arbre ...)

- Reconstituer le paysage urbain et rehausser l'image de la **façade maritime d'Alger**

- Améliorer **la qualité de vies** des habitants en travaillant notamment sur **l'espace public** et une prise en compte de l'environnement

IX.3 Démarche d'intervention

Notre intervention aura pour objectif essentiel l'affirmation de la centralité commençant par la délocalisation de l'industrie et la démolition du bâti vétuste à travers une restructuration par un nouveau découpage de la zone en îlots de forme régulière pour générer un nouveau tissu ordonné et bien structuré qui sera caractérisé par une meilleure hiérarchisations des voies et une qualité élevée des espaces publics

IX.4 Principe d'intervention:

Le caractère d'une ville - son ambiance et son charme - est en grande partie déterminé par son agencement, sa structure, et la localisation et l'importance de ses axes de circulation. C'est pour cela qu'il est nécessaire pour notre projet de restructuration de commencer par une restructuration de toute la zone en consolidant les parcours existants, ensuite après obtention des nouveaux îlots nous établiront un nouveau schéma de réaménagement de la zone par l'affectation d'un programme adéquat.

XI. PRESENTATION DU PROJET :

XI.1 La trame viaire proposée :

La trace au sol des occupations urbaines (les voiries et la parcelle) n'est pas la projection passive des éléments d'occupation de l'assiette de la ville (le bâti) ce sont au contraire les éléments bâtis qui viennent se disposer dans les infrastructures formelles que constitue la voirie et la parcelle

La trame viaire est la structure déterminante de toute édification elle conditionne la forme de l'îlot et l'organisation du bâti

Notre structure viaire proposée forme un réseau d'axes longitudinaux et transversaux de différentes échelles garantissant la perméabilité et la fluidité au niveau du quartier

XI.2 La trame parcellaire :

Les terrains récupérés par l'élimination des différentes activités inadéquates nécessitent une nouvelle trame urbaine. Le prolongement des axes d'implantation existants et les axes proposés donnent lieu à un nouveau tracé parcellaire et la recomposition des îlots occupés par l'activité industrielle (friches) permettra d'affirmer la centralité du centre urbain d'Hussein Dey.

X.3 Démarche d'intervention:

L'intervention sur l'aire d'intervention va se faire par :

-Un processus de structuration :

Cela consiste à prolonger toute voie qui existe autour et à l'intérieur de cette dernière afin de renforcer la mobilité à l'intérieur de ce dernier et de franchir la rupture entre les entités.

Ceci va créer des îlots différents dont leur forme et dans le résultat du même processus.

1. La première étape consiste à faire ressortir les parcours structurants importants par l'élargissement de **l'axe Tripoli** à partir des terrains des friches industrielles de la paroi nord par la création d'une nouvelle voie dans le sens inverse de l'existante et de l'aménagement d'une piste cyclable et d'espace stationnement parallèle.

2. Création d'un deuxième axe longitudinal parallèlement à Tripoli dans les hauteurs du quartier (voie nord).

3. Une opération de prolongement des parcours d'implantations existants à fin de renforcer la mobilité et de créer la relation entre les entités.

4. piétonisation de l'impasse de la partie Nord qui représente un espace tampon dans l'entité.

-Une augmentation de l'attractivité :

1. Afin de promouvoir la centralité : localisation des éléments structurels fondamentaux (voies espaces public...) et localisation d'équipement" polarisant" capable de gérer une rurbanisation du flux des investissements des dynamiques diverses sur la rue Tripoli

2. Redéfinir une ambiance un "esprit du lieu" permettant d'orienter les réalisations ultérieur (redonner une âme a cette zone industrielle et réintégrer les éléments éliminés par le tram comme les arbres...)

Notre souci est de produire une émergence d'un quartier métropolitain à l'Hussein Dey pour créer un espace central urbain structurant.

Promouvoir l'espace public et contribuer à la requalification du paysage par :

- La réhabilitation de la place de la daïra
- L'élargissement et revalorisation de la place de la mosquée
- La création de deux autres espace public à l'extrémité du boulevard tripoli avec l'axe de l'autoroute, et cela tout en assurant la continuité de la rythmique.

Redonner la mémoire du lieu :

Il est important lorsqu'un quartier se transforme à l'occasion d'une opération de transformantion urbaine d'être attentif à ce que la mémoire se transmette « la mémoire des lieux » comme « la mémoire des gens »

Ce qui disparaît dans un quartier n'est pas forcément d'ordre matériel ce peut être l'habitude prise par certains cheminements des détails d'un paysage urbain auxquels on a accroché des souvenirs, les habitants d'Hussein Dey regrettent la rue de Tripoli d'autre fois plantée d'arbres, animée par ses commerces et s'attristent de voir disparaître cet aspect qui les attachaient à leur quartier, pour redonner cette mémoire on propose deux alignements d'arbres de part et d'autre



Figure3.58 La rue Tripoli EN 2006
Source: Google image



Figure3.58 La rue Tripoli EN 2015

de la rue Tripoli, tel qu'elle était auparavant.

Préserver le patrimoine par :

La réhabilitation du palais du Dey actuellement Lycée Thaalibia en lui donnant la fonction d'un équipement culturel : musée , en gardant les mêmes façades et aussi les mêmes parcelles des logements de fonction pour les transformer en salles d'expositions animées par un espace vert qui affirme la continuité de la placette existante et de l'espace vert proposé .

XII PLAN D'AMENAGEMENT

La majorité des bâtis proposés est constituée d'immeubles multifonctionnels tenant compte des immeubles d'habitation en état vétuste démolis et la vocation du site qui est essentiellement résidentiel. Selon la programmation urbaine on a pu définir le tableau suivant qui montre le type, la fonction et la surface des équipements manquants :

XII. 1 Programmation urbaine proposée :

SECTEUR	EQUIPEMENT	SURFACE TOTALE
culturel	Musée du dey	6859 M ²
	Salles d'expositions	1784 M ²
	Salle de spectacle	1892 M ²
	Centre culturel	1610 M ²
éducatif	Bibliothèque	3457 M ²
	Ecole de music	4166 M ²
	CEM	2476 M ²
touristique	Hotel urbain	3188 M ²
	Gare ferroviaire	7210 M ²
Commercial	Centre commercial	3604 M ²
	Centre multifonctionnel	4122 M ²
	Immeuble de bureaux	418M ²
Logements	Habitat intégré	15621 M ²
	Habitat collectif	30722 M ²
Réseau viaire	Aires de stationnements	3590.78M ²
Espace public	Espace vert	11886 M ²
Tableau 3.1 programmation urbaine		

XII. 2 Le choix du projet ponctuel :

Le projet qu'on développera est l'Hôtel Urbain aura à répondre à l'objectif principal de notre intervention. A l'échelle du quartier le projet doit participer à accentuer la centralité par la réanimation du boulevard Tripoli, conforter son appareil urbaine touristique et commercial et à créer une véritable vie de quartier. Il doit aussi afficher les ambitions métropolitaines d'Alger et satisfaire le nouveau besoin par l'amélioration de qualité de vie des habitants et favoriser la mixité des fonctions (hébergement, bureaux, commerces, équipement public) il jouera aussi un rôle dans la reconstitution du paysage urbain et le rehaussement de l'image de la façade maritime de la baie d'Alger.

XX. CONCLUSION :

Hussein Dey est un centre urbain s'est formés progressivement sous l'occupation des français. Il s'est constitué dans le faubourg industriel de la ville liée à l'essor de l'agriculture et aux exportations vers la métropole et s'est développé spontanément autour des importantes voies de transit et de chemin de fer sur la base d'un tracé agricole préalable. Ce quartier a accumulé les friches urbaines, les activités transitoires, les occupations non contrôlées de logements devenus vétustes et les dégradations de toutes sortes. Il demeure ainsi en état de veille.

C'est aujourd'hui qu'on essaie de centraliser cette partie de ville dans une opération de restructuration qui a pour but d'assurer la mutation de ce quartier en s'inscrivant dans la continuité de son vécu tout en impulsant les principes de la centralité dans cette réflexion.

Nous avons pu atteindre avec cette intervention urbaine les objectifs suivants:

- Affirmation de la centralité d'Hussein Dey.
- Assurer la relation et la continuité entre les entités.
- Améliorer l'urbanisation existante et assurer une organisation urbanistique cohérente.
- Bonne mobilité à l'intérieur du quartier.
- Tissu urbain homogène.
- Révélation d'un grand boulevard Tripoli qui assure par la suite la diversité des fonctions avec des équipements qui feront office de l'image du site

III. CONCLUSION :

L'objectif de ce travail était la conception d'un projet urbain formant une unité qui deviendra composante d'une nouvelle centralité, à vocation de devenir un atout supplémentaire et positionne favorablement la ville d'Alger tout en étant fidèle aux principes de mixité fonctionnelle, sociale et l'amélioration du cadre de vie. Cette opération, nous a permis de répondre aussi aux différentes problématiques du site déjà posées par l'intervention sur deux échelles :

Echelle urbaine:

En améliorant l'urbanisation existante, on abouti à une organisation cohérente et un tissu urbain plus densifié di centre urbain d'Hussein Dey. Ce qui nous a permis de créer la continuité entre le reste des entités qui constituent la ville.

Echelle architecturale:

En favorisant ainsi, l'habitat intégré et les équipements conçus dans une optique de mixité sociale, de diversité fonctionnelle, intégrant ces projets dans une logique d'implantation et une harmonie d'ensemble permettraient un renouvellement urbain de qualité et donnerait une nouvelle image au quartier.

Ce travail représente le fruit de notre cursus universitaire dont nous avons été animés d'un certain pragmatisme et d'une constante volonté d'aboutir à un projet réalisable.

Nous espérons ainsi contribuer à l'élaboration d'une nouvelle vision qui améliorera l'image de la métropole d'Alger et la centralité de la ville d'Hussein Dey.

BIBLIOGRAPHIE :

-Alger métropole : région –ville-quartier .EPAU

-La croissance d'Alger de la ville extensive a la ville en réseau (uniformité ou diversité, discontinuité ou continuité).

-Urbanisme et architecture d'Alger aperçu critique, Auteur : Jean Jacques Deluz

- Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine, Zucchelli Alberto, Éd. OPU, 1984

- Les régions anciennement industrialisées in : Revue belge de géographie, Vandermotten C., Bruyelle P., Green H 1-4 . (éds) (1992),

- L'image du centre dans quatre romans contemporains, CSU , Soucy C. (1971).

-Classement et population des grandes agglomérations du monde document publié par le département des affaires économiques et sociales de l'ONU [PDF] (1975-2005).

_ Ville renouvelée sur elle-même

-Urbanisation, Périurbanisation

_ **centralité** <http://fr.wiktionary.org/wiki/centralit%C3%A9?oldid=15939163>
Contributeurs : Moyogo, Daahbot, TAKASUGI Shinji, JackBot, WikitanvirBot et Automatik

- La question métropolitaine - Les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale, Négrier, Emmanuel, P.U.G, 2005

- *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Leresche Jean-Philippe, Joye Dominique, Bassand Michel, dir., Georg. 1995,

- Revue Urbanisme, Saint-Étienne : la reconquête du coeur de ville, hors série n° 20, « Le renouvellement urbain dans les grandes villes », décembre 2003,

-. Centralité urbaine et recomposition spatiale. Gasnier Arnaud
L'exemple du Mans. In : Norois. N°151, 1991. Juillet-Septembre 1991. pp. 269-278.
Doi : 10.3406/noroi.1991.6370
http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182X_1991_num_151_1_6370

La centralité urbaine entre le local et le mondial, 4e

colloque de géographie sociale, Burgel (Guy), interville 80

Les dynamiques urbaines des années 80. Le Mans, avril 1989, in Géographie Sociale, N° 11, mars 1991.

— Les démocraties industrielles : crise et mutation de l'espace, Di Meo (Guy), 1988. Édit. Masson, 244 pages.

— Espaces piétonniers et dynamiques intra-urbaines, mémoire de DEA, Université du Maine-Le Mans, Gasnier (Arnaud), 1989 et 127 pages.

— Extrait de «Histoire de l'urbanisme» Jacobs (Jane), 1985 - J.L. Harouel, Puf, coll. «Que sais-je?». page 108 à 110,

— Ville et réseaux urbains, Rochefort (Michel), 1990. Pages 618 à 620, vol. 23, in Encyclopedia Universalis.

— ville, urbanisme et architecture, Roncayolo (Marcel), 1990, pages 632-633, vol. 23, in Encyclopedia Universalis.

Ser4eo ncodlelo-qBuaeb odne aguéxo g(Aranpnhei-eM soarciaael)e, . 1L9e8s9 .d —yn

Lamesi qmuuets atuirobnsi ndees ld'eessp aacnen éceesn t8r0al. dLee RMoamnes,, avril 1989, in Géographie Sociale, N° 11, mars 1991.

île de Nantes ou la recherche d'un nouveau centre, Sztokman (Nicole), Beaulieu, 4e colloque de géographie sociale.

Les dynamiques urbaines des années 80. Le Mans, avril 1989, in Géographie Sociale, N° 11, mars 1991.

Revues

www.Revue.org

www.Persées.com

Site internet :

-Fr.Wikipedia.org

-Google.fr

-Latribune.fr

-Alger-roi.fr

-Encyclopedie-afn.org

Le site Canadian Brownfields Network :

<http://www.canadianbrownfieldsnetwork.com/>

Renseignements sur les friches industrielles par l'entremise d'un guichet unique.

Le site de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie :

<http://www.nrtee-trnee.ca/>

La TRNEE favorise une stratégie nationale en vue de l'élaboration du développement urbain durable sur le plan de l'environnement, qui comprendrait des programmes favorables au réaménagement des friches industrielles.

Le site about Remediation :

<http://www.aboutremediation.com/>

Ce site contient des renseignements sur les technologies d'assainissement des friches industrielles, y compris les techniques les plus récentes.

Le site de l'Institut urbain du Canada :

<http://www.canurb.com/>

L'Institut urbain du Canada préconise l'importance de bien comprendre les enjeux des friches industrielles et remet annuellement les « Prix Brownie ».

Les gagnants du Prix Brownie de CUI de 2007!

http://www.canurb.com/media/pdf/2007-CUI-BROWNIE-AWARDS-finalists_winners.pdf

Informez-vous des projets qui élargissent le champ d'action du réaménagement des friches industrielles.

The Strategy Institute

http://www.strategyinstitute.com/040808_canbuild08/dsp.php

Cet organisme organise une conférence sur les friches industrielles susceptible d'intéresser les AGENTS IMMOBILIERS.

Friches contaminées Ontario

<http://www.mah.gov.on.ca/Page220.aspx>

Le ministère ontarien des Affaires municipales et du Logement prend des initiatives avant gardistes dans le but de faire avancer la remise en état des sols contaminés.

Comité PIRI de l'Atlantique

<http://www.atlanticrbca.com/fr/piri.html>

Ce site offre des renseignements sur la gestion des sites contaminés dans la région de l'Atlantique.

Ministère de l'Environnement de la C.-B.

<http://www.env.gov.bc.ca/epd/remediation/index.htm>

Le site de la restauration des sites du ministère de l'Environnement de la C.-B.

National Brownfield Association

<http://www.brownfieldassociation.org/>

Cet organisme cadre international est axé sur le réaménagement des friches industrielles.