



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE

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

Mémoire de Master en Architecture.

Thème de l'atelier : Architecture urbaine.

**Renouvellement et consolidation des centralités urbaines de la
ville de Blida**

**P.F.E : Conception d'un centre multifonctionnel avec hôtel
d'affaires dans le futur quartier d'affaires de la gare
ferroviaire de Blida.**

Présenté par :

HACHEM, Nadjet, M201532069501

KEMER, Ikram, M201532069223.

Groupe : 03.

Encadrées par :

- **Dr. Arch. ZERARKA
Mohamed**

Assisté de :

- **Mme. MAHINDAD Mounia**
- **Mme .ZERARKA-AICHAOUI
Ibtissem**

Membres du jury :

- **Dr. DJELLATA Amel**
- **Mr. CHOUATI Ali**

Septembre 2020

DEDICACE

Tout d'abord je remercie Dieu le tout puissant de m'avoir donné la chance de faire ce que j'aime, de m'avoir donné la force, le courage et la patience pour achever mon parcours.

Avec l'expression de ma reconnaissance, je dédie ce modeste travail aux deux êtres les plus chères à mon cœur, mes parents qui m'ont toujours poussé vers le chemin de la réussite.

À ma très chère mère qui a toujours été présente et qui a su se dévouer pour l'accomplissement de mes souhaits, et dont je suis fière, autant qu'elle peut l'être de moi, qu'elle reçoit tout mon amour. Merci pour tes prières et surtout tous les sacrifices que tu n'as cessé de me donner depuis ma naissance.

À mon très cher père ma source d'inspiration qui n'a cessé de m'encourager, rien au monde ne vaut ses efforts fournis jours et nuits pour mon éducation et mon bien être. Ce travail est le fruit de toute une éducation, une instruction quand j'étais ton élève dans ta classe, ta fille dans la maison, parfois ces deux mondes se confondaient dans ma tête tellement tu es devenu synonyme d'études scolaires.

A mon adorable sœur aînée «*HABIBA*», merci pour ton soutien moral que tu m'as apportée tout au long de mes études, ton encouragement et surtout ta patience. Merci aussi à ton époux «*REDOUANE*», ma petite nièce d'amour «*AMIRA*» et à mon petit neveu «*DJAWED*».

A mon fiancé «*TOUFIK*», pour son amour sa présence, son encouragement permanent, sa compréhension et sa patience.

A ma très chère binôme et amie «*NADJET*» qui était toujours présente avec moi, très fière et contente de partager cette année avec toi, merci pour tout. A mes très chères amies : «*AMINA, SABRINA, NOURHAN, LYNA*» pour leurs précieuses aides et encouragements.

A toute ma famille particulièrement ma cousine «*SONIA*» et ma belle-famille, et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

IKRAM

DEDICACE

Je dédie ce modeste travail, le fruit de cinq années de sérieux et plus encore rien qu'à toi ma famille. La raison de vivre est-elle, la joie ne peut être loin d'elle ma petite famille rien que pour elle.

Je dédie ce travail à ma très chère mère, je voudrais lui témoigner ici toute ma gratitude pour son aide et son soutien indéfectible, elle qui a toujours œuvré pour ma réussite, m'a toujours encouragé et m'a soutenu durant toutes mes années d'études et qui est et qui restera pour moi le modèle à suivre, merci pour tous les sacrifices consentis pour ma réussite.

A mon père, qui a toujours cru en moi et m'a toujours poussé vers le haut. Veuillez trouver dans cet ouvrage l'expression de ma gratitude et de mon amour.

A ma très chère et unique sœur, je suis arrivée ici aujourd'hui c'est entièrement grâce à vous, je vous remercie profondément pour votre présence quotidienne, votre patience, votre soutien, vos précieux conseils et encouragement tout au long du cursus.

A mon petit frère pour sa présence et son soutien quotidien.

A la mémoire de mes cher grands parents qu'Allah l'accueille dans son vaste paradis.

A mon amie d'enfance « *SELMÀ* » en souvenir de notre sincère et profonde amitié et des moments agréables que nous avons passés ensemble.

A ma très chère binôme « *IKRAM* » avec qui j'ai fièrement partagé ma dernière année, pour ses efforts, courage, patience pour arriver à réaliser ce travail.

A toute ma famille surtout mes adorables cousines et mes très chères amies sans aucune exception avec qui j'ai passé une agréable année, merci pour votre présence incontournable pour votre soutien et aide.

A tous les enseignants et professeurs qui ont fortement contribué à ma formation depuis l'école primaire jusqu'à l'université.

A tous ceux qui m'ont soutenu de près ou de loin en pensées et prières.

Un Grand Merci...

Nadjet

REMERCIEMENT

On remercie tout d'abord **Dieu** le tout puissant de nous avoir prêté courage, santé et volonté pour mener à terme ce modeste travail.

On exprime nos profondes reconnaissances et nos sincères remerciements à notre encadreur du Master Architecture Urbaine de l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de Blida, **Dr M.ZERARKA** qui nous a assistés de son expérience, sa générosité dans le savoir et nous a légués avec beaucoup de patience. On voudrait le remercier pour ses encouragements tout au long de cette année, on le doit notre profond respect pour ses précieux conseils. Qu'il trouve ici le témoignage de toute notre gratitude.

Qu'un hommage particulier soit adressé Mme **ZERARKA-AICHAOULI** et Mme **MAHINDADE.M** qui ont fait preuve d'une grande patience à notre égard, pour leurs aides, leurs précieux conseils ainsi que leurs soutient morale, nous ont été d'un grand apport pour l'encadrement la réalisation de ce mémoire.

Nos remerciements vont également à **Mme DJELLATA.A** et **Mr CHAOUATIA** les membres du jury, qui nous ont fait l'honneur d'accepter de présider et d'examiner notre modeste travail, nous tenons à leur témoigner notre profonde gratitude, Qu'ils soient assurés de notre parfaite considération.

On ne saurait terminer sans adresser nos plus vifs remerciements à tous ceux qui nous ont aidés de près ou de loin dans la réalisation de ce projet de fin d'étude, en particulier **Mr Dj.SAFAR ZITOUN** pour sa grande disponibilité et le temps qu'il a bien voulu nous consacrer. À nos enseignants qui nous ont guidés durant tout le cursus.

RESUME :

L'architecture des centralités urbaines est devenue aujourd'hui une thématique urbaine largement diffusée et un des axes porteurs du débat sur la ville. La prise de conscience récente de ce phénomène est désormais au premier plan de l'actualité urbaine. Depuis l'apparition de l'urbanisme moderne qui privilégie les instruments d'urbanisme, la notion de centralité n'est pas assez prise en charge dans les instruments, impliquant ainsi des nouvelles formes urbaines non maîtrisées qui engendrent des ruptures dans les tissus urbains, la forme urbaine et l'espace public.

Dans ce contexte, la présente recherche vise à cerner le thème de « renouvellement urbain et la consolidation des centralités urbaines » Afin d'illustrer notre problématique de recherche, nous avons choisi la ville de Blida comme un cas d'étude. Nous nous sommes focalisées sur une des extensions de la ville de Blida à savoir celle du « quartier de la gare ferroviaire » pour réfléchir aux solutions aux problèmes majeurs constatés lors de l'analyse urbaine. Nous avons privilégié dans notre recherche l'approche du projet urbain pour créer et générer de nouvelles ambiances dans le quartier à travers un programme riche et diversifié tout en essayant de renouer les liens avec le tissu urbain existant et en créant une continuité entre les différentes entités.

Pour ce fait, nous avons suivi un processus qui comporte les étapes suivantes :

L'étude de la croissance de la ville de Blida, la manière avec laquelle elle s'est développée afin de saisir les problématiques de la ville et du quartier. En appréhendant les deux échelles d'intervention urbaine et architecturale, nous introduisons de nouvelles idées et suggestions pour réaménager, restructurer l'ensemble de quartier de la gare dans un projet urbain qui prend en compte les enjeux actuels du renouvellement urbain durable pour la consolidation du rôle de Blida en tant que métropole et la centralité AMARA Youcef en tant qu'axe de développement de cette dernière qui nécessite un renforcement du caractère d'animation dans le souci d'espace public.

Ceci par le biais de plusieurs opérations : démolition reconstruction, restructuration et valorisation du quartier. Enfin à l'échelle architecturale, Nous avons choisi un projet d'équipement public « un centre multifonctionnel », pour répondre aux besoins des citoyens, et l'amélioration du milieu de vie.

Cette recherche constitue pour nous un très bon exercice qui tend à améliorer notre vision sur les stratégies à adopter pour un aménagement plus harmonieux de nos tissus urbains existants pour faire face à l'étalement urbain et une meilleure insertion des nouveaux

quartiers pour un développement durable de nos villes et ainsi offrir aux citoyens un cadre de vie plus agréable et serein. Et on conclut notre travail avec des pistes de réflexions et d'actions qui pourraient être des lignes de force pour l'élaboration des recherches ultérieures.

Mots clés : centralité urbaine, Projet urbain, quartier de la gare, démolition reconstruction, centre d'affaire, valorisation.

SUMMARY:

The architecture of urban centralities has now become a widespread urban theme and one of the key areas of debate on the city. The recent awareness of this phenomenon is now at the forefront of urban news. Since the emergence of modern urbanism, which favors urban planning instruments, the notion of centrality has not been sufficiently taken into account in the instruments, thus involving new uncontrolled urban forms, which cause breaks in urban fabrics, urban form and public space.

In this context, this research aims to identify the theme of «urban renewal and the consolidation of urban centralities» To illustrate our research problem, we have chosen the city of Blida as a case study. We focused on one of the extensions of the city of Blida, namely that of the «district of the railway station» to think about solutions to the major problems observed during the urban analysis. Our research focused on the urban project's approach to creating and generating new atmospheres in the neighborhood through rich and diverse programs while trying to reconnect with the existing urban fabric and creating continuity between the different entities.

For this reason, we followed a process that includes the following steps:
The study of the growth of the city of Blida, the way in which it developed in order to grasp the problems of the city and the neighborhood. By understanding the two scales of urban and architectural intervention, we introduce new ideas and suggestions for redevelopment, restructure the entire station district in an urban project that takes into account the current challenges of sustainable urban renewal for the consolidation of Blida's role as a metropolis and the centrality of AMARA Youcef as a development axis of the latter requires a strengthening of the character of animation in the interest of public space.

This is done through several operations: demolition reconstruction, restructuring and upgrading of the neighborhood. Finally, at the architectural scale, we have chosen a public

equipment project «a multifunctional center», to meet the needs of citizens, and the improvement of the living environment.

For us, this research is a very good exercise which aims to improve our vision on the strategies to adopt for a more harmonious development of our existing urban fabrics to cope with urban sprawl and a better integration of new neighborhoods for a sustainable development of our cities and thus offer citizens a more pleasant and serene living environment. And we conclude our work with avenues for reflection and actions that could serve as a basis for future research.

Keywords: urban centrality, Urban project, station district, demolition reconstruction, business center, upgrading

ملخص:

أصبحت الهندسة المعمارية للمراكز الحضرية الآن موضوعاً حضرياً منتشراً على نطاق واسع وأحد المحاور الرئيسية للنقاش حول المدينة. أصبح الوعي الحديث بهذه الظاهرة الآن في مقدمة الأخبار الحضرية. منذ ظهور تخطيط المدن الحديث، الذي يفضل أدوات تخطيط المدن، لم يتم دعم فكرة المركزية بشكل كافٍ في الأدوات، وبالتالي تنطوي على أشكال حضرية جديدة غير مدارية تولد تمزقات في النسيج الحضري، الشكل الحضري والأماكن العامة.

في هذا السياق، يهدف هذا البحث إلى التعرف على موضوع "التجديد الحضري وترسيخ المركزية الحضرية" من أجل توضيح مشكلة بحثنا، اخترنا مدينة البلدة كدراسة حالة. ركزنا على أحد امتدادات مدينة البلدة، وهو "حي محطة السكك الحديدية" للتفكير في حلول للمشاكل الرئيسية التي لوحظت أثناء التحليل الحضري. في بحثنا، فضلنا نهج المشروع الحضري لخلق وتوليد أجواء جديدة في الحي من خلال برنامج ثري ومتنوع مع محاولة إعادة الاتصال بالنسيج العمراني الحالي ومن خلال خلق استمرارية بين الكيانات المختلفة.

لهذا، اتبعنا عملية تتضمن الخطوات التالية:

دراسة نمو مدينة البلدة والطريقة التي تطورت بها من أجل استيعاب قضايا المدينة والحي. من خلال فهم مقياسي التدخل الحضري والمعماري، فإننا نقدم أفكاراً واقتراحات جديدة لإعادة تطوير وإعادة هيكلة منطقة المحطة بأكملها في مشروع حضري يأخذ في الاعتبار التحديات الحالية للتجديد الحضري المستدام من أجل تعزيز دور البلدة كمدينة ومركزية عمارة يوسف كمحور تطور، الأمر الذي يتطلب تعزيز الطابع التنشيطي بغية الاهتمام بالفضاء العام.

هذا من خلال عدة عمليات: هدم وإعادة إعمار وإعادة هيكلة وتحسين الحي. أخيراً على المستوى المعماري، اخترنا مشروع المعدات العامة "مركز متعدد الوظائف"، لتلبية احتياجات المواطنين، وتحسين البيئة المعيشية.

يشكل هذا البحث بالنسبة لنا تمريناً جيداً للغاية يميل إلى تحسين رؤيتنا بشأن الاستراتيجيات التي سيتم تبنيها من أجل تطوير أكثر تناسقاً لأنسجتنا العمرانية الحالية لمواجهة الامتداد العمراني وتكامل أفضل للمناطق الجديدة من أجل التنمية المستدامة لمدننا وبالتالي توفر للمواطنين بيئة معيشية ممتعة وهادئة. ونختتم عملنا بسبل للتفكير والعمل يمكن أن تكون نقاطاً رئيسية لتطوير المزيد من البحوث.

الكلمات المفتاحية: مركزية حضرية، مشروع حضري، حي المحطة، إعادة إعمار هدم، مركز أعمال، تقييم.

TABLE DES MATIERES :

DEDICACE

REMERCIEMENTS

RESUME

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE DU MASTER

‘ARCHITECTURE URBAINE ’

I.	CHAPITRE 01 : INTRODUCTIF	01
I.1.	INTRODUCTION GENERALE.....	01
I.2.	PROBLEMATIQUE DE LA RECHERCHE.....	03
	<i>I.2.1.Problématique générale.....</i>	<i>03</i>
	<i>I.2.2.Problématique spécifique.....</i>	<i>05</i>
	<i>I.2.3.Hypothèses de recherche.....</i>	<i>07</i>
	<i>I.2.4.Objectifs.....</i>	<i>08</i>
I.3.	STRUCTURE DU MEMOIRE	09
	<i>I.3.1.Chapitre 01 : intitulé « chapitre introductif »</i>	<i>09</i>
	<i>I.3.2.Chapitre 02 : intitulé « Etat de connaissances »</i>	<i>09</i>
	<i>I.3.3.Chapitre 03 : intitulé « Cas d'étude»</i>	<i>09</i>
I.4.	METHODOLOGIE... ..	09
	<i>I.4.1.Recherche bibliographiques</i>	<i>10</i>
	<i>I.4.2.L'enquête de terrain</i>	<i>10</i>
II.	CHAPITRE 02 : ETAT DES CONNAISSANCES.....	13
II.1.	INTRODUCTION.....	13
II.2.	LITTERATURE.....	13
II.3.	CONCEPTS, IDEES ET NOTIONS CLES :.....	17
	<i>II.3.1. Centre et centralité : un binôme ambigu.....</i>	<i>17</i>
	<i>II.3.2.L'étalement urbain un fléau pour la centralité ?.....</i>	<i>20</i>
	<i>II.3.3.Projet urbain : une démarche stratégique pour consolider la centralité.....</i>	<i>24</i>

II.3.4 .Renouveau urbain et valorisation des espaces anciens : quels enjeux ?.....	27
II.3.5. Le renouvellement de la ville par la démolition et reconstruction : une ambition à structurer.....	33
II.4. LECTURE THEMATIQUE.....	35
II.4.1. Introduction	35
II.4.2. Les critères de choix des exemples	35
II.4.3. Les critères d'analyse	36
II.4.4. Analyse d'exemple	37
II.4.5.Lecture et enseignements	49
II.5. CONCLUSION.....	50
III. CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE.....	51
III.1.INTRODUCTION.....	51
III.2. LECTURE DE LA VILLE : « FORME ET STRUCTURE URBAINE » ...	52
III.2.1.Présentation de la ville de Blida :.....	52
III.2.2. Analyse urbaine.....	55
III. 3. INTERVENTION URBAINE : « LE PROJET URBAIN ».....	65
III.3.1. Aire d'étude :.....	65
III.3.2. Aire d'intervention :.....	75
III.3.3. Démarches d'interventions urbaines du projet urbain :.....	85
III.4. LE PROJET D'ARCHITECTURE URBAINE.....	102
III.4.1.Aménagement extérieures.....	102
III.4.2.A l'échelle d'ilot : « l'avant-projet ».....	105
III.4.3.Dossier graphique.....	119
IV. CONCLUSION GENERALE	144

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

TABLE DES ILLUSTRATIONS

TABLE DES TABLEAUX

Liste des abréviations

ANNEXE

**INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE DE
« L'ARCHITECTURE DES CENTRALITES »
DANS LE CADRE DU MASTER « ARCHITECTURE URBAINE »**

Dans le cadre du master 'Architecture Urbaine', inscrit dans notre cas au sein de la thématique générale du 'Projet Urbain en tant qu'alternative aux instruments d'urbanisme', nous développerons cette année la problématique spécifique de 'l'Architecture des Centralités'.

Cette thématique 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.

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 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 »¹.

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 Urbaine', 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

¹ Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre, moyens de production) 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 de notre approche 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 de l'atelier. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

D'un point de vue opérationnel, le projet d'architecture au sein des centralités urbaines est confronté principalement à la problématique centrale du statut du foncier quand il s'agit d'intervenir en milieu urbain.

Deux (2) cas de figure se présentent :

- Des terrains d'intervention de statut public libérés suite à des délocalisations d'activités incompatibles avec le milieu urbain (friches, activités industrielles nuisibles, dépôt et stockage industriels....) qui favoriseront l'apport et la réalisation de programmes d'intérêt public.
- Des terrains d'intervention de statut privé, dans des situations stratégiques, appelés à se transformer et à se densifier pour diverses raisons (vétusté, héritage, spéculation, investissement ...) donnant ainsi l'opportunité d'intervenir pour une revalorisation urbaine (création d'espace public, réalignement, élargissement des chaussées et des trottoirs, réhabilitation, apport d'activité d'intérêt public...). Différentes cas de transformations du parcellaire privé (morcellement, remembrement...) auront lieu

selon des mécanismes et des montages administratifs, juridiques et financiers à explorer et à proposer pour la faisabilité du projet.

Selon le cas de figure, les étudiants développeront leur projet d'architecture urbaine dans une optique de contribution théorique et opérationnelle à la problématique des centralités urbaines et à leur rapport à l'histoire.

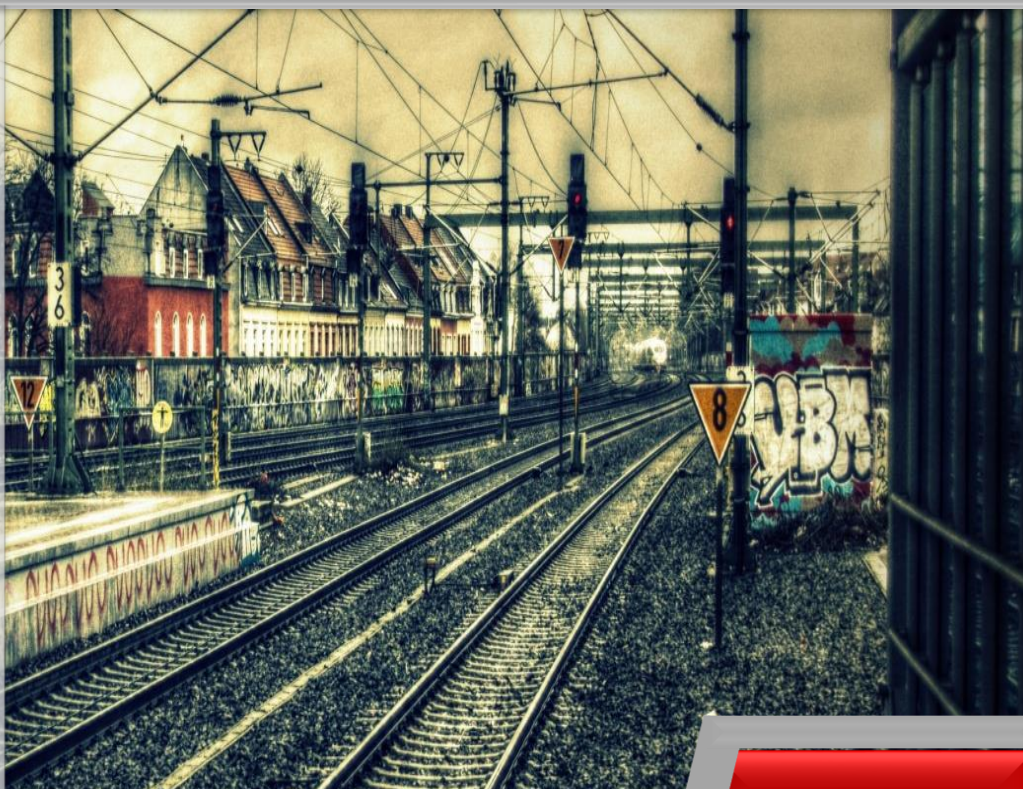
Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant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

Dr. Arch. M. Zerarka

Mai 2020



CHAPITRE 01 : INTRODUTIF



I. CHAPITRE INTRODUCTIF :

I.1. INTRODUCTION GENERALE :

« La centralité 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. » (GASCHET F, LACOUR C, 2002, page50).

Les villes du monde ne cessent de s'accroître, poussant toujours leurs limites encore plus loin, par la création de nouveaux quartiers, de nouvelles cités, et allant même jusqu'à la création de nouvelles villes. La disparition de la ville d'hier qui distingue dans son espace le centre et la périphérie a injecté un nouveau type de ville. Deux phénomènes caractérisent l'évolution de ces villes contemporaines : l'étalement urbain et la multi polarisation.

Le processus de formation et transformation des villes montre qu'elles sont passées du système mono centrique (un seul centre) au système polycentrique (plusieurs centres). La croissance des villes continue sur les axes structurants du territoire a donné naissance aux nouvelles centralités urbaines.

La centralité urbaine fait l'objet d'un vaste champ d'intérêts scientifiques et disciplinaires, professionnels et politiques. C'est un concept qui a fortement évolué pendant ces dernières années. La centralité s'exprime par son effet d'attraction qui se manifeste par la fonctionnalité d'un ensemble d'activités économiques, politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives. Ces fonctions concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville.

L'urbanisme moderne et pour une longue période était une réponse rapide aux besoins des pays en matière de construction. Cette urbanisation accélérée privilégiée par les instruments d'urbanisme a impliqué des nouvelles formes urbaines non maîtrisées et elle a engendrée des ruptures dans les tissus urbains. La forme urbaine et l'espace public ne constituant plus un élément central et essentiel dans la composition urbaine entre l'architecture et la ville par l'ignorance des références historiques, le phénomène de centralité a perdu son visage et affaibli.

Les lieux centraux constituent les espaces clés sur lesquels les actions de la politique spatiale doivent se concentrer, car ils concourent à structurer le territoire et à organiser les

flux et les nouvelles implantations. C'est pour cela qu'on veut agir sur ces espaces dit les centralités.

En Algérie, la croissance urbaine et le développement anarchique des villes ont engendré une urbanisation chaotique des quartiers, les activités économiques et productives s'y installent de plus en plus en consommant les terres agricoles qui mènent un phénomène d'actualité l'étalement urbain. La crise actuelle des périphéries reflète les contradictions d'une société qui a trop souvent oublié de penser la ville pendant qu'elle la construisait, oublié ses parcours structurants, oublié ses centralités... cela s'exprime notamment dans l'inefficacité et même l'échec des instruments d'urbanisme dans la maîtrise et le contrôle de l'urbanisation.

La ville ne pourra pas fonctionner correctement avec un seul lieu de centralité.

« La conjonction entre centre et centralité est donc historiquement datée : elle résulte de la localisation conjointe des activités et des équipements ayant un potentiel d'attraction à la fois large et important, chacun d'entre eux profitant du potentiel d'attraction des autres tout en contribuant à le renforcer » (GASCHET F, LACOUR C, 2002, page55).

Pour se faire, plusieurs spécialistes recommandent le développement multipolaire équilibré, basé sur les centralités existantes. Des concepts tels que le projet urbain et le renouvellement urbain sont considérés comme une des réponses aux problèmes socioéconomique, urbanistiques et environnementaux, dans la mesure où ils se défendent la réduction de l'étalement urbain, la consolidation et la revalorisation de la centralité.

Traitant de cette notion de centralité urbaine, dans notre modeste travail il est question d'évoquer certaines interventions urbaines visant à redynamiser et à renforcer ce fragment urbain et d'assurer leurs rôles de continuité entre l'existant et l'extension de la ville. Notre choix s'est porté sur la ville de Blida qui engendre des nouvelles centralités linéaires urbaines toutes dues à sa croissance et extension vers le nord, suivant sa forme éventail liée aux caractéristiques physiques du territoire. La qualité dégradée et le désarroi des grands boulevards et avenues de la ville indiquent les lacunes des instruments d'urbanisme.

C'est dans cette optique que se définit l'objectif de notre intervention qui se base sur l'amélioration de la qualité de vie et du paysage urbain, à travers un projet urbain qui met en œuvre les principes de la ville ou de l'urbanisme et faire la ville sur la ville, tout en essayant de renouer les liens avec le tissu urbain existant, en créant une continuité entre les différentes entités de celle-ci. Il s'agit donc de trouver une logique qui puisse combler l'abîme entre le passé et le futur.

I.2. PROBLEMATIQUE DE LA RECHERCHE :

I.2.1. Problématique générale : « Développent de mono centralité à poly centralité »

Notre intention de recherche s'inscrit dans la thématique générale du renouvellement urbain. Elle s'intéresse plus particulièrement au projet urbain visant la promotion du dynamisme et de l'attractivité de la ville ainsi que l'amélioration de sa qualité urbaine qui sont, de nos jours, en perpétuelle détérioration.

La ville, a toujours été et reste un milieu physique où se concentre une population ; depuis des millénaires elle n'a pas cessé d'évoluer à travers le temps. Elle a subi des transformations, qui ont produit une forme urbaine originale reflétant toute une pratique de l'espace, une culture, une société, une vie propre à son peuple. Aujourd'hui, à l'heure de l'évènement de la globalisation et de la mondialisation, ces villes perdent progressivement leurs identités. Partout dans le monde, cet état de fait a engendré une crise identitaire qui s'exprime notamment dans la rupture au niveau des extensions avec les tissus existants, façonnés par l'histoire ainsi qu'avec le paysage naturel et culturel. Une des raisons principales de ce problème se trouve dans l'approche urbanistique normative et réglementaire contemporaine telle que définie dans ses instruments d'urbanisme à l'instar du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) à l'échelle de la ville et du Plan d'Occupation au Sol (POS) à l'échelle du quartier.

Nombreuses sont les études qui se sont penchées sur les instruments d'urbanisme quand elles font face à une croissance démographique et urbaine en évolution rapide. Le diagnostic et les résultats de ces études convergent vers l'idée de défaillance, de décalage, de dépassement. En effet ces outils sont abstraits et le processus de leur élaboration est très lent. De ce fait, ils sont incapables de répondre au développement actuel de la ville. Les instruments d'urbanisme sont alors considérés comme des instruments d'état de fait et non pas en tant qu'instruments planificateurs.

En outre, cette politique urbaine était basée sur la planification sectorielle, elle a provoqué des déséquilibres conséquents : étalement spatial, dilapidation du foncier agricole, polarisation de l'espace, etc. Et d'autres de problèmes spatiaux (disparition façade urbaine, de l'espace publics, de stationnement, de cohérence entre les interventions architecturales...). La sectorisation des villes en zones sociales, crée un déséquilibre entre eux. Ce qui est nettement lisible tout au long des supports des centralités urbaines linéaires (boulevard, avenue...).

CHAPITRE 01 : INTRODUCTIF

La clé du développement de notre recherche c'est la centralité, concept qui a fortement évolué ces dernières années, renvoi à « *une combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratique sociale, de représentation collective, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville* ». (CASTELLS M, 1972, page280). Toutefois, la prise en charge de cette notion par les instruments d'urbanisme reste très limitée dans la mesure où les centralités sont plutôt considérées comme des limites physiques et non pas comme des axes supports de fonctions centrales et structurantes préluces à l'émergence d'une nouvelle centralité.

Pour pallier à ces problématiques propres à l'espace urbain moderne, des projets d'un nouveau type regroupés sous l'appellation projet urbain apparaissent comme réponse durable aux besoins des villes. Comme le souligne DIND, « *le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territoriale : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable* » (DIND J, 2011 ,page 60).

Son objectif est de valoriser la ville, d'assurer sa continuité historique, économique, politique et mieux servir les citoyens. Dans ce sens, le projet urbain apparait comme une démarche pour stopper l'étalement urbain à travers son opération phare, à savoir le renouvellement urbain.

En effet, cette nouvelle stratégie du renouvellement urbain tel que le définit Gilles NAVARINA renvoie à « *une reprise en profondeur des tissus urbains existants qui est proche de celui de rénovation. Celui de requalification caractérise une action qui redonne de la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti* » (NOVARINA G, 2004, page 83). Il a pour objectif de contrôler la croissance de la ville et les phénomènes de périurbanisation, touchant l'échelle sociale, économique, architecturale et urbaine. Cette opération peut se faire sur des anciens quartiers, ainsi que sur des friches urbaines. Il peut être traduit par la requalification des espaces existants ou par leur densification.

Aujourd'hui le renouvellement urbain désigne l'action de reconstruire la ville sur elle-même, dessine la tendance actuelle dans le cadre de la limitation de l'étalement urbain. Il s'agira alors pour nous d'évoquer certaines interventions urbaines en introduisant la centralité comme un élément structurant de la ville aussi comme une opportunité pour introduire le projet urbain visant à redynamiser et à renforcer ce fragment de ville qu'est la centralité urbaine. De ce fait, nous nous demandons en premier lieu : quelles sont les

actions recommandées pour faire face à l'étalement urbain, renouveler la ville et consolider ses centralités ?

I.2.2. Problématique spécifique : «Projet urbain initiateur de renouvellement urbain» :

Depuis l'apparition des instruments d'urbanisme, les villes ont perdu leur identité et souffrent d'urbanisation mal contrôlée, causant ainsi l'étalement urbain. Devenu un phénomène d'actualité en Algérie, l'étalement urbain nécessite une vision du projet urbain englobant un consensus de solution afin d'encourager le développement et la planification urbaine des villes autour de leurs centralités urbaines et axes structurants.

C'est dans ce contexte que notre choix s'est orienté vers la ville de Blida. Cette dernière, comme toutes les villes algériennes, n'échappe pas à la crise de l'étalement urbain. En effet, cette ville, qui présente une stratification historique depuis le 16ème siècle, a subi des transformations urbaines remarquables. Ces dernières ont altéré l'image de la ville et ont créé des ruptures entre ses différents tissus consolidés au fur et à mesure de sa croissance urbaine durant l'époque pré coloniale, coloniale planifiée et postcoloniale. Au cours de cette dernière période, la ville a connu un développement réglementé à travers des instruments d'urbanisme. Cependant, face à une croissance urbaine soutenue et devant l'urgence de loger, ces instruments d'urbanisme ont opéré une production massive de logements par taches créant ainsi des discontinuités dans la forme urbaine, selon la trajectoire du fait urbain. Bouziane SEMMOUD postule d'emblée que la politique urbaine adoptée a connu à la fois, la rupture et la continuité. Entre la planification, la production et l'usage social une discordance flagrante et alarmante. (SEMMOUD B, 2009).

L'urbanisation s'est faite alors sans se soucier des espaces publics ni des infrastructures d'accompagnements. Par ailleurs, il y a eu une prolifération de pratiques d'auto construction qui offrent un cadre bâti désordonné, résultat d'une urbanisation échouée.

L'absence d'études sur la forme urbaine a eu des répercussions négatives contribuant au disfonctionnement de la ville, la mauvaise structuration viaire et sa conséquence néfaste sur la mobilité urbaine, la perte des caractères de l'urbain et la dégradation de son patrimoine architectural.

De ce fait, les opérations urbaines au cours du 20ème siècle, n'ont pas réussi à établir un ordre spécifique à la ville, en conséquence on se retrouve face à une ville qui a perdu son caractère urbain, et ses éléments structurants.

Ces éléments nous ont interpellés pour comprendre :

- Quel instrument pourra remédier à la croissance non contrôlée de la ville de Blida ?
- Comment rendre les centralités en périphéries, une centralité attractive ?

Pour répondre à ces questions, nous nous focaliseront sur un des premiers axes de croissance de la ville de Blida. Il s'agit de l'avenue AMARA qui se trouve dans un emplacement stratégique en relation avec le centre historique de la ville et d'autres centralités importantes. Cette centralité inclut le quartier de la gare ferroviaire qui représente un potentiel particulier pouvant servir de support pour le développement d'un projet urbain dans l'objectif de consolider une centralité et de la mettre en valeur face aux autres centralités avoisinantes.

La gare ferroviaire en tant qu'équipement complexe structurant est un élément signe de centralité participant aux activités du cœur de la ville. Le quartier de la gare est un secteur stratégique et dynamique par la richesse de ses équipements attractifs : la place publique, les hôtels, les restaurants, les espaces culturels et de loisirs accompagnant la gare qui le rend un lieu de vie, de travail et de loisirs.

Si la gare renvoi souvent à la *«formation d'une centralité autour d'un nœud de transport. Puis par la réorganisation du bâti ferroviaire et urbain qui dégage des terrains, qui deviennent des espaces potentiellement aménageables. La densification autour des gares va donc dépendre de la capacité de la centralité gare à capter les investissements et à se développer.»*(OCEANE S, 2015, page12). A AMARA Youcef, ce n'est pas le cas. Actuellement, la gare est devenue un lieu délaissé dépourvu de tout traitement ou entretien causant ainsi des fléaux sociaux, un flux de moins en moins important et une absence d'animation et d'attractivité, symbolisée par de nouvelles constructions à vocation résidentielle en vue d'attirer de nombreuses activités de type anomal.

L'occupation principale du Boulevard AMARA Youcef se présente dans sa majorité sous forme d'habitations de statut privé ; cet héritage urbain de l'époque coloniale freine les créations des projets d'espaces publics et la réalisation d'équipements collectifs ce qui est inadéquat avec l'importance de cet axe structurant majeur.

A l'instar de reconstruire, l'objectif consiste à consolider la centralité de AMARA Youcef ; le renouvellement urbain s'impose alors comme une intervention dans le cadre réglementaire juridique et administratif : expropriation, remembrement du foncier à statut privé , défini et adapté à ces opérations d'ampleur qui ne concernent pas un seul immeuble ou une seule parcelle, mais un ensemble d'îlots ou quartier. Pour le bon déroulement du projet, la création d'instances collectives de concertation et de négociation, capables de

rassembler l'ensemble des acteurs privés s'impose. Leur rôle principal consistera à informer et intéresser les propriétaires des constructions existantes dans la participation au projet urbain dans une perspective d'investissement collectif à forte valeur ajoutée. Une opération tiroir, pour les habitants devant être relogés sous l'égide de l'administration locale, sera développée pour la période de reconstruction du site.

C'est autour de cela que notre problématique s'inscrit. Ainsi le choix de l'aire d'intervention n'est pas fortuit mais parce qu'il se présente comme une véritable opportunité de renouvellement urbain notamment par sa situation, ses problèmes et ses ressources foncières sous utilisées.

A cette fin, il est désormais mieux de pencher sur les questions qui émergent comme suit :

- Comment peut-on profiter de la potentialité de la gare ferroviaire de Blida afin de redessiner la ville sur elle-même ?
- Comment transformer le quartier de la gare d'un lieu de passage en un lieu de vie et d'animation Sachant que ce quartier est composé principalement de parcelle de terrains de statut privé ?

Sur le prochain point nous avancerons nos hypothèses concernant cette problématique, ces hypothèses seront issues du constat préalable et des différentes lectures concernant le renouvellement urbain et la consolidation des centralités de la ville de Blida.

1.2.3. Hypothèses de recherche :

Pour comprendre cette thématique et palper ses différentes significations au sein de notre aire d'étude, nous chercheront des réponses au questionnement cité plus haut dans la problématique et feront ressortir des hypothèses que nous essayerons de vérifier (confirmer ou infirmer) à l'issue de ce travail. Ces hypothèses sont :

Afin de maîtriser l'étalement urbain et consolider les centralités de la ville, plusieurs actions ciblées et cohérentes doivent être menées :

- Maîtriser l'étalement urbain par la densification des tissus existant, leur valorisation ainsi que la récupération des friches qui sont à l'abandon, les requalifier et leurs redonner vie.
- Consolider les centralités par la densité de ses habitations, la proximité de ses équipements et services ou encore ses réseaux de transports et communication, et revalorisant les qualités essentielles de la ville, Mixant les fonctions urbaines, et valorisant l'espace public et la mobilité alternative.

Comme hypothèses spécifiques qui nous permettent de répondre aux interrogations posées au paravent, nous proposons des solutions relatives respectivement à notre cas d'étude développés comme suit :

- Pour contrôler la croissance de la ville de Blida, la planification par la démarche du projet urbain peut ramener des éléments complémentaires aux instruments d'urbanisme pour éviter certaines erreurs dans leur élaboration et application.
- La Consolidation et revalorisation des centralités dans périphérie. en utilisant les principes de la mixité urbaine, sociale et l'amélioration de l'espace public peut constituer un levier de leurs attractivité.
- Créer un quartier d'affaire à haute valeur de mixité fonctionnelle, permet de transformer le quartier de la gare de Blida, d'un quartier de transit à un lieu de cristallisation du développement urbain et à un lieu de vie attractif. En intervenant avec le remembrement suite à l'utilisation des parcelles privées.

1.2.4. Objectifs :

Ce qui est attendu de cette modeste recherche s'inscrit dans les points ci-dessous :

Objectifs généraux :

- ✓ Comprendre l'étalement urbain, ses facteurs et ses conséquences sur la ville et précisément sur la centralité urbaine.
- ✓ Revoir la centralité comme acteur de polarisation capable de gérer l'étalement de la ville.
- ✓ Définir les stratégies nécessaires pour introduire les centralités, le projet urbain autant qu'un autre outil complémentaire aux instruments d'urbanisme.
- ✓ Saisir les potentialités du quartier en faveur d'une opération de renouvellement urbain.

Objectifs opérationnels :

- ✓ Concevoir un quartier d'affaire qui assurera une mixité urbaine et sociale, un projet à la fois fonctionnel et attractif, qui remplira de ce fait correctement les fonctions de la centralité urbaine et le quartier de la gare.
- ✓ Considérer le développement durable comme une démarche qui nous guide à appliquer le concept de faire la ville sur la ville.
- ✓ Arriver à un projet d'aménagement qui consolide la centralité urbaine par sa situation, son rôle, style architectural.

Les résultats de notre recherche sont restructurés en trois parties distinctes mais complémentaires comme suit :

I.3. STRUCTURE DU MEMOIRE :

Ce Mémoire est structuré en trois chapitres, suivis d'une Conclusion.

Chapitre I intitulé « Introduction ».

Chapitre II intitulé « Etat de connaissance »

Chapitre III intitulé « Cas d'étude ».

Conclusion générale.

Références bibliographiques.

Annexes.

I.3.1. Chapitre 01 : intitulé « chapitre introductif »

Ce chapitre a pour objet d'introduire le thème « architecture urbaine », la problématique et l'aspect méthodologique, et décrire le protocole de recherche du travail il comprend : introduction générale, problématique de la recherche et méthodologie.

I.3.2. Chapitre 02 : intitulé « Etat de connaissances »

Cette partie du travail vise à définir les concepts liés au thème de la recherche, le présent chapitre a pour objet de faire une recherche bibliographique sur les publications et travaux qui traitent la même thématique et de les présenter d'une manière très cernée et concrète. Il sera accompli d'une analyse thématique sous forme d'exemples jugés illustratifs pour la thématique étudiée et en rapport direct avec le cas d'étude.

I.3.3. Chapitre 03 : intitulé « Cas d'étude »

Le dernier chapitre est dédié au cas d'étude. L'objet principal de cette partie est de montrer le rapport entre la thématique développée et le cas d'étude et ses particularités. Ce chapitre vise la partie pratique descriptive du projet et l'intervention réalisée, cette dernière doit être impérativement en rapport direct avec la thématique et comme réponse à la problématique.

I.4. METHODOLOGIE :

Pour conduire cette recherche, nous avons mené une démarche méthodologique articulant recherches bibliographiques et enquête de terrain.

1.4.1. Recherche bibliographiques :

La recherche documentaire a constitué la première étape du recueil d'information, dans le but de mieux affiner notre recherche. Pour se faire, nous avons constitué un corpus documentaire composés d'ouvrages et articles qui ont alimenté nos réflexions autour des concepts sur le projet urbain, renouvellement urbain, développement durable, les centralités et les espaces publics. (Un résumé des lectures est présenté en annexe).

Nous avons également mené une analyse thématique de différents exemples de mise en œuvre du projet urbain. Cette étape nous a permis de connaître les différents aspects du projet urbain, de comprendre l'étalement urbain et de connaître les actions recommandées pour renouveler la ville et renforcer ses centralités et d'effectuer, enfin, une éventuelle projection sur sa procédure en Algérie et de se positionner par rapport aux exemples pertinents de l'étranger.

Par ailleurs, nous avons collecté des données liées au site d'intervention auprès de différents organismes contactés lors de notre enquête de terrain. Il s'agit de diverses directions techniques, organismes, bureaux d'études et services au niveau de la wilaya de Blida :

- Direction de l'Urbanisme, l'Architecture et de la Construction de Blida (DUAC) pour le document graphique et écrit du PDAU 2010 de la ville du Blida, POS Amara Youcef, POS centre historique, POS 13 mai.
- Centre d'Etudes et de Réalisation en Urbanisme de Blida (URBAB) pour récupérer le document graphique et écrit du PDAU, POS qui se rapportent à l'aire d'étude tels que : plan de situation, plan d'état de fait, plan des réseaux, plan de composition urbaine, plan d'aménagement future et plan de zones homogènes.
- Cadastre de Blida pour le plan cadastral de la ville de Blida.
- Société Nationale des Transports Ferroviaires de Blida (SNTF) pour récupérer les différents plans de la gare de Blida.

Les différents documents collectés nous ont permis d'identifier et de mieux cerner la problématique spécifique à notre cas d'étude.

1.4.2. L'enquête de terrain :

Dans un second, nous avons mené une enquête de terrain (entre le mois de novembre et janvier). Cette enquête avait pour objectif d'actualiser les données récupérées, de mieux cerner les potentiels et les obstacles existants dans la mise en œuvre d'un projet

CHAPITRE 01 : INTRODUCTIF

urbain durable et d'effectuer une analyse typologique de différentes entités et les équipements de repères.

Pour se faire, nous avons mené une série d'observations, de relevés sur terrain et d'entretiens auprès des responsables de différents organismes cités ci dessous :

- Mr BETOUMI : Architecte urbaniste au Centre d'Etudes et de Réalisation en Urbanisme de Blida (URBAB).
- Mme FODIL : Architecte à la Direction de l'Urbanisme, l'Architecture et de la Construction de Blida (DUAC).
- Mme LAGHIBI : Secrétaire de directeur de la Société Nationale des Transports Ferroviaires de Blida (SNTF).

La collecte des différents données nous a permis de :

- Faire une analyse typo-morphologique, historique, urbaine en visant la connaissance et l'appréhension du cas d'étude.
- D'identifier la structure urbaine de la ville de Blida.
- Mieux comprendre son processus complexe et ses étapes de mutation et de transformation à travers le temps et connaître les changements qui ont participé à la croissance de la ville.
- Elaborer une synthèse de croissance propre à la ville dans le but de trouver les problèmes ou les points forts à mettre en valeur.
- Définir le type d'intervention, la fonction à attribuer à nos projections, ainsi que le type architectural à suivre.
- Proposer un schéma d'action, pour mieux répondre aux besoins des riverains, qui seront conclu par une proposition de projet urbain et architectural.

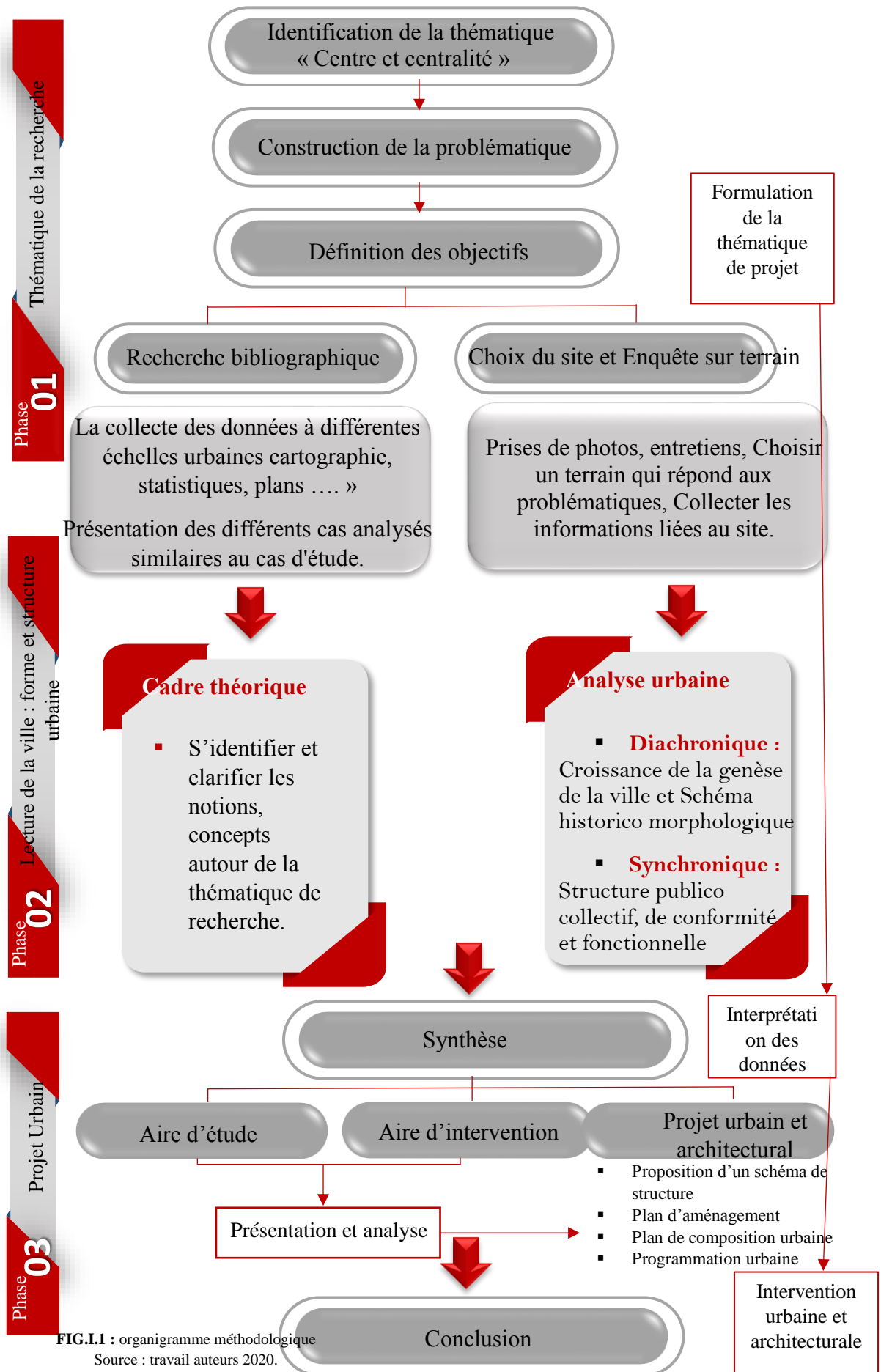
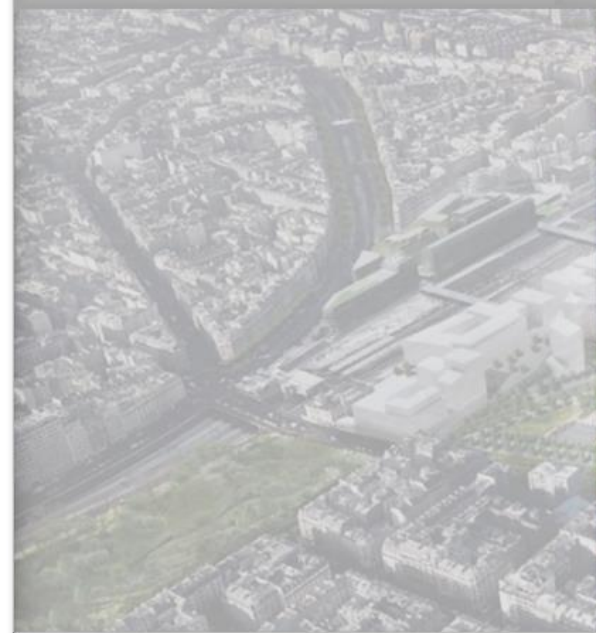


FIG.1.1 : organigramme méthodologique
Source : travail auteurs 2020.



CHAPITRE 02: ETAT DE CONNAISSANCES



II. CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

II.1. INTRODUCTION :

A travers ce chapitre, nous essayons de définir les concepts clés de notre recherche, à savoir : « La Centralité Urbaine », « Le Projet Urbain », « Le Renouveau Urbain », ou encore les formes et interventions urbaine telle que « La Démolition et Reconstruction », ainsi que « Les Espaces Publics ». L'objectif étant de construire à la fin une assise théorique solide qui nous servira de support pour la conception de notre projet urbain.

Ceci nécessite d'aller glaner dans des références bibliographiques, ouvrages, revues et rapports d'études de références. Cette partie du travail se veut alors un cadrage théorique dans lequel seront visitées aussi bien les tendances urbaines précédemment citées et qui font l'actualité des réflexions et des débats des architectes et urbanistes que des analyses d'exemples thématiques, illustrant des situations semblables à notre problématique.

II.2. LITTERATURE :

Nous avons établi une recherche bibliographique au niveau de diverses sources et bibliothèques disponibles pour dresser une liste des documents utiles et pertinents dont les fiches bibliographiques se trouvent dans l'annexe.

Pour aborder notre thème de recherche, nous avons jugés utile de consulter un certain nombre d'ouvrages, nous tenterons de définir les concepts autour des carences d'instruments d'urbanisme, projet urbain, de l'architecture urbaine, l'étalement urbain et le renouvellement urbain et de ses différentes opérations, autour desquels s'articulera notre problématique sur les centralités urbaines.

Il est, en effet, primordial de veiller à bien définir les concepts relatifs au thème de recherche pour éviter d'éventuelles confusions et constituer une connaissance théorique qui servira de base pour le travail pratique. Au terme de cette recherche, nous voudrions rassembler quelques-unes de nos réflexions conclusives autour de quatre points principaux qui nous ont semblé essentiels pour structurer notre réflexion.

En premier lieu, nous nous sommes intéressées au phénomène de l'étalement des villes sur leurs périphéries. L'article de DJERMOUNE Nadir (enseignant à l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de l'université de Blida) intitulé : « Défaillance des instruments d'urbanisme en Algérie » présente une analyse critique des instruments d'urbanisme en Algérie. Leur histoire, leur importance réelle dans la prise de décision

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

urbanistique, leur décalage et défaillance avec la réalité qui est le résultat de contradictions entre des choix de planification abstraits. Il traite aussi l'incapacité des instruments d'urbanisme algériens à contenir l'étalement de la ville en causant une rupture avec l'urbanisme en vigueur. Parmi ces effets de rupture, on note la dissolution de l'îlot, un élément important de la forme urbaine.

Pour mieux éclairer cette notion qui est « l'îlot » et comprendre son rôle dans la forme urbaine, l'ouvrage « Formes urbaines : de l'îlot à la barre » de Philippe PANERAI, Jean CASTEX, Jean Charles DEPAULE nous a permis de comprendre et d'analyser le bouleversement de la ville en s'achevant sur des exemples de la modernité la plus radicale, marque les jalons d'une histoire qui a, en un siècle (1860-1960) transformé notre cadre de vie et sa principale unité d'intervention l'îlot. Les auteurs abordent notamment l'échec des instruments d'urbanisme dans la prise en charge, de la centralité dans la planification urbaine.

Alors qu'elle est en plein développement et multiplicité des définitions, la centralité révèle la complexité d'une notion qui progresse dans le temps. Cette notion présente une large gamme de significations qui se rangent entre un sens littéral et simple qui dénote la position géométrique centrale d'un lieu dans un espace déterminé. Selon CHOAY Françoise et MERLIN Pierre, la centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie. Son pouvoir d'attraction ou de diffusion repose à la fois sur l'efficacité du pôle central, son accessibilité ainsi que sur sa capacité à polariser un espace plus ou moins vaste où se concentrent hommes et activités.

D'autres auteurs traitent la thématique des centralités urbaines. Ainsi, Jérôme MONNET analyse dans son article « les dimensions symboliques de la centralité » les articulations entre la dimension symbolique et les autres dimensions de la centralité urbaine en visant à donner un éclairage complémentaire à d'autres approches des centralités métropolitaines. Il s'appuie sur des exemples à Mexico et à Los Angeles qui illustrent ces relations entre actions et représentations sociales des centralités. Frédéric GASCHET et Claude LACOUR, quant à eux, présentent la centralité en relation avec le centre dans leur article intitulé « Métropolisation, centre et centralité ». Les auteurs cherchent à comprendre les mécanismes qui expliquent l'attraction de la centralité urbaine, les formes de concentration qui privilégient quelques villes en fonction de leurs structures économiques et de leur aire territoriale.

Depuis quelques années l'intégration de la centralité est une préoccupation primordiale dans les débats pour reconstruire la ville en procédant à des nouveaux outils

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

d'intervention sur le milieu urbain, à l'instar du projet urbain. Le sens de projet urbain présente un certain degré de complexité à toutes les échelles spatiales, temporalités et acteurs auxquels il s'applique.

D'après Patrizia IGNALLINA, le projet urbain renvoie directement à la planification urbaine stratégique. Et que deux notions ressortent plus distinctement dans les projets d'aménagement : le projet urbain de ville et le projet de quartier.

Zahia MAGHNOUS-DRIS dans son article « projet urbain : dessin au dessin » nous montre que le projet urbain est saisi à toutes les échelles de la réalité urbaine dans la pratique urbaine, sa conception démarre de l'échelle globale à l'échelle locale et l'inverse, c'est un état d'esprit qu'il faut enseigner dès le départ en sensibilisant les étudiants car chacun de leurs gestes dans la ville a un impact sur la vie des gens, sur leur quartier, le territoire et sur la stratégie urbaine.

Le projet urbain s'inspire de l'approche projectuelle qui se base sur l'histoire et la géographie, cela après une analyse typo morphologique effectuée sur les villes a permis l'établissement d'une culture du projet pour arriver à cette nouvelle notion de projet urbain. Considéré comme l'épine dorsale des villes contemporaines et du phénomène urbain, l'espace public est abordé par Michel BASSAND dans son ouvrage « vivre et créer l'espace public ». L'auteur y présente la synthèse de l'ensemble de quelques réflexions et recherche à partir des analyses sur l'espace public et le définit comme un élément structurant qui sans lui, les villes ne peuvent pas fonctionner.

Ces espaces publics sont une clé du renouvellement urbain, redonner de l'urbain et de l'urbanité aux quartiers. C'est tout le défi du renouvellement urbain aujourd'hui. Les espaces extérieurs sont revenus au cœur des problématiques. Refaire la ville signifie distinguer les espaces publics/privés.

Désormais au premier plan d'actualité politique urbaine en termes d'objectifs, de dispositifs législatifs et opérationnels, le renouvellement urbain se trouve au cœur d'un nombre croissant de discours ou de colloques, séminaires et publications. Toutefois, sa définition ne demeure pas moins difficile à cerner.

A ce propos, Sylvaine LE GARREC, évoque le renouvellement urbain comme une notion fourre-tout, au contenu confus et incantatoire. Quant à Olivier PIRON, il le définit, comme un phénomène de mutation immobilière impliquant la structure urbaine initiale et la mise en place d'actions spécifiques, profondes et coordonnées. CHARRE.A souligne l'ambiguïté de cette notion par la diversité même des énonciations comme celle de son contenu réel rendent de fait difficiles, et l'approfondissement de ce concept. Car il s'agit

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

d'un phénomène global, il est parfois défini comme une nécessité d'action sur des secteurs urbains qui réclament des actions coordonnées, par suite d'évolutions urbaines suscitant des inquiétudes à un titre ou à un autre.

L'utilisation de la notion de renouvellement urbain marque aussi une volonté plus forte de restructurer la ville, de maîtriser son développement, et de l'insérer dans les problématiques du développement durable. C'est une solution clé pour une planification urbaine durable *«Le quartier ne peut pas être l'unique horizon du processus d'urbanisation et du développement urbain, cependant il constitue un horizon pour de nombreuses personnes vivant dans la ville d'une part ou travaillant sur le renouvellement urbain d'autre part »* (VALDIEU C, OUTREQUIN P, 2006, page25).

Cette activité de renouvellement urbain, a également connu des modalités différentes de mise en œuvre au cours du temps qui sont traitées par Dominique BADARIOTTI dans son article intitulé « Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale ». À ce titre, on peut distinguer deux formules principales : le renouvellement spontané (la formule la plus ancienne) ou diffus car son action n'est pas concentrée, qui se manifeste comme une conséquence du mécanisme de l'offre et de la demande alors que le renouvellement planifié ou groupée et stratégiques, son action est concentrée sur un espace circonscrit, ou d'initiatives publiques car il a lieu dans le cadre d'opérations planifiées d'aménagement.

Le renouvellement urbain apporte une réponse aux problèmes de : l'étalement urbain et de la dégradation des anciens quartiers. Sur ce sujet, KEBIR Bahia, ZEGHICHE Anissa abordent « le renouvellement de la ville algérienne par la démolition reconstruction du vieux bâti.de la sanction à la recherche de légitimité, cas de la ville d'Annaba. ». Les auteures portent un éclairage sur la manière de se positionner vis-à-vis de choix de démolition reconstruction comme une opération d'intervention importante du renouvellement urbain pour régénérer les tissus existants et nécessité de restructuration dans les vieux quartiers.

Dans notre cas d'étude, cette opération sera appliquée dans un vieux quartier de la gare ferroviaire de la ville de Blida. L'auteur Stéphanie JANKEL dans son article «Stratégies foncières aux abords des gares TER » traite les quartiers de gares comme des sites complexes mais précieux. Elle attire l'attention sur un certain nombre de points de vigilance qui nous semblent intéressants à apprendre en compte en termes de programmation et de composition urbaine, d'aménagement urbain en tant qu'éléments catalyseurs de qualité urbaine.

II.3. CONCEPTS, IDEES ET NOTIONS CLES :

II.3.1. Centre et centralité : un binôme ambigu

- *Centre : notion délicate à manier*

Centre, voilà un terme aux multiples facettes. Il est tantôt terme neutre et sans substance qui désigne un espace situé « au milieu de quelque chose », tantôt concept désignant « là où les choses se passent ». Or cette notion de centre, si délicate à manier, il recouvre une réalité plus complexe.

Il est la partie centrale d'une ville où l'on trouve les principaux centres d'activités en effet un centre est un ensemble pertinent perçu comme un seul et même lieu, ce lieu se détachant de ce qui l'entourne par ses caractéristiques visibles.

Le centre peut aussi être défini à travers les notions de concentration et de densité (Population et activités) c'est un concept à la fois pur et opérationnel, « *est un lieu de rassemblement et de concentration* » (HURIOT J.M et PERREUR J, 1994, page 47).

Barthes le souligne à juste titre que le centre de nos villes est toujours plein : lieu marqué, c'est en lui que se rassemblent et condensent les valeurs de la civilisation : la spiritualité (avec les églises), le pouvoir (avec les bureaux), l'argent (avec les banques), la marchandise (avec les grands magasins), La parole (avec les agoras : cafés et promenades), (BARTHES R, 1970).

Par ailleurs, cette définition fonctionnaliste du centre est complétée par une autre approche qui s'interroge sur l'espace central comme expression des signes. En d'autres termes le centre serait le lieu où les habitants reconnaissent leur ville, et s'identifient à elle à travers les symboles qu'elle expose. A ce propos, dans sa définition du centre, J.P. Lévy confirme que : « *Le centre n'est donc pas que cet espace fonctionnel que le XXème siècle féru de zonage s'est plu à voir. Il est un espace chargé de signes et de symboles que lui donnent un contenu bien peu fonctionnel, ou qui va largement au-delà* ». (LEVY J.P 1987, page 71).

Le centre a plusieurs caractéristiques , « *c'est un ensemble d'équipements de natures diverses et un nombre variable, selon l'importance de la population et l'emprise de la ville, intégré souvent d'immeubles d'habitation, desservi par un système d'axes routiers, de places, d'espaces verts d'accompagnement et distribués sur une surface aux limites plus au moins marquées* » (ZUCHELLI A,1983,page 38).

Un centre est défini par plusieurs critères qui peuvent être pris séparément ou dans différentes combinaisons. Qui sont : l'accessibilité par la facilité d'accès au centre, la fluidité

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

des circulations, animation et l'attraction à travers l'organisation événementielle d'activités et fonctions qui assurent cette animation, flexibilité, imbrication par la stratification des différents tissus ayant constitué la ville, façon d'assurer une continuité de développement urbaine et a mieux envisager le développement futur du centre.

Il existe plusieurs types de centres, il y a le centre historique c'est le noyau ancien et le lieu d'origine de la ville. Héritier d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, il rassemble les activités essentielles de la ville. Le Centre administratif, quand à lui, renvoi au pôle émergent de l'ensemble de la vie civique et de la structure urbaine administrative alors que le centre culturel désigne un lieu comportant un regroupement d'édifices à valeurs culturelles (musées, écoles...) servant de pôle de diffusion du savoir et de la culture. Le centre des affaires constitue l'expression même de la puissance urbaine. Il s'agit d'un lieu de regroupement des équipements de secteur tertiaire et les sièges sociaux des entreprises d'envergure nationale voire internationale.

Le centre-ville désigne le noyau central (en général le cœur historique ou le centre décisionnel). Il est Caractérisé par des rues souvent étroites et des monuments historiques conservés et le centre secondaire c'est le centre urbain majeur est assisté par des centres secondaires qui peuvent être de deux types : Centres relais, situés au-delà du centre urbain principal et desservant des quartiers excentrés. Centres complémentaires, fonctionnant dans le cadre général de ce même centre urbain et ayant des activités usuelles.

Françoise CHOAY et Pierre MERLIN qualifient le centre comme : « un lieu dont l'étendue et l'importance relative varient suivant certaines conditions. » (2015, page155), Ils ont distingué également trois propriétés spécifiques au centre :

- Visuelle ; car le centre porte en lui un certain nombre d'éléments marquants et même symboliques, qui participent à rendre cet espace plus identifiable.
- Structurelle ; ils font référence à l'organisation et à la configuration même du tissu urbain. C'est en quelque sorte la capacité du centre à organiser les espaces urbains qui l'entourent.
- Fonctionnelle ; cela correspond aux équipements du lieu, c'est-à-dire le taux de concentration des fonctions urbaines dites de premier ordre.

Si le centre est un lieu unique d'une ville et est généralement désigné et délimité arbitrairement par les instances décisionnelles, la centralité, quant à elle, est un lieu parmi d'autres, qui possède les caractéristiques d'être attractif, d'avoir une forte accessibilité ou une forte intensité urbaine, elle est directement liée à l'accessibilité. A cet effet, le passage du centre à la centralité est l'écart qui oppose le lieu à la fonction.

- Centralité : un instrument de mesure et d'analyse d'une agglomération urbaine.

La centralité est une notion complexe aux nombreuses significations. Plusieurs auteurs ont rassemblé les éléments essentiels définissant la centralité.

D'après Jérôme MONNET « *La centralité est la qualité attribuée à un espace* » (2000, page400) Il est toutefois vrai qu'un contenu possède toujours un contenant et, par voie de conséquence, une centralité peut être géographiquement localisée dans le centre, si ce dernier est le reflet d'une consolidation de la centralité. Elle peut se répéter un certain nombre de fois au sein d'une même ville.

Il nous semble alors intéressant de rappeler que le concept de centralité, tel qu'il a été développé par l'allemand Walter CHRISTALLER dans la théorie des lieux centraux ou des places centrales, renvoi à : « *la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure* » (1933,page01). Cette théorie repose sur l'idée qu'un centre dispos d'une capacité d'attraction et de rayonnement sur une périphérie plus ou moins étendue, capacité produite par une concentration de fonctions. Le principe de la théorie détermine qu'une hiérarchie s'établit entre les centres : les plus importants recouvrant l'influence des centres moins puissants.

Il existe diverses typologies de centralité dictées soit par les politiques urbaines ou les dynamiques socio-économiques. Pour cela Alain BOURDIN propose de les différencier selon deux grandes catégories sont :

- Les centralités de flux liées à des lieux d'échange favorisent le mélange social et le mouvement, qui jouissent d'un pouvoir d'attraction.
- Les centralités de scène avec les centres historiques sont par définition celles que l'on regarde ou que l'on montre, elles participent à la construction de l'identité urbaine construites notamment autour des espaces patrimoniaux, les monuments historiques assurent un rôle prépondérant pour ce type de centralité.

A travers nos lectures, on peut alors catégoriser les centralités différenciables à l'échelon intra-urbain :

- Centralité commerciale :

Le processus de dispersion de fonctions centrales du centre vers la périphérie des agglomérations urbaines est manifesté dans le domaine de la centralité commerciale. Il s'agit de la concentration des activités commerciales rares dans les centres urbains et manifeste un phénomène d'attraction.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- Centralité politique :

La centralité politique correspond à la concentration des différentes administrations et la localisation des principaux centres de décisions, de main-d'œuvre et d'autorité gouvernementales, ces administrations sont en général étroitement concentrées autour d'une place centrale où se situent toujours les sièges de décision, de gestion et de la cour suprême.

- La centralité économique :

Elle correspond à la disposition de l'équipement économique tel que les entreprises internationales et nationales, les entreprises privées et les banques. Une concentration des activités tertiaire et d'affaires d'intérêts économiques.

- La centralité d'accessibilité :

L'étude relative des lieux sur un territoire par l'analyse des flux établit la jonction entre les notions d'accessibilité et de centralité. Deux configurations peuvent expliquer un changement spatial de centralité en matière d'accessibilité : l'accroissement de la surface urbaine, mais surtout les ruptures spatiales en matière de relation entre un milieu et son environnement.

Le déplacement des lieux centraux d'une ville sont probablement une permanence historique et que ce phénomène est lié plus ou moins directement à celui de la substitution, d'un ensemble de lieux bien particuliers, des lieux que nous appellerons « ports ».

Il est l'un des éléments de la centralité, un acteur spatial dans la fabrication de la centralité c'est à dire ceux qui permettent de relier la ville à ses environnements proches. Ce peut être une porte, un port fluvial ou maritime, une gare routière ou ferroviaire.

- Centralité sociale :

Pour fermer cette sélection de centralités, la centralité sociale, qui ne peut être caractérisée qu'en croisant deux mesures principales : la première est l'observation des pratiques spatialisées en identifiant les lieux les plus fréquentés, la deuxième l'analyse des représentations de l'espace et en caractérisant les lieux les plus présents dans le corpus des images et discours socialement mobilisés.

II.3.2. L'étalement urbain un fléau pour la centralité ? :

La question des formes urbaines, densité, hauteur des constructions, répartition des bâtiments, circulation est depuis longtemps une préoccupation centrale des urbanistes.

L'urbanisation massive non planifiée mis en évidence, une contradiction entre les politiques globales affichées et les réalités de terrain, laisse place à l'étalement urbain.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

L'Agence Européenne pour l'Environnement en 2011 le décrit comme une forme physique d'une expansion en faible densité des grandes régions urbaines, sous l'effet de conditions de marché, et principalement au détriment des surfaces agricoles avoisinantes. D'autres termes peuvent apparaître pour rendre compte, à quelques nuances près, de phénomènes d'artificialisation des sols et d'étalement urbain : tache urbaine, desserrement urbain, périurbanisation, Rurbanisation.

La politique foncière et les dynamiques urbaines ont toujours joué en faveur de l'étalement de la ville vers la périphérie car plus on s'éloigne du centre, plus la densité du bâti est faible. Ces nouvelles zones urbaines (pour la plupart rurales auparavant), se caractérisent par la multiplication des maisons individuelles et des jardins privatifs éloignés par rapport au centre-ville.

Ce phénomène se développe sous l'effet d'interactions socio-économiques avec des contraintes spatiales et environnementales locales, entre plusieurs facteurs :

- Facteurs macro-économique : mondialisation, intégration européenne et croissance économique.
- Facteurs micro-économiques : augmentation du niveau de vie, cout du foncier, disponibilité des terrains agricoles et compétition entre municipalité.
- Facteurs démographiques :

Aujourd'hui la population mondiale vivant en zones urbaines augmente sans cesse, pour atteindre plus de 50 % (GENTY B, 2013, page31). Les analyses démographiques effectuées par la plupart des organisations internationales, tel que : l'institut national de la statistique et des études économiques et l'institut Veolia environnement, indiquent que le nombre de nouveaux urbains se chiffre à 70 millions par an, dont une très forte proportion dans les pays en développement.

Sur le plan social, l'étalement urbain correspond à un mouvement des populations à la fois choisi et subi, selon plusieurs critères : le niveau des revenus, niveau de vie, facteur qualité de vie, la relative dégradation des centres villes et le traumatisme causé par l'image des grands ensembles (banlieues-dortoirs et ensembles HLM).

- Les choix en matière d'infrastructures de transport :

Ce développement (chemin de fer, routes principales, métro, tramway, voies rapides entrant au cœur de la ville) constituent des éléments déterminants de l'étalement, qu'il soit résidentiel, industriel ou tertiaire. L'avancée de la tache urbaine le long des axes de communication précède souvent le modèle d'étalement en tache d'huile par remplissage des

espaces vides. On observe de plus en plus de déplacements entre agglomérations ou à l'intérieur de chaque agglomération.

- La multiplicité des acteurs de l'étalement urbain :



FIG.II.1 : Consommation de l'espace liée aux infrastructures routières et aux constructions des zones commerciales et résidentielles

Source : Photothèque Veolia Environnement – Christophe Majani d'Inguibert.

En général, lorsqu'on parle d'étalement urbain, il y a deux « logiques » d'acteurs : D'une part : la logique cadre de vie celle des ménages, qui cherchent à s'éloigner des centres villes pour des questions de coût du foncier et aspirent à plus d'espace et de nature, d'autre part celle des pouvoirs publics locaux, qui engagent des programmes de construction en périphérie des zones urbaines : c'est la logique urbaniste. à ces catégories d'acteurs cités, s'ajoutent d'autres acteurs : les pouvoirs publics locaux, les autorités organisatrices de transports et les agriculteurs.

Selon le Service de l'Observation et des Statistiques du Commissariat Général au Développement Durable et l'Observatoire des Territoires de la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale)l'étalement urbain sous ses diverses formes engendre plusieurs effets inéluctables :

- La pression foncière sur les espaces agricoles, forestiers et naturels périurbains : Aujourd'hui, la moitié des espaces ruraux est sous forte influence urbaine. La pression de l'artificialisation engendre une hausse du prix des terres et une spéculation sur le foncier, elle se manifeste sur trois types d'espaces autour des grandes agglomérations, sur les façades littorales et autour des villes moyennes.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- La consommation des terres agricoles :

Le phénomène est d'autant plus inquiétant qu'il concerne particulièrement les terres ayant le meilleur potentiel agronomique, c'est-à-dire les plus fertiles et aussi les prairies, les systèmes culturaux et parcellaires complexes, c'est-à-dire les espaces les plus favorables à la biodiversité.

- La consommation des milieux forestiers :

Après pratiquement un siècle et demi d'expansion, en raison notamment de l'urbanisation galopante des sols. Fragmentation des massifs forestiers par les infrastructures participe à la dégradation de la situation forestière. La fragmentation du massif forestier modifie les conditions climatiques et hygrométrique par conséquence augmenter les risques d'incendie.

- La perte de milieux naturels et de biodiversité :

Sous diverses formes l'étalement urbain, on peut noter que la fragmentation du territoire induit la constitution d'obstacles à la circulation soit par des barrières physiques, chimiques, lumineuses, et la destruction d'espaces nécessaires aux réseaux écologiques des habitats naturels et des espèces sauvages.

- L'augmentation des émissions de CO₂ :

Selon la conception et la gestion de l'urbanisme et de la voirie, les modes de déplacements automobiles doux sont pratiquement impossibles dans les aires urbaines, c'est pourquoi un résident périurbain émet 40 % (GENTY B, 2013, page40) de plus de CO₂ de gaz à effet de serre pour se déplacer et se loger qu'un résident du centre-ville. Les consommations d'énergie ainsi que l'usage de l'automobile peuvent être réduits par la densité.

- L'augmentation des risques naturels :

L'étalement urbain et l'artificialisation des sols augmentent les risques naturels liés aux inondations, aux glissements de terrain ou aux avalanches. À grande échelle, l'artificialisation des sols transforme les caractéristiques thermiques et hygrométriques locales (phénomène d'îlot de chaleur).

- La perte de qualité paysagère :

Qualité paysagère souvent médiocre, dans le proche périurbain, on peut prendre comme exemple les entrées de ville qui caractérisent la frontière de plus en plus floue qui illustre le passage de la ville dense à la ville étalée, les transformations dénoncées comme des dégradations paysagères, sont associées à la perte d'identité des lieux.

- Une dégradation des conditions de vie :

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

L'étalement urbain prend des formes inédites, atteint les périphéries et entraîne une perte importante des espaces libres essentiellement agricoles, ce qui mène à la création de nouveaux centres urbains en déplaçant la population et les activités.

II.3.3. Le projet urbain : une démarche stratégique pour consolider la centralité

La révolution industrielle a eu des conséquences néfastes sur les actions d'aménagement, la ville est devenue sans intérêt ou dynamique. C'est pour ça que les urbanistes essaient de lutter contre l'étalement urbain en densifiant et en intensifiant les fonctions urbaines à partir des centralités existantes et des axes structurants on les concrétise dans la continuité de leurs projets urbains un nouveau concept d'aménagement avec son opération phare le renouvellement urbain.

Par ailleurs, cette intégration de la centralité peut contribuer à moyen et long terme à faire évoluer le modèle d'urbanisation qui ne soit plus celui de l'étalement urbain. Elle ouvre alors la voie à une nouvelle génération de politiques urbaines, moins sectorielles parce qu'elles reposent sur une densification, favorisant la mixité fonctionnelle au sein des constructions et des nouveaux lieux de centralité.

Le projet fait écho à une volonté de changer une situation actuelle pour un futur projeté potentiellement meilleur, tout en jonglant avec un certain niveau d'incertitude. Il implique aussi une certaine idée de souplesse et d'adaptation aux réalités des attentes. En revanche, le terme d'urbain fait référence aux contextes politiques, économiques, sociaux, culturels qui doivent être pris en compte par le projet. Il revêt donc une certaine complexité difficile à restituer dans un concept unique.

« *Le projet urbain présente un certain degré de complexité à toutes les échelles auxquelles il s'applique* ». (INGALLINA P, 2010, page 41). Cette complexité se révèle concrètement au moment où il faut définir un projet précis à l'échelle du morceau de ville. Il s'agit de la cristallisation d'une stratégie plus générale dans un projet à traduire dans un programme déterminé. Le Projet Urbain est une démarche stratégique pour le renouvellement urbain des centralités car il vise la réponse à un besoin et il permet d'y parvenir en assurant le passage d'un mode d'action à un autre, de la fabrication à l'usage.

Le projet urbain dépasse cette interprétation, il est en fonction de trois dimensions (ASCHER F, 1992) :

- Le projet urbain politique est compris comme une intention de ville résultant d'une réflexion stratégique, indispensable pour promouvoir des solutions alternatives face

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

aux mutations profondes des villes, aux risques sociaux et environnementaux qu'elles semblent engendrer

- Le projet urbain opérationnel résulte d'une tendance observée ces dernières années selon laquelle la politique urbaine de certaines villes s'est construite à partir d'opérations appelées stratégiques. De plus en plus on observe que ce n'est pas le plan global qui définit les projets particuliers mais ces derniers « composent » le plan global.
- Le projet urbain architectural et urbanistique est ainsi réservé à l'approche du design urbain, en lien avec sa réhabilitation faite par les architectes-urbanistes.

Le projet urbain renvoie avant tout, à un souci de retrouver une qualité des espaces urbains et des pratiques de la ville, il renvoie également à intégrer les concertations, débat et négociation par but d'offrir des solutions concrètes et opérationnelles.

Les réponses apportées doivent varier en fonction des échelles territoriales en jeu, et ne peuvent se contenter de reproduire au niveau local, régional, national et planétaire des solutions identiques.

Lors de l'élaboration d'un projet d'aménagement, on prend en considération l'échelle spatiale, temporelles et acteurs public d'après INGELLINA (2010, page30) deux notions ressortent plus distinctement, le projet de ville et le projet de quartier :

La première est un cadre de réflexion spatiale participatives engagées pour les scénarios futurs de la ville regroupant les actions stratégiques. La deuxième est le cadre programmatique assurant la cohérence entre les ambitions stratégiques initiales, l'intégration des dimensions spatiales, sociales et économiques du contexte et leur opérationnalisation réalisant ainsi les schémas d'aménagement.

Pour cela plusieurs étapes balisent le projet urbain :

- La décision stratégique prise après un diagnostic sous forme de différentes études faite sur site pour la conduite du projet urbain.
- La décision tactique pour la mise en forme du document écrit c'est les cahiers de charge constructeurs et le programme d'action sous forme des documents graphiques.
- La décision opérationnelle concrétise la bonne conduite et la réalisation du projet urbain par une équipe qui le mène à la livraison.

L'architecture du vide est aussi importante que celle du plein. Le projet urbain doit penser ou repenser les espaces publics comme des espaces à part entière. «...la forme urbanistique

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

de l'espace public urbain peut être définie par le réseau des rues, ruelles, boulevard, places, autoroutes qui innervent l'urbain ... Le réseau d'espaces public comprend encore des espaces vert...». (BASSAND M, 2001, page12).

MASBONGI Ariella, met en avant dans ses propos les principes du projet urbain qui sont : redonner sens à la notion de l'espace public, améliorer les conditions de vie pour tous, focaliser (viser) les pratiques urbaines et diffuser la nature et les espaces verts.

La forme urbanistique de l'espace urbain peut être définie par le réseau ouvert (place, placette), linéaires et de circulation (boulevard, avenue, rue, ruelle), espace résiduels et discret (recul à l'alignement, pointe d'ilot).Le réseau d'espace public comprend encore les espaces verts qui selon leur grandeur, sont eux aussi traversés par des voies et de rues.

Elles assument des rôles dans l'agglomération, selon le caractère de chacune d'elle. A cet effet, elle matérialise différents enjeux :

- Enjeu de mobilité qui implique accessibilité à tout l'urbain à tous les citoyens.
- Enjeu des usages civils, festifs et culturels et commerciaux.
- Enjeu de mixité sociale qui signifie que tous les citoyens peuvent rencontrer tous les autres citoyens.

Les prémices du projet urbain en Algérie :

Le projet urbain se présente comme étant une nouvelle pratique urbaine qui tend à se généraliser et à se pratiquer dans toutes les villes du monde. Depuis 2005 une nouvelle démarche de l'urbanisme se met progressivement en place à travers de grands projets structurants s'appuyant sur une conception novatrice axée sur le projet urbain comme élément de recomposition du paysage urbain en tenant compte des diverses réactions de la société (HAFIANE A, 2007, page1)

Selon HAFIANE A (2007), deux types de projets structurants sont mis en œuvre et ont nécessité la révision conséquente des méthodes d'approches des villes (Alger, Annaba, Constantine) : les projets d'infrastructures de communication et de transport et les projets urbains générant de nouvelles centralités avec des opérations de requalification urbaine, renouvellement urbain ou mise en valeur de sites non exploités.

L'urbanisme est en train de se redéfinir et se construire à travers les stratégies publiques d'opérationnalité des projets urbains combinés à des fonctions urbaines et des infrastructures conséquentes. Cependant le projet urbain n'est qu'une démarche, ou on cherche à répondre à comment consolider la nouvelle centralité. Quelle vocation ? Quelle infrastructure ?

II.3.4. Renouveau urbain et valorisation des espaces anciens : quels enjeux ?

La ville est vie, la ville est mouvement, la ville se transforme en permanence, la ville se renouvelle sans cesse. Une ville qui ne change pas et qui se fige devient une ville morte. « *Ce processus connu est désigné par des termes assez divers : ravaudage, recyclage, régénération, remodelage, changement, restructuration, la ville sur la ville* » (BADARIOTTI D, 2006, page02).

Evoquer la ville renouvelée, peut donc sembler comme un nouveau principe d'urbanisme. Le renouvellement urbain est un concept nouveau. Toutefois, il tire ses racines dans une pratique ancienne depuis l'origine de la ville causée par la guerre, les catastrophes naturelles (incendies, inondations, séismes, tsunamis...), l'évolution des techniques de construction ou des normes, l'évolution des besoins créant de la vacance ou nécessitant des transformations.

Ce n'est qu'à partir du 19^{ème} siècle, en particulier aux États-Unis, que la notion du renouvellement urbain voit le jour. Le renouvellement urbain est une forme d'évolution de la ville. Il est couramment défini comme l'acte de « reconstruire la ville sur elle » par le recyclage de ses ressources bâties et foncières et de les refaçonner pour les adapter aux conditions modernes d'habitabilité et aux nouvelles exigences environnementales.

Il se fait par mutation du tissu urbain : démolition/reconstruction, réutilisation du patrimoine ou construction dans les friches urbaines. « *Le renouvellement urbain est une opération complexe qui touche des tissus urbains à problèmes situés au cœur de la ville. Ces tissus constituent souvent une cassure dans la continuité urbaine ou de grands ensembles dégradés, ces tissus sont rejetés et ne participent plus à la dynamique urbaine de la ville* » (BEREZOWSKA-AZZAG E 2008, page119).

Le processus de mutations urbaines participe à la production de la ville, et à sa reproduction. Il ne vise pas en soi une nouvelle conception de la ville, mais la prise en compte de l'existant en pensant à sa gestion. Ces mutations prennent des formes différentes, elles sont le fruit d'opérations de transformations sur un quartier, un îlot, une ville ou sur l'échelle du territoire menées par les individus, les propriétaires, par les entreprises privées mais aussi par les autorités publiques. La construction de la ville se fait dans ce processus par des bâtiments qui se transforment et des espaces vides qui se remplissent (DECLEVE B, 2004). Le renouvellement urbain désigne plusieurs opérations urbanistiques, il est traduit par la requalification des espaces existants ou par leur densification et leur donner un sens nouveau. Il intéresse le traitement des quartiers victimes de processus de dévalorisation

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

urbaine et, il a pour finalité, la fabrication d'une ville plus équilibrée et dont l'aspect et l'usage seraient pour chacun plus équitables. (CAVALLIER G, 1999).

Le renouvellement urbain marque la transition d'un urbanisme de créations et d'extensions à un urbanisme de la transformation. Il a pour principal but de limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation, et transformer les faiblesses de ces tissus : fragmentation, cassure, vétusté, mauvaise image, en des opportunités d'investissement afin de donner à ces tissus un nouveau souffle pour les réintégrer dans le développement urbain de la ville. En orientant le développement de la ville vers l'intérieur et non pas vers les espaces extérieurs naturels donnant une nouvelle alternative à la croissance en périphérie des villes. (BEREZOWSKA-AZZAG E, 2008).

Il existe des objectifs en commun qui caractérisent de manière générale les interventions de renouvellement et plus particulièrement les tissus anciens :

- L'intégration à la ville que ce soit recombinaison du tissu préexistant ou carrément la recréation d'un parcellaire, l'idée serait de se rapprocher de la trame initiale qui forment les quartiers de la ville.
- L'amélioration de la qualité de la vie et la redynamisation des économies locales en visant à évaluer l'image générale de la ville et à ressortir les inégalités locales.
- La mixité et la diversification des fonctions urbaines est le mot clé de cette entreprise, qui peut s'acheminer sur des programmes lourds mais aussi sur des actions plus diffuses afin de redéfinir les fonctions de la ville.
- Il évoque une ambition de revalorisation urbaine, sociale et économique de la ville à travers des projets globaux, environnemental et culturel par la valorisation du patrimoine bâti et attirer le tourisme culturel.
- La modernisation du parc bâti qu'il s'agisse de démolition/reconstruction, de restructuration ou autre, l'objectif final serait de réadapter le tissu urbain aux exigences des futurs usages.

Le renouvellement urbain peut alors s'envisager comme un moyen de repenser la croissance urbaine. Il est amené à répondre à différents enjeux. Ils sont repris dans le cadre des recherches du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CTSB), les différents enjeux du renouvellement urbain « durable » :

- Enjeu Urbanistique : recomposer les tissus existants pour les revaloriser. Il donne la priorité à la reconquête des tissus existants sur la poursuite des extensions en périphérie, consommatrices d'espaces naturels et agricoles. Selon BONETTI, « *Le renouvellement urbain est donc une forme de développement urbain qui recompose*

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

les tissus existants de manière à les revaloriser, à générer des externalités positives. »
(2011, page 06).

- Enjeu Social : il vise à lutter contre une ségrégation croissante des espaces urbains, dans des villes segmentée en quartiers où toute mixité socio-urbaine tendrait à disparaître. (BONETTI M, 2011).

« *La loi SRU (Solidarité du renouvellement urbain) a remis cet objectif sur le devant de la scène en insistant sur la mixité sociale, aujourd'hui associée à une conception durable du renouvellement urbain* » (GROLE BRAMAT C, 2004, page01). Il implique à la fois des actions relevant de la problématique d'habitat mais aussi d'insertion sociale, culturelle, économique des populations qui restent majoritairement défavorisées.

- Enjeu Economique : revitaliser l'activité économique là où elle fait défaut, Il consiste principalement à réintroduire l'économie dans les territoires qui ne sont plus irrigués par les flux économiques et mobiliser les fonds européens en faveur des projets de développement économique dans les quartiers en difficulté. Ces projets pourraient permettre la constitution d'agences de développement économique dans ces quartiers.
- Enjeu Environnemental : l'enjeu principal réside dans la limitation du mitage de l'espace périphérique et de réduire les distances de déplacement domicile-travail, mais aussi dans la dépollution des sites.
- Enjeu d'Équité : permettre la mutation de secteur de déclin, Il mit l'accent sur les espaces urbains durablement déqualifiés, comme sur des sites anciennement occupés par l'industrie (friches à dépolluer) ou sur des tissus en voie de paupérisation mêlant activités et habitat. Il s'agit aussi d'organiser le retour dans le marché foncier pour attirer de nouvelles sources de financement et notamment les investisseurs privés. (BONETTI M, 2011).

Le renouvellement urbain « durable » recoupe des champs d'action très larges, plusieurs dimensions peuvent se distinguer en fonction des enjeux.

- La dimension morphologique : qui s'intéresse particulièrement au recyclage immobilier des tissus bâtis et « *consiste à s'intéresser aux montages d'opération immobilière, c'est à dire aux actions qui visent à la production et à la réhabilitation de produits immobiliers* » (HALLEUX J.-M, 2008, p.8)
- La dimension sociale : concerne des territoires en évolutions régressives, et vise la reprise de territoires déjà urbanisés, car ils sont affectés par diverses formes de

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

délaissements, d'inadaptations ou de dysfonctionnements socio-économiques. La dimension économique : est aussi importante, c'est répondre à des enjeux de redynamisation économique.

- La dimension environnementale : est abordée à travers le constat d'une ville diffuse, et consiste à retravailler sur le tissu urbain existant pour limiter le mitage de l'espace périphérique, et réduire les déplacements domicile-travail dans un contexte de crise énergétique.

Le Renouveau urbain en Algérie :

Lors de la première décennie de l'indépendance. En Algérie, la question urbaine avait montré des préoccupations du nouvel état algérien. Les regards étaient portés essentiellement sur le secteur industriel parce que jugé prioritaire en tant que base d'une économie aut centrée. L'approche sectorielle très centralisée va engendrer des espaces de vie désarticulés dont les investissements ne correspondaient pas aux besoins réels de la population. la consommation des sols se faisait d'une manière non rationnelle et non économe.

Loi n°06-06 de la 20/02/2006 portant loi d'orientation de la ville vise à définir la politique de la ville, elle est mise en œuvre dans le cadre de la déconcentration, de la décentralisation et de la gestion de proximité. Cette loi comporte plusieurs volets : le volet urbain, elle a pour objectifs, la maîtrise de la croissance urbaine, la correction des déséquilibres urbains, la restructuration, la réhabilitation et la modernisation du tissu urbain pour le rendre fonctionnel, Concernant le volet social, elle vise la lutte contre la dégradation de la vie dans les quartiers, la promotion et la préservation de l'hygiène et de la santé publique.

Par ailleurs, en premier lieu la Loi conforte les instruments de planification urbaine déjà existants PDAU et POS, dans leur rôle. En deuxième lieu, chaque loi a des décrets d'application qui sont appliqués par des institutions et une gouvernance qui mise en charge pour concrétiser les visions des politiques d'aménagement et l'intervention urbaine. Ce qui n'était pas le cas pour la loi 06-06. En effet, faute de décrets exécutifs, cette loi n'a pas pu avoir d'impacts réels et opérationnels.

Cependant, malgré une politique de la ville aux objectifs définis par la loi, et confirmés par le SNAT, le décalage entre les objectifs affichés et les réalités urbaines demeure, d'où la nécessité de mettre en place les conditions pour passer à l'action afin de réduire ce décalage.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

Selon l'architecte MANSOURI A, ce décalage d'application est causé par plusieurs contraintes « *L'intervention des pouvoirs publics leur pose énormément de problèmes, ils sont entrain de situer entre un défi de développement de la ville et sa disposition réglementaire, par rapport à l'arsenal juridique dont il dispose.* » (2020, webinaire).

Les contraintes qui participent à l'obstruction de l'intervention urbaine des pouvoirs publics sont plusieurs : notre tissu urbain est composé essentiellement de propriétés privées. Soit propriété dans l'indivision, héritiers décédés ou vivant ailleurs ou bien personnes vivants en copropriétés. La propriété privée est sacrée par la constitution. L'expropriation pour l'utilité publique notamment le logement et les mesures non incitatives par l'aménagement dans le cadre des POS.

On peut alors expliquer ce décalage entre la loi et la réalité à par plusieurs problèmes et contraintes qui sont cités ci-dessus et dont il faut commencer à chercher des stratégies globales et des solutions efficaces et pour appliquer le processus de renouvellement urbain et exploiter le potentiel foncier.

Les opérations du renouvellement urbain :

Pour arriver aux résultats souhaités du renouvellement urbain, il faut commencer en premier lieu par analyser l'endroit et débattre avec les différents acteurs, pour pouvoir établir des opérations regroupant différentes approches dont il est utile, pour dissiper les confusions, d'éclaircir les terminologies.

- La restauration urbaine : la sauvegarde ou la réfection, par leurs valeurs patrimoniales, esthétiques ou artistiques, de tout ou une partie d'édifices architecturaux, de quartiers ou de centres urbains entiers, légués par l'histoire et endommagés par le temps et l'homme.
- La restructuration urbaine : consiste en une réorganisation d'un bâtiment isolé ou d'un quartier en entier par la modification de ses éléments structurants. En fait, elle introduit une nouvelle configuration des entités urbaines hétérogènes, dégradées en les remodelant par un changement radical, au niveau de son tracé que de son cadre bâti. Elle contribue à améliorer le cadre bâti d'un quartier, qu'il s'agisse de recréer un paysage naturel, d'intervenir sur l'urbanisme (rues, places ...).
- La réhabilitation urbaine : c'est un ensemble de travaux visant à transformer un local, un immeuble ou un quartier en lui rendant des caractéristiques qui les rendent propres au logement d'un ménage dans des conditions satisfaisantes de confort et d'habitabilité.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- La rénovation urbaine : démolition- reconstruction de certains tissus, et la recréation d'un nouveau maillage. Ce type d'opération est de plus en plus fréquent pour revaloriser les centres ville. elle peut être motivée : Par la mauvaise qualité des bâtiments, leur inadéquation et leur insuffisance occupation du sol. Son objectif est de restituer aux anciens centres urbains une structure et une architecture compatibles avec les exigences d'esthétique et de salubrité.
- La reconversion : c'est le changement de fonction d'un bâtiment pour éviter sa désaffectation. Elle vise à conformer ce bâtiment à des usages qui se sont modifiés ou à des occupants qui ont changé. La reconversion donc, fait évoluer le bâtiment vers des destins variés.
- L'aménagement urbain : c'est l'organisation globale de l'espace, destiné à satisfaire les besoins des populations intéressées en mettant en place l'équipement nécessaire et en valorisant les ressources naturelles.
- La requalification urbaine : désigne l'action qui permet à un quartier paupérisé ou à une ville dégradée de retrouver leur dynamique et leur aptitude à jouer pleinement leurs fonctions en tant qu'espaces urbains épanouis. Cette opération passe par un repérage des qualités et des capacités humaines, techniques, juridiques, institutionnelles afin de les exploiter pour améliorer les conditions d'organisation et de fonctionnement de l'espace urbain et de créer de nouveaux quartiers attractifs.
- La densification urbaine : elle s'applique à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées (emprises ferroviaires ou industrielles).ces secteurs sont souvent densifiée sous la pression de l'urbanisation et l'augmentation de leurs valeurs foncières.
- La consolidation : la consolidation urbaine consiste à optimiser l'utilisation du territoire afin d'en assurer la rentabilité, de retenir ou d'y attirer de nouvelles activités et de tirer profit des qualités d'un milieu de vie déjà habité. Les projets d'amélioration de l'espace public, de modifications aux bâtiments existants et les projets d'insertion et de densification permettent d'assurer la pérennité et la prospérité des milieux consolidés.
- Le remembrement urbain : est une stratégie que certains maîtres d'ouvrages adoptent lors des opérations de démolition. Certaines opérations s'attachent à démolir plusieurs immeubles d'un même îlot afin de pouvoir en réunir les parcelles et d'y édifier un immeuble de très grande taille. L'objectif visé n'est plus d'accompagner ponctuellement la modernisation d'une parcelle, mais de transformer le tissu dans ce qu'il a de plus permanent et de plus stable : le parcellaire.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- La revalorisation : action consistant en l'introduction des éléments physiques ou naturels pouvant mettre en valeur un édifice ou un quartier à travers les formes, les textures.

II.3.5. Le renouvellement de la ville par la démolition et reconstruction : une ambition à structurer

L'action de démolition est la plus radicale de toute l'intervention du renouvellement urbain. Une démolition-reconstruction est un type de travaux qui consiste à détruire un bâtiment (ou un espace construit) pour en construire un autre à la place, soit en raison de la vétusté du bâti, soit dans l'idée que la nouvelle construction sera de meilleure qualité ou répondra à des besoins nouveaux, qui ne pouvaient auparavant être satisfaits. Les démolition-reconstructions donnent souvent lieu à des constructions marquantes, avec une dimension historique plus ou moins prononcée.

À titre d'exemple, la ville de Paris, sous l'ère Haussmann, connut de très grandes transformations, qui, à grands moyens, ont permis le dégagement de voies de circulation, la construction de bâtiments remarquables et monumentaux dans la cité intra-muros. Cet acte fondateur marque la naissance de l'urbanisme.

Contrairement au passé, la démolition-reconstruction est devenue un sujet d'actualité car elle présente de multiples avantages. « *Quel que soit le projet, la démolition-reconstruction attire du monde car elle permet, entre autres, d'augmenter les surfaces habitables et, par là même, d'augmenter également la rentabilité d'un bâtiment.* » (JEAN-FRANÇOIS M, 2015, page 02).

La destruction/reconstruction est également une opération économique en soit, qui suscite une activité importante (démolir, puis reconstruire), dans un secteur stratégique (le bâtiment) et qui peut créer les conditions d'une revalorisation foncière et immobilière. Même si l'on parle beaucoup de patrimoine aujourd'hui, une démolition/reconstruction apparaît bien souvent plus rentable qu'une restauration avec remise aux normes.

Elle peut être partielle ou générale, elle a pour objectif de faire de grandes transformations au niveau du tissu urbain en investissant de grands moyens. Le but étant d'améliorer le cadre de vie de citoyen par la création de grands boulevards, espaces publics, la construction de bâtiments administrative et habitations durables.

La décision de démolir appartient en premier lieu aux propriétaires bailleur ; l'opération étant partenariale (état collectivités locales), la décision, liée à la politique de la ville et à la stratégie patrimoniale de l'organisme sera souvent de l'organisme sera souvent prise collégialement.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

Appuyé sur une étude technique, cette opération peut avoir une ou plusieurs raisons :

- Les paramètres types spontanés :

- L'usure des matériaux : constructions en bois inflammable, vieillissement des édifices etc.
- Les catastrophes naturelles : à titre d'exemple la reconstruction de la capitale anglaise à la suite du grand incendie de 1666.
- Les destructions causées par les guerres
- L'obsolescence technique des bâtiments : c'est le cas de bâtiments anciens qui s'adaptent mal aux performances contemporaines. Les normes et les usages évoluent, soit en termes de besoins (confort, hygiène), soit en termes de fonctionnalités (évolution des modes de production).

- Les paramètres types stratégiques :

- La volonté d'effacer les traces de la colonisation : le processus de décolonisations est parfois accompagnés de démolition à forte charge symbolique
- L'obsolescence urbaine de certains formes bâtis : qui deviennent inadaptés pour des raisons d'hygiènes, de sécurité, des ilots insalubres, l'étroitesse des réseaux viaires, ce sont les conceptions urbaines qui ne correspondant plus aux usages contemporaines, soit par le refus des utilisateurs, soit par les volontés de pouvoirs publics, elles perdent de leur pertinence.
- Des raisons économiques : pour changer la vocation d'une ville par exemple comme ce fut le cas pour certains villes industrielles du 19^{ème} siècle qui ont été mutés vers des villes administratives ou commerciales.
- Composition urbaine empêchant le développement d'une vie de quartier satisfaisante.
- Diversification du produit logement par reconstitution d'un patrimoine adapté aux besoins actuels (taille, confort, statut).

L'acte de la démolition s'inscrit alors dans plusieurs logiques parfois cumulées, parfois indépendantes suivant les cas. Ces logiques sont elles-mêmes l'expression de stratégies d'acteurs qui n'ont pas le même « intérêt à agir » dans la démolition. Selon ces logiques, les justifications avancées à la démolition sont véhiculées tantôt sous l'angle du discours et des objectifs, tantôt sous l'angle du moyen d'action. A priori, plusieurs motifs de démolition sont fréquemment avancés :

- La démolition comme outil patrimonial : le but recherché ici est celui du renouvellement à moindre coût d'un bâti obsolète ou non attractif. Cet argument concerne essentiellement le bailleur social.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- La démolition comme outil d'aménagement urbain : des démolitions ciblées sont utilisées pour permettre une réorganisation spatiale du quartier partant du constat d'échec de l'urbanisme fonctionnel des grands ensembles.
- La démolition comme support de transformation de la vocation d'un territoire : l'assiette foncière des immeubles démolis sert à l'introduction d'une diversité urbaine : équipements, activités remplacent les logements.
- La démolition, plus largement comme outil de lutte contre l'étalement urbain : la démolition, et surtout les possibilités de reconstruction qu'elle offre, permettent la reconquête d'espaces délaissés ou sous-utilisés et privilégient le renouvellement de la ville sur elle-même ainsi qu'une certaine densification.
- La démolition comme outil de peuplement : la démolition peut être envisagée comme étant le moyen de déconcentrer des populations en situation difficile. A travers les stratégies de relogements, on recherchera alors une diversification de la population du quartier. La diversité de ces fondements des politiques de démolition entraîne une complexité inévitable dans leur mise en œuvre et peut aboutir à un brouillage du sens de la démolition pour les habitants.

II.4. LECTURE THEMATIQUE :

II.4.1. Introduction :

Afin de réaliser un projet urbain et apporter des solutions aux problématiques posées, il doit se fonder sur des modèles référentiels dans différentes villes dans le monde. Ces expériences sont réalisées sur des aires d'intervention présentant les mêmes caractéristiques ou la même problématique que la nôtre.

Notre choix s'est porté sur quatre exemples de projets européens afin de ressortir les outils et les concepts, extraire les solutions les plus efficaces et renseigner les raisons de la réussite de ces nouveaux instruments. Ces derniers qui-peuvent être des éléments de base de nos scénarios d'aménagements.

II.4.2. Les critères de choix des exemples :

Afin de choisir les expériences les plus intéressantes, par rapport à notre problématique, des critères de choix assez précis ont été établis pour faciliter la sélection des exemples ayant fait l'objet de notre analyse. Voici les critères de sélection de ces exemples :

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- La situation : est le premier critère de choix car nous avons sélectionné des exemples de projet urbain afin de renforcer une centralité urbaine précisément dans un quartier de gare.
 - L'échelle : la taille des projets urbains des exemples étudiés se rapproche de celle étudiée (échelle d'un quartier).
 - La pertinence : les exemples abordent des problématiques urbaines comparables à notre problématique étudiée. Il s'agit principalement d'anciens quartiers de gares ferroviaires dont on relève une absence des équipements nécessaires et des dysfonctionnements urbains. Ces derniers sont classés principalement en deux catégories : l'accessibilité et l'espace public.
- Accessibilité et mobilité : traités parmi les points les plus importants par une politique de mobilité ambitieuse (la réorganisation des flux et le développement de services innovants d'aide à la mobilité afin de faciliter les déplacements des usagers, favoriser le développement des modes doux).
- Une approche de l'espace public : Il joue un rôle clé pour atteindre les objectifs de développement durable, et il fait aujourd'hui l'objet de toutes les attentions, Ces espaces sont porteurs de divers enjeux : qualité de vie, support de la mobilité, valorisation du paysage, lieu d'échanges et de partage.

II.4.3. Les critères d'analyse :

Suite à ces critères de sélection, nous avons pu procéder à l'analyse thématique comparative, on se basant sur quatre non dimensions :

- Dimension spatiale :
 - La centralité : élément important à traiter qui manifeste par la fonctionnalité d'un ensemble d'équipements ou d'espaces d'activités bien constitués, bien desservis pour satisfaire les besoins d'achat, de services et d'emplois.
 - La mobilité : la manière de réorganisation de différents flux afin de faciliter les déplacements des usagers.
- Dimension fonctionnelle :
 - Les activités : Quelles sont les activités proposées et utilisées afin de consolider le quartier de la gare.
 - Les espaces publics : Ils permettent au quartier de la gare une dynamique de plaisance qui est très appréciés par les voyageurs et habitants.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- Dimension formelle : quels sont les formes et les concepts utilisés dans les différents projets.
- Dimension durable : La mise en valeur de son environnement et les réflexions sur la qualité globale du cadre de vie comme instrument central d'une stratégie d'attractivité.

II.4.4. Analyse des exemples :

Exemple I : Renouvellement urbain « CLICHY-BATIGNOLLES »

- *Fiche technique :*

Situation : France Paris 17^{ème} arrondissement

Surface : 54 ha

Conception du projet urbain : l'urbaniste François Grether

Lancement du chantier : début 1990



FIG. II.2 : Situation du projet urbain

Source : <https://archive-clichy-batignolles.paris-metropole-amenagement.fr/>



FIG. II.3 : Situation du projet urbain

Source : <https://archive-clichy-batignolles.paris-metropole-amenagement.fr/>

- *Présentation du projet :*

Le secteur d'aménagement dénommé « Clichy-Batignolles » occupe une position stratégique, il est un site dédié aux infrastructures ferroviaires et à des activités associées. Sans remettre en cause l'exploitation du réseau ferré Saint-Lazare, il utilise une grande partie des emprises qui seront pour créer un quartier urbain centré sur un parc de plus de 10 hectares et reconstituant toutes les fonctions de la ville. L'aménagement de ce site, contribuera à mettre en contact les quartiers populaires.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

Cet effet de rapprochement sera amplifié à travers un parc urbain, la possibilité d'y travailler pour une part significative des habitants et la création des équipements publics qui y seront créés (collège, accueil de la petite enfance, gymnase...) et des nouveaux commerces en bord de rues et aussi les ambitions en matière de développement durable.



FIG. II.4 : Vue aérienne du projet urbain : Clichy Batignolles

Source : <https://archive-clichy-batignolles.paris-metropole-amenagement.fr/>

▪ Les objectifs du projet :

- Refaire la ville sur elle-même et favoriser les modes de déplacement.
- Pour une ville équilibrée animée et créatrice de richesses : Le réaménagement du quartier Clichy-Batignolles permettra également de relier le centre-ville avec sa plus proche périphérie, en cohérence avec l'esprit du Grand Paris, notamment par le développement des transports en commun.
- Recentralisation de la périphérie à l'échelle du Grand Paris.

▪ Les principes d'intervention :

- L'ambition c'est de réaliser un morceau de ville résolument contemporain, mixte, ouvert et agréable à vivre, avec une architecture durable et élégante.
- Couture urbaine entre quartiers aux profils sociaux contrastés.
- Concevoir quartier dense et compacte refaire la ville sur elle-même / reconquérir des friches ferroviaires. .
- Renforcement des transports en communs par l'amélioration de la desserte du quartier et le confort des usagers et attention particulière à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- La proximité et la densité des services et équipements et participer significativement à l'effort régional de production de logements.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- La revalorisation de la Porte de Clichy est aussi une manière d'atténuer la coupure du boulevard Périphérique entre Paris et Clichy.
- La métamorphose urbaine s'étendra au-delà du périmètre de l'opération, notamment par la requalification des grands axes qui l'entourent. Les nombreux itinéraires qui traverseront le parc relieront les quartiers extérieurs, avec des prolongements sous forme de liaisons végétalisées.



FIG.II.5 : Schéma de programme Clichy Batignolles
Source : <https://archive-clichy->

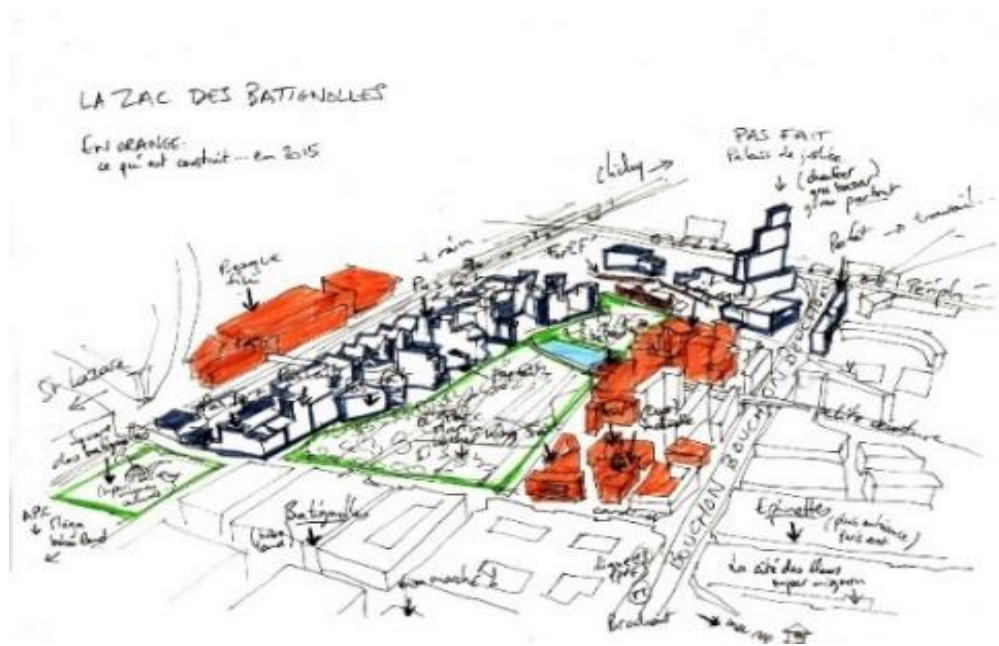


FIG.II.6 : Croquis de formulation du projet
Source : <https://archive-clichy->

Exemple II : Projet urbain «ZAC EURALILLE 1 GARE»

▪ Fiche technique :

Situation : Euralille ; Lille de la région Nord-Pas de Calais (Nord de France)

Surface : 70 ha

Aménageur : SAEM Euralille

Conception générale du projet urbain : Rem Koolhaas (OMA), architecte urbaniste

Conception du projet urbain : (Euralille 1 — Saint-Maurice) : Xaveer de Geyter, Olivier Laloux et Jean-Philippe Lebecq, architectes urbanistes, Fabienne Fendrich,

Paysagiste Architectes des principales réalisations : C. de Portzamparc, J. Nouvel, C. Vasconi, R. Koolhaas, J.M. Dutilleul, Quatr'A, Trace.

Lancement du chantier : début 1990.



FIG. II.7 : Situation du projet urbain : Euralille 1

Source : www.spl-euralille.fr



FIG. II.8 : Vue aérienne du quartier Euralille centre

Source : www.spl-euralille.fr



FIG. II.9 : Situation du projet urbain : Euralille 1

Source : lilleengrand.jimdo.free.com

▪ Présentation du projet :

Projet urbain de référence, lancé en 1989 par Pierre Mauroy, Euralille avait pour objectif de doter l'agglomération lilloise d'un centre international d'affaire qui lui permette de rivaliser

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

avec ses voisines européennes. Implanté sur les anciens glacis militaires, au contact direct du centre historique de Lille.

Euralille 1, c'est le secteur situé autour des gares Lille Flandres et Lille Europe, là où se croisent et s'interconnectent tous les modes de transport (train, tram, métro, vélo, bus...) concentrant un nombre important d'infrastructures métropolitaines (boulevard urbain, périphérique, voies ferrées). À la jonction du Vieux-Lille et des faubourgs nord de la métropole et où se concentrent les bureaux du quartier d'affaires.

Euralille 1 est devenu bien plus qu'un hub (lieu d'intenses connexions) ou qu'un centre d'affaires. Il s'est fait lieu de vie avec des parcs, des espaces de concert et d'exposition, des restaurants et des commerces, des écoles, des logements et des résidences étudiantes.

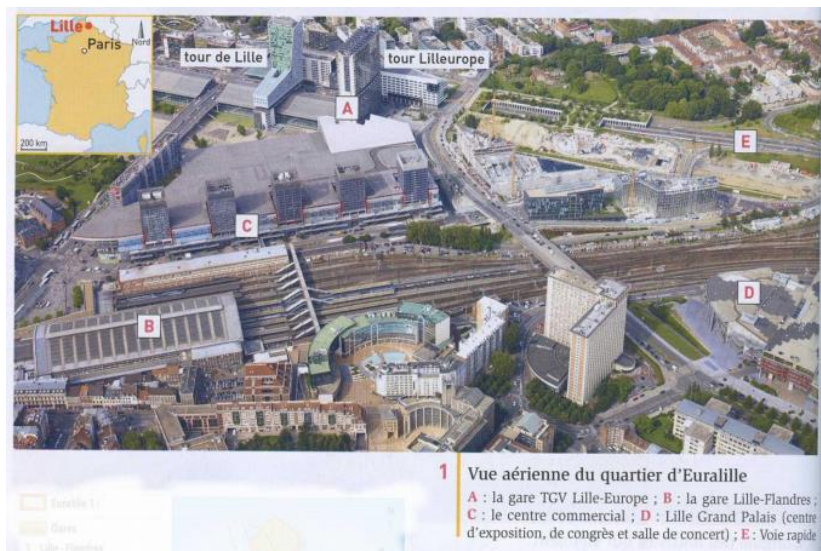


FIG. II.10 : Vue aérienne du quartier d'Euralille centre

Source : http://blog.acversailles.fr/histoirebda/public/espaces_productifs.pdf

▪ Les objectifs du projet :

- Mixité urbaine : améliorer les connexions entre le nouveau quartier et la ville constituée et à renforcer la mixité urbaine par la création d'un complexe comprenant des hôtels, des restaurants, des grands magasins, un centre des congrès et une nouvelle gare... et faire d'Euralille un espace vivant 24h/24.
- Densifier le hub : développer les réseaux TGV, TER., les transports doux et repenser la gare comme lieu de vie.
- Intensifier la vie du site : intensifier la vie du quartier et renforcer sa qualité d'usage, renforcer son rôle de moteur économique métropolitain.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- Régénérer les espaces publics : faciliter les parcours piéton et tisser des liens entre les parcs.

- Les principes d'intervention :

Face à la désindustrialisation massive de la métropole qui a suivi la crise des années 1970-1980, Euralille 1 joue le rôle de « turbine tertiaire ». Les enjeux sont alors de créer des conditions d'accueil favorables et de susciter un nouveau dynamisme pour la métropole. Organisé autour de la nouvelle gare Lille Europe, le projet propose la création d'un Centre d'affaires international et d'un centre commercial.

Le site est caractérisé par la présence de réseaux complexes (voies ferrés, périphérique, échangeur, métro, tramway...). Koolhaas a la volonté de développer un projet qui « assume et valorise les potentialités du site ».

Développer les activités tertiaires et le tourisme d'affaire. Par effet d'entraînement, le projet a conduit à réaliser des opérations d'habitat « innovant » sur le secteur de l'îlot St Maurice par exemple. Un parc urbain de 8 hectares a été créé, ainsi que d'une place/parvis (place François Mitterrand et parc Matisse).

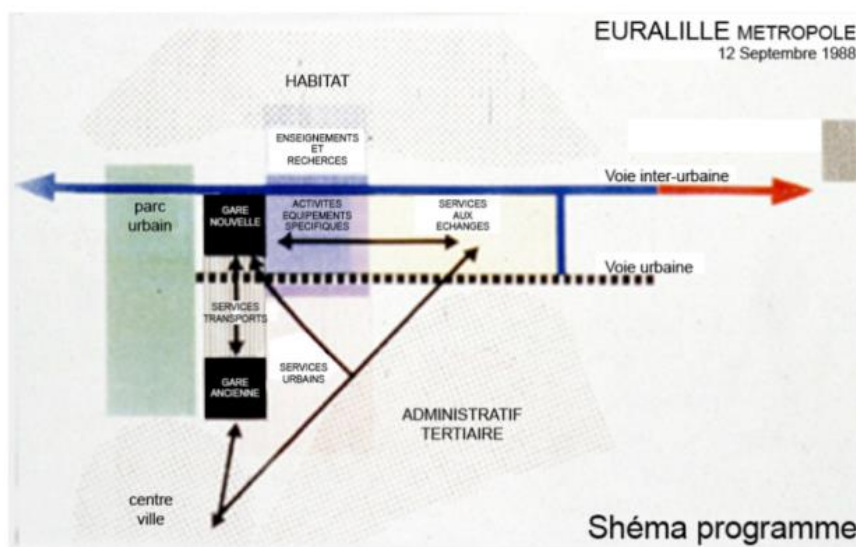


FIG.II.11 : Schéma de programme d'Euralille centre

Source : ENSAM 07/08 S7, Studio L.DuportJ.Colas-C. Gazan-J.Tripiet-Mondancin,
Analyse urbaine : Euralille.

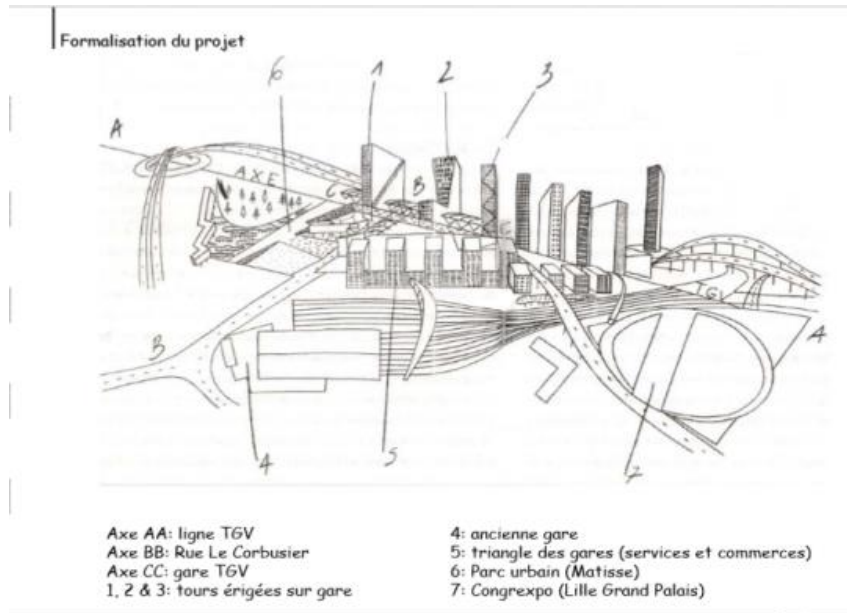


FIG.II.12 : Croquis de formulation du projet

Source : ENSAM 07/08 S7, Studio L.DuportJ.Colas-C. Gazan-J.Tripier-Mondancin,
 Analyse urbaine : Euralille.

Exemple III : « Remembrement urbain du quartier de la Gare à Gembloux »

▪ Fiche technique :

Situation : Gembloux, Belgique.

Surface : 15 HA

Conception générale du projet urbain : Bureau Économique de la Province

Lancement du chantier : en cours d'études



FIG. II.13 : Situation du quartier de gare par rapport à l'environnement

Source : BFP, 2019, enquête publique périmètre de remembrement urbain du quartier de gare public



FIG. II.14 : Situation du quartier de gare à Gembloux

Source : BFP, 2019, enquête publique périmètre de remembrement urbain du quartier

Enjeux du quartier de gare par rapport à son positionnement :

- ✓ Excellente accessibilité, Gembloux fait partie de la lointaine couronne de Bruxelles ou Namur → forte attractivité résidentielle.
- ✓ Consolidation du quartier de la gare au-delà des voies ferrées / au centre-ville → nouvelle pièce urbaine.

Donner une identité à ce nouveau morceau de ville.

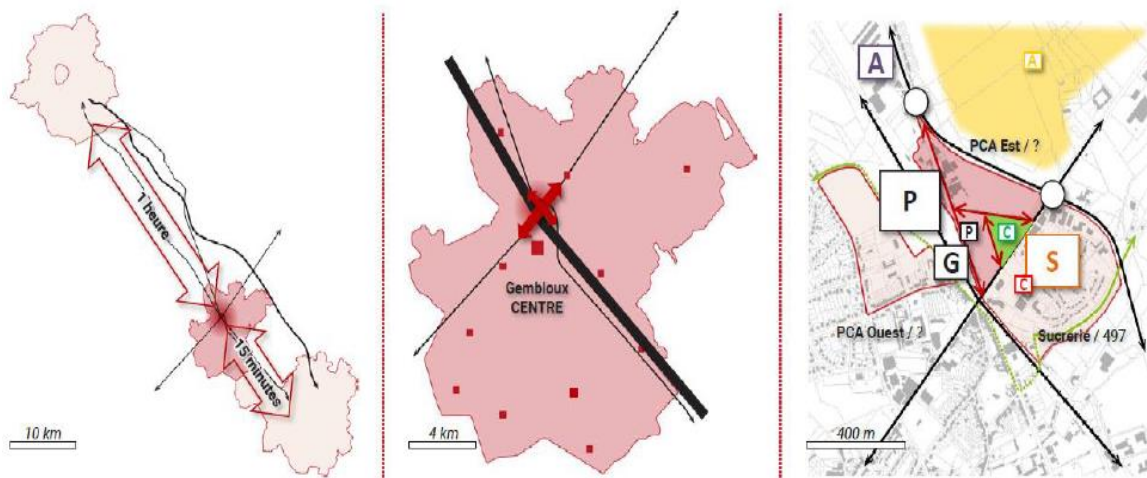


FIG. II.15 : Positionnement de quartier de la gare

Source : BFP, 2019, enquête publique périmètre de remembrement urbain du quartier de gare public

- Les objectifs du projet :
 - Aménagement d'un quartier : Structuré par les espaces publics, mobile, habité, équipé, actif et attractif.
 - La trame publique : Une trame d'espaces publics de grande qualité, définissant des macro-ilots au sein desquels pouvaient se développer des projets immobiliers et l'espace public qui est constituante principale du projet et non une résultante des projets immobiliers.
 - Un quartier exemplaire : Promotion du vélo et mobilité douce : aménagements, sécurisation et équipements et Mobiliers urbains de qualité et pour tous Gestion des déchets.
- Les principes d'intervention :
 - La conception globale :
 - ✓ Envisager un projet urbain d'envergure, exemplaire,

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- ✓ Profiter de la localisation préférentielle du quartier à proximité de la gare,
 - ✓ S'inscrire dans les ambitions développées dans les quartiers à proximité
 - ✓ Architecture : Prévoir une architecture dynamique et variée intégrant des différences de revêtements, plans de façades, avancées, reculs,....
 - Mobilité :
 - ✓ Mise à double bande de l'anneau du rond-point
 - ✓ Aménager by-pass entre N4 et N29
 - ✓ Aménager une traversée sécurisée pour les piétons de la chaussée de Tirlemont
 - ✓ Etendre la zone bleue (courte durée) dans le nouveau quartier
 - Le projet se base sur les éléments suivants en matière de structuration des espaces publics :
 - ✓ Création de 5 ha nouveaux espaces publics de grande qualité,
 - ✓ Valorisation du parc privé comme espaces verts devenant public
 - ✓ Réaménagement d'espaces publics existants (ch de Wavre + contre-allée sur la N4),
- Mise en valeur d'espaces semi-publics (terrain SNCB).

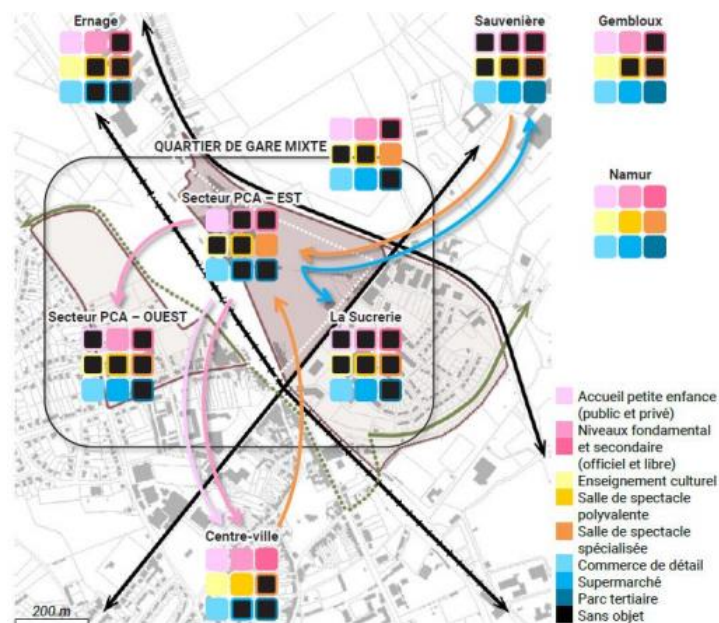


FIG. II.16 : La distribution des fonctions du quartier Gembloux
Source : BFP, 2019, enquête publique périmètre de remembrement urbain du quartier de gare public



FIG. II.17 .18: Les vues du quartier Gembloux

Source : BFP, 2019, enquête publique périmètre de remembrement urbain du quartier de gare public

Exemple IV : Projet urbain « Restructuration du quartier de la gare d'Armentières »

▪ Fiche technique :

Situation : la commune d'Armentières en région Hauts-de-France

Surface : 36 ha

Conception générale du projet urbain : SEM Ville Renouvelée

Paysagiste : LMCU

Lancement du chantier : 2000



FIG. II.19 : Position de la gare par rapport au centre d'Armentières
Source : <https://www.cerema.fr/>



FIG. II.20 : Situation du quartier de gare d'Armentières
Source : <https://www.cerema.fr/>

▪ *Présentation du projet :*

Le quartier a fait l'objet d'un projet urbain, issu du projet de réaménagement et du renforcement du pôle multimodal dans le cadre du plan de déplacement urbain de 2004 de Lille Métropole. La transformation de la gare en pôle d'échanges en 2008 a été un premier pas concret vers une transformation du quartier de gare. Souhaitant donner un nouvel élan à ce quartier, la Ville a impulsé une dynamique de projet global, par l'implantation d'équipements publics et privés structurants : Médiathèque, nouveaux logements, activités commerciales et de loisirs venant compléter le tissu du Centre-ville tout proche.



FIG. II.21 : Quartier de gare d'Armentières
Source : <https://www.cerema.fr/>

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

▪ Les objectifs du projet :

- Augmenter de façon notable l'offre des équipements culturels
- Accentuer les accroches urbaines au centre-ville et au futur pôle d'échanges
- Densifier l'offre en logements et le pôle tertiaire
- Requalifier l'espace public
- Améliorer la gestion du stationnement
- Mettre en valeur le patrimoine architectural
- Rendre attractif le pôle commerces/restaurations existant et le développer

▪ Les principes d'intervention :

Les études engagées et réalisées (après la démolition plusieurs friches) ont permis à la Ville d'arrêter à la fin de l'année 2000, les contours suivants de l'opération envisagée :

- Réaménagement des abords de la gare, des espaces publics,
- Réalisation d'un parc de stationnement,
- Confortement du commerce existant et développement de surfaces commerciales en pieds d'immeubles,
- Réalisation et réhabilitation de logements,
- Les travaux sur l'espace public, engagés lors du projet de pôle d'échanges, ont permis de recréer une artère piétonne de qualité entre la gare et la ville afin d'accentuer les accroches urbaines au centre-ville. C'est autour de ces liaisons que viennent aujourd'hui se greffer les équipements culturels, de loisir et incluant une rue couverte commerçante, un ensemble de bureaux,
- Ce projet urbain multifonctionnel est le nouveau symbole du lien ville-gare retrouvé à la place qu'occupait jadis l'industrie textile.

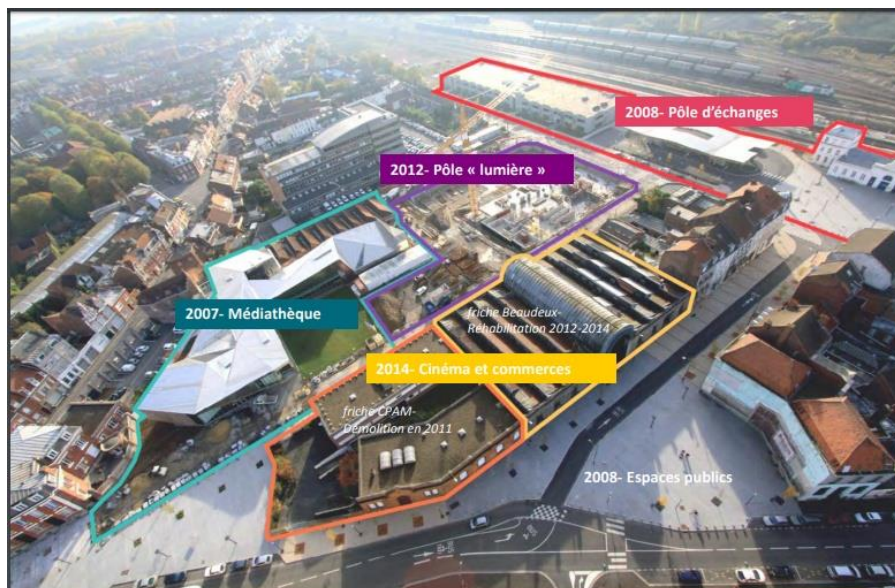


FIG. II.22 : Projet du « pôle lumière » (Ville d'Armentières)

Source : <https://www.cerema.fr/>



FIG. II.23 : Les vues du projet mettant en valeur l'architecture industrielle

Source : <https://www.cerema.fr/>

II.4.5. Lecture et enseignements :

À travers l'analyse de ces expériences, nous avons pu dégager quelques principales recommandations :

- ✓ Prévoir un programme multifonctionnel par l'implantation d'équipements stratégiques pour l'agglomération pour renforcer l'attractivité du site, au-delà de la gare, et favoriser la mixité fonctionnelle.
- ✓ Réussir à concilier l'accessibilité routière, qui constitue un des atouts du site, et la nécessaire qualité du cadre de vie pour les habitants.
- ✓ Favoriser l'espace public qui a un rôle primordial dans la ville de par sa capacité à le structurer et accompagner ses mutations.

CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCES

- ✓ Les anciennes friches peuvent aussi s'intégrer dans le tissu urbain comme éléments de paysage urbain, en devenant des espaces ouverts, des jardins publics, des parcs urbain.
- ✓ Redynamisation du quartier de la gare qui passe également par la culture et la médiation qui donne une nouvelle image au quartier.

II.5. CONCLUSION :

Les recherches théoriques effectués dans ce chapitre sur l'appui des ouvrages et des références nous a permis d'identifier les notions clés afin de comprendre notre thème de recherche « renouvellement et consolidation des centralités urbaines » et faciliter l'intervention urbaine.

Les définitions développées, ont permis de faire la distinction entre les deux concepts complexes le centre et la centralité, et évoquer le passage d'une forme mono-centré à un système poly-centré, nous avons enchaîné avec l'étalement urbain, preuve de l'échec des instruments d'urbanismes dans la planification urbaine et conclure avec la démarche stratégique pour consolider la centralité, le projet urbain avec son opération phare le renouvellement urbain.

Ainsi les exemples analysés munies dans le cadre de rapprochement avec notre cas d'étude et qui visent à trouver des réponses à la problématique déjà soulever et justifier notre champ d'intervention qui est la création d'un quartier d'affaire sur la centralité urbain de Amara Youcef marqué par le quartier de la gare qui nous présente une réelle opportunité et potentielle dans le développement de la ville de Blida.



CHAPITRE 03: CAS D'ETUDE



III. CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

III.1.INTRODUCTION :

Dans ce chapitre l'ambition du mémoire prend une forme plus aboutie car, les différentes recherches ont consolidé l'importance d'avoir recours à un projet urbain, donc nous allons présenter la phase opérationnelle qui traite de la présentation de la démarche de réflexion jusqu'à l'intervention urbaine. Pour cela, nous allons élaborer le processus de projet qui permettra de passer à l'échelle de la projection architecturale, suivant des étapes tout en se servant des outils méthodologiques et théoriques des chapitres précédents à des fins pratiques.

La reconnaissance et l'appréhension de la structure territoriale d'une ville permet de comprendre le rapport entre la ville et son territoire immédiat à travers le temps et par conséquent de pouvoir projeter sa croissance future. Notre cas d'étude la ville de Blida a subi beaucoup de transformations, Ces dernières ne présentent pas assez de cohérence avec l'environnement bâti existant comme toutes les villes algériennes. Ignorant complètement leur environnement, le volet analytique concernant l'histoire des villes, leur évolution et leur développement semble inexistant dans les instruments d'urbanisme.

De ce fait, nous allons d'abord approfondir l'étude de la ville de Blida par une analyse urbaine afin de comprendre la logique de sa croissance à travers le temps. Puis une analyse d'aire d'étude et d'intervention suivie d'un constat général de site. Afin de proposer une meilleure structuration de la ville, d'assurer une intégration de notre projet à son environnement en forme et vocation et arriver à une homogénéité au niveau des pratiques constructives et pouvoir passer à la phase de proposition et de conception d'un projet d'architecture urbaine.

Au final nous opérerons une intervention sur le site qui sera une réponse aux problématiques soulevées tout au long du travail et nous permettra d'aboutir à une structure et un aménagement qui serait en cohésion avec la ville et qui ne viendrait pas s'ajouter comme un obstacle ou créer une autre rupture, mais bien au contraire, créer une continuité avec les tissus existants et améliorer l'image de la ville de Blida. Enfin nous évaluerons ces résultats, afin d'élaborer une synthèse générale de ce travail.

III. 2. LECTURE DE LA VILLE : « FORME ET STRUCTURE URBAINE ».

III.2.1 .Présentation de la ville de Blida :

• Introduction :

La ville de Blida surnommée « La Ville des Roses », est une commune de la wilaya de Blida, dont elle est le chef-lieu, en Algérie. Elle fut fondée au 16ème siècle et marquée par la succession de plusieurs civilisations, ce qui fait d'elle une ville historiquement très riche. D'une position centrale privilégiée à l'échelle locale, régionale et nationale, elle représente un carrefour entre est, ouest et centre, sud desservi par plusieurs types de voies de communication qui lui offrent une relation directes avec plusieurs destinations.

Donc nous l'avons choisi comme cas d'étude dans la mesure où elle offre un bon exemple de ces transformations, tout en nous donnant l'avantage de nous fournir un terrain d'observation relativement bien connu.



FIG. III.1 : Vue sur la ville de Blida.
Source : <https://www.shamstours.com/>

• Situation géographique et délimitation :

Situation nationale :

La ville de Blida se situe dans la partie nord du pays, dans la zone géographique du tell central.

Blida chef-lieu de wilaya est située à 45km au sud-ouest d'Alger et relié par la RN1 à Alger, Elle se trouve placée au pied du versant de l'Atlas Tellien et s'étend à la lisière Sud de la plaine de la Mitidja. Elle est située à 260m d'altitude.



FIG.III.2 : Carte de la situation de la ville de Blida par rapport au territoire algérien
Source : Wikipédia (traitée par les auteurs) ,2020.

Situation territoriale :

La wilaya de Blida. Issue du découpage administratif de 1974, située au contact de l'Atlas Blidéen et de la Mitidja à 50Km au Sud-ouest du capital, à 41 Km au Nord de Médéa et à 30 KM de la côte maritime, elle constitue par sa position un carrefour reliant le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest du pays. Elle est limitée au Nord par la wilaya d'Alger et Tipaza, au Sud par la wilaya de Médéa, à l'Est par la wilaya de Bouira et Boumerdes, et à l'ouest par la wilaya d'Ain Defla.

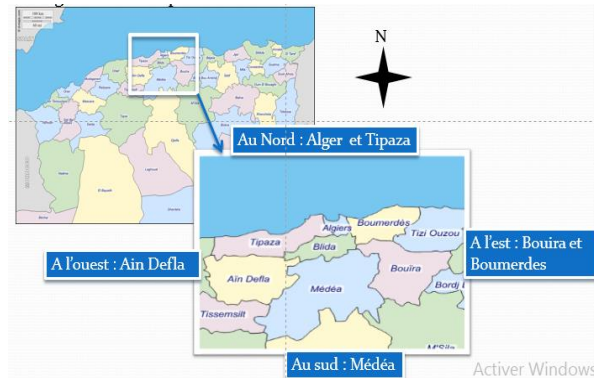


FIG.III.3 : Carte de limites de la ville de Blida
Source : Wikipédia

Situation régionale :

Le territoire de la commune, d'une superficie de 70208Ha, est limité par : la commune d'Oued Alleug, Beni Mered et Béni Tamou au Nord, les communes de Bouarfa et Chréa au Sud, les communes de Béni Mered et Ouled Yaiche à l'Est, les communes de Chiffa et Bouarfa à l'Ouest.

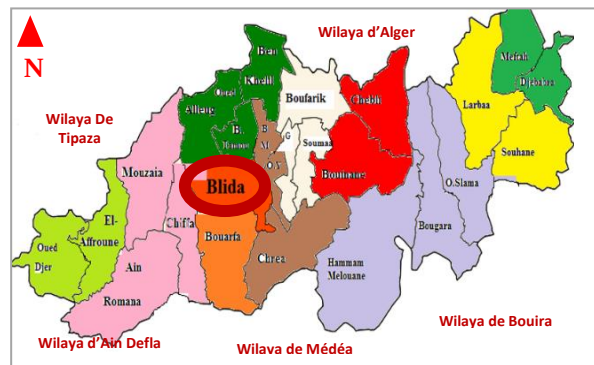


FIG.III.4 : Carte de limites régionales de la ville de Blida
Source : Wikipédia (traité par les auteurs) ,2020.

- Accessibilité :

Blida est desservie par un réseau de communication très important par lequel elle est liée à Alger, la capitale, et à l'ensemble des villes de Mitidja et des Wilayas limitrophes. Elle est en situation de contact entre : la plaine de la Mitidja, par ses terres riches à vocation agricole à haut rendement et l'Atlas Blidéen.

Les principaux accès à la ville se font par :

- RN1 d'Alger Boufarik et Béni Mered.



FIG.III.5 : Carte de réseau viaire de la ville de Blida
Source : Google map 2020.

- RN4 d'Oran et Médéa.
- RN26 de Beni Tamou.
- RN37 de Chréa.
- RN 42 reliant la ville a la wilaya de Tipaza.
- RN 29 : elle assure l'échange entre le piémont Est et le Grand Blida.
- Elle est accessible aussi par la ligne ferroviaire Blida-Alger / El affroun –Blida.
- Les données territoriales et physiques de la ville :

Morphologie de la ville :

Le relief se compose principalement d'une importante plaine (la Mitidja) ainsi que d'une chaîne de montagnes au sud de la wilaya (zone de l'Atlas Blidéen et Piémont).

- La plaine de Mitidja contient de terres très fertile et à faibles pentes.
- L'atlas Blidéen est à forte pente (>30%).

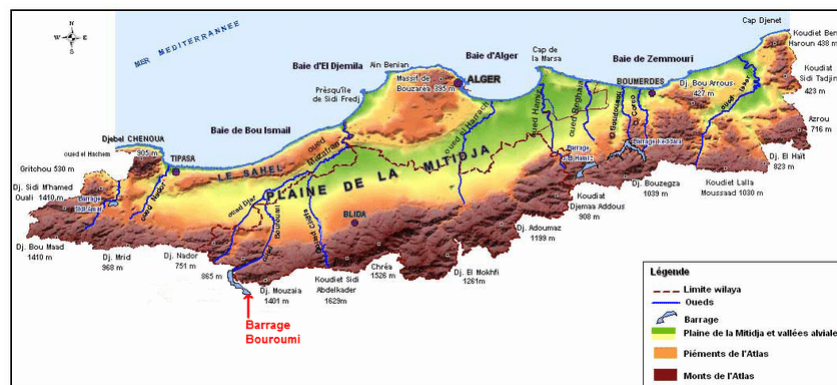


FIG.III.6 : Carte montrant la morphologie de la plaine de la Mitidja
 Source : https://www.researchgate.net/figure/Positionnement-geographique-de-la-plaine-de-la-Mitidja_fig1_42741780

Donnés sismiques :

La Mitidja est une région réputée pour son activité sismique, liée au phénomène de réajustement qui se produit au niveau des jonctions, Atlas, Plaine et Plaine Sahel. La wilaya de Blida est classée en zone III d'après le Règlement Parasismique Algérien (RPA99 version2003), donc région à forte activité sismique.

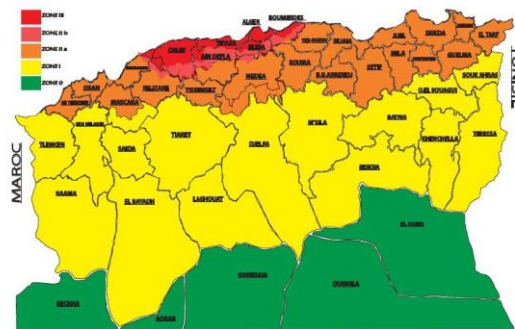


FIG.III.7 : Carte de zonage sismique de l'Algérie.
 Source : RPOA 2008

III.2.2. Analyse urbaine :

• Structure de territoire :

Pour assister à la naissance de la ville, il faut remonter à l'origine des établissements humains. Le territoire de la ville de Blida est constitué de trois milieux naturels qui sont : la montagne, le piémont et la plaine Il existe deux cycles d'occupations du territoire :

- La descente de la montagne vers la plaine : c'est le cycle d'implantation
- La remontée vers la montagne : c'est le cycle de consolidation.

L'antiquité : C'est la période à laquelle Blida n'était pas urbanisée mais elle était un point de passage et de relais important.

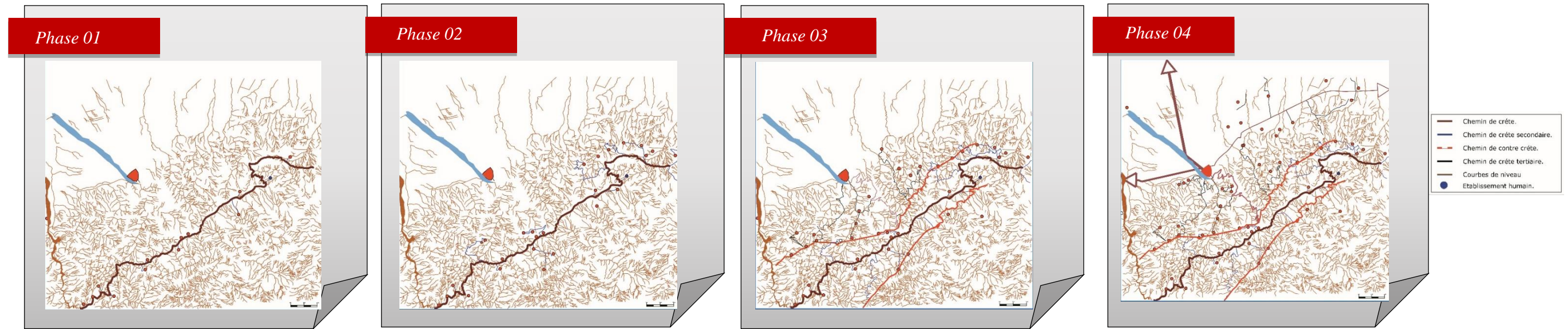


FIG.III.8 : Schéma de structure de territoire phase 01
Source : travail auteurs 2020.

FIG.III.9 : Schéma de structure de territoire phase 02
Source : travail auteurs 2020.

FIG.III.10 : Schéma de structure de territoire phase 03
Source : travail auteurs 2020.

FIG.III.11 : Schéma de structure de territoire phase 04
Source : travail auteurs 2020.

Remarques :

- 1-Le parcours organise et structure le territoire.
- 2-Le parcours structurant la région étant l'axe sud nord.
- 3-L'apparition du premier axe structurant la ville.
- 4-La structure de la ville est déterminée par celle du territoire.

Grâce au prolongement du parcours secondaire dérivé du parcours de crête principal, la ville acquiert une position particulière et stratégique sur le bas promontoire. Ce parcours est devenu le parcours structurant de la ville.

L'évolution hiérarchique de la structure des parcours :

1er parcours : Parcours de crête abandonné.

2eme parcours : SUD-NORD menant vers Koléa (c'était la direction préférentielle de la ville).

3eme parcours : EST-OUEST (Boulevard Labri TEBESSI) est considérée comme étant la colonne vertébrale de la ville.

4eme parcours : Chemin menant vers Alger, c'est la direction préférentielle de l'expansion de la ville actuellement.

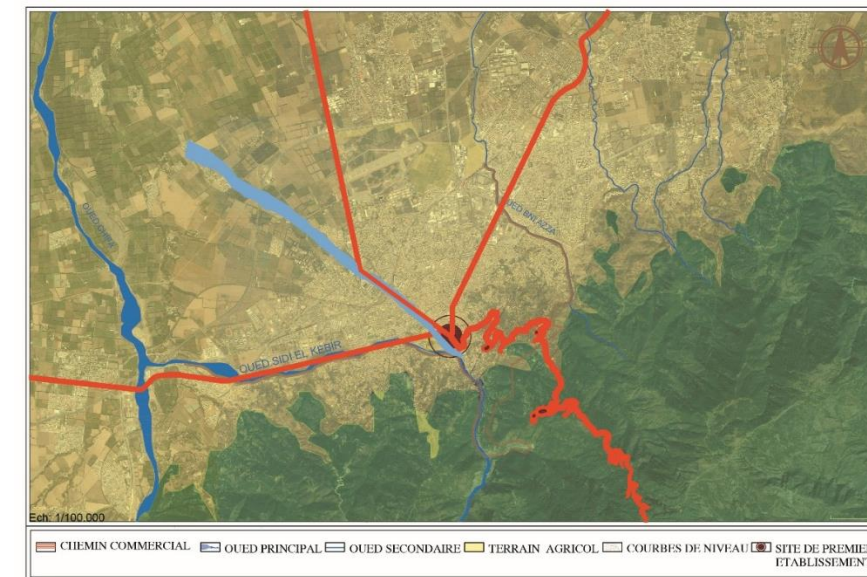


FIG.III.12 : Carte de la structure naturelle du territoire de la ville de Blida.
Source : travail auteurs 2020.

• *Lecture diachronique :*

La plupart des villes sont le produit d'un processus de stratification et d'accumulation de tracés. Plus que cela la ville est née du développement historique et ne peut donc être séparée de ce qui a fait son histoire, ce qui rend l'histoire de la ville une source d'enseignement et d'inspiration pour le projet d'urbanisme. Mais aussi, pour une meilleure compréhension de la ville, la recherche puis l'étude des différents éléments faisant état de son évolution ou de son caractère, à travers ses mutations, ses transformations et extensions devient un acte indispensable.

Dans notre cas, l'étude de la croissance nous permettra d'identifier le point de départ et les événements ayant contribué à la formation et la transformation de la ville, de relier sa croissance à un processus linéaire et d'identifier les différentes variations morphologiques qu'elle a connu ainsi que ses structures de permanences, dans le but d'inscrire notre intervention dans une logique de continuité, et d'éviter la rupture entre l'ancien et le nouveau.

Nous nous sommes penché sur le cas de figure suivant celui de BLIDA où nous avons pu identifier trois grandes périodes dans le processus de l'évolution de la ville qui sont comme suit :

➤ *Période précoloniale :*

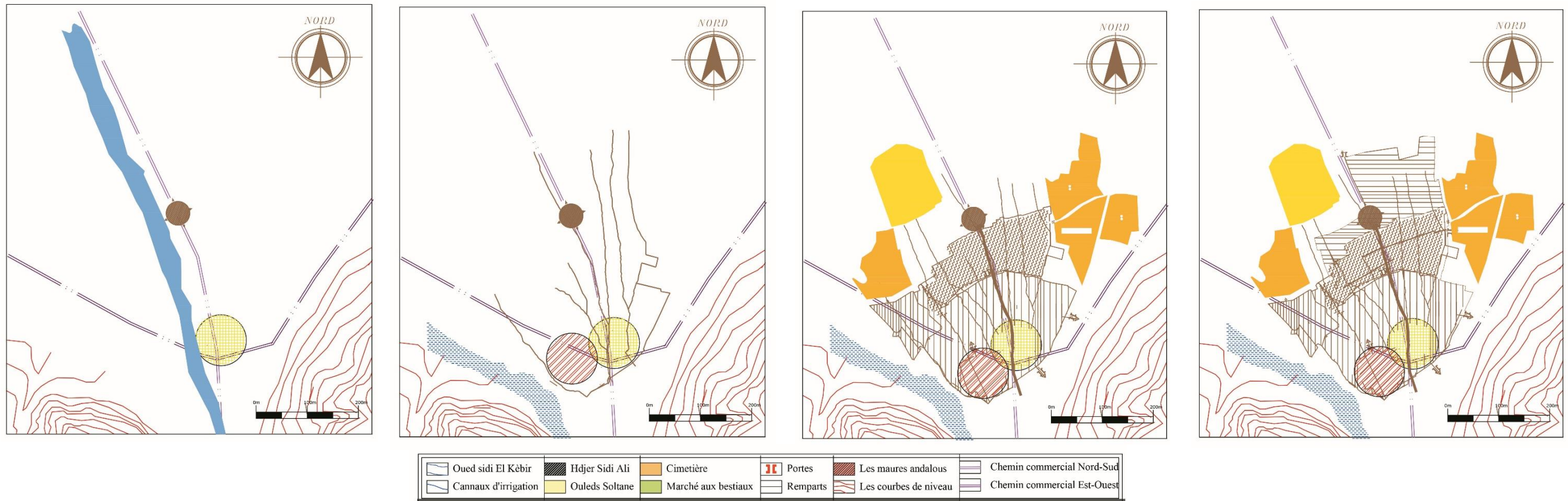


FIG.III.13 : Schéma du début de 16ème siècle.
Source : travail auteurs 2020.

FIG.III.14 : Schéma de la moitié du 16ème siècle
Fondation de l'établissement
Source : travail auteurs 2020.

FIG.III.15 : Schéma de la fondation urbaine de la ville
Début de 19ème siècle
Source : travail auteurs 2020.

FIG.III.16 : Schéma du milieu du 19ème siècle
(Avant les 1ères transformations coloniales)
Source : travail auteurs 2020.

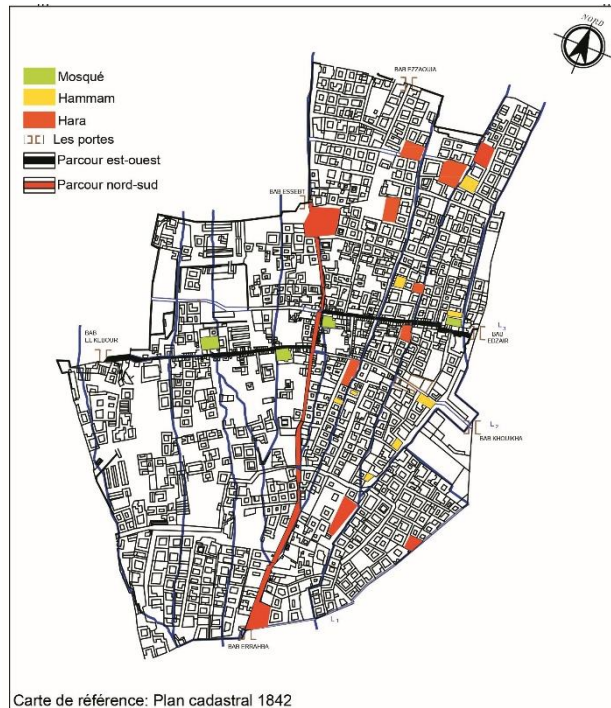


FIG.III.17 : Carte de synthèse de la ville de Blida en 1840 (avant les transformations coloniales).
Source : travail auteurs 2020.

Synthèse :

La situation stratégique au piémont de l'atlas et au croisement d'un grand nombre de parcours allant du sud au nord et d'est en ouest, ainsi que des terres fertiles ont favorisé l'installation du pouvoir turque.

La ville était structurée par deux axes principaux orientés :

- Nord-ouest/sud-est, formé par les rues « Errahba » et « Djoughiali ».
- l'autre nord-est/ sud-ouest, formé par le tracé en baïonnette des rues des « Kouloughlis » (Belkaïn kaddour) et du grand café (Ezzroug-Ezzaïni).

Ces deux axes aboutissent aux quatre portes importantes. Sur ces artères principales étaient localisés les équipements importants de la ville (mosquée, fondouk, boutiques, four, hammam).

Eléments de la croissance : En premiers temps c'était l'oued comme éléments d'implantation, puis les canaux d'irrigation. Les premiers équipements culturels urbains de la ville : les mosquées ; hammams.

Barrière de croissance : Dans chaque période les remparts ont été des barrières de mouvement urbain : les cimetières, le marché, le oued.

➤ Période coloniale :

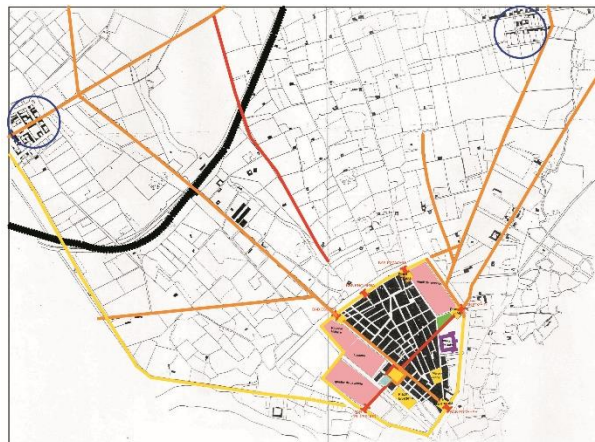


FIG.III.18 : Carte période coloniale 1866.
Source : travail auteurs 2020.

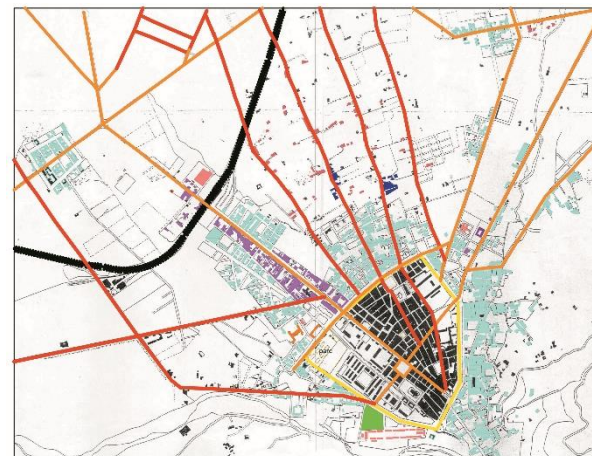


FIG.III.19 : Carte période coloniale 1935.
Source : travail auteurs 2020.

LEGENDE		EQUIPEMENTS		HABITAT	
	Axe principale		Jardin		Collectif
	Axe secondaire		Militaire		Petit collectif
	Place		Casernes		Lotissement européen
	Murs de fortification		Administrative		Lotissement indigène
	Camps militaires		Sanitaire		Colocatif
	Port		Colocatif		Lotissement européen
			Administrative		Lotissement indigène

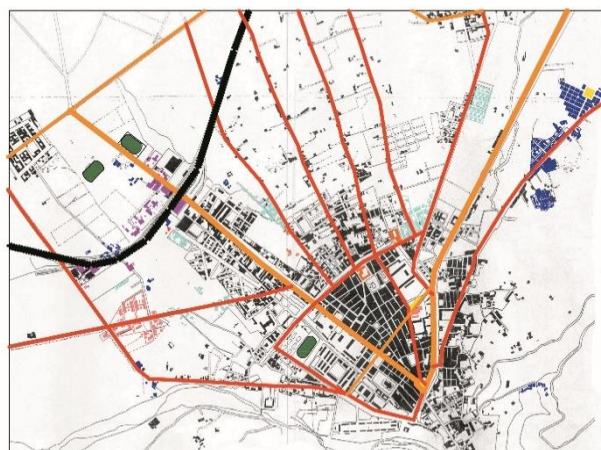


FIG.III.20 : Carte période coloniale 1950.
Source : travail auteurs 2020.

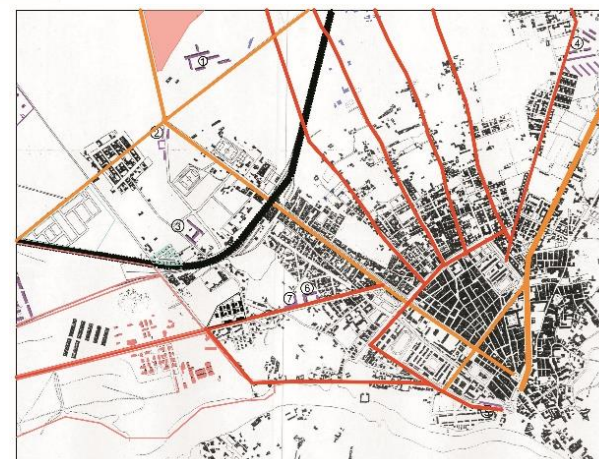


FIG.III.21 : Carte période coloniale 1962.
Source : travail auteurs 2020.

➤ Période coloniale Blida 1842-1866

Les interventions

Les premières interventions furent militaires pour le but de consolider la défense et le contrôle de la ville et le territoire, on cite :

- Remplacement du vieux rempart en pisé par un solide mur en pierre.
- Remodelage de l'espace urbain en superposant une trame en damier sur la trame organique de la ville ottomane.
- Edification de nouvelles portes sur d'autres emplacements (seule Bab el Rahba reste au même endroit) et création de plusieurs places.
- Création de deux axes reliant les quatre portes importantes de la ville (Bab Dzair, Bab Kbour, Bab Rahba et Bab Sebt). Ses deux axes se croisent au niveau de la place d'armes.

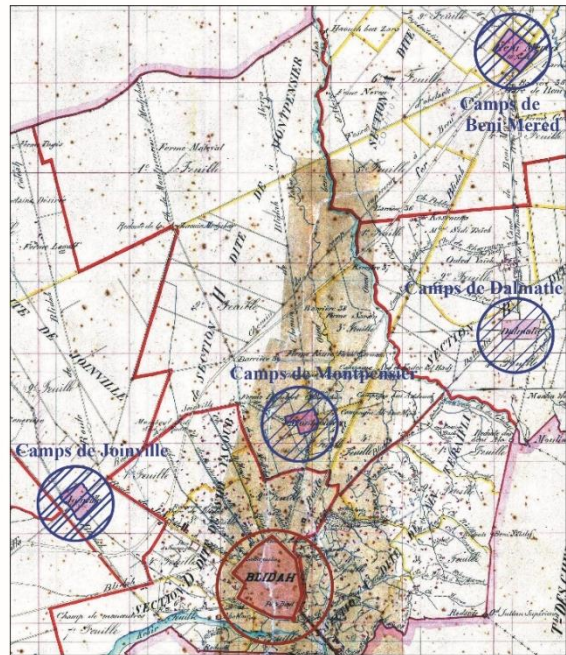


FIG.III.22 : Carte de cadastre de période coloniale en 1866
Source : Carte de référence cadastre Blida, traité par auteurs 2020.

Période coloniale Blida 1935 :

La période d'extension : le développement des quartiers à l'extérieur des murs près des portes, sur des parcours qui mènent vers la cité Bois sacré de la porte Bisot, du quartier Moulin près de Bab Errahba, et le quartier de la gare le long du parcours vers la gare (Blida-Koléa). L'extension de la ville continue très rapidement vers le Nord, le long des canaux d'irrigation de l'époque Turque, qui ont joués un rôle majeur dans l'urbanisation de la ville.

Période coloniale Blida 1953 :

Dans cette période la ville a connu une croissance très rapide dirigée vers les axes principaux (la croissance urbaine c'est développé suivant les tracés des seguias devenues des chemins de dessertes par densification).

La multiplication des lotissements, le développement de l'habitat pavillonnaire. Disposait de bonnes infrastructures et réservé aux européens (ex : cité des palmiers), il y avait aussi des lotissements pour les algériens (ex : cité musulmane avec des maisons à cour).

Période coloniale Blida 1960 :

Croissance de la ville vers le nord par densification essentiellement par :

- Des habitations collectifs, cité les Bananier, Cité Larmaf, cité les orangeries, cité Montpensier, cité strasbourg, cité des Rosiers, cité les violettes, des lotissements pour européen, et les lotissements Musulmans.
- Deux zones militaires sur la périphérie, aérodrome (côté Nord), cité militaires route de la Chiffa (Côté ouest) et l'ajout de l'équipement sanitaire l'hôpital Joinville seulement à la périphérie (route vers Kolea) d'où le système mono-centrique présent dans la ville de Blida (les équipements sont concentrer au centre).

➤ Période postcoloniale :

Période avant PUD 1960-1980 :

Durant cette période le même principe a été suivie dans la politique urbaine jusqu'en 1974 date de promulgation de plusieurs instruments de planification notamment les lotissements. Les mêmes instruments sont créés notamment :

- Le plan de modernisation urbaine (PMU) dont le rôle était d'intervenir sur le tissu urbain existant, il se limité à la localisation des équipements et al a répartition spatiale des investissements

- La grille des équipements. La ville a connu une croissance rapide dirigée vers les axes principaux, la densification est favorisée .La ville franchit ses limites, en englobant éventuellement ses faubourgs, Qu'après saturation du tissu.la ville était compacte

Période PUD 1980-1990 :

- Le PUD de Blida confirme l'option du zoning monofonctionnel du plan Socard 1953.Il réoriente au Nord le processus d'urbanisation le long de la route d'Alger, en programmant la ZHUN de Ouled -Yaich (1000 logs) la zone industrielle et universitaire.
- La création de la ZHUN 1a Dalmatie Ouled Yaich à laquelle s'ajoute une ZHUN 2 dans le quartier des orangiers
- Il participe à l'éclatement de la structure urbaine de la ville et le centre-ville se trouve exclu de la problématique d'aménagement urbain.

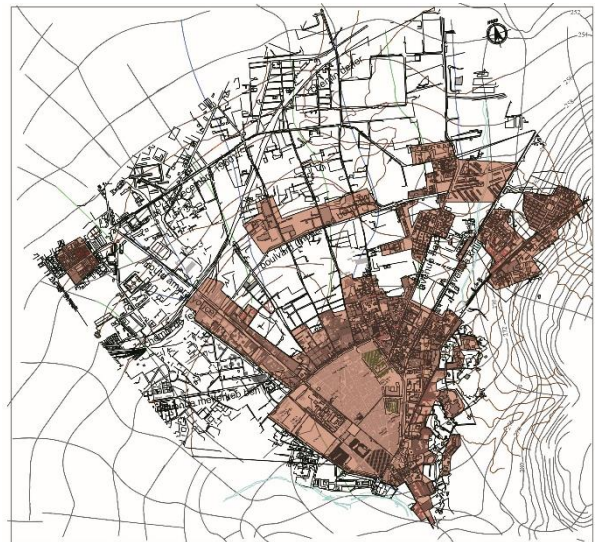


FIG.III.23 : Carte de Blida 1960
Source : travail auteurs 2020.

- L'élément unique ordonnateur de cette croissance linéaire se définit à travers les voies de relations du territoire (Alger, Blida). Cette forme d'urbanisation est contenue entre le piémont de l'atlas blidéen et Bd périphérique de Sidi-Abdelkader afin de préserver les terres agricoles au Nord/Ouest de la Mitidja.

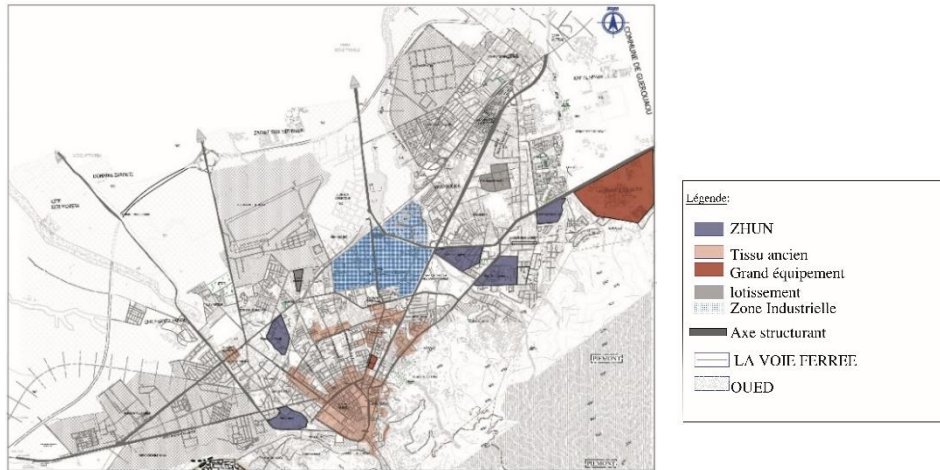


FIG.III.24 : Carte de Blida 1990

Source : fond de carte : révision PDAU du grand Blida 2010 traité par auteurs 2020.

Période de PDAU 1990 :

Les autorités de la wilaya de Blida ont lancé la révision du PUD en PDAU et POS en 1990 et 1991. Cette étude a effectuée :

- Des terrains pour recevoir différents programme de logements à cause de la surpopulation créant ainsi un déséquilibre entre l'offre et la demande.
- Un étalement des villes sur les périphéries et une mauvaise exploitation du foncier urbain par le gaspillage de terrain.
- La croissance urbaine s'est faite vers le nord le long des axes tels la RN11, et la RN29 et sous de multiples formes.

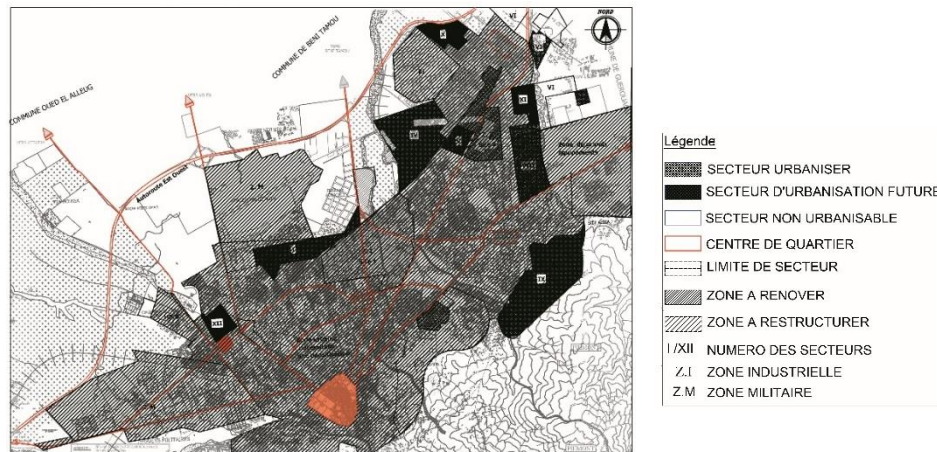


FIG.III.25 : Carte de Blida 1992

Source : fond de carte : révision PDAU du grand Blida 2010 traité par auteurs 2020.

Période PDAU 2006 :

Déplacement de limites de la ville (l'extension à la périphérie), franchissement des anciennes limites du PDAU 1990 après la saturation de son tissu.

La ville a connu des extensions néfastes et anarchiques ce qui a engendré quelques dysfonctionnements. Ni la forme ni la dimension des parcelles ou des îlots, encore moins celles des contours et de la totalité de la ville, ne sont prises en charge. La conséquence est une consommation importante d'espaces périurbains.

Aucune référence n'est faite à la forme de la ville ni à celle du bâti. Celle-ci est laissée, comme il est admis par la pratique dominante des architectes, à la conception et à l'expérimentation de ces derniers, ce qui est une source de fragmentation urbaine.

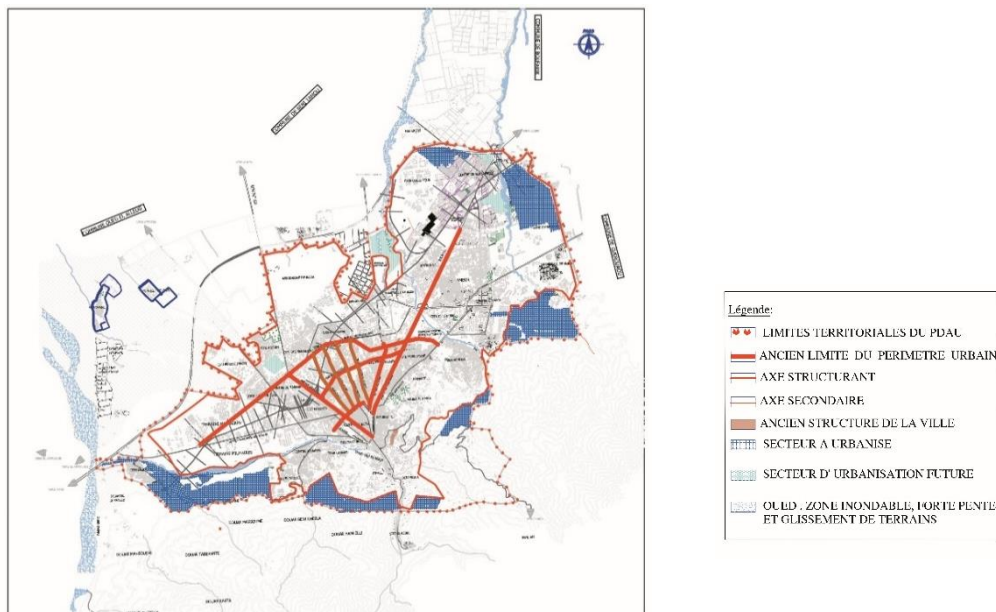


FIG.III.26 : Carte de Blida 2006

Source : fond de carte : PDAU du grand Blida 2006, traité par auteurs 2020.

Période PDAU 2010 :

- Déplacement de limites de la ville (l'extension à la périphérie), franchissement des anciennes limites après la saturation de son tissu, en englobant éventuellement les terrains agricoles.

- L'occupation de la majorité des secteurs a urbanisé en court terme (2004 - 2008) et moyen terme (2009 - 2013), en addition au secteur d'urbanisation future à long terme (2014- 2023) avant la période prévu.

- La ville a connu des extensions néfastes et anarchiques ce qui a engendré quelques dysfonctionnements « les cités dortoirs, d'habitations précaires, de bidonvilles, de lotissements inachevés, une perte d'identité. Malheureusement ni les instruments d'urbanisme, ni d'ordre juridique, réglementaire et technique et les actions de construction

et d'aménagement n'ont pas réussi à établir un ordre à la ville donc on se retrouve avec une ville sans caractère architectural urbaine et avec production massive de logements.

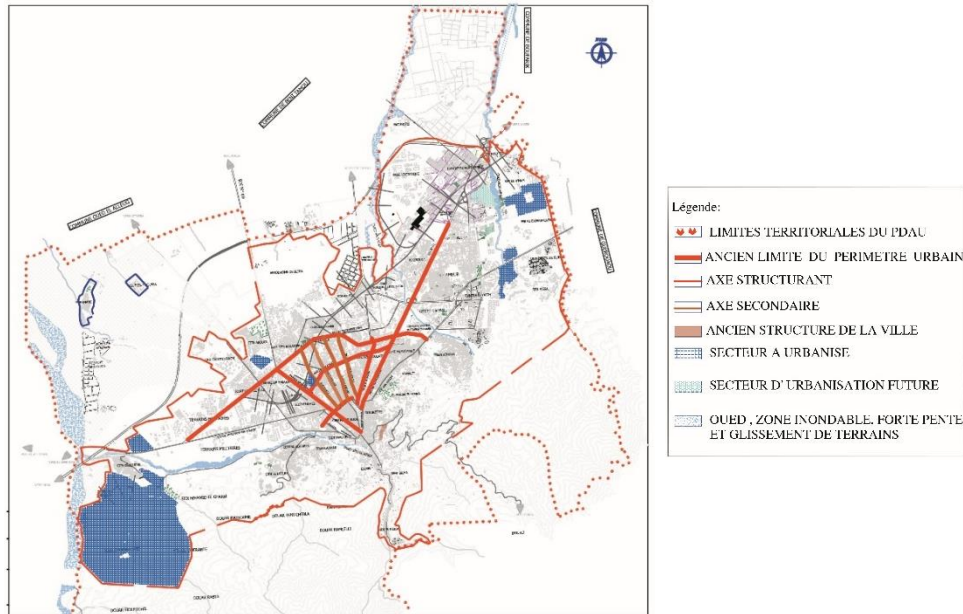


FIG.III.27 : Carte de Blida 2010

Source : fond de carte : révision PDAU du grand Blida 2010 traité par auteurs 2020.

- Schéma historico-morphologique :

La ville de Blida a connu une forte croissance urbaine de son fort potentiel, On remarque que la ville Blida a commencé son extension depuis un noyau historique sur la base de 3 axes de croissances principaux qui se mène à une croissance urbaine par une extension de plusieurs parties jusqu'à il se trouve dans une barrière naturelle la montagne (Chréa) et physique (la zone militaire et chemin de fer).

Ce développement a bénéficié l'implantation des éléments à caractère important USBD et des éléments de liaison (autoroute, les routes national, les boulevards, le chemin de fer)

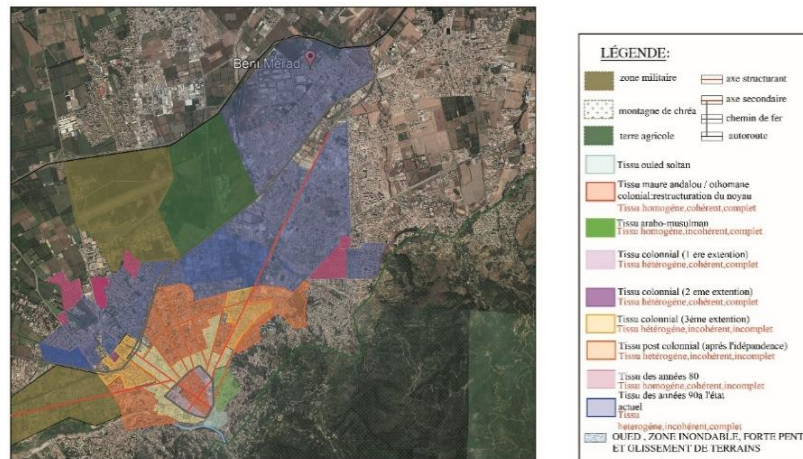


FIG.III.28 : Schéma historico morphologique

Source : fond de carte Google earth traité par auteurs 2020.

• Schéma des centralités urbaines linéaires :

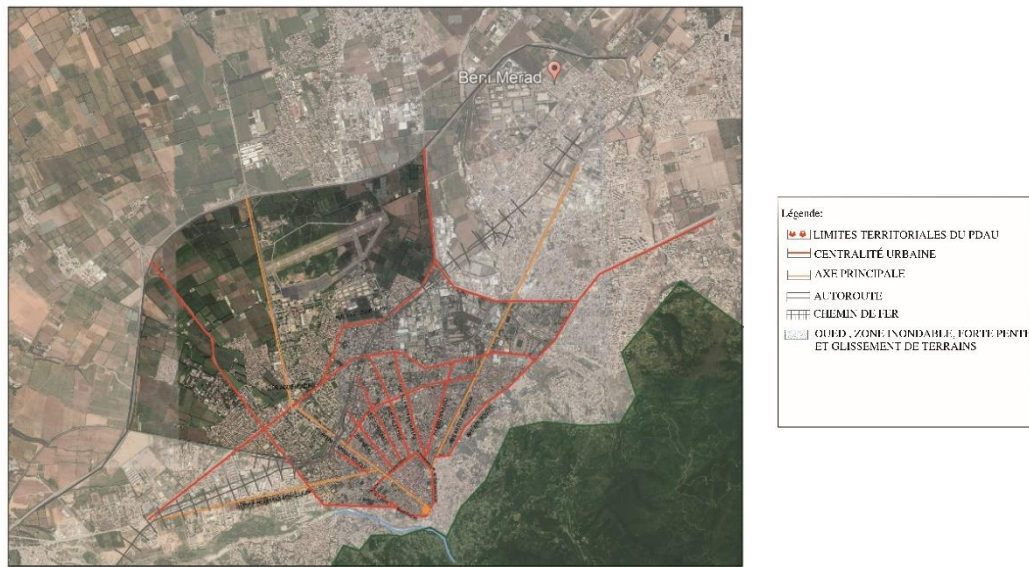


FIG.III.29 : Schéma des centralités urbaines linéaires de la ville de Blida.

Source : fond de carte Google earth traité par auteurs 2020.

• Synthèse de différentes lectures :

La croissance urbaine de la ville de Blida a une orientation nord car elle est limitée au sud par une barrière naturelle (la montagne de Chrea) et à l'ouest par une barrière artificielle (la zone militaire). On remarque que la ville a commencé son extension depuis un noyau historique qui a un plan planifié avec des axes réguliers. Ce qui a permis à la ville de se développer par une série de dédoublements, à chaque dédoublement une nouvelle couronne qui apparaît. Après l'indépendance la ville a connue des extensions non planifiées de plusieurs parties, ce développement a bénéficié l'implantation des éléments à caractère important USBD et des éléments de liaison (autoroute, les routes national, les boulevards, chemin de fer).

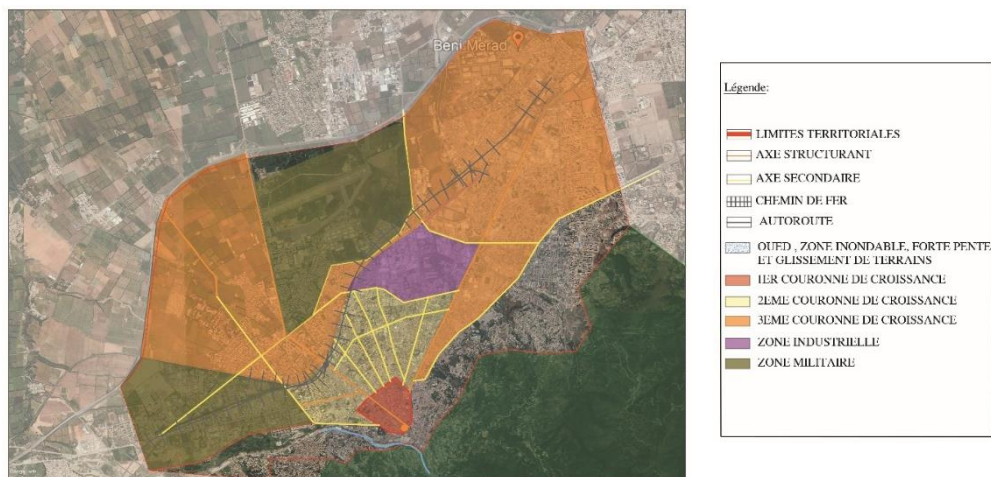


FIG.III.30 : Schéma de synthèse de la ville de Blida.

Source : fond de carte Google earth traité par auteurs 2020.

III. 3. INTERVENTION URBAINE : « LE PROJET URBAIN ».

III.3.1. Aire d'étude :

• Présentation de l'aire d'étude :

Situation :

L'aire d'étude que nous avons choisie est dotée d'une position très stratégique, traversée par deux axes routiers très importants par leur flux et activités commerciales : l'avenue AMARA Youcef et le boulevard de Mohamed BOUDIAF.

Notre aire d'étude est limitée par : le boulevard TAKARLI Abderrazak et la rue OUALI Mohamed au nord, l'avenue JERUSALEM et la rue MARABOUT à l'ouest.

La centralité urbaine de notre aire d'étude se compose de quatre entités :

- Entité 01 : le boulevard LAICHI Abdellah (centre historique).
- Entité02 : l'Avenue AMARA Youcef.
- Entité 03 : l'avenue GACEM Mohamed.
- Entité 04 : la route nationale N69.

Critères de choix :

- La présence de deux axes importants : la centralité d'AMARA Youcef et le boulevard Mohamed BOUDIAF.
- La relation entre ses deux axes offre une variété d'interventions architecturale et urbaine.
- Le site présente des nœuds urbains très important mais sans caractère visible.
- L'aire d'étude inclut le quartier de la gare ferroviaire qui représente un potentiel particulier pouvant servir de support pour le développement d'un projet urbain.
- L'histoire des lieux et l'évolution des centralités.

• Typologie et vocation de l'aire d'étude :

L'aire d'étude a une vocation sociale ,d'habitats et tertiaires (habitat individuel colonial ou traditionnel/les petits collectifs et l'habitat collectif (barres, tours), il est caractérisé par la non- homogénéité de distribution fonctionnelle dont on constate un manque des services éducatifs, culturels, loisirs et les espaces publics. Il contient plusieurs structures urbaines comme résultat d'une implantation spontanée et absence d'une planification au long terme ce qui démontre clairement certaine présence et d'informalité et de désordre urbain.

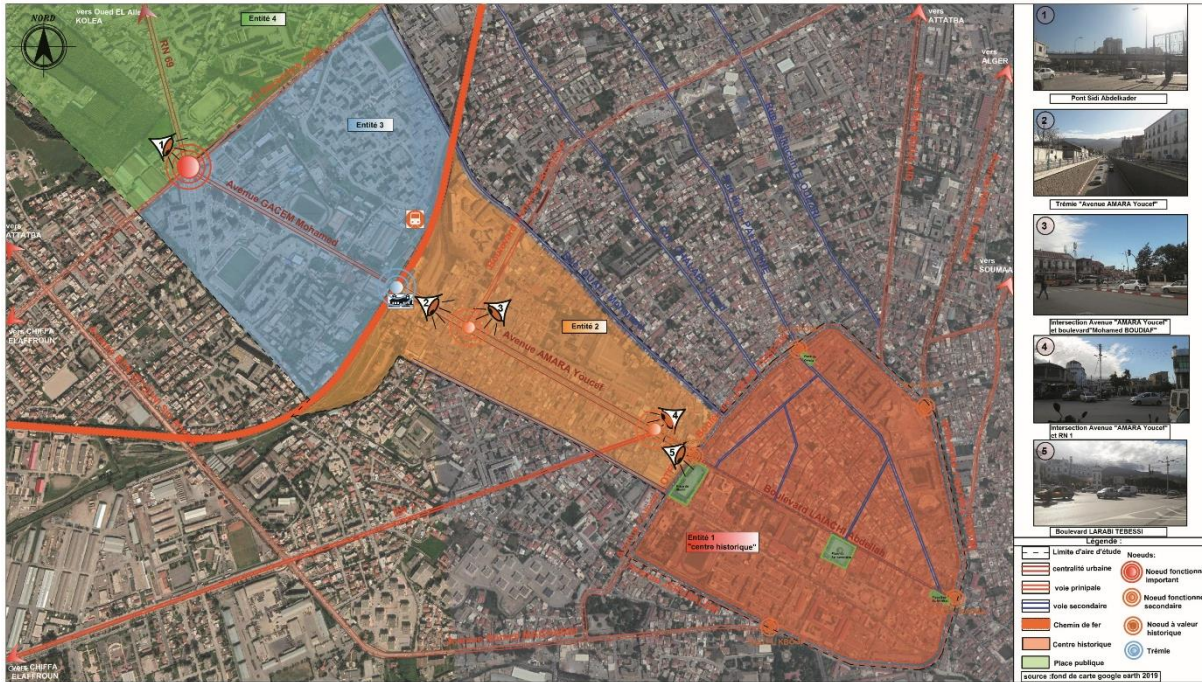


FIG.III.31 : Schéma de présentation de la structure de l'aire d'étude.
Source : travail auteurs 2020.

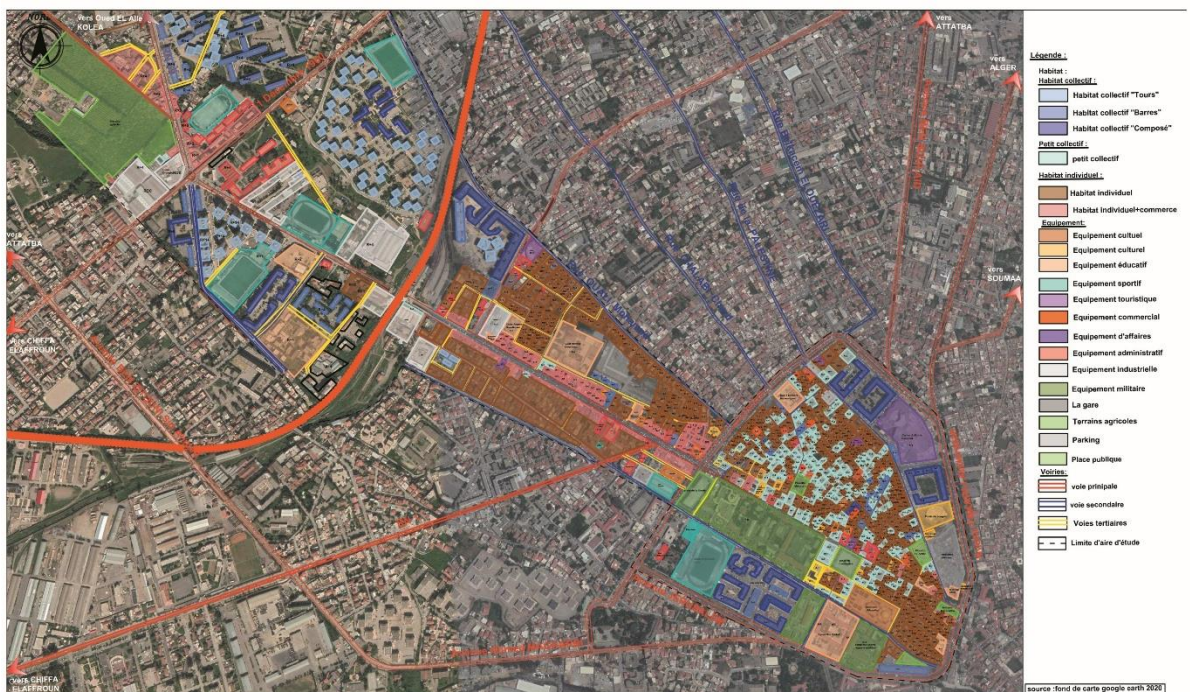


FIG.III.32 : Schéma de typologie de l'aire d'étude.
Source : travail auteurs 2020.

- Potentialités et contraintes de l'aire d'étude :

Potentialités :

- Sa situation stratégique dans la ville de Blida et son accessibilité vue son positionnement sur un axe urbain majeur.
- Elle est reliée avec le noyau historique directement.
- Elle comporte beaucoup de terrains non exploités proprement ce qui nous permet d'implanter de nouveaux équipements selon une logique plus commode.
- L'aire d'étude inclut le quartier de la gare ferroviaire qui représente un potentiel particulier pouvant servir de support pour le développement d'un projet urbain.
- Notre aire d'étude contient des activités commerciales qui peuvent être développés.

Contraintes :

Centre historique :

- Fragmentation morphologiques et typologique du tissu historique, causé par les nouvelles constructions ce qui produit une rupture entre le centre et la ville.
- Dégradation du patrimoine historique et constructions menacées d'effondrement.
- Déséquilibre entre le noyau central et les zones périphériques en termes de densité et de type d'activités et non mise en valeur des portes.

Typologie :

- Richesse des typologies engendrant un tissu incohérent.
- Bâtiments dans un état très dégradés nécessitant des rénovations et des destructions.
- Déséquilibre entre haut et bas de la ville au point de vue de répartition des équipements ce qui cause les problèmes de mobilité et une perméabilité médiocre.
- Manque des équipements sportifs, culturels, touristiques et de loisirs.
- L'entité comporte des activités industrielles qui ne sont pas dans leur contexte respectif.
- Absence de mixité fonctionnelle et déséquilibre des équipements qui engendre un problème de zoning.

Système viaire :

- Problème de gestion du flux mécanique.
- Mauvaise traitement des axes structurants et des nœuds majeurs (largeur de voies, dimensions de trottoirs, ronds-points trop petits ou trop grands).
- Manque des aires de stationnement et aucune application au PMR.
- L'absence d'infrastructure pour la circulation douce (les pistes cyclables, parcours piétons et chemins verts) qui participent à l'animation urbaine.

Espaces verts et espaces publics :

- La ville de Blida souffre d'un manque des espaces verts.
- La densité du bâti et l'absence des espaces libres qui rend la ville compacte cela nous empêche d'introduire des espaces publics pour la rendre poreuse.
- Les jardins publics sont légèrement éloigner du centre-ville et qui sont dans un état de marginalisation.

Places publiques :

- Manque des places publiques tout le long de l'axe d'étude
- Presque toutes les places publiques actuelles au centre-ville datant depuis les époques précédentes, c'est important d'avoir organisé d'autres places intelligemment au niveau de la ville pour promouvoir la qualité de vie.
- Place 1 mai : des interventions non réfléchis avec de nouvelles implantations endommageant l'urbanité et la valeur de la place.
- Dégradation de l'espace publique.



FIG.III.33 : Schéma de potentialités et contraintes de l'aire d'étude.

Source : travail auteurs 2020.

- Mobilité de l'aire d'étude :

Le système viaire est constitué :

L'aire d'étude est desservie par une trame viaire très importante et complexe comme résultat d'une juxtaposition de plusieurs logiques d'implantations autonomes, il est constitué de :

- Des voies principales à l'échelle nationale qui sont la route nationale n°29 et n°01, Le chemin de Wilaya n° 143 qui a une importance au sein de la wilaya.
- Une voie secondaire de grande importance.
- Des voies de desserte permettant de relier les bâtis entre eux et avec les voies importantes.
- Voie ferré.

Les nœuds :

Ce sont les lieux stratégiques de la ville qu'on peut parfaitement intervenir pour faire l'appelle et créer une logique d'organisation de la ville autour quatre nœud important :

Nœud 01 : intersection de l'avenue d'AMARA Youcef et boulevard Larbi TEBESSI.

Nœud 02 : intersection de l'avenue d'AMARA Youcef et la route nationale N01.

Nœud 03 : intersection de l'avenue d'AMARA Youcef et boulevard Mohamed BOUDIAF.

Nœud 04 : intersection entre l'avenue GACEM Mohamed et 11 décembre 1960.

L'analyse de la structure viaire de notre aire d'étude a révélé ce qui suit :

- L'aire d'étude souffre de problème de non-structuration des parcours, ce qui résulte une discontinuité et une rupture entre les entités urbaines.
- Il est bordé des voies très importantes qui représentent une surcharge quotidienne (avenue Amara Yousef, boulevard Larbi TEBESSI, boulevard Mohamed BOUDIAF).
- un disfonctionnement et surcharge dans l'intersection de l'avenue AMARA Youcef avec le boulevard Larbi TEBESSI (nœud de BAB ESSEBT).
- les connections existantes sont insuffisante entre les différents axes structurants de l'aire d'étude.
- la présence des ruelles étroites et l'absence de coordination entre les différentes entités et d'aménagement urbain au long des voies de l'aire d'étude.

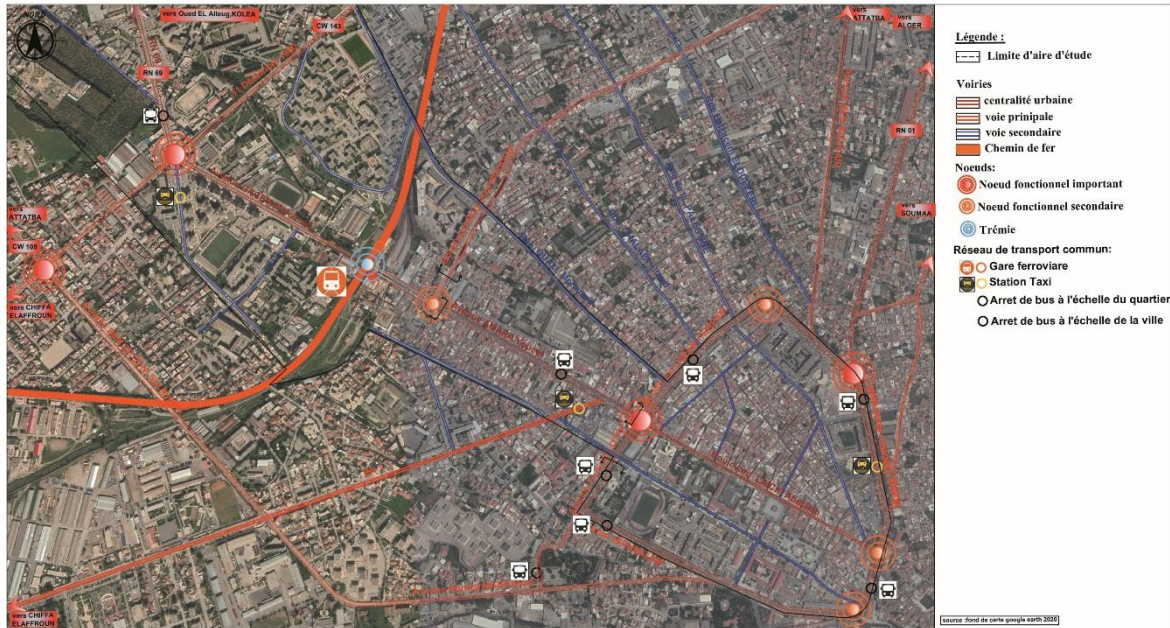


Fig.III.34 : Schéma de Mobilité de l'aire d'étude.

Source : travail auteurs 2020.

Les coupes

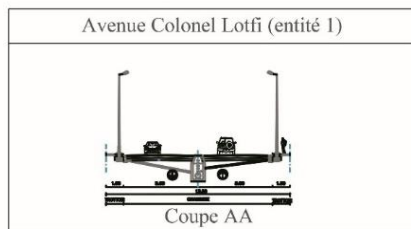


FIG.III.35 : Coupe AA.
Source : travail auteurs 2020.

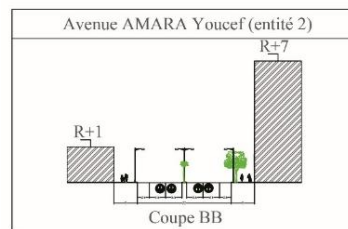


FIG.III.36 : Coupe BB.
Source : travail auteurs 2020.

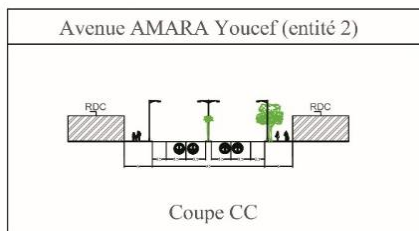


FIG.III.37 : Coupe CC.
Source : travail auteurs 2020.

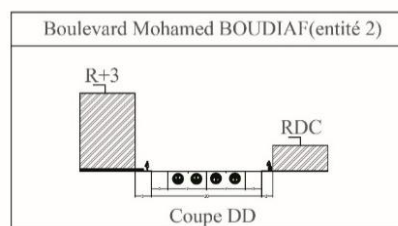


FIG.III.38 : Coupe DD.
Source : travail auteurs 2020.

- Présentation et orientations des pos :
 POS centre-ville : Prévoir une réglementation pour les constructions menacées d'effondrement, Réaménager les espaces récupérés et leur donner une vocation, Injecter des équipements culturels et touristiques, Donner un cachet spécial aux boulevards et avenues : expositions et ventes (roses et traitement de façades le long des axes).

POS B1 AMARA Youcef: Création d'un équipement éventuel avec une architecture imposante (gabarit important, traitement des façades spécifiques) qui sera un point de repère, Marquer le nœud de l'intersection des deux axes importants boulevard Mohamed BOUDIAF et Avenue AMARA Youcef.

- Prévoir l'aménagement des espaces extérieurs en aires de jeux, terrains de sport, espaces verts et mobiliers adéquats.
- Densification des parcelles ; aménagement des voies.
- des services et des commerces peuvent être réservés au RDC de quelques habitations.
- -Aménagement d'un écran phonique végétal le long du réseau ferroviaire pour lutter contre les nuisances acoustiques et la pollution.
- création d'axes d'animation le long des axes principaux.
- Renforcement du caractère d'animation des axes structurants de la zone d'étude.
- des plantations d'arbres le long des voies importants.
- Habitat avec le RDC en commerces, les deux premiers étages en service et du logement dans les étages courants.
- ravalement des façades situées sur le boulevard.

POS B5 : Une surface de 20 ha occupée par des arbres d'agrumes, cette surface doit être cédée à long terme pour construction des logements collectifs et Nombre de logements à réaliser : 1200 logts.

Pos B4 : Injecter les équipements collectifs nécessaires à cette zone.

POS B3 : Une surface de 20 ha occupée par des arbres d'agrumes, cette surface doit être cédée à long terme pour construction des logements collectifs.

POS B2 : Opération d'amélioration urbaine

- Lecture critique des instruments d'urbanisme :
- Les orientations :
 - Projection d'habitat individuel et collectif, complété par une grille d'équipement afin d'améliorer le niveau de structuration (long terme).
 - Projection d'un schéma d'organisation spatiale et fonctionnelle pour structurer l'agglomération tout au long de ces axes routiers et artères.
- L'habitat mixte sur les côtés des voies importantes
- En second plan les logements collectifs au cœur des îlots sur les voies de desserte.

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

- Création des placettes en forme de relais entre les petits parcours de la cité et embellissement de l'environnement immédiat des cités par l'implantation d'arbres et aménagement des espaces verts mais aussi avec des sculptures faisant parties du mobilier urbain.
- Projection d'une voie relie la R29 et l'axe historique et un parc d'attraction entre les logements de l'Université à l'Est, les 1260 à l'Ouest et la Cité BCL au Sud, la RN 29 au Nord.

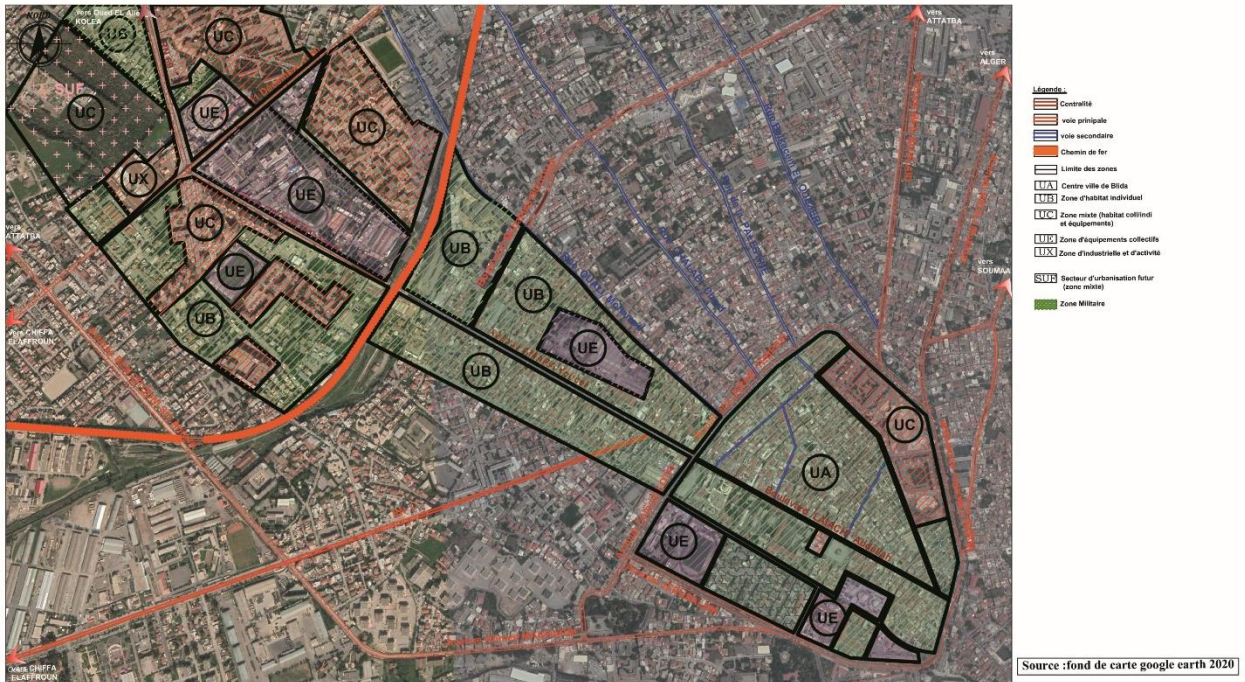


FIG.III.39 : Schéma des zones réglementaires de PDAU de BLIDA de l'aire d'étude.
Source : travail auteurs 2020.

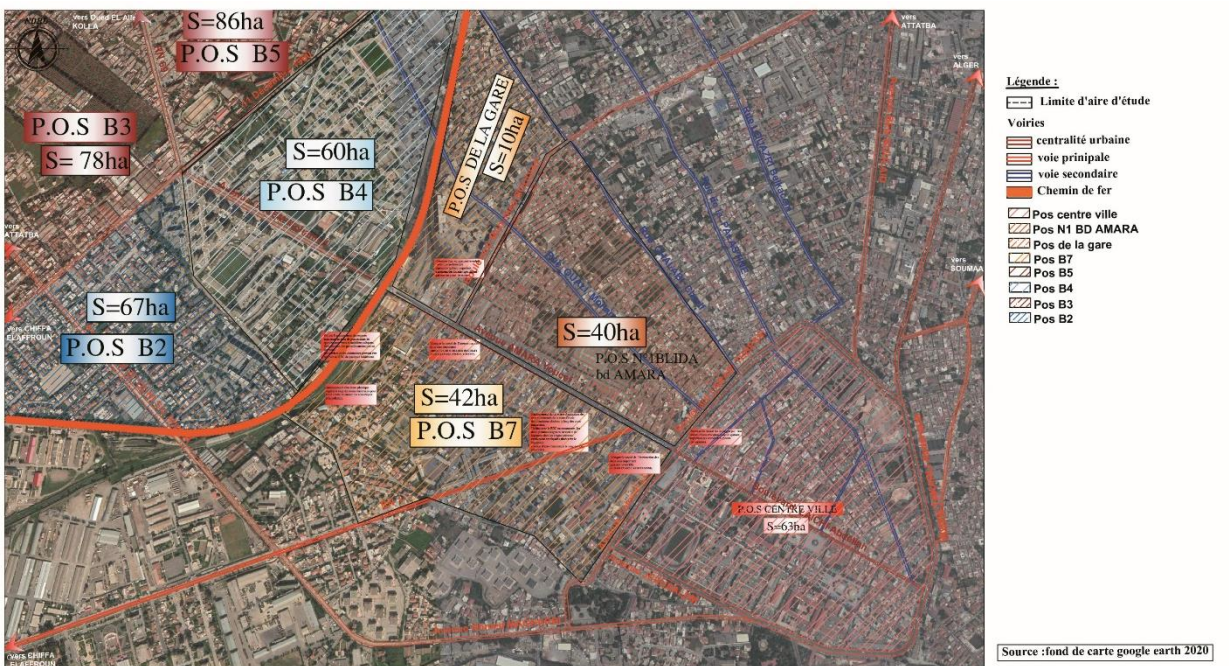


FIG.III.40 : Schéma de présentation et orientations des POS de l'aire d'étude.
Source : travail auteurs 2020.

➤ Les critiques :

- Tout le programme de logement (court terme) a été réalisé dans sa totalité mais le programme des équipements a mis beaucoup de retard a engendré un nombre important de problème de fonctionnement.
- La proposition n'est pas compatible avec les habitudes et les pratiques sociales et urbaines malgré elle est intéressante sur le plan visuel, harmonie des gabarits, hiérarchisation des typologies. Les grands axes sont des axes de développement pour la ville sur le plan économique, administratif, cela incite a projeté des fonctions de ce genre qui ne sont pas à la mesure de l'habitat individuel mais de l'habitat collectif.
- le système d'implantation des années 70 le pavillonnaire n'était plus valable. Les espaces collectifs et les espaces verts sont absents, non aménagés, dégradés, cela a contribué à la dégradation de la cité, alors revenir au système d'implantation des bâtiments autour des placettes et jardins permet d'avoir une hiérarchisation d'espace de l'urbain public permet d'avoir des aires de récréation et de jeux pour enfants et adultes facilement reconnaissable et facile à aménager.
- Aucune de ses propositions n'est réalisée, le plan fonctionnel est loin de la réalité.

➤ Synthèse :

A travers notre lecture des propositions d'aménagements fournis par le PDAU et les différentes POS de la ville de BLIDA, on a constaté que ces outils sont abstraits et le processus de leur élaboration est très lent. De ce fait, ils sont incapables de répondre au développement actuel de la ville. Les instruments d'urbanisme sont alors considérés comme des instruments d'état de fait et non pas en tant qu'instruments planificateurs. Cette politique urbaine était basée sur la planification sectorielle et l'opération par tâches et discontinuité, elle a provoqué des déséquilibres conséquents : étalement urbain, dilapidation du foncier agricole, polarisation de l'espace, pour répondre aux besoins de logement, de services et d'emplois de la population, et d'autres de problèmes spatiaux (l'absence de la mixité fonctionnelle, disparition façade urbaine, des espaces et des places publics, de stationnement, de cohérence entre les interventions architecturales...). La sectorisation des villes en zones sociales, créant un déséquilibre entre eux. Ce qui est nettement lisible tout au long des supports des centralités urbaines linéaires (boulevard, avenue...). De ce fait la perte de la notion de centralité qui n'était pas prise en charge et mise en valeur dans le cadre d'instrument d'urbanisme.

- Problématique spécifiques de l'aire d'étude :

Une analyse bien conduite nous offre une masse d'informations diverses, qu'il faut mettre en rapport pour arriver à une synthèse de l'entité étudiée ce qui a pour objectif de dégager des problématiques qui découlent de la compréhension particulière de la réalité urbaine, et qui conduit au choix du type d'intervention adéquat. La synthèse de l'analyse urbaine de l'aire d'étude peut être distinguée sur trois échelles

L'échelle infrastructurelle : on constate d'une part une rupture dans la continuité de système viaire et une surcharge sur les voies structurantes à l'échelle territorial qui entoure l'aire d'étude parallèlement à une absence d'animation sur le long de ces voies et manque des aires de stationnement.

D'autre part les connections existantes sont insuffisantes entre les différents axes structurants de l'aire d'étude et on remarque aussi que les rues sont un peu étroites par rapport à leur moyenne de fonctionnement et leur localisation.

L'échelle fonctionnelle : le zoning dont chaque partie est autonome et monofonctionnelle ce qui résulte une rupture fonctionnelle et un déséquilibre et une insuffisance en matière d'implantation des équipements. L'existence des activités incompatible avec la fonction de la zone et mauvaise gestion des espaces commerciaux.

L'échelle urbanistique et paysagère : Le site n'obéit à aucune logique d'aménagement il est la résultante des petits aménagements pensés indépendamment qui engendre un paysage divers et l'absence des aménagements des espaces publico- collectifs qui se trouvent actuellement en état d'abandon. Absence d'une empreinte architecturale bien définie, l'importance des fonctions ne concorde pas avec l'architecture de leurs bâtiments.

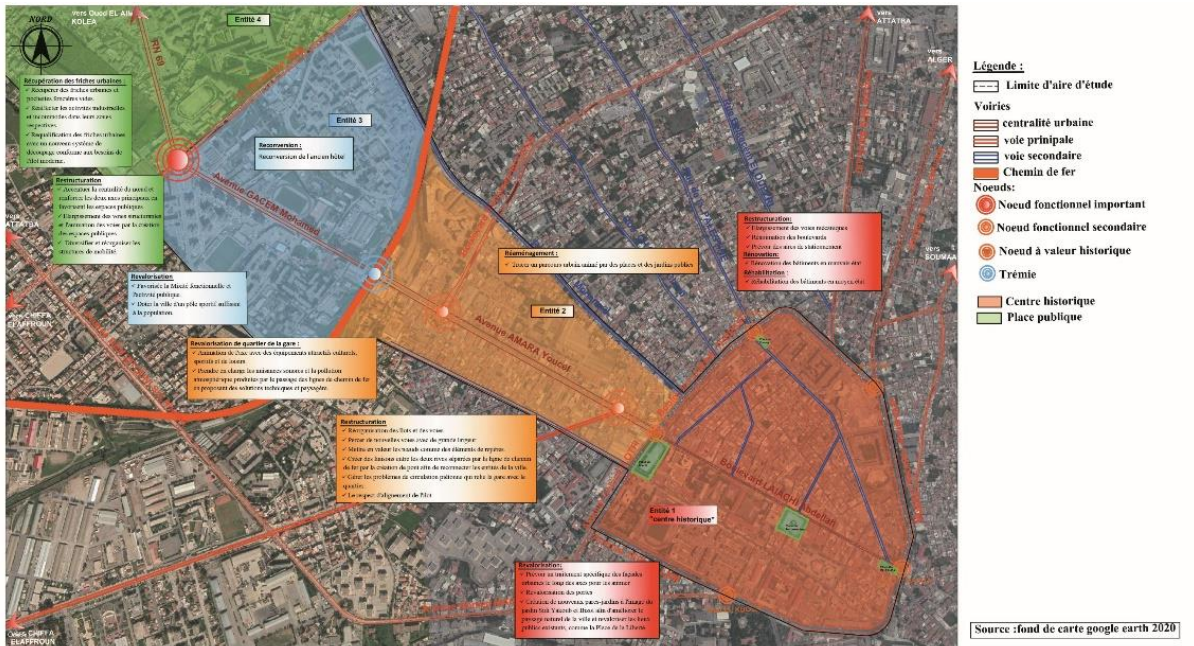


FIG.III.41 : Schéma d'actions et recommandations de l'aire d'étude.
Source : travail auteurs 2020.

III.3.1. Aire d'intervention :

• Présentation de l'aire d'intervention :

Situation :

Dans notre aire d'étude, on s'est concentré sur l'entité N02, L'aire d'intervention qu'on a délimitée, représente le quartier de la gare ferroviaire, il est situé près de 1 km au nord du centre-ville de Blida, dans l'aboutissement de l'avenue d'AMARA Youssef qui est considéré comme l'axe de l'histoire de cette ville.

Il est constitué de 3 POS : POS B1 d'AMARA Youcef, POS B7 et le POS de la gare et délimité au nord par la voie ferrée, à l'est par la rue OUALI, à l'ouest par l'avenue EMIR Abdelkader.

Sa situation a donné à ce quartier une grande importance dans la ville puisqu'il est au croisement de l'avenue AMARA Youcef, avec le boulevard Mohamed BOUDIAF, l'avenue Mohamed GACEM et la ligne ferroviaire.

Choix motivé :

- Le site a été choisi pour sa position stratégique dans la ville de Blida, le quartier de la gare est caractérisé par un potentiel foncier particulier.
- La présence d'un nœud important c'est l'intersection des deux centralités : AMARA Youcef et Mohamed BOUDIAF.

- C'est une portion de la ville qui a la capacité de recevoir des projets à grandes échelle qui pourraient redynamiser la ville de Blida.
- L'absence des équipements prestigieux et l'espace public, ce qui offre une opportunité pour le réaménagement du tissu existant.

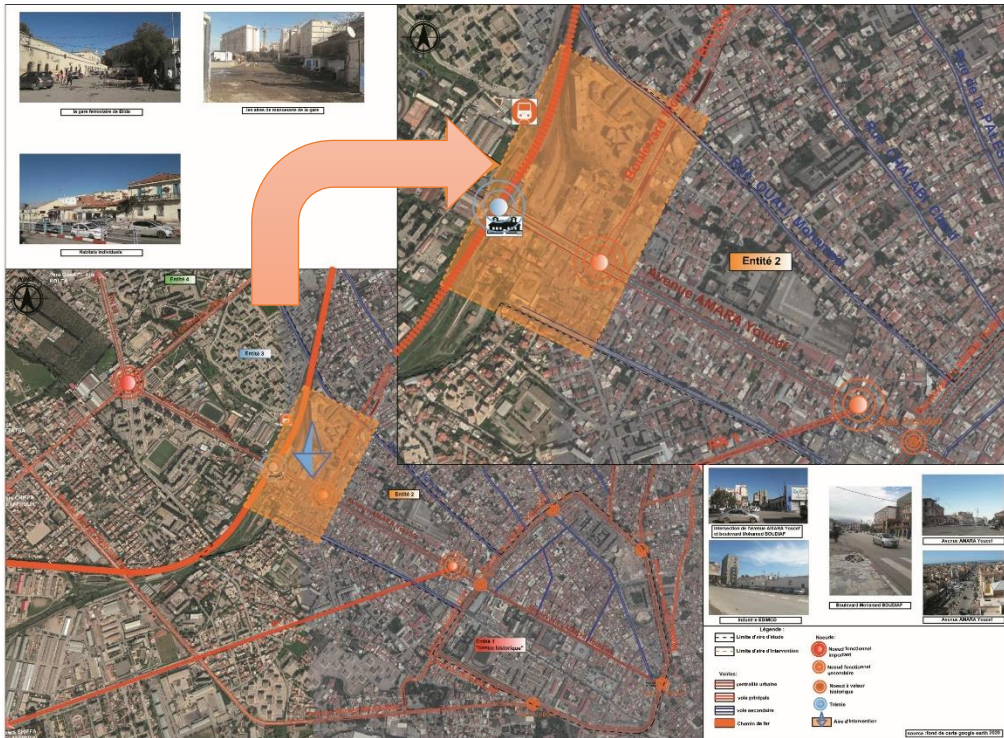


FIG.III.42 : Schéma de présentation de l'aire d'intervention.
Source : travail auteurs 2020.

- Présentation de la structure viaire de l'aire d'intervention :

L'accès à l'aire d'intervention se fait par trois types de voies : les voies principales (avenue AMARA Youcef, avenue OUALI, boulevard Mohamed BOUDIAF), la voie ferrée, les voies secondaires : des voies étroites entre les différents ilots. Le système viaire se caractérise comme suit :

- L'axe important Boulevard Mohamed Boudiaf sous forme d'une couronne qui est un axe économique important à l'échelle de cette ville, il implique aussi une influence importante pour notre aire d'intervention surtout pendant les heures de pointe créant un grand encombrement.
- Les voies principales drainent un flux journalier important et jouent un rôle de connecteur important.
- La gare comme un équipement complexe provoque induit une surcharge sur l'axe structurant AMARA Youcef.

- L'aire d'intervention souffre de problème de non-structuration des parcours, ce qui résulte une discontinuité et une rupture entre les entités urbaines, des voies du quartier étroites et l'absence d'aménagement urbain au long des voies.
- La présence d'un nœud urbain à l'échelle de la ville, du fait qu'il est très fréquenté et sa situation importante entre des voies qui sont des axes majeurs de la ville : avenue AMARA Youcef et Boulevard Mohamed BOUDIAF.

Synthèse : Alors on constate que l'aire d'intervention est un passage de plusieurs réseaux avec des servitudes importantes, c'est une entité caractérisée par une série de ruptures et de discontinuités (la gare, les rails) contribuant à son isolement. . C'est aussi un carrefour qui introduit une forme de centralité à la périphérie.



FIG.III.43 : Schéma de système viaire de l'aire d'intervention.

Source : travail auteurs 2020.

• Présentation de Typologie, vocation et statut foncière de l'aire d'intervention :
Typologie :

L'analyse de la structure du bâti existant nous a permis de différencier les types de fonctions existantes sur notre aire d'intervention alors on constate que :

- La fonction dominante est résidentielle (Habitat individuel et petit collectifs).
- Les commerces s'alignent le long des axes majeurs.

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

- Un grand manque d'équipements culturels, sportifs, loisirs et l'absence des espaces verts et publiques.
- Le quartier présente un gabarit qui varie entre R+1 et R+7, les gabarits des constructions sont relativement plats le long de l'avenue Amara Youcef.
- L'aire d'étude est pauvre en termes d'architecture dont il y a un chao de style et absence des projets de repère pour rehausser l'identité de la ville.
- Les repères visuels sont inexistants ce qui engendre une monotonie dans la perception du paysage urbain.

Vocation :

Le quartier de la gare se caractérise par la dominance de la vocation résidentielle (individuelle et petit collectifs) qui présente 80% de l'aire d'étude.

Statut foncière :

La majorité de notre aire d'étude c'est de l'habitat individuels ou petits collectifs, à cet effet le statut juridique dominant du site est privé.



FIG.III.44 : Schéma de typologie et statut foncière de l'aire d'intervention.

Source : travail auteurs 2020.

• Présentation de système parcellaire de l'aire d'intervention :

. Lorsqu'on parle du parcellaire on fait référence à une unité de sol urbain qui est orienté à partir d'une rue. Les constructions pouvant bien être alignées, en retrait, mitoyennes ou isolées avec différents gabarits, mais elles doivent toujours se référencier à une rue bien définie. L'aire d'intervention a une diversité de systèmes parcellaires qui se résument en trois logiques différentes :

- Parcellaire type 1 : grandes parcelles avec une faible densité.
- Parcellaire type 2 : parcellaires avec un tissu homogène.
- Parcellaire type 3 : grands parcellaires grands ensembles.

Synthèse : On constate alors que les îlots et les parcelles avec de grande surface ne sont pas bien desservis et ils sont en retrait par rapport à la façade urbaine qui abrite la fonction d'habitat avec commerce au rez-de-chaussée.



FIG.III.45 : Schéma de système parcellaire de l'aire d'intervention.
Source : travail auteurs 2020.

• Présentation d'Etat de bâti de l'aire d'intervention :

L'état des constructions est relatif à sa datation, et à son entretien. L'aire d'intervention connaît une diversité typologique entre le colonial jusqu'au moderne (tissu d'extension). Après un constat effectué sur l'aire d'intervention, on peut classer l'état des constructions en trois catégories :

- Constructions en bon état.
- Constructions en moyen état.
- Constructions en mauvais état.



FIG.III.46 : Schéma d'état de bâti de l'aire d'intervention.

Source : travail auteurs 2020.

Problématiques spécifiques de l'aire d'intervention :

Notre aire d'intervention présente un certain nombre de problèmes qui se résument comme suit :

Echelle infrastructurelle :

- L'assiette dans sa partie ouest est mal structurée (présence d'impasses et de voies étroites) et la notion de voies piétonnes est quasi inexistante.
- Certaines bâtisses sont dans un état de dégradation en plus de leur aspect pauvre en termes d'architecture.
- Le quartier ne contient aucun espace de stationnement, au niveau de la gare il n'y a qu'un petit parking de dizaine de places pour les fonctionnaires de la gare. La prise en charge des véhicules des voyageurs n'est pas incluse dans le programme de la gare.
- La gare ferroviaire se situe dans un endroit mal placé enfermé sur elle-même loin d'être à portée de vue ainsi que son emplacement conduit à des engorgements et des stationnements aléatoires.

Échelle fonctionnelle :

- Manque des équipements et l'absence des places publiques et du mobilier urbain.
- La gare qui est supposé être un point de repère dans la région, est hors portée de vue et ne participe pas à l'animation urbaine de la ville.
- L'aire d'intervention est très pauvre en matière d'architecture, cela est dû à une absence totale d'édifices à valeur architecturale significative.
- Une dissymétrie générée par la différence de gabarit importante sur les deux versants de la voirie.



Echelle urbanistique et paysagère :

- Les différentes logiques d'un tissu complexe existant qui borde l'assiette et le manque d'une liaison urbaine qui intègre la gare dans le centre-ville.
- L'absence d'une façade urbaine ou de fronts urbains qui permet une lecture homogène.
- L'absence des projets repères qui reflète le statut de la ville.

Synthèse : Tous ces facteurs nous ont poussé à la décision d'introduire le quartier de la gare dans notre intervention qui ferait objet de réaménagement et de restructuration pour renouer le dialogue avec la ville et la faire participer à l'animation de cette dernière dans une situation plus appropriée et de susciter une composition urbaine claire et homogène.

• *Tableau d'actions et recommandations :*

Espace	illustration	Actions	Justification
La gare		Restructuration	La gare doit avoir un programme qualitatif bien définie ce qu'il n'est pas le cas de la gare ferroviaire de Blida.
Les aires de manœuvres		Restructuration Redynamisation	- Les aires de manœuvres occupent des grands espaces extérieurs dans un lieu stratégique. - Le quartier de la gare nécessite une place publique.
Habitat collectif 1		Restructuration Réaménagement	- Une construction récente en très bonne état. - Absence d'espace de jeux et espace extérieur. - Elle se trouve sur une impasse.
Habitat collectif 2		Réhabilitation des boutiques sur l'avenue. Intervention sur la façade urbaine.	- Un beau bâti qui date de la période coloniale, on le garde pour la mémoire du lieu. - Manque d'entretien. - Il est abandonné et les boutiques du rez-de-chaussée sont fermées.
Habitat individuel 1		Intervention sur la façade urbaine	- L'avenue AMARA Youcef est une centralité en formation nécessite une intervention sur la façade urbaine. - Mauvais état des toitures et le revêtement extérieur des habitations.
Habitat individuel 2		Démolition	- Des constructions abandonnées diminuant la valeur du quartier de la gare. - La majorité est dans un très mauvais état.

<p>Siège OPGI</p>		<p>Restructuration Réaménagement</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le bâti est dans un bon état -Manque d'espaces extérieurs verts. -Consommation d'un grand d'espace pour le parking. -Utilisation d'un mur de clôture sur un boulevard. -Le bâti n'est pas aligné avec le boulevard.
<p>L'industrie EDIMCO +Ecole BAYA</p>		<p>Démolition</p>	<p>Délocalisation de l'industrie EDIMCO et l'école puisque elle se trouve à l'intersection de deux axes important dont il faut avoir un équipement avec une architecture qui reflète la valeur de ce nœud.</p>
<p>Système viaire</p>		<p>Restructuration Aménagement</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Les rues sont occupées par des chantiers /espace pour la poubelle. -Des voies qui se terminent par des escaliers (impasse) ou des habitations dans un mauvais état. -Un quartier animé que dans la journée (habitation +équipement). -Une surcharge sur les axes important AMARA Youcef et Mohamed BOUDIAF.

TAB.III.1 : Tableau d'actions et recommandations de l'aire d'intervention.
Source : travail auteurs 2020.

Actions et recommandations de l'aire d'intervention

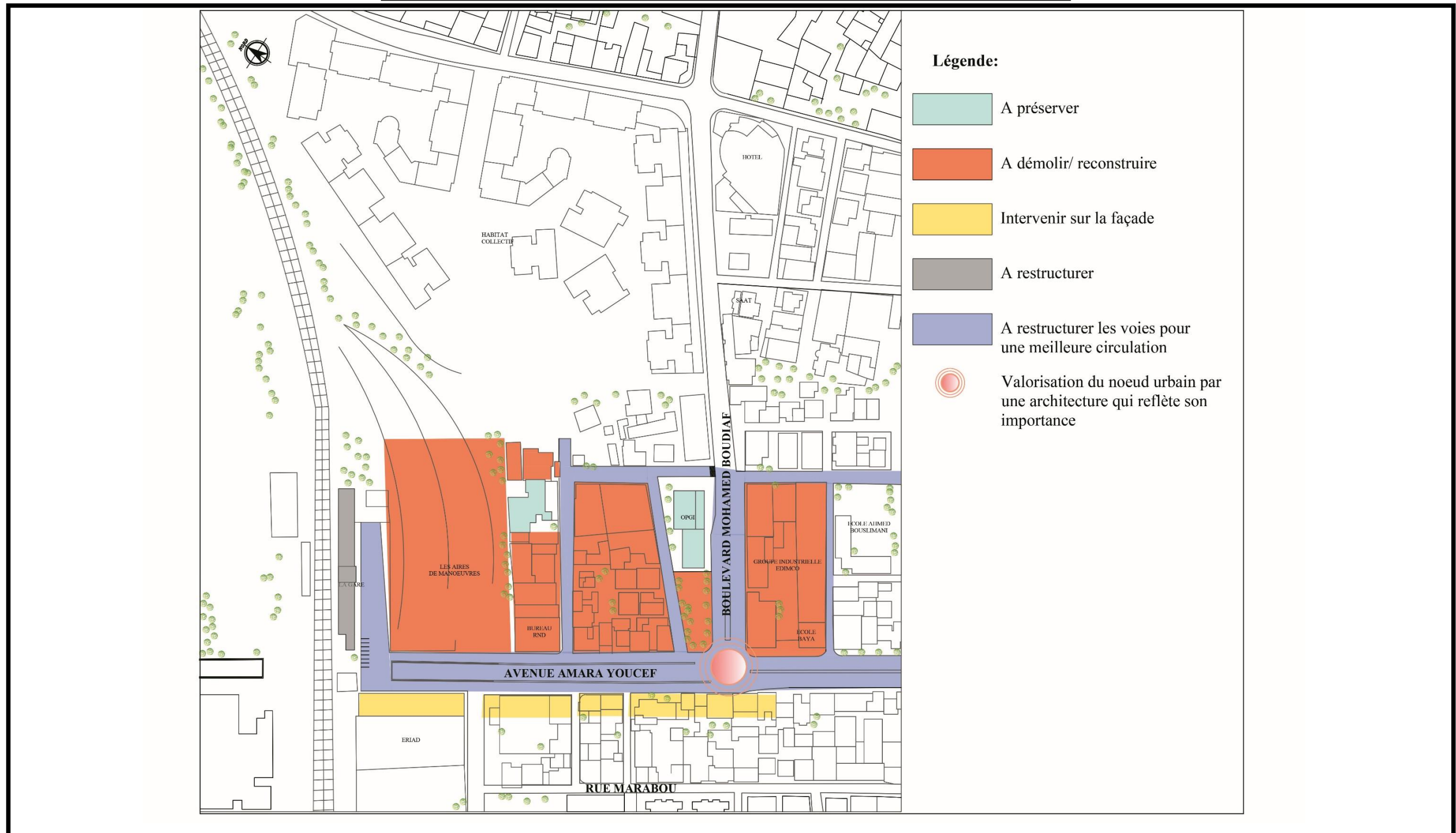


FIG.III.47 : Schéma d'actions et recommandations de l'aire d'intervention.

Source : travail auteurs 2020.

III.3.3. Démarches d'interventions urbaines du projet urbain :

- *Principes d'aménagements de l'aire d'intervention :*



FIG.III.48 : Schéma de récupération.
Source : travail auteurs 2020.

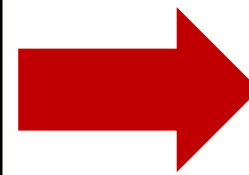


FIG.III.49 : Plan après intervention urbaine
Source : travail auteurs 2020.

Principes d'aménagement

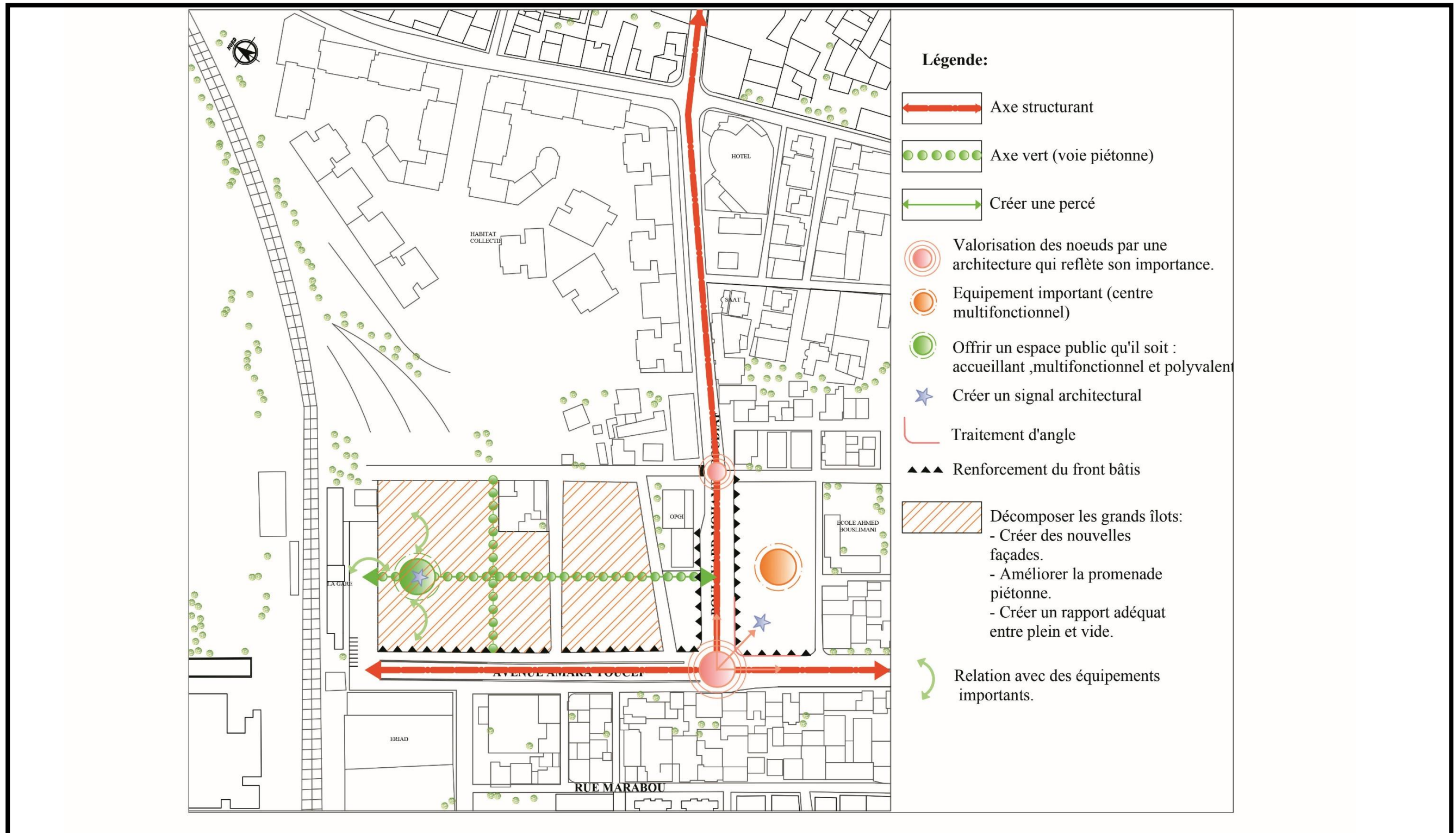


FIG.III.50 : Schéma de principes d'aménagement de l'aire d'intervention.

Source : travail auteurs 2020.

- Les concepts urbains :

Afin de trouver un remède adéquat aux multiples problèmes que souffre le quartier de la gare, nous avons proposé des actions urbaines qui traitent la relation entre ce dernier et la ville ainsi que son rapport avec son environnement immédiat, tout en prenant en considération les besoins et les attentes des habitants pour enfin arriver à l'aménagement final du quartier. L'analyse urbaine effectuée au préalable sur le site nous a permis de cerner les champs et les intentions d'intervention ainsi que les concepts et idées d'aménagement qu'on résume dans les points suivants :

Mobilité et système viaire :

- Renforcement du caractère des axes structurants de la ville (AMARA Youcef et Mohamed BOUDIAF).
- Prolongement et élargissement de certaines voies mécaniques pour assurer la perméabilité du quartier et sa connectivité avec les quartiers avoisinants. toutes les rues existantes sont accompagnées par une piste destinée aux piétons.
- L'animation des voies par la création des espaces publics et favoriser la circulation piétonne.
- La nouvelle infrastructure sera dotée d'une station pour le transport routier (taxis et bus) destinée pour les usagers du transport ferroviaires dans le but de l'inter modalité d'un nœud de réseaux de transport (rendre accessible de plusieurs modes de transport à partir de la gare, pour un déplacement rapide des voyageurs).

Créer une mixité fonctionnelle :

La mixité fonctionnelle désigne le fait de disposer sur un territoire l'ensemble des fonctions nécessaires à la vie en ville. C'est l'objectif principal qu'on s'est fixé afin d'avoir un quartier multifonctionnel où les distances sont réduites pour répondre au besoin des habitants. Pour favoriser cette mixité fonctionnelles le choix est porté sur :

- Le projet constitue un futur quartier à vocation mixte d'habitat, des équipements et de services qui renforce la centralité et participe à un renouvellement du périmètre.
- Délocaliser la zone industrielle EDIMCO et l'école BAYA pour faire projeter un centre multifonctionnel.
- Relier et ouvrir le quartier sur la ville : Le terrain d'une surface importante demande d'être bien aménager et revalorisée. Nous avons proposé des équipements qui vont former des points de repère pour le quartier tels que (centre commerciale, centre culturel, immeuble bureau...) qui assurent la variété des services, d'emplois et améliore la qualité de vie quotidienne et l'attractivité de quartier.

- Le renforcement de la fonction commerciale (des équipements commerciaux et des commerces en RDC) au cœur de quartier pour animer la maille urbaine et faire revivre le quartier.
- Offrir une diversité résidentielle : (habitat individuel et collectif).

Le retour vers la densité :

- Améliorer la gestion de l'espace urbain pour éviter l'étalement grâce à un découpage du foncier basé sur la densité par l'utilisation rationnelle de l'espace et l'augmentation des gabarits, on a libéré des surfaces pour les espaces verts ainsi une grande place publique.

L'horizontalité :

- On a le même gabarit le long de chaque parcours, pour assurer la continuité visuelle.

L'Alignement du bâti :

Alignement des bâtiments le long des voies de sorte à amener la fluidité et la continuité des parcours et des espaces.

Consolider la centralité urbaine :

- On encourage et on favorise l'émergence de la centralité urbaine par la présence des éléments urbains (la gare, surfaces commerciales, place publique) et par l'animation de la place et encourager les échanges entre les habitants par des lieux de rencontre. Le nouveau programme projeté au quartier de la gare contribue à la consolidation et la valorisation de cette centralité et la transformation de notre quartier à un pôle d'attraction.

Valoriser les espaces publiques :

- Dans son aspect écologique le projet prévoit de mettre en place une trame paysagère d'espaces publics pour améliorer l'image de quartier et favoriser la Mixité fonctionnelle et l'activité publique surtout au niveau des centralités.
- Pour répondre aux besoins actuels de faire entrer la nature à la ville on a proposé une certaine logique d'implantation des espaces verts dont on estime la continuité entre tout espace existant.

Energie :

- Réduire la consommation d'énergie et améliorer la gestion au niveau des bâtiments conçus et cela à travers l'utilisation de la ventilation naturelle, l'utilisation des matériaux isolants pour réduire la consommation d'énergie, l'utilisation de panneaux solaires et les toits verts.

Matériaux :

- L'utilisation des matériaux qui sont utilisés localement et qui caractérisent le paysage bâti, tels que bois, verres, briques... est envisageable et d'éliminer autant que possible les matériaux qui ne sont pas durables, nocifs à la santé et à l'environnement.

L'ensemble de nos interventions ont le but d'atteindre un équilibre social, garantir l'activité tout au long de la journée en favorisation d'un environnement agréable sécuritaire et réduire massivement les déplacements par un rapprochement de lieu de vie et le lieu de travail.

- Schéma de structure :

Dans notre site nous nous retrouvons face à une discontinuité des tracés car quelque uns débouche dans des impasses ou des immeubles carrément ce qui a donné naissance à une rupture et à une désorientation de l'utilisateur. De ce fait nous avons pris les tracés comme support pour la composition urbaine que nous allons proposer d'adopter.

- Les axes principaux verticaux comme délimitation et élément d'organisation du site.
- Les axes secondaires pour faciliter la connexion entre les axes principaux.

La circulation :

Installer un réseau viaire hiérarchisé (voies principales, secondaires, tertiaires, et les voies piétonnes...etc.) à travers :

- Création d'une continuité entre les zones pour irriguer les parties enclavées par le prolongeant et la restructuration des voies déjà existantes, cela participe à la naissance d'un réseau des voies hiérarchisé qui structure le quartier.
- L'actualisation de la notion de trottoir dans l'aire d'étude par des élargissements et des aménagements adéquats.
- Favoriser la mobilité douce et écologique non polluante par la création de nouvelles voies piétonnes.

Afin d'avoir un découpage régulier dans le site qui nous assure une bonne cohérence et une fluidité pour l'utilisateur et cela tout en gardant la logique des tracés existants.

Forme et trame projetées :

En essayant d'intervenir en harmonie avec le tissu ancien .Le découpage a donné un tracé régulier et des forme géométrique dans son globale. Faire une nouvelle trame de rue

fortement interconnecté de façon à former des îlots et des parcelles plus homogènes par rapport au découpage existant.

Le type d'îlots adopté :

Nous avons opté ce type d'îlots :

- Ilots ouverts :

Les tendances actuelles d'aménagement durable vers des îlots de plus en plus ouverts sont une alternative à l'îlot classique, on observe que cette façon d'aménager en « îlot ouvert » favorise davantage les effets de transparence et de perméabilité des îlots, en donnant une valeur à cet espace, ainsi qu'une articulation avec l'espace environnant.

- Le macro lot :

C'est un ensemble multifonctionnel associé dans un même tissu avec des programmes déférents ses avantages sont indiscutables : il permet d'obtenir, au sein d'un îlot, une mixité programmatique (bureaux, équipements, commerces...) et sociale, la diversité architecturale, la densité, éventuellement la gestion harmonieuse ou coordonnée d'un ensemble immobilier un peu plus dense, un peu plus complexe.

- Structure fonctionnelle projetée :

Le système de fonctionnement actuelle est basé complètement sur le principe de zonage (zone industriel /zone sportive /zone d'habitation), l'intervention a pour but d'améliorer ce programme et d'éliminer cette problématique en proposant des liens fonctionnelles pour créer des nouvelles entités cohérentes équilibrés, pour cela on propose :

- Insérer des équipements socioculturels dotés d'un style architectural particulier au niveau des nœuds urbains (hôtel- cinémas-centre multifonctionnel...)
- Pour le programme projeté on a essayé d'assurer la mixité fonctionnelle en intégrant l'habitat intégré, les services de proximité, bureaux, équipements (culturels, loisirs, sportifs et scientifiques...) et des espaces publics afin d'animer la gare, permettre aux habitants et même les passagers d'en profiter et d'offrir au quartier une liaison directe avec la ville.
- Nous avons aussi prévu des espaces de regroupement et de partage dans chaque îlot. Et pour finir et afin de relier notre projet avec son environnement une promenade (la rue intérieur piétonne) sera aménagée reliant plusieurs séquences différentes (la gare, l'espace public et le centre multifonctionnel).

Schéma de structure

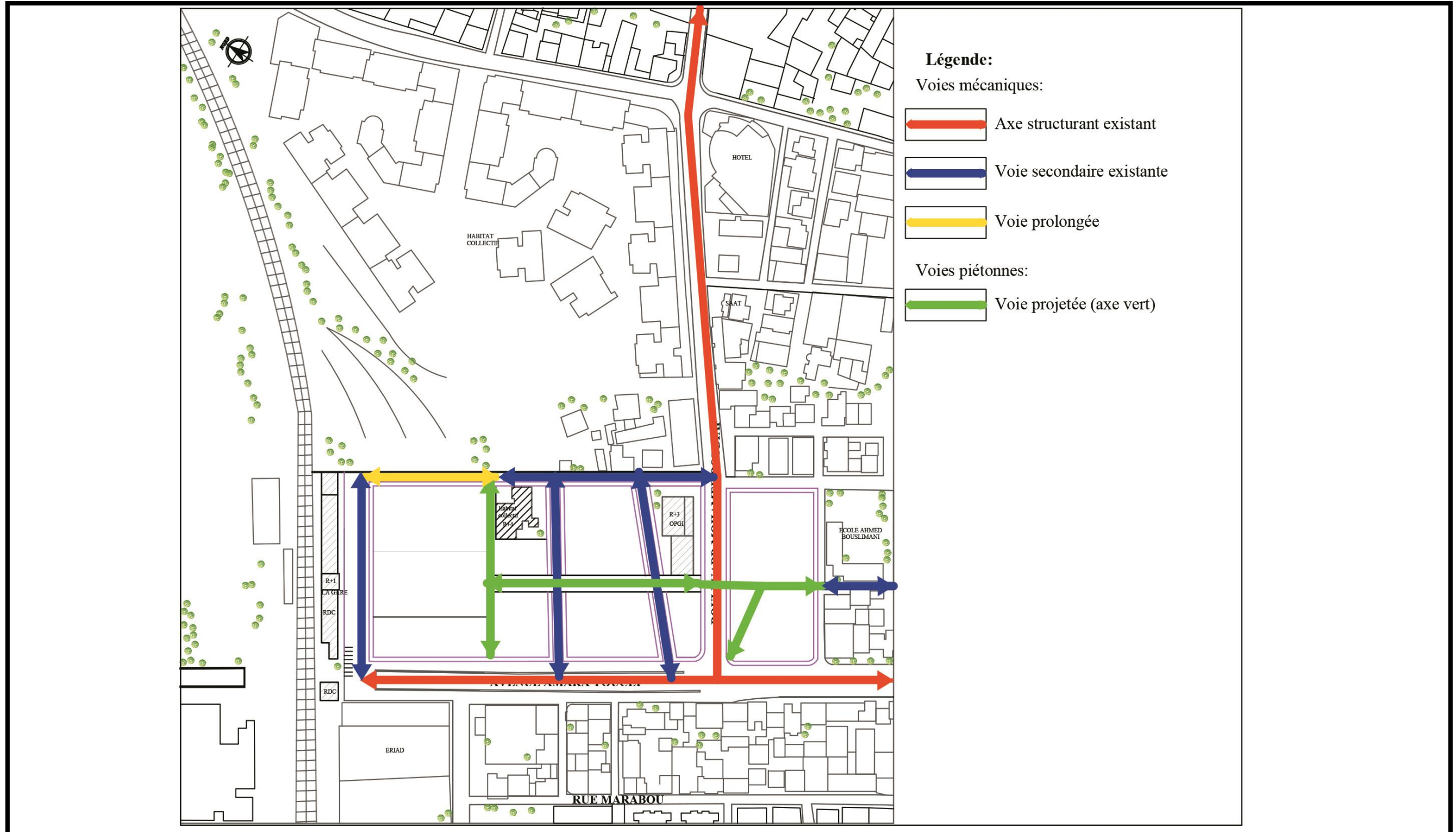


FIG.III.51 : Schéma de structure.
Source : travail auteurs 2020.



FIG.III.52 : Schéma de forme et trame projetée.
Source : travail auteurs 2020.



FIG.III.53 : Schéma de structure fonctionnelle projetée.
Source : travail auteurs 2020.

Plan d'aménagement

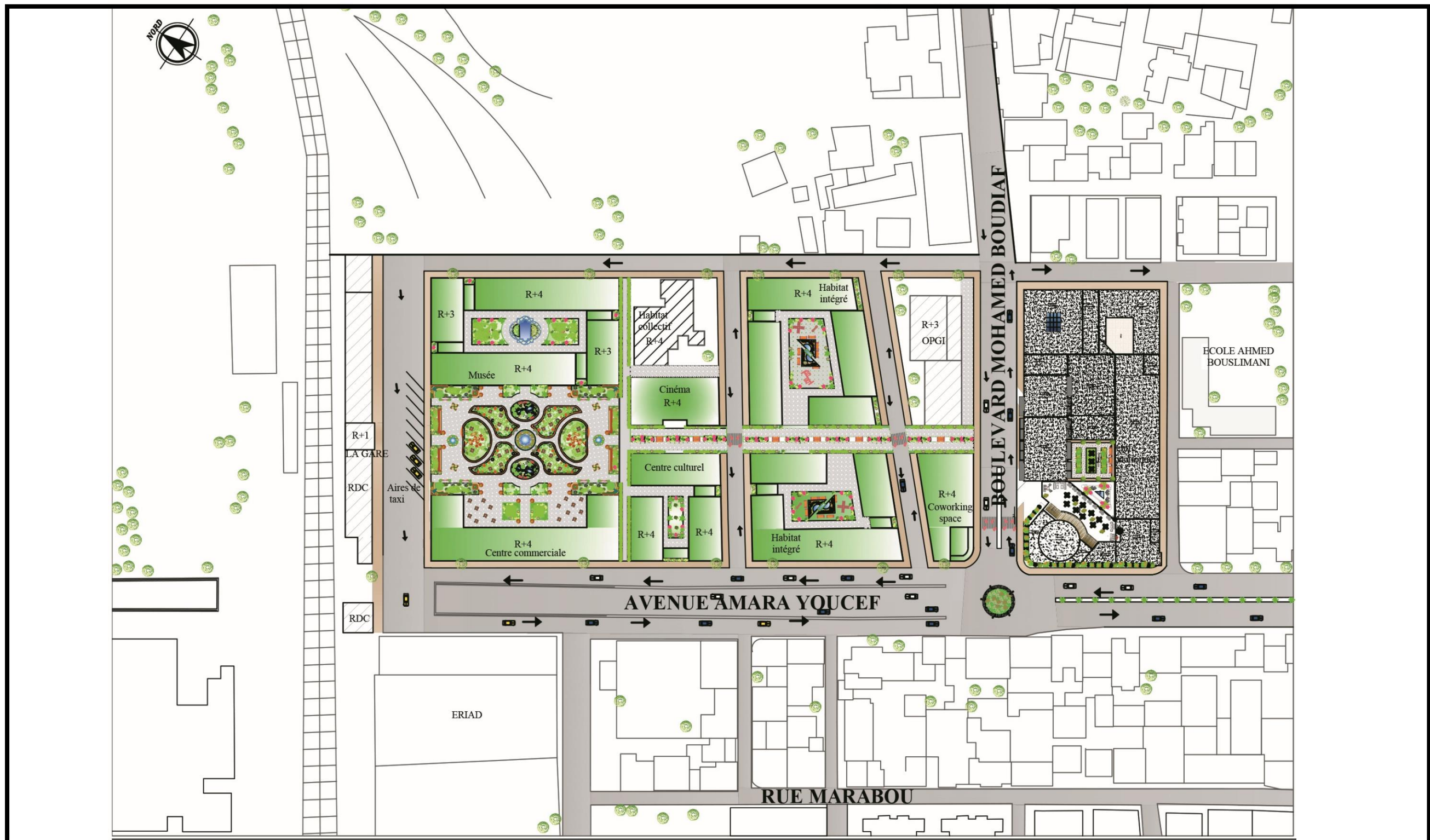


FIG.III.54 : Plan d'aménagement.
Source : travail auteurs 2020.

Plan de composition urbaine



FIG.III.55 : Plan de composition urbaine.
Source : travail auteurs 2020.

Plan de rez de chaussé de l'aire d'intervention

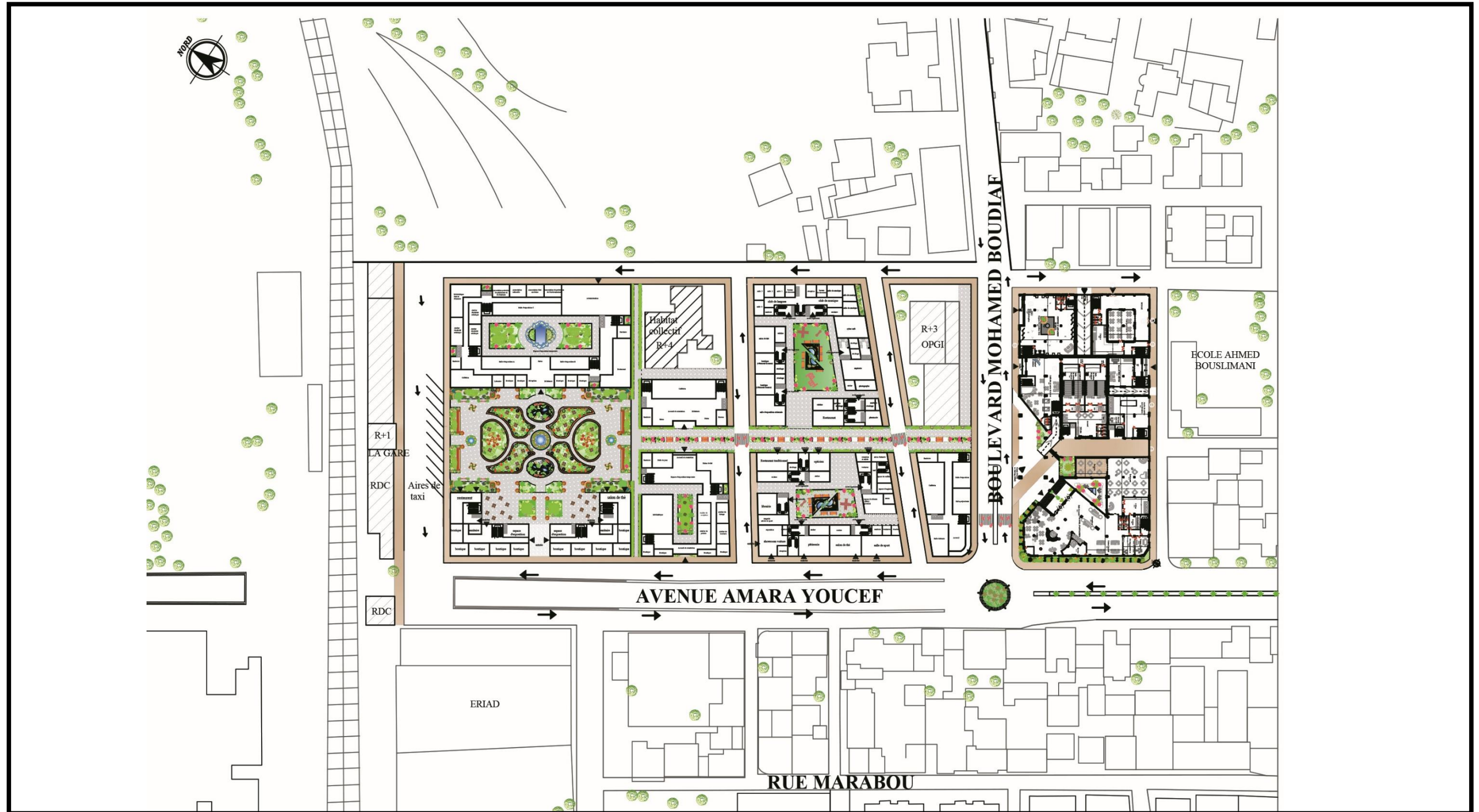


FIG.III.56 : Plan de rez de chaussée de l'aire d'intervention.
Source : travail auteurs 2020.

Les vues en 3D de projet urbain

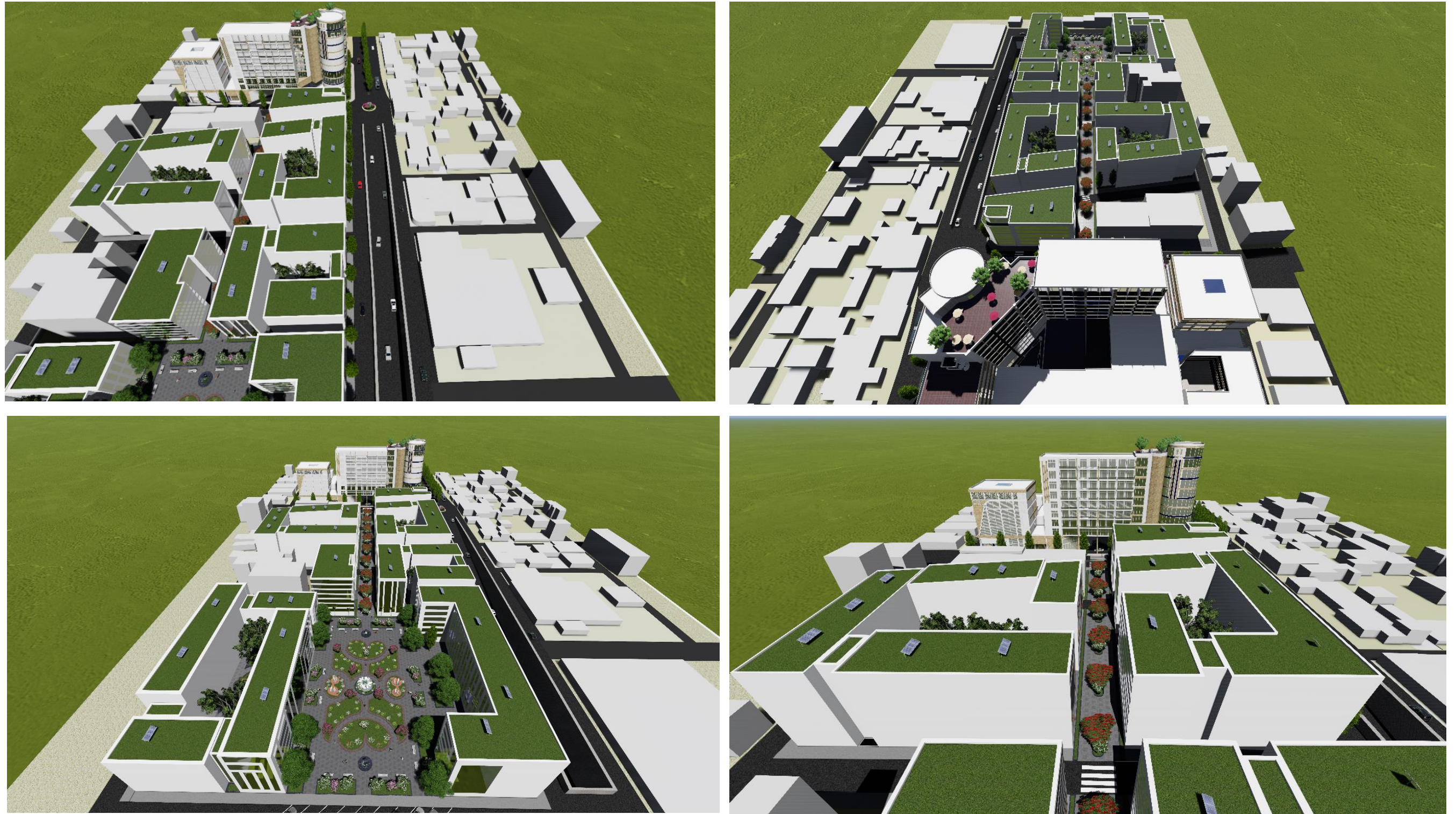


FIG.III.57 : les vues en 3D de projet urbain
Source : travail auteurs 2020.

Les vues en 3D de projet urbain



FIG.III.58 : les vues en 3D de projet urbain
Source : travail auteurs 2020.

Les vues en 3D de projet urbain « Place publique »





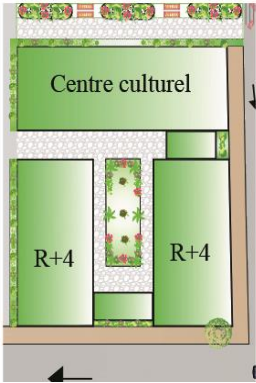
FIG.III.59 : les vues en 3D de projet urbain
Source : travail auteurs 2020.

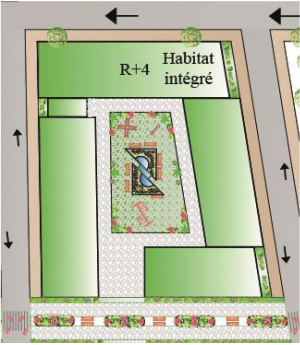

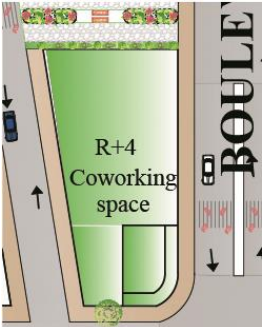

Les vues en 3D de projet urbain « Promenade »



FIG.III.60 : les vues en 3D de projet urbain
Source : travail auteurs 2020

• Programmation urbaine :

Ilot	Type de fonction	Surfaces
 <p>The site plan for Ilot 01 shows a rectangular plot with a central courtyard. The top section contains a museum (R+4) and public space (R+3). The middle section is a shopping center (R+4). The bottom section is another shopping center (R+4). The plot is surrounded by streets with arrows indicating traffic flow.</p>	<p>01 Musée (R+4) Espace public Centre commerciale (R+4)</p>	<p>Musée : S= 2728 m² Espace public : S= 2762 m² Centre commerciale S= 1684 m²</p>
 <p>The site plan for Ilot 02 shows a rectangular plot with a large central area labeled 'Cinéma R+4'. The plot is surrounded by streets with arrows indicating traffic flow.</p>	<p>02 Cinémas (R+4)</p>	<p>S= 616 m²</p>
 <p>The site plan for Ilot 03 shows a rectangular plot with a large central area labeled 'Centre culturel'. Below it are two smaller areas labeled 'R+4'. The plot is surrounded by streets with arrows indicating traffic flow.</p>	<p>03 Centre culturel (R+4)</p>	<p>S= 1322 m²</p>

	<p>04 Habitat intégré (R+4)</p>	<p>S= 2421 m²</p>
	<p>05 Habitat intégré (R+4)</p>	<p>S= 2085 m²</p>
	<p>06 Coworking space (R+4)</p>	<p>S= 702 m²</p>
	<p>07 Centre multifonctionnel (hôtel (R+10), cinéma(R+2), école(R+3), centre d'affaires(R+10))</p>	<p>S= 5145.75 m²</p>

TAB.III.2 : Programme des ilots proposés.
Source : travail auteurs 2020.

III.4. LE PROJET D'ARCHITECTURE URBAINE :

III.4.1. Aménagement extérieures :

• Espaces publics, espaces verts :

Pour répondre aux besoins actuels de faire entrer la nature à la ville on a proposé une certaine logique d'implantation des espaces verts dont on estime la continuité entre tout espace existant, le système est structuré comme suite :

- Un grand espace public en face la gare ferroviaire qui sera un espace convivial à partager, doté des restaurants, des cafétérias, espace d'activités en plein air (aires de jeux, espaces de repos) a pour l'objectif de rencontre et de détente et ouvrir le champ de vision vers la gare.
- « Dans le projet urbain durable le piéton est roi », ceci est notre devise de conception d'espace public, nous avons doté une promenade urbaine verte d'une série d'arbres et de verdure ainsi que d'aménagements de détente et de repos qui déploie sur le quartier de la gare qui à la fin de son parcours se trouve la place publique dans le but de création d'espace vert pour aérer le tissu urbain et mettre en valeur le quartier.
- Des espaces verts classiques distribués sur les entités par des besoins de fonctionnement, qualité et attractivité.
- Le cœur d'îlot vert : végétaliser le cœur d'îlot, et concevoir des espaces de convivialité, de partage, et de solidarité pour renforcer la cohésion sociale.



FIG.III.61 : Schéma d'espaces publics.

Source : travail auteurs 2020.



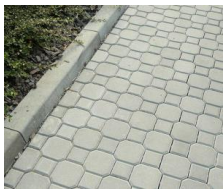





D'une façon générale, l'aménagement du quartier sera marqué par une présence forte du végétal notamment autour d'une trame verte qui constituera un espace majeur de desserte piétonne, de promenade, et de valorisation du quartier. (Continuité visuelle et d'identification claire des rapports public/privé.).

Partie technique de l'aménagement urbain :





Rôle du mobilier urbain :

- Le rôle majeur du mobilier urbain est de faciliter la vie tant des usagers de l'espace public, que des services techniques des villes qui les exploitent et les maintiennent, il contribue aussi à l'amélioration du cadre urbain et de l'image de la ville ;
- Mobilier urbain gérant de confort de l'espace public, participe au caractère agréable et humain de la ville et à sa singularité.

Choix de réaménagement dans notre cas d'intervention :

	Matériaux de revêtement de sol			
Revêtement de sol				
	Béton bitumineux, pour les chaussées et parkings	Dalles de pierres naturelles pour les trottoirs	Pavé Autobloquant pour les voies piétonnes	Granit pour l'aménagement de la place
Mobilier urbain	Mobilier de protection			
				
	Bornes de protections	Bornes de protections en béton	Arceaux et étriers	
Mobilier de repos				
				
Bancs et banquettes types bois pour espaces publics				

Mobilier urbain	Mobilier de loisir			
				
	Aires de jeux pour enfants	Balançoire à bascule	Espace de détente	Espace de lecture
	Mobilier décoratif			
				
	Pergola	Les fontaines		Des grilles décoratives pour arbres
	Mobilier de propreté			
				
	Poubelle en métal et bois	Poubelle en métal et bois	Poubelle métal pour multiples usages, seront implantées dans tous les espaces publics	
	Matériels d'information et de communication			
				
affichage d'informations municipales ou culturelles	Panneau d'affichage	tables d'orientation	Plaques de rues	
Eclairage	Mobilier pour éclairage			
				

	Luminaire alimenté par l'énergie solaire	Lampadaire électrique	Bornes lumineuse économiques	Spots lumineux
Végétation	Parmi la végétation utilisée lors de notre intervention :			
				
	Palmier	Eucalyptus	Laurier	Végétation basse comme « violette, roses, tournesols, muguet... etc

TAB.III.3 : Tableau technique de l'aménagement urbain des espaces publics.
Source : travail auteurs 2020.

III.4.2. A l'échelle d'ilot : « l'avant-projet »

- Choix de typologie adopté :

Le macro lot :

Il peut se définir comme un îlot-lot formé de plusieurs entités fonctionnelles et formelles associant plusieurs maîtres d'ouvrage dont l'un est généralement le leader, C'est un ensemble multifonctionnel associé dans un même tissu avec des programmes déferents. Parmi ses avantages :

- Il est composé de plusieurs entités ; ces entités sont de garder une individualité
- Une diversité programmatique grâce à la différence des architectures pour un objectif de mixité sociale aussi bien qu'à la diversité des espaces libre créer : rues, accès ; jardins
- la diversité architecturale, la densité, éventuellement la gestion harmonieuse ou coordonnée d'un ensemble immobilier un peu plus dense, un peu plus complexe.

La notion : ilot ouvert :

La tendance actuelle d'aménagement durable vers des îlots de plus en plus ouverts est une alternative à l'îlot fermé classique, on observe que «îlot ouvert » favorise d'avantage les effets de transparence et de perméabilité des îlots, en donnant une valeur à cet espace, ainsi qu'une articulation avec l'espace environnant. Voici quelque principe clés de l'ilot ouvert :

- L'ilot ouvert est un ensemble de bâtiments autonomes et fragmentes, la hauteur des immeubles est limitée selon l'environnement immédiat et les réglementations,

- les façades sont généralement alignées sur la rue.
- l'autonomie et la singularité du bâtiment, c'est-à-dire, il a ses quatre faces libres.
- L'aménagement des jardins dans chacun des îlots, ce sont des lieux de détente, de passage.
- la circulation de la lumière un point forts de la théorie de l'îlot ouvert, chaque bâtiment est ses 4 faces libres et que chaque bâtiment n'est pas la même hauteur, la lumière naturelle éclaire au moins 3 façades des bâtiments au cours de la journée.
- La parcelle est scindée en deux parties, séparées soit par des passages piétonniers, un escalier paysage, permettant de rejoindre le cœur d'îlot « îlot traversant »

Avant d'entamer le projet il est nécessaire de faire une recherche sur les projets similaires.

Exemple 01 traitent la notion d'îlot ouvert : Le projet du quartier MASSENA(Paris) :

➤ Présentation du projet :

Christian de Portzamparc élabore en France à Paris règle du jeu permettant des variations, Il met en pratique, le concept d'îlot ouvert au sein du même quartier et des règles de construction : volumétrie, découpage des îlots, tracé des voies et des jardins publics



une

FIG. III.62 : Vue en 3d du plan de masse quartier Masséna

Source : <https://www.christiandeportzamparc.com/fr/projects/quartier-massena/>

➤ L'objectif du projet :

L'objectif est la mise en œuvre de la théorie de l'îlot ouvert, en rupture avec la vision moderniste des tours et des barres et en s'appuyant sur la mixité fonctionnelle, ainsi que d'autres critères comme :



FIG.III.63.64 : Immeubles de masse quartier Masséna

Source : <https://www.christiandeportzamparc.com/fr/projects/quartier-massena/>

- La mixité urbaine et sociale.
- Les transports en commun et les modes de circulation douce.
- La liaison entre les autres quartiers.
- Améliorer la qualité de vie.

➤ Concept retenus :

- Variété des programmes différentes activités : bureaux, commerces, équipements et logement.

- Variétés des gabarits et des volumes assemblé au long du volume unitaire de la rue.
- Chaque immeuble peut prendre le jour sur autre façades.
- Les rues ouvertes, diversifiées et lumineuse.
- Aménagement des jardins et passages piétonne à l'intérieur d'îlot.

Exemple02 traitent la notion d'intersection des deux boulevards (valorisation du nœud) : le projet « Kampung Admiralty complex » à Singapour :

➤ Présentation du projet :

Le complexe est Situé sur un site étroit de 0,9 Ha avec une hauteur limite de 45 m, l'îlot donne sur l'intersection des deux grands boulevards et à proximité de la voie ferrée

Le «Kampung (village) vertical» est conçu, avec trois strates Community Plaza dans la strate inférieure, un centre médical dans la strate moyenne et un Community Park avec des appartements dans la strate supérieure.

• Objectif du projet :

Ces trois strates distinctes les différents usages du bâtiment pour favoriser la diversité des programmations croisées et libérer le rez-de-chaussée pour les générateurs d'activités. La proximité des services de santé, sociaux, commerciaux et autres favorise les liens intergénérationnels.

Concept retenus :



FIG.III.65 : Plan masse du complexe
Source : Pinterest, traité par auteurs 2020.



FIG.III.66 : Plan de rez-de-chaussée
Source : Pinterest, traité par auteurs 2020.

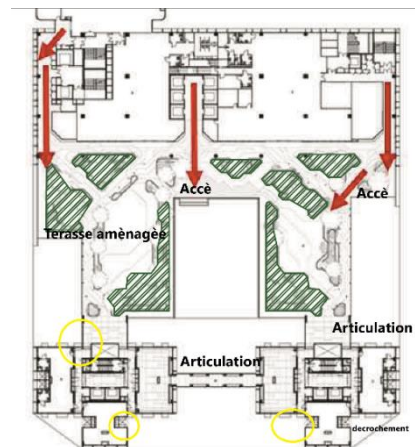


FIG.III.67 : Plan étage courant
Source : travail d'auteurs 2020.



FIG.III.68 : Façade du complexe
 Source : Pinterest, traité par auteurs 2020.

- Concepts retenus à travers d'autres projets similaires à notre site d'intervention :
 - L'élément émergent sur l'intersection des deux boulevards
 - L'utilisation des formes circulaires
 - Consacrer les derniers niveaux d'immeubles pour les restaurants et les cafeteria



FIG.III.69.70.71 : Façades d'hôtels
 Source : www.pinterest.com



FIG.III.72 : Terrasse d'hôtel
 Source : www.pinterest.com

- Analyse d'ilot d'intervention :

Choix motivé d'ilot :

Notre choix s'est porté sur l'ilot d'intersection des deux axes l'avenue AMARA Youcef et le boulevard BOUDIAF Mohamed, il est fondé sur plusieurs facteurs :

- Relier les deux boulevards structurant la ville à travers la valorisation du nœud urbain très important.
- Sa situation dominante d'aire d'intervention.
- La relation entre ses deux axes offre une variété d'interventions architecturale et urbain
- L'endroit est agréable et offre des vues panoramiques (la vue de chréa et la promenade du quartier)
- L'histoire des lieux et l'évolution d'une nouvelle centralité

- Présentation d'ilot d'intervention :

Dimension d'ilot d'intervention : L'ilot choisit a une forme rectangulaire et la superficie totale du terrain est de 5958.90 m².

Morphologie d'ilot d'intervention : Le terrain se trouve sur une plaine, il présente sur pente douce de 2%.

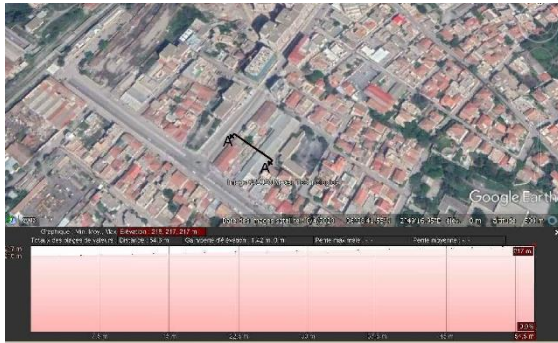


FIG.III.73 : Coupe AA sur terrain

Source : travail auteurs 2020.

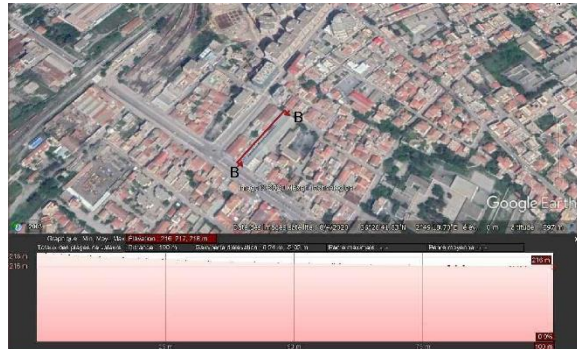


FIG.III.74 : Coupe BB sur terrain

Source : travail auteurs 2020.

Accessibilité d'ilot d'intervention : La situation de notre projet architecturale est stratégique par rapport aux réseaux viaires, il est accessible directement par des voies mécaniques importantes venant du boulevard BOUDIAF Mohamed du côté nord, par l'avenue AMARA Youcef ouest, ainsi que des voies secondaires du côté sud et est.

- Présentation du projet architectural :

Choix motivé du projet architectural : Dans ce volet nous avons choisi de développer le projet du centre multifonctionnel proposé au niveau du quartier de la gare de Blida, c'est un équipement à plusieurs fonctions et activités et essayer de répondre à des besoins essentiellement urbains.

Dans notre cas se base sur l'hôtel d'affaires, le centre d'affaires EDIMCO, école primaire et complexe cinématographie.

- Concepts formels et principes du projet architectural :

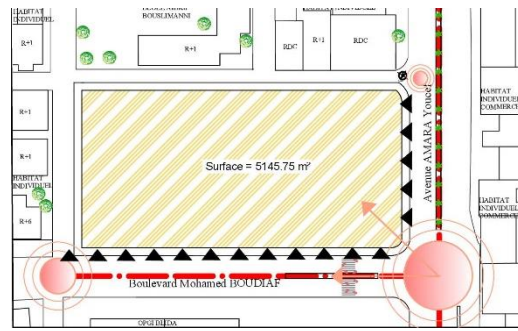
Afin d'arriver à une formalisation simple et logique du projet, nous devons adopter une démarche conceptuelle claire et objective pour nous permettre de cerner le maximum de paramètres qui peuvent rentrer dans la projection architecturale.

Le projet que nous avons choisi se distingue par son caractère conceptuel, de sa volumétrie et l'imposition de son architecture, venant ponctuer une séquence urbaine important au niveau de la centralité urbaine AMARA Youcef et BOUDIAF Mohamed.

Etapes de la genèse de la forme

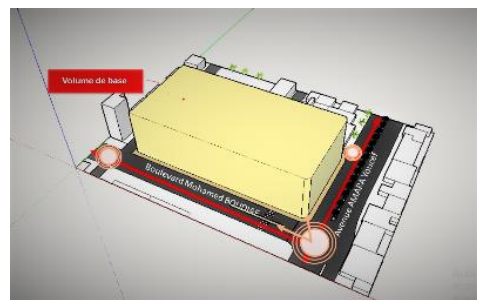
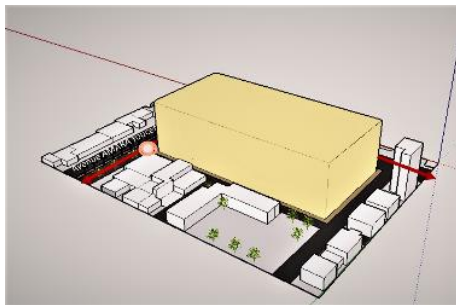
Etape 01 : **Implantation du site**

On commence par zoomer sur la dernière étape du projet au niveau de la composition urbaine : Implanter et orienter le centre multifonctionnel en s'appuyant sur les données urbaines et environnementales. Il est d'une surface de 5145.75 m²



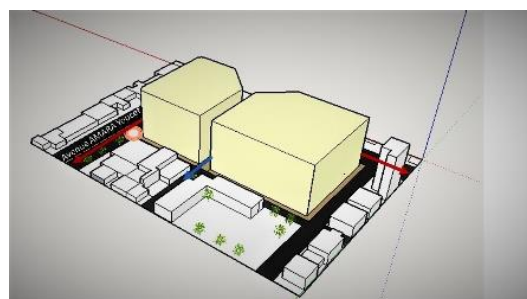
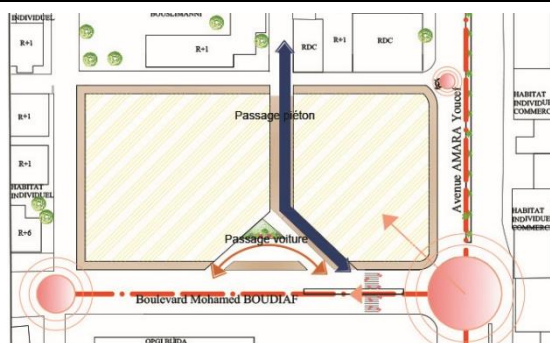
Etape 02 : **Alignement**

On a épousé la forme du terrain en s'alignant aux deux axes important comme points forts pour continuer la façade urbaine et sur les deux rues mécaniques secondaires comme point faible.



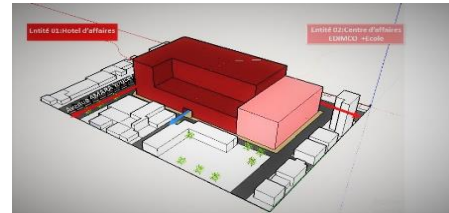
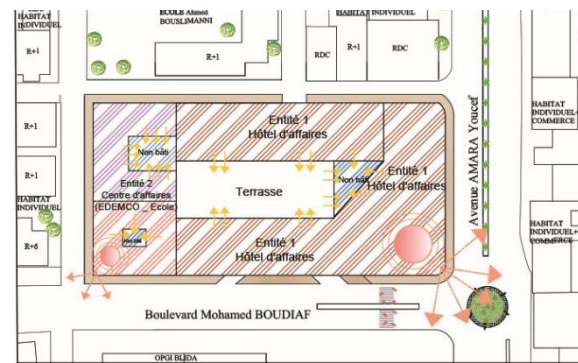
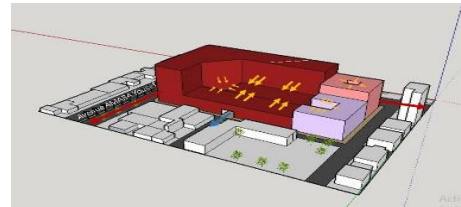
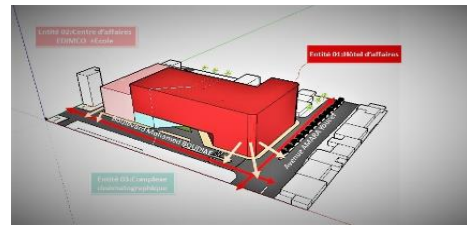
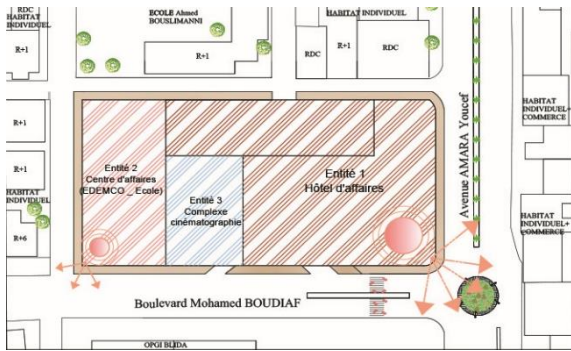
Etape 03 : **Rythmes**

Un passage piéton projeté traverse l'îlot pour relier la centralité avec la ville et un passage de voiture pour accéder au parking. On obtient deux entités l'hôtel d'affaires et le centre d'affaires EDEMCO + école qui s'étend verticalement.



Etape 04 : Accès /bâtie et non bâtie/ émergence

L'entrée principale d'hôtel d'affaires et du centre d'affaires EDEMCO se font à partir de boulevard BOUDIAF Mohamed et l'accès à l'école et la sortie du parking à partir de la rue mécanique secondaire. Création des espaces extérieurs au milieu des entités urbaines : patios, terrasses jardins (principe îlot ouvert) pour pénétrer la lumière naturelle à l'intérieur d'îlot.



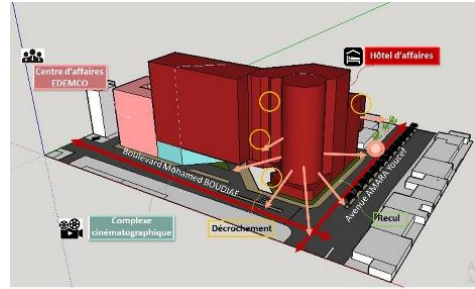
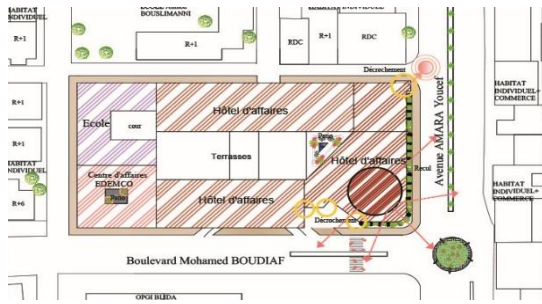
Etape 05 : Articulation / géométrie

un élément émergent s'élève verticalement pour marquer l'intersection des deux centralités urbaines. (voir l'exemple de référence)

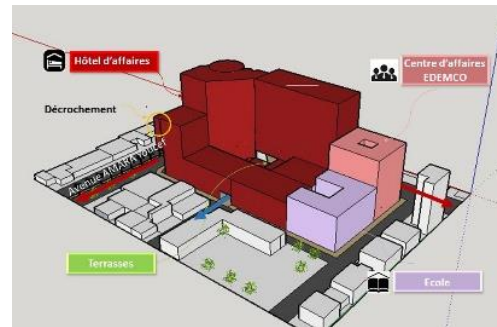
Le traitement du plein et vide, le décrochement pour unifier l'élément émergent, terrasses accessible, les balcons en porte à faux : travaillent comme élément d'articulation.

L'utilisation d'une trame l'articulation qui nous a permettre de séparer les volumes du centre d'affaires de l'école (rampe), le volume du centre d'affaire de l'hôtel et le volume de l'école de l'hôtel par un volume vide.

Un traitement de façade avec la structure verticale apparente qui assure une clarté



d'espaces intérieurs et extérieurs.



Forme finale :



TAB.III.4 : Genèse de la forme de projet architectural
Source : travail auteurs 2020.

➤ Concept fonctionnels :

Organisation spatiale et système de distribution :

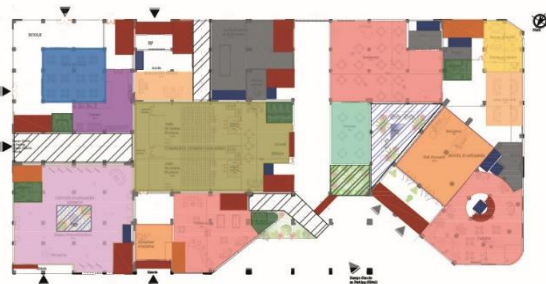


FIG.III.75 : Plan RDC.
Source : travail auteurs 2020.

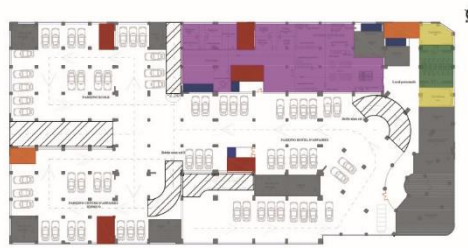


FIG.III.76 : Plan sous-sol 1Niv (-3.00)
Source : travail auteurs 2020.

Legende:

- Réception
- Restaurant et cafeteria d'hôtel
- Salle polyvalente/banquet et salle des fêtes
- Salon d'étage
- Hébergement hôtel
- Salles de cinéma
- Espace d'exposition
- Classes d'école
- Administration
- Cuisine centrale
- Plais
- Terrasse
- Espace vert
- Vestiaires
- Sanitaire
- Locaux et service technique
- Rampes sous sol

Circulation verticale:

- Escalier
- Escalier de secours
- Ascenseur mécanique



FIG.III.77 : Plan 1^{er} Etage
Source : travail auteurs 2020

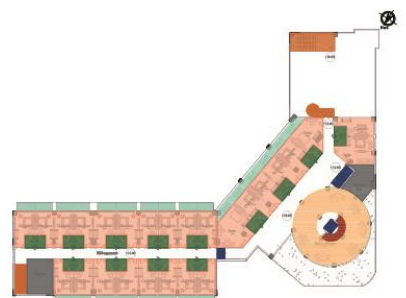


FIG.III.78 : Plan 7^{ème} Etage.
Source : travail auteurs 2020



FIG.III.79 : Affectation spatiale de projet architecturale
Source : travail auteurs 2020.



FIG.III.80 : Affectation spatiale de projet architecturale
Source : travail auteurs 2020.

➤ Concepts de programme quantitatif et qualitatif :

Programme centre d'affaires :

Fonction	Type	Surface	Nombre
Réception	Entrée et hall d'accueil	20 m ²	1
Administration	Service après-vente	57.8 m ²	1
	Manager	63 m ²	1
	Finance	46 m ²	1
	Bureau de directeur	47 m ²	1
	Salle de réunion	36 m ²	1
Exposition	Salle d'exposition	343 m ²	3
	Bois, céramique, acier		
Sièges d'entreprises	Entreprise 1	53 m ²	1
	Entreprise 2	45 m ²	1
	Entreprise 3	64 m ²	1
	Entreprise 4	57 m ²	1
	Salle de réunion	33 m ²	4
Restauration	Salle de restaurant	49 m ²	1
	Cuisine	195 m ²	1
	Vestiaires	14.23 m ²	1
Sanitaires	Sanitaire H / F	10 m ²	2
Espace extérieur	Patio	32 m ²	1

TAB.III.5. : Programme de centre d'affaires EDIMCO

Source : travail d'auteurs 2020.

Programme école :

Fonction	Type	Surface	Nombre
Administration	Bureaux de surveillantes	16 m ² ,22.5 m ² , 26 m ²	1, 1, 2
	Bureaux des enseignants	50 m ²	1
Salles	Classes d'enseignement	56 m ² 35 m ² 42 m ²	1, 4 ,1
	Salle d'informatique	40 m ²	1
	Salle de lecture	78 m ²	1
	Salle polyvalentes	122 m ²	1
	Cuisine	100 m ²	1

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

Espace extérieur	Cour extérieur	146 m ²	1
Sanitaire	Sanitaire d'étage F / G	22 m ² , 17 m ²	1 ,1
	Sanitaire RDC.	17 m ²	2

TAB.III.6 : Programme d'école primaire.

Source : travail d'auteurs 2020.

Programme hôtel d'affaires :

Fonction	Type	Surface	Nombre
Réception	Entrée	58 m ²	1
	Hall d'accueil	103 m ²	1
	Salon d'accueil	93 m ²	1
Administration	Bureau de directeur	36 m ²	1
	Bureau de secrétaire	33 m ²	1
	Service	23 m ² , 20 m ²	
Restauration	Cafeteria	233 m ²	1
	Restaurant	334 m ²	1
	Restaurant-traditionnel	296 m ²	1
Centre de loisirs	Réception	48.77 m ²	1
	Cafeteria et espace	180 m ² , 380 m ²	1,1
	Sanitaires F/H	15.60 m ²	2
Complexe cinématique	Accueil et billetterie	42.34 m ²	1
	Terrasse	76.36 m ²	1
	Cabinet de projection	9 m ²	2
	Salle de cinéma	134 m ²	1
Salle des fêtes	Entrée	19.93 m ²	1
	Sas	20 m ²	1
	Accès et accueil	100 m ²	1
	Salon d'accueil	42 m ²	4
	Chambres	23 m ²	2
	Vestiaires	40 m ²	1
	Salle des fêtes	536 m ²	1
	Salle de banquet	363 m ²	1
	Sanitaire F/H	20 m ²	1

Evènement professionnel	Salle de projection	42 m ²	1
	Salle de conférence	37.20 m ²	1
	Salle de banquet	272 m ²	1
	Salle de commission	102 m ²	1
	Espace exposition	155 m ²	1
	Sanitaire F/H	16 m ²	1
Hébergement	Chambre	24 m ² , 26 m ² ,	123, 136
	Suite	33 m ² , 38 m ² , 45 m ²	7, 11, 11
Espace extérieur	Patio	120 m ²	1
	Terrasse	90 m ² , 226 m ²	1.1
	Roof-Top	440 m ²	1

TAB.III.7 : Programme d'hôtel d'affaires
Source : travail d'auteurs 2020.

➤ Concepts architecturales :

Expression architecturale :

Le choix du style architectural permet au projet de s'inscrire dans un cadre référentiel à travers différents courants architecturaux pour répondre aux exigences des problématiques posées dans un cadre de modernité.

C'est pourquoi notre choix du style architectural est orienté vers une architecture contemporaine avec le souci de donner une forte image moderne à la centralité à l'échelle architecturale et le quartier de la gare à l'échelle urbaine tout en respectant l'identité de la ville de Blida.

Typologie architecturale :

Le projet est basé sur l'expression des différentes fonctions à travers une mixité des traitements homogènes avec un rapport de transparence et d'opacité, il s'organise en quatre entités :

L'hôtel d'affaires avec son élément émergent qui s'élève sur dix étages et l'immeuble de l'EDIMCO sur six étages donnant sur le boulevard BOUDIAF Mohamed et l'avenue de AMARA Youcef représentent les lignes verticales qui mettent en évidence l'émergence. L'école et la façade d'arrière d'hôtel qui s'étendent sur trois étages représentent les lignes horizontales matérialisent le socle qui est une masse horizontale imposante.

Composition des façades :

La façade est vue comme le reflet de culture et d'un mode de vie, de style architectural, et de fonctions intérieures, elle comporte tous les détails de la conception architecturale et de technique de construction.

La composition des façades est effectuée avec une logique et une cohérence même un changement de rythmes fait que la façade soit homogène, proportionnelle et fonctionnelle avec un minimum de gestes suivant les principes suivants :

- **Dynamisme & mouvement :**

Notre projet est marqué par le jeu de volume résultat :

des différents gabarits des quatre entités, la présence des terrasses aménagées vitrées, les balcons dans la façade principale , la création des patio à l'intérieur d'ilot et une cour d'école, les décrochements effectués pour traiter l'angle et valoriser les nœuds mécaniques et l'aménagement du dernier étages en terrasse accessibles avec un traitement particulier qui exprime le dynamisme (mouvement) qui travaille comme élément d'articulation pour unifier l'émergence de la tour avec l'entité de l'hôtel.

Des éléments architectoniques pour marquer les accès principaux avec la structure apparente, le passage urbain pour crée la continuité visuelle, mécanique de la voiture ou le recul effectué.

- **Transparence :**

La transparence est assurée l'emploi de baies vitrées de grande taille au niveau des élément émergents afin de profiter d'une continuité visuelle entre les différents espaces (intérieurs et extérieurs).La lumière naturelle qui pénètre à travers les terrasses et les patios va offrir à notre architecture une valorisation incomparable tant en terme de confort thermique, visuel ou psychique mais aussi en terme d'économie d'énergie et un moyen de communication visuelle avec le niveau urbain.

- **Rythme :**

Les éléments marquent le rythme de la façade, des éléments verticaux qui se répètent

Le long des façades donnant sur les deux boulevards ce qui révèlent les niveaux du bâtiment ainsi des éléments horizontaux au niveau des façades donnant sur les rues secondaires marquent la trame structurelle.

- **Textures et chromatique :**

L'emploi du blanc, bleu et beige des matériaux réfléchissants, qui contribuent à épurer et adoucir la géométrie de la façade.

Le blanc exprime la neutralité, afin d'exercer le minimum d'impact visuel sur les utilisateurs. Le bleu et le beige pour créer le contraste dans la façade qui reflète les éléments en décrochement dans les façades

La faille qui traverse l'immeuble de l'EDEMCO sera perçue en verre fumé. L'art Mondrian référence au thème de l'école.

➤ Concepts structurels :

- **Système et choix structurel :** Afin d'assurer la stabilité de notre centre multifonctionnel, on a opté pour trois types de système structurel.

Type de structure	Section	Justification
Poteau / poutre	70*70 cm rectangulaire et circulaire pour l'élément émergent d'hôtel 60*60 cm rectangulaire 50*50 cm rectangulaire (école, EDEMCO, hôtel)	pour la majorité des entités qu'il est le seul matériau capable de produire de façon économique plusieurs avantages.
Béton armé	Epaisseur de 40 cm (entré d'hôtel, hébergement).	subvenir aux besoins des grands portés qu'on cherche à atteindre et libérer les espaces en diminuant les points porteurs.
Structure métallique	(20*50) (cinéma, salle des fêtes, conférence).	maitriser une meilleure portée, permettant ainsi d'avoir une flexibilité dans la conception de la structure portante.

TAB.III.8 : Système structurel
Source : travail d'auteurs 2020

- **Joints et système de contreventement :**

L'utilisation des joints permet d'éviter les tassements entre les entités au sein du même ilot et de régler les problèmes structurels, nous avons donc prévoir :

Des joints de rupture pour éviter le tassement différentiel entre les entités à différents à différentes hauteurs et entre le patio d'hôtel, terrasses et la construction.

Les voiles sont réparties symétriquement sur la distance qui assure l'équilibre de l'ensemble du centre multifonctionnel

- **Le choix de plancher**

Notre choix s'est porté sur :

Un plancher en béton armé à corps creux.

Un plancher en dalle pleine est prévu pour les balcons qui sortent en porte-à-faux, pour la dalle de l'accès de voiture au rez-de-chaussée. Un plancher collaborant pour les salles de cinéma qui

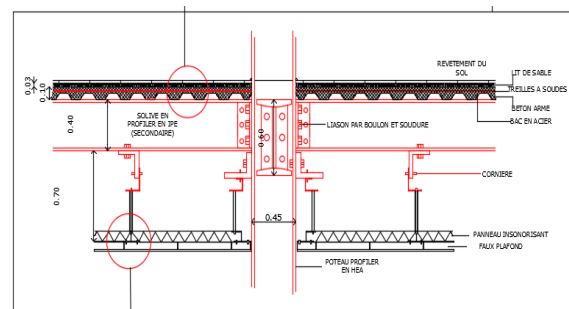


FIG.III.81 : Jonction poteau poutre plancher collaborant

Source : <http://detailsconstructifs.cype.fr/EAG.html>

se distingue par sa grande capacité portante, et sa résistance à la traction et à la compression.

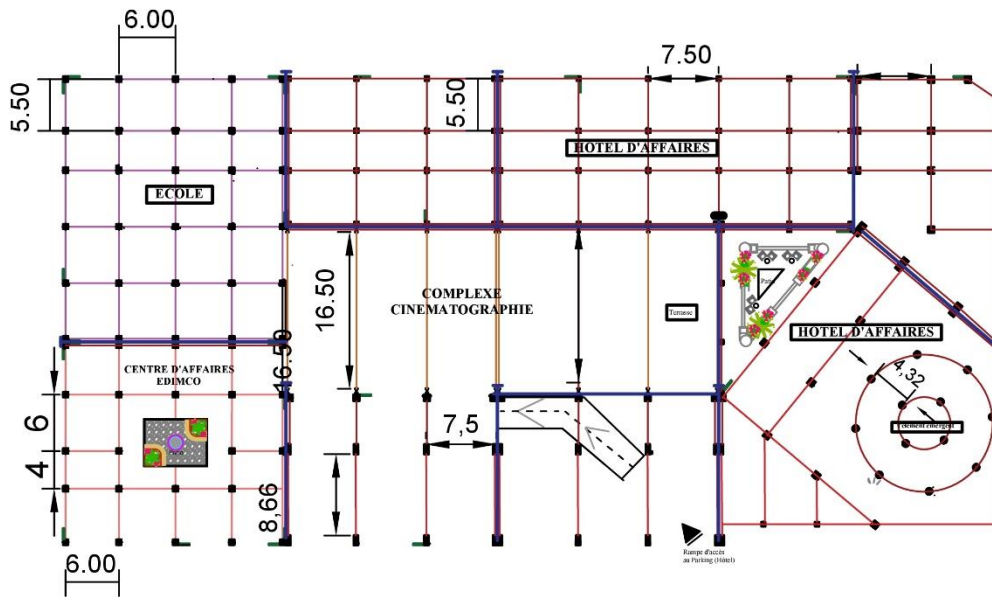
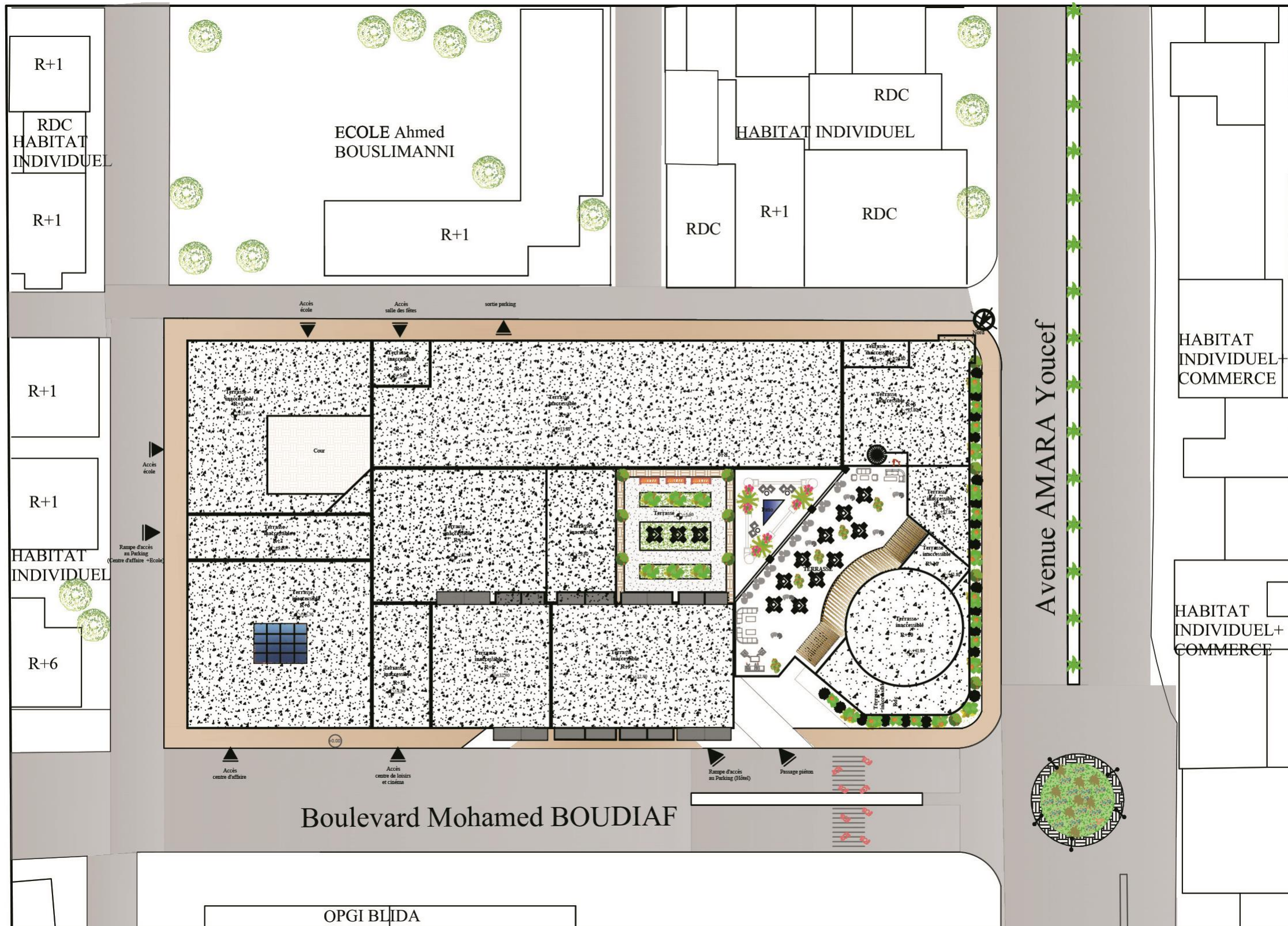


FIG.III.82 : Trame structurelle
Source : travail auteurs 2020.

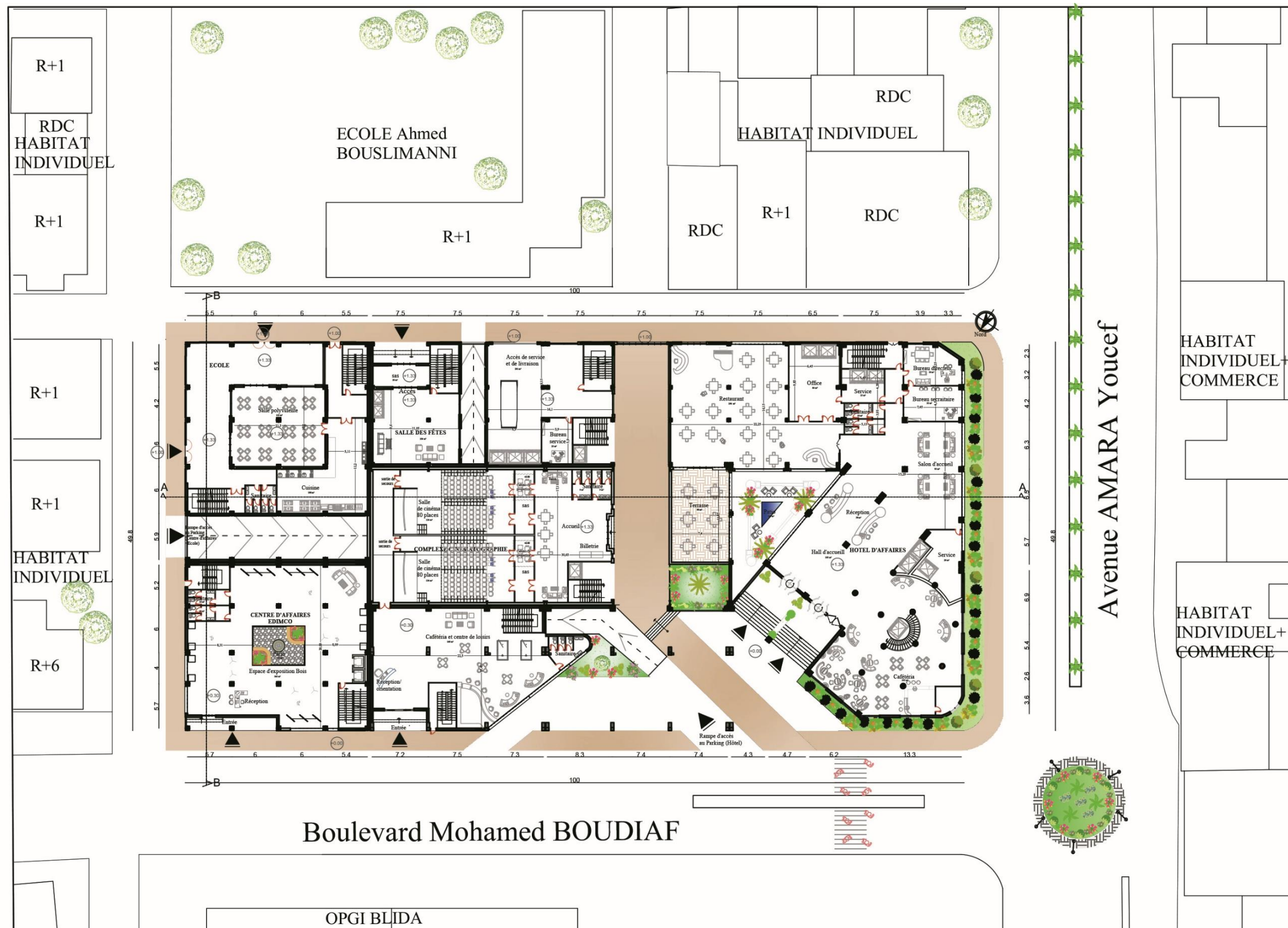
III.4.3.Dossier graphique :

- Un plan de masse.
- Un plan RDC.
- Les plans des différents niveaux de l'édifice (sous-sol compris).
- Un plan de fondations.
- Un plan de toitures.
- Coupes.
- Façades urbaines.
- Vues en 3D de projet architecturale.

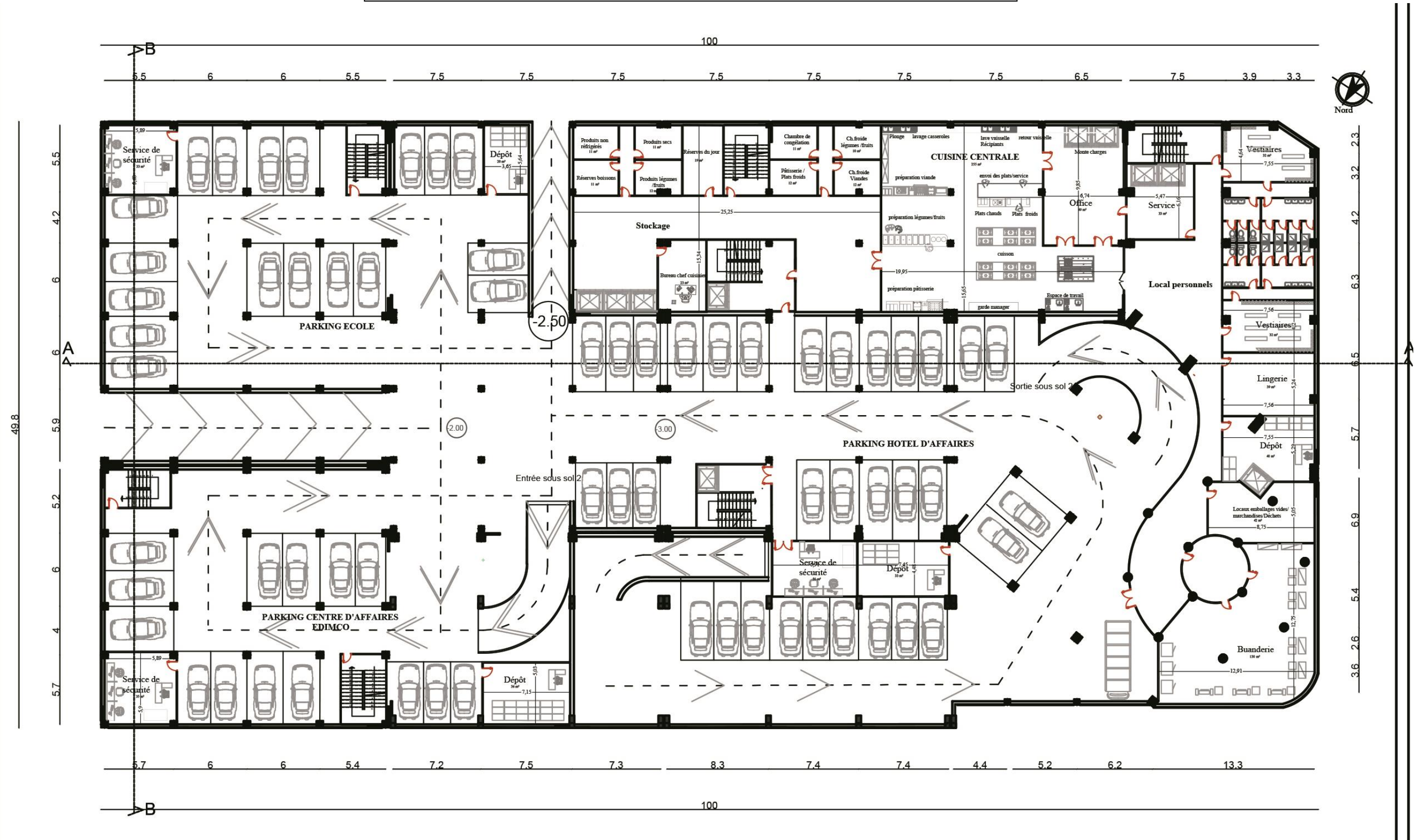
Plan de masse



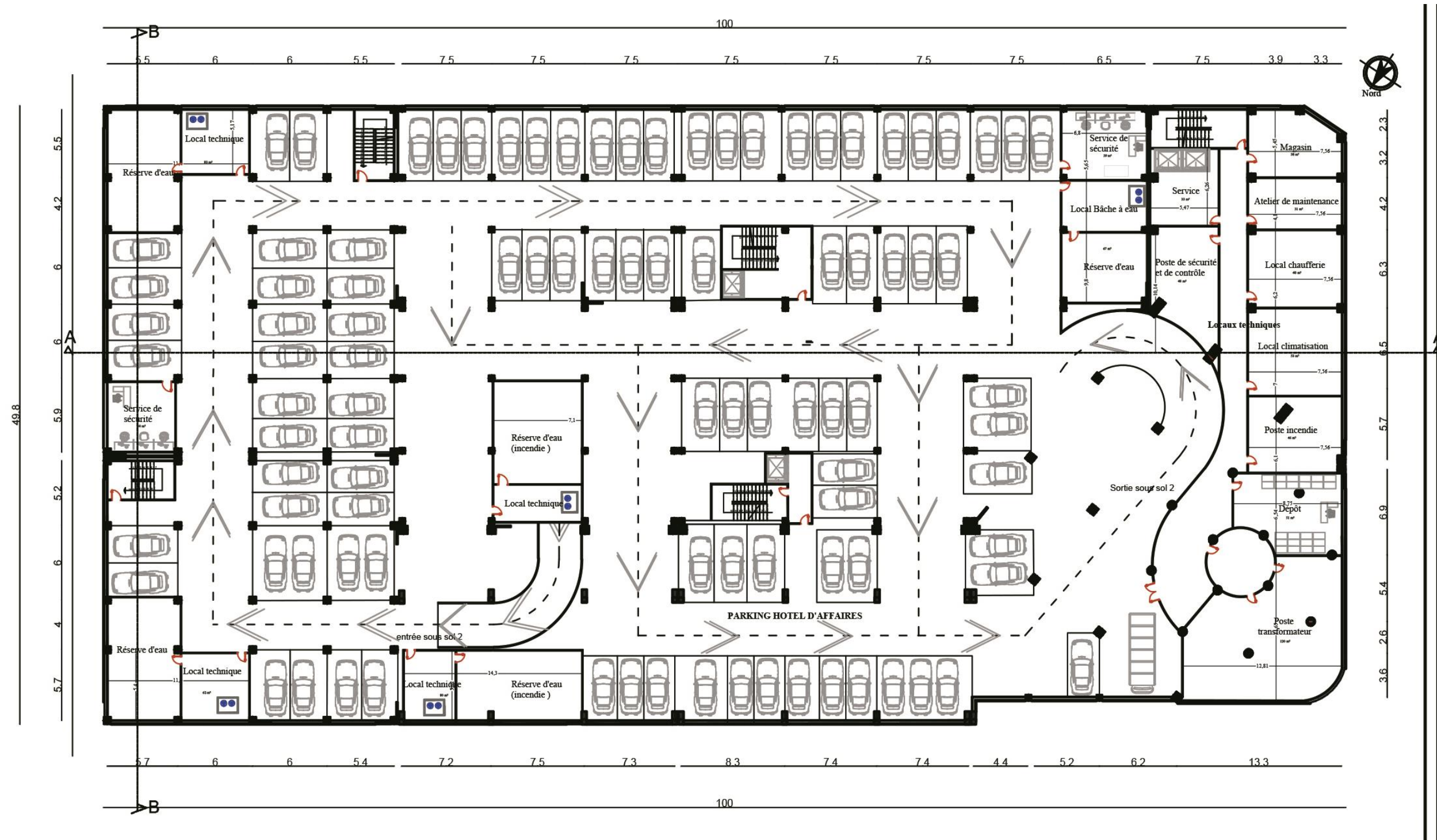
Plan de RDC (+0.30, +1.30)



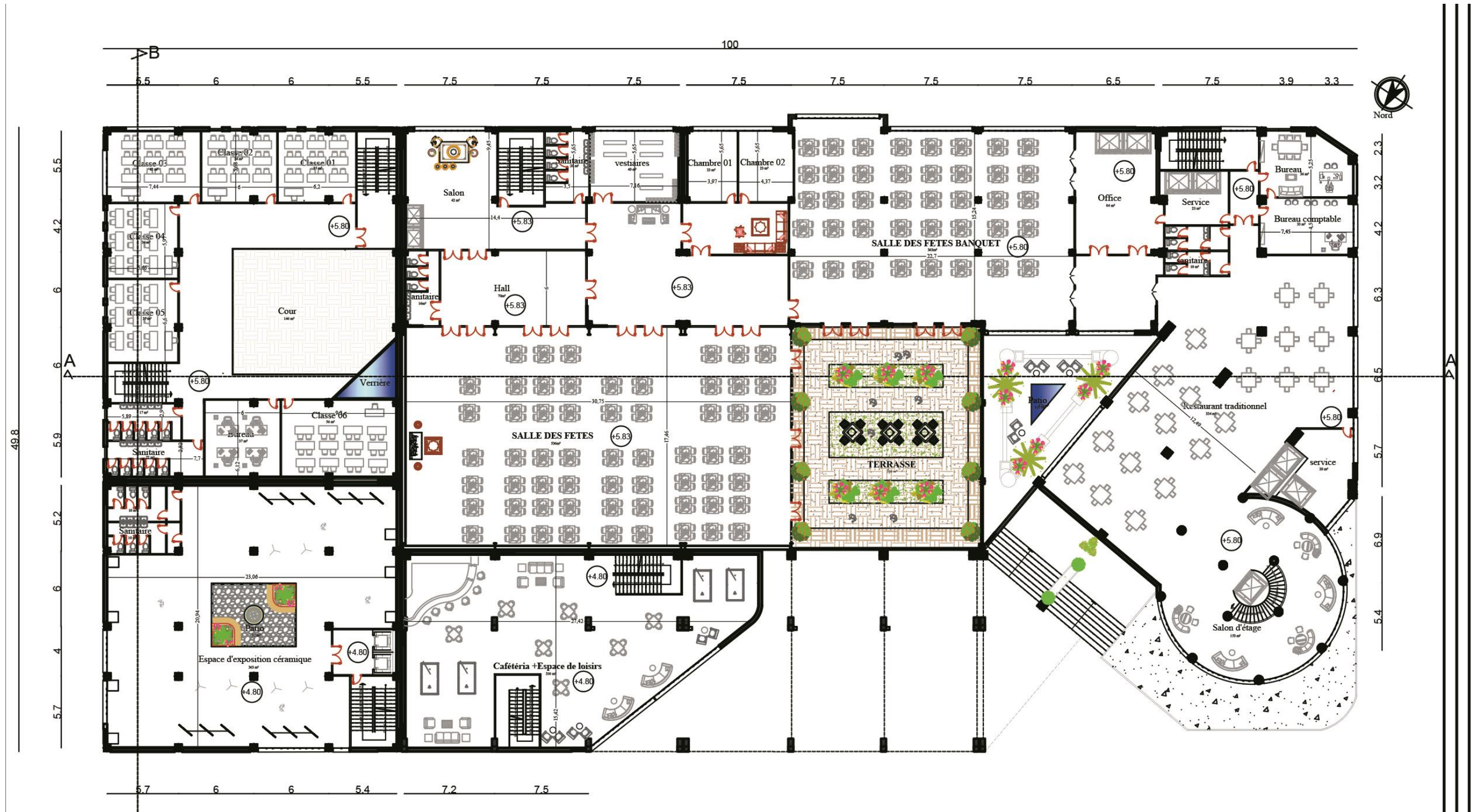
Plan sous-sol 1 (Niv :- 3.00)



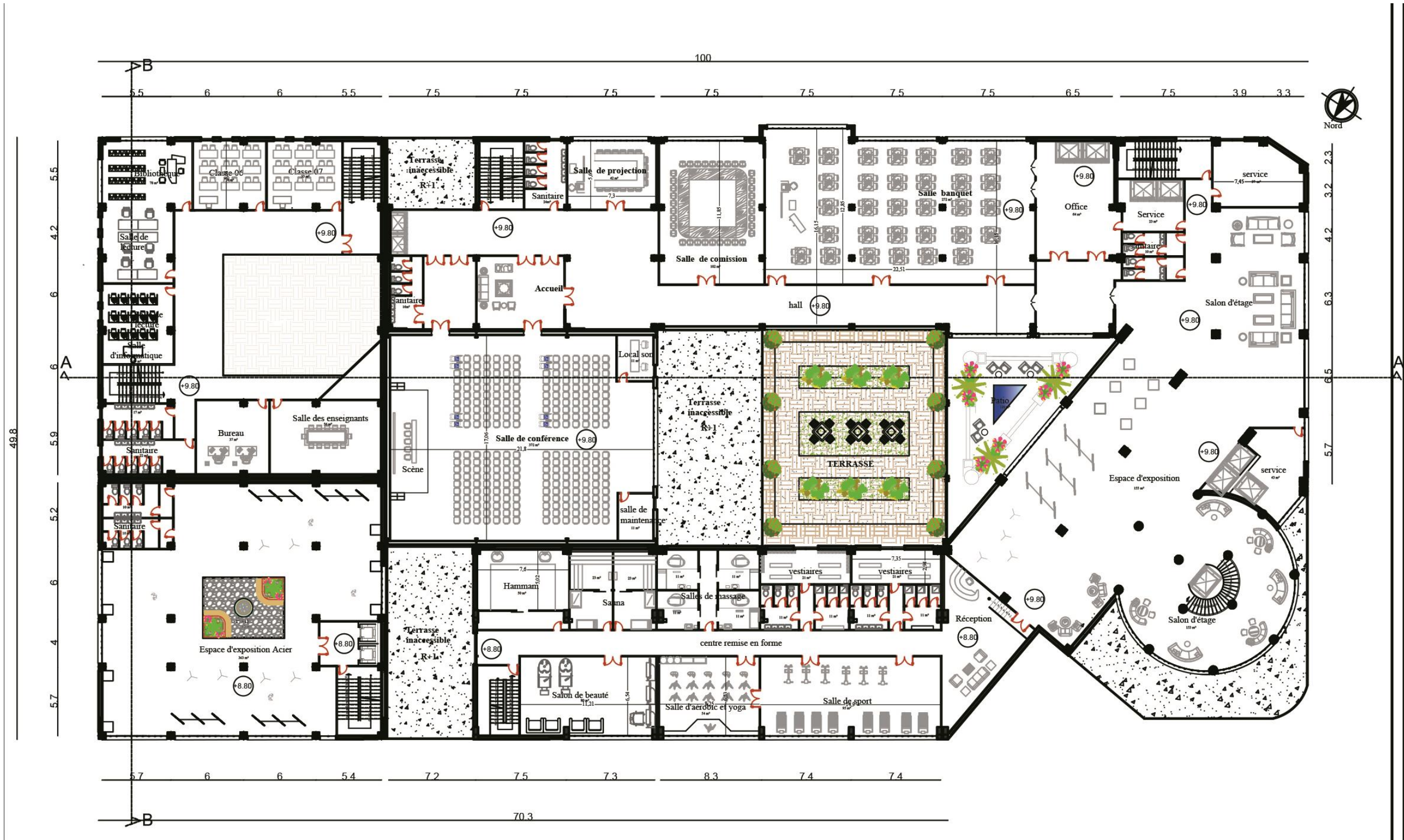
Plan sous-sol 2 (Niv :- 6.00)



Plan 1^{er} Etage (Niv : +4.80, +5.80)



Plan 2^{ème} Etage (Niv : +8.80, +9.80)



Plan 3^{ème} Etage (Niv : +12.80, +13.80)



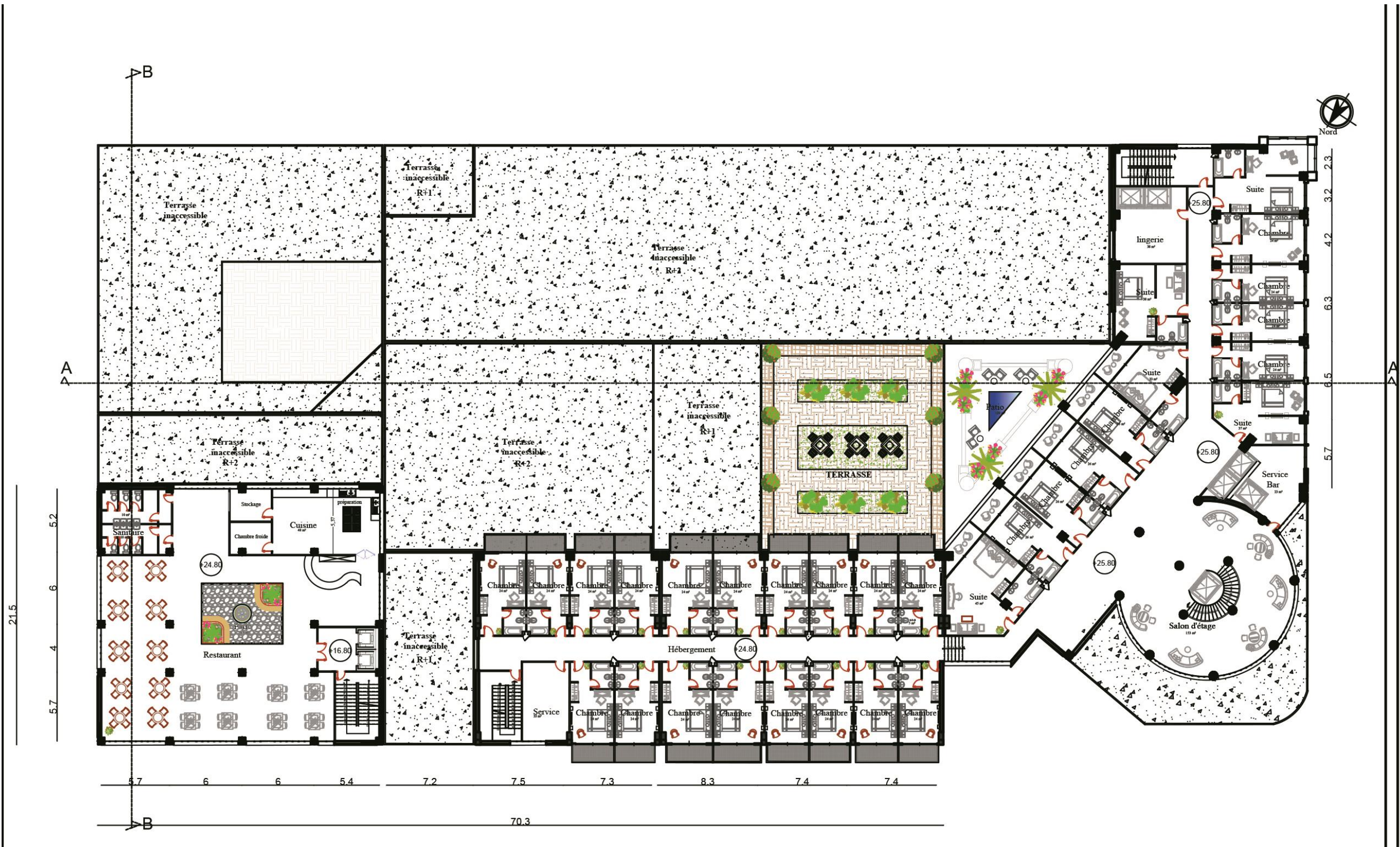
Plan 4^{ème} Etage (Niv : +16.80, +17.80)



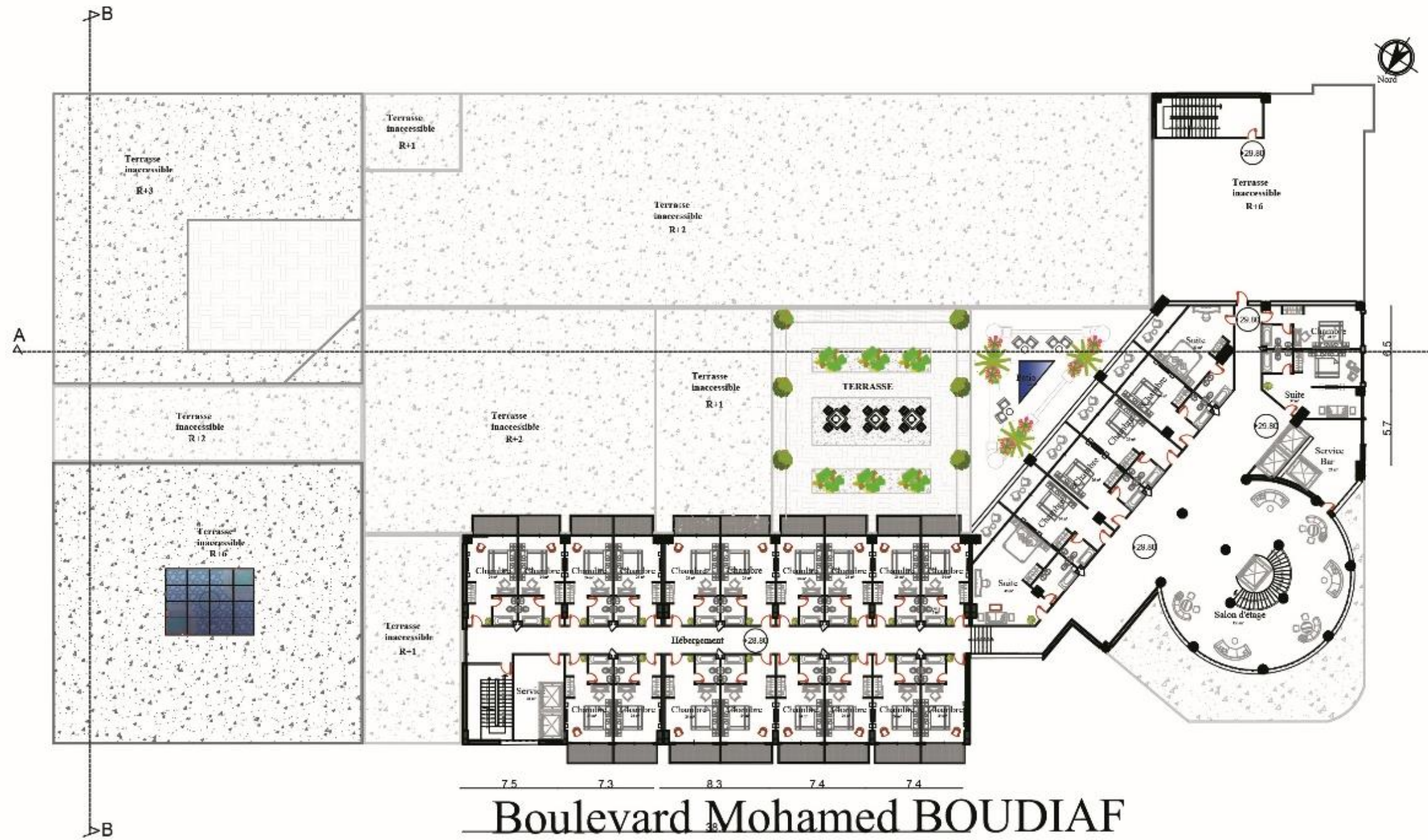
Plan 5^{ème} Etage (Niv : +20.80, +21.80)



Plan 6^{ème} Etage (Niv : +24.80, +25.80)

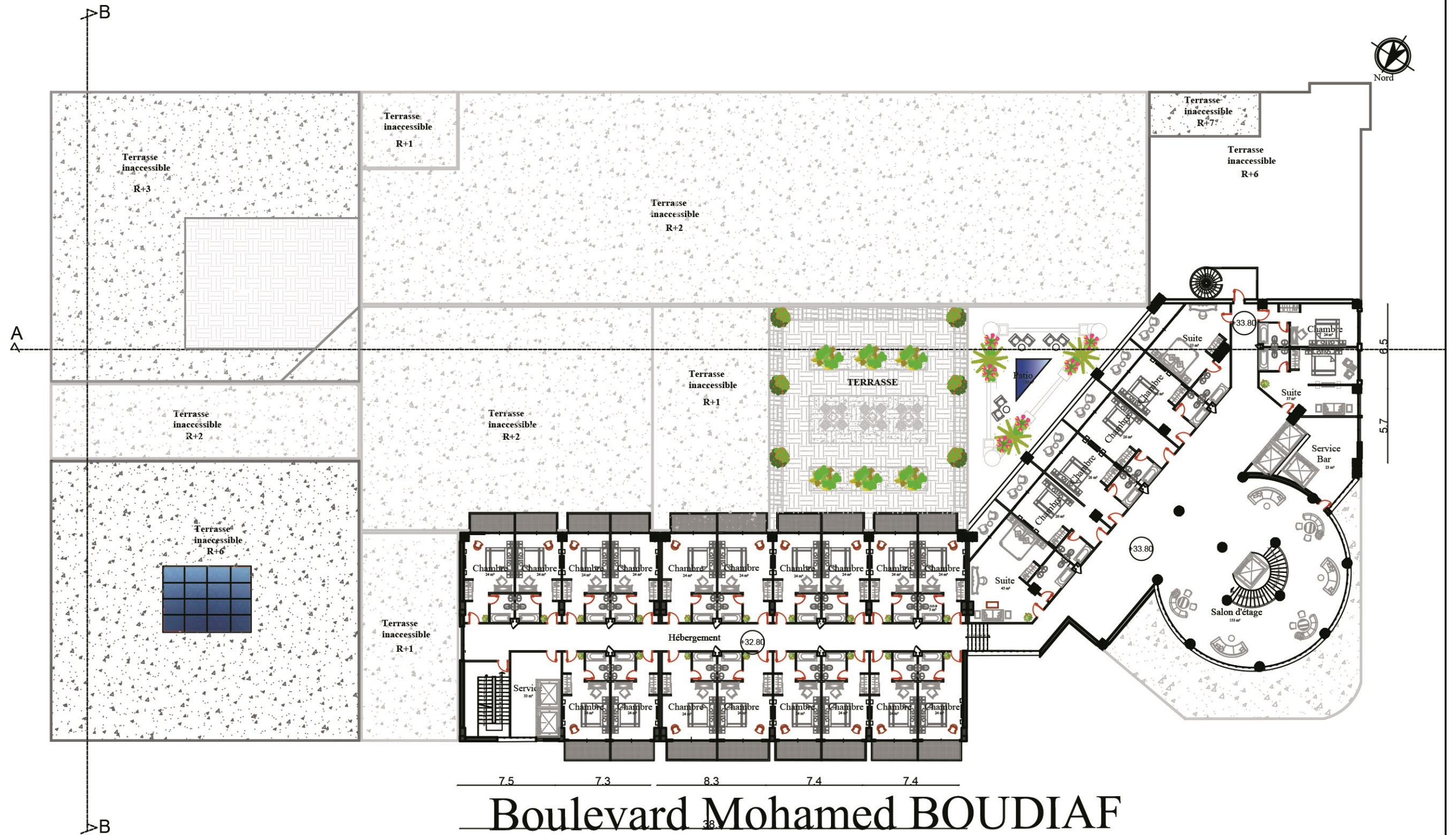


Plan 7^{ème} Etage (Niv : +28.80, +29.80)

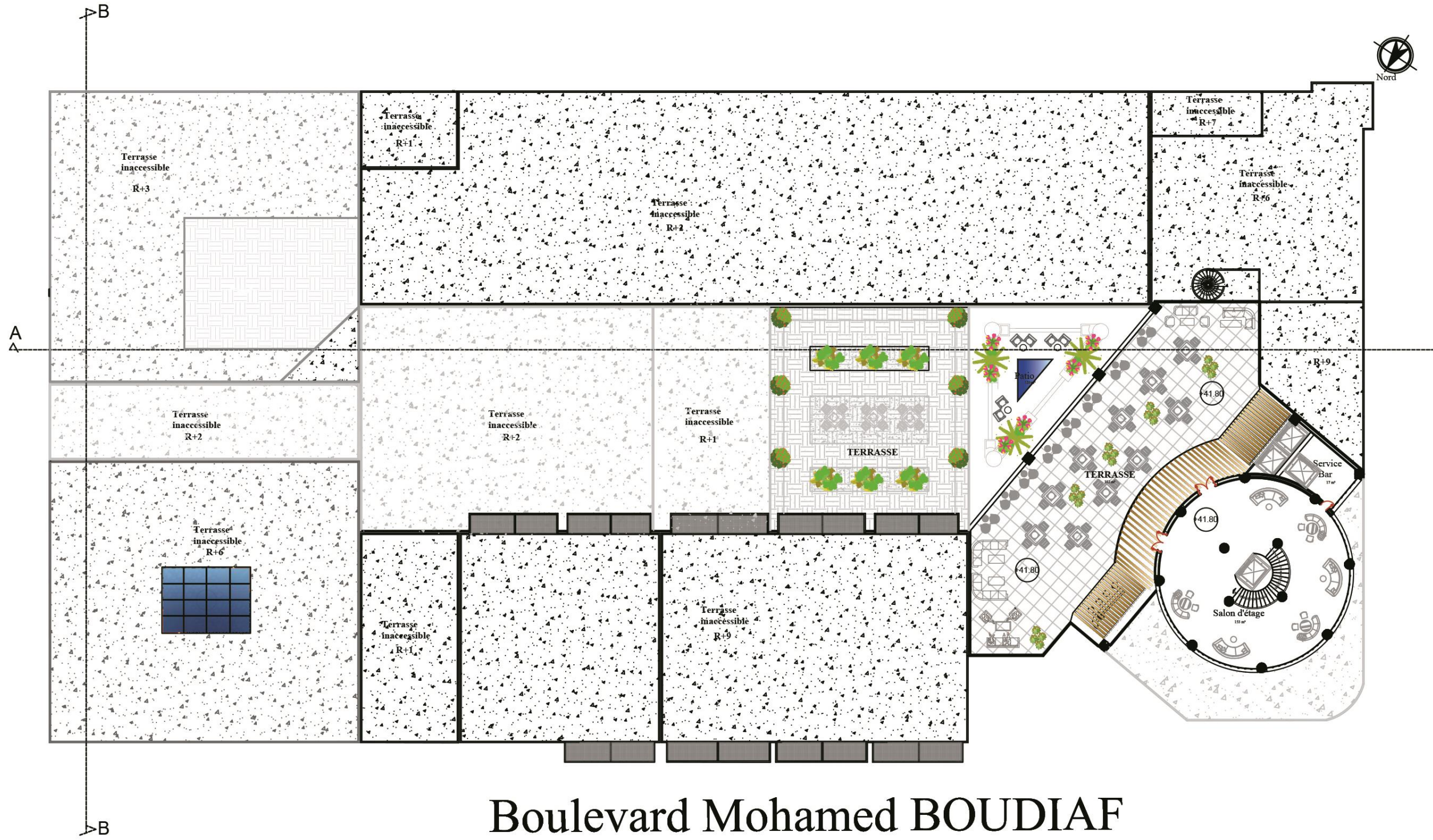


Boulevard Mohamed BOUDIAF

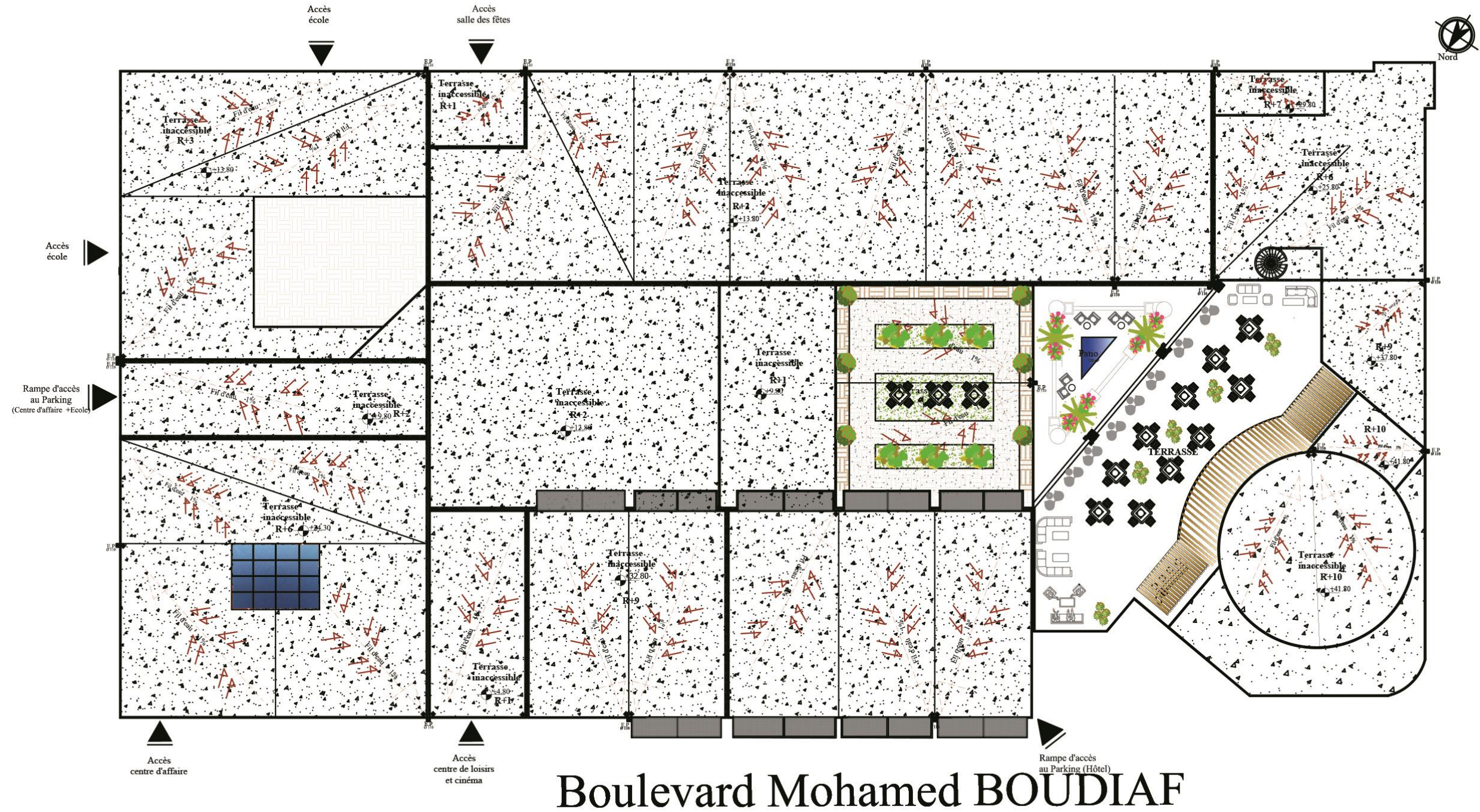
Plan 8,9^{ème} Etage (Niv : +32.80, +33.80)



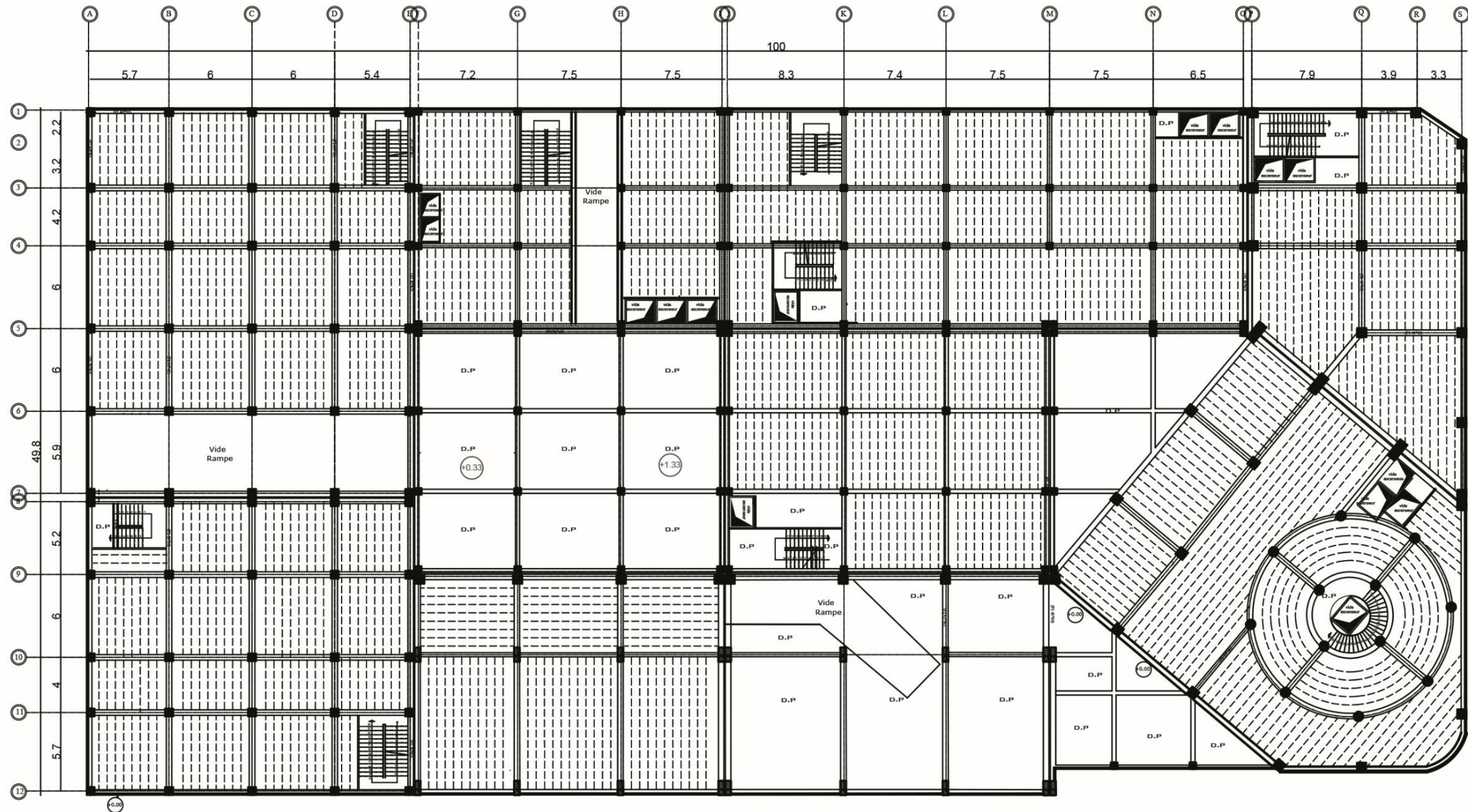
Plan 10^{ème} Etage (Niv : +41.80)



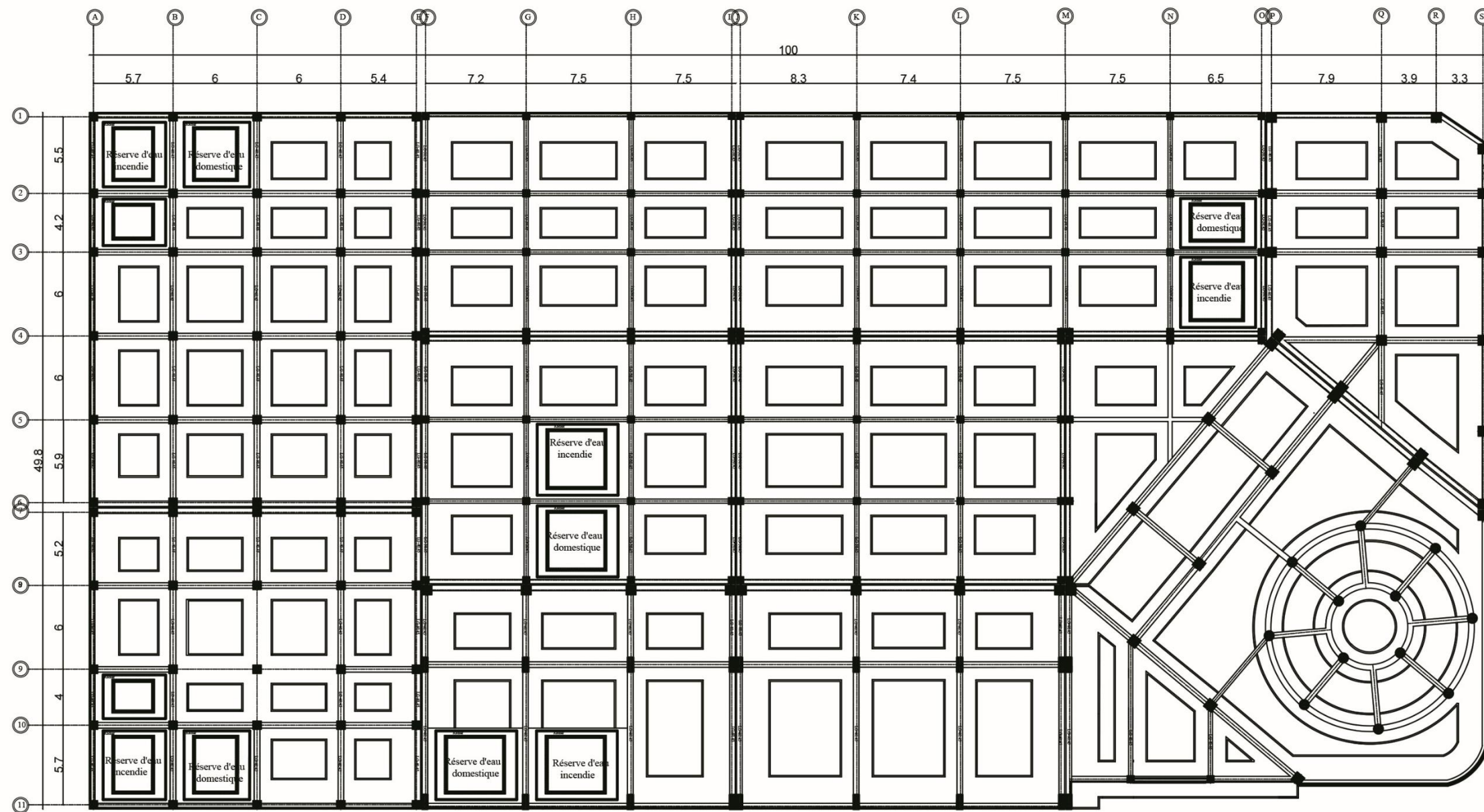
Plan de toitures



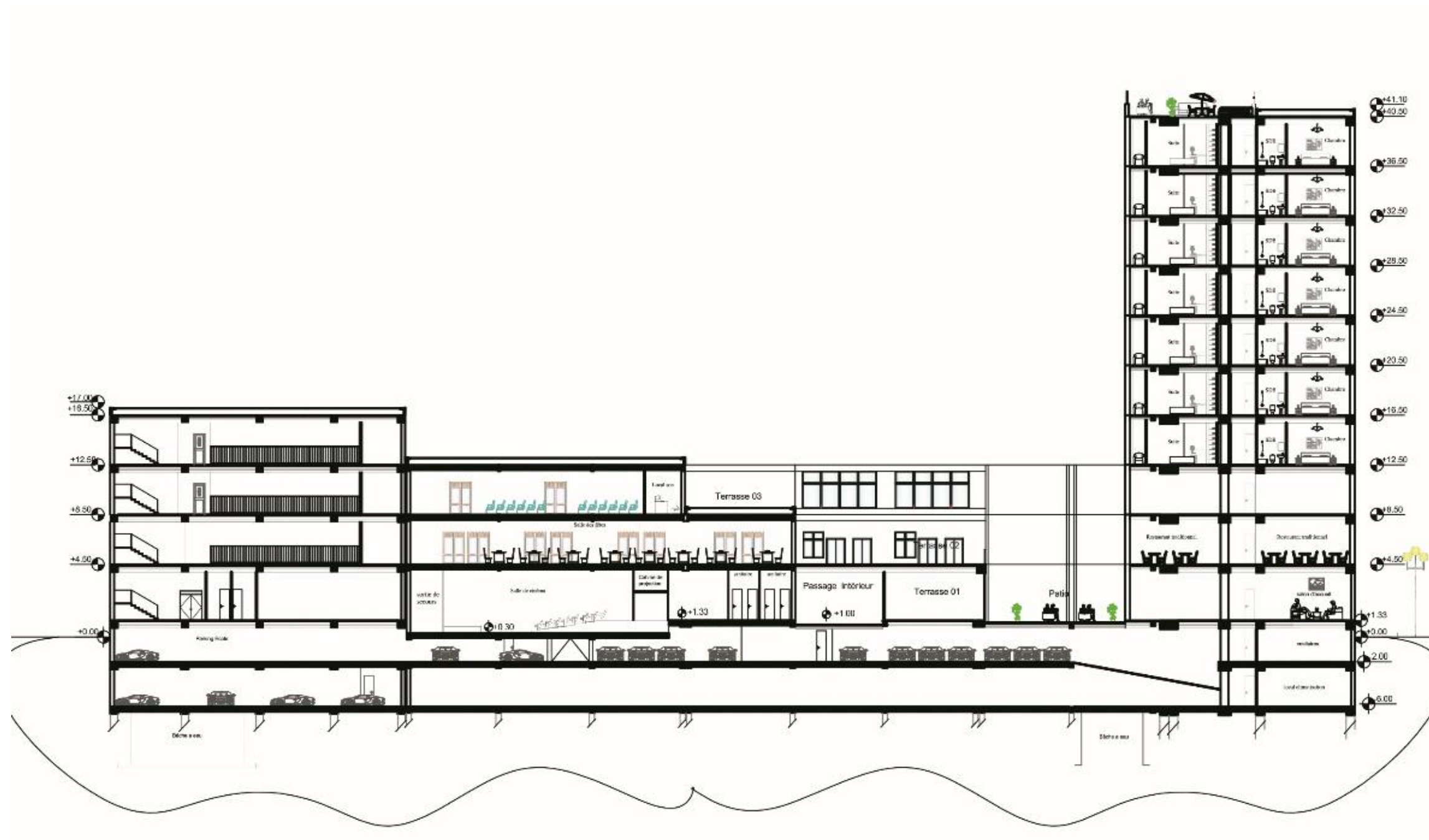
Plan de plancher (Niv : +0.33, +1,33)



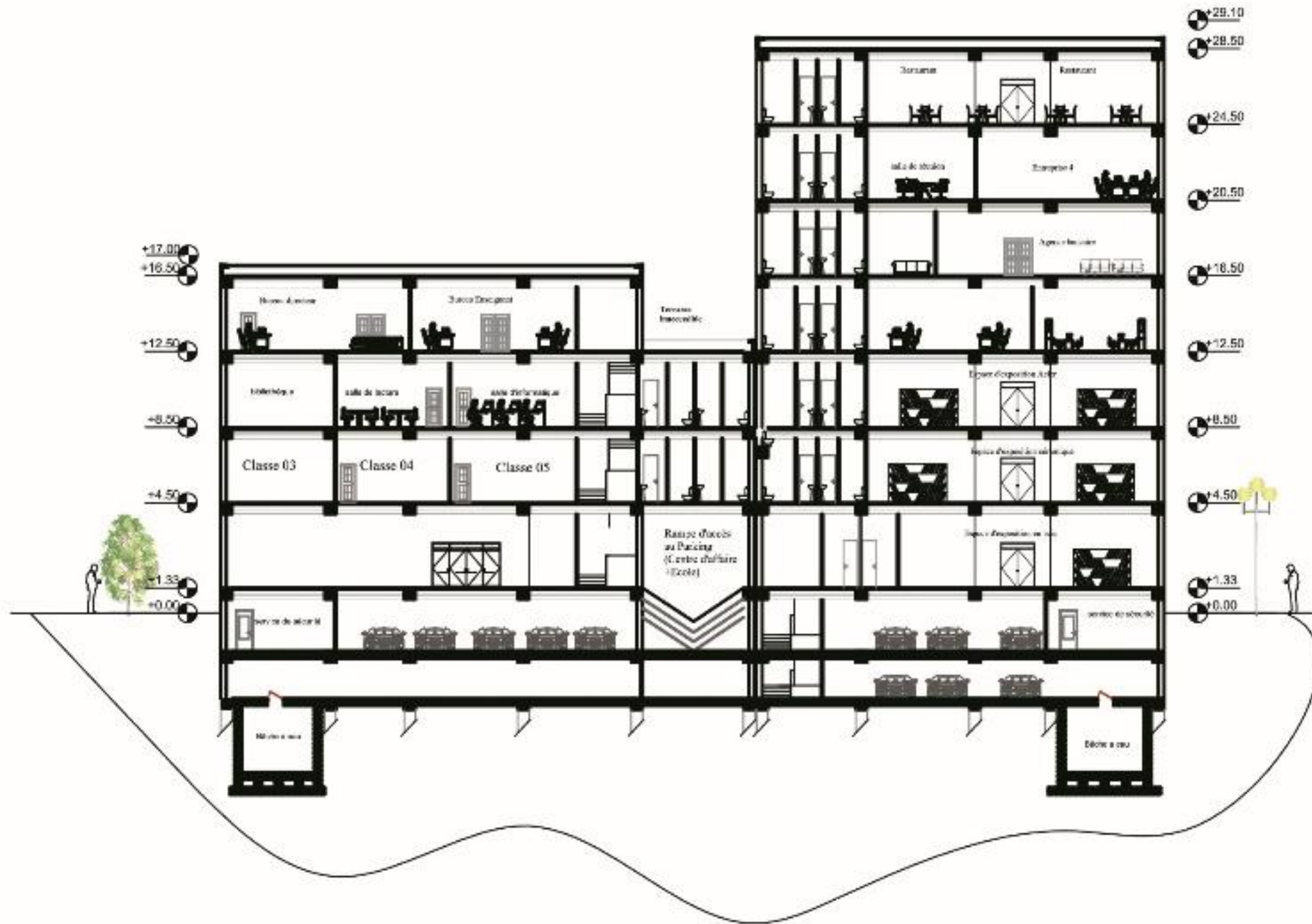
Plan de fondation



Coupe AA



Coupe BB



Façade principale



Façade Arrière



Façade latérale



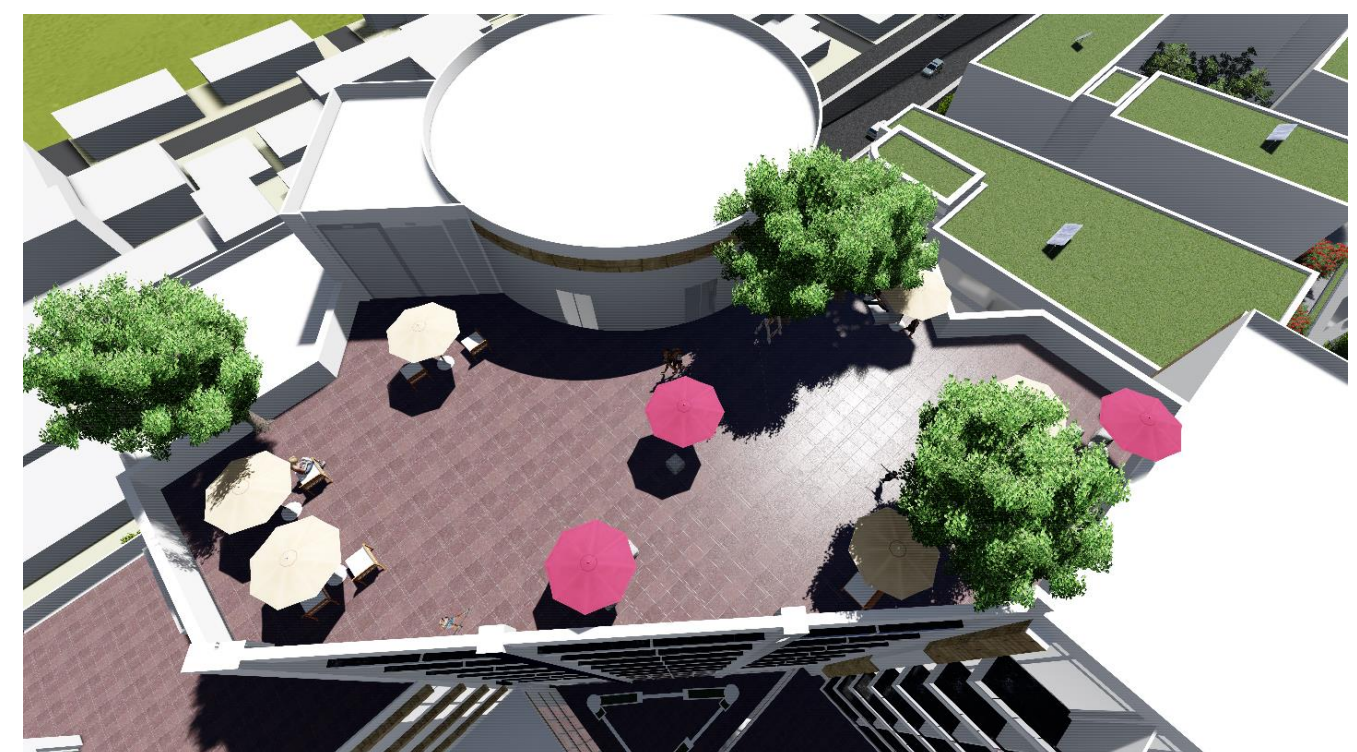
Façade latérale



**Les vues en 3D de projet architectural
« Centre multifonctionnel »**



**Les vues en 3D de projet architectural
« Centre multifonctionnel »**





CONCLUSION GÉNÉRALE



CONCLUSION GENERALE :

L'atelier « architecture urbaine » nous a permis d'approcher des problématiques à des échelles différentes, divers mutations peuvent être observées dans le système urbain, au terme de cette étude nous pouvons retenir que la problématique urbaine contemporaine de la ville est sujette aujourd'hui à de nombreuses transformations, on est de plus en plus devant une image mouvante et changeante.

A cet effet, les axes structurants la ville forment les centralités urbaines associent forcément celle de densité et de diversité, sont abandonnées par les instruments d'urbanisme et son étalement spatial et avec tout ce qu'ils présentent comme aléas et questionnement pour la ville nous a conduits à nous intéresser à ce thème.

C'est dans cette optique que nous avons conjugué nos efforts pour dominer les questionnements liés aux centralités urbaines qui ont pris le dessus dans les débats pour revaloriser l'image de la ville travers une étude de cas, « la centralité de l'avenue de AMARA YUCEF » avec sa micro centralité autour d'un quartier de la gare ferroviaire à Blida, constitue un enjeu majeur pour le développement de fonctions de centralité dans la ville.

Dans ce cadre, l'étude menée dans ce mémoire sert d'appui pour mieux cerner la gestion de cette centralité et adapter la ville à la demande économique et sociale, nous a permis de remarquer que cette centralité urbaine souffre d'énormes problèmes relatifs à l'accessibilité, au foncier, la dévalorisation de l'image globale, la dégradation du cadre bâti et aux problèmes structuro-fonctionnels, elle a même prouvé l'échec des instruments d'urbanisme dans la planification urbaine de la ville.

Démarrant de ce constat celui du résultat obtenu à après avoir procédé à la lecture du territoire, la lecture de structuration selon l'approche typo-morphologique a permis de ressortir les potentialités ainsi que les dysfonctionnements de l'aire d'intervention pour pouvoir intervenir correctement et en harmonie avec la ville. Nous nous sommes demandé **quelles sont les actions recommandées pour faire face à l'étalement urbain, renouveler la ville et consolider ses centralités ?** Pour répondre à cette problématique et atteindre les objectifs fixés, on a tenté de faire une recherche bibliographique, on mettant l'accent sur des nouveaux concepts de construire la ville sur la ville, ainsi l'impact sur l'élaboration des interventions urbaines. L'articulation théorie-application s'est effectuée à l'aide d'une étude des exemples.

Cette recherche permet de faire une connaissance sur la centralité urbaine et la démarche du projet urbain, apparaît toujours comme une alternative des instruments

d'urbanismes à la transformation de l'espace urbain et l'amélioration du cadre de vie quotidien, comprendre en particulier son opération phare le renouvellement urbain. Pour garantir une urbanisation en continuité avec l'existant et de manière à répondre aux besoins de la ville en termes d'équipement et d'espaces publics tout en assurant une mixité fonctionnelle. De plus, tirer des principes d'aménagement à partir des exemples analysés.

Sur cette contribution de master on a essayé de résoudre une problématique urbaine importante, d'apporter d'une manière profonde les solutions les plus adéquates, proposer un plan d'aménagement s'intègre dans ce contexte urbain particulier caractérisé par la création des espaces publics diversifiés, en démontrant la supériorité de l'ilot, en insistant sur les vertus de la division parcellaire avec la mixité des programmes.

D'une part notre projet urbain qui est principalement un quartier d'affaires mouvementé, dans une la gare ferroviaire, va venir donner un nouveau souffle d'air frais, un quartier d'affaire mouvementé, une mixité fonctionnelle d'équipements : musée, centre commerciale, habitat intégré et un passage piéton traversant notre zone d'intervention matérialisés par l'aménagement des espaces verts et des terrasses , l'élément phare est la place publique pour consolider l'identité et la vocation sociale de la centralité .

D'autre part, notre projet architectural est venu répondre à cette thématique urbaine avec le principal concept de renouvellement urbain, récupération et aménagement d'ilot avec un centre multifonctionnel qui contient : un hôtel comme élément immergent pour marquer l'intersection de deux centralités structurantes dans la ville, l'école, le centre d'affaire, la diversité des gabarits afin de mieux s'intégrer dans son contexte urbain.

Enfin pour conclure, à travers ce modeste travail nous souhaitons avoir apporté des éléments de réponses possibles à notre problématique d'actualité traitée dans ce mémoire et contribuer à le mettre en valeur dont le débat reste ouvert.

Des pistes de réflexion et d'action qui pourraient être des lignes de force pour l'élaboration des recherches futures se sont imposées pour conclure cette recherche :

- La croissance urbaine générée par les instruments d'urbanisme est présentée comme la cause de l'étalement des villes. Comment clarifier ce phénomène afin de remédier à cet état de fait ?
- La démarche du projet urbain constitue une alternative aux instruments d'urbanisme normatifs et règlementaires. Elle nécessite de présenter ses composantes et de préciser sa méthode.



REFERENCES
BIBLIOGRAPHIQUE

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES :

▪ **Ouvrages et monographies :**

1. ASCHER F, 1992, Les ambiguïtés porteuses de la notion de projet urbain, France : Editions du STU.
2. ATKINSON A, CHABOU M, KARSCH D, 2008, Stratégies Pour Un Développement Durable Local : Renouveau Urbain Et Processus de Transformations Informelles, Berlin : Univerlagtuberlin.
3. BARTHES R, 1970, L'Empire des signes, Paris : Seuil.
4. BASSAND M, 2001, vivre et créer l'espace public, Suisse : PPUR presses polytechniques.
5. BERTRAND.D, 2008, Renouveler la ville : Les nouveaux défis des professionnels de l'aménagement, Paris : le moniteur éditions.
6. CHALINE C, 1999, La régénération urbaine, Paris : Presses Universitaires de France (PUF).
7. CHARRE A, 2001, Les nouvelles conditions du projet urbain : critique et méthodes, Belgique : Editions Mardaga.
8. CHOAY F, MERLIN P, 1988, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris : Presses Universitaires de France (PUF).
9. DANAN Y, JACQUIGNON L, 1978, le droit de l'urbanisme, Paris : Eyrolles.
10. DECLEVE B, 2001, Arbres à palabres - Pratiques européennes de participation citoyenne aux politiques de régénération urbaine, Louvain-la-Neuve : Presses Universitaires de Louvain.
11. GENTY B, GENTY A, 2013, l'étalement urbain : réflexions croisées élément de définition et terme du débat, Paris : vieola environnement.
12. INGALLINA P, 2010, le projet urbain, Paris : presses universitaires de France
13. LEFEBVRE H, 1968, le droit à la ville, Paris : Anthropos.
14. LE GARREC S, 2006, Le renouvellement urbain - La genèse d'une notion fourre-tout. Paris : La Documentation Française.
15. LEVY JP, 1987, Centres villes en mutations, Paris : centre national de la recherche scientifique(CNRS).
16. MENERAULT P, BARREE A, 2001, Gares et quartiers de gares : signes et marges, Lille : INRETS.

17. MICHEAU M, COLOOS B, RENAED V, SAUVEZ M, VILMIN T, A, aménagement et projet urbain, Paris : rapports officiels de la documentation Française.
18. PANERAI.P, CASTEX.J, DEPAULE.J, 1977, Formes urbaines : de l'îlot à la barre, Marseille : Editions Parenthèses.
19. PIRON O, 2002, Renouvellement Urbain Analyse systémique, Bron : CEREMA.
20. ROBERT P, REY A, REY-DEBOV R, 1967, Dictionnaire le petit Robert, Paris : Dictionnaires le Robert.
21. ROTH C, 2004, Orientations sur la réhabilitation urbaine, Strasbourg : le Conseil de l'Europe.
22. SAIDOUNI M, 1999, Eléments d'introduction à l'urbanisme, Alger : casbah éditions.
23. SEMMOUD B, ALI AIT A, 2009, Évolutions politiques et planification, production et gestion urbaines en Algérie. Chapitre d'ouvrage, La Ville et l'urbain dans le monde arabe et en Europe. Acteurs, organisations, territoires, Tunis : Institut de recherche sur le Maghreb contemporain.
24. VALIDIEU C, OUTREQUIN P, 2006, développement durable et renouvellement urbain, des outils opérationnels pour améliorer la qualité de vie dans nos quartiers, Paris : l'Harmattan.
25. ZUCHELLI A, 1983, Introduction à l'urbanisme opérationnel, Alger : Office des publications universitaires(OPU).

▪ **Article et diverses publications :**

1. AUZELLE R, 2016, de l'espace public, art urbain, p 05-33.
2. BADRIOTTI D, 2006, Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale, HAL, p.1-16.
3. BEREZOWSKA-AZZAG E, DAKHIA K, 2008, Renouvellement urbain pour une ville soutenable, p. 119-123.
4. BONNEAU M, SEBILLE B, BELLON-SERRE L, JAVOURET C, 2013, centralités, atelier national, p. 3-14.
5. BOURDIN A, 2003, Centralités dans la ville en mutation, Chap. Villes nouvelles, vers une nouvelle urbanité ?, CERTU, p. 76-90.
6. CAVALLIER G, 1999, Nouvelles recommandations pour la négociation des contrats de ville de la nouvelle génération (2000 - 2006) (complétant les propositions formulées dans le rapport d'étape du 28 octobre 1998), p. 1-30.

7. COLAS.J, GAZAN.C, TRIPIER-MONDANCIN.J, 2005, Analyse urbaine : Euralille, p. 2 -29.
8. CHRISTALLER W, 1933, les lieux centraux en Allemagne du sud, p. 11.
9. CYPRIEN R, 2013, Réinventer les territoires périurbains avec leurs gares : exemple du réaménagement du quartier de la gare d'Armentières, p.4-19.
10. DJERMOUNE.N, 2014, Défaillance des instruments d'urbanisme en Algérie, Maghreb emergent,p.1-12.
11. ESTIENNE I, ESCUDIE E, 2008, Euralille (Extrait du tome 3 du rapport final), p.4 -18.
12. GASCHET F, LACOUR C, 2002, Métropolisation, centre et centralité, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, 180, p.49-72.
13. GASNIER A, 1991, Centralité urbaine et recompositions spatiales : l'exemple de Mans, Maine, Norois, 153, p. 269-278.
14. GASNIER A, 2004, Requalification, réappropriation et urbanité, GREGUM - UNIVERSITÉ DU MAINE, N 21,p.35-39.
15. HAFIANE A, 2007, les projets urbains récents en Algérie, p. 01-12
16. HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M., 2008, Reconstruire la ville sur la ville, le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés, Territoire wallon, p.7-22.
17. JANKEL S, MARIOTTE C, 2014, Stratégies foncières aux abords des gares TER, Cerema, Expériences et pratiques, p. 1-34.
18. KEBIR.B, ZEGHICHE.A, 2014, le renouvellement de la ville algérienne par la démolition reconstruction du vieux bâti.de la sanction à la recherche de légitimité, cas de la ville d'Annaba. La revue Cyber géo,p.1-25.
19. LACAPE.C, 2007, Anticiper et maîtriser les effets des démolitions au sein des projets de renouvellement urbain, rapport final, p.3-8.
20. MAGHNOUS-DRIS Z, 2009, le projet urbain : du dessin au dessin, HAL archives-ouverte.fr, halshs-00381035, p.1-04.
21. MONNET J, 2000, Les dimensions symboliques de la centralité, cahiers de géographie du Québec,123,p.399- 418.
22. MOREAU S, BOUTIN A, 2012, Urbanisation et consommation de l'espace, une question de mesure, commissariat général au développement durable, 11, p.01-19.
23. NOVARINA G, PUCCI P, 2004, Renouvellement en France/Requalification en Italie : Formes récentes du partenariat public-privé, Revue Les Annales de la Recherche Urbaine, N°97, p.83.

24. RABINOVICH A, 2000, projet urbain : entre innovation et tradition dans l'action urbaine, p.8-9
25. RENE-BAZIN A, 2004, Le renouvellement urbain dans les centres anciens, évolution et pratiques des outils juridiques, les cahiers du Gridauh n°10, p.191-208.
26. SEM Ville Renouvelée, 2010, Ville d'Armentières secteur gare, Compte Rendu Annuel aux Collectivités Locales 2010, p.4-9.
27. PARADIS.D, 2006, CROÎTRE SANS S'ÉTALER Collection Où et comment reconstruire la ville sur elle-même, vivre en ville, collection Outiller le Québec, 7, p38.
28. YVES H, 2010, Comment questionner l'étalement urbain ?, Fédération nationale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement, 41, p.13-43.

▪ **Thèses et mémoires :**

1. BOUDRA M, 2011, renouvellements du centre originel de la ville de Guelma par la démarche du projet urbain, mémoire en architecture, U.M.D.C, Algérie, p.19-31 47-53 (document publiée <https://bu.umc.edu.dz/theses/urbain/BOU6141.pdf>).
2. DIND J, 2011, La gestion de projets urbains, Projets d'aménagement concertés dans des secteurs déjà bâtis : exemples en Suisse Romande, Mémoire, la ville et du développement durable, Université de Lausanne, Institut de géographie, Observatoire universitaire de la ville et du développement durable (OUVDD), suisse, p.60.
(Document publiée https://villedurable.org.files.wordpress.com/2012/09/memento_final_allège.pdf).
3. LEBRUN N, 2002, Centralités urbaines et concentrations de commerces, thèse de doctorat en géographie et aménagement, REIMS, France, p.17, (document publiée <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00009080/document>).
4. LOISEAU R, 2006, Les nouveaux enjeux de renouvellement urbain, Master2GU/DUD, Université de Marne La Vallée, France,p21-29, (Document publiée http://rhell.free.fr/Memoire/LesNouveauxEnjeuxDuRenouvellementUrbain_RegisLoiseau.pdf).
5. OCEANE S, 2015, La gare et la ville : articulation des dynamiques urbaines, mémoire master sciences du territoire – urbanisme et projet urbain. Université Pierre Mendès France, Institut d'Urbanisme de Grenoble, France.p.12. (Document publiée <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01266843/document>).
6. SAHLI H, EMBAREK S, 2016, requalification du quartier de la gare : pour une centralité de proximité et d'échange à Tlemcen, mémoire en architecture, U.A.B.B.D.T,

Algérie, p.10-30 (Document publiée <http://dspace.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/11494/1/Ms.Arc.Sahli%2BEmbarek.pdf>).

▪ **Bases de données :**

1. BACHAR K, 2016, La politique de la ville en Algérie. [Data file]
Availableat : <https://ruralm.hypotheses.org/1065>
2. BONETTI M, TUAL M, LLORENTE M, BAILLY E.2011. Les enjeux du renouvellement urbain durable. [Data file].
Availableat : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0070/Temis-0070773/19359_Rapport_intermediaire.pdf
3. CASTELLS M, 1972, Centralité. [Data file].
Availableat : https://www.arturbain.fr/arturbain/vocabulaire/francais/fiches/centralite/fiche_interactive/fiche.htm
4. GROLE BRAMAT C. 2004.Les enjeux du renouvellement urbain. [Data file].
Availableat : https://www.iauidf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_256/nr_348_les_enjeux_du_renouvellement_urbain.pdf
5. La société Euralille, 2019.Euralille SPL la ville continu : nos projets urbains. [Data file].
Availableat: <http://www.spl-uralille.fr/nos-projets-urbains.html>
6. Les archives de la MEL, 2019.Euralille. [Data file].
Availableat : <http://www.archives-lillemetropole.fr/n/uralille/n:172>
7. Le soir.be, 2015, La démolition-reconstruction gagne du terrain par rapport à la rénovation, [Data file].
Availableat : <https://www.lesoir.be/art/1067657/article/economie/immo/2015-12-11/demolition-reconstruction-gagne-du-terrain-par-rapport-renovation>
8. MANSOURI A, 2020, le renouvellement urbain en centre-ville, Comment se fait le Partenariat avec les propriétaires ? Webinaire08 organisé par Medina foundation. [Data file].
Availableat : <https://www.facebook.com/FondationMedina/videos/253586175880144>
9. 2018. Vivre Armentières : grands projets : le quartier de la gare. [Data file].
Availableat : <http://www.armentieres.fr/rub/page/index.php?page=525>
10. 2018. Parcours flash code : le quartier de la gare. [Data file]
Availableat : http://www.armentieres.fr/patrimoine/fr/page/mobile_gare_histoire.php

TABLE DES ILLUSTRATIONS :

Figure I.1 : Organigramme méthodologique.....	12
Figure II.1 : Consommation de l'espace liée aux infrastructures routières et aux constructions des zones commerciales et résidentielles.....	22
Figure II.2 : Situation du projet urbain.....	37
Figure II.3 : Situation du projet urbain	37
Figure II.4 : Vue aérienne du projet urbain : Clichy Batignolles.....	38
Figure II.5 : Schéma de programme Clichy Batignolles.....	39
Figure II.6 : Croquis de formulation du projet.....	39
Figure II.7 : Situation du projet urbain : Euralille 1	40
Figure II.8 : Vue aérienne du quartier Euralille centre.....	40
Figure II.9 : Situation du projet urbain : Euralille 1	40
Figure II.10 : Vue aérienne du quartier d'Euralille centre.....	41
Figure II.11 : Schéma de programme d'Euralille centre.....	42
Figure II.12 : Croquis de formulation du projet.....	43
Figure II.13 : Situation du quartier de gare par rapport à l'environnement.....	43
Figure II.14 : Situation du quartier de gare à Gembloux.....	43
Figure II.15 : Positionnement de quartier de la gare.....	44
Figure II.16 : La distribution des fonctions du quartier Gembloux.....	45
Figure II.17.18 : Les vues du quartier Gembloux.....	46
Figure II.19 : Position de la gare par rapport au centre d'Armentières.....	47
Figure II.20 : Situation du quartier de gare d'Armentières.....	47
Figure II.21 : Quartier de gare d'Armentières.....	47
Figure II.22 : Projet du « pôle lumière » (Ville d'Armentières).....	49
Figure II.23 : Les vues du projet mettant en valeur l'architecture industrielle.....	50
Figure III.1 : Vue sur la ville de Blida.....	52
Figure III.2 : Carte de la situation de la ville de Blida par rapport au territoire algérien.....	52
Figure III.3 : Carte de limites de la ville de Blida.....	53
Figure II.4 : Carte de limites régionales de la ville de Blida.....	53
Figure III.5 : Carte de réseau viaire de la ville de Blida.....	53
Figure III.6 : Carte montrant la morphologie de la plaine de la Mitidja.....	54
Figure II.7 : Carte de zonage sismique de l'Algérie.....	54
Figure III.8 : Schéma de structure de territoire phase 01.....	55

Figure III.9 : Schéma de structure de territoire phase 02.....	55
Figure III.10 : Schéma de structure de territoire phase 03.....	55
Figure III.11 : Schéma de structure de territoire phase 04.....	55
Figure II.12 : Carte de la structure naturelle du territoire de la ville de Blida.....	55
Figure II.13 : Schéma du début de 16ème siècle.....	56
Figure III.14 : Schéma de la moitié du 16ème siècle, fondation de l'établissement	56
Figure II.15 : Schéma de la fondation urbaine de la ville, début de 19ème siècle.....	56
Figure III.16 : Schéma du milieu du 19ème siècle (Avant les 1ères transformations coloniales).....	56
Figure II.17 : Carte de synthèse de la ville de Blida en 1840 (avant les transformations coloniales).....	57
Figure II.18 : Carte période coloniale 1866.....	58
Figure III.19 : Carte période coloniale 1935.....	58
Figure III.20 : Carte période coloniale 1950.....	58
Figure III.21 : Carte période coloniale 1962.....	58
Figure III.22 : Carte de cadastre de période coloniale en 1866.....	59
Figure III.23 : Carte de Blida 1960.....	60
Figure III.24 : Carte de Blida 1990.....	61
Figure III.25 : Carte de Blida 1992.....	61
Figure II.26 : Carte de Blida 2006.....	62
Figure III.27 : Carte de Blida 2010.....	63
Figure III.28 : Schéma historico morphologique.....	63
Figure III.29 : Schéma des centralités urbaines linéaires de la ville de Blida.....	64
Figure III.30 : Schéma de synthèse de la ville de Blida.....	64
Figure III.31 : Schéma de présentation de la structure de l'aire d'étude.....	66
Figure III.32 : Schéma de typologie de l'aire d'étude.....	66
Figure III.33 : Schéma de potentialités et contraintes de l'aire d'étude.....	68
Figure III.34 : Schéma de Mobilité de l'aire d'étude.....	70
Figure.III.35 : Coupe AA.....	70
Figure.III.36 : Coupe BB.....	70
Figure.III.37 : Coupe CC.....	70
Figure.III.38 : Coupe DD.....	70
Figure.III.39 : Schéma des zones réglementaires de PDAU de BLIDA de l'aire d'étude.....	72
Figure.III.40 : Schéma de présentation et orientations des POS de l'aire d'étude.....	72

Figure.III.41 : Schéma d'actions et recommandations de l'aire d'étude.....	75
Figure.III.42 : Schéma de présentation de l'aire d'intervention.....	76
Figure.III.43 : Schéma de système viaire de l'aire d'intervention.....	77
Figure.III.44 : Schéma de typologie et statut foncière de l'aire d'intervention.....	78
Figure.III.45 : Schéma de système parcellaire de l'aire d'intervention.....	79
Figure.III.46 : Schéma d'état de bâti de l'aire d'intervention.....	80
Figure.III.47 : Schéma d'actions et recommandations de l'aire d'intervention.....	84
Figure.III.48 : Schéma de récupération.....	85
Figure.III.49 : Plan après intervention urbaine	85
Figure.III.50 : Schéma de principes d'aménagement de l'aire d'intervention.....	86
Figure.III.51 : Schéma de structure.....	91
Figure.III.52 : Schéma de forme et trame projetée.....	92
Figure.III.53 : Schéma de structure fonctionnelle projetée.....	92
Figure.III.54 : Plan d'aménagement.....	93
Figure.III.55 : Plan de composition urbaine.....	94
Figure.III.56 : Plan de rez de chaussée de l'aire d'intervention.....	95
Figure.III.57 : les vues en 3D de projet urbain	96
Figure.III.58 : Les vues en 3D de projet urbain.....	97
Figure.III.59 : Les vues en 3D de projet urbain « Place publique ».....	98
Figure.III.60 : Les vues en 3D de projet urbain « promenade ».....	99
Figure.III.61 : Schéma d'espaces publics.....	102
Figure.III.62 : Vue en 3d du plan de masse quartier Masséna.....	106
Figure.III.63 : Immeubles de masse quartier Masséna.....	106
Figure.III.64 : Immeubles de masse quartier Masséna.....	106
Figure.III.65 : Plan masse du complexe.....	107
Figure.III.66 : Plan de rez-de-chaussée.....	107
Figure.III.67 : Plan étage courant	107
Figure.III.68 : Façade du complexe.....	108
Figure.III.69 : Façade d'hôtel.....	108
Figure.III.70 : Façade d'hôtel.....	108
Figure.III.71 : Façade d'hôtel.....	108
Figure.III.72 : Terrasse d'hôtel.....	108
Figure.III.73 : Coupe AA sur terrain.....	109
Figure.III.74 : Coupe BB sur terrain.....	109

Figure.III.75 : Plan RDC.....	113
Figure.III.76 : Plan sous-sol 1.....	113
Figure.III.77 : Plan 1 ^{er} Etage	113
Figure.III.78 : Plan 7 ^{ème} Etage	113
Figure.III.79 : Affectation spatiale de projet.....	113
Figure.III.80 : Affectation spatiale de projet.....	113
Figure.III.81 : Jonction poteau poutre plancher collaborant.....	118
Figure.III.82 : Trame structurelle.....	119

TABLE DES TABLEAUX :

Tableau.II.1 : Tableau comparatif des exemples à l'échelle de la ville.....	168
Tableau.II.2 : Tableau comparatif des exemples à l'échelle de quartier.....	174
Tableau.III.1 : Tableau d'actions et recommandations de l'aire d'intervention.....	83
Tableau.III.2 : Programme des ilots proposés.....	100
Tableau.III.3 : Tableau technique de l'aménagement urbain des espaces publics.....	103
Tableau.III.4 : Genèse de la forme de projet architectural.....	110
Tableau.III.5 : Programme de centre d'affaires EDIMCO.....	114
Tableau.III.6 : Programme d'école primaire.....	114
Tableau.III.7 : Programme d'hôtel d'affaires	115
Tableau.III.8 : Système structurel	118

LISTE D'ABREVIATIONS

CBD : Central Business District.

CO2 : Dioxyde de Carbone.

CTSB : Centre Scientifique et Technique du Bâtiment.

DATAR : Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale.

DUAC : Direction de l'Urbanisme, l'Architecture et de la Construction.

HLM : Habitation à Loyer Modéré.

LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine.

OMA: Office for Metropolitan Architecture.

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

POS : Plan d'Occupation au Sol.

SAEM : Société Anonyme d'Economie Mixte.

SEM : Société anonyme d'Economie Mixte.

SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire.

SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges.

SNTF : Société Nationale des Transports Ferroviaires.

SRU : Solidarité du Renouvellement Urbain.

TER : Transport express régional.

TGV : Train à Grande Vitesse.

URBAB : Centre d'Etudes et de Réalisation en Urbanisme de Blida.

ANNEXE

ANNEXE :

ANNEXE 01 : LES FICHES BIBLIOGRAPHIQUES

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N01 :

- **Références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : Philippe PANERAI, Jean CASTEX, Jean Charles DEPAULE

Titre de l'ouvrage : Formes urbaines : de l'îlot à la barre

Edition : parenthèses

Collection : Eupalinos, série architecture et urbanisme

Lieu d'édition : cours JULIEN, 13006 Marseille

Date de publication : 1977

Date de lecture : septembre 2019

Type de document : ouvrage

Localisation de document : la bibliothèque de l'institut d'architecture et d'urbanisme Blida.

- **La fiche résumé :**

La production architecturale a connu plusieurs étapes à cause de l'industrie et des changements que les sociétés européennes ont connus.

Le point départ, à paris, l'îlot haussmannien, produit par le découpage de maille en étoile des réseaux haussmannien, il est presque obligatoirement triangulaire.

A Londres, dans la cité jardin, l'îlot réduit au close qui présente un groupement de maison autour d'une impasse cette dernière débouche sur une rue.

La 2ème phase marque l'évidement du centre les fractionnements des mailles, l'organisation de la bordure, c'est l'îlot à francfort.

Enfin, pour le Corbusier l'unité d'habitation n'a pas de sol, elle le refuse, elle est un îlot vertical, elle présente tous les éléments du tissu urbain dans un seul endroit qu'est l'intérieur de l'unité d'habitation.

Dans l'îlot s'impose d'abord comme le résultat d'un découpage d'une lecture .si l'îlot traditionnel se présente comme l'ensemble des parcelles délimité par des rues isolées et se caractérise par la continuité et l'opposition de ces faces, il ne saurait se réduire à cette définition.

Unité constitutive du tissu, l'îlot est un groupement de bâtiments organisé selon une logique déterminée assurant à chaque espace un statut reconnu par la pratique.

▪ **La fiche citations :**

« *L'îlot est un groupement de bâtiments organisés selon une logique déterminée assurant à chaque espace un statut reconnu par la pratique... » p191*

▪ **La fiche commentaire :**

A partir de ce livre on a pu connaître les étapes que la production architecturale a connu à cause de l'industrie et les différents changements que les sociétés européennes ont connues de l'îlot traditionnel haussmannien puis l'ouverture de l'îlot jusqu'à la disparition de l'îlot.

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N02 :

▪ **Références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : Jérôme MONNET

Titre de l'ouvrage : les dimensions symboliques de la centralité

Edition : Cahiers de géographie du Québec

Collection : Centralités métropolitaines

Lieu d'édition : Québec.

Date de publication : Décembre 2000

Date de lecture : 2019

Type de document : Article

Localisation de document : site internet : <https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2000-v44-n123-cgq2695/022927ar/>

▪ **La fiche résumé :**

L'article aborde les notions de centralité d'une part, de symbole d'autre part et en cherchant à analyser les processus par lesquels est établie une centralité symbolique en ville. La symbolisation procède du pouvoir qu'ont des acteurs sociaux identifiables d'investir volontairement de significations un lieu concret. Ce pouvoir contribue à l'aménagement de l'espace urbain et participe à l'élaboration ou la reproduction de la centralité.

Des exemples pris à Mexico et à Los Angeles servent à concrétiser les actions et représentations sociales qui aboutissent à la symbolisation de la centralité.

▪ **La fiche citations :**

« La centralité est une qualité attribuée à un espace, une valeur établie selon une certaine échelle et attachée à un lieu ou à un type de lieu. » Page 407.

▪ **La fiche commentaire :**

L'article limite son ambition à une analyse des articulations entre la dimension symbolique et les autres dimensions de la centralité urbaine en visant à donner un éclairage complémentaire à d'autres approches des centralités métropolitaines.

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N03 :

▪ **Références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : Frédéric GASCHET et Claude LACOUR

Titre de l'ouvrage : Métropolisation, centre et centralité

Edition : revue d'économie régionale et urbaine

Collection : la ville et la science régionale

Lieu d'édition : France.

Date de publication : février 2002

Date de lecture : 2020.

Type de document : article « Revue d'Économie Régionale & Urbaine »

Localisation de document : site internet : <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.htm>

▪ **La fiche résumé :**

La centralité 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 modalités et les facteurs qui "fabriquent" de la centralité renforcée et sélective en de multiples centres correspondants à

différentes échelles territoriales et liés à des configurations urbaines qui ne peuvent s'enfermer dans l'alternative mono-centralité ou polycentrisme.

Le regard métropolitain 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 des centres : à une certaine fusion se substitue de plus en plus une disjonction marquée. D'autre part, le dépassement de la mono-centralité, l'hymne au polycentrisme ne doivent pas faire oublier une nécessité fondamentale pour la théorie comme pour l'action : la Centralité repose et s'incarne en des centres.

▪ **La fiche citations :**

« La centralité, c'est bien la rencontre réussie (constat que l'on fait généralement ex post) entre un cœur initiateur, porteur et diffuseur (une ville), une innovation majeure et une organisation collectivement et culturellement adaptée. La centralité, peut prendre des formes différenciées, s'incarner en des lieux multiples. C'est aussi, en grande partie, le mouvement pour la reconquête des centres. »Page62.

▪ **La fiche commentaire :**

Les auteurs cherchent à comprendre les mécanismes qui expliquent l'attraction de la centralité, les formes de concentration qui privilégient quelques villes en fonction de leurs structures économiques et de leur aire territoriale et la conjonction entre centre et centralité qu'elle résulte de la localisation conjointe des activités et des équipements ayant un potentiel d'attraction à la fois large et important, chacun d'entre eux profitant du potentiel d'attraction des autres tout en contribuant à le renforcer.

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N04 :

▪ **Références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : DJERMOUNE Nadir

Titre de l'ouvrage : Défaillance des instruments d'urbanisme en Algérie

Edition : /

Collection : /

Lieu d'édition : /

Date de publication : 13 Février ,2014

Date de lecture : Mars 2020

Type de document : Article

Localisation de document : Site internet :

1^{ère} partie : <https://maghrebemergent.info/defaillance-des-instruments-d-urbanisme-en-algerie-1ere-partie/>

2^{ème} partie : <https://maghrebemergent.info/dysfonctionnement-et-defaillance-des-instruments-d-urbanisme-en-algerie-2eme-partie/>

▪ **La fiche résumé :**

L'article aborde dans la première partie de manière critique les instruments d'urbanisme en Algérie, leur histoire, leur importance réelle dans la prise de décision urbanistique, leur décalage et défaillance avec la réalité qui est le résultat de contradictions entre des choix de planification abstraits. Dans la seconde partie, il aborde l'incapacité des instruments d'urbanisme algériens à contenir l'étalement de la ville en causant une rupture avec l'urbanisme en vigueur, et que les projets urbains ne peuvent être que des utopies abstraites.

▪ **La fiche citations :**

« Ni la forme ni la dimension des parcelles ou des îlots, encore moins celles des contours et de la totalité de la ville, ne sont prises en charge. Aucune référence n'est faite à la forme de la ville ni à celle du bâti. » Page 5.

▪ **La fiche commentaire :**

Cet article contient de manière critique la défaillance des instruments d'urbanisme en Algérie et le non-respect de la trame coloniale déjà existante et ce qui rend la forme urbaine reste cette grande oubliée méconnue de la planification en vigueur.

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N05 :

▪ **Références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : Dominique BADARIOTTI

Titre de l'ouvrage : Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale.

Edition: Hal archives-ouverte

Collection : HAL Id: halshs-00121821

Lieu d'édition : France

Date de publication : 22 Décembre 2006.

Date de lecture : 2020

Type de document : article

Localisation de document : site internet : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00121821/document>

▪ **La fiche résumé :**

Le renouvellement urbain, médiatisé par les débats actuels sur la ville, est un mode de transformation urbain très ancien qui a connu des modalités différentes de mise en œuvre au cours du temps, à ce titre on peut distinguer deux formules principales qui coexistent encore aujourd'hui : le renouvellement spontané diffus des différentes cellules bâties qui composent nos agglomérations se pratique depuis l'origine de la ville et le renouvellement planifié, ce n'est qu'à partir du XIXème siècle que se sont développées les premières procédures efficaces permettant un renouvellement groupé du tissu urbain. Aujourd'hui la conception du renouvellement urbain s'est diversifiée, dépassant la prise en compte des seuls problèmes morphologiques de la ville occidentale contemporaine. Cette diversification s'explique par la nécessité de répondre aussi aux problèmes sociaux des villes françaises ; elle se concrétise par une prise en compte croissante des intérêts de la population résidante dans les procédures de renouvellement urbain.

▪ **La fiche citations :**

« *Le renouvellement urbain doit répondre à trois problèmes majeurs de la ville contemporaine : la dégradation de certains quartiers, l'étalement urbain et la multiplication des déplacements. Dans ce contexte, le renouvellement urbain se définit comme « un nouveau mode de développement et de fonctionnement de la ville visant à économiser les espaces et l'énergie, à régénérer les territoires urbains dégradés (et) à accroître la mixité sociale » (Jegouzo, 2001, p.12).* »Page 13.

▪ **La fiche commentaire :**

L'article aborde le renouvellement urbain qui a connu différents moteurs, différentes justifications, et a porté sur différents aspects de l'urbanisme qui doit répondre aux problèmes de la ville contemporaine : l'étalement urbain et la dégradation des anciens quartiers.

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N06 :

▪ **Références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : KEBIR Bahia, ZEGHICHE Anissa

Titre de l'ouvrage : le renouvellement de la ville algérienne par la démolition reconstruction du vieux bâti. de la sanction à la recherche de légitimité, cas de la ville d'Annaba.

Edition : revue cyber géo

Collection : aménagement et urbanisme

Lieu d'édition : /

Date de publication : 2014

Date de lecture : Mars 2020.

Type de document : Article

Localisation de document : <https://journals.openedition.org/cybergeogeo/26597>

▪ **La fiche résumé :**

L'état de vétusté avancé du vieux bâti dans la ville algérienne pose le dilemme de la démolition, non plus comme outil-sanction, mais comme outil « légitimé » face à la nécessité de le renouveler et de le restructurer et la modernisation des tissus urbains pour les rendre fonctionnels. Les mutations récentes de la ville algérienne en général et à Annaba en particulier nécessitent l'introduction d'outils nouveaux pour accompagner ces transformations ; transformations résultant d'initiatives privées emboîtant le pas à l'action publique.

▪ **La fiche citations :**

« Cette propension vers le choix de la démolition est devenue effective depuis près de deux années dans les villes d'Alger, d'Oran et Constantine ou des ambitions de modernisation s'accompagnent d'opérations de démolitions d'ampleur relativement importante. »Page 7.

▪ **La fiche commentaire :**

L'article porte un éclairage sur la manière de se positionner vis-à-vis de choix de démolition reconstruction pour régénérer les tissus existants et nécessité de restructuration dans les vieux quartiers. Sur les conséquences d'un tel acte de tenter de décrypter les arguments sur lesquels se construit aujourd'hui la légitimité de l'acteur public et privé.

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N07 :

▪ **Les références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : Zahia Maghnous-Dris.

Titre de l'article : le projet urbain : du dessein au dessin.

Edition : Hal archives-ouverte

Collection : penser la ville-approches comparatives halshs -00381035

Lieu d'édition : France

Date de publication : octobre 2008

Date de lecture : 14.11.2019

Type de document : Article

Localisation de document : site internet : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00381035/file/Microsoft_Word_-_Le_projet_urbain_-_du_dessein_au_dessin_.pdf

▪ **La fiche résumé :**

Depuis quelques années la préoccupation des architectes est de comment reconstruire la ville en procédant à une refonte des outils d'intervention sur le milieu urbain.

Elle se traduit par le projet urbain ainsi Zahia Maghnous-Dris le présente comme outil de développement local et social dans la politique de la ville qui s'inspire de l'approche projectuelle qui s'inspire elle-même de l'histoire et la géographie

L'analyse typo morphologique effectuée sur les villes a permis l'établissement d'une culture du projet qui a conduit cette nouvelle notion.

▪ **La fiche citations :**

«Le projet urbain est une action globale et négociée pour créer un environnement de qualité articulant le passé au futur. Il correspond donc à une nouvelle manière de penser l'urbanisme, non pas un point de convergence d'un pseudo consensus suivant une approche statique mais comme un processus évolutif.»Page08.

▪ **La fiche commentaire :**

Zahia Maghnous-Dris. nous montre que le projet urbain est saisi à toutes les échelles de la réalité urbaine dans la pratique urbaine, sa conception démarre de l'échelle globale à l'échelle locale et l'inverse, c'est un état d'esprit qu'il faut enseigner dès le départ en sensibilisant les étudiants car chacun de leurs gestes dans la ville a un impact sur la vie des gens, sur leur quartier, le territoire et sur la stratégie urbaine.

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N08 :

▪ **Les références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : Patrizia Ignallina.

Titre de l'ouvrage : le projet urbain

Edition : presses universitaires de France

Collection : que sais-je ?

Lieu d'édition : France

Date de publication : 11.JUIN 2010

Date de lecture : 12.03.2020

Type de document : ouvrage chapitre 2 : les échelles du projet urbain.

Localisation de document : bibliothèque de l'école d'architecture et d'urbanisme EPAU.

▪ **La fiche résumé :**

Patrizia Ignallina s'interroge sur le sens de projet urbain qui présente un certain degré de complexité à toutes les échelles auxquelles il s'applique.

Différentes échelles spatiales, temporalités et acteurs sont pris en compte dans les projets d'aménagement, deux notions ressortent plus distinctement.

Le projet de ville comme un processus et un cadre de spatiale de réflexions participatifs et le projet de quartier est le cadre programmatique assurant la cohérence entre les ambitions stratégiques initiales, l'intégration des dimensions spatiales, sociales et économiques du contexte et leur opérationnalisation réalisant ainsi les schémas d'aménagement.

▪ **La fiche citations :**

« *Différentes échelles spatiales, temporalités et acteurs sont pris en compte dans les projets d'aménagement. . . Deux notions ressortent plus distinctement, le projet de ville et le projet de quartier* »Page 30.

▪ **La fiche commentaire :**

Le projet urbain est employé largement dans la planification, on pense que l'auteur évoque la question de l'échelle car elle renvoie directement à la planification et l'articulation entre les échelles se fait par une série d'Operations afin de conclure que le projet urbain il se situe comme un moment de synthèse de tous les aspects de ce processus qu'il accompagne et qu'il englobe.

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N09 :

▪ **Références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : Michel Bassand

Titre de l'ouvrage : vivre et créer l'espace public.

Edition : PPUR presses polytechniques

Collection : *Science, technique, société*, ISSN 1661-3120

Lieu d'édition : suisse

Date de publication : 2001

Date de lecture : 26.01.2020

Type de document : ouvrage (Chapitre2 : les dynamiques des espaces publics)

Localisation de document : bibliothèque de l'institut d'architecture et d'urbanisme à Blida

▪ **La fiche résumé :**

Michel Bassand dans ce chapitre : la dynamique des espaces publics a essayé de définir l'espace public dans ses deux sens d'une part comme un débat à l'intérieur d'une collectivité et d'une part trouve que l'espace public est matériel impliquant un territoire concret qui se situe dans une collectivité urbaine ou non .

Il se demande sur le devenir de l'espace publics en passant de la ville industrielle et de l'urbanisation à un régime de l'urbain et de la métropolisation.

Afin de répondre à cette question, il dévoile les cinq dimensions pour mieux cerner, comprendre et analyser l'espace public : la forme urbanistique, le contexte urbain, les enjeux, les ambiances et les acteurs.

▪ **La fiche citations :**

« Les espaces publics assument des rôles dans une agglomérations ou métropole. Selon les caractéristiques se chacune d'elle, ces rôles deviennent des enjeux qui seront plus ou moins bien assumés aux risques et périls de l'agglomération ou de la métropole. Page 13.

▪ **La fiche commentaire :**

A mon avis ce livre est intéressant car il fait la synthèse de l'ensemble de quelques réflexions et recherche à partir des analyses analyse très fouillée par des spécialistes en sciences sociales et à partir de diverses enquêtes menées à Genève.

Les espaces publics sont l'épine dorsale des villes contemporaines, faite du réseau ses rues, places, parcs, établissements publics, etc. qui innervent et quadrillent le phénomène urbain sans eux, les villes e peuvent tout simplement pas fonctionner.

LA FICHE BIBLIOGRAPHIQUE N10 :

▪ **Les références de l'ouvrage :**

Nom de l'auteur : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Titre de l'article : Stratégies foncières aux abords des gares TER

Edition : Cerema

Collection : Expériences et pratiques

Lieu d'édition : Belgique

Date de publication : novembre 2014

Date de lecture : 2 avril 2020

Type de document : article

Localisation de document : site internet :

http://outil2amenagement.cerema.fr/IMG/pdf/guide_methodologique_mars_20131.pf_cle7695c

▪ **La fiche résumé :**

Les quartiers de gare sont des sites complexes mais précieux, il attire l'attention sur un certain nombre de points de vigilance en termes de programmation et composition urbaine et en termes de mobilisation de tous les acteurs et aussi en termes de l'évolution sociale du quartier de gare. Si de tels projets sont l'occasion pour une ville de se réconcilier avec sa gare et d'éviter le mitage en polarisant le développement urbain à proximité des transports collectifs.

L'auteur nous montre que l'image des aménagements urbains aux abords des gares est à considérer comme un **catalyseur** de qualité urbaine, notamment en matière d'espaces publics, et de cheminements piétons et cyclistes. Autre vertu de l'urbanisation des abords des gares, elle permet d'élargir pour les ménages l'horizon des possibles en matière de mobilité, en les invitant à envisager et à expérimenter des solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle.

▪ **La fiche citations :**

*« Ces multiples contraintes expliquent que les secteurs des petites gares aient été jusqu'à présent peu investis par les collectivités locales dans leurs démarches de planification et d'aménagement. Pourtant, les évolutions de ces dernières années montrent que selon les situations, ces territoires sont amenés à se transformer, sous l'initiative d'acteurs différents et pour des raisons diverses. »*Page 02.

▪ **La fiche commentaire :**

On trouve que toutes les gares ne présentent pas les mêmes enjeux (de rabattement, de centralité...), et les programmes, tout comme la conduite du projet, devront être adaptés au contexte. Cela permet d'éviter la spécialisation sociale de ces secteurs qui bénéficient d'une bonne desserte en transports collectifs.

ANNEXE 02 :

Analyse thématique : Lecture comparative des exemples

Pour compléter notre analyse, nous allons comparer les exemples selon différents critères dépendant leur objectifs, localités, programme projeté... pour cela nous résumons la lecture comparative dans le tableau suivant :

Tableau 01 : à l'échelle de la ville

Les critères de comparaison		Exemple I : Renouvellement urbain « Clichy-Batignolles »	Exemple II : « Projet Urbain de ZAC Euralille 1 gare »
Problématique		<ul style="list-style-type: none"> -Secteurs séparés physiquement par la présence du « glacis » ferroviaire. -Manque le lien entre les quartiers des Batignolles, des Épinettes, de Monceau Pereire et des Hauts de Malesherbes. 	<p>Au XIXe siècle, au moment de l'arrivée du train à Lille, son caractère de place forte impose l'aménagement d'une gare terminus, en 1994, d'une gare de passage. La gare Lille Europe, construite à côté de la gare existante, rebaptisée gare Lille Flandre, est l'aboutissement de cette réflexion.</p>
Objectifs du projet		<ul style="list-style-type: none"> -Refaire la ville sur elle-même et Favoriser les modes de déplacement -La recherche des équilibres -Pour une ville animée et créatrice de richesses : - Le réaménagement du quartier Clichy-Batignolles permettra également de relier le centre-ville avec sa plus proche périphérie, en cohérence avec l'esprit du Grand Paris, notamment par le développement des transports en commun -Recentralisation de la périphérie à l'échelle du Grand Paris. 	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer les connexions entre le nouveau quartier et la ville constituée et à renforcer la mixité urbaine par la création des équipements. - Développer les réseaux TGV, TER., les transports doux et repenser la gare comme lieu de vie. - Intensifier la vie du quartier et renforcer sa qualité d'usage, renforcer son rôle de moteur économique métropolitain. - Faciliter les parcours piéton et tisser des liens entre les parcs.
Critères Spatiales		<p><u>Centralité :</u></p> <p>Le projet urbain de Clichy-Batignolles ne donne pas naissance à proprement parler à un « nouveau quartier », mais s'inscrit dans une continuité urbaine. Il consiste à s'ancrer dans son environnement urbain constitué, pour fédérer les quartiers autour d'un parc urbain, et mettre en œuvre toutes les liaisons nécessaires pour parachever la ville. Pour autant, cet exercice ne consiste pas à « étirer » le tissu urbain existant, ce qui reviendrait à « pasticher » le Paris haussmannien, mais bien à pratiquer une extension qui soit à l'image de la ville contemporaine et durable.</p>	<p><u>Centralité :</u></p> <p>l'ambition de la ville de Lille déterminée de se renouveler comme une nouvelle centralité de l'Europe contemporaine.</p> <p>L'un des grands atouts d'Euralille, c'est la mobilité et la centralité, ce qui fait que les opérations de développement trouvent facilement preneurs, vecteurs d'attractivité étant à la fois lieux de vie, de travail et de loisirs.</p>

			<p><u>Mobilité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - le renforcement des capacités de transports collectifs localisé dans son périmètre. - Les dynamiques ferroviaires sont à cet égard structurantes : mutation du pôle gare Lille Flandres / Lille Europe, intensification du trafic régional, doublement de la ligne du métro, passage de la Liane 5 sur site, etc. - Les flux seront réorganisés via l'instauration d'un système de boucles de circulation, permettant de protéger le centre-ville des flux automobiles tout en améliorant le système d'accès au système gares depuis les axes routiers structurants. - favoriser le développement des modes doux et optimiser le dispositif des parcs de stationnement existant et répondre aux enjeux de mobilité durable. - Le développement de services innovants d'aide à la mobilité afin de faciliter les déplacements des usagers sur le secteur.
Critères fonctionnels	Activité	L'opération Clichy-Batignolles va transformer la vaste enclave actuelle en un lieu de passage, de rendez-vous et de détente, qui accueillera des logements sociaux et privés, des commerces, des bureaux, des équipements publics et un grand parc qui doublera sa surface par rapport à aujourd'hui. Parallèlement, les transports en communs vont être renforcés pour améliorer la desserte du quartier et le confort des usagers.	Euralille 1 est un centre tertiaire qui associe de nombreux immeubles de bureaux (parmi lesquels les tours de Lille Flandres et Lille Europe), un vaste centre commercial, le Grand Palais, des business hôtels, des écoles et universités, des salles de concert et de sport, de nombreux logements et des espaces verts (Parc urbain Henri Matisse).
	Espace public	Le quartier Clichy-Batignolles favorise l'espace public en créant le grand parc afin de lier le projet avec les quartiers avoisinants ainsi de régler les soubassements par rapport à l'importance des différentes voies et en dernier prolonger la trame verte au cœur des îlots. Le dialogue entre le bâti et le parc par sa position perpendiculaire afin d'avoir le maximum de vues sur le parc	<ul style="list-style-type: none"> - Parc Henri Matisse : Véritable cœur de nature en plein quartier moderne, le parc Matisse situé au pied de la gare Euralille, offre 8 ha pour se détendre, se promener ou se dépenser. - Place François Mitterrand : avec la gare TGV Lille Europe, vaste et dynamique. Passage obligé entre les deux gares
Critères formels		<p>Le projet forme un rectangle dont chaque côté tant par sa morphologie que par sa programmation répond à un environnement spécifique.</p> <p>Découpage des îlots :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ L'une des caractéristiques essentielles du projet est d'associer la grande respiration du parc et la densité des formes bâties dans un rapport d'équilibre et de complémentarité. 	<p>I 'utilisation de concept du grand édifice (les infrastructures, les tours, le centre commercial, le socle de parking ou Congrexpo) pour gérer les ajustements entre les différentes échelles du projet.</p> <p>Quelques exemples illustrent ces échelles parfois opposées : l'ancien et le nouveau, le grand et le petit, l'incertitude, le jeu des acteurs.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Entre les volumes bâtis, des espaces ouverts offrent une profondeur de vues entre le parc, les îlots et les espaces verts privés, Ces ouvertures et perspectives doivent ainsi relier les différentes composantes du projet urbain d'ensemble. ✓ Le parc et les formes bâties ne constituent pas deux mondes opposés, mais établis et associés dans un maillage commun. Le parc pénètre dans les interstices de la trame bâtie, il se prolonge et se diffuse entre les îlots jusqu'à la rue et au chemin de fer. 	<p>La grande dimension est aussi utilisée par l'architecte comme élément de transition entre la petite échelle des programmes de la ville existante et la grande échelle des nouveaux programmes plus complexes du nouveau quartier, entre le local, le régional et l'international.</p>
<p>Critères durables</p>	<p>Prise en compte, dans la conception, d'exigences fortes de développement durable permettant des réponses exemplaires en ce qui concerne le bilan d'émissions de CO2, la perméabilité et le nivellement des sols (équilibre déblais /remblais), la gestion de l'eau et des déchets (collecte pneumatique), etc.</p> <p>Le fonctionnement des bureaux sans climatisation et le fait que chaque centimètre carré de toiture sera utilisé par des panneaux solaires, des terrasses largement accessibles (et partagées) ou de la végétation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La mise en valeur de son environnement et d'un cadre de vie de qualité et de proximité ainsi que des réflexions sur la qualité globale du cadre de vie comme instrument central d'une stratégie d'attractivité métropolitaine - Créer un véritable réseau maillé d'espaces verts, agricoles, naturels et récréatifs. - L'originalité de la démarche lilloise s'explique par la conjugaison entre la recherche de l'innovation, la préservation de l'héritage industriel et le souci de respecter les critères d'un développement plus durable.
<p>Schéma récapitulatif</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="647 1171 967 1556"> </div> <div data-bbox="1092 1178 1703 1556"> <p>FIG.II.24 : Situation du projet urbain 1 Source : https://archive-clichy-batignolles.paris-metropole-amenagement.fr/</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1092 1612 1703 1696"> <p>FIG.II.25 : Schéma de programme Clichy Batignolles Source : https://archive-clichy-</p> </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1762 1150 2095 1541"> <p>FIG.II.26 : Schéma de principes d'organisation du projet Euralille Source : ENSAM 07/08 S7, Studio L.DuportJ.Colas-C. Gazan-J.Tripier-Mondancin, Analyse urbaine : Euralille.</p> </div> <div data-bbox="2131 1205 2754 1520"> <p>FIG.II.27 : Schéma de programme de quartier Euralille centre Source : www.popsu.archi.fr</p> </div> </div>

Tab.II.1 : Tableau comparatif des exemples à l'échelle de la ville
Source : Travail auteurs, 2020.

Tableau 02 : à l'échelle de quartier

Les critères de comparaison	Exemple III : « Remembrement urbain du quartier de la Gare à Gembloux »	Exemple IV : Restructuration de quartier de la gare d'Armentières
Problématique	Le site du projet est actuellement un espace urbain peu structuré, très hétéroclite (parcelles en friches, tissus industriel, résidentiel et commercial, parc et zone agricole) et déconnecté de son environnement. Sa localisation stratégique à proximité directe de la gare, du centre-ville et le long d'axes routiers importants justifie qu'un redéveloppement en adéquation avec ce contexte soit envisagé. Il s'avère nécessaire de définir un projet urbain à l'échelle du quartier lui permettant de lui donner une réelle identité et une cohésion d'ensemble.	<ul style="list-style-type: none"> - Pôle secondaire de 25 000 habitants en crise qui « vit mal son quartier de gare » - Quartier de gare occupé par des friches industrielles, ferroviaires et du stationnement automobile en surface = triple coupure avec le centre-ville à 700m.
Objectifs du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Un quartier multifonctionnel - Envisager un projet urbain d'envergure, - répondre aux enjeux démographiques de Gembloux - profiter de la localisation préférentielle du quartier à proximité de la gare, 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter de façon notable l'offre des équipements culturels - Accentuer les accroches urbaines au centre-ville et au futur pôle d'échanges - Densifier l'offre en logements et le pôle tertiaire - Requalifier l'espace public - Améliorer la gestion du stationnement - Mettre en valeur le patrimoine architectural - Rendre attractif le pôle commerces/restaurations existant et le développer.

<p>Critères spatiales</p>	<p><u>Mobilité :</u></p> <p>Les principes de base :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une politique ambitieuse de mobilité « active » mise en place dans le PRU, au travers d'aménagements favorisant les circulations piétonnes et cyclables depuis et vers la gare ainsi qu'une polarisation vers le parc ; • la maîtrise de la place de la voiture au sein du quartier, en profitant des infrastructures routières existantes (N4, N29, chaussée de Wavre) et de limiter le nombre de nouvelles voiries à ce qui est juste nécessaire pour l'accessibilité des immeubles et des parkings privés en sous-sol ; • une gestion adaptée du stationnement en termes de besoin et d'implantation, en relation avec le pôle intermodal de la gare. 	<p><u>Centralité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rendre la centralité attractive par le réaménagement et renforcement du pôle multimodal en réalisant un nombre d'équipements importants. - Favoriser la diversité fonctionnelle et la complémentarité avec les centralités existantes - La présence, à proximité de la gare, d'une diversité de services et commerces accessibles à pied par les usagers du train et les habitants du quartier contribue à promouvoir une ville des « courtes distances », et à transformer les abords de gare en « lieu de vie ». <p><u>Mobilité :</u></p> <p>Toute la circulation du quartier a été revue et modifiée afin de faciliter l'accès au centre-ville grâce notamment à la création d'un pôle d'échanges intermodal autour de la gare (création d'une gare routière, d'un parking silo de 450 places, d'un garage à vélo et d'une station de taxi).</p>
<p>Critères fonctionnels</p>	<p>Activité</p> <p>le quartier abritera à terme un millier de nouveaux logements mais également des équipements communautaires dont une école, une crèche, des espaces pour la collectivité, un parking pour les navetteurs, des commerces et services de proximité, ainsi que des bureaux</p> <div data-bbox="1329 947 1665 1297" data-label="Image"> </div> <p>FIG.II.28 : Schéma de fonctions projetées. Source : https://www.gembloux.be/</p>	<p>A/ Le pôle d'échange : la requalification des abords de la gare avec le pôle d'échanges multimodaux (nouveau parvis et d'une gare routière, parking silo d'une capacité de 450 places de stationnement, un vélo pole</p> <p>B/ Le pôle Lumière : projet logement, les « Villas Lumière ». Cet aménagement prend la forme d'un carré de 3 300 m² avec une cour intérieure</p> <p>C/ Le pôle commercial et cinématographie : des services et commerces en pied d'immeuble, des restaurants ou cafétérias</p> <p>D/ Le pôle médiathèque : La Médiathèque L'Albatros. Ce bâtiment hors du commun, à l'architecture moderne et de caractère, donne une nouvelle image au quartier.</p>



Espace public	<p>Une attention toute particulière a été portée à la conception des espaces publics, puisqu'au cœur du projet est prévu un véritable parc, soit 1,5 hectare d'espaces verts.</p>  <p>FIG.II.29 : Schéma des espaces publics. Source : https://www.gembloux.be/</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lille Métropole Communauté Urbaine s'occupe : <ul style="list-style-type: none"> - de créer la rue Hurtrel et la liaison transversale Schuman et Hurtrel - de requalifier les rues Schuman, Gare et Pouchain - de créer la place de la médiathèque - de créer la place du pôle cinématographique • La convention publique d'aménagement réalise des travaux d'accompagnement sur ces espaces publics, ainsi que des travaux de paysage ment (plantations, éclairage public, enfouissement des réseaux et mobiliers urbains).
Critères formels	<p>Macro-ilot avec nouvel alignement</p> <p>Bâtiments existants</p> <p>Bâtiments projetés</p> <p>Gabarit maximum projetés</p>  <p>FIG.II.30 : Plan d'aménagement du projet. Source : https://www.gembloux.be/</p>	<p>Une conception basé sur la trame viaire et l'ilot.</p> <p>Restructuration de la trame viaire</p> <p>Alignement des bâtiments au RDC</p> <p>Diversification des gabarits utilisés</p> <p>Les travaux sur l'espace publics</p>
Critères durables	<p>Utilisation de la toiture végétalisée.</p> <p>Favoriser le passage piéton et prévoir le recyclage des déchets.</p>	<p>Maitre l'accent sur la restructuration des espaces publics pour accueillir un nouvel inter modalité à la fois à l'échelle de l'agglomération et à la fois à l'échelle des quartiers limitrophes.</p>

Schéma récapitulatif

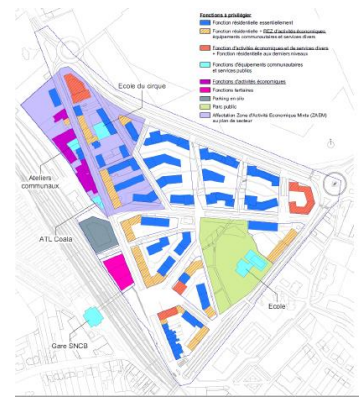


FIG.II.31 : Schéma de fonctions projetées.
Source : <https://www.gembloux.be/>



Fig. II.32 : Quartier Gembloux
Source : BFP, 2019, enquête publique périmètre de remembrement urbain du quartier de gare public



Fig. II.33 : Plan du projet du « pôle lumière » (Ville d'Armentières)
Source : Compte Rendu Annuel aux Collectivités Locales 2010, P8.



Fig. II.34 : Projet du « pôle lumière » (Ville d'Armentières)
Source : Compte Rendu Annuel aux Collectivités Locales 2010, P9.

Tab.II.2 : Tableau comparatif des exemples à l'échelle de quartier
Source : Travail auteurs. 2020.

ANNEXE 03 : CAHIER DE CHARGE

Sommaire :

1. Objet
2. Objectifs
3. Méthodes :
 - 3.1. Critères d'évaluations des constructions et quartiers
4. Cas d'études :
 - 4.1. Démolition /construction.
 - 4.2. Délocalisation.
 - 4.3. Récupération des aires de manœuvres.
 - 4.4. Rénovation de la gare de Blida.
 - 4.5. Revalorisation des façades.
5. Règlements
6. Conclusion

1. Objet :

Introduire la notion du renouvellement urbain qui est l'action principale du Projet Urbain pour intervenir dans des sites particuliers (habitat individuel à caractère privé) dans le but d'améliorer et contribuer à l'espace public et d'injecter un nouveau programme en offrant une gamme diversifiée d'activités et de service en proposant des règlements pour les actions nécessaires aux opérations de renouvellement urbain spécifiques pour notre zone d'étude et les extensions futures.

1.1. Par rapport l'histoire :

-Conserver le cachet architecturale certains édifices : la gare et habitats collectif coloniale a forte valeur historique.

1.2. Par rapport au tissu urbain :

- Restructuration de la structure viaire existante qui obéit une logique d'aménagement
- Prendre en charge le bâti à sauvegarder et les voies persistantes.
- Marque la gare par l'aménagement d'un passage piéton aménagé
- Marquer l'intersection de l'avenue AAMARA YUCEF et le boulevard BOUDIAF MOHAMED.

1.3. Par rapport l'espace public et le paysage urbain :

- Aménagement d'une place public face à la gare.

- Création d'un passage piéton au milieu du quartier pour lier la gare et le quartier.
- Renforcement des qualités paysagères par la détermination du nouveau gabarit, devrait valoriser la façade urbaine.
- Création des nouveaux espaces verts dans le quartier renouvelé.
- Introduire des espaces de jeu pour les habitats intégrés.

1.4. Par rapport à la mobilité :

- Faciliter la circulation et l'accès à la gare.
- Projeter un circuit aménagé pour le piéton.
- Aménagement des parkings souterrains.
- Favoriser la mobilité douce on aménageant des voies piétonne.
- La planification des équipements de proximité pour limiter le déplacement des usagers.
- Optimiser des aires de stationnements pour les taxis pour faciliter le déplacement des passagers de la gare.

1.5. Par rapport à la mobilité :

- Insérer des nouvelles fonctions accompagnant la gare et répond aux besoins des usagers.
- Récupération des ilots par la démolition des bâtis dans un état vétuste
- Intervenir sur les façades qui se manifestent sur l'avenue AAMARA YOUCEF.
- Redynamisation des aires de manœuvres en place public et les déplacer hors la ville.
- Restructuration du siège d'OPGI par des voies structurés et créant ainsi des espaces extérieurs vert.

2. Objectifs :

Notre Intervention va porter sur un des pôles de croissance de la ville de Blida qui se trouve dans un emplacement stratégique, l'intersection des de l'axe structurant historique de l'avenue AMARA Youcef et le Boulevard Mohamed BOUDIAF à savoir le quartier de la gare qui représente un potentiel très particulier.

Notre objectif principal est de développer le quartier de la gare en secteur stratégique et dynamique par :

- Les interventions de démolition, reconstructions, réhabilitation et restructurations en respectant la structure des voies existant et le bâti à sauvegarder.
- Optimiser de foncier en augmentant la densité.

- Améliorer le paysage urbain et la qualité de vie urbaine.
- S'inscrire dans la continuité de la dimension historique

3. Méthodes :

Construire la ville sur la ville dessine la tendance actuelle, dans le cadre du projet urbain et la délimitation de l'étalement urbain et renforcer la centralité qui est un élément structurant de la ville par un cahier des charges et des scénarios sur l'habitat individuel auto construit.

3.1. Critères d'évaluations des constructions et quartiers :

Pour connaître les actions à établir :

Critères degré d'habitabilité.

Critères état de conservation.

Critères degré de valeur historique.

3.1.1 Critères degré d'habitabilité :

- Non occupation des sous-sols par un espace de vie (logement).
- Non occupation des cours par un espace de vie qui dégrade l'habitabilité.
- 3 - Non occupation des terrasses par des espaces à usage d'habitation.
- Dans le d'une subdivision des logements, la surface minimale désignée pour une personne est respectée ainsi que le programme quantitatif des espaces (critères 9 et 10).
- Ascenseur pour un nombre d'étage supérieur à 5.
- Existence d'un espace pour dépôt d'ordures.
- Eclairage et ventilation de la cage d'escalier.
- Hauteur sous plafond supérieure ou égale à 2.40m
- Existence d'une principale, cuisine et pièce secondaire (salle de bain et WC): il s'agit d'un programme minimal pour un logement décent.
- Superficie minimum pour 2 personnes, égale ou supérieure à 35 m².
- Les ouvertures des pièces principales donnent sur la rue ou sur la cour principale.
- Aération et ventilation des pièces secondaires.
- Installation basique (eau, gaz, électricité) conforme aux normes.

- Existence de conduit pour l'évacuation des buées et gaz brûlés.

Critères Degré d'Habitabilité	Complément de critères													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Excellente Habitabilité									X					
Bonne Habitabilité		X	X					X						
Moyenne Habitabilité				X						X	X		X	
Habitabilité réduite	X				X	X	X					X		X

3.1.2 Critères état de conservation :

- Fissures structurelles (au niveau des murs et planchers).
- Espaces communs (vestibule, cour et cage d'escalier) en bon état.
- Etanchéités des toits et des terrasses.
- Conformité aux normes et état des réseaux : eaux pluviales, eaux usées.
- Installations basiques (eau, gaz, électricité) en bon état.
- Traces d'humidité et d'écoulement sur les murs et planchers.
- Isolation (thermique et phonique) des murs et planchers.
- Risque de détachement d'élément particulier présent sur la façade (danger pour le citoyen).
- Bon état des fondations.

Critères Etat de Conservation	Complément de critères								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Excellente Habitabilité									
Bonne Habitabilité									
Moyenne Habitabilité	X		X		X	X			
Habitabilité réduite		X		X			X	X	X

3.1.3 Critères degré de valeur historique, :

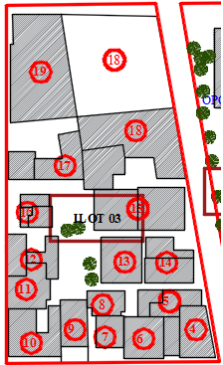
- Etat du pavement des rues et trottoirs.
- Etat du mobilier urbain.
- Etat des jardins et des espaces publics.
- Etat des vitrines.

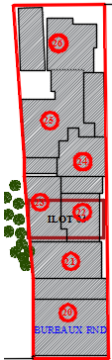
Critères Degrés de Valeur historique-artistique	Complément de critères			
	1	2	3	4
Grande valeur				
Moyenne valeur	X	X		X
Valeur basse	Au moins une de ces valeurs			
Sans valeur	--	--	X	

4. Cas d'études :

4.1. Démolition/constructions :

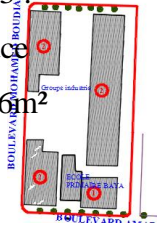
Cas des habitations appelées à être démolis pour libérer l'emprise du projet :

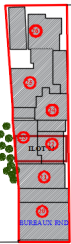
Ilot	Parcelle	typologie	Surface	Gabarit	Etat de conservation		
					Bon état	Moyen état	Etat vétusté
Ilot n1 : Surface =5666m ² 	04	Habitat +commerce	144 m ²	RDC		✓	
	05	Habitat individuel	191 m ²	RDC		✓	
	06	Habitat individuel	125 m ²	R+1		✓	
	07	Habitat individuel	148 m ²	RDC		✓	
	08	Habitat individuel	80 m ²	RDC		✓	
	09	Habitat individuel	111 m ²	RDC		✓	
	10	Habitat individuel	201 m ²	RDC		✓	
	11	Habitat individuel	149 m ²	R+2		✓	
	12	Habitat individuel	141 m ²	RDC		✓	
	13	Habitat individuel	169m ²	RDC		✓	
	14	Habitat individuel	177 m ²	RDC		✓	
	15	Lavage	340 m ²	RDC		✓	
	16	Habitat individuel	95 m ²	RDC		✓	

	17	Habitat individuel	212	R+3		✓	
	18	Habitat Délaissé	566 m ²	RDC			✓
	19	Habitat individuel	553 m ²	R+1		✓	
Ilot n2 : Surface =3977m ² 	20	Bureaux RND	578 m ²	RDC			✓
	21	Habitat individuel	354 m ²	R+3		✓	
	22	Bureaux d'handicapés ONAAPH	240m ²	RDC		✓	
	23	Habitat individuel	309 m ²	RDC			✓
	24	Habitat individuel	262 m ²	RDC		✓	
	25	Habitat individuel	561 m ²	R+5	✓		
	26	Habitat individuel	342 m ²	R+3		✓	

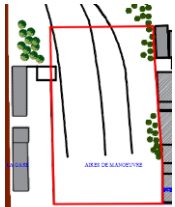
4.2. Délocalisation :

Cas des constructions qui seront délocalisées avec l'accord du propriétaire.

Ilot	Parcelle	typologie	Surface	Gabarit	Etat de conservation		
					Bon état	Moyen état	Etat vétusté
Ilot n3: Surface =5360m ² 	01	Ecole primaire BAYA	296m ²	RDC	✓		
	02	Groupe Industrie	2835 m ²	R+1		✓	

		Locale « DIVINDUS DMS »					
Ilot n2 : Surface =3977m ² 	20	Bureaux RND	578 m ²	RDC			✓

4.3. Récupération des aires de manœuvre : avec l'autorisation de la SNTF pour libérer l'emprise a la place publique dans le quartier de la gare.

Ilot	typologie	Surface	Gabarit	Etat de conservation		
				Bon état	Moyen état	Etat vétusté
Ilot n5 : Surface=9720m ² 	Aires de manœuvres (Non bâti)	9720 m ²	/			✓

4.4. Rénovation de la gare de Blida :

La gare est un équipement complexe structurant et à la fois un élément signe de centralité participant aux activités du cœur de la ville dont elle nécessite un nouveau programme pour satisfaire le besoin actuel des voyageurs et elle fait l'objet d'un chantier de renouvellement urbain avec des transformations importantes.

« La gare doit être un lieu flexible dans lequel l'utilisateur n'est pas limité à un rôle de voyageur, ni de consommateur ; il doit être en mesure de s'approprier les espaces mis à sa disposition en offrant un lieu de vie qu'un lieu de passage. »

Le projet de transformation de la gare de Blida soumis à la concertation répond à plusieurs objectifs :

- Améliorer les connexions entre la gare et le quartier qui l'accueille.

- Améliorer et fluidifier toutes les circulations en gare et vers le quartier.
- S'adapter aux nouveaux usages du voyage en améliorant le confort des voyageurs, la sécurité, rendre les lieux plus agréables avec de nombreux services à portée de main.
- Créer de nouvelles surfaces d'activités et de service : l'amélioration générale des circulations doit s'accompagner d'une programmation comportant une offre de services et commerces équilibré et visant à améliorer les échanges entre la gare et le quartier. il s'agit de répondre aux besoins des voyageurs comme à la clientèle du quartier.
- Améliorer le fonctionnement de la gare
- l'accès principal devra être à l'échelle urbaine et remarquable.
- La qualité urbaine, architecturale et esthétique de la gare : Améliorer la façade urbaine de la gare et maintenir l'architecture historique de la gare bien visible.
- Assurer une accessibilité au PMR.
- Améliorer l'éclairage naturel et artificiel.

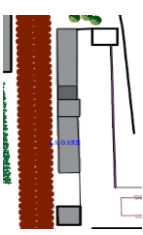
Ilot	typologie	Surface	Gabarit	Etat de conservation		
				Bon état	Moyen état	Etat vétusté
	Gare	938m ²	R+1		✓	



Figure : La gare ferroviaire de Blida.
Source : Auteurs 2020.



Figure : La gare ferroviaire de Blida.
Source : Auteurs 2020.

4.5. Intervention sur les façades :

Plusieurs habitats (petit collectif) nécessitent une amélioration au niveau de la façade pour un meilleur aspect architectural du paysage urbain, il faudra respecter les éléments typiques de la construction moderne. En outre, chaque ensemble de construction doit présenter une homogénéité de volume, de teinte, de matériaux de construction et de façades.

- Rechercher une harmonie de couleurs, préserver l'unité de la façade en limitant le nombre de teintes, de matériaux et de forme. Intégrer la devanture commerciale dans l'ensemble de la façade par une harmonie de teintes en accord avec les matériaux et les couleurs existants. Trop long
- L'aménagement de la vitrine des commerces dans le rythme et ne pas rompre l'équilibre générale et le système de fermeture ne doit pas déborder du plan de la façade. Sont à privilégier les rideaux, grilles ou volets placés à l'intérieur de la cellule commerciale (le système de fermeture est transparent sur au moins de 70% de sa surface pour permettre l'éclairage de l'espace urbain, les volets roulants opaques sont proscrit).
- Changement de toiture
- Changement des ouvertures/garde-corps des balcons
- Réinstallation des unités de climatisation dans les cages intégrées démontables avec les balustrades dans les petits balcons
- Câbles électriques : Repose du câble dans des goulottes, repose selon cheminement adapté à la géométrie de la façade.
- Elimination des éléments au-delà de la façade en Rez de chaussée
- La parabole ne doit pas apparaître sur la façade principale (placée sur la façade arrière)

- Les matériaux tels que parpaing de ciment, brique creux, carreaux de plâtre, etc... Fabriqués en vue d'être recouverts ne peuvent être employés à nu. Ils doivent être recouverts.
- L'utilisation des couleurs pour personnaliser les façades, améliorer le repérage des logements et éviter la monotonie.



Figure : habitat individuel colonial

Source : modifié par l'auteur(2020)



Figure : habitat collectif colonial

Source : modifié par l'auteur (2020)

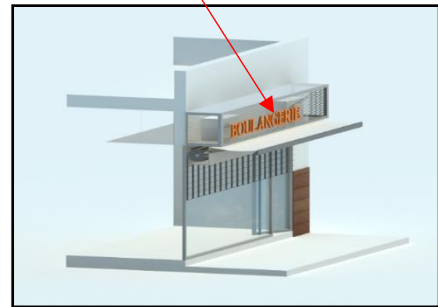
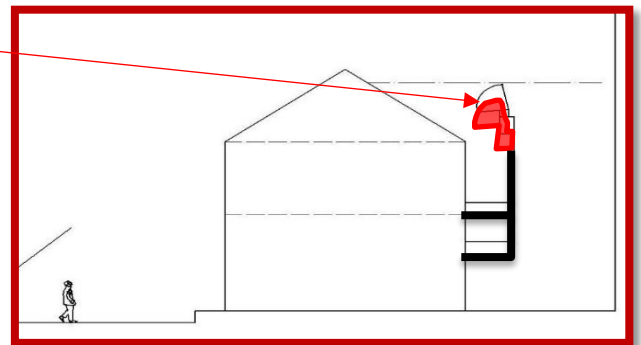


Figure : habitat collectif colonial

Source : modifié par l'auteur(2020)



Source : document écrit du pos de AAMARA Youcef(2012)

5. Règlements :

Les réglementations pour l'ensemble des scénarios :

Article 01 : Caractéristiques du terrain

Article 02 : Accès et voiries

La voirie générale comprend trois types de voies, respectivement, voie principale, voies secondaires et tertiaires. Les constructions et aires de stationnement seront reliées à la

voirie. Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire les exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

- Pour être constructible un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée.
- Toute construction nouvelle doit disposer d'un accès sur la voie publique répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble, notamment en ce qui concerne la commodité de la circulation et les moyens d'approche permettant l'accès du véhicule de sécurité.
- Les chaussées doivent être constituées en fonction de l'importance de la circulation du programme d'aménagement
- Circulation piétonne : L'ensemble des circulations piétonnières nécessaires au bon fonctionnement de la zone couverte par le présent règlement est à la charge des collectivités locales. Elles seront aménagées et réalisées comme suit :
 - Choisir des bordures de la chaussée haute pour éviter le chevauchement par les véhicules et leur affaissement ultérieur.
 - Pente obligatoire d'écoulement des eaux vers la chaussée.
- Le tracé de la voirie devra permettre la visibilité pour l'automobiliste de tout obstacle ou véhicule situé sur la voie à une distance minimum de 10 m de n'importe quel point de la chaussée.

Article 03 : Desserte par les réseaux

Un terrain ne peut recevoir aucune construction s'il ne satisfait pas à la condition suivante :

- A.E.P : Toutes les constructions quel que soit leur fonction doivent être raccordées au réseau public. Ce réseau doit prévoir également l'implantation des bornes d'incendie le long des voies primaires et secondaires.
- Assainissement - eaux usées : Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement. Dans le cas où il n'existe pas de réseau public proche de la construction, des dispositifs provisoires en conformité avec la réglementation sanitaire peuvent être autorisés.
- Eaux pluviales : Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales par des dispositions adaptées à l'opération et au terrain.

- Transport d'énergie et téléphone : Pour toute construction et installation nouvelle, les branchements aux lignes électriques, éclairage public ainsi qu'au réseau téléphonique sur le domaine public doivent être réalisés en lignes souterraines

Article 04 : Implantation des constructions par rapport au domaine public

Toute construction nouvelle doit être implantée en limite de l'emprise par des voies et édifices existantes pour éviter l'étalement grâce à un découpage du foncier basé sur la densité par l'utilisation rationnelle de l'espace et l'augmentation des gabarits.

On a libéré des surfaces pour les espaces verts ainsi une grande place publique

Article 05 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres

- Alignement des constructions le long de l'avenue AAMARA Youcef pour assurer la continuité visuelle.
- Un gabarit harmonieux avec le bâti existant.
- Conception des bâtiments multifonctionnels et des équipements modernes avec programme qui comblera les besoins de la ville
- Gestion de l'eau par l'installation des gaines d'évacuations techniques.

Article 06 : Stationnement

Les nouveaux équipements projetés doivent consacrer deux sous-sols pour le stationnement.

Article 07 : Plantation des espaces libres

- Aménagement d'une place publique, des espaces verts et aires de jeux pour les usagers à l'échelle du quartier
- Aménagement d'un passage urbain piéton relie la gare et le quartier.
- Les espaces extérieurs ayant un caractère paysager doivent être préservés et protégés.

6. Conclusion :

Notre aire d'intervention a une ambiance urbaine importante à proximité de la gare, mais il souffre d'une négligence et manque d'attractivité.

Le quartier de la gare nécessite un renouvellement urbain aux conditions d'habitabilité :

- Exploitation de potentialités.

- La création d'une mixité fonctionnelle accompagnant la gare.
- Proposer un projet urbain qui s'intègre dans le site.

