

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME



Mémoire de Master en Architecture.

Option : Architecture Urbaine

**Stratégies de piétonnisation et remodelage de l'espace
urbain existant**

Restructuration de la zone du marché Guessab à Blida

Présenté par

Mlle. LASSAR. Fatma. Zohra

Mlle. BELLARBI Nada

Encadrants :

Dr. Mohand OULMAS

Pr. Mustapha BENHAMOUCHE

Devant le jury composé de :

Dr. KHELOUEN

Dr. SLITAINE

Assisté par :

Mlle.HLAIMIA. Anfel

Mme.TLEMCENI. Karima

Année universitaire : 2024/2025

REMERCEMENTS

بسم الله الرحمن الرحيم ((قال رب اوزعني ان اشكر نعمتك التي انعمت علي))

Nous remercions Dieu le tout puissant de nous avoir donné la santé et la volonté d'entamer et de terminer ce mémoire. Pour la force, la patience et la persévérance qu'Il nous a accordées tout au long de cette aventure. Sa guidance nous a accompagnés dans chaque étape de ce travail.

Nous tenons à remercier dans un premier temps, toute l'équipe pédagogique de l'institut d'architecture et d'urbanisme et les intervenants professionnels responsables de la formation architecture et urbanisme.

Tous d'abord, ce travail ne serait pas aussi riche et n'aurait pas pu avoir le jour sans l'aide et de Mr BENHAMOUCHE Mustapha, nous le remercions pour sa patience, sa rigueur et sa disponibilité le long de notre parcours.

Nos remerciements s'adressent aussi à Mr OULMAS Mohand pour son aide pratique et son encadrement professionnel, à Mme TLEMCENI Karima, qui n'a pas cessé de nous encourager pendant la durée du projet, ainsi que pour sa générosité en matière de formation et d'encadrement.

Un remerciement spécial à Mlle HLAIMIA Anfel pour son aide particulier, sa générosité et la grande patience dont elle a su faire preuve malgré ses charges académiques et professionnelles.

Enfin, nos pensées les plus profondes vont à nos familles, pour leur soutien inconditionnel, leur compréhension et leur amour. Leur présence bienveillante à nos côtés a été essentielle, notamment dans les moments de doute, de fatigue ou de découragement. Ce travail leur est également dédié.

DÉDICACES

A nos chères mères :

Vous avez su porter pour nous les soins et consentir les efforts pour notre éducation. Aucune dédicace ne saurait exprimer tout le respect et l'amour que nous vous portons, vous nous avez toujours fait confiance. Veuillez trouver en ce travail la consolation et le témoin de la patience.

A nos chers pères :

Malgré les grandes responsabilités que vous assumez dans vos travaux autant que pères de familles, vous avez toujours été près de nous, pour nous écouter, nous soutenir, nous suivre et nous encourager. Puisse ce travail diminuer Souffrances et vous porter bonheur.

À nos sœurs, merci pour votre présence, vos encouragements et votre humour qui ont illuminé nos journées pendant la rédaction de ce mémoire.

A nos familles. A tous nos amis et camarades de classe puisse Dieu conserver notre amitié

ENGAGEMENT DE NON PLAGIAT NON-PLAGIARISM PLEDGE

Je, soussigné (e) ;

Déclare être pleinement conscient(e) que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publiés sur toutes formes de support, y compris l'internet, constitue une violation des droits d'auteur ainsi qu'une fraude caractérisée. En conséquence, je déclare sur l'honneur que ce mémoire est le fruit d'un travail personnel et que je n'ai ni contrefait, ni falsifié, ni copié tout ou partie de l'œuvre d'autrui afin de la faire passer pour mienne. Toutes les sources d'information utilisées (supports papiers, audiovisuels et numériques) et les citations d'auteur ont été mentionnées conformément aux usages en vigueur.

I, the undersigned,

declare that I am fully aware that the plagiarism of documents or parts of documents published in any form, including on the internet, constitutes a violation of copyright as well as a serious offence. Consequently, I hereby declare on my honour that this dissertation is the result of my personal work and that I have neither counterfeited, nor falsified, nor copied all or part of another's work in order to pass it off as my own. All sources of information used (printed, audio-visual, and digital materials), as well as all author citations, have been acknowledged by accepted academic standards.

Résumé

Dans un contexte où l'urbanisation excessive menace les ressources foncières et la qualité de vie, ce travail s'inscrit dans une démarche de renouvellement urbain, en promouvant le concept de « *faire la ville sur la ville* ». Il s'agit d'intervenir sur l'existant pour restructurer, densifier intelligemment, et requalifier les espaces publics tout en respectant l'histoire et l'identité du lieu.

L'objectif principal est de proposer une restructuration urbaine fondée sur la piétonnisation progressive, favorisant une meilleure mobilité, une réappropriation de l'espace public par les usagers, et une revalorisation des fonctions économiques et sociales du marché Guessab. La méthodologie adoptée combine diagnostic spatial, analyse fonctionnelle, relevés urbains, et références internationales. Les résultats visés par cette étude traduisent une volonté d'améliorer la qualité de vie, d'optimiser le foncier existant, et de renforcer l'attractivité de la centralité commerciale de Blida.

Ce mémoire explore les stratégies de piétonnisation comme levier de remodelage de l'espace urbain, en s'appuyant sur le cas de la zone du marché Guessab à Blida, un espace emblématique mais aujourd'hui confronté à une série de dysfonctionnements urbains, notamment par la présence d'un flux automobile important, qui a impacté négativement la structure du tissu urbain existant. Situé sur un axe structurant majeur, le boulevard du 11 décembre, ce site souffre de congestion, d'encombrement, d'absence d'espaces publics de qualité, et d'une mauvaise articulation entre ses fonctions commerciales et les circulations piétonnes.

Mots clés : Piétonnisation ; restructuration urbaine ; requalification urbaine, marché Guessab, Blida

ABSTRACT

In a context where excessive urbanisation is threatening land resources and quality of life, this work is part of an urban renewal approach, promoting the concept of ‘making the city on top of the city’. The aim is to work on existing buildings to restructure, densify intelligently and upgrade public spaces, while respecting the history and identity of the area.

The main objective is to propose urban restructuring based on gradual pedestrianisation, encouraging greater mobility, a reappropriation of public space by users, and a revaluation of the economic and social functions of the Guessab market. The methodology adopted combines spatial analysis, functional analysis, urban surveys and international references. The results of the study reflect a desire to improve the quality of life, optimise existing land use and enhance the attractiveness of Blida's commercial centre.

This dissertation explores pedestrianisation strategies as a lever for reshaping urban space, based on the case of the Guessab market area in Blida, an emblematic space that is now facing a series of urban dysfunctions, in particular the presence of heavy traffic, which has had a negative impact on the structure of the existing urban fabric. Located on a major artery, the Boulevard du 11 décembre, the site suffers from congestion, lack of quality public spaces and poor links between its commercial functions and pedestrian traffic.

Key words: Pedestrianisation; urban restructuring; urban redevelopment, Guessab market, Blida.

ملخص

في سياق يهدف فيه التوسع العمراني المفرط موارد الأرض ونوعية الحياة، يندرج هذا العمل في إطار نهج التجديد الحضري الذي يروج لمفهوم "جعل المدينة فوق المدينة". الهدف هو العمل على المباني القائمة لإعادة هيكلة المباني القائمة وتكثيفها. بذكاء وترقية المساحات العامة، مع احترام تاريخ المنطقة وهويتها.

يتمثل الهدف الرئيسي في اقتراح إعادة هيكلة حضرية قائمة على إعادة هيكلة حضرية قائمة على التدرج في حركة المشاة، وتشجيع المزيد من التنقل، وإعادة تخصيص الأماكن العامة من قبل المستخدمين، وإعادة تقييم الوظائف الاقتصادية والاجتماعية لسوق قصاب. تجمع المنهجية المعتمدة بين التحليل المكاني والتحليل الوظيفي والمسوحات الحضرية والمراجع الدولية. وتعكس نتائج الدراسة الرغبة في تحسين نوعية الحياة، وتحسين استخدام الأراضي الحالية وتعزيز جاذبية المركز التجاري في البلدة.

تستكشف هذه الأطروحة استراتيجيات تهيئة المشاة كرافعة لإعادة تشكيل الفضاء الحضري، استناداً إلى حالة منطقة سوق قصاب في البلدة، وهي مساحة رمزية تواجه الآن سلسلة من الاختلالات الحضرية، ولا سيما وجود حركة مرور كثيفة، مما كان له تأثير سلبي على بنية النسيج الحضري القائم. يقع الموقع على شريان رئيسي، وهو شارع 11 ديسمبر، ويعاني الموقع من الازدحام، ونقص المساحات العامة عالية الجودة، وضعف الروابط بين وظائفه التجارية وحركة المشاة.

الكلمات المفتاحية: إعادة الهيكلة الحضرية؛ إعادة التطوير الحضري، سوق قصاب، البلدة

Table des matières

I.	CHAPITRE INTRODUCTIF	1
I.1	Introduction	1
I.2	Problématique	2
I.3	Hypothèse d'intervention	3
I.4	Les objectifs.....	3
I.5	Méthodologie.....	4
I.6	Structuration du mémoire	6
II.	Chapitre I: État de l'art.....	8
II.1	Les opérations d'intervention sur un tissu urbain existant	8
II.2	La restructuration urbaine.....	9
II.2.1	Définition	9
II.2.2	L'objectif.....	9
II.2.3	Les différents acteurs de la restructuration urbaine.....	10
II.3	Villes créées pour les automobiles	10
II.4	Les problèmes engendrés par l'automobile	11
II.5	La piétonnisation comme solution.....	12
II.6	La piétonnisation comme levier de requalification de l'espace public	12
II.6.1	Définition	12
II.6.2	L'histoire de la piétonnisation	13
II.6.3	Typologie	14
II.6.4	L'impact de la piétonnisation	15
II.7	Les aires piétonnes.....	15
II.7.1	dans quels cas créer une aire piétonne.....	16
II.7.2	les aménagements des aires piétonnes	16
II.7.3	réglementation applicable aux aires piétonnes.....	18
II.8	L'espace urbain public.....	19
II.8.1	Définition	19
II.8.2	L'histoire de L'espace public	19
II.8.3	Objectif de l'espace public	22
II.8.4	Typologie de l'espace urbain public	22
1-	Les espaces publics ouverts structurants	23
2_	Les espaces public ouvert de proximité.....	23

3-Les espaces publics linéaires et de circulation	23
4-Les espaces publics de transition	24
5-Les espaces publics résiduels	24
II.8.5 Remodelage de l'espace public	24
III. Le marché comme espace urbain public	25
III.1 L'évolution de l'activité commerciale en Algérie	26
III.2 Typologie algérienne des espaces commerciaux	26
III.3 Le Souk comme espace urbain public	28
III.3.1 Définition	29
III.3.2 Typologie des marchés	30
III.3.3 Structures des marches arabes	30
IV. Synthèse du chapitre.....	32
V. Analyses des referents.....	32
V.1 exemple 01 : Centre-ville de Bruxelles, le boulevard Anspach.....	33
V.2 exemple 2 Marché Els Encants, Barcelone par b720 Fermín Vázquez Arquitecto... 37	
V.3 exemple 3 quartier du parmelan à annecy	38
VI. Synthèse du chapitre.....	40
VII. Chapitre II : Analyse contextuelle et proposition urbaine.....	42
VII.1 Cadre géographique et environnemental	42
VII.1.1 Situation géographique	42
VII.1.2 Localisation administrative.....	42
VII.1.3 Limites naturelles	42
VII.1.4 Topographie et géologie	43
VII.2 Approche typo-morphologique du tissu urbain	44
VII.2.1 Période précoloniale (1535- 1830)	44
VII.2.2 Période coloniale (1830-1962)	45
VII.2.3 Période post coloniale.....	46
VII.3 synthée de croissance	47
.....	47
VII.4 Synthèse des trames urbaines.....	48
VII.5 Définition du Périmètre d'étude.....	48
VII.5.1 Collecte de Données et Cartographie	48
VII.5.2 Analyse Morphologique	50

VII.5.3	Analyse Fonctionnelle	54
VII.5.4	Centralités et Polarités	55
VII.5.5	Flux et Mobilités.....	55
VII.5.6	Analyse Socio-spatiale	56
VII.5.7	Accessibilité aux Services et aux équipements	57
VII.5.8	Genèse du plan d'aménagement / Master plan	57
	1-Présentation de site d'intervention	57
	2- Problématiques du site.....	57
	3-Principe d'aménagement	59
	4-Carte des grands axes	60
	5- Action du projet urbain.....	61
I.1	Genèse du projet ponctuel / architecturale	66
I.1.1	Concepts architecturaux	66
I.1.2	Approche bioclimatique	67
VIII.	CONCLUSIO N	72
I.	LISTE BIBLIOGRAPHIQUE	73
II.	Annexes.....	76

Table des figures

Figure 1Ketwigger Strab a Essen	14
Figure 2:Burdick Street a Kalamazoo, Etats-Unis	14
Figure 3:la ville expérimente la piétonnisation des rues Villeneuve et Auffray.....	14
Figure 4:Rue partagée par les véhicules et piétons.	14
Figure 5:rue piétonne permanente occupée par un festival.....	15
Figure 6:Rue de Trépide-Nantes, panneau B54Entree.....	16
Figure 7:B55fin d'une aire piétonne	17
Figure 8:B52 entré d'une zone de rencontre	17
Figure 9 : socle d'une rue destiné au PMR	18
Figure 10:Agora	20
Figure 11:Forum.....	20
Figure 12:la place du marché a Ghardaïa	21
Figure 13;place des Vosges, Paris.....	21
Figure 14hôtel Dieu Museum.....	21
Figure 15:Esplanade de Bayt El Maqdis, Jérusalem, Palestine.....	23
Figure 16: Genève, jardin itinère dans le centre-ville	23
Figure 17:Avenue de 9 Juillet Argentine	23
Figure 18:Parc Rive de la seine, France	24
Figure 19:Troncon de route temporairement ferme au trafic a la Schenk strasse à Berne.....	24
Figure 20:petit magasin de vente, Hannut.....	26
Figure 21:Superette de centre-ville de Bessan	27
Figure 22: Souk Waqif a Duha.....	27
Figure 23:Hypermarché de Family Shop, Blida.....	28
Figure 24: le centre commerciale Garden City, Cheraga, Alger	28
Figure 25:exemple dun marché découvert en turquie	30
Figure 26:exemple dun eventaire a lair libre.....	30
Figure 27:plan d'une bâtisse commerciale traditionnelle.....	31
Figure 28:Souk à Ghardaïa, Algérie.....	31
Figure 29: développement de la série.....	31
Figure 30:Modèle de souk en rue marchande, formation.....	31
Figure 31 : la stuation de boulevard.....	33
Figure 32 :la stuation de boulevard.....	33
Figure 33 :coupe sur boulevard anspach bruxelles	34
Figure 34: boulevard Anspacha.....	35
Figure 35 : boulevard Anspach	36
Figure 36: boulevard Anspach	36
Figure 37Situation géographique du quartier.....	37
Figure 38Situation du marché par rapport au quartier	37
Figure 39Le marché aujourd'hui.....	37
Figure 40Marché Els-Encants avant	37
Figure 41:concept du marché	38
Figure 42:première plateforme :479étales, restaurants, boutiques.....	38

Figure 43: situation du quartier	38
Figure 44: plan de masse	38
Figure 45 : Mail piéton traversant les écoles.....	39
Figure 46 : Mail piéton traversant les écoles.....	39
Figure 47 : la situation de la ville de Blida	42
Figure 48 : la situation de la ville de Blida	42
Figure 49 : la carte des limites naturelles	42
Figure 50 : la carte topographique.....	43
Figure 51 : Données climatiques à Blida	43
Figure 52 : les données climatiques	44
Figure 53 : la carte de la période précoloniale la ville de Blida.....	44
Figure 54 : la carte de la période coloniale la ville de Blida.....	45
Figure 55 : la carte de la période 1935 la ville de Blida.....	45
Figure 56 : la carte de la période 1960 la ville de Blida.....	46
Figure 57 : la carte de la période post colonial la ville de Blida	46
Figure 58 : la carte de synthèse	47
Figure 59 : l'ensemble des tissus de la ville de Blida	48
Figure 60 : la carte des réseaux et infrastructures	49
Figure 61: Répartition de la population active par secteur d'activité dans la région du Grand Blida	50
Figure 62 : la carte des parcelles	51
Figure 63 : la carte de morphologie des ilots	51
Figure 64 carte des gabarits.....	52
Figure 65 : carte de typologies d'habitat	52
Figure 66 : carte de l'état de bâtis	53
Figure 67 : la carte du réseau routier.....	54
Figure 68 : carte des équipements	57
Figure 69 : carte de diagnostique	59
Figure 70: carte des grands axes	60
Figure 71: aménagement urbain de la voie piétonne.....	61
Figure 72 les différentes séquences de la voie	62
Figure 73 la voie en jour de match.....	63
Figure 74 programme du site	64
Figure 75 :: plan de masse.....	65
Figure 76 : schéma directeur du projet.....	65
Figure 77 plan d'aménagement.....	66
Figure 78 exemple de pergolas.....	67
Figure 79 exemple de tentes.....	68
Figure 80 couloirs du marché.....	68
Figure 81 exemple de tentes.....	68
Figure 82 vue au-dessus de projet	78
Figure 83 vues de l'espace public	79
Figure 84 vues de l'espace public	80
Figure 85 vue aérienne du marché	81

Figure 86	Vues générales de la mosquée	82
-----------	------------------------------------	----

Chapitre introductif

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 Introduction

Afin de saisir le processus de création, d'évolution et de transformation du projet, il est indispensable de comprendre son environnement, en d'autres termes, le contexte urbain, c'est-à-dire « la ville ». Cela ne se limite pas à l'architecture (bâtiments), cela englobe également les espaces publics, ainsi que les réseaux de mobilité. Il se distingue par ses utilisateurs (citoyens, employés, visiteurs...) qui ont leurs propres routines, interactions et tensions, ce qui rend la ville en mutation permanente. Tout comme un être vivant, elle se renouvelle, soit en s'étalant sur de terrains vierges ou bien en intervenant sur l'existant dans un cadre qui s'appelle le renouvellement urbain.

Pour préserver cet étalement progressif sur le terrain agricole, il est indispensable d'opter pour des politiques urbaines plus efficaces et durables tel que le renouvellement des centres urbains par la restructuration des tissus anciens, sous le concept de faire la ville sur la ville

- Après l'événement des deux guerres mondiales et la déstructuration des villes européennes notamment en France et en Bretagne, la restructuration urbaine fait l'issue primordiale pour reconstruire les villes et surtout revitaliser leurs centres.

La ville du XXe siècle s'est construite autour de la voiture. Celle du XXIe siècle doit se reconstruire avec et pour ses usagers, en favorisant des modes de vie plus durables, inclusifs et sains. La piétonnisation est un outil puissant de transformation urbaine, pour corriger les dérives de l'urbanisme automobile et retrouver une ville vivable.

L'automobile a profondément remodelé les villes algériennes : embouteillages, pollution, dangers routiers, et coût économique. Elle influence l'organisation spatiale (périurbanisation, voies adaptées), les comportements sociaux (prestige, autonomie), et met à mal la qualité urbaine (manque d'espaces publics, piétons mis à l'écart). La consommation excessive du foncier par l'urbanisation menace le patrimoine foncier naturel et agricole de nombreuses villes. Il devient donc impératif de s'accommoder d'un développement urbain durable basé sur une politique de renouvellement des tissus constitués et leur densification. la piétonnisation est une réponse stratégique et multiple : elle améliore la qualité de vie, relance le commerce, protège la santé, reconnecte la société, et est un des leviers incontournables d'un urbanisme durable en Algérie

Comme toute ville algérienne, Blida souffre d'un déséquilibre urbain sévère : congestion permanente, manque de stationnement, pollution, stress, infrastructures dépassées et piétons

mis en danger ; c'est le symptôme d'un déséquilibre entre mobilité privée, infrastructures et urbanisation rapide. Les premières mesures (replanification, un plan global de mobilité urbaine intégrant la piétonnisation, des modes doux (marche, vélo), ainsi que des transports en commun fiables est indispensable) constituent un bon début.

Un travail sur Blida permettra de bien comprendre les phénomènes urbains qui ont abouti à son état actuel, pour cela on a choisi d'installer notre projet sur l'extrémité ouest du boulevard 11 décembre qui est un axe structurant important de la ville de Blida, il inclure un des marches populaires les plus connues en Algérie.

Dans notre étude, nous avons identifié plusieurs problématiques affectant l'environnement du marché Guessab, notamment la saturation de la circulation, le manque d'espaces adaptés aux piétons et l'absence de liaisons fluides entre les différentes entités commerciales adjacentes.

Pour y remédier, nous proposons une restructuration basée sur la piétonnisation, visant à réaménager cet espace tout en respectant ses caractéristiques existantes. Cette approche permettrait non seulement d'améliorer la mobilité et la convivialité de l'espace urbain, mais aussi de renforcer son attractivité commerciale et sociale.

I.2 Problématique

Les orientations contemporaines des politiques d'aménagement des centres urbains, peuvent paraître à première analyse s'inscrire dans cette démarche. Des zones où l'accent est mis sur la circulation piétonne et les modes de transport non motorisés, des transports en commun revitalisés par le retour des tramways, une diminution des espaces consacrés à la circulation et au stationnement automobile dans l'espace public, tout cela, qui s'oppose à la mobilité motorisée, serait « manifestement » conforme au principe du développement durable. En effet, beaucoup de villes soutient la mise en place de politiques de piétonnisation ou d'aménagement en faveur des modes de transport non motorisés.

Blida rencontre les mêmes problèmes que les autres villes du tiers monde, mais sa spécificité réside dans la lenteur de son développement et la gestion difficile de son urbanisation. Cela s'explique notamment par l'inadéquation des outils d'urbanisme qui lui ont été appliqués

La saturation du réseau viaire à Blida reflète un déséquilibre structurel entre la demande de mobilité croissante et une infrastructure figée. Cette situation nuit à la qualité de vie, freine l'économie urbaine, aggrave la pollution et crée des tensions sociales, en plus de la perte des

caractères de l'urbain, la mauvaise qualité de l'espace public, La dégradation de son patrimoine architectural, L'étalement urbain non contrôlé, La perte des valeurs symboliques traditionnellement attachées à la ville et enfin la disparition de la mémoire sociale

Notre aire d'intervention présente une part de ces problèmes, l'analyse du site nous a permis d'identifier un certain nombre d'anomalies à différentes échelles. Nous sommes ainsi en présence d'un site ayant plusieurs fonctions superposées (le complexe sportif Mustapha Chaker, Habitat individuel) avec toutefois, une fonction majeure qui est l'habitat, Absence de Lieux publics significatifs et L'architecture informelle du marché Guessab et son faible gabarit qui ne permet pas une exploitation optimale du foncier.

L'intervention consistera à redéfinir cela à travers les solutions urbaines que nous préconiserons.

A l'issue de cette problématique, les questionnements qui s'imposent sont les suivants :

Comment intervenir par la piétonnisation pour faire remède à ce déséquilibre du tissu urbain tout en respectant les particularités existantes de l'espace ?

Comment la restructuration du marché Guessab peut redéfinir l'espace urbain public existant ?

I.3 Hypothèses

Pour tenter de répondre aux questionnements posés dans les problématiques, et suite aux réflexions et observation sur le thème aborde dans notre recherche, nous avons construit les hypothèses suivantes :

- Proposer un projet de piétonnisation, en requalifiant l'espace public et en réorganisant les flux urbains, pourrait constituer une réponse efficace aux problématiques de saturation et de densité automobile, favorisant ainsi une meilleure mobilité, une attractivité renforcée et une revalorisation sociale et architecturale du site.
- Le réaménagement de l'espace urbain existant par des places publiques pourrait restructurer ce dernier et améliorer la qualité de vie des usagers.

I.4 Les objectifs

L'objectif principale de notre travail est de venir avec un projet urbain qui restructure l'espace

urbain existant pour offrir une meilleure qualité spatiale et fonctionnelle.

-Donner une certaine légèreté mobile au site d'intervention qui souffre d'une forte densité d'automobile.

-Créer une hiérarchie entre l'espace public et privé tout en accentuant sur l'élément d'articulation qui est défini par le projet de piétonnisation pour le rendre plus objectif en plus de son rôle de liaison entre les différents fragments.

I.5 Méthodologie

La méthodologie adoptée dans ce mémoire s'inscrit dans une approche qualitative et analytique, combinant recherches théoriques, analyses de cas de référence, et étude de terrain appliquée à un site spécifique en Algérie (le marché Guessab).

1. Approche théorique et documentaire

Dans un premier temps, une revue de littérature a été conduite afin de poser les bases conceptuelles de la recherche. Cela inclut :

- L'analyse des notions de restructuration urbaine et de piétonnisation ;
- L'étude de l'espace urbain public dans son évolution historique et sa typologie contemporaine ;
- L'examen des aires piétonnes, de leur réglementation, de leurs objectifs et de leur impact sur la qualité urbaine.

Des documents scientifiques, rapports institutionnels (ex. Cerema, AGAM), mémoires de recherche, et publications académiques (via Brussels Studies, Les Annales de la Recherche Urbaine...) ont été mobilisés comme sources primaires.

2. Méthode comparative – étude de cas

Trois références internationales ont été analysées à travers une méthode comparative, dans le but d'identifier les bonnes pratiques de requalification urbaine par la piétonnisation :

- Boulevard Anspach, Bruxelles ;
- Marché Els Encants, Barcelone ;
- Quartier du Parmelan à Annecy.

Ces exemples permettent de dégager des principes applicables à d'autres contextes, notamment en matière de mobilité, d'organisation spatiale, de gouvernance urbaine et de cohabitation des usages.

3. Étude de terrain

L'application de la réflexion théorique a été menée sur le périmètre du marché Guessab, identifié comme un secteur stratégique de renouvellement urbain :

- Une analyse typo-morphologique du tissu urbain a été conduite ;
- Des observations in situ, des relevés cartographiques et la photographie urbaine ont permis de documenter les usages, dysfonctionnements et potentialités du site ;
- Une analyse environnementale et géographique a permis de comprendre les contraintes naturelles et structurelles du site (topographie, accessibilité...).

4. Démarche de projet

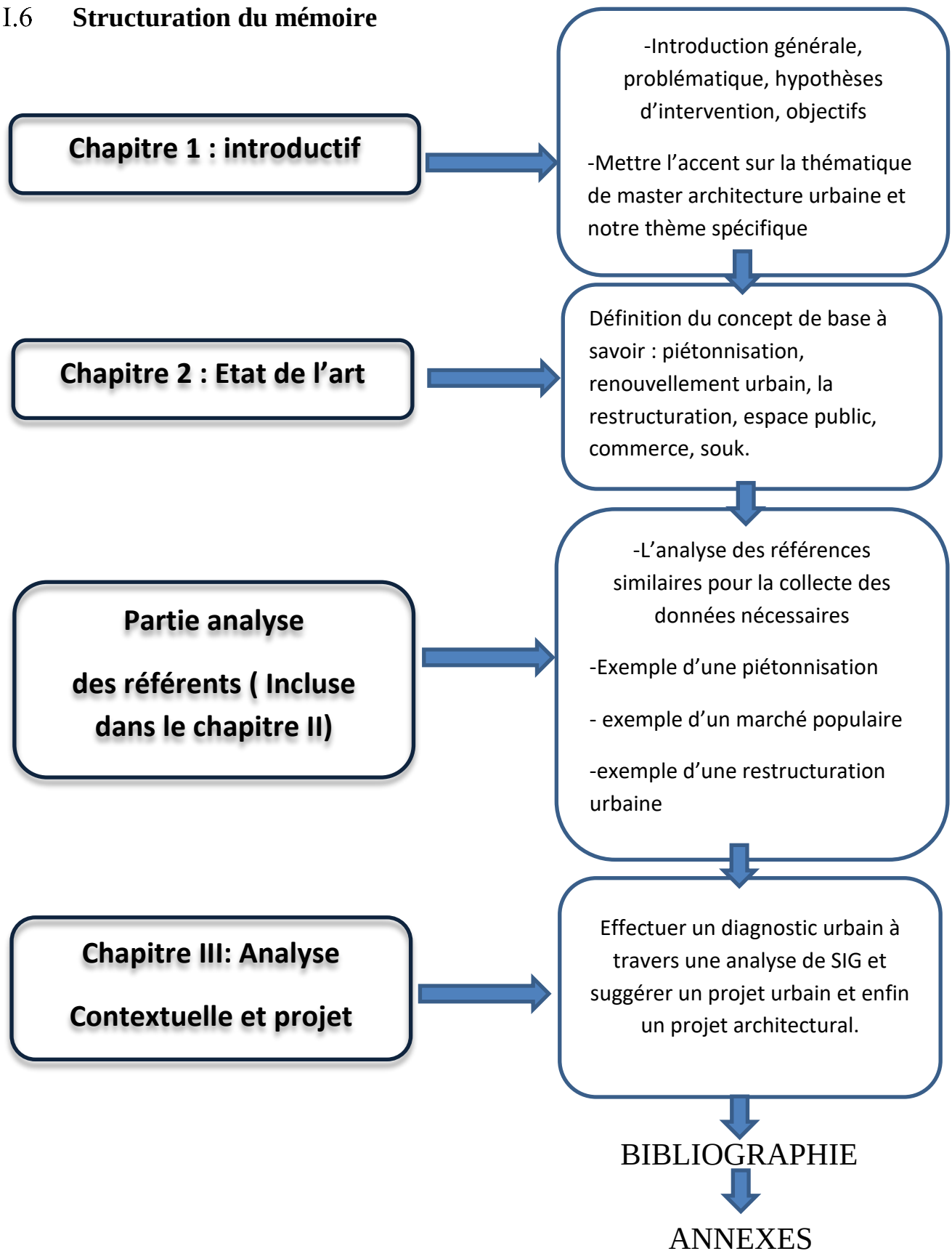
Sur la base de ces analyses, une proposition d'aménagement urbain a été formulée selon une démarche inductive, articulée autour :

- D'un diagnostic spatial et social ;
- D'une hypothèse d'intervention : la piétonnisation comme levier de requalification du marché et d'intégration urbaine ;
- D'une stratégie opérationnelle (principe d'aménagement, plan directeur, trame d'action...).

5. Outils mobilisés :

- Logiciels SIG et DAO (pour la cartographie et les plans) ;
- Photographies, croquis, maquette numérique ;
- Fiches d'analyse morphologique ;
- Grilles de lecture comparatives des cas étudiés.

I.6 Structuration du mémoire



Chapitre II : État de l'art

II. Chapitre II : État de l'art

II.1 Les opérations d'intervention sur un tissu urbain existant

A l'ère actuelle, les nouvelles stratégies de requalification de l'espace public existant se porte principalement sur la question de limiter l'automobile et privilégier les espaces publics, ces interventions ont pour objectifs de favoriser la qualité de vie et donner une meilleure organisation à l'espace urbain, surtout à cette époque où les nouvelles procédures réglementaire lutte contre la problématique de l'étalement urbain.

Pour faire face justement à ce problème majeur d'étalement urbain, plusieurs opérations d'intervention urbaine sur des tissus urbains existants ont vu le jour et ont pour objectif d'améliorer et réaménager ces espaces en souffrance. Ces opérations de remodelage et de développement urbain de qualité

A. La rénovation urbaine

C'est une opération urbanistique, Changement et transformation, reconstruction d'un tissu pour améliorer la qualité de vie des habitants.

B. Le réaménagement urbain

Une action qui consiste à redistribuer aussi bien les espaces intérieurs que ceux extérieures en gardant la fonction initiale.¹

C. La restructuration urbaine

C'est une intervention sur les voiries et les réseaux divers, elle consiste également à implanter de nouveaux équipements.²

¹ Mebirouk, H. (s.d.). *Opérations d'intervention sur le tissu urbain*. [Support de cours, Master 1 Génie de la Ville]. Université Baji Mokhtar.

² Melouah, L. (2020, avril). *La recomposition de l'espace urbain* [Support de cours, Master 1 Génie de la Ville]. Institut de Gestion et Techniques Urbaines, Université Larbi Ben M'hidi – Oum El Bouaghi ; mis en ligne sur l'Université OEB.

D. La réhabilitation urbaine

Action visant à rendre à un édifice ou à un ensemble d'édifices leurs valeurs d'usages originelles, leur caractéristiques architecturales initiales qu'ils ont perdues soit par l'abandon ou par une réutilisation à d'autres fins non adaptées à leur valeur patrimoniale.³

II.2 La restructuration urbaine

II.2.1 Définition

La restructuration est une opération d'urbanisme assez complexe qui vise à redéfinir l'armature d'un tissu urbain quelconque en vue de faciliter son intégration dans le paysage urbain déjà structuré.

Elle vise également, un désenclavement des quartiers sous-intégrés, mais aussi l'épanouissement social des individus grâce à la programmation de nouveaux équipements, le plus souvent collectifs.

Elle peut comporter une destruction partielle d'îlot et une modification des caractéristiques d'un quartier par le transfert d'activités de toute nature et la désaffectation des bâtiments en vue d'une autre utilisation, les destructions sont limitées aux bâtiments vétustes ou à ceux situés sur le passage obligé des réseaux.

II.2.2 L'objectif

L'objectif d'une restructuration urbaine est amélioration du fonctionnement de la ville telle que :

- La recomposition d'entités périphériques dont le développement s'est fait anarchiquement et sans relation avec le reste de la ville.
- La recomposition d'une entité afin de la rendre apte à accueillir un aménagement ou un équipement ponctuel de grande envergure.

³ Mebirouk, H. (s.d.). *Opérations d'intervention sur le tissu urbain*. [Support de cours, Master 1 Génie de la Ville]. Université Baji Mokhtar.

II.2.3 Les différents acteurs de la restructuration urbaine

Dans la restructuration urbaine nous distinguons trois niveaux d'acteurs selon les responsabilités, les droits et les devoirs :⁴

Niveau1 : les structures locales

- L'APC entant qu'acteur central du projet.
- La wilaya entant que tutelle qui s'occupe du financement du projet.
- La DUC et le DLEP entant que maitre d'ouvrage.

Niveau2:(diverses autres structures techniques) :

On distingue : SONEGAS, ADE, PTT, DTP.

Niveau3:(la mise en œuvre) :

- Les bureaux d'études.
- Les différents maitres d'œuvre tels que les entreprises.

-Parmi les outils de restructuration urbaine, la piétonnisation, qui de plus son rôle d'alléger et désengorger la circulation automobile des villes, elle offre une qualité de vie meilleure et devient un catalyseur de développement et d'organisation spatiale d'un fragment urbain. Avant d'entamer la partie de la piétonnisation, nous aborderons dans un premier temps les problèmes engendrés aujourd'hui par les automobiles.

II.3 Villes créées pour les automobiles

Le mode de déplacement dominant dans nos pays industrialisés est l'automobile individuelle. Les grandes métropoles ont été façonnées pour la voiture et continuent d'être pensées pour absorber des flux motorisés toujours plus importants (grands boulevards urbains, autoroutes dans la ville, etc.).

Dès les années 1920, l'augmentation rapide du nombre de voitures dans les villes a posé de nouveaux défis en termes de circulation et de sécurité. Cette approche a eu des conséquences majeures sur le développement urbain :

⁴ Auteur.

- Élargissement des rues et création de grands axes routiers.
- Multiplication des parkings et zones de stationnement.
- Étalement urbain favorisé par les nouvelles infrastructures.
- Destruction de quartiers anciens pour construire des voies rapides.
- Apparition de vastes zones commerciales en périphérie.
- Développement de l'habitat pavillonnaire dans les banlieues.⁵

II.4 Les problèmes engendrés par l'automobile

Selon Marie Demers (2008)⁶, la surutilisation de l'automobile a un prix élevé, et ce, dans plusieurs domaines: congestion, accidents, pollution (de l'air, de l'eau, sonore, etc.), réduction du capital social (par manque de rencontres), perte d'espace par les diverses infrastructures, destruction d'habitat naturel, impacts globaux sur la planète avec les changements climatiques dont on parle de plus en plus, coût financier également pour la construction des infrastructures, augmentation des problèmes de santé publique liés à la pollution et à la sédentarisation de la population et enfin catastrophes naturelles qui peuvent découler du réchauffement de la planète.

- **Impact environnemental**

- La sur-utilisation de l'automobile pose de nombreux problèmes de santé. *«Près de 15 millions [d'Américains] souffrent d'asthme, entraînant chaque année plus d'un million et demi de visites au service d'urgence d'un hôpital, environ un demi-million d'hospitalisations et plus de 5 500 décès»* (Demers, 2008, p.129).

- **Impact social**

L'isolement créé par le repli de la population dans sa voiture ou devant son écran de télévision diminue les potentialités de rencontres et d'échanges, érodant ainsi le sentiment d'appartenance à une même communauté, et par là, la cohésion sociale.

- **Impact urbain**

⁵ Morandini, L. (2024, 21 juillet). *Comment la voiture a façonné nos villes : l'héritage controversé de l'ère automobile. Actu Moteur.* <https://www.actumoteur.fr/comment-la-voiture-a-faconne-nos-villes-lheritage-controverse-de-lere-automobile-13655.html>

⁶ Demers, Marie. 200S. Pour une ville qui marche, aménagement urbain et santé. Montréal : Les Éditions Écosociété.

Les espaces publics diminuent au profit des espaces privés augmentant la ségrégation entre les différents individus. L'absence d'espace pour se réunir et débattre en public ampute la démocratie et réduit le citoyen à un simple observateur.

II.5 La piétonnisation comme solution

Dans un contexte urbain longtemps dominé par l'automobile, la piétonnisation apparaît comme une réponse stratégique à la saturation des centres-villes et à la dégradation de la qualité de l'espace public. En limitant l'accès des véhicules motorisés, elle permet de repenser l'organisation des voiries, de libérer de l'espace au profit des usagers vulnérables piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et de favoriser une requalification urbaine plus harmonieuse. La piétonnisation devient ainsi un outil de restructuration efficace, visant à rééquilibrer les usages de l'espace public, à apaiser les flux, et à recréer un cadre de vie plus sûr, plus sain et plus attractif.

- Les rues piétonnes sont une manière alternative de redonner vie aux centres villes.
- Les zones piétonnières sont aujourd'hui perçues comme des lieux favorisant la qualité et la quantité des échanges humains et donc comme une amélioration sociale.
- L'aménagement d'espaces piétonniers a pour but de rééquilibrer les différents modes de transports.

L'amélioration du milieu de vie passe par la réduction de la place de l'automobile qui apporte pollution environnementale et sonore et entache l'image et le caractère des villes, et par la mise en valeur du patrimoine architectural et des espaces verts.

II.6 La piétonnisation comme levier de requalification de l'espace public

II.6.1 Définition

« La piétonnisation crée une affluence continue sur laquelle nous ne pouvions pas compter avant, expliquons Denis Brossard. Concrètement, ce que ça veut dire, c'est plus de monde dans la rue, pendant plus longtemps. Après, c'est quasi mathématique. » Selon lui, il n'est logique que quelqu'un qui vient passer cinq heures dans le quartier à flâner sur la voie ne consomme nécessairement davantage qu'un autre qui ne fait qu'y transiter. « Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que la piétonnisation n'est pas une fin en soi, renchérit Denis Brossard. C'est un outil, un peu comme une programmation culturelle ou l'ajout d'œuvres d'art public dans l'espace.

*C'est quelque chose qui nous permet d'avoir une mainmise sur le territoire, d'embellir notre environnement, et qui, si elle est bien faite, peut s'inscrire dans beaucoup plus grand. »*⁷

« Piétonnisation nom féminin, Transformation de la circulation dans une rue, un quartier, pour la réserver majoritairement aux piétons. »⁸

Donc la piétonnisation est une opération d'aménagement urbain qui vise à interdire la circulation automobile dans une rue en donnant la priorité aux piétons (marche, achats, flânerie...).

II.6.2 L'histoire de la piétonnisation

Si l'année 1972 peut être considérée comme l'acmé du phénomène de piétonnisation en Occident, le demi-siècle écoulé depuis permet aussi de dessiner une antériorité au sujet actuel de l'espace public.

Préconisée notamment dès le 8^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM) de 1951, objet d'échanges, de publications et de voyages d'étude, la piétonnisation de certaines artères de centre-ville s'est réellement répandue dans le courant des années 1970 [Brandeleer *et al.*, 2016a]

- Les premières zones piétonnes, apparues en 1959, en Allemagne (Kettwiger Straße à Essen) et aux États-Unis (Burdick Street à Kalamazoo), constituent en quelque sorte l'aboutissement de cette spécialisation de l'espace public.
- Depuis le début des années 2000, la piétonnisation réoccupe une place importante dans les débats et les projets portant sur l'aménagement urbain en Europe.⁹

⁷ Brossard, D. (2011). *Effet de la piétonnisation sur l'animation urbaine*. *Urbanisme et Mobilité*, 5(3), 45-46.

⁸ Larousse. (S. d.). *Piétonnisation*. Dans *Dictionnaire français en ligne*.

⁹ Corinne Tiry-Ono, "Cédric Feriel, *La Ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XX^e siècle* ", *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [Online], Perspectives on Contemporary Research, Online since 24 April 2023, connection on 19 June 2025.



Figure 2 Ketwigger Strab a Essen



Figure 1: Burdick Street a Kalamazoo, Etats-Unis

II.6.3 Typologie

➤ Temporaire

Une partie de l'espace urbain est fermée à la circulation pendant un temps déterminé. Pendant un jour, une semaine ou une saison, une rue ou une place est disponible pour la circulation piétonne. (Figure 3).



Figure 3: la ville expérimente la piétonnisation des rues Villeneuve et Auffray.

➤ Semi- piétonnisation

Une rue est rénovée pour intégrer les piétons et la circulation de véhicules tout en limitant la vitesse de ceux-ci à maximum 30 km/h. (Figure 4).

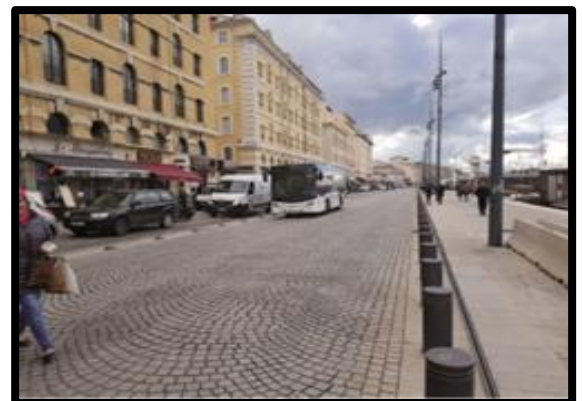


Figure 4: Rue partagée par les véhicules et piétons.

➤ Permanente :

Un espace du centre-ville est définitivement fermé aux véhicules automobiles. Un système de bornes peut être installé pour permettre l'accès à des véhicules autorisés. (Figure 5).

II.6.4 L'impact de la piétonnisation

L'aménagement de rues piétonnes sert de nombreux objectifs liés au bien-être des usagers de la rue et à la vie urbaine

- Une réappropriation de l'espace public par le piéton.
- Un développement des commerces.
- Une réduction de la circulation des voitures et de leurs nuisances.
- Une incitation à utiliser des moyens de transport plus durables.
- Sécurité accrue.
- Animation, dynamisme et attrait du milieu.



Figure 5: rue piétonne permanente occupée par un festival

L'impact écologique

- Améliorer la qualité de l'air dans les villes.
- Lutter contre la pollution en limitant les émissions de gaz à effet de serre.
- Donner lieu aux espaces verts (villes vertes)

II.7 Les aires piétonnes

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés y accéder à l'exception des modes guidés de façon permanente de transports publics. Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés.¹⁰

Des zones piétonnes ont été créées pour simplifier les déplacements à pied, Ces espaces conviennent effectivement aux endroits à forte affluence piétonnière, en particulier dans les

¹⁰ Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2008, novembre). *L'aire piétonne* (Fiche technique n° 2). Sécurité Routière.

centres villes, les sites culturels, les magasins ou encore les quartiers urbains où les municipalités cherchent à établir une zone sans véhicules motorisés. Ces espaces permettent donc d'aménager une zone calme où les piétons ont la priorité sur la route.

II.7.1 Dans quels cas créer une aire piétonne

En cœur de quartier : Une aire piétonne permet de créer des événements et des animations. Dans les villes, la rue la plus commerçante est souvent devenue une aire piétonne.

Dans les quartiers résidentiels : Elle peut correspondre à des cœurs d'îlots aménagés, placettes, sans besoin de stationnement et accueillant des services de proximité.

Dans les centre-ville et rues peu larges : Elle permet de limiter la circulation des véhicules au strict nécessaire dans les rues où l'on souhaite faire prévaloir le tourisme et le commerce.

Aux abords des établissements publics, établissements scolaires et espaces commerçants : Elle peut être permanente ou temporaire aux abords d'un établissement, calée sur les horaires d'arrivée et de sortie du public.¹¹

Remarque : Les termes tels que « zone piétonne » ou « espace piétonnier » n'existent pas dans la réglementation. Ils se réfèrent normalement au statut de l'aire piétonne.

II.7.2 LES AMENAGEMENTS DES AIRES PIETONNES

Le mobilier de signalisation en entrée : La signalisation verticale d'une aire piétonne est obligatoire.



Figure 6 : panneau passage piéton

Figure 6: Rue de Trépide-Nantes, panneau B54 Entrée

¹¹ Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2008, novembre). *L'aire piétonne* (Fiche technique n° 2). Sécurité Routière.

Le choix d'un panneau montrant explicitement deux piétons, un adulte et une fillette, vise à exprimer la priorité du piéton et le fait que l'espace lui est réservé d'une aire piétonne.

En sortie : La fin de l'aire piétonne peut être annoncée par un des panneaux suivants :



Figure 7: B55 fin d'une aire piétonne



Figure 8: B52 entrée d'une zone de rencontre

A L'INTÉRIEUR DE L'AIRE PIÉTONNE

- Le Mobilier urbain pour repos : constitué par : les bancs, les banquettes, les sièges...etc.
- Végétalisation et espace de repos : la présence de verdure et de plantations ainsi que de zones ombragées permet de créer une ambiance particulière à l'espace, qui sera agrémenté d'espaces de détente tels que des bancs et des terrasses.
- Mobilier pour l'éclairage public : Il assure l'éclairage nocturne, et rend la ville plus sécurisée, donc c'est un facteur essentiel de confort et de sécurité.
- Le mobilier urbain relatif à l'hygiène : Il est constitué par : les poubelles, les corbeilles, les bornes de propreté, les conteneurs pour les ordures...etc.
- Le mobilier de décor : C'est un ensemble d'éléments qui contribuent à l'esthétique du paysage urbain : mobilier urbain, édicules, traitement des sols, le décor des espaces et le traitement des façades antérieures y prennent une place particulière
- Le mobilier de signalisation
- Personnes à mobilité réduite (PMR)

L'aire piétonne étant un espace sans réelle délimitation, des techniques doivent être trouvées pour



faciliter l'accès aux PMR et leur donner des repères pour la *Figure 9 : socle d'une rue destiné au PMR*
déambulation en toute sécurité. Il est particulièrement important de créer des éléments de guidage (par exemple : une bordure basse inclinée, un séparateur central). Le sol doit être non meuble et non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied. ¹²(Figure 9).

II.7.3 REGLEMENTATION APPLICABLE AUX AIRES PIETONNES

Principe général : Les aires piétonnes sont des zones affectées à la circulation des piétons.

La circulation et le stationnement de tous les véhicules motorisés, y compris les deux-roues motorisés, sont interdits sur ces sites.

Déroptions de circulation : Des dérogations ou autorisations de circulation sont toutefois accordées pour les véhicules nécessaires à la desserte interne de l'aire piétonne.

Simple arrêt : Le stationnement dans les aires piétonnes est considéré comme gênant, à l'exception des cycles sur les emplacements aménagés à cet effet. Les véhicules en infraction avec cette disposition seront conduits en fourrière aux frais de leurs propriétaires.

Vélos : La circulation des vélos est autorisée dans toutes les aires, à condition de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Le stationnement des cycles est autorisé sur les emplacements aménagés à cet effet.

¹² Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2008, novembre). *L'aire piétonne* (Fiche technique n° 2). Sécurité Routière. https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-02/guide_tech_n_fiche2_tech_nique_aire_pietonne_cle79a8f6.pdf

Vitesse limite et priorité des piétons : Les véhicules autorisés à circuler dans les aires piétonnes, y compris les deux-roues motorisés et les cycles, doivent circuler à l'allure du pas (vitesse aux alentours de 6 km/h). Les piétons sont prioritaires sur ces véhicules.¹³

II.8 L'espace urbain public

II.8.1 Définition

« L'espace urbain public est défini comme la partie de l'espace urbain non occupée par les constructions, il comporte tous les espaces creux : la rue, la ruelle, l'avenue, le passage, le square, la place, la placette, les espaces verts, les zones de recul devant les bâtiments, etc... »
Mebarki, (2012)¹⁴

« C'est par leur intermédiaire que se vit le plaisir ou le déplaisir d'être en ville. Pour rendre la ville agréable, il faut redonner aux espaces publics leur fonction structurante, et dépasser le statut d'espace interstitiel indéfini qui est trop souvent le leur. » (Dind, 2011)¹⁵

L'espace public urbain représente la portion collective de l'environnement urbain, il renferme les manifestations et activités socioculturelles de ses usagers. Un endroit où s'articule la vie communautaire, un espace de transit et de déplacement, un lieu de partage, d'interaction sociale, de rencontre, de repos et d'expression.

Un endroit où toutes les libertés sont accordées, à condition de respecter les normes de la société. Organisé, il a des limites clairement définies et peut se manifester sous diverses formes et expressions.

II.8.2 L'histoire de L'espace public

L'histoire des espaces publics fut amorcée à travers *l'Agora* (cœur de la ville grecque)

¹³ Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2008, novembre). *L'aire piétonne* (Fiche technique n° 2). Sécurité Routière. https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-02/guide_tech_n_fiche2_tech_nique_aire_pietonne_cle79a8f6.pdf

¹⁴ DJELLATA, A. (2020). *Cours : Projet et contexte urbain* [Support de cours, Master 2 Architecture]. Université de Blida 1.

¹⁵ DJELLATA, A. (2020). *Cours : Projet et contexte urbain* [Support de cours, Master 2 Architecture]. Université de Blida 1.

II.8.2.1 Période grecque

AGORA : Cœur de la cité Grecque où se trouvent les fonctions vitales

L'Agora est le centre d'animation de la Cité. Les transactions et échanges de marchandises ne sont qu'une des multiples activités des individus et des groupes qui se rassemblent en ce lieu. (Figure 10).

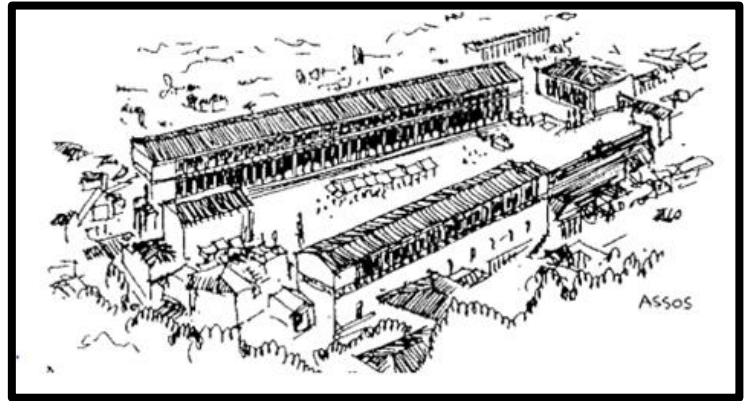


Figure 10:Agora

II.8.2.2 Période romaine

Le Forum est un lieu de convergence et, en même temps, un lieu de passage de toutes les activités religieuses et non religieuses de la Cité, le symbole de la vie collective des Romains et n'est ainsi jamais un espace neutre (Figure 11).

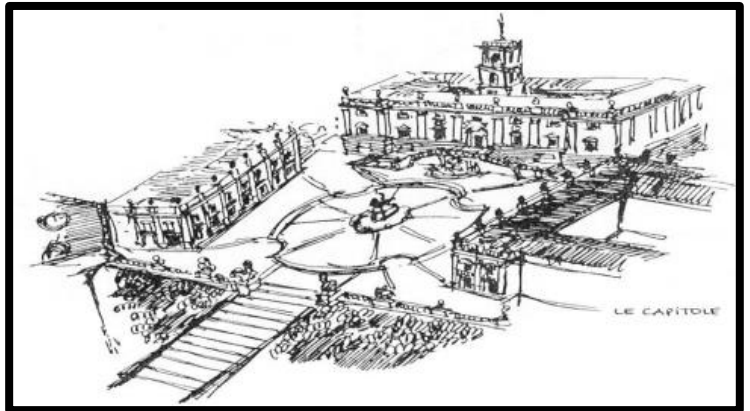


Figure 11:Forum

II.8.2.3 Période médiévale

L'espace urbain se développait spontanément autour du parvis des églises et du marché, et se laissait découvrir par surprise après de nombreux détours et des perspectives prescrites par la rue d'accès laquelle était un « lieu du travail, de l'échange, de la fête, lieu de la vie des familles du fait de l'exiguïté des logements, était d'abord un espace de contact » (Ministère de l'équipement et du logement, 1988)

II.8.2.4 Dans la ville traditionnelle musulmane

Connue pour son organisation hiérarchisée, l'espace public en est le principal ordonnateur, car il va du public au domaine le plus privé. L'espace public occupe une place minime dans ces villes, il se situe principalement près de la mosquée ou au marché qui se situe à son tour à la périphérie afin de permettre aux personnes étrangères d'y accéder¹⁶(Figure 12).



Figure 12: la place du marché a Ghardaïa

II.8.2.5 Période de La Renaissance

L'art urbain de cette époque a donné naissance aux palais et jardins, aux places et fontaines. L'espace public était donc le lieu de représentation des pouvoirs de l'époque (monarchie, noblesse, clergé) et doit mettre en valeur les monuments de ville¹⁷(Figure 13).



Figure 13: place des Vosges, Paris

II.8.2.6 Au Moyen Age

Au Moyen Age, est né le parvis qui est le prolongement de l'église. A cette période apparait notamment la place ordonnancée, constituée d'une galerie couverte. La place publique est un espace crucial dans les villes à la fin du Moyen Age. Lieu de rencontres, d'échanges, de conflits, elle représente un enjeu important pour les pouvoirs Politiques aussi bien



Figure 14: hôtel Dieu Museum

¹⁶ Djerroud, Z. (2020). *Espace public urbain entre conception et usage : Cas d'étude – L'espace vert de l'Université Saad Dahlab Blida 1* [Mémoire de master, Université Saad Dahlab Blida 1].

¹⁷ Mebirouk, H. (2021). *L'espace public à travers l'histoire* [Support de cours, Université de Constantine 3].

que pour les autorités religieuses, d'autant plus qu'elle constitue un élément central de l'identité de la communauté urbaine. (Figure 14).

II.8.2.7 L'époque moderne

L'espace public se développait en s'organisant autour des équipements publics (écoles, mairies, etc.) tout en se complétant de services publics (postes, salles de sports) À partir des années 50, avec l'urbanisme progressiste des CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne), la continuité du bâti est rompue, la notion même de rue s'efface. L'idée d'espace public semble définitivement abolie. L'espace public au service de la voiture, devient en conséquence système de circulation et de stationnement.

II.8.3 Objectif de l'espace public

L'objectif de l'espace public est de servir de lieu de rencontre et d'échange pour les citoyens, de faciliter la vie sociale, de promouvoir la mixité, de stimuler l'activité économique et de contribuer au bien-être général.

- En plus de ces objectifs, l'espace public vise également à :
 - ✓ La satisfaction des besoins sensoriels et psychologique :
 - Des espaces pour la sauvegarde de la qualité de la vie.
 - L'espace vert : facteur d'équilibre écologique.
 - ✓ Les relations sociales spontanées et libres :
 - Les échanges économiques.
 - Les déplacements utilitaires.
 - Espace vert, mobilier urbain, rues piétonnes, aires de jeux, lieux de rencontres, cours urbaines, cet inventaire des espaces qui ont pour objectif d'offrir aux habitants des villes des solutions pour améliorer la fréquentation et la qualité des espaces.

II.8.4 Typologie de l'espace urbain public

Les espaces publics formellement se traduisent en quatre catégories :

Les espaces publics ouverts

Les espaces publics linéaires et de circulation

Les espaces publics de transition

Les espaces publics résiduels

1-Les espaces publics ouverts structurants

Les espaces structurants sont des lieux de rassemblement, de communication et d'échanges, espaces représentatifs du pouvoir. Ils intègrent également les espaces commerçants, patrimoniaux et emblématiques réservoirs de la mémoire de la ville (grande place, parvis, esplanade, place de marché et de foire, parc, jardin botanique...). (Figure 15).

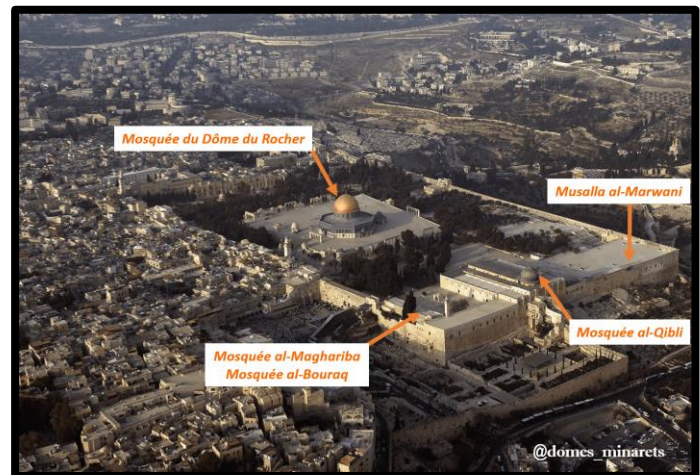


Figure 15: Esplanade de Bayt El Maqdis, Jérusalem, Palestine

2_ Les espaces public ouvert de proximité

Les espaces publics ouverts de proximité : (place, placette, terrasse, petit espace vert, square...) offrent des agréments particuliers : le repos, la détente, le calme, la qualité de l'air, le paysage... (Figure 16).



Figure 16: Genève, jardin itinère dans le centre-ville

3-Les espaces publics linéaires et de circulation

Les espaces publics linéaires se matérialisent en parcours urbains de communication et de mobilité (mécanique, cyclable et piéton), d'importance et de dimensions variables (boulevard, avenue, rue, ruelle, impasse, promenade piétonne, le cours, l'avenue-promenade, le mail, la promenade de berge, la promenade de bord de mer). Les parcours mécaniques sont marqués par la présence



Figure 17: Avenue de 9 Juillet Argentine

de trottoirs, eux-mêmes espaces publics contraints qui délimitent les voies de circulation, et les voies piétonnes. (Figure 17).

4-Les espaces publics de transition

Les tissus urbains de la ville sont reliés entre eux par des espaces publics ouverts (place, parc.) ou linaires (voiries, promenades...). Ces deux types d'espaces publics sont les plus courants et les plus facilement reconnaissables. Il reste néanmoins qu'il existe dans la ville des espaces urbains publics qui jouent le rôle de transition sur le plan spatial, structurel et fonctionnel. Espace d'interface, mettant en relation la ville et la mer (plage, berge publique, quai, jetée...), et la ville avec le milieu naturel (parc, chemins...). Ils se traduisent en trait d'union (cheminement, montée, promenade suspendue, place en plateaux...), ou en espace de traversée. (Figure 18).



Figure 18: Parc Rive de la Seine, France

5-Les espaces publics résiduels

Ce sont l'ensemble des espaces publics de petite dimension, résiduels, modestes, non attractifs (recul à l'alignement, pointe d'îlot, terre-plein central, conteneurs à déchets, dessous de pont...). (Figure 19).



Figure 19: Tronçon de route temporairement fermé au trafic à la Schenk strasse à Berne

II.8.5 Remodelage de l'espace public

Le principe de remodelage de l'espace public, souvent associé à la notion de "placemaking", vise à améliorer la qualité des espaces publics en les rendant plus accueillants, en encourageant les interactions sociales et en stimulant le développement économique. Cela implique de prendre en compte les besoins de la communauté et de favoriser une réappropriation de ces lieux par les habitants.

Concepts

Placemaking.

Cette approche met l'accent sur la création de lieux publics de qualité, en impliquant les habitants dans le processus de conception et d'aménagement. Elle se concentre sur les quatre aspects essentiels de la qualité de l'espace public : la sociabilité, les usages et activités, l'accès et les liens, et le confort et l'image.¹⁸

Réappropriation de l'espace public.

Le remodelage vise à rendre les espaces publics plus attrayants et adaptés aux besoins de la communauté, afin que les habitants se sentent à l'aise et s'approprient ces lieux.

Accroître la sociabilité et l'interaction.

Les espaces publics remodelés devraient encourager les rencontres et les interactions sociales entre les habitants, favorisant ainsi la cohésion sociale et le développement d'un sentiment d'appartenance.

Stimuler le développement économique.

Les espaces publics bien aménagés peuvent attirer les commerces et les entreprises, ce qui contribue au développement économique de la région.

Intégrer les besoins de la communauté.

Les projets de remodelage doivent prendre en compte les besoins et les aspirations de la communauté, en tenant compte de leurs modes de vie, de leurs activités et de leurs préoccupations.

Accessibilité et liens.

Les espaces publics doivent être facilement accessibles à tous, y compris aux personnes handicapées, et être bien reliés aux autres espaces de la ville.

Confort et image.

Les espaces publics doivent être agréables à vivre et avoir une image positive, qui attire les habitants et les visiteurs.

En résumé, le remodelage de l'espace public est un processus qui vise à créer des lieux publics de qualité, en tenant compte des besoins de la communauté, en favorisant la sociabilité et en stimulant le développement économique.

III. Le marché comme espace urbain public

« La ville est fille du commerce » H. Pirenne (1927),

¹⁸ Melouah, L. (2020, avril). La recomposition de l'espace urbain [Support de cours, Master 1 Génie de la Ville]. Institut de Gestion et Techniques Urbaines, Université Larbi Ben M'hidi – Oum El Bouaghi ; mis en ligne sur l'Université OEB.

Introduction

Une activité commerciale est une activité consistant en l'achat, la production et/ou la vente de biens ou de services avec l'objectif de réaliser un profit. Elle implique des transactions économiques entre des entreprises et des consommateurs, et peut prendre diverses formes, allant des petites entreprises locales aux grandes multinationales.

III.1 L'évolution de l'activité commerciale en Algérie

L'historique de l'activité commerciale algérienne confirme l'importance et la valeur du pays en matière de commerce, l'Algérie possède des atouts dans ce domaine, situation géographique imposante, surface foncière disponible, « pays en état de développement » et une clientèle importante, environ 45 millions algériens. Ces atouts étaient la cause principale de l'apparition et l'implantation des nouveaux établissements commerciaux¹⁹

III.2 Typologie algérienne des espaces commerciaux

1-Les petites surfaces de ventes

Ce sont des espaces de ventes d'une surface inférieure à 100 m², Leur activité essentielle est la vente, Principalement dédiés vendre des produits d'une première priorité. Occupent le rez-de-chaussée de la plupart des bâtiments résidentiels.



Figure 20: petit magasin de vente, Hannut

Leurs conceptions se font sous aucun prétexte commercial.²⁰

(Figure 20).

¹⁹ Guellati, M., & Houcem. (2019, juin). *Ville et commerce : Réconciliation entre le commerce formel et informel pour une meilleure compétitivité économique du centre-ville de Guelma* [Mémoire de master, Université 8 Mai 1945 – Guelma].

²⁰ SABOUR Abderezak. *Regard sur l'architecture commerciale en Algérie : Cas d'étude centre commerciale et de loisirs BAB EZZOUAR et PARK MALL*, Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master II en Architecture, Université de Bejaia. 2017,, p 21.

2- Les moyennes surfaces de ventes

Les superettes

Sont des espaces de vente d'alimentation en libre-service d'une superficie comprise entre

120m² et 400m², elles commencent à remplacer les magasins de vente traditionnels d'alimentation, leur conception et construction suivent des concepts commerciaux. (Figure 21).



Figure 21: Superette de centre-ville de Bessan

3-Les marchés

Ce sont les espaces commerciaux les plus populaires en Algérie, ils occupent des places publiques, des rues, ou même des friches urbaines se divisant en des marchés ouverts et couverts, quotidiens ou hebdomadaires, ils ne suivent aucun principe commercial., jusqu'aux dernières années l'état a fixé des modalités d'implantation et de construction pour ces espaces.²¹(Figure 22).



Figure 22: Souk Waqif a Duha

²¹ SABOUR Abderezak. *Regard sur l'architecture commerciale en Algérie : Cas d'étude centre commerciale et de loisirs BAB EZZOUAR et PARK MALL*, Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master II en Architecture, Université de Bejaia. 2017, p 09.

4- Les grandes surfaces de ventes

Les hypermarchés

Espace de vente au détail en libre-service d'une superficie de vente supérieure à 2500 m², offrant une large partie d'articles alimentaires et non alimentaires. Ils se situent généralement à la périphérie des villes. Ils peuvent abriter des activités de loisir « un espace jeux pour enfants ». Ils sont caractérisés par la disposition d'un parking de grande dimension. (Figure 23).

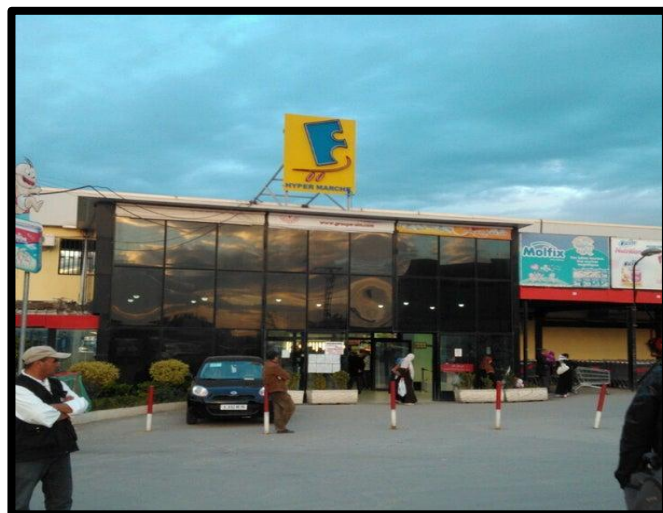


Figure 23:Hypermarché de Family Shop, Blida

5-Les centres commerciaux

C'est un groupe d'espaces commerciaux construits sous le même plan d'ensemble, exploités comme une entité, qui disposent de parking propre hors rues. C'est un ensemble d'au moins 20 magasins et services, d'une surface commerciale utile minimale de 5000m².²²(Figure 24).



Figure 24: le centre commerciale Garden City, Cheraga, Alger

III.3 Le Souk comme espace urbain public

Le souk semble manifester au plus haut point certains critères de l'urbanité : l'hétérogénéité sociale, la concentration et la différenciation des activités. En ce sens, il a souvent été perçu à la fois comme l'espace public par excellence des villes arabes traditionnelles et le lieu privilégié où se gèrait la différence sociale dans ses diverses actualisations ethniques, confessionnelles et autres. Le marché, comme forme urbaine et institution sociale et économique, exprimerait ainsi un système urbain, disparu mais qui continuerait à informer de nombreuses pratiques et représentations dans les villes arabes.

²² Guellati, M. H. (2019, juin). *Ville et commerce : Réconciliation entre le commerce formel et informel pour une meilleure compétitivité économique du centre-ville de Guelma* [Mémoire de master, Université 8 Mai 1945 Guelma].

III.3.1 Définition

Les marchés représentent un lieu de vente au détail sur petite échelle et à prix bas. On les trouve habituellement dans les quartiers denses en population, dont les habitants ont des revenus moyens ou faibles, dans les bourgs et sur les places de villages.

Ainsi, selon Donald Potter (1968, 99-100), le souk est « l'échantillon représentatif d'une société » exprimant à la fois sa culture matérielle et son système de valeurs dans un processus dynamique instauré par le rôle innovateur du marchand qui introduit de nouveaux produits. Dans son étude du bazar de Tâshqurghân en Afghanistan, Pierre Centlivres (1972, 197) fait sienne cette réflexion et la prolonge en affirmant :

« Le marché est davantage qu'un microcosme qui résumerait le monde qui l'entoure ; par sa fonction il est un médiateur entre ses différentes composantes. Au bazar se retrouvent et se résolvent jusqu'à un certain point les oppositions entre les aspects multiples et contradictoires d'une société donnée : oppositions ou contrastes entre l'économie villageoise et les échanges monétaires, entre la route et l'étape, entre le monde des hommes et celui des femmes, entre les affaires et la religion, entre le travail et le capital, entre les villageois et les citadins, entre l'individu et le pouvoir, entre la vie locale et les pays lointains. Ceci explique la position focale du bazar et sa puissance d'intégration. »²³

La centralité économique mais aussi symbolique du souk, dans « la ville arabe traditionnelle », était d'autant plus grande qu'il incluait souvent dans son périmètre la Grande Mosquée et des établissements d'enseignement religieux tels que les *madrasa* :

« À défaut d'un monument public (palais communal, *palazzo publico*) ou d'une place principale marquant avec précision le centre urbain, comme c'était le cas dans les villes occidentales médiévales et modernes, le réseau des souks spécialisés définissait le cœur des villes arabes. ²²Ils servent essentiellement :

- À permettre les échanges de marchandises et, dans les zones rurales, à donner aux producteurs la possibilité de vendre leurs produits
- Dans le cas de marchés de groupage, à créer la possibilité de réunir et d'exporter des marchandises ou des produits agricoles vers l'extérieur

²³ Mermier, F. (2005). Souk et citadinité dans le monde arabe. In J.-L. Arnaud (Dir.), *L'urbain dans le monde musulman de Méditerranée* (pp. 81–99). IRMC / OpenEdition Books.

- À permettre aux consommateurs d'accéder facilement à toute une série de produits agricoles
- À assurer une meilleure hygiène des produits alimentaires offerts au public, tout en réduisant les coûts et pertes de l'après-récolte.

III.3.2 Typologie des marchés

On peut distinguer différents types, sur la base des Caractéristiques physiques et lieux d'implantation :

1. les éventaïres à l'air libre, hétéroclites, tenus par des marchands à la criée, des colporteurs ou des camelots, en sont la forme la plus simple et la plus rudimentaire
2. Les marchés découverts fonctionnant en général sur les places publiques
3. Les marchés couverts, plus courants dans les zones urbaines



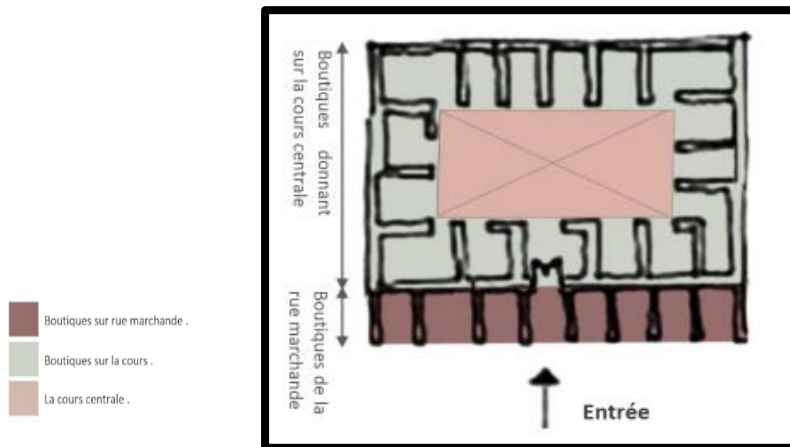
Figure 26: exemple d'un éventaïre à l'air libre



Figure 25: exemple d'un marché découvert en Turquie

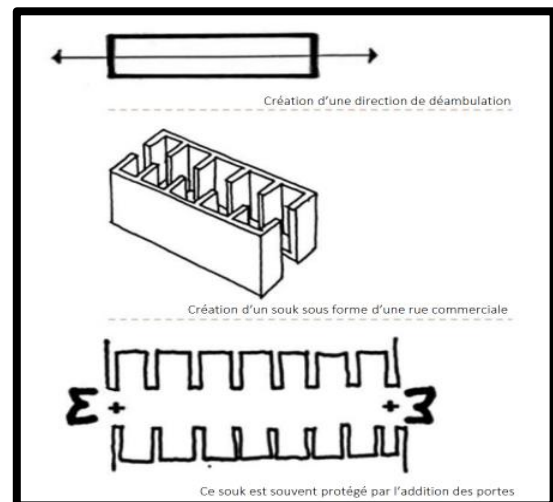
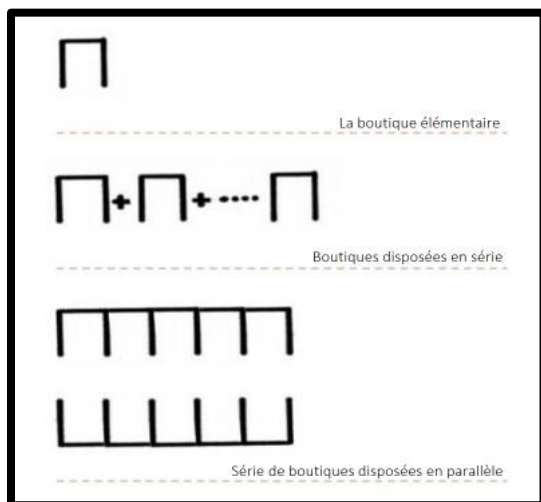
III.3.3 Structures des marchés arabes

Souk structuré autour d'une place centrale



Les souks en forme de rue marchande

Une disposition en série de cellules de boutiques produit une direction de circulation confirmée par des portes, sa composition li, aire, chemin ou passage ;le relie a d'autres secteurs liées au commerce. Cette disposition en série trace ainsi un parcours défini a travers ses boutiques ; leurs murs et leurs portes²⁴



²⁴ Mermier, F. (2005). Souk et citoyenneté dans le monde arabe. In J.-L. Arnaud (Dir.), *L'urbain dans le monde musulman de Méditerranée* (pp. 81–99). IRMC / OpenEdition Books.

IV. Synthèse du chapitre

Ce chapitre met en évidence la nécessité d'une restructuration urbaine profonde face aux dérives d'un urbanisme centré historiquement sur la voiture. La ville contemporaine, marquée par la congestion automobile, la pollution et la perte de qualité des espaces publics, nécessite une requalification qui place l'humain, la mobilité douce et la convivialité au cœur du projet urbain. Dans ce contexte, la piétonnisation émerge non seulement comme une solution technique à des problématiques de circulation, mais surtout comme un outil stratégique de transformation urbaine.

En revalorisant les espaces publics ; rues, places, marchés, souks, la piétonnisation permet de redynamiser les centres-villes, de renforcer les liens sociaux, de soutenir l'activité économique locale et de favoriser un usage plus équitable de l'espace. Elle réinvente les centralités traditionnelles en restaurant leur rôle de carrefour d'échanges, de culture et de mémoire collective. Le marché, notamment dans les villes algériennes, illustre parfaitement cette fonction : lieu de commerce, mais aussi de rencontres, d'ancrage territorial et de vie quotidienne.

Ce chapitre souligne ainsi que la piétonnisation n'est pas une finalité en soi, mais un levier de requalification durable, s'inscrivant dans une logique de ville plus inclusive, plus résiliente et plus respectueuse de son patrimoine urbain. Elle traduit une nouvelle manière de penser la ville, où les aménagements ne sont pas imposés mais adaptés aux usages, aux rythmes et aux besoins des habitants. En ce sens, la piétonnisation devient un véritable projet social et culturel, au-delà de sa dimension technique, capable de réconcilier les citoyens avec leur environnement urbain.

V. Analyses des referents

Introduction

La phase d'analyse des exemples est très importante pour la création d'un support de référence pour le développement du projet à un stade ultérieur. Nous sommes donc intéressés par ce chapitre à analyser des expériences étrangères et maghrébines, traitant de problèmes similaires à ceux de la ville de Blida.

V.1 EXEMPLE 01 : Centre-ville de Bruxelles, le boulevard Anspach

En 2015, un vaste projet de piétonnisation des boulevards centraux de Bruxelles a été lancé, changeant radicalement le visage d'un centre-ville qui avait été conçu pour la voiture.

La décision de transformer le boulevard Anspach en piétonnier géant à Bruxelles est motivée par plusieurs objectifs, notamment la volonté de rendre l'espace public plus convivial, d'améliorer la qualité de vie des habitants et de redonner la primauté aux piétons sur les voitures. Cette piétonnisation a également pour but de renforcer le caractère commerçant de la zone et d'attirer plus de touristes et de visiteurs, ce qui peut stimuler l'économie locale.

Le réaménagement de l'espace public du boulevard Anspach et de ses différentes places et son intégration à la zone piétonne existante, le renforcement de l'attractivité touristique et commerciale du centre-ville, des modifications en termes de mobilité et toute une série d'actions urbanistiques ciblées destinées à rendre aux boulevards leur lustre d'antan (remise en valeur du patrimoine, restauration des façades).

1-Situation

Le boulevard Anspach est un boulevard central à Bruxelles entre la place de Brouckère et la place Fontainas.

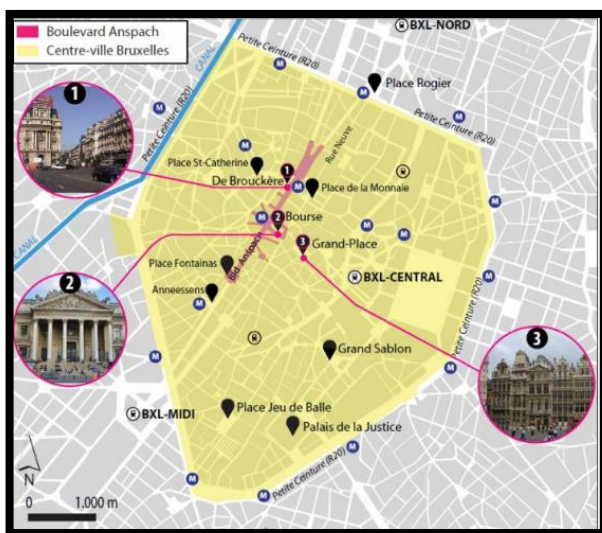


Figure 31 : la situation de boulevard

Aménagement

2-



Figure 32 : la situation de boulevard

Le boulevard Anspach a mué en promenade verdurisée avec trois zones de plain-pied :

Une zone pour les piétons uniquement, une zone de détente avec zones vertes et terrasses et une zone de passage partagée, Un square arboré, comme lien verdoyant entre les quartiers, a été conçu place Fontaines en optimisant les chemins et les bancs avec l'ensoleillement, des kiosques ont été créés et l'éclairage a été totalement renouvelé. Des poubelles intelligentes ont été installés de même que des bancs de qualité. Le plafond du tunnel métro en souterrain a aussi été rendu étanche pour éviter les infiltrations d'eau.

Le mobilier de repos, Végétalisation et espace de repos, l'éclairage public, Le mobilier urbain relatif à l'hygiène : les poubelles, Le mobilier de signalisation

Les places qui jalonnent les boulevards auront droit à un programme particulier :

- La place De Brouckère (au nord) ne sera que partiellement piétonnière, autorisant d'un côté l'accès à un parking public, de l'autre à un hôtel de luxe, l'espace central étant très dégagé pour autoriser diverses manifestations.
- La place de la Bourse sera repensée en fonction du changement d'affectation de cet édifice qui n'a plus de bourse que le nom, le bâtiment devant être converti en musée.
- La place Fontainas (à l'extrémité sud du projet) sera réaménagée sous forme d'un parc.

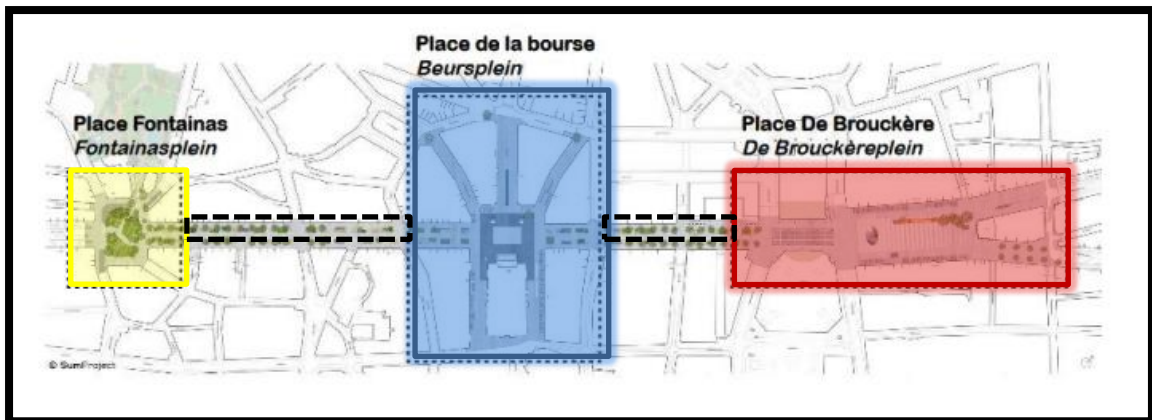
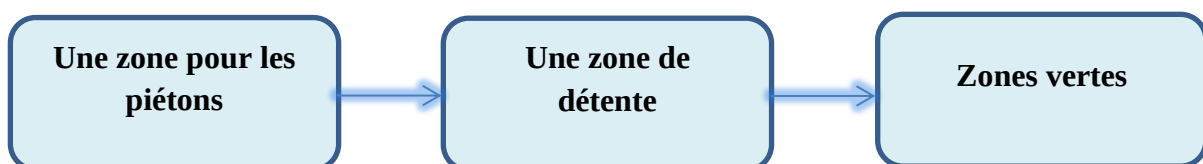


Figure 33 :coupe sur boulevard anspach bruxelles



3-Le type de piétonnisation

Anspacha est un boulevard piétonnier, définitivement fermé à la circulation automobile « piétonnisation permanent ».

4-Dimensions

Le profil en travers comportera deux larges allées latérales strictement piétonnières de l'ordre de cinq mètres de largeur, destinées au « lèche-vitrine » et à l'accès aux immeubles riverains ; deux bandes verdurées de l'ordre de cinq mètres qui seront ponctuées d'aires de repos et de rencontre et par des arbres d'alignement qui redonneront un certain lustre paysager à ces boulevards ; au centre, un espace libre de l'ordre de six mètres autorisera la circulation mixte des piétons et cyclistes.

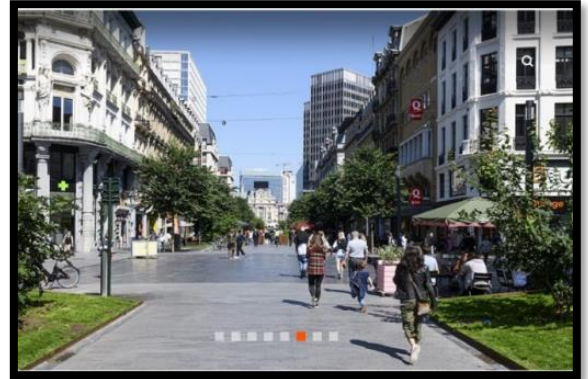


Figure 34: boulevard Anspacha

5-Fonctionnement

- Améliorer la santé de la population, en réduisant la pollution de l'air et le bruit, en supprimant le stress lié à la circulation automobile, en encourageant la marche et le vélo dans des espaces sécurisés.
- Apaiser la ville, en permettant le déploiement d'activités culturelles, sociales et sportives favorisant les rencontres intergénérationnelles, interculturelles, le sentiment de sécurité et la convivialité.
- Relancer l'activité économique et créer des emplois de proximité pour la population bruxelloise.

6-L'impact

- Renforcement du caractère commerçant.
- Une réduction de la circulation des voitures et de leurs nuisances.
- Améliorer la qualité de l'air dans les villes.
- Donner lieu aux espaces verts (villes vertes)

7-Les activités :

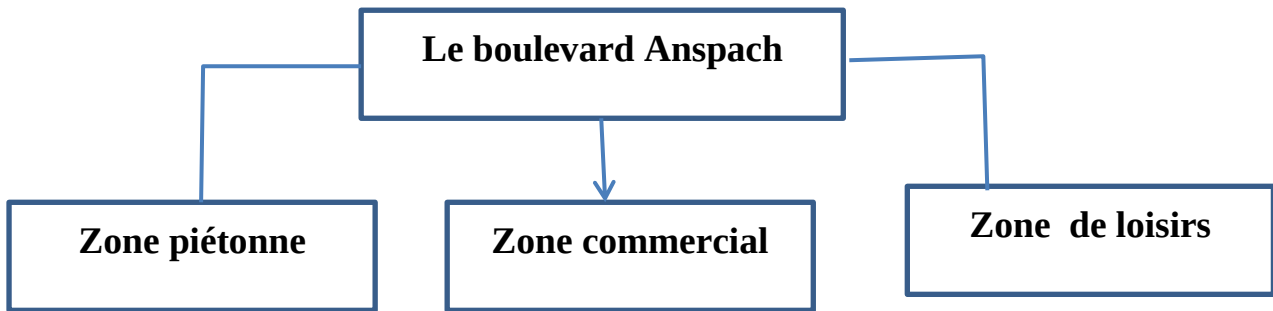


Figure 35 : boulevard Anspach



Figure 33: boulevard Anspach



Figure 36: boulevard Anspach

8-Liaisons avec les transports en commun

Le boulevard est directement relié au réseau de transports en commun, notamment par les stations de métro et de tram situées sur la place De Brouckère et la place Fontainais.

Articulations routières

Le boulevard est également relié aux routes routières, permettant aux automobilistes de se rendre au centre-ville tout en respectant les contraintes du plan de mobilité.

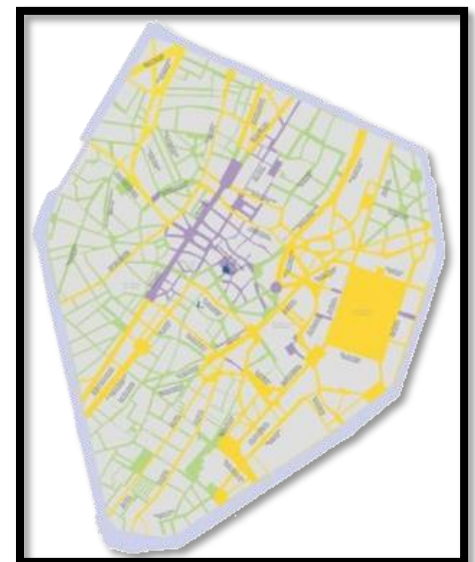


Figure 34: Carte schématique du réseau viaire

Centre-ville

V.2 EXEMPLE 2 Marché Els Encants, Barcelone par b720 Fermín Vázquez Arquitecto

Els Encants est situé à Barcelone, à 1,4km de centre-ville dans un tissu urbain dense. L'intersection des 3 voies principales a créé une grande place (Place Glories) auprès duquel s'implante le nouveau marché.

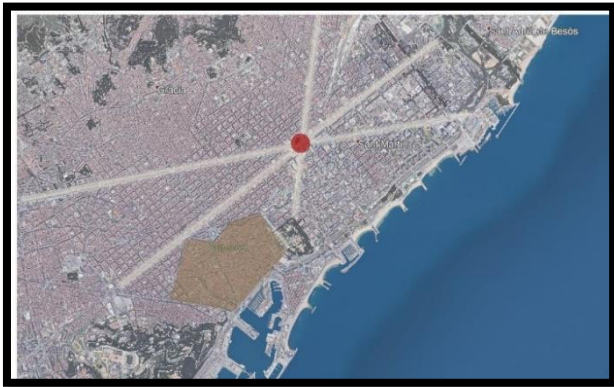


Figure 37 Situation géographique du quartier



Figure 38 Situation du marché par rapport au quartier

L'avenue principale est caractérisée par sa largeur importante pour inclure 4 types de circulation : piétonnière, véhiculaire, piste cyclable, et ligne de métro.

1-La problématique du marché

Avant : Le marché était en plein air, informel, et a occupé plusieurs sites, il a survécu 90ans.

Els Encants occupe une place très importante dans l'histoire de la ville de Barcelone, c'est le plus ancien marché aux puces de la région et joue un rôle social primordial

Aujourd'hui :

Vu le nombre important des stands dans l'ancien marché Els-encants, l'architecte a attribué un terrain deux fois moins grands que l'ancien, et créé « le marché vertical ».



Figure 40 Marché Els-Encants



Figure 39 Le marché aujourd'hui

-La Création des plateformes dans lesquels la circulation se fait progressivement par une rampe. Chaque plateforme comporte une activité particulière.

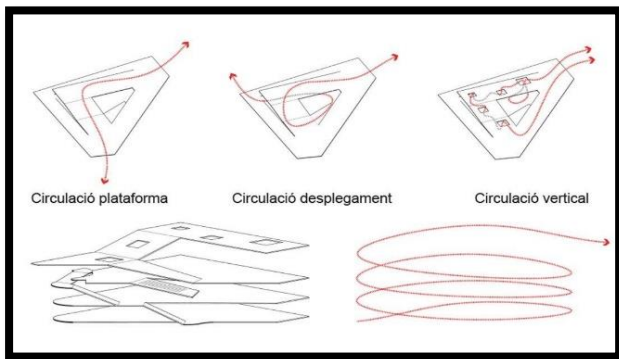


Figure 41:concept du marché

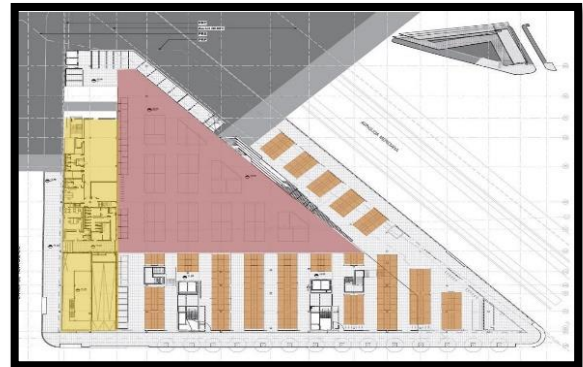


Figure 42: première plateforme : 479 étales, restaurants,

La disposition des stands se fait en fonction du traçage au sol déjà prédéfini

V.3 EXEMPLE 3 QUARTIER DU PARMELAN À ANNECY

Adresse du projet : 29 avenue de France - 74000 Annecy

-La cité du Parmelan a été construite entre 1952 et 1954, dans l'urgence et l'économie de moyens, pour accueillir une partie du personnel de l'usine Gillette. Vétuste et fermé sur lui-même

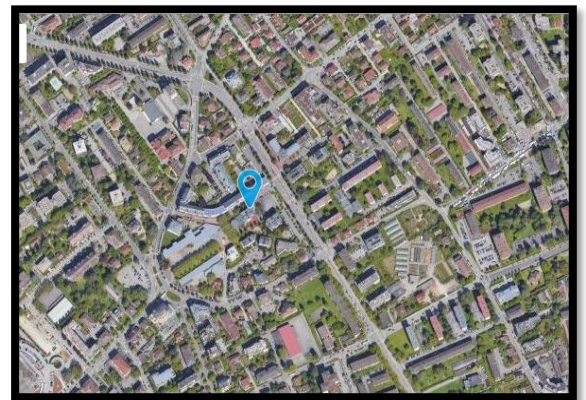


Figure 43: situation du quartier

- **Objectif** : réaliser une véritable opération de quartier, au-delà d'une simple réhabilitation du bâti, tout en apportant une vie meilleure pour les habitants.

La mixité sociale et partage d'espace

L'OPAC et la municipalité ont choisi de réhabiliter certains logements sociaux tout en réalisant de nouvelles constructions. Parmi elles, des logements privés ou en accession à la propriété ont été également construits afin de diversifier la population et ainsi favoriser la mixité sociale, création d'un grand mail piétonnier bordé d'arbres, le mail, élément majeur de la nouvelle

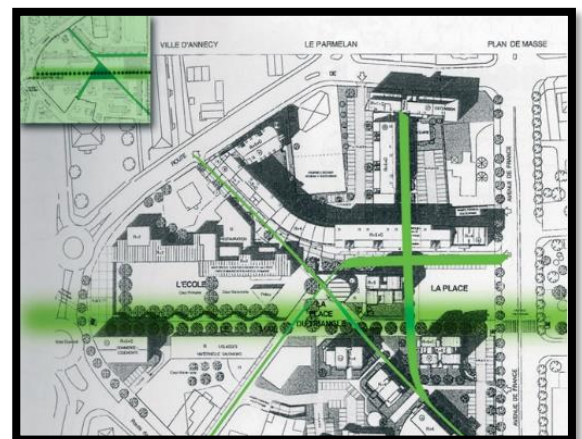


Figure 44: plan de masse

réorganisation, permet aussi d'éviter toute rupture entre les nouveaux espaces restructurés et les autres parties du quartier.

Les espaces publics, clé de voûte de la réorganisation

Animer la qualité de vie passait forcément par un aménagement de l'espace public, ancrage à un véritable pôle d'activités et de services.

Équipements scolaires et socioculturel, commerces et associations font partie intégrante de la réorganisation et ont été réalisés en lien avec les espaces extérieurs.



Figure 46 : Mail piéton traversant les écoles



Figure 45 : Mail piéton traversant les écoles

VI. Synthèse du chapitre

Ce chapitre présente trois cas d'étude emblématique de requalification urbaine à travers la piétonnisation et la valorisation de l'espace public. Chacun de ces projets, bien qu'inscrit dans un contexte spécifique, illustre une démarche contemporaine de transformation urbaine durable, centrée sur l'humain, la mobilité douce et la mixité des usages.

.1 Boulevard Anspach – Bruxelles

Le projet de piétonnisation du boulevard Anspach s'inscrit dans une stratégie de reconquête du centre-ville bruxellois. Ancienne artère dédiée à la circulation automobile, elle a été transformée en zone piétonne majeure, favorisant les déplacements doux, la convivialité et la redynamisation commerciale. Ce projet a permis de réduire le trafic, améliorer la qualité de l'air, et stimuler l'économie locale tout en rendant l'espace plus accueillant et esthétique. L'intervention a également renforcé l'identité urbaine du centre-ville.

.2 Marché Els Encants – Barcelone

À Barcelone, le marché Els Encants, conçu par le cabinet b720 Fermín Vázquez Arquitectos, propose une relecture contemporaine du marché traditionnel. Le projet combine restructuration commerciale et requalification de l'espace public en intégrant un espace couvert, ouvert et multifonctionnel. Le jeu entre architecture et transparence, les circulations fluides, et l'intégration dans le tissu urbain existant montrent comment le marché devient un vecteur d'urbanité. Il crée une interface dynamique entre commerce, culture et espace public.

.3 Quartier du Parmelan – Annecy

Dans ce quartier résidentiel d'Annecy, l'objectif était de réhabiliter un tissu urbain en perte de qualité à travers des aménagements favorisant la mobilité douce, la cohésion sociale et l'accessibilité. Le projet met en œuvre une démarche participative, en associant les habitants à la réflexion. Les interventions portent sur l'apaisement de la circulation, la revalorisation des espaces extérieurs partagés et la création de parcours piétons continus. Ce projet souligne l'importance d'une échelle de proximité dans la réussite de la transformation urbaine.

Chapitre III :

Analyse contextuelle et proposition urbaine

VII. Chapitre III : Analyse contextuelle et proposition urbaine

VII.1 Cadre géographique et environnemental

VII.1.1 Situation géographique

La wilaya s'étend sur une superficie de 1478,62 Km² dans la zone géographique du Tell central elle est limitée comme suite :

-**Au Nord** : par la wilaya de Tipaza et de Alger.

-**Au Sud** : par la wilaya de Média.

- **A l'Ouest** : par la wilaya de Boumerdes et Bouira.

-**A l'Est** : par Ain-Defla.



Figure 47 : la situation de la ville de Blida

VII.1.2 Localisation administrative

Blida est situé près de 50 Km de la wilaya d'Alger, limité au Sud par la grande chaîne de montagne de l'Atlas Blidéen ainsi que par la wilaya de Média et la commune de Chréa. Au Nord par les communes d'Oued El Alleug et de Béni-Tamou, à l'Ouest par la commune de la Chiffa et à l'Est par les trois communes de Boufarik, Guerrouaou et Soumaa.



Figure 48 : la situation de la ville de Blida

VII.1.3 Limites naturelles

Oued Sidi El Kébir qui est un régulateur naturel, il joue un rôle important dans l'extension de la ville, mais il reste toujours une barrière de croissance par rapport à Bouarfa. Les montagnes de Chrea et terrains agricoles de la Mitidja encerclent la ville dans un emplacement stratégique.

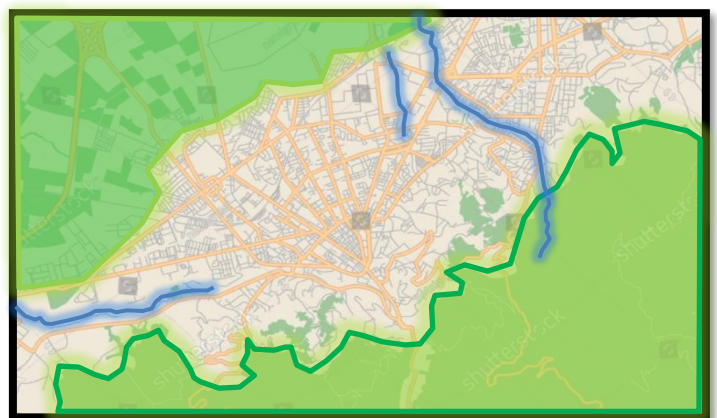


Figure 49 : la carte des limites naturelles

VII.1.4 Topographie et géologie

Les données géologiques

Blida occupe une assiette relativement plate, offrant un dénivellement d'environ 5% du sud au nord-ouest.

La région connaît une interne activité sismique régulière. On peut dire que la plus grande partie de la commune de Blida se trouve dans la zone II-B.

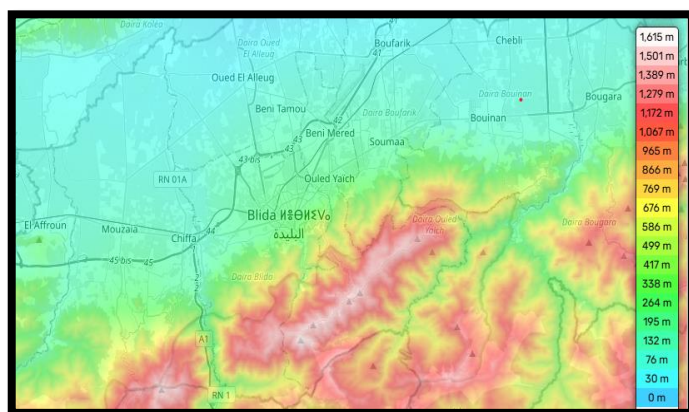


Figure 50 : la carte topographique

Les données climatiques

Blida est connue par un climat méditerranéen caractérisé par une alternance de saison sèche et chaude de mai jusqu'au mois de septembre et d'une saison humide et fraîche d'octobre jusqu'au mois d'avril.

- ✓ Précipitations : en hiver, elles varient entre 600 et 700 mm en moyenne par an. La saison pluviale se situe entre décembre et avril.
- ✓ Température : elle définit deux périodes bien distinctes : la saison humide de Novembre à Février entre 12°max et 4°min; la saison sèche le reste de l'année où la température varie entre 18°et 38°.
- ✓ Les vents : les vents dominants sont de Nord/Nord-Ouest le printemps et Ouest/Nord-Ouest en hiver

Mois	jan.	fév.	mars	avril	mai	juin	jui.	août	sep.	oct.	nov.	déc.	année
Température minimale moyenne (°C)	9	9	11	12	15	18	21	21	20	17	13	10	15
Température moyenne (°C)	12	12	14	16	18	21	24	25	23	20	15	12	18
Température maximale moyenne (°C)	15	16	17	20	22	25	28	29	27	23	18	15	21
Précipitations (mm)	116	85	92	64	58	26	2	4	34	66	114	130	791

Figure 51 : Données climatiques à Blida

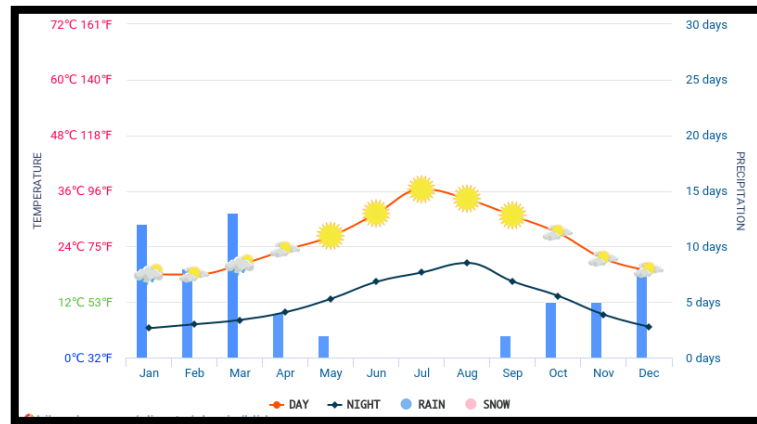


Figure 52 : les données climatiques

VII.2 Approche typo-morphologique du tissu urbain

Contexte historique

Toute ville a une histoire ancienne qui fait partie de l'identité collective car l'histoire est l'étude des faits et des événements du passé à travers un récit qui va participer à l'illustration et la construction d'une image. C'est pour cette raison qu'on a jugé important d'étudier l'évolution de la ville de Blida.

-L'évolution de la ville passe par trois grandes périodes :

VII.2.1 Période précoloniale (1535- 1830)

Vers 1519 : fondation de la ville par un marabout près du cours d'eau sidi-el-kbir .

Vers 1533 : Pacha Kheir fait passer en Algérie des Maures chassés d'Espagne, qui s'installèrent sur la rive après l'appel lancé par Sidi Ahmed el Kebir

D'après la légende, il n'a fallu que trois éléments pour la création de la ville : un élément spirituel avec Sidi Kebir, un élément politique avec Pacha Kheir, un élément technique avec les andalous. La ville isolée dans un environnement hostile, se protège de remparts en pisé de 3 ou 4 mètres de hauteur et percés de 4 puits, de 6 portes:

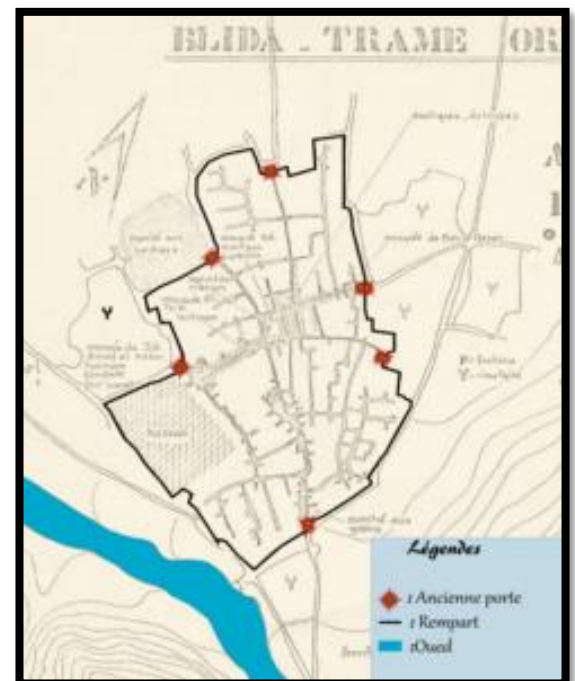


Figure 53 : la carte de la période précoloniale la ville de Blida

- Au Sud : Bab Errahba, la porte du marché aux grains, huile, bestiaux.
- A l'ouest : Bab el kebour, porte des tombeaux) ...
- Au Nord : Bab es sebt, porte du marché du samedi.
- Au Nord Est : Bab Ezaouia, ouvrant sur la route de la zaouia de Sidi Madjebeur.
- Bab El Dzer ou E d Dzaïr à l'est ou Porte d'Alger
- .Au Sud-Est : Bab el khouikha, la poterne. (Figure 53).

VII.2.2 Période coloniale (1830-1962)

-1830: débarquement de l'armée française suivi par des interventions urbaines et des installations militaires

-1838:Création des camps fortifiés de Joinville et de Montpensier au Nord-Ouest et au Nord Est de Blida puis le camps de Dalmatie à l'Est et enfin deux forts Koudiat Mimich et Koudiat Misraoui, situés au Sud et dominant la ville.

-Implantation du fort militaire sur l'ancienne citadelle. (Figure 54).

-Création des deux axes structurant la ville, deux axes se croisent au niveau de la place d'armes

-En1926 le mur d'enceinte fut abattu, et transformé en Boulevard de ceinture structurant

-(1935 -1958) Après la dernière guerre mondiale, les quartiers européens situés le long des principaux axes routiers se développent fortement :

Au Nord-Ouest, le quartier de la Gare formé de petits immeubles et d'ateliers.

A l'Est, les grosses villas du faubourg d'Alger.



Figure 54 : la carte de la période coloniale la ville de Blida

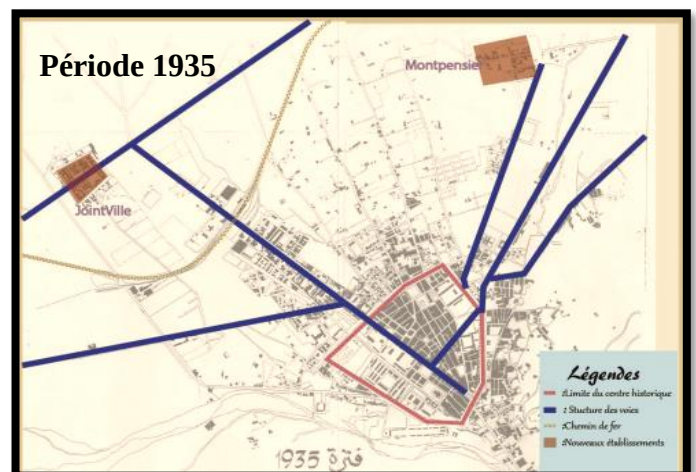


Figure 55 : la carte de la période 1935 la ville de Blida

-Ainsi apparu en 1958 l'habitat vertical type HLM comme le quartier de Montpensier (Ben-Boulaid), cité des Bananiers et l'Armaf.

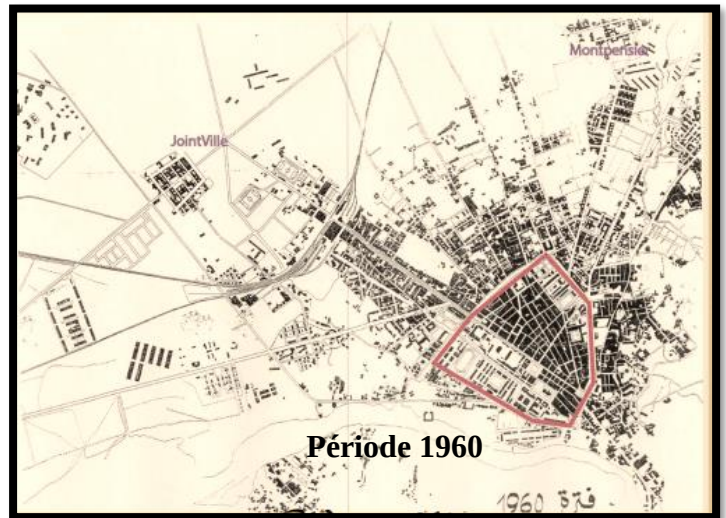


Figure 56 : la carte de la période 1960 la ville de Blida

-En 1960, les quartiers s'affirment en tant que quartiers homogènes : le quartier Bizot, à majorité européenne, Ouled Soltane, à majorité Algérienne (Figure 56).

VII.2.3 Période post coloniale

L'extension extra-muros s'est faite suivant plusieurs directions suivant les anciennes seguias et les parcours territoriaux, et une croissance ordonnée par un pôle qui est le noyau central.

L'aménagement de nouveaux lotissements entre les parcours de développement à l'échelle urbaine qui mène vers Ouled Yaich, Beni Mered, etc.

En 1974 Blida devient chef-lieu de wilaya, ce qui engendra la construction d'un siège de wilaya et des logements de fonctions

En 1975 de grandes opérations de logements sont apparues de types collectifs, tels que Khazerouna, 1000logements... etc. Cet étalement urbain a eu pour conséquence une conurbation

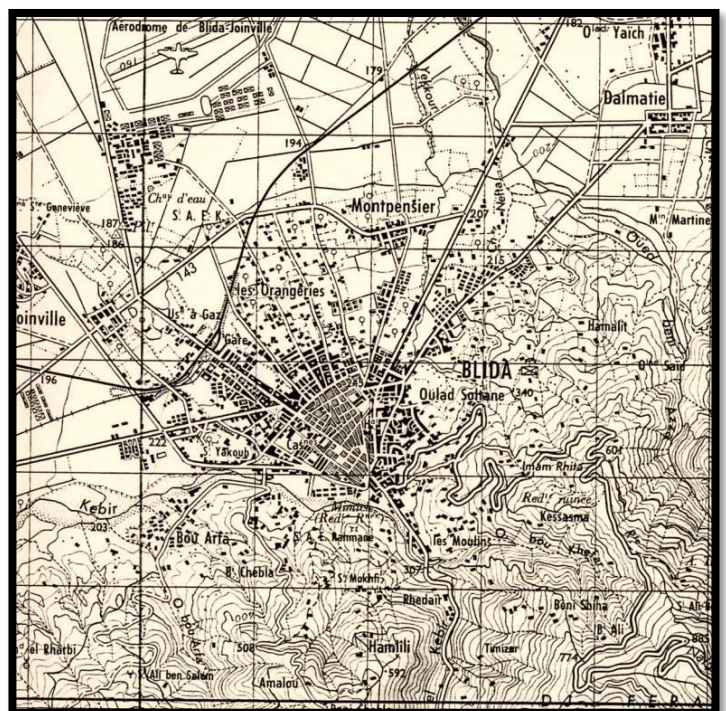


Figure 57 : la carte de la période post colonial la ville de Blida

reliant l'ancienne ville à Ouled Yaich, Beni Mered, Bouarfa, Soumaa, Zaouïa, etc... l'étalement atteint aujourd'hui ses limites. (Figure 57).

VII.3 SYNTHEE DE CROISSANCE

- La géomorphologie du site, qui a joué un rôle formateur dans le développement de la ville, et sa croissance urbaine, et qui a dirigé son extension vers le Nord.
- Les deux axes principaux structurant la ville : (nord-ouest) -(sud-est) et (nord-est) -(sud-ouest)
- Oued Sidi El Kébir qui est un régulateur naturel, il joue un rôle important dans l'extension de la ville, mais il reste toujours une barrière de croissance par rapport à Bouarfa.
- Les parcours territoriaux historiques, qui ont ordonné la croissance en premier temps vers Koléa (Nord), et Alger (nord-est) en deuxième temps.
- La ligne de chemin de fer qui a joué un rôle de barrière de croissance, puis la gare qui devient un pôle de croissance, ce qui a conduit au développement du quartier de la gare.
- Le périmètre urbain qui s'est propagé en suivant les parcours de développement (seguias) à l'échelle de la ville, qui ont été couverts par des réseaux d'égouts (et qui sont devenus par la suite des axes de croissance à l'échelle urbaine).

LEGENDE

-  Barrière de croissance naturelle
-  Barrière de croissance Zone industrielle
-  Barrière de croissance Zone militaire
-  Barrière de croissance
-  Aire d'intervention
-  Pole de croissance

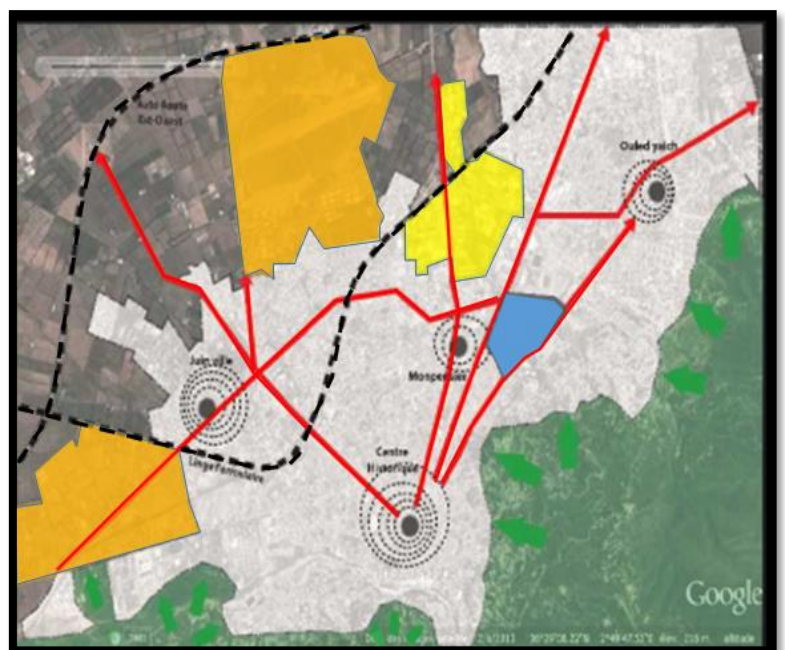


Figure 58 : la carte de synthèse

VII.4 Synthèse des trames urbaines

Pour l'époque actuelle, la ville de Blida présente le même cas que toutes les villes Algériennes (sur la plaine), elle a connu une urbanisation sans précédent depuis l'indépendance jusqu'aujourd'hui, On remarque que l'ensemble des tissus de la ville sont des tissus liés à leurs époques, on les distingue aussi par rapport au rapprochement au noyau. (Figure59).

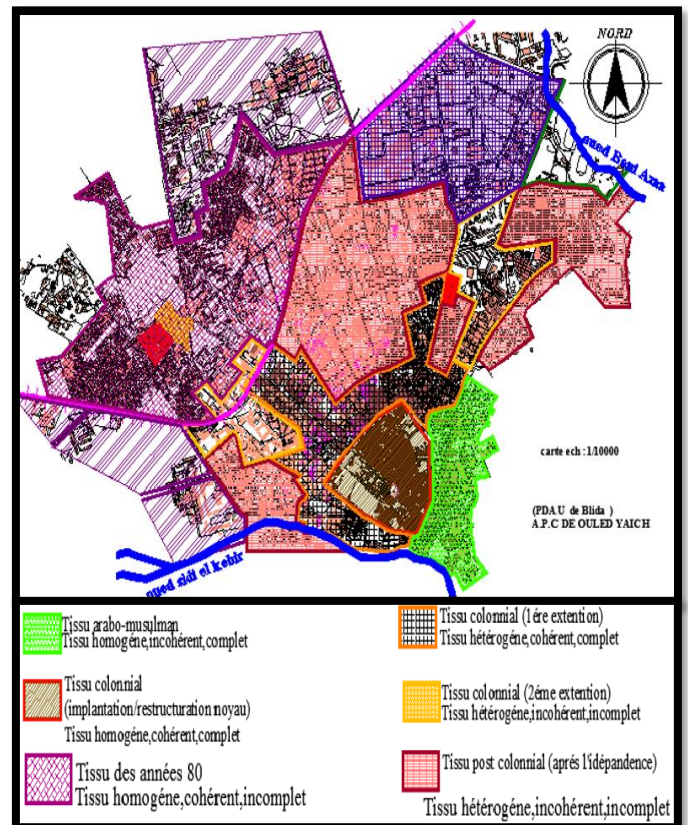


Figure 59 : l'ensemble des tissus de la ville de Blida

Source ; travail des étudiantes

VII.5 Définition du Périmètre d'étude

VII.5.1 Collecte de Données et Cartographie

Occupation du Sol

Pour la commune de Blida, on distingue trois zones distinctes l'une par rapport à l'autre en descendant du Sud vers le Nord on trouve la zone montagneuse, la zone urbaine et la zone de plaine ainsi que les autres surfaces confondues.

* Surface de la zone urbaine = elle est de 2377 ha pour l'agglomération chef-lieu et de

70 ha pour les agglomérations secondaires, soit un total de 2447 ha, 42,65 %.

* Surface de la zone montagneuse (piémont + forêts) = elle est de 656 ha, 11,43 %

* Surface de la zone de plaine (terrain agricole + inondable) = 2634 ha, 45,9 %

* Surface totale = 5737 ha soit 100 %²⁵

Réseaux et Infrastructures

Les infrastructures techniques sont l'ensemble des réseaux primaires existant sur le site, dont il est important de connaître le tracé afin de contribuer au développement de la ville. ²⁶(Figure 60).

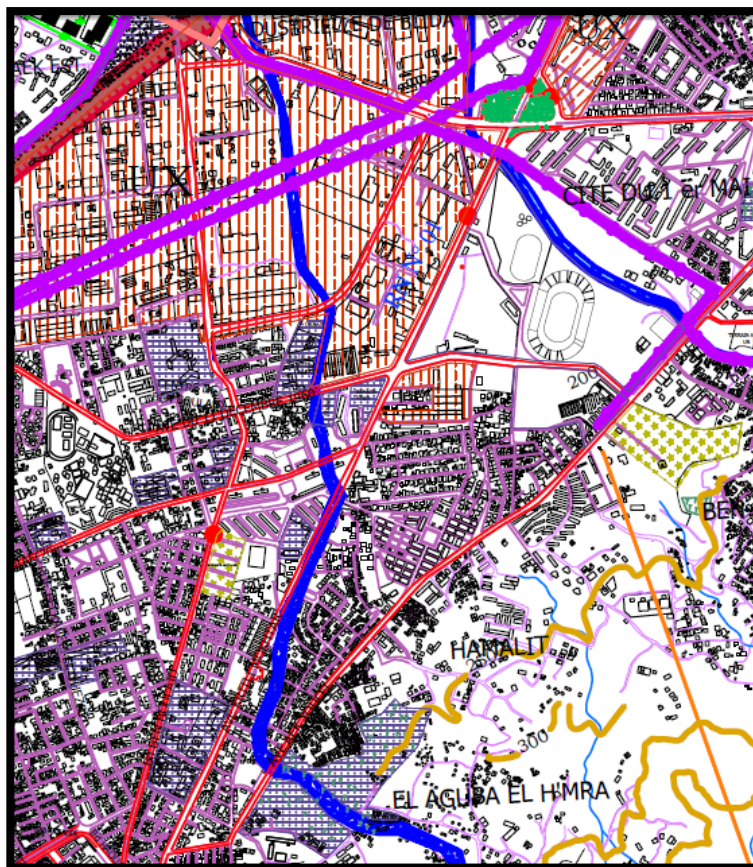


Figure 60 : la carte des réseaux et infrastructures

²⁵ PDAU Blida 2010, par l'URBAB.

²⁶ PDAU Blida 2010, par l'URBAB.

Données Socio-économiques

	Secteur d'Activité								TOTAL
	Agriculture		Industrie		Tertiaire		Autres Services		
	Occ	Taux	Occ	Taux	Occ	Taux	Occ	Taux	
BLIDA	1286	4,49%	4699	16,39%	15964	55,68%	6724	23,45%	28673
BOU-ARFA	211	3,98%	1341	25,31%	2189	41,32%	1557	29,39%	5298
OULED YAICH	1497	4,41%	6040	17,78%	18153	53,44%	8281	24,38%	33971
BENI MERED	335	3,18%	1979	18,77%	5690	53,96%	2541	24,10%	10545
GRAND BLIDA	3329	4,24%	14059	17,91%	41996	53,51%	19103	24,34%	78487

Figure 61: Répartition de la population active par secteur d'activité dans la région du Grand Blida

La structure de l'emploi par branche d'activité économique, telle qu'elle apparaît à travers les données du RGPH et à l'exception de la rubrique « secteur tertiaire », qui englobe (les Services Transport, Prestation diverses, le Commerce et l'Administration), accapare une grande partie de l'emploi des résidents avec 53,51 % pour l'ensemble des communes. L'emploi agricole représente pour BLIDA et OULED YAICH 4,49 % 4,41 % respectivement, et pour BOU-ARFA et BENI MERED ils représentent 3,98% et 3,18%. L'emploi par branche d'activité révèle que la part en valeur relative de la population employée dans le secteur industriel, par rapport aux autres branches, dans la commune de BOU-ARFA, est la plus importante avec 25,31 %.

VII.5.2 Analyse Morphologique

Morphologie des îlots

L'aire d'étude a une diversité de systèmes parcellaires qui se résument en quatre logiques différentes : (Figure 62 et 63).

- **Parcellaire type 1** : Regroupe l'unité industrielle (CR Métal), le Marché Guessab et la Gare routière, avec de grandes parcelles à géométrie informelle

- **Parcellaire type 2** : C'est un tissu de forme rectangulaire, organisé selon une structure linière à double parcelle et une densité moyenne. On l'aperçoit au niveau de la cité Meftah
- **Parcellaire type 3** : C'est un tissu avec des parcelles à géométrie informelle et très densifié qui abrite le quartier Bouchachi.
- **Parcellaire type 4** : Est représenté au niveau de la cité Musulmane. C'est un parcellaire cohérent et homogène en forme d'îlots de maisons en Bande. L'ensemble de cette entité est organisé autour d'une place Centrale.

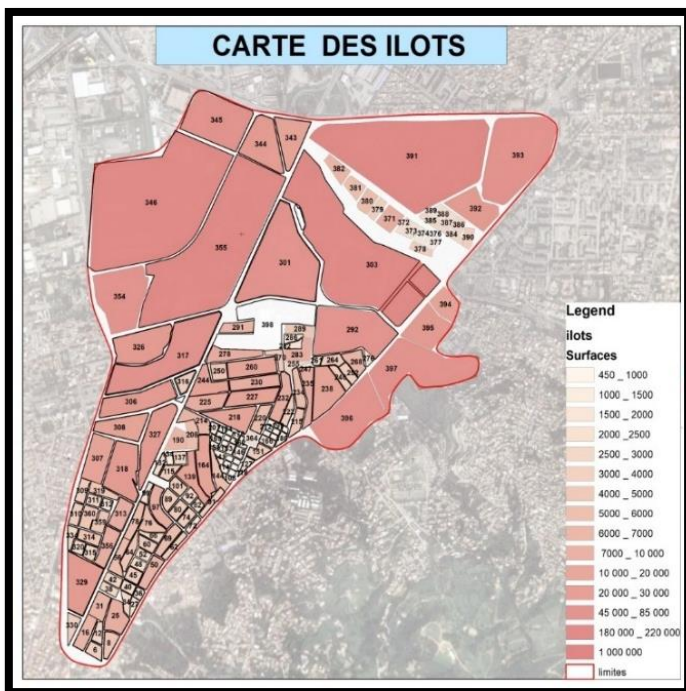


Figure 63 : la carte de morphologie des îlots

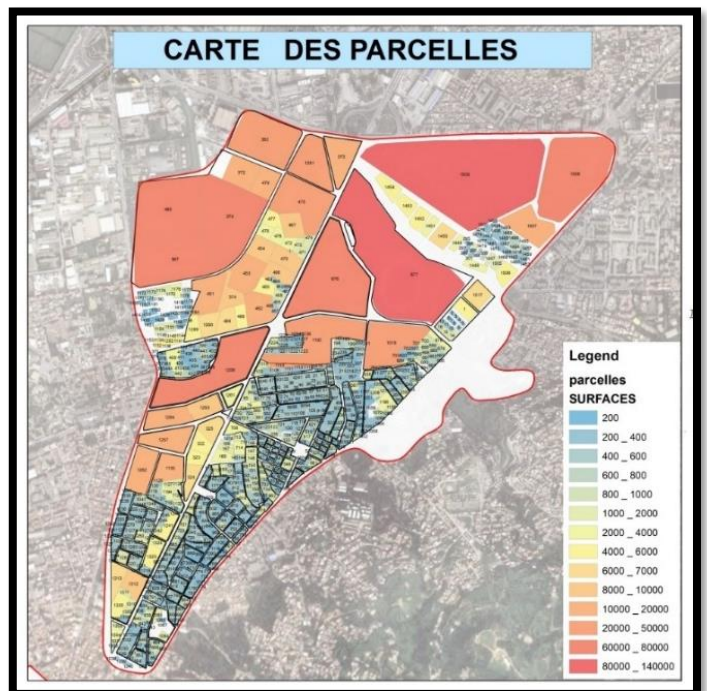


Figure 62 : la carte des parcelles

Typologie Bâtie

La lecture typologique est une analyse qui fait ressortir les différentes typologies du système bâti et permet d'identifier les spécificités du paysage urbain dans lequel on aura à intervenir.

-L'analyse du Bâti consiste à décortiquer trois aspects, l'architecture, l'état du Bâti et la fonction des édifices présents au niveau de l'aire d'étude.

a) Densité

La décomposition de notre aire d'étude en ville et périphérie a marqué un passage d'un tissu dense, formant une nappe de bâti continue à un tissu moins dense, Figure 19 Carte tissu urbain Bâti/non bâti de l'axe d'étude formant des poches vides. Un passage d'un système bâti linéaire à un système bâti ponctuel. (Figure64).

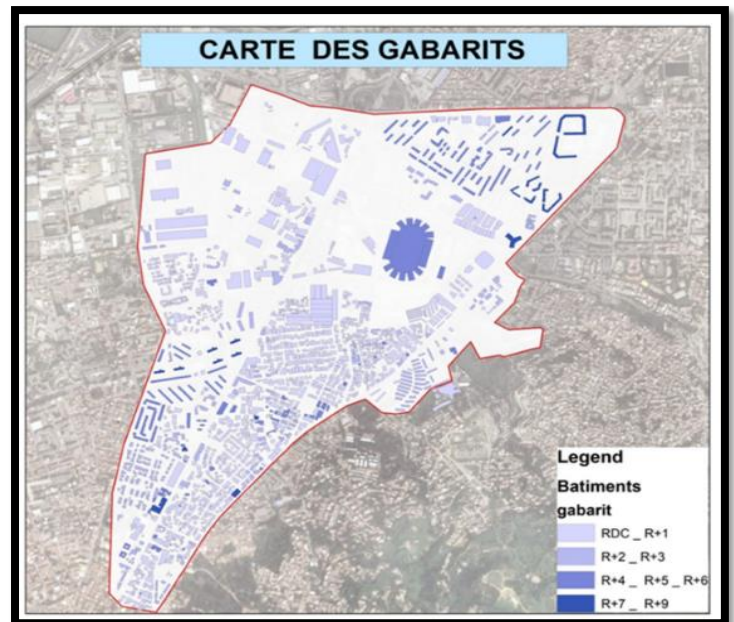


Figure 64 carte des gabarits

b) Fonction

La fonction dominante dans notre aire d'étude est résidentielle du type maisons individuelles. Nous signalons la présence d'une ancienne installation industrielle fermée sur elle-même ainsi que d'un Marché et d'une station de bus interurbain.

(Figure65).

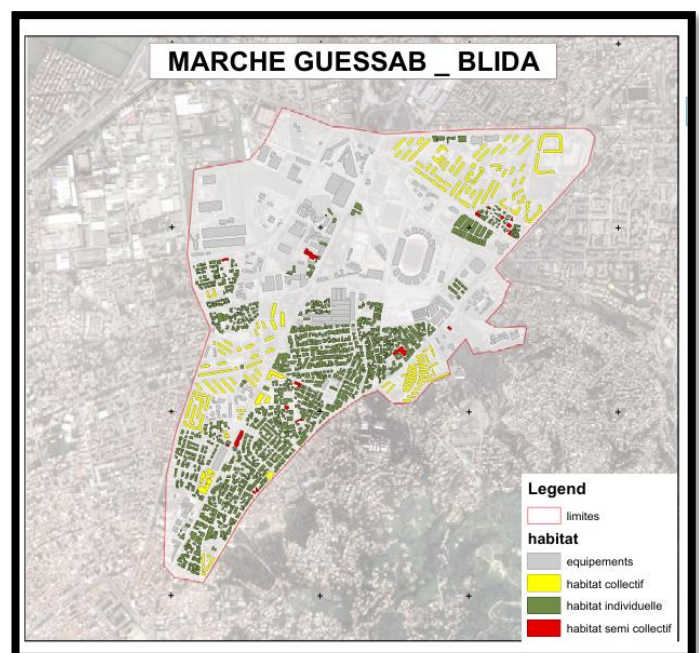


Figure 65 : carte de typologies d'habitat

c) L'état

Après un constat effectué sur l'aire d'étude, on peut classer l'état des constructions en trois catégories : (Figure66).

1. Bâtiments précaires.
2. Constructions récentes en bon état.
3. Maisons en bon état de conservation.

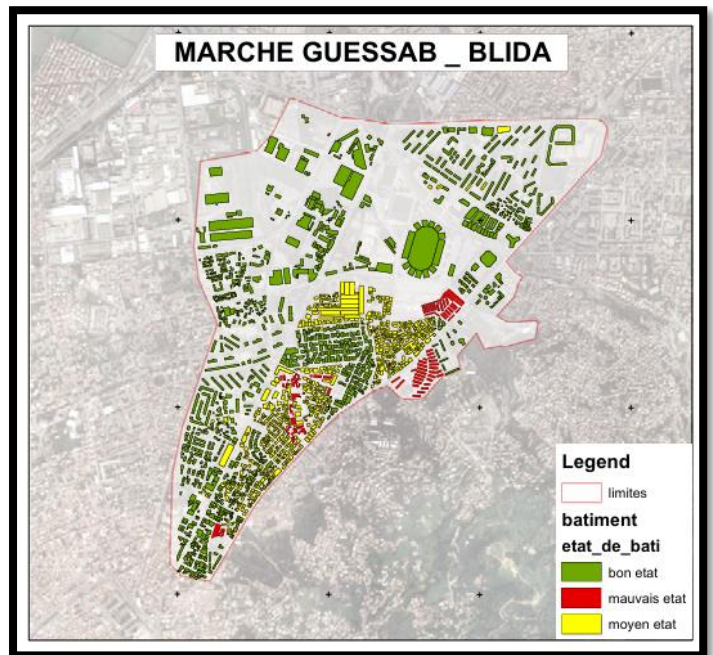


Figure 66 : carte de l'état

Synthèse

L'analyse du système bâti de la zone d'étude a permis d'établir le constat suivant :

- Densité non maîtrisée, forte densification urbaine au sud et faible au nord.
- Absence d'architecture bien définie le long du périmètre, et une pauvreté architecturale au niveau de l'entrée de la ville.
- Une rupture et un déséquilibre du point de vue gabarit est fortement ressentie.
- Absence d'équipement qui mettra en valeur l'entrée de la ville.
- La fonction industrielle occupe une grande superficie et ne participe pas à l'ambiance urbaine de la ville.

LE RESEAU DE VOIRIE

-Des voies importantes à l'échelle nationale qui sont la route nationale n°29 Yousfi Abdelkader et n°01 La rue d'Alger

- le chemin de Wilaya n° 143 qui a une importance au sein de la wilaya

- Des voies de desserte permettant de relier les bâtis entre eux et avec les voies importantes. On y trouve aussi des impasses au sein des bâtis anciens. (Figure67).

Espaces Publics

Après l'analyse, on constate un manque d'espaces publics dans la ville de Blida. (Figure66).

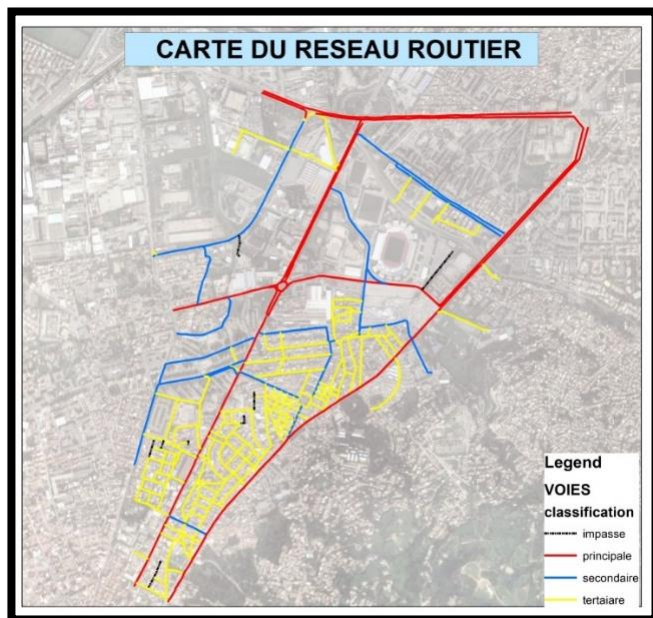


Figure 67 : la carte du réseau routier

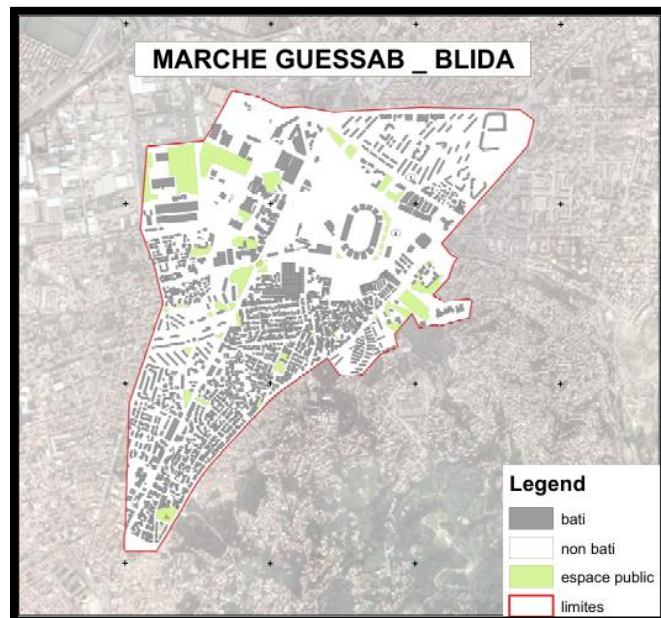


Figure 66: carte de bâti, non bâti

VII.5.3 Analyse Fonctionnelle Mixité Fonctionnelle

Les activités industrielles

Les activités Sanitaires

Les activités Administratives

Les activités commerciales

Les activités éducatives

Les activités Hôtelières

Les activités Résidentielles, Les activités Sportives, Les activités Religieuses.

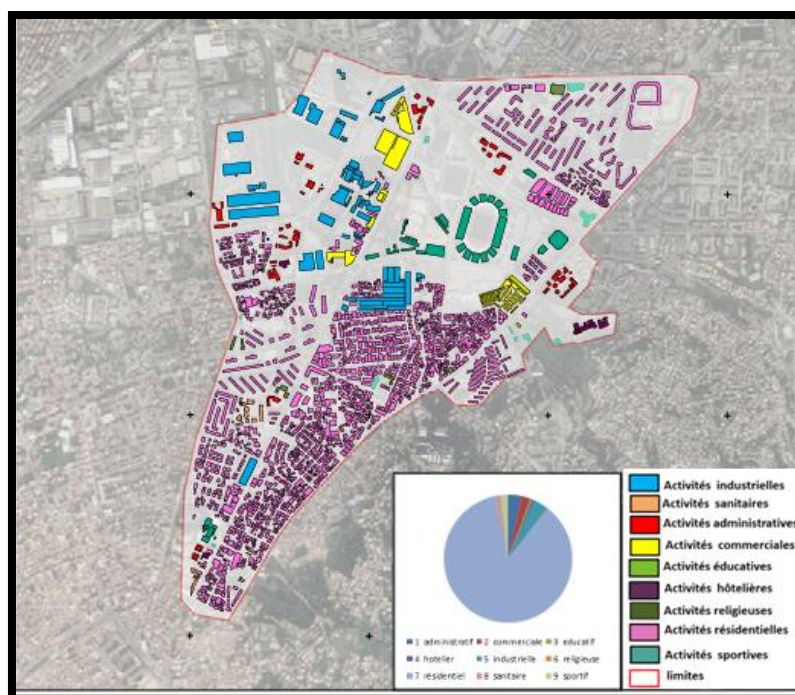


Figure 67 : la carte des activités urbaines

VII.5.4 Centralités et Polarités

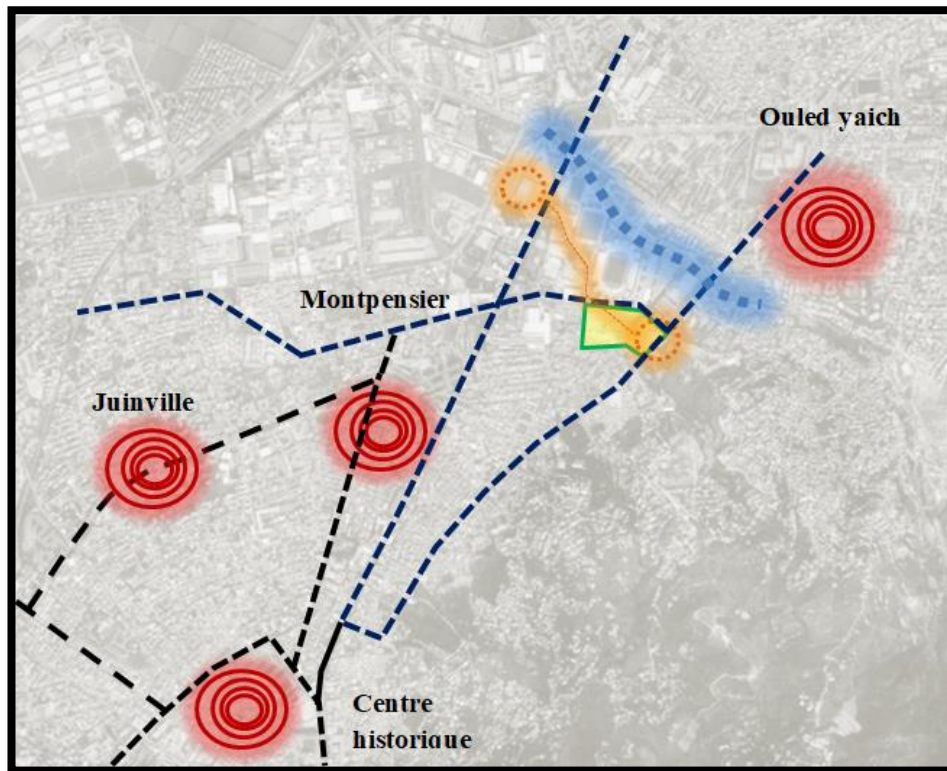


Figure68 : cartes des pôles

VII.5.5 Flux et Mobilités

La ville de Blida s'organise en termes de transport autour de plusieurs pôles d'échange. Notre aire d'étude elle-même comporte trois arrêts ainsi qu'un un pôle d'échange en même temps << El Guessab ». On peut dire qu'il est d'une importance capitale pour la ville parce qu'il joue un double rôle. Il permet de desservir plusieurs échelles, il comporte aussi une station de taxi. (Figure69).

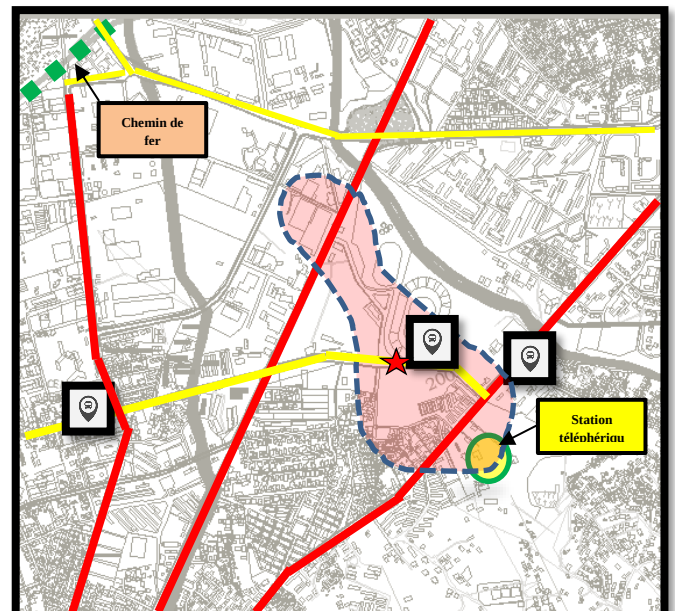


Figure69 : carte de la mobilité

-Synthèse

La mobilité au niveau de l'axe d'étude se caractérise par :

- Circulation moins fluide et saturation de l'axe d'étude au niveau de Khazrouna et Club Hippique.
- Absence de places de stationnement le long de l'axe.
- Non prise en compte de la mobilité douce (vélos par exemple).
- Absence d'un mode de transport durable et efficace.

VII.5.6 Analyse Socio-spatiale

La structure par âge des différentes communes nous révèle un équilibre entre la population masculine avec 50,06 % et la population féminine avec 49,94 %. Nous relevons en même temps une autre caractéristique importante, c'est la jeunesse de cette population puisque la catégorie 0 à 29ans représente 62,32 % de la population totale pour l'ensemble des communes. (Figure70).

Groupe d'âge	SEXE		Total
	Masculin	féminin	
0 à 4 ans	7509	7105	14614
5 à 9 ans	7730	7420	15149
10 à 14 ans	7585	7569	15154
15 à 19 ans	7373	7358	14732
20 à 24 ans	6594	6982	13577
25 à 29 ans	6818	7211	14028
30 à 34 ans	6461	6367	12828
35 à 39 ans	4852	4745	9597
40 à 44 ans	3909	3828	7737
45 à 49 ans	3143	3143	6287
50 à 54 ans	2271	2490	4760
55 à 59 ans	1957	2169	4126
60 à 64 ans	1862	2000	3862
65 à 69 ans	1414	1537	2951
70 à 74 ans	943	993	1936
75 à 79 ans	583	606	1189
80 ans & +	628	784	1413
ND	89	198	286
Total	71720	72505	144225

Figure70 : Répartition de la population

VII.5.7 Accessibilité aux Services et aux équipements

- Les équipements scolaires
- Les équipements sanitaires
- Les équipements socioculturels, touristiques et culturels
- Les équipements sportifs et de loisirs pour jeunes
- Les équipements administratifs et équipements généraux
- Les services publics

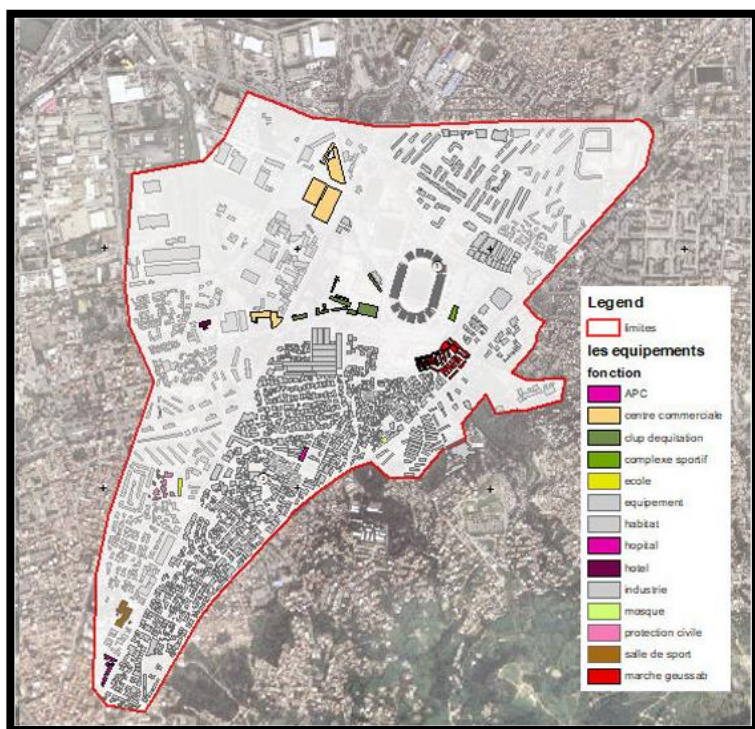


Figure 68 : carte des équipements

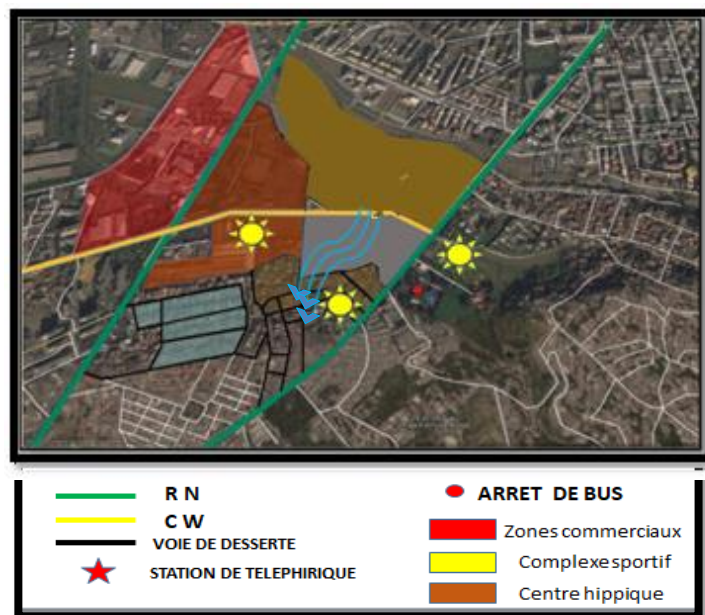
VII.5.8 Genèse du plan d'aménagement / Master plan

1-Présentation de site d'intervention

L'aire d'étude se situe à la limite communale de Blida avec Ouled Yaich à 4 km au nord-est de Blida, elle englobe le marché Guessab et la gare routière de Blida avec une surface de 5.8 ha. Le site est limité :

-Au sud par la cite musulmane, un ensemble d'habitat
-Au nord par le complexe sportif Moustapha Chaker, chemin de wilaya 143

-A l'ouest par une installation industrielle CR METAL / A l'est par le téléphérique, avenue Youcefi Abdelkader



2- Problématiques du site

L'analyse de SIG nous a permis d'identifier un certain nombre d'anomalies à différentes échelles :

-Echelle de la restructuration du site : le site suit une logique d'aménagement par addition de différentes entités, Sans établir de lien entre elles. Allant d'une parcellisation dense, au projet unitaire monumentale (le complexe sportif Mustapha TChaker, la cité EL Moukhfli.), occupant de grandes parcelles

-Echelle typologique : Le site contient une variété de types de construction et d'implantation en totale contradiction. On constate également une défaillance au niveau constructif, qui se manifeste dans la partie Est du site, par l'absence de construction ayant une valeur architectonique.

-Echelle fonctionnelle : Nous sommes ainsi en présence d'un site ayant plusieurs fonctions antagonistes et qui sont superposées (le complexe sportif Mustapha Chaker, marché Guessab, Habitat individuel) avec toutefois, une fonction majeure qui est l'habitat, de plus, il y a une disparité dans la distribution et l'absence de continuité des fonctions urbaines le niveau très bas de la mixité fonctionnelle puisque la majeure partie du site est occupée par des lotissements individuels.

-Problèmes liée au réseau mobilité : manque de diversité des moyens de transport. Disfonctionnement du transport public. Aires de stationnement insuffisantes.

Problèmes liés au paysage : Absence de Lieux publics significatifs et 'architecture informelle du marché Guessab

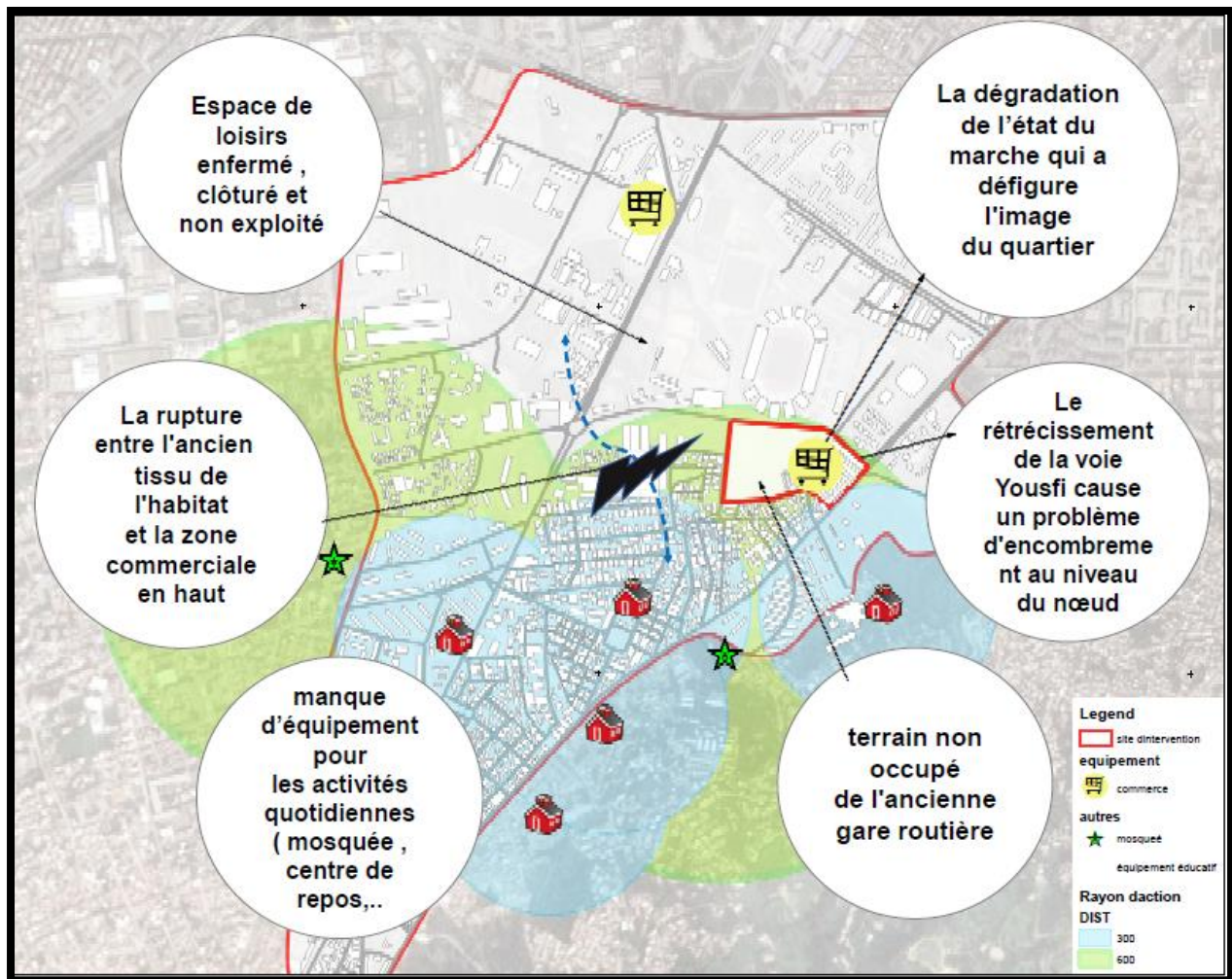


Figure 69 : carte de diagnostic

3-Principe d'aménagement

L'analyse urbaine effectuée au préalable sur le site nous a permis de cerner les champs et les intentions suivantes :

-Afin de relier les différents fragments y compris le marché Guessab, le complexe sportif et les centres commerciaux printemps et family shop, et dans le cadre du renouvellement urbain, on propose un projet de piétonnisation de la voie situé entre le club hippique et le complexe sportif Mustapha Tchaker

-Restructuration générale du site d'intervention, se basant sur l'îlot comme composante ainsi que la rénovation du marché Guessab tout en gardant les mêmes composantes du site afin de préserver la mémoire du lieu.

-Récupération des friches pour une optimisation de l'utilisation du sol urbain, dont la valeur foncière exige une dynamique de transformation flagrante.

-Développer la notion de mixité fonctionnelle, en introduisant de nouvelles fonctions urbaines dont le but est de diminuer le caractère résidentiel de cette partie de la ville et rééquilibrer le rapport habitat /Activités de services.

-Mettre en valeur les nœuds, et notamment celui de l'intersection en intégrant des éléments de référence et de repère.

-intégrer des équipements significatifs comme une mosquée, un centre de remise en forme.....

-l'insertion d'un espace urbain public au cœur du site qui va accueillir les différentes catégories de visiteurs et qui participe dans la requalification du quartier

L'intégration des équipements complémentaire au complexe sportif Mustapha Tchaker afin de renforcer son image nationale

4-Carte des grands axes

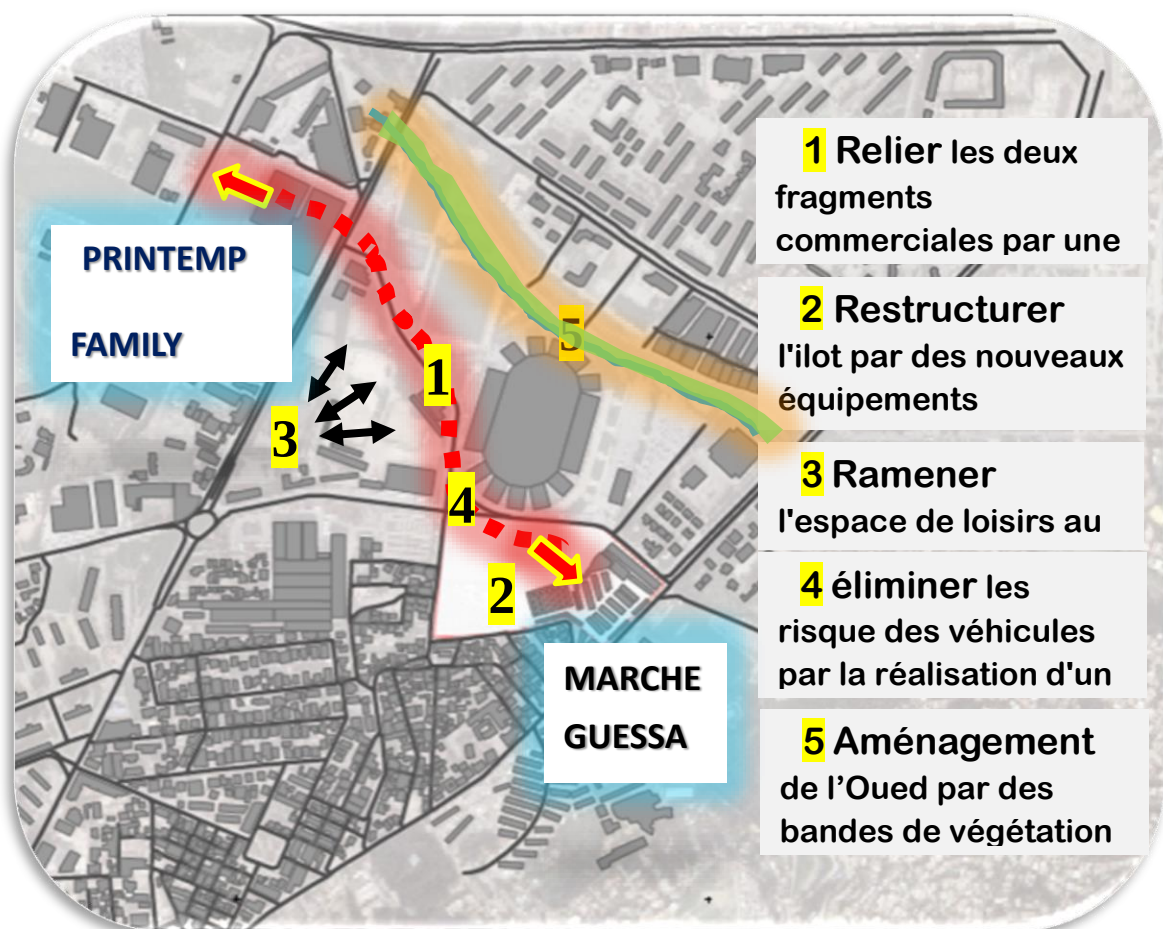


Figure 70:carte des grands axes

5- Action du projet urbain

L'intérêt principale de ce projet de piétonnisation est bien de relier l'entité commerciale de Family shop avec le marché Beb Errehba et créer un nouveau pôle commercial le long de la promenade.

En plus de :

- Alléger la densité automobile dans le site et favoriser la mobilité douce.
- Eliminer les risques des véhicules pour les gens qui traverses la route express.

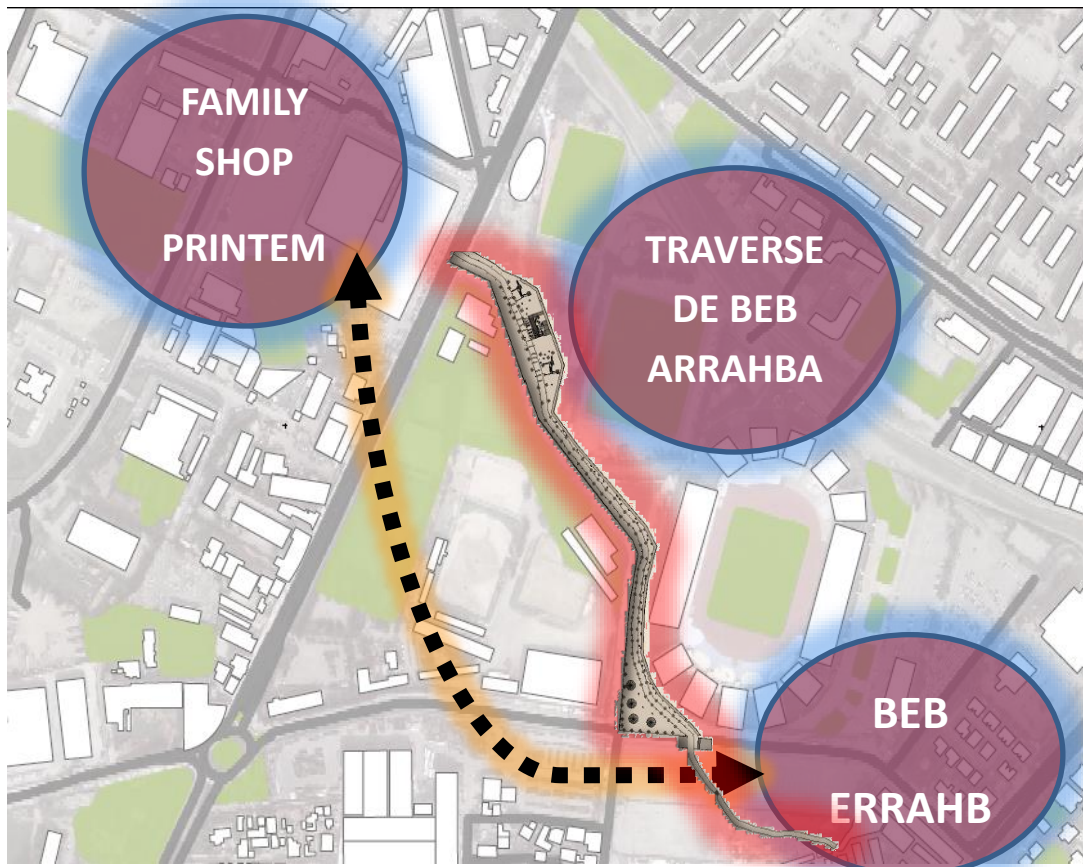


Figure 71:aménagement urbain de la voie piétonne

Principe d'aménagement

- La traverse fait 550m, on a essayé de casse cette longueur par des séquences.
- L'entrée de la promenade occupe une place plus large aménagé par des petits chalets (fast Food) et des kiosques mobiles.
- Sur le long de la voie, se trouvent des bancs publics, des supports pour vélos publics et du mobilier pour enfants.

- On a divisé la largeur de la voie en trois bandes : une bande cyclable, une bande piétonne et une bande aménagée avec des niches vitrées qui donnent sur le club d'équitation.

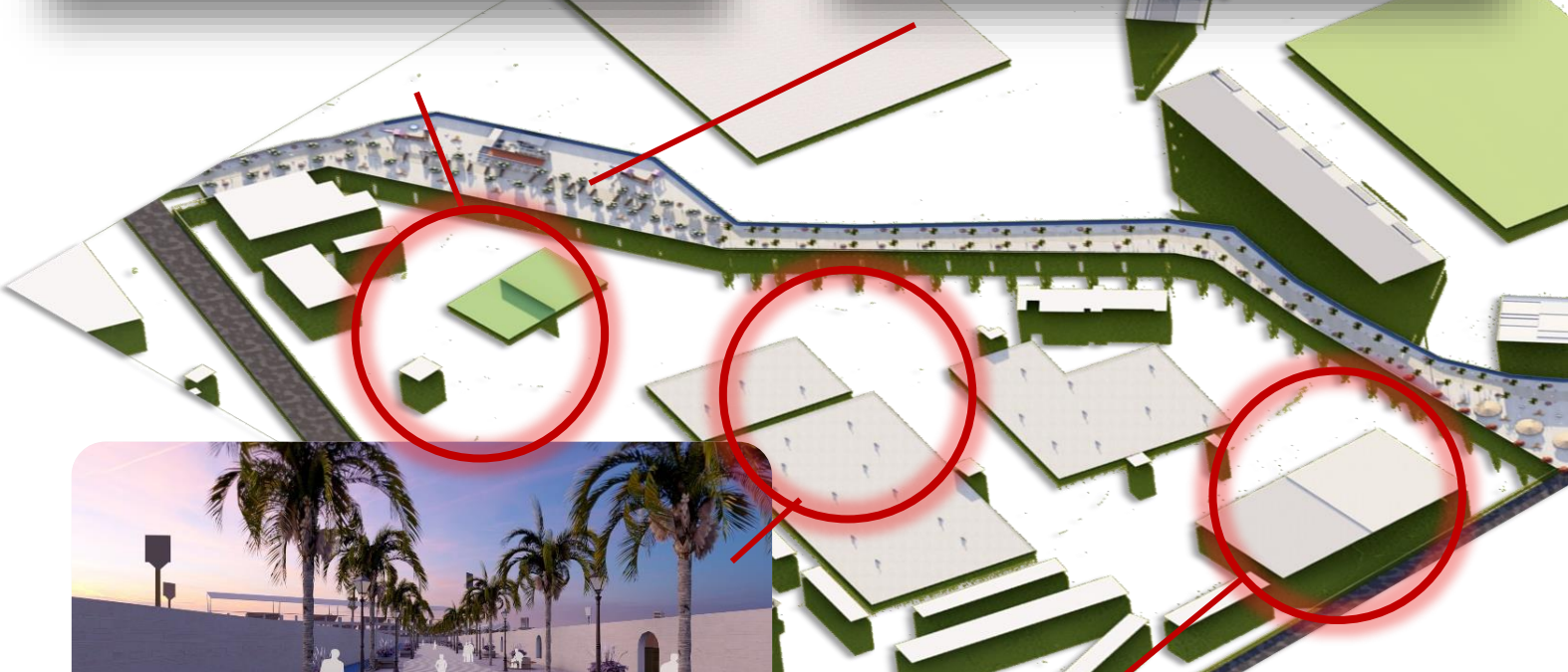


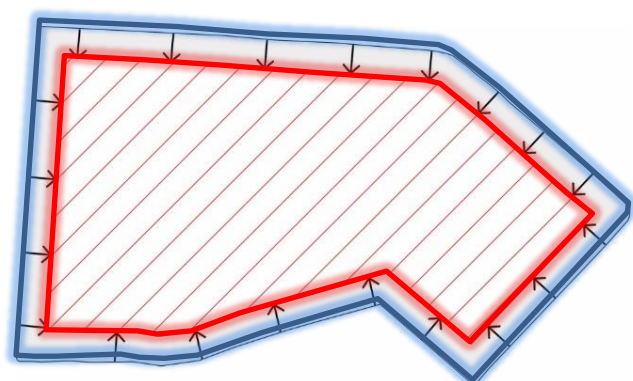
Figure 72 les différentes séquences de la voie

- Afin de s'adapter aux différents événements et pour que la voie soit dynamique et modulable, nous proposons un autre scénario :
- Jour de match

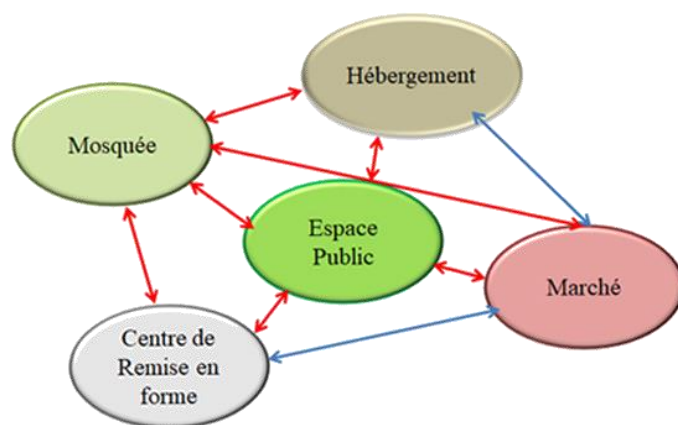
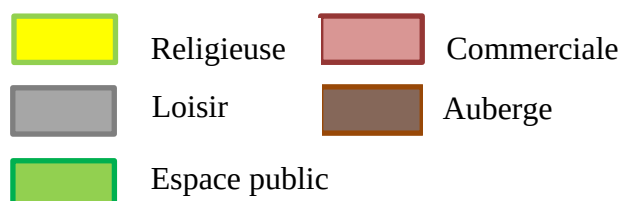


Figure 73la voie en jour de match

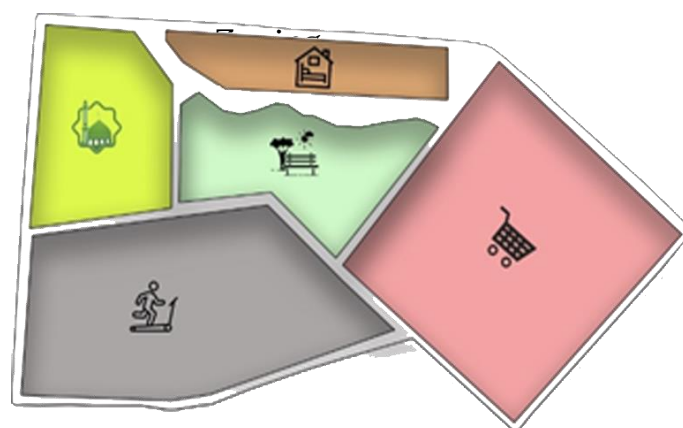
Restructuration de l'ilot



- Un recul de 4 mètres par rapport à la voie
- Notre site est devise en 5 entités



Organigramme spatiale



	PROGRAMME	SURFACE	CAPACITE DACCILLE
1	<u>Marché</u>	21 847 m2	<u>480 Boutiques</u>
2	<u>Mosquée</u>	2440 m2	<u>2710 Fidèles</u>
3	<u>Auberge</u>	4330m2	<u>200 Chambres</u>
4	<u>Centre de remise en forme</u>	14 040m2	<u>4000 Personnes</u>

Figure 74programme du site

Affectation des parcelles et des îlots urbains

 Ilot mixte

PERCELLE A : mosquée

PERCELLE B : centre de remise
en forme

PERCELLE C : commerce
(marché)

PERCELLE D : hébergement

PERCELLE E : espace public

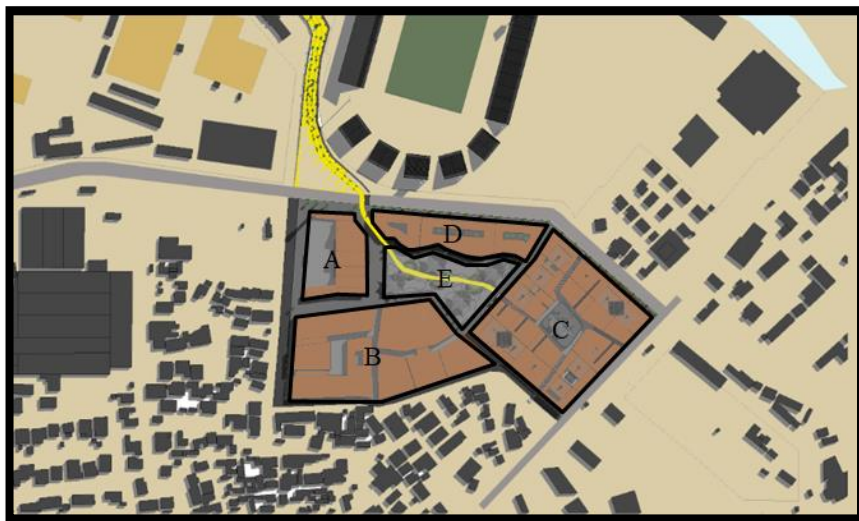


Figure 75 :: plan de masse

Schéma directeur

Notre site est limité par :

Avenue Youcefi Abdelkader

Avenue kritli Mokhtar

Rue de 11 décembre 1960

 Avenue kritli Mokhtar

 Avenue Youcefi Abdelkader

 Boulevard de 11 décembre 1960

 Voie piétonne

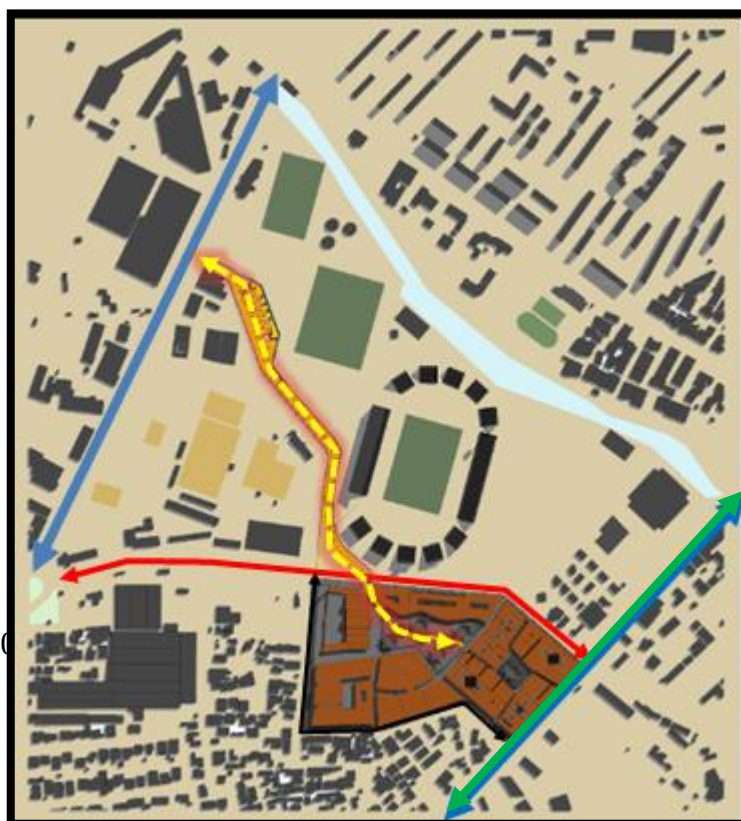


Figure 76 : schéma directeur du projet



Figure 77 plan d'aménagement

I.1 Genèse du premier projet ponctuel / architecturale

I.1.1 Concepts architecturaux

Concept 1 : garder le même emplacement pour préserver la mémoire du lieu

Concept 2 : deviser la masse en 4 entités similaires autour d'un espace central

Concept 3 : l'addition des éléments unitaire

Au-dessus de chaque unité pour renforcer

Le gabarit du volume

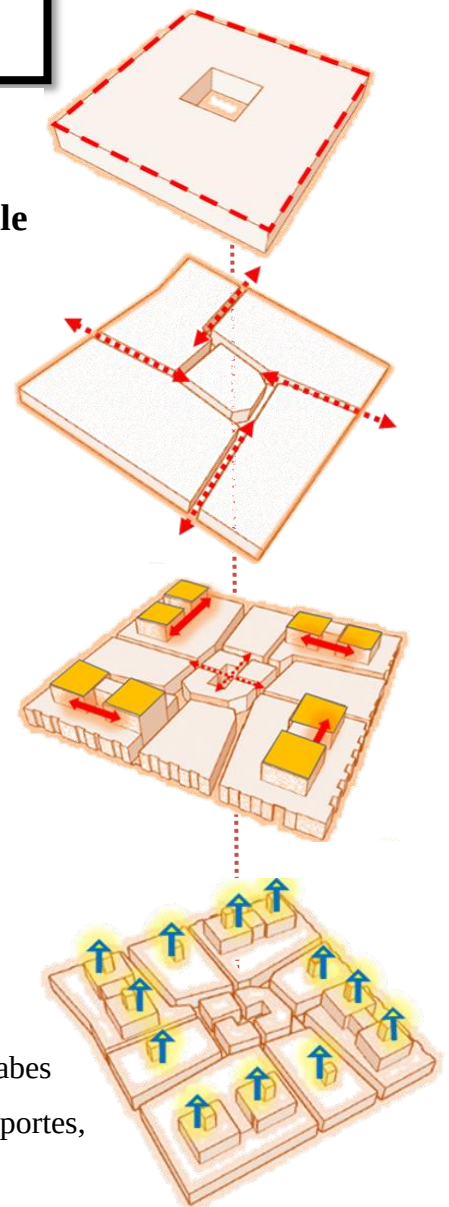
Concept 4 : l'ajout de 3 éléments verticales

Au cœur de chaque cube dans le but de

Casser l'horizontalité de l'ensemble

Concepts structurels

-La trame générale du marché est inspirée des marchés arabes traditionnels avec un système de voies complexe confirmé par des portes, et une disposition en série de cellules de boutiques.



-La trame structurale se fait par un module de 10m/10m pour chaque entité afin de faciliter l'implantation des locaux à l'intérieur du marché.



Figure 74 Réseau des voies

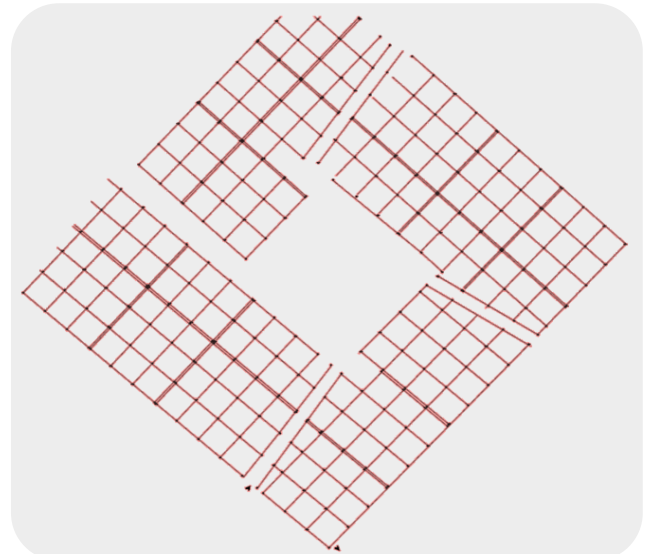


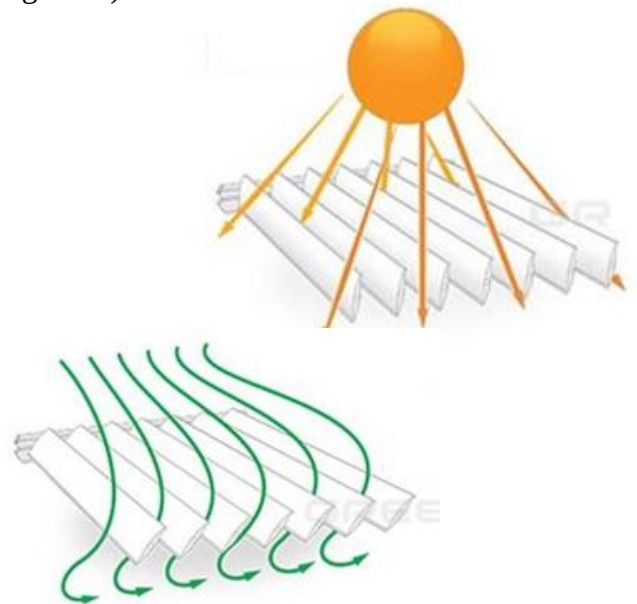
Figure 75 trame structurale

I.1.2 Approche bioclimatique

Comme le projet est vaste et les couloirs sont un peu étroits, nous avons percé les toitures à certains endroits pour y intégrer des pergolas en bois. (Figure 74).



Figure 78 exemple de pergolas



Et pour créer des espaces libres et ombragés, nous avons installé des tentes en textile. (Figure75).



Figure 79 exemple de tentes

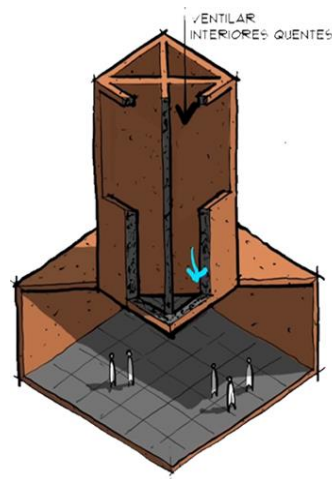
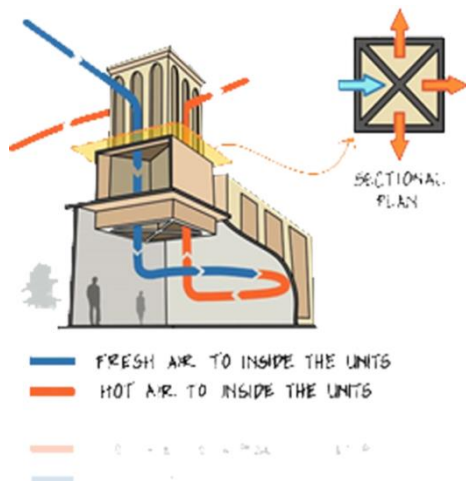


Figure 80 couloirs du marché

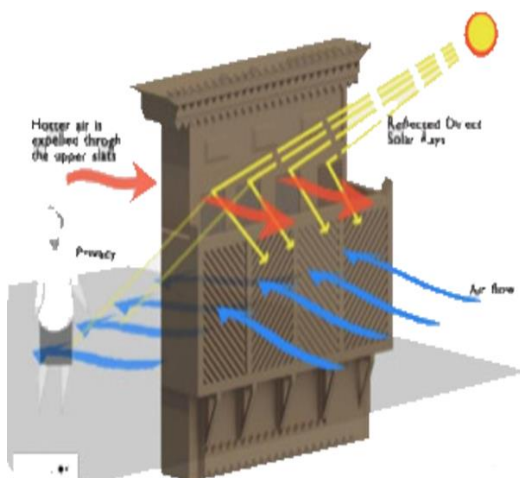
Capture de vent الملقف

Nous avons mis en place trois dispositifs de capture du vent dans chaque entité, leur rôle principal est de créer une ventilation naturelle en captant l'air le plus frais circulant en hauteur, puis en le dirigeant vers l'intérieur, tout en permettant à l'air chaud de s'échapper

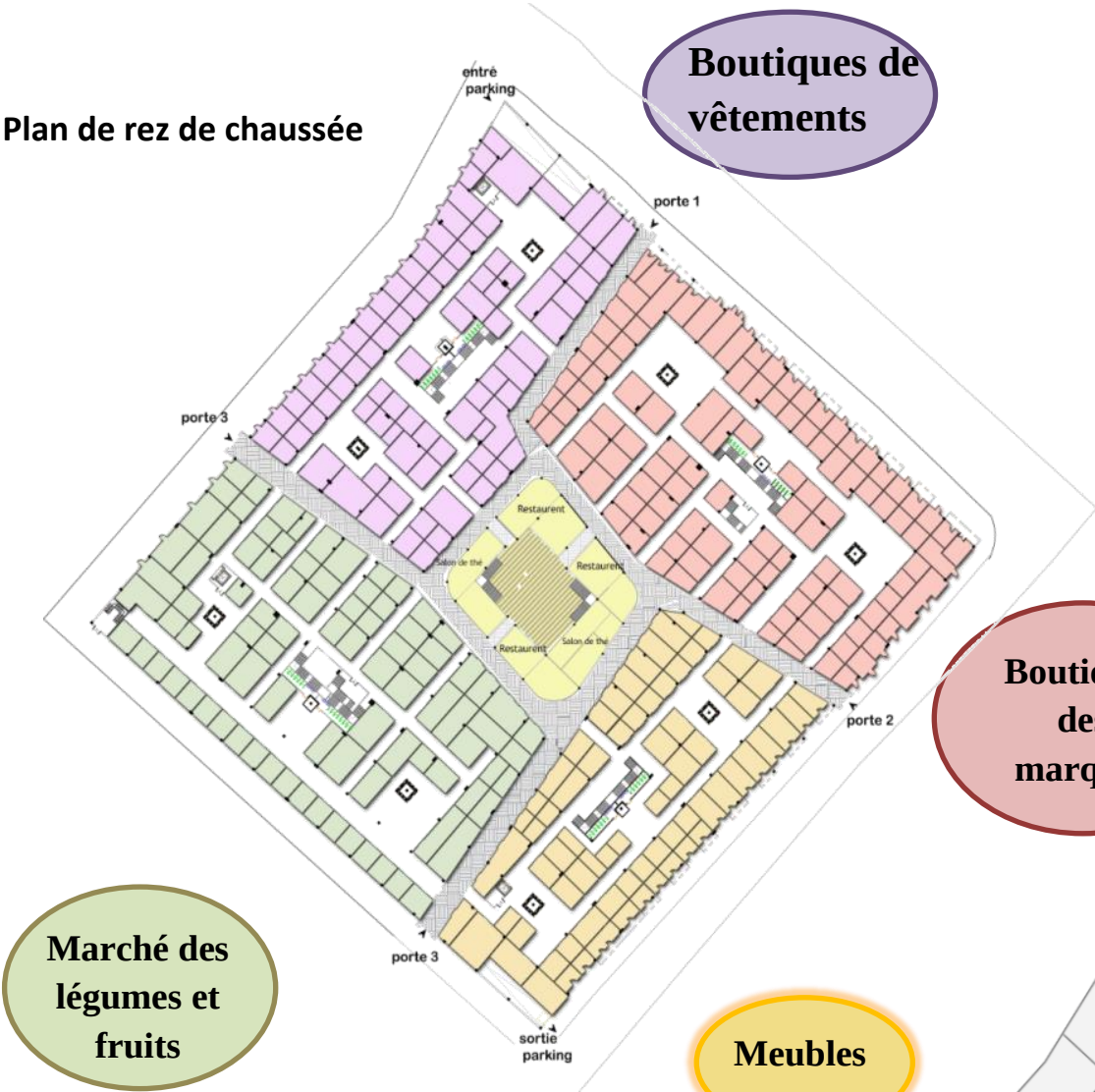
Vers le haut.



Des Ganariah en moucharabieh ont été placées sur les façades nord et est afin de permettre la circulation de l'air.



Plan de rez de chaussée



TYPE	SURFACE	GEOMETRIE
A	25_50m2	
B	30_60m2	
C	13_80m2	
E	63_67m2	

Plan de sous-sol



Plan de 1^{er} étage



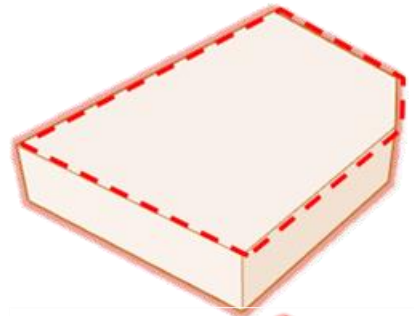
Plan de 2eme étage



Genèse du deuxième projet architecturale

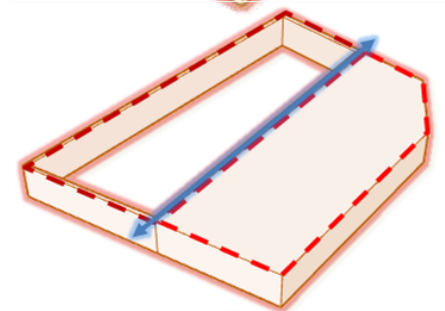
Concepts architecturaux

Concept 1 : La forme de la mosquée suit la forme du terrain.



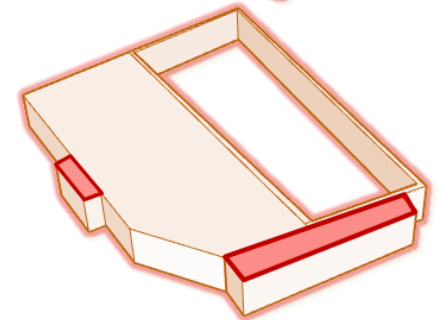
Concept 2 : La forme a été divisée en deux parties :

la salle de prière et la cour.



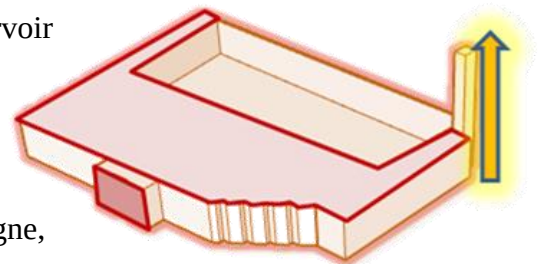
Concept 3: On a ajouté deux volumes pour

le mihrab et l'entrée secondaire.



Concept 4 :

Le minaret ; Le minaret de la mosquée accueille un réservoir d'eau de 1 000 000 de litres, destiné à alimenter les salles d'eau de la mosquée.



La toiture ; Nous avons opté pour une toiture curviligne, offrant un volume intérieur plus généreux que celui d'un toit ordinaire. Ce choix architectural favorise également l'écoulement des eaux de pluie et participe à la ventilation naturelle de la salle de prière.

VIII. CONCLUSION

À travers l'analyse des problématiques rencontrées dans la ville de Blida, notamment la saturation du réseau viaire, la mauvaise qualité de l'espace public, la dégradation du patrimoine architectural et l'étalement urbain incontrôlé, notre mémoire a mis en lumière la nécessité d'interventions urbaines intégrées, fondées sur les principes de durabilité, de fonctionnalité et de valorisation du cadre de vie. L'étude du site du marché Guessab, en particulier, a révélé des dysfonctionnements majeurs : superposition de fonctions urbaines sans réelle cohérence, absence de lieux publics structurants, et une architecture informelle peu valorisante.

Face à ces constats, nous avons proposé un projet de piétonnisation comme levier principal de transformation urbaine. Cette démarche vise à rééquilibrer les flux de mobilité, réduire la place excessive de l'automobile dans l'espace public, et redonner aux usagers – piétons en tête – un cadre de vie plus agréable, fonctionnel et symboliquement riche. En requalifiant l'espace public, en hiérarchisant les usages et en insérant des espaces de rencontre et de respiration urbaine (places publiques), notre intervention aspire à réactiver la centralité urbaine du site étudié et à renforcer son attractivité.

Le projet s'inscrit ainsi dans une dynamique de réhabilitation urbaine contemporaine, soucieuse à la fois du patrimoine existant, des besoins sociaux actuels et des exigences écologiques futures. Il démontre que la piétonnisation, loin d'être une simple mesure technique, peut devenir un outil stratégique d'aménagement, capable de restructurer des morceaux de ville dégradés, de restaurer les continuités urbaines et de réinsuffler de la vie dans l'espace collectif.

En somme, cette recherche met en avant une vision renouvelée de l'espace urbain, où l'humain est replacé au cœur des préoccupations de l'aménagement, et où chaque intervention vise à tisser des liens harmonieux entre mobilité, espace public et mémoire sociale.

I. LISTE BIBLIOGRAPHIQUE

Baldasseroni, L. (2018). *La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? Réflexions lyonnaises, années 1970-1980. Les Annales de la recherche urbaine*, (113), 12–23.

CERTU. (2008, novembre). *L'aire piétonne*. Nantes Métropole.

CERTU. (2019, février). *L'aire piétonne* (Fiche technique).
[02/guide_tech_n_fiche2_tech_n_aire_pietonne_cle79a8f6.pdf](https://certu.fr/IMG/pdf/02/guide_tech_n_fiche2_tech_n_aire_pietonne_cle79a8f6.pdf)

Direction de la réglementation et du contrôle des espaces publics. (2019, 11 juillet). *Aires piétonnes de Nice : Guide d'utilisation*. Ville de Nice.

Epikmen, I. (s.d.). *Évaluation du projet de piétonnisation de l'Avenue Bernard* (Mémoire de maîtrise, Université de Montréal). [PDF non publié].

Fairmount Park Conservancy. (2019, June 24). *The Oval+ 2019 season doubles the fun on the Parkway* [Communiqué de presse].

Fenton, G., Glorieux, A., Letesson, Q., & Minnen, J. (2020). *Centre-ville, piétonnisation et modes de vie* (Rapport de recherche). BSI Brussels Centre Observatory & Forum Vies Mobiles.

Feriel, C. (2022). *La ville piétonne : Une autre histoire urbaine du XX^e siècle*. Éditions de la Sorbonne 314 pages.

Hubert, M., Corijn, E., Neuwels, J., Hardy, M., Vermeulen, S., & Vaesen, J. (2020). *Du « grand piétonnier » au projet urbain et métropolitain : Atouts et défis pour le centre de Bruxelles* (nouvelle édition). *Brussels Studies*, (148).

Manon, P. (2011). *[Titre du mémoire à compléter]* (Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal). <https://archipel.uqam.ca/4319/1/M12085.pdf>

Medjaldi, N. (2019). *L'espace public comme lieu de convivialité et de mixité fonctionnelle et spatiale : Un centre civique autour d'une place publique* (Mémoire de master, Université 08 Mai 1945 de Guelma).

Tortosa, G. (2022). L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : Véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ? *Flux*, (127–128), 48–61.

AGAM (Atelier de l'agglomération marseillaise). (2020, février). *Les espaces publics* (BD 01) [PDF]. AGAM

- Pawlas, M. (2011). *Les facteurs permettant la piétonnisation* (Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal).
- Cerema. (2014, 15 mai). *Lisibilité urbaine : une étude exploratoire des parcours au sein d'écoquartiers* (Rapport d'étude).
- Chafai, H. E. (2019). *Renforcement des rites religieux et des activités de culte* [Mémoire de master, Université 8 Mai 1945 de Guelma, Département d'Architecture, Faculté des Sciences et de la Technologie].
- Rais, A. (2023). *L'impact de la grande mosquée d'Alger sur le statut de la commune d'El Mohammadia* [Mémoire de master en Architecture, Institut d'Architecture et d'Urbanisme, Université Saad Dahlab Blida-1].
- DJELLATA, A. (2020). *Cours : Projet et contexte urbain* [Support de cours, Master 2 Architecture]. Université de Blida 1.
- Mebirouk, H. (2021). *L'espace public à travers l'histoire* [Support de cours, Université de Constantine 3].
- Guellati, M. H. (s. d.). *Ville et commerce : Réconciliation entre le commerce formel et informel pour une meilleure compétitivité économique du centre-ville de Guelma* [Mémoire de master, Université de Guelma].
- Djerroud, Z. (2020). *Espace public urbain entre conception et usage : Cas d'étude – L'espace vert de l'Université Saad Dahlab Blida 1* [Mémoire de master, Université Saad Dahlab Blida 1].
- De Roten, N. *L'aménagement des espaces publics : L'exemple de la place de la Planta à Sion* [Mémoire de licence, Institut de Géographie]. Sous la direction du professeur Jean-Bernard Racine.
- Bourezg, O. H. (2022). *Espace public : entre conception et usage – Revalorisation urbaine : le cas d'une place publique à M'Sila* [Mémoire de master en urbanisme, Université Saad Dahlab de Blida].
- Abdellaoui, E., & Akaibia, L. (2015). *Projet urbain et espaces publics : Réaménagement du boulevard Mohamed Boudiaf à Blida dans son rôle de nouvelle centralité* [Mémoire de master en urbanisme, Université Saad Dahlab de Blida].

National Association of City Transportation Officials. (2013). *Urban street design guide*.

Veron, S. (2007, octobre). *Urbanisme – Restructuration urbaine : Quartier du Parmelan à Annecy* [Brochure]. CAUE de la Haute-Savoie.

Hubert, M., Corijn, E., Neuwels, J., Hardy, M., Vermeulen, S., & Vaesen, J. (2017, 11 septembre). *Du « grand piétonnier » au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles* [Note de synthèse, Brussels Studies, no 115]. *Brussels Studies*

Melouah, L. (2020, avril). *La recomposition de l'espace urbain* [Support de cours, Master 1 Gestion urbaine, Université Larbi Ben M'hidi, Oum El Bouaghi]. Institut de Gestion et Techniques Urbaines.

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU). (2022). *Guide d'aménagement des espaces publics – Volet 2* [Rapport].

Mebirouk, H. (2014). *Opération d'intervention sur le tissu urbain* [Support de cours Université BAJI Mokhtar].

Melouah, L. (2020, avril). *La recomposition de l'espace urbain* [Support de cours, Master 1 Génie de la Ville]. Institut de Gestion et Techniques Urbaines, Université Larbi Ben M'hidi – Oum El Bouaghi ; mis en ligne sur l'Université OEB.

Mermier, F. (2005). Souk et citadinité dans le monde arabe. In J.-L. Arnaud (Dir.), *L'urbain dans le monde musulman de Méditerranée* (pp. 81–99). IRMC / OpenEdition Books.

PDAU Blida 2010, par l'URBAB.

Plan de sous-sol 1/1000

Plan de 1^{er} étage 1/1000



Plan de 2eme étage 1/1000



Plan de rez de chaussée 1/500

Plan de 1^{er} étage 1/500

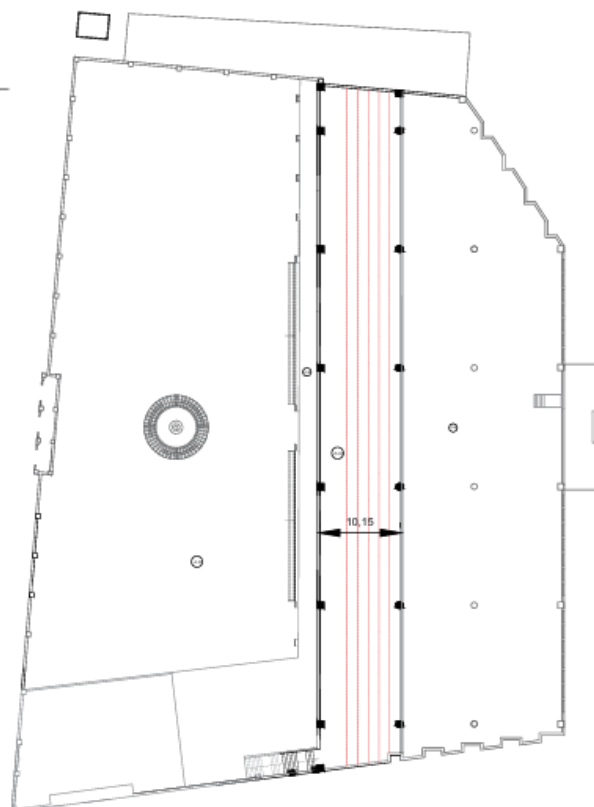
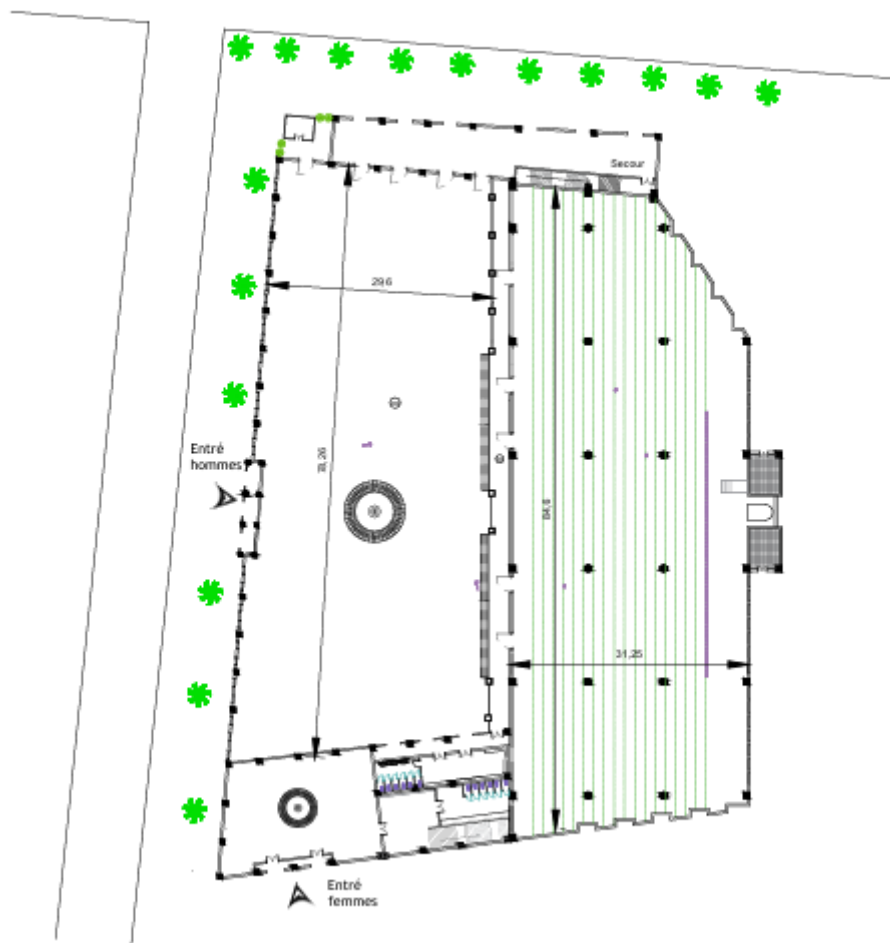


Figure 82vue au-dessus de projet



Figure 83vues de l'espace public



Figure 84vues de l'espace public



Figure 85 vue aérienne du marché





Figure 86 Vues générales de la mosquée

