



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Département d'Architecture

Mémoire de Master en Architecture.

Thème de l'atelier : Architecture Urbaine / Laboratoire OVAMUS

Valorisation du centre historique de Koléa : Piétonisation et
réaménagement urbain.

P.F.E : Centre artisanal et centre commercial.

Présenté par :

MEDKOUR Aziza (191932053507)

Groupe :07

Encadré par :

OULMAS Mohand (Dr)

BENHAMOUCHE Mustapha (Pr)

Membres du jury :

Présidente : SAHRAOUI ZERARKA Leïla (Dr)

Examinatrice : SABBA Deloula (Dr)

Année universitaire : 2024/2025

Remerciement

Remerciement

Je tiens tout d'abord à remercier Dieu le Tout-Puissant et Miséricordieux, qui m'a donné la force, la patience et la volonté d'accomplir ce modeste travail.

En second lieu, je tiens à exprimer ma profonde gratitude à mes encadreurs, Pr. Mustapha Benhamouche et Dr. Oulmas Mohand, qui ont toujours été présents pour nous comprendre, nous orienter, nous soutenir et nous enseigner sans relâche. En tant qu'encadreurs de ce mémoire, ils se sont montrés disponibles, à l'écoute, et d'un grand professionnalisme. Je les remercie sincèrement pour leur temps, leurs conseils précieux, et leur accompagnement durant tout le travail, aussi bien en atelier qu'à distance.

Mes vifs remerciements vont également aux membres du jury, pour l'intérêt porté à cette recherche en acceptant d'examiner mon travail.

Je tiens aussi à remercier mes parents bien-aimés, pour leur soutien inconditionnel, leurs prières, leur amour, et les efforts qu'ils ont déployés tout au long de mon parcours. Un remerciement spécial à mon jumeau et mes sœurs, pour leur présence constante, leurs encouragements et leur affection, qui m'ont beaucoup aidée à avancer sereinement.

Mes remerciements s'adressent également à mes camarades d'atelier, de cette année comme des années précédentes, ainsi qu'à mes amies fidèles à travers toutes les étapes de mes études.

Je n'oublie pas de remercier toutes les personnes qui ont contribué, de près ou de loin, à l'aboutissement de ce travail de fin d'étude.

Enfin, un grand merci à tous les enseignants de l'Institut d'Architecture de Blida pour la qualité de leur enseignement et leur engagement tout au long de ces cinq années de formation, ainsi qu'à mes enseignants du cycle primaire jusqu'à l'université, qui ont tous contribué à ma construction intellectuelle et personnelle.

Je tiens également à adresser un remerciement particulier à Mr Douifi, pour sa grande serviabilité et sa disponibilité exemplaire, ainsi qu'à Mme Halaimia Anfal et Mme Tlemçani Karima, pour leur soutien précieux et leur accompagnement tout au long de ce travail.

Dédicace

Dédicace

Je dédie ce modeste travail avec amour, sincérité et fierté à

- Mes Parents

- Mon jumeau et mes sœurs

جامعة سعد دحلب، البلدية 1
معهد الهندسة المعمارية والتعمير
ماستر 2، مذكرة مشروع التخرج



UNIVERSITE SAAD DAHLEB, BLIDA 1
INSTITUT D'ARCHITECTURE & D'URBANISME
MASTER II, Mémoire de Fin d'Etudes

ENGAGEMENT DE NON PLAGIAT NON-PLAGIARISM PLEDGE

Je, soussignée,
déclare être pleinement consciente 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.

Date:	23/06/2025
Prénom et nom de l'étudiante	Medkour Aziza
Signature	

Résumé

Les centres historiques urbains, en tant que témoins de l'identité culturelle et architecturale des villes, sont aujourd'hui confrontés à de multiples défis, notamment la dégradation physique, la pression foncière et la perte d'attractivité. La ville de Koléa, riche de son patrimoine et de ses permanences historiques, illustre parfaitement ces problématiques.

Ce mémoire porte sur la valorisation patrimoniale du centre historique de Koléa à travers la piétonnisation et l'aménagement des espaces publics. La spécificité de ce travail réside dans l'approche méthodologique adoptée : l'analyse SIG (Système d'Information Géographique) a constitué le socle de la réflexion, permettant une lecture croisée et multi-échelle du territoire. Elle a intégré l'analyse territoriale, la lecture diachronique, l'observation morphologique et l'étude des usages, afin de produire un diagnostic précis et une cartographie des potentialités et des contraintes du site étudié.

L'objectif de cette étude est de proposer une stratégie d'intervention capable d'articuler préservation de l'identité patrimoniale, amélioration du cadre de vie et adaptation aux besoins contemporains des habitants, en plaçant la marche, les continuités paysagères et la qualité des espaces publics au cœur de la réflexion urbaine.

Mots-clés : Centre historique ; Piétonnisation ; Valorisation patrimoniale ; Espace public ; SIG.

تُعدّ المراكز التاريخية الحضرية شاهداً على الهوية الثقافية والمعمارية للمدن، غير أنها تواجه اليوم تحديات متعددة، من بينها التدهور الفيزيائي، والضغط العقاري، وفقدان الجاذبية. وتُعدّ مدينة القليعة، الغنية بإرثها المعماري واستمراريتها التاريخية، مثالاً واضحاً على هذه الإشكاليات.

يتناول هذا البحث موضوع ترميم المركز التاريخي لمدينة القليعة، من خلال تحويله إلى منطقة للمشاة وإعادة تهيئة الفضاءات العمومية. وتكمن خصوصية هذا العمل في المنهجية المعتمدة؛ حيث شكّلت تحاليل نظم المعلومات الجغرافية قاعدة أساسية للتفكير، مما سمح بقراءة متقاطعة ومتعددة المقاييس للمجال. وقد شملت هذه المقاربة: التحليل (SIG) الترابي، والقراءة التاريخية التطورية، والملاحظة المورفولوجية، ودراسة أنماط الاستخدام، بهدف إنتاج تشخيص دقيق. وخريطة توضح الإمكانيات والقيود التي يعرفها الموقع المدروس.

يهدف هذا البحث إلى اقتراح استراتيجية تدخل تُوازن بين الحفاظ على الهوية التراثية، وتحسين الإطار المعيشي، والتكيف مع احتياجات السكان المعاصرة، مع إعطاء الأولوية للمشاة، واستمرارية المناظر الطبيعية، وجودة الفضاءات العمومية في قلب التفكير العمراني.

الكلمات المفتاحية:

المركز التاريخي؛ تحويل إلى منطقة مشاة؛ ترميم التراث؛ الفضاء العمومي؛ نظم المعلومات الجغرافية.

Abstract

Urban historic centers, as witnesses of the cultural and architectural identity of cities, are currently facing multiple challenges, including physical degradation, land pressure, and loss of attractiveness. The city of Koléa, rich in its heritage and historical continuities, perfectly illustrates these issues.

This thesis focuses on the heritage enhancement of Koléa's historic center through pedestrianization and the development of public spaces. The specificity of this work lies in the adopted methodological approach: Geographic Information System (GIS) analysis formed the foundation of the study, allowing a cross-sectional and multi-scale reading of the territory. It integrated territorial analysis, diachronic reading, morphological observation, and usage studies to produce a precise diagnosis and mapping of the site's potentials and constraints.

The objective of this study is to propose an intervention strategy capable of balancing heritage identity preservation, improving living conditions, and adapting to contemporary residents' needs, placing walking, landscape continuity, and the quality of public spaces at the core of urban reflection.

Keywords: Historic centre; Pedestrianization; Heritage enhancement; Public space; GIS.

Tables des matières

Remerciement.....	I
Dédicace	II
Résumé	IV
1 Chapitre 01 : Chapitre introductif.....	i
Introduction à la thématique générale du master architecture urbaine	2
Introduction	3
1.1 Problématique.....	5
1.2 Hypothèses	6
1.3 Objectifs	6
1.4 Méthodologie de recherche	6
1.5 Structure du mémoire	7
2 Chapitre 02 : Etat des connaissances.....	ii
Introduction	9
2.1 Le patrimoine urbain : définition et enjeux de valorisation.....	10
2.1.1 Définition du patrimoine urbain.....	10
2.1.2 Nature et formes du patrimoine urbain	10
2.1.3 La reconnaissance du patrimoine urbain.....	13
2.1.4 Evolution de la notion du patrimoine urbain.....	14
2.1.5 Enjeux de la valorisation du patrimoine urbain	16
2.1.6 La préservation, la protection et la mise en valeur des centres historiques.....	17
2.2 Réaménagement des centres urbains : problématiques et interventions.....	19
2.2.1 Problématiques des centres urbains	19
2.2.2 Les différentes interventions de réaménagement des centres urbains.....	20
2.3 La piétonnisation comme outil de réaménagement urbain	23
2.3.1 Définition de la piétonisation	23
2.3.2 Les aires piétonnes	23
2.3.3 Des villes créées pour les automobiles.....	24
2.3.4 Les problèmes induits par la sur-utilisation de l'automobile.....	25

Tables des matières

2.3.5	Les conditions de naissance de la piétonnisation dans le temps, et son rôle à l'époque actuelle	25
2.3.6	Approche réglementaire et institutionnelle de la piétonnisation en Algérie.....	26
2.3.7	Typologies de piétonnisation.....	26
2.3.8	Le rôle et impact de la piétonnisation	29
2.3.9	Comment elle est intégrée	29
2.3.10	Aménagement des aires piétonnes (la stratégie d'intégration des aires piétonnes sur plan)	30
2.3.11	Les objectifs principaux de la piétonnisation dans un espace urbain existant	31
2.4	L'espace public	32
2.4.1	Définition de l'espace public	32
2.4.2	Le rôle des espaces publics	32
2.4.3	Enjeux des espaces publics	33
2.4.4	Typologies des espaces publics	34
2.5	Analyse des exemples :	39
2.5.1	EXEMPLE 01 : Piétonnisation dans le centre de Bruxelles	39
2.5.2	EXEMPLE 02 : L'espace public urbain à COPENHAGUE, DANEMARK SUPERKILEN, Le parc de « VIVRE ENSEMBLE »	43
2.5.3	Synthèse	47
	Conclusion.....	48
3	Chapitre 03 : Cas d'étude	iii
	Introduction	49
3.1	Cadre géographique et environnemental	49
3.1.1	Localisation et limites	49
3.1.2	Topographie et hydrographie	51
3.1.3	Données climatiques	52
3.2	Lecture territoriale	53
3.2.1	Présentation du Territoire et ses Limites	53
3.2.2	Processus d'Humanisation du Territoire	54
3.2.3	Synthèse de la Lecture Territoriale.....	55

Tables des matières

3.3	Lecture diachronique	55
3.3.1	Origine de la ville et sa fonction initiale	55
3.3.2	Phases d'expansion et de transformations.....	55
3.3.3	Héritage patrimonial.....	60
3.3.4	Synthèse de la Lecture Historique.....	61
3.4	Analyse contextuelle de la ville ; aire d'étude, et site d'intervention	62
3.4.1	Approche typo-morphologique du tissu urbain.....	62
A.	Etude des trames urbaines	62
B.	Morphologie des îlots	62
C.	Typologie architecturale	64
3.4.2	Etude Du système viaire et variation du flux	69
3.4.3	Organisation fonctionnelle du tissu urbain.....	72
3.4.4	Synthèse de l'analyse urbaine	73
3.5	Intervention urbaine.....	76
3.5.1	Schéma d'intervention urbaine	77
3.5.2	Analyse séquentielle.....	78
3.5.3	Schéma d'aménagement.....	78
3.5.4	Plan d'aménagement	79
3.5.5	Principes d'aménagement urbain	85
3.6	Intervention architecturale.....	86
3.6.1	Présentation de l'Assiette du Projet	86
3.6.2	Les intentions du Projet.....	86
3.6.3	Concepts de programmation	86
3.6.4	Programme Surfacique.....	87
3.6.5	Concepts architecturaux	88
3.6.6	Organisation Spatiale	89
3.6.7	La Structure.....	90
3.6.8	Inspirations de la Façade.....	90
3.6.9	Les Ambiances Intérieures et extérieures.....	91

Tables des matières

Conclusion.....	92
4 Conclusion générale	93
5 Sources bibliographiques.....	84
6 Annexes	100

Liste des figures

Figure 1: Evolution de la perception de la ville ancienne. Source : Auteurs.....	16
Figure 2: Rue piétonne saisonnière ex : rue sainte- Catherine Est. Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2017.PDF	28
Figure 3: Rue ponctuée de placettes ex : Place de Castelnaud. Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2017.PDF	28
Figure 4: Rue piétonne permanente ex : Rue prince Arthur. Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2017.PDF	28
Figure 5: Rue partagée ex : Rue européenne. Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2017.PDF	28
Figure 6: Rue Larbi BEN M'HIDI Alger. Source : https://mapio.net/pic/p-23810002/	35
Figure 7: Boulevard de Strasbourg. Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Boulevard_de_Strasbourg	35
Figure 8: Jardin d'essais Alger. Source : www.algerie360.com/jardin-dessai-dalger-pres-de-19-millions-de-visiteurs-en-2018/	36
Figure 9: Square Louis 13 Place des Vosges Paris. Source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris04/squares/le_square_louis_13.htm	36
Figure 10: Avenue des Champs Elysées. Source : https://www.france-voyage.com/travel-photos/champs-elysees4473.htm	37
Figure 11: Place des Martyrs Alger. Source : https://www.liberte-algerie.com/photos/alger-restauree-le-metro-de-la-place-des-martyrs-337	37
Figure 12: Espace vert aménagé au bord d'un lac. Source : https://observatoireprevention.org/2017/08/28/espaces-verts-sante/	38
Figure 13: Carte de la Belgique. Source : https://www.alamyimages.fr/	39
Figure 14: Schéma du pentagone de la ville de Bruxelles. Source : Plan piéton stratégique RBC 2012	39
Figure 15: Schéma de la planification du réseau piéton. Source: Plan piéton stratégique RBC 2012	40
Figure 16: Plan stratégique d'un plan piétonnier type de Bruxelles. Source : https://www.levif.be	40
Figure 17: Circulation dans le pentagone. Source : http://forumviesmobiles.org	41
Figure 18: Panneaux d'information dans la région Bruxelles. Source : https://www.alamyimages.fr	41

Liste des figures

Figure 19:Le confort visuel. Source : https://www.atomic3.ca	42
Figure 20:La situation de SuperKilen.....	43
Figure 21:Le concept de SuperKilen. Source : Archdaily.....	43
Figure 22: La relation entre l'environnement et les gens. Source :Urban design dimension.....	44
Figure 23:Le carré rouge. Source : http://www.centre-ville.org/	44
Figure 24:Arret de bus signe en arabe. Source : https://jworgfre.blogspot.com/	45
Figure 25:Plaques d'égout ornent le sol. Source : https://jworgfre.blogspot.com	45
Figure 26:Montrant la connexion entre les deux zones (rouge et noir). Source : Archdaily	46
Figure 27:Le parc vert. Source : Archdaily.....	46
Figure 28:Espaces des activités de plein air. Source : Le terrain de basketball. Source : Archdaily	47
Figure 29:Le terrain de basketball. Source : Archdaily.....	47
Figure 30:Situation de la ville de Kolea. Source : https://www.viamichelin.fr	49
Figure 31:Situation de la ville de kolea a l'échelle régionale. Source : Google Earth +auteur.....	49
Figure 32:Situation de la ville de kolea a l'échelle communale. Source : https://upload.wikimedia.org	49
Figure 33:Les frontières naturelles de la ville de kolea. Source : auteur	50
Figure 34:Cartes des POS de la ville de kolea. Source : Auteur	50
Figure 35:Carte des POS. Source: auteur.....	50
Figure 36:Schéma de la topographie des environs de kolea. Source : http// : encyclopedie-afn.org	51
Figure 37:Coupe topographique de la Méditerranée à l'Atlas. Source : Google Earth +Auteur	51
Figure 38:Coupe topographique de la Méditerranée à l'Atlas. Source : Google Earth +Auteur.	51
Figure 39:les altitudes de la Méditerranée à l'Atlas. Source : Google Earth +Auteur.....	51
Figure 40:Graphique des températures moyennes de kolea au cours de l'année. Source : Climatconsultant6	52
Figure 41:Graphique des précipitations moyennes de kolea au cours de l'année. Source : Méthéonorme	52
Figure 42:Les heures d'ensoleillement de kolea au cours de l'année. Source : Méthéonorme.....	52
Figure 43:Rose des vents de kolea. Source : Climat consultant.....	53
Figure 44:L'humidité de kolea. Source : https://www.meteoblue.com	53
Figure 45: carte de délimitation du territoire. Source du support : carte d'état-major 1942.....	53
Figure 46:Schémas de structure territoriale. Source : PDAU INTERCOMMUNAL DE KOLEA, CHAIBA, FOUKA, DOUAOUA, BOUSMAIL.....	54
Figure 47:Premier noyau de la médina de Kolea. Source : Auteur	56

Liste des figures

Figure 48:les permanences de la ville de kolea. Source : https://www.ebay.fr	56
Figure 49:Evolution de la médina de kolea. Source : Auteur.....	56
Figure 50: Kolea en 1842(côté nord de la ville) superposition du parcellaire colonial sur l'ancien parcellaire de la ville. Source : mémoire de Tounsi, H,2016, p45	57
Figure 51:Kolea en 1842(côté sud de la ville) superposition du parcellaire colonial sur l'ancien parcellaire de la ville. Source : mémoire de Tounsi, H,2016, p46.....	57
Figure 52:Plan cadastral de la ville de kolea en 1870 montrant la muraille autour de la ville. Source : mémoire de Kouri, Y,2014 ,45.....	58
Figure 53: superposition du parcellaire colonial sur l'ancien parcellaire de la ville (côté ouest de la ville). Source : mémoire de Tounsi, H,2016, p47.....	58
Figure 54:La première extension extra-muros après la démolition de la muraille de la ville. Source : Auteur	58
Figure 55:Carte de la ville de kolea dans la période post colonial. Source : Auteur.....	59
Figure 56 : Les permanences historique de la ville de kolea. Source : Auteur.....	60
Figure 57: La trame urbaine du centre historique de kolea. Source : (Boulabes et Magri, 2015).	62
Figure 58: Carte des morphologies des ilots. Sources : (Boulabes et Magri, 2015)	63
Figure 59: Carte des ilots et parcelles. Source : Auteur	63
Figure 60:Plan de maison ottomane de kolea. Source : Mémoire master2 en architecture, thème : la parcelle comme unité morphologique d'intervention et de production de la ville, cas d'étude : kolea, présenté par Mme tounsi Hakima, encadré par Dr hadji Kenza (2015-2016)	64
Figure 61: Vue sur le patio d'une maison de la médina. Source : Mémoire master2 en architecture, thème : la parcelle comme unité morphologique d'intervention et de production de la ville, cas d'étude : kolea, présenté par Mme tounsi Hakima, encadré par Dr hadji Kenza (2015-2016)	64
Figure 62:Plan du RDC de maison coloniale. Source : Auteur.....	65
Figure 63: Plan du R+1 de maison coloniale. Source : Auteur	65
Figure 64:Façade principale. Source : Auteur.....	65
Figure 65: Coupe BB. Source : Auteur	65
Figure 66: Coupe AA. Source : Auteur.....	65
Figure 67:Villa a kolea. Source : Auteur.....	66
Figure 68:AADL 832 Logements (les citronniers) a kolea. Source : Auteur	66
Figure 69:Vues sur les rues de la médina. Source : Auteur.....	67
Figure 70: Carte de l'état du bâti. Source : Auteur.....	67
Figure 71:Les espaces non bâtis publiques. Source : Auteur	67
Figure 72: Carte du bâti & non Bati. Source : Auteur.....	67

Liste des figures

Figure 73: Carte des gabarits. Source : Auteur	68
Figure 74: Carte du réseau routier. Source : Auteur.....	69
Figure 75:la voie principale de la ville de kolea. Source : Auteur.....	69
Figure 76:Arret de taxi vers Tipaza. Source : Auteur.....	70
Figure 77:Carte de mobilité. Source : Auteur	70
Figure 78: Carte des flux. Source : Auteur	70
Figure 79: Carte des équipements. Source : Auteur.....	72
Figure 80: Carte des activités urbaines. Source : Auteur	73
Figure 81:Carte de diagnostic du centre historique de kolea. Source : Auteur.....	75
Figure 82:le schéma d'intervention urbaine. Source : Auteur.....	77
Figure 83:Analyse séquentielle. Source : Auteur.....	78
Figure 84 : Schéma d'aménagement. Source : Auteur.....	78
Figure 85:Schéma de principe. Source : Auteur	78
Figure 86:Schéma d'aménagement. Source : Auteur	79
Figure 87: Le réaménagement du Jardin des Zouaves. Source : Auteur	80
Figure 88:promenade paysagère. Source : Auteur	81
Figure 89:le déplacement de la Gare routière. Source : Auteur	81
Figure 90:Gare routière. Source : Auteur.....	81
Figure 91:la gare routière. Source : Auteur.....	81
Figure 92:la distribution des masses. Source : Auteur	83
Figure 93:Plan de masse. Source : Auteur	83
Figure 94:diagramme de circulation. Source : Auteur	84
Figure 95:Plan d'aménagement. Source : Auteur	85
Figure 96:Assiette de projet. Source : Auteur.....	86
Figure 97:Vision et mission du centre commercial. Source : Auteur.....	86
Figure 98 : Vision et mission du centre artisanal. Source : Auteur	86
Figure 99: Concepts de programmation du centre commercial. Source : Auteur.....	86
Figure 100: Concepts de programmation du centre artisanal. Source : Auteur.....	86
Figure 101:Programme surfacique de centre artisanal. Source : Auteur	87
Figure 102:BLOCK HAUS a kolea. Source : Auteur.....	90
Figure 103:les ambiances intérieures et extérieures du projet. Source : Auteur.....	91
Figure 104:situation du fustat centre de l'artisanat traditionnel. Source : Auteur +Google maps	100
Figure 105: : implantation du fustat centre de l'artisanat traditionnel. Source : Google maps.	100
Figure 106: l'entrée principale du fustat centre de l'artisanat traditionnel	101

Liste des figures

Figure 107: les accès au fustat centre de l'artisanat traditionnel. Source : Google maps.....	101
Figure 108:la circulation horizontale et verticale. Source : Aga Khan Trust for Culture.....	102
Figure 109: les différents circuits. Source : Aga Khan Trust for Culture.....	102
Figure 110: organigramme fonctionnel Source : Auteur.....	103
Figure 111: Organigramme spatiale. Source : Auteur.....	103
Figure 112: la façade nord du centre avec les éléments architectoniques. Source : Fathy Abd el wahab.....	104
Figure 113: vue sur la façade nord du centre. Source : Fathy Abd el wahab	104
Figure 114: le musée. Source : Ismail 2017	104
Figure 115: L'orientation et ensoleillement. Source : Aga Khan Trust for Culture.....	105
Figure 116: situation du centre commercial du part dieu. Source.....	106
Figure 117: Les limites du centre commercial. Source : Auteur	106
Figure 118:la composition volumétrique. Source : Auteur	106
Figure 119: axe de composition des masses. Source : Auteur.....	106
Figure 120:l'éclairage naturel. Source : https://www.lyon.fr/lieu/lieux-danimation/centre-commercial-de-la-part-dieu	107
Figure 121:L'ensoleillement . Source : https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1	107
Figure 123:La façade principale. Source : https://www.ladepeche.fr/2019/11/15/villes-intelligentes-easypark-devoile-son-top-100-mondial,8543383.php	108
Figure 122: les éléments en béton. Source : https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1	108
Figure 124:Plan du RDC. Source : https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1	108
Figure 125: Organigramme fonctionnel du RDC. Source : Auteur.....	108
Figure 126: Organigramme fonctionnel du R+1. Source : Auteur	108
Figure 127:Plan du R+1. Source : https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1	108
Figure 128: Organigramme fonctionnel du R+2. Source : Auteur	109
Figure 129: Plan du R+2.Source : https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1	109
Figure 130:plan du R+3.Source : https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1	109
Figure 131: Organigramme fonctionnel du R+3. Source : Auteur	109

Liste des figures

Figure 132: circulation horizontale du centre commercial. Source : https://www.leprogres.fr/edition-lyon-villeurbanne/2020/02/12/lyon-trois-nouveaux-magasins-debarquent-a-la-part-dieu	109
Figure 133: : Hiérarchisation des espaces. Source : https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1	110
Figure 134:parking sur terrasse. Source : https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1	110
Figure 135:Plan de masse. Source : Auteur	112
Figure 136:plan de sous-sol. Source : Auteur	113
Figure 137:Plan R+1.Source: Auteur	114
Figure 138:Plan RDC. Source : Auteur	114
Figure 140:Plan R+2.Source: Auteur	115
Figure 139:Plan R+3.Source: Auteur	115
Figure 141:Coupe AA. Source : Auteur	116
Figure 142:Façade nord. Source : Auteur	116
Figure 143:Façade sud. Source : Auteur	116
Figure 144:façade intérieure. Source : Auteur	116
Figure 145:Façade principale ouest. Source : Auteur	116
Figure 146:façade est. Source : Auteur	116

Liste des tableaux

Tableau 1: A nalyse comparative des projets de Bruxelles et Superkilen. Source : Auteur.....	47
Tableau 2:Les donnes climatiques. Source : Métronome.....	52
Tableau 3: Processus d’Humanisation du Territoire. Source : BOULABES C. & MAGRI S., 2016	54
Tableau 4: Les permanences historique de la ville de kolea. Source : Auteur	60
Tableau 5:Les permanences historique de la ville de kolea. Source : Auteur	60
Tableau 6: Synthèse d'analyse typo-morphologique de tissu ancien de Kolea. Source : Auteur	64
Tableau 7: synthèse d’analyse typo-morphologique de tissu coloniale de Kolea. Source : Auteur	65
Tableau 8: synthèse d’analyse typo-morphologique de nouveau tissu de Kolea. Source : Auteur.	66
Tableau 9:potentialités et problèmes de la ville. Source : Auteur	74
Tableau 10: Fiche technique / Source : Auteur	100
Tableau 11: classification des fonctions et identification des espaces du centre. Source : Auteur	102
Tableau 12: le programme surfacique du centre	105
Tableau 13:Hiérarchisation des espaces. Source : Auteur.....	110

Liste des abréviations

- **ALECSO** : Organisation arabe pour l'éducation, la culture et les sciences
- **ICCROM** : Centre international d'études pour la conservation et la restauration des biens culturels
- **ICOMOS** : Conseil international des monuments et des sites
- **ISESCO** : Organisation islamique pour l'éducation, les sciences et la culture
- **OQLF** : Office québécois de la langue française
- **OVPM** : Organisation des villes du patrimoine mondial
- **PDAU** : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
- **POS** : Plan d'Occupation des Sols
- **SIG** : Système d'Information Géographique
- **UICN** : Union internationale pour la conservation de la nature
- **UNO** : Organisation des Nations Unies (United Nations Organizations)
- **UNESCO** : Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture
- **ONU** : Organisation des Nations Unies (forme française courante de UNO)

1 Chapitre 01 : Chapitre **introductif**

Introduction à la thématique générale du master architecture urbaine

L'architecture urbaine se concentre sur la conception, la planification et le développement des espaces urbains, tels que les villes, les quartiers et les espaces publics. C'est une discipline qui combine des éléments de l'architecture, de l'urbanisme, du paysage et de l'ingénierie pour créer des environnements urbains fonctionnels, esthétiques et durables.

L'architecture urbaine est d'abord fonctionnelle. Elle vise à créer des espaces et des édifices qui répondent aux besoins des habitants de la ville, en assurant l'efficacité des infrastructures, l'accessibilité, la circulation des personnes et des véhicules, et la disponibilité des services.

L'architecture urbaine doit refléter l'identité culturelle et historique de la ville ou du quartier. Cela se traduit souvent par la préservation des monuments historiques, l'intégration de l'art public, et le respect des styles architecturaux locaux.

La durabilité est un aspect essentiel de l'architecture urbaine. Cela s'exprime par l'intégration de solutions écologiques comme les espaces verts, l'usage des rues et des places comme canaux d'aération, la gestion efficace des ressources, et l'utilisation de matériaux durables et éco-responsables.

Les valeurs esthétiques et l'aspect visuel des espaces urbains sont cruciaux. Une bonne architecture urbaine doit offrir des environnements attrayants et harmonieux, en tenant compte de la beauté des bâtiments, des places publiques, et des parcs.

Une bonne planification urbaine favorise une connectivité fluide entre les différents quartiers de la ville, avec des réseaux de transport bien conçus, des pistes cyclables, et des chemins piétonniers. Elle doit aussi promouvoir l'inclusion sociale en créant des espaces accessibles à tous, quel que soit l'âge, le statut économique ou les capacités physiques.

Les espaces urbains doivent être conçus pour résister aux défis tels que les catastrophes naturelles, telles que les inondations et les tremblements de terre, les changements climatiques, et les pressions démographiques croissantes.

Introduction

Les centres historiques constituent la mémoire vivante des villes, témoignant de l'évolution des sociétés à travers les siècles (Giovannoni, 1998). Ces dernières années, une attention croissante a été portée à la préservation de cet héritage culturel urbain, car il retrace l'histoire de la ville et de ses habitants (Bandarin & Van Oers, 2012). Au-delà de leur dimension patrimoniale, ces espaces occupent une place stratégique dans la logique d'urbanisation contemporaine, non seulement par leur rôle central dans les structures spatiales et économiques, mais aussi parce qu'ils forgent l'identité et incarnent l'image de la ville (Choay, 1992).

Cependant, les centres historiques connaissent une dégradation progressive qui menace leur intégrité et leur fonction sociale (Bandarin & Van Oers, 2012). Cette situation a conduit à l'émergence de nouvelles approches de sauvegarde et de mise en valeur, visant à intégrer ces espaces dans un processus urbanistique dynamique qui les considère comme des organismes vivants, tout en respectant leur dimension historique (Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, 26 novembre 1976). Comme le souligne la recommandation de Varsovie-Nairobi, cette démarche marque une rupture avec l'ancien paradigme de conservation, centré sur des monuments isolés. L'accent est mis, selon Choay, sur l'identification, la protection, la conservation, la réhabilitation, l'entretien et la revitalisation des ensembles historiques ou traditionnels et de leur environnement (Choay, 1992).

Dans le cadre de la valorisation du centre historique de Koléa, la piétonnisation est considérée comme une nouvelle stratégie d'aménagement, transformant l'espace public et renforçant la mixité sociale et fonctionnelle. Les recherches de Gehl démontrent que la priorité accordée aux piétons transforme fondamentalement la qualité de l'espace urbain, restaurant ainsi son rôle originel de lieu de sociabilité et d'échange (Gehl, 2010).

Cette approche centrée sur l'humain constitue un contrepoids nécessaire aux politiques urbaines ayant longtemps favorisé la circulation automobile au détriment de l'expérience piétonne. Comme le souligne Lynch, le centre-ville doit retrouver sa vocation première d'espace de diversité et de mixité sociale (Lynch, 1960).

Les expériences internationales, notamment européennes, ont démontré les bénéfices multidimensionnels de la piétonnisation. Selon Jan Gehl, réduire la circulation automobile dans les centres historiques permet non seulement de protéger le patrimoine bâti des nuisances, mais aussi de révéler pleinement les qualités spatiales et esthétiques des ensembles historiques, améliorant ainsi la qualité de vie urbaine (Gehl, 2010).

Les analyses de Hass-Klau confirment qu'elle contribue significativement à la revitalisation commerciale et sociale des centres anciens, créant un cercle vertueux d'attractivité urbaine (Hass-Klau, 2014). Toutefois, si ces expériences montrent des résultats positifs, leur transposition dans un contexte comme celui de l'Algérie nécessite une adaptation aux réalités locales, aux contraintes sociales et aux spécificités des villes historiques du pays.

En Algérie, ces centres historiques sont confrontés à des défis liés à l'urbanisation accélérée. Comme l'indique Côte, la transformation rapide des villes depuis l'indépendance a souvent marginalisé les tissus anciens au profit d'une expansion périphérique peu contrôlée. Cette situation est aggravée par la motorisation croissante et l'inadaptation des infrastructures héritées, qui favorisent l'automobile au détriment des piétons et compromettent ainsi la qualité de ces espaces (Côte, 2005).

Le centre historique de Koléa, dont l'histoire urbaine est richement documentée, illustre ces problématiques. Son tissu traditionnel remarquable fait face aux défis de la modernisation, à l'instar de nombreux centres anciens algériens. La prédominance de la voiture y altère progressivement l'identité du lieu et l'expérience urbaine. Dans ce contexte, la piétonnisation apparaît comme un levier stratégique de revitalisation, en s'inspirant des expériences réussies analysées par Southworth (Southworth, 2005).

Notre travail trouve sa motivation dans le débat encore actuel autour de l'articulation entre le centre-ville comme lieu dynamique, fluide et attractif, et les piétons comme un flux essentiel à la vitalité urbaine. Nous avons constaté que la marche est de plus en plus difficile dans la ville algérienne, parfois même impossible. La voiture occupe une place prédominante dans nos espaces urbains, tandis que la promotion des conditions favorables à la marche à pied est largement ignorée dans les instruments d'urbanisme et de planification en vigueur.

Ce mémoire s'inscrit dans une démarche visant à examiner la question de la piétonnisation en tant que levier pour la valorisation du centre-ville de Koléa. La piétonnisation est envisagée comme un outil opérationnel capable de remédier aux dysfonctionnements du centre historique. Cette approche repose sur une analyse approfondie, s'appuyant sur les permanences historiques de la ville. Il s'agira ainsi de comprendre comment un projet de piétonnisation adapté peut à la fois préserver l'identité du lieu, améliorer la qualité de vie des habitants et stimuler l'attractivité du centre historique de Koléa.

1.1 Problématique

Dans un contexte mondial où la piétonnisation s'impose comme un levier essentiel de transformation urbaine, de nombreuses villes s'engagent aujourd'hui dans des démarches de valorisation de leurs centres historiques. En favorisant les mobilités douces, en limitant la place de la voiture et en redonnant à l'espace public son rôle de lieu de sociabilité, cette approche permet non seulement d'améliorer le cadre de vie, mais aussi de préserver le patrimoine bâti, de dynamiser l'économie locale et de renforcer l'identité territoriale.

Les villes historiques, en particulier, sont confrontées à une double exigence : préserver leur héritage tout en s'adaptant aux besoins contemporains de mobilité et d'attractivité.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la ville de Koléa, fondée en 1550, marquée par l'influence de plusieurs civilisations qui lui ont conféré une identité urbaine unique. Toutefois, ces permanences historiques, qui structurent à la fois l'espace et la mémoire collective, sont aujourd'hui fragilisées par une urbanisation non maîtrisée, révélant une fragmentation du tissu urbain qui compromet la cohérence patrimoniale et l'expérience urbaine.

Le premier noyau urbain de la ville s'est constitué dans sa partie sud-est, structuré autour de la rue El-Aïn, qui suit le tracé d'une crête secondaire et a guidé son édification. Ce noyau occupait une position stratégique, lui conférant un rôle centralisateur, en accueillant des édifices à forte valeur symbolique et fonctionnelle, tels que la mosquée Sidi Ali M'barek, la mosquée El Atik et le mausolée. Toutefois, avec l'expansion progressive de la ville, ce noyau a perdu sa fonction structurante au profit d'autres polarités urbaines non connectées.

Par ailleurs, des espaces à fort potentiel, comme le Jardin des Zouaves, offrent une richesse paysagère et de belles perspectives sur le ruisseau. Néanmoins, ils demeurent en rupture avec le tissu urbain environnant, limitant ainsi leur intégration et leur valorisation. De plus, l'entrée de la ville souffre d'une absence manifeste de porte urbaine clairement définie et symboliquement forte, ce qui compromet la lisibilité urbaine de Koléa et fragilise son identité territoriale.

Dans quelle mesure la piétonnisation, en tant qu'outil d'aménagement urbain, peut-elle contribuer à la valorisation des centres historiques tout en préservant leur identité patrimoniale et en répondant aux exigences contemporaines de mobilité et de qualité urbaine ?

1.2 Hypothèses

- L'intégration des permanences historiques de Koléa dans le projet de piétonnisation permettrait de préserver l'authenticité de son tissu urbain tout en répondant aux enjeux contemporains liés à la mobilité, à la qualité de vie et à la résilience urbaine, établissant ainsi un équilibre entre mémoire collective et exigences actuelles.
- La mise en œuvre d'une piétonnisation fondée sur les permanences historiques de Koléa pourrait constituer un levier de revitalisation du centre-ville, en assurant une continuité spatiale et symbolique entre le patrimoine existant et les nouveaux aménagements, tout en renforçant le sentiment d'appartenance des habitants à leur ville.

1.3 Objectifs

- Renforcer l'identité du centre historique par la mise en place d'un axe piéton structurant, assurant la connexion des permanences historiques et réaffirmant la lisibilité urbaine de l'entrée de ville.
- Favoriser la réappropriation du centre ancien par les habitants à travers l'amélioration des espaces publics et la valorisation des continuités paysagères.
- Proposer des aménagements adaptés aux besoins actuels, en harmonie avec le contexte urbain et respectueux de l'identité patrimoniale.

1.4 Méthodologie de recherche

Dans le but d'atteindre les objectifs principaux de cette recherche et de répondre aux questionnements relatifs à la thématique de la valorisation des centres historiques, nous proposons une démarche méthodologique structurée en trois (03) phases principales :

1. Phase de recherche :

Cette phase consiste, dans un premier temps, à préparer notre étude par la collecte de divers documents écrits et graphiques en lien avec notre cas d'étude. Il s'agit notamment de documents bibliographiques, d'articles scientifiques et de revues spécialisées traitant de notre thématique spécifique, à savoir la valorisation des centres historiques par la piétonnisation et l'aménagement urbain, ainsi que de données issues de visites de terrain et de consultations auprès de différents instituts de recherche. Dans un second temps, ces données seront évaluées, triées et filtrées afin de constituer un corpus de base pertinent, qui nous accompagnera tout au long des phases suivantes.

2. Phase théorique et analytique :

Dans la partie théorique, nous développons les principaux concepts et problématiques en lien avec notre thématique. Cette étape comprend également une analyse comparative d'exemples de projets similaires, dans le but d'en extraire les principes directeurs susceptibles d'orienter notre propre intervention urbaine. Dans la partie analytique, nous procédons à l'analyse de notre cas d'étude à différents niveaux (territorial, historique, urbain), en mobilisant l'analyse à l'aide des Systèmes d'Information Géographique (SIG). Cette démarche vise à comprendre le processus de formation et de transformation du tissu urbain, à diagnostiquer son état actuel et à établir un schéma de structure urbaine cohérent.

3. Phase conceptuelle :

Cette phase constitue la finalité de tout le travail de recherche et d'analyse, c'est la phase de l'Intervention Urbaine et d'intervention architecturale.

1.5 Structure du mémoire

Le travail de ce mémoire est réparti en trois chapitres :

1. Chapitre introductif

Ce chapitre débute par la présentation de la thématique générale de l'atelier de Master « Architecture Urbaine », encadré par Pr. Mustapha Benhamouche. Ensuite, nous introduisons la thématique spécifique de notre étude, intitulée « Valorisation du centre historique de Koléa : piétonnisation et aménagement urbain ». Cette thématique nous permet de poser la problématique de recherche, que nous développons à travers une réflexion sur les enjeux de la revalorisation des centres anciens par l'aménagement d'espaces piétons. Ce chapitre présente également les motivations du choix du site, les objectifs à atteindre, ainsi que les hypothèses formulées par l'auteur.

2. Chapitre État de l'art

Dans ce chapitre, nous développons les concepts et les notions clés en lien avec notre thématique de recherche, tels que : le patrimoine urbain, les centres historiques, la piétonnisation et l'espace public. L'étude s'appuie sur un corpus bibliographique établi au cours de la phase de recherche documentaire. Par la suite, nous procédons à une analyse comparative de projets ayant traité des problématiques similaires de valorisation de centres historiques à travers des interventions de piétonnisation et d'aménagement urbain, afin d'en extraire des concepts, des orientations et des stratégies utiles pour notre propre projet.

3. Chapitre Cas d'étude

Ce chapitre se divise en deux grandes étapes. Dans un premier temps, nous proposons une analyse multi-échelle du site de Koléa, allant du territoire (macro-échelle) jusqu'au quartier (micro-échelle). Cette analyse inclut une lecture territoriale, une étude diachronique ainsi qu'une analyse urbaine approfondie. Elle aboutit à une synthèse mettant en évidence les problématiques majeures et les potentialités du site. Dans un second temps, nous présentons notre proposition d'intervention urbaine à travers ses différents documents graphiques ainsi que le projet architectural, qui constitue la finalité concrète de notre réflexion.

2 Chapitre 02 : Etat des connaissances

Introduction

L'objectif de ce chapitre est de décortiquer la question fondamentale de cette recherche : la valorisation d'un centre historique à travers la piétonnisation et l'aménagement urbain, en s'appuyant sur un cadre théorique englobant l'ensemble des concepts et notions liés à cette problématique.

Nous structurerons ce cadre de manière progressive, en commençant par le concept central de l'étude, à savoir le patrimoine urbain, à travers ses définitions, ses formes, sa reconnaissance, ainsi que les enjeux relatifs à sa mise en valeur.

Nous aborderons ensuite la problématique du réaménagement des centres urbains, en mettant en lumière les défis qu'il soulève et les différentes formes d'interventions possibles.

Puis, nous porterons notre attention sur la piétonnisation et ses spécificités, en explorant ses définitions, ses typologies, les conditions ayant conduit à son émergence, ainsi que ses impacts actuels sur l'aménagement urbain et la qualité de vie.

Nous poursuivrons avec la présentation du concept d'espace public, en soulignant son rôle fondamental dans la vie urbaine, les enjeux qui y sont associés, ainsi que les différentes typologies qui le composent.

Enfin, nous conclurons ce chapitre par une analyse comparative d'exemples similaires, dans le but de dégager des axes d'intervention pertinents pour notre cas d'étude.

2.1 Le patrimoine urbain : définition et enjeux de valorisation

2.1.1 Définition du patrimoine urbain

Le patrimoine urbain est la traduction spatiale d'un modèle de société, dont la mémoire et l'organisation doivent être préservées et transmises (Stein, 2003). Il fait explicitement référence à la vie urbaine, à l'histoire, aux modes d'habiter, de vivre, de commercer et de développer l'activité économique, les formes urbaines étant étroitement liées à ces fonctions dans différents contextes culturels et sociaux (Bouché, 1997).

Françoise Choay définit le patrimoine urbain comme un « [...] *fonds destiné à la jouissance d'une communauté élargie aux dimensions planétaires et constitué par l'accumulation d'une diversité d'objets que rassemble leur commune appartenance au passé. Ces objets, produits de tous les savoir-faire de l'être humain, sont investis d'une fonction nouvelle [...]* ». (Choay, 1992, p. 141).

Depuis 2011, l'UNESCO privilégie la notion de « paysage urbain historique » (Historic Urban Landscape) pour désigner ces espaces urbains patrimoniaux, considérant le patrimoine urbain comme une structure vivante et évolutive où interagissent architecture, espaces, topographie, habitat et réseaux. (UNESCO, 2011).

2.1.2 Nature et formes du patrimoine urbain

Le patrimoine urbain revêt plusieurs dénominations. On peut citer, à titre d'exemples :

Site historique et son voisinage :

Le terme a été employé pour la première fois dans la Charte d'Athènes en 1931. Il désigne la configuration spécifique du lieu occupé par une ville, qui lui procure les éléments locaux nécessaires à la vie matérielle ainsi que les possibilités d'extension (ICOMOS, 1931).

Site urbain :

Ce terme a été employé dans la Charte de Venise en 1964. Il désigne une création qui témoigne d'une civilisation spécifique, d'une évolution marquante ou d'un événement historique important (ICOMOS, 1964).

Ensembles urbains :

Le terme a été employé en 1972 dans la Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel. Il désigne des groupes de constructions, qu'elles soient isolées ou regroupées, possédant une valeur universelle exceptionnelle pour leur architecture, leur cohérence ou leur intégration harmonieuse dans le paysage, considérées du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science (UNESCO, 1972).

Ensembles historiques ou traditionnels :

Le terme a été employé en 1976 dans la Recommandation de Nairobi sur la sauvegarde des ensembles historiques ou traditionnels, désigne un groupement cohérent de bâtiments, constructions et espaces non bâtis, en milieu urbain ou rural, reconnu pour sa valeur archéologique, architecturale, préhistorique, historique, esthétique ou socio-culturelle (UNESCO, 1976).

Ensembles architecturaux :

Le terme a été employé en 1985 dans la Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe. Il désigne tout groupement homogène de constructions, en milieu urbain ou rural, reconnu pour son intérêt historique, archéologique, artistique, scientifique, social ou technique, et présentant une cohérence suffisante pour justifier une délimitation topographique (Conseil de l'Europe, 1985).

Zone urbaine historique :

Le terme a été employé en 1987 dans la Charte de Washington. Il désigne les villes, grandes ou petites, ainsi que les centres ou quartiers historiques, incluant leur environnement naturel ou bâti. Ces zones, au-delà de leur rôle de témoignages historiques, incarnent les valeurs propres aux civilisations urbaines traditionnelles (ICOMOS, 1987).

Paysage urbain historique :

Le terme a été employé en 2005 dans le Mémoire de Vienne. Il désigne une notion qui dépasse les centres historiques, les ensembles et leur environnement en intégrant le contexte territorial et paysager. Ce dernier est défini par des éléments identitaires tels que l'occupation des sols, l'aménagement de l'espace, les relations visuelles, la topographie, la végétation et les infrastructures techniques, reflétant ainsi une approche globale du patrimoine (UNESCO, 2005).

Patrimoine immobilier historique :

Il désigne l'ensemble des biens immeubles situés en milieu urbain, constituant une ressource patrimoniale liée à l'économie d'une collectivité (ICOMOS, 1976).

Environnement urbain historique :

Il fait référence au cadre dans lequel s'inscrivent les dimensions sociales, culturelles et morales de la vie humaine au sein d'une ville historique (ICOMOS, 1976).

Quartiers historiques :

Ce terme désigne des divisions administratives ou des parties habitées d'une ville, regroupant des îlots et des bâtiments caractérisés par des traits traditionnels, tant sur le plan morphologique qu'organisationnel (ICOMOS, 1976).

Tissu urbain historique :

Il désigne l'agencement des habitations et des activités au sein d'une ville. Il englobe l'ensemble des constructions et des voies constituant une agglomération dont la stratification témoigne d'une riche histoire marquée par divers événements (ICOMOS, 1976).

Noyau historique :

Il représente la partie la plus ancienne d'une ville. Sa définition peut varier selon les cités et les pays. Dans les villes médiévales, par exemple, il correspond généralement à l'espace situé à l'intérieur des anciennes murailles. Il se distingue souvent par un patrimoine urbain et architectural de grande qualité (ICOMOS, 1976).

Centre historique :

Selon l'ICOMOS, un centre historique est défini comme un noyau habité d'une ville qui incarne des moments particuliers de l'histoire. Cette définition ne se limite pas à une époque spécifique, car le centre historique peut également refléter des périodes récentes, témoignant ainsi de l'évolution continue de la ville (ICOMOS, 1976).

Ville historique :

Elle est « *une unité urbaine, un établissement humain dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines présentant des caractéristiques historiques et qui témoigne d'un ensemble d'événements passés à travers un passage d'une civilisation* » (ICOMOS, 1976, p. 895).

La ville historique est « *une structure vivante qui exprime l'évolution de la société et de son identité culturelle. Cette ville constitue une part d'un large héritage et un contexte naturel et humain. Elle est beaucoup plus qu'un paysage historique. Les deux notions ville historique et paysage ont des liens forts qui se renforcent, c'est tout un mélange de valeurs culturelles, sociales, anthropologiques...* » (KHATTABI, 2010, p. 23).

Médina :

La médina, ou ville musulmane, est l'espace où s'épanouit la civilisation islamique, suivant des caractéristiques architecturales et sociales spécifiques.

« *La médina, en arabe, c'était la ville intégrée et intégrante, unité sociale de référence, habitat exclusif à la consolidation du sédentarisme. Espace perméable aux noyaux ruraux environnants qui la nourrissent et aux activités marchandes qui la soutiennent malgré les remparts qui la ferment et la protègent de la menace des envahisseurs. À l'intérieur de ses murailles germe un tissu social vivant avec ses passions d'amour et de guerre capable de construire au fil de l'histoire ses propres signes d'identité et la traduction des modes de vie*

à travers la création littéraire et artistique, ainsi que par l'expression architecturale et artisanale » (UNESCO, 1995, p. 9).

2.1.3 La reconnaissance du patrimoine urbain

La reconnaissance du patrimoine urbain s'est réalisée en trois étapes :

Tout d'abord, dès les années 1840, Ruskin s'insurge contre les destructions opérées, sous l'impact de l'évolution industrielle, dans les tissus traditionnels des villes européennes. Selon lui, l'architecture domestique est garante d'une identité locale, nationale et humaine. Il n'admet pas la transformation de la ville européenne.

Ensuite, Camillo Sitte, sensible à l'impérative mutation des espaces traditionnels, conçoit la ville et les quartiers anciens comme des ensembles dont l'usage n'est plus d'actualité. Néanmoins, il y voit des figures historiques dignes d'intérêt. Son étude des tissus anciens est essentiellement motivée par l'espoir de découvrir des règles d'organisation esthétique de l'espace, transposables aux créations de l'urbanisme contemporain. L'objectif propre de Sitte n'était pas la conservation des espaces traditionnels. Cependant, ses analyses sont à l'origine d'une conservation muséale des villes historiques (Merlin, Paul & Choay, Françoise, 1988).

Dans son livre majeur de 1931, *L'Urbanisme face aux villes anciennes*, Giovanni Assolombro assimile les deux démarches précédentes en les dépassant. Il substitue au concept d'architecture domestique celui d'architecture mineure, fait de la ville historique une figure ayant à la fois valeur d'usage et muséale, irréductible à la somme de ses parties. Il propose ainsi pour la première fois la notion de patrimoine urbain. Il prône également la préservation des abords des monuments au même titre que les monuments eux-mêmes, pour ne pas dénaturer leur environnement. Il élabore une théorie qui réintroduit les tissus anciens dans la vie contemporaine en les intégrant dans les plans directeurs d'urbanisme et en les réservant à des usages adaptés à leur morphologie spécifique. Giovanni Assolombro est aussi le premier à mettre l'accent sur la valeur sociale du patrimoine urbain ancien. Depuis, ces idées ont été reprises et appliquées en Italie, notamment par la ville de Bologne (Assolombro, 1998).

Ce n'est qu'en 1960, avec la Charte de Venise, et plus particulièrement en 1972, lors de la 17^e session de la Conférence générale de l'UNESCO tenue à Paris, que la première convention concernant la protection du patrimoine culturel et naturel a vu le jour, élargissant le champ du patrimoine aux ensembles et sites architecturaux, urbains et naturels (UNESCO, 1972).

2.1.4 Evolution de la notion du patrimoine urbain

En fait, la reconnaissance et l'évolution de la notion du patrimoine urbain sont dues, essentiellement, aux pensées des trois auteurs : John Ruskin en Grande-Bretagne, Camillo Sitte en Autriche et Gustavo Giovannoni en Italie, à des périodes successives correspondant respectivement à trois figures de la ville ancienne : mémorielle, historique et historiale.

a) Tendance mémorielle :

Au début des années 1860, la tendance mémorielle est apparue avec John Ruskin en Angleterre, parallèlement aux grands travaux menés à Paris. Ruskin découvre la valeur mémorielle de l'architecture domestique et ordinaire, accordant ainsi une importance au tissu urbain dans son ensemble. Pour lui, la ville entière fonctionne comme un monument historique. Il s'élève contre les destructions massives des tissus des villes anciennes causées par la révolution industrielle, affirmant que ces structures urbaines constituent l'identité de la ville. Ruskin fait une découverte majeure : à travers les siècles et les civilisations, la ville joue un rôle mémorial, similaire à celui d'un monument, ayant le pouvoir « *d'enraciner ses habitants dans l'espace et dans le temps* » (Choay, 1992, p. 135).

b) La tendance historique :

À l'opposé de la vision de Ruskin et de sa tendance mémorielle, la tendance historique, mise en avant par Camillo Sitte en 1889, considère la ville historique comme un lieu de transmission du savoir. Sitte accorde une grande importance à l'histoire et à la muséification. Selon lui, « *La ville ancienne, périmée par le devenir de la société industrielle, n'en est pas moins reconnue et constituée en une figure historique originale qui appelle à la réflexion* » (SITTE, 1980, p. 56).

Sensible aux mutations qui rendent son usage périmé pour la vie moderne, Sitte voit dans la ville préindustrielle une figure historique digne d'intérêt pour sa valeur historique, capable de fournir un savoir.

Pour Sitte, le rôle fonctionnel de la ville ancienne est terminé, et il ne reste que sa beauté. Elle est alors perçue comme un objet rare et fragile, ce qui justifie sa muséification. La ville historique devient ainsi un immense musée à ciel ouvert, comparable à une œuvre d'art. Cependant, cette tendance a été critiquée par de nombreux spécialistes, car « *le problème de la muséification des villes anciennes était vu comme un concept qui ne peut être effectif, car cela signifie priver les habitants de l'usage de la ville. Ce problème a été posé explicitement après la Seconde Guerre mondiale* » (SITTE, 1980, p. 56).

c) Tendance historiale :

La tendance historique, synthèse des deux approches précédentes, propose une nouvelle vision du patrimoine urbain. Introduite par GIOVANNONI en 1931, elle remplace le concept d'architecture domestique par celui de patrimoine urbain, considérant la ville ancienne comme un monument en soi et un organisme vivant, tout en la traitant comme un organisme esthétique. Pour Giovanni, les tissus urbains anciens portent des valeurs artistiques, historiques et pédagogiques, similaires aux monuments historiques. Il leur attribue une valeur muséale et une valeur d'usage, tout en les intégrant dans l'aménagement territorial.

Giovanni fonde sa doctrine de conservation et restauration du patrimoine urbain sur trois principes :

1. L'intégration du patrimoine urbain dans la politique de la planification urbaine

Le monument isolé est intégré dans un ensemble plus large et doit figurer dans les plans d'aménagement locaux ou régionaux, symbolisant son lien avec la vie actuelle. Sa valeur d'usage est renforcée par une articulation technique avec les réseaux primaires d'aménagement et par le maintien du caractère social des populations.

2. Les abords du monument

Isoler un monument équivaut souvent à le mutiler. Il doit être considéré en lien avec son contexte bâti, incluant les immeubles et zones de protection environnantes. Ces abords peuvent être étendus pour préserver les perspectives monumentales.

3. La préservation du patrimoine urbain

Les interventions sur les ensembles historiques doivent respecter l'échelle, la morphologie et les rapports originels entre le parcellaire et le réseau viaire, tout en évitant une muséification excessive, dans une logique de développement équilibré (Khelafi, 2016).

Le schéma suivant résume les principales caractéristiques des trois tendances majeures dans la perception et la conservation de la ville ancienne (voir figure 1).

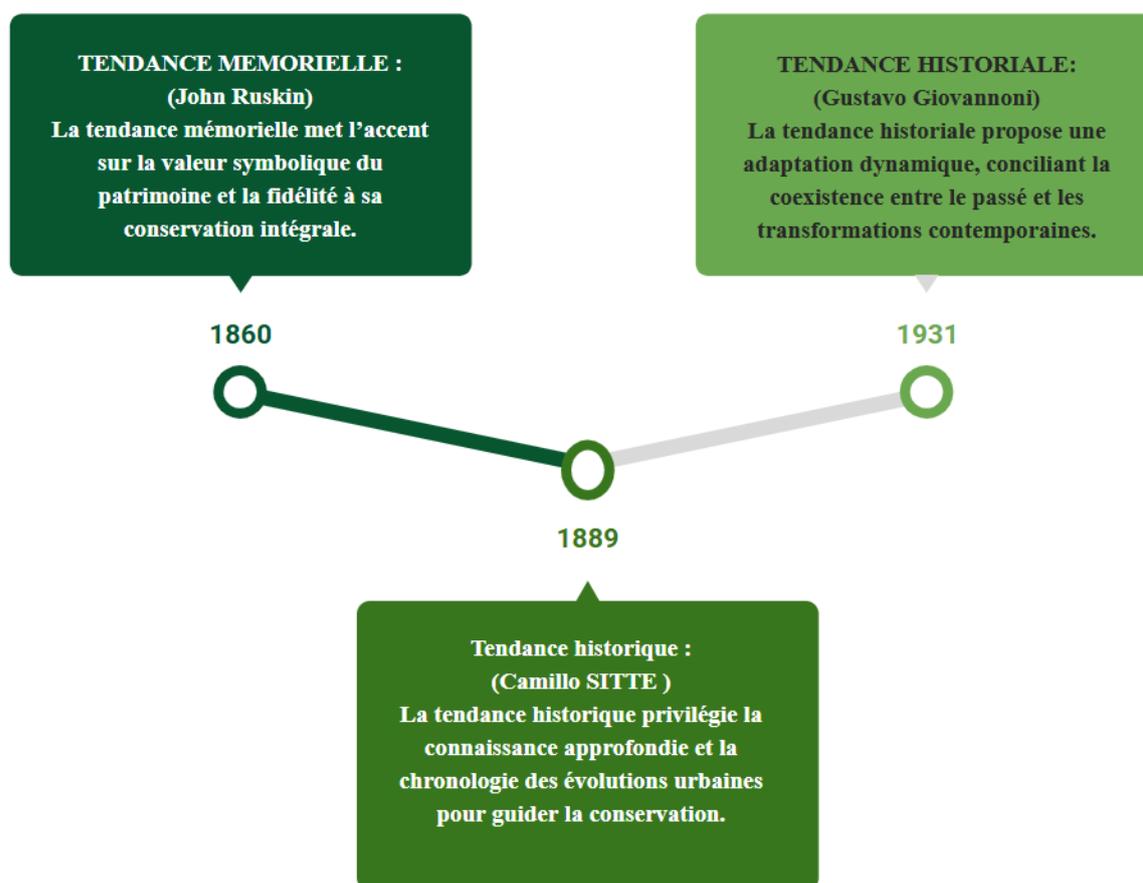


Figure 1: Evolution de la perception de la ville ancienne. Source : Auteurs

2.1.5 Enjeux de la valorisation du patrimoine urbain

Le patrimoine urbain regroupe les formes bâties, les espaces publics historiques, les tissus anciens et les structures architecturales héritées. Il constitue un levier important pour le développement durable à différentes échelles — locales, régionales et nationales. Sa valorisation vise non seulement à préserver les traces du passé, mais aussi à renforcer les fonctions sociales, économiques et culturelles qui animent la ville.

Sur le plan social, la patrimonialisation urbaine est un processus collectif qui implique activement les habitants. Les quartiers historiques sont porteurs d'une mémoire commune, d'un mode de vie traditionnel et d'un fort sentiment d'appartenance. Valoriser ces espaces contribue à renforcer le lien social, à consolider l'attachement au lieu et à assurer la transmission des valeurs culturelles aux générations futures (Dris, 2012).

D'un point de vue économique, le patrimoine urbain joue un rôle moteur dans la dynamique locale. L'identité architecturale et culturelle propre à chaque ville favorise le développement d'activités économiques spécifiques, telles que l'artisanat, la gastronomie ou le tourisme culturel. À l'échelle locale, cela participe à la vitalité des centres-villes, tandis qu'à une échelle plus large, cela contribue à l'attractivité et au rayonnement des territoires (ONU, 2016).

Enfin, sur le plan touristique, les centres historiques bien valorisés attirent un public nombreux. Le tourisme patrimonial peut ainsi être un facteur de dynamisation urbaine, à condition qu'il soit encadré de manière à respecter la vie quotidienne des habitants. La Charte internationale du tourisme culturel insiste sur la nécessité d'un équilibre entre développement touristique et préservation du cadre de vie. Le patrimoine urbain devient alors un espace d'échanges culturels, d'éducation et un moteur de développement local (ICOMOS, 1999).

2.1.6 La préservation, la protection et la mise en valeur des centres historiques

La préservation des centres historiques

La préservation consiste à garantir la sauvegarde d'un monument ou d'un ensemble historique dans son intégralité, en protégeant non seulement les édifices eux-mêmes, mais aussi leur environnement immédiat. Cette action vise à prévenir toute dégradation causée par des pratiques humaines ou des facteurs naturels. Elle englobe la conservation des matériaux, des techniques traditionnelles et du tissu urbain, dans une démarche durable qui permet de maintenir l'authenticité et l'intégrité du patrimoine, tout en assurant sa transmission aux générations futures (ICOMOS, 1964).

La protection des centres historiques

La protection repose sur un cadre juridique national et international qui encadre strictement les interventions sur les monuments et les ensembles urbains. Ce cadre s'appuie notamment sur plusieurs chartes et conventions internationales :

- Charte d'Athènes (1931) : Issue du IV^e Congrès International d'Architecture Moderne, elle a influencé l'urbanisme du XX^e siècle, en prônant une approche fonctionnaliste de la ville.
- Charte de Venise (1964) : Elle étend la notion de monument historique aux sites urbains et ruraux, exigeant la protection du patrimoine dans tous les règlements d'urbanisme.

- Charte de Florence (1981) : Officiellement nommée « Charte des jardins historiques », elle complète la Charte de Venise en insistant sur la protection des jardins historiques, considérés comme des éléments essentiels du patrimoine culturel.
 - Convention de l'UNESCO (1972) : Elle établit les critères d'inscription des biens sur la Liste du patrimoine mondial, soulignant la menace croissante pesant sur le patrimoine culturel et naturel et appelant à une protection intégrée dans la planification et la gestion.
- Plusieurs organismes internationaux jouent un rôle clé dans la protection du patrimoine : l'UNESCO, l'ICCROM (formation à la conservation), l'ICOMOS (évaluation des biens), ainsi que des organisations régionales comme l'ALECSO, l'OVPM, l'UICN et l'ISESCO. Ces institutions contribuent à la formation, à l'expertise et à la coordination des actions de sauvegarde.

Au niveau national, la protection s'appuie sur trois régimes principaux :

- Le classement, qui est la mesure la plus stricte, interdisant toute modification sans autorisation du ministère de la Culture.
- L'inscription, qui offre une protection temporaire (en général 10 ans) sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.
- Les secteurs sauvegardés, créés par la loi Malraux en 1962, qui protègent des ensembles immobiliers homogènes présentant une valeur historique, artistique ou architecturale, avec des règles adaptées aux évolutions urbaines (Norelhouda & BOUTCHICHE , 2017).

La mise en valeur des centres historiques

La mise en valeur du patrimoine ne se limite pas à sa conservation ou à son embellissement. Elle vise aussi à lui donner une valeur perceptible, tant du point de vue du public que sur le plan économique. Elle comprend :

- La conservation du patrimoine, qui garantit sa pérennité physique.
- La revitalisation, dont l'objectif est d'attirer les touristes et de dynamiser les centres historiques, notamment par la restauration des métiers traditionnels et la création d'événements culturels.
- La promotion par la création de réseaux, d'itinéraires et de circuits thématiques qui valorisent l'identité locale.

Pour le patrimoine matériel urbain, la responsabilité locale revient à la ville, qui doit d'abord identifier ses ressources patrimoniales pour définir les actions futures. La mise en valeur génère des retombées positives en développant l'attractivité touristique, en valorisant

l'identité et l'authenticité locales, en améliorant la qualité de vie des habitants et en renforçant leur sentiment de fierté et d'appartenance. Ainsi, la conservation et la restauration constituent les fondements indispensables de toute mise en valeur réussie (Rebouh Abdelatif, 2018).

2.2 Réaménagement des centres urbains : problématiques et interventions

2.2.1 Problématiques des centres urbains

Les centres urbains contemporains sont confrontés à des problématiques majeures qui nécessitent des interventions de réaménagement adaptées.

La congestion routière constitue l'un des défis majeurs. Comme le souligne Dupuy, les infrastructures des centres-villes, héritées d'une époque pré-automobile, présentent une capacité d'absorption insuffisante face aux flux motorisés actuels (Dupuy, 1999).

Cette inadéquation engendre des phénomènes de congestion persistants, nuisant à la fluidité des déplacements et à l'accessibilité des espaces centraux. Dans cette perspective, Banister souligne que ces dysfonctionnements affectent substantiellement la qualité de vie urbaine et exacerbent les nuisances environnementales (Banister, 2008).

La dégradation du bâti constitue un autre défi majeur. Gravari-Barbas souligne que l'entretien des bâtiments anciens s'avère coûteux et techniquement complexe, ce qui conduit souvent à leur abandon et à la formation de zones insalubres. Cette situation favorise un effet de dégradation cumulative : plus les bâtiments se détériorent, plus le quartier perd en attractivité et en valeur, rendant ainsi les réhabilitations encore plus difficiles à mettre en œuvre (Gravari-Barbas, 2005).

Couch et al., dans "Urban Régénération in Europe", montrent que cette spirale de dévalorisation urbaine nécessite des interventions stratégiques afin d'éviter un déclin irréversible (Couch, C., et al., 2011).

Par ailleurs, la perte d'attractivité commerciale des centres-villes face à la concurrence des zones périphériques constitue une préoccupation majeure pour les municipalités. Metton dans "Commerce et centralité dans les villes françaises", analyse comment l'essor des grands ensembles commerciaux en périphérie a modifié les dynamiques commerciales traditionnelles. Cette tendance s'est encore accentuée avec l'expansion du commerce en ligne, qui entraîne la fermeture de nombreux commerces de proximité et une standardisation de l'offre (Metton, 1998).

Moati et al dans "L'impact du e-commerce sur les territoires", soulignent que cette mutation réduit la diversité commerciale des centres-villes et affaiblit leur identité distinctive (Moati, P., et al., 2010).

Enfin, le déficit d'espaces publics de qualité limite l'attractivité des centres urbains. Gehl, dans "Pour des villes à échelle humaine", met en avant l'importance des espaces publics dans la création d'un cadre de vie agréable et d'un sentiment d'appartenance chez les citoyens (Gehl, 2010).

Cette question est approfondie par Carmona, dans "Contemporary Public Space", qui analyse comment la privatisation progressive des espaces urbains et leur soumission à des logiques commerciales réduisent leur fonction sociale. En limitant les lieux de rencontre et d'expression citoyenne, cette évolution contribue à l'appauvrissement de l'expérience urbaine collective, compromettant ainsi la vitalité des centres-villes (Carmona, 2010).

Face à ces enjeux, le réaménagement urbain doit proposer des solutions innovantes et adaptées afin de préserver l'attractivité des centres historiques et améliorer la qualité de vie des habitants.

2.2.2 Les différentes interventions de réaménagement des centres urbains

Le réaménagement urbain englobe un ensemble d'interventions visant à améliorer la qualité de vie, à valoriser le patrimoine et à répondre aux enjeux contemporains des villes. Ces opérations peuvent être classées en plusieurs catégories, chacune ayant des objectifs et des modalités spécifiques :

La déconcentration urbaine

La déconcentration urbaine vise à transférer certaines fonctions et activités, telles que les services administratifs ou politiques, en dehors du centre historique, tout en maintenant dans ce dernier les activités culturelles et touristiques essentielles. Cette démarche inclut également le déplacement d'une partie de la population vers d'autres secteurs afin d'alléger la surpopulation.

Les objectifs principaux de cette stratégie sont de réduire la pression exercée sur le centre historique, de préserver le patrimoine urbain en limitant sa dégradation, d'équilibrer la densité démographique avec les services disponibles pour mieux répondre aux besoins des habitants, et enfin, d'optimiser la gestion et le contrôle de ces espaces patrimoniaux (Bouadi, 2015).

La réanimation et la revitalisation urbaines

« Revitaliser, c'est trouver un équilibre satisfaisant entre les lois du développement économique, les droits et les besoins des habitants, et la mise en valeur de la ville conçue comme un bien public. Les approches patrimoniales, économiques, environnementales et socioculturelles ne s'opposent pas ; non seulement elles se complètent, mais leur articulation conditionne le succès sur le long terme » (UNESCO, 2008, p. 13).

La revitalisation urbaine s'attache à intégrer les quartiers historiques au développement de la ville. Son but est de valoriser l'espace public tout en protégeant les ressources. Il s'agit aussi de maintenir la diversité des activités, de créer du lien social et d'améliorer les conditions de vie. La revitalisation encourage l'identité de la ville, la créativité et la diversité culturelle, tout en développant un tourisme maîtrisé et en soutenant divers secteurs d'activité (Bouadi, 2015).

Le renouvellement urbain

« Il concerne une partie du patrimoine existant qui a vieilli ou qui ne répond plus aux exigences actuelles et qui mérite donc d'être renouvelée » (OPGI, 2005, p. 43).

Le renouvellement urbain cherche à reconquérir l'espace urbain en favorisant l'intégration sociale, culturelle et économique des habitants. Il vise à valoriser les bâtiments et les espaces collectifs, tout en optimisant l'usage des infrastructures et services existants. Ce processus respecte la continuité historique des constructions et facilite leur insertion harmonieuse dans le tissu urbain. Il contribue également à améliorer la qualité des espaces publics environnants et la qualité de vie des résidents dans le patrimoine immobilier ancien. Enfin, il aide à atténuer la crise du logement en stabilisant la population dans ces secteurs (Bouadi, 2015).

La requalification urbaine

« Est une stratégie politique conduite par les communes dans un contexte fortement décentralisé. Elle consiste à donner de nouvelles fonctions aux tissus anciens » (OPGI, 2005, p. 43).

Pour que la mise en valeur de ces espaces ne se limite pas à un simple investissement touristique, mais devienne également un projet urbain et social, les pouvoirs publics doivent encourager la diversité des fonctions urbaines. Il est essentiel de protéger les habitations des nuisances, de préserver la variété des commerces et de promouvoir d'autres activités telles que les affaires, la création, l'administration publique et les services (Bouadi, 2015).

La réorganisation urbaine

« Elle a pour objectif l'amélioration de la réalité urbaine par des actions superficielles, non radicales, à court ou à moyen termes. Ce type d'intervention ne bouleverse donc pas la situation préexistante, ne produit pas de rupture dans le cadre bâti et correspond par conséquent aux situations urbaines où il est difficile ou non nécessaire de mener des interventions radicales » (Saidouni, 2006, p. 128).

Elle concerne notamment l'aménagement des espaces résiduels insérés dans le tissu urbain existant. Elle inclut également la réorganisation de la circulation pour protéger les ensembles historiques des nuisances et de la pollution, par exemple par la création de zones piétonnes, la régulation du stationnement, la réorientation des flux et la réorganisation des lignes de transport en commun. Enfin, elle porte sur l'attribution de nouvelles fonctions adaptées et la délocalisation des activités incompatibles avec le cadre historique (Bouadi, 2015).

2.3 La piétonnisation comme outil de réaménagement urbain

2.3.1 Définition de la piétonnisation

La piétonnisation est une démarche d'aménagement urbain qui consiste à transformer une zone auparavant accessible aux véhicules motorisés en un espace réservé exclusivement aux piétons. Cette transformation vise à interdire la circulation automobile dans certaines rues ou places, afin de créer un environnement plus sûr et agréable pour les piétons. Selon l'Office québécois de la langue française (OQLF), la piétonnisation correspond à une « *opération qui consiste à limiter l'accès d'une rue aux piétons* », ce qui signifie que seuls ces derniers peuvent y circuler, excluant tout autre moyen de transport (Zouagri, 2020).

Denis Brossard explique : « *La piétonnisation crée une affluence continue sur laquelle nous ne pouvions pas compter avant. 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 pas logique que quelqu'un qui vient passer cinq heures dans le quartier à flâner sur la voie consomme nécessairement davantage qu'un autre qui ne fait qu'y transiter. Il ajoute : « *Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que la piétonnisation n'est pas une fin en soi. 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* » (Zouagri, 2020).

La piétonnisation est ainsi un outil d'urbanisme visant à revitaliser les espaces urbains en réduisant la circulation motorisée et en transformant des espaces urbains en zones réservées aux piétons. Elle permet de dynamiser les centres-villes et d'améliorer la qualité de vie des habitants en rendant les villes plus humaines et accessibles. Elle contribue également à la durabilité en favorisant des modes de transport non polluants et en encourageant les interactions sociales et économiques au sein des quartiers.

2.3.2 Les aires piétonnes

L'aire piétonne est conçue comme un espace public entièrement dédié aux piétons, y compris aux personnes à mobilité réduite. Contrairement au simple partage de la voirie, elle se distingue par une affectation spécifique visant à favoriser des activités telles que la déambulation, la promenade, le repos ou les jeux, qui sont difficilement compatibles avec la circulation des véhicules motorisés. Son objectif principal est de faciliter l'animation urbaine et les déplacements piétons.

D'un point de vue réglementaire, l'aire piétonne désigne des espaces intégralement aménagés pour les piétons où le trafic motorisé n'est autorisé qu'à titre exceptionnel et à la vitesse du pas (Blanchard, 2020).

2.3.3 *Des villes créées pour les automobiles*

Selon Corinne Mignot, « près des deux tiers des déplacements quotidiens sont effectués en voiture ». L'attachement à l'automobile, symbole de liberté et de mobilité, est très important (Pawlas, 2011, p. 4).

Dans nos pays industrialisés, l'automobile individuelle demeure le mode de déplacement dominant. Les métropoles ont été façonnées pour la voiture et continuent d'être pensées pour absorber des flux motorisés de plus en plus importants (grands boulevards urbains, autoroutes en ville, etc.). Pour répondre à la croissance du trafic automobile, un réseau dense d'infrastructures de transport a été développé par les aménageurs, générant un effet d'appel d'air. Cela a conduit à une augmentation significative du trafic automobile, jusqu'à atteindre la saturation des réseaux urbains.

L'automobile occupe une place considérable dans la vie quotidienne, non seulement en tant que principal moyen de déplacement, mais également par l'espace qu'elle mobilise dans l'environnement urbain. La chaussée, qui occupe la majeure partie de l'espace des rues, est largement dédiée aux véhicules motorisés, laissant peu de place aux piétons, hormis sur les passages qui leur sont spécifiquement réservés, ainsi qu'aux autres usagers comme les cyclistes, skateurs ou utilisateurs de rollers. De plus, certaines villes intègrent des autoroutes en leur sein, accompagnées de vastes échangeurs routiers.

Au cours des cinquante dernières années, l'urbanisme s'est principalement concentré sur l'adaptation des villes à l'automobile. Cette domination des modes de transport motorisés a accru l'insécurité pour les autres formes de déplacement, comme le vélo ou la marche, tout en nécessitant la construction d'infrastructures toujours plus importantes. Cela entraîne la ville dans un cercle vicieux, ne conduisant qu'à entretenir toujours plus cette croissance. Malheureusement, le confort procuré par la voiture individuelle en fait toujours le moyen de transport le plus privilégié (Pawlas, 2011).

Selon Marie Demers, le déclin de la marche s'explique en grande partie par deux phénomènes : d'une part, l'environnement n'est plus conçu pour favoriser la marche, et d'autre part, les individus estiment ne plus avoir le temps de marcher. La pratique de la marche ne cesse de diminuer, perçue comme une perte de temps et une activité risquée, que

ce soit en raison de la criminalité, de la circulation automobile, ou encore des nuisances sonores et des paysages peu attrayants (Demers, Marie, 2008).

2.3.4 Les problèmes induits par la sur-utilisation de l'automobile

Selon Marie Demers, la surutilisation de l'automobile entraîne des coûts importants dans de nombreux domaines : congestion routière, accidents, pollution (de l'air, de l'eau, sonore, etc.), diminution du capital social liée au manque d'interactions, perte d'espace due aux infrastructures, destruction des habitats naturels, impacts globaux liés aux changements climatiques, coûts financiers élevés pour la construction des infrastructures, augmentation des problèmes de santé publique causés par la pollution et la sédentarité, ainsi que des catastrophes naturelles pouvant découler du réchauffement planétaire (Demers, Marie, 2008).

2.3.5 Les conditions de naissance de la piétonnisation dans le temps, et son rôle à l'époque actuelle

Dès les années 1950, la question du partage de l'espace urbain entre piétons et automobiles s'est imposée, notamment lors du 8e Congrès international d'architecture moderne (CIAM) en 1951. Ce congrès recommandait de repenser le centre-ville comme un espace concentrant l'ensemble des fonctions urbaines, mais strictement séparé de la circulation automobile, formant ainsi un îlot piétonnier.

Cette approche, inspirée des réflexions des années 1940, a influencé la conception des centres commerciaux nord-américains et des rues piétonnes européennes entre les années 1960 et 1980. Ces projets reposaient sur une logique fonctionnaliste, privilégiant la séparation des modes de déplacement plutôt que leur articulation. Néanmoins, ils ne remettaient pas en cause la place dominante de l'automobile en ville. La radicalité de ces premières piétonnisation a limité leur développement, car une rue strictement piétonne nécessite une animation, souvent commerciale, afin d'éviter qu'elle ne devienne déserte.

À partir des années 1980, sous l'influence des expériences des woonerf aux Pays-Bas, une nouvelle approche a émergé : celle du partage de l'espace public. Dans ces rues à priorité piétonne, tous les véhicules sont autorisés, mais la vitesse y est limitée et le piéton bénéficie de la priorité. L'objectif n'est plus de créer des îlots piétonniers fermés dans les centres-villes, mais de redonner une place au piéton dans des quartiers résidentiels largement dominés par la voiture.

Aujourd'hui, la piétonnisation revient au centre des débats urbains, avec une perspective renouvelée qui valorise la cohabitation des différents modes de déplacement. Les réaménagements récents de la place de la République à Paris ou de Times Square à New York illustrent cette évolution. Ces projets traduisent un changement de paradigme, visant à répondre aux enjeux actuels de la mobilité urbaine et à améliorer la qualité de vie en ville (Cédric, 2013).

2.3.6 Approche réglementaire et institutionnelle de la piétonnisation en Algérie

En Algérie, la piétonnisation s'inscrit dans un cadre réglementaire encadré notamment par la Loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière (République Algérienne Démocratique et Populaire, 2001). Cette loi impose aux piétons d'utiliser les passages protégés et leur accorde une priorité absolue lors de la traversée, sous peine de sanctions financières en cas de non-respect (République Algérienne Démocratique et Populaire, 2017).

Le Ministère de l'Intérieur est chargé de la mise en œuvre de cette réglementation, en collaboration avec les collectivités territoriales qui jouent un rôle clé dans l'aménagement local des espaces publics. Ces collectivités peuvent instaurer des zones piétonnes ou à circulation apaisée, favorisant ainsi la mobilité douce et la sécurité des usagers (Ministère de l'Intérieur, 2016).

Sur le plan technique, les normes d'aménagement des espaces piétons, telles que la largeur des trottoirs, la fréquence des passages piétons, ainsi que les éléments de confort et de sécurité (mobilier urbain, végétalisation, éclairage), sont définies par des guides techniques et règlements locaux, visant à garantir une circulation fluide et sécurisée pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite.

Ainsi, la piétonnisation en Algérie s'inscrit dans une politique visant à rééquilibrer l'espace public en faveur des modes doux, reposant sur un cadre réglementaire solide et une volonté institutionnelle affirmée.

2.3.7 Typologies de piétonnisation

Rue piétonne temporaire ou saisonnière

« *Le concept de rue piétonne temporaire ou saisonnière vise à restreindre l'accès aux véhicules motorisés pendant une période donnée (fins de semaine, soirs, été, etc.), à l'exception de certaines heures ou dans certaines conditions (urgence, livraison, etc.). Ce*

type d'intervention se prête davantage à des rues commerciales qu'à des rues résidentielles, sans les exclure, en raison de l'achalandage occasionné par la présence importante de commerces, de bâtiments publics ou d'activités touristiques. Les interventions peuvent être réalisées à un coût annuel modeste, bien que récurrent » (Armand, 2017, p. 6) (figure 2).

Rue piétonne permanente

« Le concept de rue piétonne permanente vise la fermeture complète à la circulation motorisée d'une rue ou d'un tronçon de rue. Bien que les objectifs soient parfois différents, ce type d'intervention se prête aussi bien à des rues commerciales qu'à des rues résidentielles. Le coût d'immobilisation est toutefois plus important que lorsqu'il s'agit d'une piétonnisation temporaire » (Armand, 2017, p. 6) (figure 4).

Placette sur rue ou rue ponctuée de placettes

« Le concept de la placette vise à aménager de petites places sur la chaussée en empiétant sur les cases de stationnement et les voies de circulation. Selon les cas, une voie de circulation peut être maintenue pour permettre le passage des cyclistes, des autobus ou des véhicules circulant à basse vitesse. L'objectif est d'offrir aux piétons un nouvel espace public de proximité tout en évitant les déviations pour les autres modes doux. Les placettes peuvent être implantées sur une rue commerciale ou à proximité de lieux de fréquentation, en continu sur un ou plusieurs tronçons, ou réparties sur un parcours. Lorsque l'emprise d'une rue commerciale est trop étroite, les placettes peuvent plutôt être implantées sur les rues transversales. Elles peuvent être aménagées de manière temporaire ou permanente » (Armand, 2017, p. 6) (figure 3).

Rue partagée

« Le concept de rue partagée vise la création d'une zone où les piétons ont priorité sur les autres modes de transport, à l'exception des modes guidés comme le tramway. Au Québec, bien qu'il soit à l'étude, ce type d'aménagement n'est pas encore légalement autorisé par le Code de la sécurité routière. Selon le concept européen, les automobilistes peuvent circuler sur une rue partagée, y faire un arrêt temporaire, mais sans s'y stationner, et leur vitesse est limitée à 20 km/h. L'ensemble de la rue est aménagé de façon à faire naturellement respecter la limite de vitesse en vigueur. Dans ces zones, le comportement préconisé de chaque usager est de s'assurer de la sécurité du plus vulnérable que soi. C'est le principe du Code de la rue qui prône le respect des usagers les plus vulnérables (loi reconnue en France et en Belgique) » (Armand, 2017, p. 6) (figure 5).



Figure 3: Rue ponctuée de placettes ex : Place de Castelnau. Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2017.PDF



Figure 2: Rue piétonne saisonnière ex : rue sainte-Catherine Est. Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2017.PDF



Figure 4: Rue piétonne permanente ex : Rue prince Arthur. Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2017.PDF



Figure 5: Rue partagée ex : Rue européenne. Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VSP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROGRAMME_RUES_PIETONNES_2017.PDF

2.3.8 *Le rôle et impact de la piétonnisation*

A l'Échelle Urbaine

- Amélioration de l'espace public
- Revitalisation des centres-villes
- Une meilleure structuration de voie
- Un équilibre entre automobile et piéton
- Une qualité d'organisation et d'aménagement

A l'Échelle sociale

- Renforcement du lien social
- Amélioration de la sécurité
- Inclusion et accessibilité

Impact de la Piétonnisation sur la durabilité

- Promotion de la mobilité durable
- Réduction des embouteillages et de la consommation d'énergie
- Réduction des coûts d'infrastructure

Impact de la Piétonnisation sur l'écologie

- Réduction de la pollution de l'air et sonore
- Lutte contre le changement climatique
- Valorisation de la nature en ville

2.3.9 *Comment elle est intégrée*

Les zones piétonnes sont aujourd'hui reconnues comme des espaces favorisant la richesse et la fréquence des échanges humains, contribuant ainsi à une amélioration du lien social. Toutefois, plusieurs études insistent sur le fait que la simple création de ces espaces ne suffit pas à résoudre les problématiques des centres-villes. Il est essentiel que cette démarche s'inscrive dans une politique urbaine globale et cohérente pour que les actions de revitalisation portent pleinement leurs fruits (Gehl, 2010).

L'objectif de l'aménagement d'espaces piétonniers est de rétablir un équilibre entre les différents modes de transport. Il ne s'agit pas d'éliminer complètement l'automobile, mais d'en réduire l'usage pour laisser la place aux autres usagers (CEREMA, 2019).

L'installation de mails piétonniers doit donc se faire en partenariat avec les commerçants, qui doivent proposer une offre compétitive face aux centres commerciaux périphériques,

avec une marchandise variée et adaptée au marché actuel (Ministère de la Transition écologique, 2020).

L'amélioration du cadre de vie passe par la réduction de la place accordée à l'automobile, source de pollution environnementale et sonore, et par la mise en valeur du patrimoine architectural et des espaces verts (Organisation mondiale de la santé (OMS), 2018). Enfin, le piéton n'est plus simplement perçu comme un usager à cantonner sur le côté de la route pour des raisons de sécurité, mais comme un « individu interagissant avec son environnement » (Gehl, 2010).

Le parcours du piéton doit offrir une diversité de fonctions et assurer une connexion entre les différents quartiers. Par ailleurs, sa sécurité est considérablement renforcée lorsque la présence de l'automobile est limitée (CEREMA, 2019).

2.3.10 Aménagement des aires piétonnes (la stratégie d'intégration des aires piétonnes sur plan)

La méthode se décompose en deux étapes principales : une phase d'élimination basée sur des critères simples et une phase de classement pour évaluer les rues retenues.

Phase d'élimination

Les critères d'élimination, applicables à toutes les rues commerciales d'une zone prédéfinie, permettent de réduire rapidement la liste des rues à étudier. Ils incluent :

- Largeur de la rue : ne doit pas excéder 15 m de façade à façade afin que la rue piétonne soit à échelle humaine, permettant au piéton de se sentir confortable et protégé.
- Longueur de la rue : ne doit pas dépasser 4 km.
- Orientation de la rue : Nord-Sud dans les climats froids (pour maximiser l'ensoleillement), Est-Ouest dans les climats chauds (pour favoriser l'ombre).

Phase de classement

Les critères de classement visent à maximiser l'attractivité et la fonctionnalité des rues piétonnes. Ils incluent :

- Localisation : la rue doit relier une origine à une destination (centre commercial, centre historique, ou point de transport).
- Accessibilité : facilement accessible par divers moyens de transport (pistes cyclables, bus, etc.).
- Efficacité des transports publics : privilégier les métros et tramways dans les grandes villes.

- Mixité des fonctions : combiner fonctions résidentielles, commerciales et de services pour un espace actif 24h/24.
- Densité urbaine et commerciale : forte densité d'habitations (≈ 33 unités/ha) et de commerces (≥ 20 commerces/100 m).
- Diversité visuelle et morphologie : architecture variée, tracé intéressant (sinueux, radial) et éléments uniques (bâtiments historiques).
- Vitalité commerciale : offre commerciale variée (détail, restaurants, cafés) orientée vers la rue.
- Achalandage piéton : rue déjà fréquentée par les piétons avant la piétonnisation.
- Ambiance et attractivité : petites rues reliant deux pôles d'attraction et créant une ambiance unique.

Ces critères permettent de cibler les rues les plus adaptées à la piétonnisation, en maximisant leurs chances de succès (Pawlas, 2011).

2.3.11 Les objectifs principaux de la piétonnisation dans un espace urbain existant

- **Sécurité renforcée**

En limitant la circulation automobile, la piétonnisation réduit les risques d'accidents entre véhicules et piétons, rendant ainsi les espaces publics plus sûrs pour tous.

- **Promotion de la mobilité douce**

Elle encourage des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement, comme la marche, le vélo ou les transports en commun, favorisant un mode de vie actif et durable.

- **Dynamisation des centres-villes**

La piétonnisation contribue à revitaliser les zones commerciales et culturelles, en stimulant le commerce local, en attirant les visiteurs et en animant les quartiers.

- **Amélioration du cadre de vie urbain**

En créant des espaces conviviaux et agréables, elle favorise les échanges sociaux et participe au bien-être physique et mental des habitants.

- **Mise en valeur du patrimoine**

Elle offre l'occasion de valoriser les monuments, œuvres d'art et éléments architecturaux importants, tout en constituant un cadre propice aux événements culturels et sociaux.

- **Réduction du stress lié à la circulation**

Moins de voitures signifie moins d'embouteillages, ce qui rend les déplacements plus agréables et moins sources de stress.

- **Diminution des pollutions**

La piétonnisation contribue à réduire la pollution atmosphérique et sonore liée aux véhicules, améliorant ainsi la qualité de l'air et le confort sonore pour tous.

2.4 L'espace public

2.4.1 Définition de l'espace public

L'espace public désigne un ensemble d'espaces accessibles à tous les habitants de la ville, quels que soient leur âge, leur origine ou leur statut social. Il s'agit de lieux où les citoyens peuvent se rencontrer, échanger et débattre, contribuant ainsi à la vie collective. Cette notion dépasse la simple idée des rues, places ou espaces ouverts relevant du domaine public ; elle englobe aussi des lieux tels que les gares, cafés, commerces ou services publics, qui, bien que soumis à des régulations variées, restent accessibles à une large part de la population (Bassand, M., et al., 2001).

Par ailleurs, l'espace public comprend un réseau organisé de voies urbaines — rues, ruelles, boulevards, avenues, places et parvis — mais aussi des éléments naturels comme les rivières, canaux, berges ou plages. Ce réseau, continu et hiérarchisé, assure la circulation et la distribution des flux dans la ville, les grandes artères structurant des zones plus vastes que les petites rues de quartiers résidentiels (Panerai P, et al., 2002).

Enfin, ces espaces extérieurs ouverts jouent un rôle essentiel dans la qualité de vie urbaine. Ils favorisent les interactions sociales, offrent un cadre propice au bien-être des habitants et garantissent un accès libre et respectueux des besoins de la communauté. Ainsi, l'espace public constitue un pilier fondamental de la vie urbaine, à la fois lieu de passage, de rassemblement et d'échanges.

2.4.2 Le rôle des espaces publics

L'espace public occupe une place incontournable dans la ville ; crée une certaine ambiance dans la vie urbaine, c'est le lieu d'innombrables pratiques et de multiples rôles : économique, social et culturel. Nous résumons ces rôles comme suit :

Un élément structurant de l'espace urbain

L'espace public joue un rôle fondamental dans la structuration de la ville en permettant de reconnecter des zones urbaines fragmentées et en unifiant des espaces diversifiés. Il contribue ainsi à rétablir une continuité dans la trame urbaine. En tant que réseau d'espaces interconnectés, l'espace public facilite la liaison entre les différents quartiers, offrant aux

habitants des repères essentiels pour s'orienter et s'identifier à leur environnement urbain (Gherraz, 2013).

Un lieu de cohésion sociale

Aujourd'hui, l'espace public se trouve au centre d'un enjeu social majeur lié à la fragmentation croissante des sociétés contemporaines. Cette situation soulève des questions sur la cohésion sociale et sur les modèles d'intégration capables de favoriser la coexistence harmonieuse d'une diversité culturelle toujours plus importante. En tant qu'espace conçu pour les habitants, l'espace public doit favoriser la mixité sociale et encourager les interactions entre les individus. Il constitue un lieu polyvalent où l'on peut à la fois se reposer, se détendre, prendre du plaisir, mais aussi travailler (Gherraz, 2013).

Un lieu de mise en scène de la vie et de la collectivité

L'espace public est avant tout un lieu où se déroulent diverses activités et échanges commerciaux, mais aussi un espace où se tissent des relations sociales et des interactions humaines. Il constitue ainsi un véritable espace de communication, essentiel à la vie collective. Dans les villes traditionnelles arabes, ces espaces jouaient également un rôle d'information : un personnage appelé el barrah¹ était chargé de transmettre aux habitants toutes les nouvelles concernant leur vie quotidienne, faisant ainsi de l'espace public un centre névralgique d'échanges et de communication sociale (Gherraz, 2013).

2.4.3 Enjeux des espaces publics

L'espace public, avec toute l'importance qu'il a dans la ville, soulève de nombreux enjeux. Bassand a mis en lumière quatre enjeux interdépendants liés à l'espace public, qui sont :

L'identité

L'identité, c'est l'image que chacun se forge de soi-même en relation avec les autres, et cet effort vise à créer une identité emblématique.

Elle se façonne à travers les interactions entre les formes urbanistiques et architecturales des espaces publics, ainsi que les enjeux de mobilité et de sociabilité. Tous ces éléments contribuent à forger une identité, ou ce que l'on pourrait appeler, dans le jargon du marketing public, une image de marque.

L'enjeu identitaire est crucial, car il revêt une importance considérable. Chaque habitant s'appuie sur cette image pour construire sa propre identité. Plus les citoyens partagent une

¹ El barrah, appellation arabe pour désigner l'homme chargé par l'information verbale des habitants

identité commune, plus la cohésion de la société sera forte, ce qui favorise un bon fonctionnement collectif (Bassand, 2001).

Les usages publics

L'usage public représente l'un des enjeux majeurs de l'espace public. Les activités que l'on retrouve dans divers bâtiments, comme les banques, les magasins ou d'autres lieux, influencent souvent les espaces publics environnants. Ces interactions créent des cycles et instaurent des dynamiques très particulières dans les espaces où elles se déroulent. Certains usages, quant à eux, sont plus temporaires, apparaissant en fonction des rythmes urbains ou des saisons (Bassand, 2001).

La mobilité

La mobilité est sans doute l'une des caractéristiques les plus essentielles pour le citoyen d'aujourd'hui. Elle implique l'accessibilité à tout l'urbain, ainsi que l'usage de nombreux moyens de transport qui, presque tous, dépendent de l'espace public.

Pour garantir une mobilité optimale, il est crucial d'avoir un bon mélange de différents modes de transport adaptés à chaque agglomération, que ce soit pour les piétons, les automobilistes, les usagers des transports en commun, les cyclistes, et bien d'autres encore (Bassand, 2001).

La sociabilité

L'espace public s'articule autour de divers groupes sociaux qui constituent la ville. L'idée est de favoriser des interactions fluides et spontanées, d'encourager la solidarité et de renforcer la cohésion sociale. Cette solidarité prend plusieurs formes, lesquelles se groupent pour produire un tissu social considérable.

« Cette sociabilité peut prendre des formes infimes : côtoiements, frôlements, regards furtifs ou appuyés, clins d'œil ; ces comportements sociaux minuscules amorcent des discussions et sont peut-être le début d'une relation ou d'un groupe durable » (Bassand, 2001, p. 39).

2.4.4 Typologies des espaces publics

L'espace public se décline en plusieurs classifications selon sa forme, sa fonction et sa situation. On distingue ainsi :

La rue

Anne-Marie Arnauné et Louis Canizares indiquent que « La rue est la structure fondamentale de la ville, elle est la forme la plus visible, la plus lisible, des espaces urbains, même si les séquences temporelles successives de sa mise en place donnent aujourd'hui des paysages complexes et parfois juxtaposés » (Arnauné & Canizares, L, 2003, p. 1) (figure 6).



Figure 6: Rue Larbi BEN M'HIDI Alger. Source : <https://mapio.net/pic/p-23810002/>

Le boulevard

Selon Larousse, c'est une large voie de communication urbaine généralement plantée d'arbres. Implantée sur l'emplacement des anciens remparts qui ceinturaient les villes, d'où sa forme souvent circulaire, sa largeur et sa fréquentation en font un axe important. Son aménagement est toujours soigné, avec des plantations et des façades de qualité (Larousse, s.d.) (figure 7).



Figure 7: Boulevard de Strasbourg. Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Boulevard_de_Strasbourg

Le jardin

Larousse définit le jardin comme « *Espace aménagé pour la promenade ou le repos, dans un souci esthétique, et portant des pelouses, des parterres, des bosquets, des plans d'eau* » (Larousse, s.d.) (figure 8).



Figure 8: Jardin d'essais Alger. Source : www.algerie360.com/jardin-dessai-dalger-pres-de-19-millions-de-visiteurs-en-2018/

Le square

Le jardin public de quartier, souvent situé au centre d'une place et initialement délimité par une clôture fondée sur la proximité, a vu cette séparation s'estomper avec le temps, effaçant progressivement la notion de limite physique (DJERROUD, 2020) (figure 9).



Figure 9: Square Louis 13 Place des Vosges Paris. Source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris04/squares/le_square_louis_13.htm

L'avenue

Une avenue est généralement une large allée droite, souvent bordée d'arbres, qui conduit à un bâtiment officiel ou à un espace public. Elle se distingue par une organisation soignée, jouant un rôle structurant dans le réseau des voies urbaines. Grâce à sa conception, elle offre des perspectives visuelles dégagées sur des monuments ou des points de repère, ce qui renforce la lisibilité et la cohérence de l'ensemble du tissu urbain (DJERROUD, 2020) (figure 10).



Figure 10: Avenue des Champs Élysées. Source : <https://www.france-voyage.com/travel-photos/champs-elysees4473.htm>

La place publique

Une place est un espace public non bâti, desservi par des voies de communication, qui constitue un lieu de convergence, d'animation et de rencontre. C'est avant tout l'espace privilégié du piéton et du séjour. Les places jouent un rôle essentiel dans la vie publique et constituent des repères structurants au sein de la ville. Leur morphologie et leur emplacement leur confèrent des caractéristiques propres ainsi que des valeurs symboliques et esthétiques variées. Elles accueillent une diversité d'usages qui participent à l'animation et à la vitalité urbaine (DJERROUD, 2020) (figure 11).



Figure 11: Place des Martyrs Alger. Source : <https://www.liberte-algerie.com/photos/alger-restaureele-metro-de-la-place-des-martyrs-337>

Les espaces verts

L'espace vert constitue l'un des types d'espaces publics urbains ayant joué un rôle fondamental dans la formation des villes. Aujourd'hui plus que jamais, les habitants revendiquent ces espaces végétalisés, en contraste avec les surfaces minérales. Ces espaces sont perçus et investis de manières diverses selon la culture, l'âge, les modes de déplacement et les besoins spécifiques des usagers (DJERROUD, 2020).

« L'espace vert concerne aussi bien le mètre carré qu'occupe un arbre que les dizaines d'hectares qui constituent les forêts, en passant par toutes les formes et dimensions intermédiaires » (MILI, 2018, p. 10) (figure 12).



Figure 12: Espace vert aménagé au bord d'un lac. Source : <https://observatoireprevention.org/2017/08/28/espaces-verts-sante/>

2.5 Analyse des exemples :

Après avoir identifié et détaillé les concepts de base de cette recherche, il est important d'analyser des projets similaires pour enrichir notre réflexion. Ce chapitre présente deux exemples : la piétonnisation du centre de Bruxelles et le parc urbain "Superkilen" à Copenhague.

Ces projets ont été choisis pour leur pertinence par rapport à notre cas d'étude.

- Ces deux exemples ont été sélectionnés selon les critères suivants :
- Intervention dans des tissus urbains denses et à forte identité.
- Objectif commun de revalorisation des espaces publics par la piétonnisation.
- Intégration d'éléments paysagers significatifs.

2.5.1 EXEMPLE 01 : Piétonisation dans le centre de Bruxelles

A. Présentation de la ville de Bruxelles

Bruxelles, capitale de la Belgique et cœur de l'Europe, est une métropole cosmopolite dont le centre historique fait l'objet d'interventions urbaines majeures. Sa position stratégique en Europe, ainsi que sa densité urbaine, posent des enjeux importants en matière de mobilité, de qualité des espaces publics et de préservation du patrimoine (Van Crieelingen et Decroly, 2003).



Figure 13: Carte de la Belgique. Source : <https://www.alamyimages.fr/>

B. Etude de la perméabilité piétonne de la ville du Bruxelles

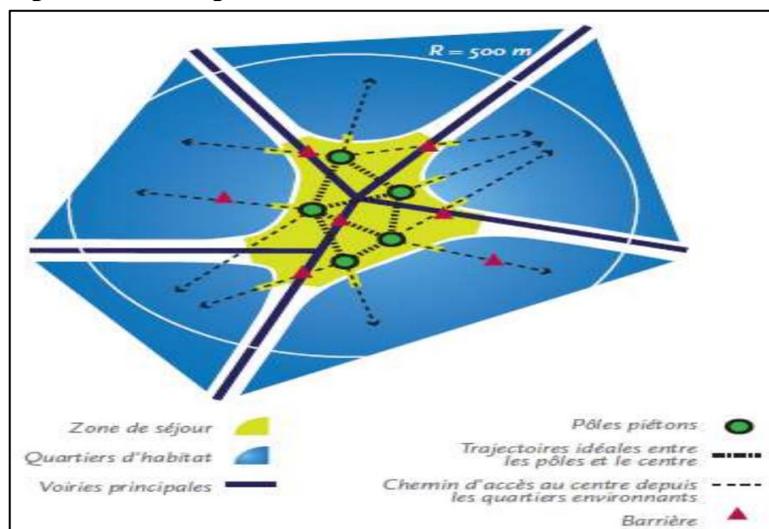


Figure 14: Schéma du pentagone de la ville de Bruxelles. Source : Plan piéton stratégique RBC 2012

L'approche adoptée à Bruxelles repose sur un schéma en forme de pentagone qui favorise la perméabilité piétonne. La stratégie place le piéton au cœur du processus de planification, en définissant d'abord un réseau piéton dense, connecté aux pôles d'attractivité, avant même de projeter les constructions. Une règle clé est d'assurer un accès piéton traversant tous les 100 mètres, garantissant fluidité et confort de déplacement (Gironi, 2020) (figure 15).

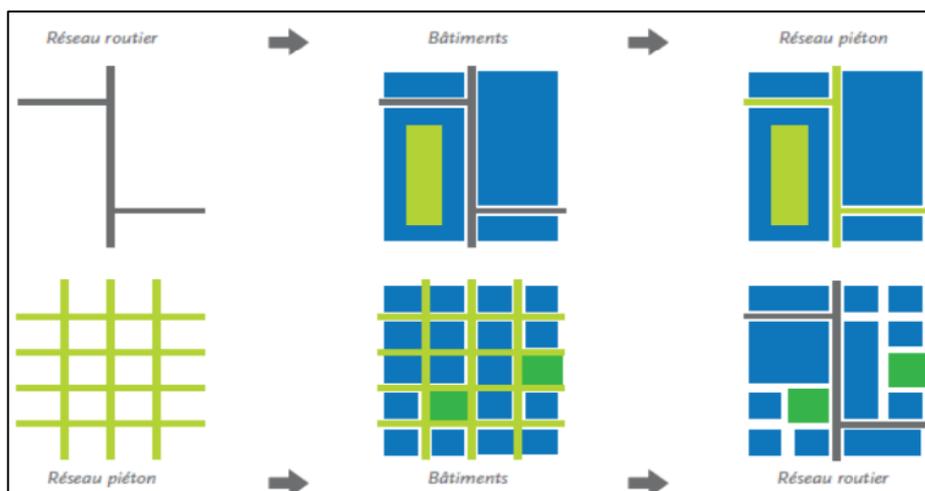


Figure 15: Schéma de la planification du réseau piéton. Source : Plan piéton stratégique RBC 2012

Trame favorisant le piéton

À Bruxelles, la trame piétonne est pensée comme un réseau local dense, proposant des itinéraires courts, directs et naturels. Elle favorise l'accessibilité en assurant des traversées d'îlots ou de bâtiments, tout en assurant une bonne connexion avec les transports en commun (Gironi, 2020) (figure 16).

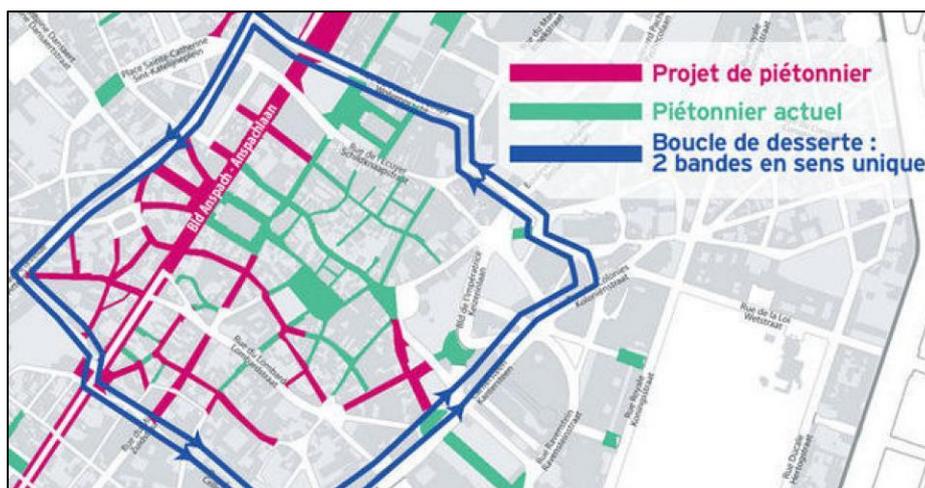


Figure 16: Plan stratégique d'un plan piétonnier type de Bruxelles. Source : <https://www.levif.be>

Accessibilité

L'accessibilité piétonne à Bruxelles est pensée à l'échelle du centre et de ses abords, avec des itinéraires continus, lisibles et de qualité permettant de relier les principales destinations. Un système de boucles détourne la circulation automobile vers l'extérieur afin de libérer l'espace pour les piétons et cyclistes. Le réseau piéton s'étend aussi vers les quartiers environnants pour assurer une meilleure intégration urbaine (Gironi, 2020) (figure 17).

La connectivité du réseau

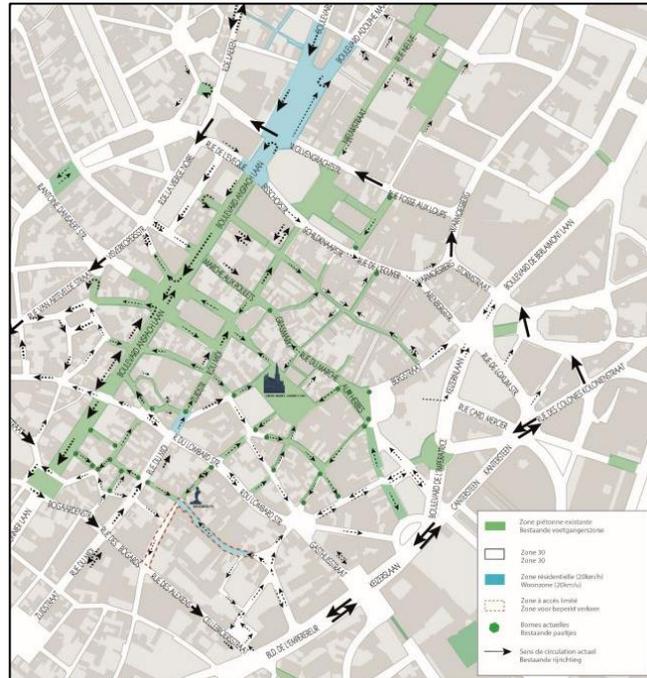


Figure 17: Circulation dans le pentagone. Source : <http://forumviesmobiles.org>

Le réseau piéton de Bruxelles se distingue par sa forte connectivité : les boulevards verts forment une trame continue et hiérarchisée, facilitant les déplacements piétons.

Une attention particulière est portée à l'accessibilité universelle. Le plan piéton intègre systématiquement les besoins des personnes à mobilité réduite (PMR), en prévoyant des cheminements confortables, des revêtements adaptés, des pentes douces et des bordures abaissées.

Enfin, la signalisation joue un rôle clé : elle est claire, lisible et pensée pour tous les usagers, y compris les personnes malvoyantes ou non familières du lieu (Gironi, 2020).



Figure 18: Panneaux d'information dans la région Bruxelles. Source : <https://www.alamyimages.fr>

Les traversées

Les traversées piétonnes doivent être sécurisées, avec un point de repos prévu lorsque la largeur dépasse 7 mètres (par exemple, des oreilles de trottoir ou une berme centrale). L'objectif est que chaque traversée se fasse en une seule fois, sans obstacle. Dans le cas des passages non régulés par des feux, il ne doit y avoir qu'une seule bande de circulation dans chaque direction.

Une attention particulière est accordée aux œuvres d'art telles que les ponts ou les passerelles, qui peuvent devenir des points stratégiques pour garantir la continuité du parcours piéton tout en marquant visuellement l'importance du piéton dans l'espace urbain. La qualité de réalisation est primordiale pour assurer la sécurité et mettre en valeur l'accessibilité piétonne (Gironi, 2020).

Confort visuelle

Le confort visuel joue un rôle clé dans l'expérience piétonne. Lorsque le rez-de-chaussée des bâtiments est animé et attrayant, cela rend le parcours plus agréable et encourage les piétons à parcourir de plus longues distances, à s'attarder ou à entrer dans des lieux.

Ce principe est appliqué aux itinéraires menant aux nœuds de transport public et aux principaux axes reliant les pôles majeurs. L'accent est mis sur les façades actives, qui combinent des unités de construction courtes, des façades ouvertes et transparentes, des détails architecturaux soignés (comme des piliers, des escaliers ou des niches), et des espaces publics ou semi-publics tels que des galeries couvertes ou des terrasses. Ces éléments visent à enrichir le parcours et à offrir des perspectives sur des points marquants de la ville (Gironi, 2020).



Figure 19: Le confort visuel. Source : <https://www.atomic3.ca>

2.5.2 EXEMPLE 02 : L'espace public urbain à COPENHAGUE, DANEMARK SUPERKILEN, Le parc de « VIVRE ENSEMBLE »

A. Situation

Superkilen est situé au cœur de Nørrebro, un quartier multiculturel de Copenhague, reconnu pour sa diversité démographique. Cet espace urbain public est conçu comme un véritable corridor de passage, une entaille qui permet aux habitants de traverser le quartier tout en profitant d'un environnement ouvert et intégré à la ville (Zouagri, 2020).



Figure 20: La situation de SuperKilen

B. Concept du design

Le projet de Superkilen repose sur un véritable processus de participation publique, allant bien au-delà de la simple sensibilisation ou des démarches politiciennes. Les concepteurs ont impliqué activement les communautés locales en les invitant à proposer des éléments qu'elles souhaitent intégrer dans cet espace. Le résultat est une collection éclectique de mobiliers et d'objets urbains venus de 60 pays différents : bancs, équipements de fitness, pistes de danse, aires de jeux pour enfants, et bien plus encore (Zouagri, 2020) (figure 21).

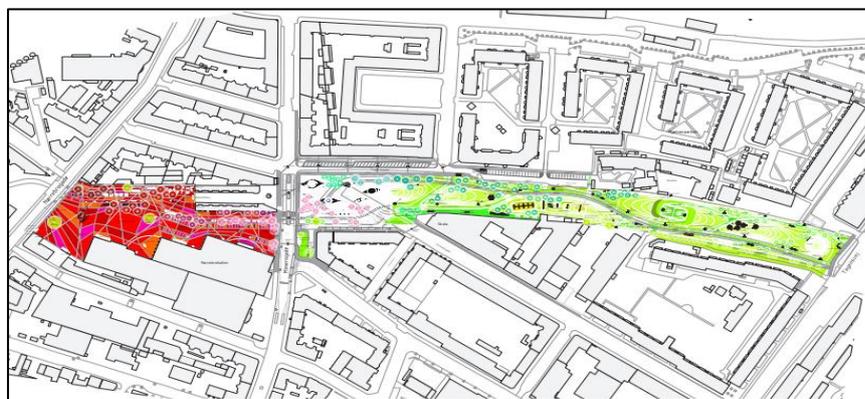


Figure 21: Le concept de SuperKilen. Source : Archdaily

C. La dimension sociale du projet

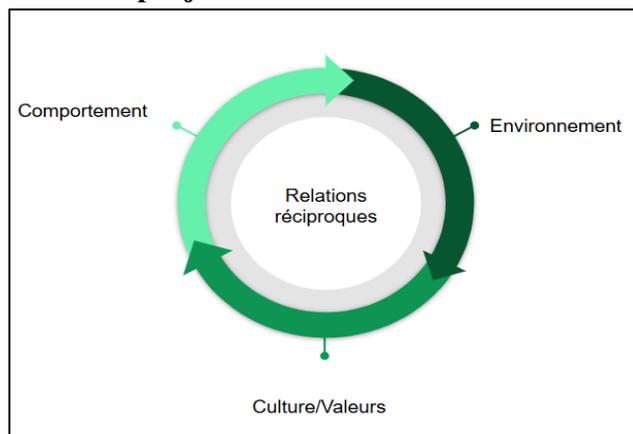


Figure 22: La relation entre l'environnement et les gens. Source :Urban design dimension

D. Les différentes zones du projet

Superkilen est composé de trois zones distinctes, chacune caractérisée par une couleur et une identité marquée, créant ainsi un environnement dynamique et varié, axé sur les objets du quotidien (Zouagri, 2020).

La première zone : « Carré Rouge »

Le nom de cette zone provient de son sol revêtu de caoutchouc aux couleurs vives, telles que le rouge, le rose et l'orange, qui créent une atmosphère énergique. Principalement dédiée aux activités sportives, cette zone accueille des skateurs, des rings de boxe thaïlandaise et d'autres installations sportives.

Conçue comme un prolongement de la salle de sport voisine, elle comprend également des aires de jeux pour enfants, avec des bancs brésiliens et des balançoires irakiennes, le tout bordé d'érables.

C'est dans cette zone que se tient également le marché, ajoutant une dimension sociale et vivante à l'espace. Avec son large espace dégagé, le « Carré Rouge » est idéal pour les rassemblements, mêlant sport, détente et interaction sociale dans un cadre dynamique et coloré (Zouagri, 2020) (figure 23).



Figure 23:Le carré rouge. Source : <http://www.centre-ville.org/>

Au cœur du quartier, une grande aire de fitness en plein air incite les habitants à se rassembler pour partager des moments de sport et de jeu.



Figure 24 : Aire de jeux. Source : Archdaily



Figure 25 : Mobilier urbain pour le repos. Source : Archdaily



Figure 26 : La boxe thaïlandaise à la place rouge. Source : Archdaily

La participation des multinationales au projet se reflète dans les détails de l'aménagement et du mobilier urbain employés.



Figure 27 : Plaques d'égout ornent le sol. Source : <https://jworgfre.blogspot.com>



Figure 28 : Arrêt de bus signe en arabe. Source : <https://jworgfre.blogspot.com/>

La deuxième zone « Le marché noir »

Conçue comme une "salle de séjour urbaine", cet espace au sol entièrement bétonné est animé par des lignes blanches ondulées.

Structurée par des palmiers et des cerisiers du Japon, elle invite à la rencontre, que ce soit autour de jeux de société, de moments de détente ou d'échanges.

On y découvre un mélange éclectique d'éléments design : des chaises à barreaux brésiliens, une fontaine marocaine, un toboggan en forme de pieuvre japonaise.

Autant d'aménagements qui transforment ce lieu en un véritable carrefour de convivialité et de loisirs (Zouagri, 2020) (figure 29).

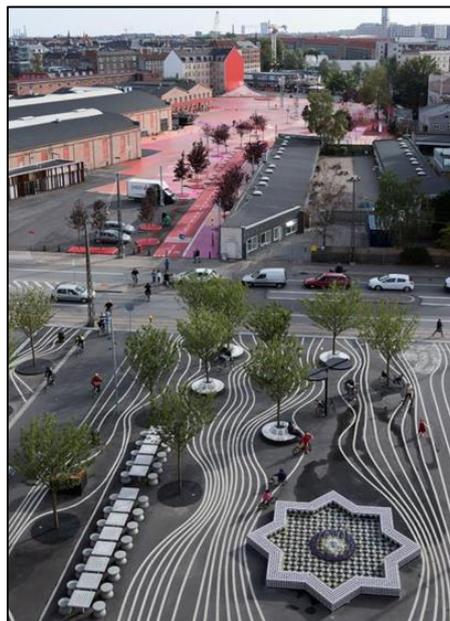


Figure 29 : Montrant la connexion entre les deux zones (rouge et noir). Source : Archdaily

La troisième zone ou « parc vert »

À du relief formé par des collines, et se compose de larges surfaces de pelouse. Ses douces collines vertes attirent les enfants, les jeunes et les familles. Elle est consacrée aux activités sportives (terrain de foot et de basket...), et aux activités de plein air (tables de pique-nique, barbecues...) (Zouagri, 2020) (figure 30).



Figure 30 : Le parc vert. Source : Archdaily

Le parc unit le quartier et célèbre la diversité multiculturelle des résidents de la région à travers des éléments du site inspirés par leurs cultures. En interagissant avec ces éléments de jeu, les enfants sont exposés à la variété des cultures qui vivent dans leur communauté.



Figure 31 : Espaces des activités de plein air. Source : Le terrain de basketball. Source : Archdaily



Figure 32 : Le terrain de basketball. Source : Archdaily

Chaque espace possède une identité unique, mise en valeur par un mobilier urbain cosmopolite, créant des ambiances différentes et chaleureuses, propices aux échanges et aux rencontres (Zouagri, 2020).

2.5.3 Synthèse

Le tableau suivant présente une analyse comparative basée sur quatre critères : la mobilité, en distinguant les modes mécaniques, les espaces publics, l'aspect paysager, ainsi que la trame fonctionnelle.

Tableau 1: Analyse comparative des projets de Bruxelles et Superkilen. Source : Auteur

Critères de Comparaison	Exemple 01 : Projet de Bruxelles	Exemple 02 : Projet de Superkilen (Copenhague)
Mobilité	Axe piéton priorisé, accès PMR, lien avec transports publics	Axe piéton et cycliste bien intégré, continuité avec les transports
Espaces Publics	Espaces hiérarchisés selon les usages : détente, commerce...	Espaces publics thématiques, multifonctionnels, ouverts à l'échange
Aspect Paysager	Mise en valeur des jardins publics, ambiance urbaine apaisée	Paysages variés inspirés des cultures locales, identité visuelle forte
Fonctions	L'axe relie le centre aux autres quartiers	Diversité d'usages connectés : sport, culture, loisirs, vie locale

À travers l'analyse des exemples de Bruxelles et de Superkilen, il ressort que la valorisation des centres urbains passe par une meilleure appropriation de l'espace public, une priorité donnée au piéton, ainsi qu'une mise en valeur du paysage et de l'identité locale. Les solutions mises en œuvre dans ces cas peuvent ainsi être adaptées et appliquées à notre étude de cas.

Conclusion

Dans ce deuxième chapitre, nous avons essayé d'évoquer les différents concepts en rapport avec la problématique de l'étude, commençant par le patrimoine urbain et arrivant jusqu'à l'espace public, avec l'analyse d'exemples permettant la connaissance de différents axes d'intervention urbaine qui peuvent répondre à cette problématique.

Le patrimoine urbain, le réaménagement des centres urbains, la piétonisation comme outil d'aménagement urbain et l'espace public.

Tous ces fondements constitueront un support théorique sur lequel nous allons établir notre intervention urbaine de la ville de Koléa dans le troisième chapitre concernant le cas d'étude.

3 Chapitre 03 : Cas d'étude

Introduction

Pour concevoir un projet, il est indispensable de reconnaître d'abord les composantes de l'environnement urbain afin de parvenir à une bonne intervention urbaine et architecturale. Ainsi, l'analyse urbaine de la ville constitue une étape préalable nécessaire à l'élaboration du projet, car chaque ville possède sa propre personnalité, son histoire, sa structure urbaine et son style architectural. Ce chapitre présentera les différentes caractéristiques de la ville de Kolea ainsi que du site d'intervention, dans le but d'identifier les contraintes et les potentialités de la ville et du site pour assurer un bon développement du projet. L'analyse de la ville et du site permettra de repérer les caractéristiques uniques du site d'intervention et de concevoir un projet adapté aux besoins et spécificités de l'emplacement choisi.

3.1 Cadre géographique et environnemental

3.1.1 Localisation et limites

- A l'échelle territoriale :

Koléa est une daïra et commune de la wilaya de Tipaza, elle se situe à l'extrême est du chef-lieu de la wilaya.

Elle est également située au sud-ouest d'Alger, sur le versant sud du plateau du Sahel, entre la Méditerranée — dont elle est distante d'environ 5 à 6 km — et la plaine de la Mitidja, à une altitude moyenne de 40 mètres (figure 33).

- A l'échelle régionale :

La ville de Koléa est une commune de la wilaya de Tipaza, située à environ 26 km au nord-ouest d'Alger. Cette wilaya est bordée à l'est par la wilaya d'Alger, au sud par Blida, au sud-ouest par Ain Defla et à l'ouest par Chlef (figure 34).

- A l'échelle communale :

La ville est limitée par :

- La commune de Fouka au nord,
- La commune d'Oued El Alleug au sud,

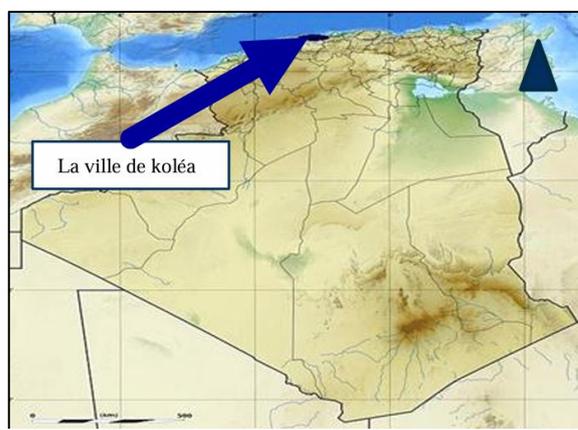


Figure 33 : Situation de la ville de Kolea. Source : <https://www.viamichelin.fr>



Figure 34 : Situation de la ville de kolea a l'échelle régionale. Source : Google Earth +auteur

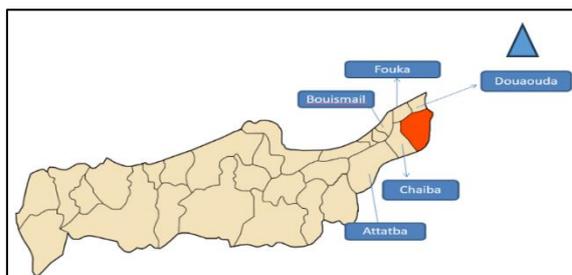


Figure 35 : Situation de la ville de kolea à l'échelle communale. Source : <https://upload.wikimedia.org>

- La commune de Douaouda à l'est,
- La commune de Bou-Ismaïl à l'ouest (figure 35).

Les frontières naturelles

La ville de Koléa est fortement marquée par la présence de plusieurs frontières naturelles qui ont influencé son développement urbain et son organisation spatiale (figure 36).

- L'oued Mazafran, situé au sud-est de la ville, constitue une barrière naturelle majeure. Il sépare les zones urbanisées des zones agricoles, limitant ainsi l'extension urbaine vers les plaines fertiles.
- La forêt de Sidi Bouzid, implantée au nord-est, représente une réserve verte importante. Elle freine l'expansion de Koléa dans cette direction, contribuant à préserver un équilibre environnemental autour du tissu urbain.
- Les terrains agricoles, principalement localisés au sud-ouest, conservent une fonction rurale essentielle.

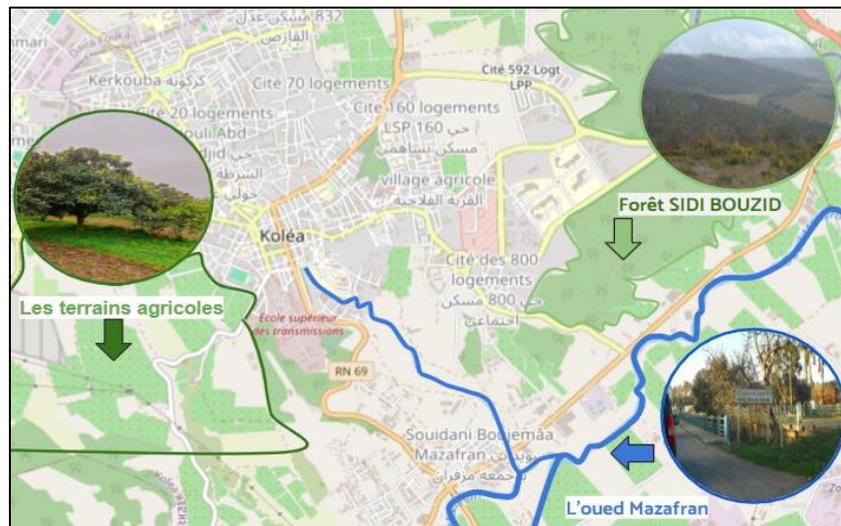


Figure 36 : Les frontières naturelles de la ville de kolea. Source : auteur

Les délimitations urbaines et administratives

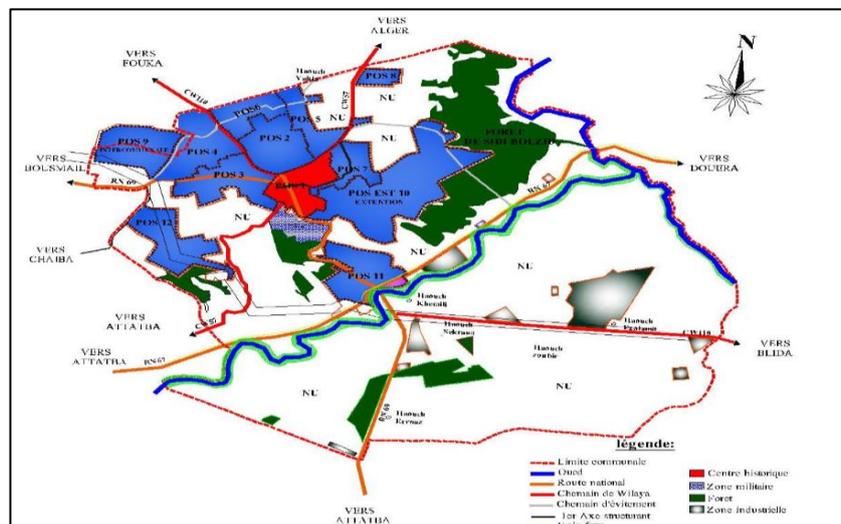


Figure 37 : Cartes des POS de la ville de kolea. Source : Auteur

3.1.2 Topographie et hydrographie

Koléa se situe sur le versant sud du plateau du Sahel, à une altitude d'environ 130 mètres pour la ville, tandis que la commune s'étend jusqu'à la plaine de la Mitidja, dont l'altitude moyenne est d'environ 40 mètres.

La commune se compose de deux plaines : une haute, localisée dans le Sahel algérois où se trouve la ville, et une autre, basse, située dans la Mitidja et peuplée de vastes terres agricoles (figure 38).

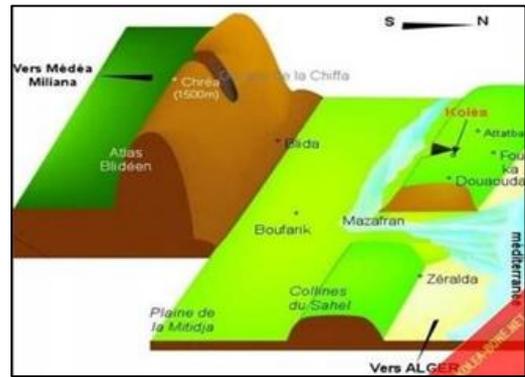


Figure 38 : Schéma de la topographie des environs de Koléa. Source : <http://encyclopedie-afn.org>

Le seul cours d'eau traversant la ville de Koléa est l'oued Mazafran. Il prend sa source dans l'Atlas tellien et se jette dans la mer Méditerranée près de Douaouda. Cet oued délimite Koléa dans sa partie sud-est, avec une largeur variante entre 15 et 20 mètres (figure 39).

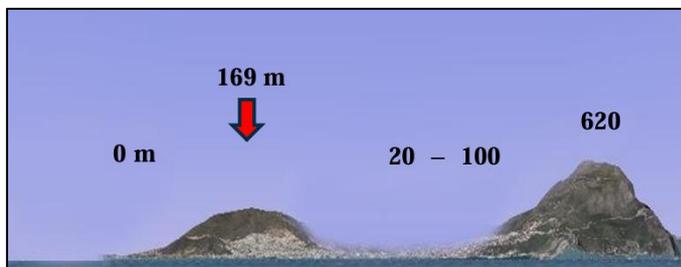


Figure 40 : Coupe topographique de la Méditerranée à l'Atlas. Source : Google Earth +Auteur

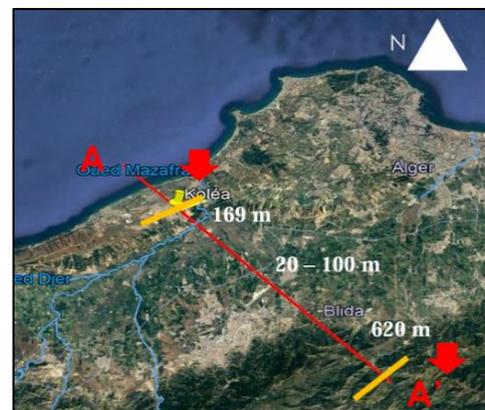


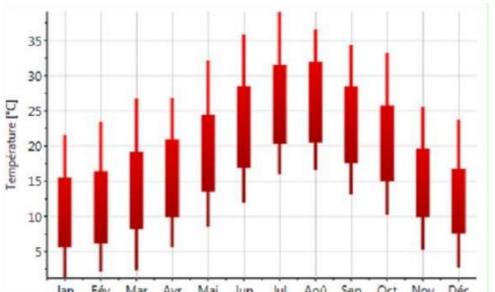
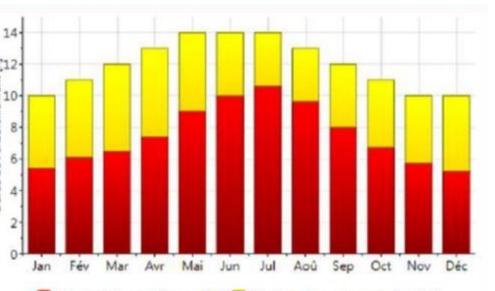
Figure 25: les altitudes de la Méditerranée à l'Atlas. Source : Google Earth +Auteur



Figure 41 : Coupe topographique de la Méditerranée à l'Atlas. Source : Google Earth +Auteur

3.1.3 Données climatiques

Tableau 2: Les données climatiques. Source : Métronome

Les données climatiques	Analyse
<p>Températures</p>  <p>Figure 42 : Graphique des températures moyennes de Koléa au cours de l'année. Source : Climatconsultant6</p>	<p>Analyse</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le mois le plus chaud est le mois d'août -Le mois le plus froid est le mois de janvier on a enregistré une température minimum de 5.7°C (en hiver), et une température maximum de 33°C (en été).
<p>Précipitations</p>  <p>Figure 43 : Graphique des précipitations moyennes de Koléa au cours de l'année. Source : Méthéonorme</p>	<p>Les précipitations maximales c'est au mois de Décembre 100 mm dans une durée de 7 j. Les précipitations minimales c'est au mois de Juin 5 mm dans une durée de 2 j.</p>
<p>L'enseillement</p>  <p>Figure 44: Les heures d'enseillement de Koléa au cours de l'année. Source : Méthéonorme</p>	<ul style="list-style-type: none"> -La région de Koléa est caractérisée par un été ensoleillé et un hiver nuageux. -La durée maximale d'enseillement : 11 heures au mois de Juin -La durée minimale d'enseillement : 5 heures au mois de décembre -Après le mois de Janvier : 5 h et 30 min

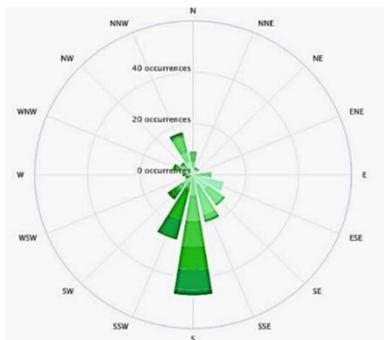
Les vents

Figure 45 : Rose des vents de kolea.
Source : Climat consultant

La rose de vent montre que les vents dominants soufflent dans deux directions différentes (Nord -Est et Sud - Ouest)

-Les vents dominants nord-est soufflent avec une température comprise entre 68° et 75°.

-Les vents sud-ouest soufflent avec une température comprise entre 32° et 68°.

-La vitesse du vent dans les deux directions Nord -Est et Sud-Ouest varie entre 20 m/s et 35 m/s.

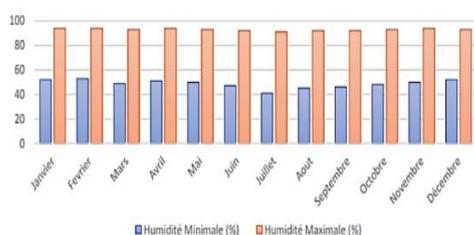
L'humidité

Figure 46 : L'humidité de kolea. Source :
<https://www.meteoblue.com>

La zone donnée est située sur la côte et présente un taux d'humidité élevé. Le taux d'humidité varie entre 40,8% et 94%.

3.2 Lecture territoriale

La première étape de notre analyse consiste en une étude à l'échelle la plus large, celle du territoire, afin de comprendre la naissance des structures bâties (parcours, villes, villages, maisons...) à partir d'un milieu initialement naturel. Cette lecture territoriale établit un lien entre le territoire et les établissements humains, et permet de dégager le processus de formation et de transformation du territoire, ainsi que les parcours territoriaux qui constituent la structure fondatrice de notre cas d'étude.

3.2.1 Présentation du Territoire et ses Limites

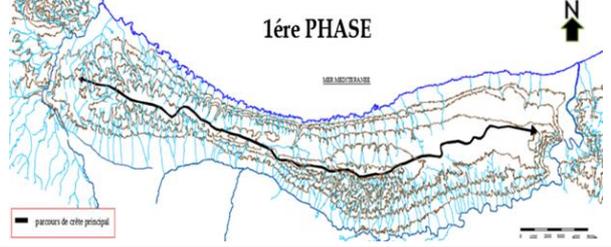
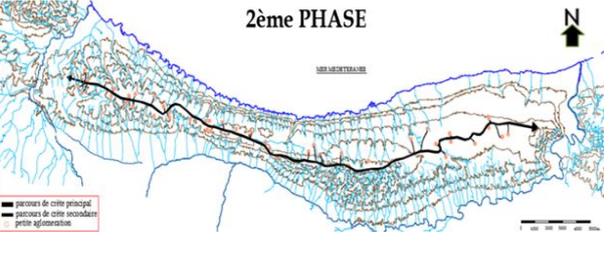
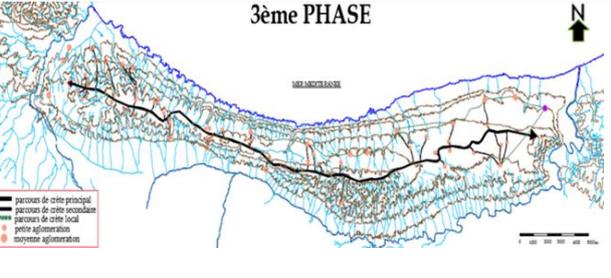
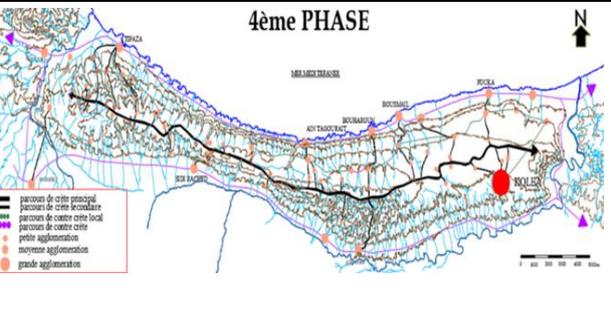
Le territoire étudié s'inscrit dans les collines du Sahel, entre l'oued Mazafran à l'Est et l'oued Nador à l'Ouest, avec pour limites naturelles la mer Méditerranée au Nord et la plaine de la Mitidja au Sud. Ce cadre géographique forme le socle de développement historique de la ville de Koléa (figure 47).



Figure 47 : carte de délimitation du territoire. Source du support : carte d'état-major 1942.

3.2.2 *Processus d'Humanisation du Territoire*

Tableau 3: *Processus d'Humanisation du Territoire. Source : BOULABES C. & MAGRI S., 2016*

Phase	Photo
<p>Phase 01 : La ligne de crête principale, qui traverse la partie sud du Sahel, a joué un rôle structurant en donnant naissance à la ville de Koléa. Elle s'étend d'Alger et Mahelma à l'Est jusqu'à Cherchell et Blida à l'Ouest.</p>	 <p>1ère PHASE</p>
<p>Phase 02 : Par la suite, des lignes de crêtes secondaires, empruntées comme chemins d'exploration, ont permis la création de plusieurs agglomérations autour de Koléa et tout au long du Sahel.</p>	 <p>2ème PHASE</p>
<p>Phase 03 : Avec la colonisation, des contre-crêtes ont été aménagées pour franchir les cours d'eau, accompagnées de chemins et routes plus ou moins rectilignes reliant Koléa aux différentes communes. Ces nouvelles voies ont parfois remplacé d'anciens chemins ou servi de raccourcis.</p>	 <p>3ème PHASE</p>
<p>Phase 04 : le développement s'est étendu vers les bas promontoires, marquant une intensification de l'installation humaine dans les fonds de vallée du Sahel. La ville de Koléa s'est alors rapidement développée, avec la création d'un maillage viaire dense, s'étendant progressivement vers la plaine de la Mitidja.</p>	 <p>4ème PHASE</p>

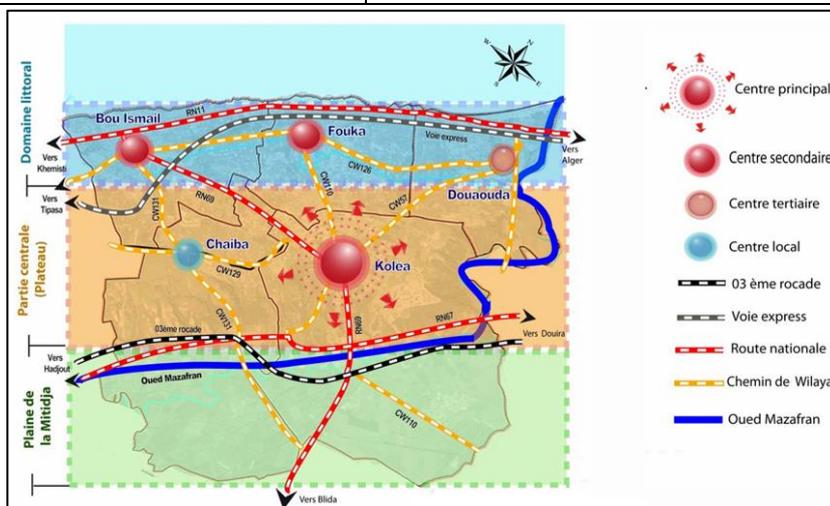


Figure 48: *Schémas de structure territoriale. Source : PDAU INTERCOMMUNAL DE KOLEA, CHAIBA, FOUKA, DOUAOUDA, BOUSMAIL*

3.2.3 *Synthèse de la Lecture Territoriale*

La ville de Koléa, grâce à sa situation géographique privilégiée, bénéficie de multiples potentialités. Son emplacement entre le relief du Sahel, la plaine de la Mitidja, et le littoral méditerranéen lui confère des atouts naturels considérables, tant en termes de connectivité que de ressources.

3.3 **Lecture diachronique**

Après avoir identifié et analysé le cadre territorial ayant présidé à la naissance de la structure fondatrice de la ville, nous nous focalisons désormais sur une échelle plus restreinte : celle de la ville elle-même, à travers une lecture historique.

Comprendre une structure urbaine implique de remonter dans le temps, car sa configuration actuelle résulte d'un enchaînement de transformations successives ancrées dans son passé.

Cette lecture diachronique permet ainsi de retracer l'évolution historico-morphologique de la ville, c'est-à-dire les mutations de sa forme urbaine au fil du temps, tout en identifiant les étapes clés ayant façonné le tissu urbain tel qu'il se présente aujourd'hui.

3.3.1 *Origine de la ville et sa fonction initiale*

Koléa a été bâtie en 1550 (957 de l'Hégire) sous le pachalik de Hassan Ben Kheir-eddine, par une population originaire d'Andalousie.

Elle occupe un site stratégique, surplombant la mer et contrôlant la plaine de la Mitidja ainsi que l'oued Mazafran, ce qui en fait un lieu privilégié pour l'implantation d'une citadelle. Le nom Koléa dérive de la transcription arabe de « Kalaa », signifiant « forteresse ». Sa position lui a conféré un rôle important de contrôle du territoire (CNERU, 2008).

La toponymie

Le nom de la ville de Kolea vient du mot « Kala'a » par allusion aux remparts (KOLEA-BONE, s.d.).

3.3.2 *Phases d'expansion et de transformations*

A. La période romaine :

À l'emplacement actuel de Koléa se trouvait autrefois un établissement romain connu sous le nom de Casae Calventi « les huttes du Chauve », situé le long d'une des grandes voies romaines reliant Cherchell à Bougie.

Ce site n'accueillait pas une véritable ville ni une colonia, mais plutôt un poste fortifié composé de quelques maisons (casae) romaines. Sa fonction principale était de protéger l'arrière du rempart de Tipaza et de surveiller l'axe stratégique reliant Cherchell à Bougie (Kouri, 2014, p. 17).

B. Période Arabo-musulmane et ottomane (1550-1832) :

Le premier noyau urbain de la ville semble se situer dans sa partie sud-est, structuré autour de la rue El-Aïn, qui suit le parcours d'une crête secondaire et a guidé son édification. Cet établissement initial s'est implanté à proximité de la source « Aïn El Hlelef », garantissant la survie des habitants. La rue El Souk, correspondant au parcours de contre-crête local reliant Alger à Cherchell, a d'abord servi de voie périphérique à cette première cité. Son développement s'est traduit par un déplacement progressif vers le nord de cette voie périphérique, qui est ainsi devenue centralisant, comme en témoigne l'évolution de la rue El Souk. Celle-ci constitue la première charnière du dédoublement de la ville vers le nord. (Figure 49).

Le second dédoublement s'est opéré vers l'ouest, structuré autour de la rue El-Arida. Les voies périphériques convergent vers les mêmes points à l'est et à l'ouest, marquant les deux accès principaux de la ville : la porte d'Alger et la porte de Cherchell. Les rues perpendiculaires à la rue El Souk correspondent principalement à des parcours d'implantation, tandis que les parcours de liaison sont rares en raison des dimensions importantes des îlots. Quant au parcours El Aïn–El Ariche, il occupe une position stratégique qui le rend centralisant, accueillant ainsi des édifices spécialisés tels que la mosquée Sidi Ali M'barek, la mosquée El Atik et le mausolée (Tounsi, 2016) (figure 50).

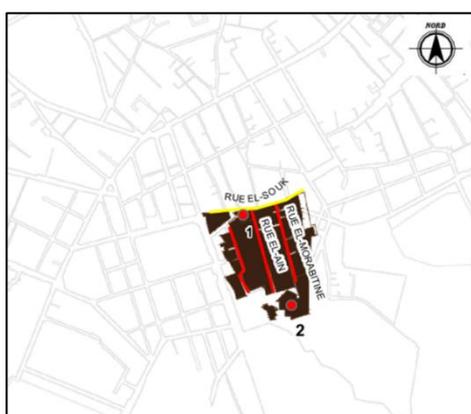


Figure 49 : Premier noyau de la médina de Kolea. Source : Auteur

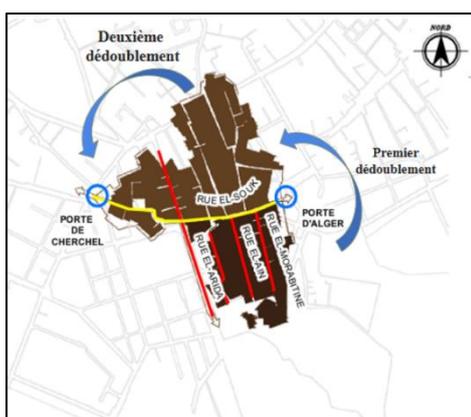
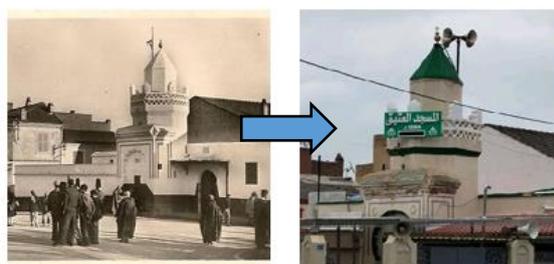
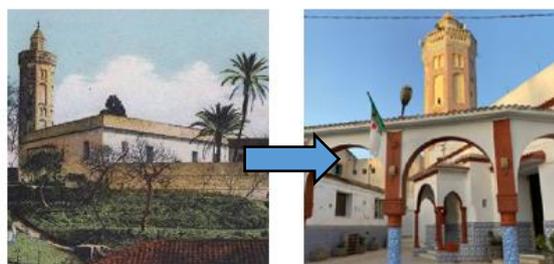


Figure 50 : Evolution de la médina de Kolea. Source : Auteur



1-MOSQUEE HANAFIT (EL-ATIK)



2-MOSQUEE SIDI ALI MEBAREK

Figure 51 : les permanences de la ville de Kolea. Source : <https://www.ebay.fr>

C. La période coloniale :

La 1ère phase (1832-1843) :

Après la chute d'Alger en 1830, l'administration française cherche à assurer sa présence en Algérie. Le général Berthezène visite Koléa le 25 septembre 1831, et la ville est conquise en 1832. Les Français élargissent son périmètre avec un nouveau mur d'enceinte et un camp militaire et l'adaptation de la morphologie urbaine aux besoins européens entraîne l'élargissement des principales voies, comme la rue El Souk, El Arida et Serradj, afin d'améliorer la circulation. Trois places sont aménagées :

- Place d'Armes : Délimitée par la rue Souk et El Arida, elle sert de point de rassemblement militaire.
- Place El Mourabidine : Située à l'est, elle est aménagée au détriment du centre historique et devient un centre de quartier.
- Place du Caravansérail : À l'ouest, elle constitue un point stratégique reliant la ville aux sentiers extérieurs. (Figure 52).

Par des arguments de salubrité et d'hygiène, le quartier Nord de la ville était percé par la rue d'Oran de bout en bout, définissant ainsi des îlots de tailles moyennes (100m) alors qu'à l'origine, leurs dimensions dépassaient les 230m (Tounsi, 2016, pp. 43–46) (Figure 53).



Figure 52 : Kôlea en 1842(côté sud de la ville)
superposition du parcellaire colonial sur l'ancien
parcellaire de la ville. Source : mémoire de Tounsi,
H,2016, p46

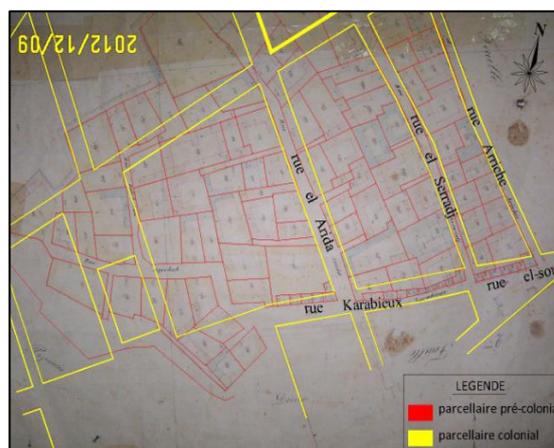


Figure 53 : Kôlea en 1842(côté nord de la ville)
superposition du parcellaire colonial sur l'ancien
parcellaire de la ville. Source : mémoire de Tounsi,
H,2016, p45

La 2eme phase (1843-1872) :

Cette période correspond aux premières extensions du bâti au-delà des limites précoloniales de la ville. Un centre-ville se constitue avec la création d'une mairie et d'une église, symboles de l'administration coloniale.

Deux nouvelles portes d'accès sont aménagées : une au nord-est et une autre au sud. Par ailleurs, une trame régulière est imposée sur le tissu arabo-musulman existant afin d'engager les travaux d'alignement des rues, tandis qu'une autre trame orthogonale, plus rigide, est créée à l'ouest pour structurer la partie coloniale émergente. (Figure 54).

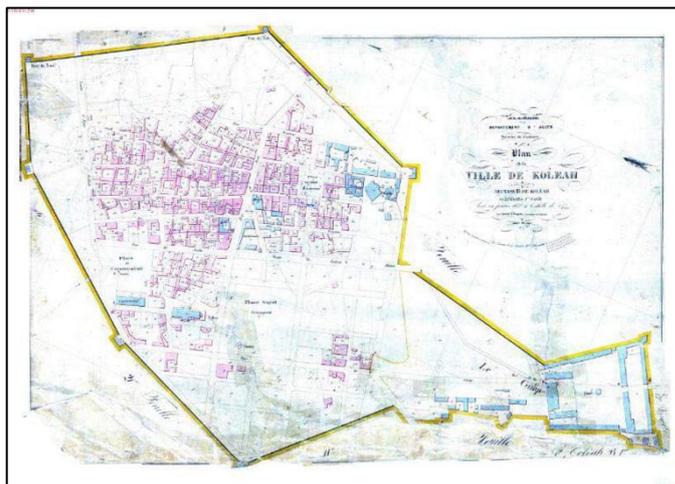


Figure 54 : Plan cadastral de la ville de Kolea en 1870 montrant la muraille autour de la ville. Source : mémoire de Kouri, Y,2014 ,45



Figure 55 : superposition du parcellaire colonial sur l'ancien parcellaire de la ville (côté ouest de la ville). Source : mémoire de Tounsi, H,2016, p47

La 3ème phase (1872-1962) :

La ville coloniale de Koléa connaît une densification intra-muros marquée par l'apparition de quartiers exclusivement européens et le réaménagement des quartiers arabes en îlots mixtes. Ce développement urbain rapide conduit à la destruction du mur d'enceinte et à l'extension de la ville au-delà de ses anciennes limites (Grici, 2016) (Figure 55).

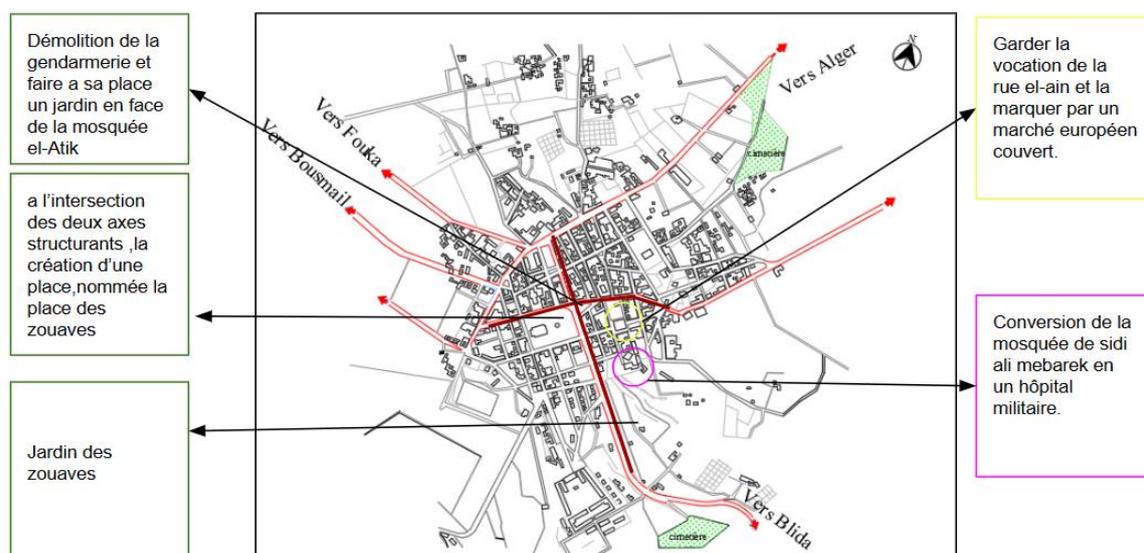


Figure 55 : La première extension extra-muros après la démolition de la muraille de la ville. Source : Auteur

D. Période post colonial :

La ville de Koléa a continué de se développer de manière radiocentrique, s'étendant dans toutes les directions, notamment vers l'est, l'ouest, et plus récemment vers le sud avec la création de nouvelles zones d'extension. Ce développement a conduit le tissu urbain à rencontrer des barrières naturelles telles que l'oued Mazafran, la forêt de Sidi Bouzid et les terrains agricoles.

Après l'indépendance, la croissance urbaine a pris une forme tentaculaire, s'opérant principalement le long du tracé agraire et entraînant une saturation progressive du tissu urbain suivant les axes de développement. En parallèle, de nouvelles extensions périphériques ont émergé, mêlant habitat collectif et individuel, et poursuivant l'étalement de la ville vers l'est, l'ouest et le nord (Figure 56).

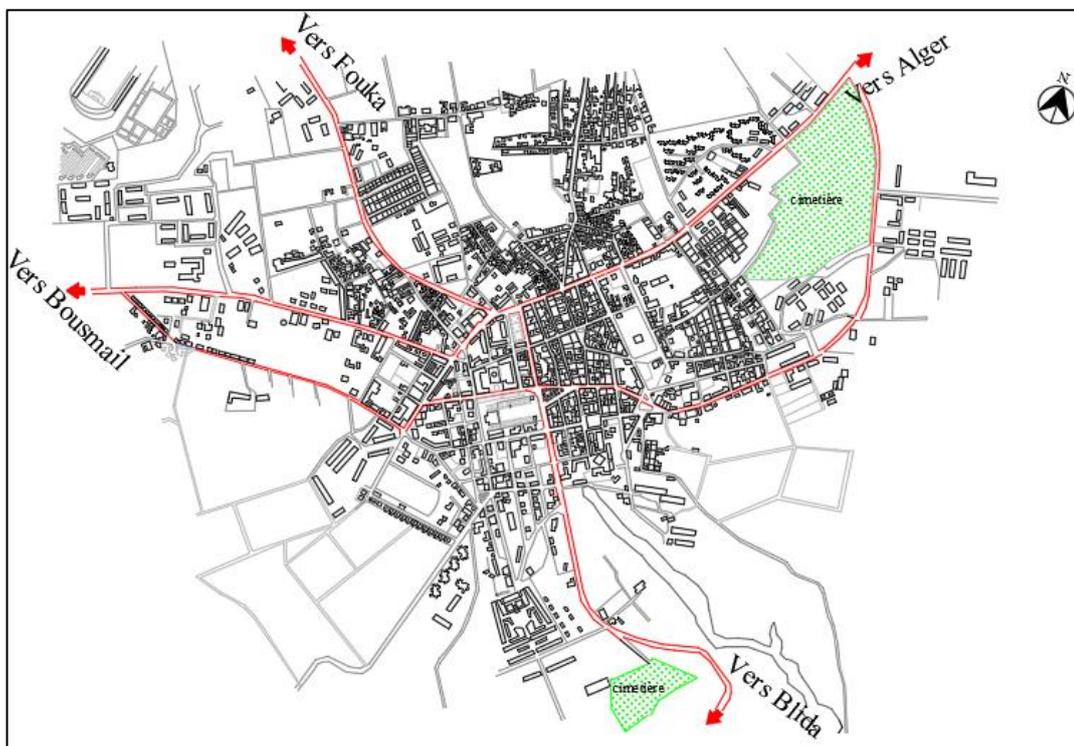


Figure 56 : Carte de la ville de kolea dans la période post colonial. Source : Auteur

3.3.3 Héritage patrimonial

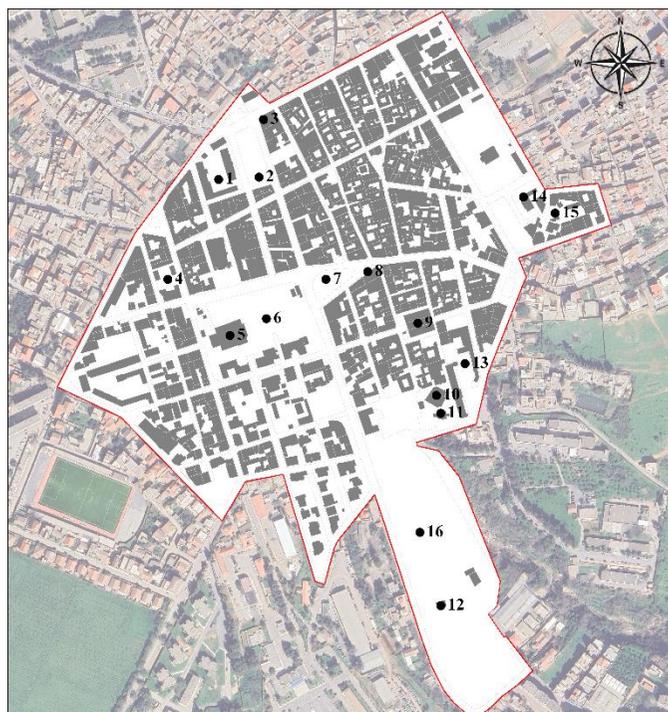


Figure 57 : Les permanences historique de la ville de kolea. Source : Auteur

Tableau 4: Les permanences historique de la ville de kolea. Source : Auteur

	Héritage patrimonial	photo		Héritage patrimonial	photo
1	Ecole ibn Badis		5	APC	
2	Place des martyrs		6	Place 01 Novembre 1954	
3	Cinéma		7	Jardin el wiaam	
4	Gendarmerie		8	Mosquee el atik	

Tableau 5: Les permanences historique de la ville de kolea. Source : Auteur

	Héritage patrimonial	photo		Héritage patrimonial	photo
9	Marché couvert		13	Hopital	
10	Mosquee sidi Ali Mebarek		14	Fort militaire	
11	Mausolee sidi Ali Mebarek		15	Polyclinique	
12	Cercle militaire		16	Jardin des zouaves	

3.3.4 Synthèse de la Lecture Historique

À l'origine, Le premier noyau urbain de Koléa se situe dans sa partie sud-est, structuré autour de la rue El-Aïn, suivant le parcours d'une crête secondaire qui a guidé son développement. La rue El Souk, initialement périphérique, a progressivement évolué pour devenir un axe central, marquant le début du dédoublement de la ville vers le nord.

La croissance urbaine de Koléa s'est ensuite faite par une succession de dédoublements. Les activités tertiaires s'implantaient en périphérie du noyau originel, caractérisé par un tissu arabo-musulman dense et introverti.

Le deuxième dédoublement, orienté vers l'Ouest, est devenu un axe structurant à l'époque coloniale. Cette phase visait à doter la ville d'une nouvelle image à travers un urbanisme régulier en damier, remaniant l'ancien tissu de la médina par des opérations d'alignement. Plusieurs édifices publics y ont été implantés, tels que la mairie, la gendarmerie et les collèges.

La démolition de l'ancienne enceinte a permis l'aménagement d'un boulevard périphérique, qui est progressivement devenu un axe structurant de l'expansion urbaine. Jusqu'alors, la ville s'était développée de manière polarisée autour de son noyau initial.

Après l'indépendance, ce schéma a laissé place à une croissance tentaculaire, suivant les axes structurants à l'échelle régionale (Alger–Bou Ismaïl et Blida–Fouka) et communale (Koléa–Berbessa–Douaouda). Cette dynamique a favorisé l'émergence de tissus urbains denses, souvent marqués par des implantations spontanées.

3.4 Analyse contextuelle de la ville ; aire d'étude, et site d'intervention

Dans les phases précédentes de notre étude sur la ville de Koléa, nous avons analysé le contexte territorial et diachronique ayant conduit à sa formation, ce qui nous a permis d'identifier les axes structurants et les mécanismes d'évolution urbaine.

Dans cette phase d'analyse urbaine, nous approfondirons notre lecture de la ville jusqu'à l'échelle du bâti. Il s'agira d'identifier les éléments physiques essentiels tels que la voirie, les espaces publics et les équipements, ainsi que les interactions qu'ils entretiennent.

Cette approche détaillée nous fournira les bases nécessaires pour repérer les forces et les faiblesses du tissu urbain, et ainsi orienter nos futures interventions de manière cohérente et pertinente.

3.4.1 Approche typo-morphologique du tissu urbain

A. Etude des trames urbaines

On distingue deux types de trames urbaines dans le centre historique de Koléa : une trame précoloniale, vernaculaire et organique, et une trame coloniale caractérisée par une organisation orthogonale. Cette dernière s'est superposée à la trame existante en cherchant à l'ordonner tout en conservant certains de ses traits originels (Figure 58).

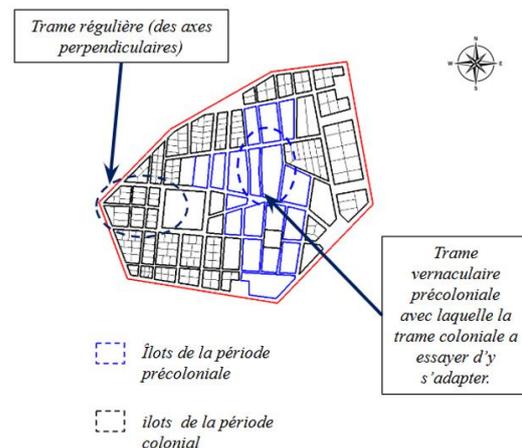


Figure 58 : La trame urbaine du centre historique de koléa. Source : (Boulabes et Magri, 2015).

B. Morphologie des îlots

Les îlots dessinés sur la carte ci-dessous datent de l'époque coloniale. La plupart ont une forme rectangulaire, tandis que d'autres sont trapézoïdaux. Les îlots allongés ont une largeur correspondant à celle de deux maisons.

À l'origine, le parcellaire urbain était un parcellaire agraire qui, durant la période coloniale, a subi des transformations importantes pour devenir un parcellaire urbain. La majorité des parcelles adoptent une forme rectangulaire, avec des dimensions différenciées (Figure 59).

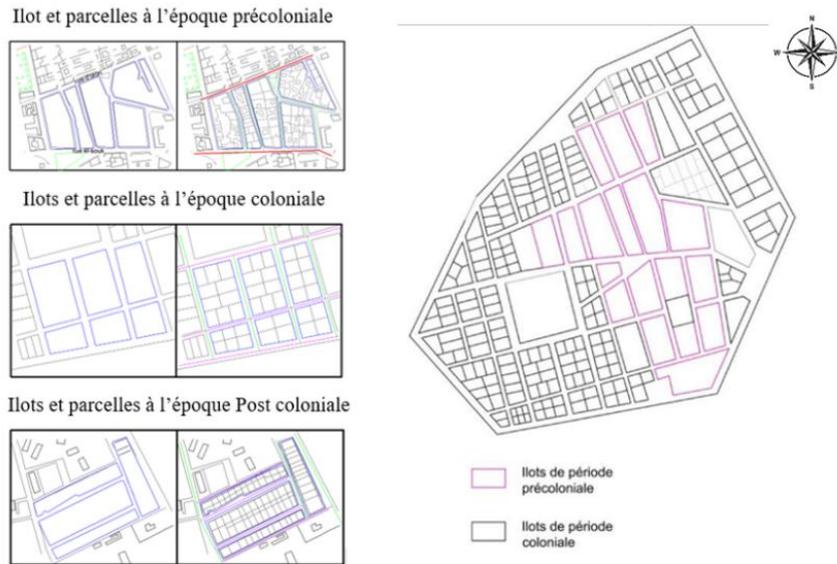


Figure 59 : Carte des morphologies des ilots. Sources : (Boulabes et Magri, 2015).

Dans les parcelles de forme rectangulaire, le côté le plus court est orienté vers la voie principale (voie structurante), tandis que le côté le plus long s'étend le long d'une voie secondaire, telle qu'une ruelle ou une voie d'implantation.

(Figure 60).

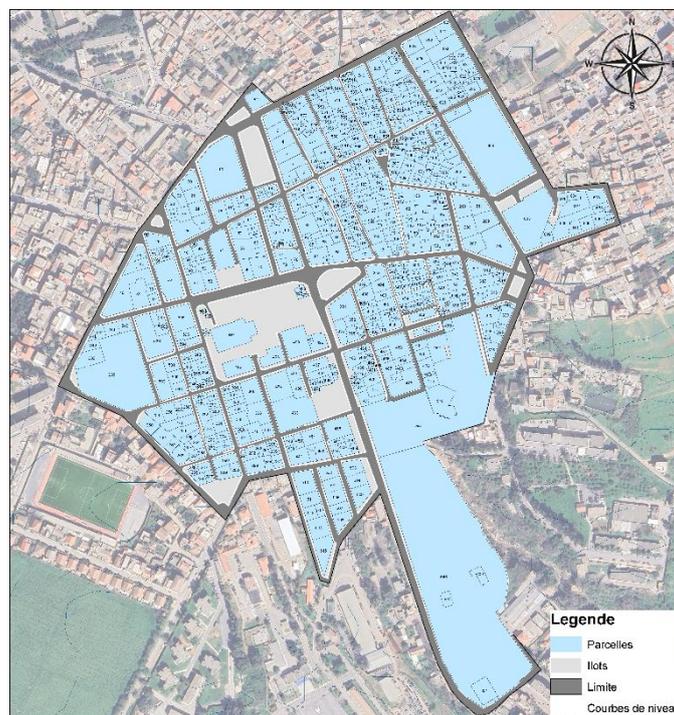


Figure 60 : Carte des ilots et parcelles. Source : dessiné par l'auteur à partir du POS.

C. Typologie architecturale

La ville de koléa est une ville ancienne, où on trouve plusieurs styles architecturaux et plusieurs types de bâtiments dominants.

Les types de bâtiments dominants

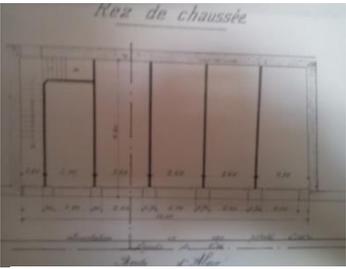
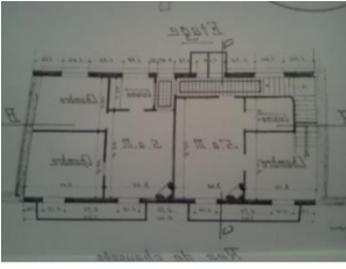
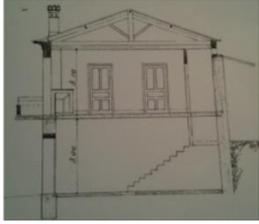
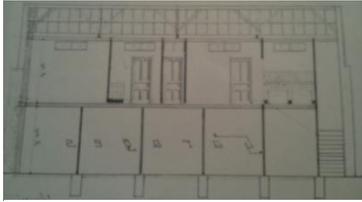
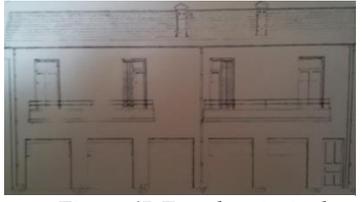
1- La maison précoloniale :

Tableau 6: Synthèse d'analyse typo-morphologique de tissu ancien de Kolea. Source : Auteur

	Analyse	Photo
Forme et fonction	<p>Il s'agit d'une maison rectangulaire de 130,5 m², située dans un quartier ancien et alignée sur une voie de desserte. De plain-pied et introvertie, elle s'organise autour d'une cour centrale accessible via une Skifa.</p> <p>-La façade externe est aveugle, marquée uniquement par une petite porte en arc outrepassé, tandis que la façade interne s'ouvre sur la cour par une porte et une fenêtre.</p> <p>-Les fenêtres, de petite taille (50 x 80 cm), sont barreaudées.</p> <p>-La toiture inclinée vers la cour repose sur des troncs d'arbre (2 à 2,5 m), recouverte de tuiles rouges, avec une structure en chevrons en bois et roseaux.</p>	 <p>Maison à Patio en R.D.C</p> <p>Figure 61: Plan de maison ottomane de kolea. Source : Mémoire master2 en architecture, thème : la parcelle comme unité morphologique d'intervention et de production de la ville, cas d'étude : kolea, présenté par Mme tounsi Hakima, encadré par Dr hadji Kenza (2015-2016)</p>
Enveloppe	<p>La maison, de type traditionnel, repose sur un système de murs porteurs en pierre (épaisseur de 40 à 60 cm) avec une assise horizontale appelée appentis.</p> <p>Elle s'organise autour d'une cour centrale bordée d'une galerie à arcades (arcs surbaissés et outrepassés),</p> <p>Une toiture inclinée en troncs d'arbre donnant sur la cour.</p> <p>L'ensemble se caractérise par la simplicité des décors, la présence de végétation, d'une fontaine, et de fenêtres étroites et longues, assurant aération et intimité.</p>	 <p>Figure 62: Vue sur le patio d'une maison de la médina. Source : Mémoire master2 en architecture, thème : la parcelle comme unité morphologique d'intervention et de production de la ville, cas d'étude : kolea, présenté par Mme tounsi Hakima, encadré par Dr hadji Kenza (2015-2016)</p>

2- La maison coloniale :

Tableau 7: synthèse d'analyse typo-morphologique de tissu coloniale de Kolea. Source : Auteur

	Analyse	Photo
<p>Forme et fonction</p>	<p>Cet exemple est un bâtiment semi collectif à deux maisons qui partagent l'escalier et un couloir pour l'accès de chaque une. Bâtie en 1952, à deux niveaux, le rez de chaussée est affectées à la ville. Elle est alignée à la rue d'Alger. C'est un cas exceptionnel ou la distribution ne se fait pas par un couloir car tout est ouvert sur la salle à manger. On trouve un seul module qui dépasse les 6m, et une hauteur de 3 à 3.10 m</p> <p>La façade est un peu régulière et simple (sans éléments décoratifs), on remarque une certaine proportion on niveau des ouvertures (portes fenêtres), il y a aussi un équilibre entre le plein et le vide.</p>	 <p>Figure 63: Plan du RDC de maison coloniale. Source : Auteur</p>  <p>Figure 64: Plan du R+1 de maison coloniale. Source : Auteur</p>
<p>Enveloppe</p>	<ul style="list-style-type: none"> -La porte d'entrée et les poteaux intérieurs se ressemblent dans les dimensions 1 /2.8m -Les ouvertures qui donnent sur la façade principale sont des portes fenêtre rectangulaires de dimensions moyennes de 1.1 de longueur et 2.8m d'hauteur. -Des fenêtres de petites dimensions 1.40m par 80cm donne sur l'arrière façade. -On ne trouve pas des éléments décoratifs au niveau des façades même à l'intérieur des maisons, c'est Une construction simple et pure. -Un système de murs porteurs et poteaux poutres. -Les murs extérieurs sont des murs porteurs en pierre de 50cm d'épaisseur. -Les murs intérieurs sont des murs cloisons en brique perforée de 10cm d'épaisseur. -La toiture donne sur la cour, inclinée en deux sens en charpente en bois et de la tuile rouge avec la présence de deux cheminées. 	 <p>Figure 65: Coupe AA. Source : Auteur</p>  <p>Figure 66: Coupe BB. Source : Auteur</p>  <p>Figure 67: Façade principale. Source : Auteur</p>

3 - La maison actuelle :

Tableau 8: synthèse d'analyse typo-morphologique de nouveau tissu de Kolea. Source : Auteur.

	Analyse	Photo
Forme et fonction	<p>La typologie de l'habitat actuelle se caractérise par une grande diversité, incluant l'habitat individuel (type villa), l'habitat collectif (appartements de type F2, F3, F4, F5) ainsi que des formes d'habitat semi-collectif.</p> <p>La majorité des constructions individuelles présentent un rez-de-chaussée à usage résidentiel, avec un développement vertical pouvant atteindre jusqu'à R+4. Concernant l'habitat collectif, on observe l'émergence de tours résidentielles allant jusqu'à R+10.</p> <p>Le système constructif employé actuellement repose sur une structure poteaux-poutres, associée à des voiles en béton armé, garantissant à la fois stabilité et modularité des espaces.</p>	 <p><i>Figure 68 : Villa a kolea. Source : Auteur</i></p>
Enveloppe	<p>L'absence de parcellaire structuré, la présence de dispositions non planifiées ainsi que de grands vides urbains sont des caractéristiques marquantes de l'environnement bâti actuel. Cette situation est en grande partie le résultat de la course au logement, d'une urbanisation d'urgence, et d'un manque de planification et de hiérarchisation survenus durant la période post-coloniale.</p> <p>S'ajoute à cela un éclectisme architectural issu des traces des civilisations précédentes, notamment ottomane et coloniale, sans réelle intégration au milieu naturel, souvent négligé. Cette approche a entraîné une mauvaise orientation des constructions et un déficit en espaces verts.</p>	 <p><i>Figure 69: AADL 832 Logements (les citronniers) a kolea. Source : Auteur</i></p>

Le cadre bâti et non bâti

Le tissu arabo-musulman est en en train de perdre son identité par la dégradation de son cadre bâtis sans opération qui lutte contre sa et l'apparition des constructions précaires et des interventions nouvelles au sein du tissu ancien (Figure 70).

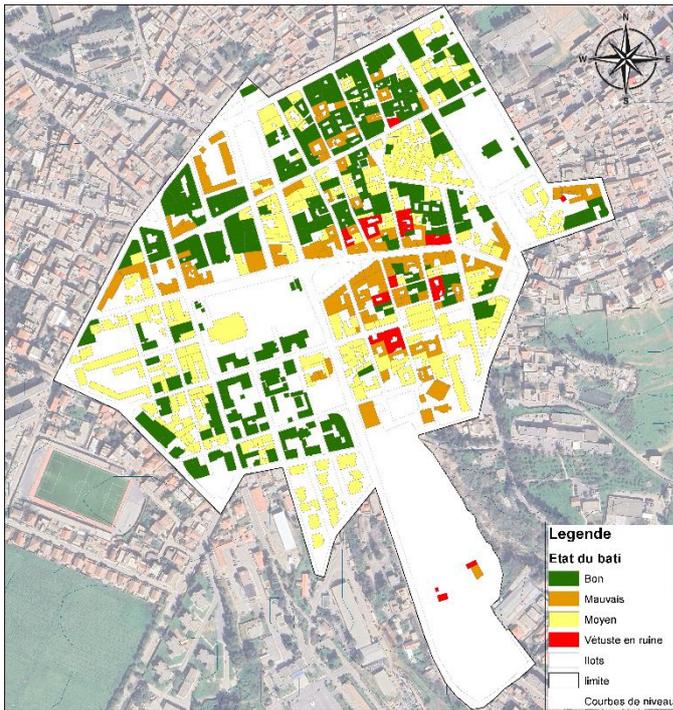


Figure 70 : Carte de l'état du bâti. Source : dessiné par l'auteure à partir du POS.

Graph des états du bâti

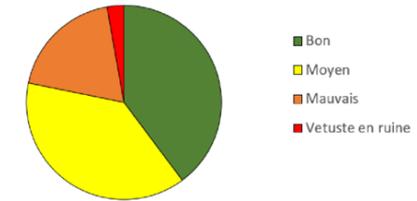


Figure 71 : Vues sur les rues de la médina. Source : Auteur

Le plein et le vide

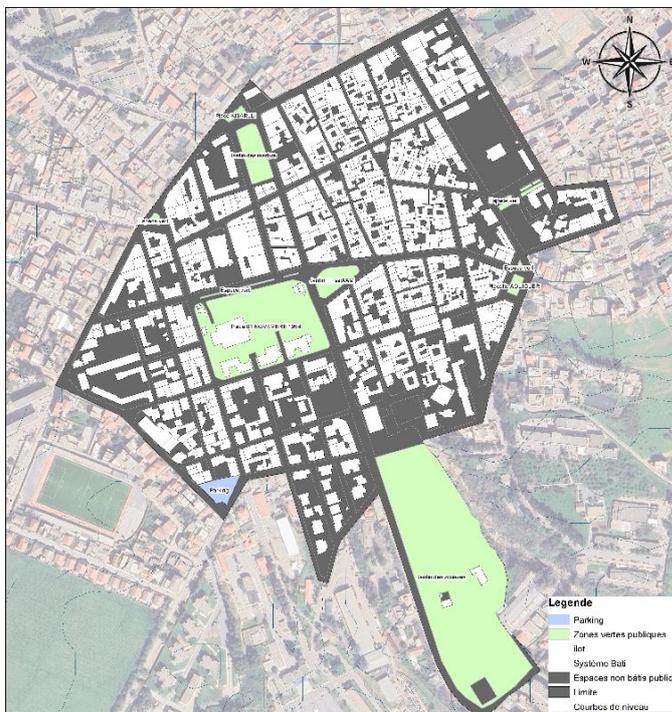


Figure 72 : Carte du bâti & non Bâti. Source : dessiné par l'auteure à partir du POS.



Figure 73: Les espaces non bâtis publics. Source : Auteur

L'analyse du cadre bâti met en évidence une prédominance de l'habitat individuel à patio, ainsi qu'une présence importante d'espaces publics et de lieux de rencontre (Figure 72).

Certaines places, comme la place de Wiaam, résultent d'alignements spontanés, tandis que d'autres, telles que la place de la mairie 01 Novembre et la place Aouiger, ont été conçues de manière planifiée (Figure 73).

Les places créées durant la période coloniale répondaient à des objectifs précis : elles visaient à structurer des séquences spatiales cohérentes dans un périmètre donné et à anticiper les futures extensions de la ville.

Ces espaces se distinguent par leur identité propre, leur dimension sensorielle, leur forme, leur perception, ainsi que par les usages et le vécu qu'ils suscitent. Pourtant, la plupart restent sous-exploités, souvent fermés ou mal aménagés.

Le Jardin des Zouaves, bien qu'il constitue une ressource urbaine majeure, est aujourd'hui délaissé, souffrant d'une pollution visuelle et d'un accès difficile. De même, plusieurs espaces verts situés à proximité de l'APC, de la polyclinique ou d'autres équipements publics ont perdu leur vocation initiale, servant fréquemment d'aires de stationnement.

Le gabarit

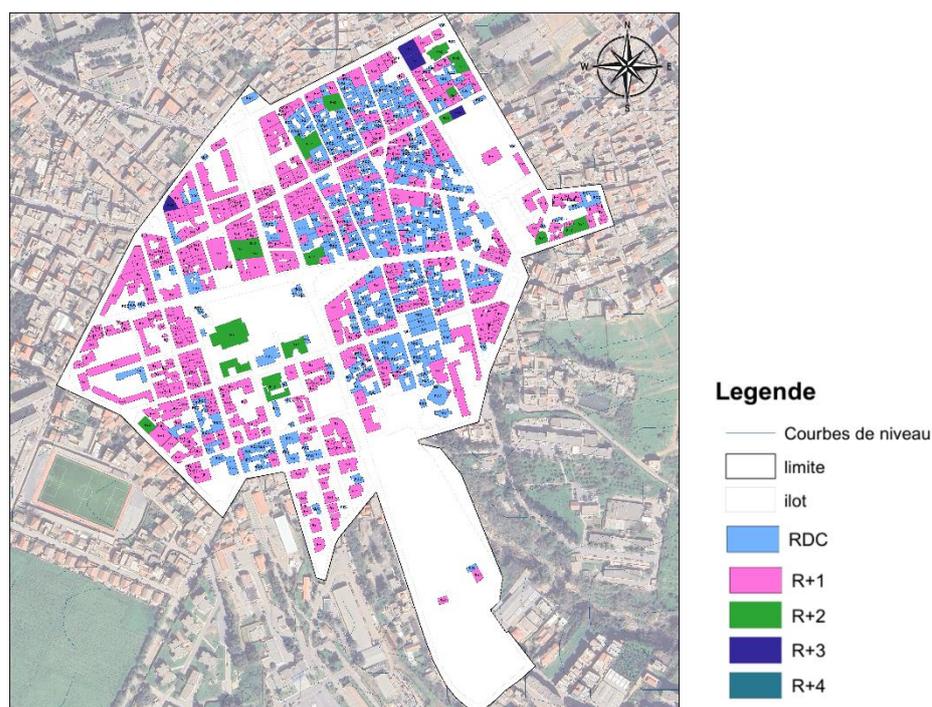


Figure 74 : Carte des gabarits. Source : dessiné par l'auteure à partir du POS.

La majorité des maisons du centre historique présentent un faible gabarit, se limitant généralement au rez-de-chaussée (RDC) ou au rez-de-chaussée avec un étage (R+1) (Figure 74).

3.4.2 Etude Du système viaire et variation du flux

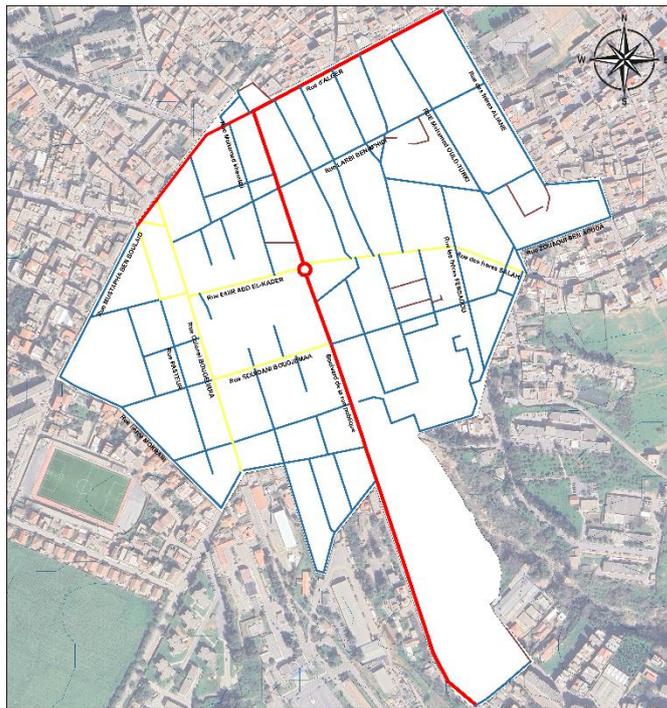


Figure 75 : Carte du réseau routier. Source : dessiné par l'auteur à partir du POS.

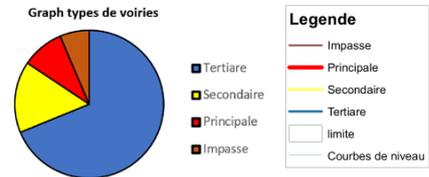
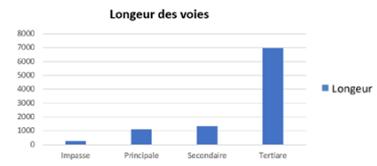


Figure 76 : la voie principale de la ville de kolea. Source : Auteur

On distingue quatre types de parcours dans la ville : (Figure 75).

- **La voie principale :**

Il s'agit de la route nationale RN69, d'une largeur de 12 mètres. C'est l'un des axes fondateurs de la ville, autour duquel Koléa s'est développée.

- **Les voies secondaires :**

Ces voies ont pour fonction de relier des nœuds ou des pôles urbains et d'assurer l'accès aux bâtiments situés en retrait de l'axe principal, comme la rue Amir Abdelkader. Leur largeur varie généralement entre 8 et 10 mètres.

- **Les voies tertiaires :**

Elles entourent la ville et ont une largeur comprise entre 5 et 7 mètres.

- **Les impasses :**

Dernier niveau dans la hiérarchie viaire, les impasses se situent à l'intérieur des îlots. Leur largeur est généralement de 4 à 5 mètres.

La carte de mobilité

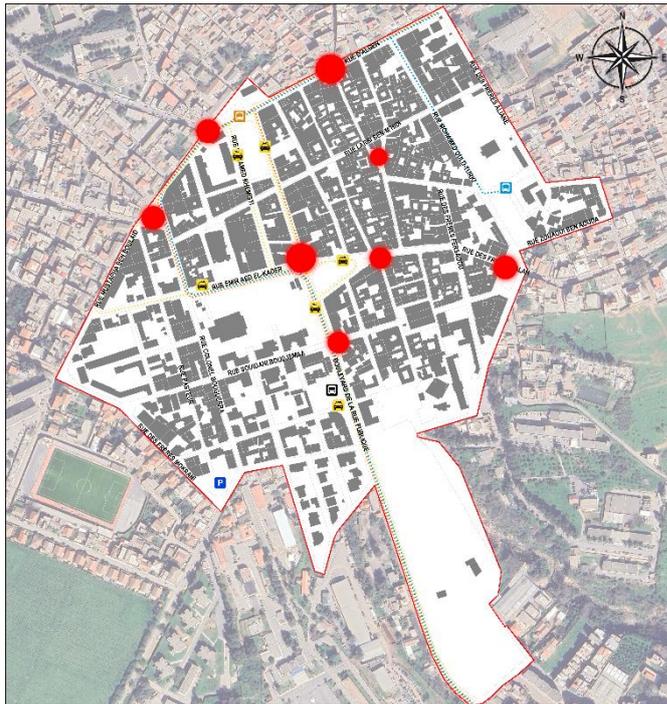
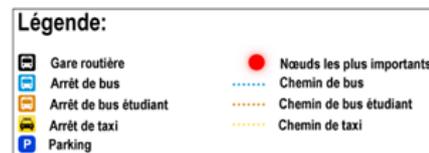


Figure 77 : Carte de mobilité. Source : dessiné par l'auteur à partir du POS.



Figure 78: Arrêt de taxi vers Tipaza. Source : Auteur



- La rue de la République, la rue Émir Abdelkader, la rue Colonel Bouguerra et la rue d'Alger bénéficient d'une desserte dense avec de nombreuses lignes de transport en commun. En revanche, la rue Mustapha Ben Boulaid et la rue Mohamed Ould Tourki ne sont desservies que par deux lignes.
- La gare routière cause un sérieux problème d'embouteillage (Figure 77).

Carte des flux

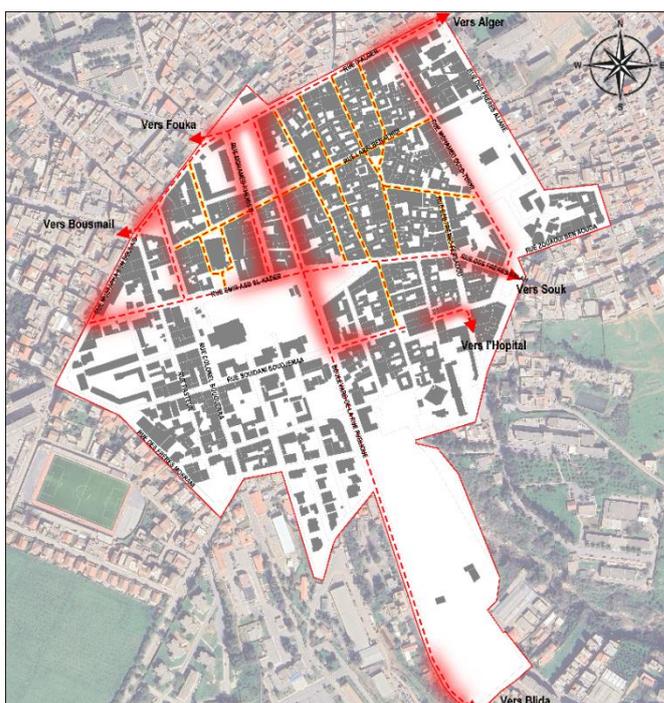
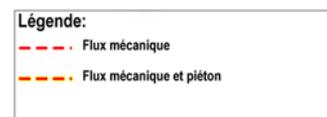


Figure 79 : Carte des flux. Source : dessiné par l'auteur à partir du POS.



Flux mécaniques (véhicules) :**• Rue de la République et rue d'Alger :**

Ces axes enregistrent un trafic particulièrement dense, notamment en direction d'Alger et Blida, renforcé par la forte concentration de commerces qui y sont implantés.

• Rue Mustapha Ben Boulaïd :

Cette rue, qui se divise en deux axes, connaît un trafic important du fait de sa fonction de liaison régionale entre Koléa et plusieurs communes de l'Ouest. Ce flux est accentué par une centralité commerciale linéaire et la présence de circuits de transport collectif.

• Rues Mohamed Khemisti, Mohamed Ould Tourki et Colonel Bouguerra :

Ces voies supportent également un flux mécanique significatif, témoignant de leur rôle structurant dans le réseau de mobilité.

• Rue Émir Abdelkader :

Le trafic y est intense, lié à la présence d'une centralité commerciale linéaire.

• Rue Souidani Boujemaa :

Cette rue connaît un flux très élevé, en raison de la proximité de l'hôpital et du marché couvert.

Flux mécaniques et piétons :

Les déplacements piétons se concentrent principalement sur les axes à forte activité commerciale.

• Rue Larbi Ben M'hidi (Rue d'Oran) :

C'est l'axe piétonnier le plus fréquenté, animé par une forte concentration de commerces. Cependant, ce flux s'interrompt au niveau de la rue des Frères Allane, où les activités attractives se raréfient.

• Rue El Ain (marché) :

Cette rue enregistre également une fréquentation piétonne notable, soutenue par sa vocation commerciale (Figure 79).

3.4.3 Organisation fonctionnelle du tissu urbain

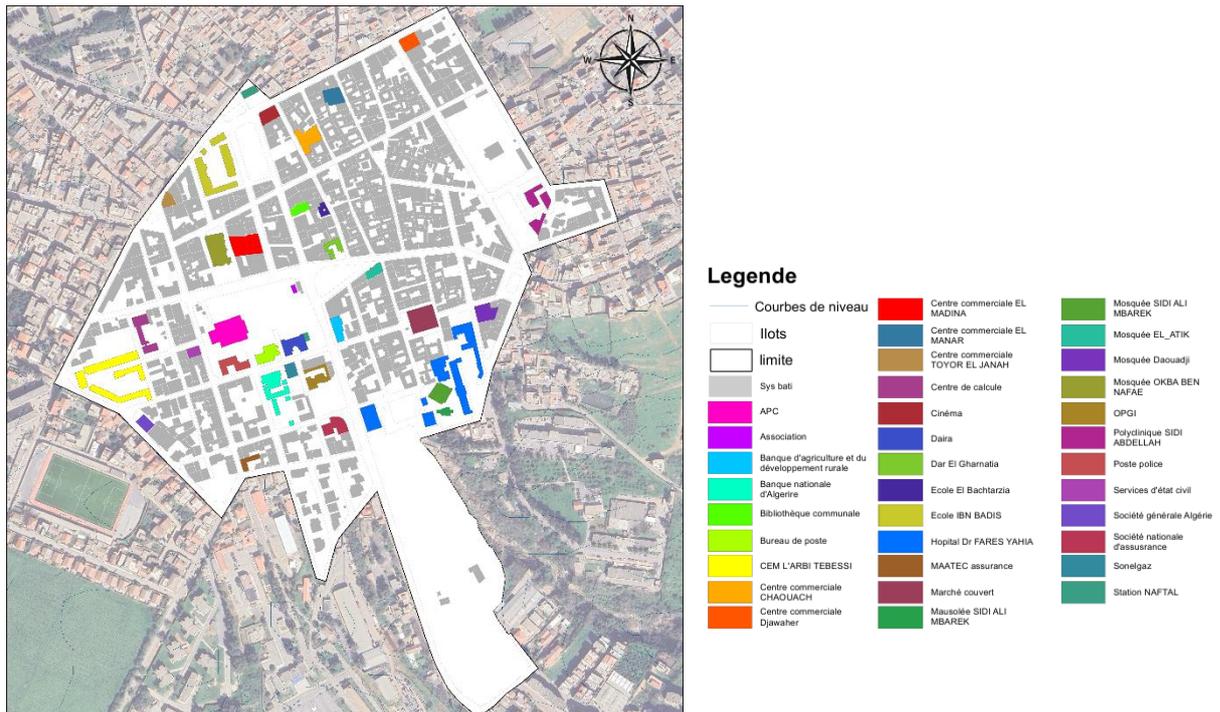


Figure 80 : Carte des équipements. Source : dessiné par l'auteur à partir du POS.

L'analyse des équipements de la ville de Koléa révèle la présence de deux grandes catégories :

- **Équipements à l'échelle de la ville**, qui se subdivisent en :
 - Équipements de centralité : banque, mosquée, APC (Assemblée Populaire Communale).
 - Équipements de périphérie : gare routière, stations-service.
- **Équipements à l'échelle du quartier**, desservant les entités locales, tels que les écoles Primaires et les petites mosquées.

On constate également que certains équipements de périphérie, comme la sûreté urbaine, la gare routière et les stations-service, sont implantés en centre-ville, ce qui engendre des dysfonctionnements urbains.

Par ailleurs, plusieurs types d'équipements d'accompagnement sont absents ou insuffisants, notamment les équipements culturels, de loisirs, les bureaux et les équipements commerciaux (Figure 80).

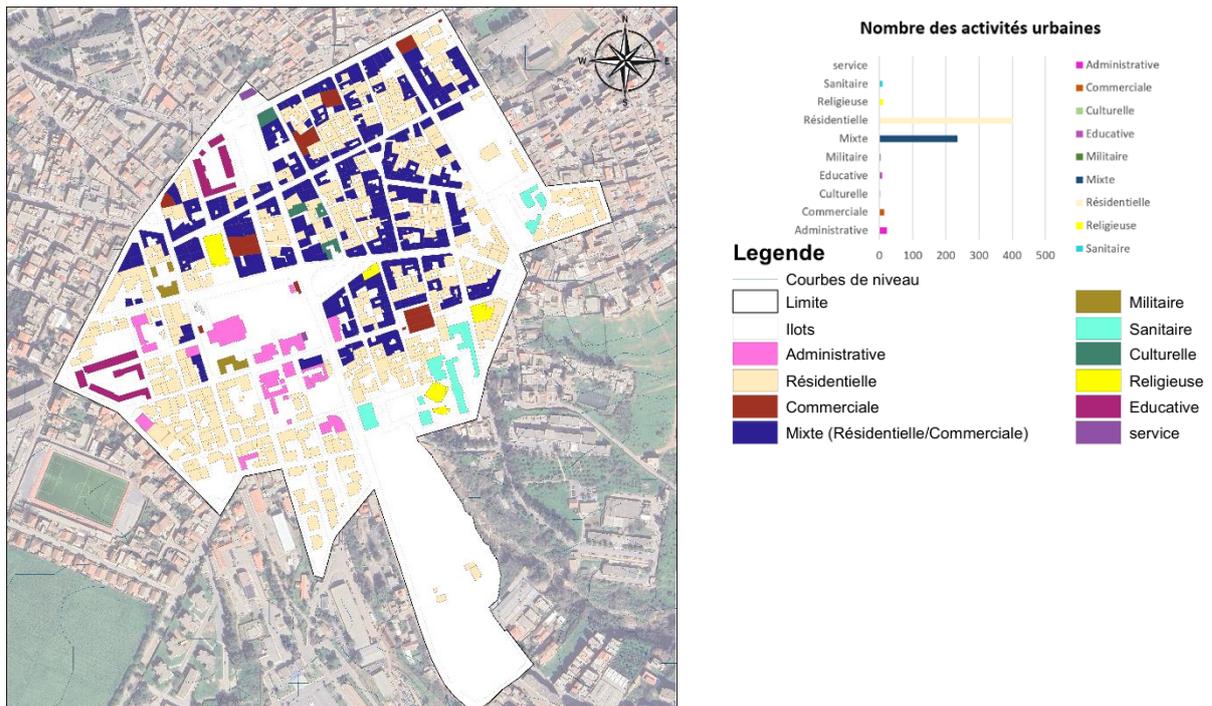


Figure 81 : Carte des activités urbaines. Source : dessiné par l'auteur à partir du POS.

- L'activité résidentielle domine largement, suivie par le secteur tertiaire, comprenant commerces, administrations et services.
- La trame fonctionnelle de la ville apparaît incomplète et insuffisante pour répondre pleinement aux besoins actuels de la population et soutenir un développement urbain équilibré (Figure 81).

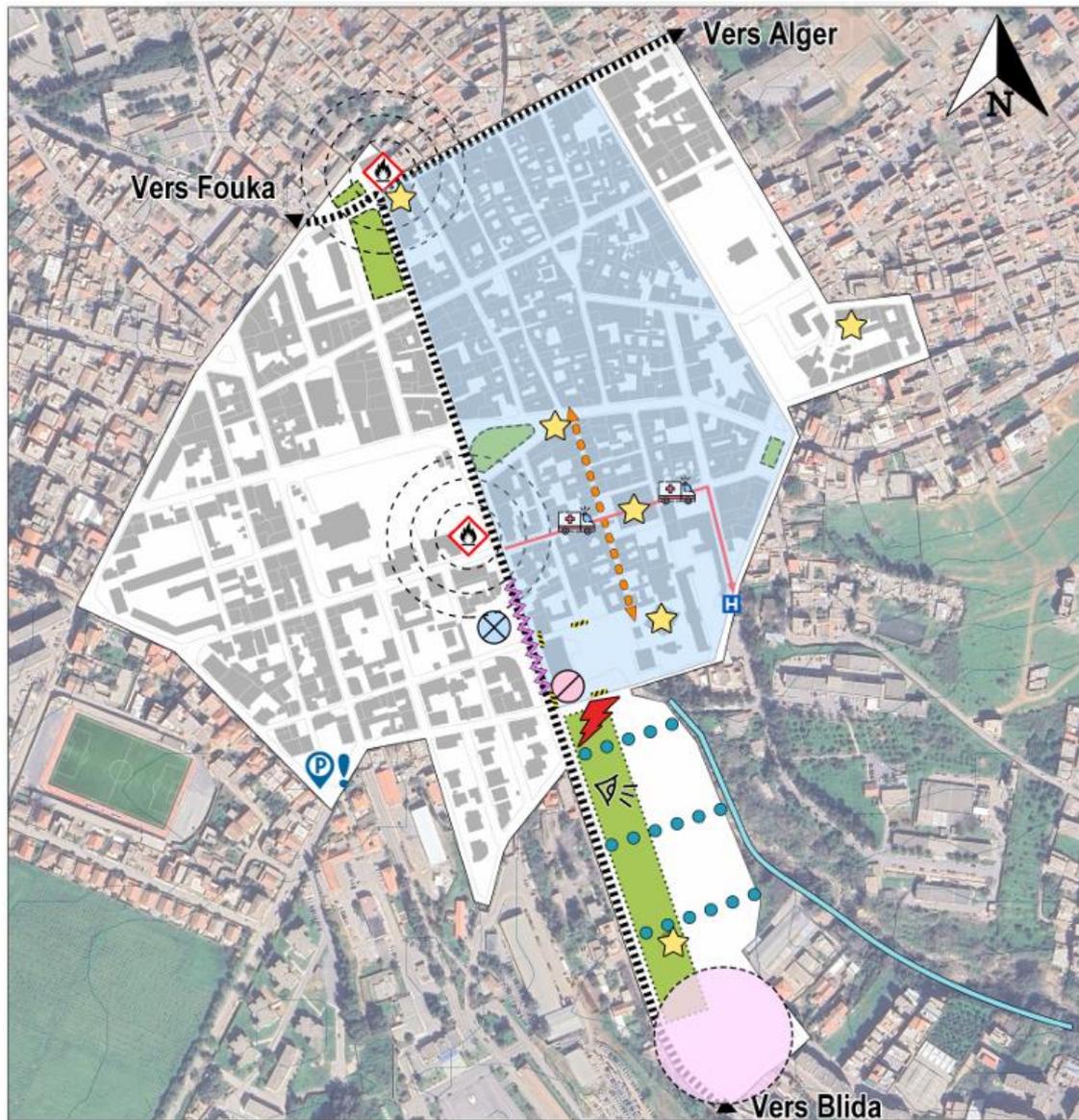
3.4.4 Synthèse de l'analyse urbaine

Après avoir analysé notre aire d'étude, nous pouvons désormais dégager les potentialités et les problèmes touchant l'urbain, notamment en ce qui concerne la voirie, les espaces publics, les équipements et la typologie. Cette analyse synthétique nous permettra d'intervenir de manière cohérente dans le tissu urbain, en nous appuyant sur les atouts existants pour résoudre les problématiques identifiées.

Tableau 9: potentialités et problèmes de la ville. Source : Auteur

	POTENTIALITES	PROBLEMES
VOIRIE	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de l'axe principal (RN69) traversant la ville, assurant une bonne accessibilité aux différents quartiers. • Trame viaire historique bien conservée, facilitant la lisibilité du tissu urbain et les déplacements piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'hôpital n'est desservi que par un seul accès traversant le marché couvert, causant des conflits d'usage et compliquant l'accès des secours. • Malgré sa forte valeur historique, la rue El-Aïn a perdu son rôle structurant dans l'organisation urbaine de Koléa. • Manque des parkings du stationnement. • L'entrée de la ville de Koléa manque d'aménagements distinctifs, ce qui réduit sa visibilité et nuit à son rôle de porte d'accès identifiable. • Manque de percées et d'articulation avec le ruisseau.
ESPACES PUBLICS	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de places publiques structurantes, telles que la place de la mairie et la place Aouiger, place kisserli . • Jardins publics historiques à forte identité, créés durant la période coloniale, comme le Jardin des Zouaves et le Jardin El Wiaam. • La présence d'un ruisseau constitue un atout naturel à intégrer dans la conception urbaine. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pollution visuelle et dégradation du jardin des zouaves malgré son potentiel paysager et ses vues vers le ruisseau. • La rupture du jardin des zouaves avec la ville. • Plusieurs jardins et places sont clôturés ou non aménagés, limitant leur usage social.
TYPOLOGIE	<ul style="list-style-type: none"> • Présence d'habitat individuel à patio : Ce type d'habitat est typique de la médina, créant des espaces intimes et agréables. • La ville conserve des bâtiments et structures anciennes qui témoignent de son histoire. • La coexistence d'habitat, de commerce et de services publics dans certains secteurs renforce la dynamique urbaine et la diversité des activités. 	<ul style="list-style-type: none"> • La dégradation du cadre bâti du tissu arabo-musulman. • De nombreux bâtiments présentant une valeur architecturale significative dans le centre historique de Koléa sont aujourd'hui abandonnés.
EQUIPEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de deux catégories d'équipements : La ville dispose d'équipements de centralité (banque, mosquée, APC, hôpital) et de proximité (écoles primaires, petites mosquées), facilitant l'accès des habitants à des services essentiels. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stations-service en centre-ville présentent des risques de sécurité (incendies, fuites) et dégradent la qualité urbaine, notamment près des espaces historiques. • Gare routière située au cœur du centre historique cause congestion, problèmes de circulation et danger pour les piétons. • Manque d'équipements d'accompagnement (culturels, loisirs, commerces), ainsi que le manque de logements destinés aux médecins résidents.

Carte de diagnostic



- Legende:**
- | | | |
|--|--|---|
| — Courbes de niveau | ⚡ Problème de congestion | ■ Dégradation du cadre bâti du tissu arabo-musulman |
| □ Limite | ↔ Rue El Ein sans rôle structurant | ⚡ Rupture du Jardin des Zouaves avec la ville |
| □ Ilots | ● Manque d'articulation avec le ruisseau | ★ Permanence historique mal valorisée |
| ■ Système bâti | ▬ Clotures | ■ Place et jardin clôturés ou non aménagés |
| ⬮ Station-service (risque de sécurité) | H Accès unique à l'hôpital | ⚡ Pollution visuelle |
| ⊗ Gare routière | P Manque de parkings | |
| ⊘ Absence d'équipements d'accompagnement | ⊘ Entrée de ville non marquée | |

Figure 82 : Carte de diagnostic du centre historique de kolea. Source : dessiné par l'auteure à partir du POS.

3.5 Intervention urbaine

Notre projet urbanistique s'appuie avant tout sur la valorisation du centre historique de Koléa, dans le but d'améliorer la qualité de vie de ses habitants par la piétonisation et l'aménagement des espaces publics, ainsi que par l'introduction des fonctions manquantes, en ciblant des objectifs majeurs.

Pour concrétiser cette réflexion, nous avons opté pour une composition urbaine intégrant le tissu existant avec ses éléments forts, ainsi que les potentialités paysagères de la ville. Cette composition englobe une série d'opérations et d'actions articulées notamment autour de la voirie, des espaces publics, des équipements et de la typologie urbaine.

Tableau 10: L'intervention urbain. Source : Auteur

	Solutions
Voirie	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer une trémie routière pour desservir directement l'hôpital, évitant le passage par le marché couvert. • Ajouter un autre accès à l'hôpital à partir de la RN69, afin de diversifier les points d'entrée. • Articuler entre les permanences historiques par une voie piétonne pour revaloriser la rue El-Aïn dans l'organisation urbaine. • Supprimer certaines clôtures afin de créer de nouvelles traversées et faciliter la circulation piétonne, en assurant une meilleure connexion entre les parties Sud et Nord. • Aménager une promenade qui suit le tracé naturel du ruisseau, afin de valoriser son potentiel paysager. • Envisager un parking souterrain pour répondre aux besoins en stationnement et libérer l'espace public en surface.
Espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement des espace publiques • Protéger et valoriser la trame végétale existante ainsi que l'alignement des arbres pour structurer une promenade agréable et ombragée. • Mettre en valeur le ruisseau en révélant son potentiel paysager par des aménagements adaptés et respectueux de l'environnement.
Typologie	<ul style="list-style-type: none"> • Articuler entre les permanences historiques par un axe piéton pour préserver et valoriser le tissu bâti. • Mettre en place des programmes de réhabilitation des façades.
Equipements	<ul style="list-style-type: none"> • Supprimer la station-service 1 en centre-ville, en s'appuyant sur les stations proches. La parcelle sera réaménagée en maison des jeunes. • Supprimer la station-service 2 et aménager une terrasse urbaine. • Déplacer la gare routière à l'extrémité du jardin des Zouaves permettra de réduire la congestion, de réanimer le jardin et de renforcer la visibilité de son entrée, tout en aménageant l'ancienne gare en siège administratif conformément au programme approuvé par le POS. • Projeter un programme léger d'habitat collectif pour loger les médecins. • Créer un centre artisanal et un centre commercial.

3.5.1 Schéma d'intervention urbaine

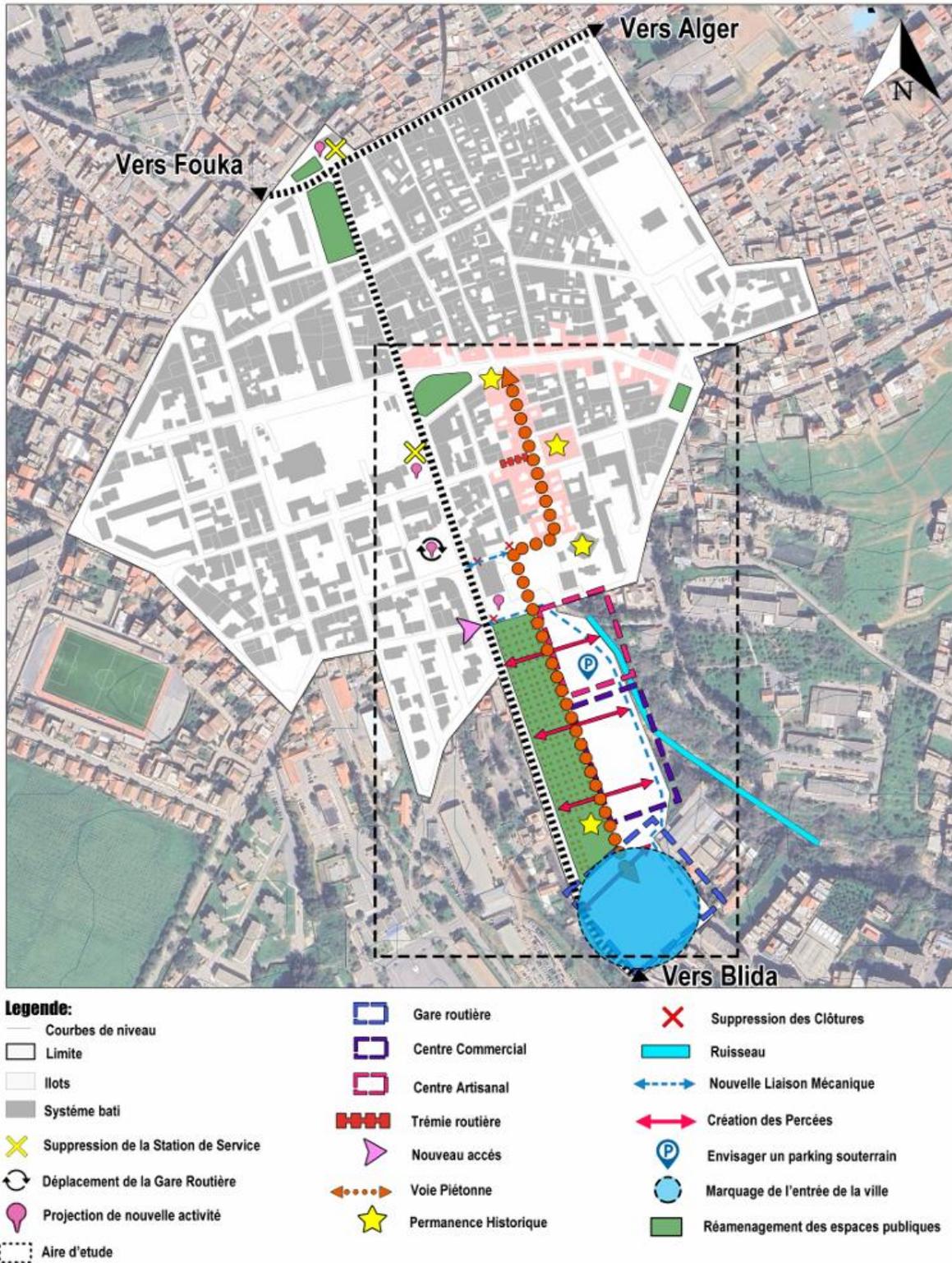


Figure 83 : le schéma d'intervention urbaine. Source : dessiné par l'auteure à partir du POS.

3.5.2 Analyse séquentielle

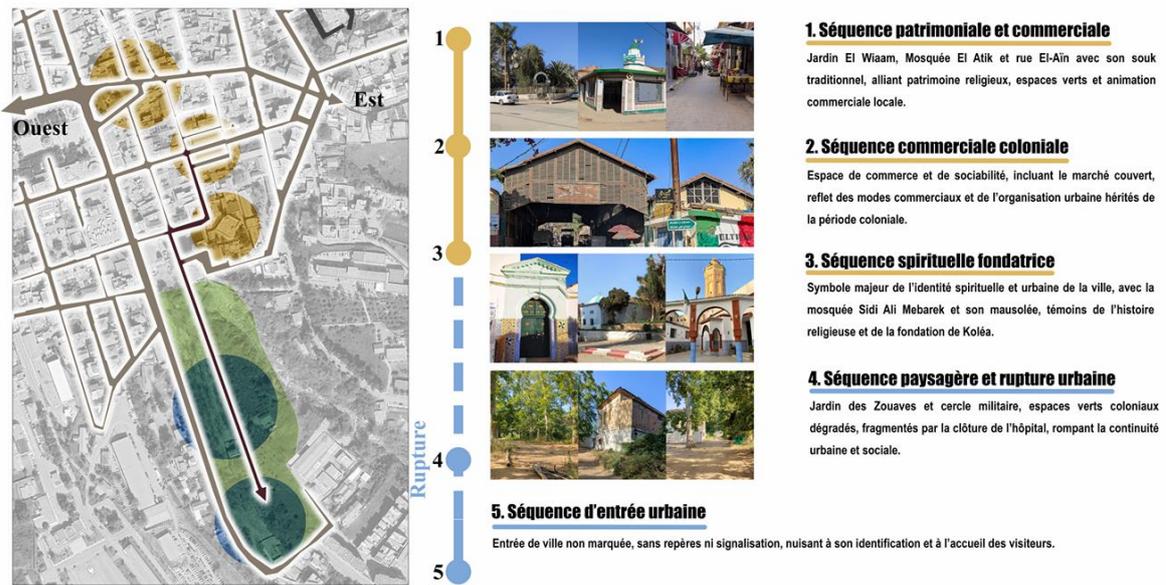


Figure 84 : Analyse séquentielle. Source : Auteur

Compte tenu de l'emplacement du site au cœur du centre historique, on observe une prédominance significative du patrimoine culturel et des activités commerciales, malgré un manque d'entretien adéquat. Par ailleurs, la clôture de l'hôpital engendre une rupture séquentielle, créant une barrière urbaine et sociale. Dans ce contexte, le projet vise à instaurer un point focal qui maintienne le rythme urbain et introduise une nouvelle séquence le long de l'axe piéton. Tirant parti de sa position stratégique, il valorisera les dimensions culturelles et patrimoniales de la ville, en créant un pôle artisanal et commercial dynamique (Figure 84).

3.5.3 Schéma d'aménagement

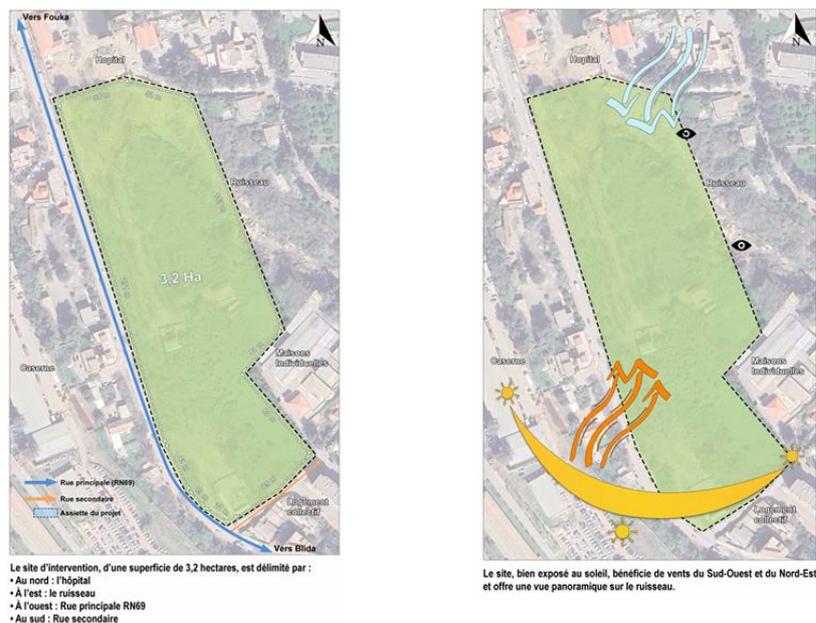


Figure 85 : Schéma d'aménagement. Source : Auteur

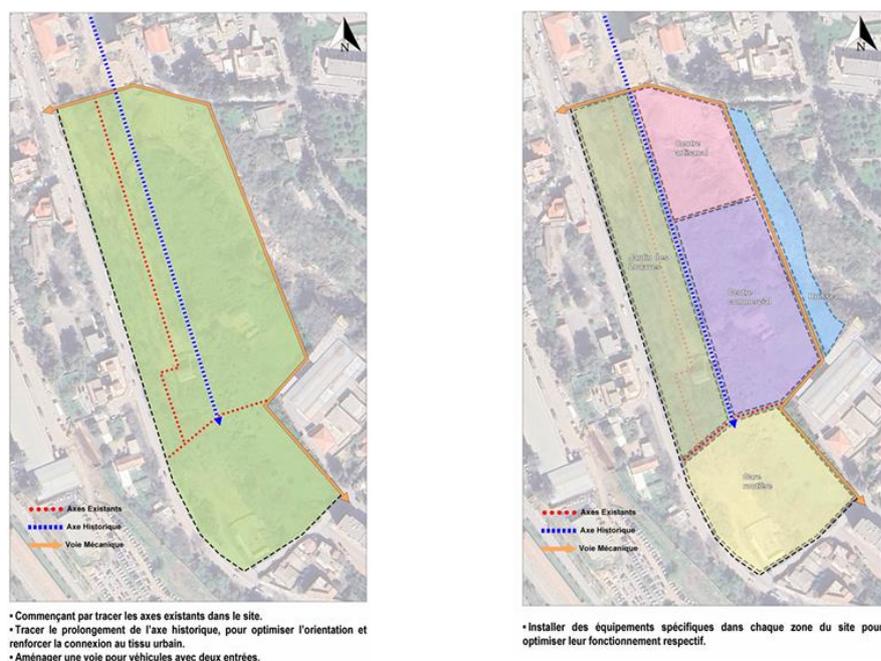


Figure 86 : Schéma d'aménagement. Source : Auteur

3.5.4 Plan d'aménagement

Après avoir déterminé les grandes lignes de notre projet sous forme d'une série d'actions urbaines visant l'amélioration du cadre urbain de la ville, maintenant nous passons à une échelle plus restreinte dont on va interpréter ces actions par la concrétisation du Plan d'Aménagement qui englobe les axes majeurs de notre réflexion urbaine :

Axe 1 : une voie piétonne

Cette voie piétonne constitue un élément clé du projet d'intervention, car elle permet de redonner un rôle structurant à la rue El-Aïn. En effet, cette rue, déjà animée par une activité commerciale, relie plusieurs permanences historiques importantes. Pour renforcer cette fonction, l'axe piéton proposé sera prolongé entre le Jardin des Zouaves et les projets environnants, incluant notamment la permanence du Cercle Militaire ainsi que la gare routière située à l'extrémité du jardin. Sa piétonnisation vise à mettre en valeur ces lieux tout en améliorant leur accessibilité.

Axe 2 : Réaménagement du jardin des zouaves

En général, les jardins publics occupent une place centrale dans la ville, jouant un rôle essentiel tant dans la structure urbaine que dans le développement social. À Koléa, le « Jardin des Zouaves » présente toutefois une configuration particulière. « *Ce vaste jardin abritait autrefois, sur son allée centrale, un pavillon à étage construit en 1840, doté d'ouvertures cintrées, qui servait de cercle et de bibliothèque aux officiers de la garnison du camp de Koléa* ». (Kouri, 2014, p. 47).

Aujourd'hui, le Jardin des Zouaves souffre d'une organisation trop rigide, dominée par une allée principale qui engendre une certaine monotonie. Pour rendre cet espace plus vivant et agréable, il est proposé de supprimer cette allée centrale et d'instaurer une trame de cheminements plus fluides et variés, tout en conservant l'alignement des platanes existants, qui constitue un repère végétal fort.

Par ailleurs, plusieurs percées seront créées depuis les rues avoisinantes afin de renforcer l'accessibilité et d'ouvrir le jardin sur son environnement urbain. L'objectif est de transformer ce lieu en un véritable espace public animé, traversé et utilisé au quotidien, tout en respectant sa mémoire et son identité historique. Cette démarche vise à redonner vie au jardin en le réinscrivant pleinement dans les usages contemporains de la ville. (Figure 87).

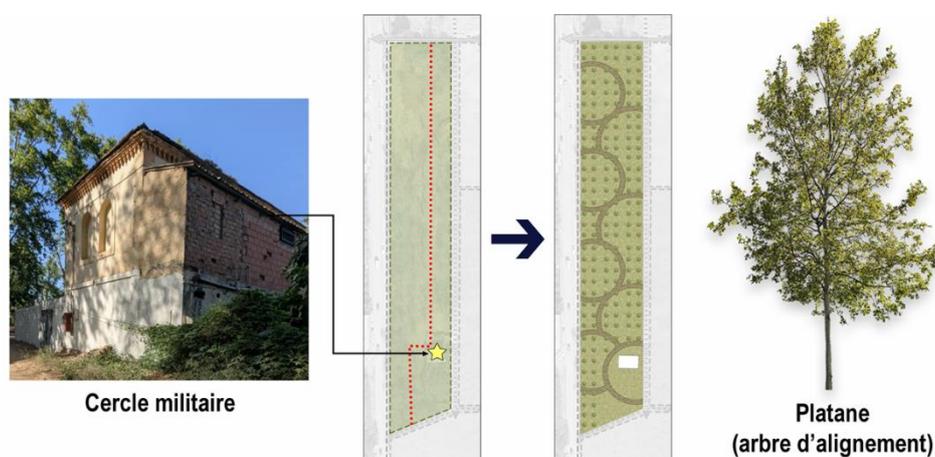


Figure 87: Le réaménagement du Jardin des Zouaves. Source : Auteur

Axe 3 : Valorisation du Ruisseau et Création de la Promenade Paysagère

La promenade le long du ruisseau est conçue pour valoriser cet espace naturel en offrant un parcours agréable et ressourçant aux visiteurs. Le cheminement suit le cours de l'eau, ponctué de points de vue et d'espaces de repos stratégiquement placés, permettant une immersion complète dans l'environnement (Figure 88 ,89).

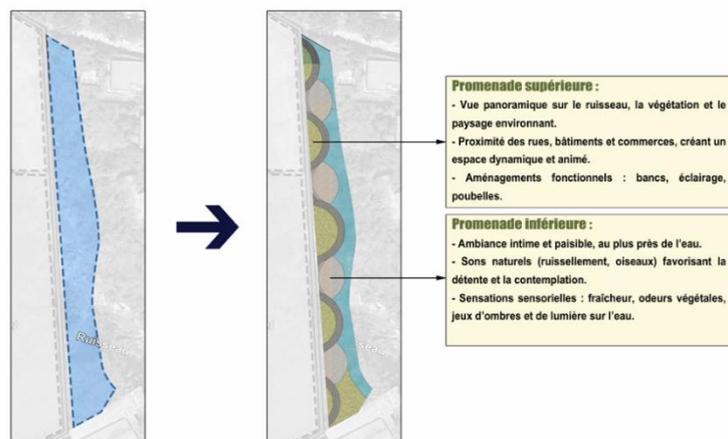


Figure 88 :La promenade paysagère, Source : Auteur

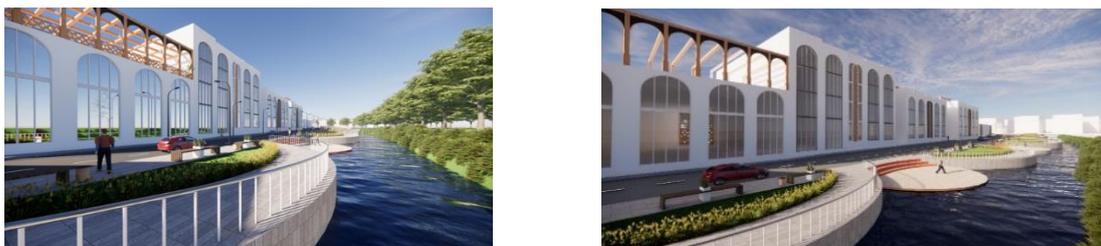


Figure 89 : promenade paysagère. Source : Auteur

Axe 4 : Déplacement de la gare routière

Cette gare assure la desserte des usagers de la commune de Koléa vers les wilayas de Blida, Chlef et Ain Defla, tout en desservant également les communes et localités avoisinantes situées à l'ouest, notamment Attatba, Tektaka et Berbissa. Par ailleurs, un réseau de bus circule au sein même de la commune, facilitant les déplacements entre la gare et la gare située sur la route d'Alger.

Ce repositionnement stratégique facilite les déplacements quotidiens et régionaux, tout en permettant de réanimer le Jardin des Zouaves et de renforcer la notion de porte urbaine à l'entrée de la ville, améliorant ainsi la visibilité et l'identité de Koléa.

Dans le cadre des travaux de terrassement prévus pour l'aménagement de la gare, deux plateformes ont été réalisées. La première a été creusée jusqu'à une profondeur de -2.08 m. Une seconde plateforme du même niveau a ensuite été exécutée, atteignant une profondeur totale de -4.16 m par rapport au terrain naturel (Figure 90, 91).



Figure 90 : le déplacement de la Gare routière. Source : Auteur

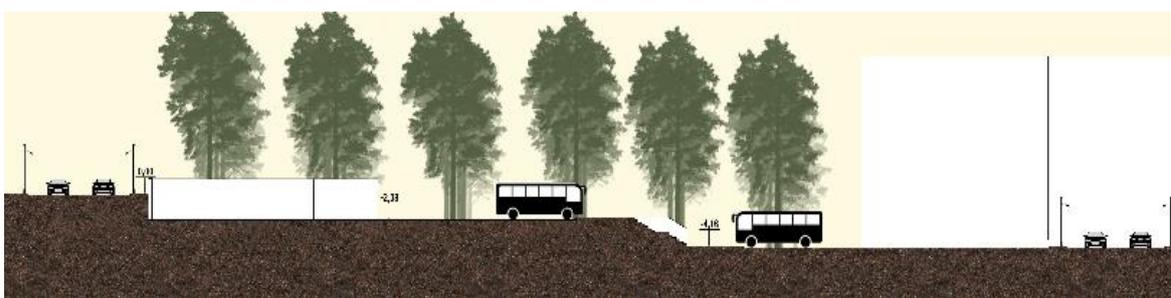


Figure 91 : Coupe de la gare routière, Source : Auteur



Figure 92 : vues de la gare routière. Source : Auteur

Axe 5 : Création d'un Centre artisanal et centre commercial (sera détaillé dans l'intervention architectural)

Plan des plates formes

L'image illustre l'organisation en plateformes successives du terrain, avec un traitement en gradins permettant une meilleure adaptation à la topographie existante. Chaque zone est représentée par une couleur distincte, avec un dénivelé clairement indiqué par des flèches de pente et des altimétries précises (Figure 93).

Cette découpe en paliers permet une gestion rationnelle des terrassements et des écoulements des eaux, tout en facilitant l'implantation des différentes fonctions programmatiques du projet. Elle reflète une volonté d'intégration douce dans le site et d'optimisation des mouvements de terre. Le traitement progressif des hauteurs garantit également une bonne accessibilité entre les différents secteurs du projet (Figure 94).

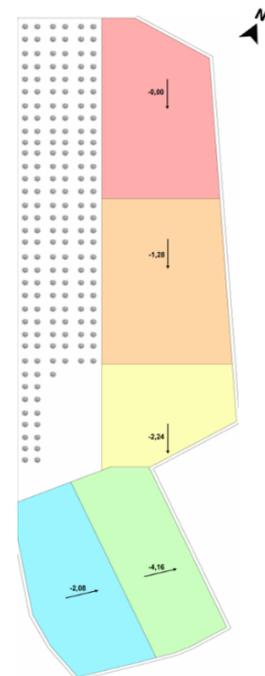


Figure 93 : Plan des plateformes. Source : Auteur

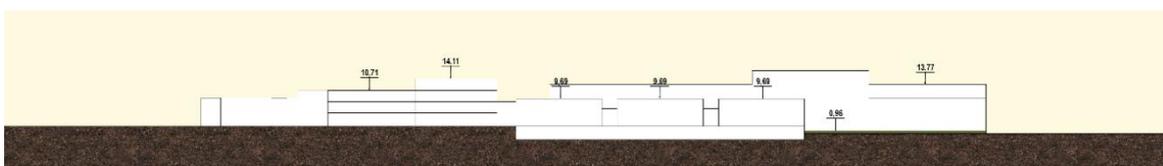


Figure 94 : Coupe urbaine. Source : Auteur

La distribution des masses

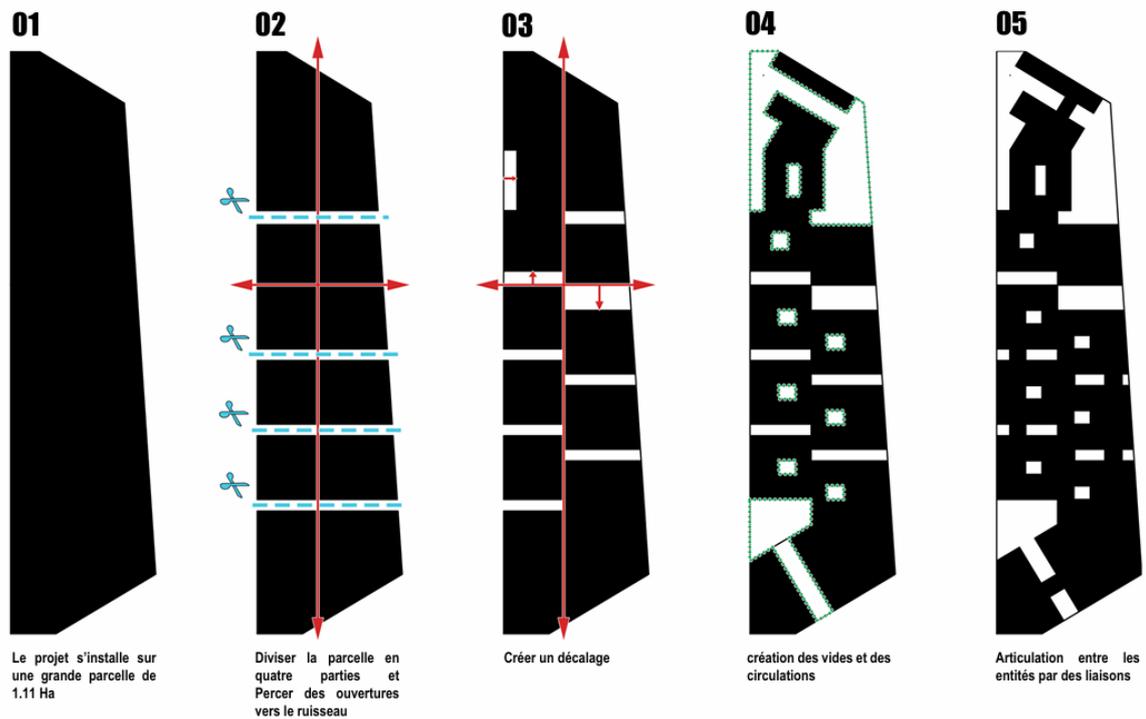


Figure 95 : la distribution des masses. Source : Auteur

Plan de masse (plein et vide)

Ce plan met en évidence une composition inspirée du cadre bâti environnant, avec une implantation fragmentée des volumes construits qui respecte les logiques d'orientation, de densité et d'alignement du tissu urbain existant.

Le projet adopte une forme linéaire, avec une centralité bâtie marquée au cœur du site, traduisant une volonté de structurer l'espace sans rompre avec son contexte (Figure 96).



Figure 96 : Plan de masse. Source : Auteur

Diagramme de circulation

Le diagramme ci-dessus illustre de manière synthétique les deux types de circulation envisagés dans le périmètre du projet : mécanique, piétonne.

Chacune de ces circulations répond à des logiques d'usage et d'accessibilité spécifiques, dans le but d'assurer une bonne lisibilité des parcours et une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers (Figure).

Circulation mécanique (1) :

Elle indique les voies destinées aux véhicules motorisés, Ce choix stratégique permet de limiter la présence de voitures à l'intérieur du projet, tout en assurant des points d'accès clairs vers les parkings situés en bordure. Cela favorise une transition vers des zones plus calmes et sécurisées à l'intérieur du site.

Circulation piétonne (2) :

Elle structure l'intérieur du site en une trame fluide et accessible exclusivement aux piétons. Elle traverse les espaces verts, les zones d'activités et relie les différentes entités programmatiques (ateliers, espaces publics, etc.). L'accent est mis sur la continuité piétonne, la promenade et l'expérience urbaine à l'échelle humaine.

Circulation mixte (3) :

Elle combine les deux précédentes tout en établissant une hiérarchie claire. Les voies partagées sont aménagées de manière à garantir la sécurité des piétons tout en permettant un accès ponctuel pour les services, les livraisons ou les cas d'urgence.

Ce schéma met en évidence l'approche intégrée du projet en matière de mobilité douce, de désenclavement et de valorisation des parcours piétons, en cohérence avec les principes de durabilité et d'habitabilité de l'espace public (Figure 97).

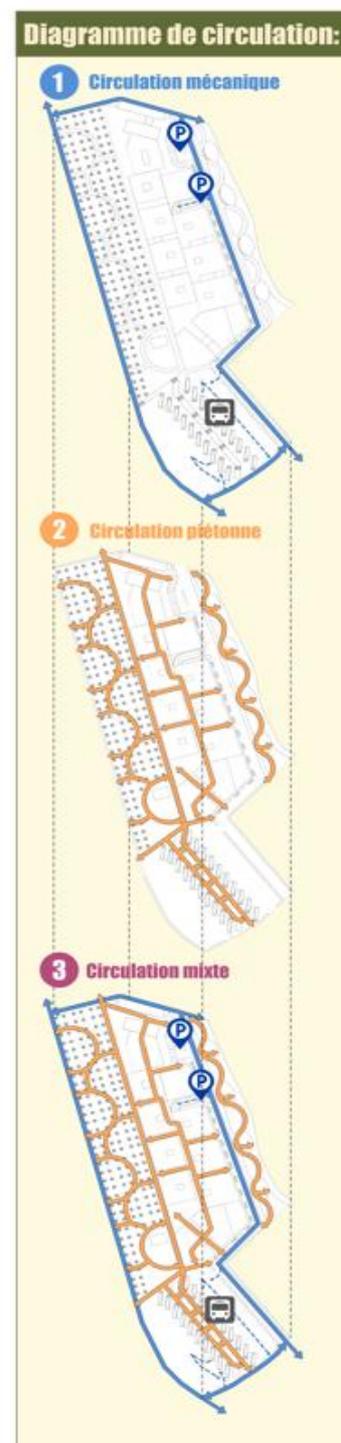


Figure 97 : diagramme de circulation. Source : Auteur

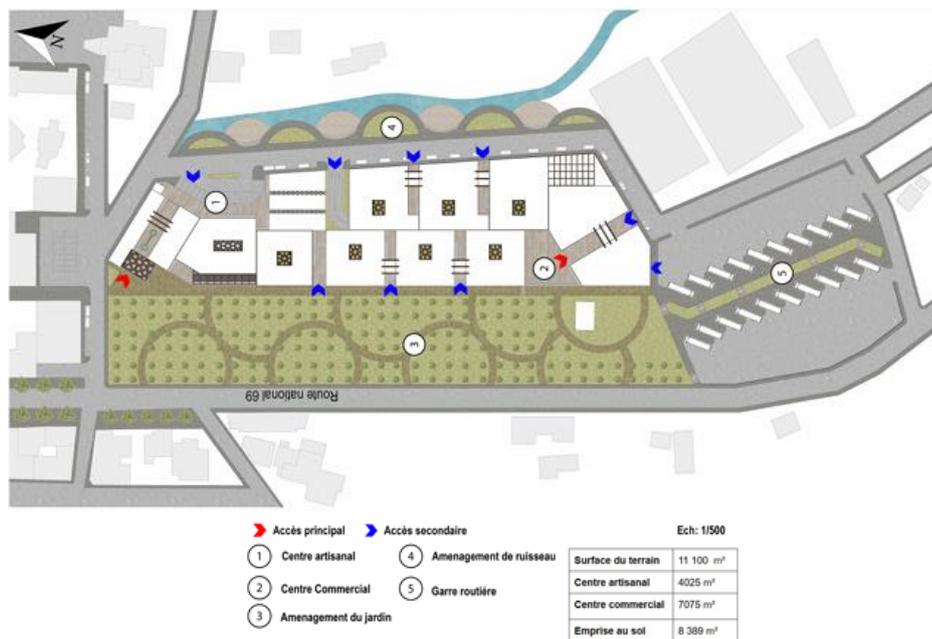


Figure 98 : Plan d'aménagement, Source : Auteur

3.5.5 Principes d'aménagement urbain

L'identité du lieu :

Une promenade le long de la rue el ain relie les monuments significatifs, et passe par notre site d'intervention, pour aboutir à une gare routière stratégiquement implantée à l'extrémité du Jardin des Zouaves. Cette dernière n'assure pas seulement un rôle fonctionnel, mais constitue également une porte urbaine symbolique, marquant l'entrée de la ville. Cet itinéraire immersif renforce le lien entre le cadre bâti et l'héritage culturel, invitant les visiteurs à découvrir les histoires cachées de la ville.

Continuité visuelle et spatiale :

En prolongeant l'axe piéton à partir des permanences historiques dans notre site, notre objectif est d'améliorer la perméabilité et de faciliter la fluidité des déplacements. Cette intégration permettra d'assurer une circulation fluide à travers l'espace, tout en établissant une continuité visuelle de l'axe.

Expérience à l'échelle humaine :

Des espaces favorables aux piétons, avec des trottoirs larges et des passages sécurisés.

Une approche de conception à l'échelle humaine, visant à créer des villes plus vivables, accessibles à pied et agréables pour tous.

3.6 Intervention architecturale

L'ensemble de ces axes urbains constitue le socle sur lequel se développera l'intervention architecturale. Celle-ci s'attachera à traduire spatialement les principes d'intégration contextuelle, de modularité, de perméabilité et de valorisation du patrimoine naturel et bâti. Le projet architectural détaillera ainsi la matérialisation des espaces, l'organisation des volumes, la relation avec le paysage et l'intégration des équipements, afin de concrétiser la vision urbaine à l'échelle du site et de ses usages.

3.6.1 Présentation de l'Assiette du Projet

La parcelle, d'une superficie de 1,11 hectares, bénéficie d'une position stratégique à une intersection majeure. Sa configuration spatiale favorise une organisation harmonieuse et fonctionnelle du projet, tout en facilitant la connexion avec le jardin, l'oued et la gare routière.



Figure 99 : Assiette de projet. Source :

3.6.2 Les intentions du Projet

Pour identifier facilement les concepts fondamentaux, il est nécessaire de définir la vision et la mission de notre projet.



Figure 100 : Vision et mission du centre commercial. Source : Auteur



Figure 101 : Vision et mission du centre artisanal. Source : Auteur

3.6.3 Concepts de programmation

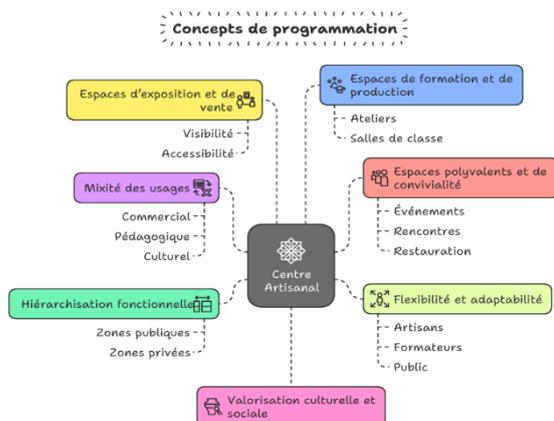


Figure 102 : Concepts de programmation du centre artisanal. Source : Auteur

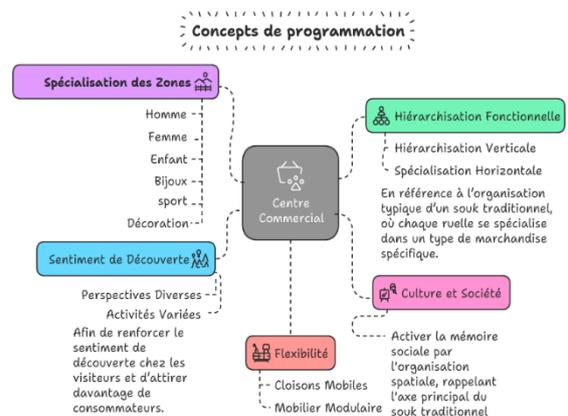


Figure 103 : Concepts de programmation du centre commercial. Source : Auteur

3.6.4 Programme Surfaccique

Centre artisanal et centre commercial

Fonction	Activité	Les espaces	Surface (m²)
Accueil et réception	Recevoir, informer, orienter le visiteur	Réception	12
		Hall d'accueil Salle d'attente	23
		Sanitaires	22
Exposition	Exposer, circuler, découvrir, expliquer	Sanitaires	41
Echange et communication	Se communiquer, se rassembler	Salle polyvalente	576
		Arrière scène	
		Vestiaires	
		Chambre des matériels	
		Sanitaires	
Service	Vendre	Restaurant traditionnel	233
		Boutique	53
		Boutique	58
		Boutique	70
		Boutique	70
Formation	Enseigner, Former, apprendre, Créer	Atelier de poterie	128
		Atelier de dimanderie	70
		Atelier de couture	58
		Atelier de broderie	53
		Atelier de tissage	58
		Atelier de cuir	58
		Atelier des bijoux	53
		Atelier cosmétique artisanal	53
		Atelier d'art floral	53
		Atelier de calligraphie	53
		Atelier de peinture	58
		Atelier de résine décoratif	70
		Atelier de vannerie	53
		Atelier de cuisine traditionnel	53
		Atelier de gâteaux traditionnel	51
14 Salle de classe	60'14		
Recherche et documentation	Gérer, organiser	Réception	476
		Salle de lectures	
		Salle de travail collectif	
Gestion administratif	Gérer, organiser	Bureau de directeur	12
		Bureau de secrétariat	8
		Salle de réunion	12
		Coin café	6
		Bureau de comptable	14
		Salle de soin	14
		Bureau de coordination	14
		Bureau de communication	14
		Salle des archives	34
		Salle des professeurs	34
		Sanitaires	22

Zone femme	Surface (m2)
RDC	
Prêt à porter femme classique	74
Mode jeune	95
Accessoires	77
Lingerie	72
R+1	
Chaussures femme	74
Baute /Parfumerie /cosmétique	95
Mode voilé	77
Boutique créatrice	72
R+2	
Prêt a porter haut de gamme	74
Ensembles mariage	95
Accessoires spécialisés	77
Espace promo /déstockage	72
TOTAL	954

Zone enfant	Surface (m2)
RDC	
Vêtement bebe (0 à 3 ans)	61
Mode enfant (3 à 12 ans) -fille	92
Mode enfant (3 à 12 ans) -garçon	95
Chaussures enfants	82
R+1	
Articles scolaires	61
Jouets éducatifs	92
Vêtement sport	95
Accessoires	82
R+2	
Déstockage	61
Boutique mixte	92
Produits bio/Soins enfant	95
Boutique artisanale enfant	82
TOTAL	990

Figure 104 : Programme surfaccique de centre artisanal. Source : Auteur

Zone sport	Surface (m2)
RDC	
Vêtements de sport	55
Chaussures de sport	48
Matériel sportif léger	50
Boutique multimarques sport	60
R+1	
Nutrition sportive & accessoires	48
Équipement spécifique	75
TOTAL	336

Zone homme	Surface (m2)
RDC	
Accessoires homme	51
Prêt à porter classique	115
Vêtement casual	114
Chaussures	95
R+1	
Maroquinerie	51
Streetwear	115
Sport	114
Soins homme	95
R+2	
Déstockage	95
Marque haut de gamme	51
Vêtement traditionnels	115
Accessoires	114
TOTAL	1125

Super marche	Surface (m2)
RDC (Zone de Vente principale + accueil clients)	
Hall d'entrée	25
Zone de chariot et paniers	10
Espace fruits et légumes	90
Espace de produits frais	120
Espace de produits secs et conserves	150
Espace surgelés	40
Boissons et produits lourds	70
Caisses et files d'attente	60
Circulation clients / allées	50
Réserve / Stokage RDC	30
Sanitaire clients + PMR	12
Escaliers / mont-charge	10

R+1 (Services annexes, stockage, bureaux, personnel)	
Stock principal (réserve)	350
Bureaux administration	60
Salle de repos personnel	30
Vestiaires et sanitaires employés	40
Salle informatique / vidéosurveillance	15
Local technique (clim, élec)	20
Salle de tri / recyclage cartons	25
Escaliers / circulation / couloir	50
Bureau chef de rayon / superviseur	12
TOTAL	1269

Parking sous-sol	Surface (m2)
Local technique 1	31
Local technique 2	31
Service automobile	132
Stationnement	129 Places
TOTAL	194

Zone décoration	Surface (m2)
RDC	
Décoration murale	48
Textiles de maison	48
Meubles décoration	86
R+1	
Bougies et accessoires	29
Vaisselle décorative	48
Plantes décoratives	75
Boutique DIY	30
TOTAL	364

Loisir	Surface (m2)
R+1	
Salle de gaming	120
Mini-sport en intérieur	247
R+2	
Salle de bowling et arcade	120
Karaoke + animations	247
TOTAL	734

Zone chaussures	Surface (m2)
RDC	
Chaussures femme	55
Chaussures homme	48
Chaussures enfant	50
Boutique multimarques sport	60
R+1	
Entretien & accessoires	48
Chaussures artisanales & traditionnelles	75
TOTAL	336

Service	Surface (m2)
RDC	
Pharmacie	55
Bureau de surveillance	28
Guichet de la gare routière	24
R+1	
Photo minute	31
Agence téléphonique	112
Agence de publicité	114
Agence de voyage	92
Agence d'assurance	94
TOTAL	107

3.6.5 Concepts architecturaux

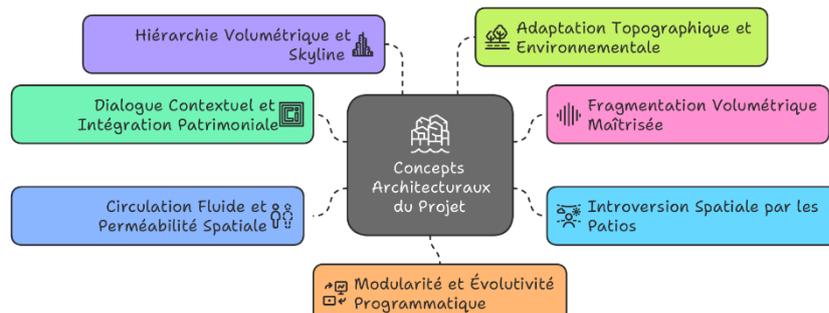
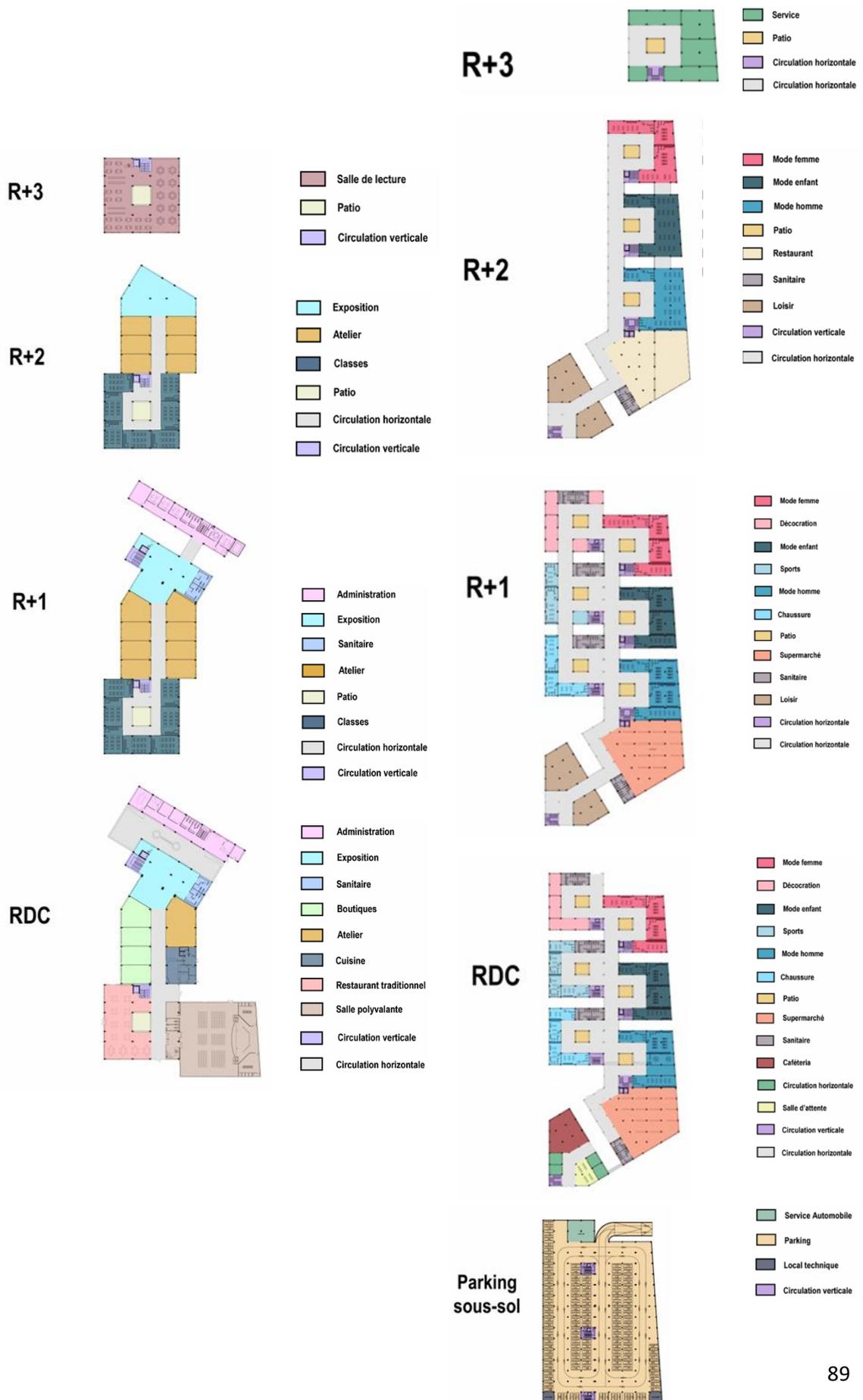


Figure 105 : Les concepts architecturaux, Source : Auteur

3.6.6 Organisation Spatiale

Centre artisanal et centre commercial



3.6.7 La Structure

Le choix du système poteau-poutre s'impose naturellement dans ce projet, car il s'inscrit dans une logique géométrique fondée sur la répétition du carré. Cette trame régulière permet de structurer les espaces en modules flexibles, adaptés à l'organisation des salles de classe, des ateliers du centre artisanal et des boutiques du centre commercial. Ce principe modulaire offre une grande liberté d'aménagement, tout en assurant une cohérence architecturale et une évolutivité des espaces selon les besoins. Concernant la salle polyvalente, une structure mixte combinant des voiles porteurs en béton et une ossature métallique a été retenue, afin de répondre aux exigences de portée libre et de flexibilité fonctionnelle propres à ce type d'espace.

3.6.8 Inspirations de la Façade

La façade exprime l'intégration du projet dans son environnement, tant sur le plan historique que climatique.

Une logique d'architecture identitaire, qui vise à réaffirmer les spécificités culturelles du lieu tout en respectant son contexte architectural. L'enveloppe du bâtiment traduit ainsi une continuité avec l'histoire locale et contribue à la préservation du patrimoine bâti (Figure 105 ,106).

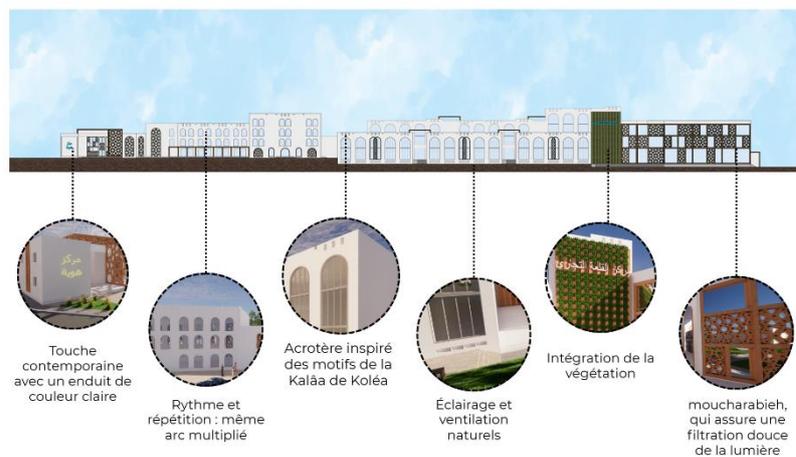


Figure 105 : inspirations de la façade, Source : Auteur

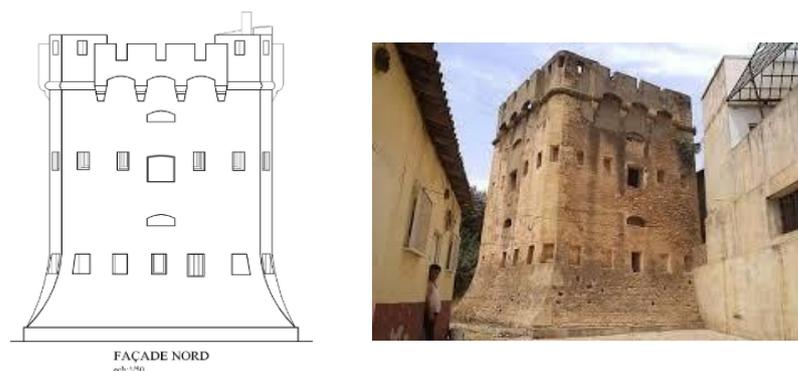


Figure 106: BLOCK HAUS a kolea. Source : Auteur

3.6.9 *Les Ambiances Intérieures et extérieures*

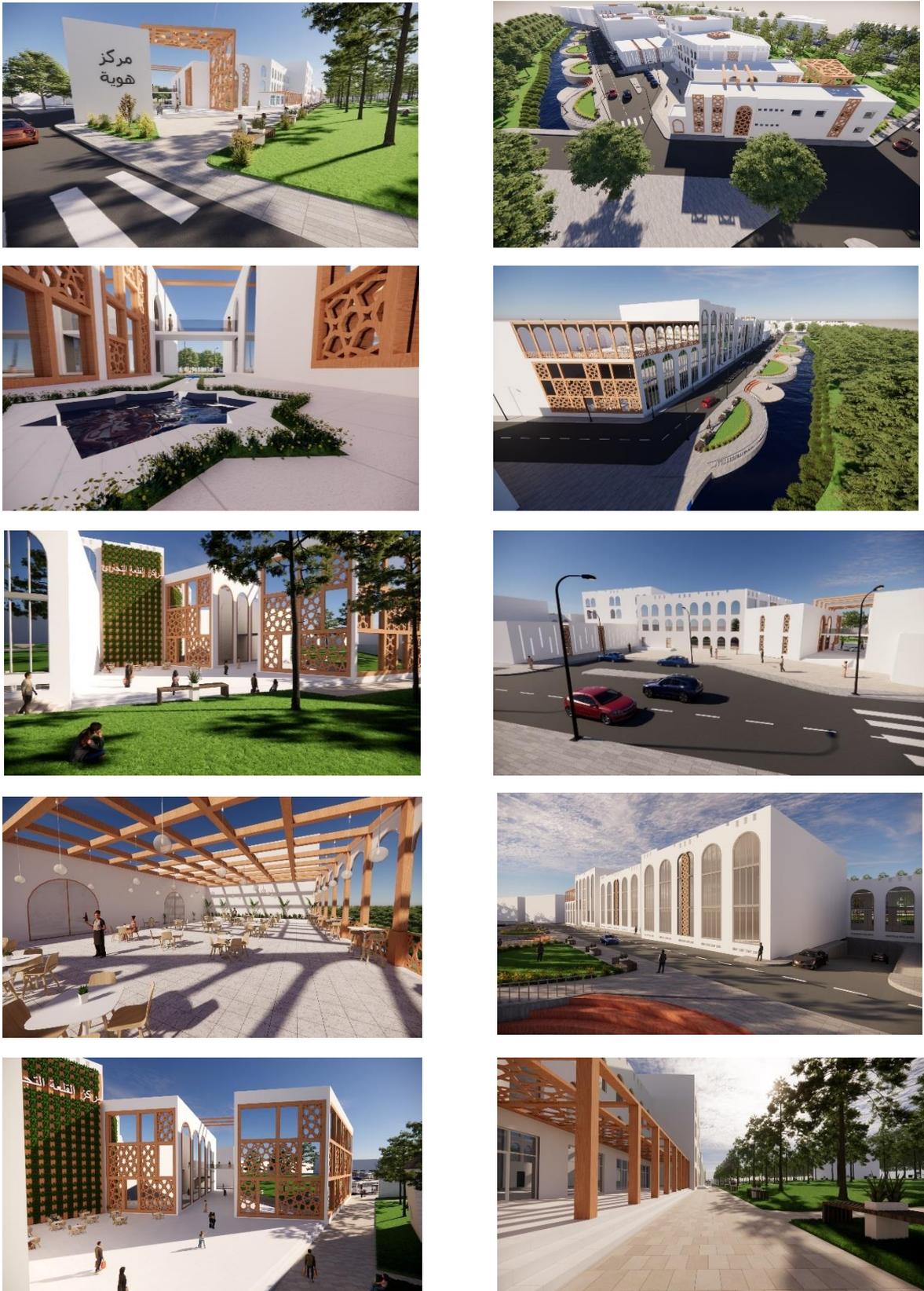


Figure 107: les ambiances intérieures et extérieures du projet. Source : Auteur

Conclusion

L'objet de cette étude est de mettre en lumière une problématique à laquelle souffrent de nombreux centres historiques. Avant d'entamer notre intervention, nous avons mené un travail approfondi de recherche et d'analyse afin de mieux cerner cette problématique. Ce n'est qu'à travers ce chapitre, qui constitue le cœur de notre travail, que nous avons cherché à interpréter les concepts et acquis tirés de cette recherche.

Notre intervention poursuit plusieurs objectifs :

Sur le plan urbanistique, la piétonnisation d'un axe structurant reliant les permanences historiques permet de renforcer l'identité urbaine, avec le prolongement de cet axe jusqu'à la gare routière, devenue porte urbaine symbolique.

Sur le plan social, l'aménagement du Jardin des Zouaves et la valorisation du ruisseau sous forme de promenade paysagère contribuent à créer des espaces conviviaux et propices aux rencontres.

Sur le plan architectural, le projet se concrétise par la création de deux équipements complémentaires : un centre artisanal et un centre commercial, tous deux situés à l'entrée de la ville.

Le centre artisanal, ancré dans une ville riche en savoir-faire, propose des espaces valorisant l'artisanat à travers des lignes épurées alliant authenticité et contemporanéité.

Le centre commercial, quant à lui, répond aux besoins du quotidien dans un cadre structuré, fonctionnel et accessible.

Bien que cette intervention ne prétende pas résoudre l'ensemble des enjeux urbains, elle met en valeur un aspect fondamental de l'identité de Koléa, en amorçant une dynamique de renouveau.

4 Conclusion générale

Le centre historique, espace emblématique de mémoire collective, incarne l'identité urbaine à travers ses permanences architecturales, culturelles et sociales. Cependant, cette richesse patrimoniale est aujourd'hui fragilisée dans de nombreuses villes algériennes, où l'urbanisation rapide et la domination de l'automobile ont provoqué une rupture entre les habitants et leur tissu ancien. C'est dans ce contexte que s'inscrit la ville de Koléa, dont le centre conserve des permanences historiques fortes et illustre parfaitement cette situation. La valorisation du centre historique doit s'accompagner d'une transition vers une meilleure appropriation sociale et un usage renouvelé de l'espace public.

Cette étude s'appuie sur l'hypothèse d'un projet de piétonnisation structurant, conçu pour reconnecter les permanences historiques de Koléa au sein d'un parcours continu et lisible, reliant le noyau ancien à une porte urbaine repensée autour de la gare routière. Pour étayer cette démarche, une base théorique a été construite autour de la valorisation du patrimoine urbain, de la piétonnisation comme outil d'aménagement, et du rôle de l'espace public dans le vivre-ensemble. L'analyse d'exemples internationaux, tels que Bruxelles et Superkilen à Copenhague, a permis de démontrer comment des interventions ciblées peuvent restaurer la centralité, renforcer la qualité des espaces publics et revitaliser la vie sociale et économique.

L'analyse urbaine de Koléa a révélé une série de dysfonctionnements, mais aussi un potentiel remarquable, tant du point de vue patrimonial que paysager. Sur cette base, l'intervention proposée s'articule autour de cinq axes complémentaires, traduisant une approche multidimensionnelle :

- **Un axe piéton structurant**, qui redonne à la rue El-Aïn son rôle central dans la ville, en la connectant au Jardin des Zouaves et aux équipements majeurs, jusqu'à la gare routière ;
- **Le réaménagement du Jardin des Zouaves**, libéré de son organisation rigide, valorisé par une trame de cheminements doux, intégrant des percées visuelles et renforçant la convivialité des usages.
- **La valorisation du ruisseau**, à travers la création d'une promenade paysagère qui met en scène les vues naturelles, les continuités écologiques et les espaces de détente.
- **Le déplacement stratégique de la gare routière**, pensée comme une nouvelle porte d'entrée de la ville, à la fois lisible et symbolique.
- **La création d'un centre artisanal et d'un centre commercial**, deux équipements situés à l'interface entre patrimoine et modernité, répondant aux besoins des usagers tout en consolidant l'identité du site.

Ainsi, cette intervention vise non seulement à rétablir la cohérence spatiale du centre historique de Koléa, mais aussi à en renforcer la dynamique fonctionnelle et sociale, à travers une valorisation contextualisée de ses permanences historiques, de ses continuités paysagères et de ses espaces publics, en réponse aux exigences actuelles de mobilité, d'attractivité et de qualité urbaine.

Ce travail n'a pas la prétention de résoudre l'ensemble des défis urbains auxquels la ville est confrontée, mais il ouvre des perspectives d'action concrète en posant les fondements d'un projet de réaménagement respectueux de l'histoire, du paysage et des besoins actuels. Il ouvre également la voie à de futures recherches portant sur la gouvernance des centres anciens, l'intégration des habitants dans les processus participatifs de projet, et la place des villes intermédiaires comme leviers de développement territorial durable.

5 Sources bibliographiques

Ouvrages et monographies :

- BANDARIN F. & VAN OERS R., 2012, *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, Chichester: Wiley-Blackwell.
- BASSAND M., COMPAGNON A., JOYE D., STEIN V. & GÜLLER P., 2001, *Vivre et créer l'espace public*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- BOURDIN A., 2011, *Le patrimoine réinventé*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.
- CHOAY F., 1992, *L'Allégorie du patrimoine*, Paris : Éditions du Seuil.
- CÔTE M., 1988, *L'Algérie ou l'espace retourné*, Paris : Flammarion. (ISBN : 9782082128018)
- DEMERS M., 2008, *Pour une ville qui marche : aménagement urbain et santé*, Montréal : Les Éditions du Passage.
- DRIS N., 2012, *Patrimoines, environnement et développement local : approches pluridisciplinaires*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris : La Documentation française.
- GEHL J., 2010, *Cities for People*, Washington, D.C.: Island Press.
- GIOVANNONI G., 1998, *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Paris : Éditions du Linteau.
- GRAVARI-BARBAS M., 2005, *Habiter le patrimoine : enjeux, approches, vécu*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- HASS-KLAU C., 2014, *The Pedestrian and the City: A European Perspective on Pedestrianization and its Economic, Social and Cultural Impacts*, Abingdon-on-Thames: Routledge.
- LYNCH K., 1960, *The Image of the City*, Cambridge (MA): MIT Press.
- MERLIN P. & CHOAY F., 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire*, Paris : Presses Universitaires de France.
- MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DES COLLECTIVITÉS LOCALES ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, 2016, *Rapport sur la mobilité urbaine*, Alger : Ministère de l'Intérieur, des Collectivités locales et de l'Aménagement du territoire.
- MOATI P., JAUNEAU P. & LOURDEL V., 2010, *L'impact du e-commerce sur les territoires*, Paris : La Documentation française.
- PANERAI P., DEPAULE J. & DEMORGON M., 2002, *Analyse urbaine*, Marseille : Éditions Parenthèses.
- SITTE C., 1980, *L'art de bâtir les villes*, Paris : Éditions du Seuil.

Articles et diverses publications :

- BANISTER D., 2008, *The sustainable mobility paradigm*, *Transport Policy*, 15(2), p. 73-80.
- BASSAND M., 2001, *Les espaces publics en mouvements*, *Villes en parallèle*, 32-34, p. 36-44.

- BLANCHARD N., 2020, Les zones de circulation apaisée : une nouvelle forme de piétonisation de l'espace urbain, *Keizai Ronshu, Revue d'économie de l'Université de Toyo*, 45(2), p. 163-181.
- BOUCHÉ N., 1997, Vieux quartiers, vie nouvelle. Les quartiers anciens comme patrimoine social : quelles implications et quelles priorités d'acteurs ?, *ICOMOS Journal Scientifique*, p. 19.
- CARMONA M., 2010, Contemporary Public Space: Critique and Classification, Part One: Critique, *Journal of Urban Design*, 15(1), p. 123-148.
- COUCH C., SYKES O. & BÖRSTINGHAUS W., 2011, Thirty years of urban regeneration in Britain, Germany and France: The importance of context and path dependency, *Progress in Planning*, 75(1), p. 1-52.
- FERIEL C., 2013, Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation, *Métropolitiques*, p. 1-6.
- METTON A., 1998, Commerce et centralité dans les villes françaises, *Bulletin de l'Association de géographes français*, 75(3), p. 252-262.
- SAIDOUNI M., 2006, Waqf et patrimoine architectural et urbain traditionnel dans les pays musulmans, in : Colloque international « La définition d'une stratégie d'intervention », RéhabiMed, Barcelone.
- SOUTHWORTH M., 2005, Designing the walkable city, *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), p. 246-257.
- VAN CRIEKENGEN M., DECROLY J.-M., 2003, Brussels, the European capital: Strategic challenges for urban development, *European Urban and Regional Studies*, 10(3), p.195–209. (DOI : 10.1177/0969776403010003003).

Bases de données :

- ARNAUNÉ A., 2003, La rue : formes et usages. [Data file]. Available at : <https://cafe-geo.net/wp-content/uploads/CR-Rue-28.05.03.pdf> (consulté le : 16/12/2024). Kolea.

Dictionnaire ou source lexicale en ligne :

- LAROUSSE, 2025, Définition de "jardin". [En ligne] Disponible sur : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/jardin/44738> (Consulté le : 14 juin 2025).

Chartes et recommandations internationales :

- CONSEIL DE L'EUROPE, 1985, Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe, Grenade : Conseil de l'Europe.
- ICOMOS, 1931, Charte d'Athènes pour la restauration des monuments historiques, Athènes : ICOMOS.
- ICOMOS, 1964, Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites (Charte de Venise), Venise : ICOMOS.
- ICOMOS, 1976, Une terminologie comparée sur la conservation des biens culturels, Paris : ICOMOS.

- ICOMOS, 1987, Charte internationale pour la conservation des villes historiques (Charte de Washington), Washington, D.C. : ICOMOS.
- ICOMOS AUSTRALIA, 1999, Charte de Burra (version révisée), Burra : ICOMOS Australia.
- ONU, 2016, Culture et patrimoine urbains, New York : ONU.
- UNESCO, 1972, Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, Paris : UNESCO.
- UNESCO, 1976, Recommandation concernant la sauvegarde des ensembles historiques ou traditionnels et leur rôle dans la vie contemporaine, Nairobi : UNESCO.
- UNESCO, 1995, Médinas : sauvegarde sélective de l'habitat traditionnel, Paris : UNESCO.
- UNESCO, 2005, Mémoire de Vienne sur le patrimoine mondial et l'architecture contemporaine – Gérer le paysage urbain historique, Vienne : UNESCO.
- UNESCO, 2008, Des quartiers historiques pour tous : une approche sociale et humaine pour une revitalisation durable, Paris : UNESCO.
- UNESCO, 2011, Recommandation concernant le paysage urbain historique (Historic Urban Landscape), Paris : UNESCO.

Thèses et mémoires :

- BOUADI, A., 2015, Intervention sur le patrimoine urbain : acteurs et outils – Le cas de la ville historique de Tlemcen, Mémoire de magistère en architecture, option La ville, patrimoine et urbanisme, Université Abou Bakr Belkaïd – Tlemcen, Algérie, 208 p., URL : http://dspace.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/10733/1/Intervention_sur_le_patrimoine_urbain_acteurs_et_outils_Le_cas_de_la_ville_historique_de_Tlemcen.pdf
- BOULABES C. & MAGRI S., 2016, Restructuration de la ville de Koléa : Projet d'un ensemble multifonctionnel dans le quartier du marché au centre de la ville, Mémoire de master en architecture, Université Saad Dahleb Blida 1, Algérie, (Document en ligne). URL : <https://di.univ-blida.dz/jspui/handle/123456789/23483>
- DJERROUD, Z., 2020, Espace public urbain entre conception et usage : Cas d'étude de l'espace vert de l'Université Saad Dahleb Blida 1, Mémoire de magistère en architecture, Université Saad Dahleb Blida 1, Algérie, 64 p., URL : <http://di.univ-blida.dz:8080/jspui/handle/123456789/11241>
- GHAIB, N. & BOUTCHICHE, Z., 2017, Valorisation du patrimoine du XIX^e et XX^e siècles, Mémoire de master en architecture, option Architecture et Patrimoine, Université Abou Bakr Belkaïd – Tlemcen, Algérie, 163 p., URL : <http://dspace.univ-tlemcen.dz/handle/112/10451>
- GIRONI L., 2020, Réenchanter le quartier Saint-Léonard : entre mémoire et modernité, Mémoire de Master en architecture, Université de Liège, Belgique, 98 p., [en ligne] Disponible sur : https://matheo.uliege.be/bitstream/2268.2/9023/18/TFE_Gironi_Luca.pdf

- GRICIA A., 2016, Contribution à la revalorisation du centre historique de Koléa : conception d'une école de musique andalouse, Mémoire de master en architecture, parcours Culture constructive ou reconversion, Université Saad Dahleb Blida 1, Institut d'architecture et d'urbanisme, Département patrimoine architectural et urbain, Algérie, «83 p., URL : <https://di.univ-blida.dz/jspui/handle/123456789/23596>
- GHERRAZ, H., 2013, Les espaces publics entre forme et pratique dans les villes arides et semi-arides : cas des places publiques de la ville de Ouargla, Mémoire de magistère en architecture, option Établissements humains dans les villes arides et semi-arides, Université Mohamed Khider – Biskra, Algérie, 401 p., URL : <http://thesis.univ-biskra.dz/id/eprint/524>
- KHATTABI, L., 2010, La reconquête d'un centre ancien : le cas de la Médina de Nedroma, Mémoire de magistère en architecture, option La ville, patrimoine et urbanisme, Université Abou Bakr Belkaïd – Tlemcen, Algérie, 198 p., URL : <http://dspace.univ-tlemcen.dz/handle/112/4656>
- KHELAFI, M. & KEDDAR, D.E., 2016, La valorisation du patrimoine urbain en Algérie, Mémoire de master en architecture, Université Mohamed Seddik Benyahia – Jijel, Algérie, (Document non publié en ligne ou lien incomplet – à vérifier).
- KOURI, Y., 2014. Les caractéristiques architecturales et le système constructif du blockhaus de Koléa. Mémoire de Magistère en patrimoine architectural et urbain. École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU), Algérie. Document non publié.
- PAWLAS, M., 2011, Les facteurs permettant la piétonnisation, Mémoire de maîtrise en géographie, Université du Québec à Montréal, Canada, 133 p., URL : <https://archipel.uqam.ca/4597/1/M12319.pdf>
- REBOUH ABDELATIF, B.A., 2018, Mise en valeur des potentiels historiques, patrimoniaux et touristiques en ville littorale : Cas d'étude Ville de Jijel, Mémoire de master en architecture, Université Saad Dahleb Blida 1, Algérie, 100 p., URL : <https://di.univ-blida.dz/jspui/bitstream/123456789/24457/1/4.720.1424.pdf>
- STEIN, V., 2003, La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public, Thèse de doctorat en sciences économiques et sociales, mention géographie, Université de Genève, Suisse, p. 38, URL : <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:184>
- TOUNSI H., 2016, La parcelle comme unité morphologique d'intervention et de production de la ville : cas de Koléa, Mémoire de Master en architecture, Université Blida 1, Institut d'architecture et d'urbanisme, Algérie, (Document en ligne), URL : <http://di.univ-blida.dz:8080/jspui/handle/123456789/4938>
- ZOUAGRI, Y., 2020, Piétonisation au centre-ville de Batna, Mémoire de master en architecture, Université de Batna, Algérie, 85 p., URL : https://www.academia.edu/105359580/PIETONISATION_AU_CENTRE_VILLE_BATNA

Documents d'enseignement / Supports pédagogiques :

- MILI, D., 2018, Cours Espaces verts, Document pédagogique destiné aux étudiants de 3^e année en génie urbain, Université Mohamed Boudiaf de M'Sila, Algérie, [en ligne], URL : <https://fr.scribd.com/document/459151862/Cours-Espaces-Verts-Dr-Mili>

Autres : Exemple d'un document d'urbanisme :

- ARMAND M.-H., 2017, Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées, Montréal : Ville de Montréal, Direction des Transports.
- CNERU (Centre National d'Étude et de Recherches Appliquées en Urbanisme), 2008. Révision PDAU de Koléa – édition finale modifiée. Alger : CNERU.
- KOLEA-BONE, s.d., Koléa, ville d'art et d'histoire : Planches 1 à 4, [Document de valorisation patrimoniale], Disponible sur : http://kolea-bone.net/bibliographie/kol_po1-2-3-4.pdf
- OPGI (Office de Promotion et de Gestion Immobilière d'Oran), 2005, Le cadre bâti ancien à Oran, Oran : OPGI.

Documents juridiques officiels :

- MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DES COLLECTIVITÉS LOCALES ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, 2016, Site officiel [en ligne], Disponible sur : <https://www.interieur.gov.dz/> [consulté le 3 janvier 2025].
- RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE, 2001, Loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à la sécurité routière, Alger : Journal Officiel de la République Algérienne.
- RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE, 2017, Loi modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à la circulation routière, Journal Officiel de la République Algérienne, n°12 [en ligne], Disponible sur : <https://www.joradp.dz/FTP/jo-francais/2017/F2017012.PDF> [consulté le 3 janvier 2025].

Documents officiels et institutionnels :

- CEREMA, 2019, La piétonnisation des centres-villes : enjeux et retours d'expérience [document en ligne], Disponible sur : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/la-pietonnisation-centres-villes-enjeux-retours-experience> [consulté le 18 janvier 2025].
- MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, 2020, Guide sur les aménagements piétons [document en ligne], Disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/amenagements-pietons> [consulté le 15 octobre 2024].
- ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS), 2018, Promouvoir la mobilité active pour la santé publique [document en ligne], Disponible sur : <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity> [consulté le 15 octobre 2024].
- MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DES COLLECTIVITÉS LOCALES ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, 2016, Rapport sur la mobilité urbaine, Alger : s.n.

6 Annexes

Analyse d'exemples

Exemple 1 : centre traditionnel de Fustat

1. Présentation du centre traditionnel de Fustat

Tableau 11: Fiche technique / Source : Auteur

Nom du projet	Centre international de la céramique et poterie et centre d'artisanat traditionnel a fustat
Lieu	Rue el imam, ad deyorah, misr alqadima, Cairo,Egypt 
Entreprise d'exécution	heliopolice contracting company
Surface du projet	2400 m2
Architecte	Djamal Amer

Figure108 : situation du fustat centre de l'artisanat traditionnel. Source : Auteur +Google

2. Evolution historique du Centre

En 1958, Saïd el Sadr, un potier égyptien, avait créé un petit atelier qui devait devenir un centre dédié à la céramique. Cet atelier se trouvait à El Fustat, dans le quartier des Fakharin, où la poterie et la céramique étaient pratiquées depuis des siècles. En 1995, le ministère de la Culture a décidé de remettre ce centre en état. Les travaux ont commencé en 1996 sous la direction de l'architecte Djamal Amer et se sont achevés en 2001. La même année, la construction d'un centre traditionnel de l'artisanat a été lancée, pour s'achever en 2005. Ce nouveau centre regroupe également d'autres métiers artisanaux (Iman R. Abdulfattah 2010 / Fathy Abd el Wahab / Ismail 2017).

3. Analyse du centre

• Logique d'implantation :

Situé au cœur d'un site historique abritant des monuments culturels et culturels islamiques, chrétiens et juifs, le centre s'inscrit dans une tradition artisanale reconnue, dans le but de renforcer et de valoriser cet héritage.



Figure 109: : implantation du fustat centre de l'artisanat traditionnel. Source : Google maps

- **Accessibilité :**

Le Centre est accessible par trois voies principales : la voie d'El Imam Malik, la voie d'El Fustat, ainsi que la voie Kasr al Shama'e. Il bénéficie également d'une desserte par la station de métro Mar Girgis, située sur la voie Kasr al Shama'e.

Le Centre dispose de deux entrées principales et d'une entrée secondaire. La première entrée s'ouvre sur une cour extérieure menant à la réception. Elle se distingue par un léger recul qui facilite la circulation, ainsi que par des marches et une coupole qui marquent cet accès. La deuxième entrée, également desservie par la cour extérieure, donne directement sur les boutiques. Quant à l'entrée secondaire, elle s'ouvre sur la galerie.

Enfin, un accès de service, situé sur la voie d'El Imam Malik, permet l'approvisionnement et l'accès aux espaces dédiés à la logistique.



Figure 110: l'entrée principale du fustat centre de l'artisanat traditionnel

. Source: Aga Khan Trust for Culture.



Légende :

- Accès du personnel
- Accès des usagers

Figure 111: les accès au fustat centre de l'artisanat traditionnel. Source : Google maps.

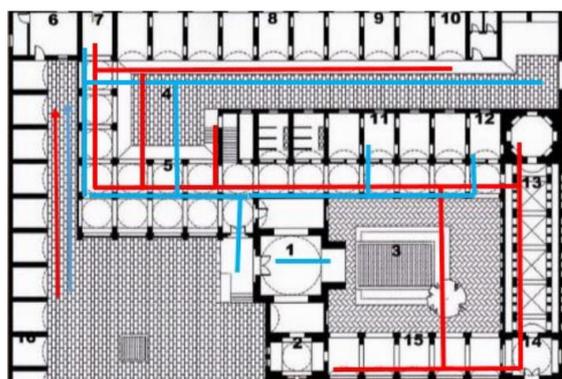
4. Identification des espaces et classement des fonctions

Tableau 12: classification des fonctions et identification des espaces du centre. Source : Auteur

Classifications des fonctions	Fonctions	Activités	Espaces
Fonctions principales	Production	Filtrer Préparer la pâte Colorer Cuire	Filtrage/mélange d'argile Poterie Vitrage Séchage et coloration
	Exposition	Exposer	Exposition en plein air Galerie d'exposition Musée
	Vente	Vendre/acheter	Boutiques
Annexe	Gestion	Accueillir et gérer Recherche Approvisionner Surveiller	Réception administration Bibliothèque Espace d'approvisionnement Salle de sécurité

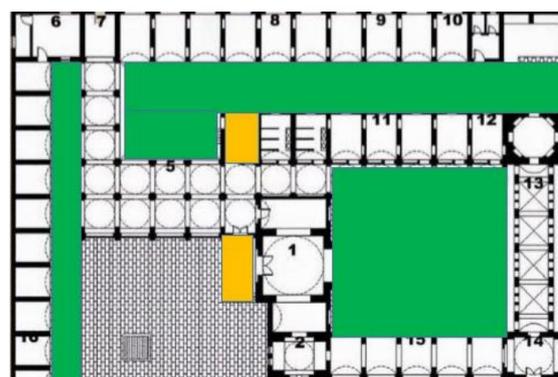
5. Identification des différents circuits

On distingue deux types de circuit : Un circuit circulaire qui passe par les espaces qui entourent les deux cours pour le public et le personnel. Un circuit linéaire, pour les circuits qui ne passent pas par les deux cours (à l'intérieur des ateliers de poterie, les boutiques de vente et les espaces de production) pour le public et le personnel (Figure 112,113).



Légende :
— Circuit du personnel
— Circuit des usagers

Figure 112: les différents circuits. Source : Aga Khan Trust for Culture



Légende :
— Circulation horizontale
— Circulation verticale

Figure 113: la circulation horizontale et verticale. Source : Aga Khan Trust for Culture

6. La logique d'organisation spatiale

Les espaces du centre s'organisent par une organisation centrale : la première centralité est autour de la grande cour ou s'organisent les espaces d'exposition, d'administration, l'accueil et le musée. La deuxième centralité est autour de la petite cour ou s'organisent les espaces de production.

Les boutiques s'organisent dans une linéarité indépendante du reste des espaces du centre.

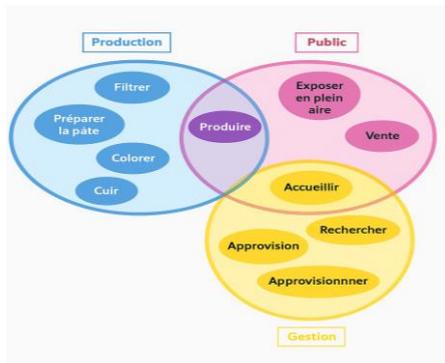


Figure 114: organigramme fonctionnel
Source : Auteur

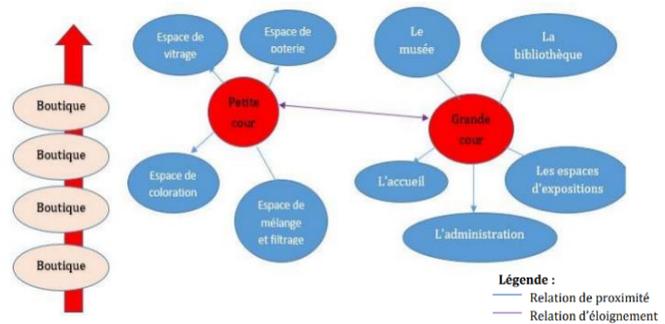


Figure 115: Organigramme spatiale. Source : Auteur

7. Forme et volumétrie

La Forme du centre est rectangulaire et la volumétrie du projet se compose d'un parallélépipède avec des soustractions de trois parallélépipèdes, deux de même dimension (cour principale et la cour extérieure) et un qui fait le $\frac{1}{4}$ des 2 précédents (petite cour).

8. Système Structurelle

- Matériaux utilisés : bois, la pierre, les briques rouges
- Mur porteur en brique rouge,
- La couverture en dôme pour les espaces de : réception, administration, aboutissement de la galerie, entrée de la galerie, atelier de poteries.
- La Couverture de voute pour : Atelier de poterie, Salle de vitrage, Zone de séchage et coloration, Zone de filtrage et mélange d'argile ; Espace d'exposition en plein air ; Galerie d'exposition ; Musée et les boutiques.
- Les ouvertures : Petite ouverture en moucharabiés en bois et des grandes ouvertures en moucharabiés en terre avec différentes formes géométriques.
- Balustrade en bois.
- Eléments architectonique :
 - Les arcs : en plein cintre et arc brisé
 - Les niches de différente dimension.
 - Les gargouilles.



Figure 116: vue sur la façade nord du centre. Source : Fathy Abd el wahab



Figure 117 : la façade nord du centre avec les éléments architectoniques. Source : Fathy Abd el wahab

9. L'éclairage

L'éclairage dans le centre, ce fait naturellement par les nombreuses ouvertures ; les puits de lumières des dômes et par les couleurs claires utilisés pour la peinture des murs intérieurs et extérieurs. L'éclairage artificiel ce fait par des lustres suspendus dans le toit et sur les murs (Figure 118).

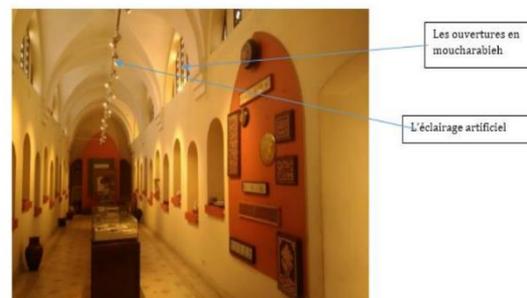


Figure 118: le musée. Source : Ismail 2017

10. L'orientation

Les espaces d'exposition sont orientés vers l'ouest et le nord-ouest afin de bénéficier d'une lumière naturelle tout au long de la journée, essentielle pour ces zones qui nécessitent un bon éclairage.

Les boutiques, quant à elles, sont orientées vers l'est, car elles demandent moins de lumière directe. Elles sont également protégées par l'ombre créée par leur double hauteur, ce qui contribue à réguler la luminosité.

Enfin, les espaces de production sont orientés vers le sud, car ce sont des lieux d'activité intense qui ont besoin d'une lumière abondante pour travailler efficacement (Figure 119).

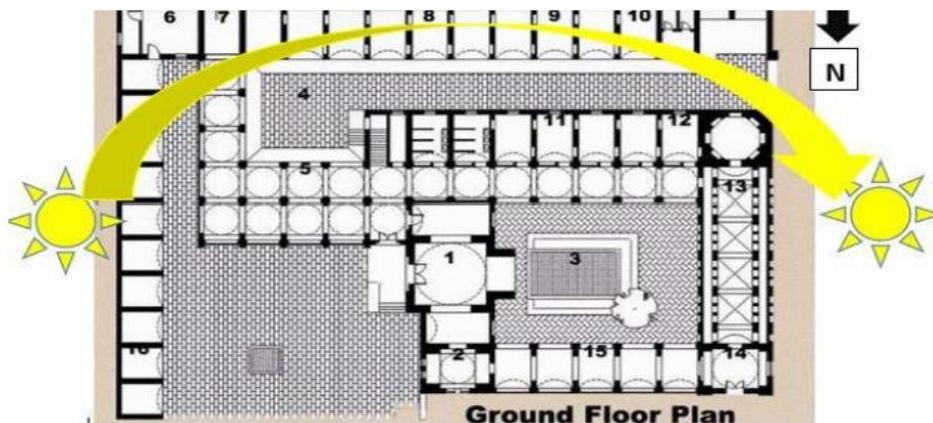


Figure 119: L'orientation et ensoleillement. Source : Aga Khan Trust for Culture

11. L'aération

L'aération du centre se fait par les trous d'aération qui se trouve dans les coupoles ; par les ouvertures en moucharabiehs dans tous les murs et par les cours intérieures.

12. Programme surfacique

Tableau 13: le programme surfacique du centre. Source : Auteur

Espaces	Surfaces m ²	Espaces	Surfaces m ²
Filtrage/mélange	30.5	Coloration	46.80
Poterie	228.20	Exposition plein air	78.5
Vitrage	14.5	Galerie d'exposition	132
Séchage	86.20	Musée	
Boutiques	129.45	L'administration	16.5
Réception	92.5	L'accueil	66.67
Bibliothèque	14	Salle de sécurité	29
Espace d'approvisionnement	199.65	Petite cour	105.88
Grande cour	233.5		

Conclusion

Le but de notre analyse est de faire ressortir les réponses aux critères de choix du centre traditionnel el fustat. Ce dernier a répondu aux 4 critères de choix : l'introduction des éléments de l'artisanat dans son architecture, la revalorisation et la mise en valeur de l'artisanat par l'organisation spatiale et fonctionnelle du centre, son insertion dans un site historique et cela lui a permis d'être un lieu de mémoire de l'artisanat.

Exemple 2 : Centre Commercial Part Dieu à Lyon

1. Présentation du projet :

Situé dans le quartier du part dieu dans le troisième arrondissement de Lyon dans la partie sud-ouest de la France.

- Superficie : 127,300 m²
- Superficie commerciale : 110,000 m²
- Nombre de niveau : R+4
- Nombre de commerce : 260
- Capacité de parkings : 4200 places
- La date de réalisation : 1975



Figure 120: situation du centre commercial du part dieu. Source :

2. Limites :

Le centre commercial la part dieu est limité par :



Figure 121 : Les limites du centre commercial. Source : Auteur

3. Analyse du volume :

Composants Le volume Masses :

Parlons du projet selon sa composition volumétrique, il se compose essentiellement d'un ensemble de parallélépipèdes de différentes dimensions groupées.

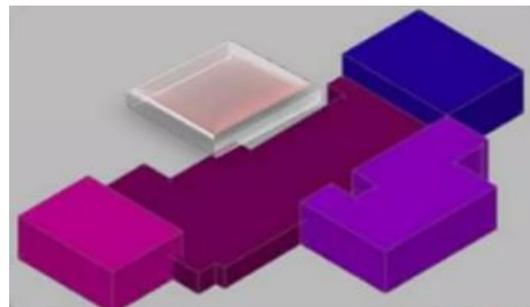


Figure 122: la composition volumétrique. Source : Auteur

Axe de composition des masses :

Le centre commercial part à dieu s'intègre à son environnement extérieur selon une trame régulière qui donne des forme rectangulaire (trame orthogonale)

La forme du bâtiment sera donc le résultat la morphologie du terrain, et de son entourage immeuble avoisinants).

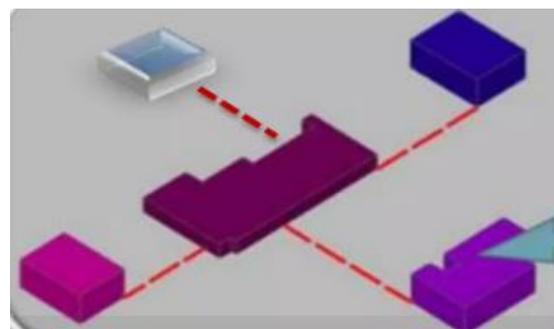


Figure 123: axe de composition des masses. Source : Auteur

L'idée conceptuelle :

La forme du bâtiment sera donc le résultat de certaine contrainte à savoir la morphologie du terrain, et de son entourage (immeubles avoisinants) donc l'idée de l'architecte se déclenche de l'intérieur de cet espace par la création d'un autre monde comportant un grand et un nouvel espace loin de la densité, la nuisibilité de la circulation, le stress et l'encombrement.

C'est une idée fondée sur trois termes de base : luminosité, fluidité et caractère.

- Luminosité : Profite de l'éclairage naturelle par 2800 m² de vitre
- Le caractère : Sa personnalité est unique... Bois clair, sol de marbre, jeux de transparence et de lumière, métal verdure...
- Fluidité : A la part-dieu, tous les chemins sont bons pour suivre ses envies pister ses coups de cœur du per plaisir, car rien ne presse et avec les 260 magasins du centre, c'est plutôt bien de prendre son temps on peut se la jouer tonique (monter, descendre, et essayer les nouveaux ascenseurs panoramiques) ou zen (déambuler tranquillement en utilisant les ascenseur).



Figure 124: l'éclairage naturel. Source : <https://www.lyon.fr/lieu/lieux-danimation/centre-commercial-de-la-part-dieu>

4. Analyse de l'implantation :

L'accessibilité :

On peut accéder au centre commercial par 4 voies mécaniques. Vue à sa situation stratégique le projet est accessible aussi bien en voiture, qu'en transports publics (train, tramway, bus).

Ensoleillement et ventilation :

Le projet est non ensoleillé bien et encore protégé aux vents dominants nord-est et nord-ouest à cause des obstacles entoures qui empêchent les vents.



Figure 125 : L'ensoleillement . Source : <https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1>

5. Analyse des façades :

Une façade principale moderne et accueillante, animée et vitrée, ce qui attire les regards des visiteurs, surtout avec la présence de la nouvelle tour d'oxygène qui constitue un point d'appelle dans ce site

Un grand prisme de verre et d'acier en porte-à-faux se détache de la façade et marque ainsi l'identité du centre commercial.

La répétition d'éléments en béton et en matière plastique, ont contribué à l'harmonie et l'esthétique et l'on insérer dans cet ouvrage.



Figure 126 : La façade principale. Source : <https://www.ladepeche.fr/2019/11/15/villes-intelligentes-easypark-devoile-son-top-100-mondial,8543383.php>



Figure 127 : les éléments en béton. Source : <https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1>

6. Analyse des plans :

Plan de rez de chaussée :

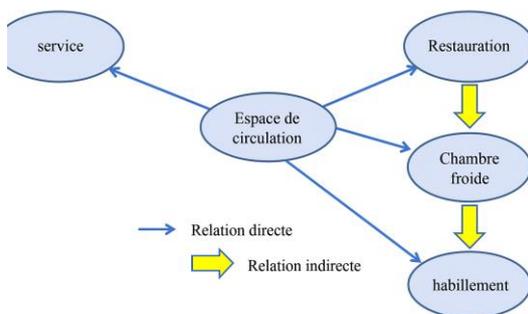


Figure 128 : Organigramme fonctionnel du RDC. Source : Auteur



Figure 129 : Plan du RDC. Source : <https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1>

Plan du 1 ère étage :

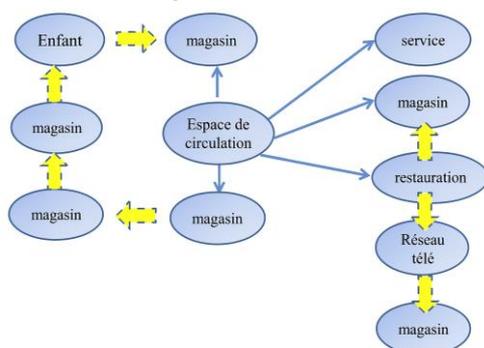


Figure 130 : Organigramme fonctionnel du R+1. Source : Auteur



Figure 131 : Plan du R+1. Source : <https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1>

Plan du 2 ème étage :

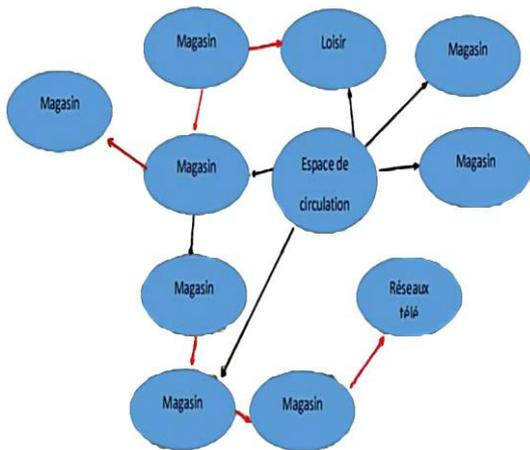


Figure 132: Organigramme fonctionnel du R+2.



Figure 133: Plan du R+2. Source : <https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1>

Plan du 3 étage :

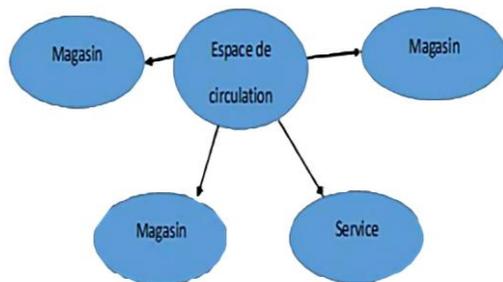


Figure 134: Organigramme fonctionnel du R+3. Source : Auteur



Figure 135 : plan du R+3. Source : <https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1>

7. Circulation vertical /horizontal :

Les différents espaces du projet sont reliés entre eux selon des relations :

- Horizontale : par des passerelles, et galeries.
- Verticale : selon un ensemble des cages d'escaliers, des escalators et des ascenseurs.



Figure 136: circulation horizontale du centre commercial. Source : <https://www.leprogres.fr/edition-lyon-villeurbaine/2020/02/12/lyon-trois-nouveaux-magasins-debarquent-a-la-part-dieu>

Tableau 14: Hiérarchisation des espaces. Source : Auteur

Réseau téléphonique loisir	4 ème étage
Les grands magasins + restauration	3 ème étage
L'univers de la beauté	2 ème étage
L'univers de la mode	1 er étage
Distributeur de banque +bar et restaurant +stockage des marchandises +Monoprix	RDC
Pour l'accès par le métro	Sous-terrain

L'exploitation de la terrasse du dernier niveau par un énorme parking de plus de 4 000 places.

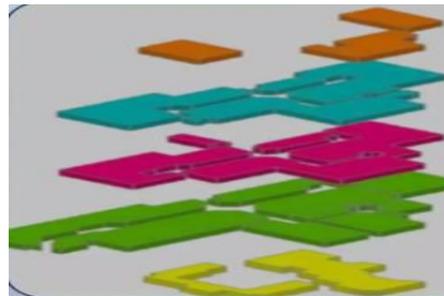


Figure 137: : Hiérarchisation des espaces. Source : <https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1>



Figure 138 :parking sur terrasse. Source : <https://fr.slideshare.net/slideshow/la-part-dieu-centre-commercial/217078443#1>

8. Analyse de la structure :

Le système constructif de centre commercial de part-dieu est réalisé avec une structure mixte :

La structure métallique : charpente métallique

La structure on béton armé : Un grand prisme de verre et d'acier en porte-à-faux

On trouve le bois : par exemple dans les escaliers

On a aussi l'acier au niveau du prisme de l'entré principal et dans le patio le choix de la structure s'est porté sur le système qui donne le plus de flexibilité en termes d'aménagement d'espace intérieur.

9. Analyse des ambiances intérieurs :

Couleurs : Du sol au plafond, tout est blanc, un blanc mat et doux comme du coton.

Lumières naturelle / artificielle : Profite de la lumière naturelle adoucie pare-soleil Par 2800m2 de vitres.

Conclusion

Le projet se distingue par une vaste surface commerciale, répondant aux exigences du plus grand centre commercial d'Europe, et prenant en compte la forte densité de population lyonnaise. Implanté sur un terrain hautement accessible, il est desservi par l'ensemble des modes de transport, ce qui renforce son attractivité régionale.

L'organisation du site exploite la terrasse du dernier niveau en y intégrant un parking de plus de 4000 places, facilitant ainsi l'accueil massif des visiteurs. La façade principale, moderne, vitrée et animée, constitue un véritable point d'appel, renforcé par la présence de la tour Oxygène, emblème architectural du site.

À l'intérieur, l'espace se caractérise par un environnement propre, bien éclairé grâce aux larges verrières qui inondent le centre de lumière naturelle. Un immense jet d'eau vient dynamiser l'espace central, renforçant le confort spatial.

La circulation interne est fluide, favorisée par des ascenseurs panoramiques et des escaliers mécaniques, qui permettent une découverte progressive du lieu au fil du parcours. L'implantation des allées en étoile facilite les déplacements et l'orientation des visiteurs, rendant l'expérience de shopping à la fois agréable et intuitive.

Le dossier graphique



Figure 139: Plan de masse. Source : Auteur

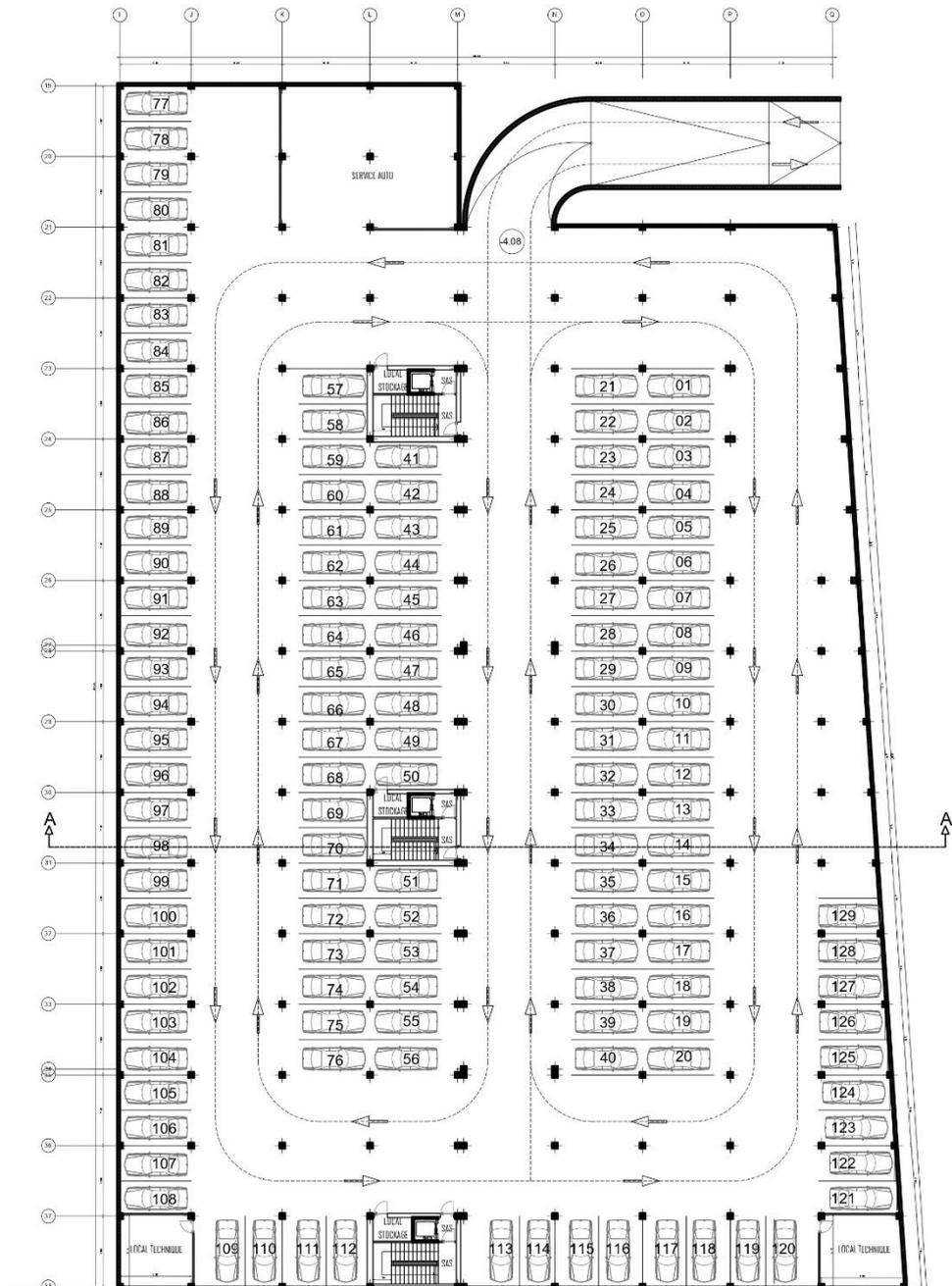


Figure 140 : plan de sous-sol. Source : Auteur

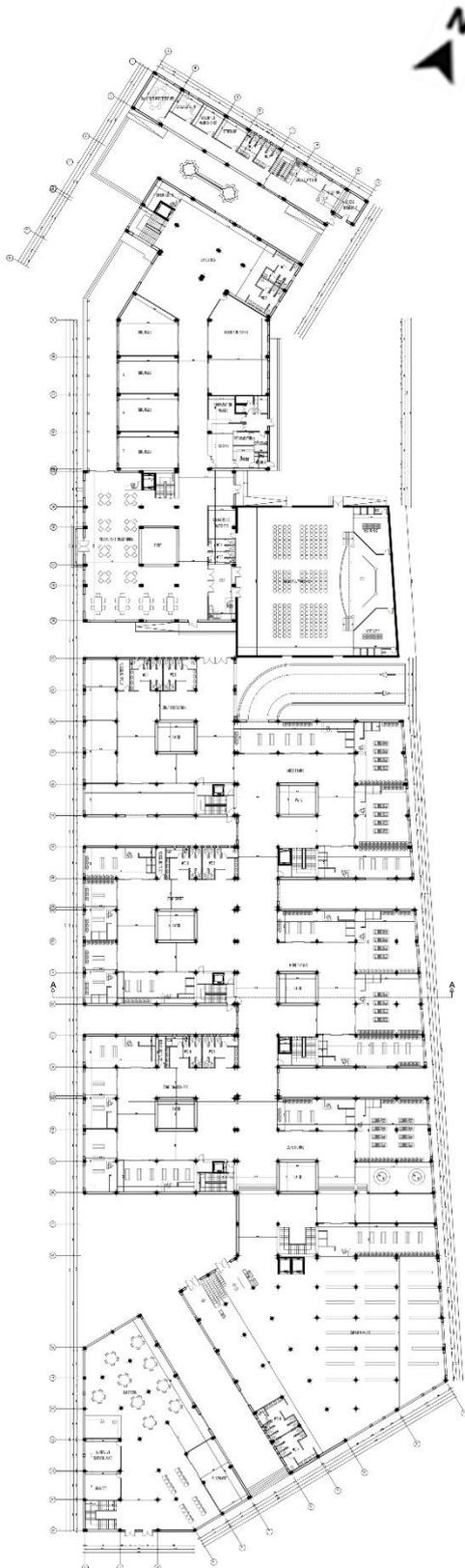


Figure 141 : Plan RDC. Source : Auteur

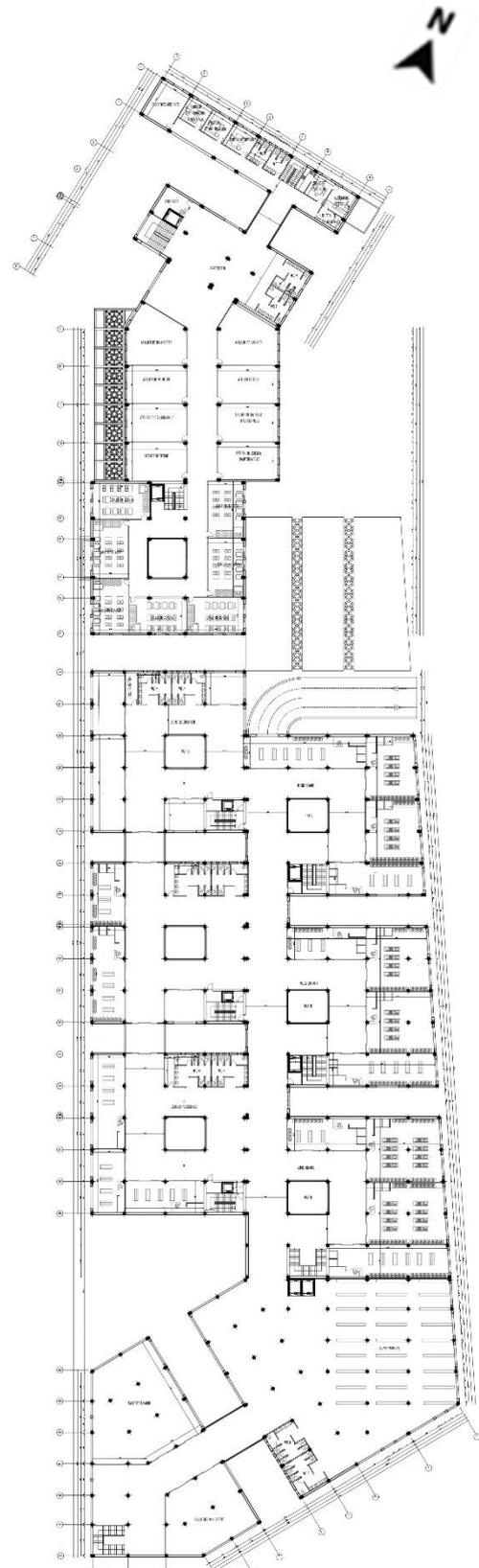


Figure 142: Plan R+1. Source : Auteur

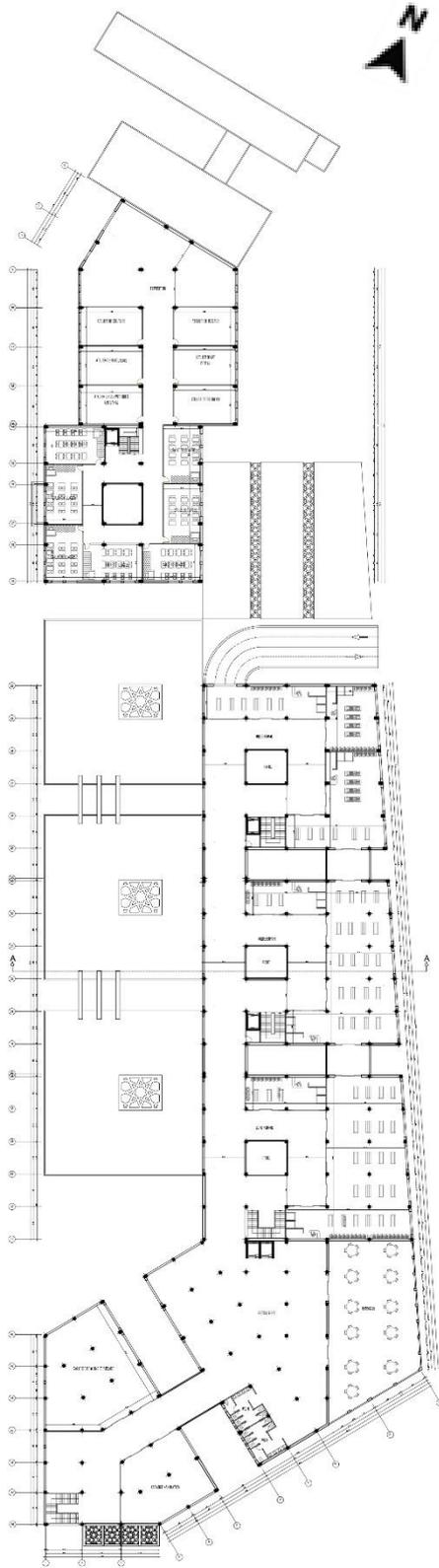


Figure 143 : Plan R+2.Source: Auteur

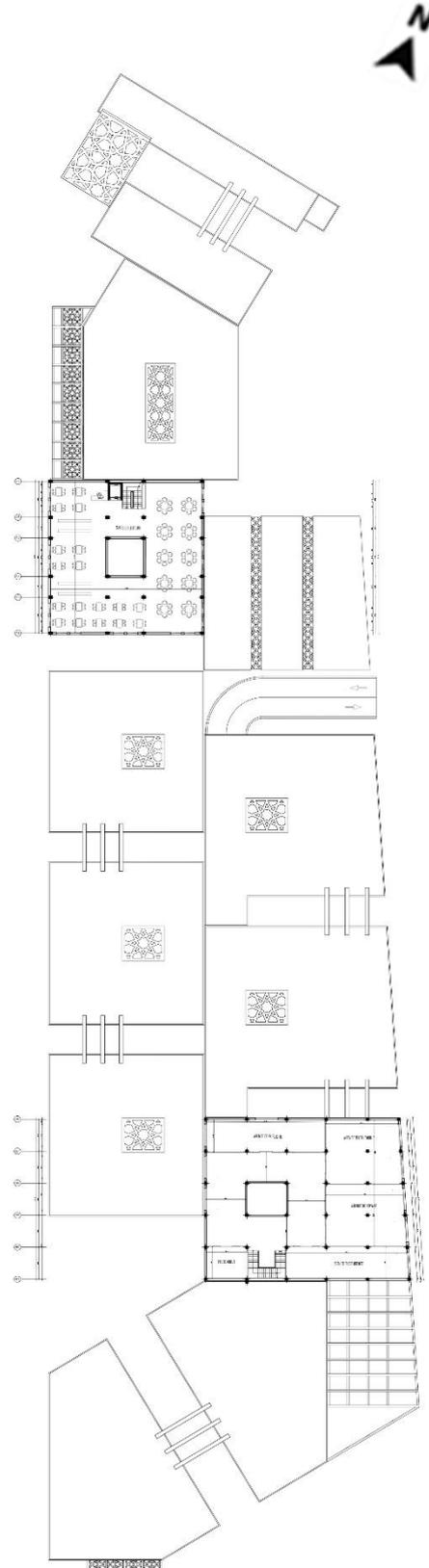


Figure 144: Plan R+3.Source: Auteur

Coupe AA

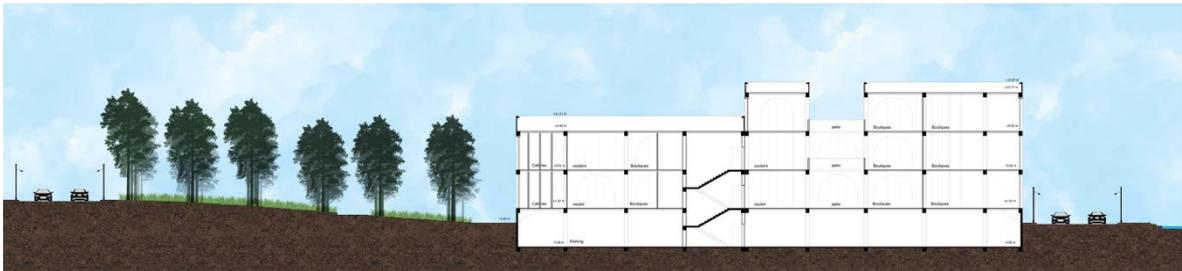


Figure 145 :Coupe AA. Source : Auteur

Façades



Figure146 :Façade sud. Source : Auteur



Figure 147 :Façade nord. Source : Auteur



Figure 148 :façade intérieure. Source : Auteur

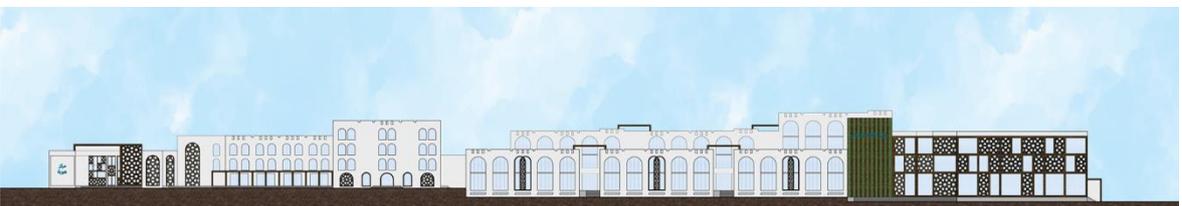


Figure 149 :Façade principale ouest. Source : Auteur



Figure 150 : façade est. Source : Auteur