



**MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

UNIVERSITÉ SAAD DAHLAB BLIDA-01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Département d'Architecture

Mémoire de Master en Architecture.

Thème de l'atelier : Architecture urbaine

**La rurbanisation des friches ferroviaires
dans l'espace péricentral de Médéa
P.F.E : Un Centre commercial à Médéa**

Présenté par :

SAFAR ZITOUN Djamila 20203235008

CHIKER Raounak Houda Errahmane 20203235184

Encadrés par :

Mme . NECISSA AMINA

Mr. BENKARA OMAR

Membres du jury :

Président : Mme BOUSTIL Feriel .

Examineur : Mr ZOUGARI ZAKARIA

Invité : Mr HADJ SADOK TAHAR

Année universitaire : 2024/2025

REMERCIEMENTS

Nous remercions dieu le tout puissant de nous avoir accordé la force, la patience et le courage pour aboutir à ce modeste travail, nos chers parents pour leurs soutien moral et les encouragements infinies tout au long de notre parcours scolaire et universitaire sans eux, on aurait jamais pu accomplir notre travail.

On remercie également nos encadreurs Mme NECISSA AMINA, Mr HADJSADOK TAHAR et Mr BENKARA OMAR pour leurs conseils avisés, leur disponibilité et leur accompagnement précieux tout au long de cette étude.

Nous remercions également nos enseignants à l'Institut d'Architecture, et tout particulièrement :Mr. Chaouati Ali, Mr. Zeddami Reda, Mme Drouche Aïcha, Mr DERDER Mustapha et Mme Aguenini Amira, pour leur encadrement pédagogique, leur bienveillance et leur soutien durant toutes les étapes de notre formation.

Enfin, nous adressons nos remerciements à toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce mémoire et ce projet de fin d'étude.

Dédicace

Je dédie ce travail à moi-même — à la petite fille de 7 ans qui rêvait depuis toujours de devenir architecte.

Aujourd'hui, me voilà.

Ce parcours a été rempli de défis, de leçons et de moments de croissance, mais je n'ai jamais cessé de croire en ce rêve.

A l'âme de mon cher oncle Dr FODHIL SAFAR ZITOUN je dédie ce travail, que son âme repose en paix.

A ma mère **NADIA**, pour son amour inconditionnel, sa tendresse, sa force silencieuse, merci d'avoir cru en moi dans mes moments de doute.

À mon père **DJAFAR**, pour sa sagesse, sa patience, et les valeurs qu'il m'a transmises. Merci de m'avoir guidée, soutenue, et d'avoir toujours été un exemple de courage et de persévérance.

Ce travail est le fruit de votre amour, de vos sacrifices, et de votre confiance.

Je vous le dédie avec toute ma gratitude et mon cœur.

A ma sœur **RYM**, merci d'avoir été ma confidente, mon soutien tout au long de ce parcours.

A mon frère **LOTFI**, merci pour ta présence à mes côtés.

A ma binôme et amie **RAWNAK**, merci pour ta patience, et ta bonne humeur tout au long de cette aventure. Entre doutes, rires, stress et réussites.

A ma meilleure amie **MANEL**, merci d'être toujours à mes côtés dans mes hauts et mes bas.

A **AMIRA**, c'était un honneur de travailler avec toi durant ces 3 dernières années d'étude.

A tous mes amis de l'institut d'architecture, et plus particulièrement à mes amis du groupe 02 L3 : **WIDJDANE, AICHA, KHAOULA, IMENE, LINA**

A toute personne qui m'a aidé de près ou bien de loin merci ...

Djamila

Dédicace

-TO MYSELF to the one who was always there for me, who supports and trusts me even in the hard times, for the countless hours of hard work , the moment of doubt I overcame, I would thank me for always believing in me and in my goals that its being achieved to be come this architect.

-To my beloved mumSABIHA ,Your unconditional love and endless sacrifices have been the foundation of everything I've achieved thank you for being my guiding light , my safe place and my greatest source of inspiration.

-To my dear dudy DJAMAL. This work is humbly dedicated to you , from the trust you gave it to me , the power and the confidence that i have because of you , thank you papa for everything, for being my hero .

-my dear brothers GHANO ABDERZAK,and MOULOUD. Thank you for being always next to me and by my side and for your support, am proud to be your sister.

-My pretty little sister RANIMO, my mini me, so happy for having you in my life , may allah protect you.

To my best friend and my partner DJAM for the past 13 years together and still thank you for always being there, for the late-night talks, the endless support, This journey wouldn't have been the same without you.

My partner AMIRA, thank you for all the joy and hard times we shared together at the end of my academic career

And To all my friends who were always there for meWIDAD,GHIZLANE ,RYM, CHIRAZ ,MANEL WIDJDANE,AICHA, MOUNI,KHAOULA,IMANE ,RYHEM ,RYHAB,NOUR ,and my cousin ABIR,thank you soo much for your support.

And i would thank also the ones who gave me help in this hard time of my finale academic career , MANEL ,IKRAM,YOUSRA MOHAMED ,REZKI

BY RAWNAK CHIKER

Résumé

Ce présent mémoire s'intéresse à la problématique de récupération des friches ferroviaires dans la ville de Médéa, à travers une démarche de renouvellement urbain, l'étude porte principalement sur la transformation de la ligne du chemin de fer et ses servitudes en ligne de tramway qui répond aux enjeux de mobilité et de connectivité dans la ville. Ce projet vise à répondre aux besoins des habitants de la ville de Médéa et à améliorer leur qualité de vie.

Dans ce cadre, plusieurs équipements et espaces publics sont projetés notamment un jardin public, un centre commercial, un hôtel urbain et d'autres équipements pour améliorer la mixité fonctionnelle, l'objectif est de démontrer comment une infrastructure abandonnée peut devenir un levier de développement urbain, en réintégrant les friches dans la dynamique de la ville et en créant de nouveaux lieux de vie attractifs et fonctionnels.

Développant de même à l'échelle architecturale le projet d'un centre commercial qui joue un rôle structurant, en proposant un espace multifonctionnel qui combine commerce, loisirs, restauration et lieux de vie et de rencontre.

Mots clés : friches ferroviaires, espaces publics, mobilité, renouvellement urbain, centre commercial.

Abstract :

This thesis addresses the issue of reclaiming disused railway areas in the city of Médéa through an urban renewal approach. The study focuses primarily on transforming the former railway line and its easements into a tramway line that responds to the city's mobility and connectivity challenges. The project aims to meet the needs of Médéa's residents and to improve their quality of life.

In this context, several facilities and public spaces are planned, including a public garden, a shopping center, an urban hotel, and other amenities to enhance functional diversity. The objective is to demonstrate how an abandoned infrastructure can become a driver of urban development, by reintegrating brownfields into the city's dynamic and creating new attractive and functional living spaces.

At the architectural scale, the thesis also develops the design of a shopping center that plays a structuring role by offering a multifunctional space combining retail, leisure, dining, and areas for social interaction.

Key words : railway wastelands , public spaces, mobility,urban renewal , shopping center .

ملخص :

تتناول هذه الأطروحة مشكلة استصلاح الأراضي الغير مستغلة للسكك الحديدية في مدينة المدية ، من خلال نهج التجديد الحضري. تركز الدراسة بشكل أساسي على تحويل خط السكك الحديدية وحقوق الارتفاق الخاصة به إلى خط ترامواي يواجه تحديات التنقل والاتصال في المدينة. والهدف من المشروع هو تلبية احتياجات سكان المدينة ، وتحسين نوعية حياتهم

تم التخطيط لعدد من المرافق والأماكن العامة، بما في ذلك حديقة عامة ومركز تسوق وفندق حضري ومرافق أخرى لتحسين المزيج الوظيفي. الهدف هو إظهار كيف يمكن للبنية التحتية المهجورة أن تصبح رافعة للتنمية الحضرية، من خلال إعادة دمج المواقع ذات الحقل البني في ديناميكية المدينة. وخلق مساحات معيشية جديدة وجذابة وعملية

وبنفس الطريقة، وعلى نطاق معماري، يعمل المشروع على تطوير مركز تسوق يلعب دوراً هيكلياً، حيث يوفر مساحة متعددة الوظائف تجمع بين تجارة التجزئة والترفيه والمطاعم وأماكن للعيش والالتقاء.

الكلمات المفتاحية: الأراضي الغير مستغلة للسكك الحديدية، الفضاءات العمومية،التنقل،التجديد الحضري،المركز التجاري

Table de matières

REMERCIEMENTS.....	1
Dédicace.....	Erreur ! Signet non défini.
Résumé	5
<u>CHAPITRE INTRODUCTIF:</u>	
1- INTRODUCTION.....	2
2- PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE :	2
2.1. Problématique générale :	2
2.2 Problématique spécifique :	3
1. HYPOTHESES DE RECHERCHE :	4
2. LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS :	4
3. DEMARCHE METHOLOGIQUE :.....	5
3.1 <i>Recherches bibliographiques</i> :	6
3.2 <i>Recherches thématiques</i> :	6
3.3 <i>Recherches exploratoire qualitative</i> :	6
4. STRUCTURATION DU MEMOIRE.....	6
<u>CHAPITRE 02: ETAT DE L'ART</u>	
1 Introduction :	9
2 Recherche thématique :	10
2.1 Le renouvellement urbain :	10
2.1.1 Définition :	10
2.1.2 Objectifs :	11
2.1.3 Les actions du renouvellement urbain :	12
2.1.4 Les enjeux du renouvellement urbain :	12
2.2 Le développement durable :	13
2.3 Le développement urbain durable :	14
2.3.1 Définition :	14
2.4 Les friches urbaines :	15
2.4.1 Définitions :	15
2.4.2 Les différents types de friches :	15
2.4.3 Les causes de l'existence des friches :	16
2.5 Le patrimoine ferroviaire :	16
2.5.1 Définition :	16
2.5.2 Emergence de la notion patrimoine ferroviaire :	17

2.5.3 Types de projets de reconversion des friches ferroviaires :.....	17
2.6 La porosité urbaine :.....	18
2.6.1 Définition :	18
2.6.2 Les types :.....	19
2.6.3. Les objectifs :	19
2.7 La mobilité urbaine :	20
2.7.1 Définition :	20
2.7.2 Les types de la mobilité urbaine :.....	21
2.7.3 La mobilité de demain dans la ville d'aujourd'hui :.....	21
2.8 Les espaces publics :	22
2.8.1 La définition :	22
2.8.2 <i>Les typologies des espaces publics</i> :	23
2.9. Les inspirations thématiques (projets de références urbanistique) :	25
2.9.1.Exemple 01 : : « ECOPARC Neuchâtel suisse »	25
2.9.2Exemple 02 : Superkilen, le parc du « vivre ensemble ».	26
2.9.3Exemple 03 : Le quartier de la gare de Blois.	27
2.10. Le centre commercial :	30
Introduction :	30
2.10.1 L'architecture commerciale :.....	30
2.10.2. Définition du centre commercial	30
2.10.3. Historique des centres commerciaux :.....	31
2.10.4. Typologies des centres commerciaux :.....	33
2.10.5 Analyse des exemples :	34
Conclusion du chapitre :	41
<u>CHAPITRE 03: CAS D'ETUDE</u>	
1 . INTRODUCTION :	44
2. Approche analytique :	45
2.1 Lecture de la ville :.....	45
2.1.1 Présentation de la ville de Médéa :.....	45
2.1.2Analyse diachronique de la ville de Médéa :	48
2.2 Lecture des instruments d'urbanisme :	58
2.2.1 Objectifs du PDAU Intercommunal :	58
2.2.2 Orientations du PDAU par rapport au site d'intervention :	58
2-2-3- Présentation de l'aire d'intervention P.O.S n°02 :	59
2.3 Analyse synchronique de la zone d'étude :.....	61
2.3.1 Les structures de l'urbain :	61

2.3.2 Problématique	79
3. LE PROJET URBANISTIQUE:.....	80
3.1 Présentation du projet urbanistique :	80
3.2 Schéma de principe du projet urbanistique :	80
3.3 Master plan consolidé :	Erreur ! Signet non défini.
4. PROJET ARCHITECTURAL: Centre commercial.....	84
4-1- introduction :	84
4-2- Présentation de l'assiette d'intervention :	84
4-3- Le choix d'un centre commercial :	84
4-4- Composition du plan de masse :	85
4-5- Continuités physiques et paysagères.....	86
4-5- Genèse de la forme architecturale :	87
4-6- Programme quantitatif :	89
4-7- Affectation des espaces et distribution :	90
4-8-Lecture de la façade :	92
4-10- aspects de durabilité.....	94

CHAPITRE 04: CONCLUSION GENERALE

***CHAPITRE
INTRODUCTIF***

1- INTRODUCTION

La ville est un organisme vivant, en perpétuelle évolution, modelée par les choix, les aspirations et les actions de ses habitants tout au long de l'histoire. Parmi les multiples facteurs ayant contribué à son développement, le réseau ferroviaire s'est imposé comme un élément structurant essentiel. En Algérie, ce patrimoine ferroviaire, témoin d'une période marquée par une croissance urbaine rapide et des échanges économiques dynamiques, est aujourd'hui confronté à une problématique récurrente : l'abandon de nombreuses infrastructures. Ces dernières, progressivement tombées en désuétude, se sont transformées en friches, devenant des espaces sous-utilisés et souvent dégradés.

La récupération de ces friches ferroviaires en réseaux de tramway pourrait constituer une réponse pertinente à plusieurs enjeux majeurs. D'abord, elle permettra de corriger les déséquilibres structurels en réintégrant ces zones délaissées dans une dynamique urbaine attractive et fonctionnelle. Ensuite, elle contribuera à l'amélioration de la mobilité urbaine en proposant un mode de transport collectif moderne, écologique et adapté aux besoins des habitants. Enfin elle s'inscrit dans une démarche de valorisation du patrimoine, mettant en lumière l'identité historique et architecturale de ces espaces.

Dans cette optique le renouvellement urbain ne se limite pas à la transformation des infrastructures, il englobe l'aménagement d'espaces publics conviviaux tels que des parcs, des places ou des zones piétonnes, favorisant la cohésion sociale et l'amélioration du cadre de vie. Ces intervention permettraient de créer des lieux de rencontre, loisirs et d'échange, revitalisant nono seulement les infrastructures physiques, mais aussi la dynamique humaine et sociale au cœur de la ville.

2- PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE :

2.1. Problématique générale :

La ville de Médéa, confrontée à l'abandon de sa ligne de train, souffre d'un problème majeur de mobilité. Cette situation a engendré la prolifération de nombreux espaces laissés à l'abandon, aggravant le manque d'espaces verts et d'infrastructures publiques.

Ces insuffisances freinent le développement du potentiel de cette ville pourtant riche en patrimoine culturel et historique.

Dans ce contexte, la récupération des friches ferroviaires représente une opportunité stratégique pour redynamiser ces espaces délaissés. Ce type de projet offrirait à Médéa la possibilité de devenir une ville plus dynamique et mieux structurée. En intégrant ces zones dans le tissu urbain existant, il serait possible de favoriser une évolution harmonieuse et durable du territoire.

La problématique générale peut ainsi être formulée comme suit : Comment le renouvellement urbain, notamment l'exploitation des friches ferroviaires, pourrait-il répondre aux enjeux de mobilité, de réhabilitation des espaces délaissés et de préservation du patrimoine, tout en adoptant une approche durable et inclusive ?

2.2 Problématique spécifique :

Dans le cadre de notre recherche, nous avons étudié la ville de Médéa à l'échelle urbaine afin d'identifier ses principales problématiques. Après des visites sur le terrain et des discussions avec ses habitants, nous avons relevé les enjeux suivants :

- **Un système de transport insuffisant et une accessibilité limitée :** Ce manque constitue un obstacle majeur au développement économique et social de la ville, limitant les déplacements et les opportunités pour les habitants.
- **Une rareté des espaces publics :** L'absence de parcs, de places publiques et de lieux de rencontre réduit les interactions sociales et prive Médéa de la dynamique nécessaire à son attractivité.

Un aménagement urbain de qualité ne peut se limiter aux infrastructures de transport ; il doit également inclure des espaces de convivialité où les habitants peuvent se retrouver, se détendre, et participer à des activités culturelles ou sportives.

À partir de ce constat, plusieurs interrogations se posent :

- *Quelles stratégies de renouvellement urbain peuvent être mises en œuvre pour revitaliser les zones dégradées et sous-utilisées, afin de les réintégrer pleinement dans le tissu urbain ?*
- *Dans quelle mesure la récupération des friches ferroviaires et leurs servitudes pourraient-elles améliorer la qualité urbaine à Médéa ?*

- *Comment la création d'espaces publics au cœur de la ville pourrait-elle redynamiser la vie sociale et urbaine ?*

1. HYPOTHESES DE RECHERCHE :

Dans le contexte des défis urbains à Médéa, il est essentiel d'envisager des stratégies innovantes permettant d'améliorer le cadre de vie des habitants et de renforcer le dynamisme de la ville. Une approche globale du développement urbain offre la possibilité de repenser l'utilisation des infrastructures existantes afin de maximiser leur efficacité et leur impact sur le territoire.

En attirant investisseurs, touristes et résidents, cette démarche contribuerait à solidifier le rayonnement de Médéa et à faire d'elle une ville moderne et fonctionnelle. Ainsi, repenser l'utilisation des anciennes infrastructures ferroviaires ne constitue pas seulement une réponse aux besoins en transport, mais s'inscrit également dans une vision globale de développement urbain et territorial. Donc, plusieurs hypothèses peuvent être formulées :

- La récupération des friches ferroviaires en ligne de tramway représenterait une solution durable, écologique et efficace, permettant de répondre aux besoins croissants de mobilité des habitants de Médéa.
- L'intégration de pôles d'attractivité, tels que des hôtels, centre commerciaux, des jardins publics dans le projet de la récupération des friches ferroviaires pourrait renforcer l'attractivité de Médéa auprès des investisseurs, des touristes et des habitants, tout en consolidant son rayonnement régional.
- L'aménagement de la servitude de la ligne C.F et une opportunité d'améliorer la mixité fonctionnelle et de créer de nouveaux espaces publics, elle permet également de lier les deux rives de la ligne de C.F.

2. LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS :

La ville de Médéa fait face à des défis urbains majeurs liés à l'abandon de son réseau ferroviaire et au manque d'espaces publics. Ces problématiques impactent directement la qualité de vie des habitants et freinent le développement de la ville. L'enjeu principal réside donc dans la récupération des friches ferroviaires et la création d'espaces de vie adaptés aux besoins de la population. L'objectif de cette recherche est d'analyser ces problématiques afin de proposer des solutions concrètes pour améliorer l'accessibilité, renforcer l'attractivité urbaine et favoriser un cadre de vie plus harmonieux.

Pour cela les objectifs se matérialisent à différentes échelles :

- **Les enjeux à l'échelle de la ville :**

- L'absence d'un réseau de transport efficace limite les déplacements et freine le développement économique.
- La ville souffre d'un manque d'espaces de rencontre, de loisirs et de détente, réduisant ainsi son attractivité.
- L'absence d'aménagements modernes et de pôles d'activités limite les investissements et le tourisme dans la ville.

- **Les enjeux à l'échelle du quartier :**

- Les friches ferroviaires constituent des espaces abandonnés, générant une rupture dans le tissu urbain.
- Le manque de connexion entre les quartiers renforce la fragmentation urbaine.
- L'absence de mixité des usages nuit à la dynamique du quartier, qui reste peu attractif pour les habitants et les visiteurs.
- La récupération des friches ferroviaires pourrait offrir des équipements attractifs comme des espaces verts, des centres commerciaux et des hôtels pour dynamiser le quartier.

- **Les enjeux à l'échelle du projet :**

- L'intégration d'une ligne de tramway permettrait d'assurer une meilleure connectivité et un transport collectif durable.
- Le projet pourrait intégrer des centres commerciaux, des hôtels et des espaces verts pour renforcer l'attractivité et la dynamique économique.
- L'aménagement d'espaces verts et la préservation du patrimoine contribueraient à une urbanisation plus respectueuse de l'environnement.
- La création de nouveaux espaces publics favoriserait les interactions entre les différentes générations et améliorerait la qualité de vie des habitants.

Ce découpage permet d'avoir une vision claire des enjeux liés au projet et de structurer une approche de renouvellement urbain adaptée aux spécificités de Médéa.

3. DEMARCHE METHOLOGIQUE :

Afin de répondre aux objectifs de notre recherche, nous suivrons la démarche méthodologique suivante :

3.1 Recherches bibliographiques :

La première étape consiste à approfondir la compréhension des concepts clés liés à notre sujet de recherche. Nous nous appuierons sur une étude exhaustive de différentes sources, incluant des articles scientifiques, des mémoires, des thèses et des actes de séminaire. Les thèmes explorés comprennent notamment : la définition et la reconversion des friches ferroviaires, la porosité urbaine, la mobilité, le développement urbain durable, la centralité urbaine, les stratégies de renouvellement urbain.

3.2 Recherches thématiques :

Cette étape consistera à organiser la connaissances autour des problématiques identifiées afin d'établir des liens entre les différents enjeux et propositions de solutions.

5.3 Recherches exploratoire qualitative :

Cette approche sera mise en œuvre en deux phases :

1. Analyse de l'aire d'étude : Une étude diachronique et synchronique de la ville de Médéa sera réalisée. Cette analyse permettra de mieux comprendre les différentes composantes urbaines qui structurent la ville, d'identifier les problématiques actuelles et de définir les défis à relever pour son développement futur.
2. Analyse de l'aire d'intervention : Une étude spécifique de la zone ciblée par le projet sera conduite afin de cerner ses particularités et ses contraintes et son degré de transformabilité.

4. STRUCTURATION DU MEMOIRE

- **Chapitre 01 : Introductif**

Ce chapitre introduit une vue d'ensemble des problématiques auxquelles les villes algériennes sont confrontées, avec un focus particulier sur la ville de Médéa. Il présente également les hypothèses formulées, les objectifs définis pour cette étude, ainsi que la méthodologie adoptée pour traiter ces enjeux.

- **Chapitre 02 : Etat de l'art**

Ce chapitre vise à approfondir et actualiser les connaissances nécessaires à la compréhension de la problématique abordée. Il développe les concepts et notions clés tout en proposant une analyse thématique. Cette analyse est enrichie par des exemples triés d'expériences nationales et internationales pertinentes pour le cas étudié.

- **Chapitre 03 : Cas d'étude**

Le dernier chapitre est consacré à l'analyse de la zone d'étude et d'intervention. Il met en lumière les faiblesses et les défis liés à son développement urbanistiques. La seconde partie du chapitre propose des solutions concrètes d'aménagement, basées sur une conception intégrant des approches complémentaires, à la fois urbanistiques et architecturales.

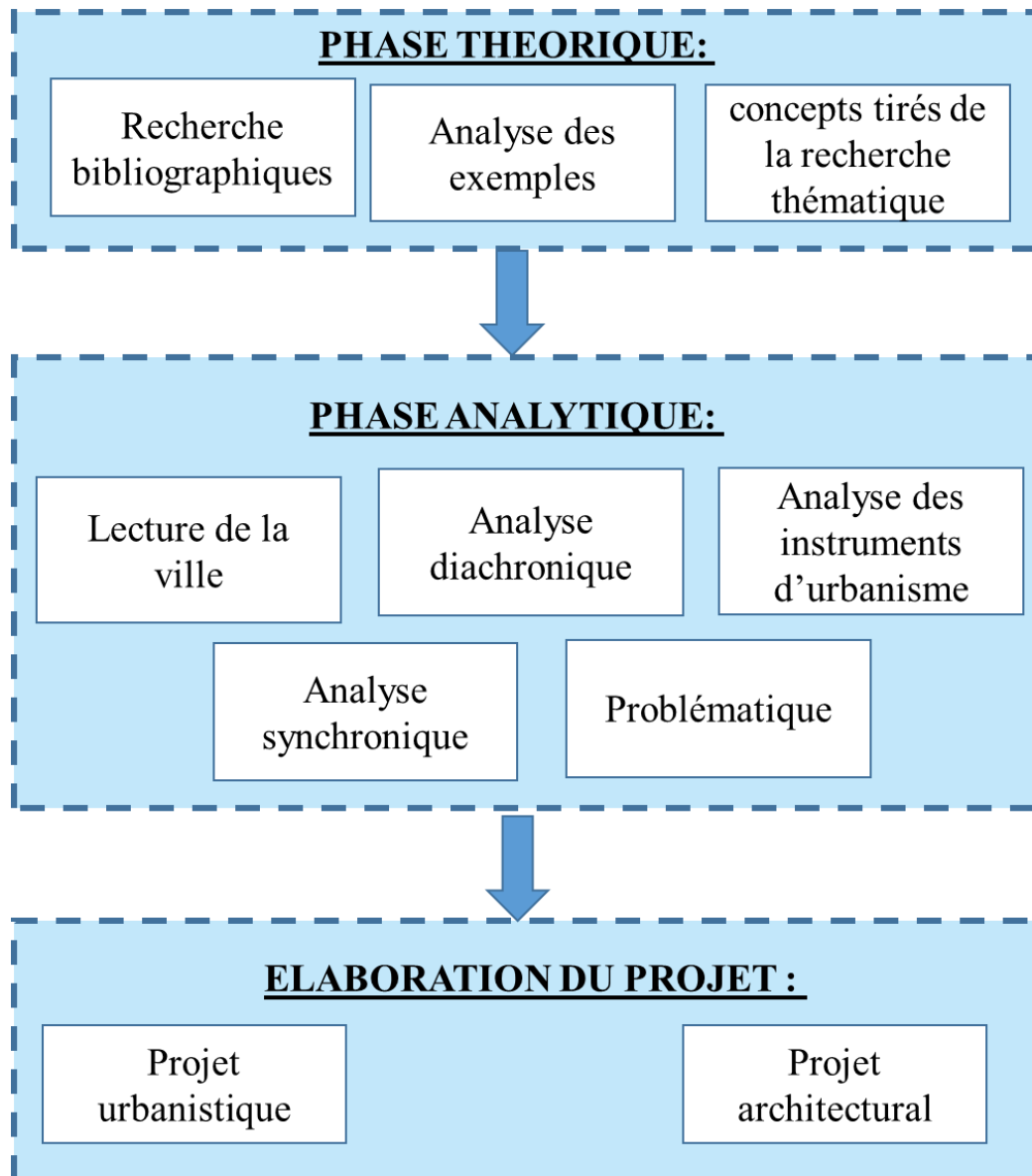


Figure 1 : organigramme de structuration du mémoire

Source : auteurs

CHAPITRE
ETAT DE L'ART

1 Introduction :

Pour aborder efficacement notre problématique, il est essentiel de s'appuyer sur des concepts fondamentaux permettant de structurer la réflexion et de guider la démarche dans un cadre théorique clair. Ce chapitre propose ainsi une base de connaissances autour de notions clés telles que le renouvellement urbain, le développement durable, la porosité urbaine, la mobilité, les friches ferroviaires et les espaces publics. À travers cette exploration, nous chercherons à identifier les principaux leviers d'action pour transformer et revaloriser les espaces urbains délaissés.

Dans un premier temps, nous étudierons le renouvellement urbain en tant que levier de transformation des espaces dégradés, notamment dans une perspective de développement durable. Nous mettrons en lumière son rôle dans la restructuration du tissu urbain et l'amélioration du cadre de vie. Ensuite, nous aborderons la notion de porosité urbaine, qui favorise la continuité et la fluidité des espaces, en lien direct avec la mobilité urbaine – enjeu majeur pour garantir un accès équitable aux ressources et services.

Les friches ferroviaires feront l'objet d'une attention particulière, car elles représentent à la fois une contrainte et une opportunité dans les dynamiques de renouvellement urbain. Nous analyserons leur potentiel de récupération en pôles dynamiques, intégrant des espaces publics de qualité, contribuant ainsi à revitaliser le tissu urbain et à valoriser le patrimoine existant.

Enfin, ce chapitre s'enrichira de références et d'inspirations théoriques, à la fois à l'échelle urbaine et architecturale, en mettant en avant des stratégies et des solutions adaptées à notre projet, dans une optique de durabilité et de résilience urbaine.

Recherche thématique :

2.1 Le renouvellement urbain :

2.1.1 Définition :

Le renouvellement urbain est un concept qui regroupe un ensemble d'actions visant à transformer, rénover ou reconverter des zones urbaines existantes afin de répondre aux défis actuels. Apparue dans les années 1950 aux États-Unis sous le nom d'« Urban renewal » **(Jégouzu, 2014)**. Cette approche repose sur l'idée de reconstruire la ville sur la ville, souvent en réaction à des événements majeurs tels que des guerres, des catastrophes naturelles, ou des décisions politiques fortes. Contrairement à l'étalement urbain, qui consiste à étendre la ville en périphérie, souvent associé à une utilisation accrue de la voiture, le renouvellement urbain se concentre sur la transformation des zones déjà urbanisées et vise à revitaliser les centres-villes. **(ARSAC, 2024)**

Ce concept prend plusieurs formes : rénovation, réhabilitation, reconversion et démolition-reconstruction. Ces interventions cherchent à rendre les espaces urbains plus fonctionnels, à améliorer la mixité sociale et à répondre aux enjeux du développement durable, comme la préservation de l'environnement et la réduction des émissions de gaz à effet de serre **(Jégouzu, 2014)**. Ce concept a pris sa forme actuelle avec des projets lancés à Lille dans les années 1990 **(Jacquot, 2004)** et est soutenu par des législations telles que la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) de 2000. Cette loi vise à densifier les espaces urbains, encourager les transports en commun et promouvoir un équilibre dans la répartition des logements sociaux. **(République française , 2000)**

Le renouvellement urbain se distingue de l'étalement urbain en mettant l'accent sur la réhabilitation des zones dégradées. Cela comprend des actions telles que la reconversion de friches industrielles ou la rénovation de quartiers anciens pour les rendre plus accessibles et mieux intégrés dans la ville. L'objectif est de créer une ville plus compacte, plus durable, capable de mélanger différents usages tout en limitant l'extension des villes et la destruction des terres agricoles. Le renouvellement urbain représente ainsi une réponse à la gestion de l'urbanisation, qui cherche à tirer parti de l'existant plutôt qu'à étendre sans fin l'espace urbain. **(ARSAC, 2024)**.

2.1.2 Objectifs :

Le renouvellement urbain vise à transformer et revitaliser les quartiers en intégrant des objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Les principaux objectifs incluent selon **(Le Garrec Sylvaine , 2005)** sont :

- **Produire la ville à partir du tissu existant** : Le renouvellement urbain désigne avant tout un processus de production de la ville à partir de ses tissus existants. Il s'agit tout autant de "renouveler" la forme de l'action publique sur la ville que la forme de la ville elle-même.
- **Répondre à des mutations économiques et sociales profondes** : Ce qui semble nouveau, ce n'est pas tant la méthode que la nature et l'ampleur des mutations économiques et sociales dans lesquelles il s'inscrit.
- **Requalifier l'image des territoires dévalorisés et attirer les investisseurs** : Il s'agit pour les pouvoirs publics de créer une impulsion forte en réalisant des équipements structurants susceptibles d'attirer des investisseurs privés. La démolition [...] est perçue comme le seul moyen de créer une rupture tangible dans le processus de dévalorisation.
- **Renforcer l'attractivité des agglomérations à l'échelle nationale et internationale** : Ces projets centrés sur des territoires spécifiques doivent s'inscrire dans un projet transversal et stratégique à l'échelle de l'agglomération. L'objectif est à terme de renforcer l'attractivité de cette dernière au niveau national et international.
- **Légitimer la démolition au nom de la mixité sociale** : La démolition est légitimée par l'objectif de mixité fonctionnelle... et par les principes de la régénération.
- **Réduire les inégalités sociales et urbaines** : On ne possède pas encore assez de recul aujourd'hui pour évaluer les conséquences sociales des opérations réalisées sous le label du renouvellement urbain. Mais on peut se demander s'il pourra réellement réussir là où les expériences similaires passées ont échoué.

Ces objectifs sont essentiels pour assurer une transformation harmonieuse et durable des quartiers, en tenant compte des dimensions sociales, économiques et environnementales.

2.1.3 Les actions du renouvellement urbain :

Pour (Le Garrec Sylvaine , 2005) les actions du RU sont :

- **Démolition et reconstruction** : Permet de remplacer les bâtiments anciens par de nouveaux logements ou équipements pour améliorer l'image du quartier et attirer population et investissements.
- **Réhabilitation et modernisation** : Favorise la rénovation des bâtiments existants pour les mettre aux normes, en limitant les coûts écologiques et en conservant le tissu urbain.
- **Mixité sociale et diversification de l'habitat** : Encourage une offre de logements variée afin de briser les concentrations sociales défavorisées et favoriser une meilleure intégration.
- **Partenariats public-privé** : Les collectivités soutiennent les investissements privés via des aides ou avantages pour rendre les projets réalisables.
- **Requalification des espaces publics et infrastructures** : Amélioration des espaces publics (voirie, espaces verts, équipements) pour rendre les quartiers plus attractifs.

2.1.4 Les enjeux du renouvellement urbain :

Les enjeux suivants montrent l'importance d'une approche intégrée et durable pour un développement urbain équilibré. (CDC, 2001) :

- **Enjeu territorial et spatial** : Le renouvellement urbain cherche à revitaliser les quartiers en difficulté tout en limitant l'étalement urbain. Il valorise les espaces existants et intègre les nouvelles mobilités pour répondre efficacement aux besoins des habitants.
- **Enjeu économique** : Il vise à dynamiser l'économie locale par l'installation d'entreprises et la création d'emplois. Pour cela, l'attraction d'investisseurs privés et la mise en place de partenariats public-privé sont essentiels.
- **Enjeu social et citoyen** : Favoriser la mixité sociale, lutter contre l'exclusion et améliorer l'accès aux services sont des priorités. La participation active des habitants dans les décisions renforce l'appropriation des projets.

- **Enjeu de gouvernance** : Une bonne coordination entre les acteurs (Etat, collectivités, privés) est indispensable. Des outils de suivi et des approches participatives permettent une gestion plus efficace des projets.
- **Enjeu environnemental** : Le renouvellement urbain s'appuie sur des pratiques durables, la préservation des espaces naturels et la rénovation énergétique pour réduire l'impact écologique et garantir un cadre de vie sain.

2.2 Le développement durable :

Le développement durable est né d'une prise de conscience de la fragilité de la planète et de la nécessité d'adopter des comportements plus respectueux de l'environnement. La Conférence de Stockholm en 1972 a marqué un tournant important, puisqu'elle a révélé les contraintes du modèle de développement existant et a insisté sur la nécessité de



Figure 2 : Les trois piliers du développement durable
source : https://encrypted-tbn3.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRR56nFU7UJN_qalV7H

coupler étroitement l'avancement économique avec la protection de l'environnement (**Nations Unies, 1972**).

Dans (**Le rapport Brundtland, 1987**) *Notre avenir à tous (Our Common Future)*, introduit pour la première fois le concept de « développement durable ». Ce document met en avant l'inquiétude croissante face aux défis environnementaux et souligne l'urgence d'un nouveau modèle de développement plus respectueux des ressources et des générations futures. Il en propose ainsi une première définition officielle : « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».

Le développement durable est une approche globale qui se décline à l'échelle locale, illustrée par l'idée de « penser globalement, agir localement ». Selon le (**Gouvernement du Québec, 2006**) le développement durable vise à améliorer la qualité de vie des populations tout en préservant l'équilibre écologique et la diversité des ressources naturelles, dans l'objectif de garantir un avenir viable.

L'expression « développement durable » repose sur deux notions essentielles :

CHAPITRE 02 : ETAT DE L'ART

- **Le développement** : qui correspond à l'amélioration des conditions économiques, sociales et environnementales.
- **La durabilité** : qui implique la capacité à maintenir ces progrès sur le long terme.

Ainsi, le développement durable cherche à concilier le progrès économique avec des impératifs sociaux et environnementaux. Il s'appuie sur trois piliers fondamentaux

- **L'économie** : qui doit permettre la création de richesses pour satisfaire les besoins des populations.
- **Le social** : qui vise à réduire les inégalités et à assurer une meilleure qualité de vie pour tous.
- **L'environnement** : qui implique la préservation des ressources naturelles pour garantir leur disponibilité aux générations futures.

Un développement est dit durable lorsqu'il équilibre les dimensions économique, sociale et environnementale. En milieu urbain, il vise à adapter ces principes à l'aménagement et à la gestion des villes. (Yettou R et Sebtou M, 2022)

2.3 Le développement urbain durable :

2.3.1 Définition :

En 1996, lors de la conférence Habitat II à Istanbul, les premières résolutions en faveur du développement urbain durable ont été adoptées. (Djellata Amel , 2025). Le développement urbain durable est « Une approche systémique mettant en œuvre simultanément des éléments pouvant être contradictoires entre trois sphères (économique, sociale et environnementale) et devant concilier trois dimensions : long terme par rapport au court terme, global par rapport au local, participation de la population » (**Charlot Viadieu et**

Outrequin , 2009). Une autre définition de» (**Camagni et Gibelli, 1997**) dis que « Le développement urbain durable est un processus d'intégration synergique et de coévolution entre les grands sous-systèmes urbains (économique, social, physique, environnemental) qui garantit un niveau non décroissant de bien-être à la population locale dans le long terme ».

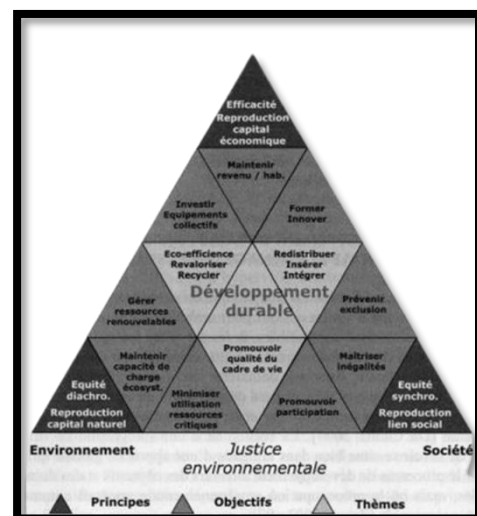


Figure 3 : enjeux du développement urbain durable

Source : DA CUHNA, KNOEPFEL, LERESCHE et NAHRATH (2005 : 16)

Pour **(Emelianoff, 2007)** « les politiques de développement urbain durable sont un emboîtement de démarches : Politiques climatiques (plans de réduction du CO2 urbain, énergies renouvelables) Politiques de mobilité et de planification (densification, renouvellement urbain, polycentrisme, trames d'espaces naturels et agricoles) Politiques d'éco-construction (quartiers ou lotissements « durables ») Agendas 21 locaux : outil d'accompagnement, de sensibilisation, d'inflexion des modes de vie (initiatives d'habitants ou d'acteurs, projets de services) ».

La ville durable doit concilier respect de l'environnement, qualité de vie pour les habitants et préservation de la vitalité économique. Les principaux concepts du développement urbain durable (DUD) sont la viabilité, la justice environnementale et l'équité **(Dind, 2011)**. La mise en œuvre de ces principes nécessite le développement de politiques stratégiques, telles que le RU. (Djellata Amel , 2025)

2.4 Les friches urbaines :

2.4.1 Définitions :

Les friches urbaines, espaces souvent laissés à l'abandon, font l'objet de nombreuses définitions selon les organismes et territoires. Par exemple, l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) définit une friche comme un espace bâti ou non, anciennement utilisé pour des activités industrielles, commerciales ou autres, abandonné depuis plus de deux ans et couvrant une superficie supérieure à 2 000 m². De son côté, l'Établissement Public Foncier de Normandie (EPFN) considère qu'un site en friche est un espace, bâti ou non, ayant connu une activité économique (hors agricole) et qui n'est aujourd'hui plus utilisé. Ces définitions, rapportées par l'Agence d'Urbanisme de Caen Normandie **(AUCAME, 2016)**, soulignent la diversité des critères utilisés pour caractériser les friches, notamment la durée d'abandon, l'usage antérieur et la taille du site, éléments essentiels pour la planification urbaine et la reconversion de ces espaces.

2.4.2 Les différents types de friches :

Il existe plusieurs types de friches, classifiés principalement selon la nature de l'activité qui y était exercée selon **(Bnaque des territoires , s.d.)** on trouve :

La friche industrielle : C'est un ancien site industriel ou ferroviaire aujourd'hui désaffecté, situé généralement près du centre-ville, des ports ou en périphérie urbaine.

La friche commerciale : C'est un ancien site commercial (magasins, hôtels, etc.) situé en périphérie ou dans des quartiers populaires, aujourd'hui abandonné à cause de la concurrence entre centres commerciaux.

La friche militaire : ce sont des terrains ou des bâtiments qui appartenaient à l'armée et qui ne sont plus utilisés.

Autres friches : Il existe aussi de nombreuses friches urbaines : anciennes mines, quartiers abandonnés, voies ferrées désaffectées, ports, lieux culturels ou hôpitaux hors service.

2.4.3 Les causes de l'existence des friches :

Les raisons pour lesquelles un endroit devient une friche peuvent être très différentes. Par exemple : **(Banque des territoires, 2022)**

- L'activité a été délocalisée ou a disparu parce que l'économie a changé.
- L'endroit a été laissé vide volontairement par les propriétaires, comme l'État ou des entreprises.
- Les règles d'urbanisme ont changé, et l'ancien usage n'est plus possible.
- Le terrain est trop compliqué à réutiliser, à cause de la pollution ou parce qu'il est difficile d'accès.

Dans notre cas, nous nous intéressons au développement de la notion de friches ferroviaires, en mettant en lumière leur potentiel de récupération au sein d'une démarche de renouvellement urbain durable.

2.5 Le patrimoine ferroviaire :

2.5.1 Définition :

Pour notre cas, nous nous intéressons à développer davantage le patrimoine ferroviaire, qui est : l'ensemble des éléments culturels liés aux chemins de fer, qu'ils soient matériels — comme les infrastructures, les machines ou les véhicules — ou immatériels, tels que les savoir-faire, les récits ou les pratiques professionnelles. Il comprend une grande variété de biens associés à l'univers ferroviaire : les gares, les voies, les ouvrages d'art, les ateliers techniques, le matériel roulant (locomotives, wagons), les centres de production d'énergie, les entrepôts, ainsi que les espaces de vie sociale comme les cités cheminotes ou les archives. Spécialisation du patrimoine

industriel, il constitue une trace précieuse de l'histoire technique, sociale et culturelle du monde ferroviaire. (GUITT , 2015-2016)

2.5.2 Emergence de la notion patrimoine ferroviaire :

Le patrimoine ferroviaire, qui symbolise une grande étape de la révolution industrielle au XIXe siècle, a profondément marqué nos sociétés. Mais à partir de la deuxième moitié du XXe siècle, avec l'essor des voitures et des avions, le train a peu à peu perdu de sa place. De nombreuses infrastructures ont été laissées à l'abandon ou transformées. Pourtant, dans les années 1980, un nouveau souffle est apparu, notamment grâce au TGV, alors que la crise énergétique soulignait l'importance d'un mode de transport plus durable. Depuis, on ne voit plus le patrimoine ferroviaire comme un simple vestige du passé, mais comme un héritage vivant, capable de s'adapter à nos besoins actuels. Les grandes gares anciennes en sont un bel exemple : modernisées avec soin, elles continuent de jouer un rôle central dans nos villes. Cela prouve que tradition et modernité peuvent très bien coexister. (GUITT , 2015-2016)

2.5.3 Types de projets de reconversion des friches ferroviaires :

Il existe différents type de reconversion des friches ferroviaires (GUITT , 2015-2016) :

- Type 1 : Il s'agissait, dans un premier temps, de reconvertir les modes de transport en modernisant la ligne ferroviaire, en augmentant la fréquence des dessertes et en facilitant l'accès direct à la ville.



Figure 4 : Tram train à Mulhouse. Source : <https://www.dna.fr/politique/2024/11/21/tram-train-hybridation-ferroviaire-et-succes-mitige>

Type 2 : La reconversion des friches ferroviaires en lieux de promenade permet de redonner vie à des espaces oubliés, tout en préservant leur mémoire à travers des éléments comme les rails. Ces projets allient patrimoine et écologie, en valorisant la biodiversité existante et en créant des espaces de détente ouverts à tous.



Figure 5: Coulée verte René-Dumont. Source : https://parisjetaime.com/data/layout_image/11802_Coul%C3%A9e-verte-Ren%C3%A9-Dumont-3--630x405--%C2%A9-P-Marilly_landscape_3-2_xl.gif?ver=1700685239

- Type 03 : Les friches ont souvent servi de support aux premiers projets de quartiers durables, notamment aux Pays-Bas, en Allemagne et en Suède. Ces aménagements, fondés sur la densité, la mixité et le respect de l'environnement, se sont depuis largement diffusés à l'échelle internationale.



Figure 6: Ecoparc, Suisse. Source : https://dra5.ch/media/filer_public_thumbnails/filer_public/15/4e/154eb839-c207-4216-af90-d1d0395fef5f/dra_3_128_1.jpg__1000x1000_q85_subsampling-2_upscale.jpg

- Type 04 : Le projet de Saint-Sauveur à Lille transforme une ancienne gare en ferme urbaine et lieu de vie collective. Porté par Design for Change, il mêle agriculture hors-sol, ateliers participatifs et lien social, dans une démarche écologique et citoyenne.



Figure 7 : Projet d'agriculture, Saint-Sauveur. Source : https://www.lille.fr/var/www/storage/images/mediatheque/mairie-de-lille/actualites/images/2024/mars-2024/ferme-urbaine-st-so/3456755-1-fre-FR/Ferme-urbaine-St-so_news_image_top.jpg

Dans notre cas, nous avons opté pour le premier type de récupération des friches ferroviaires, en réutilisant leur tracé et leurs servitudes pour y implanter une ligne de tramway.

2.6 La porosité urbaine :

2.6.1 Définition :

La porosité urbaine est un terme en urbanisme visant à créer des espaces urbains plus ouverts, connectés et accessibles en favorisant les interactions sociales et la fluidité des déplacements.

Dans le dictionnaire de l'urbanisme « La ville expliquée » (GUERROUDJ, 2024) la définit comme facilité avec laquelle l'espace urbain est traversé par le regard, par les piétons et les vélos, par automobiles ou par les espèces animales, la porosité est un rapport entre le volume des vides et celui de la partie pleine, il s'exprime par un pourcentage ou en taux, et est un indicateur de sa perméabilité aux fluides.

Dans le cadre de leurs réflexions sur le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto (**Secchi & Viganò, 2011**) développé l'idée de la ville poreuse. Ce concept repose sur l'équilibre entre les espaces bâtis et non bâtis, l'alternance du végétal et du minéral, ainsi que la distinction entre les zones accessibles et celles qui ne le sont pas. L'objectif de cette approche est de concevoir une ville plus perméable, encourageant les interactions sociales, les mobilités douces et une meilleure connexion entre les différents espaces urbains

2.6.2 Les types :

Y'en a plusieurs types de porosité urbaine, qui sont classés en trois ordres principaux : (**Secchi & Viganò, 2011**)

- **Porosité à l'échelle architecturale**
 - Traitement du sol, des seuils, des limites et des façades.
 - Relations entre le public, le privé, l'intime et le semi-public.
 - Paradoxes entre ouvertures visuelles/sonores et fermetures physiques.
- **Porosité à l'échelle urbaine**
 - Continuités physiques et circulations.
 - Enchaînement des espaces publics au sein de réseaux de circulation.
 - Espaces ayant des échelles et des caractères différents.
- **Articulation des échelles**
 - Le poreux permet d'articuler une échelle sur une autre.
 - Une échelle peut être une ouverture ou une fermeture pour une autre.
 - Cette articulation est pertinente à la fois dans l'espace et dans le temps

2.6.3. Les objectifs :

Pour (**Gontier, 2021**) et (**Stratis, S., Amphoux, P., & Gobbo, S, 2012**) les objectifs de la porosité urbaine sont les suivants :

- **Créer des continuités physiques et circulations fluides**
 - Assurer une connexion entre espaces publics et privés, enchaîner les réseaux de circulation.
 - Faciliter les mobilités douces et réduire les barrières urbaines.
- **Réintroduire le vide et la respiration en milieu urbain**

- Offrir des espaces de respiration pour l'humain et le non-humain.
- Maintenir une porosité dans la densification urbaine pour éviter un tissu trop compact.
- **Créer des espaces intermédiaires entre le public et le privé**
- Définir des zones semi-publics et semi-privés pour assurer une transition douce.
- Introduire des espaces d'appropriation flexible pour les habitants.
- **Encourager la biodiversité et l'écosystème urbain**
- Transformer des interstices en lieux propices à la nature.
- Connecter les friches et espaces verts pour former un maillage écologique.
- **Favoriser la réversibilité et l'adaptabilité des espaces urbains**
- Concevoir des espaces pouvant évoluer avec le temps et les usages.
- Expérimenter des aménagements temporaires pouvant devenir permanents.
- **Renforcer les interactions sociales et les dynamiques locales**
- Concevoir des espaces favorisant les rencontres et les échanges.
- Mettre en réseau les espaces publics pour dynamiser les quartiers.

2.7 La mobilité urbaine :

Les interactions entre les villes et leur diversité conduisent à l'émergence de différentes formes de mobilité, qu'elles soient résidentielles ou quotidiennes. Ces mouvements reflètent et interrogent la relation entre l'espace urbain et les pratiques de déplacement, soulignant ainsi l'impact de l'organisation des villes sur les mobilités. (CHOUAF Houria, Mobilité et transport, 2022)

2.7.1 Définition :

La mobilité urbaine désigne l'ensemble des déplacements que les habitants effectuent à l'intérieur d'une ville, que ce soit pour aller au travail, se divertir ou répondre à leurs besoins quotidiens. Contrairement à la mobilité interurbaine ou rurale, elle se limite aux zones urbaines et repose sur une diversité de moyens de transport : transports en commun, voiture, vélo, trottinette, ou encore marche à pied. Elle est étroitement liée à l'organisation de la ville, à sa densité, à la qualité de ses infrastructures et aux politiques mises en place pour améliorer la circulation. Essentielle au bon fonctionnement de la vie urbaine, la mobilité facilite l'accès aux services, soutient l'économie locale et influe directement sur la qualité de vie. Aujourd'hui, face aux défis climatiques, elle doit évoluer vers des solutions plus durables, en privilégiant des modes de transport plus respectueux de l'environnement. (CHOUAF Houria, Mobilité et transport, 2022)

2.7.2 Les types de la mobilité urbaine :

La mobilité en milieu urbain repose sur une diversité de moyens de transport adaptés aux besoins des villes et de leurs habitants. Parmi eux on cite : (CHOUAF Houria, Mobilité et transport, 2022)

- **Transports en commun** : Bus, métro et tramway offrent des trajets efficaces et fluidifient le trafic, constituant une alternative fiable à la voiture.
- **Véhicules personnels** : Toujours très utilisés, ils sont repensés à travers le covoiturage et l'autopartage pour réduire congestion et pollution.
- **Mobilité douce** : La marche et le vélo gagnent en importance grâce aux aménagements dédiés. Le vélopartage illustre cette tendance écologique.
- **Mobilité partagée et innovante** : Les scooters et vélos en libre-service se généralisent. Les véhicules électriques et autonomes promettent une mobilité plus durable.
- **Mobilité numérique** : Les applications comme Geovelo facilitent les trajets en combinant différents modes de transport sur une seule plateforme.

2.7.3 La mobilité de demain dans la ville d'aujourd'hui :

Il est essentiel de repenser l'intégration des modes de mobilité douce dans l'espace urbain afin de favoriser une ville plus durable. Cette évolution implique une adaptation des formes urbaines, qui doivent être pensées pour encourager des déplacements plus respectueux de l'environnement.

Avec l'émergence du Développement Urbain Durable (**DUD**), les politiques urbaines s'orientent vers des alternatives aux modes de transport motorisés. L'objectif est de redéfinir l'articulation entre les différents moyens de déplacement afin d'améliorer leur complémentarité et leur efficacité (**Debrie, 2021**).

Dans cette optique, (**Debrie, 2021**) identifie trois leviers essentiels pour mettre en place cette nouvelle approche de la mobilité :

- **Le développement des transports en commun**, pour offrir des solutions efficaces et accessibles.

- **La promotion des mobilités actives**, comme la marche et le vélo, afin de favoriser des déplacements plus durables.
- **La régulation de l'usage de l'automobile**, en limitant son impact sur l'espace urbain et l'environnement.

Ces actions combinées permettent de structurer une mobilité urbaine plus équilibrée, adaptée aux enjeux écologiques et aux besoins des citoyens (**Debrie, 2021**)

2.8 Les espaces publics :

2.8.1 La définition :

Au cœur des dynamiques urbaines, les espaces publics jouent un rôle essentiel dans la qualité de vie en ville. Ils ne sont pas de simples vides entre les bâtiments, mais des lieux porteurs de sens et d'usages multiples. Comme le souligne (**Dind, 2011**) « *C'est par leur intermédiaire que se vit le plaisir ou le déplaisir d'être en ville. Pour rendre la ville agréable, il faut redonner aux espaces publics leur fonction structurante, et dépasser le statut d'espace interstitiel indéfini qui est trop souvent le leur.* »

Pour (**Mebarki, 2012**), il met en lumière diverses définitions de l'espace public, qui varient en fonction du domaine d'étude et de l'angle d'analyse :

- **Juridique** : L'espace public correspond à une portion du domaine public non bâtie, destinée à des usages collectifs.
- **Sociologique** : Il s'agit d'un lieu de sociabilité où se développent des interactions sociales et culturelles.
- **Urbanistique** : Il désigne les espaces ouverts extérieurs qui complètent le bâti, qu'il soit public ou privé.

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

(Gauthiez, 2003) considère l'espace urbain public comme une composante essentielle du paysage urbain. Il est conçu et entretenu en fonction de ses usages et de la perception qu'en ont les usagers, jouant ainsi un rôle structurant dans la dynamique urbaine.

En résumé, L'espace public est un **espace ouvert, collectif et structurant**, destiné aux usages communs, à la sociabilité et à la circulation. Il reflète les dynamiques urbaines, culturelles et sociales, tout en complétant le tissu bâti de la ville.

2.8.2 Les typologies des espaces publics :



Figure 8: Typologies des espaces publics.
Source : DJELLATA,2025.

2.8.2.1 Les espaces publics ouverts : Dans (Djellata Amel , 2025) Ils se divisent comme suit :

2.8.2.1.1 Les espaces publics ouverts structurants :

La place publique, en particulier, constitue un repère urbain majeur, définie comme un espace non bâti, entouré de bâtiments et aménagé avec du mobilier urbain (**Gauthiez, 2003**).

Elle joue un rôle central dans la perception de la ville et accueille diverses pratiques : rencontres, rassemblements, cérémonies, commerce et loisirs. Sa position urbaine détermine son caractère structurant ou de proximité.

2.8.2.1.2 Les espaces publics ouverts de proximité :

Ils peuvent prendre la forme de places, placettes, terrasses, petits espaces verts ou squares, offrant des bienfaits spécifiques tels que le repos, la détente, le calme, une meilleure qualité de l'air et un cadre paysager agréable (Carnet de l'Algam, 2018 in (Djellata Amel , 2025)

2.8.2.2 Les espaces publics linéaires et de circulation :

Les espaces publics linéaires se présentent sous forme de parcours urbains dédiés à la mobilité, qu'elle soit motorisée, cyclable ou piétonne. Ils varient en importance et en dimensions, englobant boulevards, avenues, rues, ruelles, impasses, promenades piétonnes ou encore mails et promenades en bord de berge ou de mer. Les voies dédiées à la circulation motorisée intègrent

des trottoirs qui, bien que contraints dans leur dimension, définissent les espaces réservés aux piétons et régulent l'interaction entre les différents modes de déplacement. Si les axes majeurs jouent un rôle structurant en organisant la mobilité urbaine, un maillage plus fin de parcours linéaires, qu'ils soient motorisés ou exclusivement piétons, participe à l'irrigation du tissu urbain et à la diversité des ambiances et des atmosphères qui façonnent l'espace public.

2.8.2.3 Les espaces publics de transition :

Les tissus urbains sont interconnectés par des espaces publics ouverts, ou linéaires. Ces deux catégories constituent les formes les plus courantes et immédiatement identifiables de l'espace public. Toutefois, la ville intègre également des espaces publics intermédiaires qui assurent une transition à la fois spatiale, structurelle et fonctionnelle.

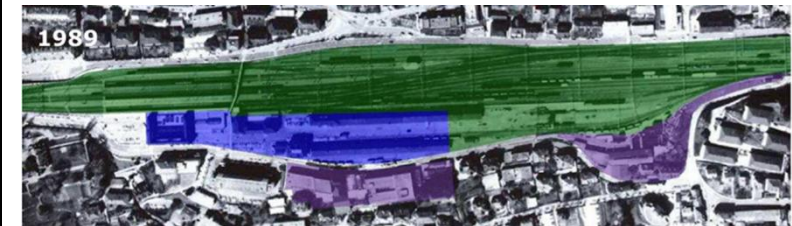
Ces espaces d'interface facilitent la relation entre la ville et son environnement, qu'il soit maritime (plages, berges publiques, quais, jetées) ou naturel (parcs, chemins). Ils prennent la forme de traits d'union, tels que les cheminements, montées, promenades suspendues ou places en plateaux, ou encore d'espaces de traversée, participant ainsi à l'articulation et à la continuité du paysage urbain.

2.8.2.4 Les espaces publics résiduels et discrets :

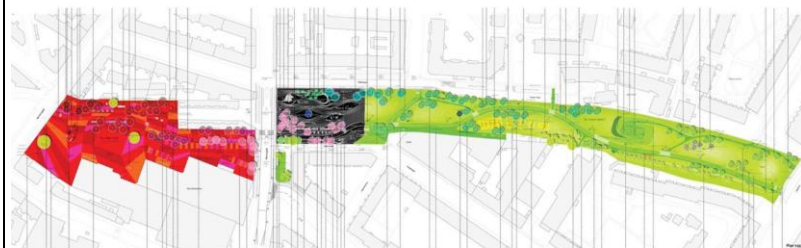
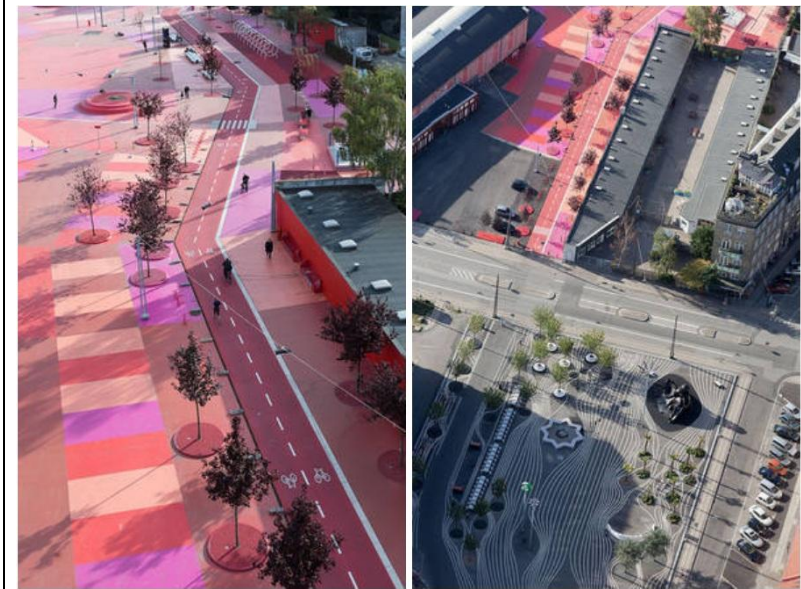
Il s'agit d'un ensemble d'espaces publics de faible dimension, souvent résiduels et peu valorisés, caractérisés par leur modestie et leur faible attractivité. Ces espaces peuvent prendre diverses formes, telles que des reculs à l'alignement, des pointes d'îlot, des terre-pleins centraux, des zones dédiées aux conteneurs à déchets ou encore les espaces situés sous les infrastructures comme les ponts.

2.9. Les inspirations thématiques (projets de références urbanistique) :

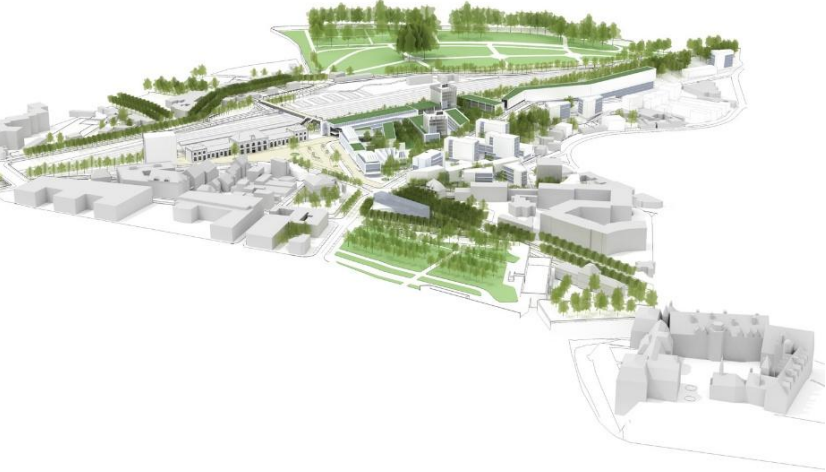
2.9.1. Exemple 01 : : « ECOPARC Neuchâtel suisse »

Le projet de référence :	Indicateurs de références		
	Présentation du projet	Choix conceptuels	Choix programmatiques :
 1989 Voies ferrées Terrains ayant une affectation spéciale Zone industrielle Figure 10 : ecoparc neuchatel avant intervention urbaine en 1989 source :  Figure 9 : Ecoparc Neuchâtel suisse. Source : https://dra5.ch/media/filer_public_thumbnails/filer_public/15/4e/154eb839-c207-4216-af90-d1d0395fef5f/dra_3_128_1.jpg__1000x1000_q85_subsampling-2_upscale.jpg	FICHE TECHNIQUE : Nom du projet : Ecoparc Neuchâtel suisse. Maitre d'ouvrage : Ville de Neuchâtel. Maitre d'œuvre : Bauart architectes et urbanistes SA. Surface : 5,4 ha (environ 4ha pour le projet écoparc). Année : 2012. Localisation : Neuchâtel, SUISSE. Le quartier Gare/Crêt- Tacconnet, où se développe le projet Ecoparc, se trouve au nord-est du centre-ville. Il est facilement accessible, aussi bien en voiture qu'en transports en commun, notamment grâce à la présence de la gare ferroviaire toute proche. Ce projet a pour objectif d'appliquer à l'échelle du quartier des principes essentiels comme la densification urbaine, la mixité des usages et une meilleure mobilité. Installé sur une ancienne friche industrielle et ferroviaire, à deux pas de la gare de Neuchâtel, il vise à créer un espace de vie équilibré, combinant logements, établissements scolaires et bureaux, tout en mettant l'accent sur le développement durable.	• Régénération urbaine: - Transformation d'une ancienne friche ferroviaire et industrielle en un espace urbain moderne et attractif. - réintégration du quartier dans le tissu urbain de Neuchâtel. • Mixité fonctionnelle - Logements, bureaux administratifs (Office Fédéral de la Statistique), équipements éducatifs (Campus Arc), et espaces commerciaux. • Mobilité durable et douce: - Conception des réseaux piétons et cyclables avec la conception de la passerelle du millénaire pour relier le quartier à la ville. - Réduction de la dépendance à la voiture en encourageant l'usage des transports publics. • Espaces publics et convivialité: - Intégration des espaces verts et des zones piétonnes.	- Le bâtiment principal et la tour de l'OFS. - Quatre immeubles neufs comprenant 80 appartements. - Quatre immeubles existants transformés en 18 lofts. - Un conservatoire de musique et une haute école de gestion. - Un édifice multifonctionnel à vocation tertiaire.

2.9.2 Exemple 02 : Superkilen, le parc du « vivre ensemble ».

Le projet de référence :	Indicateurs de références		
	Présentation du projet	Choix conceptuels	Choix programmatiques
 Figure 11 : Place de Superkilen et de ses trois espaces marqués. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Superkilen#/media/Fichier:Superkilen_plan.jpg  Figure 12 : Le parc du « vivre ensemble ».Source : https://placemanagementandbranding.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/08/9.jpg	FICHE TECHNIQUE : Nom du projet : Superkilen, la parc du « vivre ensemble ». Achitectes : Big Architect, Topotek 1, Superflex. Emplacement : Nørrebro, Copenhague. Surface : 30.000 m². Année du projet : 2012. - Située entre le quartier multiculturel de Nørrebro et Frederiksberg, au nord-ouest du centre de Copenhague, une ancienne emprise ferroviaire de 6,5 kilomètres a été transformée en une voie verte cyclable accompagnée d'espaces publics. Ce projet, conçu en concertation avec les habitants, est aujourd'hui une référence internationale et a reçu de nombreuses distinctions. Par son aménagement paysager et son usage, il s'inscrit dans la lignée des grandes promenades plantées, à l'image de celles de Paris ou de New York.	• Diversité culturelle et intégration sociale : Espaces et mobiliers urbains issus de différentes cultures pour favoriser les échanges. • Segmentation spatiale et couleurs : Trois zones distinctes : ○ Rouge (sport et rassemblements), ○ Noire (détente et culture), ○ Verte (nature et loisirs). • Mixité programmatique : Espaces multifonctionnels adaptés à tous les usagers. • Mobilité douce : Priorité aux piétons et cyclistes, accessibilité optimisée. • Interaction avec le relief : Topographie dynamique inspirée d'un cratère volcanique. • Paysage urbain : Conservation et ajout de végétation, participation des habitants au jardinage. • Sécurité et animation : Espaces éclairés, fréquentés et protégés. • Identité visuelle forte : Projet inclusif et vivant, alliant couleurs, symboles et bien-être urbain.	❖ Carré Rouge - Espace sportif et récréatif : Revêtement en caoutchouc coloré (rouge, rose, orange), Zones dédiées aux sports : Skate-park, Rings de boxe thaïlandaise, Aires de jeux pour enfants : Balançoires d'Irak, Bancs du Brésil., Espace de rassemblement : Marché, Espaces ouverts favorisant les rencontres. Aménagement paysager : Plantation d'érables ❖ Salle de séjour urbaine - Espace de rencontre et de détente : Sol en béton avec marquage de lignes blanches ondulées. Mobilier urbain varié : Chaises à barreaux brésiliennes, Fontaine marocaine, Toboggan en forme de pieuvre japonaise. Aménagement paysager : Palmiers, Cerisiers japonais. Espaces dédiés à la convivialité : Jeux de société, Zones de discussion et de détente. ❖ Parc Vert - Espace de loisirs et de plein air : Terrain avec des pentes, grands espaces verts, terrains de sport et zones pour se détendre.

2.9.3 Exemple 03 : Le quartier de la gare de Blois.

Le projet de référence :	Indicateurs de références			
	Présentation du projet	Choix conceptuels	Choix programmatiques	
  Figure 14 : Perspective du projet du quartier de la gare de Blois. Source : http://blois.me/patrimoine/quartier_gare_un_massacre/11_projet_germe_et_jam.jpg Figure 13 : Vue aérienne du quartier. Source : http://blois.me/patrimoine/quartier_gare_un_massacre/30_vue_aerienne.jpg	FICHE TECHNIQUE : Nom du projet : Le quartier de la gare de Blois Emplacement : La Loire, France. Création: Juin 2019 Inauguration prévue : Fin 2022. Le projet se situe en plein cœur de Blois, à quelques pas de la gare, et vise à créer une connexion fluide entre les quartiers Ouest, Nord et Centre de la ville. Il constitue un pont entre le patrimoine historique de la ville et les nouveaux aménagements modernes, en réintégrant des espaces autrefois laissés à l'abandon. L'objectif principal est de transformer le quartier de la gare en un espace urbain à la fois attractif et	Récupération des friches ferroviaires : Utilisation des terrains laissés vacants après la fermeture ou la réduction des activités ferroviaires pour connecter les deux rives de la ville et créer un espace plus cohérent. Réduction des flux de voitures devant la gare : Limiter la circulation automobile autour de la gare afin de favoriser l'espace piéton et cycliste. Cela permettra de renforcer la place des personnes à pied et à vélo, avec des cheminements plus clairs et mieux définis. Aussi l'approche durable du projet repose sur plusieurs éléments clés. Tout d'abord, une forêt urbaine sera implantée au cœur de la ville, créant un espace vert où les habitants et visiteurs pourront se détendre, tout en étant en harmonie avec la nature. Des arbres spécialement sélectionnés pour le climat de Blois seront plantés, favorisant la biodiversité et offrant de l'ombre pendant l'été. En termes de mobilité, le projet met en place une circulation intermodale, facilitant les	Le projet comprend plusieurs initiatives essentielles : - Logements seniors : Des habitations adaptées aux besoins des seniors, avec des services spécifiques. - Forêt urbaine (7000 m²) : Un espace vert près de la gare pour offrir détente et nature en ville. - Locaux pédagogiques INSA (1500 m²) : De nouveaux locaux pour renforcer l'enseignement supérieur à Blois. - Gymnase INSA : Un gymnase pour soutenir les activités sportives des étudiants. - Logements et habitat (2500 m² à 7000 m²) : Des logements respectueux des normes énergétiques, incluant 22 logements en accession à la propriété, 80 logements étudiants, et des cellules	

	fonctionnel. Ce projet prévoit la construction de logements, de bureaux, de commerces, ainsi que d'hôtels et d'équipements publics. L'enjeu est de renforcer l'attractivité économique de la ville tout en améliorant la qualité de vie de ses habitants et visiteurs.	déplacements à travers plusieurs modes de transport : des parkings pour vélos, des arrêts de bus et des aménagements pour taxis, ainsi qu'un parking pour véhicules afin d'assurer une circulation fluide tout en limitant l'impact environnemental.	commerciales avec un hôtel-restaurant de 100 chambres et une maison de mobilités.	
--	---	---	--	--

➤ Synthèse des analyses thématique (Projets urbanistique) :

L'objectif commun entre les 3 projets analysés est : la récupération des friches urbaines en projets structurants intégrant les enjeux de mixité fonctionnelle, de mobilité durable et de valorisation du paysage.

- Ecoparc Neuchâtel :
 - Projet de récupération de friches transformées en quartier durable.
 - Projet articulé autour d'une mixité fonctionnelle
 - Dispositifs de la mobilité douce
 - Intégration des espaces publics végétalisés
- Projet de la gare de Blois :
 - La revalorisation d'anciens espaces ferroviaires.
 - Programme diversifié intégrant des logements, des équipements éducatifs, un pôle hôtelier et des espaces verts.
 - Création d'une forêt urbaine comme élément structurant du projet
 - Réduction des flux automobiles
- Supekilen (Copenhague , Danemark)
 - Valorisation de l'espace public et du paysage urbain.

Ces trois projets sont centrés sur la durabilité et l'amélioration de la qualité de vie à travers la récupération des friches ferroviaires, intégration de la mixité fonctionnelle et la valorisation du paysage. Ces exemples contribuent à transformer des espaces délaissés en espaces de vie urbaine.

2.10. Le centre commercial :

Introduction :

Le terme du commerce et des centres commerciaux a connu des changements et des transformations à travers les années. Dans ce chapitre nous allons aborder le centre commercial à travers les définitions, évolution historique et les types en général.

2.10.1 L'architecture commerciale :

- L'architecture commerciale est un domaine de conception à part entière, avec des préoccupations et des pratiques qui lui sont propres. Pour donner une définition simple de l'architecture commerciale, il s'agit d'une architecture axée uniquement sur les bâtiments et les espaces utilisés à des fins commerciales. Il s'agit notamment des bureaux, des points de vente et d'autres installations où des activités commerciales sont menées. (what is commercial architecture, s.d.)
- L'architecture se définit comme la conception et la construction de structures conçues pour fournir une protection contre les éléments extérieurs. L'architecture commerciale quant à elle, se définit comme la conception de bâtiments et de structures utilisés à des fins commerciales. Il s'agit notamment de bureaux, de points de vente au détail et d'autres installations où des activités commerciales sont menées. Ce genre d'architectures est axé sur la combinaison de la fonction et du style pour répondre aux besoins d'un large éventail de types d'entreprises. Presque toutes les entreprises dans le monde s'appuient sur une architecture commerciale pour fournir un endroit efficace et maximiser ainsi le nombre des affaires conclues. (architecture commerciale, 2020)

2.10.2. Définition du centre commercial

Un centre commercial est un espace commercial regroupant divers magasins et services dans un ensemble architectural conçu pour optimiser l'expérience des visiteurs.

- Selon le dictionnaire Larousse, il s'agit d'une grande surface de vente intégrant à la fois des magasins de grande distribution et des commerces indépendants, avec un parc de stationnement dédié.
- En France, le Conseil National des Centres Commerciaux (CNCC) définit un centre commercial comme un complexe regroupant au minimum **20 boutiques** sur une superficie d'au moins **5 000 m²**.

- Ces espaces sont pensés pour offrir une expérience de shopping agréable, en intégrant des équipements modernes tels que **la climatisation, des escaliers mécaniques, une musique d'ambiance**, ainsi que des parkings gratuits et des zones de divertissement pour les enfants.
- Selon **Audrey Gauthier et Louis Comte (2023)**, l'insertion urbaine des centres commerciaux repose sur une organisation précise : il s'agit d'un ensemble architectural construit **sur un site dédié**, conçu selon un **plan d'ensemble répondant à des normes commerciales rigoureuses**. Il comprend des espaces de vente, des zones de logistique et des services communs, notamment des parkings, et est **géré par un exploitant unique** qui veille à l'harmonisation des activités.

Ces centres commerciaux constituent aujourd'hui **des pôles économiques et sociaux majeurs**, contribuant à la dynamisation des territoires et à l'évolution des modes de consommation. Ce modèle de développement commercial continue de s'adapter aux nouvelles tendances, intégrant des espaces de loisirs, des restaurants et des innovations technologiques pour séduire un public toujours plus exigeant.

2.10.3. Historique des centres commerciaux :

Antiquité : Les centres commerciaux ont une histoire riche qui remonte à l'Antiquité. Les Marchés de Trajan, inaugurés en 113 à Rome, sont souvent considérés comme le plus ancien centre commercial au monde. Ces marchés couverts abritaient de nombreuses boutiques offrant divers produits aux citoyens romains. L'agora grecque cœur de la vie publique dans les cités antiques, il était à la fois un marché animé où les marchands exposaient leurs produits et un lieu de rencontre pour les échanges commerciaux, politique et sociaux.



Figure 15 : dessin de l'agora d'athènes qui jouait un rôle de marché

Source: <https://grece-autrement.fr/agora-grece-antique-lieu-central-et-de-vie-sociale/>

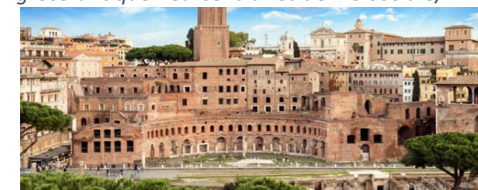


Figure 16 : photo actuelle sur le marché de trajan à ROME

Source: <https://www.ticketsrome.com/fr/expositions-et->

Période islamique :

u fil des siècles, des structures commerciales ont vu le jour dans différentes cultures. Les bazars du Moyen-Orient, tels que le Grand Bazar d'Istanbul (XVI^e siècle) et le Grand Bazar d'Ispahan (XVII^e siècle), offraient des espaces couverts où les marchands pouvaient vendre leurs marchandises, protégeant ainsi les clients des intempéries.



Figure 17 : vue aérienne sur le grand bazar d'istanbul

Source: <https://www.shutterstock.com/fr/video/clip-1095187499-famous-grand-bazaar-istanbul-turkey-aerial-view>

19^{ème} siècle :

Les passages et galeries

Les origines des centres commerciaux modernes peuvent être tracées au XIX^e siècle avec l'émergence des passages couverts en Europe notamment à Paris.



Figure 18 : galerie vivienne paris

source : <https://www.flickr.com/photos/cgeourjon/>

Ils offrent des décorations luxueuses, abritant des boutiques, des cafés et des théâtres. Ce type d'espace offrait une expérience de shopping agréable protégée des intempéries attirant une clientèle bourgeoise.

Les grands magasins à Paris marquent une évolution de ces lieux de commerces. Construits au début de la seconde moitié du 19^{ème} siècle, ils en reprennent les codes en agrandissant et perfectionnant la formule. Ils voient le jour à la même période que les travaux de transformations massives de Paris, commandés par Haussmann, qui donnent une place plus grande au commerce bourgeois dans la capitale. (Audrey Gauthier, 2023, p. 07)



Figure 19 : Passage des panoramas , Paris 1800

Source: <https://soundlandscapes.wordpress.com/2012/05/16/passage-des-panoramas/>

20^{ème} siècle :

Au 20^{ème} siècle, le centre commercial a commencé à prendre forme aux états unis, les premiers centres commerciaux ont été construits dans les banlieues américaines suite à l'essor de l'automobile. (pavel, 2024)



Figure 20 :Galeries lafayette 1912

Source:<https://fr.wikiarquitectura.com/b%C3%A2timent/galeries-lafayette/>

Le premier centre commercial est attribué au centre du roland park (1908,Baltimore) ou au garden plaza center (1938, new jersey) (Pauline, 2014)



Figure 21 : westfield garden state plaza

source :

<https://www.northjersey.com/story/news/bergen/paramus/2022/03/24/paramus-nj-westfield-garden-state-plaza-says-downtown-stores-welcome/7081216001/>

Le premier architecte qui a fait émerger la notion du centre commercial régional est victor gruen . L'une des principales préoccupations de gruen était de faire en sorte que le centre commerciale soit un centre vital pour la communauté . (Ibrahim Gharbi, 2017)

Période contemporaine :

Les centres commerciaux contemporains se transforment en lieu de vie où les gens se rassemblent combinant des espaces commerciaux, loisirs, culture et services. Transformant fondamentalement la façon dont les gens occupent leurs temps libre et devenant un élément central de la vie suburbaine. (Fateme BADDEL, 2023)

2.10.4. Typologies des centres commerciaux :

Selon Philippe Vincent, Il existe principalement 3 différentes classifications des centres commerciaux :

Centre commercial de type urbain ou centre-ville : Dans la plupart des cas, les centres d'intérêts regroupant les activités commerciales des agglomérations sont localisés en centre-ville. Les centres villes sont pénalisés, en grande partie, par la mauvaise utilisation de leurs voies d'accès. Le phénomène très connu de la dégradation du centre-ville au profit des implantations commerciales en périphérie a provoqué une réaction de réhabilitation des centres villes. Les responsables ont donc pris conscience de la nécessité de programmer un équipement commercial de centre-ville soit dans le cadre d'une rénovation, soit dans le cadre d'une opération de plus grande envergure, du style restructuration. Ce type de centre commercial est techniquement plus complexe à réaliser. (VINCENT, 1989)

Centre de proximité ou de périphérie : C'est un équipement commercial d'importance variable tant par la taille (entre 5 000 à 50 000 m²) que par sa conception et ses activités. C'est lui qui a donné sa signification à l'appellation centre commercial et a vu son plein essor entre les années 1965 et 1975. Sa raison d'être a été la conséquence d'équipements commerciaux traditionnels de centre-ville dont l'attraction était limitée ou congestionnée par de mauvaises accessibilités ou un sous-équipement. Directement lié au développement de l'habitat pavillonnaire en périphérie des villes, il a trouvé habituellement sa place comme structure d'accueil destinée à faciliter la vie des habitants et répondre aux besoins de première nécessité. (VINCENT, 1989)

Centre commercial de type régional : Généralement implanté en périphérie de grande agglomération, c'est un équipement de grande taille (de 50 000 et 150 000 m²), regroupant les activités les plus diverses recouvrant l'éventail complet de la distribution de détail, auxquelles sont généralement adjointes d'autres activités qui bénéficient de la grande attraction de ces centres sur plusieurs agglomérations. Autour de l'activité dite commerciale, des activités de services, de loisirs, hôtelières, de bureaux, parmi les plus courantes, sont généralement adjointes, complétant et utilisant le pôle d'attraction que représente le centre régional. (VINCENT, 1989)

2.10.5 Analyse des exemples :

Afin de mieux comprendre la thématique des centres commerciaux et d'approfondir nos connaissances, nous avons choisi d'analyser trois références majeures afin d'examiner leur rôle et leur impact sur l'urbanisme.

- **PARK MALL de Sétif** : Ce centre commercial se distingue par son intégration harmonieuse dans le tissu urbain, favorisant une interaction fluide entre les commerces et l'environnement urbain existant.
- **PART-DIEU de Lyon** : Cet exemple illustre une architecture contemporaine et un programme riche, tout en étant situé dans un quartier ayant bénéficié d'une transformation urbaine grâce à la reconversion d'anciennes friches ferroviaires en un pôle commercial dynamique.
- **Centre commercial de Bab Ezzouar** : L'un des plus grands centres commerciaux d'Algérie, il se caractérise par une offre variée de boutiques, de restaurants et d'espaces de loisirs, contribuant à l'attractivité et au dynamisme économique de la région.

Ces trois exemples permettent d'identifier les différentes stratégies d'implantation des centres commerciaux et leur influence sur le développement urbain et économique.

PARK MALL Sétif :

Echelle urbaine :

Situation :

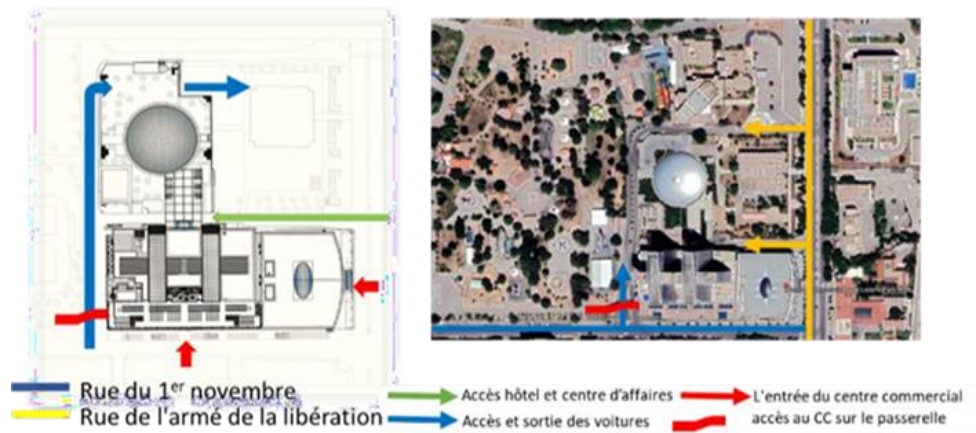
- Il se situe au centre de la ville historique de Sétif à l'intersection de deux grands axes routiers de Sétif.
- COS : 0.13
- CES : 75%
- Gabarit : 18etage



Figure 22 : situation du park mall source : google earth traitée par auteurs

Accessibilité :

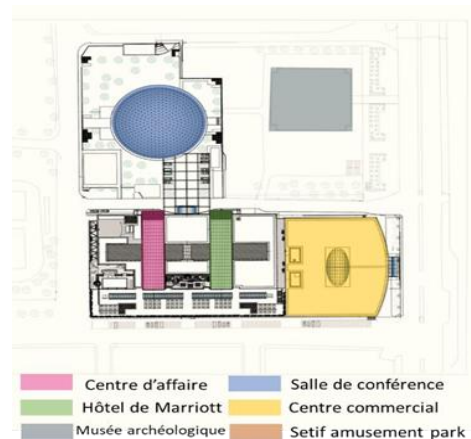
Le projet est très accessible, Chacune des quatre parties (Hôtel Marriott- Centre d'affaire -Centre commercial Salle de conférence) a sa propre entrée



Plan de masse :

Le projet est entouré par un ensemble de zones administrative, d'affaires et de tourisme d'où son importance économique régionale.

Plan de masse compacte.



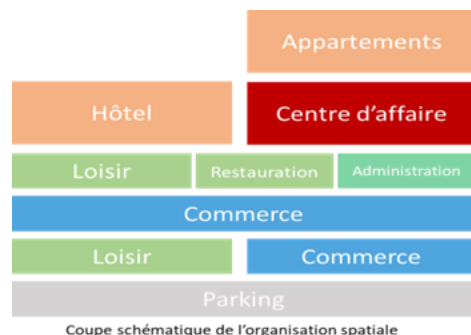
Echelle architecturale :

Idée et volumétrie du projet :

Le projet se présente comme un phare dans le paysage urbain avec une forme architecturale distinctive destinée à être un nouveau repère emblématique de la ville de Sétif. Il dote la ville d'infrastructures modernes dans les domaines de l'hôtellerie, du commerce et des affaires répondant aux besoins de la ville en équipements contemporains.

Programme et distribution :

Fonction	Espace	N de niveau
Affaire	Centre d'affaires	18 étages
Loisir et détente	Centre commercial	5 étages
Hébergement	Hôtel 04 étoiles	17 étages
Echange et comn	Salle de conférence	RDC , 786 places
Stationnement	Parking sous terrain	5 niveaux



CHAPITRE 02 : ETAT DE L'ART

Structure :

La structure globale du Park mall est réalisée en béton armé avec des murs de contreventement, le système utilisé est poteau poutre.

Enveloppe :

La symétrie : les 2 tours sont symétriques et l'axe de symétrie est l'ascenseur

La transparence : utilisation du verre dans les façades .

Le rythme :

PART DIEU Lyon :

Echelle urbaine :

Situation :

Le centre commercial Westfield la part dieu est situé au cœur de Lyon dans le 3eme arrondissement à proximité immédiate de la gare SNCF Part dieu, il s'intègre dans un quartier dynamique mêlant bureaux, logements, hôtels et infrastructures de transport.

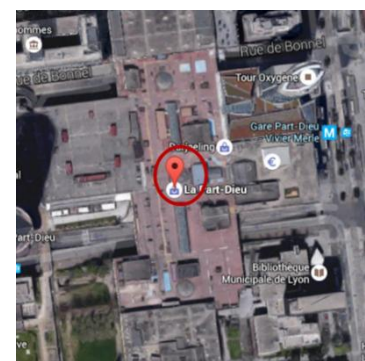


Figure 23 : situation du centre commercial part dieu source : google earth traitée par auteurs

Accessibilité :

La part dieu est l'un des centres les mieux desservies, on peut y accéder à partir : Route , bus, métro , tramway et par train .



Figure 24 : accessibilité au centre commercial part dieu

Plan de masse :

Le centre commercial «part dieu» s'intègre à son environnement extérieur selon une trame régulière qui donne des forme souvent rectangulaire (trame orthogonale ; donc la forme du bâtiment sera le résultat de la morphologie du terrain, et de son entourage (immeubles avoisinants/environnement immédiat).

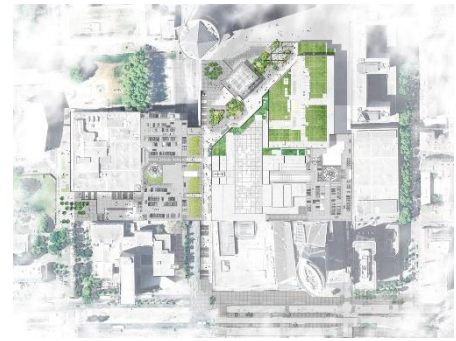


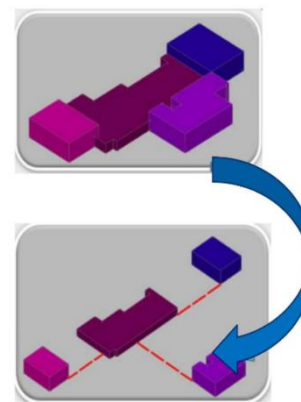
Figure 25 : plan de masse du centre commercial part dieu **source :** archdaily

Echelle architecturale :

Idée et volumétrie du projet :

Le projet d'extension et de rénovation de La Part-Dieu vise à transformer un centre commercial des années 1970 en un espace **ouvert, lumineux et urbain**, adapté aux nouveaux usages.

Le projet selon sa composition volumétrique, se compose essentiellement d'un ensemble de parallélépipèdes de différentes dimensions ; groupées et superposés entre eux.



Programme et distribution :

Les espaces intérieurs sont organisés selon leurs fonctions donc on trouve au :

RDC: distributeurs de banque + bars et restaurants + stockage des marchandises + monoprix

1er étage : l'univers de la mode

2eme étage: l'univers de la beauté

3eme étage : restauration + les grands magasins + loisirs

4eme étage: réseaux téléphonique + administration

Enveloppe :

Transparence : à travers l'utilisation de grandes baies vitrées sur les façades

Chromatique : utilisation de la couleur blanche



Figure 26 : centre commercial part dieu
source : <https://www.archdaily.com/990849/lyon-part-dieu-urban-shopping-center-mvrdv>

Structure : la structure du bâtiment principal est en béton armé.

Centre commercial BAB Ezzouar :

Echelle urbaine :

Situation :

Le projet est situé à Bab Ezzouar, une commune de la wilaya d'Alger en Algérie, située dans la banlieue Est d'Alger



Figure 27 : situation du centre commercial babezzouar
source : Google earth traitée par auteurs

Accessibilité :

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



Figure 28 : accessibilité au centre commercial
source : google earth traitées par auteurs

Echelle architecturale :

Volumétrie du projet :

Son concept architectural est basé sur un jeu de volume qui est essentiellement fondé sur trois volumes principaux qui sont les suivants:

Parallélépipède, deux segments d'arc, forme elliptique.

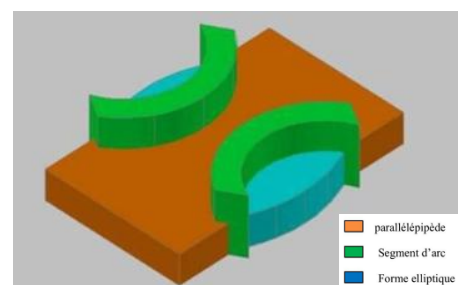


Figure 29 : volumétrie du centre commercial babezzouar

Fonctions :

Le projet est constitué essentiellement de trois grandes fonctions qui sont:

Commerce, loisirs, administration

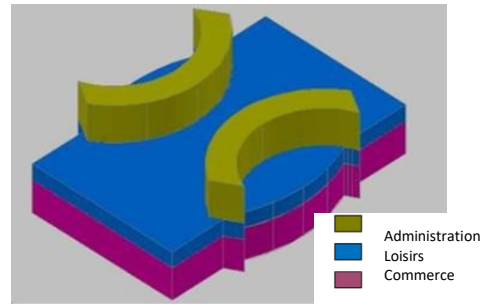


Figure 30 : les fonctions mères du centre commercial repartis dans les volumes

Enveloppe:

Transparence : notamment au niveau du rez de chaussée avec l'utilisation du mur rideau au niveau de la façade

Et l'utilisation des vitrages horizontaux

Les couleurs : utilisés sont le blanc , rouge et la couleur du vitrage sobre



Figure 31 : vue sur le centre commerciale de babezzouar
source : <https://www.algerie360.com/le-centre-commercial-de-bab-ezzouarhors-la-loi/>

Synthèse de l'analyse des exemples architecturaux :

L'analyse des différents projets : Park mall , part dieu et centre commercial bab Ezzouar révèle 4 fonctions mères :

La fonction commerciale : constitue l'élément central de chaque projet.

Fonction de loisirs : matérialisée par des cinémas, aires de jeux et zone de détente.

Fonctions de services et administrative : avec l'intégration des bureaux et des espaces administratifs.

La fonction de restauration : présente dans les 3 projets sous forme de Food courts, cafés, restaurants.

D'un point de vue architectural : les projets sont marqués par un usage de transparence à travers les façades vitrées et les murs rideaux

Conclusion du chapitre :

Dans ce chapitre, nous avons exploré un ensemble de concepts clés qui ont enrichi notre base théorique et orienté notre réflexion, en lien direct avec les problématiques soulevées par notre site d'étude. Ces notions sont devenues des outils de référence pour construire une démarche cohérente et contextuelle. La première partie du chapitre nous a permis d'identifier les concepts suivants, dont les liens avec le projet sont présentés ci-dessous :

- **Renouvellement urbain** : Sert de base pour restructurer la ville sur elle-même, en transformant une friche ferroviaire abandonnée en un pôle actif et attractif.
- **Développement durable** : Recherche un équilibre entre les dimensions environnementale, économique et sociale et qui est appliqué à travers la revalorisation du site, la mixité fonctionnelle, la gestion raisonnée du foncier et l'économie circulaire.
- **Friches ferroviaires et patrimoine ferroviaire** : Le site est une ancienne infrastructure ferroviaire à l'abandon et sa récupération permet de préserver la mémoire du lieu tout en lui attribuant une fonction contemporaine.
- **Mobilité urbaine & porosité** : Problématique majeure sur le site étudié donc le nouveau moyen de transport améliorera la connectivité urbaine, réduit les ruptures spatiales et favorise les mobilités douces.
- **Espaces publics** : Composants essentiels du projet, ils deviennent des lieux d'échange, de détente et de circulation, pensés comme des espaces ouverts, accessibles et vivants.
- **Mixité fonctionnelle** : Le projet introduit une variété d'usages (commerces, loisirs, services, hôtellerie), en complément de l'existant, afin d'assurer l'animation du site tout au long de la journée.
- **Rapport au paysage et à l'environnement** : Le projet valorise les caractéristiques naturelles du site, en s'adaptant au relief et en intégrant la végétation, tout en limitant l'imperméabilisation.
- **Rapport au contexte immédiat** : Le projet établit des continuités physiques et fonctionnelles avec les quartiers voisins, en valorisant les éléments à forte valeur.

- **Apport global du projet à la ville** : Il permet la réactivation d'une zone délaissée, favorise la mobilité, la vie collective et propose une requalification structurante du territoire.

Dans la deuxième partie du chapitre, nous avons analysé des projets de référence similaires à notre cas d'intervention (récupération de friches ferroviaires). Ces exemples nous ont fourni des inspirations concrètes, des principes d'intervention et des recommandations opérationnelles utiles pour nourrir notre propre projet. Ces réalisations mettent en évidence des démarches de transformation, de réintégration et de diversification fonctionnelle, visant toutes à améliorer la qualité de vie urbaine et l'agrément des espaces.

Enfin nous avons exploré le centre commercial qui se présente comme un équipement structurant et comme outil d'animation du territoire.

Ainsi, l'ensemble des notions étudiées et les projets analysés constituent une base solide pour développer une proposition d'aménagement à la fois innovante, sensible au lieu, et respectueuse des enjeux sociaux, environnementaux et patrimoniaux

CHAPITRE
CAS D'ETUDE

1 . INTRODUCTION :

Après avoir exposé dans le 1^{er} chapitre la problématique de recherche , les objectifs poursuivis et la méthodologie adoptée pour répondre à ses enjeux et après avoir établi à travers l'état de l'art un socle théoriques des concepts fondamentaux , et de l'analyse des cas similaires nous arrivons à la phase opérationnelle de notre travail.

Cette phase vise à proposer des solutions d'aménagements cohérentes et stratégiques. ces propositions s'inscrivent dans le cadre spécifique de notre cas d'étude : Quartier Moqadem , la ville de Médéa .

Ce chapitre se décline en 3 grandes parties :

1. **L'approche analytique** : une lecture approfondie du territoire d'intervention grâce à une analyse diachronique et synchronique avec la lecture des instruments d'urbanisme qui conduira à la réalisation des schémas de principes guidant dans l'intervention future de notre projet urbanistique.
2. **Le projet urbanistique** : il traduit concrètement les orientations dégagées de la phase analytique à travers l'élaboration d'un master plan. cette étape formalise une solution d'aménagement urbain adaptée pour notre cas d'étude.
3. **Le projet architectural** : dans la continuité des actions porteuses à l'échelle urbaine, cette partie se concentre sur la matérialisation d'une réponse architecturale concrète, venant enrichir et compléter la vision globale d'aménagement.

2. Approche analytique :

2.1 Lecture de la ville :

2.1.1 Présentation de la ville de Médéa :

- Situation géographique :
 - Situation territoriale :
- Située à 0°40' de longitude ouest et 36°25' de latitude nord,
- la ville de Médéa se trouve au nord de l'Algérie, aux portes du Sahara.
- Implantée à 90 km au sud d'Alger, la capitale, elle bénéficie d'une position centrale stratégique.
- Médéa se situe au croisement de deux axes routiers majeurs : la RN1, axe nord-sud, et la RN18, axe est-ouest. Cette localisation en fait un véritable carrefour de communication entre le nord du pays et le sud saharien.
- Situation régionale :

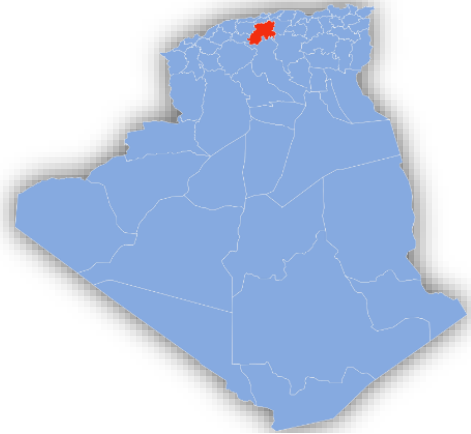


Figure 32 : situation de la wilaya de medea

Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Wilaya_de_M%C3%A9d%C3%A9a

La wilaya de MÉDÉA est limitée :

- Au Nord par la Wilaya de Blida.
- A l'Est par la Wilaya de Bouira.
- Au Sud-est par la Wilaya de M'sila.
- Au Sud par la Wilaya Djelfa .
- A l'Ouest par la Wilaya de Ain Defla et Tissemsilt.
- Au Sud-Ouest par la Wilaya de Tiaret

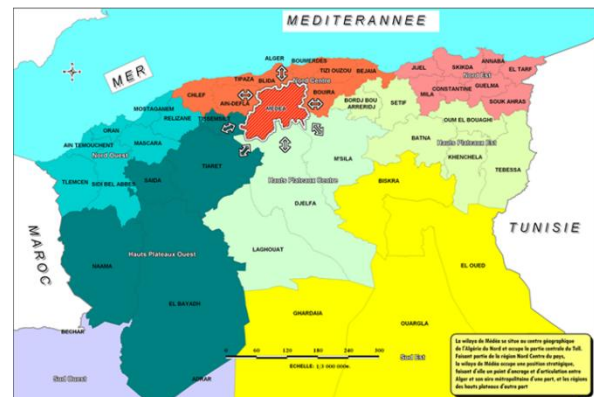


Figure33 : situation regionale de la ville de medea et ses limites **Source :** rapport PDAU Intercommunal de Médéa édition finale 2018

○ Situation communale :

La ville de Médéa est le chef-lieu de la wilaya , située à son nord-ouest , s'étend sur un plateau qui s'infléchit légèrement vers le Sud et dont le sommet s'élève à 920 m au-dessus du niveau de la mer ,étendue sur une surface de 64 km²

- Au Nord par la commune de Tamesguida et Hamdania.
- Au Sud par la commune de Tizi el mahdi.
- A L'Est par la commune de Ouzera.
- A l'Ouest par la commune de Draa El Smar.

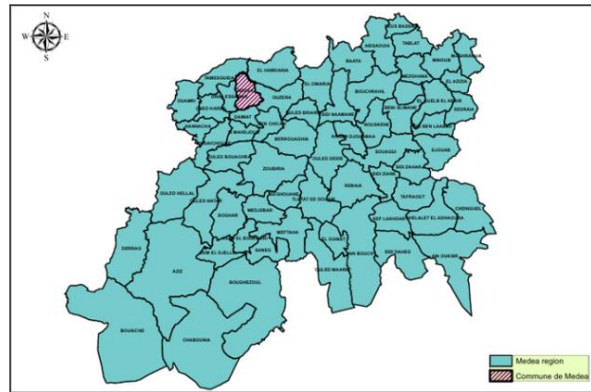


Figure34 : Situation communale de la ville de medea et ses limites

Source : rapport POS n°06

• Relief :

- La ville de Médéa se caractérise par un relief très mouvementé, la ville est considérée comme un haut promontoire mais le plateau n'est pas tout à fait plat, il est fermé par des collines au Nord-Est dont les hauteurs varient entre 25 et 60 m parcouru par des petits cours d'eau.
- La région de Médéa est très accidentée ou le point le plus haut se trouve au Nord au lieu-dit Dakhla alors que le point le plus bas se situe dans la partie Sud-Ouest dite Sidi Sahraoui, ce qui rend l'accès difficile.

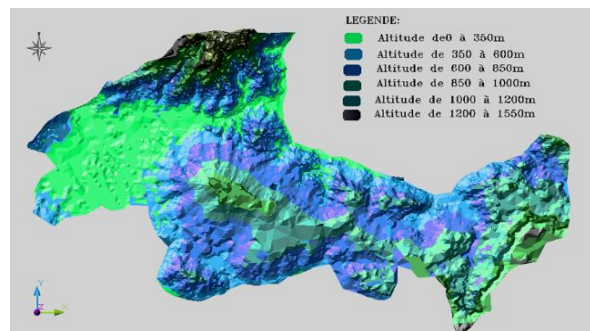


Figure 35 : relief et morphologie de la ville de medea

Source : rapport PDAU Intercommunal de Médéa édition finale 2018

- *Sismicité :*

- La sismicité dans la région de Médéa est localisée principalement autour du bassin miocène qui prolonge les structures néogènes du massif de l'Atlas de Blida.
- Un Zoning sismique actualisé a été établi par le Règlement Parasismique Algérien (R.P.A 2003) suite au séisme du 21 Mai 2003 qui a touché la région de Boumerdès et ses environs.



Figure36 : Carte des zones sismique de la wilaya de Médéa
Source : PDAU intercommunal de la ville de Médéa

- Cinq zones de sismicité croissante ont été établies au niveau national soit :
 - Zone 0 : Sismicité négligeable.
 - Zone I : Sismicité faible.
 - Zone IIa et IIb : Sismicité moyenne.
 - Zone III : Sismicité élevée.

Cette nouvelle classification, **situe la wilaya de Médéa dans la Zone sismique IIa, IIb et I qui est de sismicité moyenne et faible.**

- *Climatologie :*

La commune de Médéa se situe dans l'étage bioclimatique subhumide, caractérisé par des hivers froids et des étés chauds. La pluviométrie y est marquée par une forte intensité et une irrégularité notable, avec une moyenne annuelle avoisinant 800 mm. Les températures varient significativement selon les saisons, allant de 6,45°C durant les mois les plus froids à 24,6°C pendant les mois les plus chauds. (PDAU, 2007)

2.1.2 Analyse diachronique de la ville de Médéa :

Médéa a vu sur son site l'implantation de plusieurs civilisations au fil du temps, chacune de ses périodes a contribué à l'évolution et au développement du tissu urbain.

L'aspect actuel de la ville de Médéa est le résultat de la superposition des différentes interventions de chaque civilisation. L'analyse diachronique permet de faire ressortir le processus de transformation et de développement de la ville de Médéa.

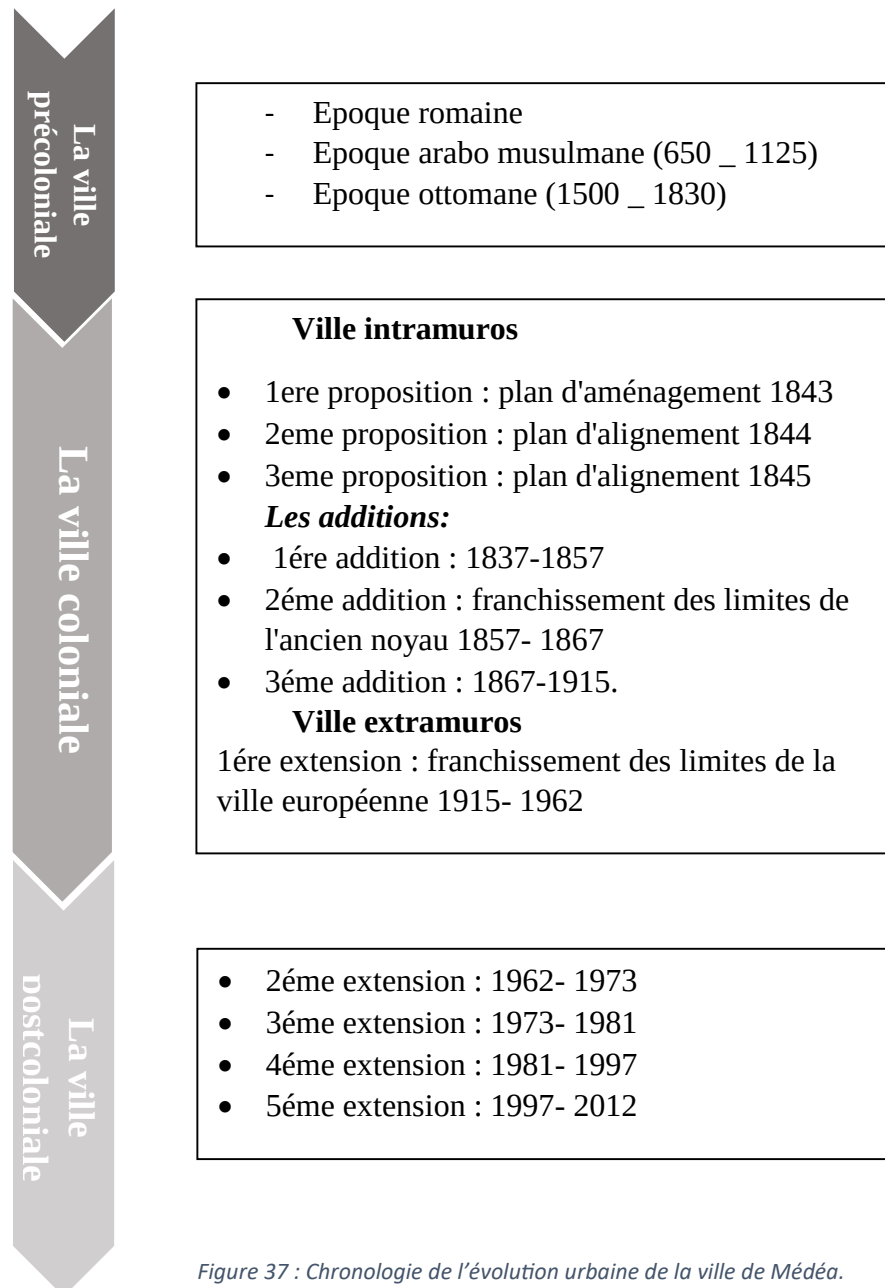


Figure 37 : Chronologie de l'évolution urbaine de la ville de Médéa.

- **Période romaine :**

Médéa est tombée sous l'occupation romaine à la fin du 1^{er} siècle de l'ère chrétienne, suite à quoi elle a pris le nom de Admedias. Durant cette époque Médéa s'est transformée en un important centre militaire romain et a servi de lieu de résidence pour la communauté romaine. (Médéa Berceau de la civilisation et hymne à l'authenticité)

Selon M. Marc-Carly, Médéa tirerait son origine de l'ancienne station romaine appelée **Medix** ou **Ad Medias**, un nom latin signifiant « à mi-chemin ». Cette appellation s'expliquerait par la position de la station, située à égale distance entre **Tirinadi** (l'actuelle Berrouaghia) et **Sufasar** (aujourd'hui Amoura).



figure38 : carte de la ville de Médéa à l'époque romaine
Source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires
BENCHAAABANE.L

▪ Les critères d'implantation romaine :

- L'aspect défensif que présente la topographie des abords du site
- La présence des sources hydriques en abondances
- L'existence des sources naturelles forestières et de carrière
- Un site plat avec une légère pente pour assurer un bon drainage (URBAB médéa, 2018)

• Période arabo-musulmane :

Durant cette période, la ville fut reprise au milieu du X^{ème} siècle (autour du 1155_1156) sous le règne du sultan Youssef ben tacheffin qui a fait reconstruire l'aqueduc romain.

Plus tard, à partir de 1303, les Mérinides, sous la direction d'Abou Yahia, entreprirent la construction de la citadelle, qui précéda l'édification de la fortification actuelle.

• Période ottomane :

Selon le rapport du corps expéditionnaire français dirigé par le général CLAUZEL qui a pénétré le 22 novembre 1830. Il décrit la ville comme un ensemble très compacte et

homogène de constructions inscrites à l'intérieur d'une enceinte comportant 5 portes : (Bab Lakouas, Bab Sidi Sahraoui, Bab El Berkani (des jardins), Bab El Ghort (Ennadour), Bab Dzair).

La ville compte quatre mosquées : la mosquée "Lahmar", la mosquée "Malikite", la mosquée "Hanafi" et la mosquée de la caserne. (URBAB médéa, 2018)

La partie haute et dominante de la ville est réservée à la résidence du Dey. Le réseau de voirie y est structuré et relativement développé, reliant les différents quartiers tout en étant ponctué de nombreuses impasses. On distingue trois axes principaux qui traversent la ville dans sa longueur : le premier relie la place du marché à la citadelle, le second va de la place du marché jusqu'à Bab Lakouas, et le troisième mène de cette même place à Bab Sidi Sahraoui. Toutes les autres rues secondaires convergent vers cette place du marché, longue et étroite.

Ce marché constitue la première centralité commerciale turque .

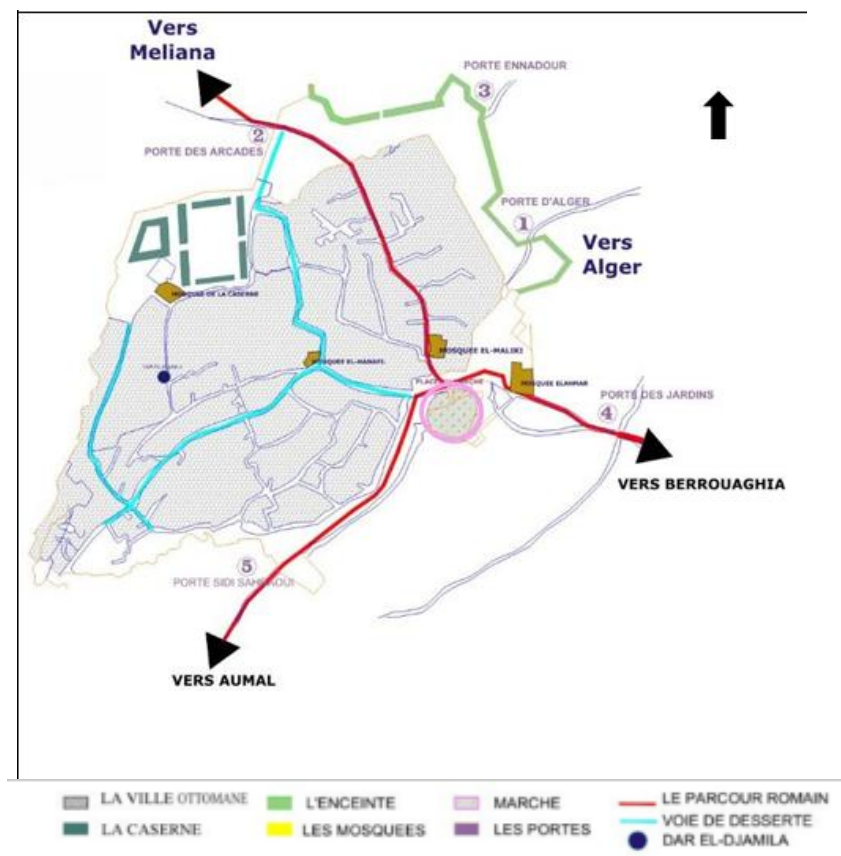


Figure 39 : carte de la ville de medea à l'époque turque
Source : bouhalla .B, Azizi. A, Safar Bati. F,

- **Epoque coloniale :**

- **La ville intramuros :**
 - **Période (1850 – 1867)**

Au cours de cette phase, le quartier européen s’est organisé dans un premier temps autour de l’axe principal nord-sud, perpendiculaire, reliant la porte des Jardins à celle du Nadhor.

Sur le côté droit de cet axe se sont implantés les principaux équipements civils de l’administration de la ville, tels que la mairie, l’église, la sous-préfecture, l’hôtel de ville et le lycée. Deux grandes places y prennent également place : la place Napoléon et la place de l’Église.

- **Période (1867 – 1915)**

Cette période est marquée principalement par la densification du quartier européen, perçu alors comme une partie de la ville encore inachevée. On assiste à l’émergence d’un tissu urbain fondé sur une trame orthogonale régulière, dessinant un plan en damier organisé autour de deux axes principaux : un axe nord-sud reliant la porte du Nadhor à la porte des Jardins, et un axe est-ouest reliant la porte des Arcades à la porte d’Alger. Au croisement de ces deux axes se trouve une place centrale, entourée des trois principaux édifices civils de la ville : l’église, la mairie et la poste.

Par ailleurs, la vocation agricole, objectif majeur des colons pour s’implanter durablement à Médéa, favorise la création de deux villages de colonisation éloignés des fonctions militaires et administratives : **Damiette** à l’est et **Lodi** à l’ouest, tous deux situés à environ 3 km du centre-ville, et reliés par un unique axe de communication. Ces villages adoptent une organisation urbaine similaire à celle des villes coloniales classiques.

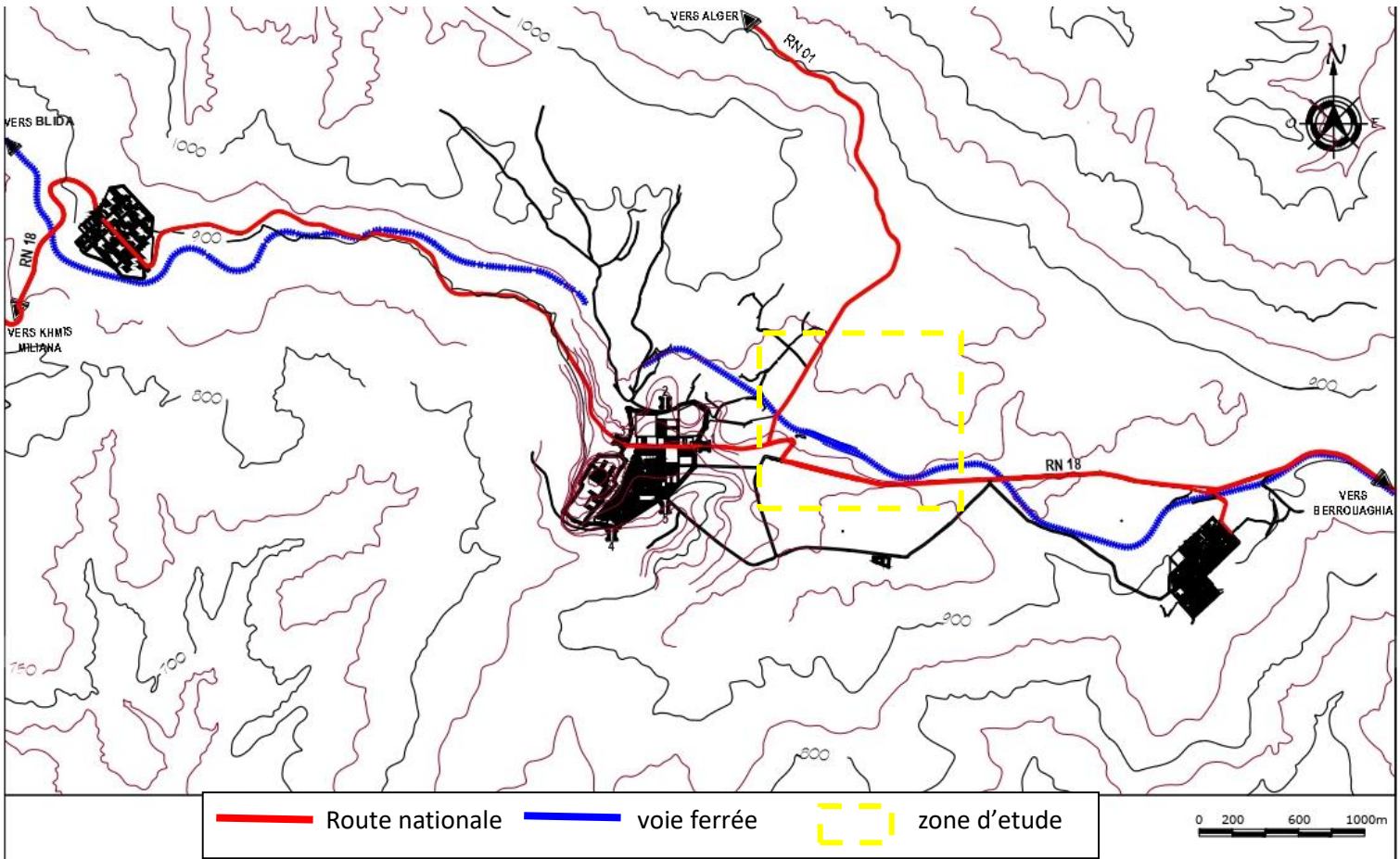


Figure 42 : carte de la ville de Médéa à l’époque coloniale (1867_1915)
source : mémoire de magister, la route comme vecteur d’urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.136 traitée par auteurs



Figure 41 : village colonial de LODI en 1960
source : mémoire de magister, la route comme vecteur d’urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015



Figure 40 : Village colonial de DAMIETTE en 1960
source : mémoire de magister, la route comme vecteur d’urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015

- **La ville extramuros :**
- **Période (1915_1962)**

Cette période marque la première extension **extra-muros** de la ville. L'expansion urbaine s'est opérée par le franchissement de l'enceinte fortifiée, suite à sa destruction partielle à l'est et au nord.

L'occupation des sols est principalement marquée par l'implantation d'équipements publics urbains, tels que le **groupe scolaire Beldjebes** et diverses **administrations**. Ces infrastructures sont alternées avec de grands ensembles résidentiels, notamment les **HLM** développés dans le cadre du **plan de Constantine**.

La première extension **extra-muros** s'est principalement développée vers l'est, sur des terrains à faible pente et plus facilement accessibles, en suivant l'axe structurant **est-ouest** (RN18). L'ouverture de larges axes routiers a favorisé l'expansion de l'urbanisation au-delà des anciennes limites de la ville, entraînant ainsi la création de la **cité Nadhor**, située au nord du rempart. Cette extension s'est organisée autour d'un **axe de symétrie**, prolongeant l'axe nord-sud existant. Toutefois, son expansion vers le nord a été freinée par la présence du **chemin de fer**, constituant une barrière à la croissance urbaine.

Deux formes distinctes de développement urbain **extra-muros** se sont alors manifestées :

- **Une croissance continue** au nord du quartier **Youcefi**, le long de l'axe transversal structurant la ville.
- **Une croissance fragmentaire**, à l'est, à l'ouest et au sud-est, dictée par les dynamiques de développement urbain territorial.

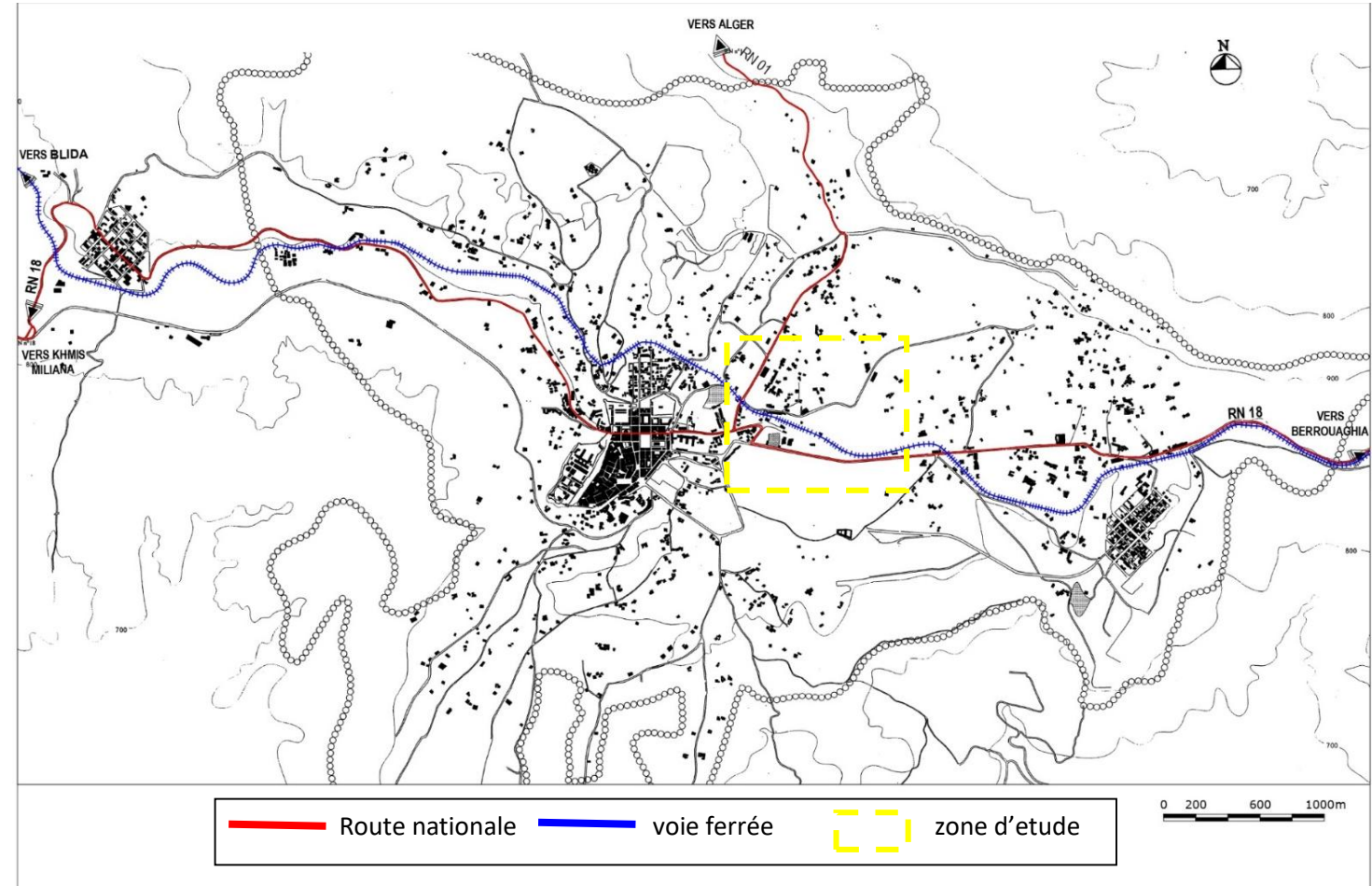


Figure45 : carte de la ville de Médéa à l'époque coloniale (1915_1962)
Source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.139 traitée par auteurs



Figure 43 : groupe scolaire beldjebess



Figure 44 : vue aérienne sur la ville de Médéa
Source : inconnue

- **Epoque post coloniale :**
 - **2ème extension :1962_1973**

Au cours de cette phase du développement urbanistique de la ville, on observe un ralentissement général, principalement dû à un événement majeur de l’histoire politique du pays : son accession à l’indépendance. Cette période marque une phase de réorganisation et de relance du fonctionnement global du pays.

La réalisation de projets d’habitat et d’équipements connaît une nette diminution. Les rares projets menés à bien résultent de la reprise des chantiers initiés dans le cadre du « plan de Constantine », tels que l’hôpital civil et le siège de la préfecture.

En revanche, en périphérie, la formation d’habitats individuels se poursuit le long des axes de communication .

Une dualité émerge entre le centre intra-muros, concentrant activités et services urbains, et la périphérie extra-muros, dominée par des habitats individuels le long des routes, avec quelques équipements créant une nouvelle centralité.

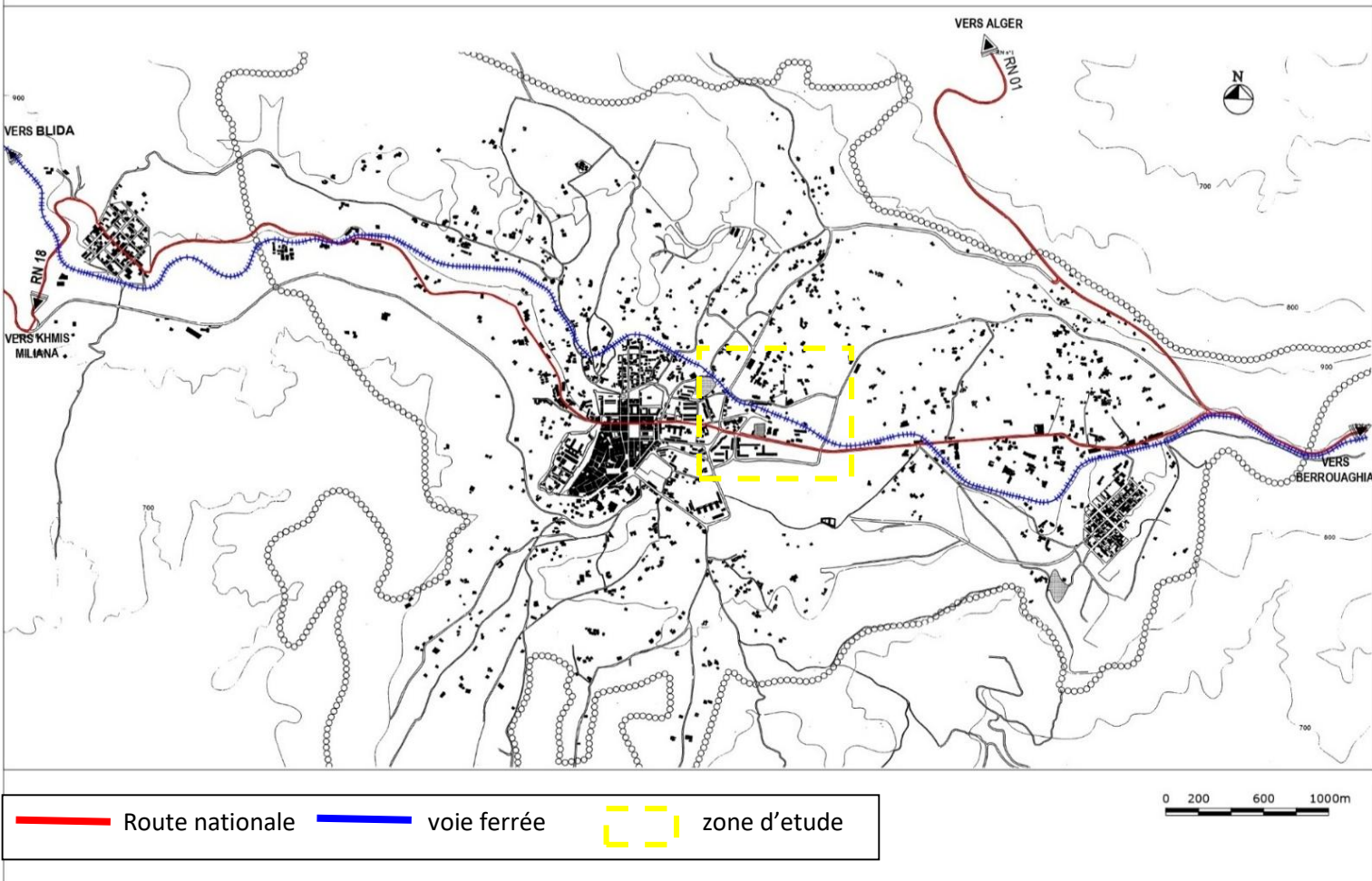


Figure 48 : Carte de la ville de Médéa à l’époque post colonial (1962_1973)
Source : mémoire de magister, la route comme vecteur d’urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.141 traitée par auteurs



Figure 46 : Le siège de la préfecture, actuellement Lycée Fekhar
Source: archives de la wilaya de médéa



Figure 47 : Construction de l'hôpital civil de Médéa dans le cadre du plan de Constantine
Source: archives de la wilaya de médéa

○ 3ème extension :1973_1981 :

Cette période est marquée par la relance du développement urbain national, soutenue par les programmes spéciaux et les plans quadriennaux. L'Algérie a essayé de développer le secteur de l'habitat pour loger la population issue de la croissance démographique et de l'exode rural.

Une véritable planification urbaine se met en place avec l'élaboration des premiers plans d'urbanisme directeur (P.U.D) entre 1973 et 1975. Ce développement s'inscrit dans un programme de création de zones d'habitat urbain nouvelles (Z.H.U.N), principalement dans la partie Est, le long de la RN18 en direction de Berrouaghia, ainsi qu'au Nord-Est, à Theniet-el-Hadjar, sur l'axe reliant Médéa à Alger.

L'urbanisation a privilégié cette direction en raison de la faible pente du terrain au Nord-Est, favorisant l'extension vers ces zones où le foncier était plus disponible.

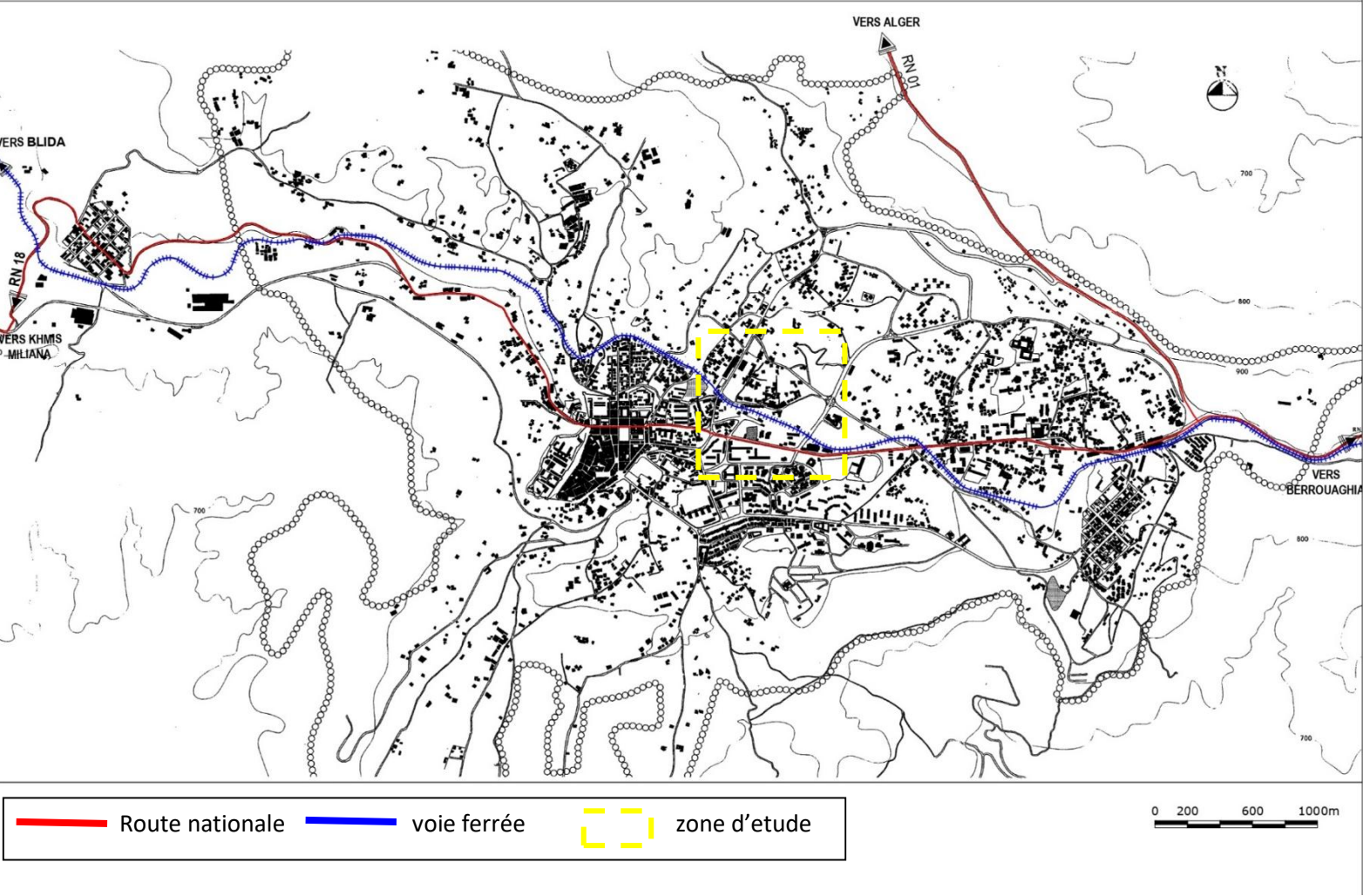


Figure 49 : vue sur la zhun de theniet el hdjar
source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L



Figure 50 : l'ensemble d'habitat collectif de la cité du 24 février
source : auteurs

○ 4ème extension :1981_1997

Au cours de cette phase, plusieurs équipements administratifs (APC, Daira, direction des impôts, etc.) ont été implantés vers le Nord-Est, le long de la route reliant Médéa à Alger, au sein de la ZHUNI. Toutefois, la réalisation de ces projets, autonomes et dispersés dans les zones d'habitat, n'a pas contribué à la création de nouveaux pôles morphologiques et structurels permettant la restructuration et la densification des récentes périphéries.

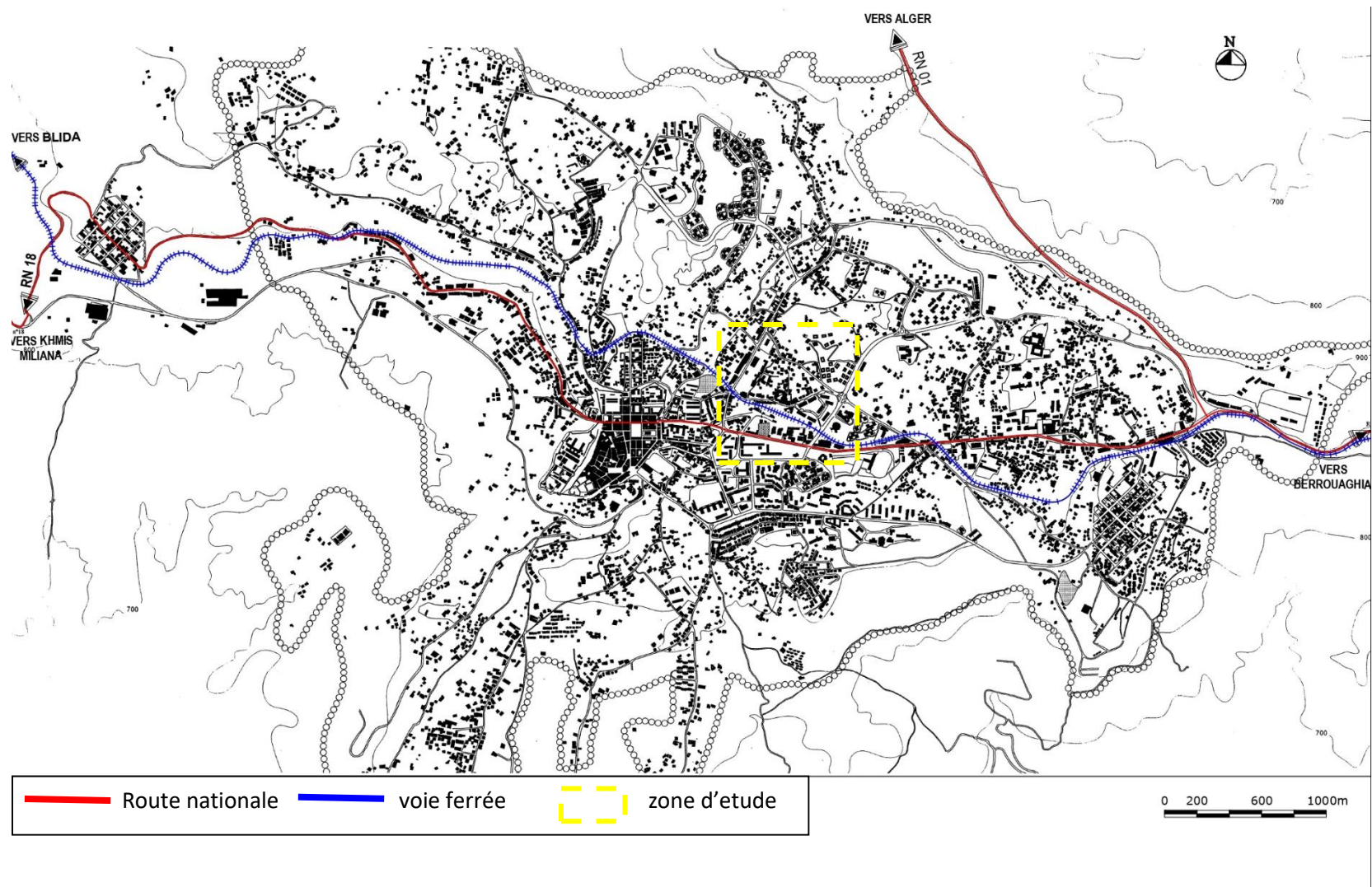


Figure 54 : Carte de la ville de Médéa à l'époque post coloniale (1981_1997)
Source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.145
traîtée par auteurs



Figure 52 : photo actuelle sur le siège de l'APC de médéa
source : auteues



Figure 53 : photo actuelle sur le siège de la daira de medea
source : auteurs

○ 5ème extension : 1997_

L'urbanisation depuis l'indépendance a été marquée par une croissance désordonnée, donc une saturation du périmètre urbain, du une augmentation de la population.

L'indisponibilité des terrains, souvent des propriétés privées, a limité l'expansion, poussant la ville à s'étendre sur des terres agricoles vers le Nord et l'Est.

Ce développement coïncide avec la révision du plan directeur d'aménagement, favorisant un nouveau pôle urbain le long de l'axe Est-Ouest. Des efforts de reconquête des zones vacantes et de rénovation de quartiers.

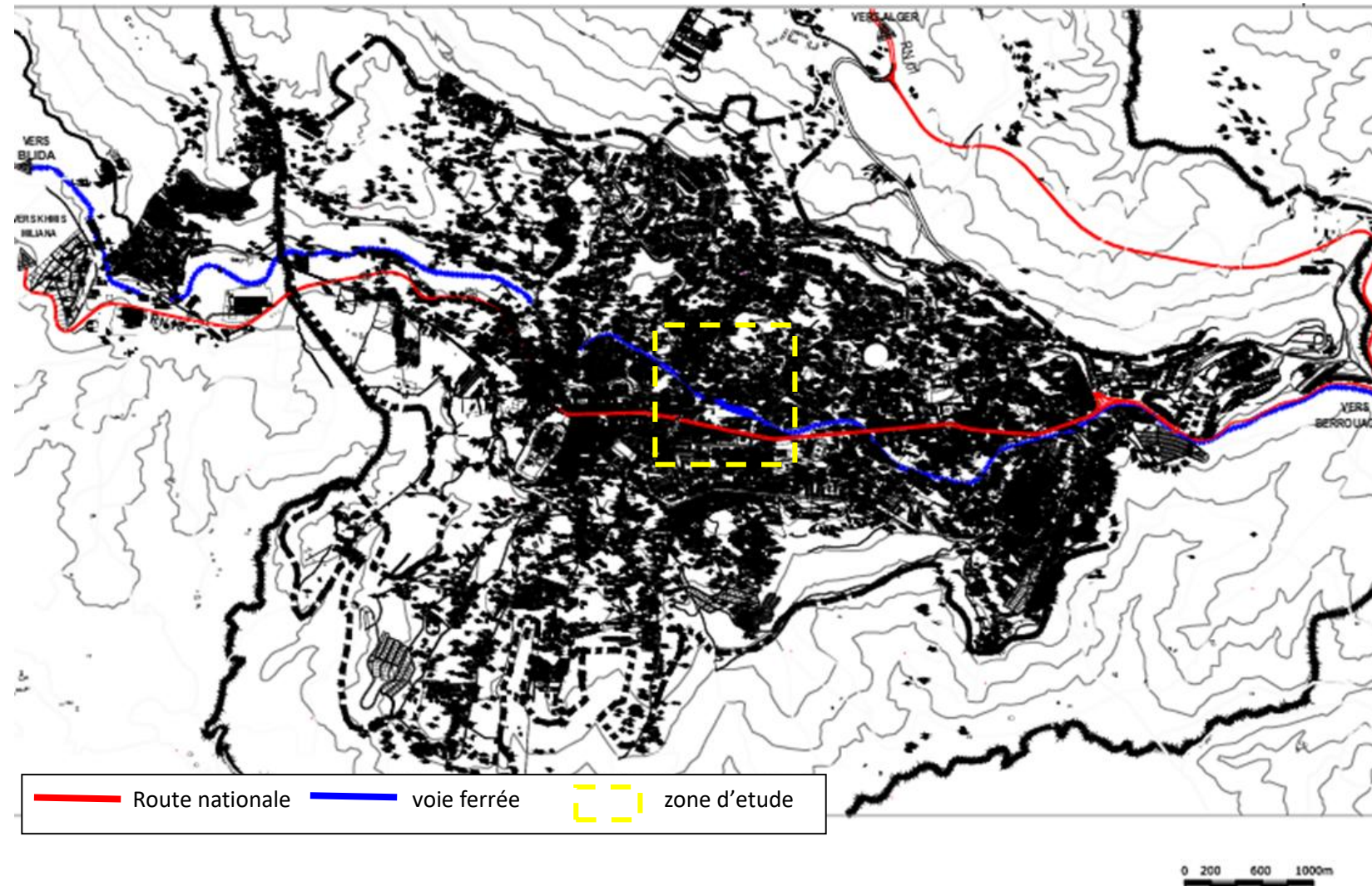


Figure 57 : Carte de la ville de médéa à l'époque post colonial (1997_ 2012)

Source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.145 traitée par auteurs



Figure 55 : pole urbain de la ville de médéa

source : <https://www.flickr.com/photos/habibkaki/40044888344>



Figure 56 : vue sur le pole urbain de la ville de medea

source : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Medea_-_pole_urbain_%28entr%C3%A9e%29_-_panoramio.jpg

• *Synthèse de la croissance urbaine :*

Le mode croissance urbaine de la ville de Médéa s'identifie sous 2 formes :

- *La partie intramuros :* Le centre-ville actuel de la ville de Médéa, formé dans un processus de croissance homogène et continue ordonné par les 2 axes majeurs de la ville issus de la restructuration coloniale : la RN18 et la Route du Nador.
- *La partie extramuros :* correspond à la formation de la périphérie , qui a connue une croissance urbaine éclatée qui se caractérise par une additionnde projets autonomes. La RN18 a joué et joue encore le role d'axe de croissance (est_ouest) primaire de la ville de médéa .

La géomorphologie du site de la ville de Médéa a joué un rôle fondateur dans le développement de la ville.

La faible pente vers NORD/EST a dirigé l'extension de la ville vers cette direction.

La colline du Nord (Nador) est une barrière naturelle pour l'extension

La présence du parcours territorial historique qui a ordonné l'extension de la ville vers l'Est et l'Ouest.

La zone d'intervention se trouve dans l'espace péri central dans la ville de Médéa.

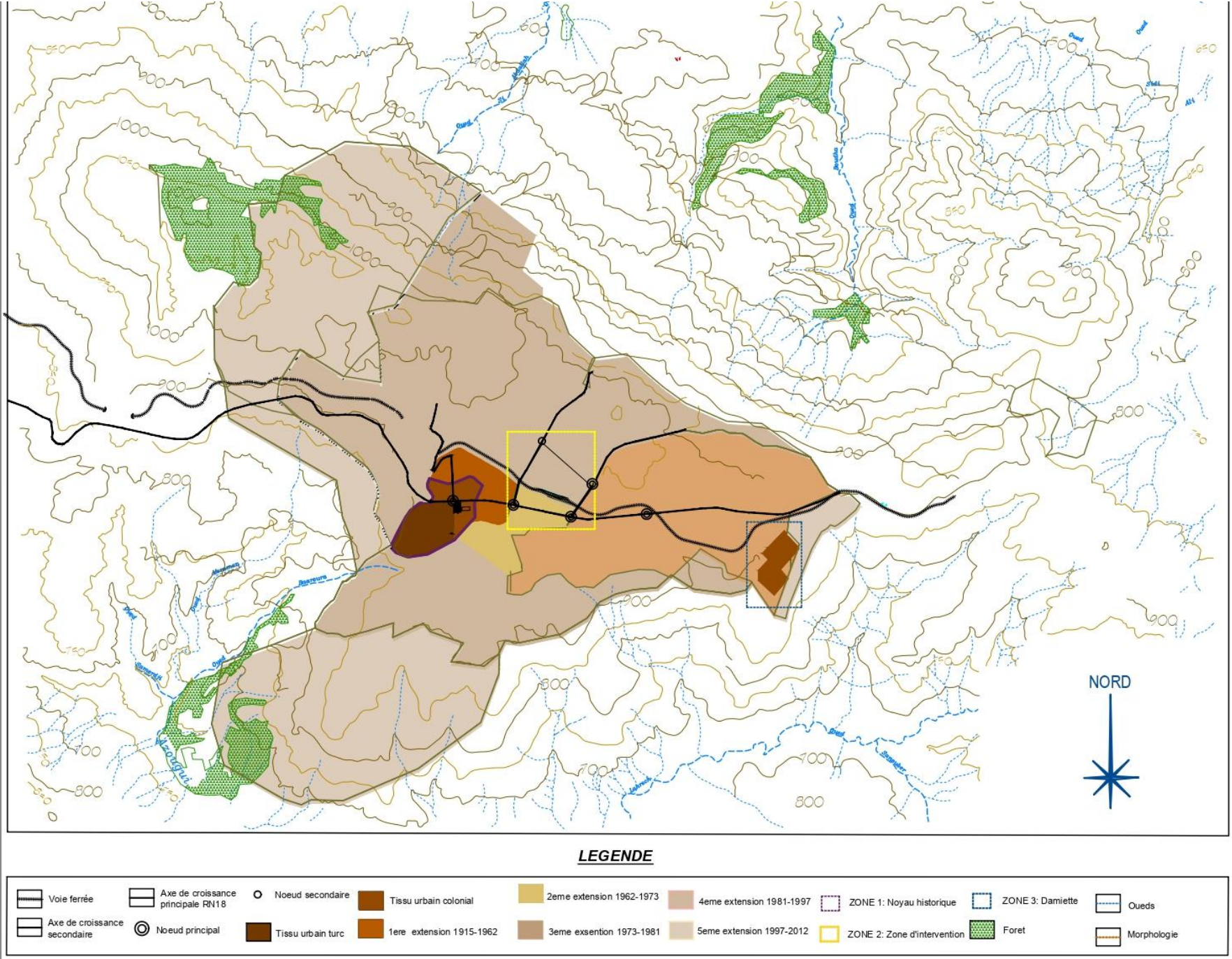


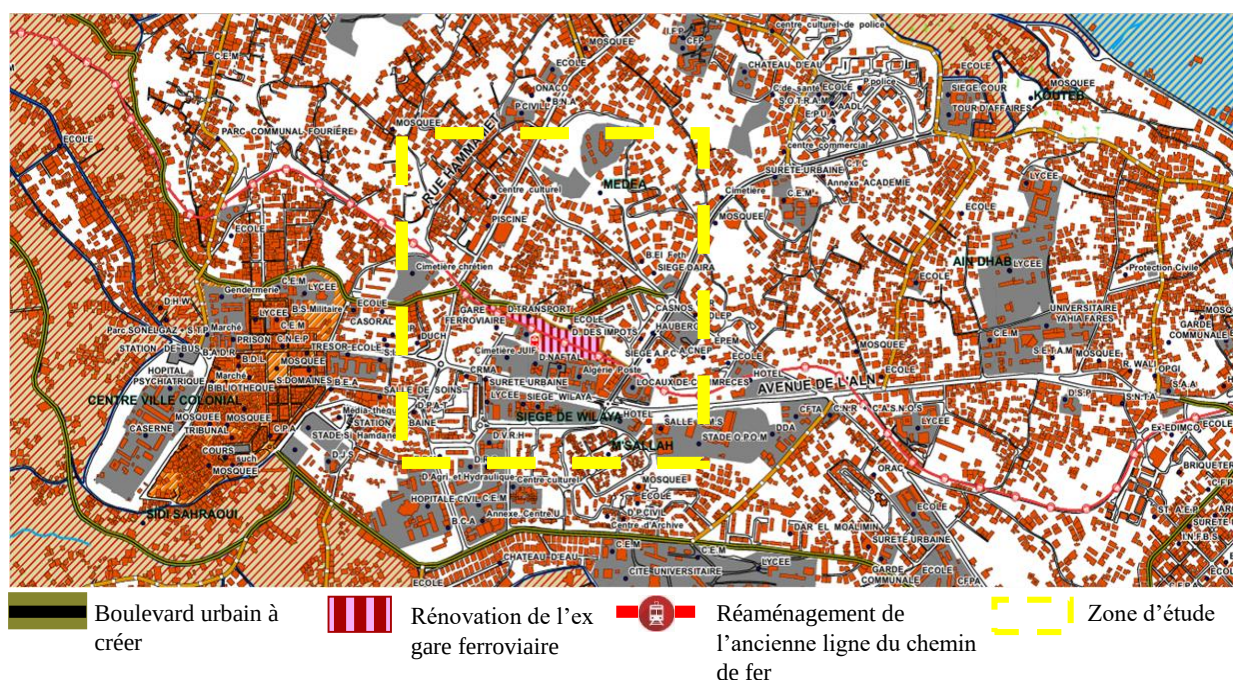
Figure 58 : Carte Synthèse de la croissance urbaine de la ville de Médéa
Source : fond de carte PDAU DE LA VILLE DE Médéa traitée par auteurs

2.2 Lecture des instruments d'urbanisme :

2.2.1 Objectifs du PDAU Intercommunal :

- Introduire les espaces publics et urbains afin de créer une attractivité urbaine.
- Favoriser de nouvelles formes urbaines et la circulation piétonne par l'aménagement de grandes places publiques.
- Diversifier les modes de transports et de déplacement notamment en collectif.
- Prévoir une ligne de tramway qui emprunte l'ancien tracé du chemin de fer, prend son origine au niveau de la commune de Draa smar et orientée vers la commune de Ouzera.
- Réalisation des parkings à étages proposés au niveau du centre-ville de Médéa. (URBAB médéa, 2018)

2.2.2 Orientations du PDAU par rapport au site d'intervention :



Le PDAU de la ville de Médéa met en évidence la présence d'une friche ferroviaire au cœur du centre-ville. Il propose la rénovation de l'ex gare ferroviaire, la transformation de l'ancien tracé de la voie ferrée en ligne de tramway ainsi que la création d'un boulevard urbain longeant cette friche ferroviaire.

2-2-3- Présentation de l'aire d'intervention P.O.S n°02 :

- **Situation du P.O.S :**

Le P.O.S n° 02 « MOKADEM BENYOUCEF » est limité:

- Au nord par le P.O.S n°03 «MOKADEM SUPÉRIEUR »
- Au sud par le P.O.S n°22.
- À l'est par le P.O.S n°04 «24 février »
- A l'ouest par le P.O.S n°07.



Figure 60 : situation du P.O.S n°02

Source : plan de découpage en P.O.S de la ville de Médéa, URBAB Médéa 2021

- **Etat de fait :**

La présence de différentes typologies de bâti avec la dominance de l'habitat individuel.

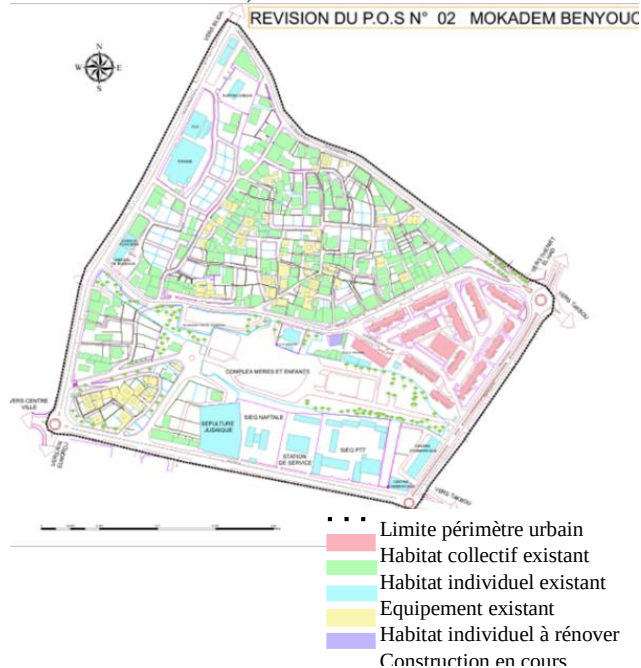


Figure 61 : Plan état de fait du P.O.S n°02

Source : URBAB Médéa

La présence des terrains vides, la majorité des terrains vides appartiennent au secteur privé
Le terrain SNTF présente la plus grande disponibilité foncière dans la zone d'étude.

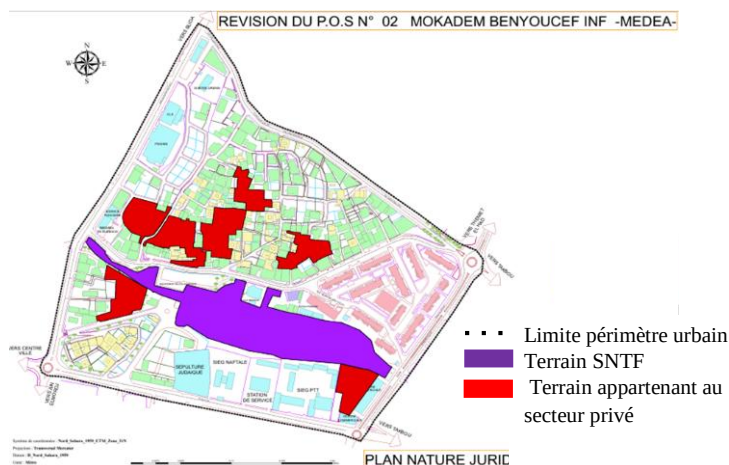


Figure 64 : plan nature juridique du P.O.S n°02

Source : URBAB Médéa

Le type des ilots existants est des méga ilots.

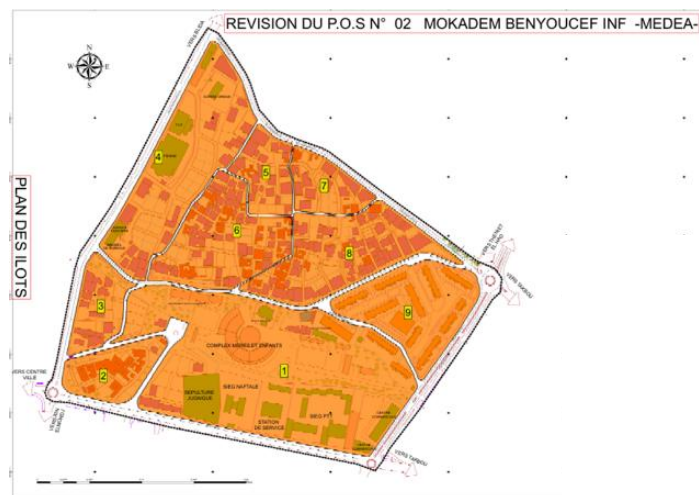


Figure 63 : plan des ilots P.O.S n°02

Source : URBAB Médéa

• **Actions d'aménagement selon le P.O.S :**

Proposition d'un complexe mère et enfant au niveau de l'ex gare

Proposition d'un équipement selon le besoin dans la partie nord-ouest

Démolition de l'habitat précaire et les hangars abandonnés.

Densification et la restructuration de la zone d'habitat individuel.

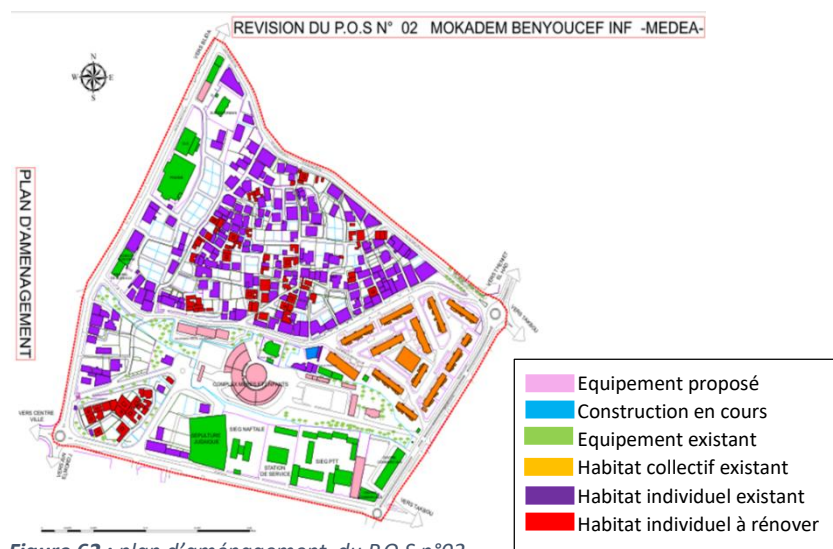


Figure 62 : plan d'aménagement du P.O.S n°02

Source : URBAB Médéa

➤ **Synthèse de la lecture du P.O.S :**

- Le P.O.S n°02 n'a pas pris en compte l'ancienne ligne de chemin de fer et a proposé, sur le terrain vacant appartenant à la SNTF à l'emplacement de l'ex-gare ferroviaire, la création d'un complexe mère-enfant, tout en préservant les bâtiments existants.
- Notre proposition d'aménagement constitue **une alternative à celle du P.O.S**, en tenant compte des besoins de la ville et en valorisant la friche ferroviaire, qui offre un potentiel important pour l'implantation d'un projet d'envergure dans cette zone.

2.3 Analyse synchronique de la zone d'étude :

2.3.1 Les structures de l'urbain :

Les caractères de l'urbain se définissent comme l'ensemble des éléments qui déterminent l'identité et la singularité d'une ville, en relation avec son site et son histoire. La qualité urbaine dépend ainsi du maintien ou de la disparition de ces éléments structurants.

Ces caractères reposent sur trois structures principales, reconnues pour leur stabilité dans le temps : la structure de permanence, la structure de conformation et la structure du collectif. (Boukader.M, 2022)

1. La structure des permanences :

• **Définition :**

C'est l'ensemble des traces et des tracés historiques de la forme urbaine qui perdurent en tant que témoignage de son passé et de sa mémoire collective , la structure de permanence c'est le rapport de la morphologie urbaine avec sa temporalité , et la stratification spatiale qui en résulte , que l'on essaie de saisir , elle est donnée , d'une part , par les éléments singuliers du tissu (monuments et faits urbains) par les éléments physiques du site naturels , dont la survivance contribue à définir et garantir la valeur de l'environnement , et d'autre part , par les éléments courants du tissu urbain qui présentent une certaine persistance temporaire (parcellaire , viaire , bâti ...) (spigai, 1989)

• **Rôle de la structure de permanence :**

Les éléments de permanences en tant qu'éléments forts du tissu jouent un rôle déterminant dans le contrôle de la forme urbaine en générant en partie, sa structure de conformation, dont la croissance reste motivée, dans une certaine mesure par l'état antécédent.

• **Interprétation sur l'aire d'étude :**

La lecture historique de l'aire d'étude nous a permis de dégager trois types de permanences, qui reflètent l'évolution historique de Médéa ainsi que les structures sur lesquelles repose son organisation urbaine et son aménagement territorial.

- **Permanences de type architectural.**
- **Permanence de type viaire.**
- **Permanence de type infrastructurel.**
- **Permanence de type paysager.**
- **Permanences architecturales :** Les éléments architecturaux emblématiques de la zone d'étude incluent :
 - L'habitat individuel : caractérisé par des constructions résidentielles réparties dans différents quartiers.
 - L'habitat collectif : regroupant les ensembles résidentiels structurés autour des axes urbains.
 - Les équipements administratifs : tels que le siège de la wilaya, l'APC, Algérie Télécom, Algérie Poste, la direction des impôts et autres infrastructures publiques essentielles à la gestion et au fonctionnement de la ville.
- **Permanences viaires :**
 - La RN 18 : Cette route, datant de l'époque romaine, constitue un axe majeur de formation territoriale reliant Berrouaghia à Khemis Meliana. Elle est essentielle pour la ville de Médéa puisqu'elle assure la liaison entre le noyau historique et le pôle urbain, reliant ainsi l'ouest et l'est de la ville.
 - La route d'Alger : Avec une largeur de 10 mètres, ce boulevard est marqué par une grande diversité de typologies bâties, mêlant habitations individuelles, bureaux et équipements publics. L'activité commerciale y est également très présente, faisant de cet axe une connexion stratégique entre le nord et le sud de Médéa.
 - Le boulevard du 5 Juillet : Large de 16 mètres, ce boulevard constitue un axe structurant qui assure la liaison nord-sud de la ville. Il dessert plusieurs quartiers, dont
 - Theniet El Hadjar, et accueille plusieurs équipements importants, tels que l'APC, la bibliothèque municipale, la direction des impôts et la daïra.
- **Permanences infrastructurelles :**

- La voie ferrée : Bien que dégradée, cette ancienne infrastructure demeure une structure de permanence dans la zone d'étude.
- Les ponts : Témoin de l'ancien tracé ferroviaire, ces ouvrages constituent des repères historiques durables dans le paysage urbain, marquant l'empreinte du développement ferroviaire de la ville.
- **Permanences paysagères :**
 - Le cimetière juif : Situé sur l'un des axes les plus importants de la ville, ce site possède un système paysager remarquable avec une présence significative de cyprès, offrant une identité forte à cet espace mémoriel.
 - La voie piétonne : Anciennement utilisée comme accès à la gare ferroviaire, elle se distingue par un alignement d'arbres bordant son tracé, formant ainsi une continuité végétale qui contribue à l'aménagement paysager de Médéa

Ces structures de permanence jouent un rôle essentiel dans la dynamique urbaine de Médéa ; façonnant son identité et assurant une cohésion entre son passé et son développement urbain.

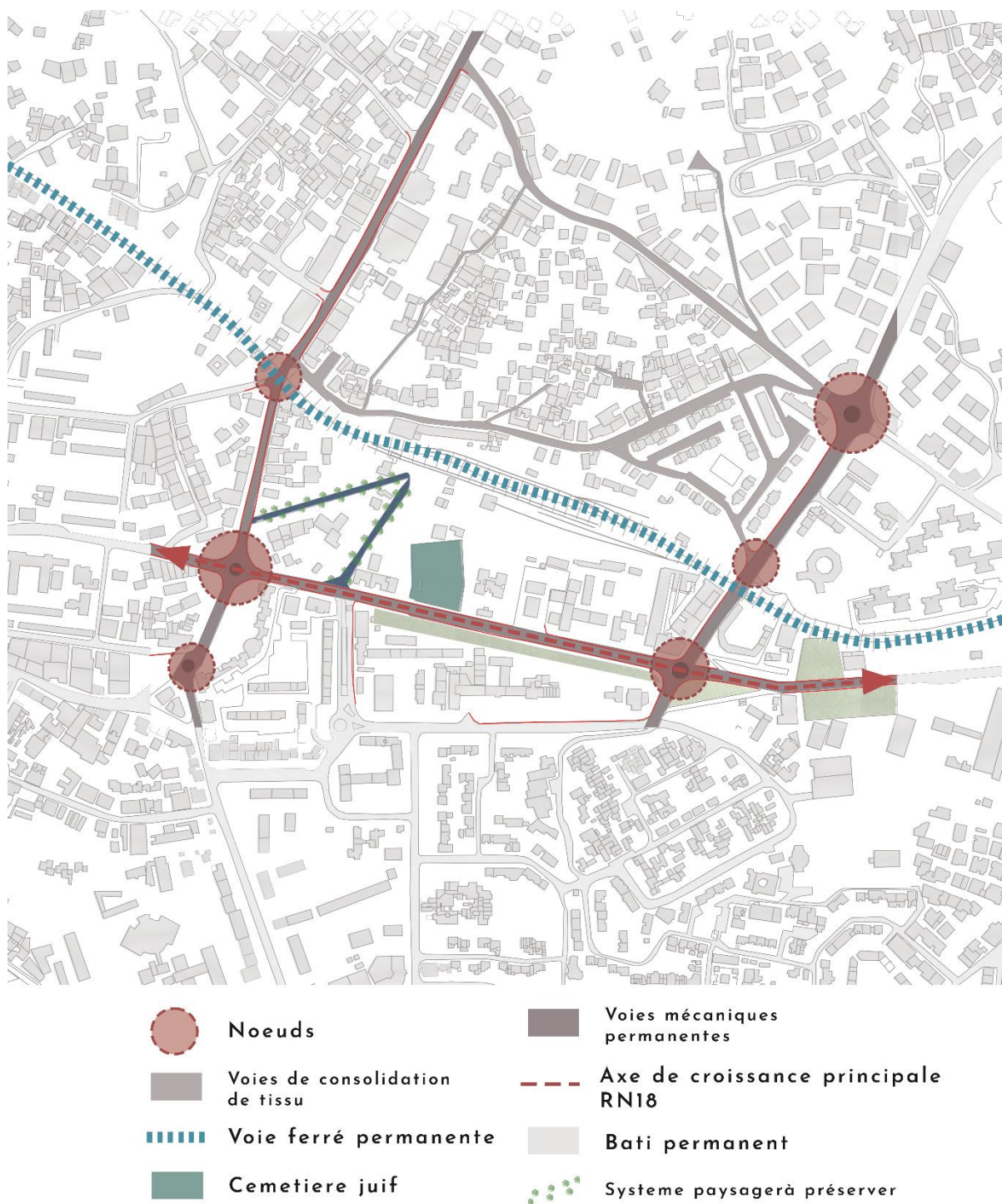


Figure 65 : carte de la structure des permanences de la zone d'étude

Source : fond de carte PDAU de la ville traitée par auteurs

▪ Tableau de synthèse :

Constat	Problématique	Solution
La zone d'étude se trouve sur les axes structurants de la ville de Médéa,	- Axes congestionnés	- Favoriser la mobilité douce et la création de nouvelles voies pour perméabiliser le tissu à préserver
Présence des structures administratives datant des années 1960 . (siège de la wilaya ...) et d'autres équipements d'une importance par rapport à la ville		
L'abandon de la voie ferrée et les ponts qui sont devenues actuellement une friche.	-La friche ferroviaire agit comme une barrière qui sépare la partie haute et la partie basse de la zone	- Récupération de l'infrastructure ferroviaire en ligne de tramway pour relier la ville ancienne avec l'extension
La présence d'un cimetière juif sur l'axe le plus important de la ville «la RN 18 »	-Discontinuité du tissu urbain et cela crée des espaces non connectés	- Profiter du cimetière juif comme un élément paysager vu l'existence des arbres de cyprès et comme module de structuration urbaine
La présence d'une voie piétonne perpendiculaire à la route d'Alger avec un système paysager important	la voie piétonne manque du caractère	- aménagement de la voie piétonne et sa connexion à la structure globale du site

Tableau 1 : tableau synthétisant les éléments constatés , leur problématiques et des solutions proposées

2. Structure de conformation :

• Définition :

La structure de conformation est l'ensemble des tracés ordonnateurs qui sous-tendent la forme urbaine , elle est en partie générée par la structure des permanences dont les éléments deviennent les points principaux de la composition urbaine , les tracés ordonnateurs permettent la localisation et l'implantation des éléments du tissu urbain , et organisent la composition dont il constituent , en quelque sorte , la trame . Dans la mesure où cette matrice

se rapproche d'une forme forte (régularité géométrique) toute intervention est subordonnée aux propriétés et aux lois de cette forme globale garantissant ainsi la continuité du projet avec la morphologie urbaine existante. (spigai, 1989)

- ***Rôle de la structure de conformation:***

Elle a pour rôle de détecter les différentes logiques géométriques fortes , elle permet également de tester le niveau de cohérence et d'homogénéité du tissu , elle servira de base pour l'élaboration d'un tracé futur.

- ***Interprétation sur l'aire d'étude :***

L'identification de la géométrie de l'aire d'étude constitue le point de départ de l'intervention urbaine et influence directement la structuration des tracés futurs. Les axes de symétrie, qu'ils soient orthogonaux, parallèles ou de convergence, jouent un rôle essentiel dans l'implantation des voies de circulation et des équipements projetés.

- **Axes de symétrie parallèles** : Ils servent de supports pour l'implantation des voies mécaniques, garantissant une cohérence avec la structure existante du territoire.
- **Axes de symétrie orthogonaux** : Leur intersection avec les axes parallèles constitue une base pour la restructuration de la zone, assurant une meilleure organisation de l'espace urbain.
- **Axes de symétrie de convergence** : Ces axes correspondent aux anciennes voies piétonnes menant à la gare. Leur point de convergence deviendra un espace central aménagé sous forme de place publique, favorisant les interactions et l'accueil des usagers.

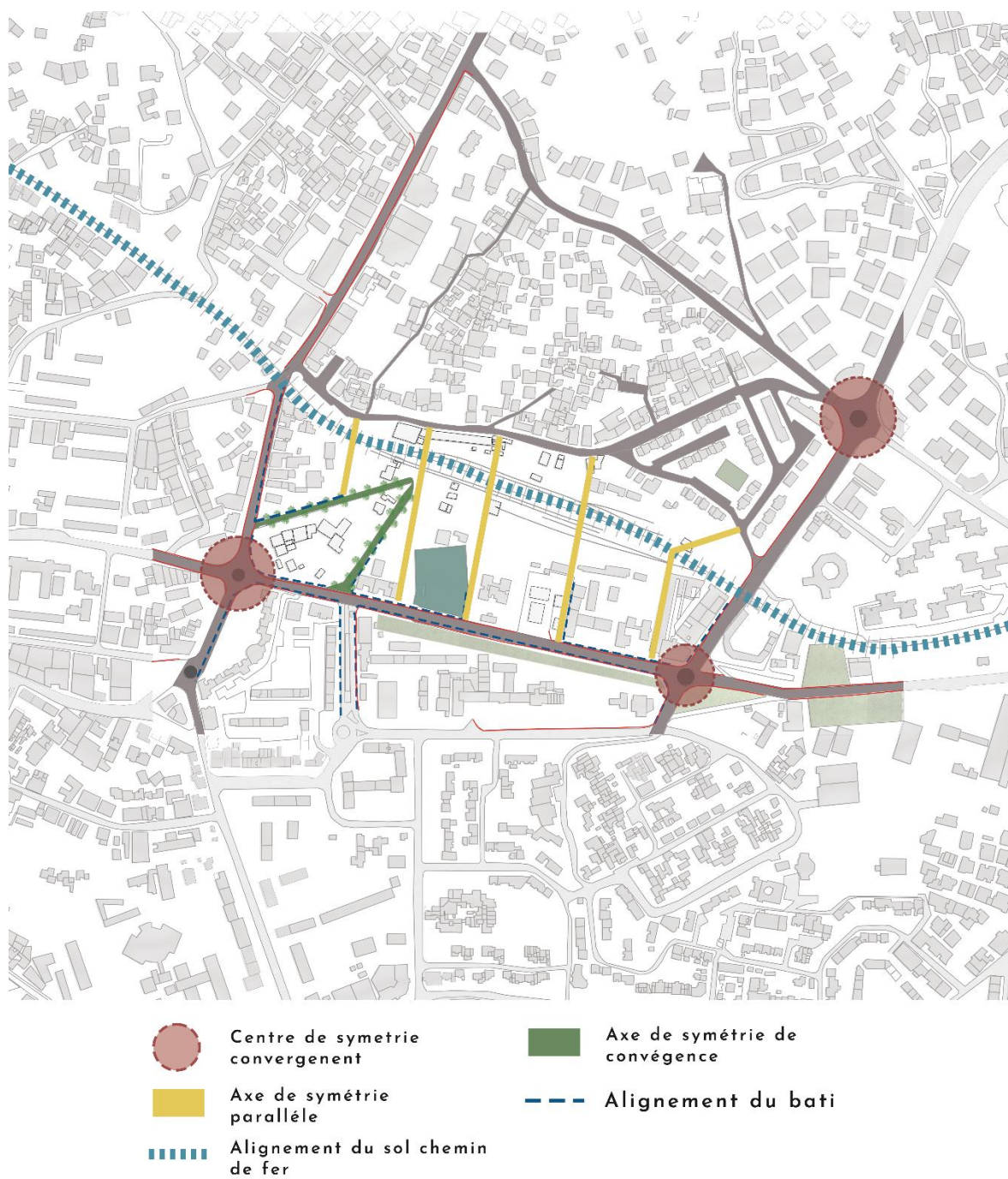


Figure 66 : Carte de la structure de conformation de la zone d'étude
Source : fond de carte PDAU traitée par Auteurs

▪ **Tableau de synthèse :**

Constat	Problématique	Solution
Les formes des îlots et parcelles ne sont pas définies		- créer des percements pour relier entre la partie basse et la partie haute et pour donner une forme aux îlots
présence des poches vides	Création de rupture de connexion entre les quartiers	- densification urbaine pour récupérer les poches vides
Mal structuration des voiries	absence de connexions logiques des voiries	- proposer une nouvelle hiérarchisation des voies

3. Structure fonctionnelle :

• **Définition :**

C'est l'ensemble des activités, qui se déroulent dans un lieu , qui le fondent (définition de l'espace par ce qui s'y passe) en spécifiant en parallèle sa nature .Toute ville est le résultat de plusieurs forces agissantes, mais la prédominance d'une de ces forces peut déterminer une fonction urbaine principale avec une figure urbaine correspondante .Avec la structure fonctionnelle, ce sont des problèmes relevant non plus de la seule composition urbaine, mais également de la planification et de la programmation urbaine. Elle doit cependant être mentionnée vue son importance pour la qualification de l'espace, et comme exigence posée, de refus de toute forme de zoning monofonctionnelle et de ségrégation sociale, démographique...etc. La poly-fonctionnalité peut être par exemple, envisagée de deux manières: soit d'un point de vue synchronique comme la mixité des activités horizontalement (élément en surface) ou verticalement (répartition en hauteur) soit d'un point de vue diachronique, comme la possibilité pour une même structure, d'assumer plusieurs fonctions dans le temps (potentialité d'une structure d'accueil). (spigai, 1989)

• **Rôle de la structure fonctionnelle :**

Elle nous permet de créer une continuité entre les fonctions existantes et projeter de nouvelles fonctions suivant le manque dans la zone étudiée.

• **Interprétation sur la zone d'étude :**

Caractéristiques de la zone d'étude :

- La zone est marquée par **sa multifonctionnalité**, mêlant différentes typologies urbaines.
- **L'habitat individuel** domine, constituant une grande partie du tissu urbain.
- **L'habitat collectif** se décline en deux formes : **les ensembles promotionnels** et **les grands ensembles résidentiels**.
- **Les équipements publics** sont principalement situés le long des axes majeurs de la ville de Médéa.
- **Les équipements administratifs** occupent une place prépondérante par rapport aux autres fonctions.

Typologies de l'habitat individuel : L'habitat individuel dans la zone se divise en trois catégories principales :

- **Habitat individuel sur les axes structurants :** Le rez-de-chaussée est généralement dédié aux commerces et aux activités générant une forte fréquentation, tandis que les étages supérieurs sont consacrés à l'habitation.
- **Habitat individuel précaire :** Situé à l'intersection de la RN18 et de la route d'Alger, ce type d'habitat se caractérise par un enclavement lié à la topographie du site. Les habitations présentent un état dégradé, avec le patio comme élément architectural central.
- **Habitat individuel au sein des quartiers résidentiels :** Il s'agit de constructions inachevées, majoritairement en R+1 ou R+2, qui témoignent d'un développement urbain encore en cours.

Typologies de l'habitat collectif : L'habitat collectif est présent sous deux formes :

- **Les ensembles promotionnels**, qui offre des logements modernes et accessibles.
- **Les grands ensembles résidentiels**, qui regroupent un nombre important de logements et participent à la densification urbaine.

Après avoir identifié les fonctions existantes dans la zone, nous proposons l'intégration de nouvelles activités afin de renforcer la mixité fonctionnelle et dynamiser le quartier.

On propose d'autres équipements publics : La prédominance des équipements administratifs appelle à une diversification des infrastructures urbaines. Il est donc recommandé d'intégrer **de nouveaux équipements** afin de répondre aux besoins variés des habitants :

- **Éducatifs** : Écoles, centres de formation et espaces pédagogiques.
- **Sanitaires** : Cliniques, centres de santé et pharmacies.
- **Loisirs** : Espaces verts, terrains de sport et centres culturels.
- **Commerces** : Marchés, galeries marchandes et commerces de proximité.
- **Hôtels** : Espaces d'hébergement favorisant l'accueil des visiteurs et le développement touristique.

Cette approche vise à renforcer la diversité fonctionnelle de la zone et à améliorer son attractivité, contribuant ainsi à un développement harmonieux et dynamique du quartier.

Cette approche vise à renforcer la diversité fonctionnelle de la zone et à améliorer son attractivité, contribuant ainsi à un développement harmonieux et dynamique du quartier.

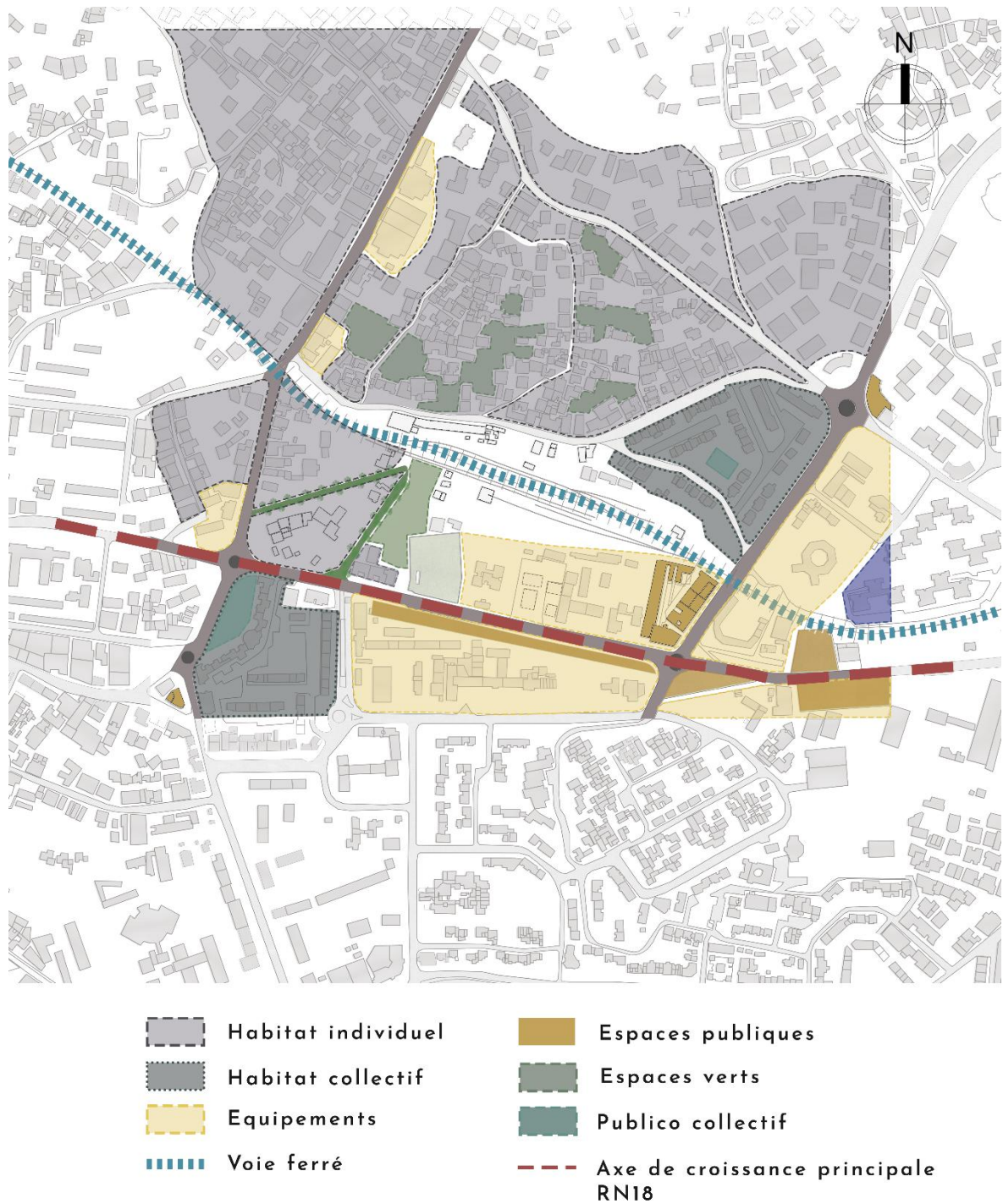


Figure 67 : carte de la structure fonctionnelle de la zone d'étude
source : fond de carte PDAU de la ville de médéa traitée par auteurs

■ Tableau des synthèses :

Constat	Problématique	Solution
Dominance de l'activité résidentielle suivi par l'activité administrative suivi par l'activité commerciale dans la zone	Un système de zoning Absence de mixité typologique (sectorisation)	- La nécessité d'un rééquilibrage fonctionnel
Manque d'établissements de loisirs et d'accueil dans une telle zone		- Planifier des équipement de loisirs dans la zone.
Manque d'établissement sanitaires dans la zone		- Programmer un équipement sanitaire dans la zone.
Manque des équipements dans le quartier nord d'habitat individuel	La mono fonctionnalité dans le quartier dominé par l'aspect résidentiel	- Améliorer la connectivité du quartier avec le quartier sud
Présence du commerce linéaire	L'absence des grands centres commerciaux ponctuels	- Projeter un centre commercial qui pourra satisfaire les besoins de la population
Présence de la station de service naftal	Pollution de l'air	- Délocalisation de la station de service
Existence de l'habitat précaire		- Démolition de l'habitat précaire existant
Manque des équipements religieux (mosquées)		-Proposer une mosquée dans le nouveau quartier
Absence des hôtels dans la ville de Médéa		-Projeter un hôtel pour redynamiser la quartier

Tableau 2 : tableau synthétisant les éléments constatés, leurs problématiques et les solutions proposées pour la structure fonctionnelle

4. *Structure publico-collectifs :*

- **Définition :**

C'est l'ensemble des lieux des pratiques publiques et collectives propres à une ville et à son organisation socio politique, par opposition aux autres espaces privés et ou individuels qui la constituent, ces catégories sont culturelles et varient selon les contextes sociopolitique. le privé n'est pas le privé en soi, mais ce qui à l'intérieur d'un univers culturel donné, est considéré comme relevant de la sphère du privé, par opposition à ce qui est perçu comme appartenant au domaine public

Ce sont les espaces privilégiés de la communication sociale, espace fondamental de définition de la ville et de son existence, qui sont identifiés à travers plusieurs niveaux. (spigai, 1989)

- **Rôle de la structure du publico collectif :**

L'analyse des espaces publico-collectifs est essentielle pour comprendre le fonctionnement d'une ville, identifier les lieux de sociabilité des habitants et proposer des améliorations visant à renforcer la qualité de vie urbaine.

- **Interprétation sur l'aire d'étude :**

- **La place de la wilaya « Placette Hammou » :** Principal espace public de la ville, elle occupe une position stratégique au sein du tissu urbain, située sur l'un des axes majeurs de Médéa et à proximité des équipements administratifs. Elle constitue un point central de rencontre pour la population médéenne.
- **Présence de kiosques et de terrains de pétanque,** offrant des espaces de loisirs et de détente.
- **Mobilier urbain** intégré dans les espaces publics, facilitant le confort et l'usage des lieux par les habitants.
- **Aires de jeux pour enfants et terrains de sport** principalement situés au sein des ensembles d'habitat collectif.
- **Les parkings publics,** aménagés le long des principales voies urbaines, jouent un rôle essentiel dans l'accessibilité des espaces publics.
- **Absence de jardins et de parcs publics,** limitant les espaces verts accessibles à la population.

Cette analyse met en évidence les atouts et les limites des espaces publico-collectifs à Médéa, soulignant la nécessité d'une planification urbaine visant à enrichir l'offre d'espaces de convivialité et de verdure

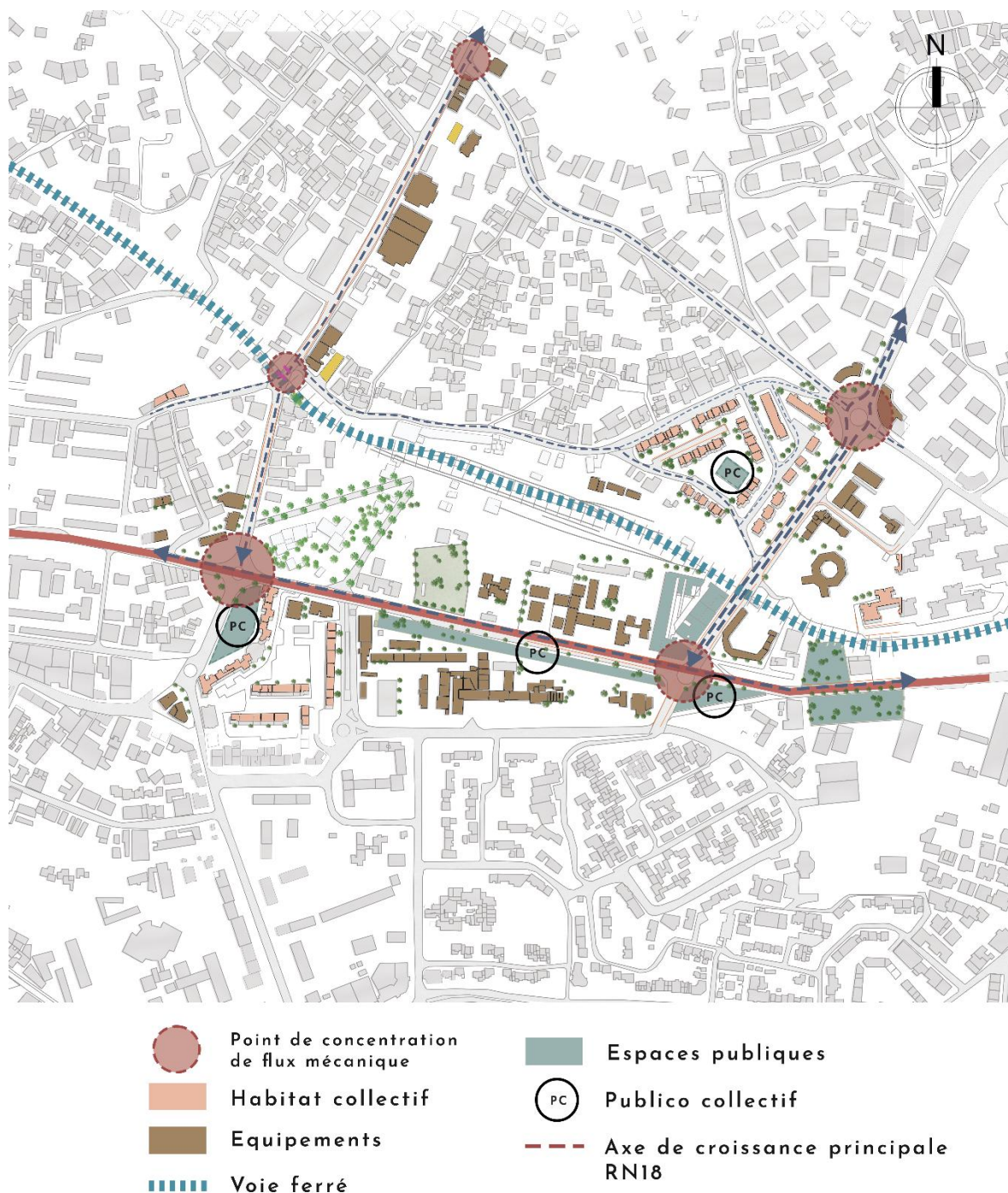


Figure 68 : carte de la structure du publico collectif

source : fond de carte PDAU de la ville de médéa traitée par auteurs

▪ **Tableau des synthèse :**

Constat	Problématique	Solution
inexistence des jardins et parcs publics	Manque de lieux d'interaction sociale	- Création et aménagement des jardins publics
La placette hammou n'est pas très bien exploitée	Manque d'activité dans la placette	- Améliorer la connectivité par relier cette placette aux autres espaces publics (parcs, rues commerçantes) via des cheminements piétons - Organiser des évènements réguliers pour animer la placette
Saturation des voies mécaniques avec le stationnement des véhicules	L'insuffisance des parkings publics	- Programmer des parkings souterrains et des parkings à étages pour diminuer la saturation des voies
La présence des poches vides appartenant au secteur privé		-Expropriation des terrains privés au profit du public pour améliorer la qualité de vie.
Les terrains de sport et aires de jeux se trouvent seulement dans les cités d'habitat collectif ,	manque des terrains de sport et aires de jeux pour enfants et jeunes	programmer des aires de jeux et de sport

Tableau 2 : Tableau de synthèse .

5. Le plan invariant :

• **Définition :**

Est défini par la structure de l'urbain et est représenté par la superposition des instruments d'analyse « structure de permanences et structure de conformation » qui présentent les éléments qui composent le projet.

• **Interprétation de l'aire d'étude :**

Le rôle de cette analyse est d'assurer une continuité historique entre l'existant et les projets à venir, constituant ainsi le socle de la future composition urbaine.

Le plan invariant se fait après la superposition des structures : permanences et conformation. L'intersection de ces deux structures révèle plusieurs éléments invariants qui se déclinent comme suit :

Le système non bâti

- **Le tracé du chemin de fer** constitue une permanence
- **Le cimetière juif** contribue à la mémoire urbaine.
- **Les axes de symétrie parallèle** issue de la conformation existante dans le site
- **L'intersection des axes de symétrie de convergence**
- **La placette de la wilaya** un espace public collectif le plus fréquenté dans la ville

Le système bâti

- **Les habitations individuelles** situées le long de la route d'Alger constituent une trame résidentielle essentielle.
- **Les bâtiments d'habitat collectif**, intégrés aux principales zones urbaines, participent à la densification du quartier.
- **Les équipements publics**, tels que le siège de la wilaya, l'APC, la Daïra, le lycée Fekhar, Algérie Télécom et Algérie Poste, forment des pôles administratifs et éducatifs structurants.

Cette analyse met en avant une approche combinée entre les permanences architecturales et la dynamique de transformation urbaine, garantissant un développement équilibré et cohérent de Médéa.

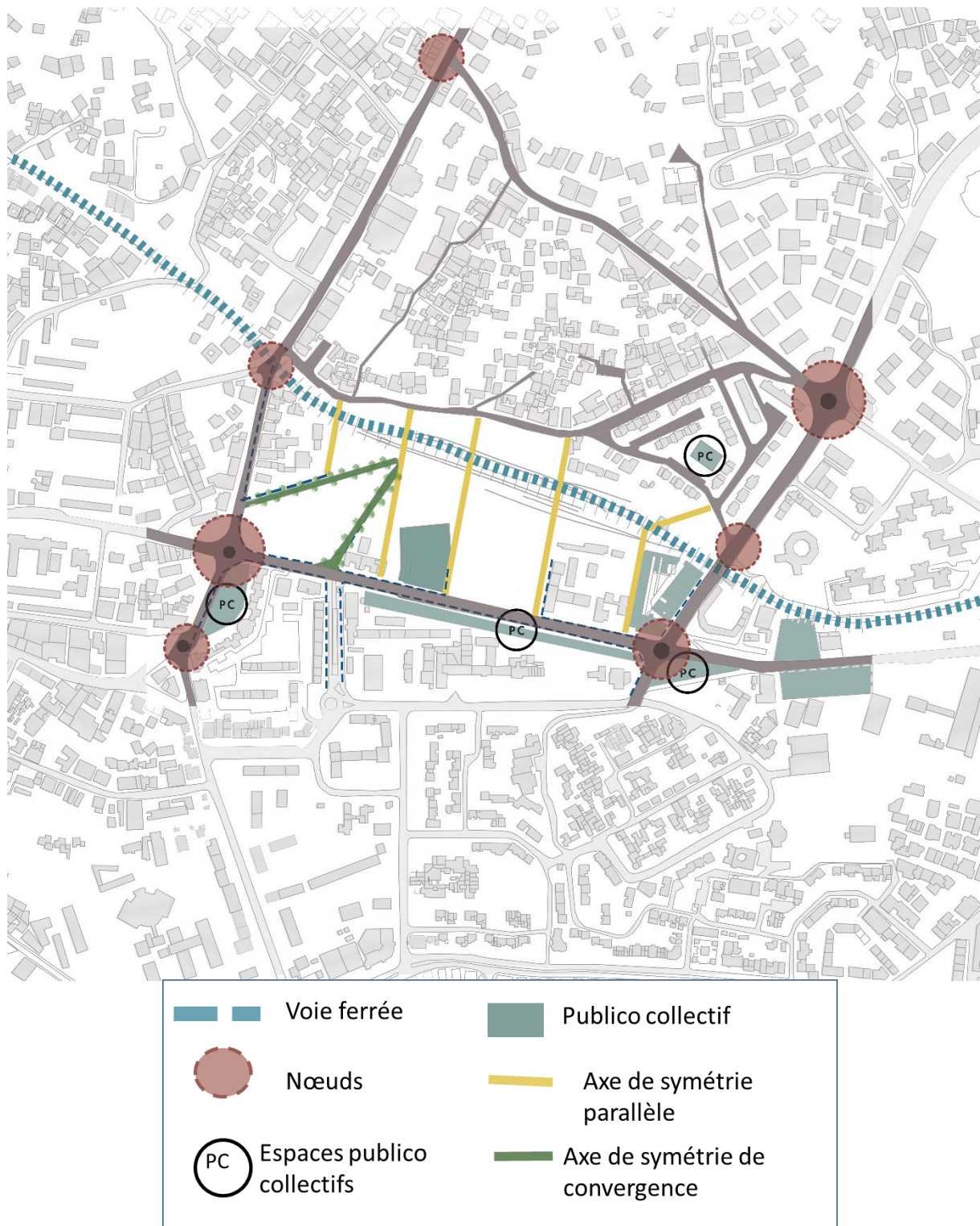


Figure 69 : plan invariant de la zone d'étude

Source : fond de carte PDAU de la ville de Médéa traitée par Auteurs

6. Le plan normatif :

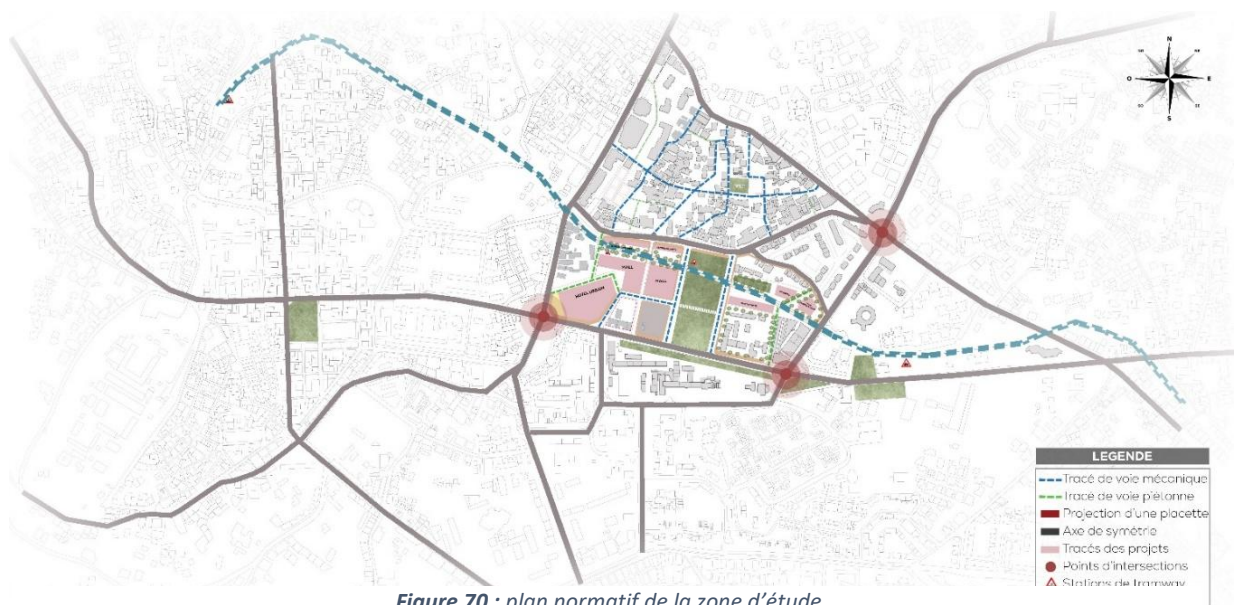
- **Définition :**

Définit la structure d'implantation urbaine, il assure la connexion harmonieuse entre le projet et l'existant, il vise à préserver et valoriser les éléments caractéristiques du lieu ainsi que la création et l'achèvement du système de conformation existant.

• *Interprétation sur l'aire d'étude :*

Dans ce plan on superpose le plan invariant avec les différentes thématiques d'intervention. ce plan montre les différentes opérations effectuées dans notre zone d'étude afin de proposer un nouvel aménagement urbain qui correspond le mieux à la situation.

- Projection des voies mécaniques dans la partie nord de l'aire d'étude afin de mieux connecter et irriguer le quartier.
- Connecter la RN18 avec le quartier nord avec des voies mécaniques.
- **Le tracé du chemin de fer** est réhabilité pour devenir une nouvelle ligne de tramway, favorisant une mobilité urbaine durable.
- **La conservation du cimetière juif** en tant que système paysager préservé, contribuant à la mémoire urbaine.
- **Les axes de symétrie parallèle** sont transformés en tracés pour les voies proposées, structurant ainsi le plan urbain.
- **L'intersection des axes de symétrie de convergence** engendre la création d'une placette publique, renforçant les espaces de convivialité.
- **Un jardin public** est proposé en face de la placette de la wilaya, offrant un espace vert essentiel au tissu urbain.

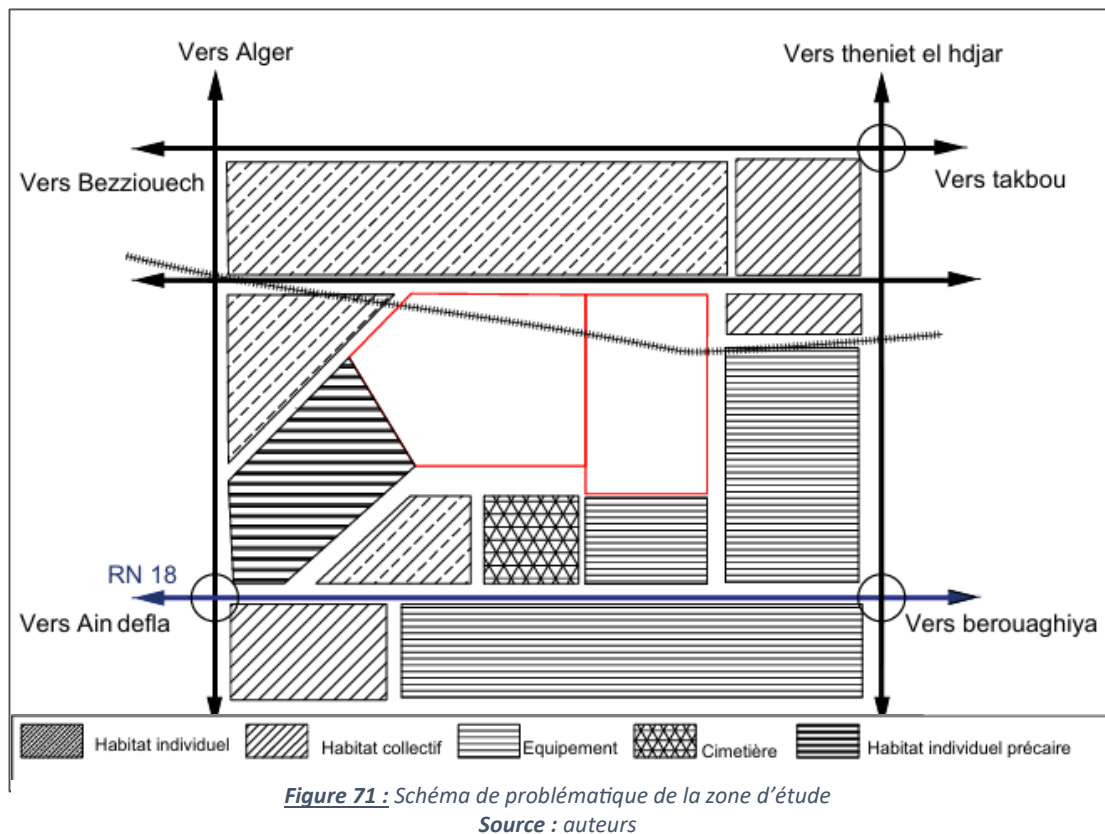


2.3.2 Problématique

Le quartier présente plusieurs dysfonctionnements urbains qui affectent son organisation et sa cohésion :

- L'abandon de la voie ferrée, dont les traces physiques ont laissé place à des espaces vacants non valorisés, transformés en friches urbaines en plein cœur du tissu urbain.
- La zone d'habitat individuel, située au nord de l'aire d'étude, se caractérise par un tissu urbain mal structuré et insuffisamment desservi, ce qui limite son intégration dans l'ensemble du territoire.
- L'ancienne voie ferrée constitue une ligne de rupture marquée entre la partie nord, à dominante résidentielle, et la partie sud, créant une séparation urbaine qui entrave la continuité et la fluidité des échanges au sein du quartier.
- L'activité résidentielle est la plus dominante dans la zone déséquilibrée par un manque d'équipements.

Ces problématiques soulignent la nécessité d'une intervention stratégique visant à restructurer ces espaces et à restaurer leur fonctionnalité dans le cadre du développement urbain.



3. LE PROJET URBANISTIQUE:

3.1 Présentation du projet urbanistique :

Le projet d'aménagement urbain repose sur une stratégie de **renouvellement urbain**, visant à améliorer la qualité de vie des habitants de Médéa en valorisant les friches ferroviaires et en intégrant de nouvelles fonctions essentielles à la zone étudiée.

Les principaux axes d'intervention sont les suivants :

- **Réhabilitation de l'ancien tracé de la voie ferrée** : La transformation de cette infrastructure en une ligne de tramway permettra de renforcer la mobilité urbaine, assurant une liaison efficace entre l'ouest et l'est de la ville.
- **Reconnexion entre la partie haute et la partie basse du quartier** : La mise en place de **voies mécaniques et piétonnes** facilitera les déplacements et améliorera l'accessibilité au sein du territoire.
- **Création d'espaces publics** : La conception de **jardins publics et de placettes** offrira aux habitants des lieux de détente et de rencontre, contribuant à l'embellissement et à la convivialité du quartier.

Ce projet s'inscrit dans une vision durable et intégrée du développement urbain, visant à dynamiser le tissu urbain de Médéa et à renforcer son attractivité.

3.2 Schéma de principe du projet urbanistique :

La zone d'intervention se situe à environ 5 modules du noyau historique de la ville de Médéa, parmi les espaces emblématiques de ce noyau est sa placette centrale, située à l'intersection des deux axes principaux de la ville, notre intention est de proposer un nouvel espace public le long de la même voie structurante _la RN 18_ qui prolonge et complète la place du 1^{er} novembre en doublant sa dimension.

L'espace public que nous projetons s'implante en face de la place de la wilaya de Médéa, notre objectif est de créer un nouvel espace public ouvert et accessible qui contribue à l'animation de cette partie de ville de Médéa.

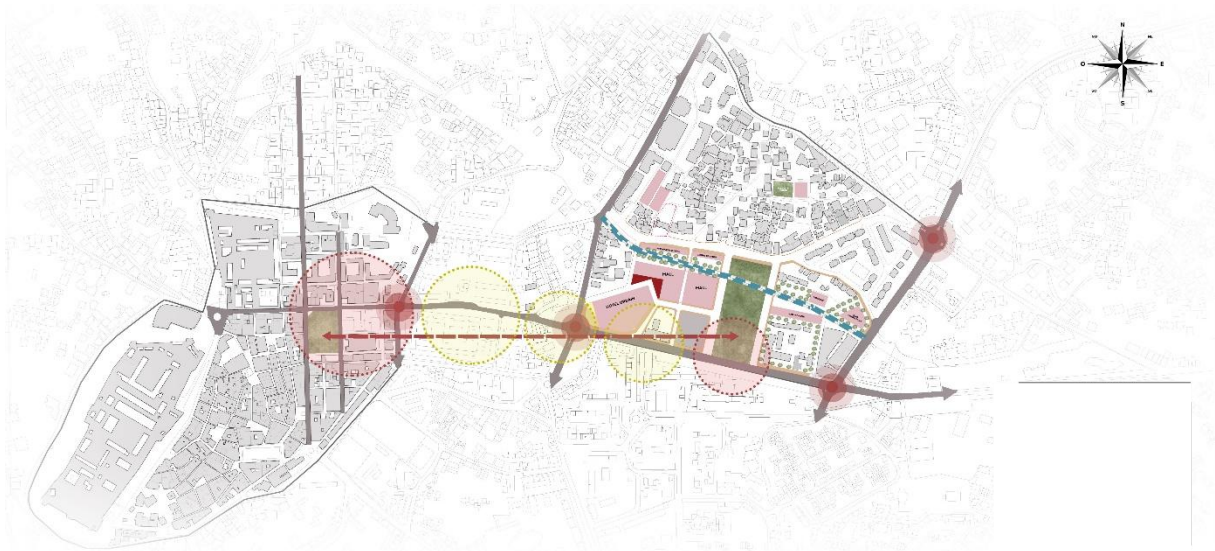


Figure 72 : schéma de principe du projet urbanistique

Source : fond de carte PDAU traitée par auteurs

3.3 Etapes d'élaboration du projet urbanistique :

Le projet s'articule autour de deux étapes majeures : la conservation des éléments existants et la projection de nouveaux bâtiments et structures.

La première étape vise à préserver les composantes essentielles du site, telles que la trame viaire existante, les habitations individuelles au nord, la ligne abandonnée de la voie ferrée ainsi que les équipements administratifs, scolaires, sportifs et culturels, garantissant ainsi la continuité urbaine et des services.

La seconde étape concerne la projection d'un nouveau cadre urbain intégré, comprenant une trame viaire repensée pour améliorer la connectivité, ainsi qu'un bâti diversifié incluant une mosquée, un centre de santé, des établissements scolaires, des bureaux, une tour multifonctionnelle, un habitat mixte, des infrastructures de loisirs, un centre commercial et un hôtel urbain.

Ces aménagements sont complétés par des espaces verts structurants, notamment un jardin public assurant la liaison nord-sud et favorisant les échanges sociaux.

1- Trame viaire permanentes et bâti permanent

Préservation de la trame viaire existante permet d’assurer une continuité urbaine entre l’existant et les nouveaux aménagements ainsi que la **reconversion de la voie ferrée abandonnée** en ligne de tramway qui renforce la mobilité douce

Ainsi que la préservation des habitations individuelles existantes et les équipements présents dans la zone « administratifs, scolaires, sportifs et culturels » afin de garantir la continuité des services et renforcer l’attractivité du quartier.

La préservation du cimetière juif



2- Trame viaire projetée :

Projection d’une nouvelle structure viaire en continuité avec la structure de voirie existante. Cette nouvelle structure viaire est issue de la structure de conformation. Cette nouvelle structuration de voirie nous donne un nouveau découpage des ilots.



3- Bâti projeté : Afin d’assurer une mixité fonctionnelle dans le quartier , on projette une mosquée, un centre de santé des établissements scolaires , des bureaux , une tour multifonctionnelle , habitat mixte ainsi que des infrastructures de loisirs , ces dernières incluent un centre commercial et un hôtel urbain permettant de diversifier les usages , d’animer le quartier tout au long de la journée et de répondre aux besoins des habitants de la ville .



4- Espaces verts projetés : la projection des espaces verts dans la zone est essentielle pour améliorer la qualité de vie et renforcer l’attractivité du quartier. Et on cite principalement le jardin public qui assure la liaison nord sud et il joue un rôle majeur dans l’organisation des espaces de rencontre.



3.3. Master plan consolidé :



Figure 73 : Master plan du projet urbanistique
source : auteurs

4. PROJET ARCHITECTURAL: Centre commercial

4-1- introduction :

Le projet architectural que nous présentons porte sur la conception d'un centre commercial, pensé comme un véritable repère au cœur de la ville et un lieu de vie pour les habitants de Médéa. Ce centre vise à répondre aux nouveaux modes de consommation tout en s'intégrant harmonieusement à son environnement urbain. Il ambitionne de devenir un espace de convergence sociale, économique et culturelle, en proposant des lieux de détente, de restauration, de loisirs et une offre de services variée.

4-2- Présentation de l'assiette d'intervention :

L'assiette d'intervention se trouve dans la partie sud du P.O.S N°02

Il est délimité : au nord par la nouvelle ligne de tramway, l'immeuble de bureaux et le centre de santé projetés.

A l'est par la voie mécanique projetée et le jardin public projeté.

Au sud par une voie de service projetée, le cimetière juif et les habitations individuelles existantes.

A l'ouest par la voie piétonne projetée et les habitations individuelles existantes.

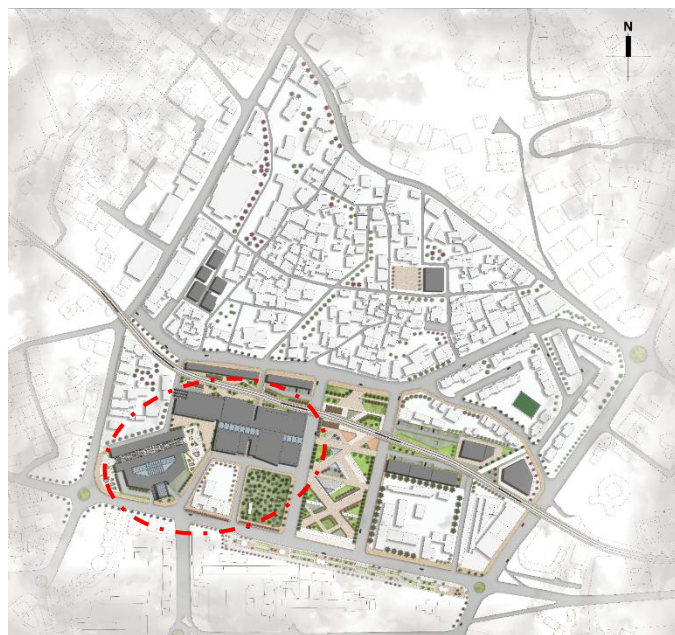


Figure 74 : situation de l'assiette d'intervention

Source : auteurs

Ainsi que le centre commercial est relié avec l'hôtel avec une placette publique qui marque la relation entre les deux

4-3- Le choix d'un centre commercial :

Le choix de concevoir un centre commercial vise à répondre aux besoins de la ville de Médéa et à la population d'une offre commerciale diversifiée en milieu urbain.

Le centre commercial constitue un espace de vie multifonctionnel qui rassemble à la fois : des activités commerciales, culturelles, récréatives et de services dans un même lieu.

Ce choix s'appuie également sur l'objectif de dynamiser le tissu urbain, de créer des emplois et d'attirer les visiteurs en renforçant l'attractivité et l'animation du quartier.

4-4- Composition du plan de masse :

La composition du plan de masse du centre commercial est issue après la récupération d'une ancienne friche ferroviaire située au cœur de la ville de Médéa. Cette requalification s'inscrit dans une démarche de renouvellement urbain visant à redonner vie à un espace longtemps marginalisé.



Figure 75 : plan de masse du centre commercial

Source : auteurs

Le centre commercial bénéficie d'un positionnement stratégique, à proximité immédiate de la nouvelle ligne de tramway, ce qui lui confère une **accessibilité optimale** aussi bien pour les piétons que pour les usagers des transports en commun.

Le plan de masse s'organise autour de 3 volumes distincts séparés entre eux avec une voie piétonne qui permet la relation entre la partie haute et basse du site.

Un volume vitré du haut relie entre les 2 volumes et qui indique les accès latéraux du centre commercial. Un accès à partir du jardin public et un autre à partir de la placette publique.

L'accès principal du centre commercial se fait à partir de la voie mécanique projeté, en face le système paysager préservé.

4-5- Continuités physiques et paysagères

Les projets que nous avons choisi de développer présentent une importance non seulement régionale, mais également nationale. Leur implantation le long des axes routiers les plus stratégiques de la ville, ainsi que leur proximité avec la nouvelle ligne de tramway, facilite leur accessibilité, leur visibilité et leur attractivité. Par ailleurs, la diversité des fonctions programmées sur le site favorise une continuité fonctionnelle cohérente, répondant efficacement aux besoins de la population. Une attention particulière a également été portée aux places publiques et aux espaces verts, pensés comme des lieux de repos, de détente et de convivialité.

Les continuités physiques et visuelles sont assurées par :

- Les voies piétonnes : qui sont exclusivement réservées aux piétons.
- La pente du site : Affecte accessibilité et points de vue.
- Continuités mécaniques : Circulation motorisée et roulante.
- La ligne de tramway : Axe structurant de mobilité et de perception.

Les continuités paysagères sont assurées par différents types d'espaces publics : un jardin public qui joue un rôle de regroupement, de détente et de repos ; des esplanades projetées à proximité de l'hôtel ; des espaces extérieurs associés aux équipements prévus ; ainsi que des places publiques.

L'une de ces places est située dans la partie haute de l'assiette d'intervention, jouant un rôle de respiration urbaine et de détente, notamment face à la masse compacte de l'habitat existant, peu aéré. Une autre place vient assurer une transition entre le centre commercial et l'hôtel, renforçant ainsi la cohésion spatiale du site.

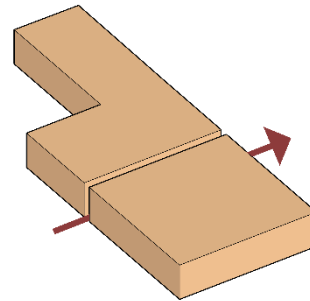
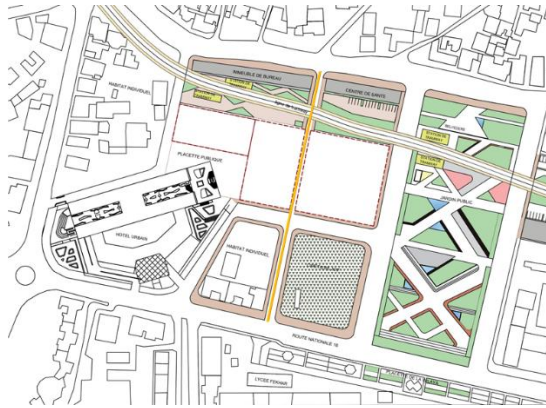
L'ensemble de ces aménagements permet de ventiler le tissu urbain dense et de répondre au manque important d'espaces verts et publics dans la ville, tout en créant une continuité paysagère entre les différents quartiers environnants.

Par ailleurs, les continuités fonctionnelles se concrétisent à travers la diversité des équipements projetés (hôtel, centre commercial, mosquée, tour d'affaires, habitat mixte, immeuble de bureaux, centre de santé, écoles), dont la complémentarité génère une mixité fonctionnelle adaptée aux besoins des habitants.

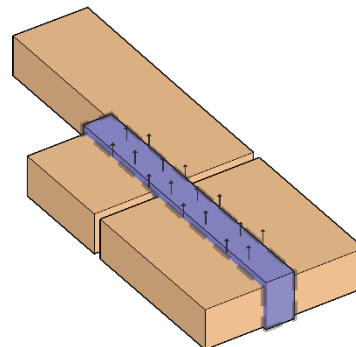
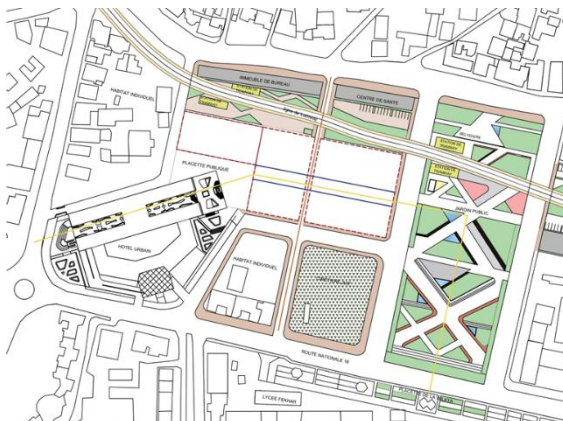
4-5- Genèse de la forme architecturale :

Notre objectif est de créer un projet dynamique pour la ville de Médéa, un projet qui met en valeur la mobilité à travers la ligne de tramway, et valorise l'espace public en créant des lieux de vies agréables et accessibles qui favorisent les interactions sociales, ainsi il participe à créer des relations entre tous les espaces projetés et de créer une mixité fonctionnelle.

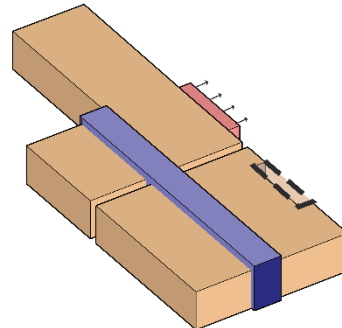
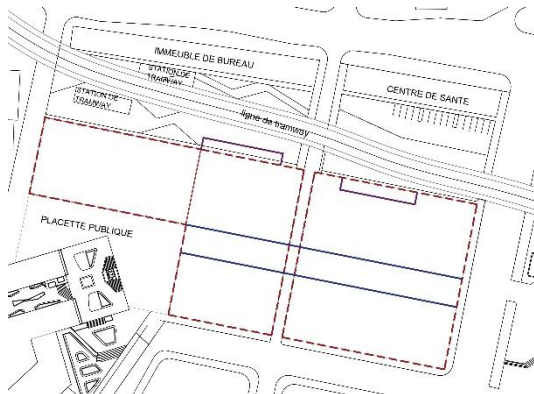
Etape 01 : Alignement du bâti il s'agit de procéder un alignement de bâti en cohérence avec les voies nouvellement créées afin d'assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain crée et en laissant un passage qui relie la partie nord à la partie sud en passant à travers le centre commercial.



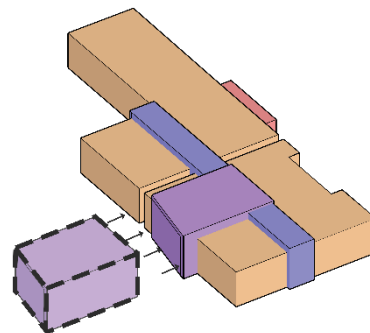
Etape 02 : assurer la connexion entre les volumes 1 et 2 du centre commercial à travers la création d'un lien fort entre les deux espaces publics du projet urbain _le jardin et la placette _en implantant un volume marquant et vitré , ce volume définit par la suite la circulation horizontale au sein du centre commercial. Et indique les 2 accès latéraux du centre .



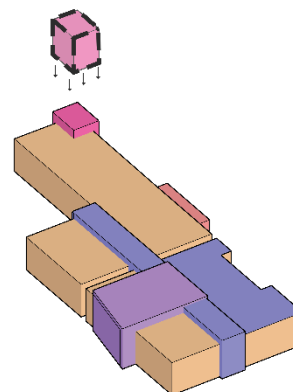
Etape 03 : effectuer un jeu de volume au niveau de la façade nord , afin de diminuer la monotonie .



Etape 04 : mettre en valeur l'accès principal du projet par un volume marquant afin d'attirer les visiteurs et servant comme signal architectural .



Etape 05 : intégrer un volume en cube en traitement d'angle sur la façade donnant sur le tramway afin de marquer visuellement le centre commercial . Ce volume sert comme élément de signalisation à partir de la ligne du tramway.



4-6- Programme quantitatif :

Fonctions	Espaces	Surface
Commerce	Hypermarché	3111 m ²
	Boutique Defacto	574,5 m ²
	Boutique PUMA	320 m ²
	Boutique POLO	340m ²
	Boutique Sephora	208 m ²
	Boutique LC WAIKIKI	730 m ²
	Boutique FOOT LAND	270m ²
	Boutique Mango	259 m ²
	Boutique PULL & Bear	430m ²
	Boutique Nike	237 m ²
	Boutique Bershka	380m ²
	Boutique Adidas	270m ²
	Boutique Stradivarius	260m ²
	Boutique H&M	430m ²
	Boutique Zara	500m ²
	Boutique Must	200m ²
	Pharmacie	43 m ²
	Bijouterie	43m ²
	Apple store	43 m ²
	Huawei store	43m ²
Loisirs	Salle de jeux	1070m ²
	Salle de bowling	680m ²
	Salle de sport	700m ²
	Cinéma	530m ²
	Salle d'exposition	620m ²
Restauration	Restaurant CASBAH	690m ²
	Restaurant Havana	700 m ²
	Restaurant SUSHIMA	680m ²
	Coffee shop ADR	430m ²

	• FOOD COURT	1000m ²
	CRISPY FOOD	180m ²
	WONDER FOOD	180m ²
	PANOZO FOOD	180m ²
	JUNGLE RESTAURANT	690m ²
	TERRASSE	270m ²
Administration	Bureau collectif	138m ²
	Bureau directeur	55m ²
	Bureau secrétariat	40m ²
	Bureau de surveillance	57m ²
	Salle de réunion	54m ²
Service	Banque	230m ²
	Agence de voyage	144m ²
	Locaux techniques	83m ²
	8 stockages (tous les niveaux)	121x8m ²
	2 salles de prières	80m ²
	8 sanitaires (2 par niveau)	420 m ²
Accueil	Hall d'entrée	760m ²
Circulation	Circulation verticale	600m ²
	Circulation horizontale	8094,66m ²

4-7- Affectation des espaces et distribution :

Le projet est conçu comme un espace multifonctionnel, accueillant diverses activités et fonctions. Il intègre des espaces commerciaux, des espaces de restauration, de loisirs ainsi que des espaces de service et d'exposition.

Le centre commercial s'organise sur 4 niveaux et un sous-sol.

Le rez de chaussée comprend un hall d'accueil, une salle d'exposition qui donne sur le jardin public, un hyper marché dans l'espace donnant sur la placette qui s'élève sur 2 niveaux, des boutiques de marques et de cosmétique, 2 salles de prière et des sanitaires.

Le 1^{er} étage comprend le 2eme niveau de l'hyper marché, 2 restaurants, des magasins de vêtements et des sanitaires.

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

Le 2eme étage comprend un restaurant, un cafeteria avec une terrasse et un Food court ou on trouve différents restaurants avec un espace ouvert, des boutiques de marque et des sanitaires.

Le 3ème étage comprend les espaces dédiés aux loisirs (salle de jeux, espace de bowling, cinéma, une salle de sport), un restaurant pour qu'il soit accessible à partir des espaces de loisirs, l'administration du mal et des services comprenant une banque et une agence de

voyage.

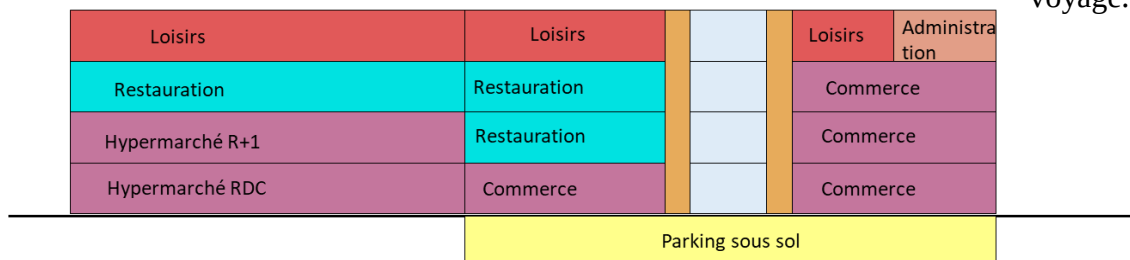


Figure 76 : schéma d'une coupe transversale sur le centre commercial

source : auteurs

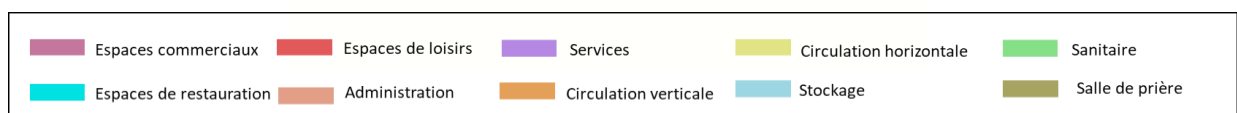
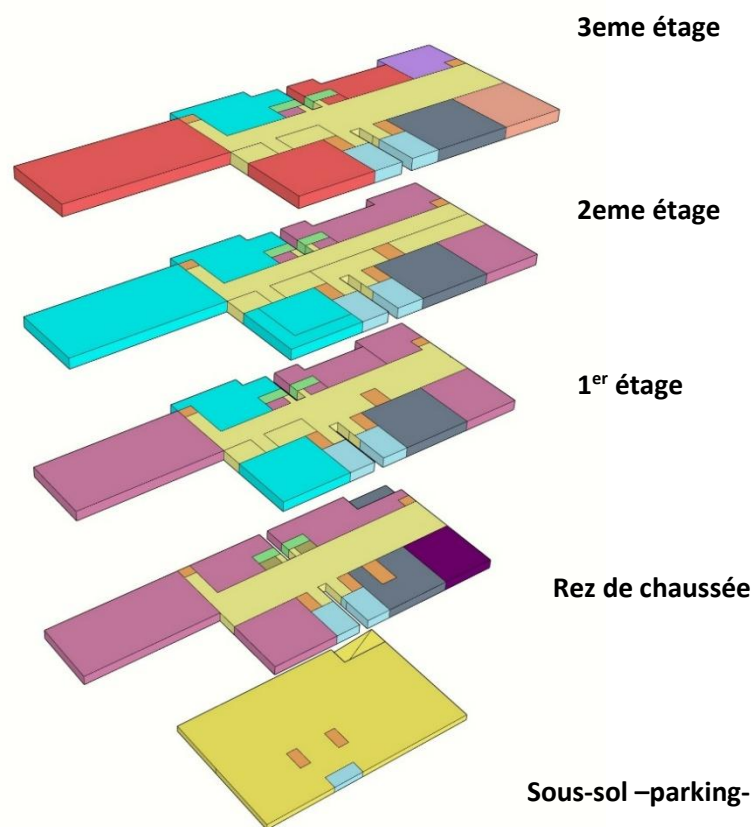


Figure 77 : axonométrie sur les différents étages du centre commercial montrant l'affectation des espaces et les circulations

Source : auteurs

4-8-Lecture de la façade :

La façade constitue l'expression architecturale la plus visible du bâtiment, synthétisant les Intentions spatiales, fonctionnelles et symboliques du projet. Elle traduit l'organisation Intérieure tout en assurant l'intégration harmonieuse de l'édifice dans son environnement Urbain. Dans le cas de ce centre commercial, la façade n'est pas conçue comme un simple Habillage, mais comme une interface dynamique entre l'intérieur et la ville, entre l'utilisateur et le territoire.

Composition horizontale

La façade s'organise en cinq strates horizontales distinctes, qui structurent visuellement L'élévation tout en répondant aux fonctions internes du bâtiment. Cette stratification contribue à une lecture claire des volumes, à une mise à l'échelle de l'édifice vis-à-vis du piéton, et à une cohérence dans le traitement des matériaux.

Rythme architectural

Le rythme est instauré par l'unification du rez-de-chaussée à travers un traitement homogène des vitrages. Cette régularité crée un socle visuellement continu, favorisant une lecture fluide de la façade tout en mettant en valeur les accès principaux et les vitrines. Les trames régulières des baies accentuent cette cadence, donnant à la façade une présence ordonnée et attrayante.

Transparence

La transparence est obtenue par l'usage généreux de grandes baies vitrées, particulièrement au niveau du rez-de-chaussée. Ces ouvertures permettent de créer une perméabilité visuelle entre l'espace public et l'intérieur du centre commercial, incitant à la découverte et assurant une animation urbaine en façade.

Opacité

En contraste, l'opacité est assumée dans les zones de service et de stockage. Ces pleins marquent une pause visuelle et soulignent la hiérarchie programmatique de la façade. Ce jeu d'alternance entre vitrages et panneaux opaques apporte profondeur et variation rythmique, tout en protégeant les espaces intérieurs nécessitant confidentialité et contrôle thermique.

Traitement de l'entrée principale

L'entrée principale fait l'objet d'un traitement architectural distinctif : elle est légèrement surélevée par rapport au niveau de la rue, signalant son importance. Un encadrement géométrique blanc vient souligner et amplifier cette ouverture, renforcé par une typographie claire et attractive qui affiche le nom du centre commercial. Cet ensemble agit comme un repère visuel fort, ancrant le bâtiment dans son contexte et guidant naturellement le visiteur.

Traitement de l'angle

Le traitement de l'angle architectural constitue un élément charnière du projet. Il est valorisé par une ouverture visuelle et spatiale sur l'environnement immédiat. L'angle n'est pas simplement refermé, mais assumé comme une façade de transition, soulignant l'orientation du bâtiment et articulant les deux faces principales. Il accueille une zone signalétique de la façade nord

Communication urbaine

Enfin, le volume latéral gauche, orienté vers une placette publique, joue un rôle stratégique dans la mise en relation entre le bâtiment et son tissu urbain. Il devient un point de dialogue avec l'espace extérieur, offrant une façade active tournée vers le piéton. Ce volume peut intégrer un café, une enseigne ou une vitrine événementielle pour animer la placette et créer un véritable pôle d'attraction.



Figure 78 : façade sud du centre commercial
source : auteurs

4-9- Choix de la structure :

La structure choisie pour le centre commercial est une structure métallique avec des poteaux en I de dimensions 20*20. Et des poutres métalliques en I de dimension 30*60 afin de répondre aux exigences de portée.

La structure de l'atrium est une structure indépendante de l'ensemble avec une portée de 25 m et une hauteur de 21 m, la structure est supportée par des poutres tridimensionnelles afin de supporter les charges.

Utilisation des joints de rupture afin de séparer entre les volumes et de prévoir une bonne résistance aux séismes.

Utilisation d'un voile périphérique au parking

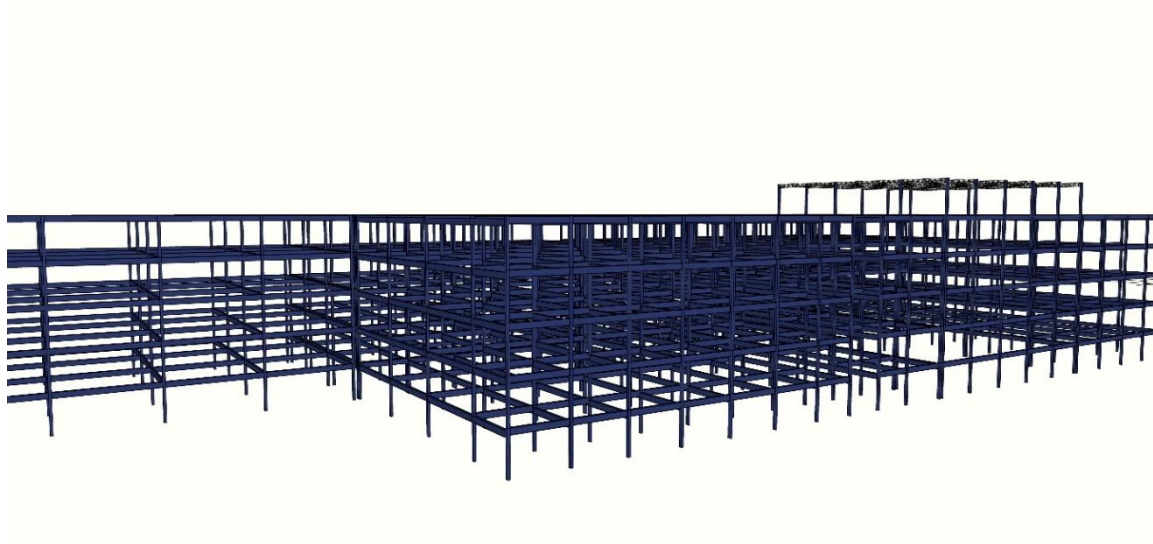


Figure 79 : 3D de l'ossature du centre commercial
source : auteurs

Le plancher utilisé dans la structure est un plancher collaborant, ce type de plancher repose sur une tôle en acier galvanisé servant comme coffrage perdu, sur laquelle une dalle en béton est posée

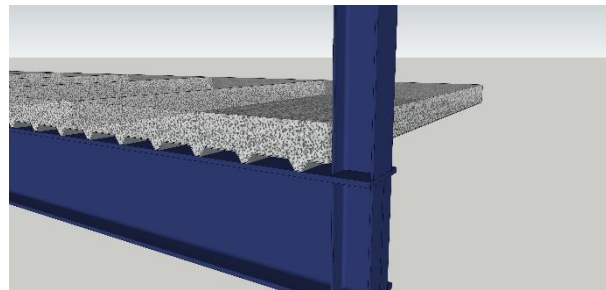


Figure 80: plancher collaborant à bac acier
Source : auteurs

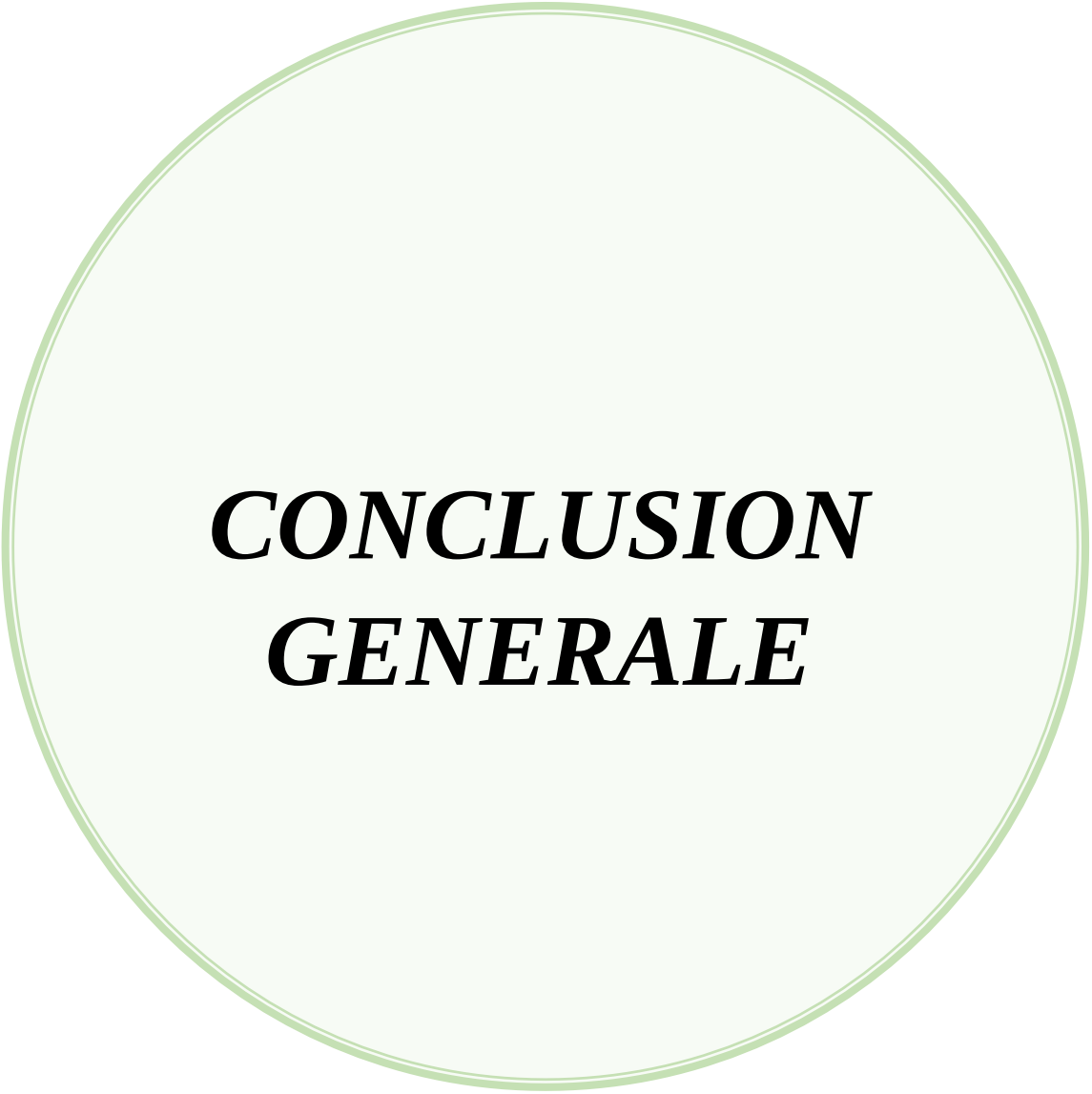
4-10- aspects de durabilité

Notre projet vise à intégrer les éléments HQE suivant :

- L'optimisation de la lumière naturelle à travers la maximisation de l'apport de la lumière du jour afin d'améliorer le confort visuel à travers un éclairage zénithal au niveau du volume de circulation et aussi à travers l'utilisation de grandes baies vitrées sur les façades.
- La valorisation du paysage, pensé comme élément de continuité visuelle, écologique et social avec l'environnement urbain.

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

- La promotion de la mobilité durable et douce à travers la nouvelle ligne de tramway et les cheminement piétons donc on a moins de dépendance en voiture .



CONCLUSION GENERALE

Ce mémoire s'est attaché à répondre à la problématique suivante : comment la reconversion d'une friche ferroviaire en infrastructure de transport collectif peut-elle contribuer à la requalification urbaine et à l'amélioration du cadre de vie dans la ville de Médéa ?

Dans cette optique, plusieurs hypothèses ont été formulées dont la vérification est issue d'une méthodologie combinant analyse contextuelle, études de cas de référence, diagnostic, et proposition de projet :

- L'étude a montré que la nouvelle ligne de tramway permettait de surmonter les ruptures spatiales entre les différentes zones urbaines de Médéa. L'analyse des flux actuels, la cartographie des accès existants et l'intégration de nouvelles stations ont permis d'illustrer comment cette infrastructure relie efficacement des secteurs auparavant isolés, réduisant les temps de trajet et facilitant les déplacements quotidiens.
- À travers la programmation d'équipements tels qu'un centre commercial, un jardin public, un hôtel urbain et d'autres services, votre projet montre comment l'aménagement peut encourager une cohabitation harmonieuse entre différentes fonctions : habitat, commerce, loisirs, services.
- Le projet architectural et urbain conçu valorise non seulement une reconversion fonctionnelle, mais aussi symbolique. En s'appuyant sur des éléments d'identité locale, des espaces publics conviviaux et des services adaptés, le projet stimule une dynamique de réappropriation du territoire par les habitants. Les pôles créés deviennent ainsi des lieux de rencontre, de partage et de développement économique, ce qui confirme leur potentiel de régénération sociale et urbaine.

L'ensemble de cette démarche démontre que la réutilisation d'une infrastructure oubliée peut devenir un véritable moteur de revitalisation urbaine, capable de transformer des espaces délaissés en pôles vivants, ancrés dans le tissu de la ville et porteurs d'une nouvelle identité.

En somme, cette recherche propose une vision intégrée du renouvellement urbain, dans laquelle la récupération des friches ferroviaires devient un outil stratégique pour bâtir la ville de demain — plus connectée, plus inclusive et tournée vers un développement harmonieux.

Perspectives de recherche :

L'ouverture vers des perspectives de recherche permet de prolonger la réflexion amorcée dans ce mémoire en identifiant des axes d'approfondissement susceptibles de renforcer l'intérêt

scientifique et opérationnel du projet. En effet, si l'étude a principalement porté sur la valorisation d'une friche ferroviaire à travers une approche de requalification urbaine à Médéa, d'autres dimensions complémentaires mériteraient d'être explorées afin de nourrir une vision plus globale, inclusive et durable de ce type de transformation urbaine. C'est dans cet esprit qu'un ensemble de pistes de recherche futures peut être proposé.

Approfondissement environnemental Il serait pertinent d'explorer plus en détail les bénéfices écologiques qu'une telle reconversion peut apporter, notamment en matière de réduction de l'empreinte carbone, de préservation des sols et d'intégration des trames vertes dans le tissu urbain.

Participation citoyenne et gouvernance Une dimension à développer pourrait être l'implication des habitants dans la conception et la mise en œuvre du projet, à travers des démarches participatives. Cela permettrait d'étudier l'impact de la gouvernance collaborative sur l'appropriation des espaces publics réhabilités.

Suivi post-projet et évaluation des impacts Un prolongement naturel serait la mise en place d'outils pour évaluer les retombées socio-économiques, fonctionnelles et urbaines du projet à court et moyen termes. Cela inclut l'évolution de la fréquentation, la création d'emplois, ou encore la dynamique foncière autour de la nouvelle ligne de tramway.

Comparaison avec d'autres villes Une recherche comparative avec des projets similaires dans d'autres villes algériennes ou internationales pourrait enrichir la compréhension des facteurs de réussite ou des freins communs à ce type de réhabilitation.

Scénarios de résilience urbaine Enfin, intégrer cette démarche dans une réflexion plus large sur la résilience des villes face aux défis du changement climatique, de l'expansion urbaine ou de la transition énergétique serait une perspective stratégique.

***REFERENCES
BIBLIOGRAPHIQUES***

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Gontier, M. (2021). Sol et porosité de la ville. *La Convenzione Europea del Paesaggio vent'anni dopo (2000-2020): Ricezione, criticità, prospettive*. Edizioni Ca' Foscari.
- ARSAC, L. (2024). Le renouvellement urbain, un facteur de gentrification? Analyse croisée des impacts sur les grands ensembles et les centres anciens. Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine Altémed, Montpellier.
- AUCAME. (2016). Les friches : entre contrainte et potentiel de renouvellement urbain. FRANCE : AUCAME (Agence d'Urbanisme de Caen Normandie).
- Banque des territoires. (2022). *Quelle est la définition d'une friche ?* Récupéré sur Banque des Territoires: <https://www.banquedesterritoires.fr/questions-reponses/friche-definition>
- Berber Khadidja Sihem et Haneche Imene . (2018, Septembre). *ers un renouvellement durable : Rénovation du quartier Diar El Baraka-Baraki – Projet architectural : Hôtel urbain*. Département d'architecture et d'urbanisme, Blida.
- Bnaque des territoires . (s.d.). *Friche : définition*. Récupéré sur Banque des Territoires.: <https://www.banquedesterritoires.fr/questions-reponses/friche-definition>
- Boukader.M. (2022). *Eléments méthodologiques pour la projection dans les aires urbaines historiques*.
- Camagni et Gibelli. (1997). Introduction: Pour une définition opérationnelle du développement urbain durable. *Introduction au développement urbain durable*. Paris: Éditions de l'Aube.
- CDC, F. /. (2001, Novembre). Réussir le renouvellement urbain : 15 maillons clefs pour la chaîne de mise en œuvre des projets.
- Charlot Viadieu et Outrequin . (2009). *Aménager les territoires durables*. Paris: Le Moniteur.
- CHOUAF Houria. (s.d.). Mobilité et transport. *[Support de cours, 2e année Master...]*. Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, Faculté des sciences de l'ingénieur.
- Debrie, J. (2021, Septembre 14). La mobilité urbaine est-elle en bonne voie ? La Vie des Idées.
- Dind. (2011). *La gestion de projets urbains : Projets d'aménagement concertés dans les villes suisses*. Genève: Métropolis.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Dind. (2011). La gestion de projets urbains. Projets d'aménagement concertés dans les villes suisses. Genève .
- Djellata Amel . (2025). Projet et contexte urbain. *Cours magistral*.
- Emelianoff. (2007). Les villes durables: Une approche socio-territoriale. Paris .
- Gauthiez, B. (2003). L'espace public : composante du paysage urbain. *Espaces et sociétés*, 113(4), 77-92.
- Gouvernement du Québec. (2006). Loi sur le développement durable (L.R.Q., chapitre D-8.1.1). Éditeur officiel du Québec.
- GUERROUDJ , T. (2024). *La ville expliquée, Le dictionnaire de l'urbanisme*.
- GUITT , I. (2015-2016). Reconversion des friches ferroviaires dans le cadre du développement durable. *Renouveler la ville par le rail*.
- Jacquot, H. (2004). Le renouvellement urbain en France : entre politiques publiques et réalités territoriales. *Cahiers du GRIDAUH*.
- Jégouzu, Y. (2014). Urban renewal : histoire et perspectives. Cahiers du GRIDAUH. *Urban renewal : histoire et perspectives. Cahiers du GRIDAUH*.
- Le Garrec Sylvaine . (2005). Le renouvellement urbain : la genèse d'une notion fourre-tout. Paris.
- Le rapport Brundtland. (1987). Rapport notre avenir à tous.
- Mebarki, A. (2012). L'espace public dans les villes algériennes : entre héritage et modernité. Université de Constantine 3.
- *Médéa Berceau de la civilisation et hymne à l'authenticité*. (s.d.). Médéa.
- Nations Unies. (1972). Déclaration de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain.
- PDAU. (2007). *rapport d'aménagement et règlement d'urbanisme*. Médéa.
- République française . (2000). *Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains*.
- Secchi, B., & Viganò, P. (2011). La ville poreuse : un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto. Genève.
- spigai, I. (1989). le plan et l'architecture de la ville.
- Stratis, S., Amphoux, P., & Gobbo, S. (2012, Mai). Créer une fluidité urbaine grâce à la porosité du bâti ? *Idées en mutation – Débats du Forum des Résultats European 11*,. Vienne,: European Europe.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- URBAB médéa. (2018). *PDAU intercommunal de Médéa édition finale*. Médéa.
- Yettou R et Sebtou M. (2022). Un écoquartier intergénérationnel à Ouled Yaich : Approche de composition par corridors bleu et vert. *Mémoire de Master*. Blida, Institut d'architecture et d'urbanisme.
- Académie française. (s.d.). *9eme edition* .
- *architecture commerciale*. (2020). Récupéré sur <https://architecturecommerciale.com/l-architecture-commerciale-cest-quoi/>
- Boukader.M. (2022). *Eléments méthodologiques pour la projection dans les aires urbaines historiques*.
- Fatemeh BADEL, A. S. (2023). The impact of shopping centers on turkish culture.
- française, d. d. (s.d.).
- Ibrahim Gharbi, A. K. (2017). *L'émergence et l'implantation du centre commercial régional dans la ville nord-américaine*. Récupéré sur journals.openedition: <https://journals.openedition.org/ateliers/10368>
- INSEE. (s.d.). Récupéré sur Institut national de la statistique et des études économiques : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1219>
- LAROUSSE. (s.d.).
- Pauline, T. (2014, juillet 10). La requalification des zones commerciales de périphérie :critique(s),diversification et hybridation du modèle dominant. grenoble, France.
- pavel, I. (2024). THE EVOLUTION OF SHOPPING CENTRES AND DEVELOPMENT PROSP. *MOSCOW ECONOMIC JOURNAL* .
- PDAU. (2007). *rapport d'aménagement et reglement d'urbanisme*. Médéa.
- *what is commercial architecture*. (s.d.). Récupéré sur pionarch: pionarch.com/what-is-commercial-architecture

LISTE DES FIGURES :

Figure 1 : organigramme de structuration du mémoire	7
Figure 2 : Les trois piliers du développement durable	13
Figure 3 : enjeux du développement urbain durable	14
Figure 4 : Tram train à Mulhouse. Source : https://www.dna.fr/politique/2024/11/21/tram-train-hybridation-ferroviaire-et-succes-mitige	17
Figure 5 : Coulée verte René-Dumont. Source : https://parisjetaime.com/data/layout_image/11802_Coul%C3%A9e-verte-Ren%C3%A9-Dumont-3--630x405--%C2%A9-P-Marilly_landscape_3-2_xl.gif?ver=1700685239	17
Figure 6 : Ecoparc, Suisse. Source : https://dra5.ch/media/filer_public_thumbnails/filer_public/15/4e/154eb839-c207-4216-af90-d1d0395fef5f/dra_3_128_1.jpg_1000x1000_q85_subsampling-2_upscale.jpg	18
Figure 7 : Projet d'agriculture, Saint-Sauveur. Source : https://www.lille.fr/var/www/storage/images/mediatheque/mairie-de-lille/actualites/images/2024/mars-2024/ferme-urbaine-st-so/3456755-1-fre-FR/Ferme-urbaine-St-so_news_image_top.jpg	18
Figure 8 : Typologies des espaces publics.	23
Figure 9 : Ecoparc Neuchâtel suisse. Source : https://dra5.ch/media/filer_public_thumbnails/filer_public/15/4e/154eb839-c207-4216-af90-d1d0395fef5f/dra_3_128_1.jpg_1000x1000_q85_subsampling-2_upscale.jpg	25
Figure 10	25
Figure 11 : Place de Superkilen et de ses trois espaces marqués. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Superkilen#/media/Fichier:Superkilen_plan.jpg	26
Figure 12 : Le parc du « vivre ensemble ».Source : https://placemanagementandbranding.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/08/9.jpg	26
Figure 13 : Vue aérienne du quartier. Source : http://blois.me/patrimoine/quartier_gare_un_massacre/30_vue_aerienne.jpg	27
Figure 14 : Perspective du projet du quartier de la gare de Blois. Source : http://blois.me/patrimoine/quartier_gare_un_massacre/11_projet_germe_et_jam.jpg	27
Figure 15 : dessin de l'agora d'athènes qui jouait un rôle de marché	31
Figure 16 : photo actuelle sur le marché de trajan à ROME	31
Figure 17 : vue aérienne sur le grand bazar d'istanbul	32
Figure 18 : galerie vivienne paris	32
Figure 19 : Passage des panoramas , Paris 1800	32
Figure 20 :Galleries lafayette 1912	33
Figure 21 : westfield garden state plaza	33
Figure 22 : situation du park mall source : google earth traitée par auteurs	35
Figure 23 : situation du centre commercial part dieu source : google earth traitée par auteurs	37
Figure 24 : accessibilité au centre commercial part dieu	37
Figure 25 : plan de masse du centre commercial part dieu source : archdaily	38
Figure 26 : centre commercial part dieu	38
Figure 27 : situation du centre commercial babezzouar	39
Figure 28 : accessibilité au centre commercial	39
Figure 29 : volumétrie du centre commercial babezzouar	39
Figure 30 : les fonctions mères du centre commercial repartis dans les volumes	40
Figure 31 : vue sur le centre commerciale de babezzouar	40
Figure 32 : situation de la wilaya de medea	
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Wilaya_de_M%C3%A9d%C3%A9	45

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Figure33 : situation regionale de la ville de medea et ses limites Source : rapport PDAU Intercommunal de Médéa edition finale 2018.....	45
Figure34 : Situation communale de la ville de medea et ses limites.....	46
Figure 35 : relief et morphologie de la ville de medea Source : rapport PDAU Intercommunal de Médéa edition finale 2018.....	46
Figure36 : Carte des zones sismique de la wilaya de Médéa Source : PDAU intercommunal de la ville de Médéa	47
Figure 37 : Chronologie de l'évolution urbaine de la ville de Médéa.....	48
figure38 : carte de la ville de Médéa à l'époque romaine	49
Figure 39 : carte de la ville de medea à l'époque turque Source : bouhalla .B, Azizi. A, Safar Bati. F,	50
Figure 40 : Village colonial de DAMIETTE en 1960.....	51
Figure 41 : village colonial de LODI en 1960.....	51
Figure42 : carte de la ville de Médéa à l'époque coloniale (1867_1915)	51
Figure 43 : groupe scolaire beldjebess	52
Figure 44 : vue aérienne sur la ville de Médéa.....	52
Figure45 : carte de la ville de Médéa à l'époque coloniale (1915_1962)	52
Figure 46 : Le siège de la préfecture, actuellement Lycée Fekhar	53
Figure 47 : Construction de l'hôpital civil de Médéa dans le cadre du plan de Constantine	53
Figure 48 : Carte de la ville de Médéa à l'époque post colonial (1962_1973).....	53
Figure 49 : vue sur la zhun de theniet el hdjar	54
Figure 50 : l'ensemble d'habitat collectif de la cité du 24 février.....	54
Figure 51 : Carte de la ville de Médéa à l'époque post colonial (1973_1981).....	54
Figure 52 : photo actuelle sur le siège de l'APC de médéa.....	55
Figure 53 : photo actuelle sur le siège de la daïra de medea	55
Figure 54 : Carte de la ville de Médéa à l'époque post colonial (1981_1997).....	55
Figure 55 : pole urbain de la ville de médéa	56
Figure 56 : vue sur le pole urbain de la ville de medea.....	56
Figure 57 : Carte de la ville de médéa à l'époque post colonial (1997_2012)	56
Figure 58 : Carte Synthèse de la croissance urbaine de la ville de Médéa.....	57
Figure 59 : plan d'aménagement de la ville de Médéa proposé par le PDAU	58
Figure 60 : situation du P.O.S n°02.....	59
Figure 61 : Plan état de fait du P.O.S n°02	59
Figure 62 : plan d'aménagement du P.O.S n°02	60
Figure 63 : plan des ilots P.O.S n°02	60
Figure 64 : plan nature juridique du P.O.S n°02	60
Figure 65 : carte de la structure des permanences de la zone d'étude.....	64
Figure 66 : Carte de la structure de conformation de la zone d'étude.....	67
Figure 67 : carte de la structure fonctionnelle de la zone d'étude.....	71
Figure 68 : carte de la structure du publico collectif	74
Figure 69 : plan invariant de la zone d'étude	77
Figure 70 : plan normatif de la zone d'étude.....	78
Figure 71 : Schéma de problématique de la zone d'étude.....	79
Figure 72 : schéma de principe du projet urbanistique	81
Figure 73 master plan consolidé du projet urbain	Erreur ! Signet non défini.
Figure 74 : situation de l'assiette d'intervention	84
Figure 75 : plan de masse du centre commercial	85
Figure 76 : schéma d'une coupe transversale sur le centre commercial	91

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Figure 77 : axonométrie sur les différents étages du centre commercial montrant l'affectation des espaces et les circulations.....	91
Figure 78 : façade sud du centre commercial.....	93
Figure 79 : 3D de l'ossature du centre commercial.....	94
Figure 80: plancher collaborant à bac acier.....	94

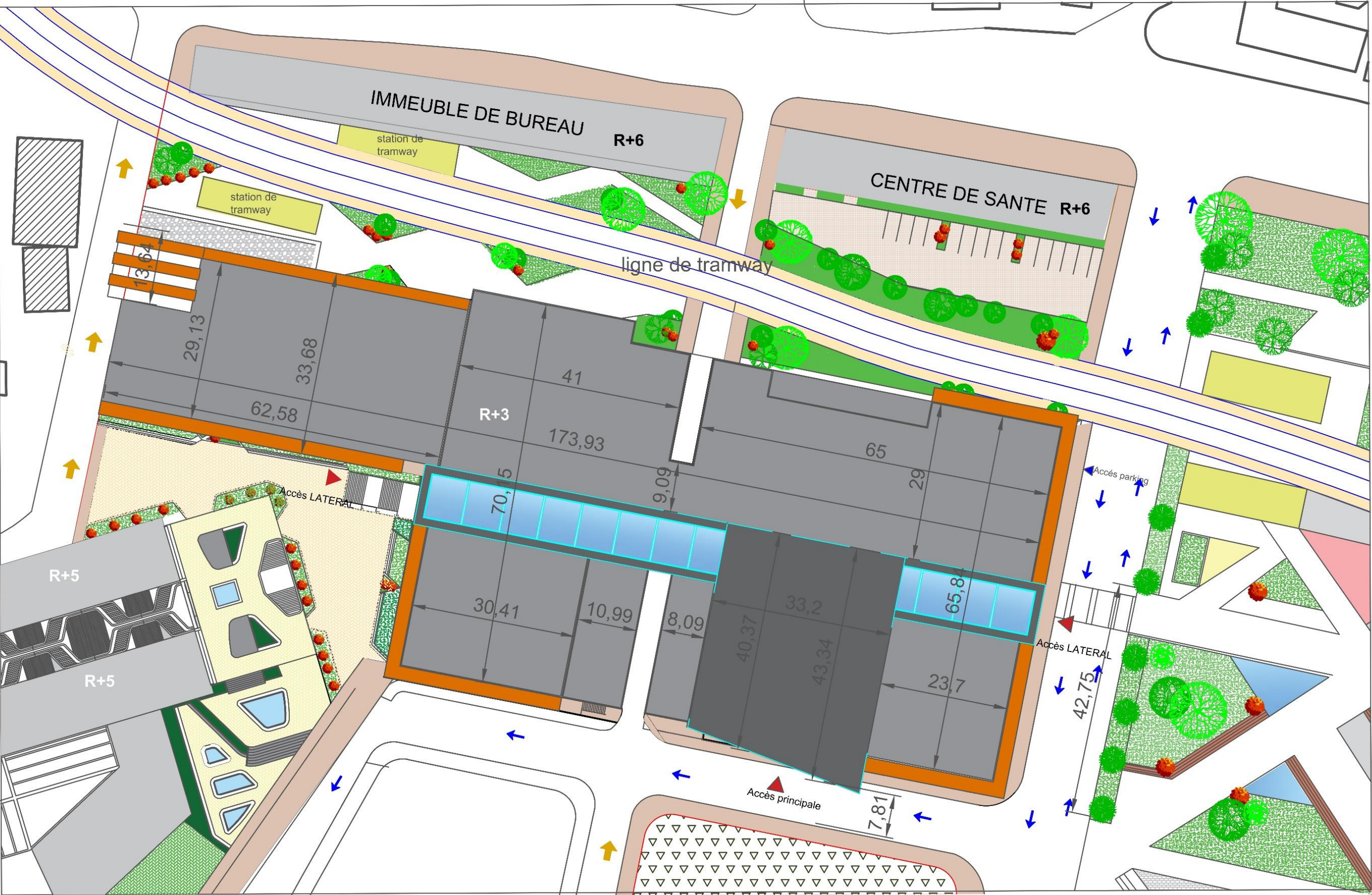
ANNEXES

PLAN DE MASSE



Plan de masse

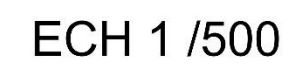
ECH 1/650

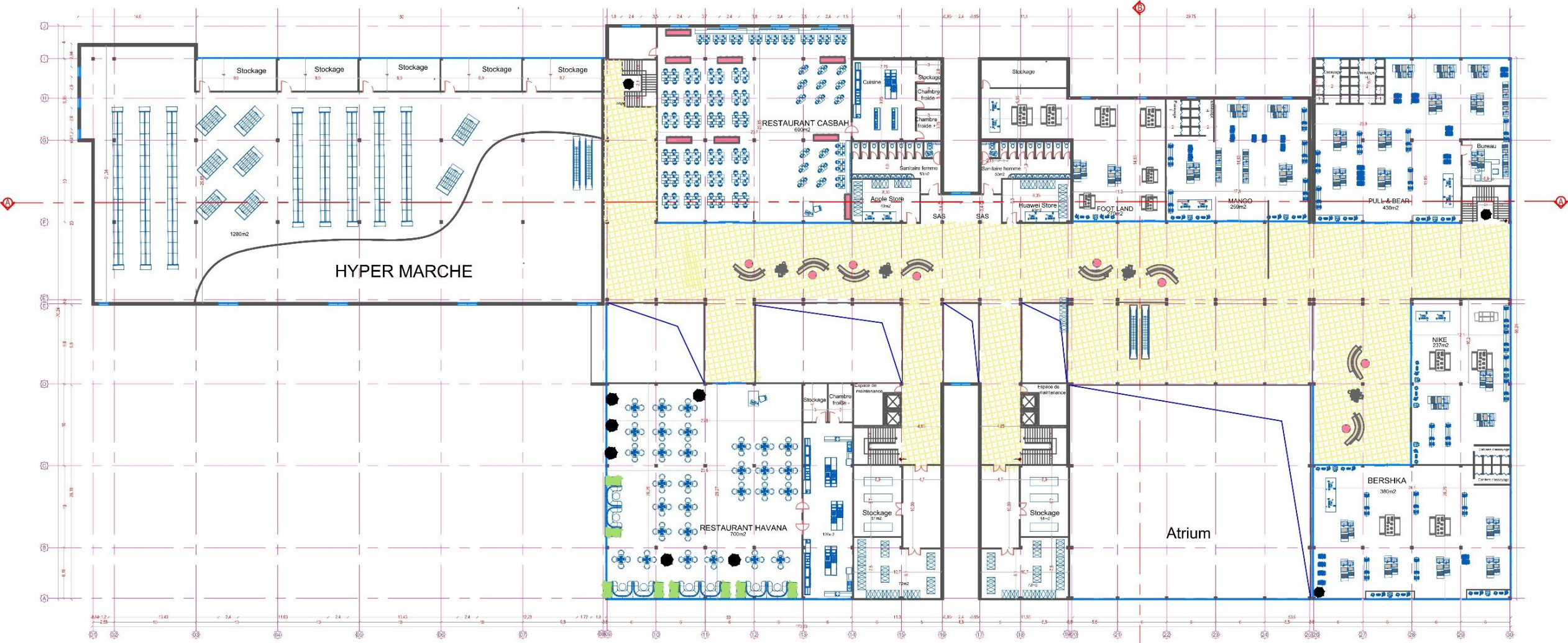


Plan Rez De Chaussee

ECH 1/650







Plan 1er étage

ECH 1/500



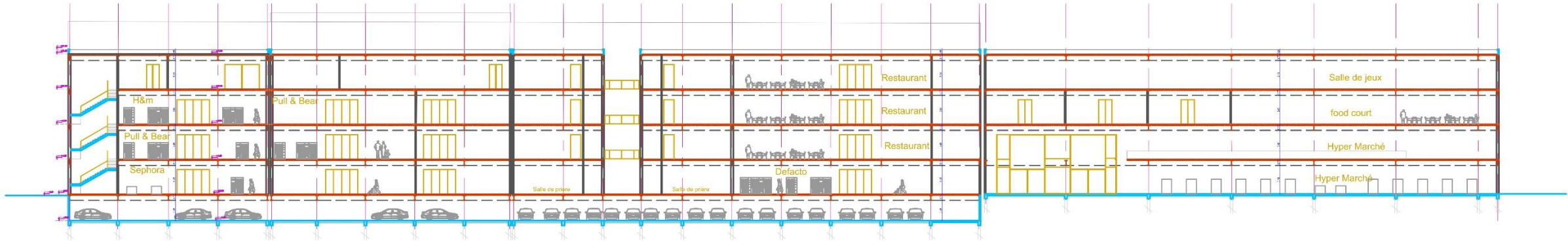
Plan 2eme étage

ECH 1/500



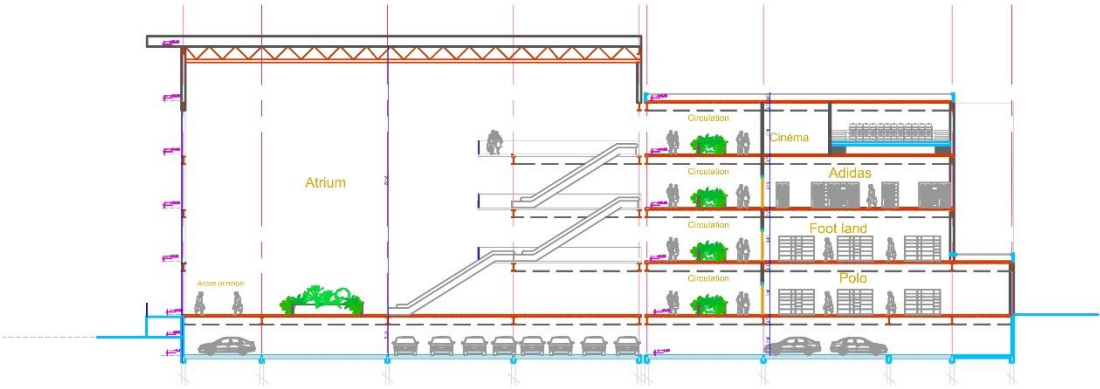
Plan 3eme étage

ECH 1/500



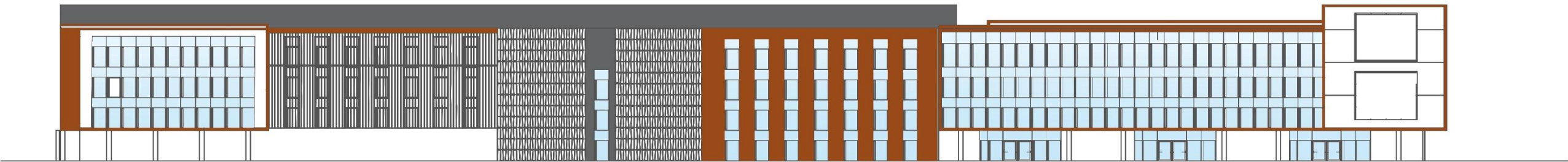
COUPE A-A

ECH 1/500



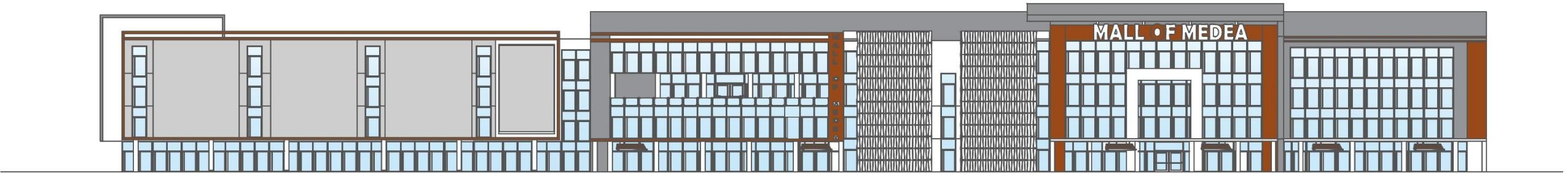
COUPE B-B

ECH 1/500



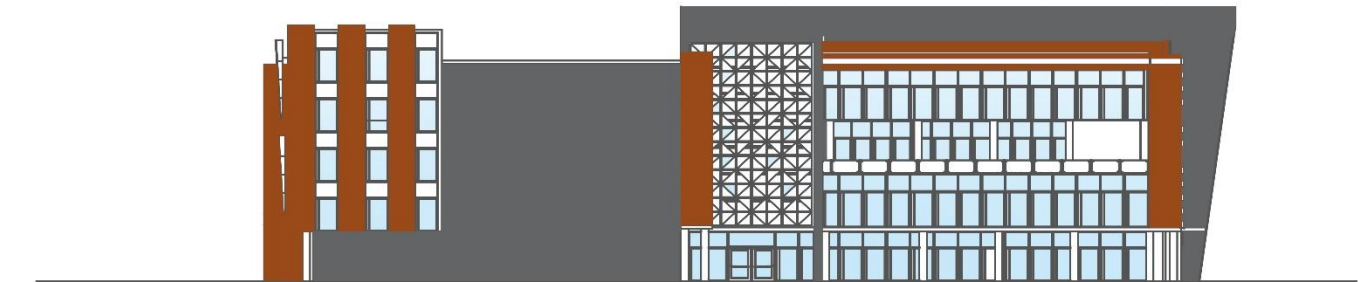
façade Nord

ECH 1/250



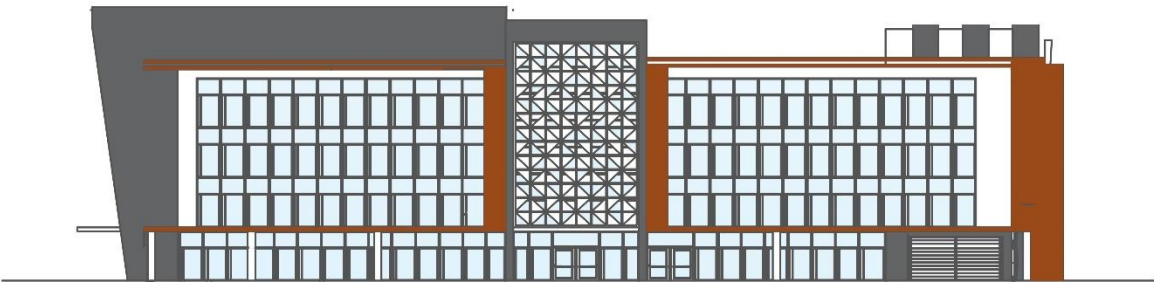
facade principale (Sud)

ECH 1/250



façade Ouest

ECH 1/250



façade Est

ECH 1/250









