



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA
RECHERCHESCIENTIFIQUE**

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA-01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Département d'Architecture

Mémoire de Master en Architecture.

Thème de l'atelier : Architecture urbaine

**La rurbanisation des friches ferroviaires
dans l'espace péri centrale de Médéa
P.F.E : Un Hôtel Urbain à Médéa**

Présenté par :

BRAZANE, Amira, 202031082634

Encadrés par :

Mme. NECISSA Amina

Mr. BENKARA Omar

Membres du jury :

Présidente : Mme. BOUSTIL Feriel

Examineur : Mr. ZOUGARI Zakaria

Année universitaire : 2024/2025

REMERCIEMENTS

Je remercie avant tout Dieu, Le Tout-Puissant, pour m'avoir donné la santé, la force et la patience tout au long de ce parcours. C'est grâce à Sa guidance et Sa miséricorde que j'ai pu mener à bien ce projet, aboutissement de cinq années d'efforts, de persévérance et d'un rêve que j'ai longtemps porté en moi.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à ma mère, à mon père, à mes deux sœurs, à mon frère ainsi qu'à mes grands-parents. Que Dieu les protège. Leur soutien inconditionnel, leurs encouragements constants et leurs prières précieuses ont constitué un pilier fondamental dans la réalisation de ce travail. Leur présence bienveillante à chaque étape de mon parcours a été une source inestimable de force et de réconfort.

J'adresse mes remerciements les plus sincères à mes encadrants, Madame Necissa Amina, et Monsieur Benkara Omar, pour leur accompagnement précieux, leurs conseils avisés, ainsi que pour la rigueur et la bienveillance avec lesquelles ils ont guidé mes réflexions. Je remercie également Monsieur Hadj Sadouk Tahar pour tous les efforts fournis, ainsi que pour le temps précieux qu'il nous a consacré afin de mener à bien notre travail. aussi Monsieur Chaouati Ali et Monsieur Zeddam Reda pour leurs encouragements constants, leur confiance, et le rôle important qu'ils ont joué dans la consolidation de mes acquis, de mes idées et de mes pensées.

Je remercie également les membres du jury pour avoir accepté d'évaluer ce travail, et pour l'intérêt qu'ils ont bien voulu lui porter. Leurs remarques et observations ne manqueront pas d'enrichir ma démarche et ma réflexion.

Je souhaite également adresser mes remerciements à ma famille et à mes ami(e)s, pour leur soutien moral, leur disponibilité et leur présence rassurante, notamment dans les moments de doute et de fatigue. Leur appui m'a permis de mener ce travail à son terme avec détermination.

*Ma reconnaissance s'étend aussi à ma famille universitaire, et plus particulièrement au « **Club IBDA** » pour m'avoir accueillie durant cinq années riches en expériences, en rencontres et en apprentissages personnels. Cette aventure humaine restera gravée dans ma mémoire comme l'une des plus formatrices et des plus marquantes.*

Enfin, j'adresse mes remerciements à l'ensemble des enseignants qui ont contribué, chacun à leur manière, à ma formation. Leurs efforts constants et leur engagement dans la transmission du savoir ont été essentiels à mon évolution intellectuelle et personnelle.

Dédicace

Je dédie ce mémoire à toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à l'aboutissement de ce travail, et à tous ceux qui ont cru en moi, soutenu mes pas, ou simplement été présents au bon moment.

À ma tendre maman, Yamina, que Dieu la protège. Je n'aurai jamais assez de mots pour exprimer ma reconnaissance face à tout ce qu'elle a fait pour moi. C'est à elle que je dois ma force, ma persévérance et mes valeurs. Merci pour tes sacrifices silencieux, ton amour sans limites, ton soutien constant, et pour m'avoir toujours portée plus haut, avec patience et bienveillance.

À mon père adoré, Brahim, que Dieu le préserve. Merci pour ta force tranquille, tes efforts discrets mais immenses, et ton soutien indéfectible. Grâce à toi, j'ai pu avancer avec confiance. Je suis fière d'être ta fille.

À mes sœurs, Rania et Fella, et à mon frère Oussama, vous êtes mon pilier. Votre présence, vos mots doux et votre affection m'ont accompagnée dans les moments de doute comme dans ceux de joie. Vous faites partie de tout ce que j'ai construit.

À toute ma famille, à mes grands-parents, mes oncles, mes tantes, mes cousines et cousins, merci pour vos prières, vos encouragements, et surtout pour l'amour sincère que vous m'avez toujours offert. Vous avez contribué à faire de moi la personne que je suis aujourd'hui.

À mes ami(e)s de cœur, ceux qui ont croisé ma route durant ces cinq années et ont marqué mon parcours d'empreintes précieuses : Achouak, Ferial, Rahma, Manel, Meriem, Mouloud, Islam, Aymen, Arezki, Anis, Yousra, Youssef, Riyad, Sidali, Ahmed, Mohamed, Farihane, Lylia, les deux Aya, Cerine, Widjdane, Aïcha, Lina... Merci pour les rires, les longues discussions, les moments partagés, et surtout pour votre amitié sincère.

À toutes les personnes qui, d'une manière ou d'une autre, m'ont aidée, encouragée ou inspirée tout au long de ce travail : Arezki, Achouak, Ferial, Manel, Islam, Aymen, Yasmine, Mohamed, Abderrahmane, Amine... Votre aide m'a été précieuse.

Et bien sûr, une pensée toute particulière pour mes deux sœurs de trinôme, CHIKER Rawnak et SAFAR ZITOUN Djamila. Plus que des coéquipières, vous avez été mes repères, mon soutien et mes alliées dans cette belle aventure. Nous avons traversé les hauts comme les bas ensemble, toujours solidaires, toujours soudées. Travailler à vos côtés a été un réel honneur, et je garderai toujours une place particulière pour vous dans mon cœur. Vous êtes et vous resterez mes sœurs d'âme.

Résumé

La ville de Médéa, marquée par un passé ferroviaire aujourd'hui en déclin, présente en son cœur péricentral de vastes friches à fort potentiel. Autrefois au service de la mobilité et du développement, ces espaces aujourd'hui abandonnés traduisent une rupture dans le tissu urbain, limitant les connexions entre quartiers, la qualité de vie et l'expression d'une identité urbaine cohérente.

Dans un contexte où les besoins en espaces publics, en équipements structurants et en mobilités alternatives se font de plus en plus pressants, ces anciennes emprises ferroviaires apparaissent comme des opportunités stratégiques de régénération. Leur requalification permet d'envisager la création d'un quartier urbain polyvalent, capable d'accueillir des fonctions économiques, sociales et culturelles, tout en restaurant les continuités physiques et symboliques perdues.

Ce mémoire explore ainsi les enjeux et les perspectives d'un aménagement intégrant des principes de mixité fonctionnelle, de valorisation du patrimoine ferroviaire et de développement durable. Il s'inscrit dans une démarche de recomposition urbaine visant à construire une ville plus lisible, plus inclusive et pleinement ancrée dans les dynamiques territoriales contemporaines.

Développant de même à l'échelle architecturale le projet d'un hôtel urbain qui joue un rôle structurant, en proposant un espace hybride associant hébergement, services, bien-être et lieux de sociabilité, afin d'offrir une expérience enrichie aussi bien aux visiteurs qu'aux habitants.

Mots clés : patrimoine ferroviaire, espaces publics, mobilité, renouvellement urbain, hôtel urbain.

Abstract

The city of Médéa, marked by a declining railway heritage, contains in its peri-central core vast brownfield sites with high potential. Once serving mobility and development, these now-abandoned spaces represent a rupture in the urban fabric, limiting connections between neighborhoods, quality of life, and the expression of a coherent urban identity.

In a context where the need for public spaces, structuring facilities, and alternative mobilities is increasingly pressing, these former railway sites emerge as strategic opportunities for regeneration. Their requalification opens the possibility for the creation of a multifunctional urban district, capable of hosting economic, social, and cultural functions, while restoring the lost physical and symbolic continuities.

This thesis explores the challenges and prospects of development that integrates principles of functional diversity, railway heritage enhancement, and sustainable development. It is part of an urban recomposition approach aiming to build a more legible, more inclusive city, fully embedded in contemporary territorial dynamics.

Similarly, at the architectural scale, the project develops an urban hotel that plays a structuring role, offering a hybrid space combining accommodation, services, well-being, and places of sociability, in order to provide an enriched experience for both visitors and residents.

Key words : railway heritage, public spaces, mobility, urban renewal , urban hotel.

ملخص:

تتميز مدينة المدية بتاريخ غني مرتبط بالسكك الحديدية، وهو إرث يشهد اليوم تراجعاً ملحوظاً. إذ تحتوي في قلبها شبه المركزي على مساحات شاسعة من الأراضي المهجورة ذات الإمكانيات العالية. هذه المساحات، التي كانت في الماضي تخدم التنقل والتنمية، أصبحت اليوم مهملة وتعكس انقطاعاً في النسيج الحضري، مما يحد من الترابط بين الأحياء، ويؤثر سلباً على جودة الحياة والتعبير عن هوية عمرانية متماسكة.

وفي سياق تتزايد فيه الحاجة إلى الفضاءات العمومية، والتجهيزات الأساسية، ووسائل التنقل البديلة، تبرز هذه المساحات التابعة للسكك الحديدية سابقاً كفرص استراتيجية لإعادة التأهيل والتجديد الحضري. إذ تتيح عملية إعادة تهيئتها إمكانية إنشاء حي حضري متعدد الوظائف، قادر على احتضان أنشطة اقتصادية واجتماعية وثقافية، مع استرجاع الاستمرارية المادية والرمزية التي فقدت بمرور الوقت.

ويهدف هذا البحث إلى دراسة التحديات والآفاق المرتبطة بتهيئة عمرانية جديدة، تُدمج فيها مبادئ التنوع الوظيفي، وتأمين التراث المرتبط بالسكك الحديدية، والتنمية المستدامة. كما يندرج هذا العمل في إطار مقارنة لإعادة تشكيل المدينة، تسعى إلى بناء نسيج حضري أكثر وضوحاً، أكثر شمولاً، ومتجذراً في الديناميكيات الإقليمية المعاصرة.

وبنفس الطريقة، وعلى النطاق المعماري، يعمل المشروع على تطوير فندق حضري يلعب دوراً هيكلياً، من خلال توفير فضاء هجين يجمع بين الإيواء، والخدمات، والرفاه، وأماكن للتواصل الاجتماعي، بهدف تقديم تجربة غنية لكل من الزوار والسكان.

الكلمات المفتاحية: التراث السككي، الفضاءات العمومية، التنقل، التجديد الحضري، ، الفندق الحضري

Table des matières

.....	
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE.....	
REMERCIEMENTS	
Dédicace	
Résumé.....	
Abstract	
ملخص:.....	
1 INTRODUCTION	1
2 PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE	1
2.1 Problématique générale	1
2.2 Problématique spécifique	2
3 HYPOTHESES DE RECHERCHE.....	3
4 LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS.....	3
5 DEMARCHE METHOLOGIQUE	4
5.1 Recherches bibliographiques.....	5
5.2 Recherches thématiques	5
5.3 Recherches exploratoire qualitative	5
6 STRUCTURATION DU MEMOIRE.....	5
1 Introduction	8
2 Recherche thématique.....	9
2.1 Le renouvellement urbain	9
2.1.1 Définition.....	9
2.1.2 Objectifs	10
2.1.3 Les actions du renouvellement urbain	11
2.1.4 Les enjeux du renouvellement urbain.....	11
2.2 Le développement durable	12
2.3 Le développement urbain durable	13
2.3.1 Définition.....	13
2.4 Les friches urbaines.....	14
2.4.1 Définitions	14
2.4.2 Les différents types de friches	14
2.4.3 Les causes de l'existence des friches	15
2.5 Le patrimoine ferroviaire.....	15
2.5.1 Définition.....	15

2.5.2	Emergence de la notion patrimoine ferroviaire	16
2.5.3	Types de projets de reconversion des friches ferroviaires	16
2.6	La porosité urbaine.....	17
2.6.1	Définition.....	17
2.6.2	Les types	18
2.1.3	Les objectifs	18
2.7	La mobilité urbaine	19
2.7.1	Définition.....	19
2.7.2	Les types de la mobilité urbaine	20
2.7.3	La mobilité de demain dans la ville d'aujourd'hui	20
2.8	Les espaces publics	21
2.8.1	La définition	21
2.8.2	Les typologies des espaces publics.....	22
3.	Les inspirations thématiques (projets de références urbanistique).....	24
3.1	Exemple 01 : : « ECOPARC Neuchâtel suisse ».....	24
3.2	Exemple 02 : Superkilen, le parc du « vivre ensemble ».	25
		25
3.3	Exemple 03 : Le quartier de la gare de Blois.	26
4.	PROJET ARCHITECTURAL	28
4.1	Hôtel urbain.....	28
4.1.1	Définition.....	28
4.1.2	Composants d'un hôtel	28
4.1.3	Types d'Hotels	29
4.1.4	Classifications des hôtels.....	30
4.1.5	Les inspirations thématiques (projet de références architecturales)	32
5	Conclusion du chapitre	34
1	INTRODUCTION	37
2.	Approche analytique.....	38
2.1	Lecture de la ville.....	38
2.1.1	Présentation de la ville de Médéa.....	38
2.1.2	Analyse diachronique de la ville de Médéa.....	41
2.2	Lecture des instruments d'urbanisme.....	51
2.2.1	Objectifs du PDAU Intercommunal	51
2.2.2	Orientations du PDAU par rapport au site d'intervention :.....	51
2-2-3-	Présentation de l'aire d'intervention P.O.S n°02	52

2.3 Analyse synchronique de la zone d'étude	54
2.3.1 Les structures de l'urbain	54
2.3.2 Problématique	73
3. LE PROJET URBANISTIQUE	75
3.1 Présentation du projet urbanistique	75
3.2 Schéma de principe du projet urbanistique	75
3.3 Etapes d'élaboration du projet urbanistique	76
3.3.3 Master plan consolidé.....	78
4. LE PROJET ARCHITECTURAL « Hôtel urbain »	79
4.1 Présentation de l'assiette d'intervention.....	79
4.2 Justification du choix d'un hôtel urbain.....	79
4.3 Composition du plan de masse.....	80
4.4 Les continuités physiques, visuelles, et paysagères	81
4.5 Genèse de la forme architecturale	82
4.6 Distribution et affectation des espaces	84
4.7 Aspect structurel.....	86
4.8 Lecture de la façade	88
4.8 Aspect de durabilité	90
1. CONCLUSION GENERALE	93
BIBLIOGRAPHIE	96

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.

La récupération de ces friches ferroviaires en réseaux de tramway pourrait constituer une réponse pertinente à plusieurs enjeux majeurs. D'abord, elle permettrait de corriger les déséquilibres structurels en réintégrant ces zones délaissées dans une dynamique urbaine attractive et fonctionnelle. Ensuite, elle contribuerait 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 interventions permettraient de créer des lieux de rencontre, loisirs et d'échange, revitalisant non 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 wilaya 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 ?*

3 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.

4 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.

5 DEMARCHE METHOLOGIQUE :

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

5.1 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.

5.2 Recherches thématiques :

Cette étape consistera à organiser les 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.

6 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 tirés 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.

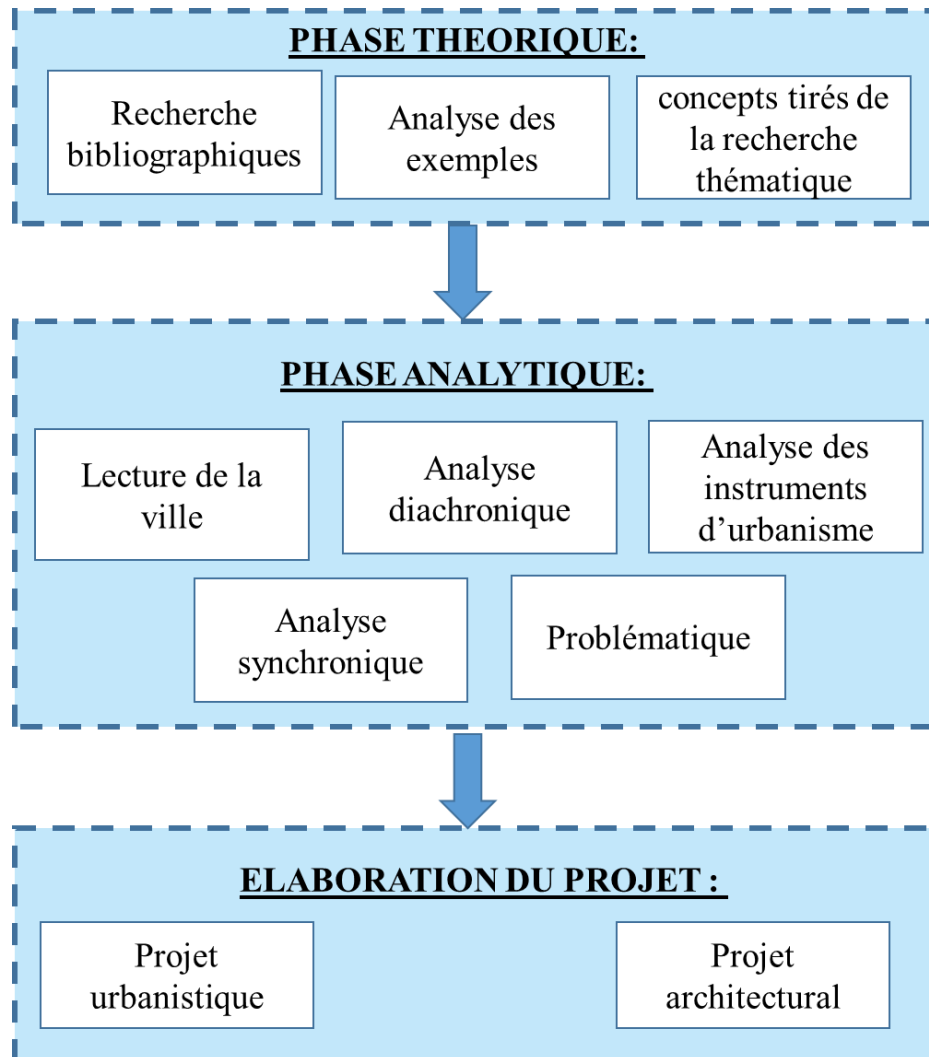


Figure 1 : Organigramme de structuration du mémoire.
Source : Auteur.

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.

2 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 reconvertir 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-](https://encrypted-tbn3.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRR56nFU7UJN_qaIV7H)

[tbn3.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRR56nFU7UJN_qaIV7H](https://encrypted-tbn3.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRR56nFU7UJN_qaIV7H)

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 :

- **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) dit 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 ».

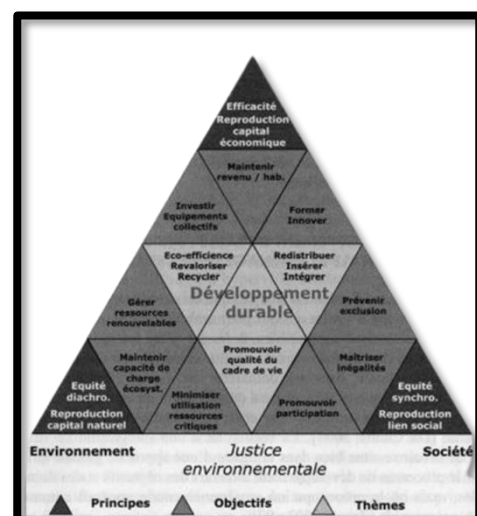


Figure 4 : enjeux du développement urbain durable

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 5 : 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 7: 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-Marilyn_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.
-
- 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 9: 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



Figure 11 : 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 la 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

2.1.3 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, 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, 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, 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, 2011).

Dans cette optique, **(Debrie, 2011)** 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, 2011**)

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 :

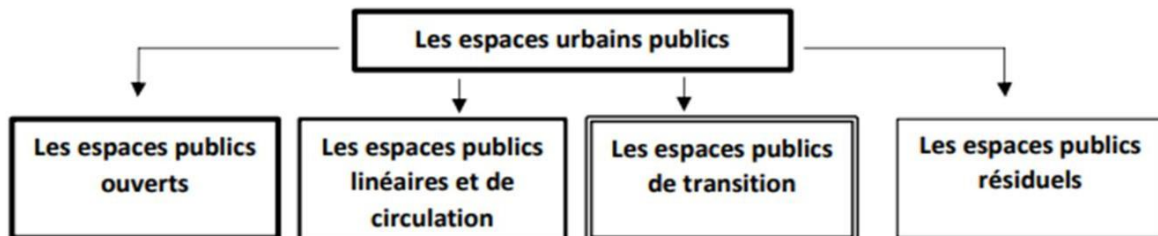


Figure 13: Typologies des espaces publics.
Source : DJELLATA, 2025.

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

2.7.2.1.1 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.

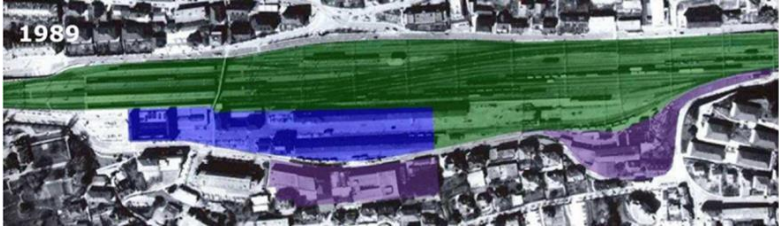
Ces espaces d'interface facilitent la relation entre la ville et son environnement, qu'il soit maritime (plages, berges publiques, quais, jetées) ou naturel (parcs, chemins). Ils prennent la forme de traits d'union, tels que les cheminements, montées, promenades suspendues ou places en plateaux, ou encore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

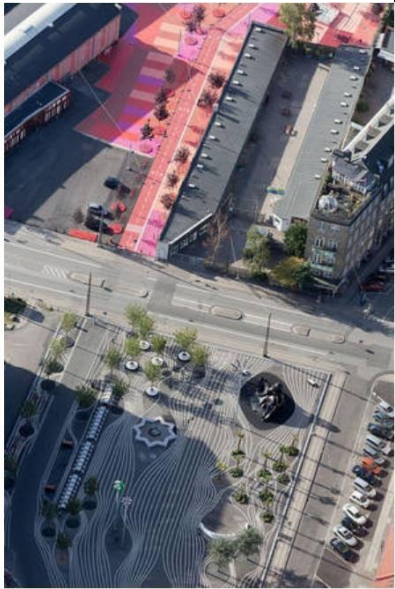
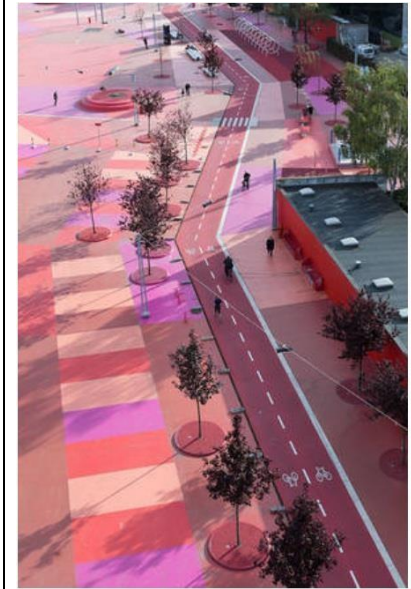
Il s'agit d'un ensemble d'espaces publics de faible dimension, souvent résiduels et peu valorisés, caractérisés par leur modestie et leur faible attractivité. Ces espaces peuvent prendre diverses formes, telles que des reculs à l'alignement, des pointes d'îlot, des terre-pleins centraux, des zones dédiées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

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

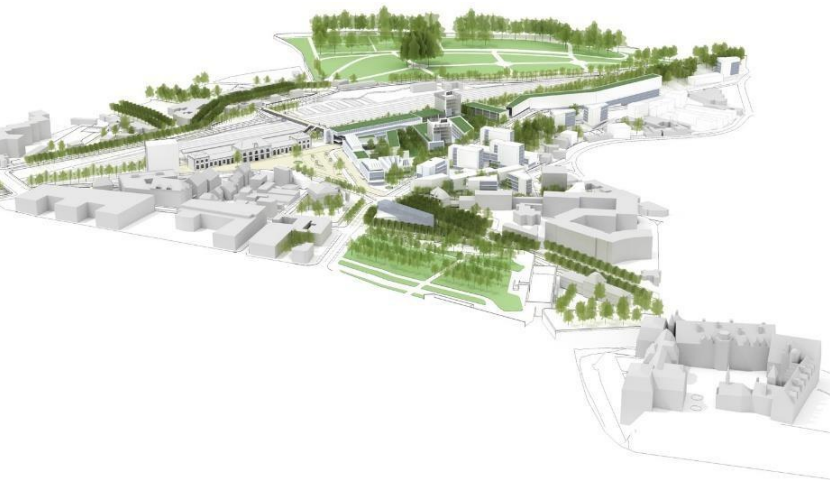
3.1 Example 01 : : « ECOPARC Neuchâtel suisse »

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 15 : Avant intervention urbaine. Source : Quartier Ecoparc Neuchâtel : expérience d'une réalisation pionnière.  Figure 16 : 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.

3.2 Example 02 : Superkilen, le parc du « vivre ensemble ».

Le projet de référence :	Indicateurs de références		
	Présentation du projet	Choix conceptuels	Choix programmatiques
 Figure 17 : Place de Superkilen et de ses trois espaces marqués. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Superkilen#/media/Fichier:Superkilen_plan.jpg  Figure 18 : 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 :Norrebro,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.

3.3 Example 03 : Le quartier de la gare de Blois.

Le projet de référence :	Indicateurs de références		
	Présentation du projet	Choix conceptuels	Choix programmatiques
 Figure 20 : 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 19 : 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 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.	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 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.	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 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.

4. PROJET ARCHITECTURAL :

4.1 Hôtel urbain :

4.1.1 Définition :

Un hôtel est une structure commerciale dédiée à l'hébergement temporaire d'une clientèle de passage, proposant des chambres ou des appartements meublés à la location pour des durées variables (journalières, hebdomadaires ou mensuelles). Il peut être indépendant ou intégré à un réseau hôtelier, fonctionner de manière permanente ou saisonnière, et offrir une diversité de services complémentaires. La performance d'un établissement hôtelier repose sur la capacité à aligner la qualité de ses prestations avec les attentes et exigences de sa clientèle.

4.1.2 Composants d'un hôtel :

Un hôtel se compose de trois grandes entités interdépendantes, chacune répondant à des fonctions spécifiques essentielles à son exploitation et à son attractivité (**Berber Khadidja Sihem et Haneche Imene , 2018**)

- **L'espace public** : Conçu pour accueillir aussi bien la clientèle que les visiteurs extérieurs, cet espace regroupe des services stratégiques tels que l'accueil, la restauration, les espaces de loisirs, l'animation ainsi que les infrastructures dédiées aux séjours d'affaires. Il constitue un levier économique majeur, sa rentabilité dépendant de la diversification de l'offre et de l'optimisation de la qualité des prestations proposées.
- **L'espace privé** : Strictement réservé aux clients de l'hôtel, cet espace comprend différentes typologies d'hébergements (chambres simples, doubles, familiales, suites), auxquelles s'ajoutent des services complémentaires tels que les salons de détente et le room service. L'objectif est d'assurer un confort optimal et de répondre aux attentes variées des usagers en matière de bien-être et d'intimité.
- **L'espace fonctionnel** : Indispensable au bon fonctionnement de l'établissement, cette section regroupe les services administratifs en charge de la gestion financière et opérationnelle, ainsi que les infrastructures techniques permettant d'assurer la maintenance des équipements et la fluidité des activités hôtelières.

Cette organisation spatiale repose sur une articulation réfléchie entre accessibilité, rentabilité et optimisation des services, garantissant ainsi une expérience client qualitative tout en assurant la pérennité de l'établissement.

4.1.3 Types d'Hotels :

Les hôtels sont classés selon leur contexte d'implantation et leur fonction principale : **(Berber Khadidja Sihem et Haneche Imene , 2018)**

4.1.3.1 Selon le contexte urbain :

- **Hôtels urbains** : Situés en pleine ville, ces hôtels sont pensés pour accueillir aussi bien les voyageurs de passage que les touristes ou les professionnels en déplacement. Ils proposent des services adaptés à un cadre citadin.



Figure 21 : Rabat Urban Hotel.

Source :

<https://www.skyscrapercity.com/attachments/1676490755134-png.4625674/>

- **Hôtels en site naturel** : Installés en pleine nature, que ce soit à la montagne, en bord de mer ou à la campagne, ces établissements misent sur le cadre environnant. Ils offrent souvent des activités en lien avec la nature, comme la randonnée, les sports nautiques ou l'écotourisme.



Figure 22 : Hôtel en site naturel.

Source : <https://milesopedia.com/wp-content/uploads/2022/03/Hanging-Gardens-of-Bali-aerial.jpg>

3.1.3.2 Selon la catégorie des clients :

- **Hôtels d'affaires** : Destinés aux professionnels en déplacement, ces hôtels mettent à disposition des équipements adaptés comme des salles de réunion, des espaces de travail partagés, une connexion internet de qualité et des services comme la conciergerie ou le secrétariat.



Figure 23 : Le Hyatt Regency Shanghai Songjiang.

Source : <https://www.voyages-d-affaires.com/wp-content/uploads/2021/05/hyatt-regency-shanghai-songjiang.jpg>

- **Hôtels de santé** : Conçus pour le bien-être et la convalescence, ces hôtels proposent des infrastructures dédiées comme des spas, des centres de soins, de thalassothérapie ou encore des séjours médicaux adaptés.



Figure 24 : Adempira Spa & Thermal Hotel
Source : <https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQXjUgfoSm9FN086-syuTfR5Hu9k0aceDztEE8r4Kh3rz4KPvrJ>

- **Hôtels touristiques** : Axés sur les vacances et les loisirs, ces hôtels sont parfaits pour les familles et les groupes. Ils offrent souvent des animations, des excursions et des espaces de détente pour garantir un séjour agréable et divertissant.



Figure 25 : Delphin Palace.

Source :
<https://cf.bstatic.com/xdata/images/hotel/max1024x768/34263526.jpg?k=077640906676bea2f32f716eb6fed13e06b1bed5511503f4e4181107b7ba7198&o=&hp=1>

4.1.4 Classifications des hôtels :

Le classement par étoiles est un système d'évaluation des hôtels, bien qu'aucun organisme mondial unique ne le régie. Chaque pays possède ses propres critères établis par des agences indépendantes, comme Atout France en France, HotelStars Union en Europe ou l'AA Hôtel and Hospitality Services au Royaume-Uni. Malgré des variations, le principe reste le même : plus un hôtel a d'étoiles, plus il offre de confort et de services. **(Berber Khadidja Sihem et Haneche Imene , 2018) :**

- **Classement hôtel 1 étoile** : Hébergement basique, souvent géré par des propriétaires indépendants. Peu ou pas de services supplémentaires, avec parfois des salles de bain communes.

- **Classement hôtel 2 étoiles** : Confort légèrement supérieur avec des chambres équipées de salles de bain privatives et des services de restauration.
- **Classement hôtel 3 étoiles** : Niveau intermédiaire avec des équipements supplémentaires comme des restaurants, des salles de sport et un service client plus attentif.
- **Classement hôtel 4 étoiles** : Établissement haut de gamme avec un diverse choix de chambres et suites, un service d'étage 24h/24 et diverses installations (piscines, spa, salles de réunion, parking sécurisé).
- **Classement hôtel 5 étoiles** : Luxe et services exclusifs, incluant conciergerie, voiturier, service de chambre 24h/24, spa de prestige, restaurants gastronomiques et chambres équipées d'équipements haut de gamme.

4.1.5 Les inspirations thématiques (projet de références architecturales) :

Projet de références	Indicateurs de références		
	Présentation du projet	Choix programmatiques	Les concepts :
 Figure 26 : Hôtel Belaröia, France. Source : https://www.theplan.it/eng/award-2020-Hospitality/a-three-dimensional-puzzle-le-belaröia-manuelle-gautrand-architecture Les objectifs du projet : Le projet Belaröia vise à créer un repère architectural fort dans un quartier en pleine mutation à Montpellier. À travers une programmation mixte (hôtel, restaurant, coworking, séminaire), il cherche à dynamiser le tissu urbain, favoriser les échanges et optimiser l'usage du sol en superposant les fonctions. Plus qu'un simple bâtiment, il s'affirme comme un lieu de vie actif, ouvert et connecté à son environnement.	<u>FICHE TECHNIQUE :</u> Nom du projet : BELARÖIA hotel Emplacement: Montpellier , FRANCE Année de construction : 2019 (études, 2011-2013 ; chantier, 2017-2019 ; livraison, septembre 2019) Surface : 10000 m² Architectes: manuelle gautrand architectes Type : usage mixte -L'hôtel Belaröia est un véritable joyau architectural et urbain, situé au cœur d'un quartier en pleine transformation. -Le projet se distingue par son design audacieux et sa mixité fonctionnelle. -Le Belaröia ne se limite pas à être un simple lieu d'hébergement ; il devient comme un repère visuel de la ville de Montpellier , combinant plusieurs usages : un hôtel, un restaurant, un espace de coworking et des salles de séminaire.	Le bâtiment est conçu comme un ensemble fonctionnel fluide, organisé sur plusieurs niveaux connectés verticalement par des ascenseurs et escaliers mutualisés. Sa structure propose une répartition claire entre espaces publics, privés et de service, favorisant l'accessibilité, le confort des usagers et l'optimisation spatiale. Les niveaux supérieurs accueillent des logements haut de gamme ainsi que des chambres d'hôtel, tandis que les niveaux inférieurs regroupent les fonctions d'accueil, de détente et de restauration. • Chaque niveau possède une fonction spécifique répondant aux besoins variés des usagers. • Les espaces publics et de rencontres sont stratégiquement positionnés pour favoriser les échanges et la convivialité, tandis que les zones résidentielles et hôtelières bénéficient d'une grande tranquillité et d'une vue dégagée. • L'ensemble des espaces sont : Locaux d'accueil, espaces de circulation, ascenseurs mutualisés. Espaces de séminaire, bar avec terrasse, centre de bien-être (spa, sauna, hammam, fitness). Chambres d'hôtels standards et haut de gamme, suites panoramiques. Appartements résidentiels avec accès privé. Restaurant indépendant avec cuisine raffinée, terrasses et salle modulable. Salon urbain, terrasses végétalisées, espace public mi-intérieur/mi-extérieur. Parking souterrain avec accès direct aux circulations verticales.	Le projet s'articule autour de six concepts majeurs qui guident sa conception spatiale, fonctionnelle et urbaine : 1. Le vide central comme espace fédérateur : Le cœur du projet est un salon urbain semi-ouvert, conçu comme un lieu de rencontre entre les usagers et le quartier, offrant un espace protégé, traversant et animé. 2. Une volumétrie en plis dynamiques : Le bâtiment se développe selon une forme fluide en plis successifs, qui structure les espaces tout en affirmant une identité architecturale contemporaine. 3. Mutualisation et rationalisation des circulations : Les circulations verticales sont centralisées et partagées entre les différents programmes, permettant une meilleure gestion spatiale et une circulation optimisée. 4. Une implantation en lien avec la topographie : L'implantation s'adapte à la forme triangulaire du site et au relief existant, tout en maximisant les apports de lumière et les vues sur le paysage urbain. 5. Superposition des programmes : Les fonctions sont réparties verticalement de manière logique : accès en bas, services au centre, et hôtels/logements en hauteur, assurant clarté et cohérence. 6. Une connexion urbaine affirmée : Le projet s'ouvre sur son environnement immédiat (gare, centre-ville), créant une interface active avec le quartier et intégrant les futurs aménagements.

Projet de référence	Indicateurs de références		
	Présentation du projet	Choix programmatiques	Les concepts :
 Figure 27 : Hotel Avasa, Inde. Source : https://www.archdaily.com/348582/hotel-avasa-nanda-kumar-birudavolu/514bc909b3fc4b22b7000003-hotel-avasa-nanda-kumar-birudavolu-photo	L'hôtel L'Avasa se distingue par : • Une forme en « A » qui épouse la géométrie complexe du terrain. • Des jardins en terrasses en gradins, intégrant un espace vert continu. • Un atrium central structuré en deux espaces pour optimiser l'acoustique et la spatialité. • Un Sky-Bar suspendu et des passerelles reliant les blocs de chambres. • Une structure innovante avec charpente Vierendeel et dalle post-tensionnée. • Une conception durable, favorisant l'éclairage naturel, l'utilisation de matériaux locaux et une consommation énergétique optimisée. Un projet architectural mêlant identité forte, innovation et intégration environnementale.	☐ Rez-de-chaussée : Accueil et services principaux • Porte cochère et parvis d'entrée • Hall de réception et atrium principal • Restaurants et espaces de restauration • Accès aux circulations verticales (ascenseurs et escaliers) ☐ Premier étage : Espaces événementiels • Grande salle de bal et salles de banquet • Connexion directe avec la porte cochère via le grand escalier ☐ Deuxième étage : Services internes • Étages techniques et espaces de service liés aux événements ☐ Troisième étage : Premières chambres et espaces de bien-être - Premiers niveaux de chambres - Spa et salle de sport - Atrium central s'ouvrant sur la terrasse de la piscine ☐ Du quatrième au neuvième étage : Chambres et terrasses 3 Chambres organisées le long des deux ailes en « A » 4 Couloirs offrant différentes expériences spatiales avec vues sur les terrasses en gradins ☐ Cinquième étage : Espaces de travail et de networking • Passerelle « The Bridge » reliant les deux ailes • Club d'affaires et espaces de coworking ☐ Dixième et onzième étage : Sky-Bar et espaces exclusifs - Passerelle reliant les ailes avec un Sky-Bar en duplex - Vue panoramique et espaces lounge - Ascenseurs dédiés pour l'accès au Sky-Bar	• Adaptation au site 3. Conception respectant la morphologie irrégulière du terrain. 4. Intégration du bâtiment en forme de « A » suivant les contraintes spatiales. • Stratification et fluidité des espaces • Superposition des fonctions sur plusieurs niveaux. • Jardins en terrasses en gradins créant un espace vert continu. • Atrium central divisé en deux pour optimiser l'échelle et l'acoustique. • Circulation et connexions verticales • Trois ascenseurs distincts assurant le transport vertical. • Passerelles suspendues (The Bridge et Sky-Bar) reliant les blocs de chambres. • Structure et optimisation technique • Utilisation d'une charpente Vierendeel pour les portées importantes. • Dalle post-tensionnée pour la grande salle de bal, assurant une hauteur libre optimale. • Durabilité et performance énergétique • Façade en gradins orientée nord pour maximiser l'éclairage naturel et réduire la consommation d'énergie. • Matériaux locaux pour réduire l'empreinte carbone. • 98 % d'éclairage LED pour une meilleure efficacité énergétique.

➤ Synthèse des analyses thématiques :

Dans le cadre des analyses thématiques, l'exemple de l'**hôtel Belaroia** m'a particulièrement inspirée, notamment par sa mixité fonctionnelle, qui vise à dynamiser le tissu urbain environnant. Situé à proximité d'une ligne de tramway, cet hôtel se distingue par une répartition claire entre les espaces publics et privés : les niveaux inférieurs dédiés au publics les niveaux supérieurs sont dédiés à l'hébergement, garantissant calme et intimité, tandis que les espaces publics et de rencontre sont stratégiquement implantés pour favoriser les échanges et la convivialité. Sur le plan conceptuel, j'ai retenu l'implantation en lien avec la topographie du site (forme et relief), la circulation verticale partagée entre les différents programmes, ainsi que la superposition fonctionnelle des espaces. Le deuxième exemple, également un projet de l'**hôtel Avasa**, propose une forme qui épouse la géométrie du terrain, un atrium central et une conception durable favorisant l'éclairage naturel. Ce projet m'a inspirée par sa stratification fonctionnelle, sa fluidité spatiale, ainsi que son adaptation sensible au site.

5 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, cette exploration théorique et comparative nous a conduit naturellement vers la thématique architecturale principale de notre projet : **l'Hôtel urbain**.

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 :*

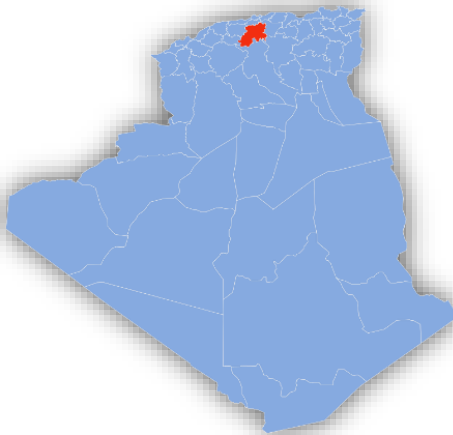


Figure 28 : situation de la wilaya de medea

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

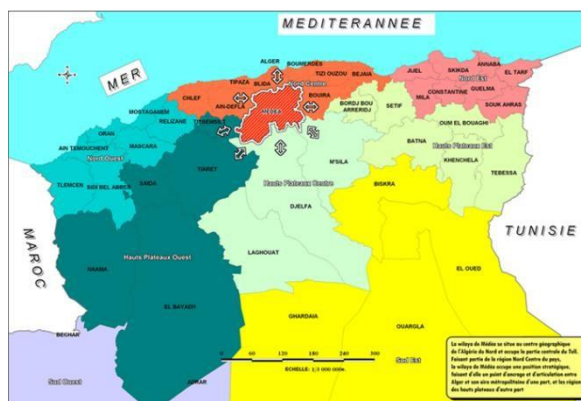


Figure29 : situation regionale de la ville de medea et ses limites **Source :** rapport PDAU Intercommunal de Médéa edition finale 2018

○ 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.

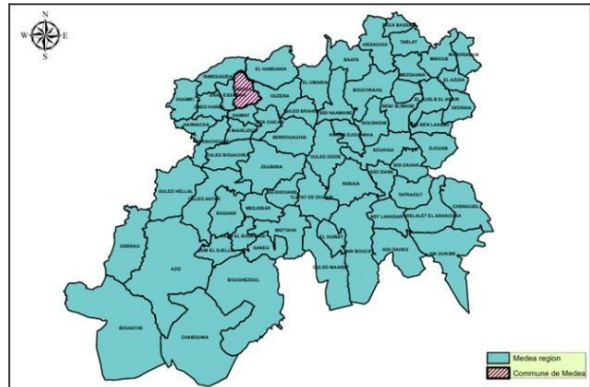


Figure30 : Situation communale de la ville de medea et ses limites

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.

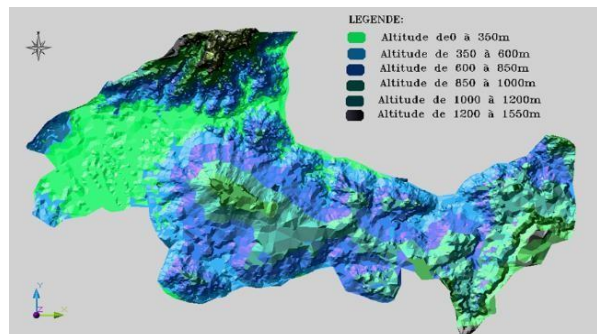


Figure 31 : relief et morphologie de la ville de medea

Source : rapport PDAU Intercommunal de Médéa edition 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.



Figure32 : 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.

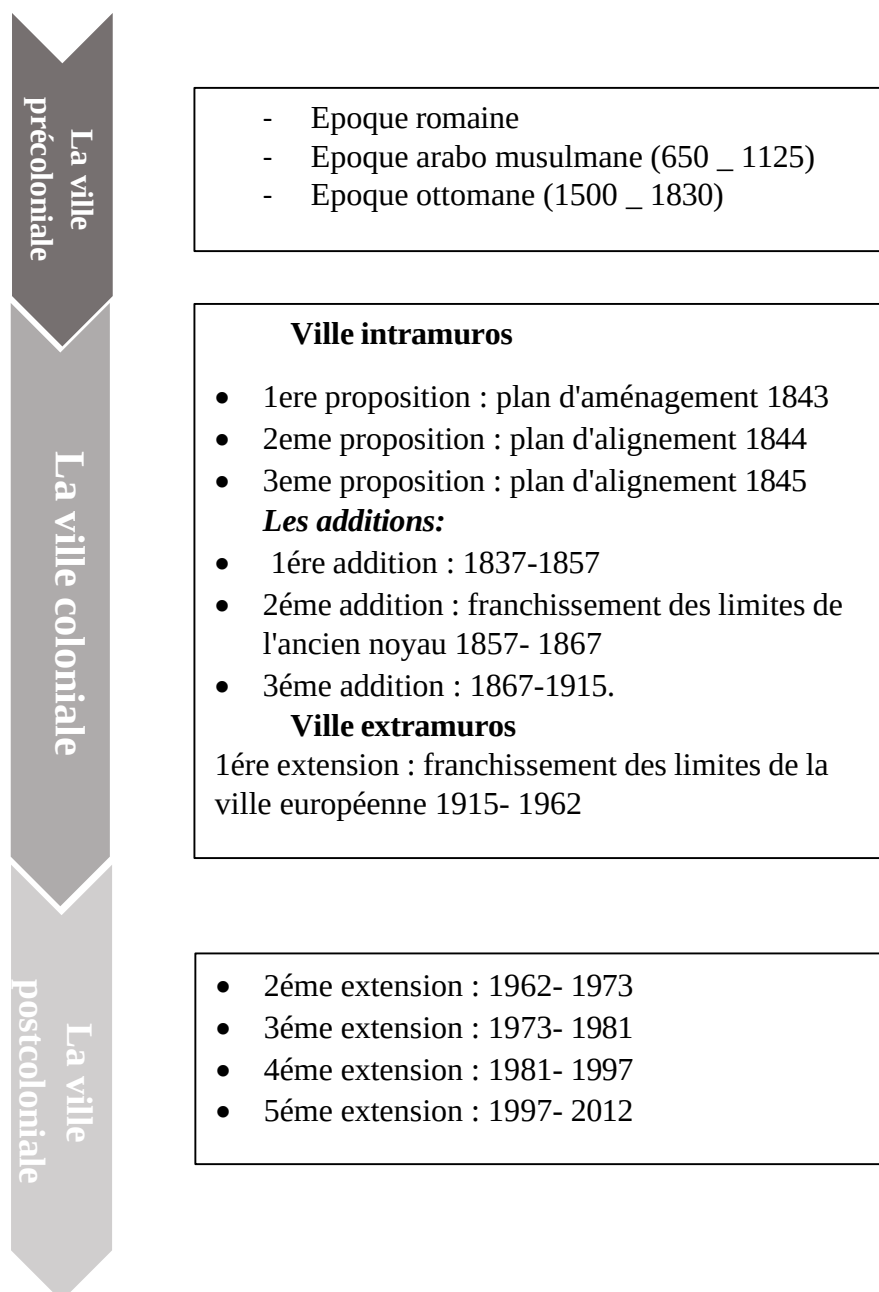


Figure 33 : Chronologie de l'évolution urbaine de la ville de Médéa.

- **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).



figure34 : 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 BENCHAABANE.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.

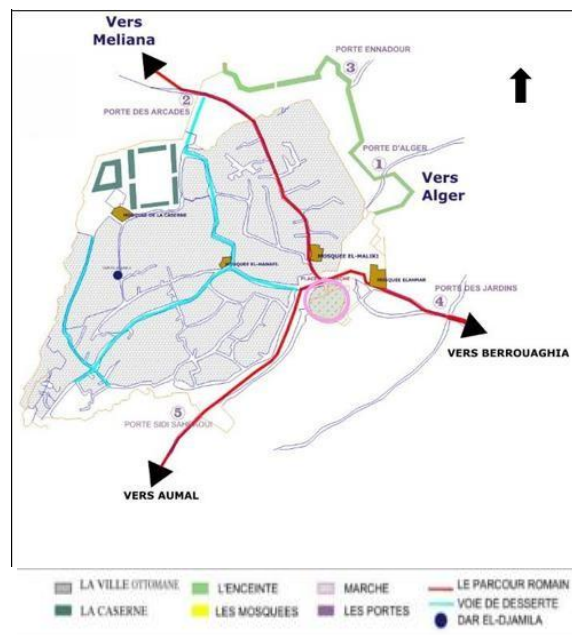
- **Période ottomane :**

Selon le rapport du corps expeditionnaire francais dirigé par le général CLAUZEL qui a penetrer 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 .



- **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'Eglise.

- **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.

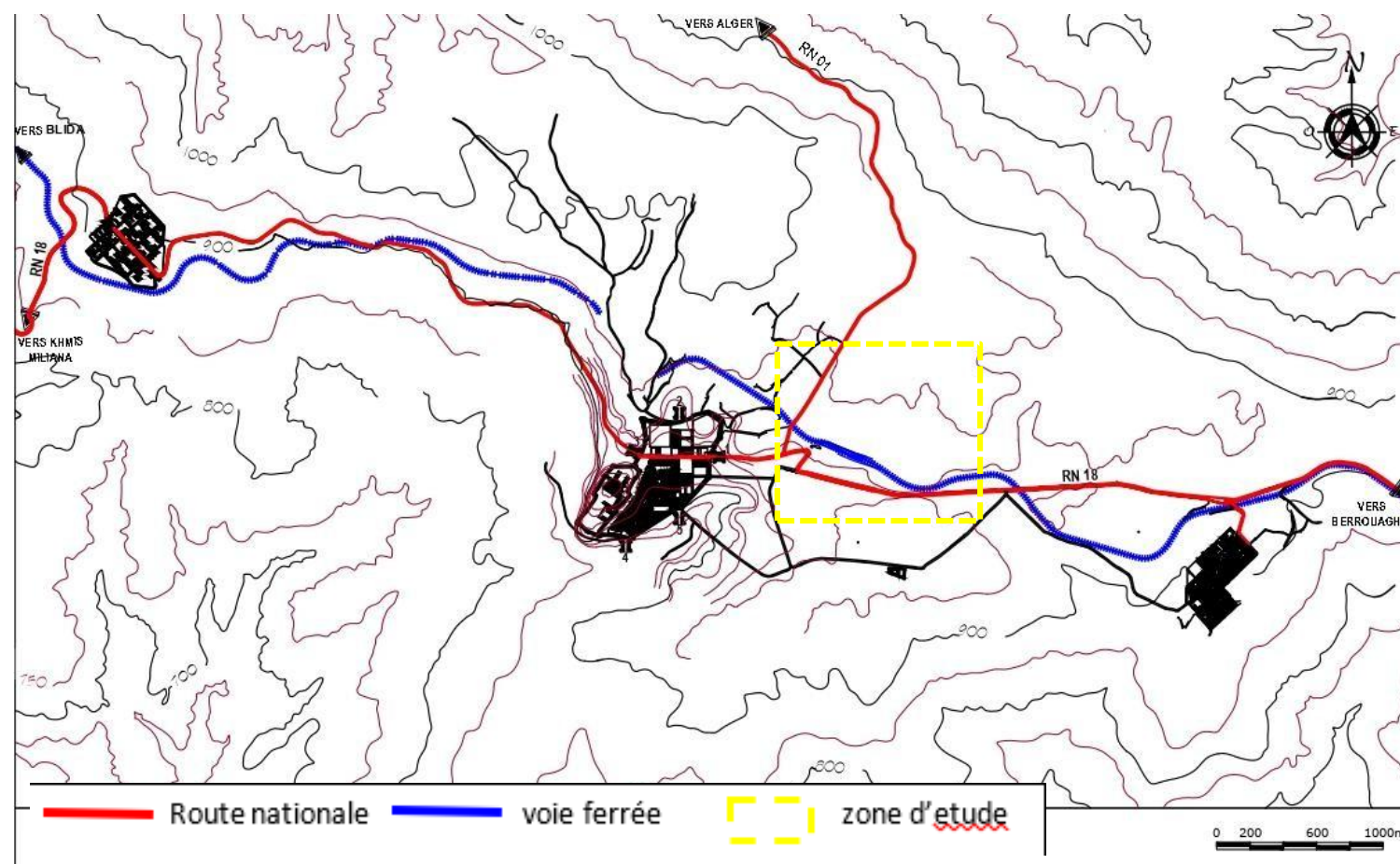


Figure 38 : carte de la ville de Médéa à l'époque coloniale (1867_1915)

source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.136



Figure 37 : 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 36 : 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.

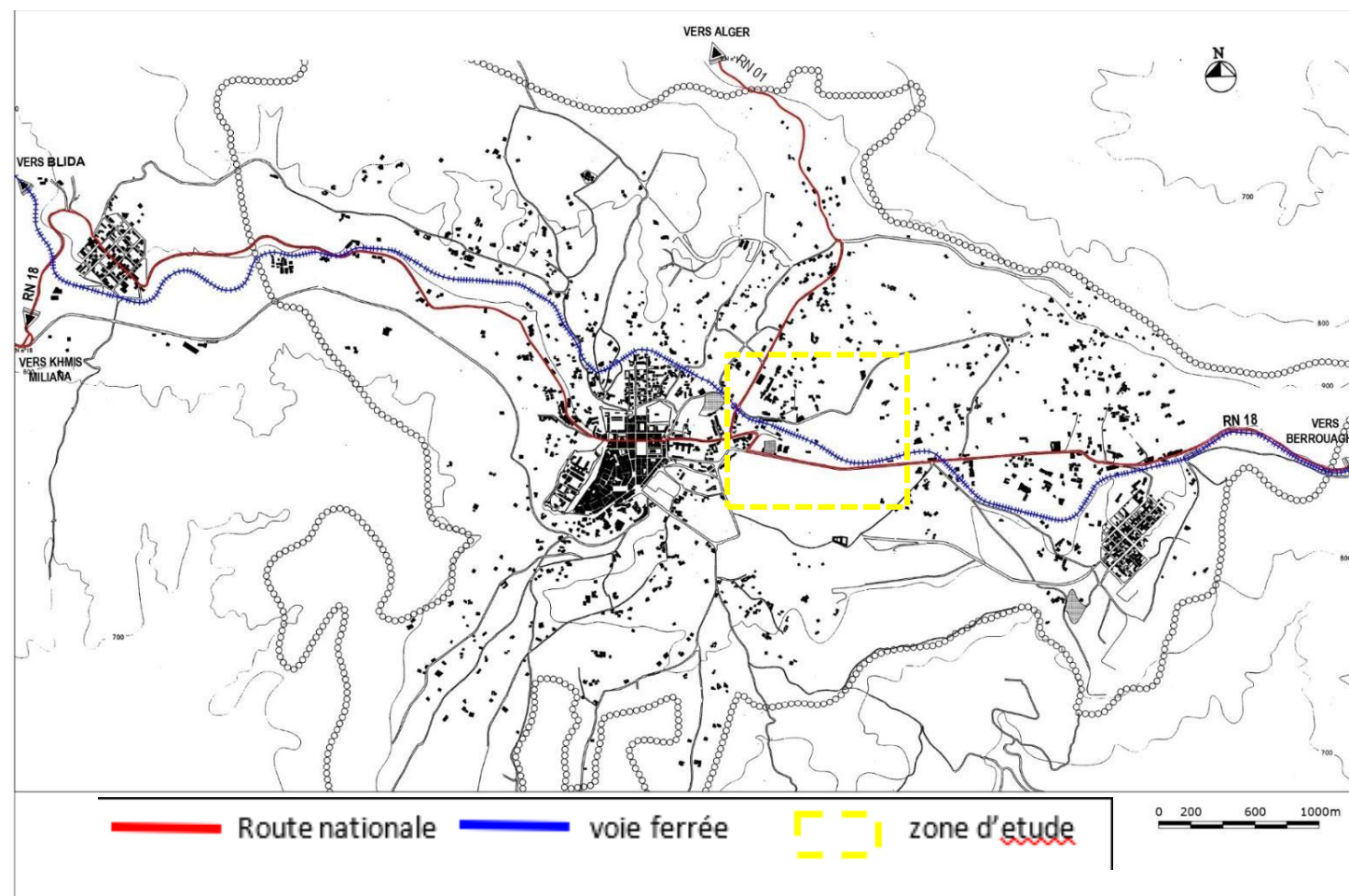


Figure41 : carte de la ville de Médéa à l'époque coloniale (1915_1962)

Source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.139



Figure 40 : vue aérienne sur la ville de Médéa
Source : Inconnue



Figure 39 : groupe scolaire beldjebess **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.

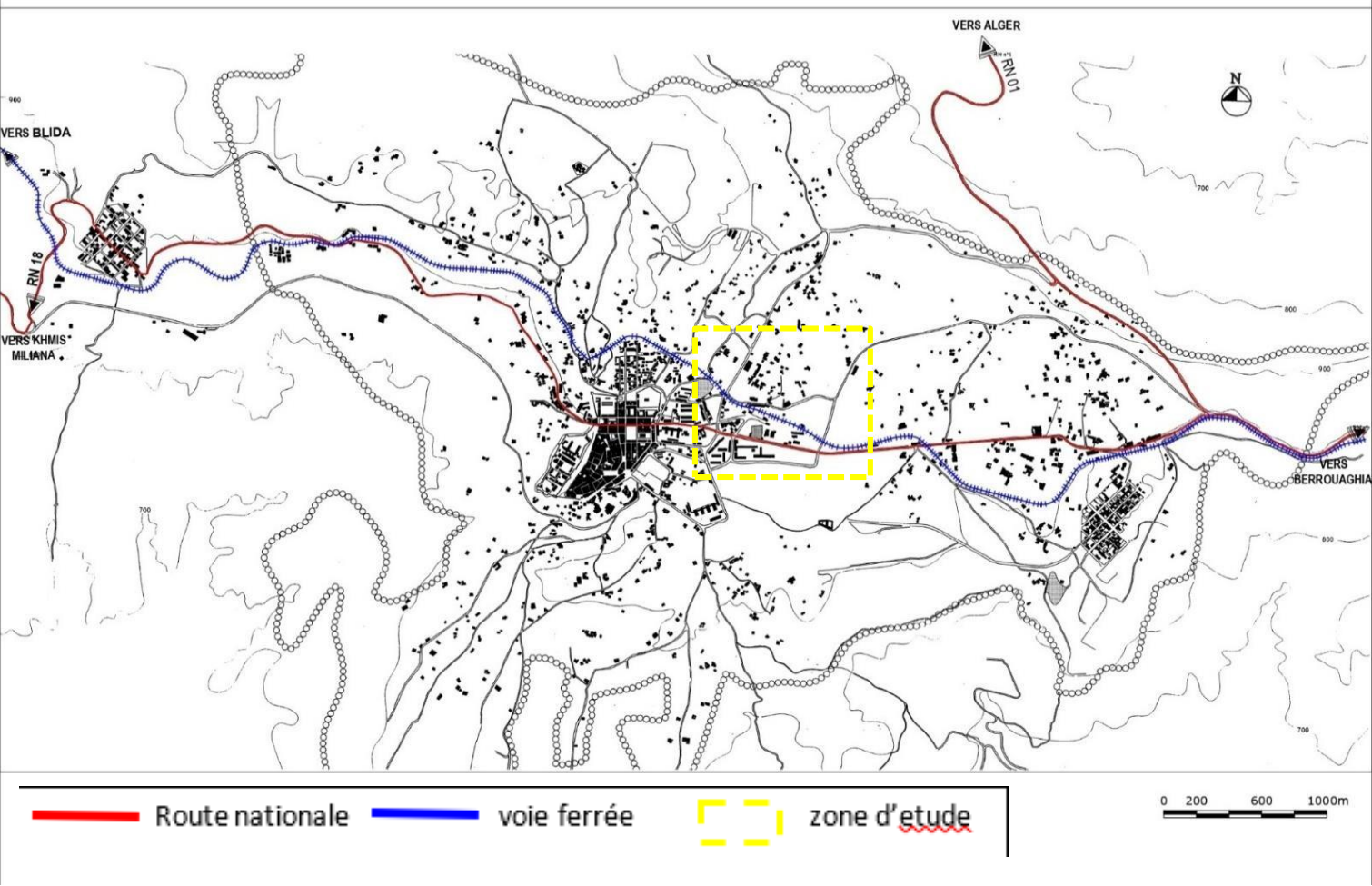


Figure 44 : Carte de la ville de Médéa à l’époque post colonial (1962_ 1973)
Source : mémoire de magister, la route comme vecteur d’urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.141



Figure 43 : Construction de l’hôpital civil de Médéa dans le cadre du plan de Constantine
Source: archives de la wilaya de médéa



Figure 42 : Le siège de la préfecture, actuellement Lycée Fekhar
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.

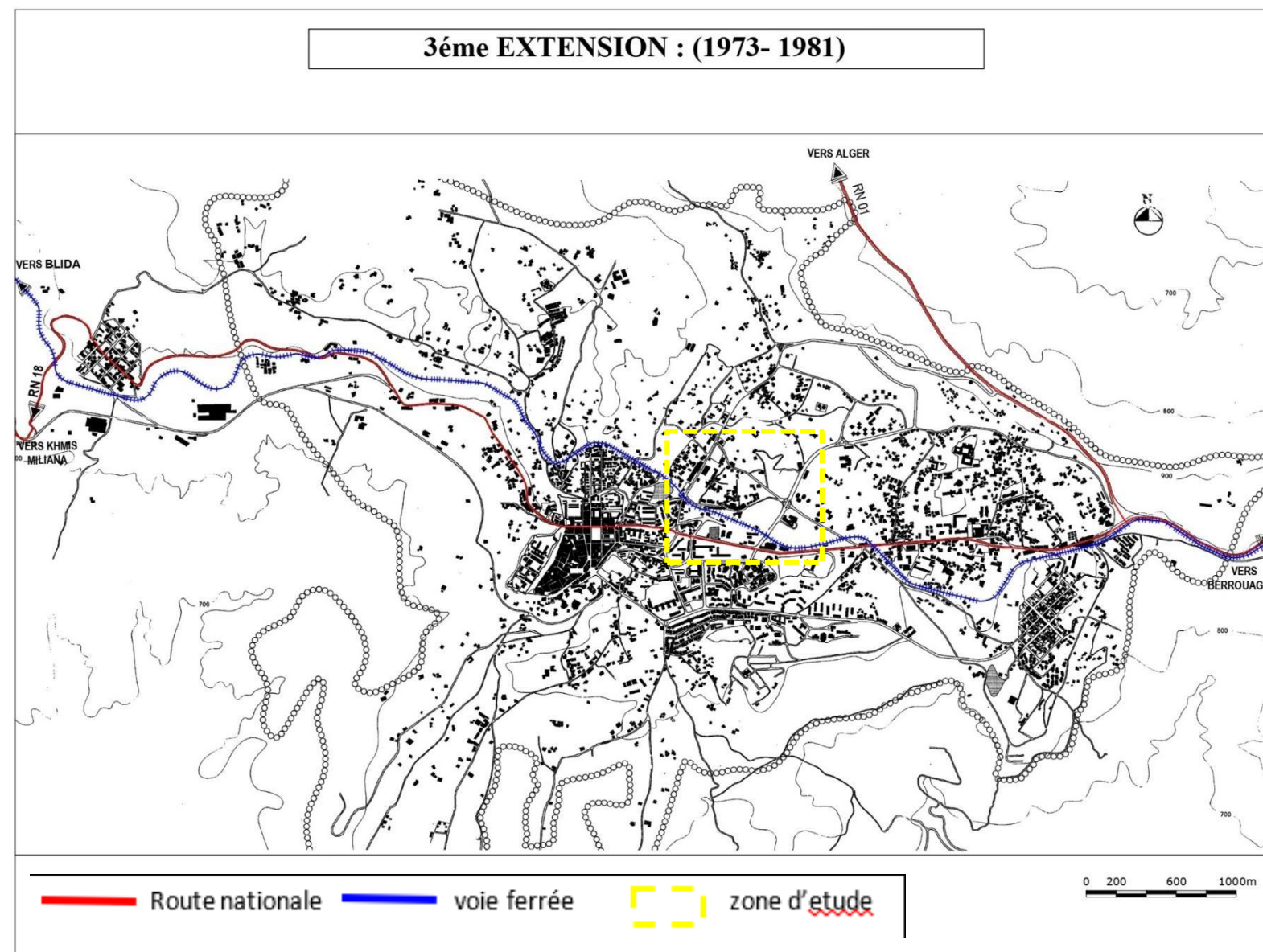


Figure 46 : Carte de la ville de Médéa à l'époque post coloniale (1973_ 1981)

Source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.143



Figure 45 : vue sur la zhun de theniet el hajar
source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L

○ 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.

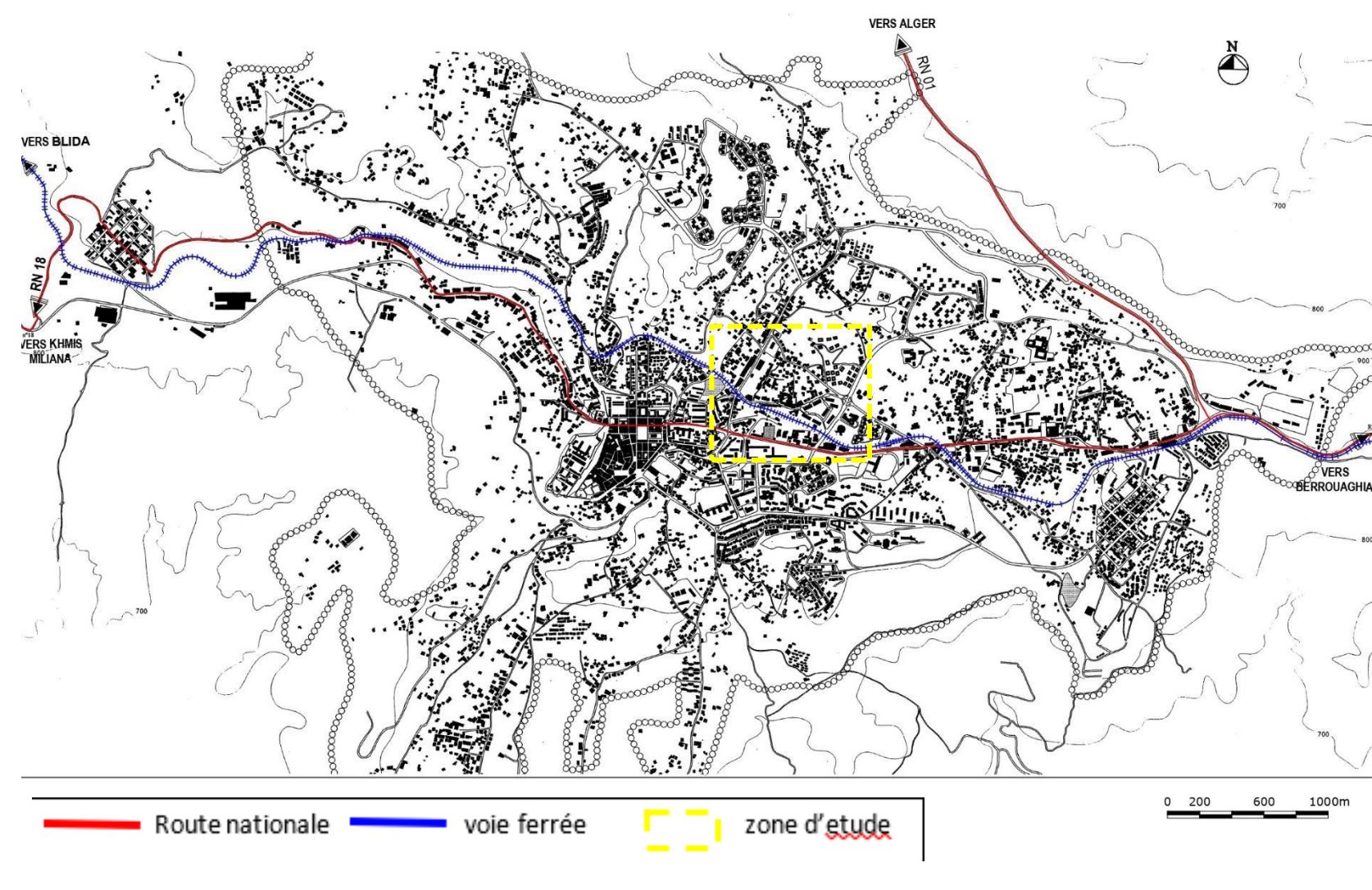


Figure 49 : Carte de la ville de Médéa à l'époque post colonial (1981_1997)
Source : mémoire de magister, la route comme vecteur d'urbanisation et support des centralités linéaires BENCHAABANE.L 2015 p.145



Figure 48 : photo actuelle sur le siège de l'APC de médéa
source : auteur.



Figure 47 : photo actuelle sur le siège de la daira de medea
source : auteur.

○ 5^{ème} extension : 1997_

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

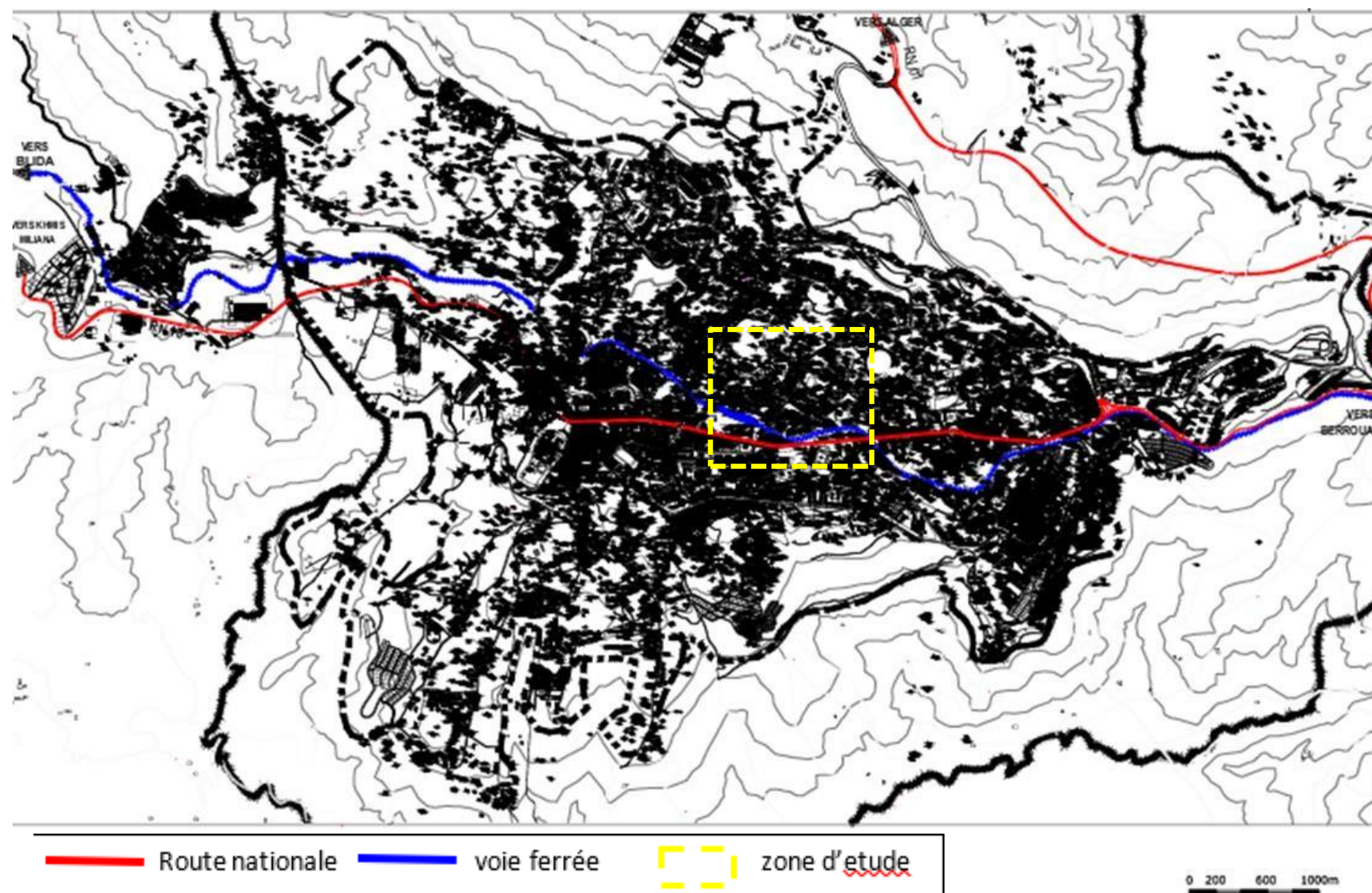


Figure 52 : Carte de la ville de médéa à l'époque post colonial (1997_2012)

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



Figure 50 : pôle urbain de la ville de médéa

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



Figure 51 : vue sur le pôle 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.

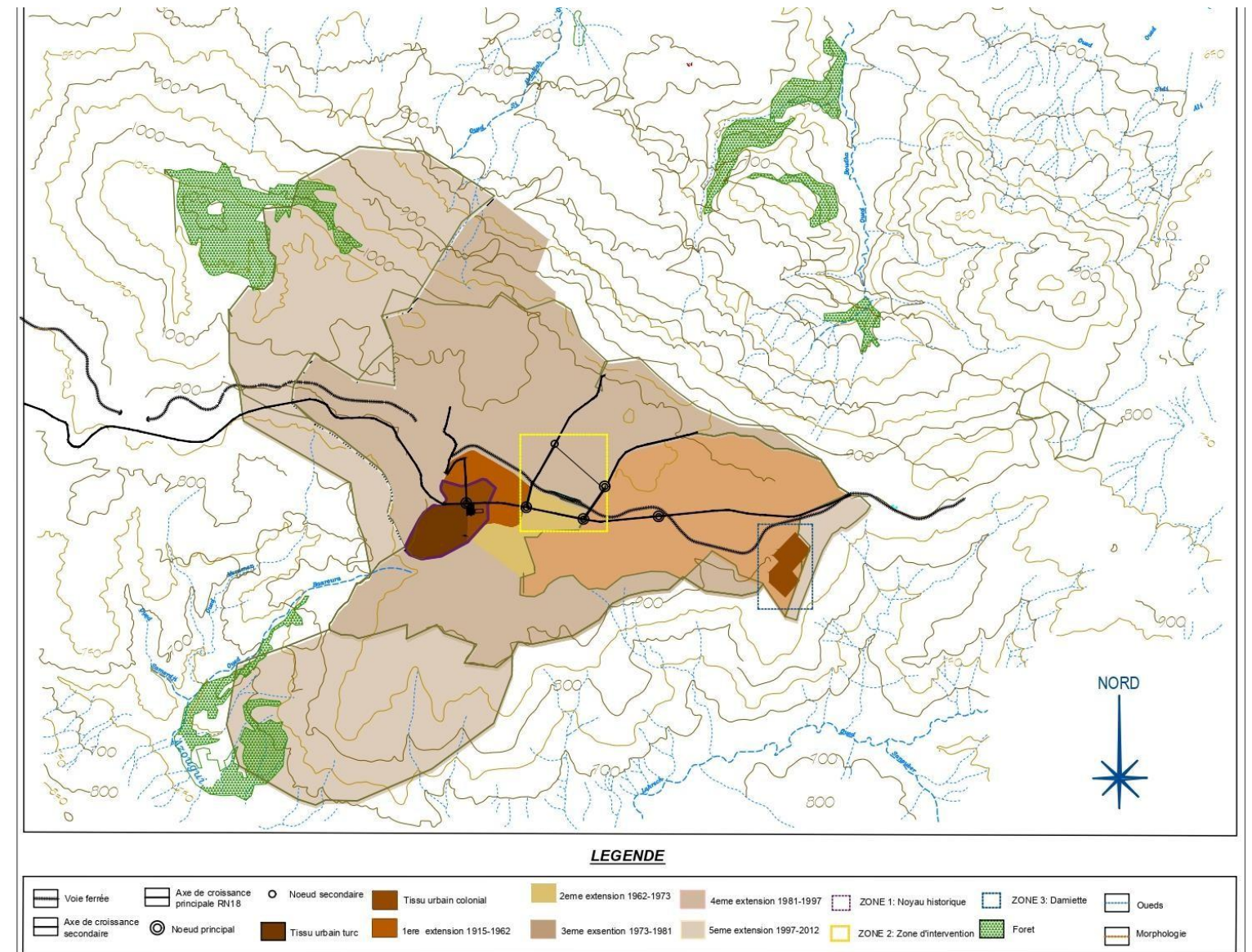


Figure 53 : Carte Synthèse de la croissance urbaine de la ville de Médéa

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 :

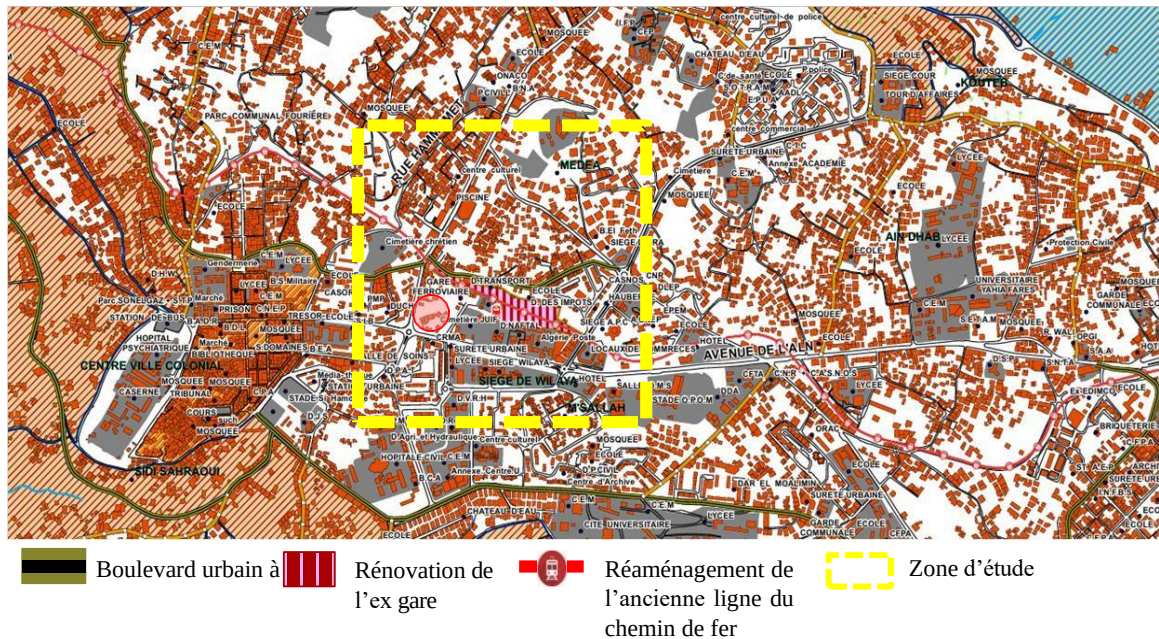


Figure 54 : plan d'aménagement de la ville de Médéa proposé par le PDAU

Source : PDAU Intercommunal de la ville de Médéa URBAB Médéa 2021, Traitée par auteurs

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 55 : 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.

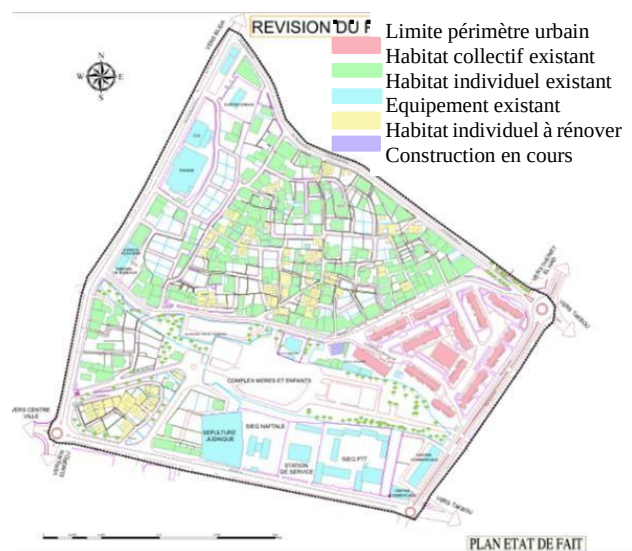


Figure 56 : Plan état de fait du P.O.S n°02

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.

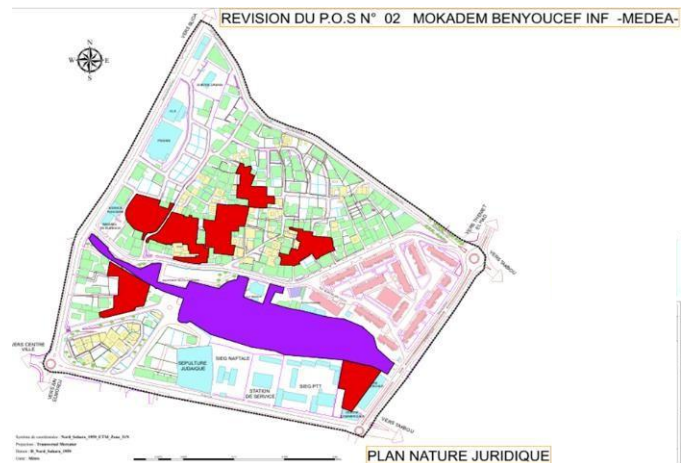


Figure 57 : plan nature juridique du P.O.S n°02

Source : URBAB Médéa

Le type des ilots existants est des méga ilots.

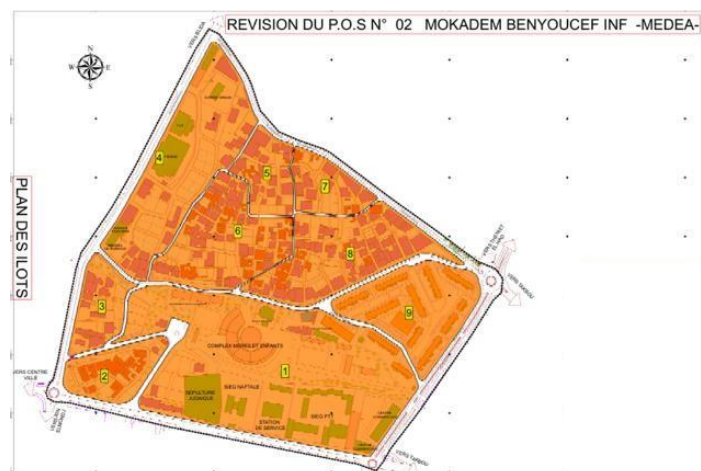


Figure 58 : plan des ilots P.O.S n°02

Source : URBAB Médéa

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

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

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

Démolition de l'habitat précaire et les hangars abandonnés.

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

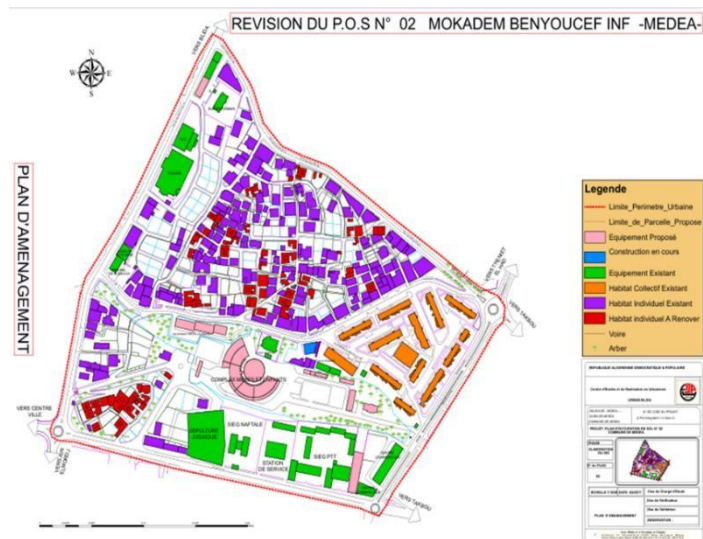


Figure 59 : plan d'aménagement du P.O.S n°02

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.

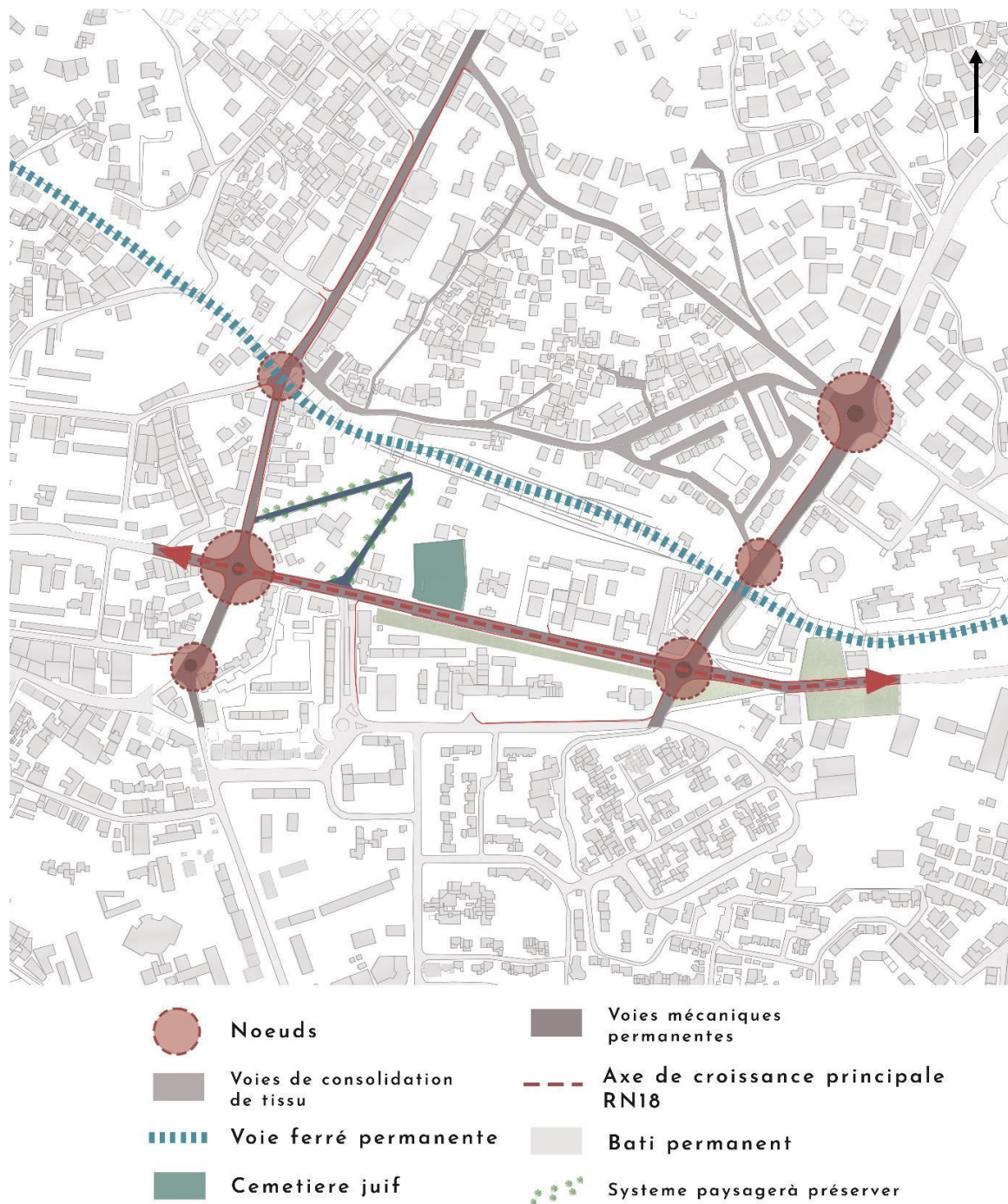


Figure 60 : carte de la structure des permanences de la zone d'étude

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 améliorer la mobilité
Présence des structures administratives datant des années 1960 . (siège de la wilaya ...) et d'autres équipements d'une importance par rapport à la ville		A préserver.
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
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 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.

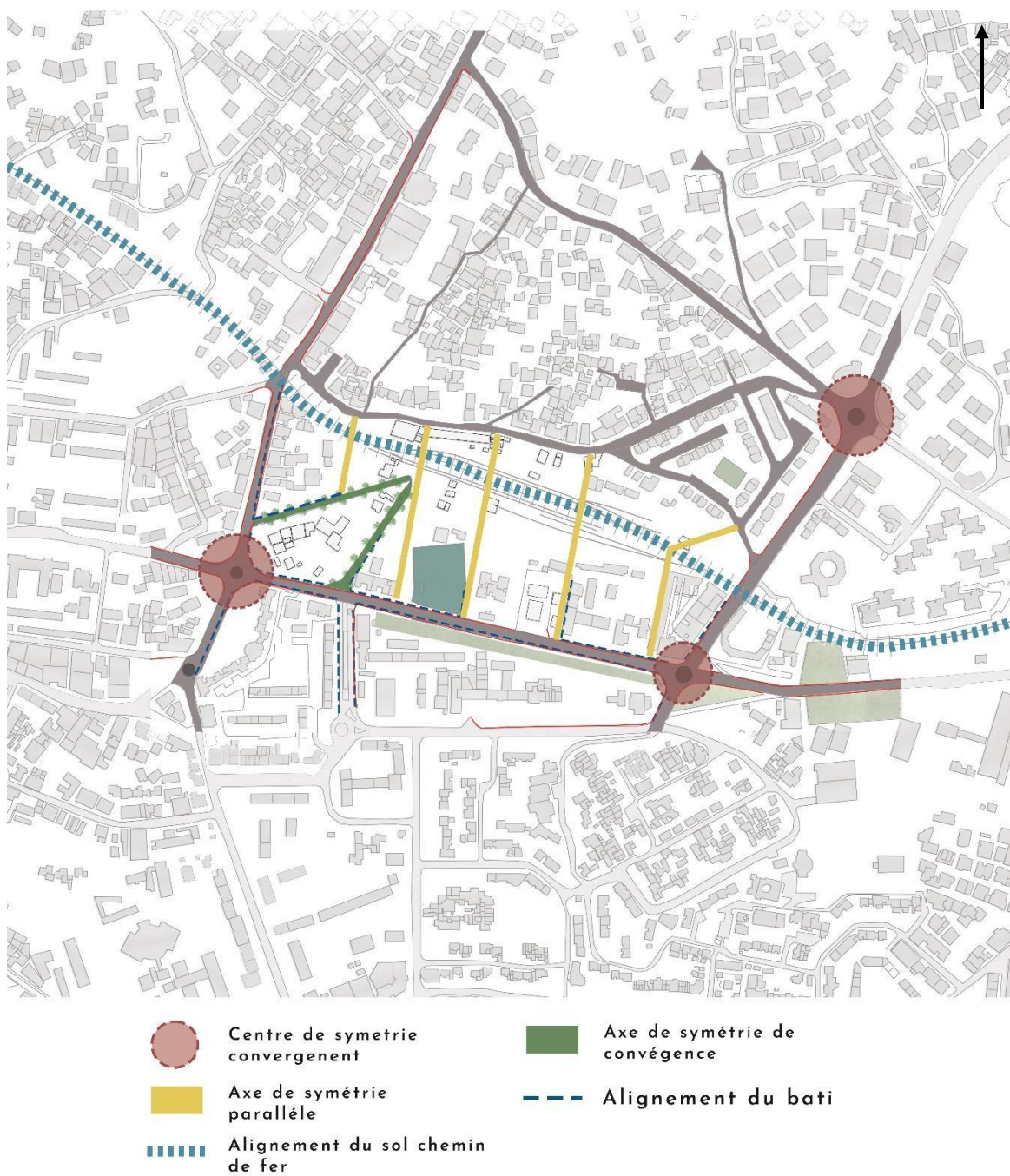


Figure 61 : Carte de la structure de conformation de la zone d'étude
Source : fond de carte PDAU traitée par Auteurs

- **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.

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

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 :

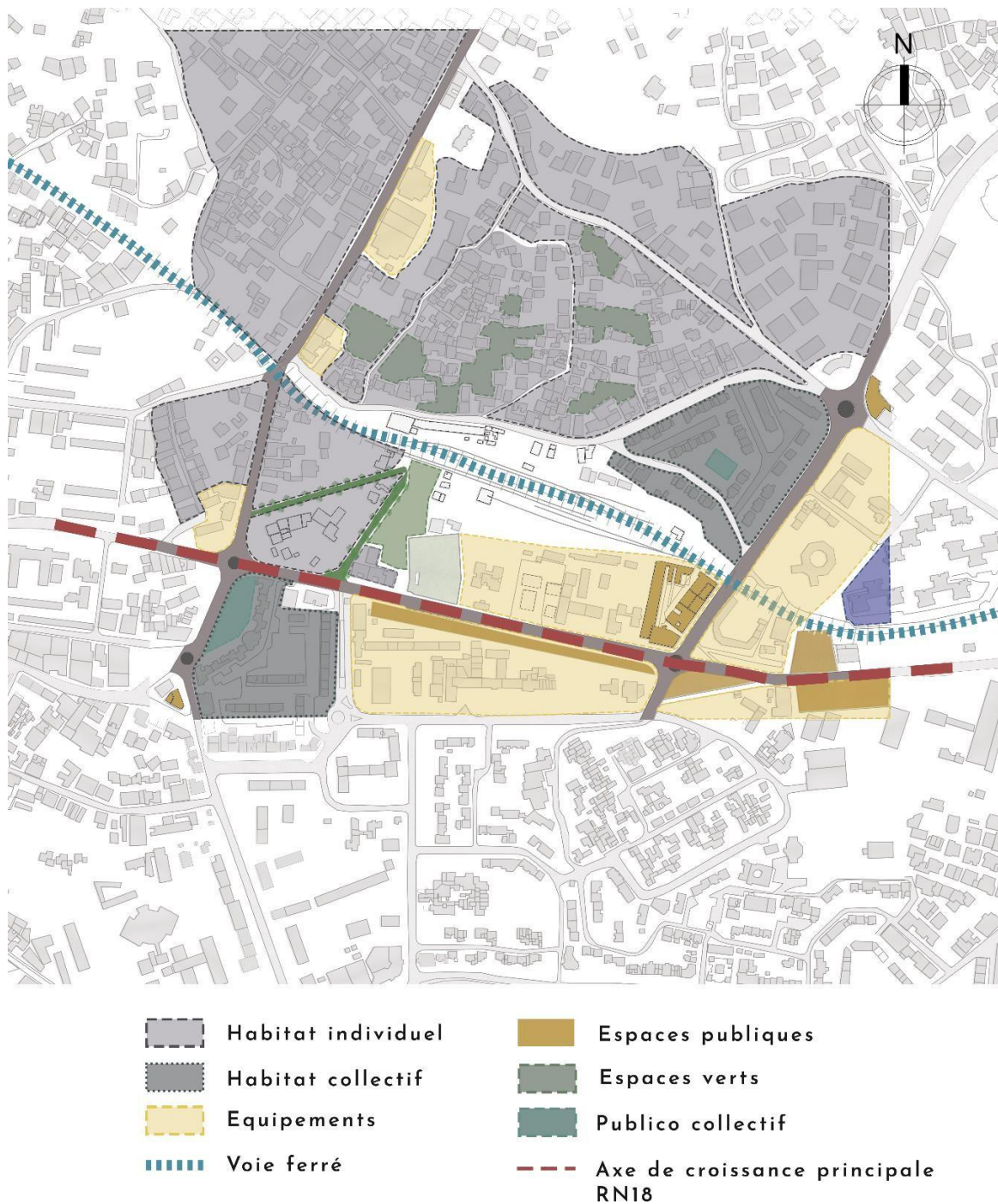


Figure 62 : carte de la structure fonctionnelle de la zone d'étude

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 :

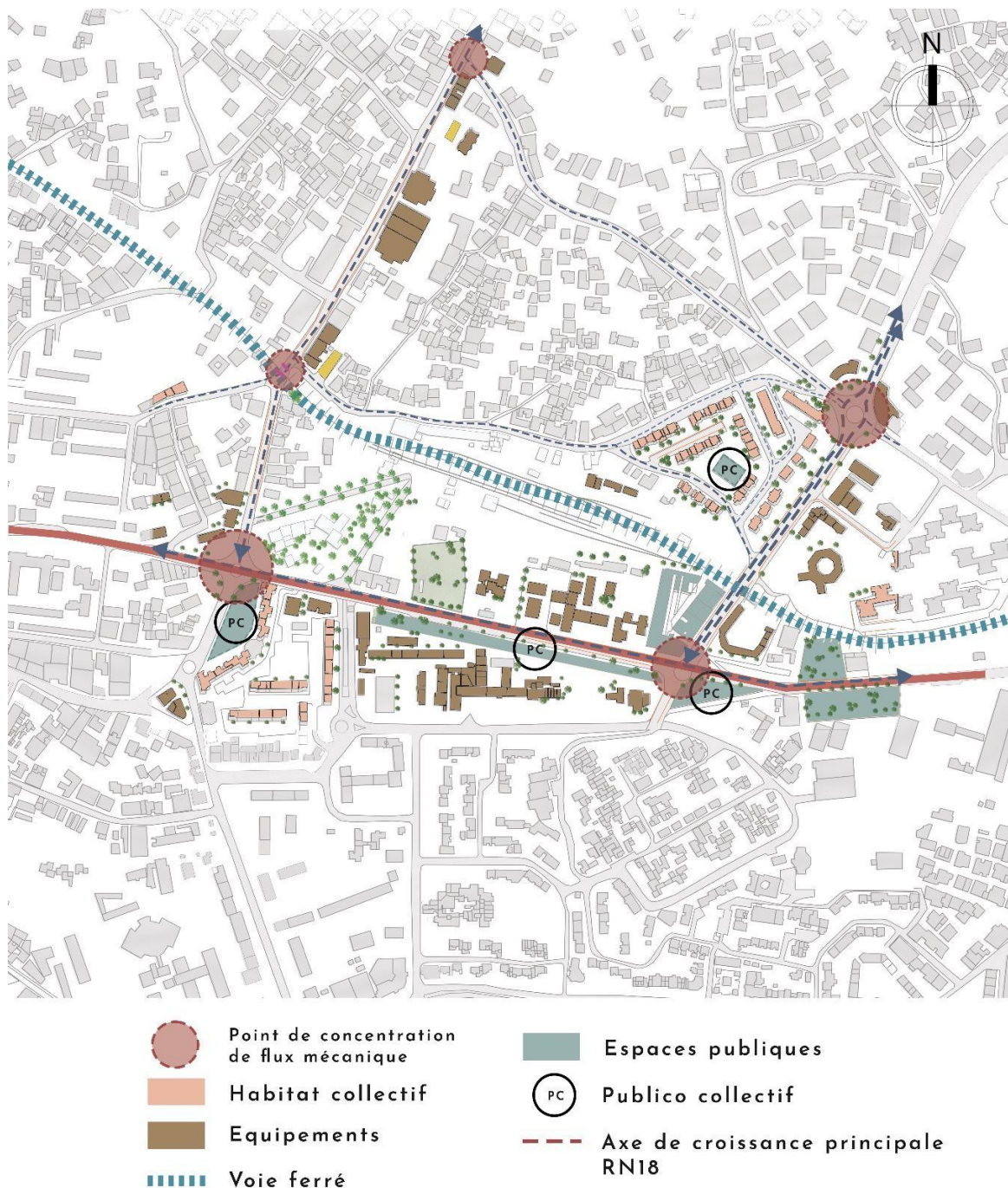


Figure 64 : carte de la structure du publico collectif

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 . La présence des poches vides appartenant au secteur privé .	L'insuffisance des parkings publics .	Programmer des parkings souterrains et des parkings à étages pour diminuer la saturation des voies . 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** 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.

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.

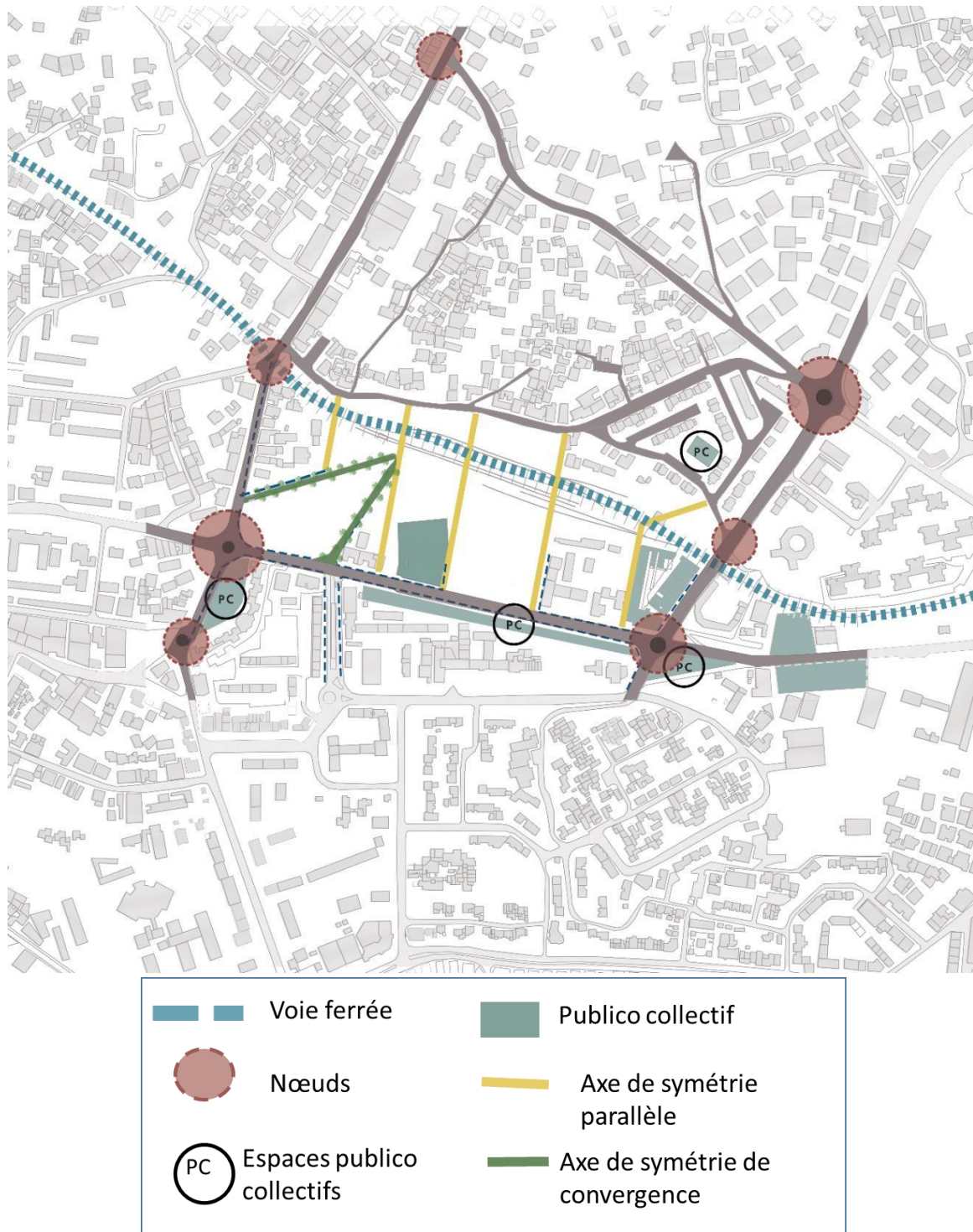


Figure 65 : plan invariant de la zone d'étude
Source : fond de carte PDAU de la ville de Médéa traitée par Auteurs

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.

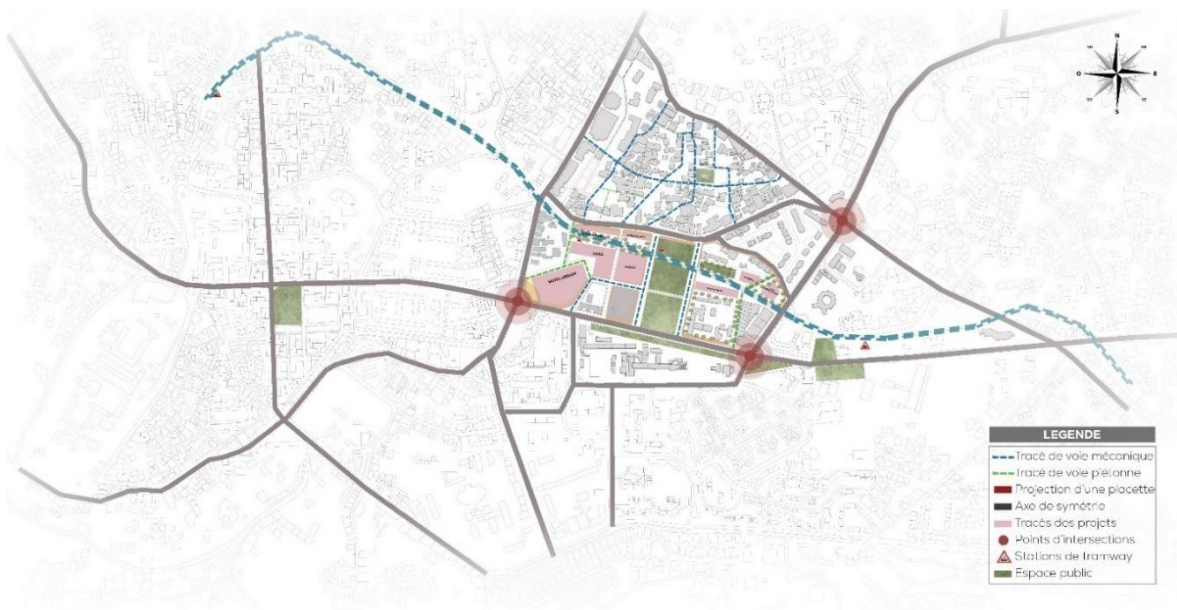


Figure 66 : : plan normatif de la zone d'étude

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

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.

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

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

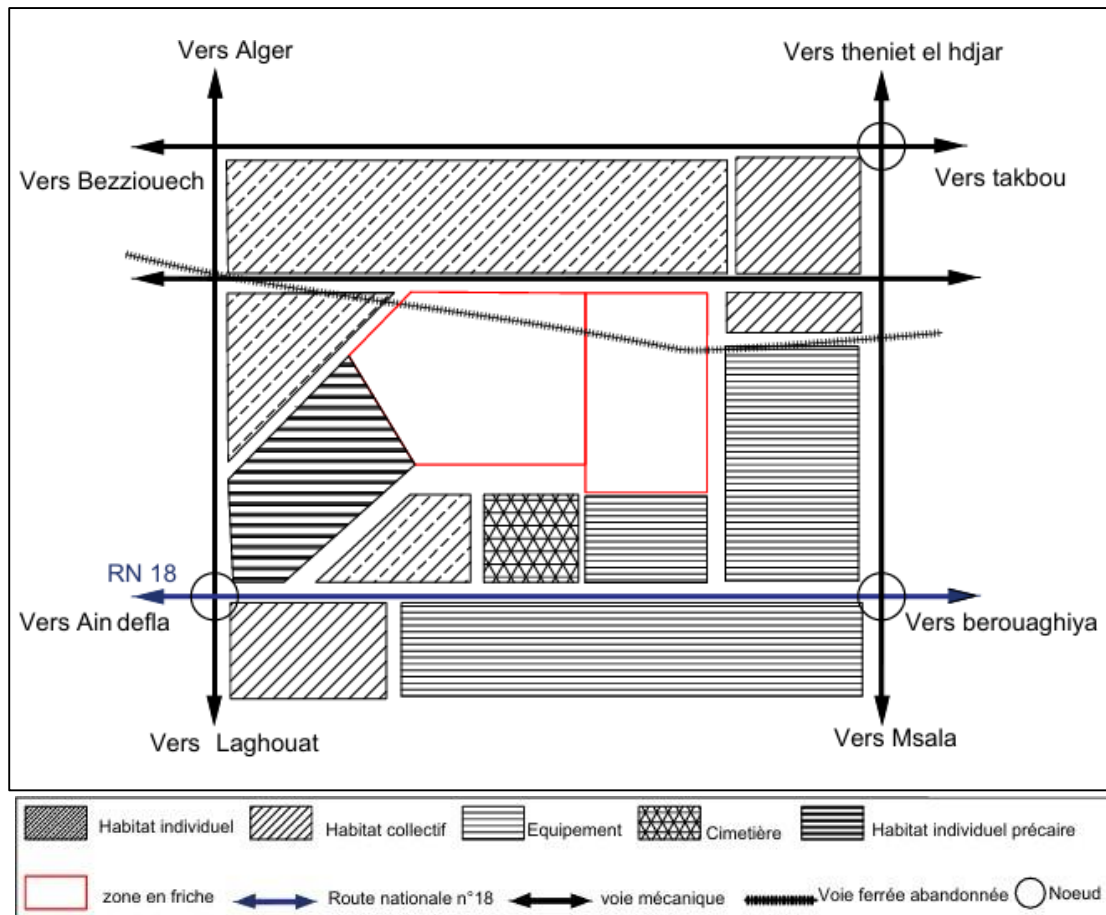


Figure 67 : Schéma de problématique de la zone d'étude

Source : auteurs

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 :

- **Récupération 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.

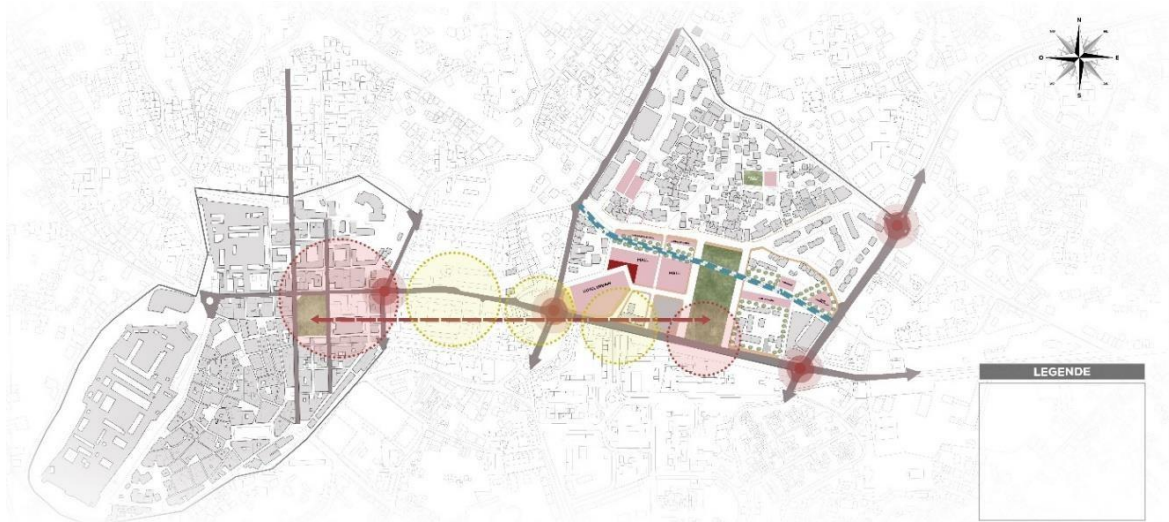


Figure 68 : Schéma de principe du projet urbanistique.
Source : Auteurs.

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 îlots.



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.



Figure 69 : Etape d'élaboration du master plan.
Source : Auteur.

3.3 3.3 Master plan consolidé :



Figure 70 : Master plan du projet urbanistique.. Source : Auteur.

4. LE PROJET ARCHITECTURAL « Hôtel urbain » :

4.1 Présentation de l'assiette d'intervention :

Notre site d'intervention se situe dans la ville de Médéa et plus précisément au POS n°2 Mokaddam Ben Youcef qui a forme triangulaire complexe et qui est limité par :

- Au Nord par la voie piétonne.
- A l'Est par l'habitat individuel.
- Au Sud par la RN 18.
- A l'Ouest par la route d'Alger.



Figure 71 : Présentation de l'assiette d'intervention.
Source : Auteur.

Le terrain est d'une surface de : 9600 m².

L'assiette intègre deux principaux projets : Un centre commercial avec un jardin public et un hôtel urbain elle est accessible par deux voies importantes : au sud par la RN 18 à l'ouest par la route d'Alger et au sud-ouest par une voie piétonne qui mène directement aux projets.

4.2 Justification du choix d'un hôtel urbain :

L'analyse du Programme d'Occupation des Sols (POS) de la wilaya de Médéa a mis en évidence un manque significatif en infrastructures hôtelières, malgré un potentiel touristique important et encore largement sous-exploité. Actuellement, la ville ne dispose que de deux hôtels : l'un étant à l'abandon (Hôtel / Salle des fêtes Ledjlat), et l'autre, un établissement trois étoiles (Hôtel M'ssallah). Ce déficit en structures d'accueil freine le développement de la ville et nuit à son attractivité.

CHAPITRE 04 : CONCLUSION GENERALE

Dans ce contexte, la proposition d'un hôtel urbain à l'échelle régionale s'impose comme une réponse stratégique visant à combler cette carence. Un tel projet permettrait de dynamiser l'économie locale en attirant un plus grand nombre de visiteurs, tout en répondant aux attentes des touristes comme des professionnels en quête d'un hébergement adapté.

Par ailleurs, la création de cet établissement hôtelier aurait des retombées positives sur l'emploi, en générant des opportunités pour les jeunes travailleurs et diplômés. Il contribuerait également à enrichir l'offre de services et d'activités urbaines, notamment grâce à l'intégration d'espaces de restauration, de détente et de loisirs, bénéficiant ainsi autant aux habitants qu'aux visiteurs.

4.3 Composition du plan de masse :

Le plan de masse de l'hôtel a été conçu dans une démarche de revalorisation d'une ancienne friche ferroviaire, située au cœur de la ville de Médéa. Ce site, longtemps laissé à l'abandon, représente aujourd'hui une opportunité réelle de redonner vie à un secteur stratégique. L'emplacement de l'hôtel, au croisement des deux routes les plus importantes de la ville la route d'Alger et la RN18, permet d'assurer une continuité fonctionnelle avec les équipements ainsi que les axes structurants de la ville.

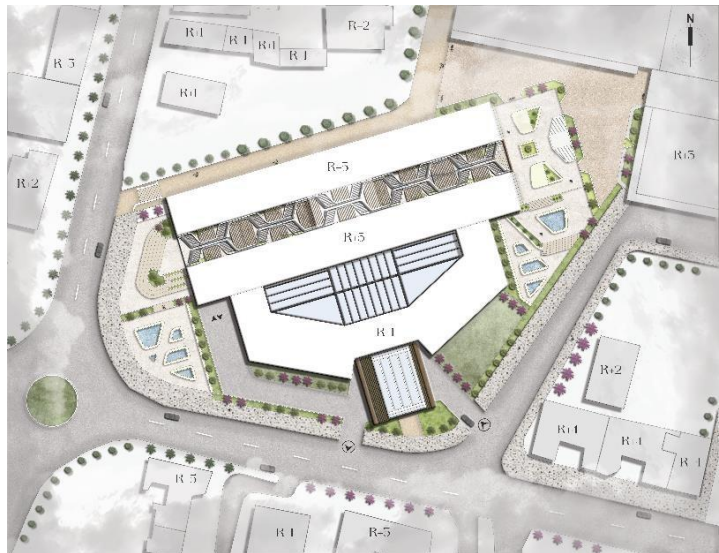


Figure 72 : Plan de masse de l'hôtel urbain.
Source : Auteur.

Le plan de masse s'organise autour de deux entités volumétriques principales :

- **Les barres en R+5**, accueillant les chambres de l'hôtel, le commerce, et les espaces de loisirs et de bien-être, sont disposées selon un axe Nord-Sud, afin d'optimiser l'ensoleillement naturel et les vues sur le paysage environnant.

- **Un socle en R+1**, dédié aux espaces de restauration, d'exposition et d'administration, épouse la forme du terrain par une géométrie adaptée à la forme du terrain.

À l'entrée du site, une **toiture vitrée** signale clairement l'accès principal de l'hôtel.

La **composition paysagère** intègre des bassins d'eau, des surfaces végétalisées, des cheminements piétons et des espaces de repos, assurant une **interface douce entre bâti et non bâti**.

Les accès sont clairement hiérarchisés :

- **Accès principal piéton** depuis le boulevard Sud,
- **Accès véhicules** et dépose-minute par la rue Ouest,
- Cheminements secondaires en liaison avec les espaces publics alentour.

L'ensemble repose sur une logique de **centralité fonctionnelle et de fluidité des parcours**, favorisant l'accessibilité, la mixité fonctionnelle et l'intégration du projet dans le tissu urbain existant.

4.4 Les continuités physiques, visuelles, 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

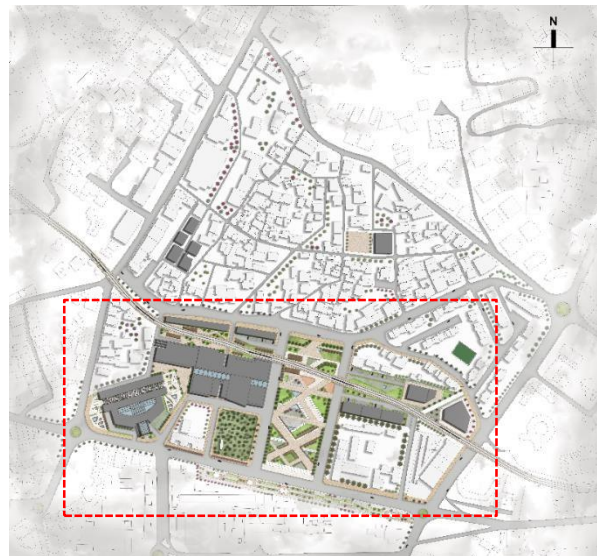


Figure 73 : Carte des continuités physiques, visuelles et paysagères. Source : auteur.

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 :

- Continuités piétonnes assurées par le parcours piéton intérieur : circulation douce à l'intérieur de l'hôtel qui amène à une place publique.
- Les voies piétonnes : qui sont exclusivement réservées aux piétons.
- La pente du site : Affecte l'accessibilité et les 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 :

Afin de préserver la continuité urbaine, nous avons intégré des axes structurants dans nos zones d'intervention pour assurer une insertion fluide des projets dans le tissu existant.

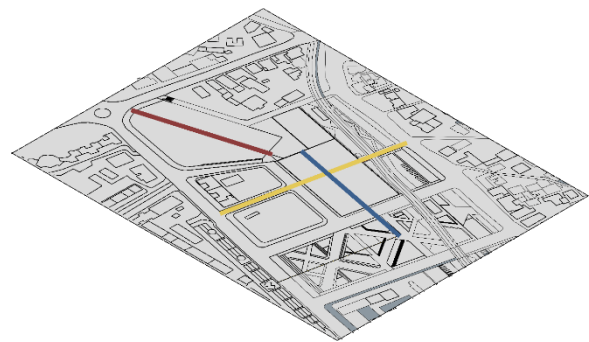
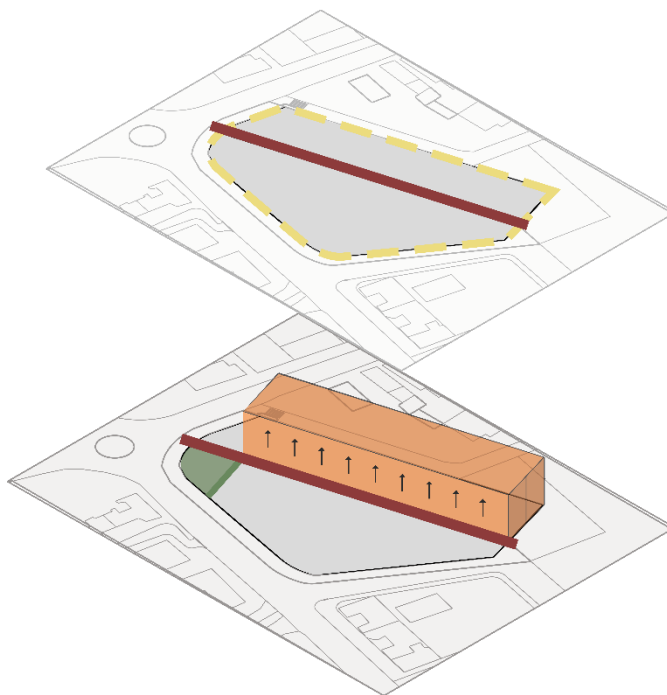


Figure 74 : Les axes structurants. Source : auteur.

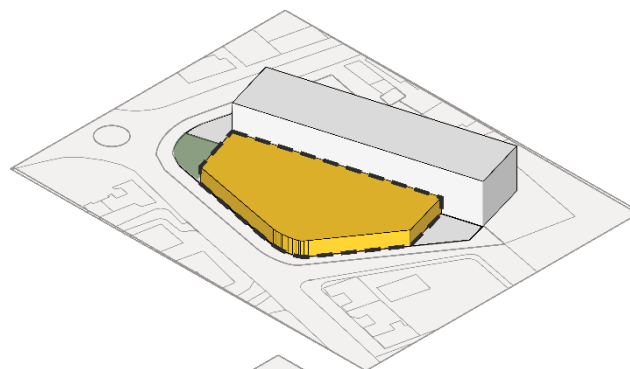
Etape 01 : Axe de convergence

Nous avons entamer le projet en traçant un axe de convergence parallèle à la voie piétonne existante qui part d'un nœud urbain important. Ce tracé a naturellement organisé l'implantation du projet, et a fait en sorte que cet axe serve d'élément d'organisation du projet et qui résulte la création d'un premier corps de bâtiment.



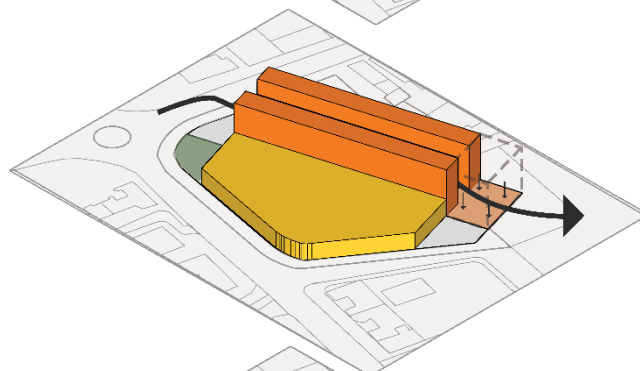
Etape 02 : Articulation

Un deuxième corps de bâtiment vient s'articuler avec le premier pour une meilleure intégration par rapport au site.



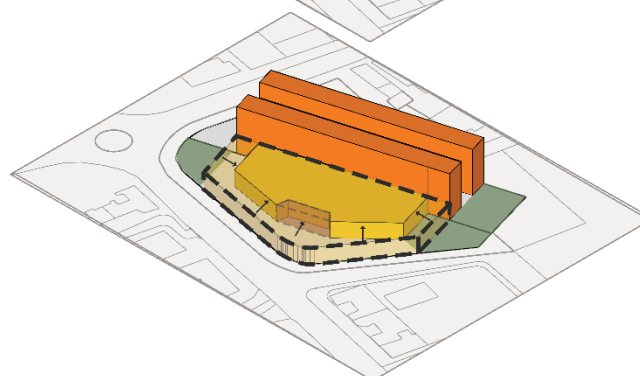
Etape 03 : Ouverture

Ouverture en créant un passage urbain animé par des fonctions commerciales et d'échange qui mène directement vers la place.



Etape 04 : Retrait et adaptation

Retrait au niveau du deuxième corps de bâtiment, tout en conservant sa forme adaptée au terrain, ainsi qu'un retrait supplémentaire pour marquer l'entrée de l'hôtel.



4.6 Distribution et affectation des espaces :

En plan, on distingue deux parties dans l'hôtel :

1. La première partie correspond au **volume irrégulier**, considéré comme le **socle de l'hôtel**, et les fonctions qui y sont intégrées sont réparties comme suit :
 - **Rez-de-chaussée** :
On y trouve l'**accès principal** de l'hôtel et un **atrium vitré**, espace central du projet, dédié à la **réception** et à **l'attente**. À **droite** de l'atrium se situe la **salle d'exposition**, tandis qu'à **gauche** se trouve le **restaurant** de l'hôtel.
 - **Premier étage** :
À droite, un espace est dédié à la **cafétéria**, orientée vers le **sud** et le **sud-est**. À gauche se trouve la **zone administrative**, également orientée vers le **sud** et le **sud-ouest**, regroupant les **bureaux**, le **secrétariat**, la **salle de réunion** et le **bureau du directeur**.
2. La deuxième partie concerne les **deux barres longitudinales**, séparées par un **passage urbain**, et dont les fonctions sont réparties comme suit :
 - **Rez-de-chaussée** :
La fonction dominante est le **commerce**, avec plusieurs **boutiques**, mais aussi des espaces dédiés à la **détente**, à la **culture** et au **bien-être**, notamment un **sauna** et un **café littéraire**.
 - **Premier étage** :
On y trouve diverses fonctions liées au **service** et au **bien-être** : une **salle de sport**, une **salle de jeux**, un **centre de beauté**, une **infirmierie**, un **espace de coworking**, une **agence touristique**, ainsi qu'une **salle polyvalente** et une **salle de conférence**.
 - **Deuxième au cinquième étage (R+2 à R+5)** :
Les **étages supérieurs** des deux barres sont consacrés à la **fonction d'hébergement**, avec des **chambres simples**, **doubles** et des **suites**, ainsi que les **services d'étage** et les **locaux d'entretien** à chaque niveau.

En élévation, on observe que :

- **Rez-de-chaussée** : Il s'agit d'une partie accessible à la fois aux **clients** et au **public**. Elle regroupe plusieurs services. C'est une zone stratégique pour la **rentabilité** de l'hôtel, car elle permet de **diversifier** et **améliorer** l'offre de services et d'activités.
- **Premier étage** : Il correspond à la **partie semi-publique** du projet, accueillant des fonctions de service et de détente accessibles aux clients sans être strictement privatives.
- **Étages supérieurs (du R+2 au R+5)** : Cette zone est **réservée exclusivement aux clients** de l'hôtel. Elle est composée de **chambres simples, doubles** et de **suites**, ainsi que d'un **salon de détente**. Un **service d'étage** est prévu pour garantir un **maximum de confort** et une véritable **sensation de bien-être**.

En ce qui concerne la circulation verticale et horizontale de l'hôtel et les différentes fonctions, elles sont réparties comme suit :

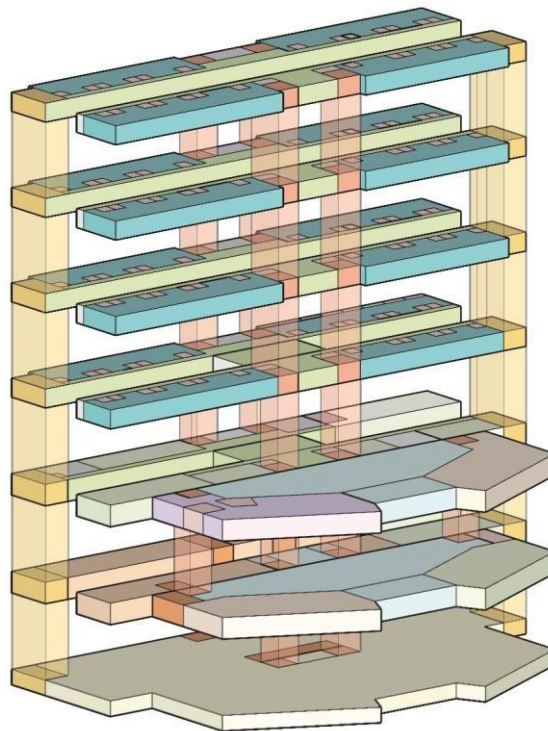


Figure 75 : Distribution et affectation des espaces. Source : Auteur

4.7 Aspect structurel :

Dans le cadre du projet architectural, le choix de la structure constitue un élément fondamental pour assurer la stabilité, la durabilité et la faisabilité du bâtiment.

Étant donné la complexité du volume et la diversité des fonctions qu'il abrite, nous avons opté pour une combinaison de deux systèmes structurels complémentaires : une structure en béton armé pour les barres, et une structure métallique pour le socle. Ce choix permet de répondre aux exigences techniques tout en offrant une liberté architecturale dans l'aménagement.

Structure en béton armé :

La structure en béton armé a été privilégiée pour sa robustesse, sa résistance aux charges et sa bonne réponse aux normes parasismiques. Elle concerne principalement les volumes porteurs verticaux de l'hôtel.

- Structure simple, stable et conforme aux règles parasismiques.
- Ossature poteaux-poutres de dimensions **40x40 cm** et un plancher en corps creux et dalle pleine pour les balcon.
- Voiles de contreventement positionnés :
 - Aux **extrémités** des deux barres principales.
 - **Autour des cages d'escaliers**, pour renforcer la stabilité latérale.
 - **Voile périphérique** pour le parking.
- **Joint de rupture** tous les **20 mètres**, pour prévenir les effets de retrait, de dilatation et limiter les déformations.

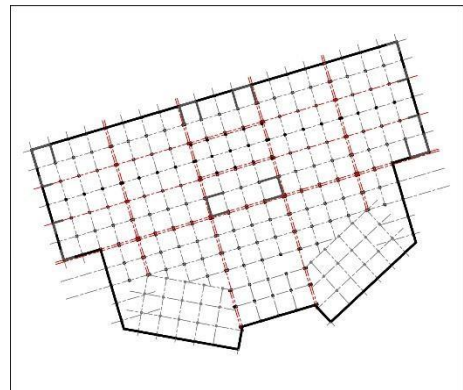


Figure 76 : Schéma de structure de sous-sol.
Source : Auteur.

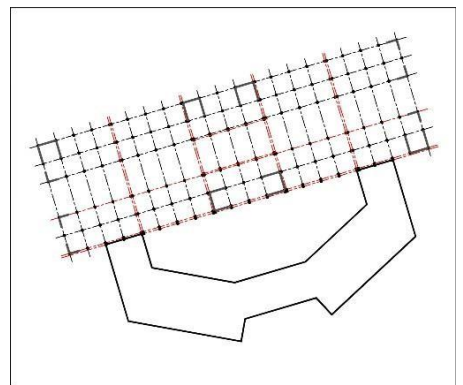


Figure 77 : Schéma de structure en béton armé.
Source : Auteur.

. Structure métallique

La structure métallique a été retenue pour les zones nécessitant de grands espaces ouverts, notamment au niveau du socle et des structure indépendante pour les passerelles et l'atrium.

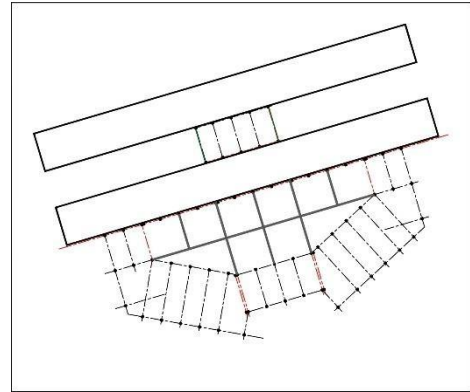


Figure 78 : Schéma de structure métallique.

Source : Auteur.

- Mise en place au niveau du **socle de l'hôtel**, dédié aux espaces restauration, exposition et de services.
- Adaptée aux **grandes portées sans appuis intermédiaires**, favorisant la flexibilité d'usage.
- Présence de **contreventements en croix (X)** pour garantir la stabilité du volume métallique.
- Chaque entité spatiale repose sur une **structure indépendante**, facilitant le traitement spécifique des différents volumes.
- Un plancher collaborant pour le socle.
- L'**atrium central** est couvert d'une **verrière tubulaire**, portée par une structure métallique légère et élégante.
- Les **passerelles** reliant les deux barres sont conçues en structure métallique :
 - **Poteaux métalliques** assurant le support vertical..

4.8 Lecture de la façade :



Figure 79 : Façade principale de l'hôtel urbain.
Source : Auteur.



Figure 80 : Façade ouest de l'hôtel urbain.
Source : Auteur.

- **Géométrie**

La façade présente une organisation rigoureuse basée sur une répétition horizontale des modules : baies vitrées, claustras verticaux en bois et . Cette composition crée un rythme régulier et une lecture ordonnée de l'ensemble, renforcée par la symétrie centrée autour de l'entrée principale. Les jeux d'alignement entre les lignes d'étage, les balcons et les escaliers obliques introduisent une complexité géométrique dynamique tout en conservant un équilibre général.

- **Chromatique**

La palette repose sur trois teintes principales : le blanc dominant, qui confère une sobriété lumineuse ; le bois, aux tons chauds et naturels, utilisé en brise-soleil verticaux ; et le bleu du verre, qui introduit des reflets subtils et accentue la transparence. Cette combinaison assure une intégration harmonieuse dans l'environnement, tout en jouant un rôle dans le confort thermique du bâtiment.

Dans cette façade, la lumière joue un rôle essentiel à plusieurs niveaux :

Lumière naturelle : Elle est captée généreusement grâce aux grandes baies vitrées régulièrement réparties. Ces ouvertures assurent un bon éclairage intérieur tout en animant la façade par des jeux de transparence et de reflets.

Lumière filtrée : Les claustras verticaux en bois agissent comme des filtres solaires, tamisant la lumière directe et créant des ombres mouvantes qui enrichissent la perception visuelle du bâtiment au fil de la journée.

Lumière d'entrée : L'entrée principale, traitée en verre, capte et diffuse la lumière, accentuant son rôle de point focal.

Lumière contextuelle : Enfin, l'orientation du bâtiment et l'adaptation à la pente du terrain permettent une exposition optimale à la lumière selon les moments de la journée, tout en limitant les surchauffes grâce aux brises soleil .

- **Fusion**

Les matériaux choisis assurent une cohésion entre esthétique, fonctionnalité et contexte : le verre, largement utilisé en rez-de-chaussée, relie visuellement l'intérieur et l'extérieur, surtout dans les espaces publics (commerces, restauration). Le bois vertical s'intègre dans la trame architecturale comme élément de protection solaire tout en contribuant à l'identité visuelle. L'entrée, marquée par une marquise vitrée et un encadrement contrasté, forme un point de convergence lisible et cohérent.

- **Dynamisme**

Le dynamisme architectural provient notamment de la présence visible des circulations verticales : les escaliers extérieurs, en façade, génèrent une animation visuelle forte et presque cinétique. Leur inclinaison introduit une tension graphique qui contraste avec la rigueur horizontale des lignes d'étage. La variation entre pleins, vides et transparence — renforcée par les grandes baies vitrées — accentue le mouvement tout en guidant la perception de la distribution intérieure.

- **Rapport avec l'environnement**

L'intégration au site est manifeste par l'adaptation à la topographie naturelle : le socle incliné permet une insertion douce dans le relief et suggère une accessibilité fluide, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Les dispositifs architecturaux favorisent l'entrée de lumière naturelle tout en limitant les surchauffes grâce aux protections intégrées. L'ensemble s'inscrit dans une logique de durabilité, de confort d'usage et de dialogue visuel avec le contexte environnant.

4.8 Aspect de durabilité :

Conformément aux cibles HQE liées à la durabilité, notre projet vise à intégrer les éléments suivants :

- **L'optimisation de la lumière naturelle** pour améliorer le confort visuel et réduire la consommation énergétique.

- **La valorisation du paysage** afin d'assurer une continuité visuelle et écologique avec l'environnement existant.
- **La promotion de la mobilité urbaine** en favorisant les déplacements doux et l'accessibilité.
- **Une intégration harmonieuse du bâtiment dans son site** en respectant les caractéristiques morphologiques et paysagères.
- **Le choix de matériaux durables** limitant l'impact environnemental tout au long du cycle de vie du bâtiment.

***CONCLUSION
GENERALE***

1. CONCLUSION GENERALE :

Ce mémoire s'est attaché à répondre à la problématique suivante : comment la récupération 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.

- **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***

BIBLIOGRAPHIE :

○ **OUVRAGES :**

- 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).
- Boukader, M, 2022, *Éléments méthodologiques pour la projection dans les aires urbaines historiques*.
- Camagni, R., & Gibelli, M. C, 1997, *Introduction : Pour une définition opérationnelle du développement urbain durable*. Paris : Éditions de l'Aube.
- Charlot-Viadieu, C., & Outrequin, P, 2009, *Aménager les territoires durables*, Paris : Le Moniteur.
- Dind, 2011, *La gestion de projets urbains : Projets d'aménagement concertés dans les villes suisses*, Genève: Métropolis.
- 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*.
- 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.
- 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* »
- Jacquot, H, 2004, *Le renouvellement urbain en France : entre politiques publiques et réalités territoriales*, Cahiers du GRIDAUH.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Jégouzo, Y, 2014, *Urban renewal : Histoire et perspectives*, Cahiers du GRIDAUH.
- Le Garrec Sylvaine, 2005, « Le renouvellement urbain : la genèse d'une notion fourre-tout », Paris
- Mebarki, A, 2012, *L'espace public dans les villes algériennes : Entre héritage et modernité*, Université Constantine 3.
- Nations Unies, 1972, *Déclaration de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain*, Stockholm.
- République française, 2000, *Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains*, Journal Officiel.
- spigai, l, 1989, le plan et l'architecture de la ville.
- Stratis, S., Amphoux, P., & Gobbo, S, 2012, Créer une fluidité urbaine grâce à la porosité du bâti ? *Idées en mutation – Débats du Forum des Résultats European 11*, Vienne,: European Europe
- **THESES ET MEMOIRES :**
 - GUITT , I., 2015-2016, Reconversion des friches ferroviaires dans le cadre du développement durable », Renouveler la ville par le rail.
 - Berber Khadidja Sihem et Haneche Imene, 2018, Vers un renouvellement durable : Rénovation du quartier Diar El Baraka-Baraki – Projet architectural : Hôtel urbain, Département d'architecture et d'urbanisme, Blida.
 - YETTOU Rahma, SEBTIOUI Meriem , 2022, Un écoquartier intergénérationnel à Ouled Yaich : Approche de composition par corridors bleu et vert., Mémoire de Master, Institut d'architecture et d'urbanisme, Blida.
- **ARTICLES :**
 - Banque des territoires,, 2022, Quelle est la définition d'une friche ? Récupéré sur Banque des Territoires: <https://www.banquedesterritoires.fr/questions-reponses/friche-definition>
 - BELKHEMSA, B. (2012). Tentatives d'intégration du développement durable dans. Dynamiques urbaines, dynamiques sociales : La ville en question. , [Data file], Available at : <https://ouvrages.crasc.dz/pdfs/2012-amnagemnet-urbain-fr->

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- [belkhamsa.pdf](#) Le CRASC (Centre de Recherche en Anthropologie Sociale et Culturelle) .
- Banque des territoires . (s.d.). Friche : définition. Récupéré sur Banque des Territoires.: <https://www.banquedesterritoires.fr/questions-reponses/friche-definition>
 - CDC, F, 2001,Réussir le renouvellement urbain : 15 maillons clefs pour la chaîne de mise en œuvre des projets. Data file, Available at : <https://www.fnau.org/wp-content/uploads/2016/03/reussirrenouvellemenrurbain.pdf>
 - Debie, J, 2021, La mobilité urbaine est-elle en bonne voie ? La Vie des Idées, Data file, Available at : https://laviedesidees.fr/IMG/pdf/20210914_debie.pdf
 - Emelianoff, C, 2007, *Les villes durables : Une approche socio-territoriale*. Paris : Armand Colin, tiré du cours de Djellatta 2025.
 - Le rapport Brundtland,1987, Rapport notre avenir a tous, tiré du cours de Djellatra 2025.
 - *Médéa Berceau de la civilisation et hymne à l'authenticité*. (s.d.), Médéa.
 - Secchi, B., & Viganò, P, 2011, La ville poreuse : un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto. Genève.
 - Stratis, S., Amphoux, P., & Gobbo, S, 2012, Créer une fluidité urbaine grâce à la porosité du bâti ? Idées en mutation – Débats du Forum des Résultats European 11, Vienne,; European Europe.
 - PDAU,2007, *Rapport d'aménagement et reglement d'urbanisme*, Médéa.
 - URBAB médéa, 2018, *PDAU intercommunal de Médéa edition finale*, Médéa.
 - **COURS MAGISTAL :**
 - 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.
 - DJELLATA , A. (2025). Projet et contexte urbain . Cours magistral .

Liste des figures :

Figure 1 : Organigramme de structuration du mémoire.	
Source : Auteur	6
Figure 2 : Les trois piliers du développement durable	12
Figure 2 : Les trois piliers du développement durable	12
Figure 3 : enjeux du développement urbain durable.....	13
Figure 4 : Tram train à Mulhouse. Source : https://www.dna.fr/politique/2024/11/21/tram-train-hybridation-ferroviaire-et-succes-mitige	16
Figure 4 : Tram train à Mulhouse. Source : https://www.dna.fr/politique/2024/11/21/tram-train-hybridation-ferroviaire-et-succes-mitige	16
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	16
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	16
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	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	17
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	17
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	17
Figure 8: Typologies des espaces publics.....	22
Figure 8: Typologies des espaces publics.....	22
Figure 10 : Avant intervention urbaine. Source : Quartier Ecoparc Neuchâtel : expérience d'une réalisation pionnière.....	24
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	24
Figure 11 : Place de Superkilen et de ses trois espaces marqués. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Superkilen#/media/Fichier:Superkilen_plan.jpg	25

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Figure 12 : Le parc du « vivre ensemble ».Source :	
https://placemanagementandbranding.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/08/9.jpg	25
Figure 13 : Vue aérienne du quartier. Source :	
http://blois.me/patrimoine/quartier_gare_un_massacre/30_vue_aerienne.jpg	26
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	26
Figure 15 : Rabat Urban Hotel.	29
Figure 16 : Hôtel en site naturel.	29
Figure 17 : Le Hyatt Regency Shanghai Songjiang.....	29
Figure 18 : Adempira Spa & Thermal Hotel.....	30
Figure 19 : Delphin Palace.	30
Figure 20 : Hôtel Belaroia, France. Source : https://www.theplan.it/eng/award-2020-Hospitality/a-three-dimensional-puzzle-le-belaroia-manuelle-gautrand-architecture	32
Figure 21 : Hotel Avasa, Inde. Source : https://www.archdaily.com/348582/hotel-avasa-nanda-kumar-birudavolu/514bc909b3fc4b22b7000003-hotel-avasa-nanda-kumar-birudavolu-photo	33
Figure 22 : situation de la wilaya de medea	
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Wilaya_de_M%C3%A9d%C3%A9a	38
Figure23 : situation regionale de la ville de medea et ses limites Source : rapport PDAU Intercommunal de Médéa edition finale 2018	38
Figure24 : Situation communale de la ville de medea et ses limites.....	39
Figure 25 : relief et morphologie de la ville de medea Source : rapport PDAU Intercommunal de Médéa edition finale 2018.....	39
Figure26 : Carte des zones sismique de la wilaya de Médéa Source : PDAU intercommunal de la ville de Médéa	40
Figure 27 : Chronologie de l'évolution urbaine de la ville de Médéa.	41
figure28 : carte de la ville de Médéa à l'époque romaine	42
Figure 29 : carte de la ville de medea à l'époque turque Source : bouhalla .B, Azizi. A, Safar Bati. F,.....	43
Figure 30 : Village colonial de DAMIETTE en 1960.....	44
Figure 31 : village colonial de LODI en 1960	44
Figure32 : carte de la ville de Médéa à l'époque coloniale (1867_1915)	44
Figure 33 : groupe scolaire beldjebess Source : Inconnue.	45
Figure 34 : vue aérienne sur la ville de Médéa	45
Figure35 : carte de la ville de Médéa à l'époque coloniale (1915_1962)	45
Figure 36 : Le siège de la préfecture, actuellement Lycée Fekhar	46
Figure 37 : Construction de l'hôpital civil de Médéa dans le cadre du plan de Constantine	46
Figure 38 : Carte de la ville de Médéa à l'époque post colonial (1962_ 1973).....	46
Figure 39 : vue sur la zhun de theniet el hdjar	47
Figure 40 : Carte de la ville de Médéa à l'époque post colonial (1973_ 1981).....	47
Figure 41 : photo actuelle sur le siège de la daïra de medea	48
Figure 42 : photo actuelle sur le siège de l'APC de médéa	48
Figure 43 : Carte de la ville de Médéa à l'époque post colonial (1981_1997).....	48
Figure 44 : pole urbain de la ville de médéa.....	49
Figure 45 : vue sur le pole urbain de la ville de medea	49
Figure 46 : Carte de la ville de médéa à l'époque post colonial (1997_ 2012).....	49
Figure 47 : Carte Synthèse de la croissance urbaine de la ville de Médéa	50

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Figure 48 : plan d'aménagement de la ville de Médéa proposé par le PDAU	51
Figure 49 : situation du P.O.S n°02	52
Figure 50 : Plan état de fait du P.O.S n°02	52
Figure 51 : plan nature juridique du P.O.S n°02	53
Figure 52 : plan des ilots P.O.S n°02	53
Figure 53 : plan d'aménagement du P.O.S n°02	53
Figure 54 : carte de la structure des permanences de la zone d'étude	57
Figure 55 : Carte de la structure de conformation de la zone d'étude	60
Figure 56 : carte de la structure fonctionnelle de la zone d'étude	64
Figure 57 : carte de la structure du public collectif	67
Figure 58 : carte de la structure du public collectif	67
Figure 59 : plan invariant de la zone d'étude	71
Figure 60 : : plan normatif de la zone d'étude	72
Figure 61 : Schéma de problématique de la zone d'étude	74
Figure 62 : Schéma de principe du projet urbanistique.	
Source : Auteurs.	76
Figure 63 : Etape d'élaboration du master plan.	
Auteur	77
Figure 64 : Master plan du projet urbanistique.. Source : Auteur	78
Figure 65 : Présentation de l'assiette d'intervention. Source : Auteur	79
Figure 66 : Plan de masse de l'hôtel urbain. Source : Auteur	80
Figure 67 : Carte des continuités physiques, visuelles et paysagères. Source : auteur	81
Figure 68 : Les axes structurants. Source : auteur	82
Figure 69 : Distribution et affectation des espaces. Source : Auteur	85
Figure 71 : Schéma de structure de sous-sol. Source : Auteur	86
Figure 72 : Schéma de structure en béton armé. Source : Auteur	86
Figure 73 : Schéma de structure métallique. Source : Auteur	87
Figure 74 : Façade principale de l'hôtel urbain.	
Source : Auteur	88
Figure 75 : Façade ouest de l'hôtel urbain.	
Source : Auteur	88

Liste des tableaux :

<i>Tableau 1 : tableau synthétisant les éléments constatés , leur problématiques et des solutions proposées.....</i>	58
<i>Tableau 3 : tableau synthétisant les éléments constatés, leurs problématiques et les solutions proposées pour la structure fonctionnelle</i>	65

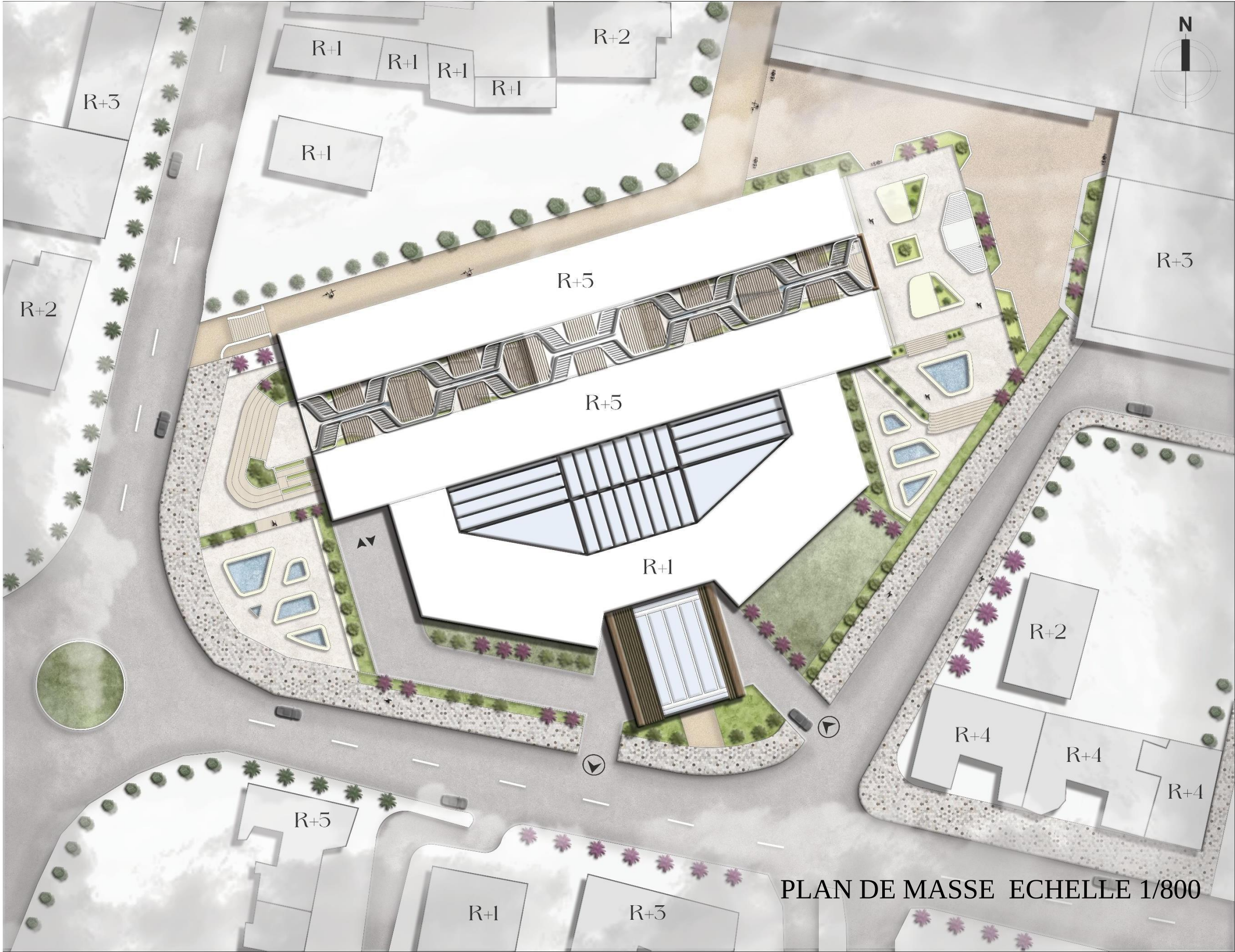
ANNEXES

Fonction	Espace	Surface unitaire	Surface totale
Accueil	-Hall d'accueil -Atrium -Hall d'accueil	-194.55 m ² -969.50 m ² -96.5 m ²	1 260,55 m ²
Commerce	-Boutique souvenirs premium. -Boutique prêt-à-porter-femmes. -Boutique pour hommes. -Store créateurs Dz. -Parfumerie. -Bijouterie. -Boutique pour enfants	- 145 m ² - 183.4 m ² - 188.05 m ² - 142.08m ² - 166.2 m ² -91.2m ² -94.10m ²	1 010,03 m ²
Restauration	-Restaurant + espace de préparation - Cafétéria + espace de préparation - Cafétéria littéraire. + espace de préparation.	- 372.74m ² / 82.85m ² -406.58m ² / 45.04m ² -192.15 m ² /47.55m ²	1 146,91 m ²
Bien être et loisir	-Salle d'exposition -Sauna -Salle de sport -Centre de beauté -Salle de jeux -Espace Coworking -Salle de conférence -Salle polyvalente	-450m ² -241.09m ² -214m ² -195.06 m ² -118.7m ² -77.52m ² -245m ² 120.93m ²	1 662,30 m ²
Administration et gestion	-Salle d'attente --Bureau du directeur. -Salle de réunion. -Secrétariat. -Bureau du gestionnaire. -Bureau du comptable. -Bureau du chef de service. -Bureau de sécurité. -Bureaux de surveillance. -Archives	-45.35m ² -144.2m ² -54.50m ² -21.29m ² -22m ² -35.24m ² -34.08m ² / -22.05m ² -33.89m ²	Environ 412,60 m ²
Sécurité et service	-Bureaux de surveillances -Service d'étage -Espace femme de chambre - Infirmerie -Agence touristique -Issue de secours	-20 - /23m ² -13.61m ² -13.34m ² -73.3m ² -77.31m ² 45.85/47.49m ²	Environs 300 m ²

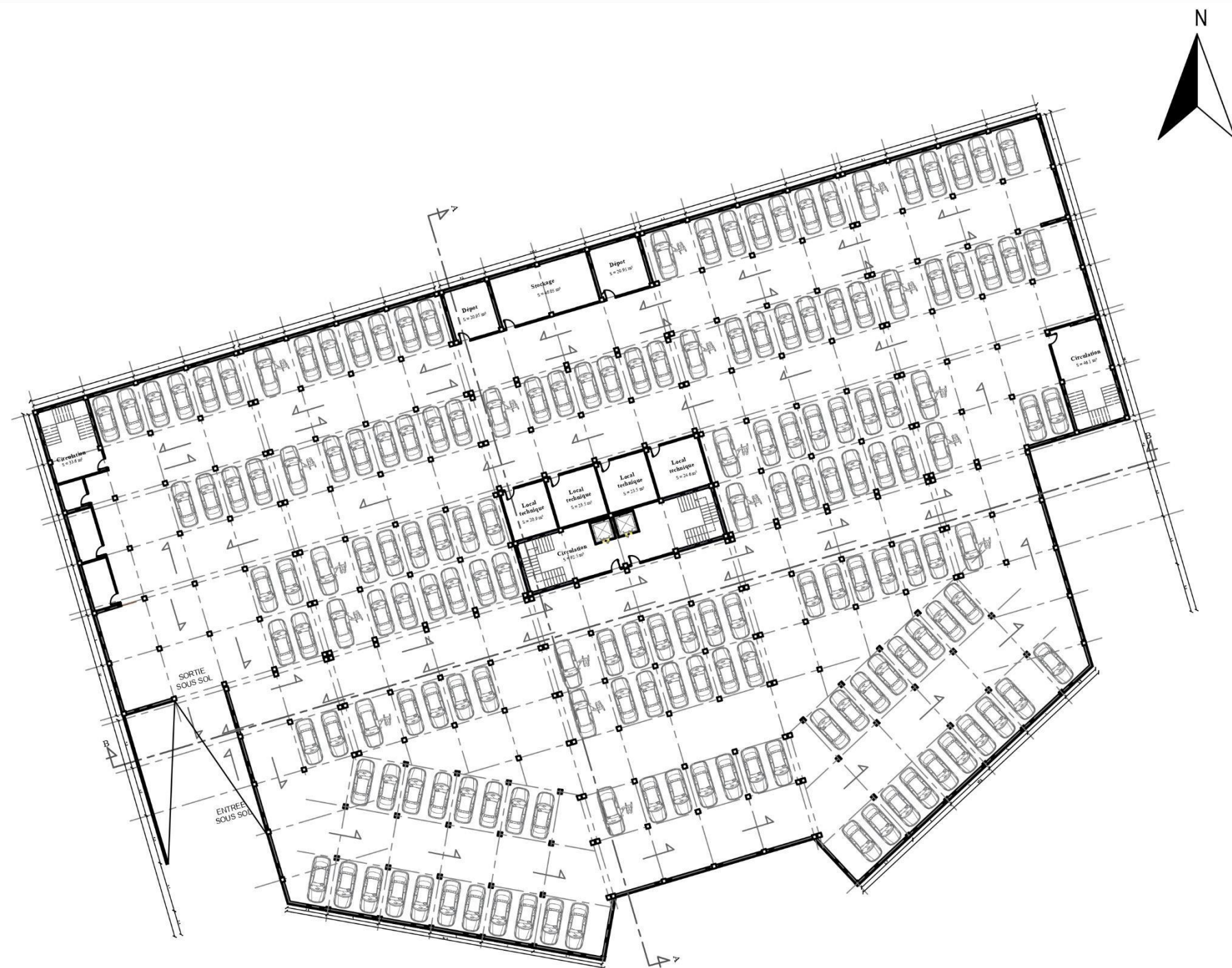
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Technique	-Dépôts. -Stockage. -Locaux techniques. -Chambre froide.	-20 - 43.4 m ² -46.05 m ² -20-24 m ² 22.44m ²	Environs 350m ²
Hébergement	-Chambre simple. -Chambre double. -Suites.	-37.48m ² -37.48m ² -76.65m ²	4524.64 m ²
Parking	Parking (espace de stationnement)	211 places	4860m ²

Tableau des fonctions, espaces et surfaces



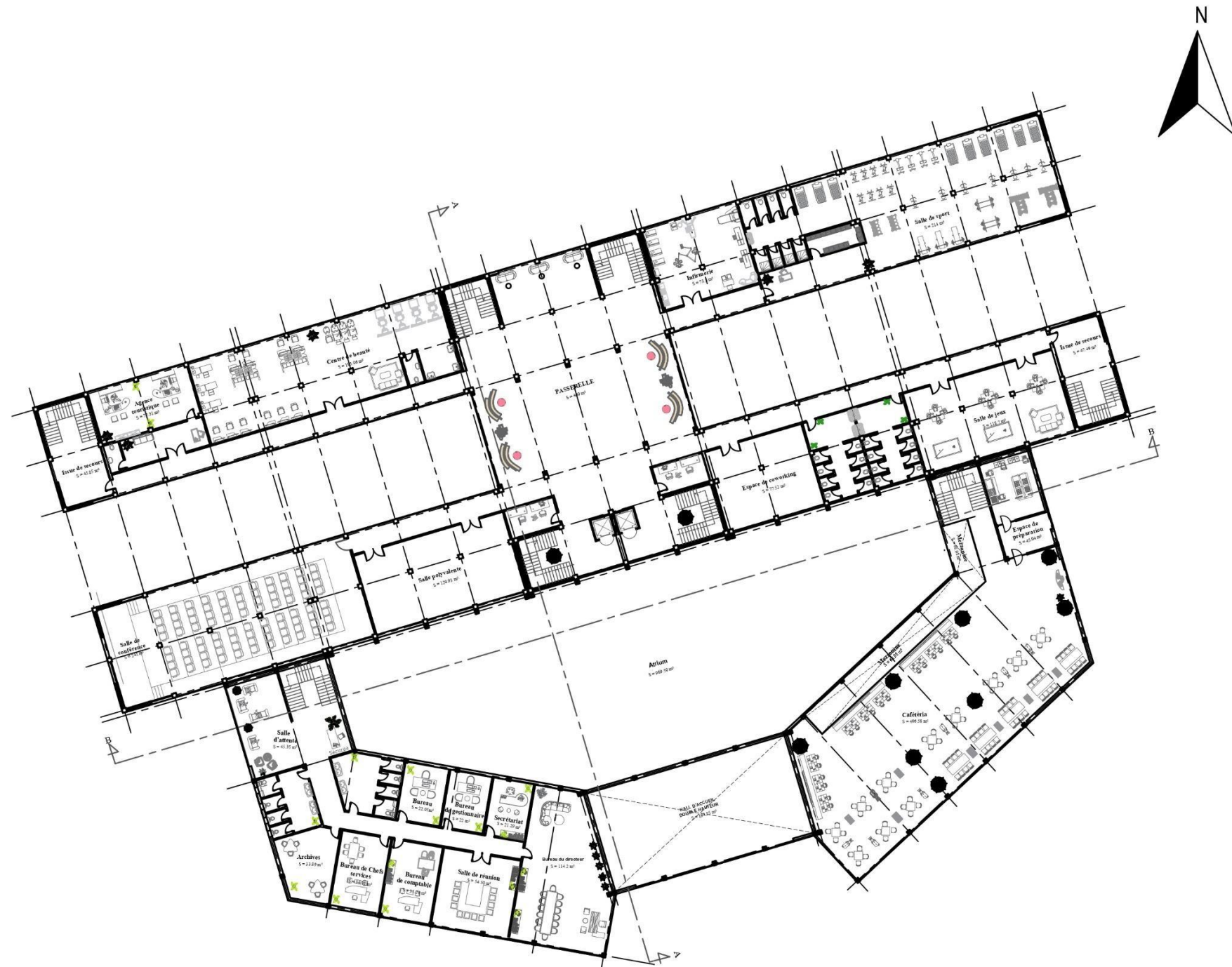
PLAN DE MASSE ECHELLE 1/800



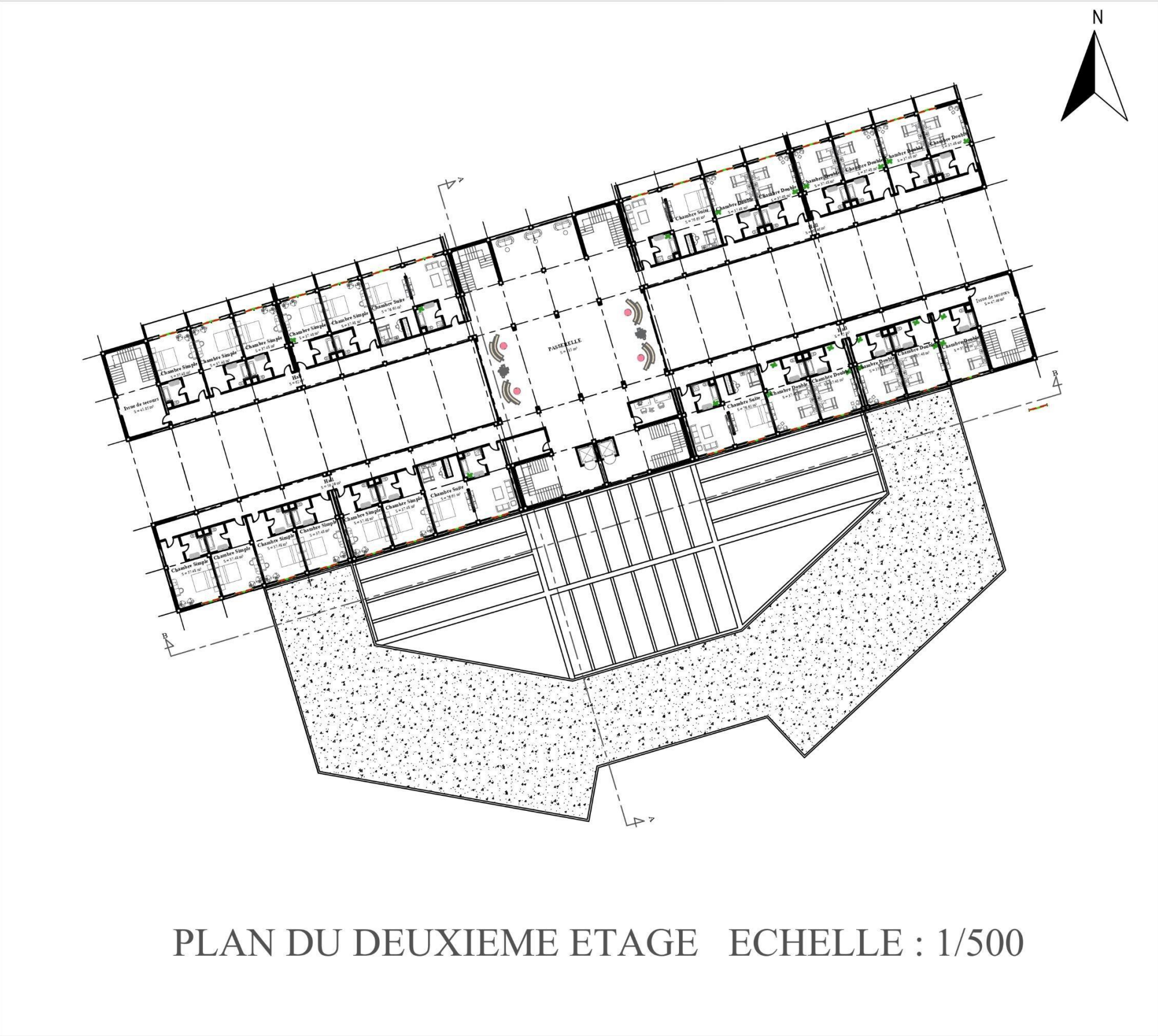
PLAN SOUS SOL ECHELLE : 1/500

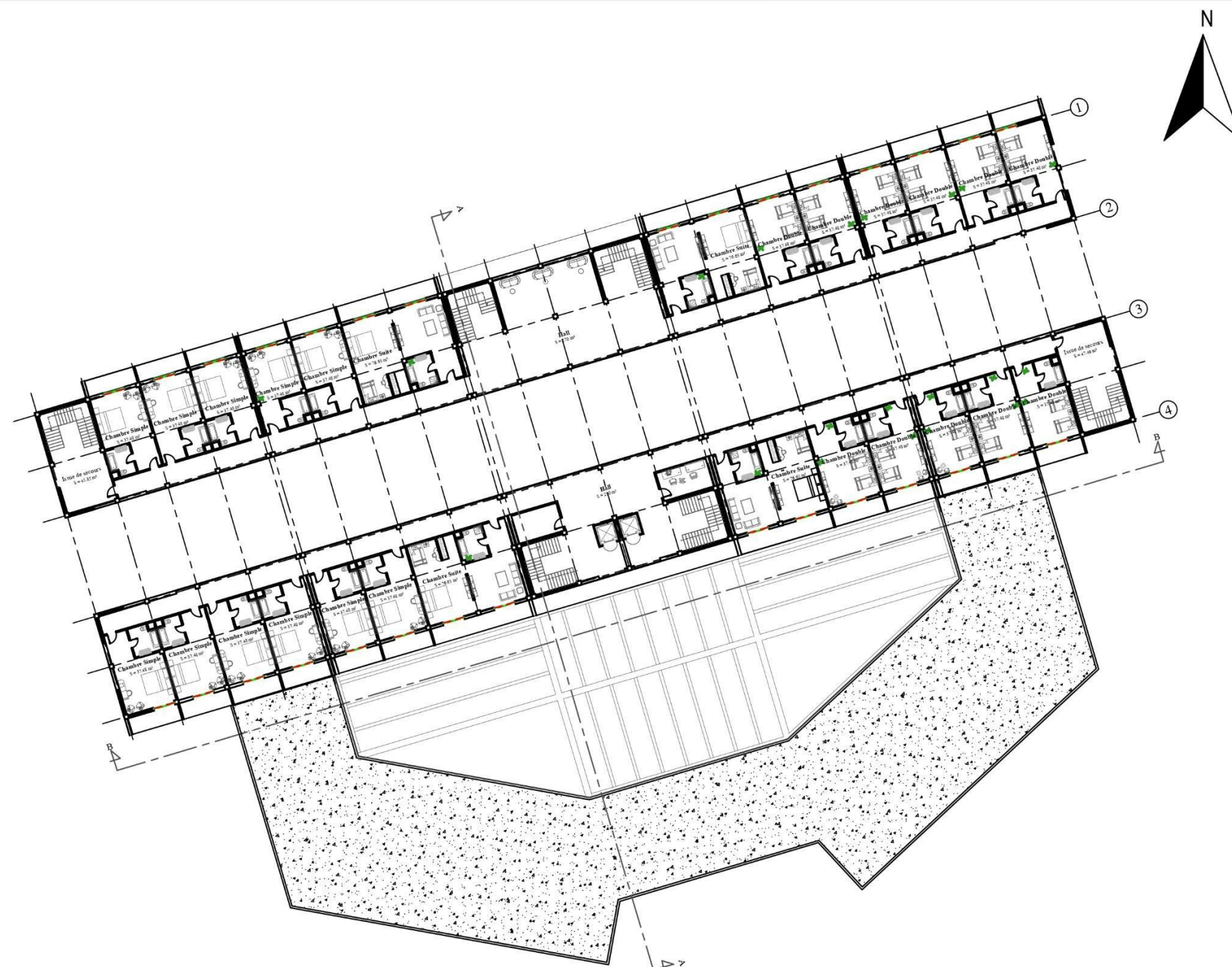


PLAN REZ DE CHASSE ECHELLE 1/500

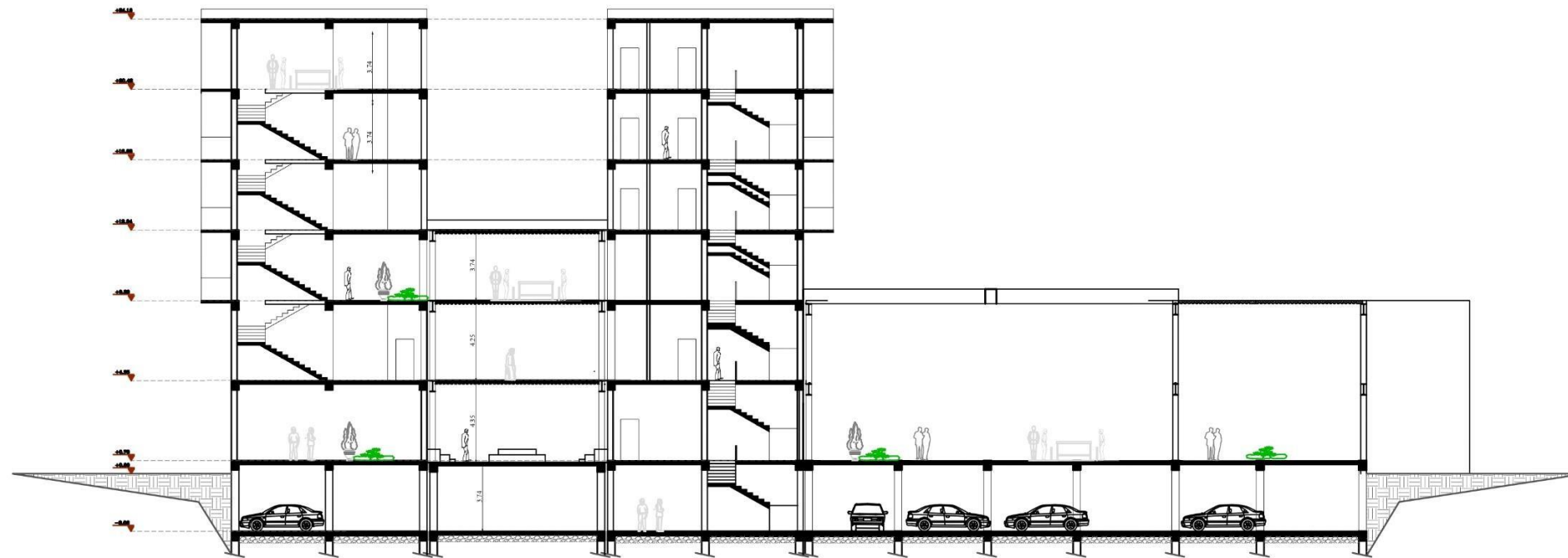


PLAN DU PREMIER ETAGE ECHELLE : 1/500

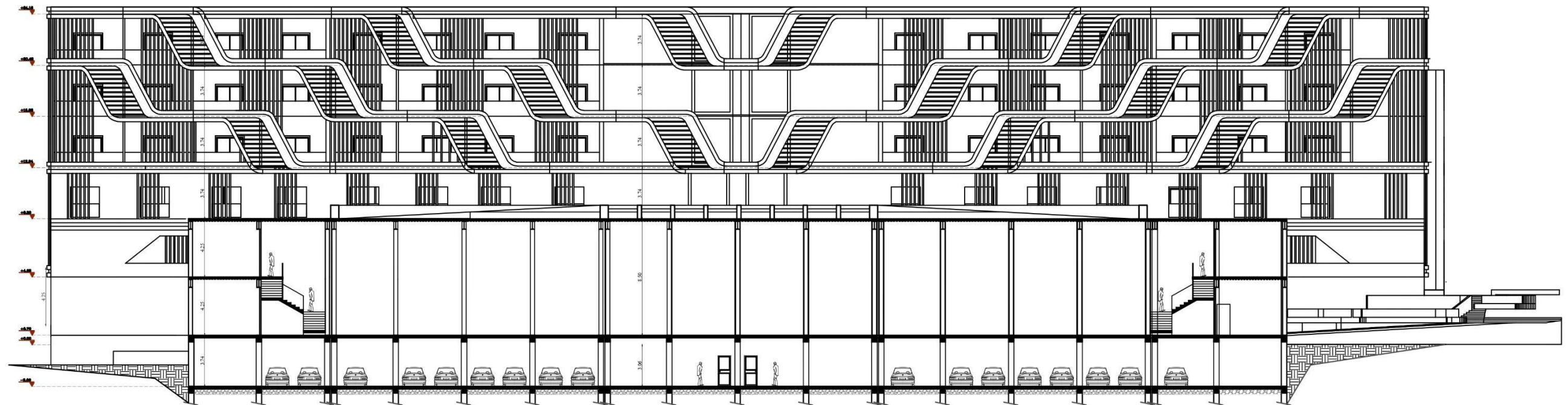




ETAGE COURANT R+3 R+4 R+5 ECHELLE : 1/500



COUPE AA ECHELLE : 1/300



COUPE BB ECHELLE : 1/300

Façade principale.



Façade Ouest.



Façade Est.



VUE EXTERIEURE



VUE EXTERIEURE



VUE EXTERIEURE



VUE EXTERIEURE



VUE EXTERIEURE



VUE EXTERIEURE



VUE EXTERIEURE



VUE EXTERIEURE



VUE EXTERIEURE

