

RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE MINISTÈRE DE  
L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITÉ SAAD DAHLEB BLIDA -01-  
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME



Département d'Architecture

**Mémoire de Master en Architecture**

Thème de l'atelier : Architecture Urbaine

**Revitalisation des centres urbain en déclin dans le cadre d'une stratégie  
d'urbanisme durable, cas de la ville de Tipasa**

**P.F.E: Aménagement urbain durable et conception du nouveau musée  
d'archéologie à Tipaza.**

**Présenté par :**

**ALEM Lina (191932021208).**

**TEMMAR Amira (191932020788).**

**Encadré(e)(s) par:**

**Dr. BEHIRI Abdelkader.**

**Mr. DJABALLAH Ahmed Chakib.**

**Membres du jury :**

**Président : Dr BOUKARTA Soufian.**

**Examineur : Dr ATIK Tarik.**

**Invité : Mr KEMEUR Mohamed (Représentant  
de l'OGEBBC Tipasa).**

# Remerciements

---

Avant tout, nous tenons à exprimer notre profonde gratitude à Dieu Tout-Puissant, qui nous a accordé la force, le courage et la patience tout au long de ces années d'études.

Nos sincères remerciements s'adressent à nos encadrants, Monsieur **BEHIRI Abdelkader** et Monsieur **DJABALLAH Ahmed Chakib**, pour leur patience, leur confiance et leur soutien indéfectible. Leurs conseils avisés, remarques constructives et explications éclairantes ont été d'une importance capitale pour le bon déroulement de notre recherche.

Nous remercions également chaleureusement les membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre travail, en acceptant d'examiner notre travail et en le enrichissant de leurs suggestions.

Nos remerciements s'étendent à tous nos enseignants qui, tout au long de notre cursus, ont partagé leurs connaissances et contribué à notre formation.

Nous n'oublions pas de remercier nos parents, dont l'amour, les prières et les encouragements constants nous ont permis de surmonter les obstacles et d'atteindre nos objectifs.

Enfin, nous tenons à exprimer notre gratitude à toutes les personnes qui ont apporté leur aide et leur soutien, de près ou de loin, à la réalisation de ce travail.

---

## *Dédicace*

**Avec tous mes sentiments de respect, avec l'expérience de ma reconnaissance. Je dédie ce travail.**

**A mon paradis. A la prunelle de mes yeux. à la source de ma joie et mon bonheur . Ma lune et le fil d'espoir qui allume mon chemin. Ma moitié. Maman.**

**A celui qui m'a fait une femme, ma source de vie, d'amour et d'affection, à mon support qui était toujours à mes côtés pour me soutenir et m'encourager. à mon prince papa.**

**A mes frères Mizou et Aghiles pour leur amour qu'il me réserve.**

**A la personne qui a toujours cru en moi et m'a encouragé sans relâche dans mes études.**

**Ton soutien et tes paroles inspirantes continuent de guider mes pas.**

**Tu resteras a jamais dans mon cœur et mes pensées.**

**Mon papy.**

**A mes encadreurs Mr BEHIRI et Mr DJABALLAH pour leur soutien leur patience et leur compréhension tout au long de l'année.**

**Son oublier ma binôme Amira et mes collègues Amina, Yousra et Yousra**

**ALEM Lina**

---

## *Dédicace*

**Je dédie ce mémoire à tous ceux qui ont cru en moi et m'ont soutenu  
durant ces années d'études.**

**À mes parents, pour leur amour inconditionnel, leurs  
encouragements constants tout au long de mon parcours académique et  
leur soutien financier sans faille.**

**À mes professeurs, pour leur dévouement et leur patience, et pour  
avoir partagé leur savoir avec tant de passion.**

**À mes amis, pour les moments de camaraderie et de réconfort qui ont  
rendu ce parcours plus agréable.**

**Et à tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation  
de ce travail.**

**TEMMAR Amira**

---

## Résumé

Ce mémoire explore les défis et les opportunités de revitalisation des centres historiques ayant perdu leur rôle et leurs qualités urbaines en Algérie, avec la ville de Tipaza comme cas d'étude. Son objectif principal est de formuler une stratégie d'aménagement urbain durable visant à raviver l'activité urbaine tout en préservant l'identité historique et littorale de la ville.

La méthodologie de recherche repose sur une analyse du contexte urbain historique et actuel de Tipaza, enrichie par des entretiens avec les résidents locaux. Une recherche bibliographique sur l'état de l'art dans le domaine des projets de reconquête des centres urbains dans le cadre d'un urbanisme durable a permis d'identifier les pratiques internationales sur le sujet. En découlent des recommandations concrètes comme le réaménagement des espaces publics, la proposition de rue partagée et l'injection de nouvelles fonctions urbaines pour résoudre les dysfonctionnements identifiés et mettre en place des interventions stratégiques de renouvellement urbain axées sur la durabilité, notamment dans les domaines de l'espace public, de la mobilité et des fonctions urbaines.

Notre intervention vise à redonner un nouveau souffle à des secteurs urbains stratégiques et qui sont en perte de vitesse. La reconquête de ses territoires en déclin s'est faite à travers l'adoption de "l'approche de la ville des courte distance" en veillant d'assurer lors de la programmation urbaine que chaque quartier disposera les services essentiels (fonctions résidentielles, commerciales, éducatives, récréatives) et en favorisant la mobilité douce à travers la proposition des aménagements dédiés (voie partagée, circuits piétons, pistes cyclables...).

Le but étant de diminuer les besoins en déplacement en voiture au centre-ville, réanimer le commerce de proximité local et favoriser l'interaction avec les habitants, usagers et visiteurs.

Dans cette optique, le projet architectural central vient s'inscrire dans cette intervention, consiste en une extension du musée archéologique de Tipaza. Cette proposition vise à jouer un rôle essentiel en tant que moteur de revitalisation culturelle et touristique de la région, tout en contribuant à préserver son héritage historique.

---

Les résultats de cette étude offrent des perspectives importantes pour repenser la planification urbaine dans les centres historiques algériens. Ils mettent en lumière l'impératif de la durabilité et de la préservation du patrimoine culturel comme piliers essentiels d'un développement urbain durable, équilibré et dynamique.

**Mots clés :** ville de Tipasa, renouvellement urbain, centre historique, ville à courte distance, rue partagée.

---

## Abstract

This thesis explores the challenges and opportunities for revitalizing historical centers that have lost their roles and urban qualities in Algeria, using the city of Tipaza as a case study. The main objective is to formulate a sustainable urban planning strategy aimed at reviving urban activity while preserving the historical and coastal identity of the city.

The research methodology is based on an analysis of Tipaza's historical and current urban context, enriched by interviews with local residents. A bibliographic review of the state of the art in urban center reclamation projects within the framework of sustainable urbanism helped identify international best practices on the subject. This led to concrete recommendations such as the redevelopment of public spaces, the proposal of shared streets, and the introduction of new urban functions to address identified dysfunctions and implement strategic urban renewal interventions focused on sustainability, particularly in the areas of public space, mobility, and urban functions.

Our intervention aims to breathe new life into strategic urban sectors that are losing momentum. The reclamation of these declining areas is achieved through the adoption of the "short-distance city" approach, ensuring that each neighborhood provides essential services (residential, commercial, educational, recreational) and promoting soft mobility through dedicated arrangements (shared streets, pedestrian paths, bike lanes, etc.).

The goal is to reduce the need for car travel in the city center, revive local commerce, and foster interaction among residents, users, and visitors.

In this context, the central architectural project is part of this intervention, consisting of an extension of the archaeological museum of Tipaza. This proposal aims to play a crucial role as a driver of cultural and tourist revitalization in the region, while contributing to the preservation of its historical heritage.

The results of this study offer important perspectives for rethinking urban planning in Algerian historical centers. They highlight the imperative of sustainability and the preservation of cultural heritage as essential pillars of sustainable, balanced, and dynamic urban development.

**Key words:** city of Tipasa, urban renewal, historic center, city of short distances, shared street.

## ملخص

يستكشف هذا البحث التحديات والفرص في تجديد المراكز التاريخية التي فقدت دورها وجودتها الحضرية في الجزائر، مع التركيز على مدينة تيبازة كدراسة حالة. الهدف الرئيسي هو صياغة استراتيجية تخطيط حضري مستدام تهدف إلى إعادة إحياء النشاط الحضري مع الحفاظ على الهوية التاريخية والساحلية للمدينة.

تعتمد منهجية البحث على تحليل السياق الحضري التاريخي والحالي لتيبازة، مدعومة بمقابلات مع السكان المحليين. كما تستند إلى بحث بيبليوغرافي حول آخر التطورات في مشاريع استعادة المراكز الحضرية في إطار التخطيط الحضري المستدام، مما ساهم في تحديد الممارسات الدولية في هذا المجال. ومن هنا، تم التوصل إلى توصيات عملية مثل إعادة تخطيط المساحات العامة، واقتراح شوارع مشتركة، وإدخال وظائف حضرية جديدة لحل المشكلات الموجودة، ووضع تدخلات استراتيجية لتجديد حضري يركز على الاستدامة، وخاصة في مجالات الفضاء العام، والتنقل، والوظائف الحضرية.

يهدف تدخلنا إلى إضفاء حياة جديدة على المناطق الحضرية الاستراتيجية التي تشهد تراجعًا. تمت استعادة هذه المناطق المتدهورة من خلال تبني "نهج المدينة قصيرة المسافة"، حيث يتم التأكد خلال برمجة التخطيط الحضري من توفير كل حي للخدمات الأساسية (السكنية، التجارية، التعليمية، الترفيهية) وتعزيز التنقل الناعم من خلال اقتراح ترتيبات مخصصة (شوارع مشتركة، مسارات للمشاة، مسارات للدراجات الهوائية...).

الهدف هو تقليل الحاجة إلى التنقل بالسيارة داخل وسط المدينة، وإنعاش التجارة المحلية، وتعزيز التفاعل بين السكان والمستخدمين والزوار.

في هذا السياق، يندرج المشروع المعماري المركزي ضمن هذا التدخل، ويتمثل في توسعة المتحف الأثري في تيبازة. تهدف هذه المقترحات إلى لعب دور محوري كمحرك لإعادة الإحياء الثقافي والسياحي في المنطقة، مع المساهمة في الحفاظ على التراث التاريخي.

تقدم نتائج هذه الدراسة أفاقًا مهمة لإعادة التفكير في التخطيط الحضري في المراكز التاريخية الجزائرية. وتبرز أهمية الاستدامة والحفاظ على التراث الثقافي كركائز أساسية لتنمية حضرية مستدامة ومتوازنة وديناميكية.

**الكلمات الرئيسية:** مدينة تيبازة، التجديد الحضري، المركز التاريخي، مدينة المسافات القصيرة، الشارع المشترك.

---

## Table of Contents

CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF .....	12
1. Introduction .....	12
2. Identification des concepts mis en jeu.....	13
3. Problématique générale.....	14
4. Problématiques spécifiques.....	14
5. Hypothèses de recherche.....	15
6. Objectifs de recherche .....	15
7. Limites de la recherche.....	16
8. Approche méthodologique .....	16
9. Structure de mémoire.....	17
PARTIE 01 : PHASE URBAINE .....	19
CHAPITRE II : ETAT DE L'ART .....	19
1. Introduction .....	19
2. Etat de l'art.....	20
2.1. Urbanisme durable .....	20
2.2. Renouvellement urbain comme pratique de l'aménagement .....	22
2.3. Ville du quart d'heure ou la ville des courtes distances .....	26
2.4. Voies partagées / rues partagées .....	27
2.5. L'interface ville/mer .....	30
3. Analyse des exemples .....	33
3.1. Gênes, Italie .....	33
3.2. Barcelone, Espagne .....	36
3.3. Marseille, France .....	38
3.4. Synthèse .....	41
CHAPITRE III : CAS D'ETUDE .....	43
1. Présentation de l'aire de référence .....	43
1.1. Présentation de la ville .....	43
1.2. Lecture diachronique (processus de développement de la ville) .....	43
1.3. Les éléments naturels : .....	45

---

1.4. Carte fonctionnelle (équipement) .....	46
1.5. Contraintes et les servitudes .....	46
1.6. Synthèse.....	46
2. Analyse urbaine du cas d'étude .....	46
2.1. Présentation de l'aire d'étude .....	47
2.2. Composition du tissu urbain.....	47
2.3. Analyse sensorielle .....	49
2.4. Synthèse de l'aire d'étude .....	54
3. Analyse de l'aire d'intervention .....	54
3.1. Présentation de l'aire d'intervention.....	54
3.2. Synthèse analyse urbaine .....	56
CHAPITRE IV : PHASE OPERATIONNELLE.....	59
1. Intention sur le projet urbain .....	59
2. Stratégie d'intervention .....	59
3. Intervention urbaine.....	60
3.1. Phase programmatique .....	60
3.2. Phase opérationnelle.....	60
5. Conclusion partielle.....	62
4. Plan d'aménagement globale.....	62
PARTIE 02 : PHASE ARCHITECTURALE .....	64
CHAPITRE V : CHAPITRE THEMATIQUE .....	64
1. Choix de l'équipement .....	64
2. Définition du musée .....	65
3. Rôle du musée.....	65
4. Types des musées.....	66
5. Les défis des musées actuels .....	66
6. Le public ciblé .....	67
7. Définition de la muséologie .....	67
8. Les composantes de la muséologie .....	68

---

8.1. La présentation (l'exposition).....	68
8.2. Le parcours muséographique .....	68
8.3. La conservation et la sécurité.....	68
8.4. L'éclairage .....	69
9. Le musée d'archéologie .....	69
10. Analyse de exemples.....	70
10.1. Musée Narbo Via .....	70
10.2. Musée de la romanité .....	72
11. Synthèse des analyses d'exemple .....	74
CHAPITRE VI : CHAPITRE CONCEPTION .....	76
1. Présentation du projet .....	76
1.1. Choix du site d'intervention.....	77
1.2. Analyse du site d'intervention .....	77
2. Programmation .....	80
2.1. Programme général .....	80
2.2. Programme spécifique.....	81
2.3. Stratégie d'intervention .....	82
2.4. Organigrammes du projet.....	82
3. Idée de projet .....	83
4. Conceptualisation du projet.....	84
4.1. Référence conceptuelle .....	84
4.2. Genèse de la forme.....	86
4.3. Dimensions spatiales .....	87
5. Conclusion partielle.....	89
Conclusion générale .....	91
Bibliographie .....	94
Table de figure .....	100
Liste des tableaux .....	105

---

# CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF

---

## CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF

### 1. Introduction

Le phénomène de l'étalement urbain est devenu une préoccupation majeure dans le domaine du développement urbain durable. L'étalement urbain a été identifié comme un processus qui consomme une quantité toujours croissante de ressources (sols, matériaux, eau ...) et entraîne l'émission d'un volume toujours plus important de gaz à effet de serre, détruit les environnements naturels et agricoles à proximité des villes et contribue à l'élargissement des distances socio-spatiales **(Djellouli et al., 2010)**.

Le contexte urbain local n'échappe pas à ce fléau où nous remarquons depuis plusieurs décennies la planification d'énormes programmes de logements et d'équipements à la périphérie des villes ce qui a induit une perte d'attractivité des centres urbains.

A cet état de fait, le recours aux opérations de renouvellement urbain s'avère nécessaire allant de la restructuration des tissus urbains hétérogènes, la reconquête et la reconversion des friches urbaines de divers natures, le réaménagement et la requalification des espaces publics abandonnés et l'injection de nouvelles activités créatrices d'animations, de richesses et d'emplois pour la population locale.

C'est dans cette optique que nous allons intervenir pour renverser la tendance de dégradation et de délaissement du centre historique d'une ville littorale patrimoniale en déclin. En effet, le centre historique de la ville de Tipaza a subi un ensemble de dégradations dus à sa perte de fonctions de centralité (à l'image du siège de l'APC, la direction de l'éducation, les espaces de détente et jardins ainsi qu'une bonne partie des espaces résidentiels). Le déplacement de cette centralité vers les nouvelles extensions a vidé ce secteur urbain de sa substance menant à son déclin progressif.

---

## 2. Identification des concepts mis en jeu

- L'urbanisme durable

Le concept d'urbanisme durable est né en réponse aux exigences et défis de l'urbanisation croissante mondiale. Il cherche à équilibrer les dimensions environnementales, économiques et sociales, en adoptant une approche intégrée qui prend en compte tous ces aspects.

- Le renouvellement urbain

Le renouvellement urbain représente une forme ambitieuse d'évolution de la ville et constitue une pratique essentielle de l'aménagement. Il permet de repenser globalement la ville existante en intégrant les enjeux suivants :

- Urbanistiques : valoriser les potentialités urbaines et architecturales face aux mutations économiques et sociologiques ;
- Économiques : améliorer l'efficacité des villes et accueillir de nouvelles fonctions dans le contexte de la mondialisation et des enjeux de métropolisation ;
- Sociaux : favoriser l'intégration urbaine et la mixité sociale ;
- Environnementaux : répondre à l'impératif écologique en optimisant les ressources naturelles, foncières et énergétiques (**Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Politique de la ville, 2017**).

- La ville du quart d'heure ou ville des courtes distances

La ville du quart d'heure propose une reconfiguration urbaine centrée sur l'hyper-proximité pour améliorer la qualité de vie. Elle vise à associer responsabilité sociale, environnementale et bien-être quotidien grâce au déploiement d'une mobilité douce et partagée ainsi que de services de proximité (**Moreno et al., 2020**).

- Voies partagées / rues partagées

Ce sont des voies publiques qui se distinguent par des règles de circulation spécifiques et un aménagement favorisant la sécurité des usagers, en particulier des piétons. Souvent implantées en zones urbaines, elles permettent une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacement (**MTQ, 2019**).

- 
- Interface ville/ mer

C'est une zone d'interaction privilégiée entre l'homme et l'environnement, où les activités et fonctions humaines se combinent avec l'espace environnant. L'interface repose sur les relations et la juxtaposition d'éléments (PISTONE, 2023).

L'interface peut être envisagée comme un capteur qui attire et canalise les flux, les transmet à un convertisseur qui les filtre et les adapte, avant de réactiver le mouvement pour assurer la transition du système de départ au système d'arrivée (Sandra et al., 2021).

### 3. Problématique générale

Dans le contexte d'un urbanisme durable, la revitalisation d'un centre historique peut prendre plusieurs formes dans le cadre d'une stratégie de renouvellement urbain. Il s'agit entre autres de la restructuration, de la requalification et de la régénération. Le choix de l'opération dépend de l'état du centre en question, des causes de son déclin et de la stratégie d'intervention urbaine mise en place. Dès lors :

**Quelle est la stratégie d'intervention répondant aux attentes et aspirations des résidents actuels et futures et quelles sont les mesures à entreprendre pour revitaliser et reconquérir le centre historique en voie de déclin de la ville de Tipaza, tout en préservant son patrimoine urbain et son paysage naturel et anthropique ?**

### 4. Problématiques spécifiques

Ce travail se focalise sur la ville de Tipasa. Cette ville historique reconnue par son patrimoine archéologique et sa richesse culturelle et naturelle, a subi de nombreuses mutations et fait aujourd'hui face à plusieurs défis, notamment la dévitalisation du centre historique et l'extension urbaine au détriment des terres agricoles.

Relever ces défis nécessite une approche holistique qui adhère aux principes de planification urbaine durable, favorise le développement à usage mixte, améliore la connectivité, revitalise les centres urbains, et favorise une industrie touristique florissante. En faisant honneur à son héritage et en comblant ses lacunes actuelles, Tipaza peut reconquérir sa position de pôle culturel dynamique et de phare du développement urbain durable. De ce fait, notre réflexion se développe autour des axes suivants :

- **Quelle est l'approche adéquate pour une intervention urbaine durable sur un centre historique et un site classé patrimoine mondial de l'humanité ?**

- 
- **Comment rendre au centre historique de Tipaza son attractivité aussi bien pour ses habitants que pour les visiteurs ?**
  - **Comment intégrer des pratiques durables de renouvellement urbain notamment en matière de mobilité douce, de mixité sociale et fonctionnelle, et l'exploitation de l'espace public ?**
  - **Comment rétablir l'interface ville/mer dans l'optique de renouer les liens avec la mer ?**

## **5. Hypothèses de recherche**

Afin de répondre à notre problématique, nous émettons des hypothèses suivantes :

- L'adoption d'une approche globale de renouvellement urbain, en mettant l'accent sur la reconquête des friches urbaines, la requalification et la restructuration des espaces publics, ainsi que la revalorisation du tissu urbain existant, pourrait rendre la ville plus attractive et dynamique.
- Le développement d'un réseau de transport en commun efficace, associé à des infrastructures piétonnes et cyclables de qualité amélioreront la mobilité, réduisant ainsi l'utilisation de la voiture à l'intérieur du périmètre urbain.
- La diversification des fonctions urbaines, en favorisant l'intégration d'activités économiques, sociales et culturelles variées au cœur du centre historique, renforcerait sa vitalité en tant que lieu de rencontre, d'échange et de création de richesse.
- Le réaménagement du front de mer, par la création de promenades maritimes, d'installations récréatives et d'espaces commerciaux, pourrait renforcer l'interface ville-mer et redonner à la ville son statut de cité maritime

## **6. Objectifs de recherche**

Les objectifs principaux du projet de renouvellement urbain sont de :

- Revitaliser le centre historique de Tipasa.
- Favoriser la mixité sociale pour attirer aussi bien les habitants que les touristes.
- Promouvoir les modes de transport doux et améliorer les espaces publics et les liaisons piétonnes.

- 
- Rétablir les liens entre le centre historique et les sites archéologiques.
  - Créer une synergie entre la ville et le port.
  - Mettre en place une gestion durable des ressources naturelles.

## **7. Limites de la recherche**

Notre recherche s'intéresse particulièrement au renouveau d'un territoire en déclin. Nous avons mené une expérience centrée sur les leviers clés de la revitalisation urbaine, visant à redynamiser et inverser la tendance de dégradation du centre urbain de Tipaza.

En raison des contraintes temporelles et des objectifs spécifiques liés à l'élaboration de ce mémoire de fin d'études, nous n'avons pas pu aborder en profondeur toutes les dimensions du projet de revitalisation du centre historique, bien que nous soyons conscients de l'importance d'une approche globale.

En ce qui concerne la gouvernance participative, nous avons élaboré un questionnaire en ligne destiné aux usagers de la ville. Bien que le protocole de consultation n'ait pas couvert tous les aspects des préoccupations des citoyens, il constitue une tentative originale dans le contexte local pour cerner les attentes et aspirations des habitants et les traduire en actions concrètes lors de l'élaboration de la proposition urbaine.

## **8. Approche méthodologique**

Notre méthodologie s'appuie sur une approche de renouvellement urbain visant à concrétiser le projet à travers des opérations de réhabilitation, de requalification des espaces publics et de reconversion.

Pour atteindre cet objectif, nous avons d'abord établi un état de l'art afin de définir et comprendre les concepts clés nécessaires à notre intervention. Ensuite, nous avons analysé des exemples similaires pour identifier des pratiques réussies. Nous avons entamé notre étude par une analyse physique et morphologique de l'aire d'étude, en nous appuyant sur l'ouvrage de Philippe Panerai, "Analyse urbaine", puis complété par une analyse sensorielle basée sur les principes de Gordon Cullen, afin d'évaluer les qualités perceptuelles et esthétiques de l'espace urbain. La phase finale a consisté en une synthèse de toutes les analyses sous forme d'une analyse SWOT (Forces, Faiblesses, Opportunités, Menaces), permettant de formaliser nos conclusions et de développer une stratégie d'intervention. Comme aboutissement de cette analyse, nous avons élaboré un plan d'aménagement global.

Ensuite, nous avons entamé la partie architecturale qui s'inscrit dans la démarche de la proposition urbaine dans une logique d'ensemble. Nous avons commencé par une recherche thématique qui nous a permis de mieux comprendre le thème du projet et d'analyser des exemples similaires. Ensuite, nous avons enchaîné avec l'élaboration du programme (programmation) suivi par une analyse de site afin de pouvoir intégrer le projet dans son contexte, pour terminer par la conception qui contient l'idée du projet, les concepts généraux de la forme et le volet technique.

## 9. Structure de mémoire

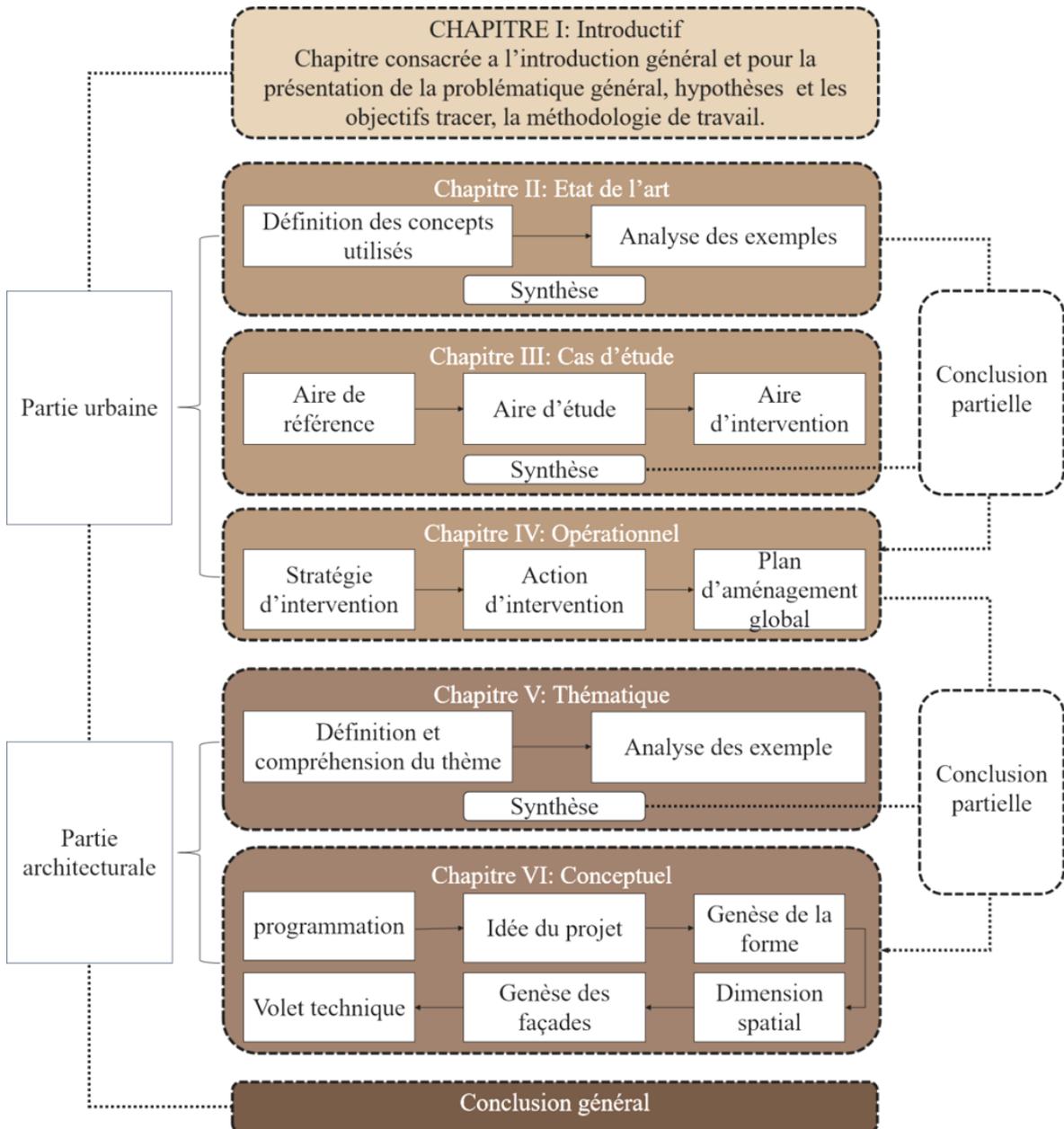


Figure 1: Schéma de la structure de mémoire.

Source : Auteurs.

---

PARTIE 01 : PHASE URBAINE  
CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

---

## PARTIE 01 : PHASE URBAINE

### CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

#### 1. Introduction

Les centres historiques, jouent un rôle significatif non seulement sur le plan symbolique, mais également sur le plan économique et culturel, en tant que lieux de diversité sociale, d'échanges et de vitalité commerciale. Toutefois, l'expansion urbaine rapide a un impact direct sur ces quartiers anciens, confrontés désormais à une réalité complexe oscillant entre deux extrêmes :

Il y a le phénomène du « laisser-faire », où le centre historique se retrouve largement dégradé et délaissé par ses habitants, ces derniers préférant migrer vers les zones périphériques. Les bâtiments anciens dépourvus de valeur patrimoniale sont souvent occupés par des populations à faible revenu, contribuant à une dégradation progressive de leur environnement (**Laure, Veirier, 2008**).

Les difficultés rencontrées par ces villes sont nombreuses et peuvent entraîner une détérioration de la qualité de vie des citoyens. Cela inclut la perte de mixité sociale, la diminution des fonctions des centres anciens, le manque d'infrastructures et d'équipements publics, l'augmentation de la pauvreté et de l'insécurité, ainsi que la dégradation de l'environnement. La revitalisation des centres historiques s'inscrit donc pleinement dans l'objectif de lutter contre la dégradation du cadre bâti, la paupérisation des cœurs de ville et l'apparition de terrains vacants au sein des zones urbanisées.

La reconquête urbaine est envisagée comme une solution globale à la dégradation des zones centrales des villes. Les plans de revitalisation des centres historiques répondent à une approche holistique de la réhabilitation, visant à atteindre des objectifs à la fois urbanistiques, architecturaux, sociaux et économiques. Ils émergent de la volonté de résoudre les problèmes contemporains qui affectent ou ont affecté les zones urbaines centrales à différentes époques (**Blanco, 2008**).

La reconquête urbaine est mise en œuvre dans des centres ou des quartiers ayant perdu de leur dynamisme, voire sur des sites en reconversion pour lesquels les autorités locales ont établi une stratégie de redéveloppement. Son objectif est de trouver un juste équilibre entre les impératifs du développement économique, les droits et besoins des résidents, et la préservation et valorisation de la ville en tant que bien public (**Laure, Veirier, 2008**).

---

La reconquête des centres historiques vise à priori les objectifs ci-après :

- Conservation du patrimoine : En réhabilitant et restaurant les édifices et en valorisant la culture et l'histoire de ces espaces.
- Revitalisation économique : Les quartiers historiques peuvent être des atouts économiques importants pour une ville, attirant les touristes, les entreprises et les investisseurs.
- Amélioration de la qualité de vie : En offrant des espaces publics agréables, des équipements culturels et de loisirs.
- Durabilité urbaine : En favorisant la réutilisation des bâtiments existants, en réduisant la consommation d'énergie et en promouvant des modes de mobilité douce.

## 2. Etat de l'art

### 2.1. Urbanisme durable

Depuis l'émergence du concept de développement durable dans les années 1980, la manière dont les espaces urbains sont conçus a été profondément remise en question en raison des nombreux défis auxquels les villes contemporaines sont confrontées. Ces défis incluent l'étalement urbain, la décentralisation, la dégradation des infrastructures et l'augmentation du trafic ainsi que la pollution

Cette remise en question a conduit à une réévaluation des politiques et des outils de planification urbaine, marquant un changement significatif et l'apparition de l'Agenda 21, un programme d'action pour le 21ème siècle. Cet agenda vise à diriger le développement urbain vers la durabilité, mettant en avant un processus et une approche visant à garantir des villes durables.

Cette prise de conscience a entraîné l'adoption d'une politique urbaine plus proactive, avec l'introduction de nouvelles mesures et de nouveaux outils pour faire face aux défis croissants liés à la qualité de vie en milieu urbain. Ainsi, la ville est devenue un terrain privilégié pour la mise en œuvre d'initiatives innovantes visant à promouvoir la durabilité et à répondre aux besoins évolutifs de ses habitants (Djellata, 2021).

### 2.2.1. *Le projet urbain durable*

*“Un projet urbain est par définition un projet qui concerne la ville. Un projet urbain durable doit comporter les différentes dimensions ou composantes suivantes : urbanisme (urbanistique), aspects sociaux, aspects économiques, aspects environnementaux, la participation de tous les acteurs, une approche multiscale de ses composantes”* (CHARLOT-VALDIEU Catherine, OUTREQUIN Philippe, 2009).

Le projet urbain durable vient répondre à des objectifs majeurs :

- L'amélioration tangible de la qualité de vie urbaine et du confort, englobant la qualité de l'aménagement urbain dans ses dimensions fonctionnelles, esthétiques et structurelles.
- Le contrôle de l'expansion urbaine en soutenant une politique de rénovation urbaine par la réhabilitation des zones abandonnées.
- La conservation et mise en valeur du patrimoine culturel et naturel.
- La promotion d'un niveau de vie satisfaisant et protection contre les risques majeurs.
- La participation active de la population, élément crucial.
- Le stimulus économique, l'attraction et la compétitivité urbaine, favorisant le développement dynamique des zones urbaines en attirant des activités et des individus, et en animant les quartiers.
- L'adoption de lois et règlements pour une performance environnementale et technologique optimale (Berezowska-Azzag, 2012).

### 2.2.2. *Principales étapes du projet urbain durable*

La démarche HQE2R structure la conduite d'un projet d'aménagement ou de renouvellement urbain en quatre phases principales, qui sont :

- La phase de décision : elle couvre la période allant de l'identification des problèmes dans un quartier jusqu'à la prise de décision.
- La phase d'analyse : elle inclut l'état des lieux et le diagnostic partagé de développement durable, aboutissant à la détermination des enjeux et des priorités d'actions.

- La phase de conception : elle consiste à élaborer un plan d'actions potentielles.
- La phase d'action et d'évaluation inclut la coordination avec les documents d'urbanisme, la gestion des projets de construction, démolition et réhabilitation, ainsi que le suivi et l'évaluation continue des actions et du projet global.

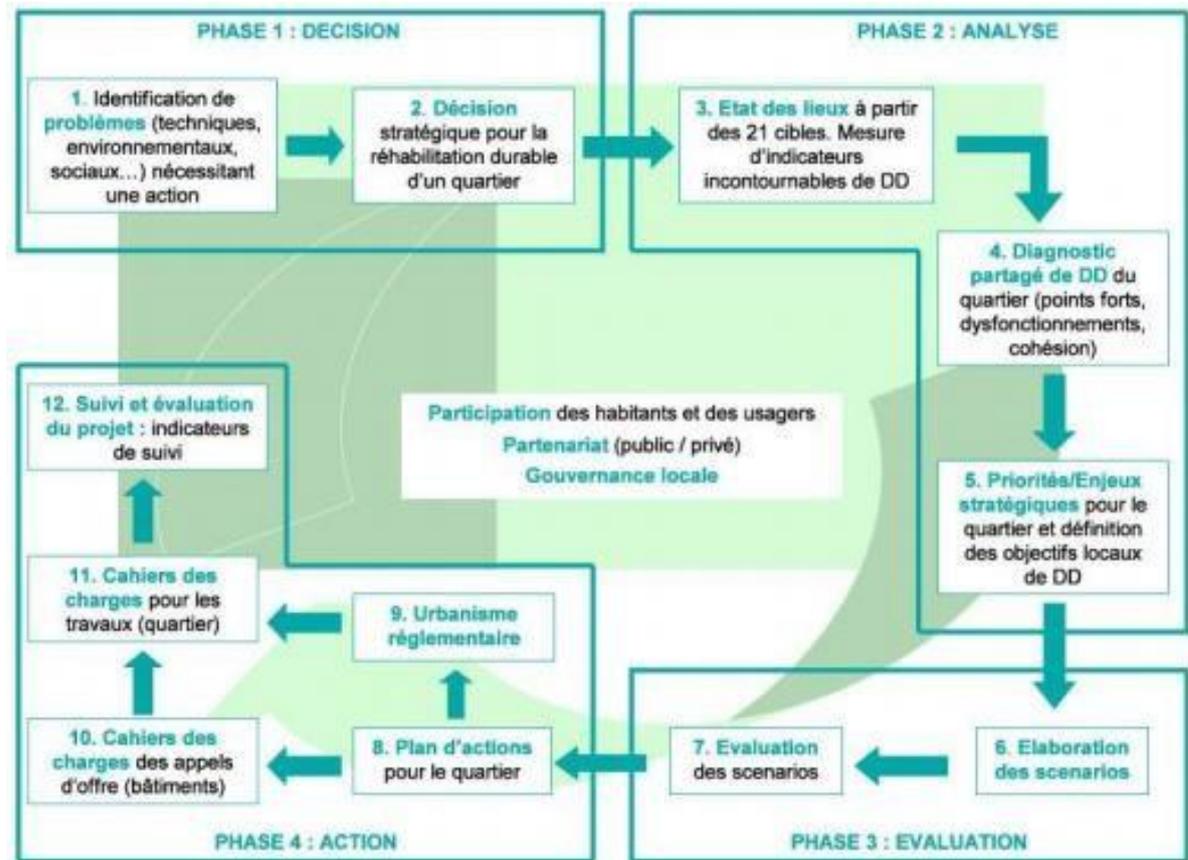


Figure 2: Schémas des étapes de la démarche traditionnelle d'un projet urbain.

Source: (Catherine CHARLOT-VALDIEU, Philippe OUTREQUIN, 2004).

## 2.2. Renouvellement urbain comme pratique de l'aménagement

Le renouvellement urbain, qui implique la restructuration et la rénovation de la ville, est un phénomène ancien. Historiquement, les villes ont toujours démolit et reconstruit des quartiers pour améliorer leur fonctionnement et leur apparence, comme cela a été observé dans certaines villes européennes.

Deux modes principaux de développement urbain existent : le renouvellement et l'étalement urbain. Avant le XIXe siècle, le développement des villes résultait principalement d'initiatives privées, sans réglementation légale.

L'intervention publique dans l'aménagement urbain, motivée par des préoccupations de salubrité et de sécurité, a débuté à la fin du XIXe siècle. Un exemple notable est la rénovation de Barcelone avec le plan Cerdà. Ainsi, les initiatives privées restent fondamentales dans la construction et l'aménagement des villes **(DJABALLAH, 2008)**.

*“Le renouvellement urbain est un processus de mutation, initié ou accompagné par les institutions publiques, qui permet de « refaire » la ville à partir d'un tissu de ville existant. Par opposition à l'extension urbaine qui absorbe des espaces jusqu'alors non urbanisés pour en faire de nouveaux morceaux de ville principalement au détriment des surfaces agricoles et/ou naturelles avoisinantes” (ADEME, 2015).*

Le renouvellement urbain est le remplacement d'éléments urbains par d'autres, synonyme de changement. Il s'agit d'un "urbanisme de transformation", par opposition à l'expansion urbaine traditionnelle **(Badariotti, 2006)**.

#### *2.2.1. Objectifs du renouvellement urbain*

- Améliorer les conditions de vie des habitants.
- Valoriser l'habitat pour une image positive de la ville.
- Renforcer la pratique du territoire.
- Renforcer la mixité urbaine.
- Maîtriser les déplacements.
- Revaloriser les centres historiques.
- Maîtriser le foncier.
- Sauvegarder le potentiel historique.

#### *2.2.2. Le renouvellement urbain comme gestion économe de l'espace*

La gestion économe de l'espace s'inscrit dans une démarche de développement durable, applicable à tous les projets d'aménagement du territoire.

Elle implique donc une approche proactive et raisonnée de l'aménagement du territoire. Il s'agit de faire des choix judicieux en matière d'implantation des infrastructures et de développement urbain, en veillant à minimiser l'impact sur les espaces naturels et à préserver les ressources pour les générations futures **(DREAL and CEREMA, 2016)**.

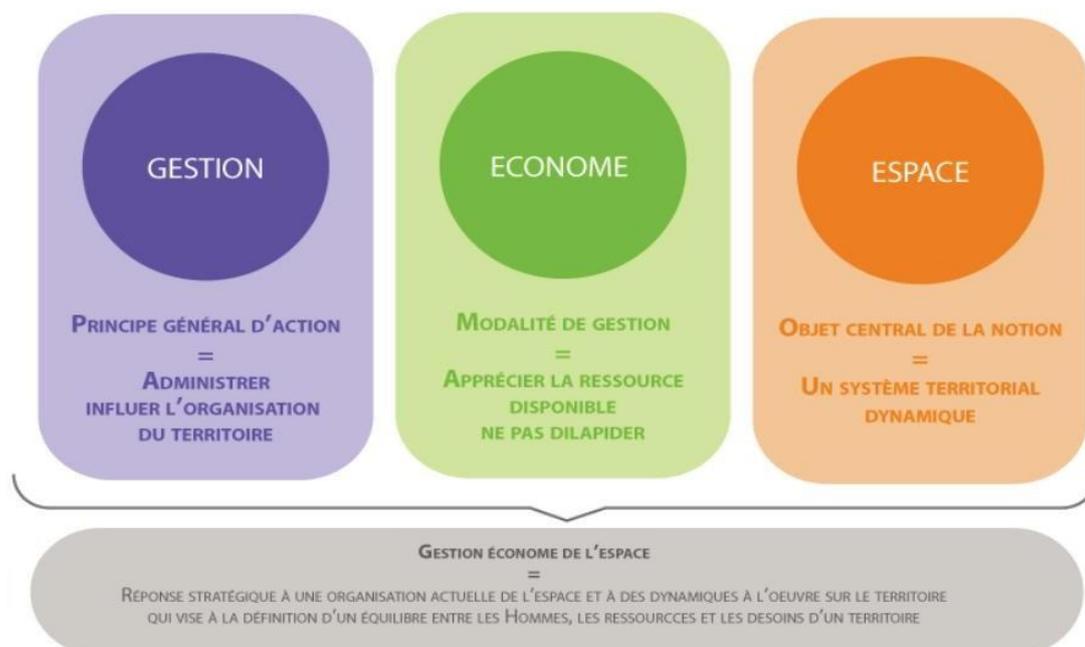


Figure 3: Schéma de définition établi dans le cadre d'une réflexion commune menée par la DREAL<sup>1</sup>, et les DDT<sup>2</sup> de la région Midi-Pyrénées en 2013.

Source : (DREAL, CEREMA<sup>3</sup>, 2016).

L'évolution permanente des villes, signe de leur dynamisme, nécessite une planification et une maîtrise réfléchies. Le renouvellement urbain répond à un double objectif :

- Revitaliser les quartiers défavorisés et vieillissants en leur redonnant vie et en améliorant la qualité de vie des habitants.
- Optimiser l'utilisation de l'espace en privilégiant la réhabilitation et la reconversion de friches urbaines plutôt que l'étalement urbain, dans une logique de gestion économe du territoire.

Le renouvellement urbain se distingue par sa prise en compte globale de la ville. Avant d'engager la transformation d'une friche, la requalification d'un quartier ancien ou la création d'un nouvel espace public, il est indispensable d'analyser le fonctionnement de la ville et du quartier concerné, en tenant compte de ses dimensions économiques, sociales et urbaines (DREAL, CEREMA, 2016).

<sup>1</sup> DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

<sup>2</sup> DDT : Direction Départementale des Territoires.

<sup>3</sup> CEREMA : Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement.

### 2.2.3. Les opérations du renouvellement urbain

On peut distinguer quatre grands types d'opérations :

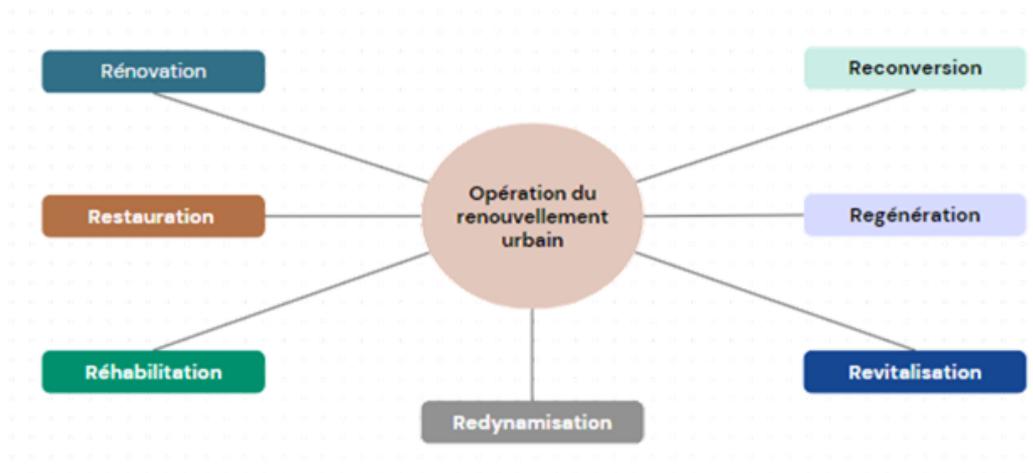


Figure 4: Schéma des opérations du renouvellement urbain.

Source : Inspiré du journal article "La notion du renouvellement urbain" par Yves Jégouzo.

### 2.2.4. Conditions de réussite des opérations de renouvellement urbain

Le Renouvellement Urbain se focalise sur des points stratégiques de l'espace urbain, où des interventions ciblées peuvent avoir un impact structurant sur la dynamique des villes.

Dans l'article : « écologie urbaine et urbanisme durable », les cinq principes de conceptions sont :

1. "Prendre en compte le contexte et les valeurs du lieu des densifications qui respectent l'existant.
2. Des quartiers lisibles : un point focal, des axialités organisant les accès aux équipements communs, une forte densité de connections courtes.
3. Des quartiers passants pour une ville des courtes distances : une maille viaire finement interconnectée, des espaces marchables.
4. Des espaces publics de qualité : rendre le quartier aux usagers.
5. Des quartiers verts : composer avec la végétation" (Da Cunha, 2015).

### 2.3. Ville du quart d'heure ou la ville des courtes distances

L'urbanisme se réinvente pour s'adapter aux besoins des citoyens et aux défis du 21ème siècle. Parmi les concepts novateurs qui émergent, la "ville du quart d'heure" propose une alternative prometteuse pour améliorer la qualité de vie urbaine.

Imaginée par Carlos Moreno, urbaniste franco-colombien, cette approche révolutionne l'accessibilité des services et des activités quotidiennes. Son credo : « tout à portée de main en 15 minutes à pied ou à vélo ».

Moins de déplacements motorisés, plus de proximité et d'interactions locales, la ville du quart d'heure se dessine comme un espace urbain plus convivial, plus durable et plus humain (Anon., 2023).

#### 2.3.1. Définition

*“La ville du quart d'heure cherche à promouvoir une ville où les services de proximité viennent faciliter la vie et aux citoyens” (MORENO, 2021).*

*“Nous voulons que, dans la ville, à l'endroit où nous habitons, on ait à se déplacer moins loin, que ça soit pour aller travailler, pour aller faire ses courses, pour se soigner, pour accéder à la culture ou pour se prélasser” (MORENO, 2021).*

La ville du quart d'heure est une ville polycentrique, vise à améliorer la qualité de vie urbaine en réduisant les distances parcourues et en offrant un meilleur accès aux services et aux loisirs (MORENO, 2021).

#### 2.3.2. Le concept de la ville du quart d'heure

L'idée fondamentale de la ville du quart d'heure repose sur la proximité entre les lieux de résidence et les différentes activités quotidiennes telles que le travail, les commerces, les loisirs, la culture, les espaces sportifs et les services de santé. L'objectif est de minimiser les distances parcourues chaque jour en rapprochant ces différents éléments.

Le concept de ville du quart d'heure ne vise pas à réorganiser des villes entières, mais à identifier les quartiers défavorisés et à améliorer leur accès aux fonctions urbaines essentielles à pied ou à vélo, en réduisant ainsi la dépendance à la voiture.

Cette approche facilite les tâches quotidiennes des habitants, contribuant à diminuer les embouteillages et encourageant un mode de vie actif.

La réalisation de la ville du quart d'heure nécessite une réflexion approfondie sur l'utilisation des infrastructures existantes ainsi que sur la conception de nouveaux espaces : cela inclut l'optimisation et la réhabilitation des infrastructures existantes, la création de nouveaux lieux publics, la promotion des modes de transport durables, et d'autres initiatives (CREMASCHI, 2022).

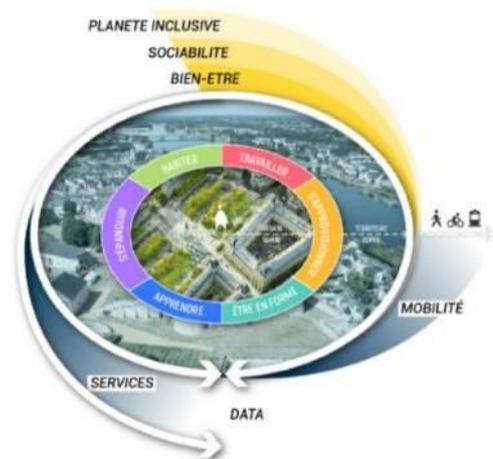
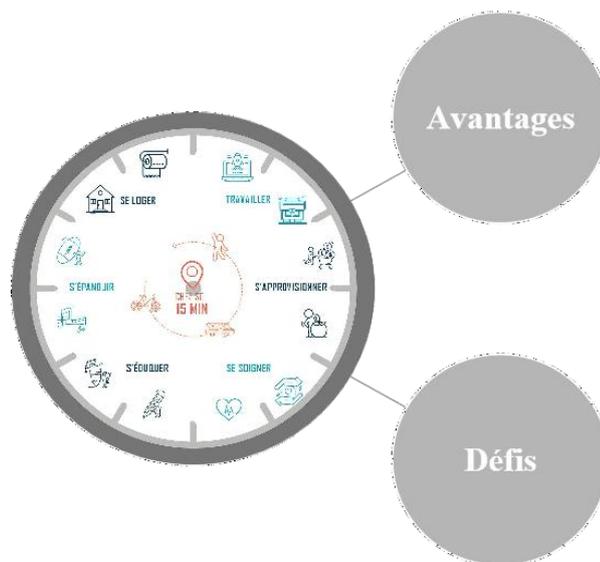


Figure 5: Schéma de principe de la ville du quart d'heure.

Source : (Moreno et al., 2020).

### 2.2.3. Avantages et défis de la ville du quart d'heure



- **Durabilité**: En réduisant les trajets motorisés, la ville du quart d'heure contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la préservation de l'environnement.
- **Qualité de Vie**: Les habitants bénéficient d'un mode de vie plus sain, avec moins de stress lié aux transports et plus de temps pour les loisirs.
- **Économie Locale**: La proximité favorise les petits commerces et les échanges locaux.
- **Inclusion Sociale**: Les quartiers deviennent plus accessibles à tous, indépendamment des revenus ou de la mobilité.

- **Aménagement Urbain**: Repenser l'urbanisme pour créer des espaces multifonctionnels et bien connectés.
- **Résistance au Changement**: Certaines personnes peuvent être réticentes à abandonner leurs habitudes de déplacement.
- **Coordination**: Impliquer les autorités locales, les urbanistes et les citoyens dans la mise en œuvre du concept.

Figure 6: Schéma des avantages et défis de la ville du quart d'heure.

Source : Elaboré par les auteurs.

## 2.4. Voies partagées / rues partagées

La notion de rue partagée représente une forme d'espace public qui vise à retrouver l'essence originelle des espaces urbains, antérieure à l'importance croissante de la sécurité routière et de la domination des véhicules à moteur. Elle émerge principalement aux Pays-Bas dans les années 1960, mais son adaptation s'est étendue à d'autres pays, donnant lieu à des variantes réglementaires telles que les "zones de rencontre" en Belgique, en France et en Suisse, ou les "rues de jeu" en Allemagne.

Au Québec, ce concept a été intégré au Code de la sécurité routière en 2018. Il stipule que la rue partagée doit être clairement identifiée, aménagée de manière sécuritaire et où la vitesse est limitée à 20 km/h.



Figure 8: Photo d'une rue partagée.  
Source: (Vivre en ville, 2020).



Figure 7: Plaque signalétique de la rue partagée.  
Source: (Gouvernement du Québec, 2023).

#### 2.4.1. Définition

- Rue partagée :

Les rues partagées sont des dispositifs urbains conçus pour atténuer la vitesse et le contrôle des véhicules à moteur, tout en encourageant la coexistence harmonieuse entre piétons, cyclistes et automobilistes. Dans ces espaces, les piétons bénéficient d'une priorité claire, et l'aménagement est pensé de manière à ce que les usagers perçoivent intuitivement la spécificité de la cohabitation sur la voie.

Ce type de rue a comme objectif :

- Sécurité routière.
- Optimisation de l'espace.
- Accessibilité universelle.
- Polyvalence.

- Voie partagée :

Une voie partagée est une route ou un espace où plusieurs types d'utilisateurs (véhicules motorisés “voiture, bus”, vélos, piétons) se partagent l'espace de circulation. L'objectif est d'assurer la sécurité de tous les utilisateurs en définissant clairement les règles de circulation et en encourageant le respect mutuel (Anon., 2024).

### 2.4.2. *Différences entre voie partagée et rue partagée*

Dans une rue partagée, les piétons et les cyclistes ont la priorité, tandis que dans une voie partagée, les différents types d'usagers coexistent sans nécessairement avoir de priorité explicite.

Vitesse des véhicules : La rue partagée impose généralement une vitesse réduite plus stricte (souvent 20 km/h), alors que la voie partagée peut ne pas avoir de limite de vitesse spécifique aussi basse.

### 2.4.3. *Contexte d'application*

Les voies partagées peuvent être urbaines ou rurales et utilisées sur des routes où la création de pistes cyclables séparées n'est pas possible, tandis que les rues partagées sont typiquement urbaines et souvent situées dans des zones avec une forte densité piétonne et cycliste.

La rue partagée est particulièrement appropriée pour les environnements dans lesquels la circulation véhiculaire souhaitée est faible mais pouvant générer des flux piétons importants, en contexte résidentiel ou dans le cas de milieux plus animés ou avec une dimension commerciale plus marquée. Enfin, une rue partagée est préférablement d'une longueur limitée, de manière à éviter d'affecter son efficacité sur les comportements (MTQ<sup>1</sup>, 2019).

---

<sup>1</sup> MTQ : Ministère des Transports du Québec (c'est l'ancien sigle du MTMD "Ministère des Transports et de la Mobilité durable").

#### 2.4.4. Les caractéristiques d'aménagement d'une rue partagée

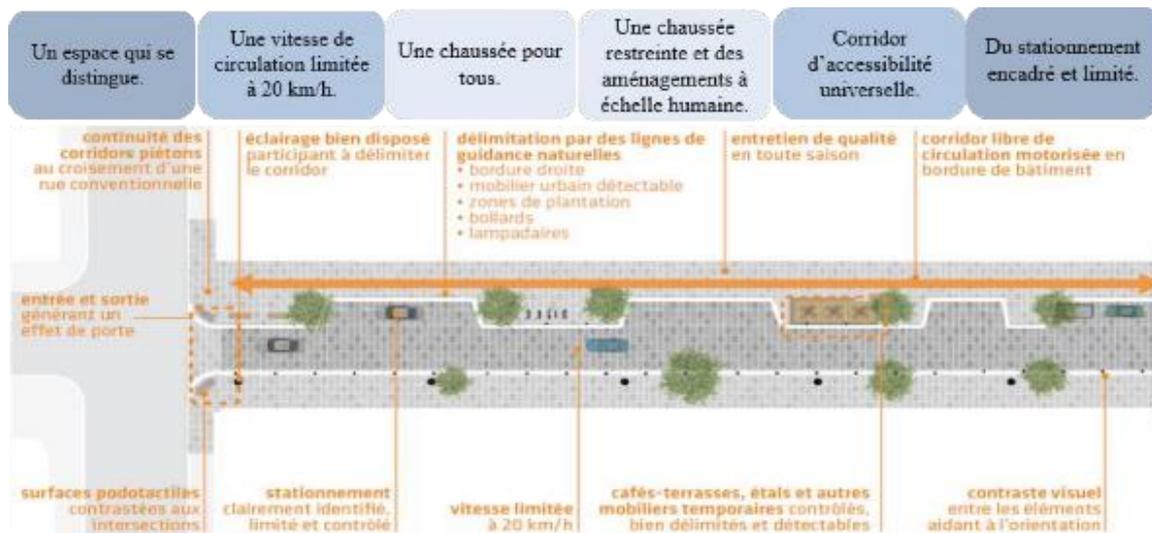


Figure 9: Principes d'une rue partagée universellement accessible.

Source : (Collectivités viables, 2020).

### 2.5. L'interface ville/mer

La proximité de la mer comme éléments naturel et composant physique essentiel apporte à la ville littorale un ensemble de particularités qui la différencie des autres villes. La ville littorale est composée principalement de trois entités : partie arrière (la ville), partie avant (la mer) et la partie en interface composée du front de mer qui signifie le lien entre la mer et la ville (AOUISSI, 2015).

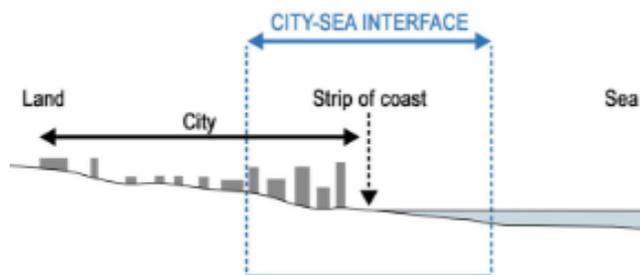


Figure 10: Schéma conceptuel de l'interface ville-mer.

Source : (PISTONE, 2023).

#### 2.5.1. Définition

L'interface ville/mer est une zone de recherche complexe, englobant des aspects économiques, géologiques, historiques, culturels, écologiques et techniques. Sa délimitation spatiale est incertaine, étant donnée sa nature multifacette. Elle constitue un point de contact physique, écologique et économique entre la terre et la mer, où se déroulent diverses activités résidentielles, économiques, productives, touristiques et portuaires (PISTONE, 2023).

Le concept d'interface est introduit pour étudier les interactions socio-spatiales et fonctionnelles côtières, décrivant une entité géographique linéaire ou superficielle où deux

---

systèmes différents se rencontrent, générant des phénomènes originaux et des échanges divers **(ROBERT, 2019)**.

### 2.5.2. *La relation entre mer, ville et usagers*

L'interface ville-mer désigne la zone où se rencontrent le développement urbain et la mer, intégrant les besoins maritimes, urbains et ceux des habitants. Selon Breen et Rigby (1994), le front d'eau urbain inclut les bords de l'eau dans des villes de toutes tailles, qu'il s'agisse d'une rivière, d'un lac, d'un océan, d'une baie, d'un ruisseau ou d'un canal. Un front d'eau englobe une variété d'usages, allant des réserves fauniques aux ports à conteneurs, et tout ce qui peut être planifié sur ce territoire.

Les projets situés dans cette zone peuvent inclure des bâtiments qui, bien que n'étant pas directement sur la ligne d'eau, sont visuellement ou historiquement liés à celle-ci, ou font partie d'un projet plus vaste. Ces zones urbaines sont conçues pour intégrer la terre et l'eau, attirant naturellement les gens **(BEHIRI, 2017)**.

Sa structure évolue dans le temps en fonction des variations sociales et environnementales subies par le rivage urbain. Les transformations sont alimentées par les flux humains, logistiques, fonctionnels et environnementaux caractérisant les marges des deux systèmes côtiers. L'interface ville-mer est ainsi caractérisée par des dimensions spatiales relativement réduites de part et d'autre de la côte.

Trois sous-systèmes théoriques interdépendants peuvent être distingués dans cette zone urbaine particulière : l'écosystème marin, l'écosystème urbain et le socio-système. Les relations socio-écologiques entre ces sous-systèmes sont plus intenses dans le territoire de l'interface ville-mer qu'ailleurs le long de la côte.

L'interface ville-mer, en raison de son composant naturaliste et environnemental, attire les citoyens même éloignés de la mer urbaine, devenant une plateforme sociale pour les usages récréatifs du littoral, avec des effets positifs sur la santé humaine et le bien-être **(PISTONE, 2023)**.

### 2.5.3. *L'interface ville/mer en tant qu'espace public durable*

Les zones littorales caractérisées par une urbanisation plus dense et plus stratifiée sont certainement moins flexibles d'un point de vue de la planification, car la fonctionnalité des espaces est désormais consolidée et les bâtiments existants ont souvent saturé le terrain

disponible : cela résulte en une configuration spatiale particulière par rapport au système maritime adjacent. D'autre part, les zones de l'interface côtière les plus susceptibles de transformation sont celles qui présentent un degré de naturalité plus élevé ou une fonctionnalité faiblement définie voire en déclin. Ces zones peuvent être lues comme des opportunités pour le développement social durable et la création d'une infrastructure verte-bleue multifonctionnelle, en relation avec des approches écologiques et paysagères.

Il est évident qu'il est important de prendre en compte ces caractéristiques spécifiques dans la réorganisation des espaces publics de l'interface ville-mer en tant que plateforme pour la connexion socio-récréative de sa communauté, repensant leur signification fonctionnelle et facilitant leur gestion et leur jouissance en accord avec les besoins sociaux et récréatifs actuels. La proximité devient ainsi non seulement une caractéristique systémique du réseau d'espaces ouverts côtiers, mais aussi des interactions entre individus, fonctions et environnement, favorisant les relations sociales sur la base de critères de proximité. Cette approche peut être un moteur pour réparer la fragmentation au sein des communautés vivant le long du littoral, ainsi que pour recalibrer la relation avec la sphère physique-environnementale de l'interface ville-mer.

Les interfaces ville-mer contemporaines doivent non seulement être sûres et efficaces, mais aussi accessibles, fournissant de meilleurs services et augmentant la qualité de vie de la société locale, à travers une conception soignée des espaces publics le long du littoral **(PISTONE, 2023)**.

#### *2.5.4. Les défis de l'interface ville-mer pour un développement urbain durable*

Pour renforcer l'interface ville-mer tout en maintenant un développement urbain durable, plusieurs défis doivent être relevés. Voici quelques-uns des principaux défis à considérer :

Intégration des aspects environnementaux	Planification urbaine intégrée	Gestion des risques naturels et climatiques	Promotion de l'économie bleue	Participation citoyenne et gouvernance inclusive
<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer une gestion durable des ressources naturelles marines et terrestres, en limitant les impacts environnementaux des activités portuaires sur les écosystèmes locaux. Cela implique la mise en place de mesures de protection de la biodiversité, de réduction des émissions polluantes et de promotion de pratiques respectueuses de l'environnement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer une planification urbaine intégrée qui tienne compte à la fois des besoins des activités portuaires et des objectifs de développement urbain durable. Cela implique de favoriser la mixité des fonctions urbaines, de promouvoir la mobilité douce et de préserver les espaces naturels en interface ville-mer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcer la résilience des villes portuaires face aux risques naturels tels que les inondations, les tempêtes et la montée du niveau de la mer liée au changement climatique. Cela nécessite la mise en place de mesures d'adaptation et de prévention des catastrophes pour garantir la sécurité des populations et des infrastructures.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Encourager le développement d'une économie bleue durable en favorisant les activités maritimes innovantes et respectueuses de l'environnement. Cela peut inclure le soutien aux filières économiques liées à la mer, telles que le tourisme côtier, les énergies marines renouvelables et la pêche durable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impliquer les citoyens, les acteurs locaux et les parties prenantes dans la prise de décision concernant l'aménagement de l'interface ville-mer. Favoriser une gouvernance participative et transparente pour garantir une gestion équilibrée des intérêts économiques, sociaux et environnementaux.</li> </ul>

En relevant ces défis de manière concertée et en adoptant une approche holistique de l'aménagement urbain, il est possible de renforcer l'interface ville-mer tout en favorisant un développement urbain durable et résilient aux enjeux contemporains.

### 3. Analyse des exemples

Le choix des exemples à analyser a été fait en tenant compte de leur similitude avec notre contexte, en particulier en ce qui concerne le centre historique et la proximité à la mer. Pour cela, nous avons sélectionné des projets de régénération urbaine des villes suivantes : Barcelone, Marseille et Gênes.

#### 3.1. Gênes, Italie

##### 3.1.1. Présentation

- Nom de projet : Porto Antico.
- Lieux : Ligurie, Gênes, Italie.
- Surface : 55Ha.
- Date de réalisation : 1991-2010.

Gênes est située sur la côte nord de la mer Méditerranée en Italie. C'est la capitale de la province de la Ligurie et le centre de la Riviera italienne, située sur le golfe de Gênes. Elle s'étend sur 22 km de long et possède une étroite plaine côtière de 9 km, coincée entre la mer et les collines.

La ville peut être divisée en trois parties :

\*Le centre, qui concentre le patrimoine culturel et historique, abrite également les principaux services, activités et administrations publiques.

\*La partie ouest, où se trouvent les activités industrielles.

\*La partie est, à vocation résidentielle.

La ville a subi une perte d'habitants, ainsi qu'une modification de la composition de sa population, en raison du fort déclin des industries traditionnelles.

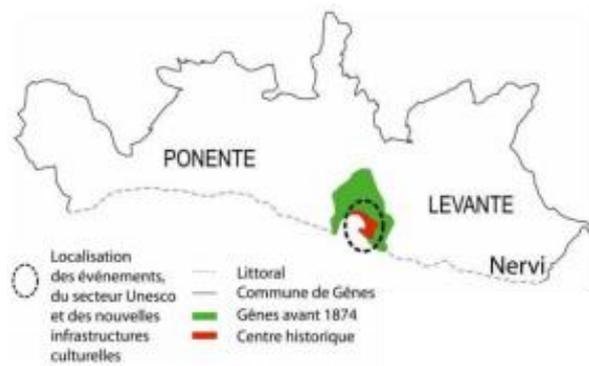


Figure 11: Carte de croissance de Gênes.

Source: (Jacquot, n.d.).

### 3.1.2. Déclin urbain de Gênes

La régénération de Gênes a dû faire face à de nombreux défis :

- Densité urbaine élevée : L'espace restreint limitait les possibilités de développement urbain harmonieux.
- Isolement du centre historique : Le centre historique était déconnecté des quartiers plus récents, créant une fracture urbaine.
- Bruits et barrières visuelles : Le trafic et les infrastructures séparaient la ville de la mer, limitant l'accès et la connexion.
- Augmentation du trafic : La gestion de la circulation et le stationnement constituaient des obstacles majeurs.
- Éclairage public insuffisant : Le manque d'éclairage contribuait à une insécurité et une mauvaise qualité de vie nocturne.
- Dépôts d'ordures sauvages : La gestion des déchets était un problème à résoudre pour améliorer la salubrité publique.
- Fort taux de chômage : La revitalisation économique nécessitait la création d'emplois durables.
- Habitat et environnement dégradés : L'amélioration des conditions de vie et la protection de l'environnement étaient cruciales.

- 
- Équipements et services publics insuffisants : L'accès aux écoles, aux transports et aux loisirs devait être renforcé.
  - Insécurité et criminalité : Lutter contre la délinquance était essentiel pour la revitalisation du centre-ville.
  - Mauvais état et étroitesse des rues et trottoirs : La mobilité douce et l'accessibilité nécessitaient des améliorations infrastructurelles.
  - Soutien insuffisant aux nouvelles entreprises : L'accompagnement des initiatives entrepreneuriales était important pour redynamiser l'économie.
  - Problèmes de stationnement et de transports publics : Faciliter les déplacements et le stationnement durable était un enjeu majeur.
  - Mauvais accès au trafic dans le centre historique : La circulation devait être repensée pour préserver le patrimoine et améliorer la qualité de vie.

### *3.1.3. Plan de régénération urbaine de Gênes*

En 1999, un plan ambitieux a été lancé pour revitaliser le centre-ville historique de Gênes. L'objectif était de :

- Préserver le patrimoine historique de la ville.
- Réduire la dégradation physique, sociale et économique.
- Renforcer la sécurité et la propreté.
- Promouvoir une nouvelle image de Gênes comme ville portuaire, touristique et culturelle.

Le plan s'appuyait sur plusieurs éléments clés :

- Rénovation de la vieille ville et mise en valeur de son architecture remarquable.
- Liaison entre le centre-ville et la mer pour créer un front de mer attractif.
- Construction de nouveaux équipements tels que l'Aquarium, le World Trade Center et le Palais des congrès.
- Amélioration des transports avec l'extension du métro.
- Développement de nouveaux quartiers résidentiels et de logements sociaux.

- Promotion d'activités économiques et culturelles dans le centre-ville.

Le plan a été couronné de succès et a contribué à transformer Gênes en une ville moderne et dynamique ; Il a été élaboré en tenant compte des contraintes géographiques de la ville (proximité de la mer et des montagnes) ;

Il a été mis en place en plusieurs phases et a nécessité un investissement important ;

Il a impliqué la collaboration de différents acteurs publics et privés ;

Il a eu un impact positif sur la qualité de vie des habitants et l'attractivité de la ville (A. Gospodini, CA Brebbia, and E. Tiezzi, 2008).

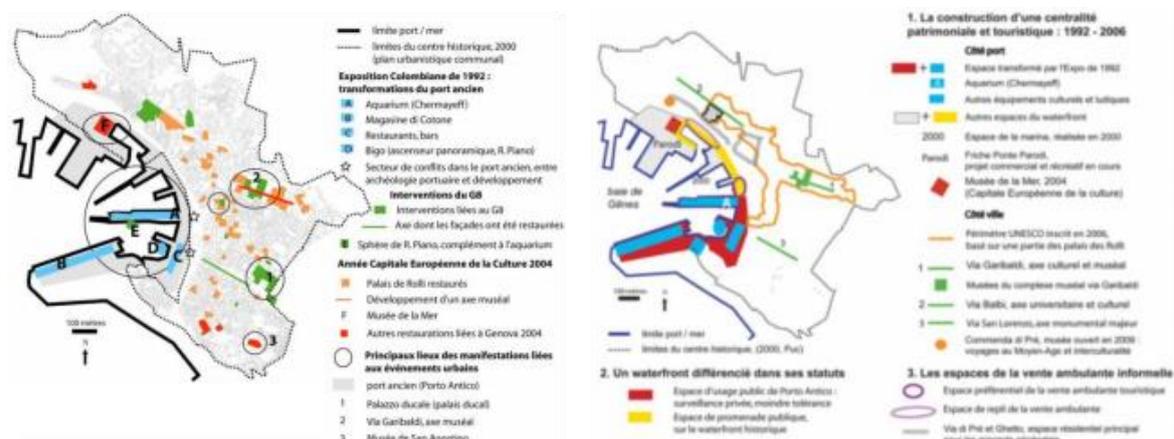


Figure 12: Les plans de régénération urbaine de Gênes.

Source: (Jacquot, n.d.).

## 3.2. Barcelone, Espagne

### 3.2.1. Présentation

- Nom de projet : Besós-Forum et 22@ Barcelone.
- Lieux : Barcelone, Espagne.
- Surface : 200Ha.
- Date de réalisation : 2000.

Barcelone, l'une des villes les plus populaires d'Espagne, est la capitale de la région de Catalogne. Elle abrite 2 millions d'habitants et se situe entre deux rivières et deux montagnes. Son histoire remonte à plus de 2 000 ans, et elle conserve des trésors architecturaux de différentes époques. La ville accueille certains des plus grands musiciens classiques du monde ainsi que des théâtres contemporains de renom. Considérée comme la ville la plus

---

cosmopolite et la plus dynamique d'Espagne, Barcelone est désormais reconnue comme l'une des villes les plus réussies au monde pour son urbanisme innovant.

### 3.2.2. *Déclin urbain de Barcelone*

Barcelone, malgré sa popularité, fait face à plusieurs défis urbains :

- Surpopulation dans certains quartiers : La popularité de Barcelone a attiré de nombreux résidents et touristes, concentrés principalement dans le centre-ville et les zones côtières. Cela entraîne une saturation des infrastructures (transports, écoles, espaces publics), une hausse des prix du logement, et une baisse de la qualité de vie pour les résidents.
- Dégradation et dépeuplement du centre historique : La hausse des loyers et des prix de l'immobilier, combinée à la diminution des services de proximité, favorise l'installation de commerces touristiques et le départ des habitants.
- Expansion urbaine incontrôlée dans la zone industrielle : Cette expansion pose des problèmes d'accessibilité (manque de transports en commun et de connexions entre les quartiers), de pollution (industries lourdes, trafic accru), et manque d'espaces verts et de services de proximité pour les habitants.

### 3.2.3. *Plan de régénération urbaine de Barcelone*

La transformation et la croissance de Barcelone découle de la révolution industrielle et des Jeux olympiques :

- Première vague de transformation : l'Exposition universelle de 1988 marqua le début du renouveau.
- Deuxième vague : les Jeux olympiques de 1992 relancent la ville grâce à un boom immobilier massif. Des installations olympiques furent construites sur des terrains industriels face à la mer.
- Troisième vague de transformation actuelle : une zone high-tech [Diagonal Mar], le Forum Universel des Cultures 2004, un nouveau port à conteneurs et un parc logistique sont les principaux développements, construits sur des friches côtières et des terres gagnées sur la mer.

Le projet prévoit la transformation de 200 hectares de friches industrielles et terrains abandonnés en plein cœur de Barcelone en un quartier urbain et environnemental de haute qualité. Cet ambitieux projet vise à créer :

- 3 200 000 m<sup>2</sup> de nouveaux espaces dédiés aux entreprises, dynamisant l'économie locale.
- 4 000 logements sociaux, améliorant l'accès au logement abordable.
- 114 000 m<sup>2</sup> de nouveaux espaces verts, renforçant le bien-être des habitants et la résilience écologique.
- 145 000 m<sup>2</sup> de nouveaux équipements, répondant aux besoins de la population.
- Un investissement de 180 millions d'euros est prévu pour les infrastructures. Ce projet vise à établir un modèle urbain diversifié et durable, avec une économie plus forte et un système écologique performant (A. Gospodini, CA Brebbia, and E. Tiezzi, 2008).

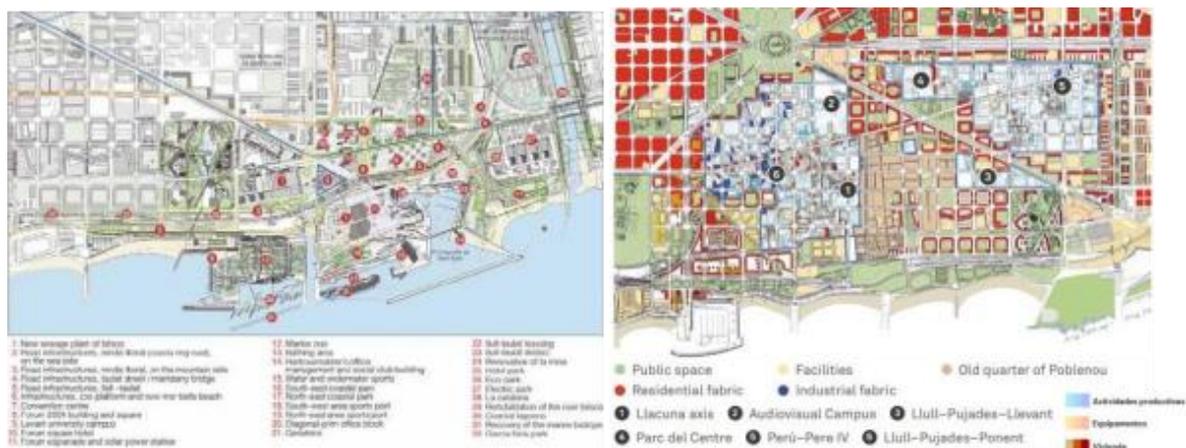


Figure 13: Les plans de régénération urbaine de Barcelone.

Source: (Direction d'Urbanisme 22@ Barcelona, 2012).

### 3.3. Marseille, France

#### 3.3.1. Présentation

- Nom de projet : Euro méditerranée.
- Lieux : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Marseille, France.
- Surface : 480Ha.
- Date de réalisation : 1995-2023.

Porte de la Provence, Marseille est la doyenne des villes françaises et la deuxième, en importance, après Paris. Fondée par des marchands grecs il y a près de 2 600 ans, Marseille était alors un port important et un lieu d'art et de culture, elle conjugue tradition et modernité, conduisant chacun de ses visiteurs depuis ses origines grecques et romaines jusqu'à la contemporanéité de notre siècle. La ville a connu une période de léger déclin avant de revenir sur le devant de la scène en tant que Capitale européenne de la culture en 2013. Elle abrite aujourd'hui à la fois des bâtisses rustiques aux accents méditerranéens et des structures très modernes.

### 3.3.2. *Déclin urbain de Marseille*

Marseille se bat contre de nombreux défis urbains, sociaux et économiques. La ville souffre de la dégradation de ses anciens quartiers industriels. Pour redynamiser son territoire, elle lance des opérations de réhabilitation urbaine et de développement économique.

Marseille est un site riche et complexe. Son histoire et sa situation géographique en font un lieu unique. Le projet de rénovation est piloté par l'Etablissement public d'aménagement d'Euro méditerranée. Il concerne quatre zones d'aménagement concerté (ZAC).

### 3.3.3. *Plan de régénération urbaine de Marseille*

L'opération d'intérêt national (OIN) entérine tout d'abord la réhabilitation de 310 hectares dans le cadre de « Euro méditerranée 1 », puis de 170 hectares supplémentaires en 2007 pour le périmètre « Euro méditerranée 2 ». Cette grande opération de restructuration du port et des zones urbaines arrière-portuaires de Marseille « rassemble des territoires hétérogènes et dégradés, mais très souvent utilisés. Immeubles haussmanniens, parfois dans un état de quasi-abandon, entrelacs de voies rapides, de hangars et d'entrepôts hérités d'une activité portuaire autrefois florissante se côtoient à proximité du centre-ville » indiquent Brigitte Bertoncello et Jérôme Dubois dans leur étude de 2010.

L'Etablissement Public Euro méditerranée est à l'origine d'une vaste opération de réaménagement urbain à Marseille. Ce projet, à la fois économique, urbanistique et culturel, vise à :

- Dynamiser l'économie locale :
  - Créer un centre d'affaires international attractif.
  - Favoriser l'implantation d'entreprises et la création d'emplois.

- Améliorer l'habitat :
  - Réhabiliter les quartiers anciens (favoriser la mixité sociale).
  - Construire de nouveaux logements et équipements de proximité.
- Renouveler l'interface Urbano-portuaire :
  - Ouvrir la ville sur la mer et développer des activités économiques liées au port.
  - Créer des espaces publics attractifs.
- Renforcer les infrastructures de transport :
  - Améliorer la desserte du quartier et faciliter les déplacements en transports en commun.
- Améliorer le paysage urbain :
  - Valoriser le patrimoine architectural.
  - Améliorer la qualité de vie des habitants et créer des espaces verts.
- Recréer des espaces publics :
  - Créer des lieux de rencontre et de convivialité.
  - Favoriser l'animation du quartier.
- Elargir le centre :
  - Développer de nouveaux quartiers d'habitation.
  - Accroître l'attractivité de la ville.
- Procéder au rééquilibrage Nord-Sud de la ville :
  - Réduire les disparités entre les quartiers Nord et Sud.
  - Favoriser la mixité sociale.
- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.



Figure 14: Stratégies et programme de régénération urbaine de Marseille.

Source : (les Ateliers de Découverte and Urbaine d'Euro méditerranée, 2019).

### 3.4. Synthèse

Les principaux concepts à retirer de l'analyse des exemples de Barcelone, Marseille et Gênes, en ce qui concerne la revitalisation des centres-villes, sont les suivants : L'intégration des Infrastructures Modernes avec le Patrimoine Historique

- La transformation des zones comme le Port montre l'importance d'intégrer des infrastructures modernes tout en préservant et mettant en valeur le patrimoine.
- La création de nouvelles attractions touristiques et d'espaces commerciaux a stimulé l'économie locale, attirant touristes et investisseurs.
- L'amélioration de l'accessibilité et des transports et l'intégration de mode de mobilité douce.
- La modernisation de l'infrastructure de transport pour améliorer l'accessibilité, facilitant les déplacements entre les différentes zones de la ville.
- Le développement de nouvelles infrastructures de transport, comme le tramway, a amélioré la connectivité entre le centre-ville et les quartiers environnants.
- L'amélioration des infrastructures portuaires et des accès routiers a facilité l'intégration du port au tissu urbain.
- L'implication des résidents locaux, assurant une appropriation communautaire et une utilisation durable des nouveaux espaces.
- L'intégration des éléments de développement durable, tels que l'énergie renouvelable et la gestion efficace des ressources.

---

**PARTIE 01 : PHASE URBAINE**  
**CHAPITRE III : CAS D'ETUDE**

## CHAPITRE III : CAS D'ETUDE

Cette section du mémoire se concentre sur l'analyse urbaine visant à identifier les caractéristiques physiques, sociales et environnementales du contexte urbain, en utilisant une approche combinée incluant la morphologie urbaine, les perceptions sensorielles et l'analyse des instruments d'urbanisme. L'objectif est de mettre en évidence les défis et les dysfonctionnements auxquels la ville de Tipaza est confrontée. Cette analyse servira de base pour définir une démarche stratégique en matière d'interventions urbaines.

### 1. Présentation de l'aire de référence

#### 1.1. Présentation de la ville

Tipaza est une ville côtière située à 70 km à l'Ouest de la capitale, Alger. Elle se distingue par son paysage remarquable, caractérisé



par la mer ainsi que les reliefs du mont

Figure 15: Photo aérienne de la ville de Tipaza.

Source :

Chenoua. Inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1982, Tipaza abrite deux sites archéologiques de la période romaine. La ville de Tipaza a un caractère touristique qui participe à son développement local, et la région bénéficie également d'une vaste zone agricole dotée d'un potentiel considérable.

##### 1.1.1. Situation de la ville

➤ A l'échelle nationale : La ville de Tipaza est située au nord-centre de l'Algérie, à 70 km à l'ouest de la capitale Alger, 60 km au nord-ouest de Blida, 53 km au nord-est de Aïn Defla, et 153 km à l'est de Chlef.

➤ A l'échelle régionale : La commune de Tipaza érigée chef-lieu de la wilaya en 1985, se situe dans les couffins Ouest du sahel d'Alger et dans la partie Est du massif du Chenoua et la vallée de l'oued Nador.

Elle est limitée par :

- Au Nord par la mer méditerranée.
- Au Sud par les communes de Sidi Rached et Nador.
- A l'Est par la commune Ain Tagourait.
- A l'Ouest par la commune de Cherchell.



Figure 16: Cartes de situation régionale de Tipaza.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

##### 1.1.2. Les limites géographiques

La ville de Tipaza est délimitée par :

- La mer méditerranée au Nord.
- Les terres agricoles au Sud-Est, Sud-Ouest et au Sud.
- Le complexe touristique Matares à l'Ouest.
- Les Complexes Corne d'or, CET et la forêt à l'Est.

##### 1.1.3. Accessibilités

L'accessibilité à la ville se fait à partir d'un réseau routier structurant de l'extérieur par les infrastructures routière ainsi offrant un transit au centre urbain qui se présente comme suit :

- La route nationale N°11 qui relie Alger à Oran passant par Tipaza et Cherchell.
- Le chemin de wilaya N°109 qui longe la corniche du Chenoua pour rejoindre plus loin la RN 11.
- Le chemin de wilaya N°106 qui relie Tipaza à Sidi Rachad menant à Blida.
- Voie expresse.



Figure 17: Carte des limites et accessibilités de Tipaza.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

Une Accessibilité maritime est proposée par les autorités local ce réseau reliera la capitale à la ville de Tipaza, en plus de ce réseau, la commune dispose d'un réseau interne composé de chemins communaux, de pistes rurales et agricoles qui jouent le rôle de dessert aux différents groupes d'habitations de la zone éparse.

### 1.2. Lecture diachronique (processus de développement de la ville)

#### ● La période phénicienne

La ville phénicienne s'est établie sur les deux estuaires de la petite baie, la ville de Tipaza se présentait comme un comptoir commercial pour les phéniciens, d'où son nom, signifiant lieu de passage.

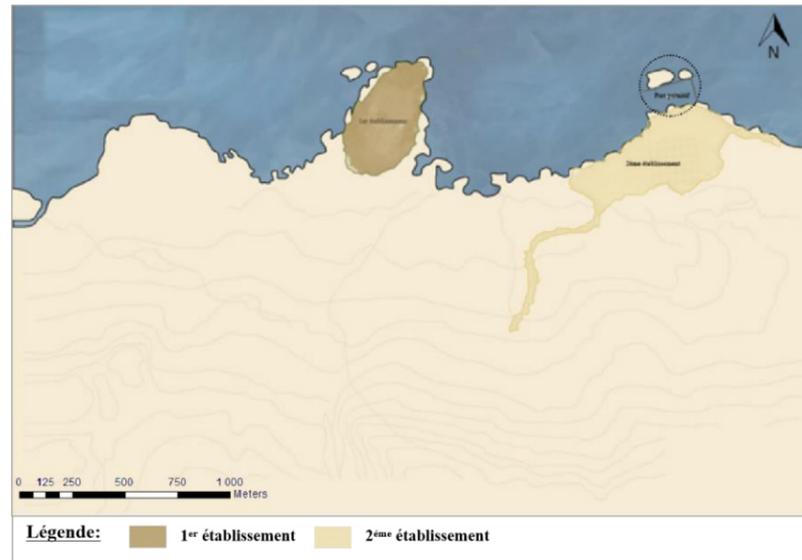


Figure 18: Carte de Tipasa de la période phénicienne.  
Source : Elaboré par l'ensemble du groupe.

● La période romaine

La ville romaine était organisée autour de deux axes principaux : le Cardo Maximus (nord-sud), et le Decumanus (est-ouest). Une caractéristique distinctive de Tipaza en tant que ville romaine côtière était la disposition excentrique de son forum et d'autres édifices publics par rapport à l'intersection de ces deux axes principaux (le Cardo et le Decumanus).

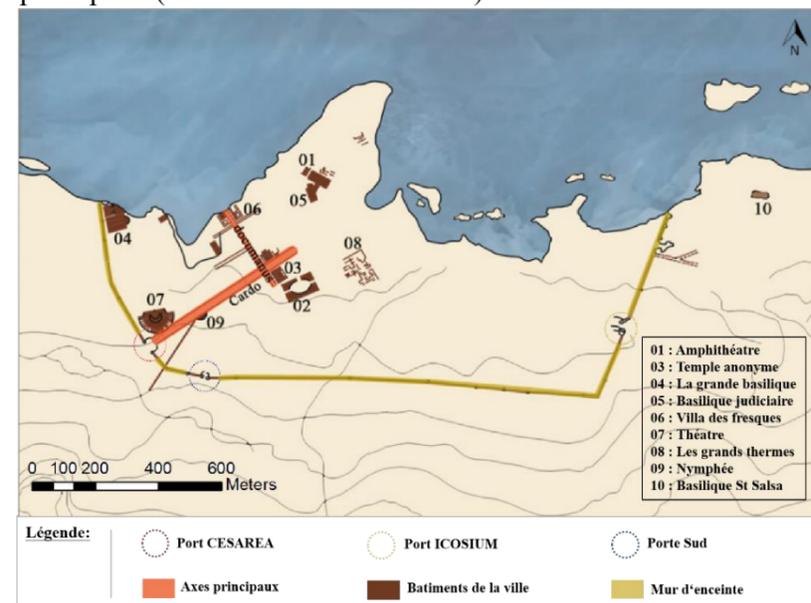


Figure 20: Carte de Tipasa de la période romaine.  
Source : Elaboré par l'ensemble du groupe.

- 1er dédoublement (extension vers l'ouest) : remplacement d'enceinte par une autre enceinte avec 3 portes.

- 2eme dédoublement (extension vers l'est) suivant les axes CADO-DECUMANUS.

● La période byzantine et musulmane

Les vandales et les byzantins : le rempart fut démoli par les vandales, tandis que les byzantins ont occupés le port temporairement, agrandi et restauré les basiliques existantes.

Les musulmans : durant cette période, Tipasa faisant partie des dynasties locales (Rustumides), les éléments physiques témoignant de cette période sont inexistant.

● La période coloniale

Pendant cette période, Tipasa a connu une croissance progressive, avec l'établissement de son noyau initial suivi de plusieurs extensions au fil du siècle.

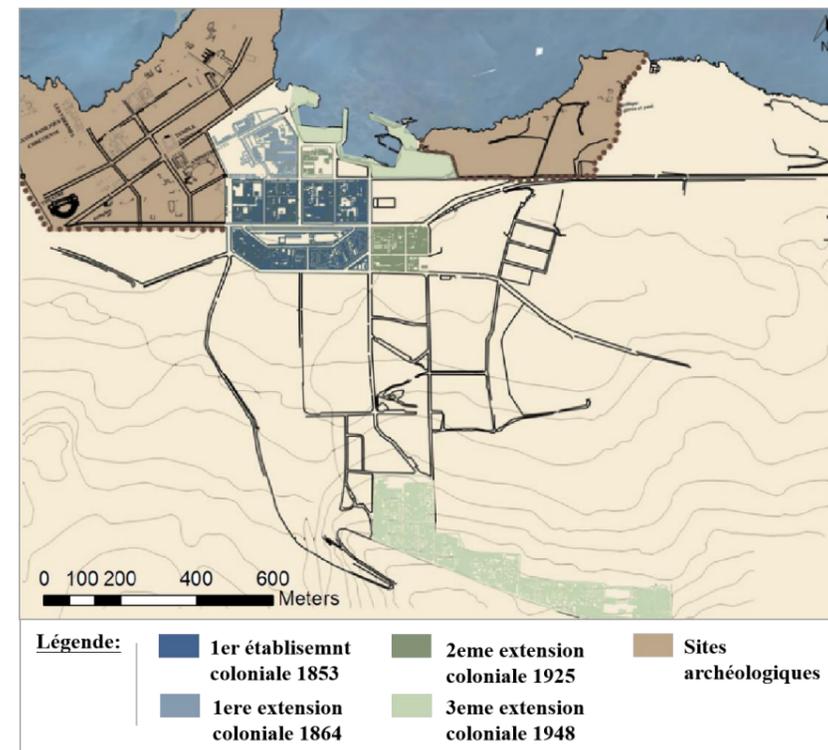


Figure 19: Carte la ville coloniale et ses extensions.  
Source : Elaboré par l'ensemble du groupe.

En 1864, la ville s'est étendue vers le nord-ouest avec la construction de l'îlot industriel Chaix Tremaux.

En 1925, elle s'est étendue davantage vers le sud-ouest avec la création de l'îlot de Bouregad, puis vers l'est.

En 1948, la construction du port a marqué une dernière extension vers le nord, tout en veillant à respecter les limites des sites antiques, avec une extension vers le sud, en direction de l'oued Merzoug, entraînant la création du quartier de Beni Merzoug.

● La période post-coloniale

Après l'indépendance et jusqu'à 1984 Tipasa a connue deux formes d'extensions :

1- Une densification des ilots (à l'intérieur des villages anciens).

2- Une implantation d'équipements et logements nécessitant une superficie importante dans l'espace tampon (entre le centre ancien et la cite Oued Merzoug), ainsi que sur la partie Est et Ouest, cette réalisation a été édifiée coup par coup.

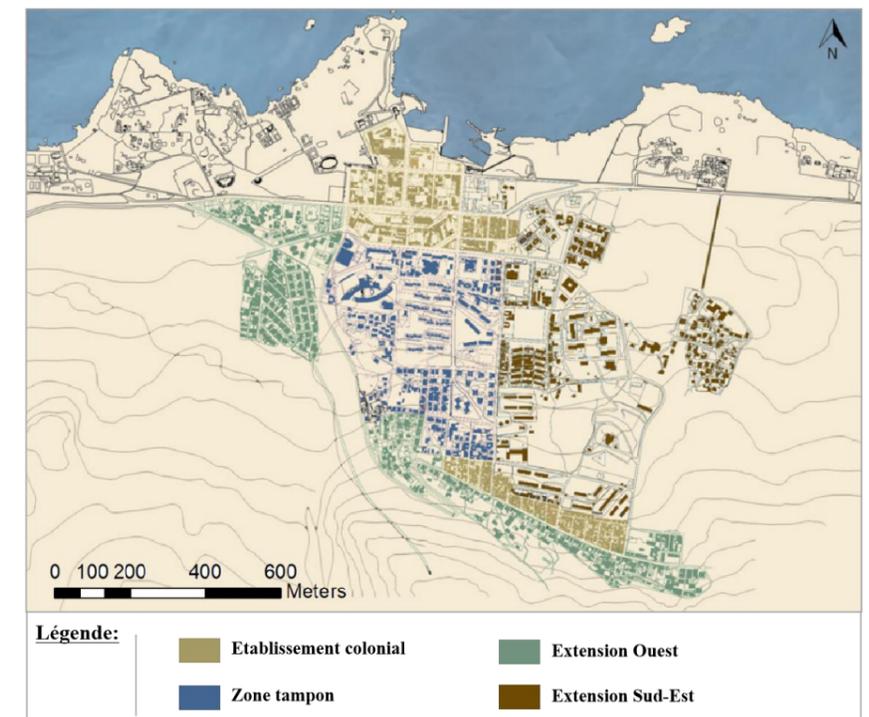


Figure 21: Carte de Tipasa de la période post-coloniale.  
Source : Elaboré par l'ensemble du groupe.

En 1984 la ville est devenue le chef-lieu de la wilaya, ce qui est à l'origine de son urbanisation rapide, son développement non contrôlé répondant aux besoins quantitatifs seulement.

- Synthèse

La croissance de Tipasa est orientée vers deux côtés (l'Est et l'Ouest), les éléments qui génèrent et dirigent cette croissance se caractérisent par :

- Les lignes génératrices de croissance :

- L'axe Nord Sud a joué un rôle important dans le développement de Tipaza vers le sud.

- L'axe territoriale historique (RN 11) a joué un rôle important dans la nouvelle extension de la ville vers l'Est et vers l'Ouest.

- Les pôles de croissance : Cette lecture diachronique, a permis de déterminer 4 pôles :

- Le noyau colonial fut le 1er pôle de Tipaza.

- Douar Beni Marzoug fut le 2eme pôle au Sud.

- La cité nouvelle ce fut le 3eme pôle à l'Ouest.

- La gare routière et la cité 1700 log AADL fut le 4eme pôle à l'Est.

- Les barrières de croissance :

- \* Barriere naturelle :

- Sites archéologiques.

- La cote au Nord.

- Les terrains agricoles au sud (Ouest) et corne d'or (Est).

- \* Barriere artificielle :

- La cité antique au Nord.

- Les complexes touristique Matares

Au cours de ses premières extensions, la ville a suivi les caractéristiques naturelles, en particulier la proximité de la mer, et a évolué selon un modèle de croissance continue qui respectait la structure existante. Cependant, après l'indépendance, sa cohérence

urbaine a connu un changement vers la désarticulation et la perte de contrôle de l'extension pour répondre aux besoins de développement humain. Cette transition a marqué un passage d'un modèle de croissance discontinue, entraînant ainsi une rupture totale entre la périphérie moderne et le centre historique de la ville.

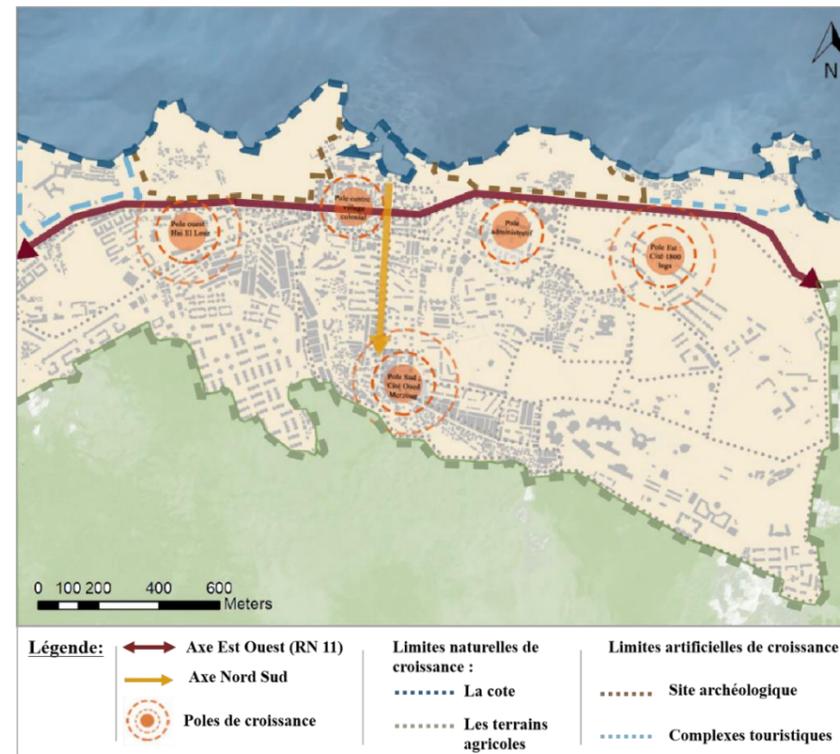


Figure 22: Carte synthétique de la croissance de Tipasa.

Source : Elaboré par l'ensemble du groupe.

### 1.3. Les éléments naturels :

- Eau :

- \*La mer méditerranée : Tipasa bénéficie d'une situation privilégiée en bord de la mer méditerranée, cependant, l'exploitation excessive de cette ressource naturelle par le tourisme entraîne une dégradation des plages et des écosystèmes marins.

- Relief :

- \*Plateau Côtier : est une élévation topographique offrant des vues panoramiques sur la ville et la mer méditerranée. Il agit comme une

barrière naturelle, influençant les flux d'air et les conditions climatiques locales.

- \*Les Plaines : Tipaza possède des plaines qui sont utilisées à deux fins : l'agriculture et le développement résidentiel. Cependant, L'urbanisation croissante entraîne une conversion des terres agricoles en zones résidentielles.

- Végétation :

- \*Les Forêts : Tipaza compte plusieurs zones boisées qui jouent un rôle écologique en abritant une diversité d'espèces, et améliorant ainsi la qualité de vie des citoyens. La déforestation et l'urbanisation menacent ces zones boisées, impactant négativement la biodiversité et la qualité environnementale de la ville.

- \*Végétations : Tipaza abrite une variété de végétations, des arbres majestueux aux arbustes et plantes indigènes. Ce qui favorise l'équilibre écologique et la préservation des écosystèmes locaux.



Figure 23: Photos montrant Les éléments naturels de Tipasa.

Source : Google Maps.

**1.4. Carte fonctionnelle (équipement)**

En tant que chef-lieu de la wilaya, Tipasa abrite une concentration d'équipements administratifs et de services. Cependant, le déplacement d'un grand nombre d'administrations vers un nouveau quartier à l'est du quartier historique a entraîné un éclatement de la ville.

Les équipements culturels sont répartis dans les quatre secteurs de la ville, mais la portée de chacun ne correspond pas toujours à son emplacement dans le tissu urbain, ce qui crée une discordance.

Les équipements éducatifs sont principalement regroupés le long de l'axe périphérique sud du quartier historique, communément appelé "la rue des écoles". Cette concentration linéaire contribue également à la fragmentation de l'unité urbaine de la ville.

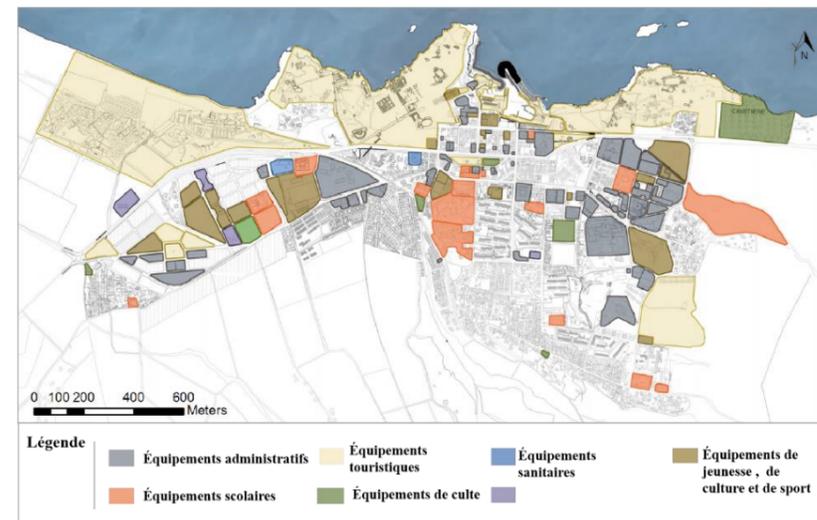


Figure 25: Carte des équipements de Tipasa.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

**1.5. Contraintes et servitudes**

- Réseau de transport d'énergie

La ligne moyenne tension qui traverse la commune de Tipasa d'est en ouest nécessite une zone de servitude de 15 mètres. Cette zone est destinée à protéger la ligne et à garantir sa sécurité.

- Réseau de communication

En zone urbaine, un recul de 6 mètres est nécessaire à partir de la bordure du trottoir afin de préserver les voies pour leur développement futur.

- Dans le domaine littoral

L'extension de l'urbanisation doit préserver les espaces et mettre en valeur les sites, paysages, caractéristiques du patrimoine national naturel culturel et historique et les milieux nécessaires aux équilibres biologiques (Kacemi, 2009), toutefois peuvent être autorisées, les constructions ou activités exigeant la proximité immédiate de l'eau.

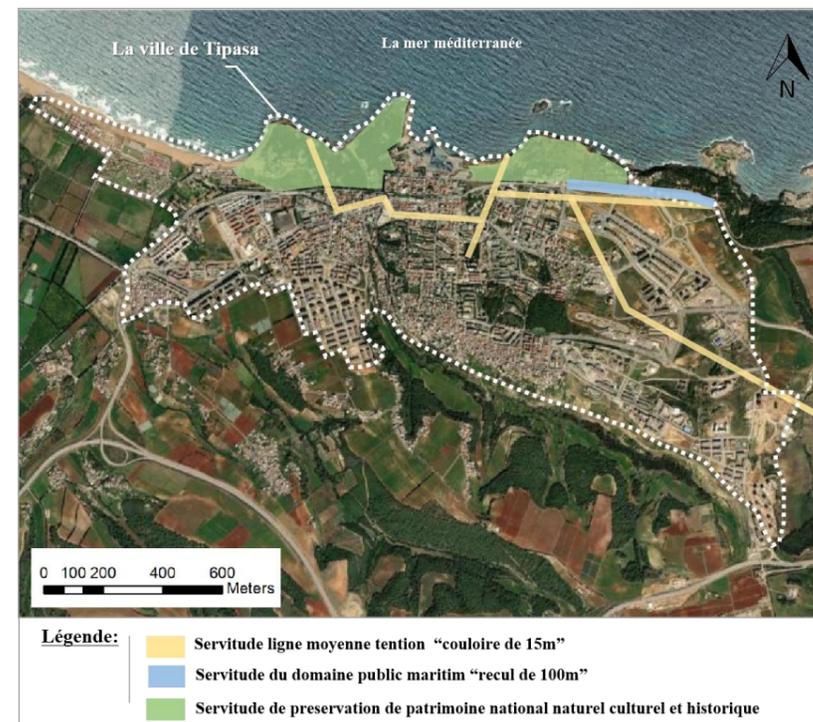


Figure 24: Carte des servitudes de Tipasa.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

**1.6. Synthèse**

Disfonctionnement	Recommandations
-La prévalence du zonage monofonctionnel.	-Promouvoir l'intégration harmonieuse des activités touristiques en tenant compte des particularités locales.
-L'absence d'une stratégie efficace pour gérer la croissance urbaine constitue une lacune.	-Focaliser sur la diminution de

-Le déficit d'espaces verts et de jardins se fait ressentir dans la nouvelle extension.	l'impact écologique du tourisme.
-Le manque de coordination entre le noyau central et les autres secteurs de la ville persiste.	-Élaborer une stratégie de priorités pour orienter les interventions.
-Manque de circulation fluide par la présence majoritaire des voies secondaire à faible circulation aboutissant au seul axe routier la RN 11 (congestion, pollution).	-Stimuler la collaboration entre les différents secteurs et favoriser la synergie des compétences.
-La concentration sur le tourisme balnéaire limite les possibilités de diversification.	-Optimiser l'utilisation des ressources en vue d'améliorer la performance du tourisme sur les plans économique, social et environnemental.
-Attractivité insuffisante des lieux touristiques, entraînant une baisse de la fréquentation touristique sur toute l'année.	-Garantir la conformité aux normes, procédures et réglementations en vigueur.

**2. Analyse urbaine du cas d'étude**

Dans cette partie du mémoire, nous avons adopté deux approches complémentaires pour analyser notre aire d'étude : l'approche morphologique et l'approche sensorielle.

L'approche morphologique se concentre sur l'examen des composantes du tissu urbain en s'appuyant sur l'ouvrage de Philippe Panerai, "Analyse urbaine", telles que le système viaire, le système parcellaire et le système bâti. Cette méthode permet de comprendre l'interaction entre ces éléments et leur contribution à la structure globale de l'espace urbain. En identifiant les logiques et les relations

entre ces composantes, l'approche morphologique simplifie la complexité initiale et offre une vision claire de l'organisation urbaine.

Parallèlement, l'approche sensorielle, basée sur le livre « Responsive Environments », évalue les différentes situations urbaines pour maximiser le choix pour les utilisateurs. Elle prend en compte les perceptions et les expériences des usagers, analysant l'impact des éléments urbains sur l'interaction humaine avec l'espace. L'objectif est de créer des environnements fonctionnels, agréables et stimulants pour les sens, répondant aux besoins et préférences des habitants et améliorant la qualité de vie urbaine. En combinant ces deux approches, nous obtenons une compréhension exhaustive des aspects physiques et perceptuels de l'espace urbain.

## 2.1. Présentation de l'aire d'étude

### 2.1.1. Situation

L'aire d'étude occupe la partie nord centrale de l'aire de référence, elle comprend le centre historique colonial et le port, incluant l'extension résidentielle ouest et le pôle d'équipement est.

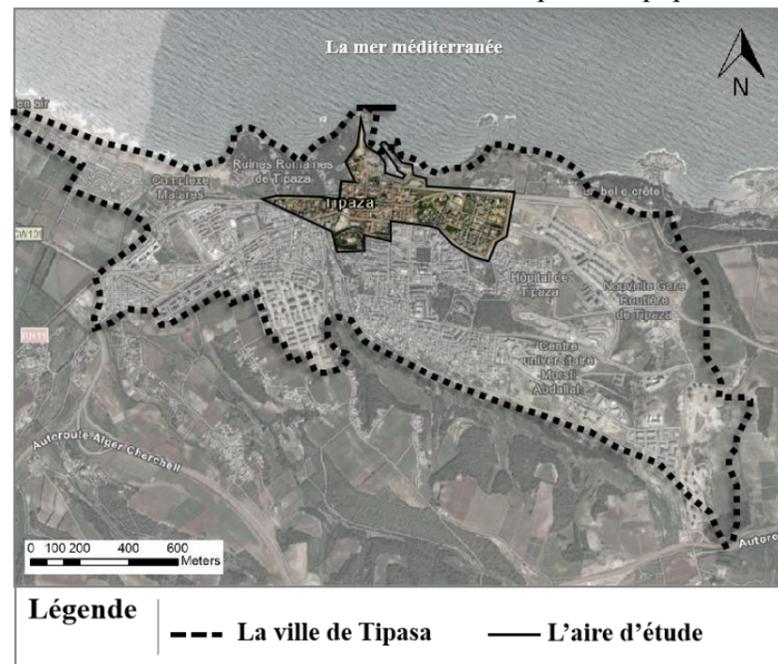


Figure 26: Situation de l'aire d'étude.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

### 2.1.2. Limites

- Au nord le port et la mer.
- Nord est et Nord-Ouest les deux sites archéologiques.
- Les limites du pôle administratif à l'Est et le quartier résidentiel à l'Ouest.
- L'extension de la ville (après la voie Mohamed AYOUNA) au sud.

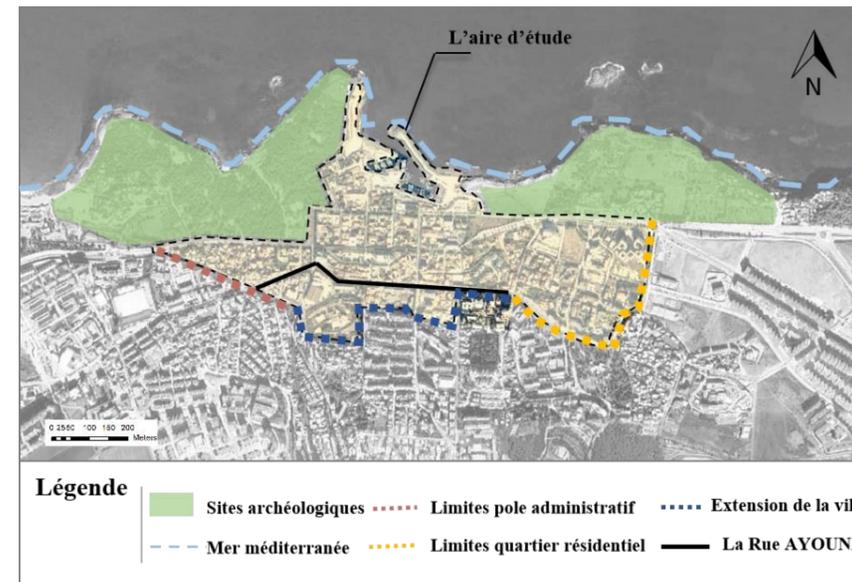


Figure 27: Limites de l'aire d'étude.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

### 2.1.3. Accessibilités

Le périmètre d'étude est accessible par :

- Une voie principale, la RN 11, qui relie la commune de Tipaza à Alger et aux communes voisines.
- Des voies secondaires, le chemin communal (chemin des écoles), relie le centre-ville à l'entrée ouest de la ville, et la rue si tayeb (voie nord-sud) reliant le centre historique et l'extension récente.
- Vu sa situation côtière une accessibilité maritime est aussi possible en été.

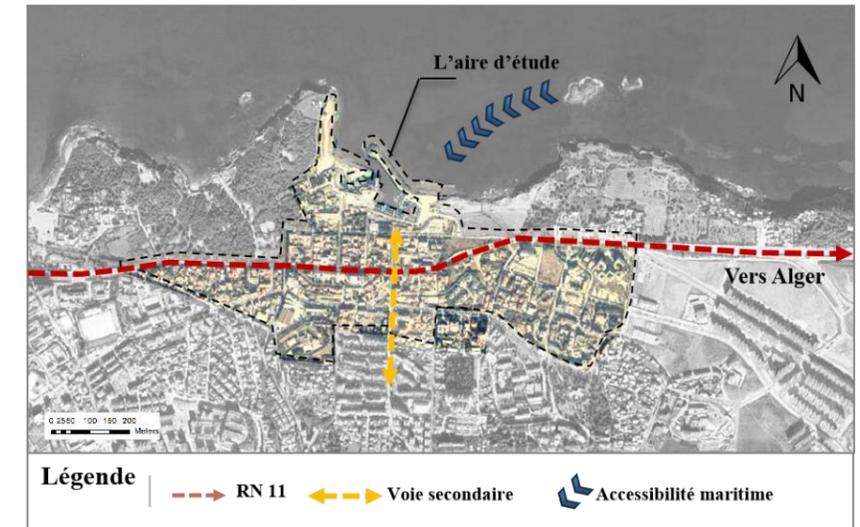


Figure 28: Accessibilités de l'aire d'étude.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

## 2.2. Composition du tissu urbain

### 2.2.1. Système viaire

L'entité coloniale est distribuée selon une trame viaire d'une hiérarchie claire.

La trame viaire du nouveau quartier administrative semble être une tentative de reprise de la trame du noyau historique, sauf que la hiérarchie n'est pas bien identifiable : ce sont des simples voies de circulation qui relie le quartier d'extension.

Ces trois trames urbaines sont en rupture les unes avec les autres. La trame coloniale est orientée vers la mer, tandis que les trames post-coloniale et des nouvelles extensions sont orientées vers l'intérieur de la ville. Cette rupture entre les différentes trames urbaines est un défi pour la ville de Tipasa.

Les dimensions des rues, leurs situations dans le tissu nous permettent de distinguer :

- Voies principales : La RN11 et la rue Mohamed AYOUNA.
- Voies secondaires, voies tertiaires.

-Voie piétonne.

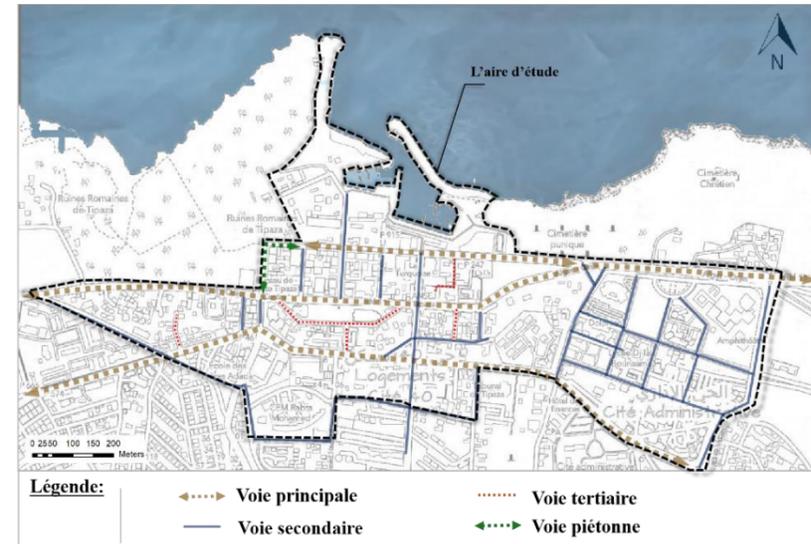


Figure 29: Carte du système viaire de l'aire d'étude.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

### 2.2.2. Système parcellaire

Au niveau du tissu colonial, les parcelles du noyau historique et sa première extension sont de tailles homogènes de moins de 1500 m<sup>2</sup>, tandis que les parcelles des autres extensions sont de tailles importantes ce qui explique le changement du mode d'occupation de sol (l'apparition des grands ensembles et d'une échelle plus importante), qui est à l'origine de la perte de l'unité du tissu urbain.

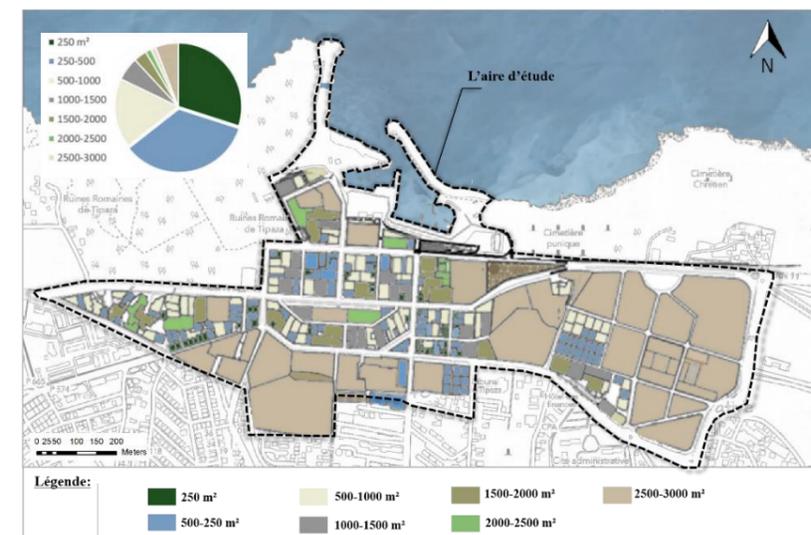


Figure 31: Carte de système parcellaire de l'aire d'étude.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

### 2.2.3. Système bâti

#### • Rapport plein-vidé

Le tissu urbain dans la zone d'étude présente une densité modérée (30% bâti, 70% non-bâti), particulièrement au centre colonial qui est caractérisé par une densité moyenne et horizontale. En revanche, l'extension à l'ouest se distingue par un tissu organique à forte densité, résultant d'une planification urbaine déficiente. Du côté est, le pôle administratif affiche une densité faible et verticale, attribuable à la présence de vastes parcelles et d'infrastructures administratives.

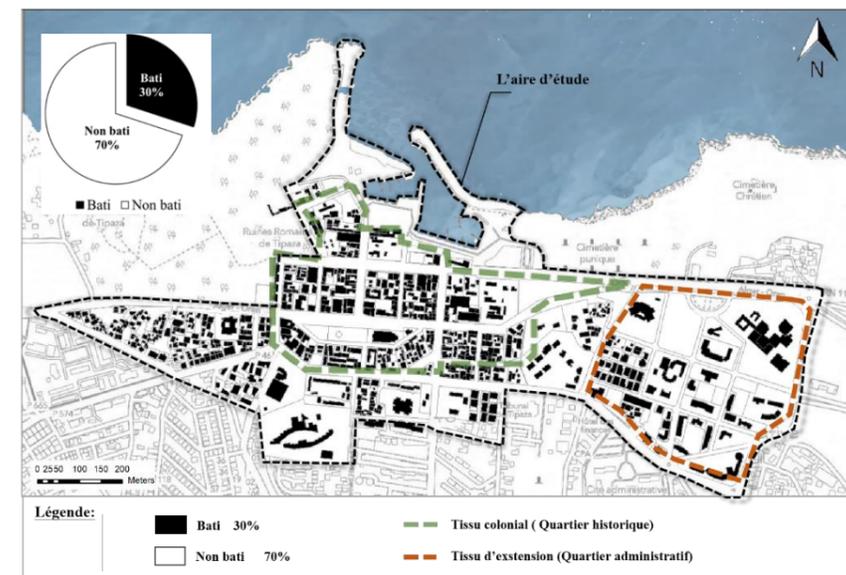


Figure 30: Carte de rapport plein et vide (bâti/ non bâti).

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

#### • Typologie de bâti

La parcelle est principalement occupée par des habitations, mais elle dispose également d'une variété d'équipements, dont certains sont essentiels à la vie quotidienne notamment des commerces, des écoles, des infrastructures sportives et des services publics.

Les typologies du tissu du quartier historique sont diversifiées entre typologies d'habitat en majorité (colonial et récent), individuel et collectif, et équipements accompagnants ainsi que des hangars industriels à l'abandon.

Tandis qu'au niveau le tissu de l'extension post coloniale (actuellement quartier administratif) s'identifie en majorité les équipements ce qui le rend quartier mono- fonctionnel détaché de l'ensemble de la ville.



Figure 32: Carte de typologies de bâti de l'aire d'étude.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

#### • Gabarits

La majorité des constructions présente une faible hauteur, s'étalant généralement du rez-de-chaussée au deuxième étage, avec une prédominance marquée des maisons individuelles.

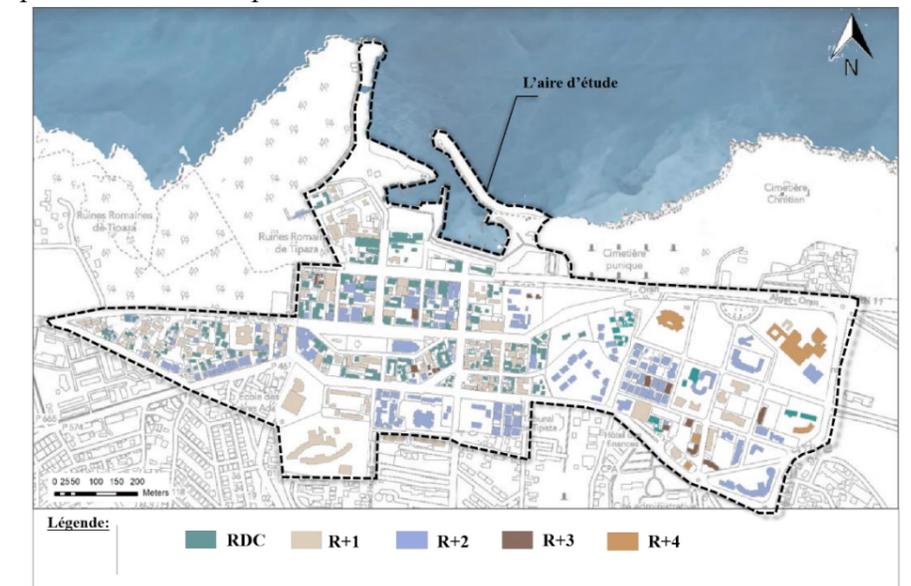


Figure 33: Carte des gabarits de l'aire d'étude.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

Les structures plus imposantes se manifestent principalement dans les édifices à vocation administrative ainsi que dans les quartiers composés de logements sociaux. Les entités (noyau de la période française, Hai Gharbi "extension ouest") sont en rupture morphologique les uns par rapport aux autres.

- État de bâti

La grande majorité des bâtiments de la ville sont en bon état et bien entretenus. Il y a cependant quelques bâtiments en état de dégradation qui nécessitent des travaux de rénovation.

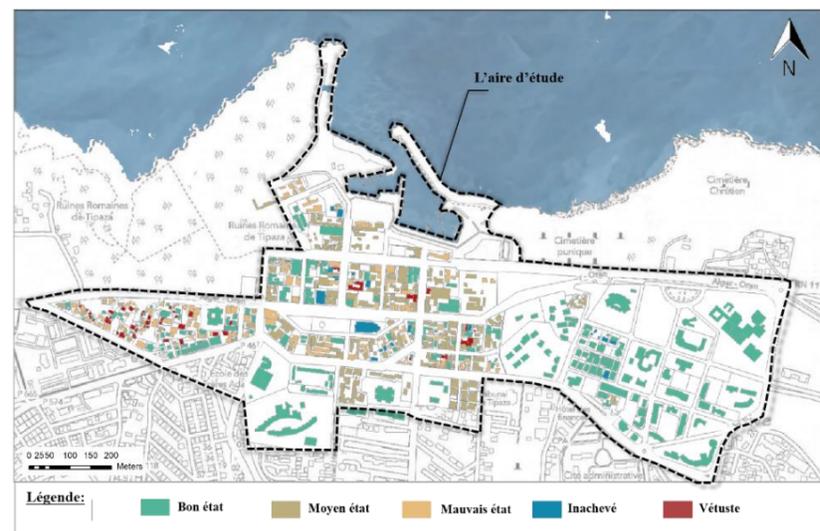


Figure 34: Carte d'état de bâti de l'aire d'étude.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

#### 2.2.4. Les espaces publics

Les zones d'habitat individuel signalent un manque flagrant d'espaces publics tels que jardins et places, contribuant à une fragmentation sociale, les résidents manquant de lieux pour interagir et se réunir.

Les zones d'habitat collectif sont caractérisées par la présence marquée d'espaces non planifiés résiduels, avec une absence de jardins planifiés. Entraînant une utilisation inefficace des espaces, négligeant leur potentiel pour des activités communautaires

Les espaces publics majeurs, comme la place des martyrs, ne sont pas planifiés efficacement, restreignant ainsi leur utilisation et nécessitant une rénovation.

Le port, actuellement en déclin, souffre de l'absence d'aménagements récréatifs contribue à la perte d'attrait du port, affectant négativement la vie locale et les activités économiques. Cela demande une revalorisation avec de nouveaux aménagements pour les loisirs et la détente.

Les espaces verts potentiels destinés à être des jardins ou des places sont occupés par des voitures en raison du manque d'espace de stationnement. Cette occupation nuit à la qualité des espaces verts, compromettant l'esthétique urbaine et l'utilisation par la communauté.

### 2.3. Analyse sensorielle

#### 2.3.1. La perméabilité

- Perméabilité physique

a) La connexion avec la ville : l'aire d'étude est pénétrable depuis la ville, la partie haute de la ville est difficilement pénétrable à cause de sa topographie. Il existe une certaine imperméabilité des îlots de l'aire d'étude due au développement non structuré.

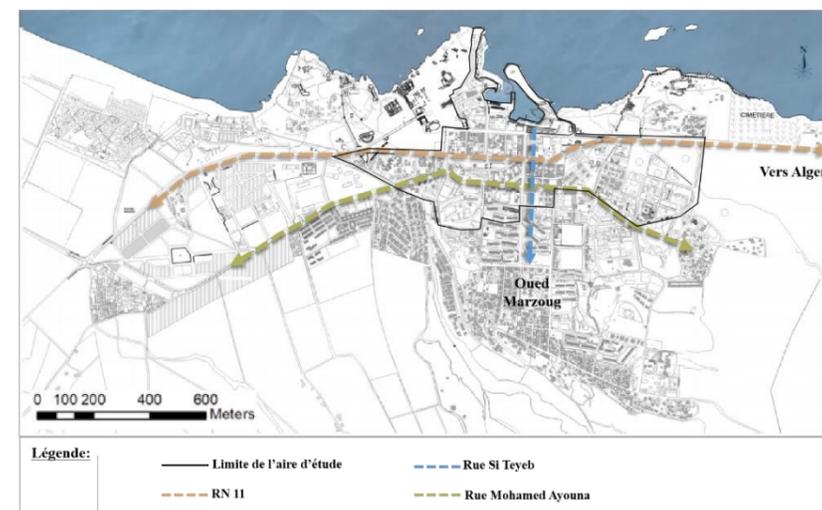


Figure 35: Carte de la perméabilité physique (connexion avec la ville).

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

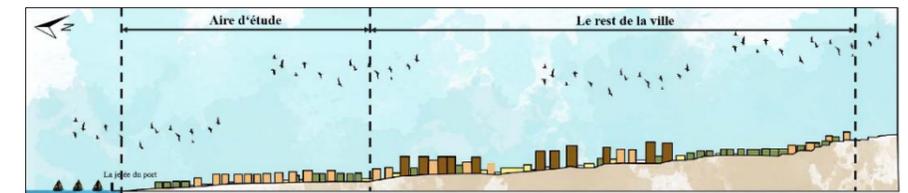


Figure 36: Coupe schématique de la topographie de l'aire d'étude.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

b) La connexion entre les entités du quartier : la perméabilité entre les entités du quartier est relativement assurée par une présence suffisante de voies mécaniques et de parcours piétons de courte distance, avec des îlots offrant des distances facilement marchables. Cependant, une certaine imperméabilité se manifeste au niveau de la partie nord de la zone d'étude, englobant le port, l'hôtel du rivage et la seconde entrée du parc archéologique, en raison de la présence militaire.

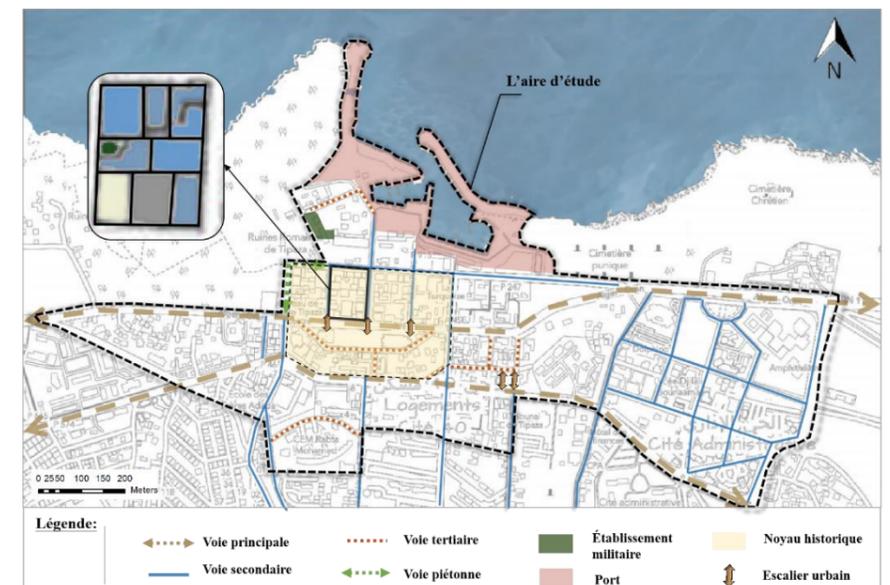


Figure 37: Cadre de la perméabilité physique (connexion entre les entités du quartier).

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

- Perméabilité visuelle

La perméabilité visuelle dans notre zone d'étude est assurée par la topographie en pente du site, la faible densité du tissu urbain et les percées visuelles. Cependant, la jetée au niveau du port entrave la perméabilité visuelle à cet endroit.



Figure 40: Carte de la perméabilité visuelle.  
Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

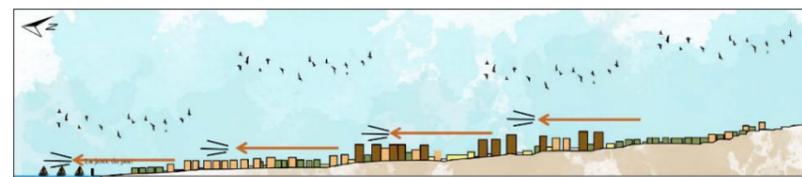


Figure 39: Coupe schématique de la perméabilité visuelle.  
Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

### 2.3.2. La variété

#### a) Forme

- De parcellaire : On remarque la variété des formes et des tailles des parcelles soit régulières ou irrégulières, tout dépend du bâtiment projeté.

- Des bâtiments : On remarque une variété des gabarits entre RDC et R+5.

#### b) Fonction

- Habitations : la majorité des habitats sont des habitats individuels au niveau du noyau colonial.

- Équipements : varie entre scolaire et administratif, commerce, culturel mais ça n'empêche la présence de manque d'équipement de loisir et touristique vu la nature de la région.



Figure 38: Photos de quelques équipements de l'aire d'étude.  
Source : L'ensemble du groupe.

#### c) Usagers et animation

Les axes de circulation RN11 et Rue AYOUNA sont modérément animés grâce à une diversité d'usagers quotidiens, dont des enfants, des travailleurs et des résidents accédant à divers services. Cependant, les espaces publics manquent de cohésion. La place des Martyrs, bien que propice à la détente et aux rencontres, est mal aménagée, et certaines rues non aménagées sont peu fréquentées. Au port, l'espace est sous-exploité, avec un manque d'aménagements et de mobilier urbain, malgré son fort potentiel.



Figure 44: Photo de la RN11.  
Source : L'ensemble du groupe.



Figure 41: Photo de la placette.  
Source : L'ensemble du groupe.



Figure 45: Photo du port.  
Source : L'ensemble du groupe.

### 2.3.3. La lisibilité

Dans le centre historique colonial, la lisibilité se distingue par des façades rythmiques et ornées d'éléments architecturaux caractéristiques de cette époque. Ces façades affichent une esthétique distinctive, témoignant du style architectural de l'ère coloniale. Dans les nouvelles constructions, la lisibilité se manifeste souvent par des alignements soignés et des accès directs depuis la route principale, souvent accompagnés de rez-de-chaussée dédiés aux commerces. On y trouve fréquemment un mélange d'immeubles aux formes et fonctions variées.



Figure 43: Photos des façades coloniales.  
Source : L'ensemble du groupe.



Figure 42: Photos des façades des nouvelles constructions.  
Source : L'ensemble du groupe.

- La lisibilité des élément composants de l'espace urbain

#### a) Les parcours

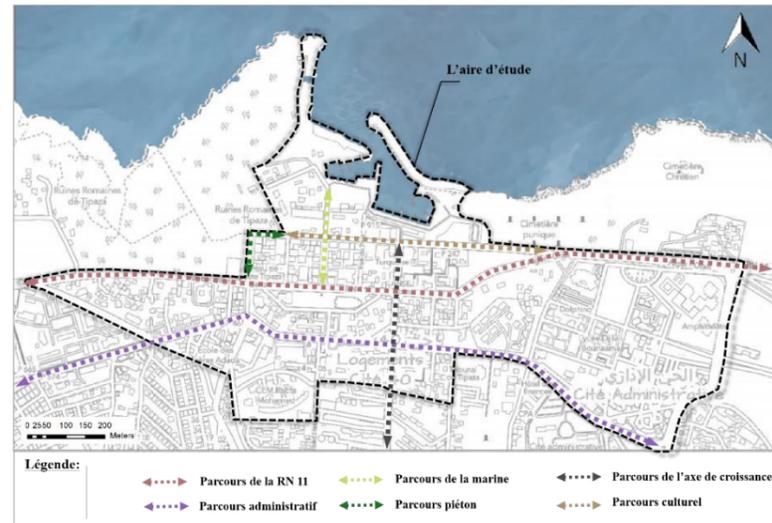


Figure 46: Carte des parcours.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

#### - Parcours de la RN11

\* Constat : la prédominance du trafic automobile sur le flux piéton crée un déséquilibre d'usage pour une voie d'une telle envergure.

\* Recommandations : explorer des solutions de gestion des stationnements, telles que la création de parkings dédiés en périphérie, pour résoudre les problèmes de circulation.



Figure 47: Photo de la RN11.

Source : L'ensemble du groupe.

Encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle.

Favoriser la création d'espaces publics le long de la RN11 pour inciter et faciliter la circulation piétonne.

#### - Parcours administratif

\* Constat : sur le long de parcours, on sent une variation d'ambiance allant de séquences à fréquentation minimales (zones d'habitat, zones de services déplacés ... etc.), vers un flux piéton et mécanique très élevé sur la séquence où sont concentrés la majorité des commerces importants, équipements sportifs, et écoles, piéton et mécanique, contraignant la circulation aisée surtout avec la présence de stationnement informel qui réduit la surface de circulation.

\* Recommandations : Déplacer modérément les activités commerciales concentrées sur long du parcours vers la partie nord du quartier pour une animation équilibrée, repenser le partage de la voie d'une façon à favoriser la circulation du transport en commun pour réduire les embouteillages.



Figure 48: Photo du parcours administratif.

Source : L'ensemble du groupe.

#### - Parcours de la marine

\* Constat : unanimité de la rue malgré qu'elle soit une liaison forte entre deux moments de la ville.

\* Recommandations : Accentuer l'aménagement visuel de la rue pour renforcer son rôle de connexion entre la place des Martyrs et la place du port. Développer des activités commerciales le long de la rue



Figure 49: Photo du parcours de la marine.

Source : L'ensemble du groupe.

pour dynamiser l'expérience des piétons. Améliorer l'accessibilité et prioriser le piéton.

#### - Parcours piéton

\* Constat : faible flux piéton malgré son potentiel et sa position stratégique menant vers l'entrée du parc archéologique emblématique, et malgré les activités commerciales artisanales existantes, elle n'attire pas le niveau de circulation piétonne attendu, ce qui limite son rôle en tant qu'axe de promenade touristique.

\* Recommandations : prolongation de ce parcours piéton et l'inscrire dans une continuité en boucle.

Aménagement d'un mobilier urbain favorisant l'animation d'activités de divertissement tels que des stands d'exposition, sensibilisation, dégustation etc.

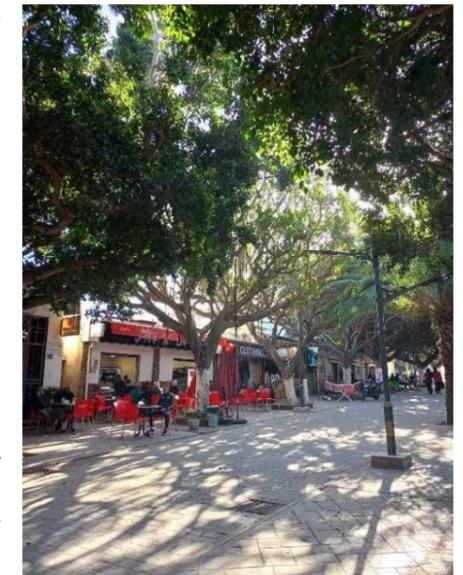


Figure 50: Photo de la voie piétonne.

Source : L'ensemble du groupe.

#### - Parcours de l'axe de croissance

\* Constat : Une continuité visuelle marquée, résultant de l'implantation alignée des bâtiments le long de la voie et de la topographie en pente descendante directement vers le port. Malgré ce potentiel, le parcours est mal vécu par le piéton à cause de sa topographie qui n'encourage pas la marche, en plus de l'ensoleillement, et la largeur importante de sa chaussée qui encourage l'augmentation de vitesse automobile causant une insécurité pour le piéton.

\* **Recommandations** :  
prévision de plantation alignée d'arbres pour ombrager le parcours, l'installation de bancs pour offrir des moments de repos, l'intégration d'une piste cyclable pour encourager davantage la mobilité douce.



Figure 51: Photo du parcours de croissance.

Source : L'ensemble du groupe.

- Parcours culturel

\* **Constat** : le parcours ne reflète pas l'aspect culturel comme son nom l'indique, agrémenté de quelques équipements culturels à l'activité minime. En revanche, elle se démarque par une concentration d'activité de consommation de « seafood » le long du parcours.

\* **Recommandations** :  
Intégrer des aménagements artistiques thématiques le long de la Rue du Musée, pour enrichir l'expérience culturelle des visiteurs, renforcée par des aménagements encourageant l'expérience sociale.



Figure 52: Photo du parcours culturel.

Source : L'ensemble du groupe.

b) Les limites

- Au nord la mer.
- Nord-ouest la présence militaire.
- Nord est et ouest les deux sites archéologiques.
- Les limite de pôle administratif à l'est et le quartier résidentiel à l'ouest.
- La voie Mohamed AYOUNA au sud.

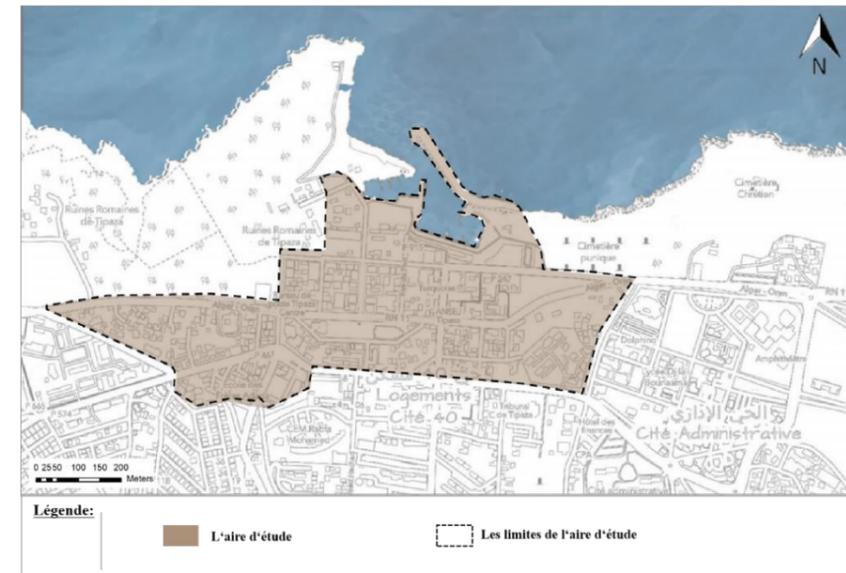


Figure 54: Carte des limites sensorielles.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

c) Les quartiers

- 1-Quartier du centre historique : il se distingue par une trame régulière, des maisons coloniales de gabarits entre RDC et R+1.
- 2-Le quartier du port : il se distingue par la présence du port et quelques activités comme la pêche et restaurants et des activités culturel et administratif.
- 3-Le quartier de service : il se caractérise par la présence de service comme la direction de la culture et la brigade de police et les restes des ruines romaines.
- 4-Le quartier résidentielle Est : il se distingue par des nouvelles constructions de type habitat collectif.

5-Le quartier résidentielle ouest : il contient des habitations individuelles réparties d'une manière irrégulière, et des gabarits qui varient entre RDC et R+1.

6-Le quartier administratif : il se distingue par des grandes parcelles, il contient des bâtiments administratifs de gabarits entre RDC et R+4.

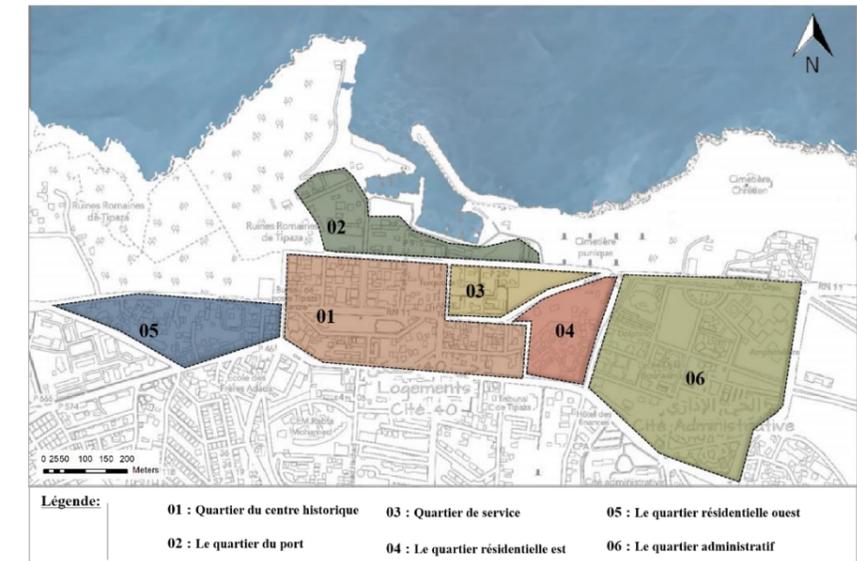


Figure 53: Carte des quartiers sensorielles.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

d) Les nœuds

- Les nœuds principaux :

\* L'intersection entre la RN11 et l'axe culturel II permet l'accès au centre-ville et l'accès au port.

\* L'intersection entre la Rue AYOUNA et l'axe de croissance c'est une intersection des axe nord sud et est ouest de la ville qui marque l'articulation entre le centre-ville et la partie sud de la ville.

\* L'intersection de RN11 et la voie piétonne, marque la sortie du noyau historique.

- Les nœuds secondaires :

\* L'intersection entre l'axe culturel et la rue de la marine.

\* L'intersection entre la RN11 et rue de la marine.

\* L'intersection entre l'axe culturel et l'axe de croissance.

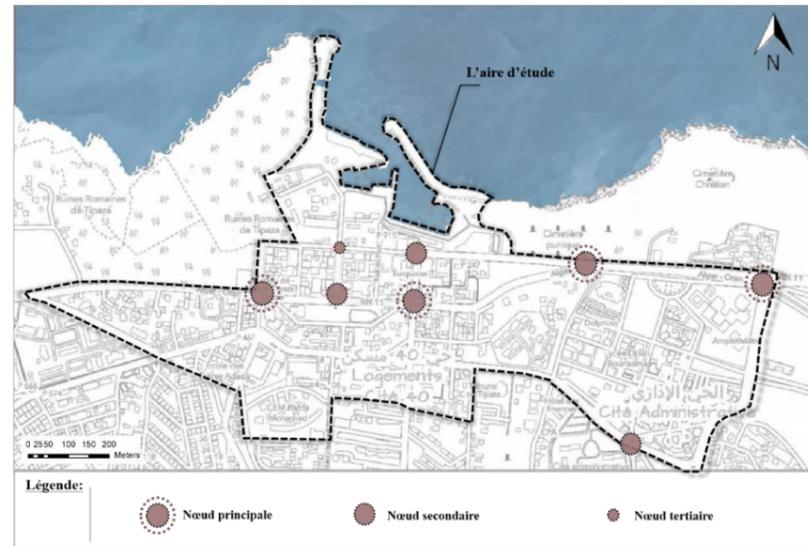


Figure 56: Carte des nœuds de l'aire d'étude.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

e) Les points de repères

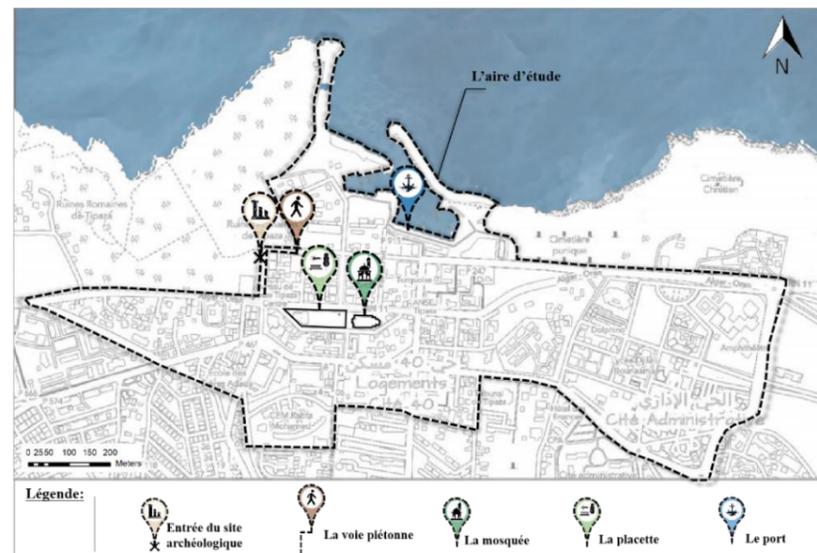


Figure 57 : Carte des points de repère de l'aire d'étude.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

### 2.3.4. Polyvalence

Le port peut être une assiette d'un espace polyvalent qui reçoit plusieurs activités selon la saison, actuellement il est exploité seulement pendant la saison estivale pour accueillir des foires et animations.



Figure 55: Photos du port de Tipasa.

Source : L'ensemble du groupe.

### 2.3.5. Justesse visuelle

Les constructions dans notre zone d'étude présentent une diversité de hauteurs, allant du rez-de-chaussée jusqu'au cinquième étage (R+5). De plus, elles sont caractérisées par une variété d'agencements qui confèrent à l'ensemble un rythme architectural distinct.

#### a) Rythme des constructions

- Rythme horizontal du bâti toute au long de l'axe administratif gabarit entre RDC et R+2.

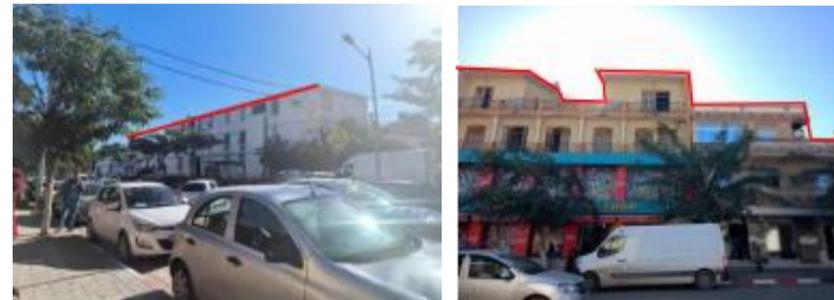


Figure 58: Façades rythmées horizontalement.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

- Rythme vertical au niveau du pôle administratif mes avec des gabarits plus importants.



Figure 59: Façade rythmé verticalement.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

#### b) Echelle

En marchant par exemple dans une des rues du tissu historique, on se sent libéré grâce à sa largeur et aux bâtiments à petite échelle (faible hauteur).

#### c) Skyline



Figure 60: Schéma du Skyline de l'axe culturel (Rue Chahid BOUKHETACHE).

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

### 2.3.6. Richesse

#### a) La richesse visuelle

La richesse visuelle dépend de la présence des contrastes visuels sur la Surface observée.

Les contrastes visuels dépendent de : l'orientation de la surface observée. Les bonnes positions desquelles elle pourra être vue.



Figure 61: Façade du bâtiment de la radio.

Source : L'ensemble du groupe.

#### b) La richesse architecturale

L'influence architecturale romaine est présente mais limitée, notamment autour de la baie du port entre les deux parcs archéologiques, où des ruines ont été intégrées dans les structures touristiques pour attirer les visiteurs et valoriser les ruines romaines de la région.

Le centre historique de la zone étudiée présente une architecture coloniale héritée de la période française, mais plusieurs bâtiments montrent des signes de détérioration, allant de l'état moyen à mauvais, indiquant le passage du temps et la négligence.

Certains édifices sont à l'abandon, ce qui dégrade le paysage urbain et menace le patrimoine historique. En périphérie, le paysage est dominé par des habitations et équipements modernes en bon état, témoignant d'une urbanisation récente.



Figure 62: Photos des différentes constructions dans l'aire d'étude.  
Source : L'ensemble du groupe.

2.3.7. Synthèse

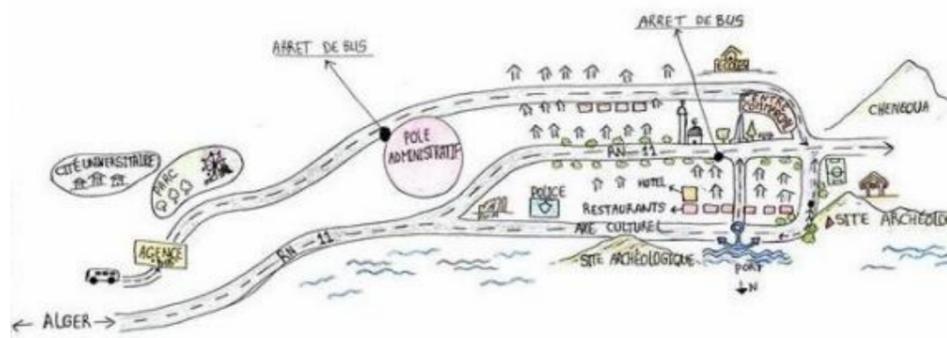


Figure 63: Image mentale de la ville de Tipasa.  
Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

2.4. Synthèse de l'aire d'étude

Strength (Forces)	Contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>S1 : Position stratégique de charnière, pôle urbain attractif potentiel.</li> <li>S2 : Proximité des différentes extensions du noyau colonial.</li> <li>S3 : La richesse du patrimoine archéologique et architectural témoigne de l'histoire riche et mouvementée d'un potentiel culturel et historique inestimable.</li> <li>S4 : Un vieux port entouré de deux parcs archéologiques.</li> </ul>
	Viaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>S5 : Présence d'infrastructures urbaines.</li> <li>S6 : Un emplacement privilégié au bord de l'axe structurant RN11.</li> <li>S7 : Situation stratégique en termes d'accessibilité : présence de moyens de transport mènent vers les autres villes.</li> <li>S8 : Régularité du tracé des voies dans la majorité de l'aire d'étude.</li> </ul>
	Contexte environnementale	<ul style="list-style-type: none"> <li>S9 : Une forte diversité écologique et paysagère, avec de nombreuses ressources naturelles.</li> <li>S11 : Association saisissante de reliefs et contraste de paysage (mer, montagne, forêt).</li> <li>S12 : Ouverture panoramique sur la baie, le mont Chenoua et le reste de la ville.</li> <li>S13 : Un ensemble de séquences et d'échappées visuelles à exploiter.</li> <li>S14 : La proximité des vestiges antiques, à savoir le complexe de Mataress et le port.</li> </ul>
	Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>S16 : Le savoir-faire des habitants, dont la pêche.</li> <li>S17 : L'attachement des habitants à leurs activités culturelles.</li> <li>S18 : L'artisanat et la pêche offrent de nombreuses opportunités d'emploi.</li> </ul>
Weaknesses (Faiblesses)	Contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>W1 : La construction non planifiée au détriment des terrains agricoles.</li> <li>W2 : Absence des espaces communautaires et publics.</li> <li>W3 : Manque de mobiliers urbain.</li> <li>W4 : Paysage urbain défavorable.</li> <li>W5 : Rupture entre la ville et le port renforcée par des hangars de pêches.</li> <li>W6 : La présence d'un parking d'un côté et la douane de l'autre contribue à la rupture entre le vieux port et les deux parcs archéologiques.</li> <li>W7 : La jette très haute empêche la vue vers la mer, accentuant ainsi la rupture entre le vieux port et la mer.</li> <li>W8 : Insuffisance des structures d'accueil et de loisirs.</li> <li>W9 : Accès difficile et non adapté aux sites archéologiques.</li> <li>W10 : Attractivité insuffisante des lieux pour attirer les visiteurs tout au long de l'année.</li> <li>W11 : La dégradation et l'abandon du patrimoine architectural.</li> </ul>
	viaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>W12 : La mal conception des voies (dimensionnement non adapter aux besoins).</li> <li>W13 : Le manque des infrastructures de mobilité durable et aires de stationnements .</li> </ul>
	Contexte environnementale	<ul style="list-style-type: none"> <li>W14 : Présence de source de nuisance sonore (augmentation des flux mécanique ).</li> <li>W15 : L'absence d'alternatives écologiques aux déplacements.</li> <li>W16 : Manque d'espaces verts.</li> <li>W17 : Présence de nombreuses friches industrielles.</li> </ul>
	Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>W18 : Inadéquation des équipements aux besoins de la population.</li> <li>W19 : La monoculture touristique des domaines de tourisme (le tourisme balnéaire).</li> <li>W20 : La dépendance du tourisme aux activités estivales.</li> </ul>
Opportunities (Opportunités)	Contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>O1 : La situation stratégique a proximité des deux pôles importants blida et Alger qui permet des échanges (des échanges commerciaux, ... etc).</li> <li>O2 : L'existence d'infrastructure portuaire permettant le développement d'activités balnéaires et ludiques.</li> <li>O3 : Le patrimoine architectural constitue un potentiel de développement touristique et artisanal.</li> <li>O4 : La récupération des espaces portuaires mal-exploités est un levier de développement touristique et culturelle et de renforcement de la relation ville-port.</li> <li>O5 : Vitrine urbaine prolongeant la façade coloniale aux extensions.</li> </ul>
	Viaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>O6 : Disposition d'un axe routier important RN11 reliant l'aire d'étude à Alger.</li> </ul>
	Contexte environnementale	<ul style="list-style-type: none"> <li>O7 : La vue panoramique sur la mer et le mont chenoua.</li> <li>O8 : Les atouts naturels et géographiques constituent une potentialité pour le développement touristique.</li> <li>O9 : La protection active de la nature est un facteur de maintien de l'attractivité et de développement du tourisme durable.</li> </ul>
	Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>O11 : La création et la mise en œuvre de zones d'activités économiques.</li> </ul>
Opportunities (Opportunités)	Contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>O1 : La situation stratégique a proximité des deux pôles importants blida et Alger qui permet des échanges (des échanges commerciaux, ... etc).</li> <li>O2 : L'existence d'infrastructure portuaire permettant le développement d'activités balnéaires et ludiques.</li> <li>O3 : Le patrimoine architectural constitue un potentiel de développement touristique et artisanal.</li> <li>O4 : La récupération des espaces portuaires mal-exploités est un levier de développement touristique et culturelle et de renforcement de la relation ville-port.</li> <li>O5 : Vitrine urbaine prolongeant la façade coloniale aux extensions.</li> </ul>
	Viaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>O6 : Disposition d'un axe routier important RN11 reliant l'aire d'étude à Alger.</li> </ul>
	Contexte environnementale	<ul style="list-style-type: none"> <li>O7 : La vue panoramique sur la mer et le mont chenoua.</li> <li>O8 : Les atouts naturels et géographiques constituent une potentialité pour le développement touristique.</li> <li>O9 : La protection active de la nature est un facteur de maintien de l'attractivité et de développement du tourisme durable.</li> </ul>
	Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>O11 : La création et la mise en œuvre de zones d'activités économiques.</li> </ul>

Tableau 1: Tableaux de l'analyse SWOT.

Source : Elaboré par l'ensemble du groupe.

3. Analyse de l'aire d'intervention

3.1. Présentation de l'aire d'intervention

3.2.1. Choix et présentation de l'aire d'intervention

Nous avons choisi le centre historique de Tipaza en raison de ses nombreux atouts exceptionnels. Située de manière stratégique au cœur de la ville, il agit comme un point de convergence entre les deux parcs archéologiques, les nouvelles extensions et le port (paysages maritimes).

Bien que des ruptures subsistent actuellement entre les différentes parties de cette zone, elle offre également un potentiel paysager considérable qui ne demande qu'à être exploité de manière optimale.



Figure 64: Photo aérienne de l'aire d'intervention.

Source : Editée par l'ensemble du groupe.

3.2.2. Situation et limites

Notre aire d'intervention s'étend dans la partie nord de la ville de Tipaza, circonscrite par des frontières naturelles et urbaines importantes. Elle se trouve également au nord de la zone d'étude et inclut le port, ainsi que le noyau historique.

-Au nord, les rives de la mer offrent un potentiel considérable pour le développement côtier.

-À l'est et à l'ouest, les deux parcs archéologiques constituent des joyaux culturels qui demandent à être préservés et mis en valeur.

-Au sud, l'extension de la ville souligne l'interconnexion entre notre zone d'intervention et la croissance urbaine.



Figure 66: Carte de situation et limites de l'aire d'intervention.

Source : Editée par l'ensemble de groupe.

3.2.3. Accessibilités

L'accessibilité à notre zone d'intervention depuis le réseau routier est assurée par plusieurs axes clés :

-La RN11 : tronçon majeur d'est en ouest, traverse l'ensemble de notre aire d'intervention, facilitant ainsi les déplacements.

-Au nord : la rue Chahid BOUKHETACHE (axe culturel) offre un accès direct, permettant une liaison fluide avec les quartiers environnants.

-Au sud : la rue Mohamed AYOUNA (axe administratif) contribue également à une accessibilité mécanique efficace depuis cette direction.

-L'axe nord-sud : la rue SI TAYEB, qui établit une connexion entre le nord et le sud de la ville, renforce davantage la facilité d'accès à notre périmètre d'intervention.

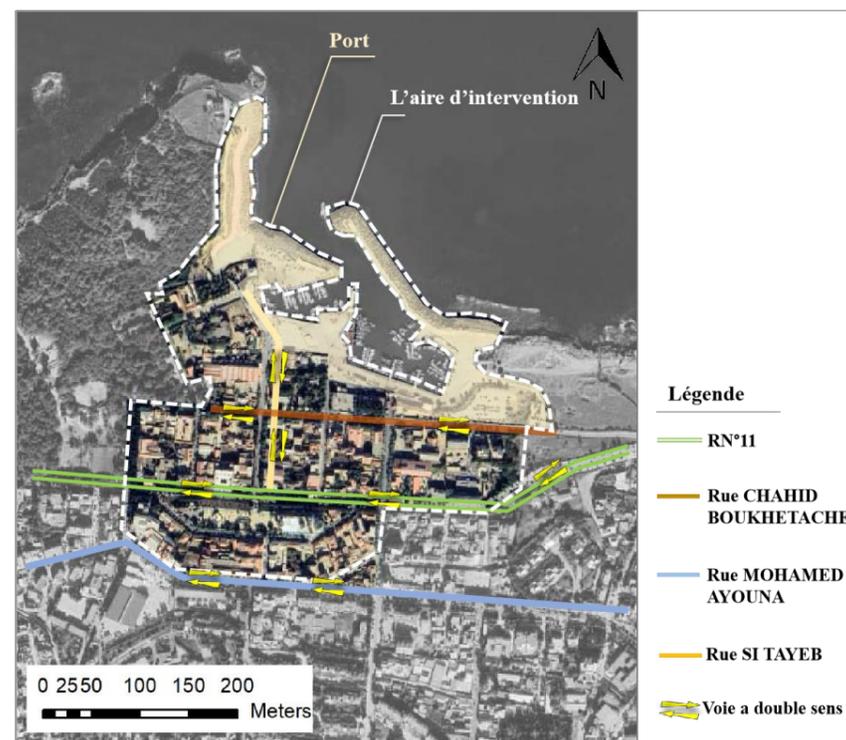


Figure 65: Carte d'accessibilité de l'aire d'intervention.

Source : Editée par l'ensemble de groupe.

3.2.4. Morphologie

L'aire d'étude se caractérise par une morphologie irrégulière et accidentée, avec des variations significatives de pentes. Sur une longueur de 210 m, la pente atteint 6°19%, suivie d'une descente à 3.33% sur 90 m. Une pente plus prononcée de 8.57% s'étend sur 70 m, puis la dernière section présente une pente plus douce de 0.75% sur

134 m, aboutissant à la côte de la mer. Cette morphologie crée des défis urbains.

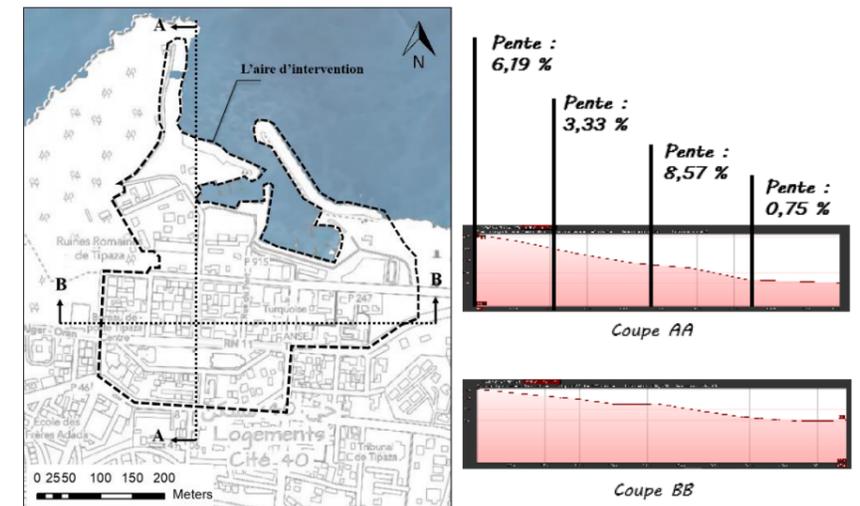


Figure 67: Carte de la topographie de l'aire d'intervention.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

3.2.5. Vues et directions préférentielles

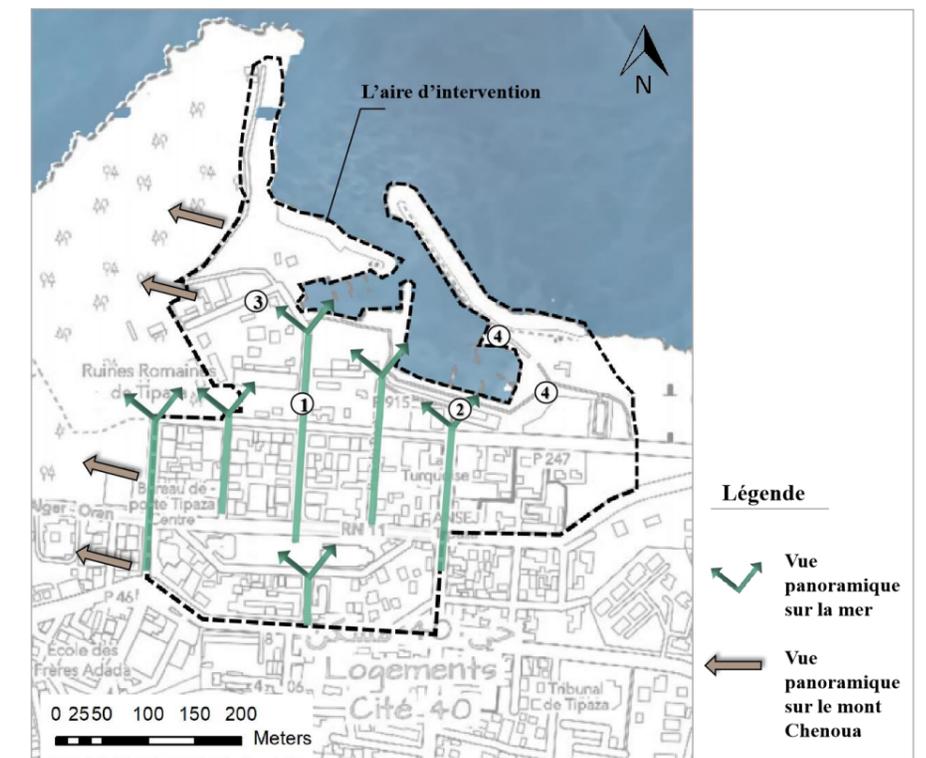


Figure 69: Carte des vues et directions préférentielles de l'aire d'étude.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

3.2.6. *Style architectural*

Les bâtiments situés dans la zone d'intervention autour du port manquent d'une identité architecturale distincte, se caractérisant plutôt par des chalets et des hangars.

En contraste, les constructions du noyau historique arborent un style mêlant l'aspect colonial et moderne.

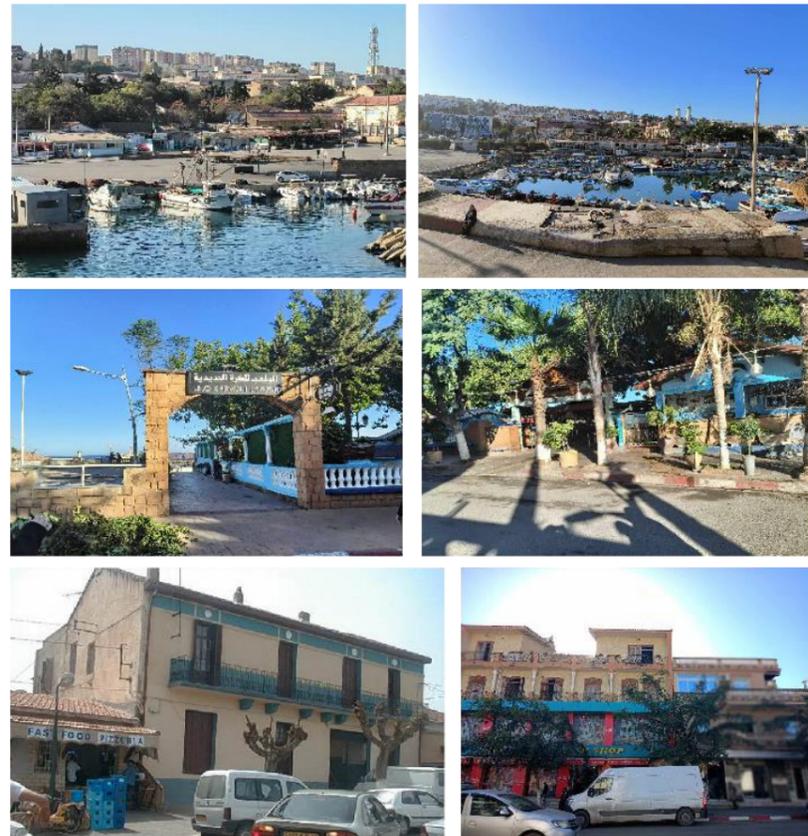


Figure 71: Photos des constructions du noyau historique.  
Source : L'ensemble du groupe.

3.2.7. *Carte d'équipements :*

Le constat révèle une diversité d'équipements administratifs, culturels, éducatifs et commerciaux, assurant une gestion municipale. Cependant, il y a un manque notable d'équipements de loisirs et de sport, ainsi que d'infrastructures touristiques et des équipements dédiés au PMR. Ce déficit limite les options de divertissement et d'activités physiques pour les résidents, affectant

leur bien-être général, et réduit le potentiel d'attraction touristique de la région.

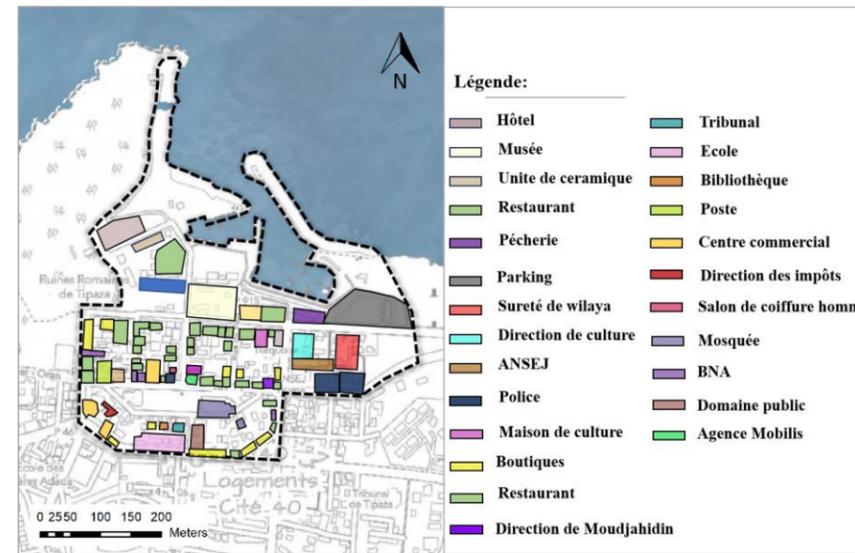


Figure 70: Carte des équipements existants.  
Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

Ce tableau contient les problèmes qui affectant notre zone d'intervention résultant de l'analyse urbaine et d'un questionnaire destiné aux habitants et visiteurs de la ville de Tipaza (voir plus de détails en annexe 02 P.109/ 115).

Thématique	Disfonctionnement
Gestion économe du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>La présence des friches, du bâti en mauvais état et d'assiette foncières non occupées.</li> <li>La présence des espaces résiduels au niveau du port</li> <li>De vastes espaces de stationnement mal aménagés</li> </ul>
Fonctions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des équipements existants qui ne remplissent pas leur fonction comme le musée et l'hôtel</li> <li>Manque d'équipements touristiques et culturels</li> <li>Absence d'équipement dédié aux personnes âgées, enfants et jeunes</li> </ul>
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Configuration inadéquate des voies: obstacle majeur dans la zone d'intervention, avec des dimensions ne répondant pas aux exigences actuelles.</li> <li>absence d'infrastructures de mobilité durable et des espaces de stationnement adéquats.</li> <li>Entrave à la fluidité du trafic et restriction des options de déplacement respectueuses de l'environnement.</li> <li>Déficiences notables dans le système de transport en commun, notamment un nombre insuffisant de bus.</li> <li>Les voies sont conçues pour l'automobile.</li> </ul>
Le paysage et les espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> <li>paysage urbain défavorable</li> <li>Présence de sources de nuisances sonores</li> <li>Manque d'espace vert</li> <li>Port mal aménagé et source de pollution</li> <li>Mal exploitation du paysage naturel de la mer, mont de Chenoua et les sites archéologiques</li> </ul>
L'aménagement de l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque de mobilier urbain</li> <li>Espaces publics mal aménagés (rue, jardin, port)</li> <li>Absence de connexion entre les espaces publics</li> </ul>
Gestion des ressources	<ul style="list-style-type: none"> <li>Absence des systèmes d'économie d'énergie, de gestion des déchets et gestion de l'eau</li> </ul>

Tableau 2: Tableau des problématiques.

Source : L'ensemble du groupe.

3.2. Synthèse analyse urbaine

Diverses démarches sont mises en œuvre pour évaluer la durabilité d'un territoire, d'une ville ou d'un quartier afin de répondre aux objectifs du développement durable. Pour cela, nous avons adopté une méthode d'analyse qui s'inspire de la démarche intégrée d'urbanisme durable dans le cadre du projet de renouvellement urbain du centre historique de Tipaza. Cette méthode est structurée autour.

Dans notre intervention, nous avons identifié 6 cibles prioritaires, qui sont les suivantes :

- Gestion économe du sol.
- Fonctions.
- Mobilité.
- Paysages et espaces verts.
- Espaces publics.
- Gestion des ressources.

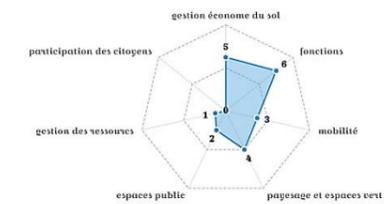


Figure 72: Radar d'évaluations des thématiques en état actuel.

Source : L'ensemble du groupe.

Thématiques	Recommandations		
<b>Gestion economie du sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Récupération des terrains en friches et des poches vides</li> <li>• Densification des ilots à faible compacité pour une meilleure rentabilité foncière</li> <li>• Exploitation des espaces résiduels au niveau du port</li> <li>• Récupération et rentabilisation des vastes surfaces affectées aux parkings</li> </ul>		
<b>Fonctions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer les structures existantes ( musée , hôtel )</li> <li>• Proposition d'un village d'artisanat à la place de l'unité de céramique</li> <li>• Proposition d'un équipement culturel pour les enfants et les personnes âgées au niveau du chemin des écoles ( mixité sociale et fonctionnelle )</li> <li>• Aménagement d'un port de plaisance et loisirs</li> <li>• Injection d'un équipement multifonctionnel pour les jeunes ( rencontres , travail libre , expérimentation ... etc )</li> </ul>		
<b>Mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de parcours piétons et pistes cyclables au niveau des axes principaux et structurants , et au niveau du port</li> <li>• Introduire un parcours touristique en boucle reliant les deux parcs archéologiques , le port et le quartier historique .</li> <li>• Réduire les déplacements mécaniques à l'intérieur du quartier historique</li> <li>➢ Créer des points de stationnement ( parkings ) en dehors du quartier historique</li> <li>➢ Partager la RN11 , la rue Mohamed Ayouna , et les axes longitudinaux entre voiture , vélo et piéton .</li> <li>➢ Aménager des parcours cyclables et piétonnier l'axe culturel</li> <li>• Favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite</li> <li>• Favoriser les modes de déplacement à service libre ( trotinettes , scouters , vélos .. )</li> <li>• Proposer un moyen de transport en commun écologique ( bus électrique )</li> </ul>		
<b>Le Paysage et les espaces verts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exploiter et mettre en valeur le potentiel paysager de la ville en orientant la vue avec des percés visuels et des cadrages de vue</li> <li>• Réaménager les espaces verts mal-planifiés ou abandonnés pour améliorer leur attractivité</li> <li>• Créer des jardins bien aménagés .</li> <li>• Introduire des murs et toitures végétaux légers au niveau des bâtiments existants , toitures intensives ( pour des potagers urbains ) au niveaux des nouvelles bâtisses</li> <li>• Connecter les espaces verts en proposant une structure de continuité végétale ponctuée par des éléments naturels tel que l'eau .</li> </ul>		
<b>l'aménagement de l'espace public</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménagement des espaces publics existant ( notamment la place des martyrs et le port ) en : <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Affectant une fonction à chaque espace selon sa position dans la ville ( repère , articulation , fusion , aboutissement )</li> <li>➢ Intégrant du mobilier urbain adapté ( éclairage , bancs , signalisation ... etc ) à chaque espace selon son activité</li> <li>➢ Végétalisant les espaces ( arbres et plantations )</li> </ul> </li> </ul>		
<b>Gestion des ressources</b>	<b>Eau</b>	<b>Énergie</b>	<b>Déchets</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exploitation des eaux pluviales pour l'irrigation des végétaux ( installation des systèmes de collecte des eaux pluviales sur les toitures des bâtiments, et au niveau des espaces publics , connectés à des réseaux d'irrigation )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'un microclimat à travers l'intégration des éléments végétaux ( ombres , diminution de chaleur urbaine ... )</li> <li>• Utilisation des matériaux à faible empreinte organique( pour l'isolation des batiments existants , et les nouvelles constructions)</li> <li>• Éclairage public en LED dotés de détecteurs de mouvement pour réguler l'éclairage en fonction de l'activité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Introduire des systèmes de présélection des déchets</li> <li>• Récupération des déchets organiques pour la cultivation des potagers urbains ( système de compostage pour les citoyens )</li> </ul>
<b>Participation des citoyens</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablir un questionnaire pour les habitants , en s'intéressant à leurs besoins , leur perception et leurs expériences au niveau de notre site d'interventio</li> </ul>		

Tableau 3: Tableau des recommandations.

Source : L'ensemble du groupe.

---

**PARTIE 01 : PHASE URBAINE**  
**CHAPITRE IV : CHAPITRE OPERATIONEL**

---

## CHAPITRE IV : PHASE OPERATIONNELLE

### 1. Intention sur le projet urbain

La ville de Tipaza, autrefois témoin d'un passé à travers ses traces et ses vestiges, fait face à un présent marqué par des défis et des problèmes. Le centre historique et le port, qui constituent le cœur de la ville, souffrent d'un vide et d'une dégradation caractérisés par l'absence d'activités, la désuétude, et la pollution environnementale. Cette situation crée une atmosphère d'abandon, où l'essence même de la ville semble s'effacer.

Il est impératif de considérer une approche scientifique, technique et durable pour réhabiliter cette partie névralgique de la ville. Une réanimation du quartier historique et du port est nécessaire pour insuffler une nouvelle vie à l'ensemble de la cité. Cette réanimation devrait inclure des mesures concrètes telles que la mise en place de politiques environnementales pour réduire la pollution, la promotion du tourisme culturel, et la création d'infrastructures modernes et durables. En considérant le futur de Tipaza, en imaginant une ville dynamique et animée, caractérisée par une activité constante, de jour comme de nuit, offrant un mélange unique d'interactions sociales et de richesse culturelle.

La revitalisation des espaces publics vise à créer une atmosphère dynamique où des personnes de tous âges et de tous horizons se rassemblent pour profiter d'espaces multifonctionnels.

Le musée archéologique, repensé dans son fonctionnement, devient un acteur central dans la mise en valeur de l'histoire riche de la ville et de ses cultures diverses. Les touristes sont invités à explorer les récits enfouis dans les sites archéologiques de Tipaza, favorisant ainsi une plus grande appréciation de l'histoire, de l'archéologie et de l'architecture locale.

Des fonctions qui répondent à la vocation touristique de la ville et aux besoins des touristes comme : des hôtels, des espaces de

découverte et des espaces d'orientation. Quant au port, il devient un point central pour les habitants en quête de vitalité et d'une expérience rafraîchissante en bord de mer. Les aménagements éphémères le long du port, ainsi que les activités aquatiques et de plaisance, offrent des espaces de socialisation propices aux rencontres et aux échanges.

Des espaces exclusivement dédiés aux différentes catégories de gens voient le jour, défiant ainsi les normes sociétales tout en préservant les valeurs culturelles et religieuses. Cette initiative vise à favoriser l'inclusion, offrant une mixité sociale et des lieux de rassemblement public où elles peuvent se retrouver en toute liberté ces espaces peuvent être représentés par des espaces de commerce attractive, des espaces d'éducation dédiée au PMR, des espaces de loisir. Et vu que la ville contient un pôle universitaire ainsi que plusieurs équipements dédiés au travail pour cela un espace de travail collaboratif et de coworking et d'innovation sera projeté.

Enfin, une planification stratégique des différentes typologies de rues favorise la mobilité urbaine. Des rues piétonnes, cyclables, pour les véhicules et les voies de bus dédiées sont envisagées pour garantir une circulation fluide et sécurisée à l'intérieur de Tipaza. Cette approche axée sur la marchabilité contribue à une meilleure santé des citoyens, stimule la croissance économique et réduit la pollution en limitant le trafic automobile.

Dans un contexte prospectif, il est envisageable d'affirmer que Tipaza entreprendra un processus de régénération dans les années à venir. Les habitants de Tipaza renoueront avec leur ville et y établiront de nouveau leurs foyers et leurs activités quotidiennes. Dans cette perspective, une Tipaza revitalisée et dynamique émergera, où son histoire, sa culture et son patrimoine seront pleinement mis en valeur et transmis aux générations futures.

### 2. Stratégie d'intervention

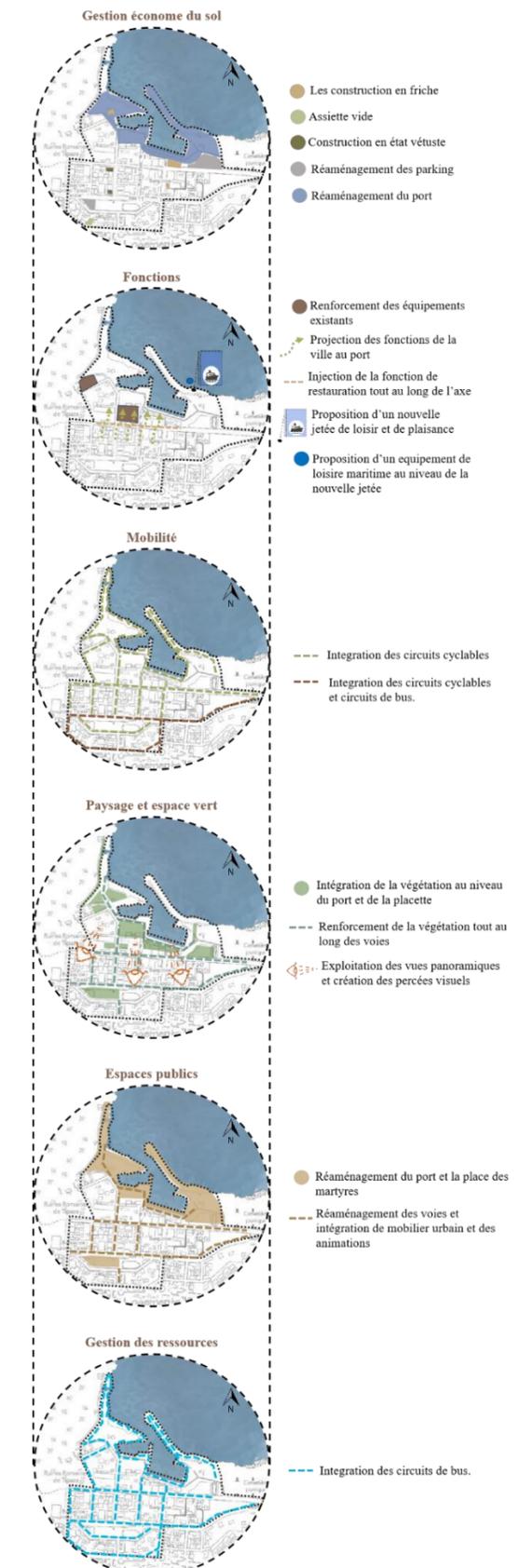


Figure 73: Schéma de stratégie d'intervention.

Source : Elaboré par l'ensemble du groupe.

### 3. Intervention urbaine

L'objectif de cette intervention est de minimiser la congestion routière tout en encourageant le tourisme grâce à une meilleure accessibilité aux attractions historiques. De plus, elle cherche à favoriser l'intégration entre les quartiers urbains et à améliorer la qualité de vie en proposant des moyens de transport pratiques et abordables pour tous.

#### 3.1. Phase programmatique

Notre approche programmatique découle d'une analyse urbaine révélant un déficit notable en équipements touristiques, de loisirs et sportifs, ainsi qu'en infrastructures adaptées à diverses catégories de personnes. Cette observation souligne l'importance de développer ces infrastructures pour améliorer la qualité de vie des habitants et attirer davantage de visiteurs.

De plus, un sondage mené auprès des habitants et des visiteurs a confirmé ces besoins, guidant ainsi notre planification vers des solutions concrètes et adaptées.

Le tableau ci-dessous présente le programme retenu, détaillant les initiatives et projets spécifiques visant à combler ces lacunes.

Terrain récupéré	Type d'assiette foncier	Superficie	Nouvelle fonction « équipement »	Superficie	
01	Friches ou constructions en mauvais état	Habitat en état vétuste	Salle de sport	387m²	
02		Hôtel de ruine	Hôtel	4049,1231 m²	
03		Musée	Musée	5541m²	
04		UNPA en état vétuste	Office de tourisme	457m²	
05		Habitation + hangar	Salle polyvalente	406m²	
06		Habitation en mauvais état	Centre d'innovation	5202m²	
07		Hangar en mauvais état	Boutiques de vente d'outils de pêche	309m²	
08		Habitation en mauvais état	Marché	/	
09		Restaurant	Restaurant	1129m²	
10		Terrain de boule	Club nautique / terrain de boule	1159m²	
11		Terrain vide	Terrain vide	Ecole pour artistes	814m²
12		Mer	Mer	Aquarium	1451m²
13		Mer	Mer	Nouvelle jetée	/
14		Fonction à localiser	CNAM + habitations privés + équipement à délocaliser	Village d'artisanat	11174m²

Tableau 4: Tableau programmatique.

Source : Elaboré par l'ensemble du groupe.

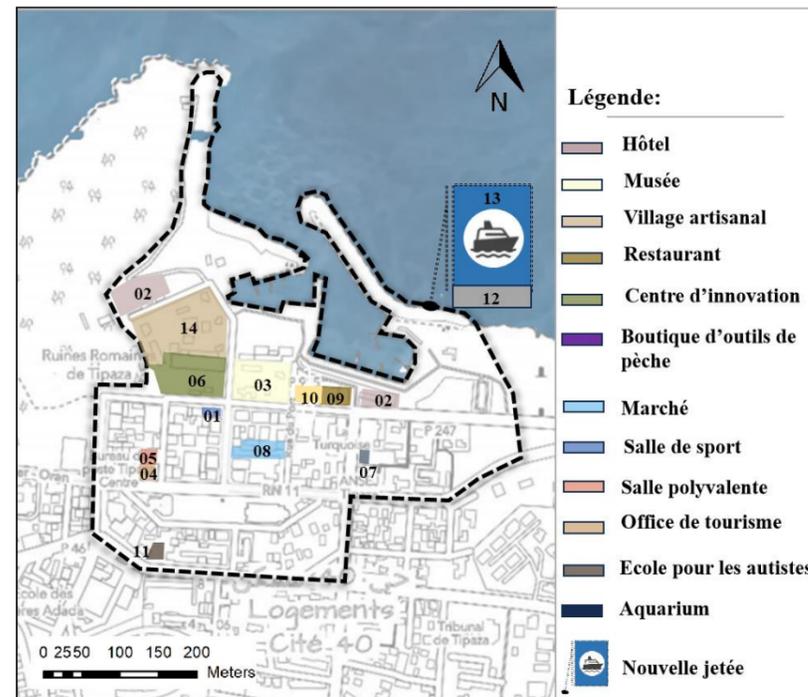


Figure 76: Carte des fonctions projetées.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

#### 3.2. Phase opérationnelle

##### 3.2.1. Mobilité

- Réorganisation des circuits de bus avec des arrêts tous les 300 mètres pour relier le centre historique et le reste de la ville.
- Création de voies réservées aux bus dans le centre historique pour une meilleure fluidité de la circulation.
- Restructuration des circuits routiers avec des voies à sens unique et à double sens afin de réduire la congestion.
- Introduction d'un nouveau service de transport maritime reliant Tipaza à ses villes voisines.
- Promotion de la mobilité douce par la création de circuits dédiés aux vélos.
- Mise en place de rues partagées privilégiant les déplacements piétons pour une meilleure sécurité et convivialité.

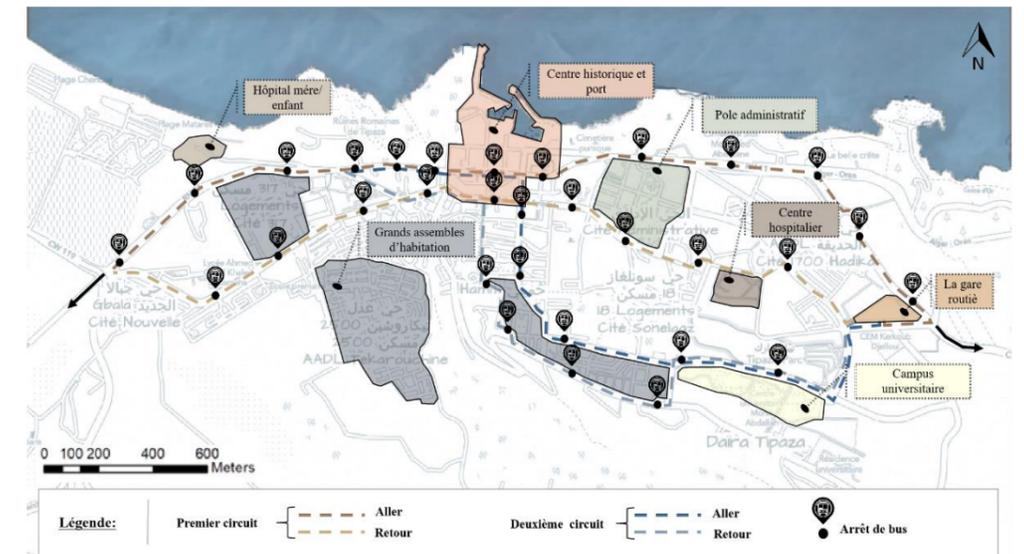


Figure 75: Carte des circuits de bus projetés à l'échelle de la ville.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

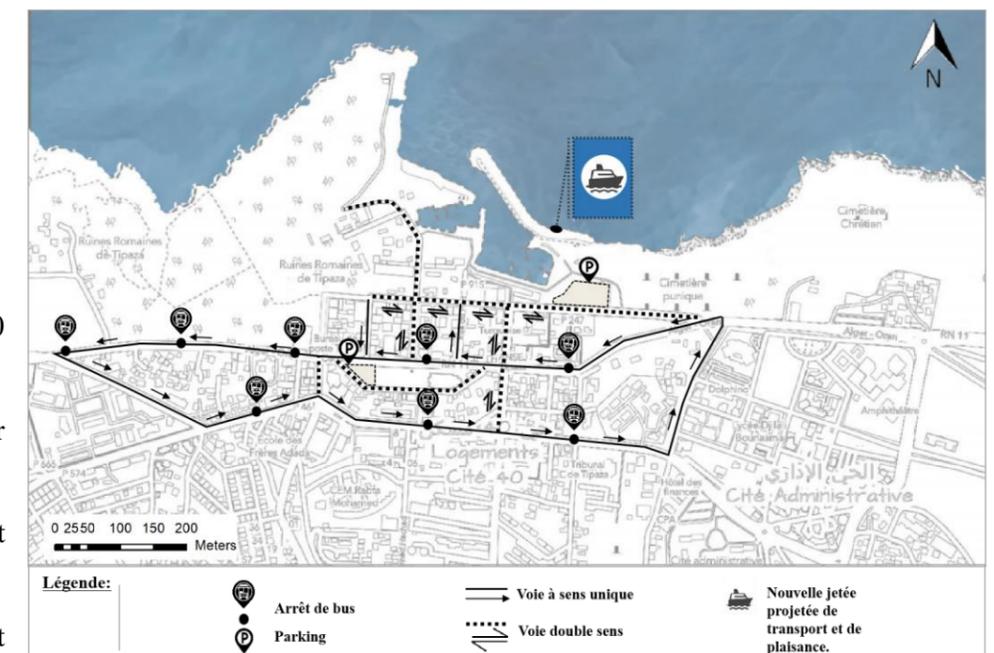


Figure 74: Carte des sens des voies.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

##### 3.2.2. Intervention sur l'espace vert et le paysage

- Intégration d'espaces verts au niveau de la placette et du port pour offrir des zones de détente et de ressourcement au sein de l'environnement urbain.
- Création d'une trame verte le long des voies reliant les espaces verts

de la placette au port, favorisant ainsi la connectivité écologique et offrant des itinéraires agréables pour les piétons.

- Garantie d'une continuité du paysage urbain au niveau du Skyline en veillant à une harmonie visuelle entre les bâtiments et les espaces verts, préservant ainsi l'esthétique globale de la ville.

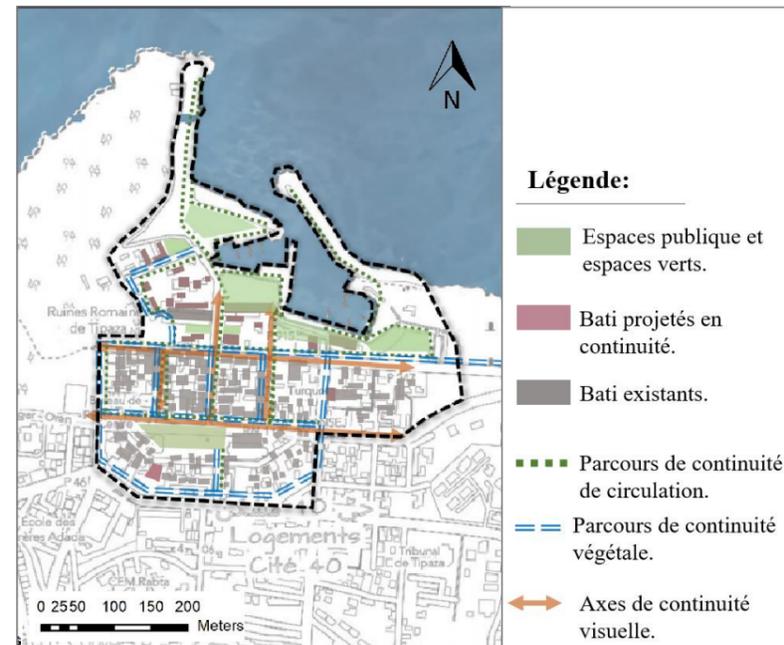


Figure 77: Carte d'intervention sur l'espace vert.

Source : l'ensemble du groupe.

### 3.2.3. Intervention sur l'espace public

- Réaménagement de la placette en intégrant du mobilier urbain comprenant des aires de jeux pour les enfants ainsi que des espaces de loisirs et de détente adaptés à différentes tranches d'âge, favorisant ainsi la convivialité et l'interaction sociale.

- Réorganisation des voies en les divisant en quatre parties distinctes réservées aux automobiles, aux vélos, aux bus et aux piétons, afin d'optimiser la sécurité et la fluidité de la circulation tout en encourageant les modes de déplacement alternatifs.

- Aménagement d'une rue partagée le long de l'axe culturel, intégrant des activités culturelles et du mobilier urbain, pour créer

un espace dynamique et polyvalent favorisant les échanges et les rencontres entre les habitants et les visiteurs.

- Réaménagement du port en créant des séquences dédiées à des activités spécifiques, permettant une utilisation optimale de l'espace portuaire tout en offrant des infrastructures adaptées à diverses pratiques maritimes et récréatives.

- Aménagement d'une nouvelle jetée dédiée à la plaisance et au transport maritime.

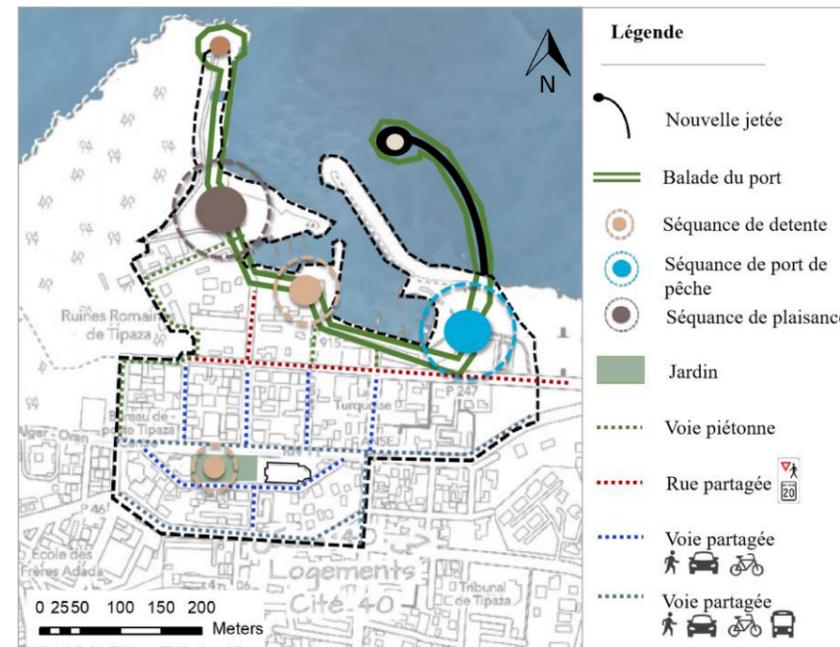


Figure 78: Carte d'intervention sur l'espace public.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

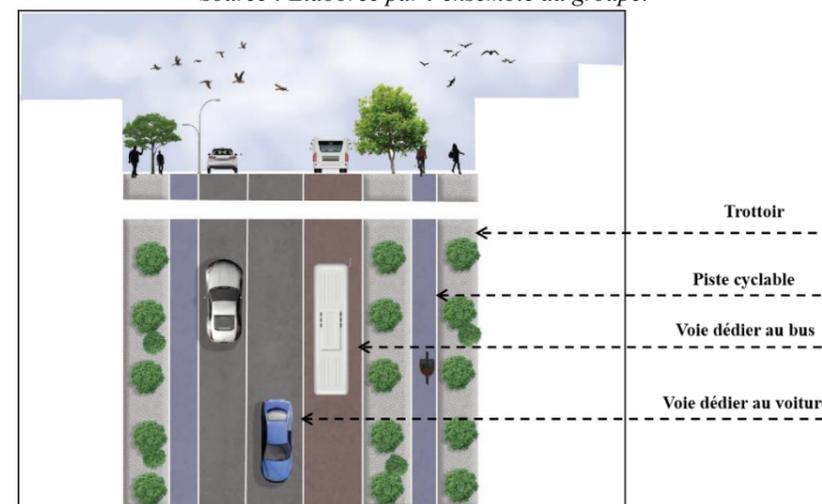


Figure 79: Configuration '01' de la voie partagée (véhicule, bus, cycliste, piéton).

Source : L'ensemble du groupe.

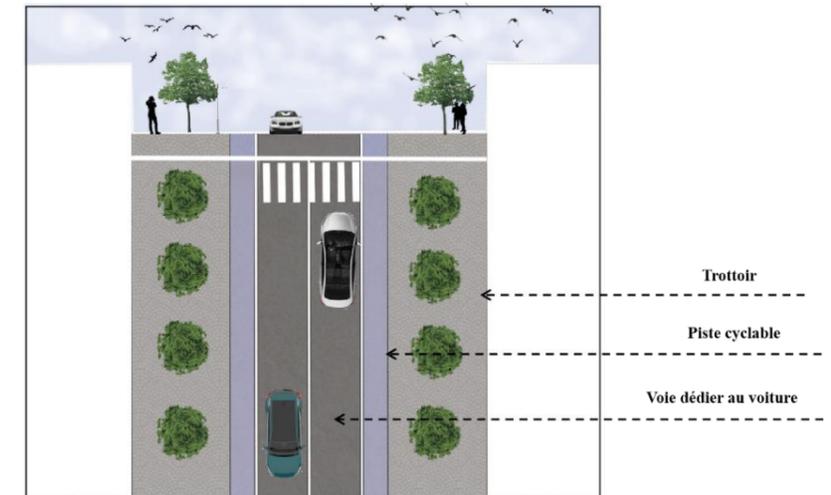


Figure 80: Configuration '02' de la voie partagée (véhicule, cycliste, piéton).

Source : L'ensemble du groupe.



Figure 81: Schéma de la rue partagée.

Source : L'ensemble du groupe.

### 3.2.4. Gestion des ressources

- Mise en place d'un système de récupération des eaux pluviales pour réutiliser cette ressource précieuse dans divers usages tels que l'irrigation des espaces verts ou le nettoyage des voiries, contribuant ainsi à la préservation des ressources en eau et à la réduction de la consommation d'eau potable.

- Installation de systèmes de panneaux photovoltaïques le long des rues et sur les bâtiments pour produire de l'énergie renouvelable à partir du soleil, alimentant ainsi les infrastructures urbaines et réduisant la dépendance aux sources d'énergie conventionnelles.
- Intégration d'un système de pré-sélection des déchets au niveau des espaces publics, accompagné de modes de collecte automatisés, permettant aux citoyens de trier efficacement leurs déchets et facilitant leur élimination et leur recyclage, contribuant ainsi à la réduction des déchets et à la promotion de pratiques environnementales durables.



Figure 82: Schéma de récupération des eaux pluviales.



Figure 83: Illustration d'utilisation des panneaux photovoltaïques.



Figure 85: Illustration de système de collecte de déchets.

#### 4. Plan d'aménagement globale



Figure 84: Plan d'aménagement globale.

#### 5. Conclusion partielle

Le résultat de cette partie est le plan d'aménagement global, fruit d'une démarche basée sur le renouvellement urbain, dans laquelle nous avons proposé de nouvelles fonctions pour intégrer notre projet d'intervention. Cette démarche a permis de transformer l'espace urbain en répondant aux besoins actuels et futurs des usagers. En identifiant les forces et faiblesses de l'existant, ainsi que les opportunités et menaces, nous avons pu concevoir un plan d'aménagement qui réhabilite et requalifie les espaces publics tout en introduisant des usages novateurs et adaptés. Notre projet s'inscrit harmonieusement dans ce nouveau cadre, apportant des solutions concrètes et durables, et contribuant à la revitalisation de l'aire d'étude. Ainsi, notre intervention ne se contente pas de rénover, mais crée également un environnement dynamique et attractif, favorisant une meilleure qualité de vie pour les résidents et les usagers.

---

**PARTIE 02 : PHASE ARCHITECTURALE**  
**CHAPITRE VI : CHAPITRE THEMATIQUE**

---

## **PARTIE 02 : PHASE ARCHITECTURALE**

En s'appuyant sur les orientations d'aménagements identifiés dans la phase urbaine, un secteur prioritaire d'intervention a été défini et qui fera l'objet de la conception des futurs projets architecturaux.

Le choix des différents types d'équipements (scientifique, socio-culturel, touristique) à injecter dans l'aire d'intervention a été arrêté dans le but d'assurer une mixité fonctionnelle et de garantir une attractivité permanente de la zone durant toute l'année. La conception des équipements projetés nous a permis de mieux définir l'interaction avec l'espace public support principal des liens sociaux et des lieux d'échange et de convivialité.

Le musée archéologique ne sera pas seulement un lieu de conservation du patrimoine, mais également un centre dynamique de culture et d'éducation. En valorisant l'histoire de la ville et en offrant des activités variées, le musée contribuera significativement à l'animation culturelle de la zone et à l'enrichissement de la communauté locale. Il deviendra un point de repère incontournable, attirant à la fois les résidents et les visiteurs, et jouant un rôle clé dans la revitalisation de la zone urbaine.

## **CHAPITRE V : CHAPITRE THEMATIQUE**

La recherche thématique est un élément fondamental du processus de conception architecturale, car elle fournit les informations et les idées nécessaires pour créer des projets qui sont à la fois fonctionnels, esthétiques et contextualisés.

### **1. Choix de l'équipement**

La ville de Tipaza, classée au patrimoine mondial de l'humanité pour ses remarquables sites archéologiques et son passé historique singulier, abrite un musée censé refléter son riche patrimoine et son histoire. Cependant, ce musée actuel ne répond pas pleinement à cette mission. C'est pourquoi nous avons pris la décision de procéder à une extension de cet établissement historique.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre plus large de notre intervention visant à revitaliser le centre historique de la ville de Tipaza. En fixant de nouveaux objectifs pour le paysage urbain, nous aspirons à créer un point d'attraction qui suscitera un vif intérêt tant pour son architecture que pour ses collections archéologiques.

Cette extension du musée de Tipaza vise à mettre en valeur le patrimoine culturel et historique de la ville. Nous envisageons que cette nouvelle structure devienne un lieu emblématique où les visiteurs pourront non seulement admirer les vestiges du passé, mais aussi comprendre et apprécier l'histoire et la culture de cette région.

## 2. Définition du musée

Etymologie du mot : “Dans l’Antiquité, le mot  $\mu\upsilon\sigma\epsilon\iota\omicron\nu$  – museion – désigne un bois sacré consacré aux musées, compagnes d’Apollon, filles de la Mémoire et inspiratrices des arts libéraux. Le plus souvent, il s’agit d’un lieu funéraire destiné à honorer les défunts de la famille”.

*“Lieu, édifice où sont réunies, en vue de leur conservation et de leur présentation au public, des collections d'œuvres d'art, de biens culturels, scientifiques ou techniques” (Dictionnaire de français Larousse, 2022).*

*“Un musée est une institution permanente, à but non lucratif et au service de la société, qui se consacre à la recherche, la collecte, la conservation, l’interprétation et l’exposition du patrimoine matériel et immatériel. Ouvert au public, accessible et inclusif, il encourage la diversité et la durabilité” (International Council of Museums (ICOM), 2022).*

*“Institution permanente sans but lucratif, au service de la société et de son développement, ouverte au public, qui acquiert, conserve, étudie, expose et transmet le patrimoine matériel et immatériel de l’humanité et de son environnement à des fins d’études, d’éducation et de délectation. Cette définition comprend les musées vivants” (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), 2020).*

D’après ces définitions on peut dire que le musée est un lieu qui conserve, étudie et expose des collections d’œuvres d’art, d’objets historiques ou culturels, permettant ainsi au public de découvrir, d’apprécier et de comprendre divers aspects de l’histoire, de la société et de la créativité humaine.

## 3. Rôle du musée

- Exposer les objets et les œuvres qui attirent les gens.
- Permettre au visiteur la communication avec le passé à travers les objets, et au spécialiste de partager avec les visiteurs leur découvertes.

- Conserver et protéger tout type d'objets et autres, que l'homme ou même la nature à légués et mettre à l'abri cette mémoire.
- Éduquer à travers des expositions, des programmes éducatifs, des conférences et des publications destinées au public.

#### **4. Types des musées**

Il existe différents types de musées, chacun ayant son propre objectif et domaine d'intérêt. Voici quelques-uns des types de musées les plus courants :

- Musées d'art : exposent des œuvres d'art, allant de la peinture à la sculpture en passant par la photographie.
- Musées d'histoire : présentent des expositions sur des événements historiques, des périodes spécifiques ou des personnages célèbres.
- Musées des sciences naturelles : concentrent sur la nature, la biologie, la géologie, et présentent souvent des spécimens d'animaux, de plantes et de minéraux.
- Musées d'archéologie : présentent des découvertes archéologiques et des artefacts provenant de sites anciens.
- Musées d'anthropologie : exposent des objets culturels et historiques, tels que des artefacts anciens, des vêtements traditionnels et des outils.
- Musée militaire : exposent des objets liés à l'histoire militaire, tels que des uniformes, des armes et des équipements.
- Musées technologique et scientifique : se concentrent sur les avancées technologiques et scientifiques, mettant en valeur des inventions et des innovations.

Il existe aussi d'autres types de musée qui se concentrent sur un sujet spécifique, comme la musique, le sport, la mode, la littérature ou un personnage célèbre.

#### **5. Les défis des musées actuels**

De nos jours, les musées sont confrontés à plusieurs défis. Par exemple :

- Ils doivent trouver des moyens d'attirer un public diversifié.
- De s'adapter aux nouvelles technologies et la transition numérique.

- De rester financièrement viables.
- De plus, la préservation des collections et la question de la provenance des objets sont également des sujets importants.
- Les musées doivent également prendre en compte les problématiques environnementales dans leur fonction et leur transmission de leur message.
- Les musées travaillent constamment pour relever ces défis et offrir des expériences enrichissantes à leurs visiteurs !

## 6. Le public ciblé

Les musées sont destinés à un large éventail de personnes, ils sont généralement conçus d'une manière pour accueillir différents publics, y compris :

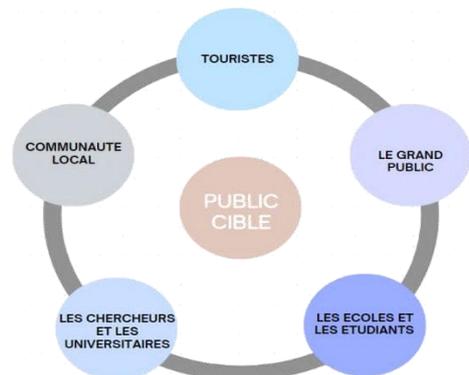


Figure 86: Schéma de public ciblé.

Source : Auteurs

## 7. Définition de la muséologie

“Science de l'organisation des musées, de la conservation et de la présentation des objets qu'ils détiennent” (**Dictionnaire de français Larousse, 2022**).

“La muséologie étudie l'histoire et le rôle des musées et des collections dans la société. Cette science englobe aussi les formes spécifiques de recherche et de conservation physique, de présentation, d'animation et de diffusion, d'organisation et de fonctionnement, d'architecture neuve ou muséale, les sites reçus ou choisis, la typologie, la déontologie” (**International Council of Museums (ICOM), 2022**).

“Une science appliquée, la science du musée. Elle en étudie l'histoire et le rôle dans la société, les formes spécifiques de recherche et de conservation physique, de présentation, d'animation et de diffusion, d'organisation et de fonctionnement, d'architecture neuve ou muséalisée, les sites reçus ou choisis, la typologie, la déontologie” (**Riviere, 1993**).

“La muséologie est l'étude du musée dans son sens le plus général ; elle englobe tous les types et toutes les formes de musées et tous les aspects sous lesquels le musée peut être perçu” (**Gob and Drouguet, 2021**).

Donc La muséologie, c'est l'étude et la pratique de la gestion, de la conservation et de la présentation des collections dans les musées. Cela implique de créer des expositions captivantes, d'organiser des événements culturels et de veiller à la préservation des objets historiques et artistiques.

## 8. Les composantes de la muséologie

### 8.1. La présentation (l'exposition)

Les expositions publiques représentent le principal canal de communication des musées. Ainsi, il est essentiel de considérer leur potentiel et leur efficacité en matière de communication lors de la planification et de la conception d'une exposition, quelle que soit sa thématique, sa modalité ou son format (**Conrad Wise and Anne Erdos, 1974**).

Selon notre recherche Il y a quatre catégories d'exposition :

- Les expositions permanentes d'un musée.
- Les expositions temporaires.
- L'exposition itinérante.
- L'exposition virtuelle.

### 8.2. Le parcours muséographique

Il est universellement reconnu comme un aspect essentiel de la mise en place d'une exposition réussie, favorisant les interactions et les échanges au sein de l'espace muséal.

Le parcours muséologique guide tous les aspects de l'exposition. La notion de « conception globale » porte sur l'objectif que l'on s'est fixé (**Conrad Wise and Anne Erdos, 1974**).

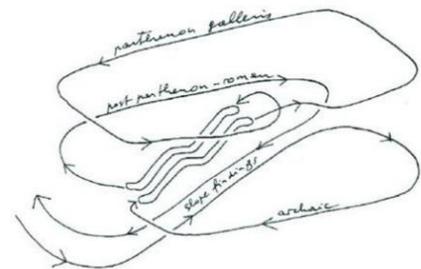


Figure 87: Schéma d'un parcours muséologique.

### 8.3. La conservation et la sécurité

Voici quelques points clés concernant la sécurité et la conservation :

- Sécurité et sûreté :
  - Protéger les œuvres contre le vol, les dégâts des eaux et les incendies.

- Utiliser des systèmes d'alerte et former le personnel.
- Réaliser un inventaire systématique des collections avec marquage (faciliter leur suivi).
  - Conservation préventive :
    - Préserver les œuvres contre l'action du temps et des agents de dégradation.
    - Appliquer des règles spécifiques en fonction du matériau (tapisserie, peinture, ...etc.).
    - Contrôler l'environnement physique, chimique et humain pour prolonger la vie des objets sans intervention directe sur eux.

#### 8.4. L'éclairage

Pour compléter la fonction muséale, il est essentiel de mettre en valeur les œuvres d'art et le savoir, tout en créant une expérience immersive pour les visiteurs. Cela inclut la préservation des œuvres grâce à des températures de couleurs appropriées et des luminaires adaptés, et l'orientation des visiteurs avec différents types de luminaires. Utiliser des styles d'éclairage variés pour créer une ambiance visuelle agréable, éviter



Figure 88: Photo illustrative de l'éclairage du musée.

Source : (L&L Luce&Light srl, 2024)

l'éblouissement, et assurer un confort visuel maximal enrichit l'expérience des visiteurs et met en valeur les expositions (voir plus de détails en annexe 03 P.116/ 117).

### 9. Le musée d'archéologie

Les musées d'archéologie sont des institutions spécialisées dans l'exposition et la préservation des objets archéologiques et exposent des artefacts provenant des fouilles archéologiques. Ces objets peuvent être des poteries, des sculptures, des bijoux, des outils, des pièces de monnaie, etc. Ils sont souvent présentés dans des bâtiments spécialement conçus à cet effet.

## 10. Analyse de exemples

### 10.1. Musée Narbo Via

#### 10.2.1. Fiche technique

- Nom du projet : Musée Narbo Via.
- Localisation : Narbonne, France.
- Type : musée d'antiquité et d'archéologie.
- Architecte : Foster +Partner.
- Fin de réalisation du projet : 2020.
- Surface : 9689 m<sup>2</sup>.
- Gabarit : R+1.



Figure 89: Photo du musée Narbo Via.

Source : (Floornature architecture and surfaces, 2021)

#### 10.2.2. Identification des espaces et du programme

- Parcours :

Les espaces d'exposition du musée sont divisés en zones publiques et zones de restauration et recherche archéologique. Les visiteurs peuvent observer le travail des archéologues dès l'entrée. Le parcours permanent, chronologique, commence à la fin du II<sup>e</sup> siècle avant notre ère, présente l'urbanisme, les monuments, et la société romaine de Narbonne, et se termine avec la transition vers le christianisme et l'invasion des Wisigoths. Quatre alcôves numériques mettent en valeur la recherche archéologique. Le plan du musée, inspiré d'une maison romaine, permet une exploration flexible et immersive.

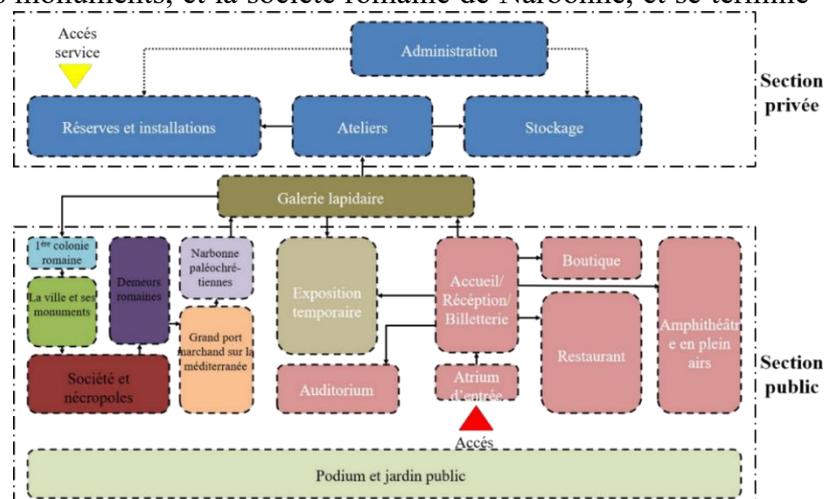


Figure 90: Organigramme spatial de Narbo via.

Source : Auteurs.

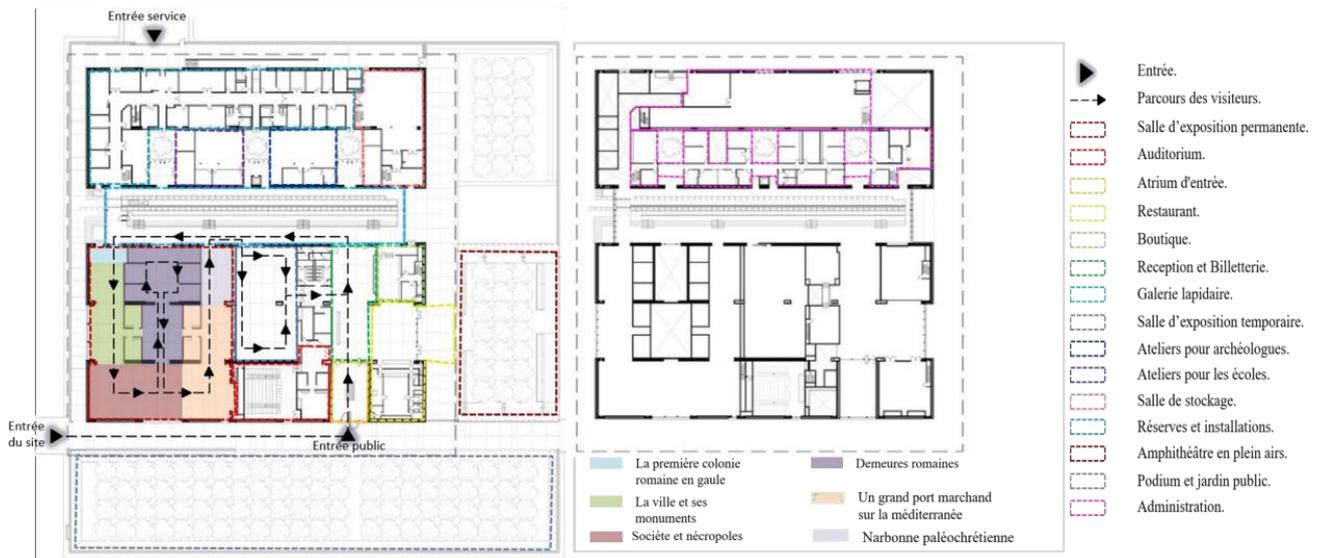


Figure 91: Plan RDC et 1er étage du musée Narbo via.

Source : (Archdaily, 2023) éditée par les auteurs.

### 10.2.3. Synthèse

Le nouveau musée se présente comme un volume simple et adaptable, conçu par les architectes de Foster + Partners sur un podium, lui conférant ainsi une aura de grandeur et de solennité. Sa toiture plate en béton apparent s'étend généreusement pour offrir de l'ombre, même aux sentiers extérieurs qui l'entourent.

À l'intérieur, les espaces spacieux aux hauts plafonds font partie intégrante d'une stratégie environnementale bien étudiée, s'inspirant de la technologie de construction romaine pour garantir un confort thermique optimal. Le musée offre des galeries pour des expositions permanentes et temporaires, l'organisation de ces galeries agencées autour d'un atrium central, confère une signification particulière aux vestiges exposés, évoquant de manière directe l'essence même de l'architecture romaine, un centre éducatif multimédia, un auditorium, un restaurant et une librairie, ainsi que des espaces dédiés à la recherche, à la conservation et à la restauration des artefacts antiques.

À l'extérieur, des jardins et un amphithéâtre accueillent les spectacles en plein air.

Au cœur de cet édifice, se trouve le "Mur lapidaire", véritable épine dorsale du musée, un immense mur d'exposition vertical abritant les vestiges, pouvant être aisément réaménagé pour devenir un outil actif de transmission du savoir, tout en délimitant subtilement les espaces publics des zones réservées au travail des experts en archéologie et en recherche.

## 10.2. Musée de la romanité

### 10.2.1. Fiche technique

- Nom du projet : musée de la romanité.
- Localisation : Nîmes, France.
- Type : musée d'antiquité et d'archéologie.
- Architecte : Elizabeth de Portzamparc.
- Fin de réalisation du projet : 2018.
- Surface : 9100 m<sup>2</sup>.
- Gabarit : R+2 +sous-sol.



Figure 92: Photo du musée de la romanité.

Source : (Archdaily, 2018).

### 10.2.2. Identification des espaces et du programme

- Parcours :

Le parcours est composé de deux sections distinctes : l'une part du rez-de-chaussée vers la mezzanine, tandis que l'autre descend du premier étage vers le rez-de-chaussée.

Le Musée de la Romanité est organisé autour d'un parcours en boucle, permettant aux visiteurs de parcourir toutes les sections du musée dans un ordre chronologique. Ce circuit traverse les différentes époques avant de ramener les visiteurs à leur point de départ. Cette disposition garantit une expérience complète et fluide, offrant une exploration exhaustive de l'histoire romaine.

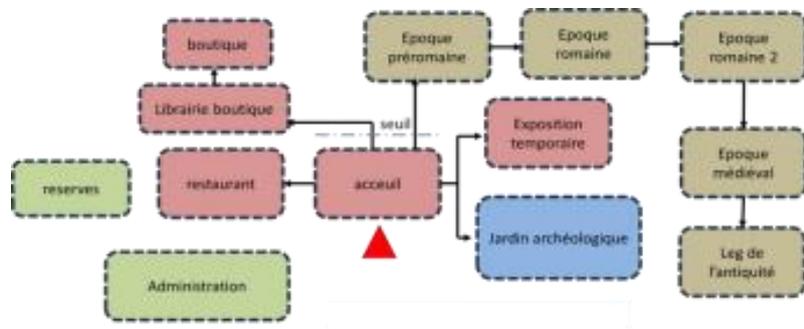


Figure 93: Organigramme du musée de la romanité.

Source : Auteurs.

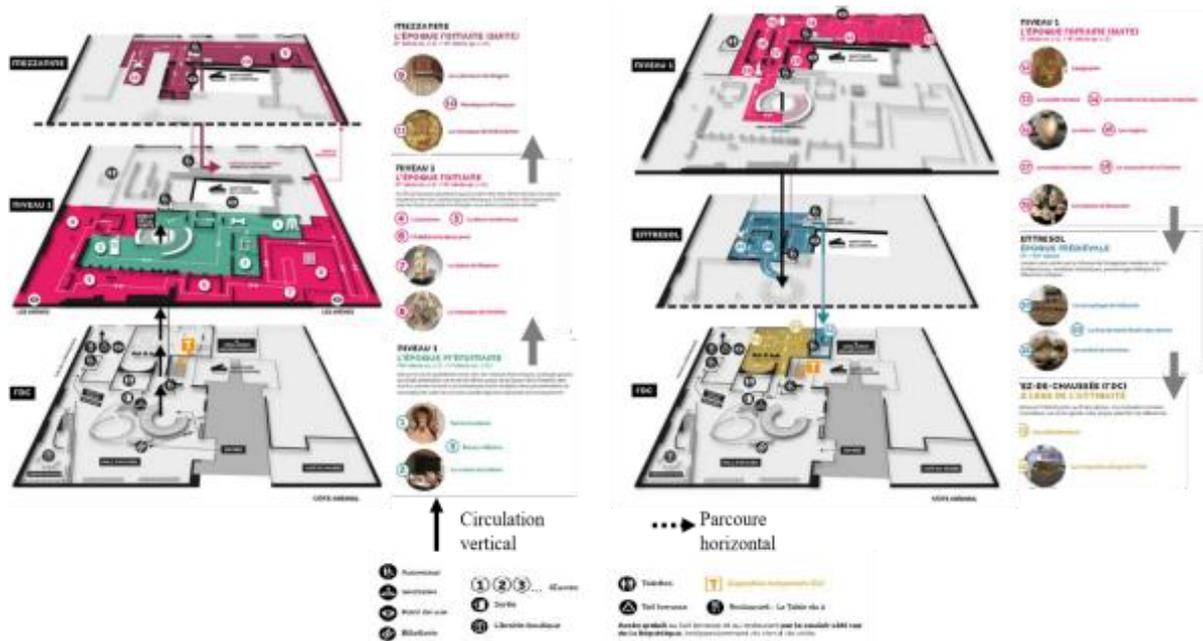


Figure 94: Plans des étages du musée de la romanité.

Source : (Musée de la romanité, 2021).

### 10.2.3. Synthèse

Le nouveau musée se juxtapose harmonieusement avec l'ancien amphithéâtre romain tout en se distinguant par leurs formes, leurs lignes et leurs volumes : l'ovale et le rectangle, le vertical et l'horizontal, la robustesse de la pierre et la légèreté du verre.

Cette conversation se prolonge à l'intérieur du musée, où la façade et la structure intérieure en verre révèlent de manière transparente et perspectiviste le patrimoine de Nîmes. Le musée a été conçu pour être un lieu de vie, favorisant les interactions entre les individus et les espaces, contribuant ainsi à l'animation locale et à la qualité de vie de ses visiteurs. Les axes et les connexions établis entre les rues et les places environnantes offrent une grande fluidité urbaine et de nouvelles perspectives à travers la ville.

Le bâtiment est articulé autour d'une rue intérieure qui suit le tracé de l'ancien rempart augustéen, offrant une ouverture visuelle et reliant le parvis des Arènes au jardin archéologique. En traversant le rez-de-chaussée entièrement vitré du musée, les visiteurs sont invités à une expérience immersive. Au cœur de cet espace, un atrium révèle un fragment du propylée du Sanctuaire de la Fontaine, offrant une reconstitution saisissante de ce site sacré datant de l'époque préromaine, et incitant ainsi à découvrir l'ensemble des collections du musée.

Grâce aux ouvertures façonnées dans la façade, les visiteurs peuvent contempler les Arènes et le jardin archéologique depuis divers points de vue tout au long de leur visite. Une interaction constante entre la muséographie et le paysage urbain s'établit, permettant à la ville de s'inviter dans le musée à chaque pas.

## 11. Synthèse des analyses d'exemple

Avant d'envisager la conception d'un musée, un équipement culturel majeur, plusieurs critères doivent être pris en compte, notamment :

- Le contexte local, incluant la valorisation du patrimoine culturel et naturel environnant.
- L'implication de la communauté locale en tant qu'acteur à part entière du projet.
- La capacité à répondre aux besoins et aux standards de la ville contemporaine, en constante évolution (**Gob and Drouguet, 2014**).

L'analyse de ces exemples de références a mis en lumière plusieurs défis à relever :

D'une part, il est crucial de trouver un juste équilibre entre l'architecture et les œuvres exposées, de manière à ce que l'architecture ne les éclipse pas, mais plutôt qu'elle les mette en valeur et serve la mission de l'exposition.

D'autre part, ces défis sont nombreux et parfois contradictoires : il faut concilier la volonté d'accueillir le public, les exigences spécifiques de chaque exposition, la préservation des œuvres, ainsi que les besoins en termes de confort des visiteurs et la viabilité économique du lieu.

**PARTIE 02 : PHASE ARCHITECTURALE**  
**CHAPITRE VI : CHAPITRE CONCEPTUEL**

---

## CHAPITRE VI : CHAPITRE CONCEPTION

### 1. Présentation du projet

Tipasa, classée au patrimoine mondial de l'humanité, est une ville remarquable pour ses sites archéologiques, qui abritent une riche collection de vestiges issus de la vie civile et religieuse de l'époque. Ces vestiges offrent un aperçu précieux de la vie quotidienne, des croyances et des pratiques de l'ancienne cité. Parmi les découvertes, on trouve également une sélection de mobilier funéraire, témoignant des rites et des coutumes liés à la mort dans la société antique de Tipasa.

Il est crucial de valoriser l'histoire de Tipasa de manière à captiver l'attention et éveiller la curiosité des jeunes générations, dans le but de changer leur perception des musées. Actuellement, une certaine réticence est observée, peut-être en raison d'une structure peu valorisante ou de l'absence d'éléments motivants et de services complémentaires améliorant l'expérience du visiteur. Le succès d'un musée dépend largement de son fonctionnement cohérent, il est donc essentiel de choisir une structure adaptée.

#### **Comment pouvons-nous transformer ce bâtiment en un espace dynamique et attractif pour le grand public ?**

Le musée, conçu en 1955 par l'architecte des monuments historiques Marcel Christofle, comprend un jardin extérieur, une zone d'accueil, un patio et deux salles d'exposition, dont l'une est dédiée aux expositions temporaires et l'autre aux expositions permanentes. Cependant, ce musée ne reflète plus l'image d'une ville dotée de sites archéologiques classés au patrimoine mondial en raison de sa petite taille et de son état actuel.



*Figure 95: Photo du musée actuel.*

*Source : Auteurs.*

C'est pourquoi nous proposons une extension et une nouvelle conception à ce musée. Le nouveau projet prévoit le réaménagement de l'ancien édifice et son agrandissement sur une superficie de 4645 m<sup>2</sup> (la parcelle de l'ancien musée). Le projet inclut tous les services de l'ancien musée et permet de bénéficier de nouvelles interventions répondant aux normes récentes en matière d'aménagement et de fonctionnement.

Cette action d'extension et de réaménagement donnera une nouvelle image et une nouvelle identité au musée, répondant ainsi aux défis des musées actuels.

### 1.1. Choix du site d'intervention

Le terrain d'intervention se situe sur la parcelle de l'ancien musée de Tipasa, occupant ainsi une position stratégique au cœur de la ville. Cet emplacement est particulièrement privilégié car il relie les points forts de la ville, à savoir les deux sites archéologiques renommés ainsi que la mer et le centre historique. En raison de sa valeur historique et paysagère, cette zone bénéficie d'une attractivité touristique et culturelle significative.

Cette localisation offre une opportunité exceptionnelle pour le développement d'un projet architectural qui non seulement valorise le patrimoine historique de Tipaza, mais aussi renforce son attrait en tant que destination touristique. En tirant parti de cette position centrale, le projet peut contribuer à dynamiser l'activité économique locale tout en préservant et en mettant en valeur les caractéristiques uniques de la ville.

### 1.2. Analyse du site d'intervention

#### 1.2.1. Présentation du terrain d'intervention

Le projet est implanté dans la partie nord de notre zone d'étude, occupant l'emplacement actuel du musée d'archéologie de la ville de Tipaza. Ses limites sont définies par le port au nord, l'axe culturel au sud, le belvédère à l'est et le centre d'innovation à l'ouest par rapport à notre proposition d'aménagement.

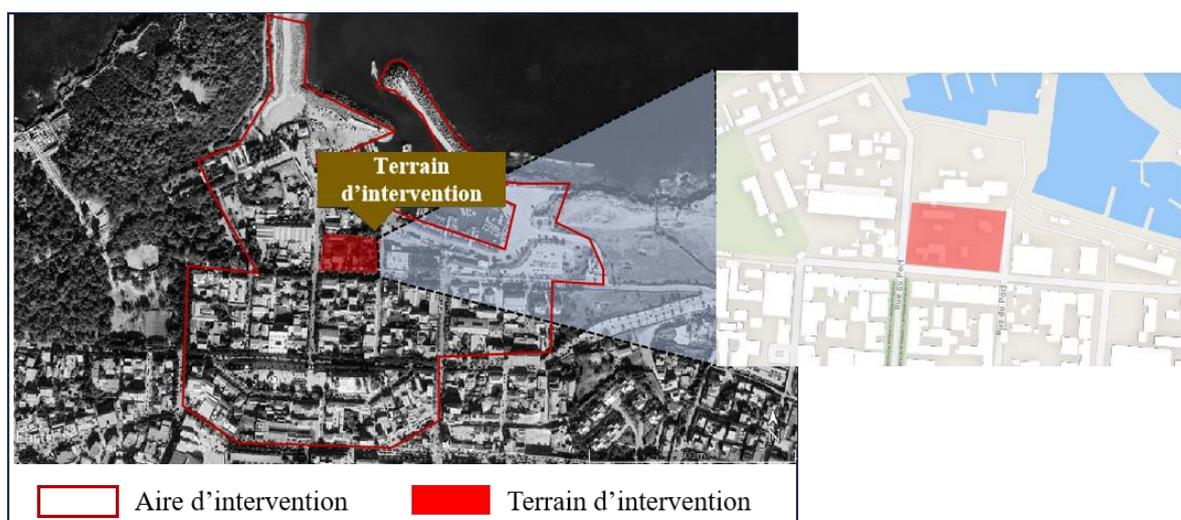


Figure 96: Photo aérienne du site d'intervention.

Source : Editée par les auteurs.

### 1.2.2. Caractéristiques a préservées

Le projet d'intervention vise à préserver l'ancien musée, construit durant l'ère coloniale, afin de maintenir la mémoire du lieu, tout en réalisant une extension. Cela inclut une planification rationnelle intégrant des enjeux organisationnels et fonctionnels équilibrés et performants, adaptés aux nouvelles évolutions. Le réaménagement du bâtiment existant et la construction d'un nouveau bâtiment reposent sur une intégration harmonieuse de l'ensemble du projet avec son environnement immédiat.

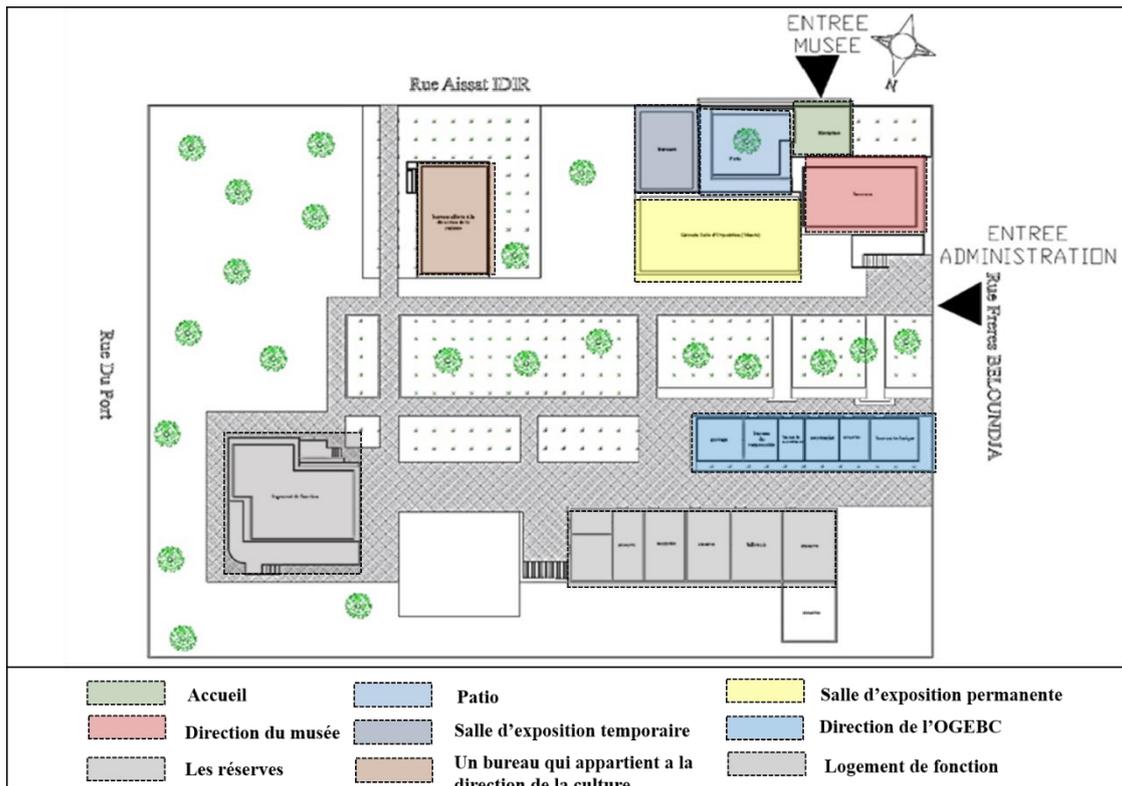


Figure 97: Programme de l'ancien musée.

Source : Edité par les auteurs.

### 1.2.3. Spécificités du terrain d'intervention

- **Forme et dimensions :** le terrain est de forme rectangulaire du terrain, avec une surface de 4645 mètres carrés, elle offre une base solide et régulière pour la conception du projet. Cette forme permet une planification efficace de l'espace et offre une grande



Figure 98: Carte de la forme et des dimensions du terrain d'intervention.

Source : Editée par les auteurs.

flexibilité pour l'organisation des différentes fonctions et espaces prévus dans le projet architectural.

- Topographie : la pente de 3 % du terrain d'intervention peut en effet être considérée comme un avantage dans la conception du projet. Cette légère inclinaison offre plusieurs possibilités intéressantes :
  1. Drainage naturel.
  2. Aménagement paysager.
  3. Vues panoramiques.



Figure 101: Carte de la topographie du terrain d'intervention.

Source : Éditée par les auteurs.



Figure 100: Coupe AA.

Source : Google Earth.



Figure 99: Coupe BB du terrain d'intervention.

Source : Google Earth.

- Accessibilité : le terrain est bordé par deux axes principaux qui confèrent au musée une visibilité indéniable, la rue partagée (axe culturel) et l'axe reliant le jardin au port, ainsi que deux voies secondaires.

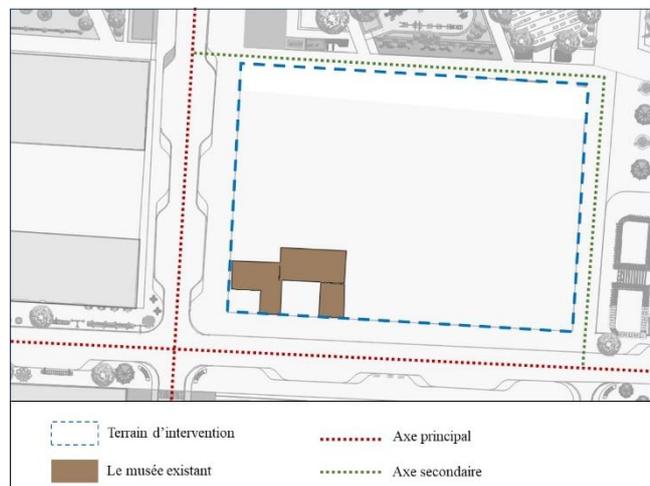


Figure 102: Carte de l'accessibilité du terrain d'intervention.

Source : Auteurs.

## 2. Programmation

### 2.1. Programme général

Entité	Fonction	Activité	Usager	Espace
Entité public	Accueil	Réceptionner Accueillir filtrer les usager Attendre Se renseigner orienter	Visiteurs /personnel	Hall de dégagement Réception 3 Billetterie Sanitaire public
	Exposition	Exposer Découvrir Enseigner parcourir	visiteurs/per sonnel	Salle d'exposition permanente Salle d'exposition temporaire Salle d'exposition numérique et VR
	Apprentissage /Découverte	Apprendre Enseigner explorer	visiteurs/per sonnel	Auditorium Salle d'animation 2 Atelier d'apprentissage Jardin archéologique Sanitaire public
	Consommation	Manger Préparer Servir	visiteurs/per sonnel	Cafétéria Restaurant
	Vente	Acheter vendre	visiteurs/per sonnel	Book shop
Entité administratif	Direction de l'OGEBC (administration)	Diriger Gérer travailler	personnel	Bureaux du responsable Secrétariat Bureau technique Bureau gestionnaire Bureau scénographe Bureau muséologue Bureau archéologue Salle de réunion Salle d'archive Salle de stockage Sanitaire H/F
Entité service	Réception d'oeuvre	Réceptionner	personnel	Espaces de livraison Aire de réception
	Laboratoire	Expérimenter Chercher Étudier Enseigner	personnel chercheurs	Laboratoire d'expérimentation Laboratoire de conservation Espace de stockage
	Restauration	Restaurer protéger	personnel chercheurs	Atelier Espace de stockage
	Preservation	Preserver conserver	personnel	5 réserves locaux techniques
	Logistique du bâtiment	Géré Contrôler Sécurisé	personnel	Salle de surveillance Magasin

Tableau 5: Tableau du programme général du projet.

Source : Auteurs.

## 2.2. Programme spécifique

Espace	Surface
Hall de dégagement Réception 2 Billetterie Accueil public	265 m <sup>2</sup>
2 Salle d'exposition permanente Salle d'exposition temporaire Salle d'exposition numérique et VR.	1580m <sup>2</sup> 288m <sup>2</sup> 288m <sup>2</sup>
Auditorium Sanitaire public Salle d'animation Jardin archéologique	360m <sup>2</sup> 44m <sup>2</sup> 75m <sup>2</sup> 873m <sup>2</sup>
Cafétéria Restaurant	150m <sup>2</sup> 188m <sup>2</sup>
Book shop	105m <sup>2</sup>
Bureau directeur Bureau gestionnaires Secretariat Salle de réunion Salle d'archive Salle de stockage Bureau technique Bureau scénographe Bureau muséologue Bureau archéologue Sanitaire H/F	28m <sup>2</sup> 22m <sup>2</sup> 17m <sup>2</sup> 35m <sup>2</sup> 12m <sup>2</sup> 26m <sup>2</sup> 15m <sup>2</sup> 15m <sup>2</sup> 15m <sup>2</sup> 15m <sup>2</sup> 44m <sup>2</sup>
Espaces de livraison Aire de réception Laboratoire de conservation	72m <sup>2</sup> 40m <sup>2</sup> 74m <sup>2</sup>
Laboratoire d'expérimentation Espace de stockage	74m <sup>2</sup> 10m <sup>2</sup>
Atelier Espace de stockage	74m <sup>2</sup> 24m <sup>2</sup>
5 Reserves	325m <sup>2</sup> (5x65)
3 Locaux techniques	60m <sup>2</sup>
Salle de surveillance Magasin	20m <sup>2</sup> 50m <sup>2</sup>
Logement de fonction	109m <sup>2</sup>
Circulation	681m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>5209m<sup>2</sup></b>

Tableau 6: Tableau surfacique du programme.

Source : Auteurs.

### 2.3. Stratégie d'intervention

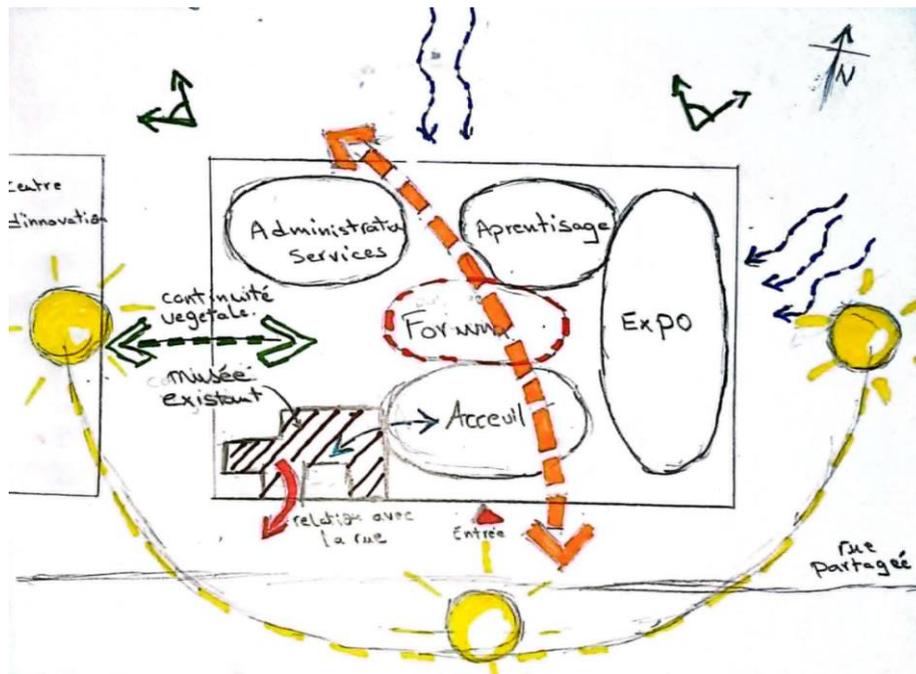


Figure 103: Schéma de stratégie d'intervention.

Source : Auteurs.

### 2.4. Organigrammes du projet

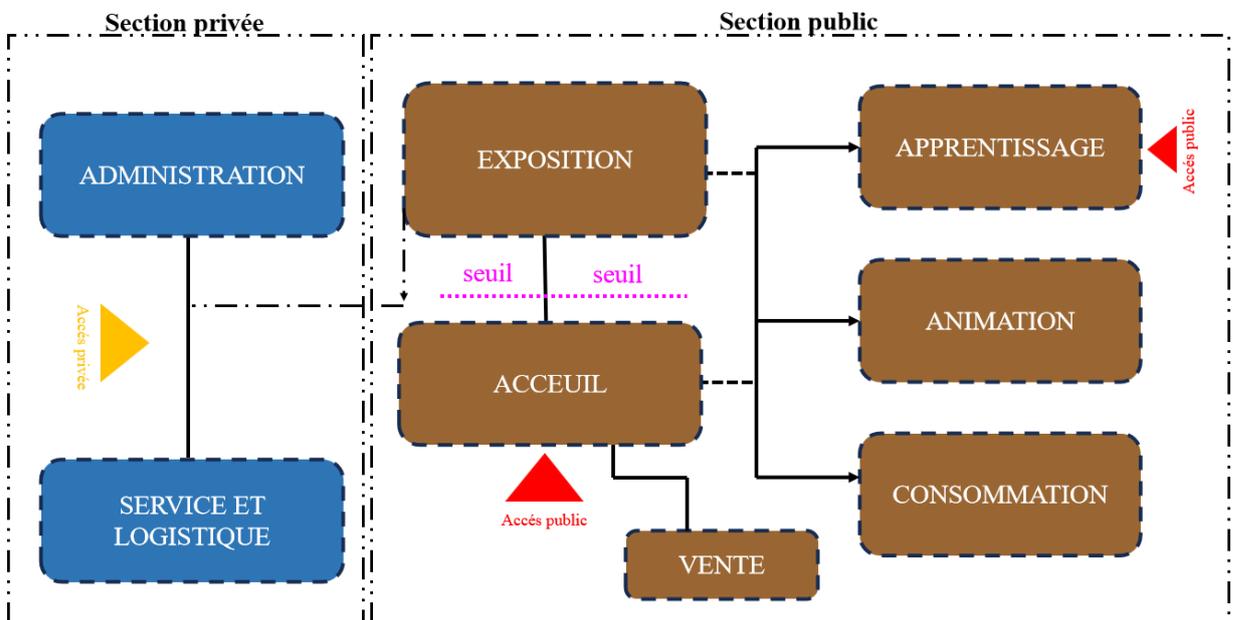


Figure 104: Organigramme fonctionnel du projet.

Source : Auteurs.

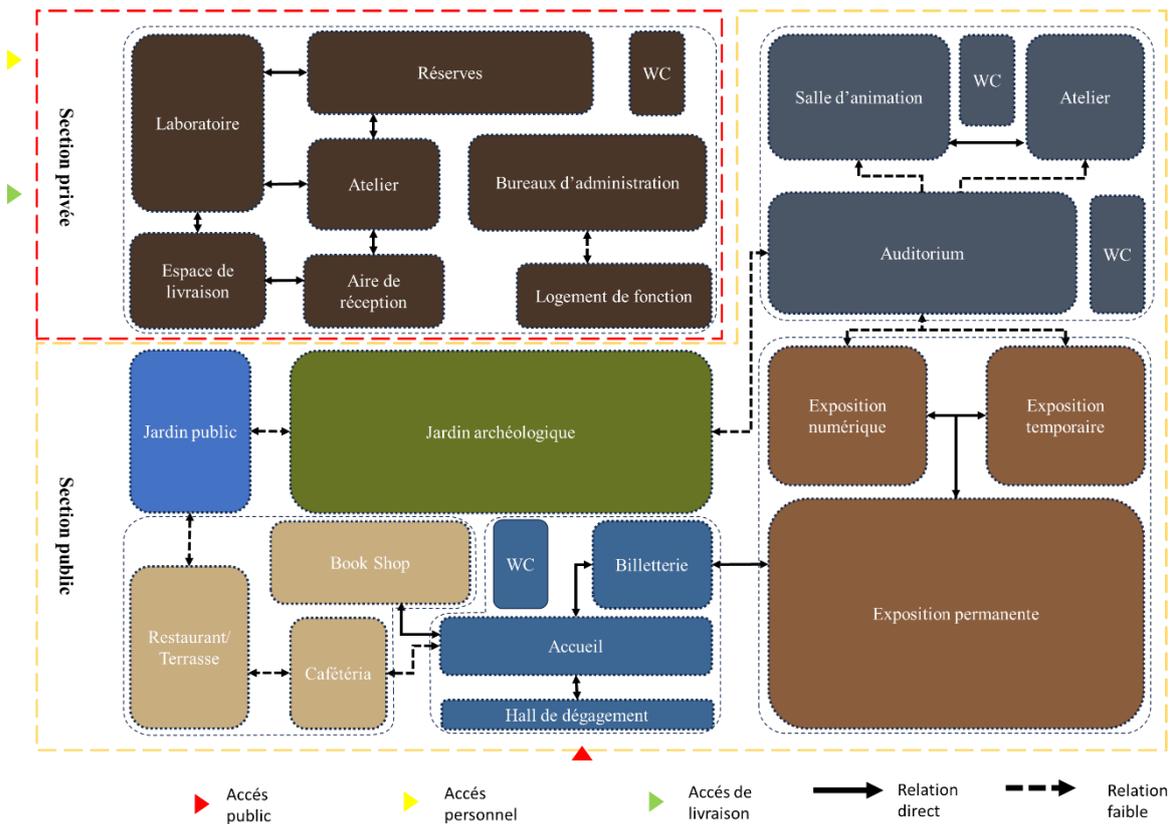


Figure 105: Organigramme spatial du projet.

Source : Auteurs.

### 3. Idée de projet

L'idée des "Portes du temps" repose sur un concept de voyage du passé vers le futur, matérialisé par un musée archéologique novateur qui relève les défis des musées contemporains. L'objectif est de transformer l'expérience muséale traditionnelle en une aventure temporelle enrichissante et interactive. En combinant l'innovation technologique et scénographie immersive et en répondant aux besoins et attentes d'un public diversifié et en s'adaptant aux avancées technologiques.



Figure 106: Illustration de l'idée de projet.

Source :

Matérialisation de l'idée : cette idée se matérialise par la mise en place d'un musée archéologique répondant aux défis des musées actuels tel que :

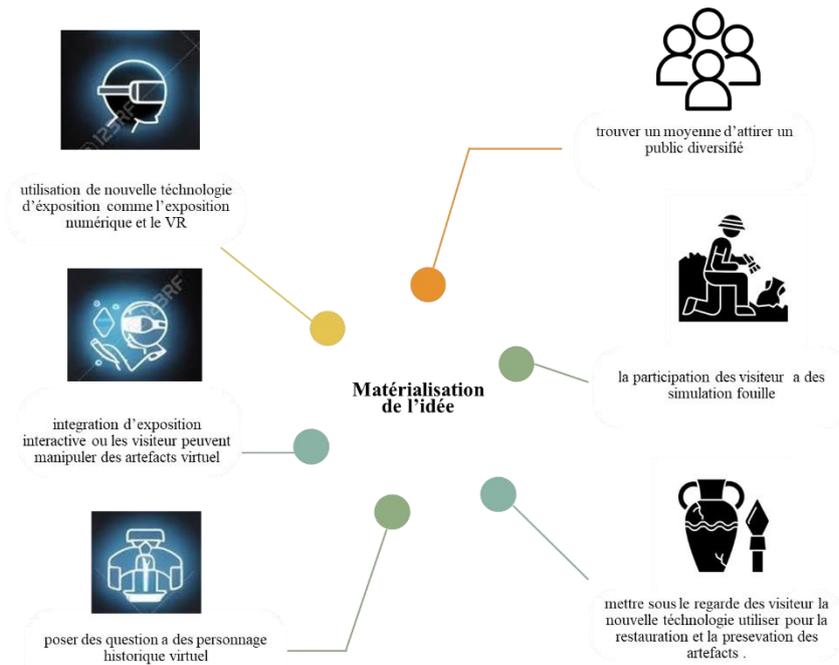


Figure 107: Schéma de la matérialisation de l'idée.

Source : Auteurs.

## 4. Conceptualisation du projet

### 4.1. Référence conceptuelle

La conception du projet est élaborée pour répondre aux exigences contextuelles et s'inscrire dans un processus conceptuel cohérent.

#### 4.1.1. Concept liée au site

- Concept de perméabilité

Ce concept se concrétise par l'intégration d'une passerelle urbaine qui traverse la parcelle du projet, cette passerelle permettra d'attirer les gens à rentrer dans le musée et favoriser la marchabilité et la mobilité douce dans la ville et assure la connexion de la trame urbaine. De plus, l'insertion d'une paroi vitrée favorisera la perméabilité visuelle avec le jardin archéologique à l'intérieur du musée.

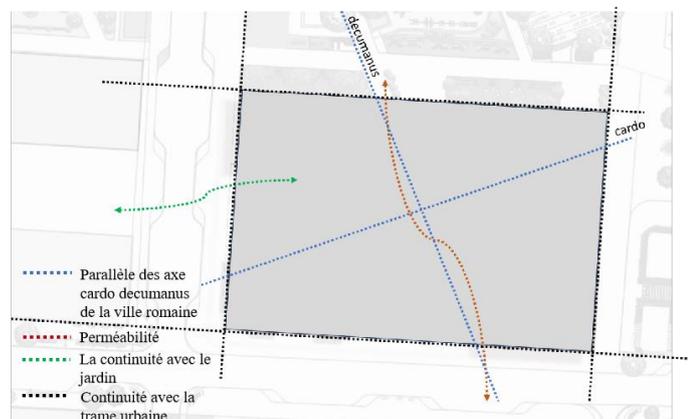


Figure 108: Schema de perméabilité

Source : Auteurs.

- Concept de continuité

Ce concept se matérialise par la continuité du projet avec le tracé urbain et les tracés de la ville antique (les parallèles des axes CARDO et DECUMANUS) et la continuité avec le jardin du centre d'innovation qui fait partie de notre proposition urbaine ce concept permet d'intégrer le projet dans son contexte.

#### 4.1.2. Concept liée au programme

- Concept de fonctionnalité

Pour assurer un bon fonctionnement du musée, les différents secteurs et entités seront agencés en fonction de leurs relations et caractéristiques spécifiques. Cette disposition vise à garantir une continuité et une complémentarité optimales entre les différentes parties du musée, créant ainsi une expérience cohérente et fluide pour les visiteurs d'une part et assurer la sécurité et la protection des artefacts d'autre part.

#### 4.1.3. Concept liée à l'approche architectural

- Concept d'intégration

Ce concept vise à intégrer l'ancien musée dans la structure du nouveau musée d'Archéologie de la ville, en veillant à créer une cohérence et une harmonie dans l'ensemble.



Figure 109: Schéma de concept d'intégration

Source : Auteurs.

- Concept du parcours

Le parcours à travers le musée constitue un élément essentiel pour garantir une expérience aux visiteurs à la fois cohérente, immersive et éducative. La conception du trajet que les visiteurs empruntent doit être soigneusement planifiée pour maximiser l'impact de chaque exposition et faciliter la compréhension des différentes époques et thématiques présentées.

## 4.2. Genèse de la forme

### Étape 01 : Relation au site

- Préservation du volume de l'ancien musée.
- Superposition des axes parallèles aux axes urbains (les axes de la trame du centre colonial et les parallèles des axes CARDO et DECUMANUS de la ville romaine) pour assurer l'intégration au site.

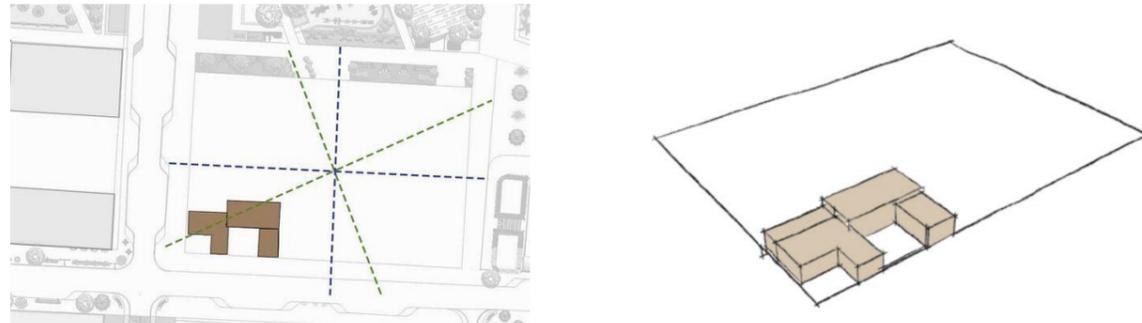


Figure 110: Genèse de la forme, relation au site.

Source : Auteurs.

### Étape 02 : Évidement

- Occupation périmétrale de la parcelle en vidant le centre, représentant le forum et l'atrium dans la maison romaine, qui se matérialisera sous la forme d'un jardin archéologique dans le projet.

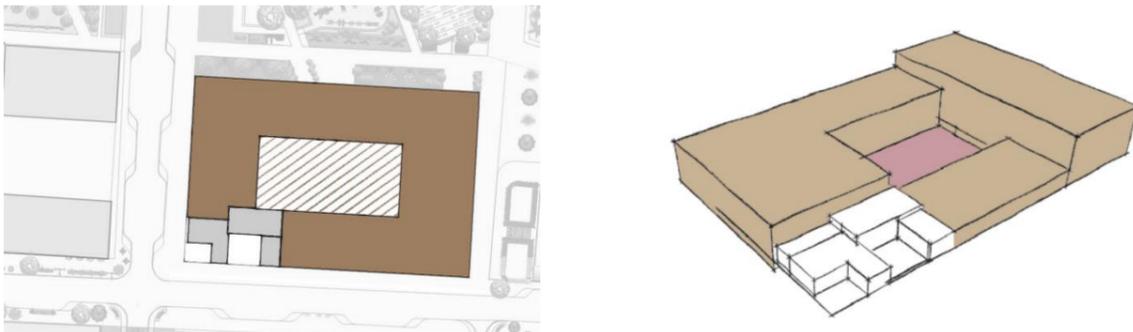


Figure 111: Genèse de la forme, évidement.

Source : Auteurs.

### Étape 03 : Prolongement et continuité

- Prolongement du jardin vers le centre d'innovation afin d'assurer la continuité entre les deux projets.

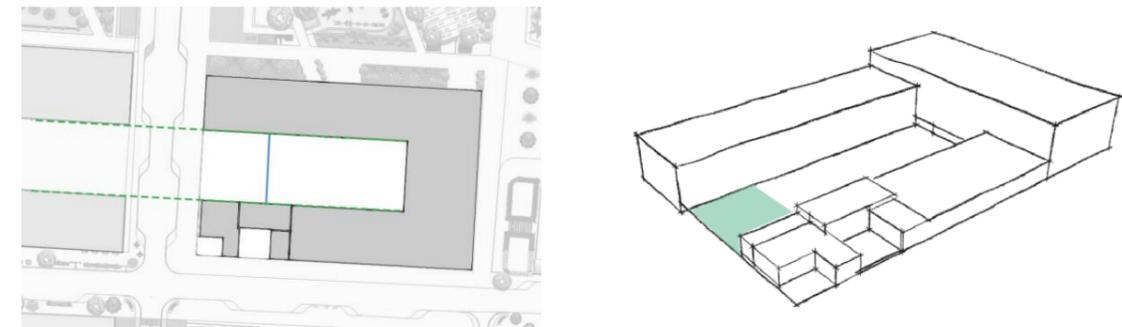


Figure 112: Genèse de la forme, prolongement et continuité.

Source : Auteurs.

### Étape 4 : Fragmentation et soustraction

- Fragmentation de la forme en suivant l'axe DECUMANUS, pour assurer une perméabilité entre la rue partagée et le jardin du port sous forme d'une passerelle urbaine.
- Soustraction d'un volume en suivant l'axe CARDO pour marquer l'entrée.

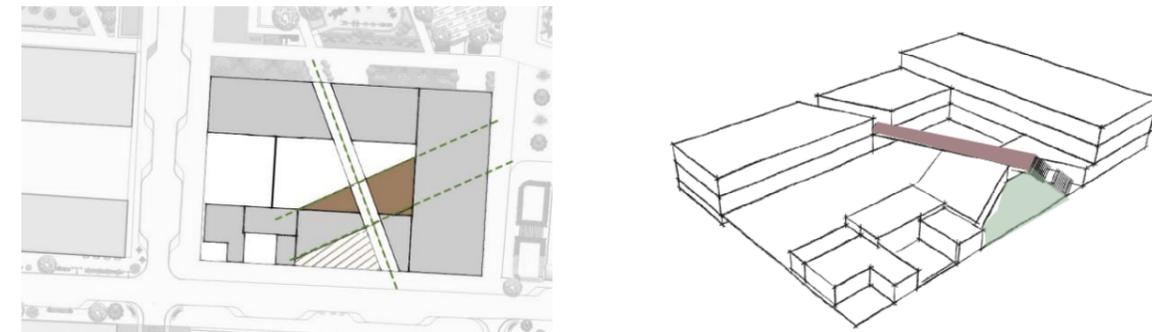


Figure 113: Genèse de la forme, fragmentation et soustraction.

Source : Auteurs.

### Étape 05 : Articulation

- Addition d'un volume sur pilotis en suivant le module de la salle d'exposition de l'ancien musée afin de l'articuler avec le volume de l'administration.

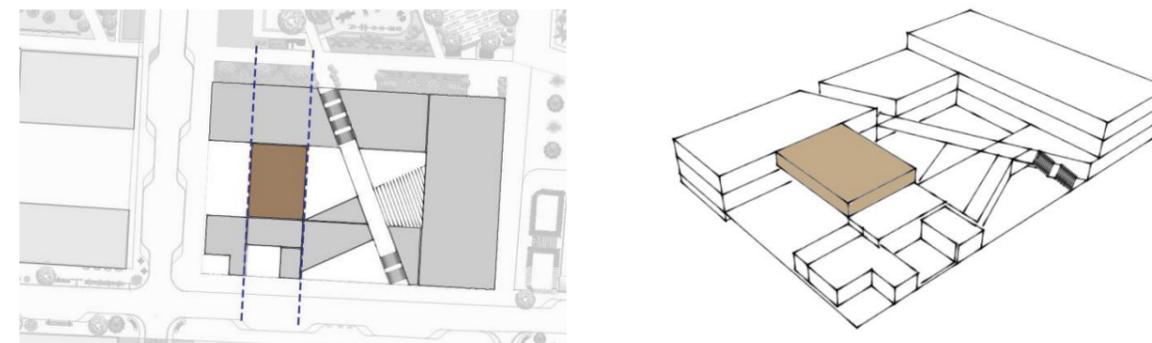


Figure 114: Genèse de la forme, articulation.

Source : Auteurs.

### 4.3. Dimensions spatiales

#### 4.3.1. Organisation fonctionnelle

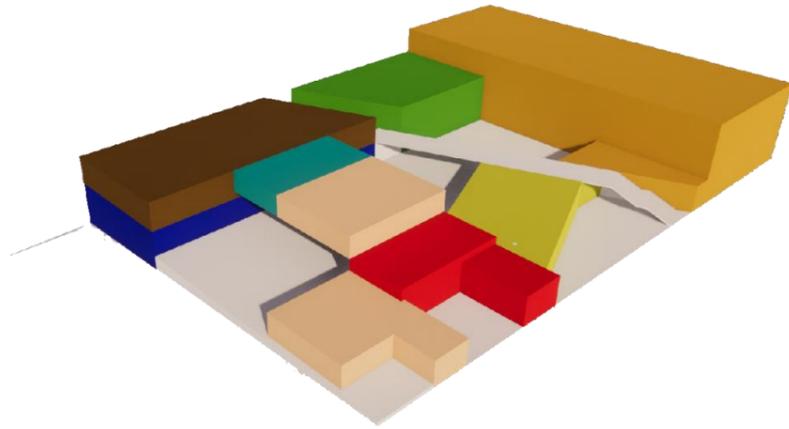


Figure 115: Schéma de l'affectation du programme du projet.

Source : Auteurs.

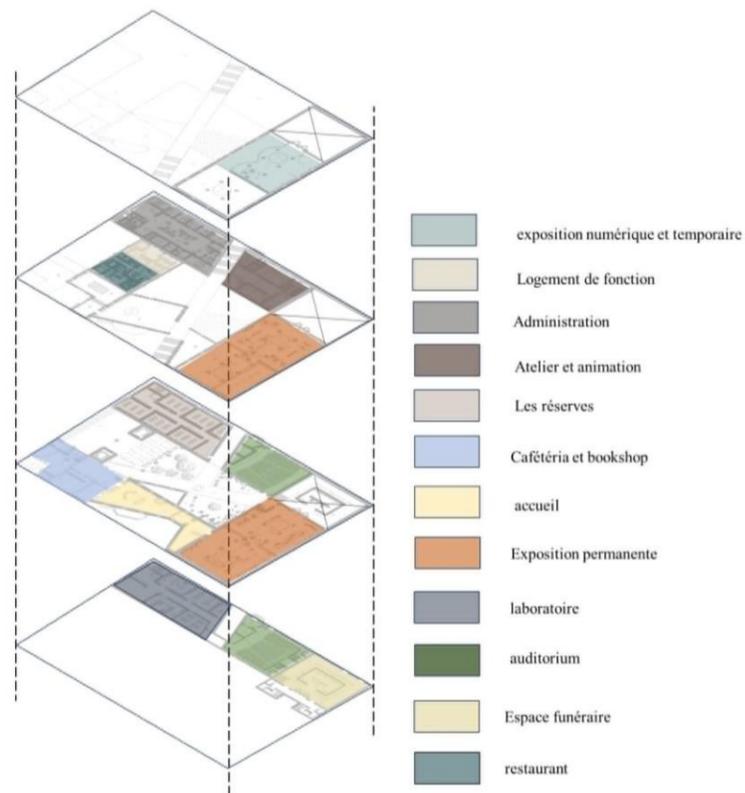


Figure 116: Schéma de l'organisation fonctionnelle du projet.

Source : Auteurs.

#### 4.3.2. Système distributif

- Le déplacement horizontal et vertical

Le projet présente une verticalité exprimée en huit points différents. Dans la zone d'exposition, un escalier central et un ascenseur permettent de rejoindre l'espace funéraire, assurant ainsi la continuité du parcours muséologique. Pour la partie service, un escalier offre l'accès au niveau supérieur, tandis qu'un monte-charge facilite le déplacement des artefacts. Un autre escalier mène au logement de fonction. En ce qui concerne le restaurant, un monte-charge et un escalier garantissent l'accès. Enfin, la passerelle urbaine est équipée de deux escaliers pour y accéder.

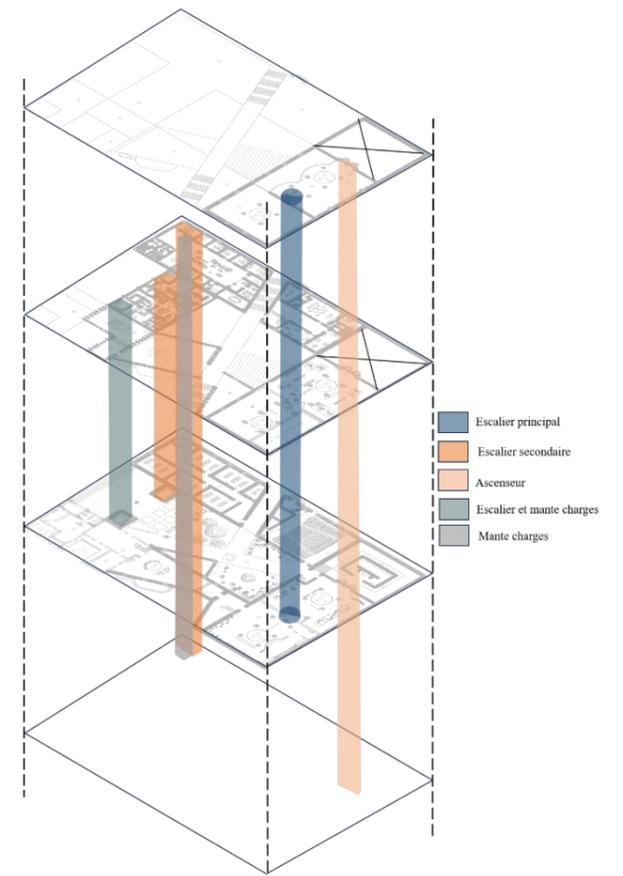


Figure 117: Schéma du système distributif du musée.

Source : Auteurs.

- Le parcours muséologique

Le parcours muséologique commence par une section dédiée à la vie urbaine de l'Antiquité, où les visiteurs peuvent découvrir l'organisation et les structures des anciennes villes romaines. Cette section est suivie par une exploration approfondie de l'architecture romaine, mettant en valeur les techniques de construction, les bâtiments emblématiques et les innovations architecturales de l'époque.

Ensuite, le parcours continue avec une section consacrée à la vie quotidienne des Romains, illustrant leurs habitudes, leurs métiers, leurs loisirs et leurs coutumes domestiques. Cette section est riche en artefacts et reconstitutions, offrant une vision immersive de la vie à cette époque.

La visite se poursuit avec une section dédiée à la faune et à la flore, mettant en lumière l'importance de la nature dans la vie romaine et les interactions entre l'environnement et la société. Cette partie du parcours offre également des perspectives sur l'agriculture, la chasse et la cuisine de l'époque.

Les visiteurs accèdent ensuite à une exposition numérique et en réalité virtuelle (VR), où ils peuvent vivre des expériences interactives et immersives, redonnant vie à des scènes de l'Antiquité avec une technologie

de pointe. Cette section permet une compréhension approfondie et ludique de l'histoire et de la culture romaines.

Le parcours se termine de manière saisissante en descendant par un ascenseur vers l'espace funéraire. Cet espace symbolise la fin de la vie humaine et expose des sépultures, des urnes funéraires et des inscriptions mortuaires, offrant une réflexion sur les rites funéraires, les croyances et les perceptions de la mort dans la Rome antique.

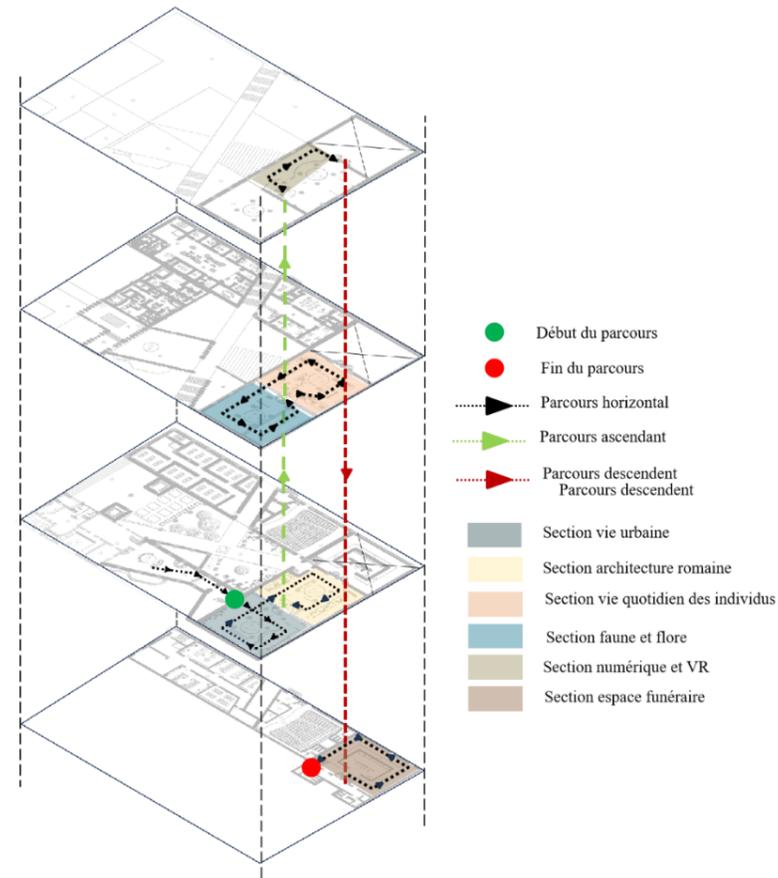


Figure 118: Schéma du parcours muséologique.

Source : Auteurs.

#### 4.3.3. Système structurel

La structure de ce projet se compose de trois types principaux de structures :

Structure poteaux-poutres en béton armée : la trame des poteaux varie entre 5 et 7 mètres, avec des joints de dilatation séparant les différents segments de la structure. Les poteaux ont une section carrée de 40 x 40 cm, et les poutres ont une retombée variante entre 50 et 70 cm.

Structure mixte : cette structure est employée pour la passerelle, l'auditorium, l'accueil, l'hébergement et le restaurant, afin de dégager un maximum d'espaces. Les poteaux sont de type HEA 360 et les poutres varient entre IPE 250 pour les petites portées et IPE 450 pour les grandes portées. Cette configuration permet de créer des espaces ouverts et dégagés.

La structure déjà existante de l'ancien musée composée de murs porteurs de 55 cm.

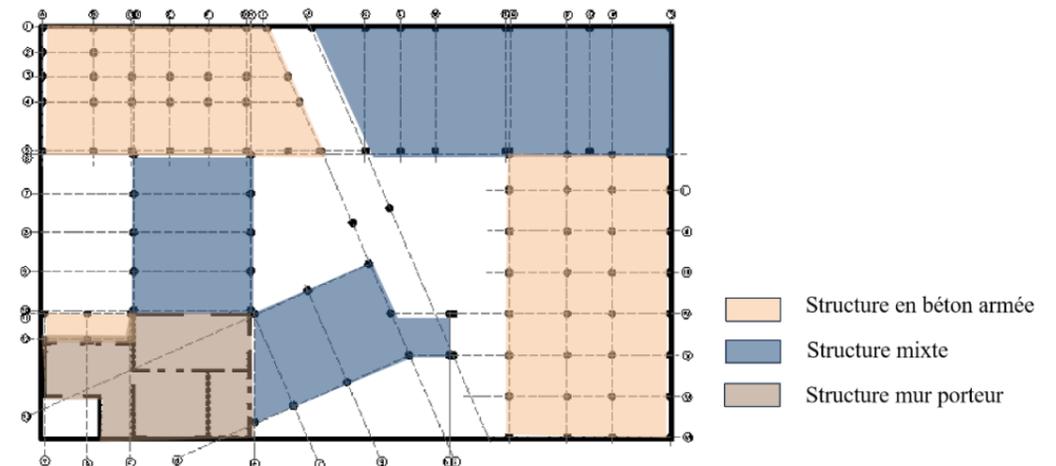


Figure 119: Plan structurel du projet.

Source : Auteurs.

#### 4.3.4. Aménagement extérieur

La conception du jardin archéologique suit une logique similaire à celle du projet en intégrant un tracé parallèle au CARDO et au DECUMANUS de la ville romaine, créant ainsi un parcours qui relie la partie exposition au magasin de souvenirs. Le site est divisé en quatre zones distinctes :

- 1/ Une zone d'exposition extérieure qui se prolonge en continuité avec l'exposition intérieure.
- 2/ Une zone de détente.
- 3/ Une zone d'activités de simulation de fouilles.
- 4/ Un jardin qui assure la continuité avec le centre d'innovation.

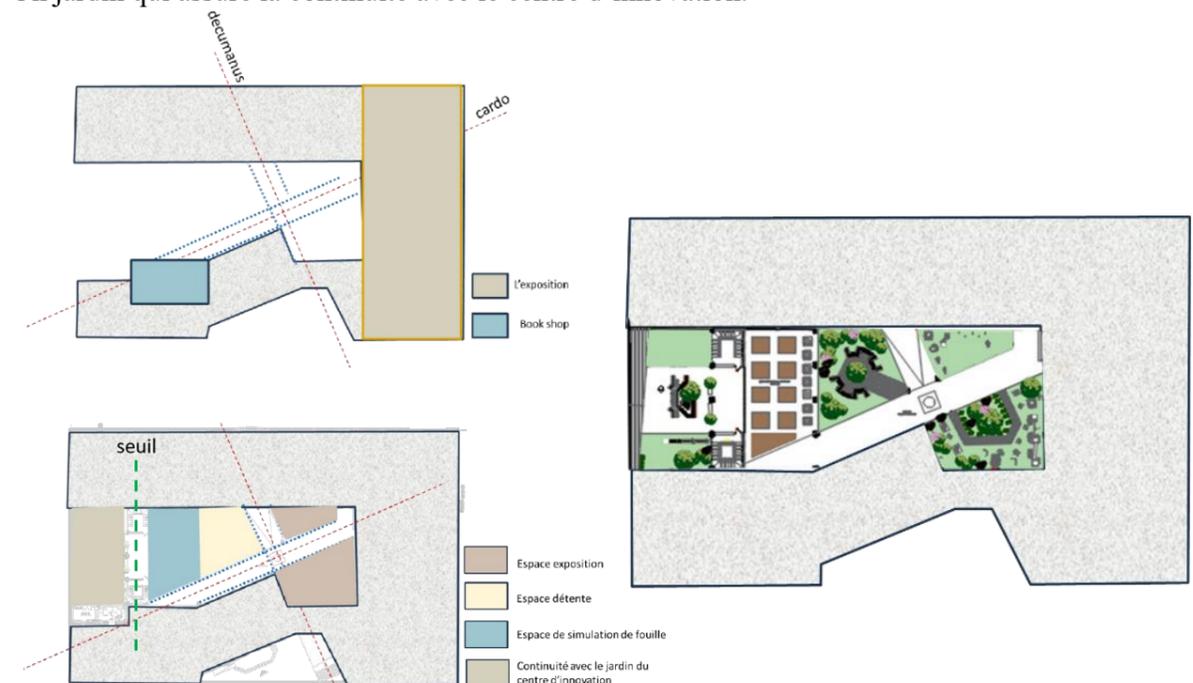


Figure 120: Genèse d'aménagement extérieur.

Source : Auteurs.



Figure 123: Photos d'ambiance d'aménagement extérieurs.

Source : Auteurs.

#### 4.3.5. Expression façade

L'idée des "portes du temps" se reflète autant par la forme que par l'enveloppe du musée, se matérialisant par une réinterprétation contemporaine des systèmes constructifs romains sur la façade. Cette enveloppe unifie le traitement de l'ancien et du nouveau musée, assurant une articulation harmonieuse entre les deux. Les façades suivent une logique de soubassement, corps, couronnement : le soubassement est traité en pierre opus incertum, le corps reprend la forme de l'opus reticulatum, et le couronnement, qui clôture la façade, est représenté par de l'alucobond. Les angles de chaque façade sont traités avec un système d'irisation romain, créant une continuité visuelle et symbolique qui évoque à la fois l'histoire et la modernité.

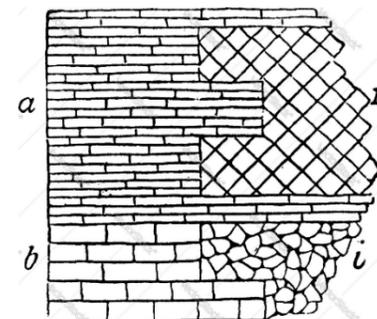


Figure 121: Schema de système constructif romain.

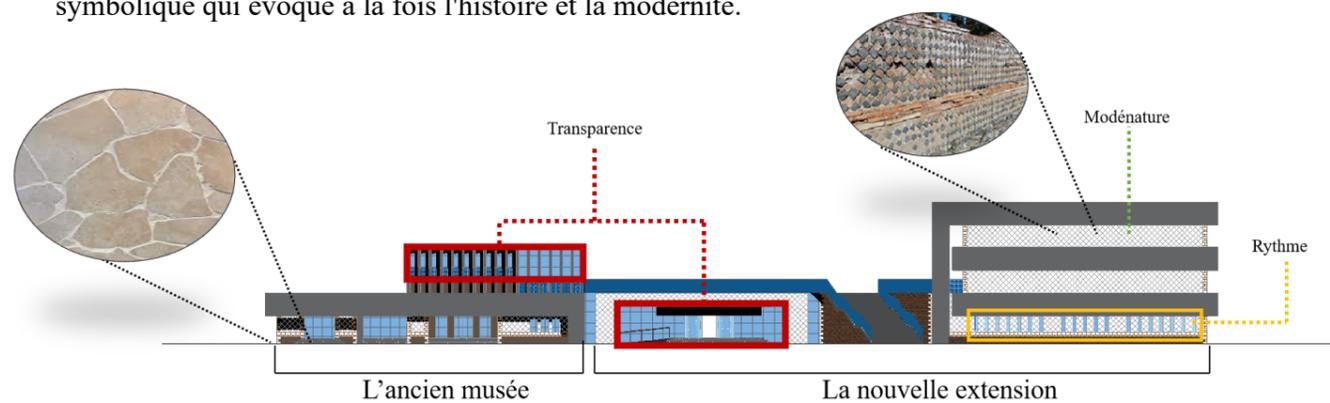


Figure 122: Schéma explicatif de la façade.

Source : Auteurs.

#### 4.3.6. Volet technique

- Toiture végétalisée

L'intégration d'un système de toiture végétalisée sur les terrasses publiques du musée. Ce type de toiture, composé de plantes et de substrats, offre de multiples avantages écologiques et économiques. Elle permet une meilleure gestion des eaux pluviales en absorbant une partie de l'eau de pluie, réduisant ainsi le ruissellement et le risque d'inondations. En améliorant l'isolation thermique, elle diminue les besoins en chauffage et en climatisation, contribuant à une réduction significative de la consommation énergétique. Les toitures végétalisées augmentent également la biodiversité en fournissant un habitat pour diverses espèces d'insectes et d'oiseaux. De plus, elles améliorent la qualité de l'air en capturant les particules fines et en absorbant le dioxyde de carbone. Esthétiquement, elles transforment les espaces urbains en oasis de verdure, offrant aux visiteurs des zones de détente et de contemplation. En sensibilisant le public à l'importance de la durabilité, ces toitures végétalisées constituent un pas vers une gestion plus responsable et respectueuse de l'environnement.



Figure 125: Photo d'une toiture végétalisée.

Source : (Sietech, 2024).



Figure 124: Photo illustre le système de récupération des eaux pluviales.

Source : (Sietech, 2024).

### 5. Conclusion partielle

La phase architecturale de notre projet s'est conclue par la conception d'un nouveau musée archéologique pour la ville de Tipaza. Ce musée joue un rôle crucial dans la représentation de l'histoire fascinante de la ville. En intégrant des éléments modernes et innovants, il met en valeur le riche patrimoine archéologique de Tipaza, tout en répondant aux besoins contemporains des visiteurs et des chercheurs.

Le musée est conçu non seulement comme un espace d'exposition, mais aussi comme un centre éducatif et culturel, offrant des activités pédagogiques et des programmes interactifs pour tous les âges. Il contribue ainsi à la revitalisation de la ville en attirant à la fois les touristes et les habitants, tout en renforçant le lien avec l'histoire locale. De plus, le musée s'intègre harmonieusement dans le nouvel aménagement urbain, créant des synergies avec les autres fonctions proposées dans le cadre du projet de renouvellement urbain.

---

## CONCLUSION GENERALE

---

## Conclusion générale

La revitalisation des centres historiques en déclin est un enjeu majeur pour de nombreuses villes, et Tipaza ne fait pas exception. Dans notre mémoire, nous avons exploré ce thème à travers une stratégie de renouvellement urbain dans un cadre d'urbanisme durable.

Cette stratégie a mené à la mise en place de plusieurs concepts tels que la ville des courtes distances, la mobilité douce, et la notion de rue et de voie partagée. Ces actions visent à redynamiser le centre en déclin en le rendant plus attractif et durable.

Dans notre démarche de renouvellement urbain, nous avons abordé des actions de reconversion des friches urbaines, comme les hangars, ainsi que la restructuration et le réaménagement des espaces publics tels que la placette, le port et les voies. Concernant la mobilité, nous avons proposé une notion de rue et de voie partagée qui vise à promouvoir la mobilité douce, à améliorer la mobilité urbaine et à diminuer l'effet de la voiture.

De plus, nous avons traité le sujet de la mixité fonctionnelle en proposant de nouvelles infrastructures urbaines qui permettront par la suite de répondre aux besoins fonctionnels des habitants tout en rendant à la ville son caractère touristique et historique. Dans le même cadre vient s'insérer une proposition d'un parcours et des activités maritimes qui rendent à la ville sa vocation maritime. Ces interventions ont été adoptées suite aux résultats obtenus dans notre analyse urbaine.

Les hypothèses formulées au début de notre recherche ont été confirmées, l'adoption d'une stratégie de renouvellement urbain s'est avérée primordiale pour revitaliser ce centre historique en déclin par :

- La restructuration du paysage urbain hétérogène,
- La revitalisation des zones délaissées,
- L'optimisation de l'utilisation des sols,
- La requalification des espaces publics en priorisant les piétons dans l'aménagement des rues et en revitalisant les places publiques par un réaménagement centré autour de l'expérience de l'utilisateur.

Ces éléments se sont révélés nécessaires pour renforcer l'attractivité du centre historique de Tipaza.

---

En conceptualisant un programme diversifié intégrant des usages urbains et maritimes avec des fonctions attractives, Tipaza pourrait non seulement améliorer la qualité de vie de ses habitants, mais aussi attirer de nouveaux visiteurs et investisseurs. Ces initiatives contribueraient ainsi à stimuler le développement socio-économique de la région et à consolider sa réputation en tant que ville maritime dynamique et culturellement riche.

Pour aller de l'avant dans la revitalisation des centres historiques, il est impératif d'explorer de nouvelles pistes qui intègrent pleinement les principes de durabilité et d'inclusivité. Cela pourrait inclure le développement de politiques urbaines qui favorisent la rénovation énergétique des bâtiments pour réduire leur empreinte carbone et améliorer leur efficacité énergétique.

De plus, l'intégration de solutions numériques et de technologies intelligentes pourrait jouer un rôle crucial dans la gestion des flux de personnes, la réduction des déchets et l'optimisation des ressources urbaines. En parallèle, encourager les initiatives de participation citoyenne et les coopérations entre acteurs publics et privés permettrait de garantir une mise en œuvre efficace et équitable des projets de revitalisation, tout en répondant aux besoins diversifiés des communautés locales.

Dans ce contexte stimulant de revitalisation urbaine, l'expérience de Tipaza illustre le potentiel de transformation des centres historiques en moteurs de développement durable et inclusif. En préservant son identité tout en intégrant des innovations modernes, Tipaza se positionne non seulement comme un lieu de mémoire vivante mais aussi comme un modèle inspirant pour d'autres villes confrontées aux mêmes défis. Cette approche holistique, qui allie préservation culturelle, développement économique local et engagement communautaire, ouvre la voie à un avenir où les citoyens peuvent prospérer tout en préservant leur héritage collectif.

---

## BIBLIOGRAPHIE

---

## **Bibliographie**

### **Ouvrages :**

- Berezowska-Azzag, Ewa. Guide Du Projet Urbain. Comprendre La Démarche Du Projet Urbain. Editions Synergie. Alger, 2012.
- CHARLOT-VALDIEU Catherine, OUTREQUIN Philippe. L'urbanisme durable - Concevoir un écoquartier. Editions du Moniteur. Vol. 1. Paris, 2009.
- Conrad Wise and Anne Erdos, eds. Museum Vol XXVI, N° 3/4, 1974 Museum Architecture, 1974.
- Djellouli, Yamna, Cyria Emelianoff, Ali Bennisr, and Jacques Chevalier. L'étalement urbain. Un processus incontrôlable ? - Yamna Djellouli, Cyria Emelianoff, Ali Bennisr, Jacques Chevalier, 2010.
- Gospodini, CA Brebbia, and E. Tiezzi. La ville durable V : régénération urbaine et durabilité, 2008.
- Kevin Lynch. L'image de la cité. Paris, 1976.
- Moreno, Carlos, Didier Chabaud, Catherine Gall, and Florent Pratlong. VILLE DU 1/4 D'HEURE : DU CONCEPT À LA MISE EN OEUVRE Chaire ETI -IAE Paris Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2020.
- Philippe Panerai, Jean-Charles Depaule, and Marcelle Demorgon. Analyse urbaine - Philippe Panerai, Jean-Charles Depaule, Marcelle... - Librairie Eyrolles, 1999.
- Riviere, Georges-Henri. La Museologie. Cours De Museologie, Textes Et Temoignages, 1993.
- Speck, Jeff. WALKABLE CITY : How Downtown Can Save America, One Step at a Time. Reprint édition. New York : North Point Press, 2013.
- Sue McGlynn, Graham Smith, Alan Alcock, Paul Murrain, and Ian Bantly. Environnements réactifs. 1er éd. New York, 1985.
- Vivre en ville. CONCEPTION ET MISE EN ŒUVRE DE RUES APAISÉES : Outils Pour Concilier Accessibilité, Convivialité et Sécurité Sur Les Rues Partagées et Les Rues Étroites. Vivre en ville. Québec, 2020.

### **Chapitre d'un livre :**

- Gob, André, and Noémie Drouguet. "Chapitre 8 - L'architecture des musées." In La muséologie, 4e éd. :272–92. Collection U. Paris : Armand Colin, 2014. <https://doi.org/10.3917/arco.droug.2014.01.0272>.

- 
- Gob, André, and Noémie Drouguet. "Introduction." In *La muséologie*, 5e éd. :11–17. Collection U. Paris : Armand Colin, 2021. <https://doi.org/10.3917/arco.gob.2021.01.0011>.

### **Documents administratifs :**

- Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU), Centre d'Etudes & de Réalisations en Urbanisme de Blida (URBAB).
- Plan Permanent de Mise en Valeur des Sites Archéologiques (PPMVSA), Direction de la culture de Tipasa.

### **Article et diverses publications :**

- Badariotti, Dominique. "Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale.," December 22, 2006. <https://shs.hal.science/halshs-00121821>.
- Claire. "Arenc, quartier souhaité (4/4)." euromedhabitants.com (blog), March 30, 2020. <https://www.euromedhabitants.com/arenc-4/>.
- Da Cunha, A. "Nouvelle écologie urbaine et urbanisme durable. De l'impératif écologique à la qualité urbaine." *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, no. 65 (2015): 5–25.
- Haëntjens, Jean. "La ville frugale, une alternative à l'urbanisme écolo-normatif?" *Constructif* 63, no. 3 (2022): 92–96. <https://doi.org/10.3917/const.063.0092>.
- Hnaka, Atmane, and El Mati Ouarmassi. "Les relations ville-port : essai bibliographique" 23, no. 1 (2021).
- Jégouzo, Yves. "La notion de renouvellement urbain." *Cahiers du GRIDAUH* 27, no. 4 (2014): 13–24. <https://doi.org/10.3917/cdg.027.0013>.
- Kacemi, Malika. "Protection du littoral en Algérie entre gestion et législation. Le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran, Algérie)." *Droit et société* 73, no. 3 (2009) : 687–701. <https://doi.org/10.3917/drs.073.0687>.
- Laure, Veirier. "Des Quartiers Historiques Pour Tous : Une Approche Sociale et Humaine Pour Une Revitalisation Durable, Brochure à l'attention Des Autorités Locales - UNESCO Bibliothèque Numérique," 2008, 7,19.
- Sandra, Perez, Laurent Chapelon, Karine Emsellem, Paul Allard, Sylvie Christofle, Jean-Paul Ferrier, Giovanni Fusco, et al. "L'interface : Contribution à l'analyse de l'espace Géographique." *Espace Géographique*, March 3, 2008.

- 
- Sandra, Perez, isabelle mor, Giovanni Fusco, Sylvie Christofle, Paul Allard, and Sébastien Gadal. “Interfaces Multi-Échelles : Une Approche Exploratoire Appliquée Au Littoral Niçois,” November 10, 2021.
  - Verhage, Roelof, and Marie Leroy. “Développement urbain durable : Comment apprendre des expériences d'écoquartiers ?” *Géocarrefour* 89, no. 4 (December 27, 2014): 235–45. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.9558>.

### **Documents pédagogiques :**

- AOUISSI, Khalil. “Cours N°03 | PDF | Mer | Mer Méditerranée,” 2016 2015.
- Djellata, Amel. “Cours Projet et Contexte Urbain M2 Architecture Dr Djellata,” January 1, 2021.

### **Thèses et mémoires :**

- BEHIRI, Abdelkader. “Pour un développement durable des villes historiques côtières : cas de la ville de Cherchell.” EPAU, 2017.
- BUI TO, Uyen. “L’Intégration Du Développement Durable Dans Les Projets de Quartier : Le Cas de La Ville d’Hanoï - PDF Free Download,” 2012. <https://docplayer.fr/41896424-L-integration-du-developpement-durable-dans-les-projets-de-quartier-le-cas-de-la-ville-d-hanoi.html>.
- DJABALLAH, Ahmed Chakib. “Processus de conduite des projets de renouvellement urbain : question de la maîtrise d’ouvrage urbaine.” Alger, 2008.
- PISTONE, Ivan. “Urban Coasts in Socio-Ecological Transition. A Framework to Analyse the City-Sea Interface.” Phdthesis, DiARC - Department of Architecture; ESPACE (UMR 7300), 2023. <https://theses.hal.science/tel-04123152>.
- Uson Guardiola, Ezequiel, Josep Vives Rego, and Diana Uson Maimo. “Case Study of Urban Property Development along the Barcelona Seafront Employing Sustainable Strategies.” *Global Science & Technology Forum (GSTF)*, 2016. [https://doi.org/10.5176/2301-394X\\_ACE16.120](https://doi.org/10.5176/2301-394X_ACE16.120).
- ROBERT, Samuel. “L’urbanisation du littoral : espaces, paysages et représentations. Des territoires à l’interface ville-mer.” Université de Bretagne Occidentale, 2019. [https://hal.science/tel-02350064/file/2\\_HDR\\_SRobert\\_Vol1\\_final.pdf](https://hal.science/tel-02350064/file/2_HDR_SRobert_Vol1_final.pdf).
- Sijakovic, Milan, and Eduard Bru. “‘Between the City and Sea: Urban Waterfront Regeneration’.” n.d.

---

### **Entrevues :**

- Dr. MEZOUAR Khodir, professeur en génie côtier à l'Ecole National Supérieur de Science de la Mer et de l'Aménagement du Littoral (ENSSMAL), 2024.
- Mr. KEMEUR Mohamed, directeur de l'Office de Gestion et d'Exploitation des Biens Culturels (OGEBC), 2024.

### **Documents Internet :**

#### **Documents PDF**

- "4. Densité & Formes Urbaines | PDF | Renouvellement Urbain | Urbanisation."
- "07-22barcelona-Francais\_cle09f517.Pdf."
- "2019-02-13\_Livret\_DE\_charté-Compressed.Pdf."
- ADEME, ed. "Réussir la planification et l'aménagement durables : les cahiers techniques de l'AEU2. Vol. 5. Construire la ville sur elle-même," juin 2015.
- Blanco, Sergio. "LA RÉHABILITATION URBAINE DANS LE CADRE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT," 2008, 33.
- "C5Dvelopper-l-Usage-Mixte-de-l-Espace-publicVF2022pdf.Pdf."
- Catherine CHARLOT-VALDIEU, Philippe OUTREQUIN. "La démarche HQE2R de conduite de projet de renouvellement urbain intégrant le développement durable," 2004.
- Direction des Etudes Prospectives de la Documentation et de l'Informatique. "MINISTÈRE DE LA CULTURE," 2008.
- Direction d'Urbanisme 22@ Barcelona, ed. "La Transformation Urbaine de Zones Industrielles de Poblenou," 2012.
- "Dossier-de-presse\_VF2023.Pdf."
- "DP-Romanitémusee-seul\_HD.Pdf."
- DREAL and CEREMA. "Gestion économe de l'espace : quelles traductions dans les SCoT ?" December 2016.
- "Etude Waterfronts.Pdf."
- "EUROMÉDITERRANÉE.Pdf."
- "Guide\_technique\_des\_voies\_de\_circulation\_douce\_-\_conseil\_ge\_ne\_ral\_.Pdf."
- Jacquot, Sébastien. "Culture et renouvellement urbain," n.d.

- 
- Lassalle, Ambroise, and Caroline Papin. “Le Musée Régional de la Narbonne Antique (MuRÉNA) : un nouveau lieu de valorisation du patrimoine.” *Patrimoines du Sud*, no. 2 (August 1, 2015).
  - “Le-Centre-Historique-\_-Portion-de-La-Ville-et-Source-de-Sa-Révision-et-Correction.Pdf,” n.d.
  - Ministère de l’Aménagement du Territoire de l’Urbanisme de l’Habitat et de la Politique de la ville. “Référentiel de l’urbanisme durable,” October 2017.
  - MTQ. “Guide d’application - Rue partagée,” 2019.
  - Musée de la romanité. “VOUS ETES ICI, PLAN DU MUSEE,” 2021.
  - Nouel, Frédéric, and Étienne Chesneau. “10 PREMIÈRES RÉFLEXIONS JURIDIQUES SUR « LA VILLE DU QUART D’HEURE »,” 2021.
  - “Nr\_348\_les\_enjeux\_du\_renouvellement\_urbain. Pdf.”
  - “Volet2\_politiques\_urbaines\_grandes\_metropoles\_capstone. Pdf.”

### Documents Web

- <https://www.archdaily.com/896316/musee-de-la-romanite-de-nimes-2portzamparc-nil-elizabeth-de-portzamparc>.
- <https://www.archdaily.com/973483/narbo-via-museum-foster-plus-partners>.
- <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/257>.
- <https://www.ornikar.com/code/cours/route/types-voies/chaucidou>.
- <https://collectivitesviables.org/etudes-de-cas/montreal%C2%A0-concilier-rue-partagee-et-accessibilite-universelle-1.aspx>.
- <https://metropolitiques.eu/Ville-du-quart-d-heure-ville-des-GAFA.html>.
- <https://chroniques-architecture.com/la-ville-du-quart-dheure-ecran-de-fumee/>.
- <https://marais-louvre.fr/la-ville-du-quart-dheure-de-quoi-parle-t-on>.
- <https://worldarchitecture.org/article-links/emcgv/foster-partners-completes-narbo-via-museum-of-roman-antiquities-in-france.html>.
- <https://www.erco.com/fr/projets/culture/musee-narbo-via-narbonne-7630/>.
- <https://www.quebec.ca/transports/circulation-securite-routiere/regles-conseils-mode-transport/pieton/rue-partagee>.
- <https://icom.museum/fr/ressources/normes-et-lignes-directrices/definition-du-musee/>.
- <https://www.kone.fr/actus-temoignages/decryptages/ville-du-quart-dheure.aspx>.

- 
- [https://www.lemonde.fr/societe/article/2023/06/30/la-ville-du-quart-d-heure-et-son-inventeur-sous-le-feu-nourri-des-complotistes\\_6179884\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2023/06/30/la-ville-du-quart-d-heure-et-son-inventeur-sous-le-feu-nourri-des-complotistes_6179884_3224.html).
  - <https://fr.euronews.com/next/2021/09/17/qu-est-ce-que-la-ville-du-quart-d-heure-et-comment-peut-elle-changer-nos-vies>.
  - <http://www.garciabarba.com/islasterritorio/paseando-por-el-distrito-22/>.
  - <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-enjeux-du-renouvellement-urbain/>.
  - <https://uis.unesco.org/fr/glossary-term/musee>.

---

## Table de figure

Figure 1: Schéma de la structure de mémoire. ....	17
Figure 2: Schémas des étapes de la démarche traditionnelle d'un projet urbain. ....	22
Figure 3: Schéma de définition établi dans le cadre d'une réflexion commune menée par la DREAL, et les DDT de la région Midi-Pyrénées en 2013.....	24
Figure 4: Schéma des opérations du renouvellement urbain. ....	25
Figure 5: Schéma de principe de la ville du quart d'heure. ....	27
Figure 6: Schéma des avantages et défis de la ville du quart d'heure. ....	27
Figure 8: Plaque signalétique de la rue partagée. ....	28
Figure 7: Photo d'une rue partagée.....	28
Figure 9: Principes d'une rue partagée universellement accessible. ....	30
Figure 10: Schéma conceptuel de l'interface ville-mer.....	30
Figure 11: Carte de croissance de Gênes. ....	34
Figure 12: Les plans de régénération urbaine de Gênes. ....	36
Figure 13: Les plans de régénération urbaine de Barcelone.....	38
Figure 14: Stratégies et programme de régénération urbaine de Marseille. ....	41
Figure 15: Photo aérienne de la ville de Tipasa. ....	43
Figure 16: Cartes de situation régionale de Tipasa.....	43
Figure 17: Carte des limites et accessibilités de Tipasa. ....	43
Figure 18: Carte de Tipasa de la période phénicienne.....	44
Figure 20: Carte la ville coloniale et ses extensions.....	44
Figure 19: Carte de Tipasa de la période romaine. ....	44
Figure 21: Carte de Tipasa de la période post-coloniale. ....	44
Figure 22: Carte synthétique de la croissance de Tipasa. ....	45
Figure 23: Photos montrent Les éléments naturels de Tipasa. ....	45

---

Figure 25: Carte des servitudes de Tipasa. ....	46
Figure 24: Carte des équipements de Tipasa. ....	46
Figure 26: Situation de l'aire d'étude. ....	47
Figure 27: Limites de l'aire d'étude. ....	47
Figure 28: Accessibilités de l'aire d'étude. ....	47
Figure 29: Carte du système viaire de l'aire d'étude. ....	48
Figure 31: Carte de rapport plein et vide (bâti/ non bâti). ....	48
Figure 30: Carte de système parcellaire de l'aire d'étude. ....	48
Figure 32: Carte de typologies de bâti de l'aire d'étude. ....	48
Figure 33: Carte des gabarits de l'aire d'étude. ....	48
Figure 34: Carte d'état de bâti de l'aire d'étude. ....	49
Figure 35: Carte de la perméabilité physique (connexion avec la ville). ....	49
Figure 36: Coupe schématique de la topographie de l'aire d'étude. ....	49
Figure 37: Carte de la perméabilité physique (connexion entre les entités du quartier). .....	49
Figure 40: Photos de quelques équipements de l'aire d'étude. ....	50
Figure 39: Coupe schématique de la perméabilité visuelle. ....	50
Figure 38: Carte de la perméabilité visuelle. ....	50
Figure 42: Photo de la placette. ....	50
Figure 45: Photos des façades des nouvelles constructions. ....	50
Figure 44: Photos des façades coloniales. ....	50
Figure 41: Photo de la RN11. ....	50
Figure 43: Photo du port. ....	50
Figure 46: Carte des parcours. ....	51
Figure 47: Photo de la RN11. ....	51

---

---

Figure 48: Photo du parcours administratif. ....	51
Figure 49: Photo du parcours de la marine. ....	51
Figure 50: Photo de la voie piétonne. ....	51
Figure 51: Photo du parcours de croissance. ....	52
Figure 52: Photo du parcours culturel. ....	52
Figure 54: Carte des quartiers sensorielles. ....	52
Figure 53: Carte des limites sensorielles. ....	52
Figure 57: Photos du port de Tipasa. ....	53
Figure 55: Carte des nœuds de l'aire d'étude. ....	53
Figure 56 : Carte des points de repère de l'aire d'étude. ....	53
Figure 58: Façades rythmées horizontalement. ....	53
Figure 59: Façade rythmé verticalement. ....	53
Figure 60: Schéma du Skyline de l'axe culturel (Rue Chahid BOUKHETACHE). ....	53
Figure 61: Façade du bâtiment de la radio. ....	53
Figure 62: Photos des différentes constructions dans l'aire d'étude. ....	54
Figure 63: Image mentale de la ville de Tipasa. ....	54
Figure 64: Photo aérienne de l'aire d'intervention. ....	54
Figure 66: Carte d'accessibilité de l'aire d'intervention. ....	55
Figure 65: Carte de situation et limites de l'aire d'intervention. ....	55
Figure 67: Carte de la topographie de l'aire d'intervention. ....	55
Figure 68: Coupe de la topographie de l'aire d'intervention. ....	55
Figure 69: Carte des vues et directions préférentielles de l'aire d'étude. ....	55
Figure 71: Carte des équipements existants. ....	56
Figure 70: Photos des constructions du noyau historique. ....	56

---

<i>Figure 72: Radar d'évaluations des thématiques en état actuel.</i> .....	56
Figure 73: Schéma de stratégie d'intervention.....	59
Figure 76: Carte des sens des voies. ....	60
Figure 75: Carte des circuits de bus projetés a l'échelle de la ville. ....	60
Figure 74: Carte des fonctions projetés. ....	60
Figure 77: Carte d'intervention sur l'espace vert. ....	61
Figure 78: Carte d'intervention sur l'espace public. ....	61
Figure 79: Configuration '01' de la voie partagée (véhicule, bus, cycliste, piéton)....	61
Figure 80: Configuration '02' de la voie partagée (véhicule, cycliste, piéton). ....	61
Figure 81: Schéma de la rue partagée.....	61
Figure 82: Schéma de récupération des eaux pluviales. ....	62
Figure 83: Illustration d'utilisation des panneaux photovoltaïques. ....	62
Figure 85: Plan d'aménagement globale.....	62
Figure 84: Illustration de système de collecte de déchet. ....	62
Figure 86: Schéma de public ciblé. ....	67
Figure 87: Schéma d'un parcours muséologique. ....	68
Figure 88: Photo illustrative de l'éclairage du musée. ....	69
Figure 89: Photo du musée Narbo Via.....	70
Figure 90: Organigramme spatial de Narbo via. ....	70
Figure 91: Plan RDC et 1er étage du musée Narbo via.....	71
Figure 92: Photo du musée de la romanité. ....	72
Figure 93: Organigramme du musée de la romanité. ....	72
Figure 94: Plans des étages du musée de la romanité.....	73
Figure 95: Photo du musée actuel. ....	76

---

Figure 96: Photo aérienne du site d'intervention. ....	77
Figure 97: Programme de l'ancien musée. ....	78
Figure 98: Carte de la forme et les dimensions du terrain d'intervention. ....	78
Figure 101: Coupe BB du terrain d'intervention. ....	79
Figure 100: Coupe AA. ....	79
Figure 99: Carte de la topographie du terrain d'intervention. ....	79
Figure 102: Carte de l'accessibilité du terrain d'intervention. ....	79
Figure 103: Schéma de stratégie d'intervention. ....	82
Figure 104: Organigramme fonctionnel du projet. ....	82
Figure 105: Organigramme spatial du projet. ....	83
Figure 106: Illustration de l'idée de projet. ....	83
Figure 107: Schéma de la matérialisation de l'idée. ....	84
Figure 108: Schéma de perméabilité ....	84
Figure 109: Schéma de concept d'intégration. ....	85
Figure 110: Genèse de la forme, relation au site. ....	86
Figure 111: Genèse de la forme, évidence. ....	86
Figure 112: Genèse de la forme, prolongement et continuité. ....	86
Figure 113: Genèse de la forme, fragmentation et soustraction. ....	86
Figure 114: Genèse de la forme, articulation. ....	86
Figure 115: Schéma de l'affectation du programme du projet. ....	87
Figure 116: Schéma de l'organisation fonctionnelle du projet. ....	87
Figure 117: Schéma du système distributif du musée. ....	87
Figure 118: Schéma du parcours muséologique. ....	88
Figure 119: Plan structurel du projet. ....	88

---

Figure 120: Genèse d'aménagement extérieur. ....	88
Figure 122: Schema de systeme constructif romain. ....	89
Figure 123: Schéma explicatif de la façade. ....	89
Figure 121: Photos d'ambiance d'aménagement extérieurs. ....	89
Figure 125: Photo illustre le système de récupération des eaux pluviales. ....	89
Figure 124: Photo d'une toiture végétalisée. ....	89

### **Liste des tableaux**

Tableau 1: Tableaux de l'analyse SWOT. ....	54
Tableau 2: Tableau des problématiques. ....	56
Tableau 3: Tableau des recommandations. ....	57
Tableau 4: Tableau programmatique. ....	60
Tableau 5: Tableau du programme général du projet. ....	80
Tableau 6: Tableau surfacique du programme. ....	81

---

# ANNEXES

## ANNEXE 01 : Plan Permanent de Mise en Valeur des Sites Archéologiques (PPMVSA)

Le Plan Permanent de Mise en Valeur des Sites Archéologiques est un ensemble de mesures et de directives élaborées pour protéger, préserver, restaurer et valoriser les sites archéologiques.

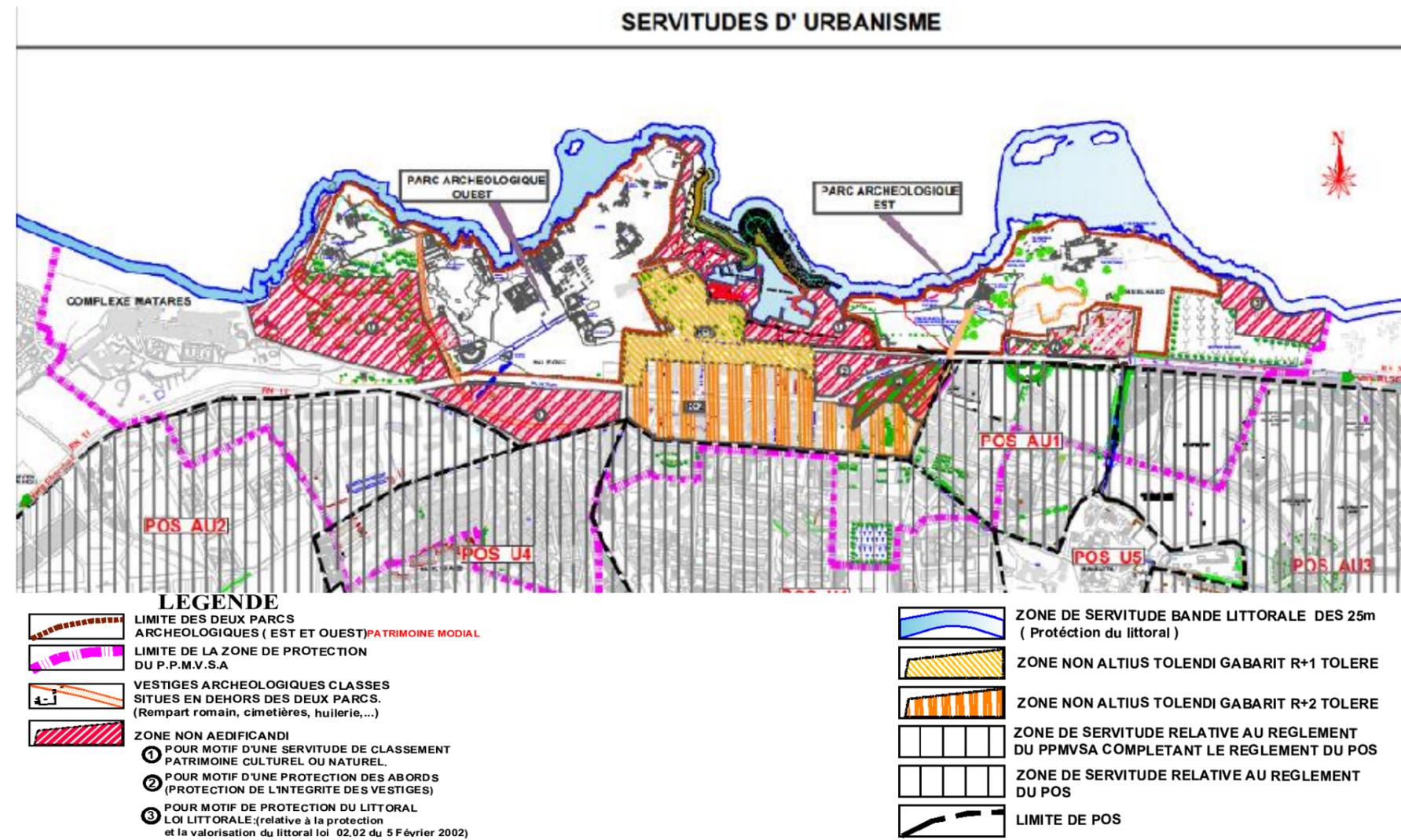
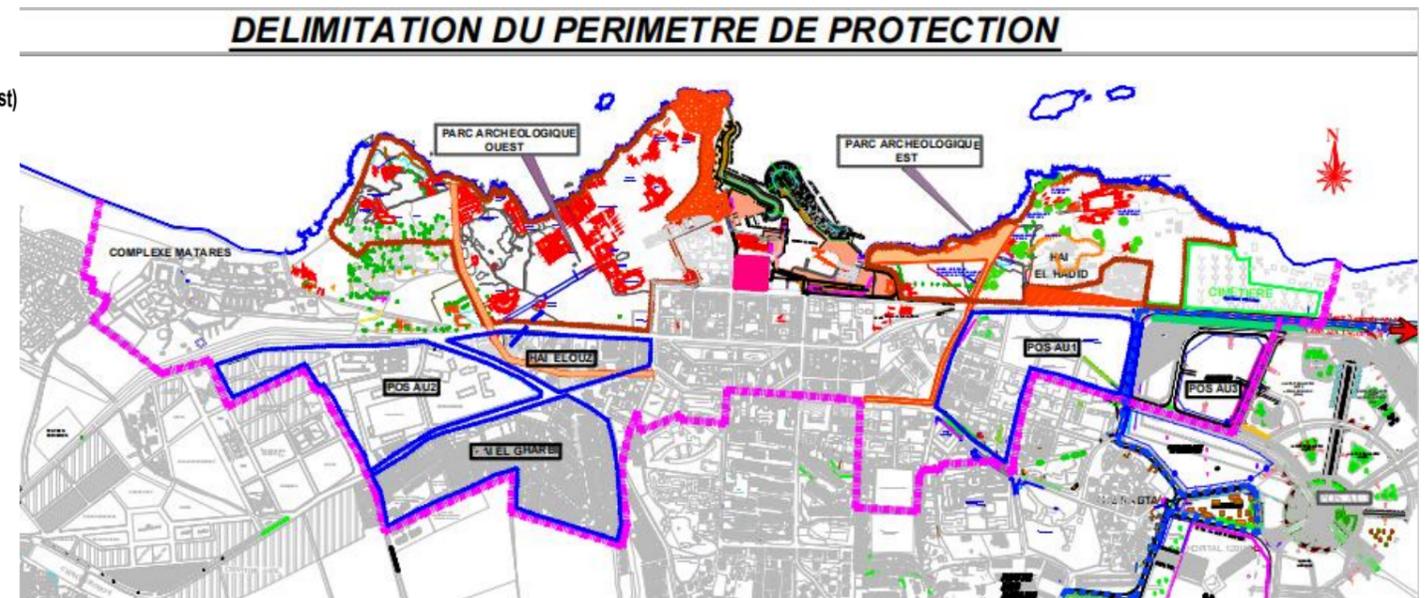
Ce plan vise à assurer la conservation à long terme de ces sites, en tenant compte de leur importance historique, culturelle et patrimoniale.

C'est un instrument qui avait fixé des règles applicables à l'urbanisme et à la construction, en précisant :

- Les modalités d'occupation des sols par rapport aux contraintes archéologiques et de protection des abords : Zones non-aedificandi.
- Les prescriptions techniques de structures : Altius Tolendi.
- Les invariants typologiques architecturaux et de détails et de choix des matériaux.

### • Règlement :

- Les installations techniques sur les toits doivent être intégrées dans le volume des toitures à pente.
- Les toitures en pente de 15 à 30% avec des tuiles plates ou rondes sont recommandées.
- Les terrasses construites doivent être réversibles, situées à 1,50 mètre de la limite du trottoir et ne pas dépasser 15 mètres carrés.
- Les kiosques sont autorisés sous conditions strictes, avec une emprise au sol limitée à 8 mètres carrés et une harmonie avec l'environnement.
- Les marchandises exposées à la vente sur l'espace public et les installations de cuisson sont interdites sur le domaine public.
- Toute manifestation artistique ou commerciale sur les sites archéologiques classés nécessite une autorisation préalable.
- Le stationnement est interdit près des sites archéologiques classés, à l'exception des véhicules prioritaires et de service.
- Des bornes d'arrêt basses mécaniques sont recommandées pour restreindre l'accès des véhicules particulier.



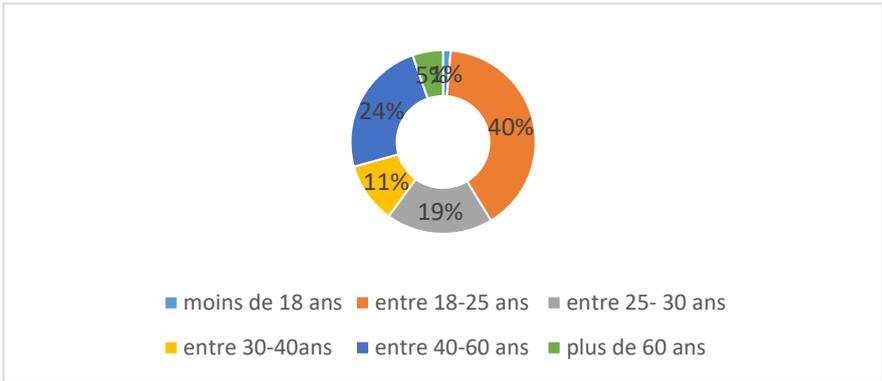
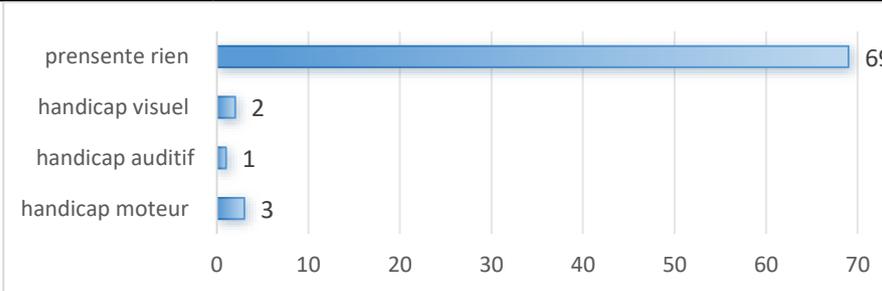
## **ANNEXE 01 : Plan Permanent de Mise en Valeur des Sites**

### **Archéologiques (PPMVSA)**

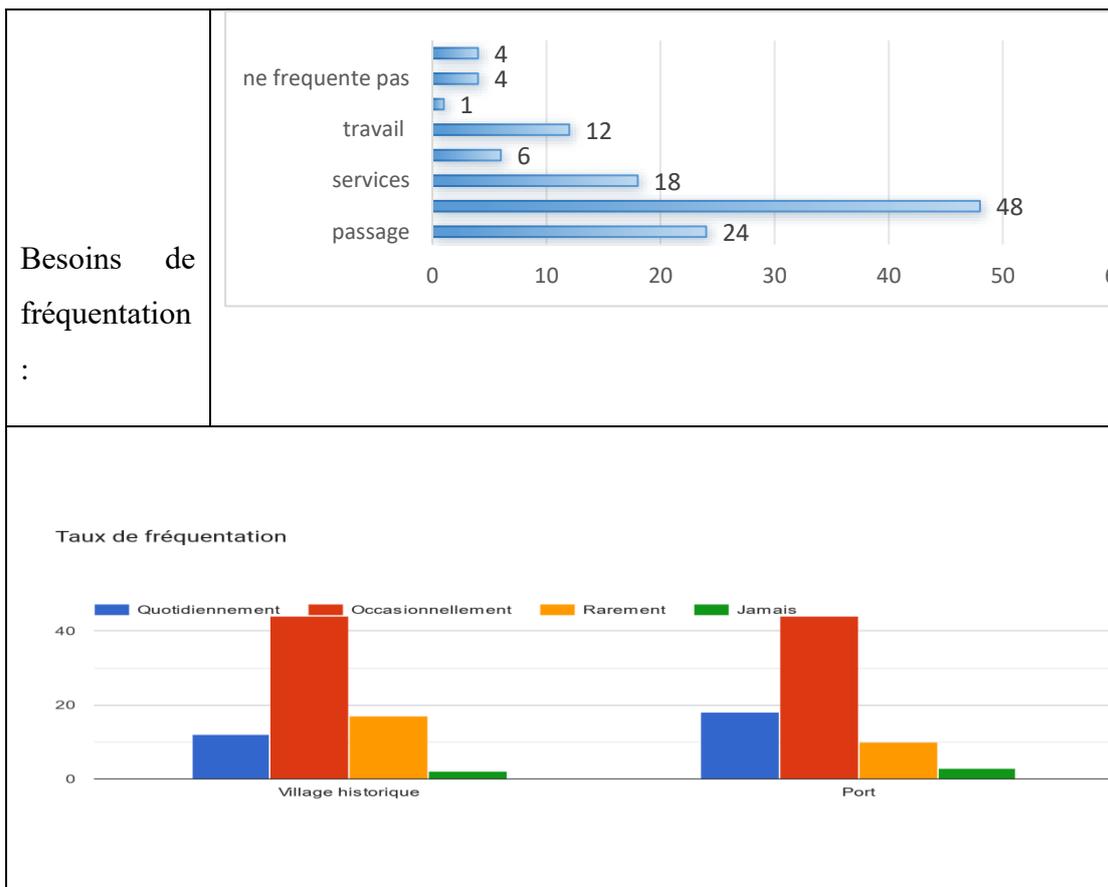
- Pour favoriser la circulation piétonne, la réduction de la chaussée mécanique à un seul véhicule avec une vitesse limitée à 30 km/h est recommandée.
- Les parkings des visiteurs aux abords des vestiges doivent avoir un revêtement spécifique délimité par des bandes de pavés d'un matériau d'une couleur différente. L'utilisation de béton ainsi que les sols sablés est strictement interdites.
- Les constructions nouvelles doivent être desservies par des voies publiques ou privées et suivre l'alignement des façades des bâtiments voisins. Toutes dispositions doivent être prise pour assurer la manœuvre et le stationnement des véhicules sans créer la perturbation et le danger pour la circulation.
- Le nombre d'accès en relation avec l'espace public de toute construction nouvelle autorisée doit rester dans une proportion raisonnable par rapport aux besoins de l'immeuble projeté.
- La démolition concerne toutes les constructions situées dans la zone de protection du PPMVSA qui nuisent à l'environnement et à l'aspect urbain. La nécessité de démolition vise à permettre la mise en valeur du site. Seules les structures sans intérêt architectural et en état avancé de vétusté et de précarité sont concernées.
- Les activités à risque d'incendie, d'explosion ou de pollution atmosphérique sont interdites.
- Aucune fondation profonde enterrée n'est tolérée.

## ANNEXE 02 : Résultats des questionnaires

**Tableau 1:** Les caractéristiques sociodémographiques

<i>Les questions</i>	<i>Les réponses</i>	
Le sexe	Femme	46 (61,3%)
	Homme	29(38,7%)
Catégories d'Age	 <p>■ moins de 18 ans ■ entre 18-25 ans ■ entre 25- 30 ans ■ entre 30-40ans ■ entre 40-60 ans ■ plus de 60 ans</p>	
Etes-vous une personne a mobilité réduite ?	Non	59(89,4%)
	Oui	7(10,6%)
Si oui, de quelle catégorie êtes-vous:	 <p>presente rien 69 handicap visuel 2 handicap auditif 1 handicap moteur 3</p>	
Etes-vous habitant de la ville ?	Non	55(73,3%)
	Oui	20(26,7%)

## ANNEXE 02 : Résultats des questionnaires

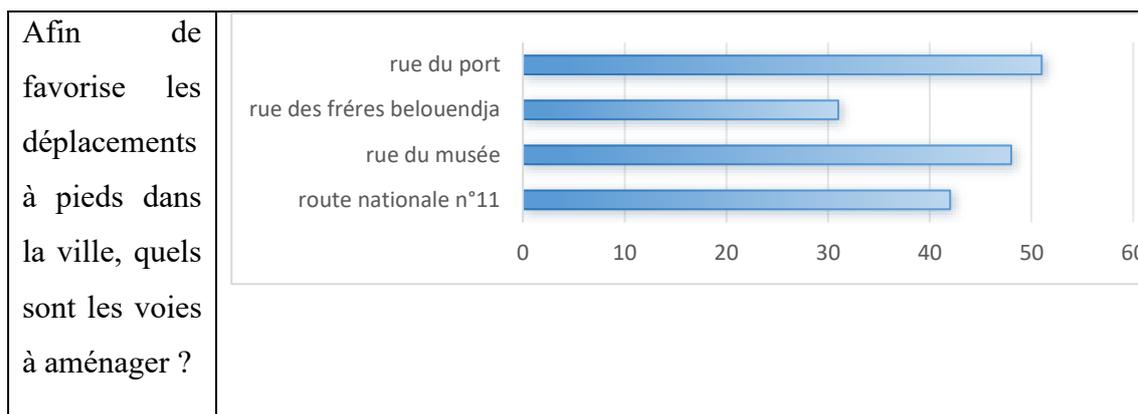


## ANNEXE 02 : Résultats des questionnaires

**Tableau2:** Les différents moyens de mobilité

Les questions	Les réponses																							
<p>Modes de déplacements :</p> <table border="1"> <caption>Modes de déplacements</caption> <thead> <tr> <th>Destination</th> <th>En voiture</th> <th>En bus</th> <th>A pieds</th> <th>En vélo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pour vous rendre au quartier historique , vous v...</td> <td>52</td> <td>12</td> <td>18</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Pour vous rendre au port , vous vous déplacez :</td> <td>52</td> <td>8</td> <td>26</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Pour vous rendre au site archéologique , vous vous dépla...</td> <td>52</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>					Destination	En voiture	En bus	A pieds	En vélo	Pour vous rendre au quartier historique , vous v...	52	12	18	0	Pour vous rendre au port , vous vous déplacez :	52	8	26	0	Pour vous rendre au site archéologique , vous vous dépla...	52	15	15	0
Destination	En voiture	En bus	A pieds	En vélo																				
Pour vous rendre au quartier historique , vous v...	52	12	18	0																				
Pour vous rendre au port , vous vous déplacez :	52	8	26	0																				
Pour vous rendre au site archéologique , vous vous dépla...	52	15	15	0																				
Les difficultés lors de vos déplacements	Non	19(25,3%)																						
	Oui	56(74,7%)																						
Si oui, lesquels :	<table border="1"> <caption>Si oui, lesquels :</caption> <thead> <tr> <th>Raison</th> <th>Nombre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>manque de sécurité</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>manque de transport</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>manques de stationnement</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>Embouteillage</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table>				Raison	Nombre	manque de sécurité	11	manque de transport	23	manques de stationnement	33	Embouteillage	35										
Raison	Nombre																							
manque de sécurité	11																							
manque de transport	23																							
manques de stationnement	33																							
Embouteillage	35																							
Trouvez-vous la possibilité de transport en commun		Suffisante	Sécurisée	Confortable																				
	Oui	13	21	08																				
	Non	40	26	37																				
	Je ne sais pas	22	28	21																				

## ANNEXE 02 : Résultats des questionnaires



**Tableau3:** Représentative des différents besoins en stationnement

<i>Les questions</i>	<i>Les réponses</i>	
Selon vous, l'offre de stationnement au quartier est-elle suffisante ?	Oui	10 (13,3%)
	Non	65(86,7%)
Trouvez-vous que les points de stationnement sont bien répartis sur le territoire ?	Oui	11(14,7%)
	Non	64(85,3%)
Est-il possible de stationner sa voiture en dehors du quartier et circuler en utilisant d'autres alternatives ?	Oui	21(28%)
	Non	54(72%)

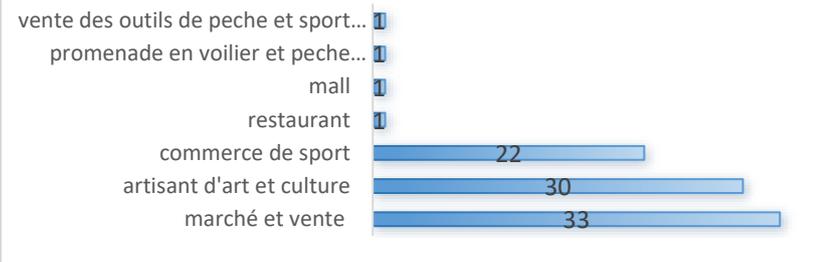
## ANNEXE 02 : Résultats des questionnaires

**Tableau4** : Les paysages et l'aménagement des espaces public

Les questions	Les réponses																													
Qu'est-ce qui caractérise l'environnement et le cadre de vie à Tipaza ?	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Option</th> <th>Nombre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>la mer</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>le Restaurants du poisson, la pêche...</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>le port, la placette et la mosqué</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>la vue sur chenoua</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td>le paysagedes sites archiologique...</td> <td>69</td> </tr> <tr> <td>le caractère rurale du quartier</td> <td>28</td> </tr> </tbody> </table>		Option	Nombre	la mer	2	le Restaurants du poisson, la pêche...	1	le port, la placette et la mosqué	1	la vue sur chenoua	39	le paysagedes sites archiologique...	69	le caractère rurale du quartier	28														
Option	Nombre																													
la mer	2																													
le Restaurants du poisson, la pêche...	1																													
le port, la placette et la mosqué	1																													
la vue sur chenoua	39																													
le paysagedes sites archiologique...	69																													
le caractère rurale du quartier	28																													
Repères : quels sont les éléments les plus marquants de la ville selon vous ?	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Option</th> <th>Nombre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>tombeau de la chrétienne</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>le phare</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>la place des martyrs</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td></td> <td>22</td> </tr> <tr> <td></td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>le port</td> <td>65</td> </tr> </tbody> </table>		Option	Nombre	tombeau de la chrétienne	1		2		2	le phare	20	la place des martyrs	59		22		21	le port	65										
Option	Nombre																													
tombeau de la chrétienne	1																													
	2																													
	2																													
le phare	20																													
la place des martyrs	59																													
	22																													
	21																													
le port	65																													
Les espaces publics (parcs, place, espaces verts...) sont-ils :	OUI	NON																												
	Suffisants	12	63																											
Trouvez-vous les aménagements (jeux ; bancs, promenade...)	OUI	NON																												
	Suffisants	9	66																											
	En bon état	18	57																											
<p>L'offre en équipements cités ci-dessous vous parait-elle adaptée au besoin ?</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Équipement</th> <th>Oui</th> <th>Non</th> <th>Ne sait pas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ecole</td> <td>30</td> <td>10</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>petite enfance et préscolaire</td> <td>20</td> <td>15</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Jeunesse</td> <td>15</td> <td>35</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>Personnes âgées</td> <td>10</td> <td>35</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>Loisirs et sport</td> <td>15</td> <td>40</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Culture</td> <td>25</td> <td>35</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table>			Équipement	Oui	Non	Ne sait pas	Ecole	30	10	35	petite enfance et préscolaire	20	15	40	Jeunesse	15	35	25	Personnes âgées	10	35	25	Loisirs et sport	15	40	20	Culture	25	35	10
Équipement	Oui	Non	Ne sait pas																											
Ecole	30	10	35																											
petite enfance et préscolaire	20	15	40																											
Jeunesse	15	35	25																											
Personnes âgées	10	35	25																											
Loisirs et sport	15	40	20																											
Culture	25	35	10																											

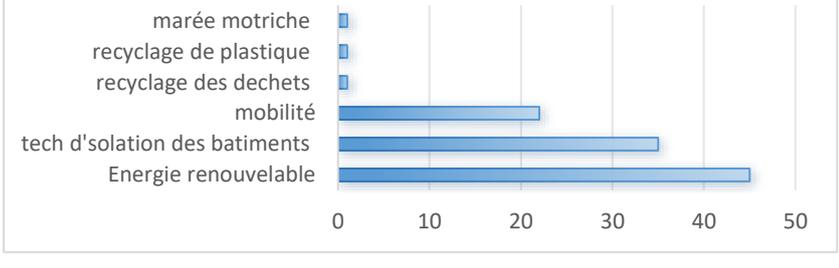
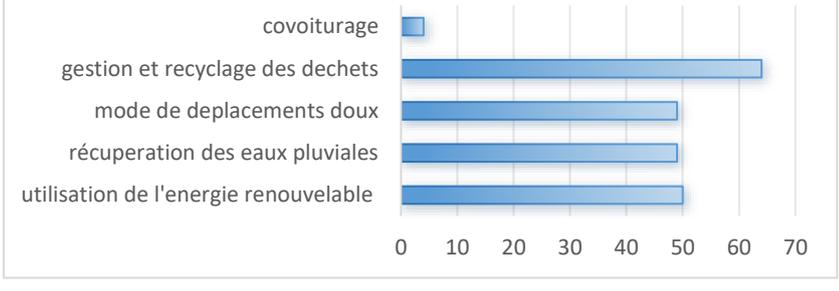
## ANNEXE 02 : Résultats des questionnaires

**Tableau5** : Les différents besoins en commerces

<i>Les questions</i>	<i>Les réponses</i>																	
Existe-il des besoins particuliers au niveau des commerces de proximité qui ne répondent pas q vos attentes ?	Oui	50(64,9%)																
	Non	25(35,1%)																
Si oui, pour quel type de commerces ?	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type de commerce</th> <th>Nombre de réponses</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>vente des outils de peche et sport...</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>promenade en voilier et peche...</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>mall</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>restaurant</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>commerce de sport</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>artisan d'art et culture</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>marché et vente</td> <td>33</td> </tr> </tbody> </table>		Type de commerce	Nombre de réponses	vente des outils de peche et sport...	1	promenade en voilier et peche...	1	mall	1	restaurant	1	commerce de sport	22	artisan d'art et culture	30	marché et vente	33
Type de commerce	Nombre de réponses																	
vente des outils de peche et sport...	1																	
promenade en voilier et peche...	1																	
mall	1																	
restaurant	1																	
commerce de sport	22																	
artisan d'art et culture	30																	
marché et vente	33																	

## ANNEXE 02 : Résultats des questionnaires

**Tableau6** : Les différents moyens de gestion des ressources

<i>Les questions</i>	<i>Les réponses</i>															
Etes-vous au courant de systèmes d'économie d'énergie ?	Oui	27 (35,1%)														
	Non	48 (64,9%)														
Si oui, lesquels ?	 <table border="1" data-bbox="520 748 1359 1016"> <thead> <tr> <th>Moyen</th> <th>Nombre de répondants</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>marée motrice</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>recyclage de plastique</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>recyclage des déchets</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>mobilité</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>tech d'isolation des batiments</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>Energie renouvelable</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table>		Moyen	Nombre de répondants	marée motrice	2	recyclage de plastique	2	recyclage des déchets	2	mobilité	22	tech d'isolation des batiments	35	Energie renouvelable	45
Moyen	Nombre de répondants															
marée motrice	2															
recyclage de plastique	2															
recyclage des déchets	2															
mobilité	22															
tech d'isolation des batiments	35															
Energie renouvelable	45															
Envisagez-vous d'adopter au moins un de ces dispositifs pour participer à l'économie d'énergie ?	 <table border="1" data-bbox="520 1068 1359 1359"> <thead> <tr> <th>Moyen</th> <th>Nombre de répondants</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>covoiturage</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>gestion et recyclage des déchets</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>mode de déplacements doux</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>récupération des eaux pluviales</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>utilisation de l'énergie renouvelable</td> <td>48</td> </tr> </tbody> </table>		Moyen	Nombre de répondants	covoiturage	5	gestion et recyclage des déchets	65	mode de déplacements doux	48	récupération des eaux pluviales	48	utilisation de l'énergie renouvelable	48		
Moyen	Nombre de répondants															
covoiturage	5															
gestion et recyclage des déchets	65															
mode de déplacements doux	48															
récupération des eaux pluviales	48															
utilisation de l'énergie renouvelable	48															

## ANNEXE 03 : Les composants de la muséologie

### 1. L'exposition

Il y a quatre catégories d'exposition : l'exposition permanente, l'exposition temporaire, l'exposition itinérante, l'exposition virtuelle.

\* L'exposition permanente d'un musée sont composées d'une sélection d'œuvres présentées dans des salles dédiées, suivant un parcours et un agencement choisi, souvent chronologique ou thématique. Certaines œuvres peuvent être mises en réserve pour des besoins de conservation, tandis que d'autres peuvent être prêtées à d'autres institutions.

\* L'exposition temporaire sont exposées pour des périodes plus courtes, généralement de 2 à 6 mois. Elles peuvent inclure des œuvres appartenant au musée ainsi que des prêts de collectionneurs privés ou d'autres musées. Les expositions temporaires offrent une nouvelle expérience de visite en présentant des œuvres inédites, qu'il s'agisse d'un seul artiste, d'une thématique spécifique ou d'une collection particulière. Elles contribuent à renouveler les connaissances sur un sujet donné et servent également de moyen de communication pour le musée, en suscitant un nouvel intérêt et en diversifiant leur public.

\* L'exposition itinérante est un événement où des œuvres d'art sont déplacées d'un lieu à un autre. Généralement organisée par un musée ou une galerie d'art, elle offre une présentation temporaire des œuvres.

\* L'exposition virtuelle dans le domaine de l'archéologie est une présentation en ligne d'artefacts et de découvertes historiques. Cette approche novatrice permet de partager des trésors archéologiques avec un public mondial. Les musées d'archéologie peuvent tirer parti de cette technologie pour étendre leur portée et accroître leur réputation. De plus, les chercheurs et les archéologues peuvent utiliser ces expositions virtuelles pour partager leurs découvertes, élargir leurs réseaux et promouvoir la compréhension de l'histoire et de la culture à travers le monde.

### 2. Le parcours muséologique

Le parcours dans les expositions muséales est un élément crucial de l'expérience des visiteurs, tout aussi important que l'éclairage ou le design graphique. Il agit comme une interface permettant le dialogue entre les scénographes, les muséologues, les médiateurs et les visiteurs. Bien que largement admis, le concept de parcours reste abstrait et difficile à définir précisément.

Ce premier point est de la plus haute importance puisqu'il va guider tous les aspects de l'exposition. La notion de « conception globale » porte sur l'objectif que l'on s'est fixé. Cherche-t-on, par exemple, à privilégier l'aspect esthétique des objets exposés ? Veut-on évaluer et démontrer leur valeur scientifique ou historique ? Dans le premier cas, il s'agit de procurer au visiteur une expérience esthétique et plaisante, alors que dans le second cas de figure, la démarche se veut plus pédagogique.

- Les caractéristiques d'un parcours muséographique :

\*Le programme du parcours de visite se fonde sur une connaissance approfondie des collections.

\*Le programme du parcours de visite est au service d'un message clair et pertinent à destination des publics.

\*Le programme du parcours de visite est pensé par le musée, traduit en besoins par le programmiste et réalisé par l'architecte.

\*Le programme du parcours de visite consiste à établir et ordonner la liste des objets des collections qui seront présentés dans le circuit de visite. C'est une proposition de lecture et d'interprétation qui repose sur le choix raisonné des objets montrés au public, en indiquant quelles sont les œuvres majeures et le mode de présentation souhaité.

### 3. La conservation et la sécurité

La stratégie fondamentale dans la conservation et la sécurité des collections :

\* Le musée constitue en soi une première protection entre le milieu extérieur et les collections.

\* Un toit robuste est essentiel pour protéger les objets exposés contre les précipitations locales, en particulier les objets organiques, ainsi que la plupart des objets inorganiques. De plus, des murs, fenêtres et portes fiables sont indispensables pour prévenir les dommages causés par les conditions météorologiques, les ravageurs, les voleurs amateurs et les actes de vandalisme sur les artefacts.

\* Un inventaire des collections à jour.

\* Il est recommandé d'utiliser des sacs, des enveloppes ou des vitrines pour protéger les petits objets fragiles, ceux susceptibles d'être endommagés par l'eau, la pollution locale ou les insectes. Ces emballages doivent être résistants à la poussière, hermétiques si possible, et fabriqués à partir de matériaux tels que le polyester ou le polyéthylène transparent. Cette mesure s'applique à divers objets tels que les textiles, les archives et les monnaies.

\* Toutes les portes et fenêtres doivent être équipées de systèmes de verrouillage pour assurer au moins le niveau de sécurité d'une maison standard.

\* Un système de détection des intrusions, qu'il soit humain ou électronique, doit avoir une capacité de réaction plus rapide que le temps nécessaire à un intrus amateur pour casser les serrures ou fracturer les fenêtres.

\* La présence d'un système d'extinction automatique d'incendie, ou d'autres systèmes modernes équivalents, peut être nécessaire pour assurer la sécurité, sauf si tous les matériaux de construction et les objets de collection sont ininflammables.

\* Il est crucial de traiter rapidement tous les problèmes d'humidité soutenue excessive, car elle peut rapidement engendrer divers risques tels que la formation de moisissures, la corrosion et des déformations importantes.

## **ANNEXE 03 : Les composants de la muséologie**

\* Les normes concernant l'humidité et la température étaient simples et rigides. L'objectif était d'obtenir 21°C, 50% HR et très peu de fluctuations.

### **4. L'éclairage**

Les normes d'éclairage dans les musées énonçaient que les textiles et les œuvres sur papier devaient être éclairés à seulement 50 lux et les tableaux et autres surfaces peintes à 150 lux.

Lorsqu'on éclaire un tableau ou une sculpture, il est essentiel de choisir une température de couleur appropriée pour chaque œuvre. Généralement, des valeurs comprises entre 3000K et 4500K sont utilisées, avec un indice de rendu des couleurs (CRI) très élevé, idéalement entre 95 et 97. Le CRI joue un rôle crucial dans la capacité de l'éclairage à reproduire fidèlement les couleurs, donc sa correction doit être soigneusement considérée.

- Types de luminaires :

\* Quand on parle de types de luminaires à utiliser dans l'éclairage d'un musée, le plus courant est d'utiliser encastrée avec down lights. Ces types de luminaires sont utilisés pour l'éclairage général, fixe et de passage des personnes, ainsi que pour l'éclairage des pièces. Il est important de créer une bonne uniformité afin de ne pas créer d'ombres.

\* Projecteurs, ils sont utilisés pour éclairer des œuvres d'art, car les œuvres sont itinérantes et leur orientation est susceptible de devoir se déplacer.

\* Luminaires suspendus, ces types de luminaires sont utilisés uniquement pour décorer des espaces spécifiques, des espaces communs ou des espaces de travail.

- Types d'éclairage

\* Dans l'éclairage des musées, la distribution de la lumière et le choix des luminaires sont essentiels pour créer une atmosphère adéquate. Les types d'éclairage recommandés incluent:

\* L'éclairage ponctuel ou d'accentuation pour mettre en valeur des œuvres ou des détails spécifiques.

\* L'éclairage général de base pour fournir une luminosité uniforme.

\* L'éclairage uniforme et enveloppant pour créer une ambiance cohérente.

\* Pour éviter l'éblouissement, il est préférable d'utiliser des luminaires avec une source lumineuse encastrée ou d'utiliser des accessoires tels que des diffuseurs. L'objectif principal de ces choix d'éclairage est d'assurer un confort visuel maximal et une atmosphère attrayante qui complète les expositions du musée.

## ANNEXE 04 : Tableau des exigences

Fonction	Exigence
Accueil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visibles dès l'entrée.</li> <li>• prévoir un panneau d'affichage et de signalisation clair.</li> <li>• Installer un mobilier confortable et assurer un bon éclairage naturel ou artificiel.</li> <li>• Prévoir un système de billetterie efficace pour réduire le temps d'attente des visiteurs.</li> <li>• Les espaces d'accueil doivent être flexibles pour s'adapter aux besoins changeants du musée.</li> </ul>
Exposition	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer un éclairage naturel contrôlé et, si nécessaire, utiliser un éclairage artificiel.</li> <li>• Installer un mobilier adapté pour l'exposition de la collection et facile à entretenir. Contrôler l'humidité et la température.</li> <li>• Assurer la sécurité par l'installation de caméras de surveillance et de systèmes d'alarme.</li> <li>• La disposition des artefacts dans les salles doit faciliter la circulation des visiteurs et tenir compte des personnes à mobilité réduite.</li> <li>• Assurer le confort acoustique nécessaire. Éviter tout éblouissement, réflexion et tache lumineuse non désirée.</li> <li>• Offrir de la flexibilité et une ouverture des espaces d'exposition vers l'extérieur.</li> <li>• Directives Pour les puissances d éclairage Pièces d'exposition très sensibles 50-80 lux Pièces d'exposition sensibles 100-150 lux Pièces d'exposition peu sensibles 150-300 lux</li> <li>• <i>Salles d'exposition une température comprise entre 15 et 18°C en hiver et entre 20 et 22 °C En été.</i></li> <li>• <i>L'humidité: Un taux compris entre 55 et 60 est idéal pour le bois, entre 50 et 55 pour la toile et entre 45 et 50 pour le papier. Une humidité de l'air maximale de 40 doit être respectée pour les métaux</i></li> </ul>
Apprentissage / Découverte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les espaces d'apprentissage doivent être interactifs et flexibles pour garantir leur accessibilité à tous les visiteurs.</li> <li>• Assurer une isolation phonique des salles de travail.</li> <li>• Mettre en place un traitement acoustique pour les salles de conférences et les auditoriums.</li> <li>• Les salles d'animation peuvent être autonomes mais doivent être à proximité des fonctions complémentaires.</li> </ul>
Consommation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La disposition des espaces de consommation et de vente dans le musée doit être fluide et intuitive avec des zones clairement définies</li> <li>• C'est l'espace doit maximiser le confort des visiteurs avec un mobilier confortable et un agencement pratique des comptoirs pour la vente</li> <li>• Planifier la disposition de ces espaces d'une manière à permettre un flux régulier des visiteurs</li> </ul>
administration	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilier : design et haut de gamme Grand bureau ou un bureau d'angle, avec plateau réglable . une table supplémentaire (ou un bureau avec retour) siège ergonomique rangements sécurisés</li> <li>• confort thermique : température entre 20/25°C</li> <li>• ventilation : un débit de 25 m<sup>3</sup>/h</li> <li>• confort acoustique: seuil de 40 db</li> <li>• confort visuel : 500 lux</li> <li>• Accès de l'extérieur doit être indépendant</li> <li>• Une bonne position qui permettra un bon contrôle</li> </ul>
restauration	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doit être à proximité de l'espace d'exposition</li> <li>• Protéger des dangers qui peuvent atteindre les œuvres (humidité, poussière, pollution)</li> <li>• Résistance à l'eau des sols, des murs, des cloisons et des plafonds .</li> <li>• Résistance au feu</li> <li>• Le contrôle de la pression d'air, de la température et si nécessaire de l'hygrométrie dans les compartiments de l'installation doit être parfaitement défini</li> <li>• Prévoir, si nécessaire, notamment en fonction des dimensions du laboratoire, une issue de secours étanche</li> </ul>
reserves	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Directives Pour les puissances d éclairage Pièces d'exposition très sensibles 50-80 lux Pièces d'exposition sensibles 100-150 lux Pièces d'exposition peu sensibles 150-300 lux</li> <li>• <i>Salles d'exposition une température comprise entre 15 et 18°C en hiver et entre 20 et 22 °C En été.</i></li> <li>• <i>L'humidité: Un taux compris entre 55 et 60 est idéal pour le bois, entre 50 et 55 pour la toile et entre 45 et 50 pour le papier. Une humidité de l'air maximale de 40 doit être respectée pour les métaux</i></li> </ul>
Locaux technique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• identification et facilite d'accès pour les services de secours.</li> <li>• Emplacement loin des espaces accessibles au public mais facilement accessible par le personnel</li> <li>• La hauteur sous-plafond recommandée est de 2,60 m minimum.</li> </ul>
Logistique du bâtiment	<p>accès au personnel de surveillance seulement</p> <p>EMPLACEMENT : Éviter la proximité immédiate avec les locaux à usage collectif ou administratif</p>

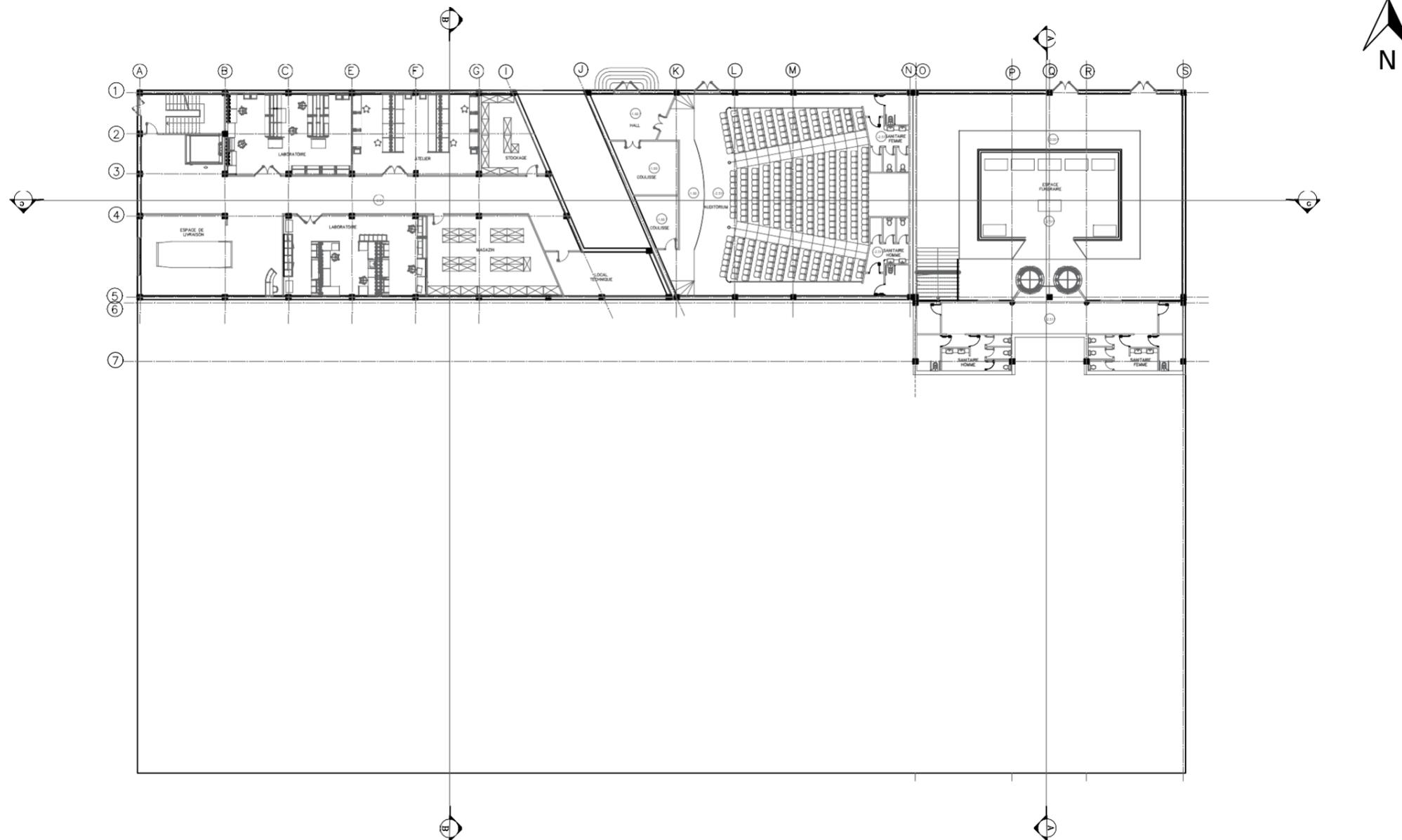
ANNEXE 05 : Dossier graphique du projet

• Plan RDC



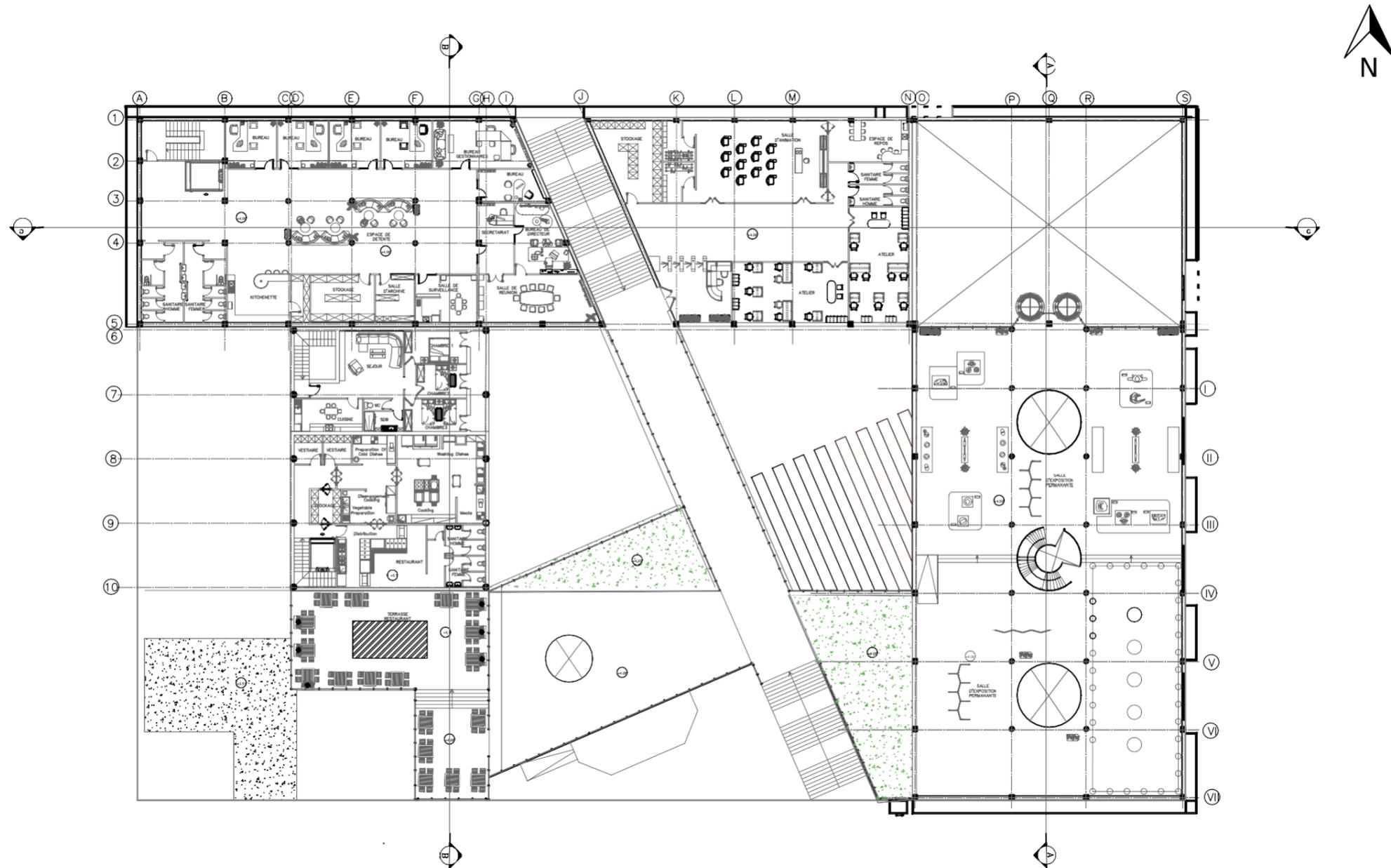
# ANNEXE 05 : Dossier graphique du projet

- Plan entresol



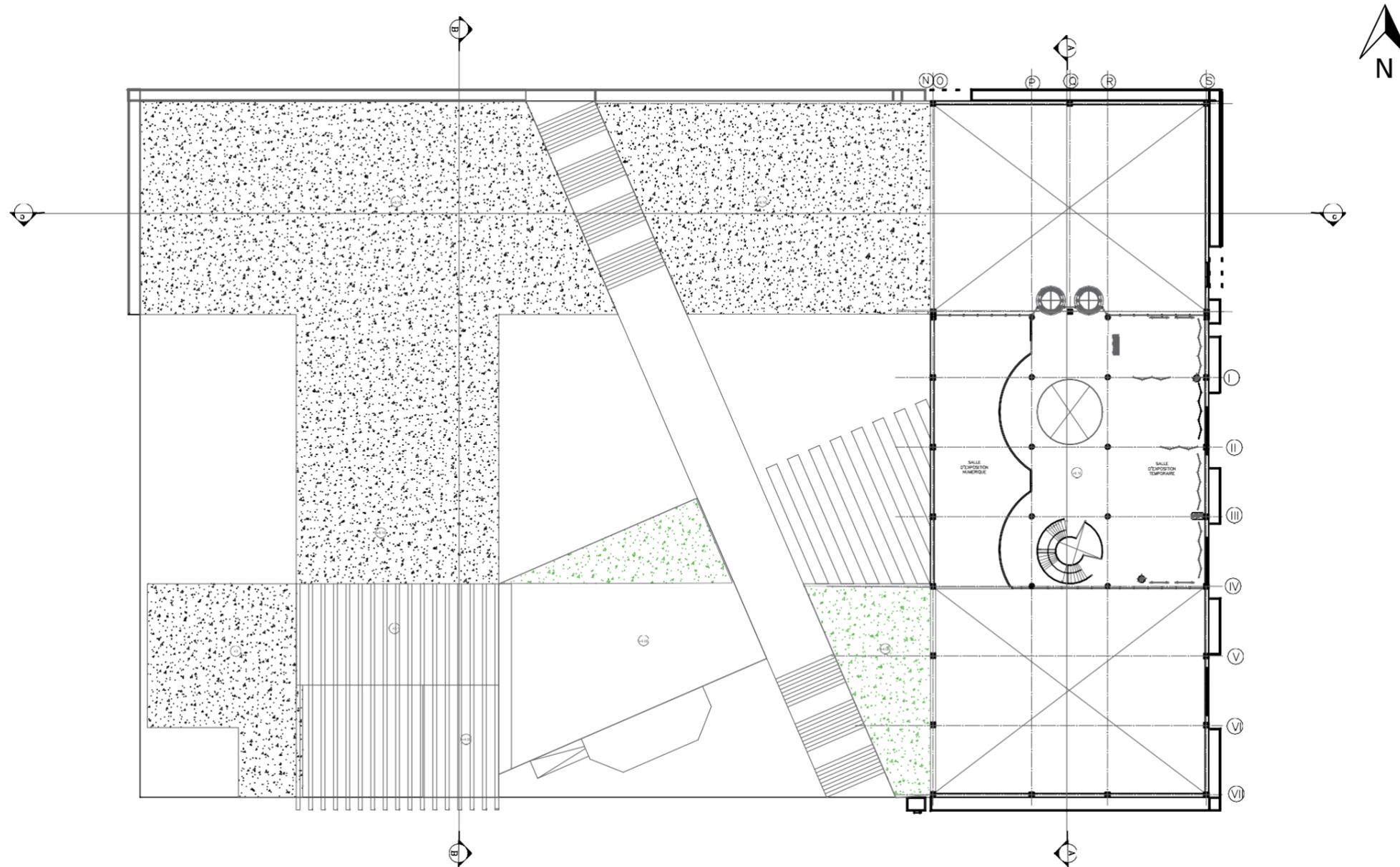
ANNEXE 05 : Dossier graphique du projet

• Plan R+1



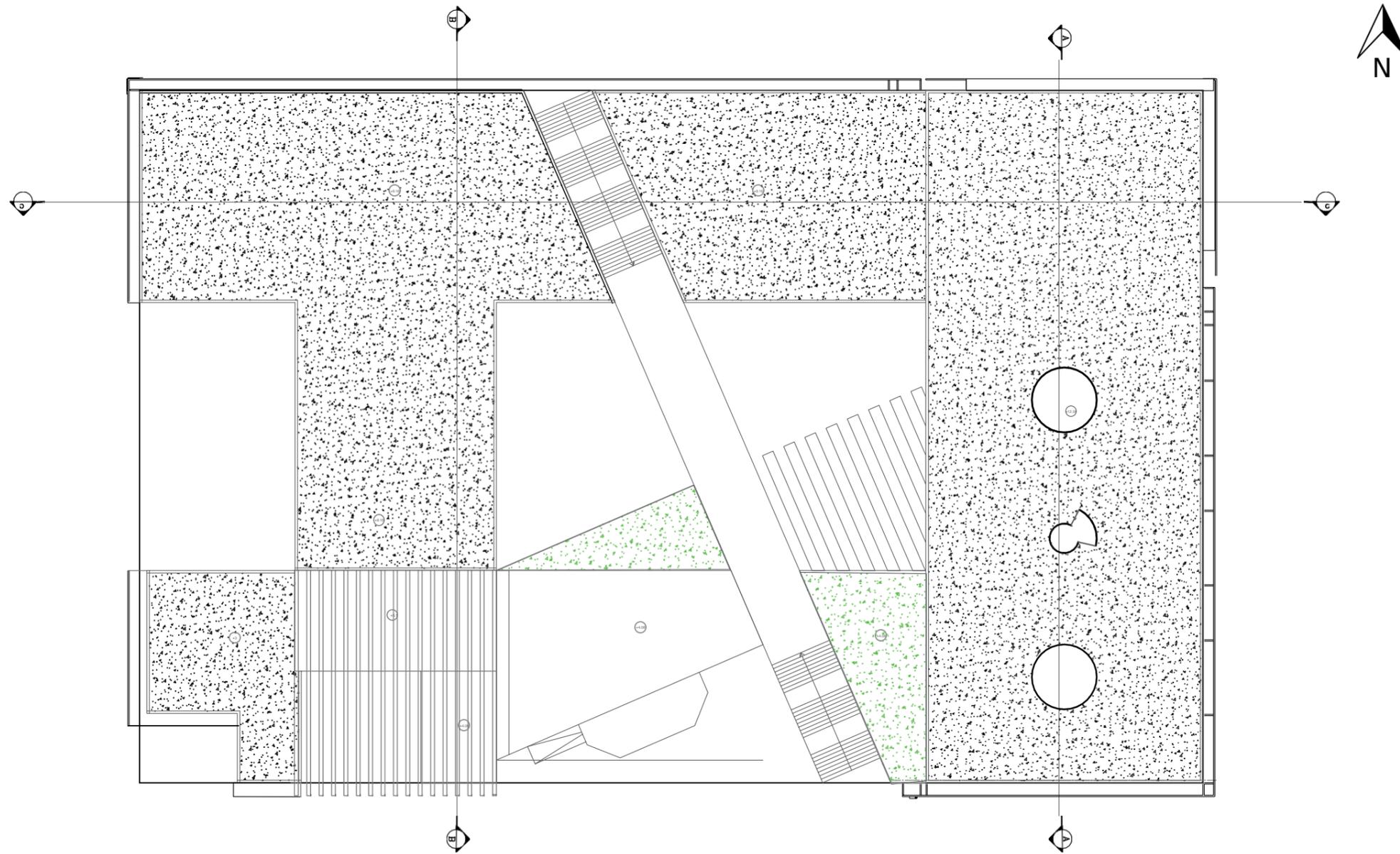
ANNEXE 05 : Dossier graphique du projet

• Plan R+2



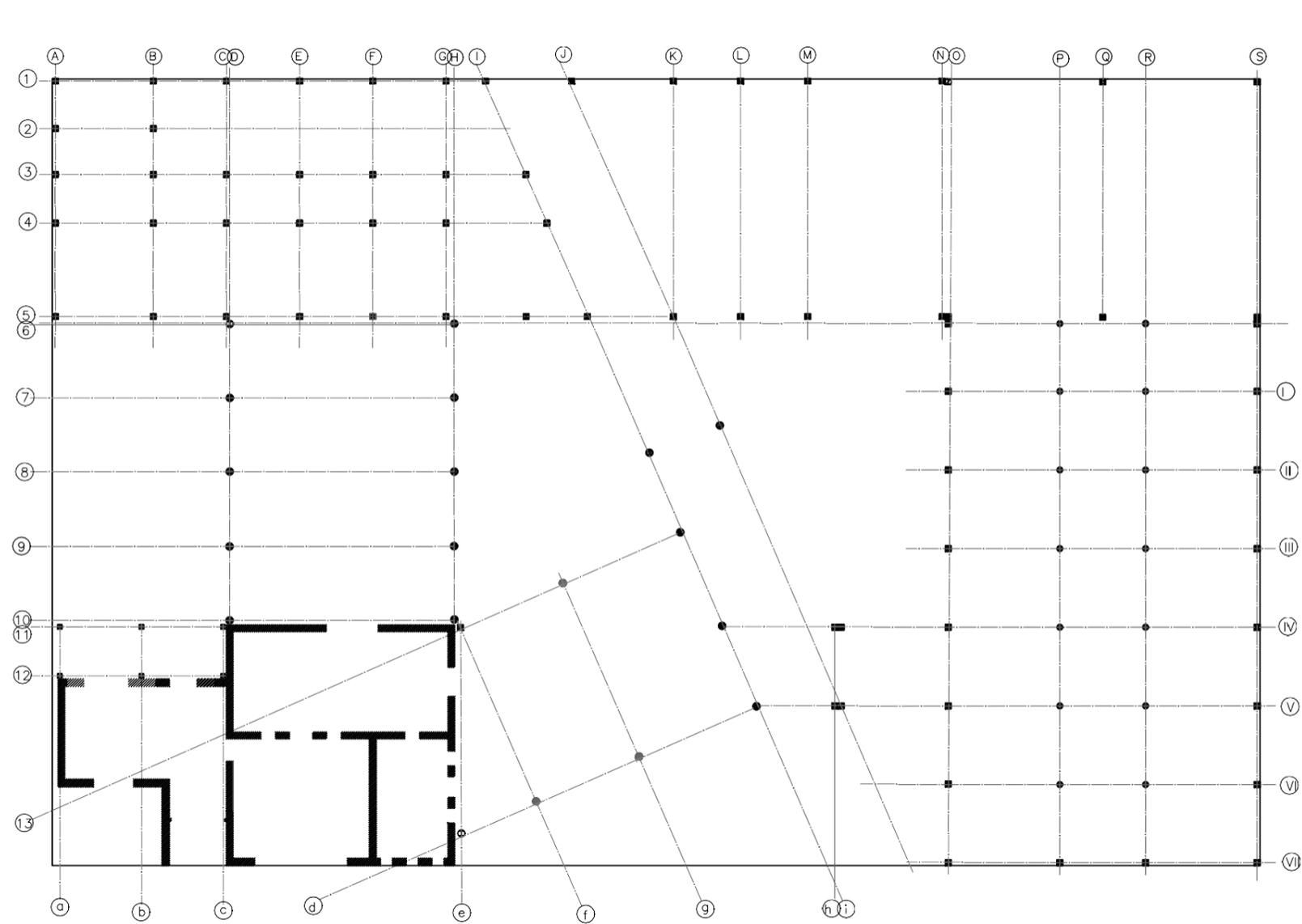
ANNEXE 05 : Dossier graphique du projet

• Plan toiture



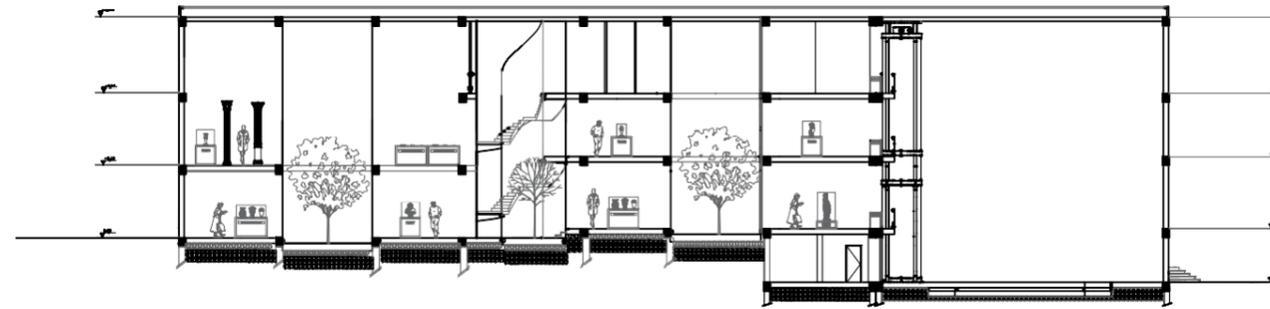
ANNEXE 05 : Dossier graphique du projet

• Plan de structure

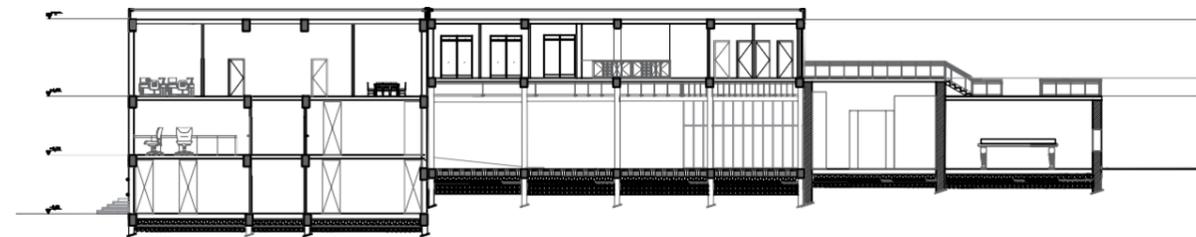


**ANNEXE 05 : Dossier graphique du projet**

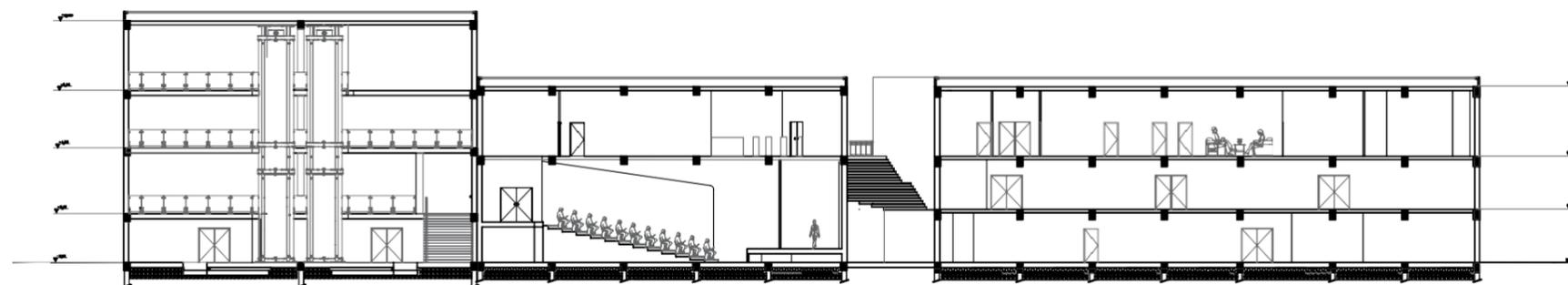
• **Coupes**



**Coupe A-A**



**Coupe B-B**



**Coupe C-C**

## ANNEXE 05 : Dossier graphique du projet

### • Façades



Façade principale (Sud)



Façade Est



Façade arrière (Nord)



Façade Ouest

### • Vues



**ANNEXE 05 : Dossier graphique du projet**

• **Plan de masse**



• **Rendus intérieurs (Espace funéraire)**

