

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



Mémoire de Master

Université 08 Mai 1945 de Guelma

Faculté des Sciences et de la Technologie

Département de : **Architecture**

Spécialité : **Architecture**

Option : Architecture urbaine

Intitulé : la mobilité douce en tant que conducteur de la
régénération urbaine.

Cas de l'ancien centre-ville de Guelma

PFE : Musée d'archéologie.

Présenté par : Maimouna RADJAI

Sous la direction de : Dr. Amina CHOUAHDA

2022

Remerciement

Je tiens à remercier avant tout
ALLAH

Qui m'a donné la force et le courage pour terminer mes études et élaborer ce modeste travail.

Mes sincères gratitudee à Dr. CHOUAHDA Amina pour la qualité de son enseignement, ses conseils et son intérêt incontestable qu'il porte à tous les étudiants.

Un grand merci à mes parents qui croient toujours et inconditionnellement en moi et qui me sont soutenues non seulement spirituellement, mais aussi logistiquement lors de la rédaction de ce mémoire.

En guise de reconnaissance, je tiens à témoigner mes sincères remerciements à toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin au bon déroulement de mon mémoire de fin d'étude et à l'élaboration de ce modeste travail.

RADJAI Maimouna.

Table de matière

REMERCIEMENT

TABLE DE MATIERE

TABLE DES ILLUSTRATIONS

GLOSSAIRE DES SIGNES ET DES ABREVIATIONS

INTRODUCTION

GENERALE.....2

PROBLEMATIQUE.....4

OBJECTIFS.....6

METHODOLOGIE.....6

STRUCTURE DU

MEMOIRE :.....7

PREMIERE PARTIE : PARTIE THEORIQUE

INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE

PREMIER CHAPITRE : LA REGENERATION URBAINE COMME OPERATION DE L'ARCHITECTURE URBAINE

INTRODUCTION :.....8

1-LE BESOIN DE LA « REGENERATION URBAINE » DANS LES CENTRES

HISTORIQUES.....8

1-1-ESSAI DE DEFINITION DE LA REGENERATION URBAINE :..... 8

1-2- DIMENSIONS, OBJECTIFS ET STRATEGIES DE LA REGENERATION URBAINE 10

1-3-1- Dimensions : 10

1-3-2- Objectifs : 11

1-3-3- Stratégies : 12

1-4- LE CONTEXTE DE DURABILITE DANS LA REGENERATION URBAINE..... 12

1-4- 1- Au niveau politique et institutionnel 13

1-4- 2- Au niveau économique 14

1-4-3- Au niveau environnemental 14

1-4-4- Au niveau social..... 16

2-LE ROLE DES ACTEURS IMPLIQUES DANS L'OPERATION DE LA REGENERATION

URBAINE.....17

2-1- LES ACTEURS LOCAUX 17

2-2- LES COLLECTIVITES LOCALES ET REGIONALES DANS LA REGENERATION URBAINE..... 18

| | |
|--|-----------|
| 3- UNE EXPERIENCE DE LA REGENERATION URBAINE DE LA VILLE HISTORIQUE | |
| PORTO..... | 18 |
| 3-1- LA PROBLEMATIQUE RELEVÉE : | 19 |
| 3-2-REGENERATION URBAINE ET ENJEUX : | 20 |
| 4- LA POSSIBILITE D'INTEGRATION DE LA REGENERATION URBAINE DANS LA | |
| REGLEMENTATION | |
| ALGERIENNE..... | 21 |
| 4-1- OPERATIONS D'INTERVENTION URBAINE EN ALGERIE: | 21 |
| 3-2-CONDITIONS ET MODALITE D'INTERVENTION SUR LES TISSUS URBAINS EN ALGERIE: | 22 |
| 3-3-CONDITIONS D'INTERVENTION: | 23 |
| CONCLUSION..... | 25 |
| DEUXIEME CHAPITRE : L'ACCOMPAGNEMENT DE LA MOBILITE DOUCE AUX OPERATIONS | |
| DE PROJET URBAIN | |
| 1-UNE REAPPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC PAR LE PIETON A | |
| PARIS..... | 26 |
| 1-1-LA MAIRIE DE PARIS VEUT FAIRE DU CŒUR HISTORIQUE DE LA CAPITALE UNE ZONE QUASI-PIETONNE | |
| EN 2022 : | 26 |
| 1-2-LA STRATEGIE POUR INTEGRER LA MOBILITE DOUCE : | 28 |
| 2-COMMENT COPENHAGUE EST DEVENUE LA CAPITALE MONDIALE DE LA MOBILITE | |
| DOUCE..... | 29 |
| 2-1-PRESENTATION : | 29 |
| 2-2- COMPARATIF EUROPEEN : | 29 |
| 2-3-UNE VILLE PENSEE POUR LE VELO | 31 |
| 3-LA PIÉTONNISATION A NORWICH COMME IDÉE CONTESTATAIRE ISSUE DE LA SOCIÉTÉ | |
| CIVILE..... | 33 |
| 4- LES COMMODITES D'INSTALLATION D'UNE MOBILITE | |
| DOUCE..... | 35 |
| 4-1-EQUIPER LES AXES DE TRANSIT AU SEIN D'UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ | 35 |
| 4-2-FIXER DES LARGEURS RÉPONDANT AUX EXIGENCES DE CAPACITÉ ET DE CONFORT | 35 |
| 4-3-ASSURER UNE SÉPARATION EFFICACE AVEC LA CHAUSSÉE GÉNÉRALE | 37 |
| 4-4-AMÉNAGER UNE SÉPARATION AVEC LE TROTTOIR FRANCHE, LISIBLE, | 39 |
| 4-5-PROPOSER DES RAYONS DE COURBURES QUI OPTIMISENT LES DÉPLACEMENTS À | |
| VÉLO :..... | 40 |
| 4-6-INTERSECTIONS AVEC VOIE NON PRIORITAIRE À FAIBLE TRAFIC :..... | 40 |
| CONCLUSION..... | 44 |

TROISIEME CHAPITRE: L'EXPERIENCE TUNISIENNE AVEC LA REGENERATION URBAIN DES CENTRES HISTORIQUES

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION :..... | 45 |
| 1- LE QUARTIER BOU MAKHLOUF EL KEF –TUNISIE- : | 45 |
| 1-1-Présentation : | 46 |
| 1-2-Lecture diagnostique du quartier : | 48 |
| 2- REGENERATION URBAINE DE MEDINA DE TUNIS : | 60 |
| !FIN DE FORMULE INATTENDUE | |
| 2-2-LES INTERVENTIONS ARCHITECTURALES: | 62 |
| CONCLUSION :..... | 64 |
| CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE :..... | 65 |
| DEUXIEME PARTIE : DIAGNOSTIC ET PROJET D'AMENAGEMENT | |
| INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE : MOTIVATION DU CHOIX DE LA ZONE D'ETUDE | |
| QUATRIEME CHAPITRE : DIAGNOSTICS | |
| INTRODUCTION..... | 66 |
| 1-L'EVOLUTION | |
| HISTORIQUE :..... | 66 |
| 2-L'IMPORTANCE DE LA VALEUR PATRIMONIALE COMPRISE DANS L'AIRES D'ETUDE POUR LA REGENERATION URBAINE..... | 68 |
| 2-1-DELIMITATION ET SITUATION DE L'AIRES D'ETUDE..... | 68 |
| 2-2-PRESENTATION DES VALEURS PATRIMONIALES DES COMPOSANTES BÂTI + VOIR ENREGISTREMENT..... | 68 |
| 3- ANALYSE TYPO- MORPHOLOGIQUE..... | 78 |
| 3-1-L'ANALYSE DU SYSTEME VIAIRE DE L'AIRES D'ETUDE | 78 |
| 3-2-Flux mécanique et piéton : | 79 |
| 3-3-Le système parcellaire | 80 |
| 3-4-Le système bâti et le non bâti | 80 |
| 3-5-LES POINTS DE REPERES ET LISIBILITE DE L'ESPACE | 82 |
| 4-TABLEAU AFOM..... | 83 |
| CONCLUSION..... | 84 |
| CINQUIEME CHAPITRE : LES SCENARIOS ET PROGRAMMATION..... | 66 |

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION..... | 85 |
| 1-ENJEUX ET | |
| OBJECTIFS..... | 85 |
| 2-LES | |
| SCENARIOS..... | 86 |
| 2-1-SCENARIO 01..... | 86 |
| 2-2-SCENARIO 02..... | 87 |
| 2-3-SCENARIO RETENU | 89 |
| 3-APPROCHE | |
| URBAINE..... | 90 |
| 3-1-SCHEMA D'INTENTION | 90 |
| 3-2-PLAN D'AMENAGEMENT | 91 |
| APPROCHE | |
| ARCHITECTURALE..... | 92 |
| 1-MUSEE D'ARLES D'HENRI CIRIANI..... | 93 |
| 1-1-Fiche technique de musée | 93 |
| 1-2-Biographie de l'architecte..... | 93 |
| 1-3-La situation..... | 95 |
| 1-4-Limites et accessibilité : | 95 |
| 1-5-L'orientation..... | 96 |
| Approche analytique | 96 |
| 2-Etude de plan de masse | 96 |
| 3-Etude intérieure..... | 97 |
| 3-1-Organisation et distribution spatiale | 97 |
| 3-2-Les coupes | 100 |
| 3-3-La toiture | 101 |
| 3-4-La lumière..... | 101 |
| 4-Etude extérieure | 102 |
| 4-1-Analyse des façades | 102 |
| 4-2-La volumétrie..... | 103 |
| 5-Synthèse: | 104 |
| 2-MUSEE CIRTA A CONSTANTINE | 104 |
| 2-1-Fiche technique de musée: | 104 |
| 2-2-Situation | 105 |
| 2-3-Limites et accessibilité..... | 105 |
| 2-4-Approche analytique..... | 106 |
| 2-5-Etude de plan de masse | 106 |
| Etude intérieure..... | 107 |

| | |
|---|------------|
| 2-6-Organisation et distribution spatiale | 107 |
| Etude extérieure | 108 |
| 2-7Analyse des façades | 108 |
| 2-8-La volumétrie..... | 109 |
| 2-9-Synthèse | 110 |
| 3-EXEMPLE 03- MUSEE GUGGENHEIM DE BILBAO (VOIR L'ANNEXE 2) | 110 |
| 4-PROGRAMMATION | 110 |
| CONCLUSION : | 111 |
| SIXIEME CHAPITRE : APPROCHE CONCEPTUELLE DU PROJET | |
| INTRODUCTION L'EQUIPEMENT PROPOSE (MUSEE D'ARCHEOLOGIE) / APPROCHE | |
| FORMELLE : | 111 |
| 1-PRESENTATION DE L'ASSIETTE | |
| D'INTERVENTION..... | 111 |
| 1-2-L'ACCESSIBILITE | 112 |
| 1-3-LA MORPHOLOGIE DE TERRAIN | 112 |
| 1-4COUPE TOPOGRAPHIQUE | 113 |
| 2-PRINCIPES | |
| D'INTERVENTION..... | 114 |
| 3-SCHEMA DE PRINCIPE (DISTRIBUTION DES | |
| ESPACES)..... | 114 |
| 4-LE PRINCIPE DE CONCEPTION (VISUEL | |
| MAJEUR)..... | 115 |
| CONCLUSION..... | 116 |
| CONCLUSION DE LA DEUXIEME | |
| PARTIE..... | 116 |
| CONCLUSION | |
| GENERALE..... | 117 |
| BIBLIOGRAPHIE..... | 119 |
| ANNEXE..... | 121 |
| ANNEXE 01 : L'EVOLUTION HISTORIQUE | 121 |
| ANNEXE 02 : EXEMPLE DU MUSEE GUGGENHEIM | 123 |
| 1-Fiche technique de musée:..... | 123 |
| 2-Situation | 124 |
| 3-Limites et accessibilité..... | 124 |
| 4-Etude intérieure: | 126 |
| 5-Organisation et distribution spatiale | 126 |

| | |
|-----------------------------|------------|
| 6-La lumière..... | 128 |
| Etude extérieure | 129 |
| 7-Analyse des façades | 129 |
| 8-La volumétrie | 130 |
| 9-Synthèse | 130 |
| RESUME..... | 133 |
| ABSTRACT:..... | 132 |
| ملخص..... | 131 |

Table des illustrations

Liste des tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau 1 : Identification des besoins spécifique (les composants du quartier)..... | 56 |
| Tableau 2 : Des constructions a valeur historique dans l'aire d'étude..... | 78 |
| Tableau 3 : Tableau des formes des parcellaire | 80 |
| Tableau 4 : bâti et non bâti..... | 81 |
| Tableau 5 : tableau des enjeux | 86 |
| Tableau 7 : Fiche technique d'un musée Arles Ciriani | 93 |

| | |
|---|-----|
| Tableau 8 : Fiche technique de musée de Cirta..... | 104 |
| Tableau 9 : les points forts et les points faibles. | 110 |
| Tableau 11 : fiche technique de musée..... | 123 |
| Tableau 12 : Tableau de synthèse | 130 |
| Liste des figures | |
| Figure 1 : Centre historique de Porto (Portugal)..... | 18 |
| Figure 2 : la limite de la zone d'étude à Porto. | 19 |
| Figure 3 : Les effets de la régénération urbaine dans la Ribeira. | 19 |
| Figure 4 : Bâti dégradé du centre historique..... | 20 |
| Figure 5 : Paris Centre et Saint-Germain..... | 26 |
| Figure 6 : plan vélo..... | 27 |
| Figure 7: part de trafic de transit dans la circulation générale. | 27 |
| Figure 8 : Rue Daguerre. | 28 |
| Figure 9 : parking à vélo (Copenhague)..... | 29 |
| Figure 10 : Le “serpent cyclable” de Copenhague, une passerelle réservée au vélo devenue un symbole de la culture cycliste de la ville..... | 30 |
| Figure 11 : villes les plus cyclables au monde 2017 | 30 |
| Figure 12 : Autoroutes à vélos | 31 |
| Figure 13 : Chiffres de Cyclisme Ambassade du Danemark (2017)..... | 32 |
| Figure 14 : Capture d'écran du Twitter Urban Cycling Institute (Novembre 2017) | 33 |
| Figure 15 : mobilité douce a Norwich..... | 34 |
| Figure 16 : les pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles..... | 36 |
| Figure 17 : Piste cyclable étroite aux bordures verticales hautes inconfortable pour les cyclistes..... | 36 |
| Figure 18 : la piste cyclable | 37 |
| Figure 19 : Séparation avec la chaussé principale..... | 37 |
| Figure 20 : coupe en travers de la voirie..... | 38 |
| Figure 21 : coupe en travers de la voirie..... | 38 |
| Figure 22 : la piste cyclable | 39 |
| Figure 23 : rayons de courbure des infrastructures | 40 |
| Figure 24 : Trottoir-piste traversant | 41 |
| Figure 25 : Plateau..... | 41 |
| Figure 26 : Franchissement à niveau de chaussée..... | 42 |

| | |
|--|----|
| Figure 27 : Déviation de la piste cyclable au droit de l'intersection..... | 43 |
| Figure 28 : Evolution historique des limites spatiales et territoriales au Kef. | 45 |
| Figure 29 : Vue aérienne du quartier Boumakhlouf..... | 46 |
| Figure 30 : plan et principale composante | 47 |
| Figure 31 : vue panoramique sur le quartier de Bou Makhlouf à partir de la place..... | 48 |
| Figure 32 : vue panoramique sur le quartier de Bou Makhlouf à partir de la place..... | 49 |
| Figure 33 : lecture diagnostique du quartier Bou Makhlouf..... | 50 |
| Figure 34 : Démolition de la maison B.Aissa pour bâtir un hôtel de charme..... | 57 |
| Figure 35 : Chantier de restauration sous la direction de l'archéologue et historien Mohamed TLILI. | 57 |
| Figure 36 : Travaux de restauration de 1966 | 57 |
| Figure 37 : Circuit de l'ASM. | 58 |
| Figure 38 : Circuit touristique actuel..... | 58 |
| Figure 39 : Synthèse sur le quartier Bou Makhlouf, le cœur battant de la Médina du Kef..... | 59 |
| Figure 40 : la vocation culturelle et touristique de quartier Boumakhlouf..... | 59 |
| Figure 41 : fiche présentatrice : régénération de la médina de Tunis..... | 60 |
| Figure 42 : carte sur les interventions urbaine du quartier. | 60 |
| Figure 43 : Revêtement du sol (pavage défectueux) | 61 |
| Figure 44 : Entretien des réseaux (câblage qui adhère l'esthétique des façades) | 61 |
| Figure 45 : Insertion d'aménagements urbains | 61 |
| Figure 46 : Restauration des façades | 61 |
| Figure 47 : Intervention architecturale (ASM) | 61 |
| Figure 48 : Mosquée Zitouna et église Notre dame de rosaire. | 62 |
| Figure 49 : Mosquée Zitouna et église Notre dame de rosaire. | 62 |
| Figure 50 : Palais Khair Eddin. | 63 |
| Figure 51 : Dar Bel Hassen..... | 63 |
| Figure 52 : Concepts retenus intervention ASM Tunis. | 64 |
| Figure 53 : carte synthèse de l'évolution historique..... | 67 |
| Figure 54 : La zone d'étude fait partie du noyau du centre-ville. | 68 |
| Figure 55 : carte des constructions à valeur..... | 68 |
| Figure 56 : la mobilité et le transport dans l'aire d'étude..... | 78 |
| Figure 57 : carte de flux mécanique | 79 |
| Figure 58 : carte de flux piéton | 79 |
| Figure 59 : le plan parcellaire | 80 |

| | |
|--|-----|
| Figure 60 : La carte de bâti et le non bâti 2022..... | 81 |
| Figure 61 : Le plan parcellaire 1850..... | 81 |
| Figure 62 : carte des constructions renouvelées aléatoirement..... | 82 |
| Figure 63 : carte les points de repère..... | 82 |
| Figure 64 : scenario 01 | 87 |
| Figure 65 : scénario 02 | 88 |
| Figure 66 : scénario retenu..... | 89 |
| Figure 67 : schéma d'intention..... | 90 |
| Figure 68 : plan d'aménagement | 91 |
| Figure 69 : le musée Henri Ciriani | 93 |
| Figure 70 : Biographie de l'architecte. | 94 |
| Figure 71 : le principe de l'architecte..... | 94 |
| Figure 72 : Situation du musée..... | 95 |
| Figure 73 : Vue aérienne de musée | 95 |
| Figure 74 : l'orientation de musée..... | 96 |
| Figure 75 : Plan de masse | 96 |
| Figure 76 : Plan de Rez de chaussée | 97 |
| Figure 77 : Plan de Rez de chaussée | 97 |
| Figure 78 : plan deuxième étage | 98 |
| Figure 79 : Plan de l'étage | 98 |
| Figure 80 : Salle d'exposition. | 99 |
| Figure 81 : Salle d'exposition | 99 |
| Figure 82 : conservation et restauration..... | 100 |
| Figure 83 : les coupes | 100 |
| Figure 84 : la toiture | 101 |
| Figure 85 : types d'éclairages dans différents espaces. | 101 |
| Figure 86 : façade principale..... | 102 |
| Figure 87 : façade latérale du musée | 102 |
| Figure 88 : façade postérieure..... | 103 |
| Figure 89 : la volumétrie..... | 103 |
| Figure 90 : Musée de Cirta | 104 |
| Figure 91 : le plan de situation de musée | 105 |
| Figure 92 : l'accessibilité et la limite de musée | 105 |
| Figure 93 : le plan de masse de musée Cirta..... | 106 |

| | |
|---|-----|
| Figure 94 : Plan sous-sol..... | 107 |
| Figure 95 : Plan Rez de chaussée | 107 |
| Figure 96 : la façade principale..... | 108 |
| Figure 97 : Façade latérale..... | 109 |
| Figure 98 : la volumétrie de musée | 109 |
| Figure 99 : programmation | 111 |
| Figure 100 : l'assiette d'intervention..... | 111 |
| Figure 101 : l'accessibilité de l'assiette..... | 112 |
| Figure 102 : la morphologie de terrain | 112 |
| Figure 103 : coupe topographique 01 | 113 |
| Figure 104 : coupe topographique 02..... | 113 |
| Figure 105 : distribution des espaces en premier niveau..... | 114 |
| Figure 106 : distribution des espaces en deuxième niveau..... | 114 |
| Figure 107 : plan d'état actuel..... | 115 |
| Figure 108 : plan d'intervention..... | 115 |
| Figure 109 : l'évolution historique..... | 122 |
| Figure 110 : musée de Guggenheim..... | 123 |
| Figure 111 : plan de situation..... | 124 |
| Figure 112 : vue aérienne..... | 124 |
| Figure 113 : les accès..... | 125 |
| Figure 114 : façade sud..... | 125 |
| Figure 115 : le plan rez de chaussez | 126 |
| Figure 116 : plan premier étage | 127 |
| Figure 117 : L'atrium | 127 |
| Figure 118 : auditorium | 128 |
| Figure 119 : atrium | 128 |
| Figure 120 : façade nord | 129 |
| Figure 121 : façade sud..... | 129 |
| Figure 122 : le volume de musée | 130 |

Glossaire des signes et des abréviations

PDAU : Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme.

UNESCO : Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture.

CRUARB : Commission gouvernementale pour la rénovation urbaine des quartiers de *Ribeira et Barredo*

ZTL : zone à trafic limité

BEI : Banque européenne d'investissement

AFD : Agence Française de Développement

UPFI : Union des producteurs phonographiques français indépendants

ASM : Association de sauvegarde de la médina

Introduction générale

La promotion des tissus anciens dans le monde, où il existe un important héritage architectural, historique et culturel, est devenue un des enjeux les plus exploités par les aménageurs des villes.

La valorisation des tissus anciens dans le monde, d'où il existe un important héritage architectural, historique et culturel, est devenue un des thèmes les plus abordés sur la ville par la vision de l'architecture urbaine; tandis que la « régénération urbaine » est désormais au premier plan de l'actualité urbaine. Le fait de « faire une ville sur une ville », c'est procéder à sa régénération afin d'assurer sa sédimentation. Le bâtiment évolue en même temps avec les usages et tous les éléments de l'urbain. Celui-ci contient des éléments pérennes par lesquels il est définitivement remplacé.

L'intervention urbaine sur un ancien centre-ville s'appuie sur les valeurs culturelles et celles d'usage patrimoniales, notamment la prise en compte de son architecture urbaine qui représente une ressource non négligeable en termes de préservation de son identité, sa protection, son entretien y compris l'octroi d'une nouvelle fonction qui contribue comme levier au renouvellement du reste de la ville et au développement de ses activités économiques, culturelles et sociales.

Les centres villes historiques d'aujourd'hui recèlent un patrimoine harmonieux et intégré. La politique de régénération urbaine dans ces espaces est un processus à enjeu de développement incontestable. Cependant ce processus est délicat et difficile car l'intervention par diverses opérations au niveau du noyau urbain de la ville risque de mécontenter la population si elle leur apparaît dénaturer l'identité locale. Les centres historiques restent la partie importante de la ville qui résiste face aux multiples défis actuels, de sorte qu'aucune politique de rénovation urbaine ne peut ignorer aucun des aspects spécifiques à la ville: géographique et climatique, écologique et paysager, démographique et socio-économique ; historique et patrimonial ; architectural et urbain tout en tenant compte de la gestion des réseaux et de la mobilité.

Le téléphérique urbain, le tramway, le vélo copter ; la navette fluviale (bateau bus), le vélo taxi; le vélo intelligent; la trottinette ; le roller ; le Segway ; la voiture électrique ; le co-voiturage ou encore la marche sont autant de nouvelles alternatives à des voitures individuelles reléguées. Ces nouveaux modes de déplacement - appelés « mobilité douce » - se font plus rapides dans les axes de circulation saturés, plus propres en limitant les émissions

de gaz à effet de serre, calmes en réduisant les nuisances, plus sains en minimisant le danger engendré par les accidents de circulation.

La crise sanitaire qui frappe aujourd'hui la planète et la nécessité de respecter les mesures de distanciation sociales pourrait, en effet, favoriser ce type de déplacement doux le cas avec la priorité absolue donnée aux vélos dans certaines grandes villes, grâce à une régulation du trafic qui leur fait la part belle. Le besoin de déambulation et d'espaces publics sécurisés a poussé plusieurs villes dans le monde à adapter ce moyen de transport tel que : New York, Singapour, Shanghai ; Londres ; Amsterdam ; Hambourg ; Bruxelles ainsi que Copenhague en Danemark qui est reconnue comme la meilleure ville cyclable du monde. D'autres pays ont piétonnisé leurs centres villes, en citant à titre indicatif : Sydney (Australie), le sud de la France et Montpellier, Madrid (Espagne) et surtout Pontevedra qui est considérée comme pionnier en la matière et prouve qu'il est possible d'avoir des villes sans voitures. L'ouverture des rues piétonnes au centre-ville de Saigon (Vietnam) pour que les habitants comme les touristes aient des lieux privilégiés pour se détendre, loin de la circulation et de la pollution. Etendre les zones piétonnes à Leicester (Angleterre) en déviant certains bus du centre-ville, réduire la présence de véhicules dans les rues du centre historique de Bristol (Angleterre), Lima (Pérou)... ; le double objectif est fixé : d'un côté ; un aspect plus écologique avec l'amélioration de la qualité de l'air et de l'autre ; la question économique et culturelle avec une plus grande promotion de l'activité touristique et commerciale au profit des résidents et des visiteurs¹.

Le développement de la mobilité douce doit être accompagné par d'autres mesures de gestion des paramètres de la mobilité de la ville à l'exemple du stationnement ou encore des trajectoires des transports en commun. Cette gestion diffère selon les villes, cela est dû aux plusieurs facteurs : à la politique de la ville, aux mesures mises en place par les mairies et à l'implication des habitants. En ce qui concerne les problèmes freinant cette solution alternative sont dus soit à l'impact négatif sur le rendement des entreprises leaders dans le domaine de l'industrie d'automobile, soit au manque de volonté et par fois, due aux difficultés rencontrées au niveau de la structure urbaine existante, notamment le coût élevé induit par certaines opérations.

Pour les pays nord africains, l'action des pouvoirs publics (Etat et collectivités locales) s'est concentrée, en particulier, sur le développement d'une offre de transports publics en

¹ (Baugas, 2019)

privilégiant un « transport de masse » : le cas d'un réseau de métro au Caire, le cas d'un métro léger (et non souterrain) à Tunis, exemple d'un tramway à Casablanca et Rabat. Plus que la concurrence entre les solutions, l'objectif sera souvent de coordonner les moyens de transport dans une logique de réseau intégré, comme cela a été fait entre les lignes de métro et de tramways à Alger.

En revanche, la mobilité douce est introduite dans quelques villes au profil du secteur touristique tout en tenant en compte des caractéristiques topographiques de la ville, des contraintes spatiales et foncières existantes: par câbles en Algérie (téléphérique à Alger), fluvial en Egypte (Felouque à travers le Nil) ou par caliche en Tunisie (Sousse), ou par vélo au Maroc (Marrakech). Les mobilités douces (marche à pied et vélo), restent les parents pauvres des politiques publiques qui ne prennent pas assez en compte l'importance de la marche à pied ou les avantages du vélo comme mode de déplacement accessible.

En Algérie, une opération de requalification et d'amélioration urbaine intra-muros au niveau du centre historique de la ville de Tébessa, par exemple, est limitée aux travaux de restauration de quelques monuments, la réhabilitation des constructions ; la viabilisation des réseaux et l'aménagement de la place Carnot – (forum marquant le croisement du Cardo et de Décumanus) – en grignotant plus l'espace dédié à la voiture au bénéfice des piétons, là où la circulation mécanique est limitée aux frontières intérieures des remparts. Bien entendu la nécessité d'un accès pour les véhicules à moteur, a permis dans des créneaux horaires bien déterminés, aux véhicules d'accéder aux zones piétonnes pour la livraison des marchandises et les travaux d'entretien, comme il est très indispensable aux ambulances et à des voitures de la sûreté urbaine et de la protection civile d'y accéder en cas de panique.

Comment la régénération urbaine s'est-elle à la nécessité d'intégrer la mobilité douce ? Serait-il possible de piétonner dans l'aire intra-muros des villes algériennes ? Et quelles seront les mesures à prendre en considération pour réussir cette intervention délicate ?

Problématique

Guelma est l'une des plus anciennes villes algériennes connue par son centre historique. Elle s'est appropriée des référents culturels appartenant aux civilisations qui l'ont précédées (héritage varié et diversifié : patrimonial, historique, archéologique ; urbanistique et architectural). Malheureusement, cette ville se heurte à la négligence et l'abandon de son noyau, ce qui a engendré la mise en péril de son tissu ancien. L'état inquiétant de ce centre

historique a une répercussion négative tant sur l'image 'à l'échelle locale que régionale ou nationale de la ville), que sur sa lisibilité. La plupart des habitations ont été abandonnées, d'autres transformé par leurs usagers jusqu'à la perte totale de leur authenticité et leur aspect traditionnel. De plus, l'émergence des opérations de renouvellements urbains ponctuels laisse place à de nouvelles constructions dépourvues de cohérence et d'harmonie au détriment du « charme » des anciennes constructions.

Le centre historique de la ville de Guelma présente son image unique, son identité propre, sa mémoire vivante jalonnée par des références historiques de plusieurs civilisations. Cependant, on a remarqué lors de nos enquêtes préliminaires in-situ que la partie Sud du noyau de la ville de Guelma contient une abondance de bâtiment à valeur patrimoniale. Malheureusement, c'est cette partie du noyau centrale qui aussi un bâti dans des phases avancées de dégradation. Ainsi cette aire a constitué notre zone d'intervention.

Dans cette aire, la problématique ne se détache pas de celle du noyau centrale de la ville de Guelma. D'ailleurs, La rue d'Announa et plusieurs constructions anciennes (maisons néo-mauresques par exemple) sont marginalisées, des vieux bâtiments, à valeur patrimoniale, sont en état de péril à cause de la négligence et d'abus d'usage. D'autres ont subi un renouvellement urbain aléatoire : certains d'entre eux ont été détruits et remplacés par de nouveaux qui ne s'intègrent pas dans l'environnement intra-muros et ne forment aucune continuité en termes de forme, hauteur et style architectural.

A l'intérieur du centre historique, on trouve que le réseau de la voirie est beaucoup plus abondant par rapport au besoin du parc automobile (plus de la moitié de l'espace public est dédié aux véhicules individuels, alors que les déplacements urbains des Parisiens effectués en voiture ne représentent que 13% de l'ensemble de leurs déplacements intra-muros. À l'inverse, la part de leurs déplacements à pied s'élève à 52% .voir premier chapitre l'exemple '*Une réappropriation de l'espace public par le piéton à Paris*'². La circulation mécanique est consécutivement gênante, soit pour les conducteurs d'automobiles qui évitent les sens uniques en suivant un cheminement interrompu et en zigzag, soit pour les piétons et leur plaisir de respirer l'air frais et de se promener en sécurité. C'est également pour les commerçants gênant, car les voitures garées cachent leurs vitrines et empêchent d'autres voitures de stationner, ce qui influe négativement sur leurs activités commerciales.

² (Bourlon, 2017)

L'espace public est quasi-totalement dépourvu de mobilier urbain, d'espaces verts et d'espaces ombragés car sa présente des surfaces bitumées.

Afin de s'informer plus sur le sort de cette partie sud du noyau de la ville de Guelma ; on s'est renseigné auprès des services concernés et on a élucidé que l'Etat et la collectivité locale envisagent de faire du potentiel culturel un levier contribuant à un développement urbain et économique durable.

Ce centre est un enjeu important pour le développement urbain de la ville, car il est important de réfléchir à la manière dont cet héritage doit être appréhendé et faire que ses multiples valeurs contribuent à générer un développement économique, social et environnemental. Comme il est aussi nécessaire que les autorités et les sociétés civiles concernées voient de cet héritage à un niveau d'équité en le considérant comme une seule entité urbaine regroupant divers formes et fonctions, occupant différents temps et espace. Un noyau ancien vivant, harmonieux et intégré ; préservant son caractère urbanistique et architectural original.

- Alors comment devrait – on employer la mobilité existante pour mettre en valeur l'histoire des lieux et générer des bénéfices à ses espaces en périls?

Objectifs

- 1- Définir les actions pour mener à bien la régénération urbaine au sein du quartier intra-muros.
- 2- Orienter le renouvellement urbain dans cette partie de la ville.
- 3- Mettre en valeur la valeur patrimoniale des composantes du centre-ville.
- 4- Proposer au classement certaines constructions à valeur patrimoniale.

Méthodologie

Toutes ces interrogations, concluant notre problématique, nous poussent à choisir une méthodologie d'étude qu'elle consiste à collecter de l'information commençant par la lecture de livres ; le projet urbain de l'auteur Patrizia Ingallina puis l'investigation sur le plan théorique sur les aspects de la mobilité douce ; ses avantages et ses inconvénients avec des expériences concrètes. Nous nous sommes intéressé aussi à comprendre la régénération urbaine à travers des exemples.

Pour l'investigation sur le terrain, à travers une lecture historique de l'évolution de la ville et surtout le noyau et ses constructions. On a suivi une approche empirique (observer, analyser, synthétiser) avec quelques entretiens avec les habitants, service de transport et de l'APC, analyse urbaine l'aire d'étude.

Au départ, on était parti pour chercher à lier l'ensemble des écuries présentes au centre-ville de Guelma. On s'est concentré sur l'importance de la cellule d'habitation et des locaux de commerces pour proposer la réhabilitation d'un îlot le plus riche en stratification pour le prendre comme exemple à la poursuite du projet. On suivra une approche quantitative : pour défendre la programmation retenue suivie d'une approche conceptuelle : afin de justifier les différents choix pour la concrétisation du projet

Structure du mémoire

A travers ces différentes étapes, notre mémoire prendra appui sur deux parties essentielles :

Première partie : partie théorique

Elle contient à son tour trois chapitres. Le premier traitera de la régénération urbaine comme opération de l'architecture urbaine où on va démontrer le besoin de la régénération urbaine dans les centres historiques le contexte de la durabilité dans cette intervention urbaine.

Dans le deuxième chapitre on présentera des expériences de villes du monde sur l'accompagnement de la mobilité douce aux opérations de projet urbain afin de saisir leurs exigences spatio-fonctionnel.

Cependant, le troisième chapitre sera consacré à étudier l'expérience tunisienne avec la régénération urbaine des centres historiques afin de définir les différentes interventions urbaines sur les noyaux historiques.

Deuxième partie : partie analyse de terrain et projet :

Regroupe trois derniers chapitres, le quatrième c'est le diagnostic il s'agit de l'investigation sur le terrain basant la présentation du cas d'étude depuis l'analyse typo-morphologique.

Le cinquième chapitre englobe des scénarios proposés dans l'aire d'étude avec analyse des exemples d'un projet proposé et son programmation.

Sixième chapitre traitera l'approche conceptuelle du projet (des justifications conceptuelles du projet proposé).

Première partie : Partie théorique.

Introduction de la première partie :

Cette partie sert à l'acquisition d'un fondement théorique suffisamment riche pour pouvoir mieux comprendre et appréhender les concepts de « régénération urbaine, durabilité, mobilité douce » tout en les accompagnants aux opérations urbaines en donnant des expériences déjà faites.

*Premier chapitre : La
régénération urbaine comme
opération de l'architecture
urbaine*

Introduction :

L'architecture urbaine est un thème à la fois vaste et complexe car il englobe beaucoup d'éléments (urbanisme, politique, action sociale, développement économique, protection de l'environnement). La régénération urbaine, qu'on va déterminer dans ce chapitre, est une opération d'une part pertinente pour revitaliser les centres villes et d'autre part territoriale pour maîtriser l'urbanisation périphérique des grands métropoles.

La régénération urbaine est devenue un outil largement utilisé pour résoudre les problèmes urbains. Quant aux centres historiques et leurs proches périphéries, elle vise à créer une nouvelle dynamique leurs réadaptant à la mondialisation contemporaine et aux effets des méthodes de planification classiques qui ont ciblé ses aspects économiques et sociaux au cours des deux derniers siècles.

1- Le besoin de la « régénération urbaine » dans les centres historiques

1-1-Définition de la régénération urbaine :

La « régénération urbaine » est une conception récente d'aménagement et d'urbanisme définissant les objectifs et les méthodes de planification des « Centres Anciens ».³

L'expression Centre Ancien renvoie à la notion de centralité qui relève de la planification spatiale à l'échelle de l'agglomération ; elle renvoie également à la notion d'ancienneté qui relève de l'histoire urbaine et architecturale.

Le vocable d'origine –urban regeneration – est apparu au tout début des années soixante en Amérique du nord pour qualifier les interventions dans « la ville intérieure » - the inner city-. D'autres auteurs comme CHASSERIAU. L renvoie la genèse de ce terme au vocable anglo-saxon également mais en Grande-Bretagne dans la seconde moitié du vingtième siècle (les débats sur le sujet naissent au cours des années soixante) en tant qu'outil de reconquête des friches industrielles. Une reconquête à la fois physique, économique et sociale, avant d'être diffusé en France au cours des années quatre- vingt. Si elle est pratiquée

³ (Abdelkafi, 2014, p. 10)

depuis plusieurs années, la régénération n'apparaît que très récemment en tant que concept dans la littérature scientifique et il n'y a guère de consensus quant à sa définition⁴. La définition que nous donnons ici a donc été établie à partir de nos travaux de recherche sur le sujet et peut mêler différents points de vue.

Régénérer donne à penser que l'action à entreprendre sur la ville, consisterait à l'instar de celle du biologiste, qui reconstitue les tissus organiques altérés ou détruits, à retrouver les qualités urbaines ou architecturales et les valeurs sociales et économiques qui lui conféraient, antérieurement, une personnalité politique et une identité culturelle.⁵

Cette métaphore biologique exprimerait la volonté de la puissance publique à assumer les enjeux de la modernité et à relever les défis des temps présents qu'éprouve tout « Centre historique - historical city core- considéré comme noyau originel d'une ville ancienne à caractère évolutif ». (Merlin Choay 2010).⁶

La régénération urbaine est devenue un outil largement employé pour résoudre les problèmes urbains. Si elle englobe dans les pays anglophones sous une seule dénomination les aspects économiques et sociaux (Masboungi, 1999)⁷, en revanche, en France et en Allemagne, différents termes sont employés pour évoquer les différents aspects de la régénération urbaine.

Les cinq procédures de ; rénovation, réhabilitation, requalification et restauration sont nécessaires à l'intervention dans les Centres historiques, chacune permettant de traiter une thématique sectorielle. Mais elles sont insuffisantes en l'absence d'une vision globale du fait urbain. Les centres historiques appellent une réponse délibérée, volontaire face aux processus de dégradation du patrimoine immobilier et culturel, de la paupérisation des habitants et de la misère sociale, de la désaffectation économique et finalement, de la marginalisation urbaine.

- La régénération urbaine est une revitalisation économique visant à créer des emplois et à créer des recettes fiscales pour la municipalité, les effets induits étant attendus au plan social. Elle est également un réaménagement spatial à caractère durable visant tout d'abord la limitation de l'usage de l'automobile en milieu intra-urbain, l'amélioration

⁴ (CHASSERIAU, 2002)

⁵ (Abdelkafi, 2014)

⁶ (Pierre Merlin, 2010, p. 143)

⁷ (Lusso, Culture et régénération urbaine : les exemples du Grand Manchester et de la vallée de l'Emscher, 2010)

sensible de l'habitat aux fins sociales, la protection et la sauvegarde des patrimoines culturels.⁸

La régénération urbaine est aussi une préoccupation centrale des politiques urbaines. Au fil des années, les objectifs de la régénération urbaine se sont élargis, de l'amélioration de la qualité des logements, via l'amélioration de la qualité des bâtiments, des espaces publics et des équipements, vers l'amélioration de la « qualité de vie » au sens large, y compris des notions de développement socio-économique, de cohésion sociale et de bien être environnemental.⁹

1-2- Dimensions, objectifs et stratégies de la régénération urbaine

Ces trois paramètres vont nous donner les clefs nécessaires pour mener à bien la régénération du centre historique de Guelma. Nous les traitons dans cette partie théorique comme suit :

1-3-1- Dimensions :

La régénération urbaine depuis son apparition jusqu'à nos jours a passé par plusieurs étapes, d'abord elle s'est limitée au renouvellement et à la réhabilitation des équipements et des tissus anciens, puis elle a touché la restructuration de la forme urbaine de la ville, et ensuite elle a visé son côté socio-économique en assurant une certaine mixité fonctionnelle et une équité sociale basées sur la participation et l'intégration socio-professionnel de la population.

Ce nouveau mode de construire la ville sur la ville compte tenu la prise en considération de ses proches périphéries est une stratification sur la voie d'une sédimentation continue et est définie selon la politique urbaine nationale de chaque pays. Elle vise plutôt à appliquer les principes du développement durable en incitant d'une part à l'usage rationnel du foncier, la limitation de l'étalement urbain et la récupération des friches urbaines au profil du développement socio-économique, d'autre part au respect de l'environnement et la prévention des risques naturels et technologiques.

Avec ses approches transversales et complexes elle favorise d'avantage la mise en œuvre des dynamismes urbains et l'intégration de divers aspects:

⁸ (Abdelkafi, 2014)

⁹ (Tribune, 2019)

- Aspect territoriale, car elle traite chaque partie de la ville d'une façon spécifique et équitable, en créant une certaine interdépendance et une homogénéité spacio-fonctionnelle dans l'ensemble.
- Aspect temporel, car elle intervient en gestation et accompagne un processus de transformation dans la durée tout en traitant chaque opération selon ses échelles, échéanciers et importances.
- Aspect transdisciplinaire, car elle prend en considération la question de concertation, de va et viens et de conciliation entre les différentes parties prenantes (publiques et privées).

1-3-2- Objectifs :

L'objectif principal de la régénération urbaine est de répondre aux besoins économiques, sociales et environnementaux de la zone urbaine et de résoudre ses problèmes complexes posés à l'échelle locale et territoriale. Elle intervient sur la totalité d'une aire urbaine dans ses contextes morphologique, économique et social, tels que la maîtrise de l'étalement urbain, la réorganisation de la forme urbaine globale, le renouvellement des bases économiques et des fonctions urbaines. Une importance primordiale en faveur de la mixité urbaine est accordée aux intérêts socio-économiques par l'attraction des acteurs économiques et la création des nouveaux postes d'emploi afin de promouvoir la contribution fiscale et résorber le taux de chômage. Les objectifs de la régénération urbaine visent d'une façon générale pour:

- Réhabiliter des structures urbaines dans leurs différents aspects.
- Préserver les tissus urbains anciens nécessitant la protection, et faire exclure des interventions aléatoires et ponctuelles ainsi que l'exploitation irrationnelle du foncier.
- Travailler à l'amélioration du contexte environnemental et à la protection des ressources naturelles.
- Restructurer les activités économiques existantes dans le tissu urbain et leur donner un nouvel élan pour faire avancer la roue du développement local et territorial.
- Créer avec la population un esprit de concertation et de négociation à la table d'entente en octroyant d'avantage la prise en considération de tout acte conciliatoire.

1-3-3- Stratégies :

Les stratégies de la régénération doivent être territorialisées dans chaque zone urbanisée en respectant ses cadres physique, humain et environnemental, sans omettre aucune partie qui la compose. Lorsqu'il s'agit de travailler à la régénération urbaine, les collectivités régionales et locales devront jouer un rôle fondamental en optant à de nouveaux aménagements et l'amélioration des zones citadines existantes, plutôt que l'étalement urbain.

Avant la mise en œuvre des programmes de régénération urbaine, il conviendra de les enrichir par l'ajout des priorités thématiques appropriées et introduire une grande homogénéité entre les différents composants de la ville. Les stratégies régénératrices doivent intervenir sur chacun de ces sous-systèmes urbains par la programmation d'une combinaison particulière de plusieurs objectifs:

- Dans les quartiers d'habitat spontané, la priorité est la mise en normes des réseaux d'eau et réseaux d'assainissement, s'ajoute le ramassage des déchets, l'amélioration des voiries, souvent anciens chemins ruraux, en terre, et la création d'équipements collectifs de proximité (écoles, dispensaire, antenne de la mairie...).
- Dans les quartiers anciens dégradés, la priorité va à des formules d'amélioration des logements, associant propriétaires, habitants avec aides publiques. En l'absence d'aide financière publique, le mouvement de réhabilitation peut démarrer avec l'arrivée de nouveaux habitants de classe moyenne, mais avec le risque de gentrification partielle. Ces options s'accompagnent de la modernisation de tous les réseaux.
- Dans les quartiers centraux historiques, l'objectif est d'associer la conservation, préservation de l'essentiel du tissu bâti traditionnel. La réhabilitation du tissu bâti va de pair avec l'aménagement d'édifices à vocation culturelle, ce qui implique la modernisation des divers réseaux.
- Dans les grandes friches urbaines et terrains délaissés par l'industrie ou les activités portuaires et ferroviaires, les options sont ouvertes à une totale réorganisation spatiale et une nouvelle composition urbaine¹⁰.

1-4- Le contexte de durabilité dans la régénération urbaine

Le développement durable et la régénération urbaine sont des réponses aux problèmes sociaux, économiques, urbanistiques et environnementaux. Ce sont deux concepts très liés, ils

¹⁰ (BOUDJADJA, 2014)

défendent des principes de réduction de l'étalement urbain, de désordre urbain, d'économie d'énergie et de réduction des inégalités sociales. Ce rapprochement conceptuel nous amène à parler de concept de régénération urbaine durable¹¹.

Indépendamment des symptômes communs à toutes les villes, la rénovation urbaine traite chaque cas de manière particulière, en son temps et selon l'objectif à atteindre en reproduisant la ville sur elle-même, et non son étalement. Quant à la régénération des quartiers est aujourd'hui indispensable, il s'agit de s'appuyer sur de nouvelles valeurs en affirmant une approche sensible. L'objectif de cette pensée est de définir des schémas viables, vivables et équitables qui répondent, dans la durée aux contraintes sociales, économique et écologique des activités humaines. Cette volonté de développement ne doit pas se restreindre à des portions de quartier nouveau, mais s'axer essentiellement sur un tissu urbain existant fragile pour le dynamiser, le mettre en cohérence avec les quartiers limitrophes et impulser le concept du quartier durable¹².

1-4- 1- Au niveau politique et institutionnel

La régénération urbaine a des lois qu'elle applique et adapte en fonction de chaque contexte géographique et de chaque environnement, en tenant compte de toutes les approches et paradoxes entre le local et le global.

Selon les cas, il faudra retenir la formule « penser globalement et agir localement » ou « penser localement au sein de la ville légale et agir globalement », au niveau des zones urbanisées existantes¹³.

Il conviendra de placer en tête de l'ordre du jour des questions telles que la gouvernance urbaine, le rôle des collectivités locales et régionales, le financement de la régénération urbaine, l'apport des technologies de la télématique à la régénération urbaine, l'importance du mode d'organisation et de fonctionnement de l'autonomie locale pour l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de régénération urbaine, la place de l'innovation dans la régénération urbaine et, enfin, la contribution de celle-ci au développement des relations extérieures et à l'internationalisation des villes¹⁴.

¹¹ (BOUDJADJA, 2014)

¹² (Valette, 2013)

¹³ (BOUDJADJA, 2014)

¹⁴ Ibid.

Dans chacun des pays sous-développés, par-delà des facteurs fondamentaux dus à un cumul de données naturelles et d'héritages culturels, la mise en œuvre de la régénération urbaine reste tributaire de divers déterminants. Ce sont l'organisation politico-administrative nationale et les moyens et les pouvoirs de chacun des échelons, les circuits décisionnels et le degré de démocratisation, les capacités à trouver les compromis entre intérêt général, assumé par la puissance publique et les intérêts particuliers, portés par une évolution globale vers le libéralisme et l'économie de marché¹⁵.

1-4-2- Au niveau économique

Les stratégies de régénération urbaine doivent prendre en compte la multiplicité des facteurs qui sont à l'origine du déclin économique de certaines zones urbaines et stimuler des activités économiques novatrices par les processus suivants :

- Favoriser le développement local, grâce à la stimulation de l'emploi local spécialisé.
- renforcer l'esprit d'entrepreneuriat en fournissant des incitations à des groupes de population ciblés.
- renforcer l'esprit d'entrepreneuriat en incitant à des individus porteurs de projets d'investir localement à leurs comptes.
- Promouvoir l'économie de la connaissance et de l'industrie de la création en encourageant la diversité culturelle.
- fournir des environnements et des incitations appropriées, des infrastructures de pointe ainsi que du capital humain bien formé.
- Revitaliser des centres avec un maximum de respect pour le patrimoine historique et architectural.
- Créer une plus-value pour l'image, le prestige et la force d'attraction des villes.
- Rompre l'isolement des zones défavorisées en assurant des transports publics efficaces.
- Promouvoir des transports urbains respectueux de l'environnement tel que la mobilité douce en créant de partenariat pour la mobilité entre les secteurs public et privé¹⁶.

1-4-3- Au niveau environnemental

La dimension environnementale de la régénération urbaine devra élever au rang de priorité essentielle trois questions majeures: le changement climatique, la lutte contre la pollution des

¹⁵ (Lusso, Les musées, un outil efficace de régénération urbaine ? Les exemples de Mons (Belgique), Essen (Allemagne) et Manchester (Royaume-Uni), 2009)

¹⁶ (SPYRIDON, 2010)

ressources naturelles qui découle des activités menées par l'homme, ainsi que, d'une manière plus large, leur utilisation rentable et, enfin, la protection de l'habitat.

Dans l'extension des villes, les ressources sont susceptibles d'être détruites et la qualité des sols et de l'eau se détériore, sans oublier les facteurs humains qui jouent un rôle majeur dans le changement climatique et l'élévation du niveau de la mer due au réchauffement climatique. Cela pose un défi croissant aux zones urbaines côtières, car elles engagent des dépenses importantes pour prendre toutes les mesures préventives contre les inondations. Il est nécessaire de prendre des mesures immédiates pour limiter la consommation de matériaux qui affectent l'environnement naturel, en effectuant cette évaluation sur l'intégralité de leur cycle de vie (production, utilisation, élimination), en plus réduire la consommation excessive d'énergie et procéder à des solutions alternatives en optant pour des sources renouvelables.

Les programmes de la régénération urbaine estiment le rôle important que jouent les espaces verts et les surfaces humides dans l'amélioration du climat des villes par l'apport de l'air frais et la réduction de bruit. En plus des espaces verts récréatifs qui contribuent également à le rendre plus vivable et donc à renforcer la cohésion sociale.

La régénération urbaine appelle également à la mobilisation des programmes de rénovation urbaine afin de protéger les réserves d'eau compte tenu de la rareté des ressources en eau disponibles à l'échelle mondiale, notamment en ce qui concerne la quantité d'eau potable, ainsi que sa gestion appropriée et la mise en œuvre de procédés alternatifs dans son fonctionnement.

La régénération urbaine et le développement urbain durable sont actuellement au centre de l'attention de nombreuses autorités locales et régionales. A l'exemple de l'expérience de l'union européenne qui cherchent à combiner le développement durable avec des infrastructures modernes (en mettant l'accent sur celles à caractères technologique), un énorme attrait pour les entreprises et un environnement propre et sain, il existe déjà nombreuses bonnes pratiques qui n'ont pas été diffusé ou appliquée d'une manière adéquate. Il réitère dès lors son appel pour la création d'un réseau virtuel qui permettrait de diffuser les bonnes pratiques parmi les villes et les régions européennes. Il a été étroitement associé à des initiatives telles que le Pacte des maires et le Prix européen de la capitale verte et il a participé aux activités de suivi de la Charte de Leipzig sur les villes européennes durables, dans le cadre du groupe de développement urbain (GDU) des États membres de l'UE. Par ailleurs, il a récemment adopté des avis sur des questions liées à cette thématique, concernant par exemple

la manière dont les villes et les régions contribuent à la réalisation des objectifs européens en matière de changement climatique et d'énergie, les actions nécessaires pour promouvoir l'efficacité énergétique, ou encore le plan d'action européen en faveur de la mobilité urbaine.

1-4-4- Au niveau social

Les changements sociodémographiques ont entraîné le déplacement d'un grand nombre d'habitants des quartiers anciens des villes vers de nouvelles zones résidentielles implantées dans des villes nouvelles situées à proximité des grands centres de population, et c'est une volonté d'y obtenir l'immobilier résidentiel disponible. Parmi les raisons de cette migration figurent les prix immobiliers appropriés et la qualité des services disponibles avec la disponibilité des moyens de subsistance contemporains.

Grâce au succès de certains programmes de régénération urbaine, un lent afflux de certains résidents à revenus moyens vers les vieux quartiers s'est récemment amorcé, et en conséquence, ces derniers sont devenus plus attractifs après leur réintégration en préservant leur caractère traditionnel tout en améliorant les conditions de vie sociale de la population défavorisée qui les occupe actuellement.

L'inégalité sociale dans la plupart des zones urbaines est un défi majeur pour les opérations de développement urbain, car les différences entre les quartiers résultant de leur découpage social et géographique, dont la cause réside parfois dans des politiques de logement inadaptées, avec une offre de services limitée aux zones prospères, sans accès aux zones défavorisées. Par conséquent, une ville durable doit être fondée sur la solidarité urbaine et sur le refus de l'exclusion et de la discrimination afin de renforcer les liens sociaux entre les différents groupes de la population et lutter contre les fléaux sociaux¹⁷.

L'opération de régénération urbaine entraîne l'implication de différents acteurs qu'on va découvrir dans ce qui suit.

¹⁷ (Lusso, Les musées, un outil efficace de régénération urbaine ? Les exemples de Mons (Belgique), Essen (Allemagne) et Manchester (Royaume-Uni), 2009)

2- Le rôle des acteurs impliqués dans l'opération de la régénération urbaine

2-1- Les acteurs locaux

- Les acteurs politiques: Ce groupe rassemble les pouvoirs publics, les institutions communales, régionales ou nationales. Ces acteurs peuvent jouer des rôles à tous les niveaux exécutif, législatif, judiciaire. Ils accompagnent ou contestent les décisions des autres participants. En tant qu'élus du peuple, ils sont les principaux décideurs. Cependant, ils manquent parfois de connaissances dans les domaines spécifiques dans lesquels ils sont chargés d'intervenir.

- L'équipe technique: cette équipe regroupe un ensemble de participants concernés par la planification, la conception et la gestion de l'espace. Ce sont les architectes, urbanistes et ingénieurs travaillant de manière indépendante ou au sein de services responsables de l'aménagement du territoire. Ces acteurs se caractérisent par une connaissance de l'urbain qui les positionne non seulement en tant que porte-paroles des autres groupes, mais leur donne une certaine autonomie et une maîtrise sur les projets. Ce « pouvoir » tend de nos jours, à être remis en cause par les autres acteurs qui revendiquent d'avantage de légitimité dans les projets.

- Les acteurs économiques: Ce groupe est formé d'entrepreneurs, de propriétaires fonciers et de promoteurs, ces acteurs sont généralement les investigateurs premiers des dynamiques urbaines. A ces acteurs s'ajoutent des organismes de promotion et de marketing urbain (offices du tourisme par exemple), dont le principal enjeu est l'attraction d'entrepreneurs et de touristes.

- Les agents sociaux: Ils (sociétés et associations civiles, ONG, institutions éducatives et culturelles, publiques et privées, etc.) doivent participer aussi bien à la phase de diagnostic qu'à la définition stratégique, en présentant leurs attentes et leurs besoins, en articulant leurs intérêts et en les négociant avec le reste des agents. Leur participation est aussi importante dans la phase d'action (de l'initiative privée, des universités, etc.) au moment de réaliser et de mener à terme les projets et les actions, en coordonnant leurs intérêts avec les intérêts publics.

- Les habitants et résidents: Ils ont un rôle important à jouer dans l'ensemble du processus car un processus d'intervention sur le patrimoine urbain a une importante composante de technique et de gestion, mais il doit aussi se construire avec la participation

des habitants du territoire, qui devraient être les premiers intéressés. L'échange d'information ainsi que les initiatives doivent être envisagés entre la société civile et les techniciens, et ils doivent s'organiser à travers des débats, enquêtes assemblées au cours des différentes phases du processus.

2-2- Les collectivités locales et régionales dans la régénération urbaine

Il est indiqué que les autorités régionales et locales doivent jouer un rôle décisif et primordial dans la conception, l'exécution, le suivi, la promotion et l'évaluation des stratégies intégrées de la régénération urbaine et, en général, dans l'amélioration de l'environnement urbain. La diversité des villes et cités européennes, par exemples, requiert de développer des solutions locales, et surtout d'agir au niveau local. Les nombreux programmes et initiatives de l'UE ont créé tout un trésor de connaissances sur le développement urbain, au niveau européen et dans chaque ville en particulier¹⁸.

Les programmes de régénération urbaine devraient donc rechercher des moyens innovants de transformer en atout, pour les populations locales, les effets inhérents au caractère d'agglomération que présentent les centres villes.

En revanche, les villes affrontent des problèmes qui sont notamment causés par des modifications dans le mode de vie et des changements démographiques mais, plus souvent encore, par des modèles inappropriés de développement urbain.

3- Une expérience de la régénération urbaine de la ville historique Porto

Porto se présente comme une ville de caractère située dans le Nord du Portugal sur la façade atlantique et sur

le rio Douro. Elle est la capitale de la région Nord,



Figure 1 : Centre historique de Porto (Portugal)
Source : <http://whc.unesco.org/fr/documents/113214>

¹⁸ (SPYRIDON, 2010)

3-1- la problématique relevée :

Le centre historique de Porto est situé à l'intérieur des murailles ferrandines ; il est encore largement organisé selon le tissu urbain médiéval (Les rues étroites et sinueuses descendent vers les rives du fleuve ou débouchent sur de petites places, qui, par endroits, rappellent celles des villages.) Et certaines de ses parties conservent des caractéristiques issues du Moyen Âge. Des monuments plus récents y ont été bâtis au fil des siècles, dont des édifices religieux variés. Les rez-de-chaussée sont pour la plupart occupés par de petits commerces vivotant. Certains bâtiments sont abandonnés, d'autres tombent même en ruine.

Malgré la dégradation avancée du tissu bâti, l'usage de différents matériaux : fer forgé, *azuleijos*, couleurs vives (jaune, rouge, bleu, vert) etc., donne à l'ensemble de cette colline un aspect esthétique très caractéristique. Ce périmètre se distingue tant du point de vue physique, que fonctionnel ou social du reste de la ville.

Ribeira, cœur du centre historique, site emblématique, véritable « symbole de la ville », cristallise les intérêts des différents acteurs qui le composent. Il est le lieu de découvertes et de détente pour les visiteurs ou les touristes, potentiel lieu d'investissement pour les acteurs privés (immobiliers), de sortie et de rencontres pour les jeunes étudiants, de ressources et de création pour les jeunes artistes et designers. Il est aussi la vitrine de la ville, le cœur de son identité, mais il est aussi le lieu du quotidien pour ses habitants.

Le centre historique de Porto est classé monument national depuis 2001 ; il est également inscrit sur la liste du



Figure 2 : la limite de la zone d'étude à Porto.
Source : www.researchgate.net



Figure 3 : Les effets de la régénération urbaine dans la Ribeira.

Source : www.researchgate.net

patrimoine mondial par l'Unesco depuis 1996¹⁹.

La Ville vise la mise en valeur des sites. L'objectif recherché est de renouer avec une dynamique positive sur l'ensemble du centre-ville.

Le centre historique de Porto, comme le reste des villes portugaises, n'a subi que des modifications morphologiques partielles de son tissu bâti.

3-2-Régénération urbaine et enjeux :

La CRUARB (Commission gouvernementale pour la rénovation urbaine des quartiers de *Ribeira et Barredo*) œuvre à la réhabilitation et valorisation du centre historique, plus particulièrement de la zone de Ribeira.

Les membres de la commission étaient composés majoritairement des architectes et des techniciens sensibles à la qualité architecturale du site ainsi qu'à son aspect social.²⁰

L'objectif principal et le fil conducteur des premières actions, jusque dans les années 1980, était la rénovation de logements très insalubres. Un total de 19 îlots fut alors réhabilité.

Ces actions s'inscrivent dans le cadre de la politique de réhabilitation de logements dégradés.

Ils sont faits par des groupes multidisciplinaires, mais par des commissions de *Moradores*. Dans le cas de *Ribeira et Barredo*, la volonté est la préservation du tissu bâti ainsi que, dans la mesure du possible, des habitants.

Porto Vivo (Société de réhabilitation urbaine pour la Ville de Porto) a pour mission de lancer des opérations de redynamisation et d'encourager ainsi la réhabilitation et la reconversion



Figure 4 : Bâti dégradé du centre historique

Source : www.cairn.info

¹⁹ (UNESCO, 2017)

²⁰ (Fernandes, 2005)

d'édifices sur l'ensemble du centre-ville, Baixa Portuense, en stimulant le marché de l'immobilier et les investissements privés.²¹

4- La possibilité d'intégration de la régénération urbaine dans la réglementation algérienne

Le terme de la régénération urbaine ne figure pas dans les textes législatifs algériens comme action urbaine. Cependant, ces actions isolées comme la réhabilitation, la restauration par exemple font l'objet de plusieurs articles que nous allons découvrir dans ce développement.

4-1- Opérations d'intervention urbaine en Algérie:

Le décret n°83-684 du 26 novembre 1983, notamment son article 2, définit 4 types d'opérations et qui comprennent des actions de *restructuration*, de *rénovation*, de *réhabilitation* et de *restauration*.

La restructuration: est une opération qui consiste en une intervention sur les voiries et les réseaux divers et en une implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d'ilots et une modification des caractéristiques du quartier par des transferts d'activités de toute nature et la désaffectation des bâtiments en vue d'une autre utilisation. Elle consiste localement en l'évacuation et l'éradication de l'habitat précaire menaçant ruine ou celui localisé à l'intérieur des servitudes des voies à grandes circulation, de même, la dédensification des cités, la viabilisation des sites; le désenclavement des sites isolés; la création de centres d'équipements; la création de nouveaux accès aux sites et l'aménagement des espaces extérieurs. Ce qui est l'exemple d'intervention partielle sur le quartier El Hamri à Oran.

La rénovation: est une opération physique qui, sans modifier le caractère principal d'un quartier, constitue une intervention profonde sur le tissu urbain existant pouvant comporter la destruction d'immeuble vétuste et reconstruction sur même site, d'immeuble de même nature²². Elle consiste localement en une mise en état du cadre bâti dégradé, une densification des enclaves avec le traitement des façades urbaines sur les voies principales. La création et la recomposition de voies, la réaffectation des terrains libérables après le transfert des activités et des emprises militaires en équipements, l'intégration des

²¹ (Guinand, 2012)

²² (Ministère de l'habitat et de l'urbanisme, 2021)

aires de stationnement aux îlots existants et enfin l'aménagement de places devant les équipements.

Ce serait le cas d'opération nécessaire, pour les quartiers de Démonte et Saint Charles à Oran.

La réhabilitation: est une opération qui consiste en la modification d'un immeuble ou d'un groupe d'immeubles ou d'équipements en vue de leur donner les commodités essentielles. Elle désigne au sens large le fait de réaménager un local, un bâtiment ou un lieu (quartier, friche, espace vert...). Il s'agit de l'amélioration d'un bâti déconsidéré par son mauvais état, en améliorant les toitures, les façades, le confort sanitaire. Elle consiste localement en la prise en charge des immeubles menaçant ruine, la sauvegarde des façades existantes. La reconstruction des terrains libres tout en respectant l'environnement bâti et l'aménagement de la voirie. Ce serait le cas d'opération utile, pour les quartiers de Sidi El Houari (partiellement)²³ et El Hamri (partiellement).

La restauration: est une opération permettant à mettre en valeur ou remettre en bon état un bâtiment ou un ensemble architectural tout en gardant son aspect initial; s'applique particulièrement aux sites classés ou édifices inscrit comme monuments historiques ou présentant un caractère historique. Elle concerne localement le quartier de Sidi El Houari (partiellement).

La préservation: D'après la loi n°06-06 du 20 février 2006, notamment son article 1, la préservation est une opération selon laquelle le patrimoine matériel et immatériel de la ville doit être sauvegardé, préservé, protégé et valorisé.

3-2-Conditions et modalité d'intervention sur les tissus urbains en Algérie:

Selon le décret exécutif n° 16-55 du 22 Rabie Ethani 1437 correspondant au 1er février 2016; et fixant les conditions et modalités d'intervention sur les tissus urbains anciens.

Art 1: En application des articles 6, 8 et 9 de la loi n° 11-04 du 14 Rabie El Aouel 1432 correspondant au 17 Février 2011 fixant les règles régissant l'activité de promotion immobilière, le présent décret a pour objet de fixer les conditions et modalités d'intervention sur les tissus urbains anciens, ainsi que l'octroi de l'autorisation administrative.

Art 2: Au sens du présent décret, il est entendu par:

➤ Tissu urbain ancien objet d'intervention: Ensemble d'immeubles et de constructions

²³ (GALVÁN, 2022)

présentant un état de vétusté, de dégradation, d'insalubrité et des insuffisances, au regard des exigences réglementaires, en terme d'habitabilité, de confort, de sécurité, de viabilité, d'infrastructures, d'équipements ou d'espaces publics.

➤ Opération d'intervention: Ensemble d'actions et travaux de réhabilitation, de rénovation et/ou restructuration urbaine et rurale.

Plan d'intervention: Ensemble de documents et études détaillant les opérations et actions à entreprendre, la méthodologie d'intervention, les plans et règlements nécessaires et le montage financier de ces opérations établis sur la base de diagnostic, de l'analyse des données du tissu urbain ancien et du périmètre et type d'intervention.

➤ Opérateur: Organisme spécialisé dans le domaine, chargé de la maîtrise d'ouvrage déléguée des opérations d'intervention sur les tissus urbains anciens.

➤ Intervenant(s): Personne(s) physique(s) ou morale(s) engagée(s) par l'opérateur et habilitée(s) à entreprendre des opérations d'intervention²⁴.

3-3-Conditions d'intervention:

6.2.1) Engagement des opérations d'intervention sur les tissus urbains anciens:

Art. 7: Elles s'inscrivent dans le cadre de programmes pluriannuels élaborés par le ministère chargé de l'urbanisme sur la base des besoins exprimés par les wilayas concernées.

Art. 8: Elles comportent des mesures et des actions complémentaires, notamment pour:

- L'amélioration du cadre de vie de la population et de la qualité de l'environnement

- La sensibilisation de la population à la préservation du patrimoine et de la qualité du cadre de vie.

- La promotion de la culture d'entretien et de gestion de la copropriété.

- La formation dans le domaine d'intervention sur les tissus urbains anciens.

Art. 9: L'élaboration des besoins de la wilaya pour la prise en charge de ces opérations émanant des assemblés populaires communales, est motivé par:

- Le constat de l'état de vétusté des constructions et les conditions d'insalubrité et de dysfonctionnement dans les tissus urbains anciens, justifié par un rapport circonstancié, établi par le P/APC.

- L'inscription de ce type d'opérations dans les instruments d'aménagement et d'urbanisme en vigueur.

Art. 10: les tissus urbains anciens doivent être recensés et classés par la wilaya, selon leur

²⁴ (Ministère de l'habitat et de l'urbanisme, 2021)

degré de dégradation et d'insalubrité, en identifiant:

- Les immeubles menaçant ruine et les actions spécifiques à entreprendre.
- Les tissus urbains anciens prioritaires nécessitant des opérations de réhabilitation lourdes qui consiste en un confortement des structures ou un renforcement des fondations.
- Les tissus urbains anciens nécessitant des opérations de rénovation et/ou de restructuration urbaine;
- Les tissus urbains anciens dont les signes de dégradation nécessitant des opérations de réhabilitation moyenne qui consiste en une réfection des parties communes, réseaux et équipements techniques;
- Les tissus urbains anciens nécessitant des opérations de réhabilitation légère, qui consiste en une réfection des façades et de l'étanchéité.

Art. 11: La notification des programmes pluriannuels d'intervention aux wilayas, est accompagnée de fiches techniques précisant:

- L'identification des sites concernés et le type d'opérations nécessaires;
- le montant des enveloppes accordées pour les études et les travaux;
- les échéances de réalisation du programme d'intervention. Les modalités d'application du présent article sont définies par arrêté conjoint des ministres chargés des collectivités locales, des finances et de l'urbanisme.

6.2.2) Cadre de gestion:

Art. 12: Il est institué dans le processus de gestion, de suivi et d'évaluation des programmes d'intervention sur les tissus urbains anciens:

- une commission de pilotage au niveau de la wilaya;
- une commission technique au niveau de la commune;
- un maître d'ouvrage délégué, dénommé « opérateur ».

6.2.3) Dispositions financières:

Art. 35: Le financement des opérations d'intervention sur les tissus urbains anciens, est mis en place dès promulgation de l'arrêté du wali relatif au périmètre et au plan d'intervention.

Art. 36: Les opérations d'intervention sur les tissus urbains anciens sont financées notamment par:

- Le compte d'affectation spéciale n° 302-114 intitulé "Fonds spécial pour la réhabilitation du parc immobilier des communes de la wilaya";
- Les subventions de l'État et des collectivités locales;
- Les opérations du budget d'équipement de l'État destinées à la prise en charge des prestations d'études et travaux des opérations d'intervention sur les tissus urbains anciens;
- Les aides publiques accordées dans le cadre de la réhabilitation;
- L'apport des propriétaires dans le cadre de leur contribution aux travaux;
- Les dons et legs.

Les modalités d'application du présent article sont définies par arrêté conjoint des ministres chargés des collectivités locales, des finances et de l'urbanisme.

Même si la régénération urbaine ne figure pas dans les textes législatifs algériens, elle ne les contredit pas. Son application ne peut être que regroupant de ces actions urbaines isolées dans l'approche affirmée, souvent, son échec.

Conclusion

La situation actuelle présente une période charnière et transitoire entre le passé et le futur ce qui nécessite de faire appel à une action conciliatoire entre ce qui est ancien et ce qui est nouveau pour assurer une continuité dans le temps et l'espace en assurant et en évitant d'éventuels perturbations qui peuvent engendrer la rupture et la ségrégation .

*Deuxième chapitre :
l'accompagnement de la mobilité
douce aux opérations de projet
urbain*

Introduction

Le développement de la mobilité douce diffère selon les villes, et cela dans l'ensemble de l'Europe. Cela est dû à plusieurs facteurs : à la politique de la ville, aux mesures mises en place par les mairies et à l'implication des habitants.

La mobilité douce désigne l'ensemble des déplacements non motorisés comme la marche à pied, le vélo, le roller et tous les transports respectueux de l'environnement. Ses bénéfices sont nombreux : réduction de la pollution, augmentation de l'activité physique, meilleure santé physique, augmentation de la qualité de vie et des conditions de transports, etc.²⁵

1- Une réappropriation de l'espace public par le piéton à Paris

1-1- La mairie de Paris veut faire du cœur historique de la capitale une zone quasi-piétonne en 2022 :

La «Zone apaisée Paris Centre et Saint-Germain» concernera l'ensemble du secteur de Paris Centre, qui regroupe depuis 2020 les 4 premiers arrondissements de la capitale, et la partie de la rive gauche située au nord du boulevard Saint-Germain dans les Ve, VIe et VIIe arrondissements. Le total représente environ 7% de la superficie parisienne.



Figure 5 : Paris Centre et Saint-Germain

Source : <https://t.co/WIvEd47TdA>

²⁵ (La mobilité douce : qu'est-ce que c'est ?, 2020)

Cette «zone à trafic limité» (ZTL) a «pour ambition de réduire drastiquement le trafic de transit pour faire la part belle aux piétons, aux vélos et aux transports en commun», a expliqué sur Twitter David Belliard, adjoint (EELV) de la maire PS Anne Hidalgo chargé de la transformation de l'espace public. Paris a lancé sa concertation sur le projet de Zone apaisée pour Paris Centre et le nord du boulevard Saint-Germain²⁶.

Pour permettre aux touristes, aux banlieusards ou tout simplement aux badauds de venir faire leurs courses ou leurs visites à l'intérieur de la ZTL, il faudrait optimiser les lignes de bus sur les axes qui la traversent et sur les boulevards qui l'entourent. Cela n'a rien d'aisé non plus: il a fallu près de 3 ans de concertation pour redessiner les lignes de bus de la RATP.

Le succès de la ZTL nécessite une préparation technique sérieuse, à l'opposé de la piétonisation de la rue de Rivoli en 2020 qui s'est faite à l'emporte-pièce avec des bévues évidentes comme ce carrefour à quatre sens interdits, au coin de la rue du pont Louis-Philippe,



Figure 6 : plan vélo

Source : www.transportshaker-wavestone.com

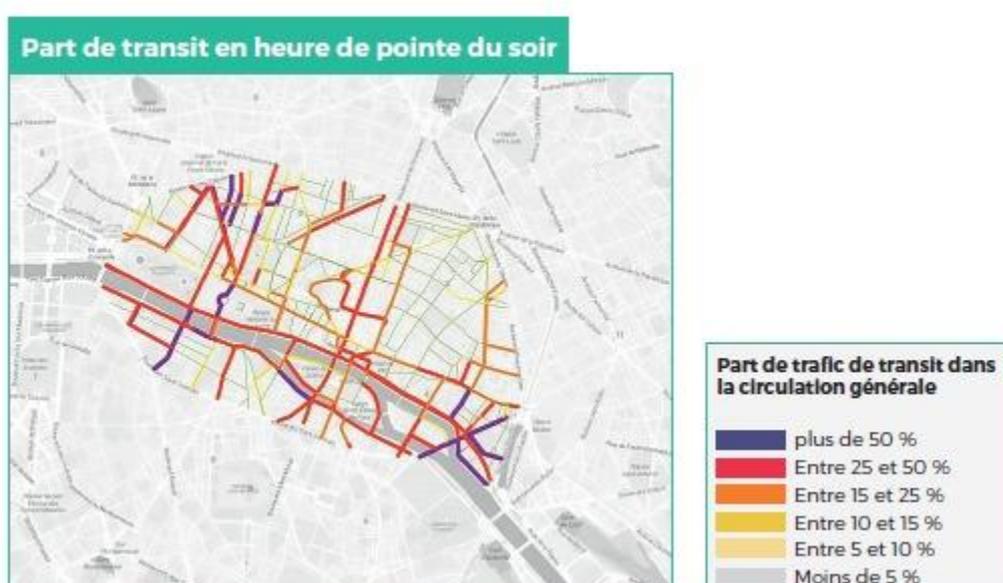


Figure 7: part de trafic de transit dans la circulation générale.

Source : <https://t.co/bFCPWzRpGz>

²⁶ (David_Belliard, 2021)

qui rendait fous les usagers et les forçait à enfreindre le code de la route. Et ce à seulement 300 mètres de l'Hôtel de Ville.

1-2-la stratégie pour intégrer la mobilité douce :

Rien de moins qu'une reconquête de l'espace. Le champ lexical utilisé ne laisse aucune place au doute : piétons et automobiles se livrent une guerre sans merci pour s'approprier un espace urbain objet de toutes les convoitises. Et justement, cet espace public serait particulièrement déséquilibré en faveur de la voiture. À Paris, la maire Anne Hidalgo a fait de la réduction de la place de la voiture son cheval de bataille. En janvier 2017, la municipalité déclare vouloir se doter d'une stratégie globale pour les piétons. D'abord, le constat d'un paradoxe : « plus de la moitié de l'espace public est dédié aux véhicules individuels, alors que les déplacements urbains des Parisiens effectués en voiture ne représentent que 13% de l'ensemble de leurs déplacements intra-muros. À l'inverse, la part de leurs déplacements à pied s'élève à 52% » Une situation injuste : il faudrait grignoter l'espace dédié à la voiture au bénéfice des piétons, c'est à dire redessiner les carrefours, élargir les trottoirs, installer du mobilier urbain pour un plus grand confort et surtout, « inverser la logique des années 1970 qui voulait adapter la ville à la voiture ».



Figure 8 : Rue Daguerre.
Source : www.parisinfo.com

2-Comment Copenhague est devenue la capitale mondiale de la mobilité douce

2-1-Presentation :

Alors que bien des éditorialistes et experts s'essaient à imaginer le monde de l'après-Covid-19, certains tablent sur un retour important du vélo comme moyen de locomotion. La nécessité de respecter les mesures de distanciation sociales pourrait, en effet, favoriser ce type de déplacement doux. La crise sanitaire qui frappe aujourd'hui la planète pourrait bien avoir des conséquences parfois inattendues. C'est le cas avec la priorité absolue donnée aux vélos dans certaines grandes villes, grâce à une régulation du trafic qui leur fait la part belle. Un système que souhaite développer la maire de Paris, Anne Hidalgo, qui a eu l'occasion d'en voir les bénéfices lors de son court séjour à Copenhague en octobre dernier.



Figure 9 : parking à vélo (Copenhague)
Source : www.mediaterre.org

2-2- Comparatif européen :

C'était le 9 octobre 2019, Anne Hidalgo était alors à la tête du C40, et présente à Copenhague dans le cadre du sommet réunissant les villes engagées contre le réchauffement climatique. Une rencontre hautement symbolique, car – la Maire de Paris ne s'en cache pas – Copenhague est pour elle le modèle à suivre. Éluë « capitale verte de l'Europe » en 2014 et collectionnant depuis dix ans les prix environnementaux, la capitale danoise ambitionne de devenir la première ville du monde neutre en carbone d'ici à 2025. Et pour réduire ses émissions de CO₂, elle a d'abord misé sur les mobilités douces et en particulier sur le vélo. Reconnue comme la meilleure ville cyclable du monde, elle est aussi dans ce domaine la principale source d'inspiration de Paris.



Figure 10 : Le “serpent cyclable” de Copenhague, une passerelle réservée au vélo devenue un symbole de la culture cycliste de la ville

Source : www.transportshaker-wavestone.com

A Copenhague, selon la municipalité, les déplacements à vélo représentent désormais 28 % du total des déplacements dans la ville et même 41 % des déplacements pour se rendre au travail ou à l'école. Toute la ville a été pensée pour le vélo, et plus largement pour les mobilités douces, avec des investissements conséquents dans des infrastructures dédiées aux cyclistes – lesquelles sont à la fois continues, rapides et protectrices – et de nombreuses innovations pour favoriser ce mode de déplacement.



Figure 11 : villes les plus cyclables au monde 2017

Source : www.france-ecotours.com

2-3-Une ville pensée pour le vélo

Avec 400 kilomètres de pistes cyclables empruntées tous les jours par plus du tiers des habitants, des milliers de « city-bikes » en libre-service, d'immenses parkings à vélos installés dans toute la ville, Copenhague est indiscutablement la capitale mondiale du vélo. Son modèle se fonde sur la création de « véloroutes », voire d'« autoroutes pour vélos », privilégiant clairement les cyclistes par rapport aux automobilistes. L'idée décisive a été de rendre le vélo plus rapide que la voiture pour les déplacements urbains. C'est d'ailleurs la principale raison avancée par tous les cyclistes qui parcourent la ville au quotidien : ça va plus vite !



Figure 12 : Autoroutes à vélos

Source : www.citycycle.com

Copenhague a adopté un modèle comprenant quatre types d'infrastructures : dans les secteurs résidentiels, la vitesse est limitée à 30 km/h, autos et vélos cohabitent sur la même chaussée ; les voies limitées à 40 km/h sont, quant à elles, bordées de bandes cyclables, toujours à la droite de la circulation ; le long des artères limitées à 60 km/h, les pistes cyclables, unidirectionnelles, sont séparées de la circulation ; et quand la vitesse autorisée est supérieure,

COPENHAGERNERS' REASONS FOR CYCLING

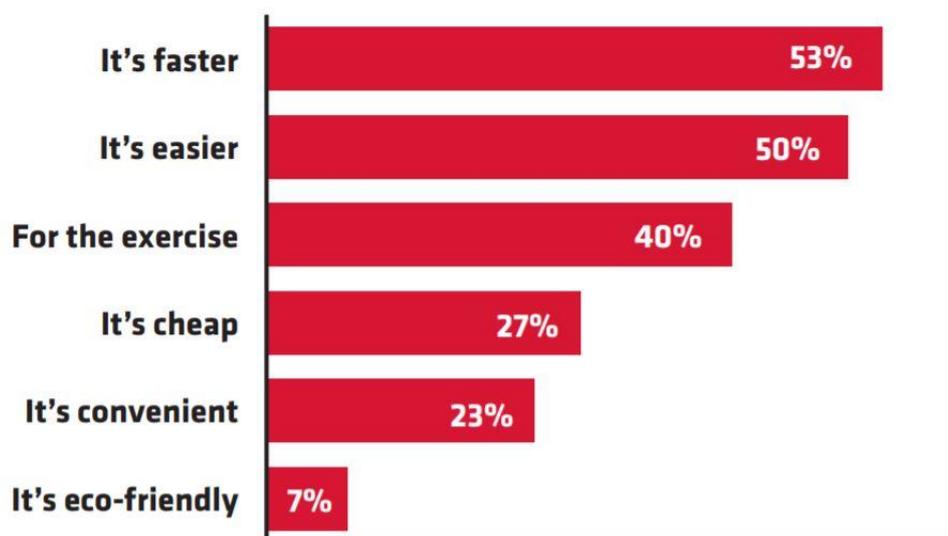


Figure 13 : Chiffres de Cyclisme Ambassade du Danemark (2017)

Source : www.transportshaker-wavestone.com

Les itinéraires cyclables empruntent un parcours entièrement distinct de celui des voitures. Leur largeur permet même à deux cyclistes de bavarder en roulant de front, tout en étant doublés par un troisième.

L'utilisation du vélo contribue à fluidifier la circulation et apporte ainsi une réponse à l'un des défis urbains modernes : les bouchons. Le succès du deux-roues au Danemark intéresse d'ailleurs de nombreuses villes du monde en proie à la congestion. A tel point que le pays possède une structure spécialement dédiée à l'accueil des délégations étrangères : la Cycling Embassy of Denmark. La diplomatie du vélo.

Pour favoriser les mobilités douces, Copenhague s'est également dotée d'un système d'éclairage intelligent. La moitié du parc d'éclairage public de la ville a ainsi été remplacé par de nouveaux luminaires LED, qui ont permis de faire baisser la facture énergétique de 77 % sur la partie rénovée, tout en augmentant l'intensité de l'éclairage sur les routes pour rendre les usagers, en particulier les piétons et les cyclistes, plus visibles.

La capitale danoise bénéficie de la solution « Muse » qui permet de télé gérer depuis un poste central les équipements lumineux urbains. Il est ainsi possible d'ajuster à distance et en temps réel les niveaux d'éclairage des différents quartiers en fonction des besoins identifiés, du trafic ou du mode de vie des habitants. Ce nouveau réseau d'éclairage intelligent offre également de nombreuses possibilités de connecter de nouveaux services comme des caméras

de vidéo protection, des capteurs de bruit ou de qualité de l'air pour améliorer encore la sécurité et la qualité de vie des citoyens.

It seems Copenhagen has reached the same tipping point as Amsterdam in 1995! Can they now shortcut by learning from following 2 decades?

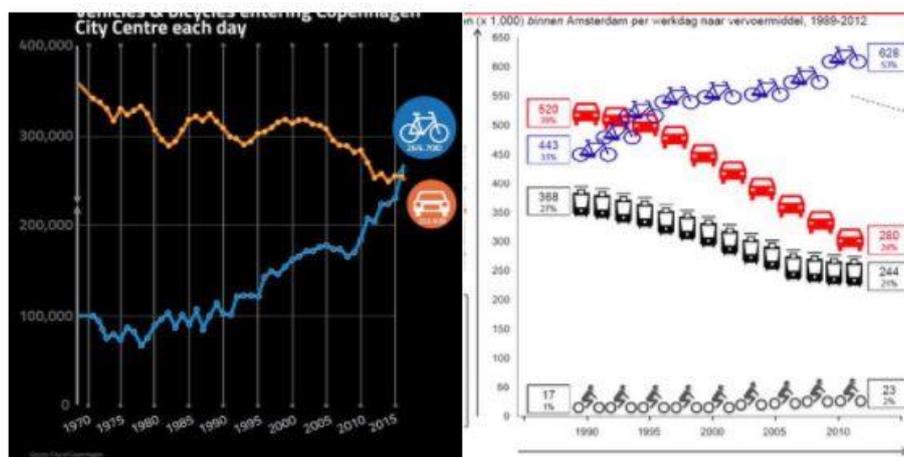


Figure 14 : Capture d'écran du Twitter Urban Cycling Institute (Novembre 2017)

Source : www.transportshaker-wavestone.com

La démarche a de quoi inspirer beaucoup d'autres villes en Europe et dans le reste du monde. Les solutions techniques existent, le déploiement d'infrastructures dédiées aux mobilités douces est réalisable, mais la transition n'est pas une chose facile. Passer d'une ville où les voitures sont reines à une ville qui met la petite reine (le vélo) à l'honneur est souvent compliqué et implique des ajustements dans les comportements.

3-LA PIÉTONNISATION à NORWICH COMME IDÉE CONTESTATAIRE ISSUE DE LA SOCIÉTÉ CIVILE

À Norwich, interdire la circulation dans le centre-ville est, initialement, une idée contestataire portée par une très active association locale de défense des 50 observatoires universitaires de la ville et du développement durable patrimoine, formée d'architectes et d'archéologues, la Norwich Society. Cette dernière, fondée en 1923, s'est déjà illustrée dans les années 1930 en sauvant de la destruction un quartier historique proche de la cathédrale (Elm Hill). Habitée aux mobilisations, elle s'oppose depuis 1945 au plan de modernisation

du centre-ville mené par la municipalité travailliste et orchestré par le city engineer Horace C. Rowley.



Figure 15 : mobilité douce a Norwich

Source : www.smovengo.fr

Le cœur du projet est la construction d'une quatre-voies autour du centre et de deux quatre-voies qui doivent le traverser. À la veille des années 1960, la conviction d'une urgence automobile allant plus vite que les réalisations de ces grands projets rend ces derniers de moins en moins crédibles. Seule la rocade est maintenue et va constituer la condition de toute intervention sur la circulation automobile et sur le centre-ville. Or à cette date, à peine un tiers du projet est achevé et il paraît peu probable que la totalité soit construite avant la fin de la décennie.

La Norwich Society profite alors de ces contradictions pour proposer un contreplan d'urbanisme opposable à la municipalité et qu'elle intitule les Guiding Principales (1959). Il repose sur des principes simples mais diamétralement opposés aux options de la ville : afin de préserver les qualités d'un cœur historique tout en permettant son développement, le centre serait divisé en trois precincts (secteurs) piétonniers spécialisés à partir des activités qui y sont déjà présentes (un pôle commercial, un pôle ecclésiastique, un pôle mixte). L'aménagement des precincts serait régi par le concept de sanctity (sanctuarisation). Les dessertes automobiles ne seraient autorisées qu'aux limites de ces secteurs. L'idée des precincts n'est pas sans rappeler le plan Forshaw-Abercrombie de 1943 pour Londres, bien que ce dernier ait été beaucoup moins axé sur l'impératif de préservation patrimoniale. La Norwich Society représente donc une capacité des acteurs urbains locaux à réinvestir des idées relativement récentes pour proposer une autre politique d'aménagement urbain. Éconduite par la municipalité, la Société ne s'avoue pas vaincue et envoie son plan aux parlementaires de la ville et même au ministère des Transports, à Londres, sans plus de succès. La piétonisation est

donc initialement, à Norwich, une proposition ouvertement polémique appelant la mobilisation contre les pouvoirs locaux.

4- Les commodités d'installation d'une mobilité douce

4-1-EQUIPER LES AXES DE TRANSIT AU SEIN D'UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ

La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle est séparée de la chaussée générale et du trottoir par un élément physique, ce qui en fait un aménagement particulièrement plébiscité par les usagers stressés par la proximité avec le trafic motorisé.

La hiérarchisation du réseau permet d'identifier les axes de transit motorisé nécessitant des aménagements cyclables. Le reste du réseau est constitué des voies de desserte limitées à 30 km/h ou moins, faiblement circulées, nécessitant rarement des aménagements séparatifs.

Le long des voies limitées 30 km/h ou moins, la piste cyclable est souvent pertinente si on souhaite maintenir un trafic motorisé supérieur à 4000 véhicules par jour.

Le long des voies limitées à 50 km/h ou plus, des aménagements séparatifs sont à privilégier. La piste sera généralement préférée à la bande cyclable dès que le trafic motorisé devient significatif (> 6000 véh/jour).

4-2-FIXER DES LARGEURS RÉPONDANT AUX EXIGENCES DE CAPACITÉ ET DE CONFORT

Il est essentiel de proposer des infrastructures dont la capacité est cohérente avec les ambitions de part modale du territoire concerné.

Les largeurs des pistes cyclables doivent rendre possible :

- le dépassement des cycles, dont les cycles à gros gabarit (vélos cargos, vélos avec remorque, etc.),
- la circulation à deux de front pour générer une convivialité et rendre possible l'accompagnement des enfants,
- l'écoulement du trafic en section courante et l'éventuel stockage des vélos aux intersections.

C'est pourquoi la largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m (**2 m minimum**). La largeur souhaitable d'une piste bidirectionnelle est de 3,5 m (**3m minimum**).

Si un flux cycliste très important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de piste cyclable bidirectionnelle à 4m: cette largeur rend possible de circuler à deux de front dans chaque sens. Dans les cas où le trafic cycliste attendu est très faible (quelques centaines de cyclistes par jour), notamment en milieu interurbain, il peut être envisagé d'abaisser la largeur à 2,5 m, à condition que l'accotement de la piste cyclable soit circulaire et pardonne les écarts de trajectoires.

| Piste cyclable unidirectionnelle | |
|--|--------------------------|
| Débit cycliste souhaité (par jour et par sens) | Largeur roulable minimum |
| 0 - 1500 | 2 m |
| > 1500 | 2,5 m |
| Piste cyclable bidirectionnelle | |
| Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens) | Largeur roulable minimum |
| 0 - 1500 | 3 m |
| 1500 - 3000 | 3,5 m |
| > 3000 | 4 m |

Figure 16 : les pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles.

Source : www.cerema.fr

Il est important de maximiser la largeur roulable d'une piste en assurant l'unité des matériaux et en maîtrisant la hauteur des bordures coté piste. Un effet canyon réduisant la largeur utile d'une piste se forme dès que l'environnement de la piste se trouve à une différence de niveau supérieure à 5 cm (hauteur de la pédale en position basse).



Figure 17 : Piste cyclable étroite aux bordures verticales hautes inconfortable pour les cyclistes

Source : www.cerema.fr

Il est primordial d'assurer la continuité de la piste cyclable au droit des arrêts de transports collectifs, des passages piétons et des accès privés.

Aux abords des arrêts de transports collectifs et des passages piétons, les piétons et les cyclistes ont un cheminement clairement identifié, que ce soit en section courante ou en intersection. Cela évite les éventuels conflits et incompréhension réciproques qui surviennent souvent lorsque l'on propose un espace partagé, sans véritable statut.

Le même soin doit être apporté à la continuité de la piste au droit des accès privés. L'accès aux immeubles depuis la voie publique se fait en franchissant le trottoir et la piste cyclable à l'allure du pas, sur le principe du trottoir traversant.



Figure 18 : la piste cyclable

Source : IDEM

4-3-ASSURER UNE SÉPARATION EFFICACE AVEC LA CHAUSSÉE GÉNÉRALE

La piste cyclable est séparée de la chaussée générale par un élément physique dont la nature et les dimensions varient en fonction du contexte. Cette séparation améliore la sécurité ressentie des cyclistes, ce qui renforce l'attractivité du réseau cyclable.



Figure 19 : Séparation avec la chaussée principale.

Source : IDEM

Ce séparateur peut être sans autre fonction que celle d'empêcher physiquement la circulation, l'arrêt ou le stationnement motorisé sur la

piste cyclable. Une bordure de 15 cm de haut par rapport à la chaussée générale et de largeur

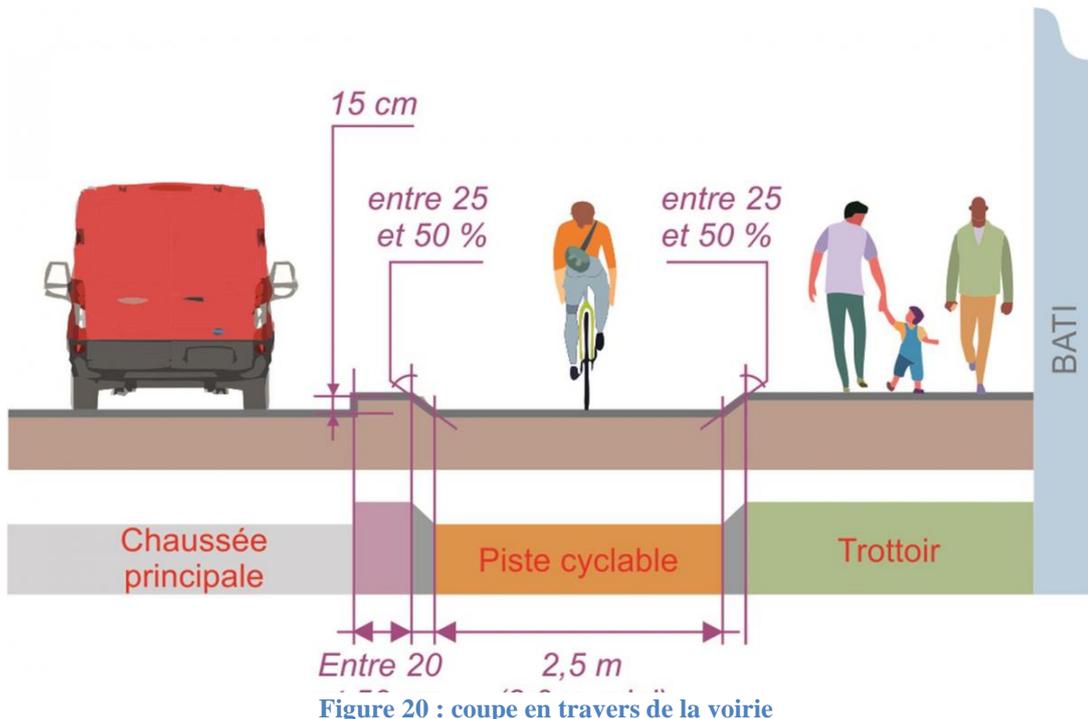


Figure 20 : coupe en travers de la voirie

Source : IDEM

comprise entre 20 et 50 cm sera efficace dans la plupart des cas. Il est recommandé de chanfreiner cette bordure du côté de la piste. On veillera à ce que cette séparation soit clairement perceptible par tous les usagers et ne dégrade pas la sécurité des cyclistes

D'autres fonctions peuvent être affectées au dispositif de séparation entre la chaussée générale et la piste cyclable : signalisation verticale, mobilier urbain, végétalisation, arrêt de bus, stationnement motorisée longitudinal... Dans le cas du stationnement motorisé longitudinal, on s'assurera que le séparateur marque un espace tampon de 50 cm minimum pour limiter le risque d'emportière.

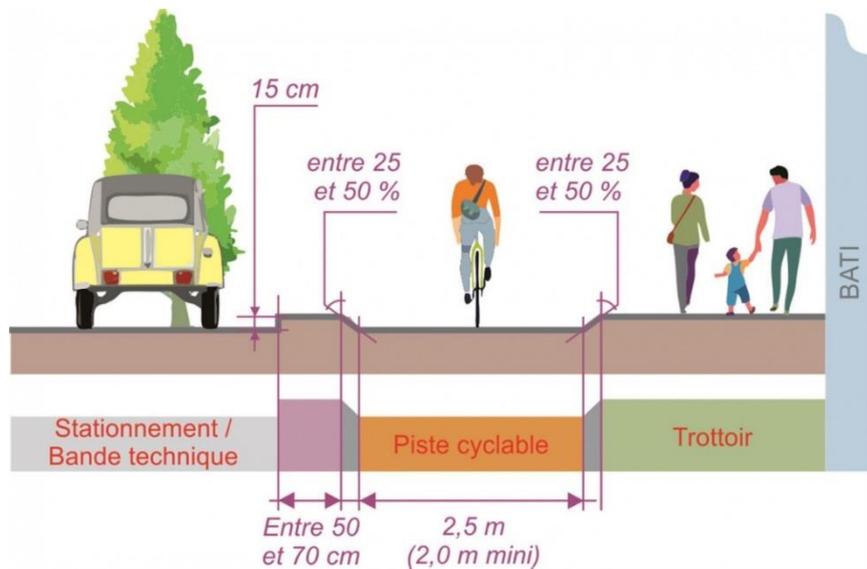


Figure 21 : coupe en travers de la voirie

Source : IDEM

4-4-AMÉNAGER UNE SÉPARATION AVEC LE TROTTOIR FRANCHE, LISIBLE,

La piste cyclable peut être positionnée à hauteur de chaussée, à hauteur intermédiaire de trottoir ou à hauteur de trottoir. Dans les deux premiers cas, une différence de niveau existe entre le trottoir et la piste. Cette différence assure un bon repérage des piétons (notamment malvoyants) et limite les conflits piétons cycles. Il est alors recommandé de chanfreiner cette bordure (avec une pente comprise en 25 et 50 %) afin qu'elle puisse pardonner des écarts de trajectoire et n'entraîne pas de chute.

Si la piste est à hauteur de trottoir, une bordure émergente doublement chanfreinée peut être envisagée pour mieux délimiter les espaces.

En plus de séparation, un contraste visuel (entre revêtement de la piste cyclable et revêtement du trottoir) garantit une meilleure lisibilité de l'aménagement pour tous. Différence de



Figure 22 : la piste cyclable

Source : IDEM

contraste ne veut pas dire différence de confort de roulement ; il faudra veiller à maintenir le confort de circulation, pour les cyclistes comme pour les piétons.

4-5-PROPOSER DES RAYONS DE COURBURES QUI OPTIMISENT LES DÉPLACEMENTS À VÉLO :

Prêter une attention particulière aux rayons de courbure des infrastructures est essentiel, car ceux-ci ont un impact important sur les pratiques de circulation.

Pour les aménagements cyclables, notamment structurants, il est nécessaire de proposer des rayons de courbure importants, ne contraignant pas les cyclistes à ralentir pour aborder les girations. Car le rayon de courbure affecte la vitesse à laquelle un cycliste peut rouler : inférieur à 10 m, il oblige généralement les cyclistes à ralentir, voire à freiner. Plus l'aménageur veut garantir un niveau de service élevé,

par exemple en permettant aux cyclistes de circuler à 20 km/h en section courante, plus le rayon de courbure devra être grand.

Pour les circulations motorisées qui croisent des itinéraires cyclables, des rayons de courbure faibles favorisant une maîtrise des vitesses des véhicules motorisés et une meilleure sécurité sont à privilégier. La mise en place d'un rayon de courbure très important, facilitant la giration des poids-lourds et des bus, générera aussi l'augmentation des vitesses d'autres usagers comme les véhicules légers et sera source de conflits avec les piétons et les cyclistes.

4-6-INTERSECTIONS AVEC VOIE NON PRIORITAIRE À FAIBLE TRAFIC :

Le trottoir traversant est un **prolongement du trottoir** interrompant la chaussée d'une rue au niveau d'une intersection. Cette solution consiste à assurer la continuité de la piste cyclable en **l'adossant à ce trottoir traversant**.

Par comparaison avec le passage piéton, le trottoir traversant donne au piéton une vraie continuité de cheminement sans rupture de niveau. C'est **le trottoir qui interrompt la chaussée**, et impose physiquement aux usagers qui le franchissent de laisser la priorité aux piétons. La logique « routière » est ainsi inversée.

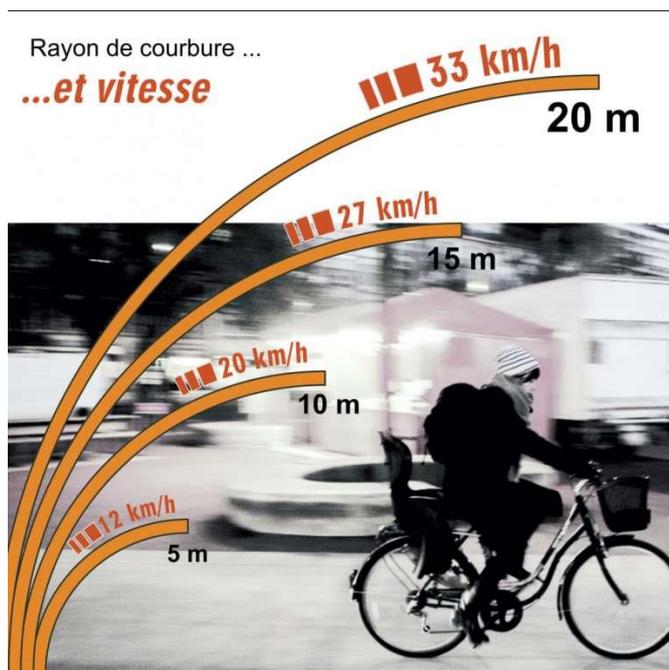


Figure 23 : rayons de courbure des infrastructures

Source : www.cerema.fr

Cette solution garantit de la même manière au cycliste la priorité de la piste cyclable sans rupture de niveau et sans qu'il y ait besoin de signalisation particulière. Comme pour le trottoir, **la hauteur de la piste adjacente est maintenue** dans le franchissement de la voie non prioritaire.



Figure 24 : Trottoir-piste traversant

Source : IDEM

Quand la piste cyclable est à hauteur de chaussée, il est possible de la surélever pour la

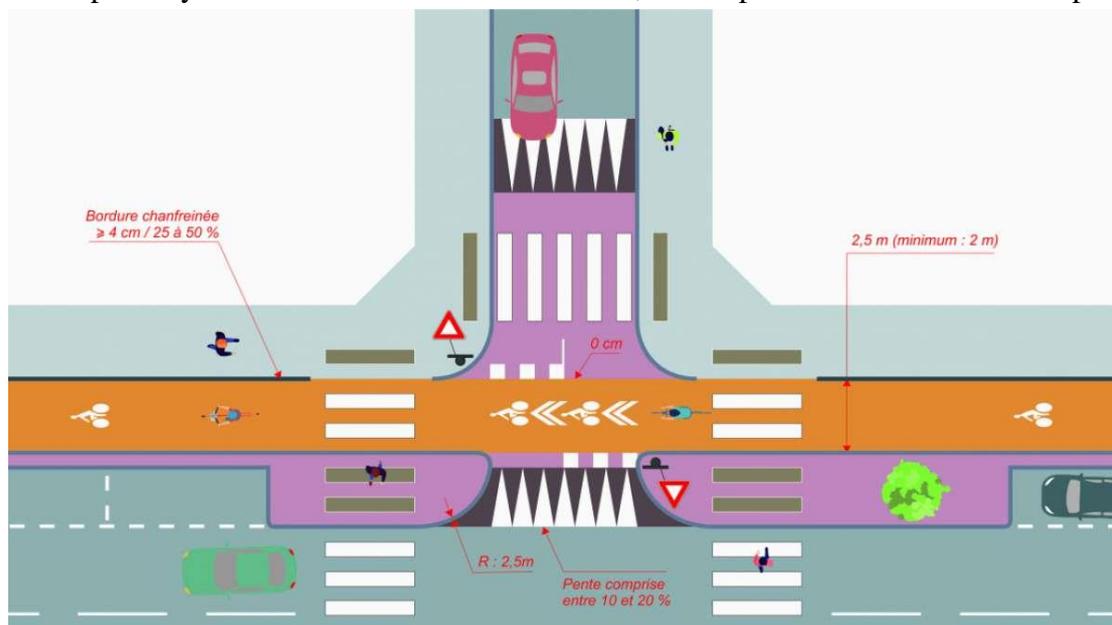


Figure 25 : Plateau

Source : IDEM

positionner à niveau de trottoir au droit de l'intersection, en prenant soin que cette surélévation soit progressive et ne constitue pas un ralentisseur pour cyclistes.

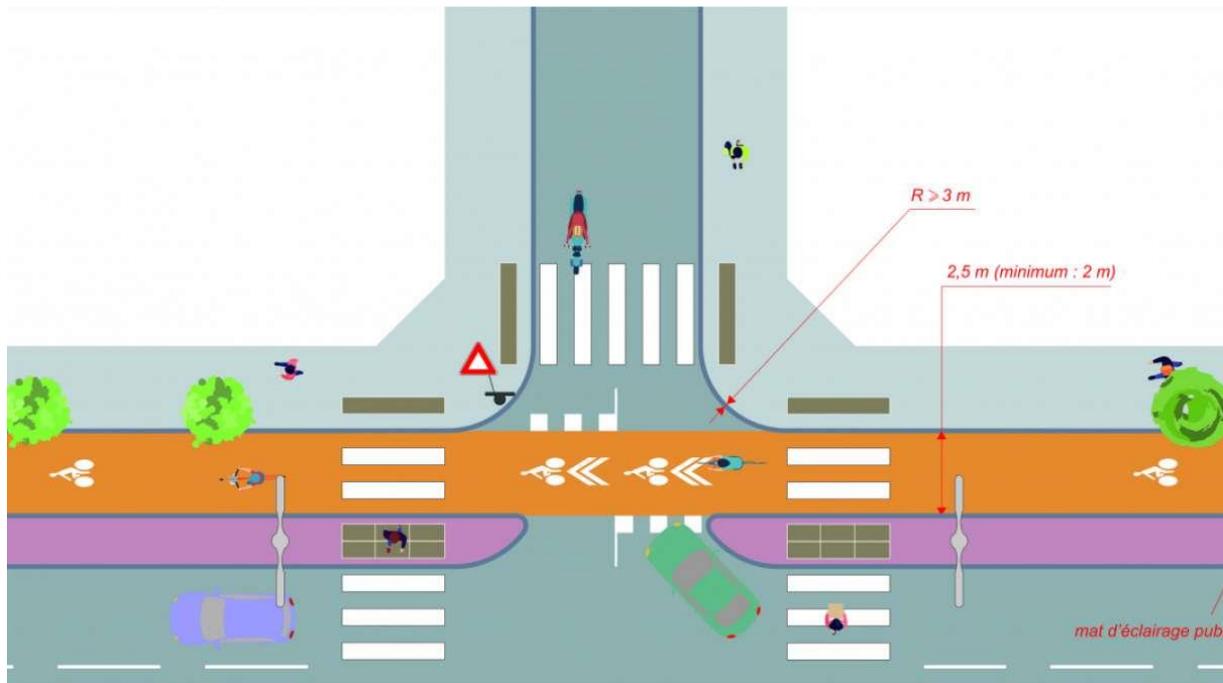


Figure 26 : Franchissement à niveau de chaussée

Source : IDEM

La piste traverse le carrefour au niveau d'un plateau. De ce fait, la voiture qui accède ou sort de la voie secondaire est fortement ralentie, ce qui est en cohérence avec sa perte de priorité.

Il s'agit ici d'assurer la **continuité visuelle de l'itinéraire cyclable** dans le carrefour avec un franchissement à niveau de chaussée de la voie non prioritaire.

Sa priorité est marquée par la signalisation du régime de priorité sur la voie secondaire. Il peut être utile **d'expliciter la priorité donnée aux cyclistes** circulant sur la piste cyclable par les articles R415-3 et R415-4 du code de la route vis-à-vis des véhicules tournants depuis la voie principale, et donc de marquer un cédez-le-passage.

Il est à noter que cette troisième solution est a priori moins performante en termes de réduction de la vitesse des véhicules motorisés en mouvement tournant.

Il peut être utile de rapprocher la piste cyclable du front bâti au droit du franchissement de la voie non prioritaire.

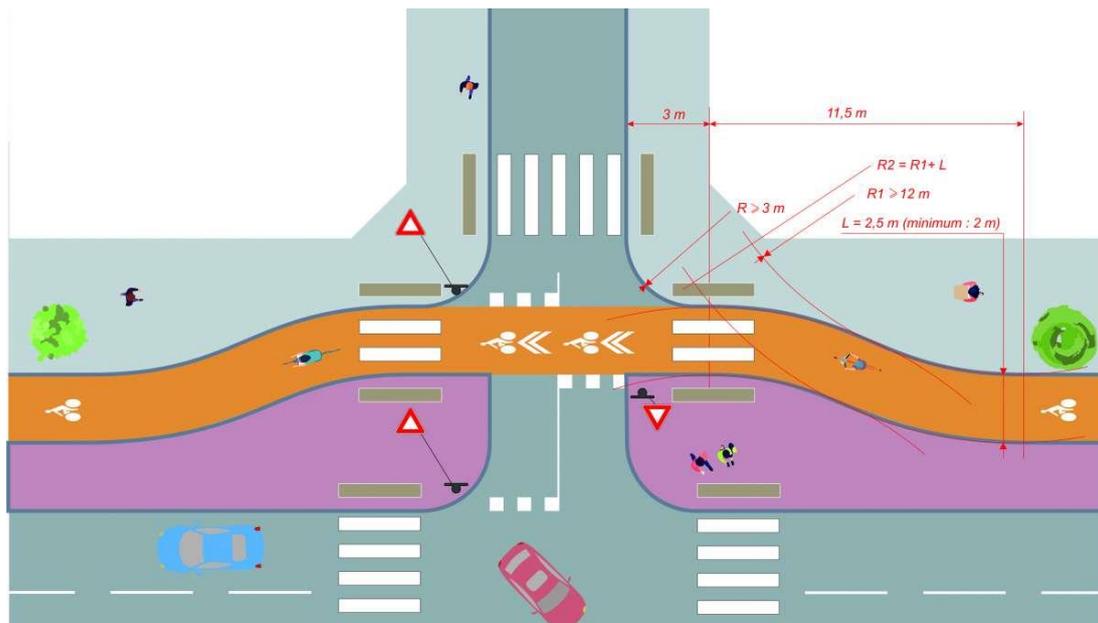


Figure 27 : Déviation de la piste cyclable au droit de l'intersection

Source : IDEM

Une telle disposition permet en effet :

- d'orthogonaliser les voies,
- d'assurer une meilleure visibilité réciproque, c'est en effet sous un angle à 90° que l'on voit le mieux, à sa droite et à sa gauche, les autres usagers,
- de réduire la vitesse des véhicules tournant à gauche ou à droite en « cassant » les girations trop grandes,
- de créer un espace de stockage pour les véhicules motorisés quittant la voie principale d'environ 5 m si possible entre la chaussée (route principale) et la piste cyclable.

Conclusion

L'intégration de la mobilité douce dans un centre-ville est une opération qui nécessitent de prendre en considération beaucoup de paramètres techniques, analytiques et des mesures à respecter.

*Troisième chapitre: l'expérience
tunisienne avec la régénération
urbaine des centres historiques*

Introduction :

Les bailleurs partenaires ont intégré depuis plusieurs années la thématique de régénération des centres anciens dans leur stratégie d'intervention pour des villes durables en Méditerranée. En 2010, la BEI a notamment publié l'étude prospective « Médinas 2030, scénarios et stratégies » a soutenu en Tunisie quatre opérations pilotes de réhabilitation de parcours touristiques dans les médinas de Tunis, El Kef, Sousse, Sfax et Kairouan, livrées en 2016 et 2017. Capitalisant sur ces expériences passées de la BEI et de l'AFD, l'initiative UPFI soutient la conception d'un programme de réhabilitation de centres anciens en Tunisie.

1- Le quartier Bou Makhlouf El Kef –Tunisie- :

Le Kef est une cité de culture sans limites qui s'est développé à partir de son centre historique qui est la Médina du Kef. Il a toujours occupé un site stratégique de transition et d'échange très riche en ressources naturelles et qui offre des paysages montagnards uniques.

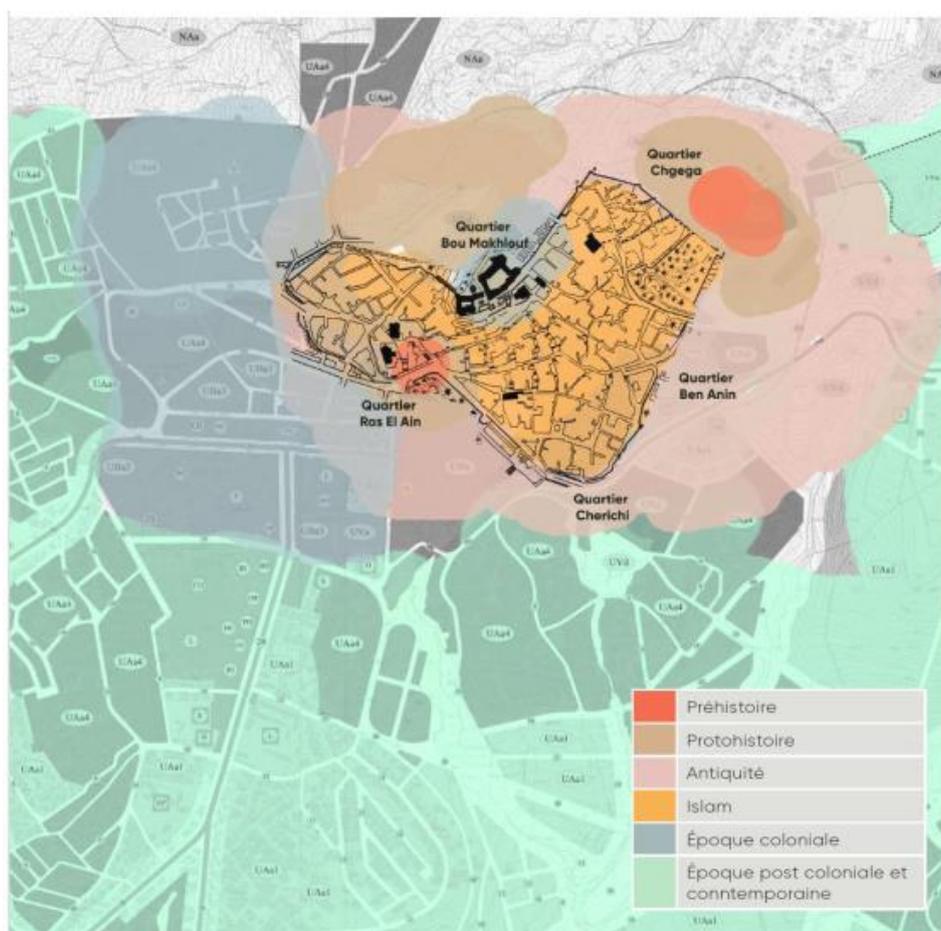


Figure 28 : Evolution historique des limites spatiales et territoriales au Kef.

Source : Hayat Badrani (2020)

1-1-Présentation :

Situé en haut de la ville historique du Kef, le quartier de Sidi Boumakhlouf occupe une position privilégiée et bénéficie à la fois d'une bonne exposition vers le sud et vers l'est, et d'une protection efficace contre les vents froids du nord et du nord-ouest.



Figure 29 : Vue aérienne du quartier Boumakhlouf

Source : Photo Salah Jabeur.

Plan et principales composantes :

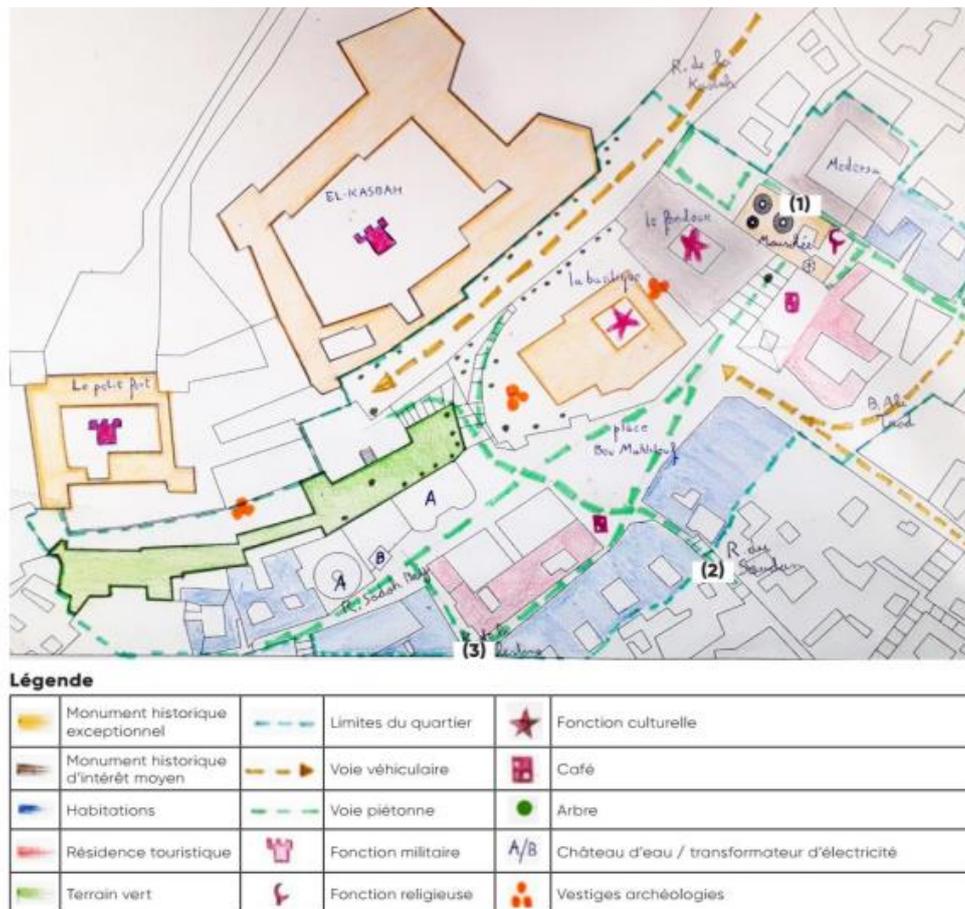


Figure 30 : plan et principale composante

Source : El Kef au-delà de ses limites (mémoire) 2020.

Remarque : les seuls monuments intégrés dans les circuits sont : le mausolée, la basilique et la Kasbah.

Le paysage de la médina Kef est un paysage mixte qui jouit d'une image typique a la région de haut tell tunisien incluant montagnes collines vertures et roches ainsi des maisons blanches et des portes bleus

1-2-Lecture diagnostique du quartier :

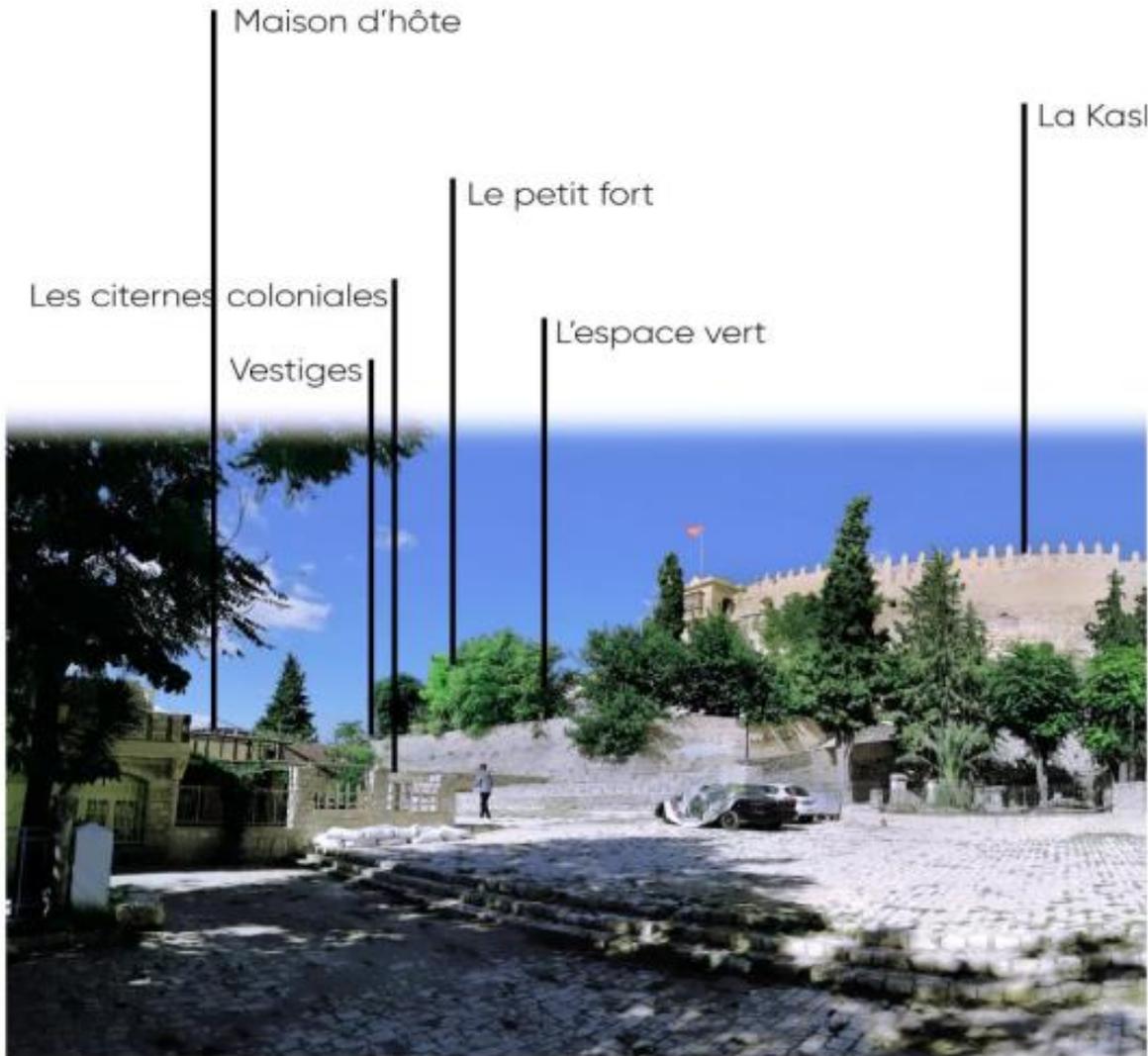


Fig36. Vue panoramique sur le quartier de Bou Makhlouf à partir de la place

Figure 31 : vue panoramique sur le quartier de Bou Makhlouf à partir de la place.

Source : IDEM

Le Kef est doté de plusieurs endroits naturels qui ont formé le caractère et le profil de la ville. L'ensemble des aspects, espaces, dépôt de mémoires collectives, savoir, événements ... ont à travers l'histoire et le temps, sculpté le Kef en tant que : Un tout social, économique, historique ... et un mode de vie et une idéologie communs aux habitants.

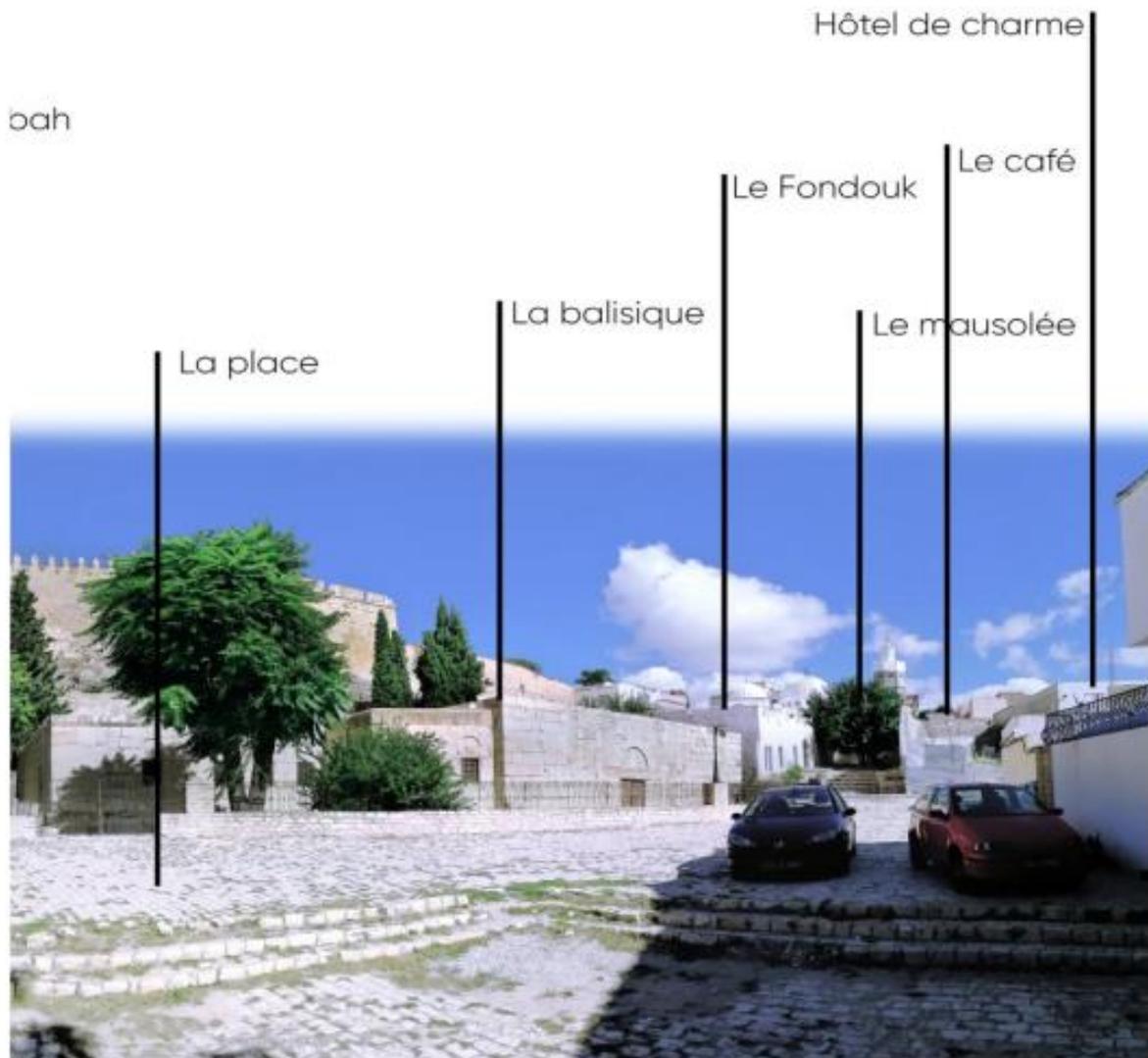


Figure 32 : vue panoramique sur le quartier de Bou Makhlouf à partir de la place.

Source : IDEM

Sidi Bou Makhlouf est un quartier musée à ciel ouvert où la vie culturelle est enracinée dans les plus profondes couches de la créativité artistique et c'est ici où la culture vécue au quotidien continue à s'exprimer sous de multiples facettes.

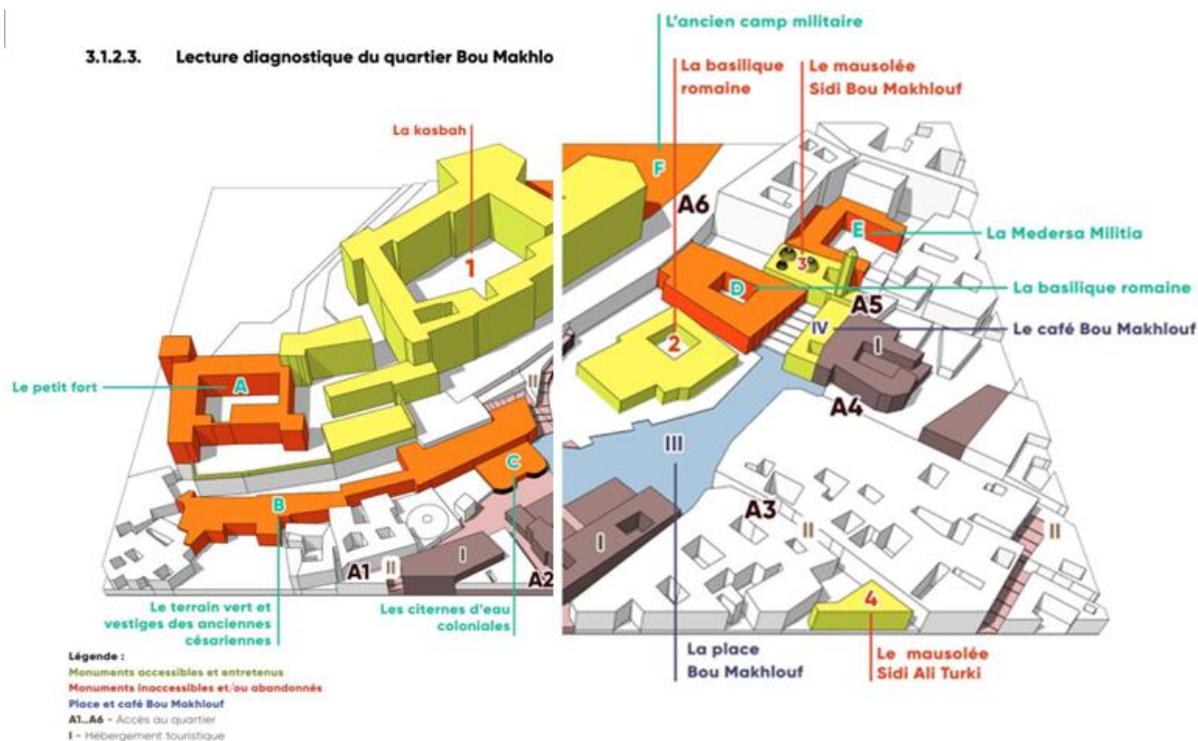


Figure 33 : lecture diagnostique du quartier Bou Makhlof.

Source : IDEM

La Kasbah (photo Zaher Kammoun 2017)



La Kasbah en tant qu'ensemble est une forteresse ottomane qui se compose de deux forts distincts : le petit fort (1601) et le grand fort (1679) qui comporte une grande cour entourée de vastes chambres , d'une mosquée , d'un sérail et pièces annexes.

La basilique romaine (photo Zaher Kammoun 2017)



C'est un monument à auge. Il fait 35 m de long sur 25 m de large, construit en gros blocs de calcaire local, son plan est carré et se compose de deux parties principales, ce monument a abrité la grande mosquée (El Jemàa El Kebir) du 17eme siècle jusqu'à 1966.

Mausolée Sidi Bou Makhlouf (Photo Roland Martin 2005)



Il est distingué par une composition volumétrique harmonieuse enrichie de trois coupoles de forme et de grandeur différentes, et d'un minaret octogonal revêtu de petits carreaux de céramique émaillé. Il est aussi le symbole du paysage architectural et urbain du Kef.

Le café Bou Makhlouf (Photo Roland Martin 2005)



Le café est la reconversion de 2/3 des boutiques / Houanet (4 boutiques sur 6, les 2 autres ont été reconverties en maison) qui sont des modules a voute en berceau. La placette du café est une succession de grandes marches et plateformes en pierre de taille.

| | |
|---|--|
| | |
| Mausolée Sidi Ali Mlaihi (photo Skander Tlili 2020) | |
|  | <p>Il occupe tout un îlot et se compose d'une petite cour avec un puits et une salle oratoire élevée sur des anciennes colonnes et des chapiteaux de l'époque romaine et recouverte d'une simple coupole centrale. La salle est composée de trois nefs et de trois travées. Elle se termine du côté sud par un petit mihrab. Au milieu se trouvent les tombes en marbre.</p> |
| Le petit fort (photo Camille Mifort 1997) | |
|  | <p>Etant le premier noyau de la Kasbah le petit fort (1601) est situé sur le bord ouest de la forteresse. Il est de forme carrée, et garni de tours aux quatre coins. Au milieu se trouve un bâtiment de deux niveaux qui remonte à l'époque coloniale.</p> |
| Fondouk de Sidi Bou Makhoul (photo Skander Tlili 2019) | |

| | |
|--|--|
|  | <p>A l'origine était Wkelet El Zit (qui contrôle le monopole de la vente de l'huile) au début du 17 e dont les revenus ont été réservés pour la maintenance des remparts de la ville, ensuite Foundouk après un centre culturel jusqu'à la fin des années 80.</p> <p>Il est composé d'un Iwen qui ouvre sur le patio entouré de portiques qui distribue de part et d'autre sur des chambres dont une grande chambre voûtée en voutes d'arête reposant sur des piliers carrée en pierre de taille .Au milieu un bassin avec fontaine.</p> |
| Citernes coloniales (Photo Skander Tlili 2020) | |
|   | <p>Elles présentent une architecture industrielle entre les deux époques (coloniales et postcoloniales) et une évaluation du stockage d'eau dans la médina du Kef, l'alimentation en eau se fait verticalement de Ras El Ain jusqu'à Bou Makhlouf.</p> <p>Elle fait environs 20mx10m et composée de deux ilots circulaires de réservoirs et corps intermédiaire pour les installations hydrauliques.</p> |
| La Medersa Militia | |

| | |
|---|---|
|  | <p>La Medersa était la résidence des étudiants de la grande mosquée (l'actuelle basilique romaine qui faisait office d'annexe Zitounienne) depuis le 18^e siècle. Elle a été abandonnée vers la fin des années 50 avec la distribution de l'université de la Zitouna et son transfert vers le quartier Zitouna.</p> <p>Elle est composée d'une série de pièces simples voutés en voutes en berceau, une petite mosquée a deux travées qui donne sur la rue avec une pièce en chicane et un bloc sanitaire (Knif) qui entourent ensemble un patio.</p> |
| Camp militaire (Photo Camille Mifort 1997) | |
|  | <p>En 1881 l'armée française s'est installée un camp (camp du plateau) intégré dans un ensemble militaire beaucoup plus vaste qui est relié avec le camp militaire de la Zitouna et la Kasbah.</p> <p>Ce sont des baraquements d'une architecture militaire française typique du 19^e siècle (garages, écuries, cantine, messe...)</p> |
| Les maisons d'hôtes (Photo Tunisie.co 2017) | |

| | |
|---|---|
|  | <p>Malgré son déclassement et malgré quelques expériences qui n'ont pas abouti tel celle du fondouk (gîte d'étape) et vu qu'il a été restauré en partie, le vieux centre a gardé son prestige. Le quartier a été repris et réhabilité à la fin des années 70 grâce aux activités d'animation (festivals...). Ce qui lui a donné une plus valu qui a attiré l'attention des investisseurs privés surtout dans le domaine de l'accueil ou plusieurs vieilles maisons ont été reconverties en maisons d'accueil.</p> |
| <p>La place Sidi Bou Makhlouf (Photo Skander Tlili 2019)</p> | |
|  | <p>La place Bou Makhlouf était avant une série de ruelles avec des corps de métiers spécialisée. Elle a été dégagée avec les travaux de démolition de 1966.</p> <p>Elle fait 50mx10m environs. La dernière nomination de cette place est « Place des arts ».</p> |
| <p>Police Paragraphe Dessin Zone de texte Les escaliers (Photos Skander Tlili 2019)</p> | |

| | |
|---|--|
|  | <p>La médina du Kef est bâtie en hauteur allant du plateau de la Kasbah jusqu'à la grande source en bas. Les ruelles menant vers le quartier comprennent des escaliers.</p>  <p>Les éléments naturels essentiels qui avaient dès l'origine structuré le site du Kef et constitué son originalité sont le rocher la grotte et les sources.</p> |
|---|--|

Tableau 1 : Identification des besoins spécifique (les composants du quartier).

Source : <http://siccaveneria.com>

A partir de 1966, Dans le cadre de projets de tourisme culturel, on avait entrepris des grands travaux de démolition, de dégagements, de restauration et de mise en valeur. On avait à l'époque dégagé et restauré la basilique, le fondouk le mausolée de Boumakhlouf et le café. Avec l'arrêt de ce programme, l'ensemble du quartier a connu une situation paradoxale entre la cohabitation d'une part de monuments de qualité et de terrains vagues abandonnés d'autre part. Des travaux complémentaires postérieurs avaient complété la restauration de la Kasbah et de la medersa.

À partir de 1976, le projet a subi un échec politique et économique. Ainsi, on a entamé quelques essais de réanimation de la basilique l'ouverture du café, la rénovation de medersa Militia, la rénovation de la kasbah du Kef.

A partir de 1987, de nouveaux travaux de restauration et de réhabilitation ont été réalisés tel que les travaux de restauration de la Kasbah, ainsi le quartier a regagné sa valeur et a repris ses lettres de noblesse.

Aujourd'hui, tout le monde s'y investit sans tenir réellement compte de sa valeur historique et patrimoniale et cette richesse et cet enracinement sont menacés quotidiennement par de multiples et de nouveaux défis. L'amélioration de l'habitat privé et l'introduction de certains bâtiments modernes dont certains sont à caractère touristique ont donné des résultats plus ou moins contestables et critiquables.



Figure 35 : Chantier de restauration sous la direction de l'archéologue et historien Mohamed TLILI.

Source : Archive M.TLILI



Figure 34 : Démolition de la maison B.Aissa pour bâtir un hôtel de charme

Source : Micro-mégas Défis et Réponses, film de Skander Tlili (2015)



Figure 36 : Travaux de restauration de 1966

Source : Archive M.TLILI.

Circuit à la fois chronologique et topographique, à la base des caractéristiques de la ville de Kef : eau montagne

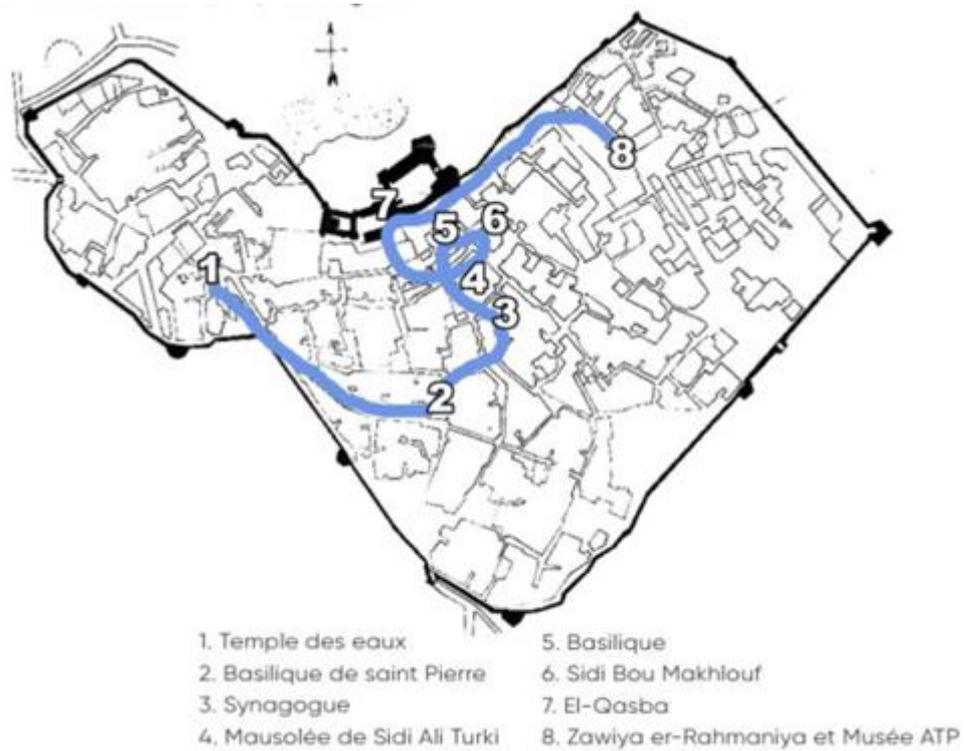


Figure 37 : Circuit de l'ASM.

Source : E. Espérandieu DEL.1885



Figure 38 : Circuit touristique actuel.

Source: E. Espérandieu DEL.1885.

Les problèmes des circuits actuels Les dysfonctionnements observés dans les circuits touristiques actuels dans la Médina du Kef sont causés par plusieurs facteurs, notamment -

L'inexistence d'un centre pour les circuits touristiques qui sert de les ordonner et organiser selon des scénarios ou des thèmes. -Pas de réflexions sur les animations, la gastronomie dans les circuits touristiques.

-Plusieurs monuments sont fermés, inconnus, démolis ou abandonnés.

-Plusieurs autres monuments et sites importants sont exclus des circuits touristiques.



Figure 39 : Synthèse sur le quartier Bou Makhlouf, le cœur battant de la Médina du Kef

Source : Hayat Badrani (2020)

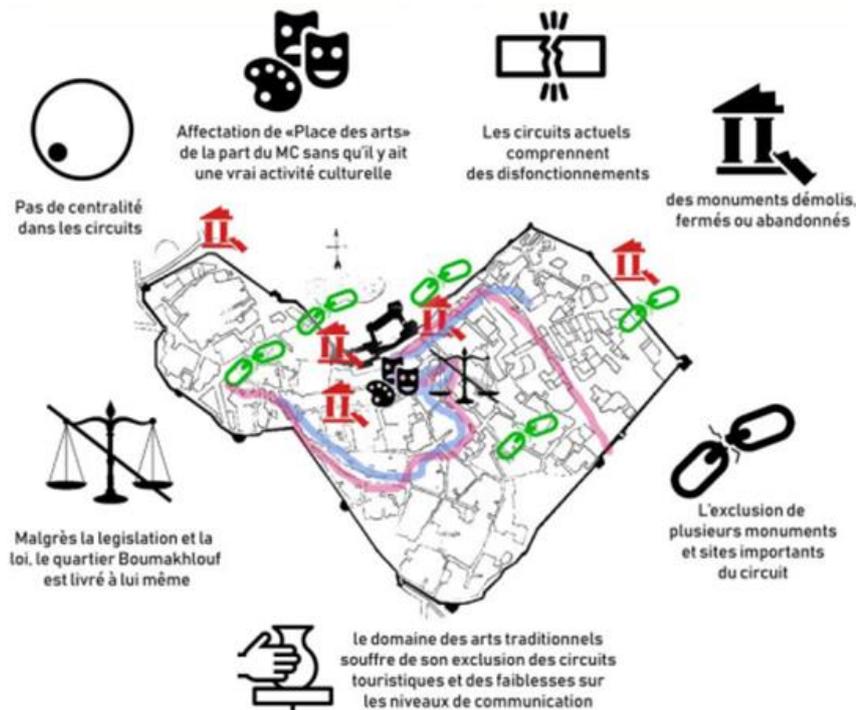


Figure 40 : la vocation culturelle et touristique de quartier Boumakhlouf

Source : El Kef au-delà de ses limites (mémoire) 2020.

2- Régénération urbaine de médina de Tunis :

Suite à la dégradation d'état de plusieurs bâtiments la surdensification, et l'occupation anarchique de plusieurs monuments délaissés l'ASM de Tunis ne cesse pas de réaliser des opérations de réhabilitation de la médina. En fait, « ils ont réussi à transformer sensiblement le quartier en augmentant l'attrait économique et touristique et améliorer la qualité de vie populations». Ces opérations sont d'aspect urbain et architectural.

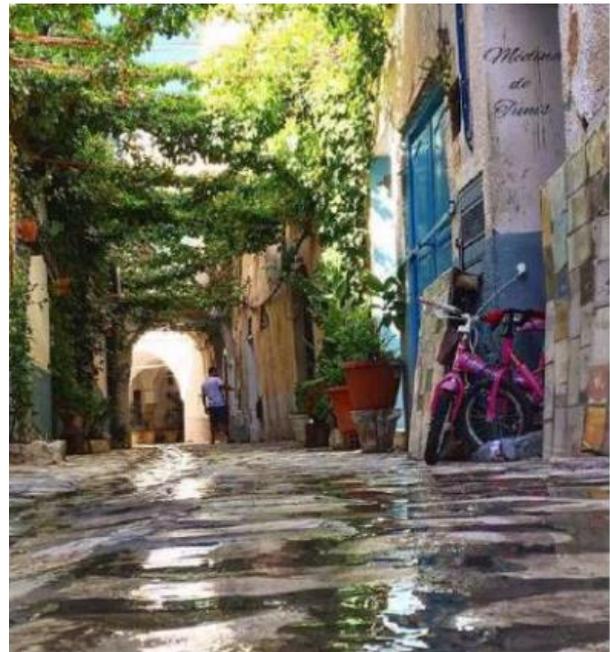


Figure 41 : fiche présentatrice : régénération de la médina de Tunis.

Source : IDEM

2-1-Les interventions urbaines :

Poussé par un diagnostic d'un paysage fortement dégradé, l'ASM tend à mettre en valeur la médina à travers un projet de restauration et d'embellissement de deux parcours urbain de part et d'autre du pôle central de la médina (la mosquée), ils mettent en valeur un patrimoine qui avait presque été oublié: le quartier de la rue Dar-el-JED, au nord, et celui des Andalous, au sud.

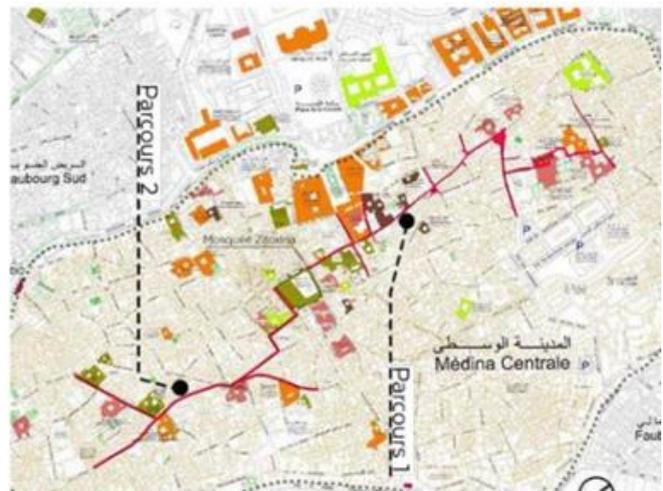


Figure 42 : carte sur les interventions urbaine du quartier.

Source : IDEM.



Figure 43 : Revêtement du sol (pavage défectueux)

Source : IDEM



Figure 44 : Entretien des réseaux (câblage qui adhère l'esthétique des façades)

Source : IDEM.



Figure 46 : Restauration des façades

Source : IDEM



Figure 45 : Insertion d'aménagements urbains

Source : IDEM

Ambiances résultante :



Figure 47 : Intervention architecturale (ASM)

Source : IDEM

2-2-Les interventions Architecturales:

Au niveau architectural, l'ASM s'intéresse à toute bâtisse porteuse de potentiel et de valeur. De ce fait plusieurs demeures qui souffrent d'abandon et d'oubli sont entretenues. Elles sont devenues prêtes à accueillir des fonctions culturelles et artistiques (madrassa, maisons d'hôte, musée.).

Quelques opérations architecturales:

Restauration et mise en valeur des églises et mosquées présentes dans les parcours.

Une madrasa délaissée réhabilitée en crèche en faveur de la municipalité



Figure 48 : Mosquée Zitouna et église Notre dame de rosaire.

Source : IDEM



Figure 49 : Mosquée Zitouna et église Notre dame de rosaire.

Source : IDEM



Figure 50 : Palais Khair Eddin.

Source : IDEM

Restauration du palais Khair Eddin Bécha et sa reconversion en un musée de la ville de Tunis.

Restauration et reconversion de maisons privées en hôtels de charme



Figure 51 : Dar Bel Hassen

Source : IDEM

L'ASM cherche à assurer une gentrification du tissu médinales de Tunis à travers une série d'action qui touchent à la fois le côté urbain et architectural de la médina.

Cette stratégie se base sur la restauration, reconversion et réhabilitation des faits urbains présentant un état d'abandon. Ces actions s'inscrivent dans le cadre d'une vision globale et justifiée de réhabilitation de la médina de Tunis.

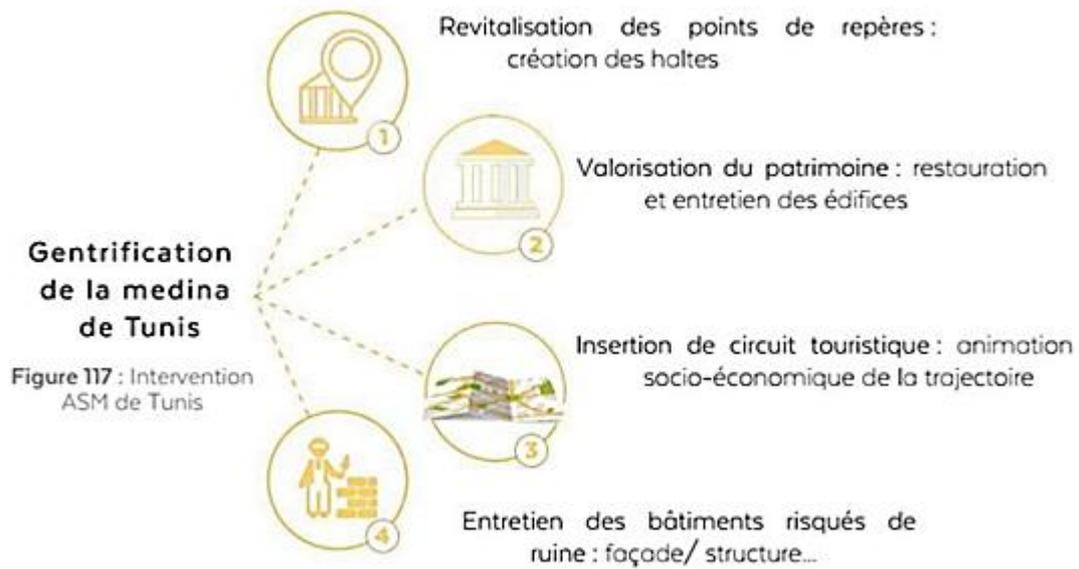


Figure 52 : Concepts retenus intervention ASM Tunis.

Source : Mémoire Hayat Badrani.

Conclusion :

A travers la lecture analytique des centres historiques en Tunisie ces deux quartiers qui s'appuient sur leurs tissus diversifiés par leurs emplacements et spécificités architectural et urbaines ces quartiers se semblent d'être un point de départ et un moteur de création afin de régénérer le centre historique et sauver de son état délabré.

Conclusion de la première partie :

La régénération urbaine existe de façon spontanée depuis l'origine de la ville en s'adaptant à des nouveaux besoins et contraintes, quelles que soient les causes à l'origine de ces changements. On constate par ailleurs que les villes dont la fondation remonte très loin dans l'histoire sont le plus souvent celles qui ont été amenées à renouveler le plus considérablement leur tissu urbain.

La mobilité, pour qu'elle soit douce et durable, doit prendre en compte de multiples enjeux : des enjeux climatiques, de qualité de l'air, de santé, des enjeux énergétiques ou encore d'attractivité du territoire. Ce sont certainement les enjeux sociaux qui sont les plus importants au regard de la dynamique économique et démographique des espaces urbains et ruraux.

Deuxième partie : diagnostic et projet d'aménagement.

Introduction de la deuxième partie : Motivation du choix de la zone d'étude

- Le noyau historique de la ville de Guelma : Il garde sa vocation historique jusqu'à présent.
- La situation stratégique il n'est pas isolé et il ne constitue pas une rupture urbaine, accessible, fréquentée, attractive, point de passage.
- la rue d'Announa l'artère principal du noyau : La voie qui centralise l'ensemble du tissu ancien et la référence de repérage un centre-ville ancien

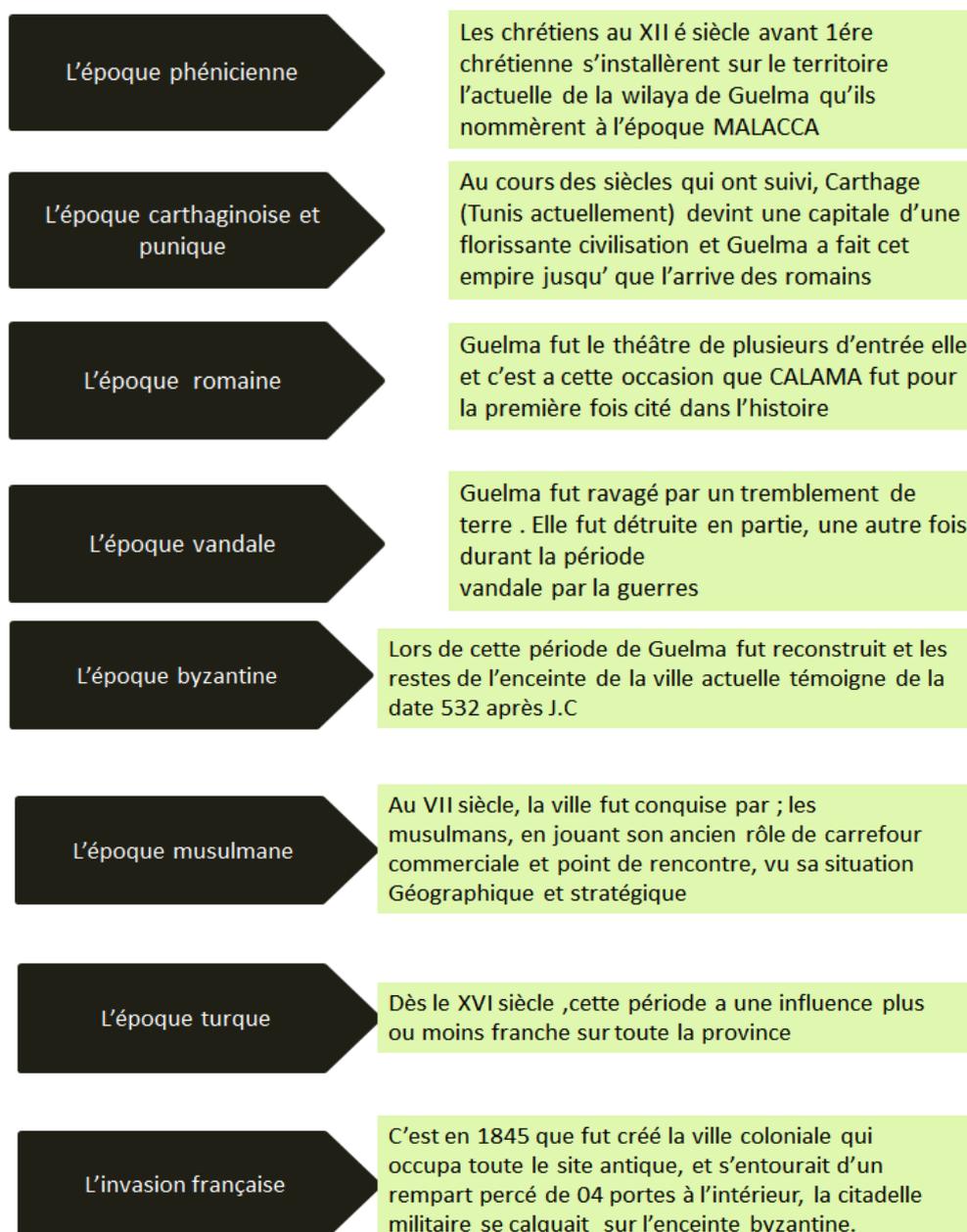
Quatrième chapitre : Diagnostic

Introduction

Dans sa croissance urbaine, la ville de Guelma a vu se succéder plusieurs civilisations et formes d'urbanisation et la ville actuelle se présente comme le résultat de son évolution historique. Elle se distingue par trois périodes d'urbanisation importantes : précoloniale, coloniale et postcolonial.

1-L'évolution historique :

La ville de Guelma a connu l'occupation de plusieurs dynasties qu'on résume comme suite :



Cependant, à l'échelle urbaine, la rue d'Announa représente le noyau central de la ville de Guelma et d'après l'analyse de l'évolution urbaine de la ville (voir annexe n°01) la ville de Guelma a connu des extensions multidirectionnelles représentées dans la figure ci-dessous.

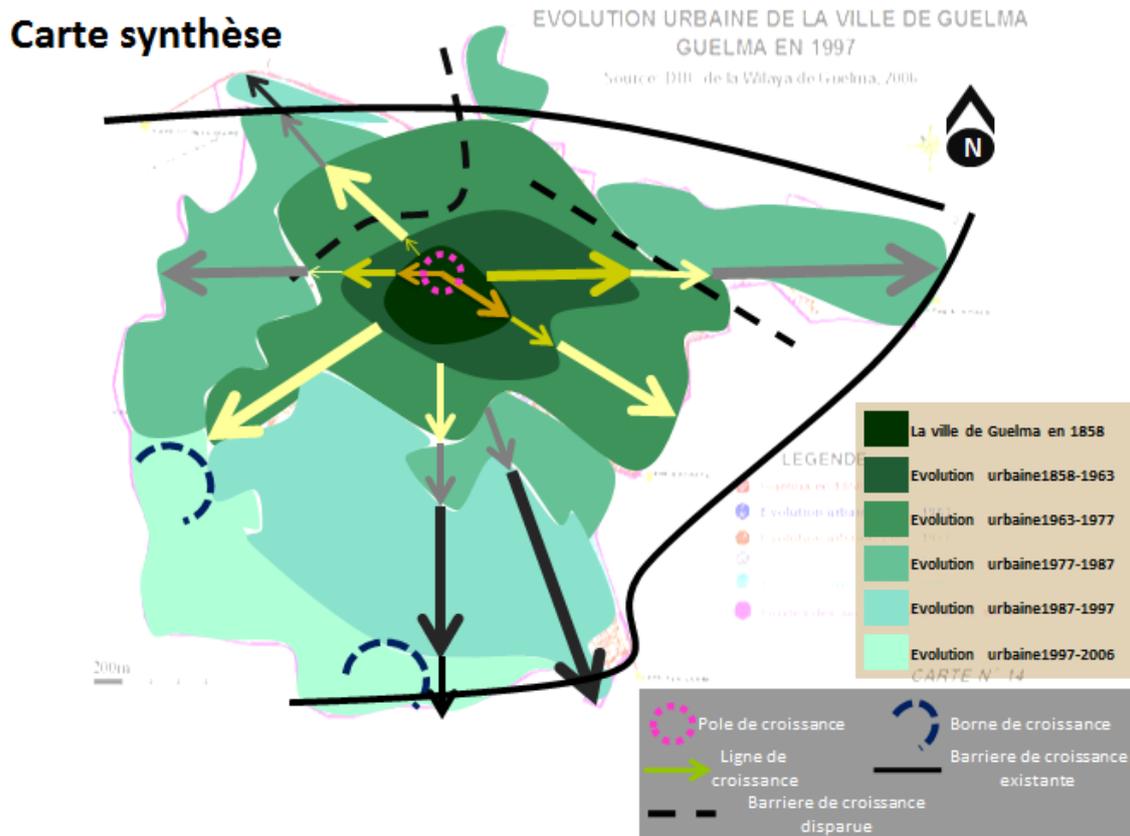


Figure 53 : carte synthèse de l'évolution historique.

Source : PDAU + traitement d'auteur.

Dans la croissance urbaine, la ville de Guelma a vu se succéder plusieurs civilisations et formes d'urbanisation et la ville actuelle se présente comme le résultat de son évolution historique.

Notre aire d'étude fait partie composante du noyau de la ville

2-L'importance de la valeur patrimoniale comprise dans l'aire d'étude pour la régénération urbaine

2-1-Délimitation et situation de l'aire d'étude

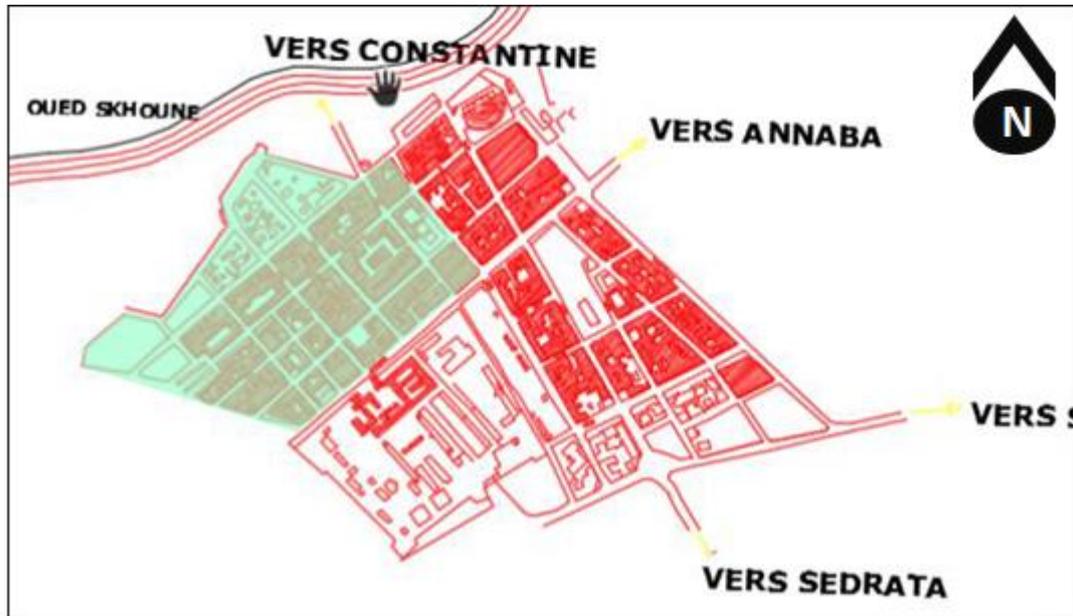


Figure 54 : La zone d'étude fait partie du noyau du centre-ville.

Source: IDEM.

2-2-Présentation des valeurs patrimoniales des composantes bâties

Elle abrite plusieurs constructions à valeur historique

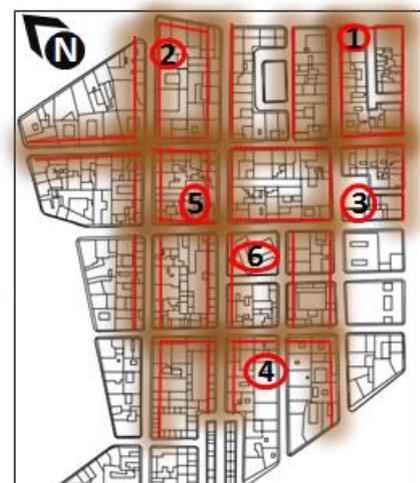


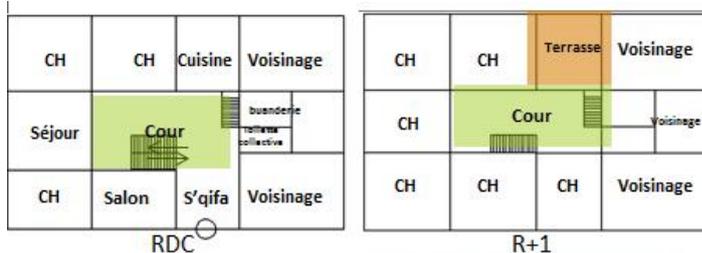
Figure 55 : carte des constructions à valeur.

Source : Auteur.

| Exemple de construction existante dans l'aire d'étude | Caractéristique |
|--|--|
| <div data-bbox="268 344 778 801"> </div> <p data-bbox="188 817 359 855">Description:</p> <p data-bbox="188 900 919 1321"><i>Ce monobloc est composé de trois niveaux bien distincts contenant des locaux de commerce en RDC et cinq (05) logements en étages desservis par des galeries longeant une cour centrale. Cette dernière est accessible grâce à une cage d'escaliers menant vers un W.C collectif et une cave semi enterrée. La façade a subi beaucoup de transformations au niveau du Rez-de-chaussée, sans perdre son authenticité en étages.</i></p> | <p data-bbox="938 331 1326 369">STYLE NÉO-CLASSIQUE</p> <p data-bbox="938 412 1415 499">Cette construction a de plusieurs valeurs:</p> <p data-bbox="938 546 1415 638"><u>a) Valeur traditionnelle de remémoration:</u></p> <p data-bbox="938 685 1415 1104">a-1) d'ancienneté: marquée par l'effet d'âge sur les différentes parties de la construction (dégradation croissante des façades, structure porteuse, maçonnerie, plancher; toiture; menuiserie; ferronnerie; CES; peinture et vitrerie).</p> <p data-bbox="938 1151 1415 1243">a-2) mémorielle et pédagogique: en présentant</p> <ul data-bbox="986 1290 1415 2011" style="list-style-type: none"> - Un témoignage concret de ségrégation sociale (colons / indigènes) durant l'époque coloniale. - Un rajout au corpus de typologie de façade et d'organisation spatiale (articulation des logements autour d'une cour et le partage commun des accès principales, toilettes, caves et terrasses); ainsi que les techniques et matériaux |

| | |
|--|---|
| | <p>utilisés auparavant.</p> <p>a-3) esthétique: marquée par la présence des éléments architectoniques et d'ornementation classiques dans le traitement des façades en étage, en plus l'équilibre dans les façades par la symétrie et l'alternance des éléments verticaux avec les grandes baies pour briser l'horizontalité.</p> <p><u>b) Valeur contemporaine:</u></p> <p>b-1) d'usage: par son utilisation pratique tout en préservant sa fonction initiale en étage;</p> <p>b-2) économique: par sa rentabilité foncière en abritant cinq ménages et des locaux de commerce à la fois.</p> |
|--|---|

2) Dar Al Almani (Belhadj)



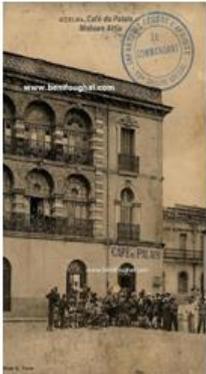
STYLE NÉO-CLASSIQUE

Cette construction a de plusieurs valeurs:

a) Valeur traditionnelle de remémoration:

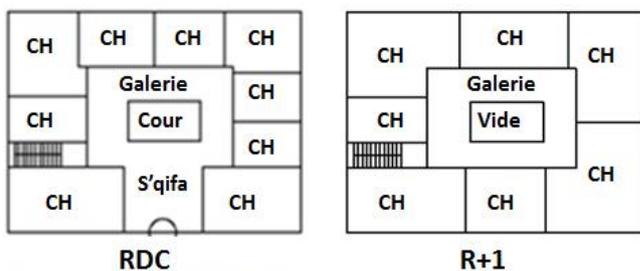
a-1) d'ancienneté: marquée par l'effet d'âge sur les différentes parties de la construction (dégradation croissante des façades, maçonnerie, enduit, toiture;

| | |
|---|---|
| <p>Description:</p> <p><i>La parcelle est de forme rectangulaire.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>L'accès se fait à travers d'une S'qifa menant vers une cour centrale.</i> - <i>L'ensemble des pièces s'articule autours d'une cour.</i> - <i>La distribution est horizontale à travers la cour et verticale par le biais de la cage des escaliers.</i> - <i>Au niveau de l'étage une galerie longe la cour en assurant la distribution et la continuité visuelle avec le RDC.</i> - <i>Une terrasse et une cave sont utilisées pour des rangements,</i> - <i>Une toilette collective est pratiquement à côté des escaliers.</i> - <i>Les pièces donnent vers l'extérieur à travers des grandes baies protégées par des garde-corps en fer forgé.</i> - <i>La majorité des pièces ont la forme rectangulaire</i> - <i>La cuisine est caractérisée par l'étroitesse.</i> - <i>Un mur porteur en brique soutenant un plancher composé de voutes en brique pleine intercalées par une série de fermes.</i> | <p>menuiserie; ferronnerie; peinture et vitrerie).</p> <p>a-2) mémorielle et pédagogique: en présentant</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un rajout au corpus de typologie de façade et d'organisation spatiale (articulation des logements autour d'une cour et le partage commun des accès principales, toilettes, caves et terrasses); ainsi que les techniques et matériaux utilisés auparavant. <p><u>b) Valeur contemporaine:</u></p> <p>b-1) d'usage: par son utilisation pratique tout en préservant sa fonction initiale en étage;</p> <p>b-2) économique: par sa rentabilité foncière en abritant cinq ménages et des locaux de commerce à la fois.</p> |
|---|---|

| | |
|---|---|
| <p><i>- La toiture est en tuile rouge.</i></p> <p><i>- Une corniche formée de doubles rangées de brique disposées par un intercallage angulaire.</i></p> | |
| <p>3) CAFÉ de PALAIS (Qahwat Touba)</p> <p>place de la fontaine des singes 1915.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Description:</p> <p><i>Ce monobloc est composé de trois niveaux bien distincts contenant une ancienne cafétéria en RDC et un logement ou plus en étages.</i></p> <p><i>En comparant ces deux photos ci-dessus qui sont prises dans deux périodes différentes (l'une revient à l'époque coloniale, l'autre à l'époque actuelle), on remarque que la façade garde toujours son authenticité mais avec quelques changements au niveau des percés en RDC.</i></p> <p><u>Nota:</u> <i>En absence de son propriétaire et toute source d'information sur son organisation spatiale intérieure, on a essayé de se baser seulement sur ce qui est apparent.</i></p> | <p>STYLE NÉO – MAURESQUE</p> <p>Cette construction a de plusieurs valeurs:</p> <p>a) Valeur traditionnelle de remémoration:</p> <p>a-1) d'ancienneté: marquée l'effet d'âge sur les différentes parties de la construction: (dégradation partielle au niveau des façades, menuiserie, enduit extérieur; peinture).</p> <p>a-2) mémorielle et pédagogique: en présentant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un témoignage de l'adaptation des colons à une nouvelle politique de familiarisation avec le peuple algérien dans une sinologie faisant appel au - Mudigggar- style néo-mauresque. - Un rajout au corpus de typologie de façade. <p>a-3) esthétique: traitement de façade inspiré du Mudigggar</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>(terrasse bordée par une corniche et des Balustrades, le Ablaq au niveau des pilastres, les arcs en fer à cheval avec clefs ornées; des grandes baies décorées au-dessus par des mascarons; des garde-corps en fer forgé et vitrage coloré...)</p> <p>b) Valeur contemporaine:</p> <p>b-1) d'usage: conditionnée par le réaménagement de ce bloc: (la cafétéria en un salon de thé, les logements en une maison d'hôte) en participant à l'animation et la revalorisation de la place de la fontaine (qui est actuellement une station de taxi).</p> <p>b-2) économique: sa rentabilité en créant de nouveaux postes d'emploi en plus des revenus tirées de sa consommation.</p> |
|--|--|

4) Dar Beni-Zerguine

**Description:**

Ce bloc abrite neuf ménages est composé de deux niveaux bien distincts contenant des locaux de commerce dans sa partie frontale au RDC et des logements à l'intérieure et en étage. Les pièces sont articulées autour d'une cour centrale qui est accessibles par une S'qifa, entourée d'arcades dans ses quatre cotés et longée par une galerie périphérique desservant les logements et formant un espace semi-privé pour soulager leur étroitesse.

STYLE NÉO- MAURESQUE

Cette construction a de plusieurs valeurs:

a) Valeur traditionnelle de remémoration:

a-1) d'ancienneté: marquée par l'effet d'âge sur les différentes parties de la construction: (dégradation partielle au niveau des façades, menuiserie, enduit extérieur; peinture).

a-2) mémorielle et pédagogique: en présentant:

- Un témoignage de l'adaptation des colons à une nouvelle politique de familiarisation avec le peuple algérien dans une scénologie faisant appel au style néo-mauresque.
- Un rajout au corpus de typologie de façade.

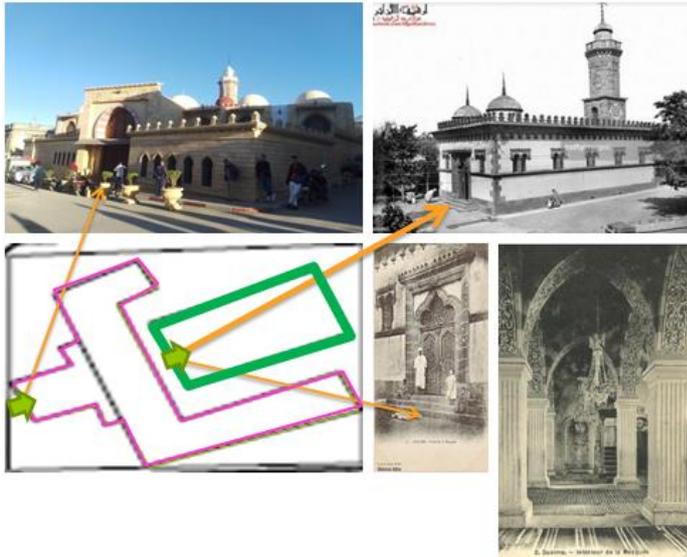
a-3) esthétique: par un traitement intérieur modeste par des arcs brisés en maçonnerie de brique et un revêtement de sol en faillance rouge.

b) Valeur contemporaine:

b-1) d'usage: car neuf familles

| | |
|---|--|
| | <p>trouvent leurs abris au sein de ce vieux bâtiment.</p> <p>b-2) économique: sa rentabilité en résorbant le déficit en parc logement et offrant un loyer modéré pour les familles défavorisées.</p> |
| <p>5) Dar Sâadane</p>  <p>Description:</p> <p><i>Ce bâtiment en monobloc avec angle brisé revenaient à la période de la présence turc en Algérie, se compose de trois niveaux bien distincts contenant des locaux de commerce en RDC avec un accès vers l'étage, un dépôt en sous-sol, et trois appartements répartis comme suit: deux en 1^{ère} étage et un autre en 2^{ème} étage. Chaque appartement contient deux chambres et une cuisine, à part un séjour qui est à usage commun situé en 1^{ère} étage.</i></p> <p><i>La façade garde toujours son authenticité malgré les interventions aléatoires causées par les utilisateurs.</i></p> | <p>STYLE ARABO-MUSULMANE</p> <p>Cette construction a de plusieurs valeurs:</p> <p><u>a) Valeur traditionnelle de remémoration:</u></p> <p>a-1) d'ancienneté: marquée par l'effet du temps sur quelques parties de la construction: (dégradation totale du toit et partielle au niveau des façades, menuiserie, claustras, enduit extérieur; peinture).</p> <p>a-2) mémorielle et pédagogique: en présentant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un témoignage de l'existence turc en Algérie. - Un rajout au corpus de typologie de construction et d'organisation spatiale. <p>a-3) esthétique: marquée par la présence des éléments architectoniques et d'ornementation</p> |

| | |
|----------------------------------|---|
| | <p>islamiques dans le traitement des façades en étage. Les baies sont protégées par des éléments saillants avec arcs brisés supportés par des consoles massives et des corniches en tuile verte.</p> <p><u>b) Valeur contemporaine:</u></p> <p>b-1) d'usage: en dehors de son état actuel cette construction demeure fonctionnelle.</p> <p>b-2) économique: sa rentabilité en abritant plusieurs ménages et des locaux de commerce.</p> <p>b-3) signalétique: présente un point de repère car elle est rhétorique et unique par son emplacement et ses propres qualités d'ordre esthétique.</p> |
| <p>6) Mosquée Al Atiq</p> | <p>STYLE OTTOMAN</p> <p>Cette construction a de plusieurs valeurs:</p> <p><u>a) Valeur traditionnelle de remémoration:</u></p> <p>a-1) d'ancienneté: marquée par l'effet d'âge sur l'édifice (minaret, coupes, maçonnerie, enduit...)</p> <p>a-2) mémorielle et</p> |



Description:

- Cette mosquée est construite pendant l'existence turc en

Algérie, une extension est faite après l'indépendance.

- L'ancienne mosquée est de forme rectangulaire dont quatre rangés d'arcatures sont disposées parallèlement au mur de Qibla, deux autres sont disposées dans le sens de la profondeur en bordant la nef centrale.
- Le minaret est de forme carrée dans sa base et octogonale dans sa partie supérieure.
- Deux coupoles sous baissées sont construites sur des bases cylindriques.
 - La porte d'entrée est en bois massif sculpté, marquée par un arc composé et protégée par une corniche, tandis que les fenêtres sont jumelées par un double arc.
- Les colonnes sont cannelées et à base carrée

pédagogique: en présentant:

- Un témoignage d'une diversité culturelle.
- Un rajout au corpus de typologie de mosquée.

a-3) esthétique: traitement de façade inspiré de l'architecture andalous (forme du minaret, porte d'entrée, fenêtres; arcs; corniches et bordure supérieure dentée...)

b) Valeur contemporaine:

b-1) d'usage: la mosquée résiste encore et reste fonctionnelle jusqu'à présent malgré son ancienneté.

b-2) économique: sa rentabilité en attirant des touristes et en présentant une fortune.

b-3) signalétique: présente un point de repère il est unique par ses propres qualités d'ordre esthétique.

| | |
|---|--|
| <p><i>supportant des arcs brisés décorés en Abaq sur leurs faces et une ornementation florale sur leurs surfaces courbées.</i></p> <p><i>- Intégration d'une entrée monumentale sur le partie d'extension avec un arc en fer à cheval décoré en Ablaq. Cinq autres coupoles alignées sont ajoutées.</i></p> | |
|---|--|

Tableau 2 : Des constructions a valeur historique dans l'aire d'étude

Source : auteur

3- Analyse typomorphologique

3-1-L'analyse du système viaire de l'aire d'étude

1- l'aire d'étude est longée par une voie principale dans son coté Est et Sud –Est.

2- ses différentes parties sont desservies par des voies secondaires.

3- l'aire d'étude a beaucoup de percés et elle est très fréquentée à travers beaucoup de percés aussi bien desservie par des voies secondaires et la route

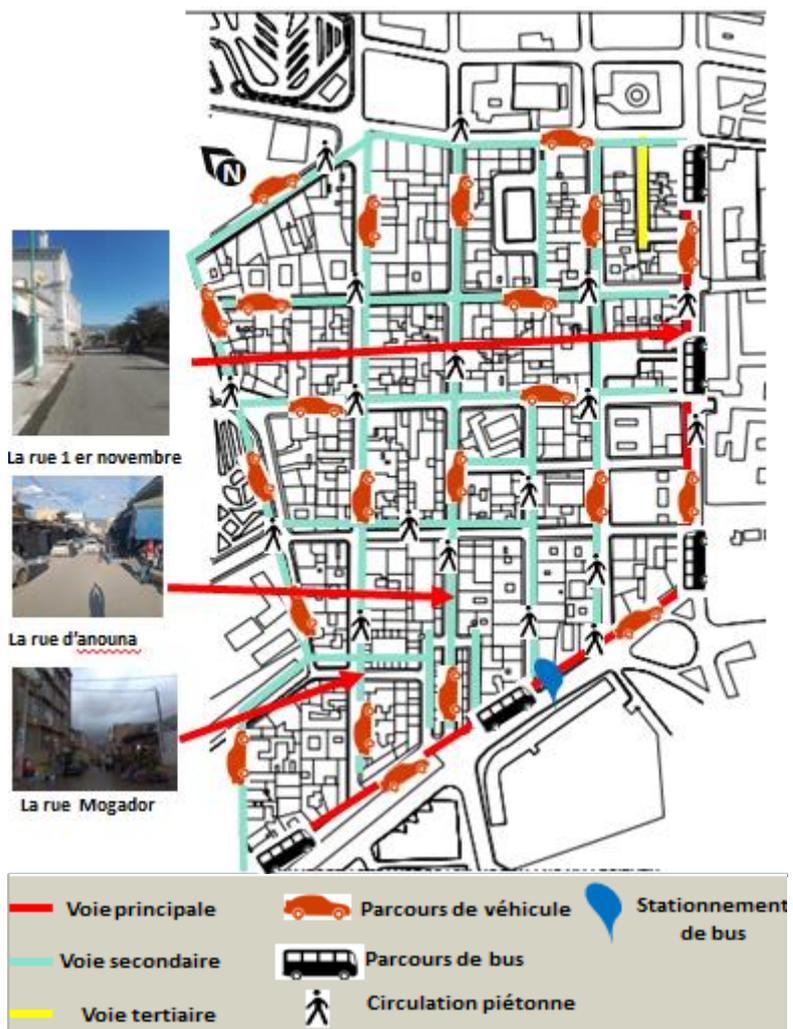


Figure 56 : la mobilité et le transport dans l'aire d'étude

Source : Auteur

principale périphérique.

3-2-Flux mécanique et piéton :

1- la rue d'Announa est une voie secondaire importante connue par un flux mécanique et piéton fort vue l'existence des locaux de commerces dans ses abords. Elle joue le rôle d'une artère principale mobilisant le flux (accueil et affectation) entre autre la desserte de son abord (distribution)

2- des tronçons de routes sont privés, destinés au secteur militaire, le tribunal et la prison, ils sont interdit au public. Ce qui a rendu le flux modéré ou faible dans les alentours de cette zone

3- les routes sont en sens unique, ce qui a engendré une circulation en zigzag fastidieuse.

4-Sens unique, circulation en zigzag, sens interdit se réunissent dans une zone a grand flux a créé une certaine difficulté dans la circulation et des embouteillages.



Figure 58 : carte de flux piéton

Source : IDEM



Figure 57 : carte de flux mécanique

Source : IDEM

3-3-Le système parcellaire

Les parcelles dans leurs moyennes parties sont de formes régulières adaptées à la forme générale des ilots et le tracé viaire ce qui prouve qu'elles ne sont pas en état de péril et elles garde leurs aspects réglementaires.

La majorité des constructions qui s'ouvre sur la rue Mogador sont renouvelées aléatoirement.

La forme des parcelles

| | | | | | |
|-----------|--|--|--|--|--|
| La forme |  |  |  |  |  |
| Le nombre | 15 | 217 | 44 | 45 | 9 |

Tableau 3 : Tableau des formes des parcellaire

Source : IDEM



Figure 59 : le plan parcellaire

Source : Google earth +Cadastré + Traitement d'auteur

La majorité de la zone sont des propriétés privées (entretien avec le service topographie du cadastre)

3-4-Le système bâti et le non bâti

En 1850 le bâti était concentré dans la partie nord de l'aire d'étude.

Le milieu peu dense avec des parcelles occupant tout l'îlot (zone administrative coloniale), tandis que dans la partie sud, les îlots étaient partagés en parcelles non construites dans sa majorité.

En 2022 le tracé et La forme des ilots sont casé totalement préservés mais avec une remarquables densification détecté par l'extension du bâti au détriment du non bâti.

Le découpage initial des ilots est préservé dans sa majorité et on peut le repérer facilement par la superposition de deux cartes.

- Malgré la transformation au niveau des ilots de point de vue densité, et nombre de parcelles le tissu urbain gardé toujours le même tracé initial comme on peut repérer facilement l'ancien découpage en parcelles.



Figure 61 : Le plan parcellaire 1850

Source : Cadastre.



Figure 60 : La carte de bâti et le non bâti 2022

Source: Google earth +Traitement d'auteur

| <u>Le bâti</u> | <u>Le vide</u> |
|---|-----------------------|
| Les locaux de commerces+ habitat individuel | Les voiries |
| / | Une placette |

Tableau 4 : bâti et non bâti

Source : auteur

Intervention ponctuelle et aléatoire par la création de nouvelles constructions au détriment de l'anciennes tandis que le reste des constructions ayant des multiples valeurs sont en

dégradation et à l'abandon due au manque de l'entretien, de la mises en valeur chapeautées par une gestion adéquate ce qui a créer une menace croissante .



Figure 62 : carte des constructions renouvelées aléatoirement.

Source : Auteur

3-5-Les points de repères et lisibilité de l'espace

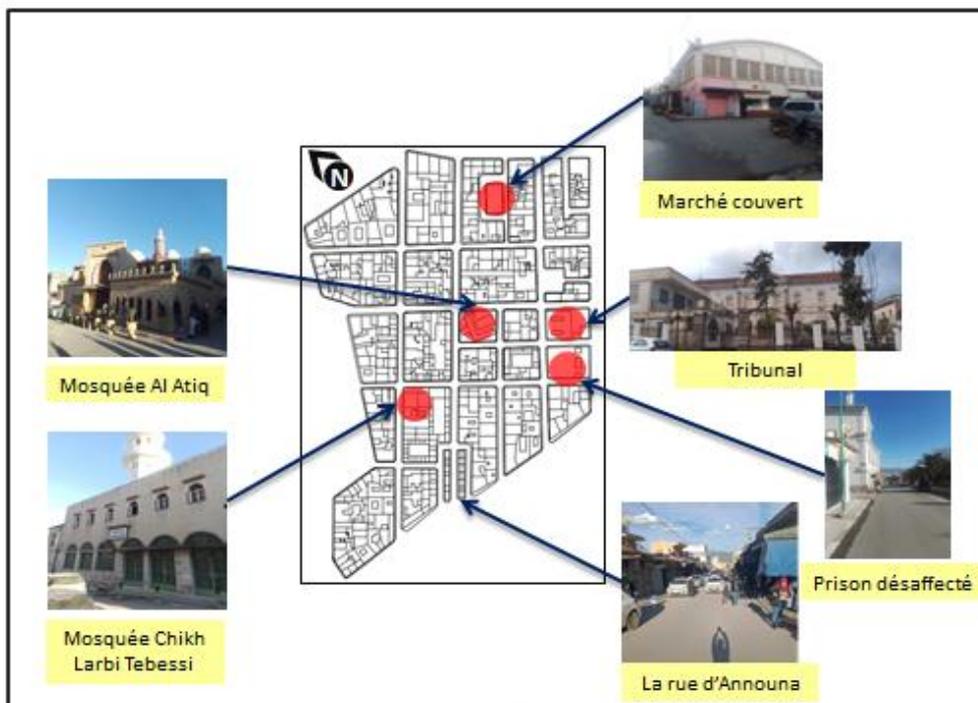


Figure 63 : carte les points de repère

Source : PDAU+ traitement d'auteur

4-Tableau AFOM

| Atouts | Faiblesse | Opportunités | Menaces |
|---|---|---|--|
| Noyau riche en construction a valeur historique | La majorité de construction a propriétaire privée | Mettre en valeur l'aspect historique | Les constructions risque à tomber ruine / dégradation des lieux toute la rue d'Announa |
| La perméabilité du noyau | Beaucoup de voiries par rapport au besoin d'un parc automobile | Intégrer la mobilité douce dans cette zone | Risque congestionnement des voiries |
| | Renouvellement urbain aléatoire (les gens construisent des bazars et démolir l'existant). | | Perte de l'identité architecturale |
| | concentration des équipements militaires exigent la fermeture de deux rues aux passages piétons | | Manque d'attractivité dans la zone |
| | Incohérence visuelle (entre l'ancien et le nouveau bâti) | Unifier visuellement l'espace par le ravalement des façades | |
| Mixité fonctionnelle | | La zone peut abriter des projets à la nature abritant | |
| | Manque de mobilier urbain + espace public | Faire un aménagement et créer le mobilier urbain | |
| | Consommation d'énergie | intégrer l'utilisation des énergies renouvelables | |
| | le dérangement des habitants par les nuisances des véhicules (aspect écologie) | Piétonniser les voiries | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | la désaffectation l'ancienne prison en un musée, paraît fonctionnellement inadaptée avec sa situation à côté du secteur militaire et du tribunal, | | |
|--|---|--|--|

Conclusion

Dans ce chapitre, à travers une analyse typo morphologique du périmètre centre-ville historique de Guelma, on a pu définir une série de problèmes à différentes échelles « urbaine, architecturale... avec la méthode AFOM, qui a permis de mettre en exergue les grandes balises. tel équipement devrait proposer au classement

Cinquième *chapitre :*

Les scénarios et programmation

Introduction

Après avoir analysé le site d'intervention, nous pouvons résumer qu'il présente beaucoup d'aspects physiques et humains, qui ont rapport avec son authenticité, sa valeur historique on rencontre assez de problèmes dans l'aire d'étude. On arrive à créer des enjeux pour résoudre ces problèmes et rendre le site plus fonctionnel, vivant et durable afin de proposer des actions et de fixé un programme.

1-Enjeux et objectifs

| Les enjeux | Les objectifs | Les actions |
|--|--|---|
| Faire des potentialités humaines et physiques un levier au développement économique de la zone d'intervention. | Optimiser l'usage du foncier afin de le préserver à la future génération. | Structure légère démontable Des fonctions changeable (placette, une foire, Mobilité douce contre la pollution |
| | Intégrer l'activité artisanale pour promouvoir la situation économique des habitants et offrir plus d'emploi | Création une rue d'artisanat avec des ateliers d'artisanats (production - exposition - vente...) |
| | Intervenir sur l'existant sans démolir et reconstruire de nouveau | Réhabilitation et préservation de l'ancienne construction qui ont des valeurs |
| | Réduire la consommation d'énergie | Intégrer l'énergie renouvelable |
| Un quartier conviviale et adapter aux conditions de confort | Améliorer le confort acoustique et visuel des habitants. | Création des isolations sur la voirie |
| Un quartier sain et ambiant | Intégrer des éléments de rafraichissement et de végétalisation | Création des rues aménagée en pergolas végétalisés. |
| | baisser tous les types de pollutions | Création de la mobilité douce en équilibrant avec la circulation mécanique |

| | | |
|--------------------------------|--|---|
| Intégrer la modernité au tissu | Intégration des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) | la diffusion des informations en signaux graphiques sur les murs rideaux et au niveau des panneaux publicitaires. Intégrer des antennes publiques de type hot point |
| Harmoniser le tissu urbain | Absorber la congestion et le stationnement dans les voiries | Création des parkings souterrains et piétonner les voiries |
| | Résorber la dégradation des façades | Faire le ravalement des façades dégradées |

Tableau 5 : tableau des enjeux

Source : Auteur

2-Les scénarios

2-1-Scenario 01

| |
|---|
| Scenario 01 |
| Création une rue d'artisanat avec des ateliers d'artisanats (production - exposition - vente.) |
| Réintégration du marché couvert avec son entourage en portant un changement dans son aspect extérieur |
| Intégrer l'énergie renouvelable |
| Création des écrans acoustiques au niveau des voiries par un traitement sonore avec des éléments résorbant la nuisance. |
| Restructuration de la station de taxi Touba a une placette toute en augmentant de sa surface et un espace vert a l'entrée de la rue d'Announa en les reliant avec la mobilité douce. |
| Reconversion le tribunal la prison et le secteur militaire par ordre a une médiathèque, le musée et le centre d'artisanat Réhabilitation de l'ancienne écurie en centre culturel islamique |
| Création des liaisons entre les entités culturelles par des passerelles en tube en étage végétalisé. |
| Intégration de la mobilité douce en équilibrant avec la circulation mécanique |
| la diffusion des informations en signaux graphiques sur les murs rideaux et au niveau des panneaux publicitaires Intégrer des antennes publiques de type hot point. |
| Création des parkings souterrains dans les espaces publics Et en étages à côté de l'école primaire |



Figure 64 : scenario 01

Source : Auteur

2-2-Scenario 02

| Scenario 02 |
|---|
| Intégration de l'activité artisanale dans un volet culturel et économique par la création d'un centre de formation artisanal, des ateliers, des galeries d'exposition et des boutiques y afférent: (apprentissage - production - exposition - vente); au niveau des anciennes écuries |
| Reconversion du marché couvert à parkings en étages. |
| l'usage des panneaux photovoltaïques pour l'éclairage public et des ambiances lumineuses nocturnes et diurnes |
| Création des rues aménagées en pergolas végétalisés dans les rues piétonnes. |
| Restructuration de la station de taxi Touba à une aire de jeux pour les enfants toute en augmentant de sa surface Et une placette à l'entrée de la rue d'Announa en reliant avec la mobilité douce. |

| |
|--|
| <p>Réaffectation de l'ancienne prison en un bloc abritant des locaux administratifs de nature juridique: (cabinets pour avocats, notaires, huissiers, experts...).</p> <p>Réhabilitation de l'ancienne écurie en centre commercial</p> |
| <p>Création des liaisons entre les entités culturelles par tracer des passages au niveau des habitations.</p> |
| <p>Piétonniser toute l'aire d'étude.</p> |
| <p>la diffusion des informations en signaux graphiques sur les murs rideaux et au niveau des panneaux publicitaires</p> <p>Intégrer des antennes publiques de type hot point.</p> |
| <p>Création des parkings souterrains dans les espaces publics Et en étages à côté de l'école primaire</p> |



Figure 65 : scénario 02

Source : IDEM

2-3-Scenario retenu

Construire la ville sur la ville en conciliant entre le passé et le présent est une promesse pour la future génération



Figure 66 : scénario retenu

Source : IDEM

3-Approche urbaine

3-1-Schéma d'intention



Figure 67 : schéma d'intention

Source : auteur

- Piétonniser la voirie
- Réorganisation circulation, système de station, piste cyclable...
- Préserver la valeur patrimoniale des immeubles néo mauresque
- Création des espaces de convivialité placette espace public

Approche architecturale

La culture est un vaste domaine avec une référence historique et une dimension temporelle qui nous relie au présent et au futur. Elle est le reflet des divers courants intellectuels et courants influents. Elle est considérée comme un trait d'union entre le passé et le présent et décrit

La culture Selon l'UNESCO est : " La culture, dans son sens le plus large, est considérée comme l'ensemble des traits distinctifs, spirituels et matériels, intellectuels et affectifs, qui caractérisent une société ou un groupe social.

Le projet culturel de territoire se décline autour de 3 grands axes stratégiques : Faciliter l'accès à la culture pour tous ; Favoriser la création et l'innovation ; Faire exister et faire rayonner le territoire à travers la culture.

Un musée est une institution permanente Sans but lucratif au service de la société et son développement, ouverte au public et qui fait des recherches concernant les témoins matériels de l'homme et de son environnement, acquiert ceux-là, les conserve, les communique et notamment les expose à des fins d'études, d'éducation et de déclaration. Définition officielle de l'I.C.O.M. (le conseil international des Musées).

Un musée est donc un lieu où sont exposés des objets. Les musées sont souvent spécialisées, il en existe trois grandes catégories : les musées d'art, les musées d'histoire et les musées de sciences.

1-Musée d'Arles d'Henri Ciriani

1-1-Fiche technique de musée

| | Musée d'Arles antique |
|------------------------------|---|
| L'idée de réalisation | le manque de place, les mauvaises conditions de conservation, l'absence de mise en valeur des objets et de confort pour les visiteurs engagent une réflexion globale sur le devenir de ce patrimoine. Apparaît progressivement la nécessité d'un nouvel espace plus vaste, unique, qui rassemblerait toutes les collections |
| Points historique | est un musée construit à Arles en 1995, dans un bâtiment moderne conçu par l'architecte <u>Henri Ciriani</u> , |
| Style d'architecture | L'architecture moderne |

Tableau 6 : Fiche technique d'un musée Arles Ciriani



Figure 69 : le musée Henri Ciriani

Source : www.darchitectures.com

1-2-Biographie de l'architecte

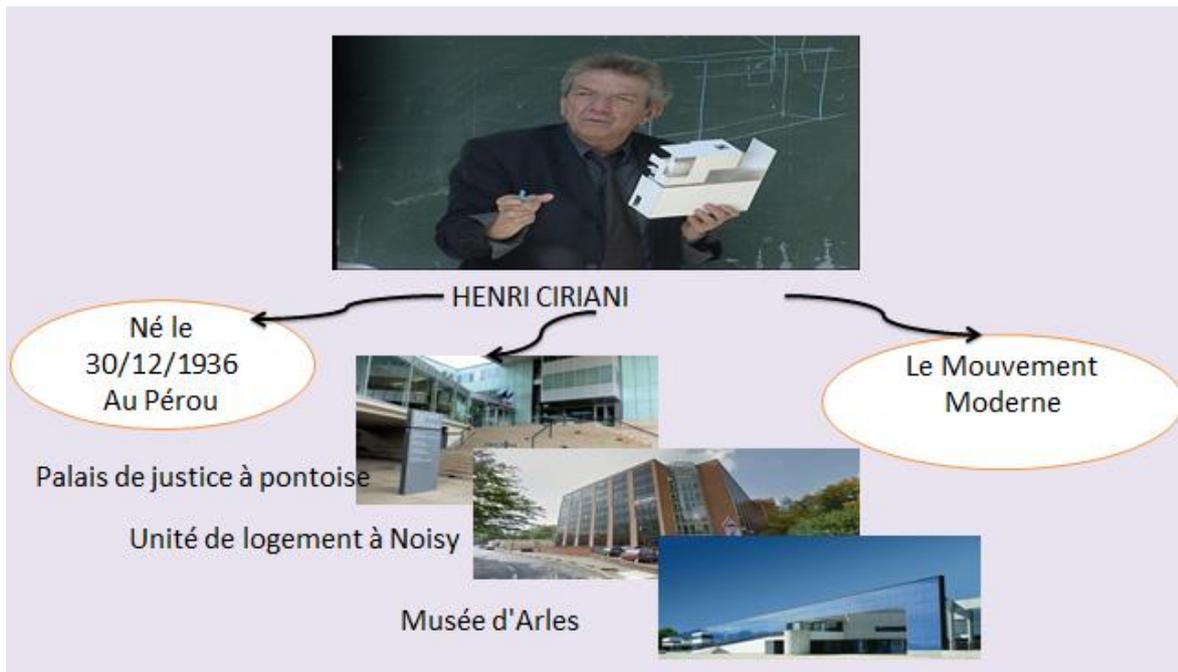


Figure 70 : Biographie de l'architecte.

Source : www.lemonde.fr

Ses principes

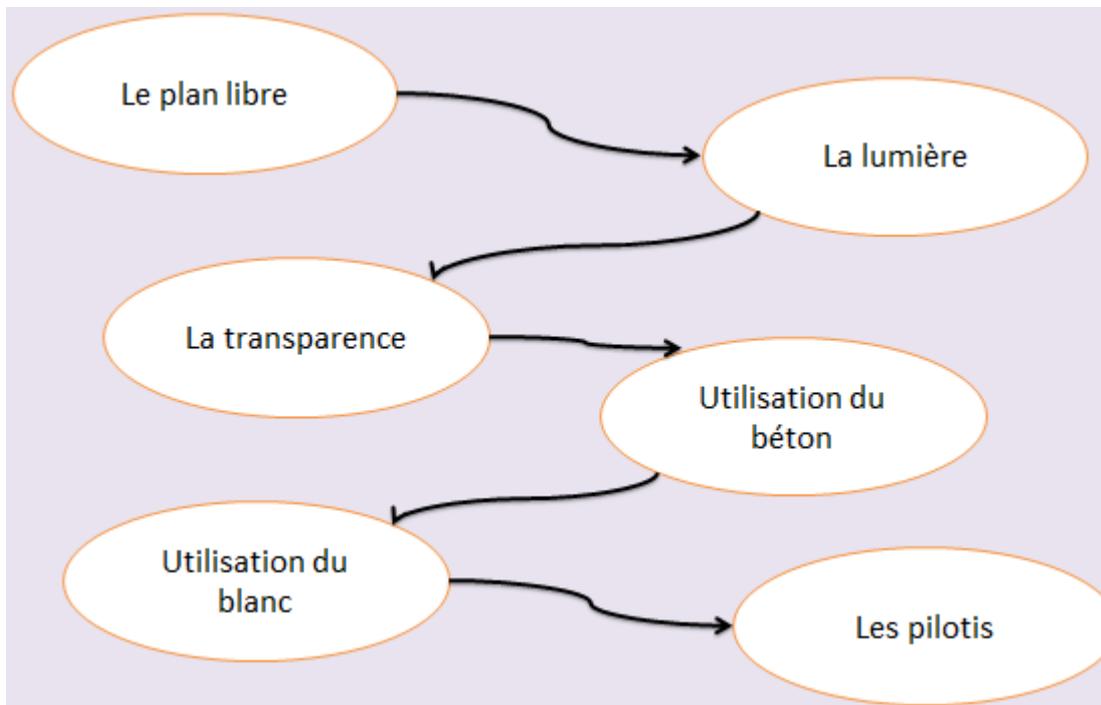


Figure 71 : le principe de l'architecte

Source : IDEM

1-3-La situation

Le musée est situé au nord du quartier de Barriol, sur la presqu'île du cirque romain, entre le fleuve et le canal du Rhône à Port-de-Bouc.



Figure 72 : Situation du musée.

Source : Google earth

1-4-Limites et accessibilité :

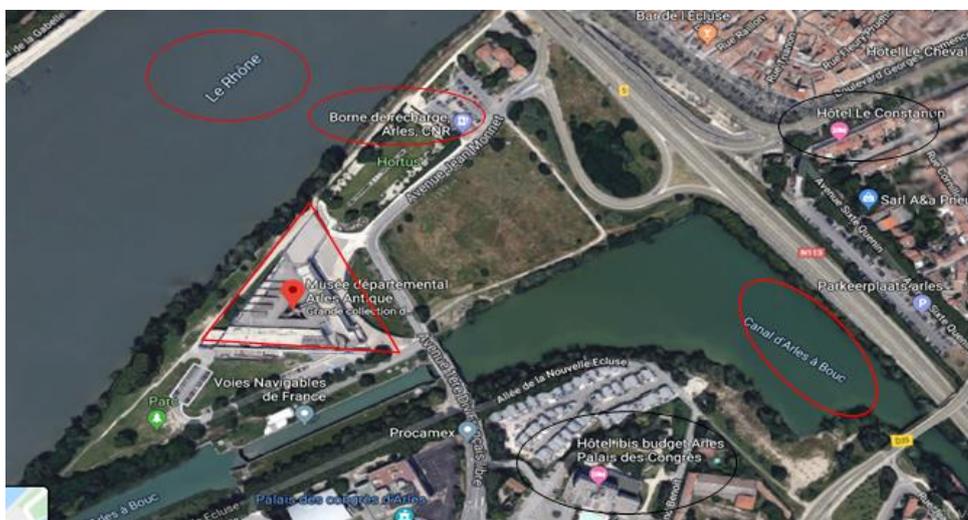


Figure 73 : Vue aérienne de musée

Source : Google earth + auteur

1-5-L'orientation

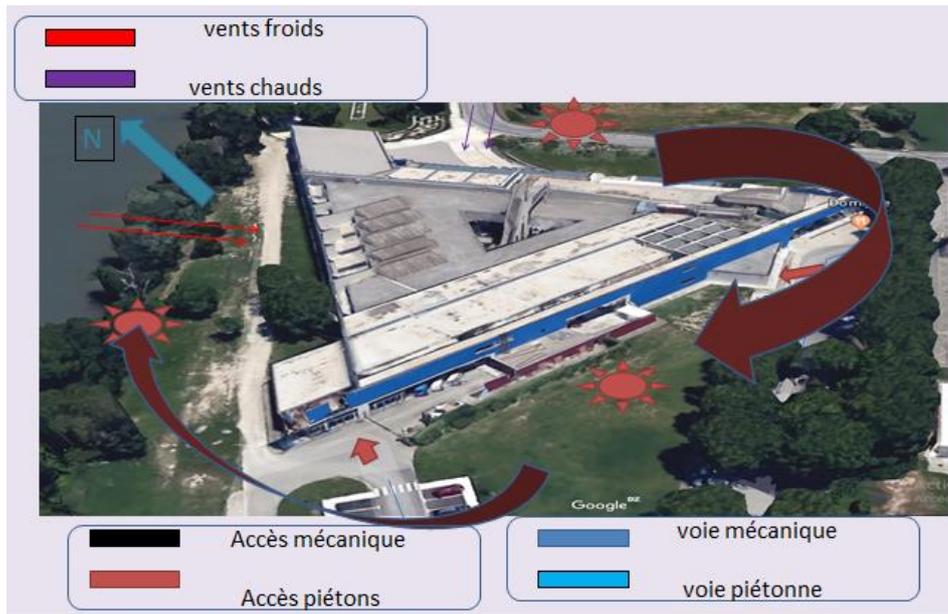


Figure 74 : l'orientation de musée.

Source : IDEM

Approche analytique

2-Etude de plan de masse

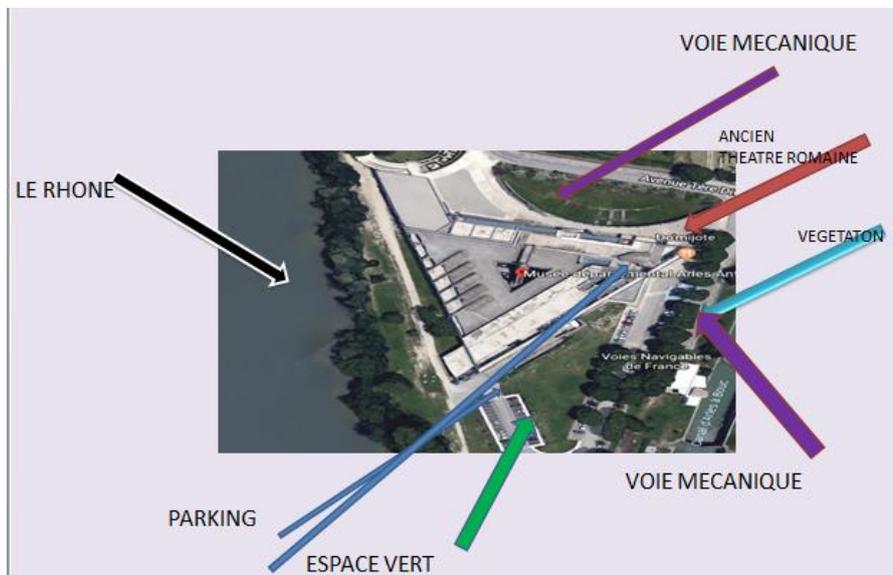


Figure 75 : Plan de masse

Source : IDEM

3-Etude intérieure

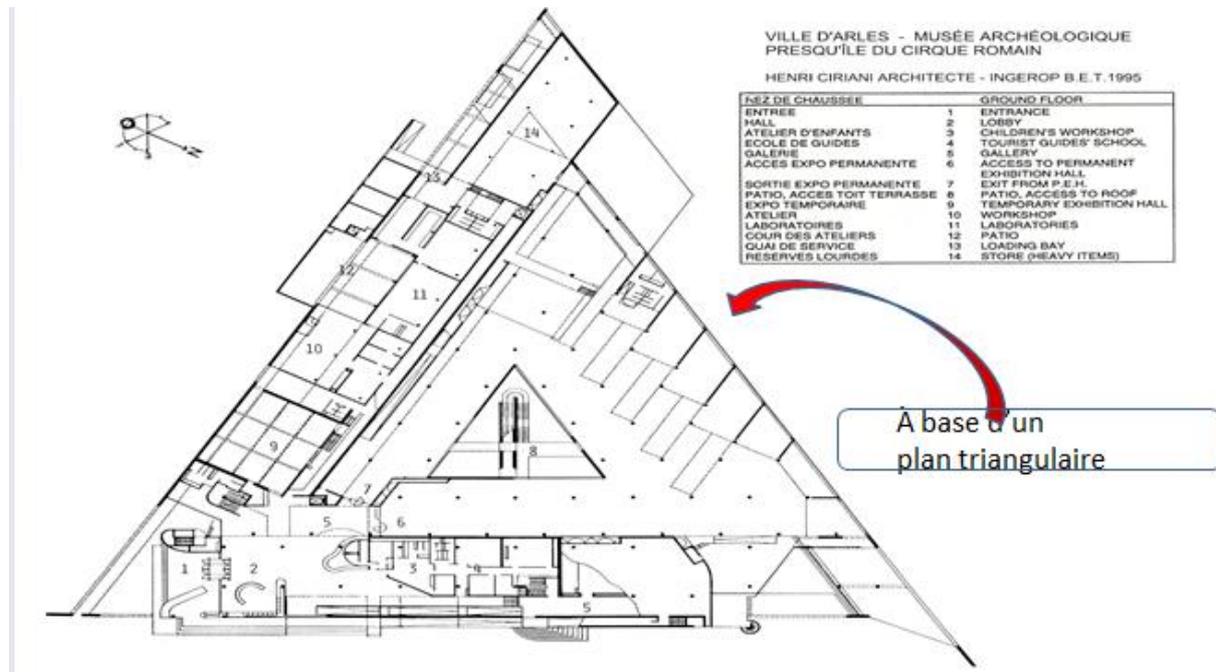


Figure 76 : Plan de Rez de chaussée

Source : www.henriciriani.blogspot.com + traitement d'auteur

3-1-Organisation et distribution spatiale

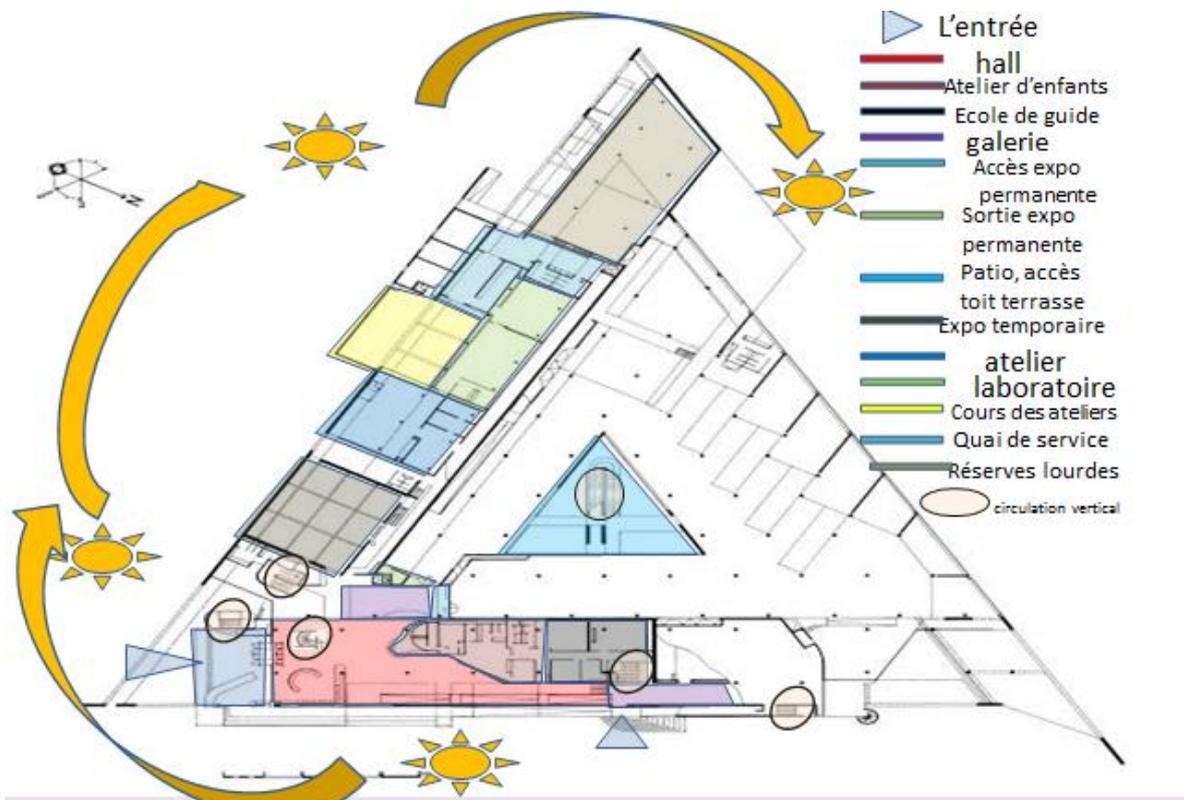


Figure 77 : Plan de Rez de chaussée

Source : IDEM

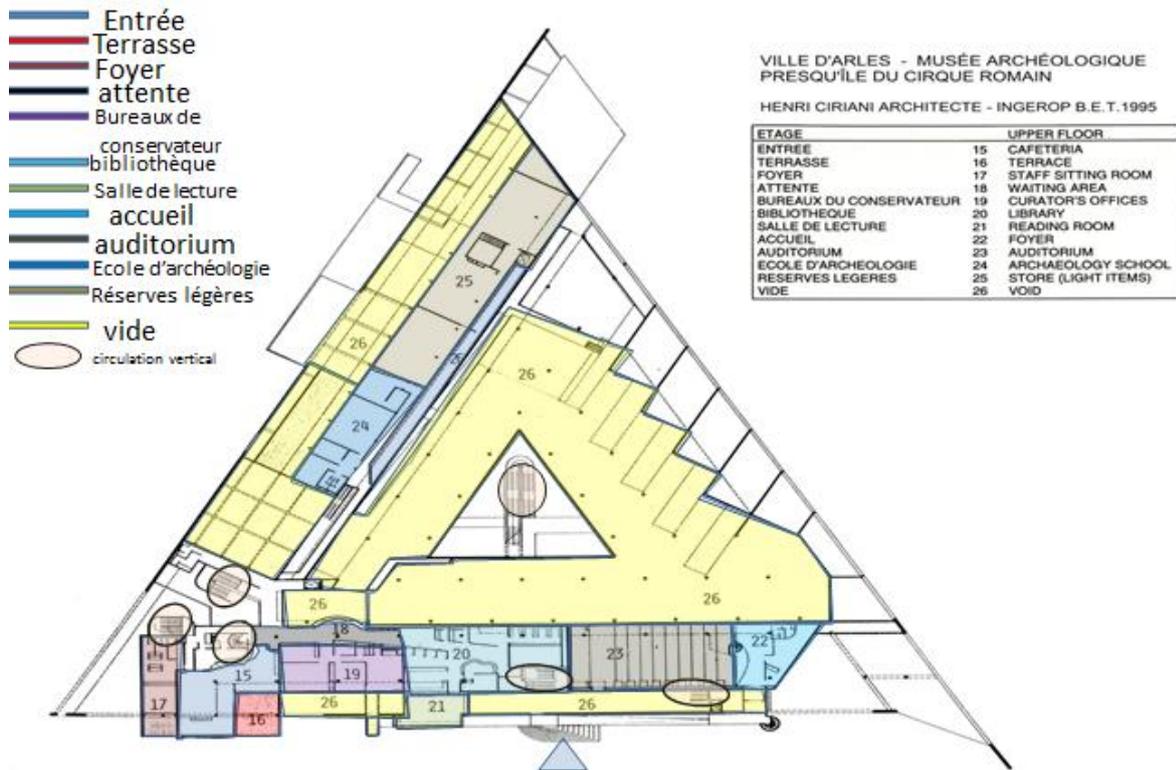


Figure 79 : Plan de l'étage

Source : IDEM

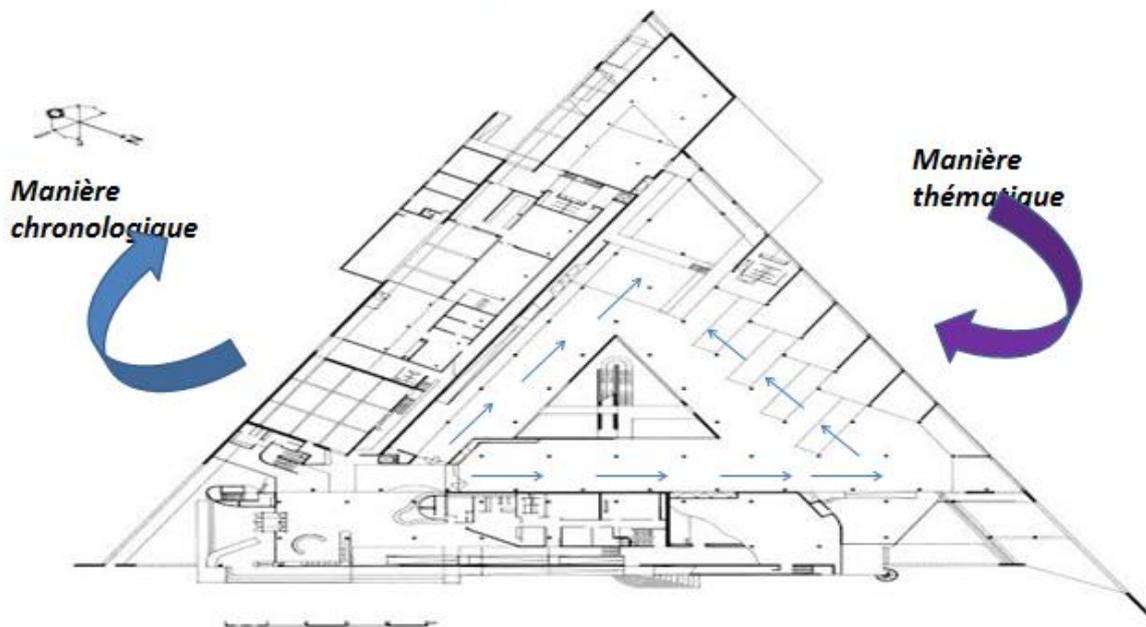


Figure 78 : plan deuxième étage

Source : IDEM

La circulation dans les espaces d'exposition a été soigneusement pensée

Afin de permettre aux visiteurs d'aborder les collections de manière à la fois chronologique et thématique.



Figure 80 : Salle d'exposition.

Source : IDEM



Figure 81 : Salle d'exposition

Source : IDEM

La salle d'exposition triangulaire s'organise autour d'une cour ouverte au ciel qui permet la possibilité d'un circuit long et d'un plus court autour de cet espace.

L'allée des sarcophages prolonge la paroi rouge romain propre à l'aile scientifique donnant ainsi fin au parcours muséographique.

Le circuit plus long utilise l'espace dilaté vers le fleuve avec ses alvéoles ouverts par transparence vers le Rhône.



Figure 82 : conservation et restauration.

Source : IDEM

3-2-Les coupes

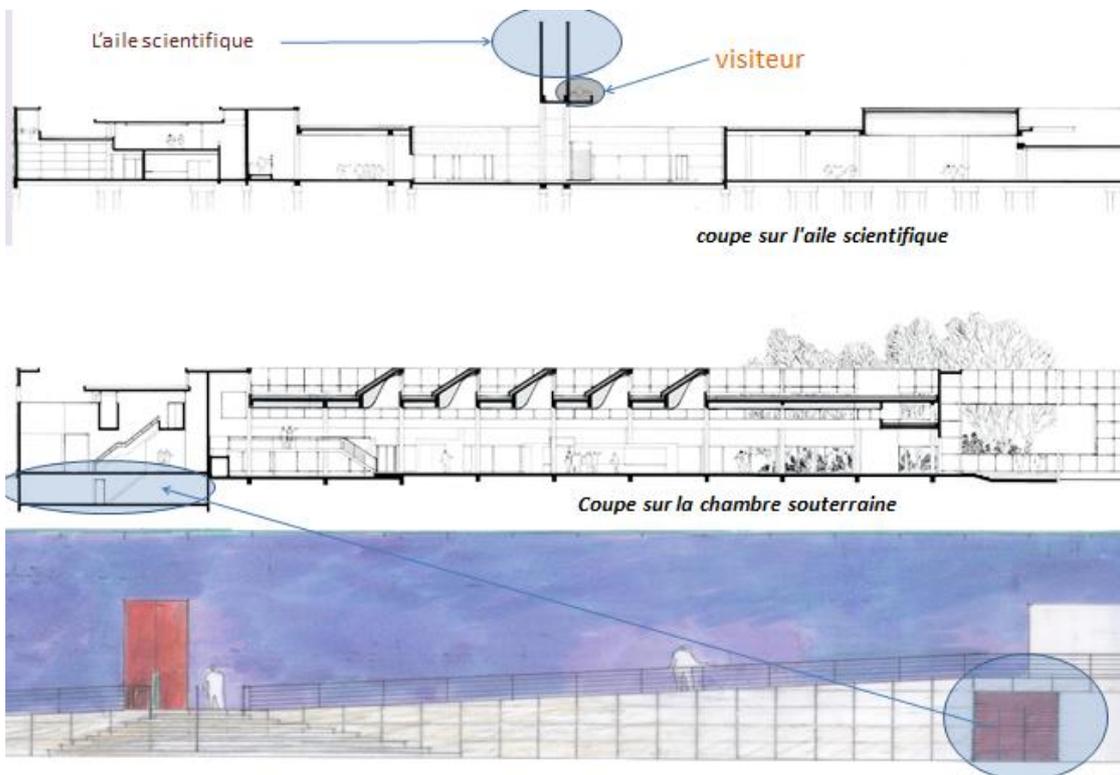


Figure 83 : les coupes

Source : IDEM

3-3-La toiture



Figure 84 : la toiture

Source : IDEM

Ce « toit » de l'espace intérieur –de 2700 m² de surface– est porté par des fins poteaux, écartés de 7.50 m, placés en quinconce pour ne pas régulariser l'espace mais plutôt libérer l'horizontale supérieure tel un ciel

3-4-La lumière



Figure 85 : types d'éclairages dans différents espaces.

Source : IDEM

La lumière naturelle directe pénètre en effet à l'intérieur du bâtiment par des baies vitrées nombreuses, des fenêtres hautes,

4-Etude extérieure

4-1-Analyse des façades



Figure 87 : façade latérale du musée

Source : IDEM

Les façades de triangle répondent à un logique de deux programmes : programme culturelle Et programme scientifique. Le programme scientifique loge dans une aile parallèle à la paroi plein sud du plan.



Figure 86 : façade principale

Source : IDEM



Figure 88 : façade postérieure

Source : IDEM

Et finalement une longue rampe (*le civique*) annonçant l'aspect très public de l'auditorium qui s'étire sur deux niveaux.

4-2-La volumétrie

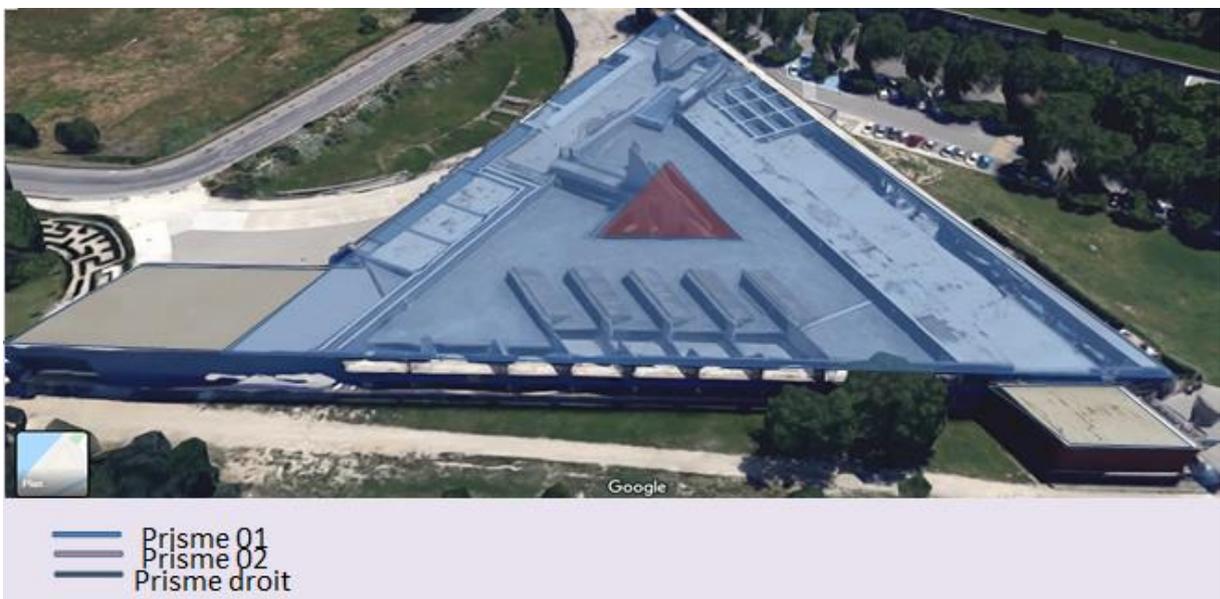


Figure 89 : la volumétrie

Source : IDEM

5-Synthèse:

| Points forts | Points faibles |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> -Le musée est situé souhaitable ment dans une région culturel -à une bonne accessibilité -la distribution spatiale est bien organisée -l'influence du style architectural sur la volumétrie est remarquable -l'espace jardin à valoriser le musée | Il y'a un vide à côté de l'école d'archéologie |

2-Musée Cirta à Constantine**2-1-Fiche technique de musée:**

| | |
|------------------------------|--|
| | <i>Musée de Cirta</i> |
| <i>L'idée de réalisation</i> | 1852: L'idée de bâtir un Musée afin de contenir le nombre impressionnant d'objets archéologiques mis en exergue Par l'historien GUSTAVE MERSIER (1840-1907) |
| <i>Points historique</i> | Conçu en 1930 et inauguré le 15 Avril 1931. |
| <i>Style d'architecture</i> | L'architecture classique |

Tableau 7 : Fiche technique de musée de Cirta.

Source : www.aps.dz

Figure 90 : Musée de Cirta

Source : <http://www.cirtamuseum.org.dz>

2-2-Situation

Le musée est situé au centre-ville dans une zone d'urbanisme coloniale il est dans un entourage très fréquenté par toute les catégories social



Figure 91 : le plan de situation de musée

Source : Google earth

2-3-Limites et accessibilité



Figure 92 : l'accessibilité et la limite de musée

Source : IDEM.

Il est accessible par des voix mécanique suivants (au sud : la rue Sellami Slimen ; au nord : boulevard de la liberté ; à l'est : rue Kikaya Ammar ; à l'ouest : rue Taba Housin)

2-4-Approche analytique

2-5-Etude de plan de masse



Figure 93 : le plan de masse de musée Cirta

Source : IDEM.

Les parkings : le musée ne compte pas un parking propre à lui mais il en existe une face à la façade principale.

Espace vert : il y a un jardin pour l'exposition en plein air et un patio.

Etude intérieure

2-6-Organisation et distribution spatiale

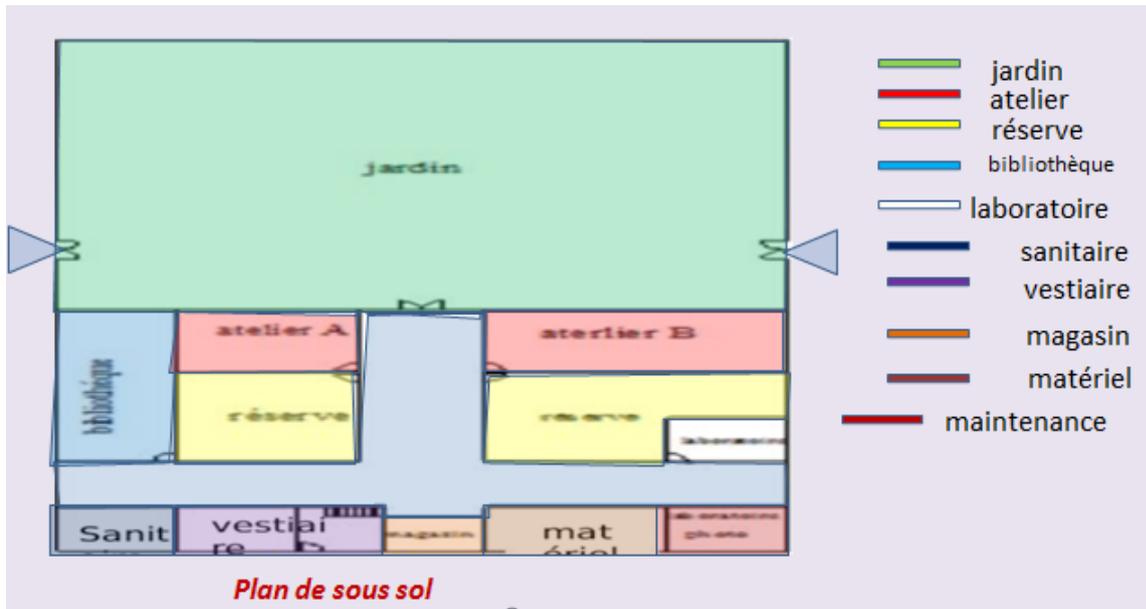


Figure 94 : Plan sous-sol

Source : <http://www.cirtamuseum.org.dz>

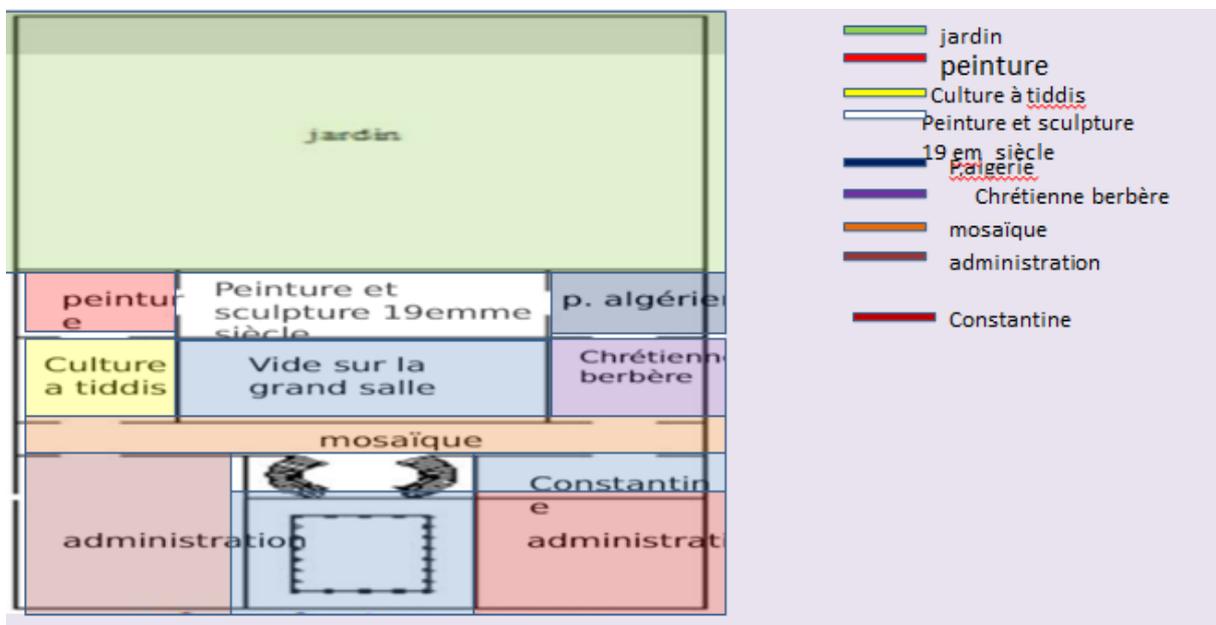


Figure 95 : Plan Rez de chaussée

Source : IDEM

Etude extérieure

2-7 Analyse des façades

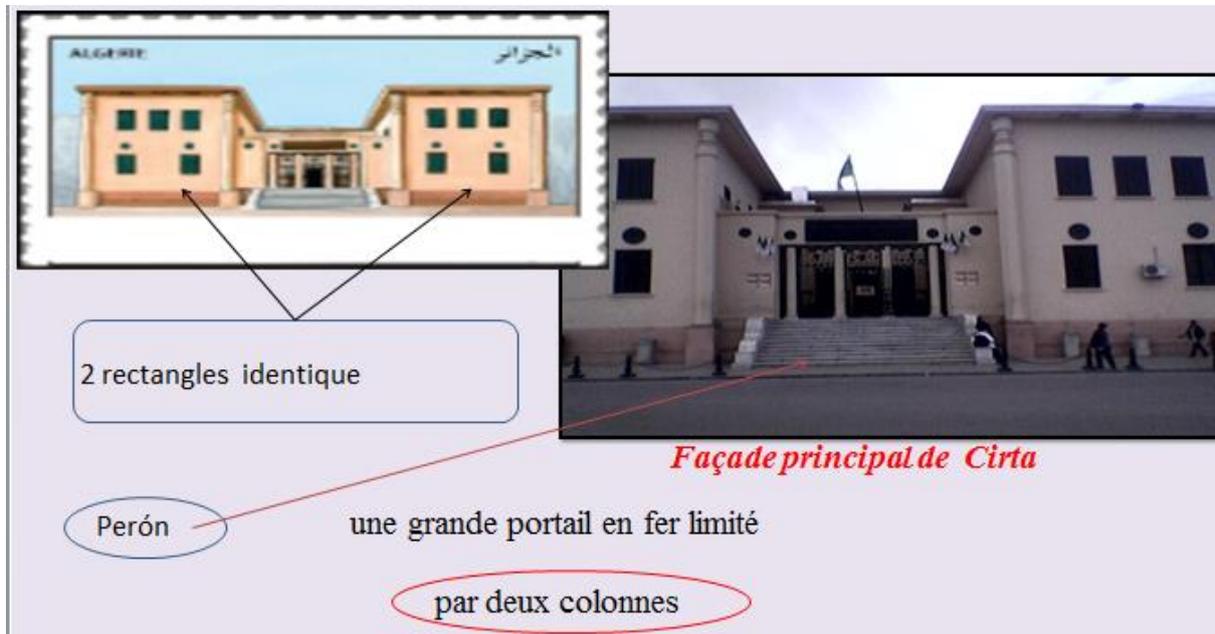


Figure 96 : la façade principale

Source : IDEM

Les façades sont décorées de la sculpture géométrique

Une symétrie par rapport à l'axe vertical un rythme avec les ouvertures

Texture lisse

La couleur : jaune able

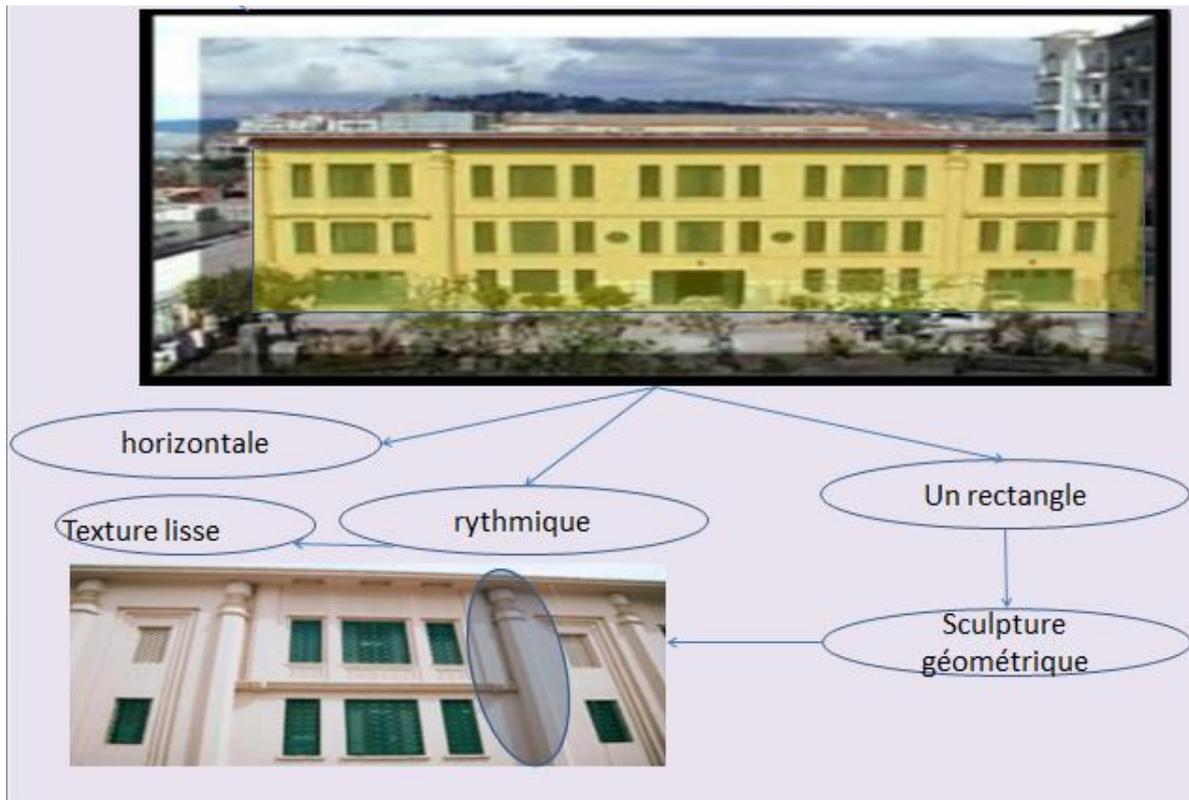


Figure 97 : Façade latérale

Source : IDEM

2-8-La volumétrie

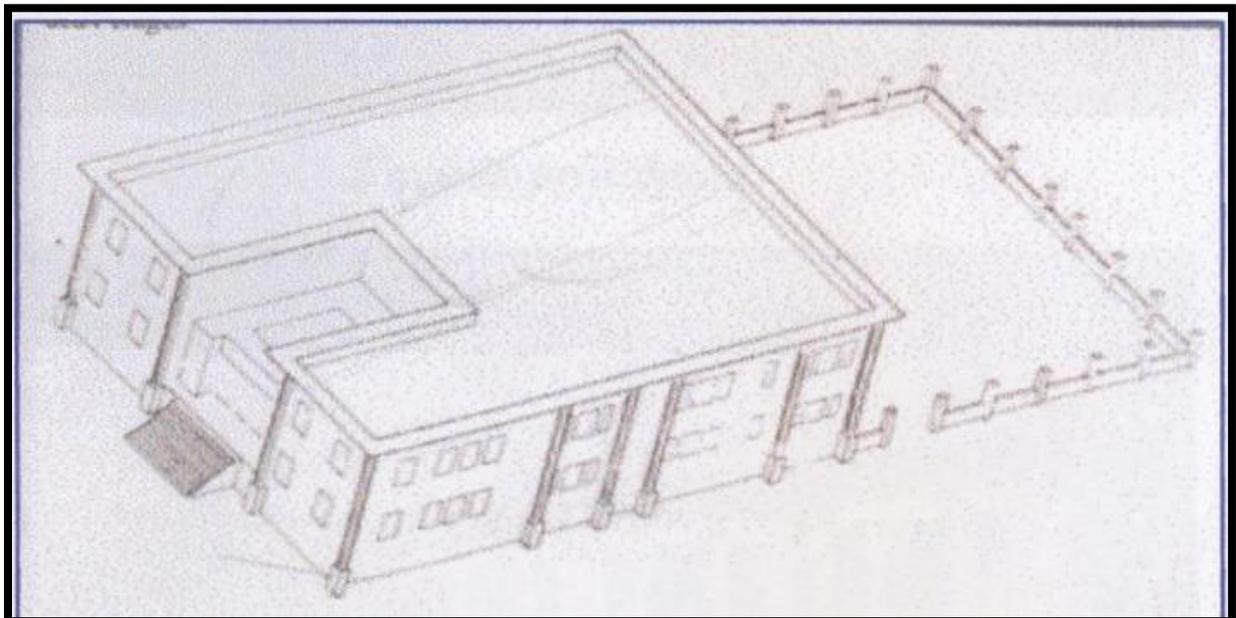


Figure 98 : la volumétrie de musée

Source : IDEM

Le volume est un mono bloc composé de deux cubes rectangulaires sous forme régulière symétrique formant la lettre « U ».

2-9-Synthèse

| Points forts | Points faibles |
|--|---|
| -Le musée est situé souhaitable ment dans une région culturel -à une bonne accessibilité -la diversité d'exposition -l'exposition en plein air -protection contre les vents dominant | -Le plan de masse compte un manque de parking |

Tableau 8 : les points forts et les points faibles.

Source : Auteur

3-Exemple 03- Musée GUGGENHEIM DE BILBAO (voir l'annexe 2)

4-Programmation

| | PROGRAMME OFFICIEL | H, Ciriani | Cirta | Guggenheim | Programme retenu | Pourcentage des surfaces |
|---------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|
| ACCUEIL | | Jardin | Jardin | - | Jardin | 10,66 |
| | Réception vestiaires | 1,06 |
| | Information et orientation | 1,06 |
| | Hall d'accueil | 3,55 |
| | Exposition temporaire | Exposition temporaire | Exposition temporaire | - | Exposition temporaire | 5,68 |
| | caféteria | caféteria | - | caféteria | caféteria | 1,06 |
| | Sanitaire (H-f) | 0,31 |
| | Vente de livres | - | Vente de livres | - | Vente de livres | 1,06 |
| | Vente d'objets souvenirs | 1,06 |
| | Salle de conférence | 8,88 |
| Documentation | bibliothèque | Bibliothèque | Bibliothèque | bibliothèque | bibliothèque | 3,55 |
| | Salle de travaux enfants | Salle de travaux enfants | - | - | Salle de travaux enfants | 2,84 |
| | Salon d'honneur | - | - | - | Salon d'honneur | 2,84 |
| ADMINISTRATIF | | École d'archéologie | - | - | École d'archéologie | 5,68 |
| | Bureau de directeur | 0,71 |
| | Bureau de secrétaire | 0,56 |
| | Bureau pour conservateur | 0,56 |
| | Salle de travaille commune | Salle de travaille commune | Salle de travaille commune | - | Salle de travaille commune | 1,06 |
| | sanitaire | sanitaire | sanitaire | sanitaire | sanitaire | 0,31 |

| | PROGRAMME OFFICIEL | H. ciriani | Cirte | Guggenheim | Programme retenu | Pourcentage des surfaces |
|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| | | Atrium | - | Atrium | Atrium | 3,55 |
| ACTIVITES EXPOSITION | Période préhistorique | - | Période préhistorique | - | Période préhistorique | 7,10 |
| | Période romaine | - | Période romaine | - | Période romaine | 6,39 |
| | Période byzantine | - | Période byzantine | - | Période byzantine | 2,84 |
| | Période islamique | - | Période islamique | - | Période islamique | 2,84 |
| ATELIERS DE CREATION | Période de révolution | - | Période de révolution | - | Période de révolution | 7,10 |
| | Arts traditionnels | - | Arts traditionnels | - | Arts traditionnels | 7,10 |
| | Atelier de restauration | 4,26 |
| LOCAUX TECHNIQUE | Laboratoire photos | 1,06 |
| | Réserve | Réserve | Réserve | Réserve | Réserve | 4,26 |
| | Loge de gardien | - | Loge de gardien | - | Loge de gardien | 0,42 |
| | La chaufferie | - | - | - | La chaufferie | 0,42 |

Figure 99 : programmation

Conclusion :

Les grandes balises et les différents enjeux proposés pour rendre le site plus fonctionnel, sain, vivant et durable. À partir de ces enjeux proposés.

*Sixième chapitre : Approche
conceptuelle du projet*

Introduction

La réhabilitation d'un îlot qui est riche en stratification qui prend la forme trapézoïdale a un musée d'archéologie en intégrant par contraste (moderniser et l'actualiser l'existant) et le relier par son contexte urbain et les entités culturelles spatialement et fonctionnellement.

1-Présentation de l'assiette d'intervention



Figure 100 : l'assiette d'intervention

Source : Google earth + traitement d'auteur

L'assiette est un îlot se trouve au milieu de centre-ville du Guelma plus exactement le périmètre nord –ouest de la ville, elle est limitée : Au Nord par un route Mogador. Au sud par la rue d'Annona. à l'est par les écuries à l'ouest par des logements collectifs.

1-2-L'accessibilité



Figure 101 : l'accessibilité de l'assiette

Source : IDEM

Elle est entourée d'un réseau routier (rue d'Annona et rue de Mogador)

1-3-La morphologie de terrain

L'assiette s'étale sur une surface de 2342.22 m² avec une forme trapézoïdale



Figure 102 : la morphologie de terrain

Source : Google earth.

1-4 Coupe topographique

L'assiette d'étude a une forte pente dans la coupe topographique 01 qui prend une distance de 72.7 m avec pente d'élévation de 0m-6.04m.



Figure 103 : coupe topographique 01

Source : IDEM

L'assiette d'étude a une faible pente dans la coupe topographique 02 qui a une distance de 50.9 m avec pente d'élévation de 2.2m-1.91m.

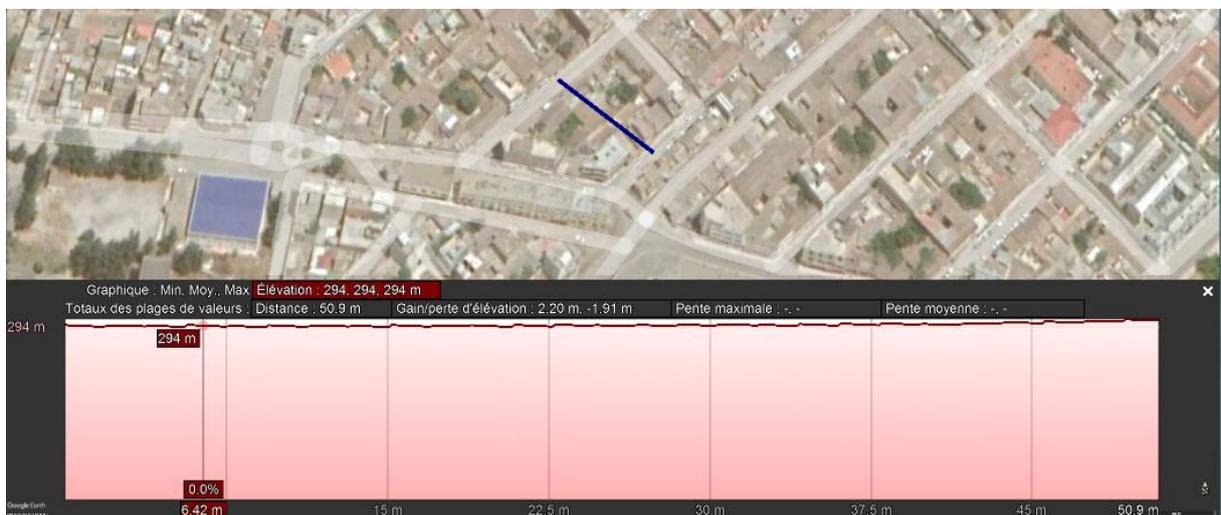


Figure 104 : coupe topographique 02

Source : IDEM

2-Principes d'intervention

Il s'agit de la reconversion d'un îlot qui comporte des écuries, des locaux de commerce et des habitations a un musée d'archéologie toute en gardant les stratifications et tous ce qui est ancien on l'actualise et le modernise par intégration par contraste et faire relier l'espace extérieur vers l'intérieur (le jardin public d'archéologie) et vice versa toute en reliant avec son contexte urbain (les entités culturelles) démolition des constructions a mauvais état.

3-Schéma de principe (distribution des espaces)

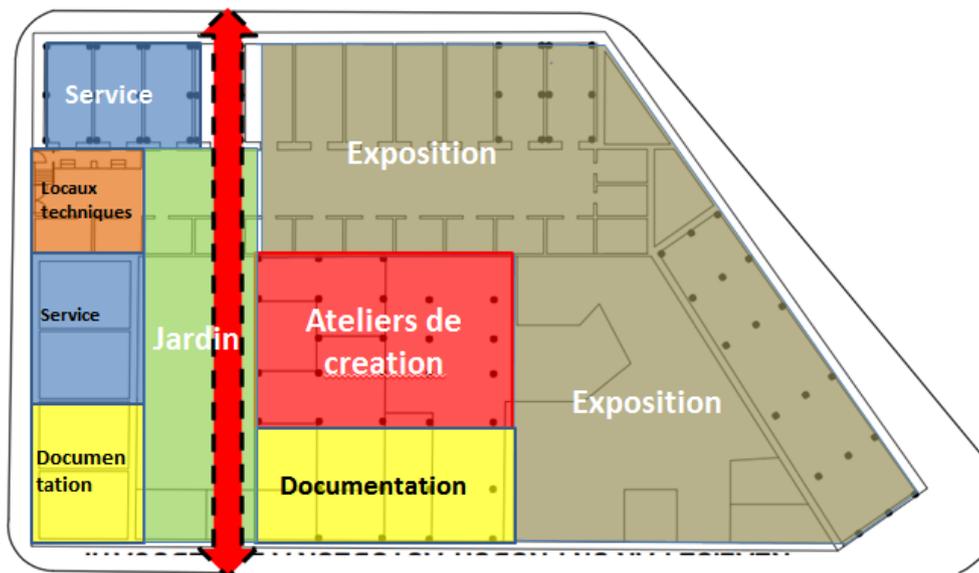


Figure 105 : distribution des espaces en premier niveau

Source : Auteur.

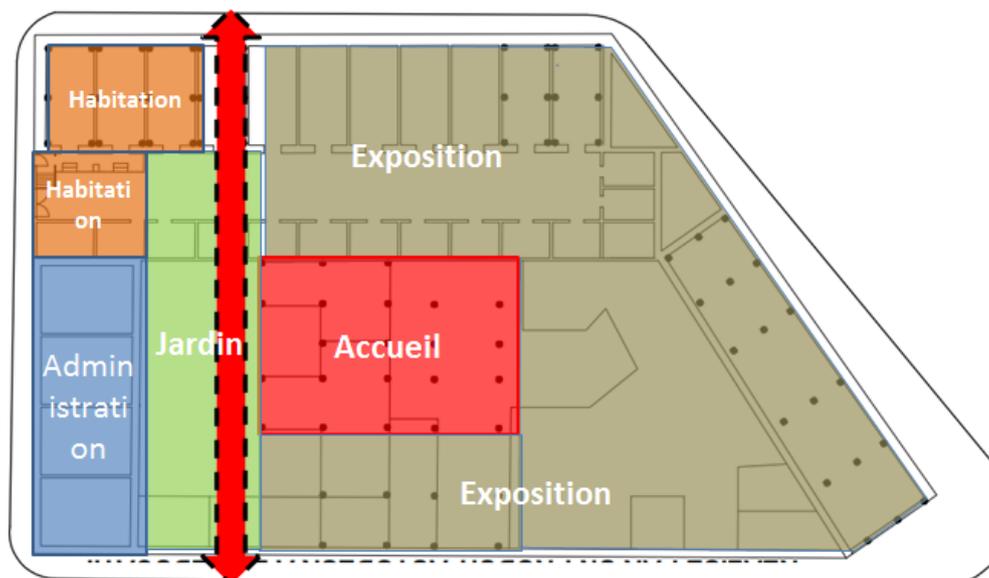


Figure 106 : distribution des espaces en deuxième niveau

Source : IDEM

Conclusion

Dans ce chapitre l'approche conceptuelle du projet consiste à intervenir sur un îlot existant tout en gardant les stratifications et respectant l'authenticité des objets et le temps pour avoir une intégration avec une actualisation et modernisation de l'existant.

Conclusion de la deuxième partie

Dans cette partie on se focalise notre recherche sur l'analyse urbaine basée sur l'approche historique et typo-morphologique afin de sortir des caractéristiques, des problèmes et des enjeux pour dégager une stratégie et un principe d'intervention urbaine (la régénération urbaine) et architecturale (la réhabilitation d'un îlot).

Conclusion générale

Le centre-ville historique est considéré comme la zone la plus vulnérable aux changements, soumis à diverses pressions et affecté par l'exacerbation des problèmes, c'est le meilleur témoin de l'histoire et du dynamisme de la ville, le miroir reflétant les politiques de la gestion de la ville et le niveau culturel et social de ses habitants. Au regard de ce que l'intervention urbaine aléatoire provoque de perturbations et spontanéité des actions, contradiction des objectifs et fragmentation dans l'espace. Le chaos urbain qu'a connu la ville de Guelma et qui a affecté son centre historique n'était pas lié à une intervention qualitative et systématique, mais plutôt aux séquelles des opérations urgentes et ponctuelles, des défaillances et d'un manque de contrôle. Dès lors, les interventions sur le centre historique de la ville ne sont pas choses faciles, car elles soulèvent souvent de nombreuses critiques et sont devenues la préoccupation de nombreux chercheurs et spécialistes.

Dans le cadre du soutien à la protection du patrimoine culturel des nations, les conférences de l'UNESCO ont souligné l'importance de renforcer le domaine culturel afin de faire connaître les identités culturelles et d'offrir l'opportunité de participer à la vie culturelle. Guelma "ville culturelle" possède un potentiel naturel et culturel indéniable car la plupart de ses monuments historiques et sites archéologiques témoignent d'une part à l'importance de son héritage culturel matériel et d'autre part à l'octroi de l'opportunité à faire diffuser des produits culturels. Alors que l'activité culturelle au sein de ces équipements culturels demeure en récession.

Dans notre recherche, nous sommes partis d'un simple constat généralisé sur toutes les villes algériennes qui ont connu un développement accéléré dans tous les secteurs. Notre étude se limite au périmètre du centre historique de Guelma qui comprend le noyau de la ville, où de nombreux points importants et de multiples problèmes sont soulevés à terme actuel et prévisionnel, susceptibles d'être pris en considération dans une opération de régénération urbaine adéquate.

‘La mobilité douce en tant que conducteur de la régénération urbaine’ que nous avons proposée comme solution alternative et durable pour le développement du centre historique de Guelma est lié à de nombreuses données pertinentes en rapport avec son contexte, historique culturel, urbaine, architectural, social, économique et environnemental. Elle aura sans doute un important effet tant à l'échelle micro qu'à l'échelle macro urbaine du

Conclusion générale

fait de faire des potentialités humaines et physiques un levier au développement économique de la zone d'intervention. de faire du centre-ville historique un quartier conviviale, attractif, calme, sain, ambiant et adapté aux conditions de confort ; en promouvant les éléments urbains à valeur historique, esthétique, éducative et d'usage dans un contexte de sédimentation et de pérennité, de la mixité et d'harmonie ; et en intégrant la technologie et la modernité en tant que catalyseur sans compromettre avec les valeurs l'ancien. Et finalement il s'agit d'une réflexion ouverte à voir et à revoir.

La piétonisation ce n'est pas une action isolée mais intégrée avec séries d'actions ou on va prendre en considération.

L'action de mettre la mobilité douce c'est de l'accompagner par des séries de mesures (les parkings, respecter un gabarit sanitaire, modérer la vitesse des véhicules motorisés, mettre en œuvre une signalisation temporaire de séparation entre cyclistes et trafic automobile, agir sur les emplacements de stationnement réservés aux véhicules motorisés ,mettre en place un stationnement vélos et prendre en compte les piétons) et ce qui ne faut pas faire c'est que de créer un stationnement de vélos sans prendre en compte les voies existantes de cheminement des piétons aménager une piste cyclable provisoire en négligeant les points d'intersection de circulation comme le rond-point , carrefour...qui représentent pour les cyclistes de gros risques d'accidents.

Bibliographie

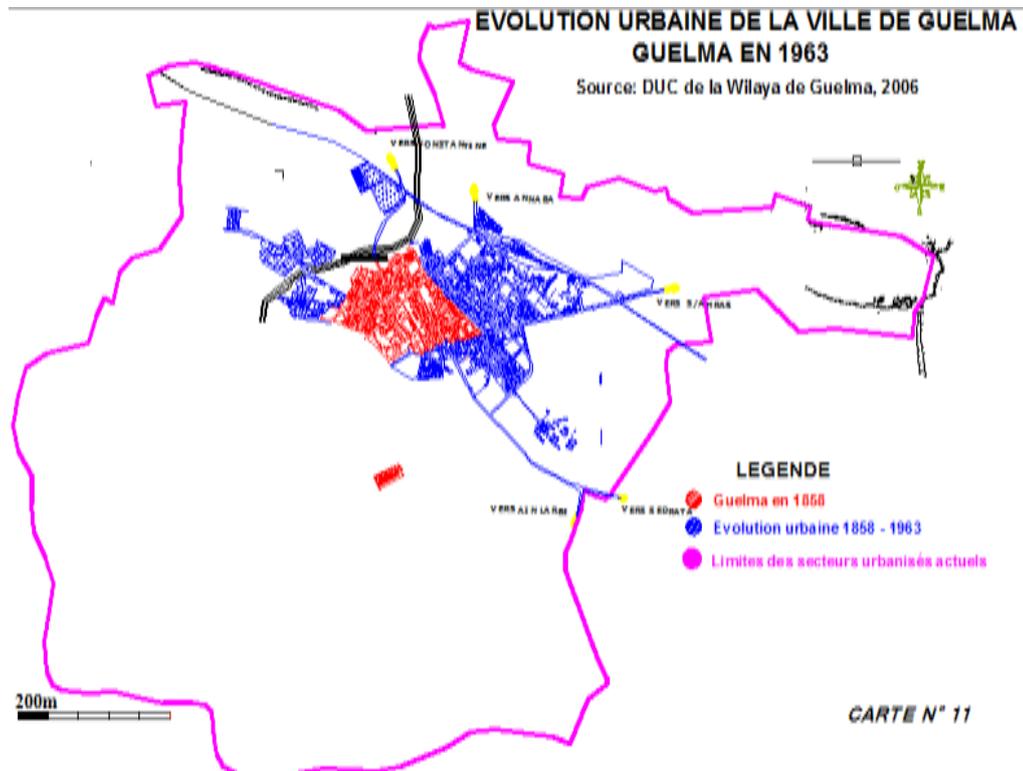
- La mobilité douce : qu'est-ce que c'est ?* (2020, septembre 4). Récupéré sur <https://www.smovengo.fr/2020/09/04/mobilite-douce-definition/>
- Ministere de l'habitat et de l'urbanisme. (2021). *journal officiel la republique algerienne* .
- Abdelkafi, J. (2014). *Pour une nouvelle stratégie de l'habitat REHABILITATION DE L'HABITAT ANCIEN ET REGENERATION*.
- Baugas, A. (2019, juin 30). *Top 20 des villes cyclables dans le monde*. Récupéré sur ACTUALITÉS CYCLISME: www.velo-cyclisme.com
- BOUDJADJA, R. (2014). La dimension environnementale dans le projet de régénération urbaine du quartier de Bardo. *mémoire pour l'obtention du diplôme magistère*. Alger.
- Bourlon, A.-M. (2017). Les lieux singuliers de l'espace public à Paris, une stratégie de la petite échelle Les lieux singuliers de l'espace public à Paris, une stratégie de la petite échelle. *Apur*, 60.
- CHASSERIAU, A. (2002, 12 18). LES GRANDS ÉQUIPEMENTS AU SERVICE DE LA RÉGÉNÉRATION URBAINE :. *QU'ENTEND-ON PAR RÉGÉNÉRATION URBAINE?* Nante , France.
- David_Belliard. (2021, mai 12). Récupéré sur tweeter: <https://t.co/WIvEd47TdA>
- Fernandes, R. (2005). *Reabilitação de centros histórico e reutilização da cidade : o cas de Porto-Gaia* . Jorge (éd.).
- GALVÁN, J. (2022). ASSISTANCE TECHNIQUE POUR LASAUVEGARDE ET LAMISE ENVALEUR DE SIDI EL HOUARI. Oran.
- Guinand, S. (2012, 05 10). *La patrimonialisation dans les projets de régénération urbaine à Porto [1]*. Récupéré sur cairn.info: <https://doi.org/10.3917/ag.684.0128>
- Kadi, G. e. (s.d.). La régénération du centre-ville du Caire : le pari de la durabilité.
- Lavergne, M. (2021). *La mobilité douce en Europe*. Récupéré sur <https://www.journaldunet.com/account/manon-lavergne-75535>

Bibliographie

- Lusso, B. (2009). Les musées, un outil efficace de régénération urbaine ? Les exemples de Mons (Belgique), Essen (Allemagne) et Manchester (Royaume-Uni). *revue europeene de geographie*, 45.
- Lusso, B. (2010). *Culture et régénération urbaine : les exemples du Grand Manchester et de la vallée de l'Emscher*. Récupéré sur <https://doi.org/10.4000/metropoles.4357>
- Lusso, B. (2010, 08). Culture et régénération urbaine : les exemples du Grand Manchester et de la vallée de l'Emscher. *Métropoles*, 25.
- Pierre Merlin, F. C. (2010). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Puf.
- SPYRIDON, S. (2010, juin 09). Le rôle de la régénération urbaine pour l'avenir du développement urbain en Europe. 18. Bruxelles, — BELGIQUE —.
- Tribune. (2019, 06 24). *Rue89Lyon*. Consulté le 03 09, 2020, sur La régénération urbaine : un processus collaboratif: <https://www.rue89lyon.fr/2019/06/24/la-regeneration-urbaine-un-processus-collaboratif/>
- UNESCO. (2017, 08 06). *Centre historique de Porto, Pont Luiz I et Monastère de Serra do Pilar*. Récupéré sur UNESCO: <http://whc.unesco.org/>
- Valette, A. (2013). *Régénération urbaine, quels acteurs, quelles stratégies?* Berne: MAPS.

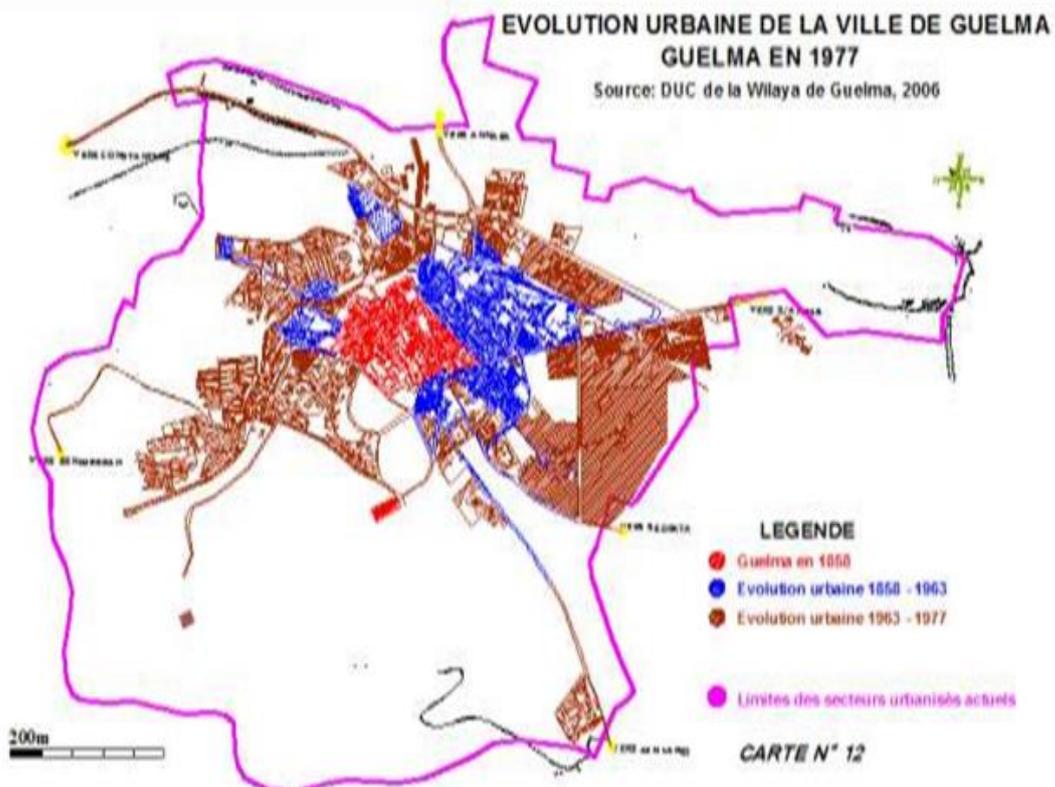
Annexe

Annexe 01 : l'évolution historique

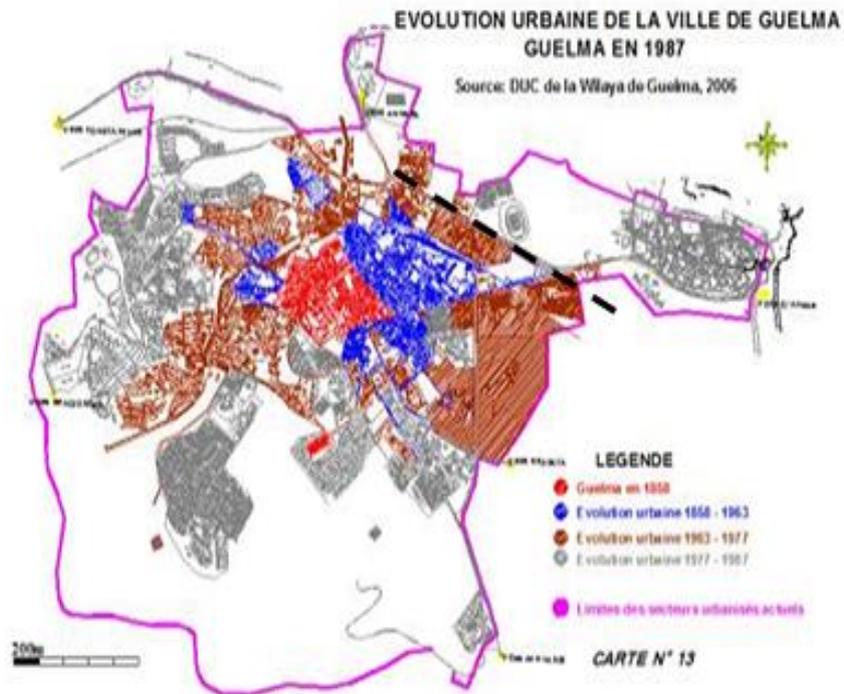


Le tracer dans cette période est régulier.

Le mur (borne) est démouler et apparut le oued Skhoun comme une nouvelle barrière



Dans cette époque le tracer est irrégulier la barrière de oued Skhoun est disparu. Extension mineure vers la nord-ouest la ce ou se trouve ma naissance de l'habitat individuelle illicite



Tracer est irrégulier, apparition sol agriculture au nord-est, sud-ouest et djebel halouf, extension vers tous les côtés, la naissance de 2 types habitat

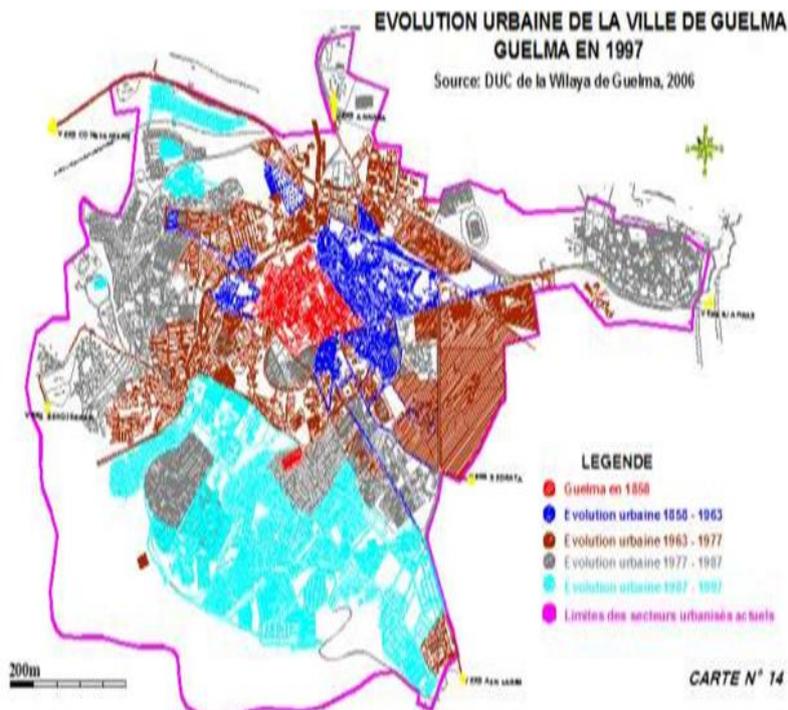


Figure 109 : l'évolution historique

Source : Pdau

Le tracer est irrégulier,

- L'extension : Nord-ouest vers Bandjrah, Sud-ouest vers Djebel Halouf.
- Extension mineure sud-est/nord-est.

Annexe 02 : Exemple du musée Guggenheim

1-Fiche technique de musée:

| | |
|-----------------------|---|
| | Musée GUGGENHEIM DE BILBAO |
| L'idée de réalisation | La construction du musée a été décidée par le gouvernement nationaliste basque pour redynamiser et renforcer la région et la ville. |
| Points historique | Ce musée a été ouvert en 1997, sa structure a été dessinée par Frank gehry. |
| Style d'architecture | L'architecture moderne |

Tableau 9 : fiche technique de musée



Figure 110 : musée de Guggenheim

Source : www.guggenheim-bilbao.eus

2-Situation



Figure 111 : plan de situation

Source : Google earth

Le musée est situé au plein centre de Bilbao, dans un site géoculturel au bord de fleuve

3-Limites et accessibilité

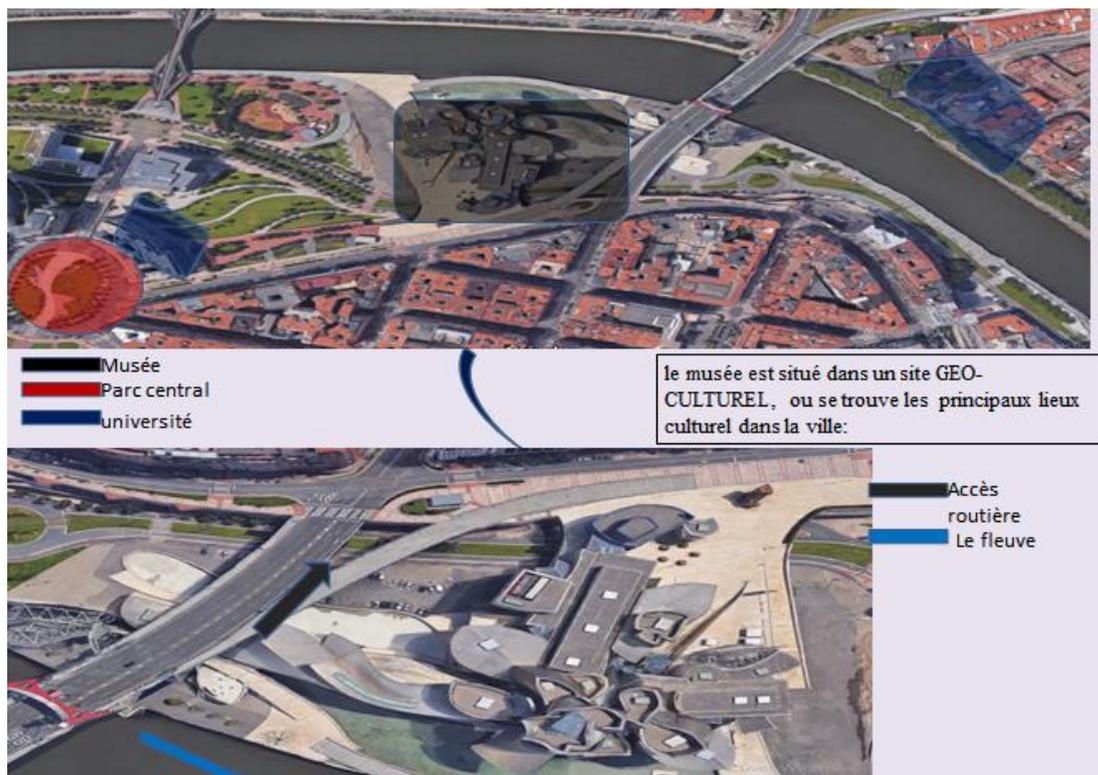


Figure 112 : vue aérienne

Source : Google earth + traitement d'auteur

Annexe



Figure 113 : les accès

Source : www.guggenheim-bilbao.eus

Approche analytique

Etude de plan de masse



Figure 114 : façade sud

Source : IDEM

4-Etude intérieure:

5-Organisation et distribution spatiale

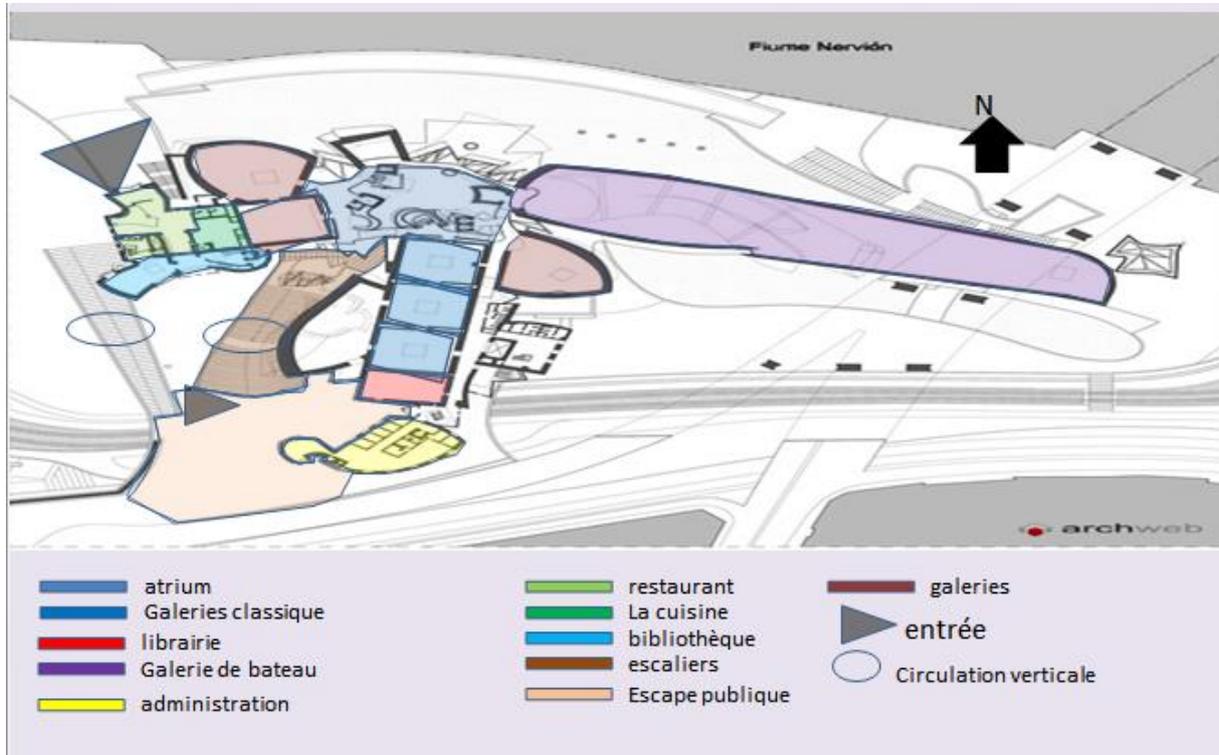


Figure 115 : le plan rez de chaussée

Source : IDEM

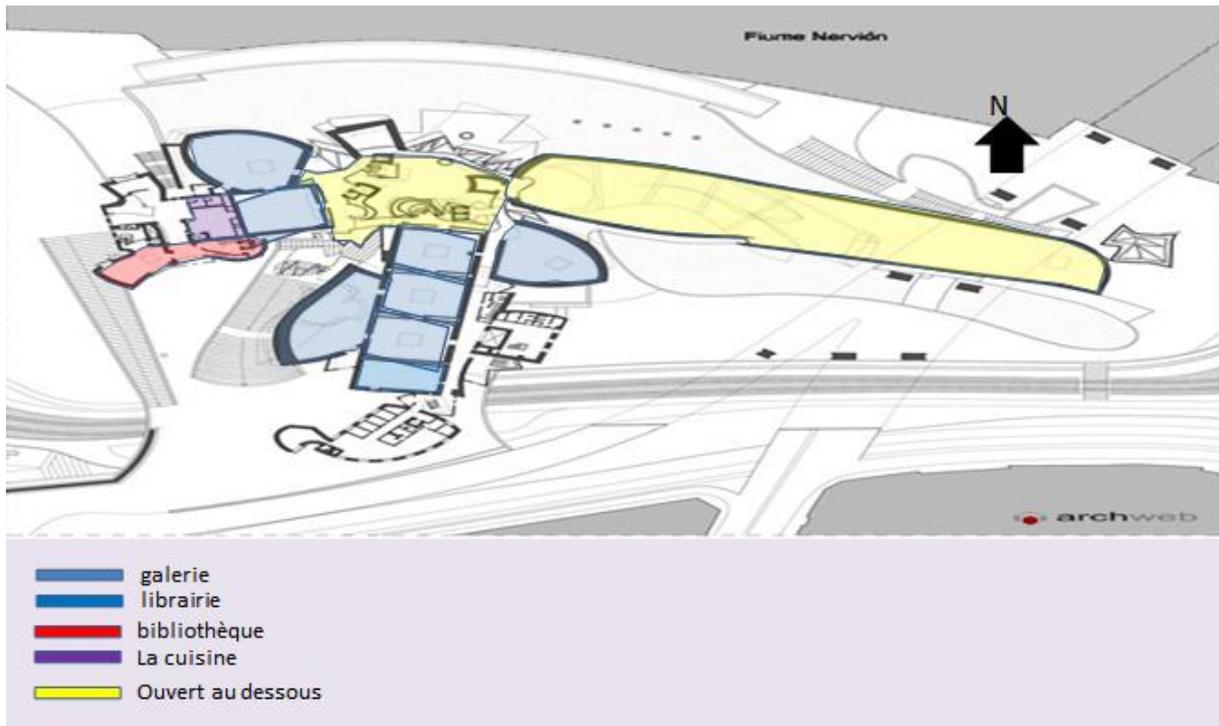


Figure 116 : plan premier étage

Source : IDEM



Figure 117 : L'atrium

Source : IDEM



Figure 118 : auditorium

Source : IDEM

6-La lumière

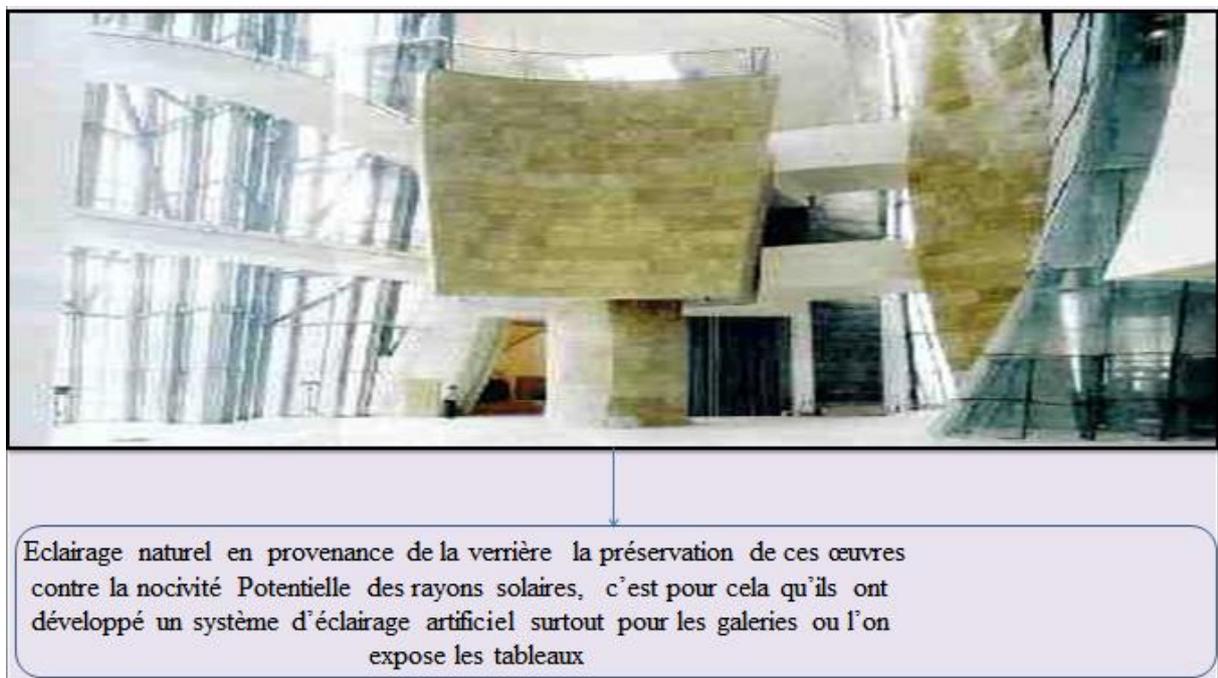


Figure 119 : atrium

Source : IDEM

Etude extérieure

7-Analyse des façades

Façade nord

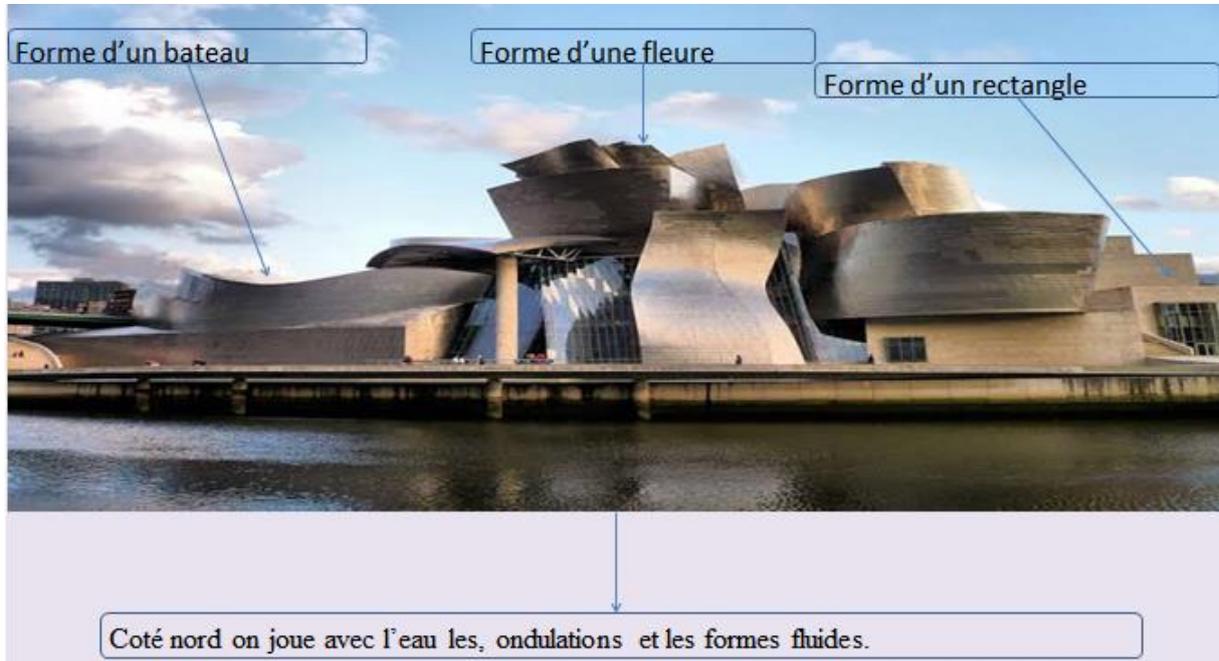


Figure 120 : façade nord

Source : IDEM

Façade sud

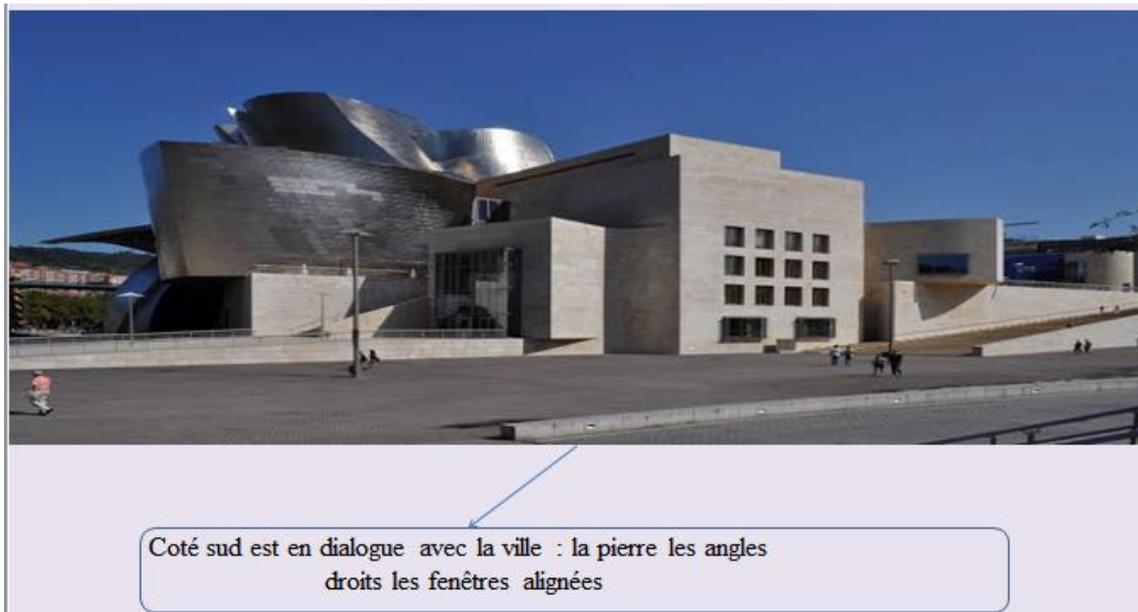


Figure 121 : façade sud

Source : IDEM

8-La volumétrie

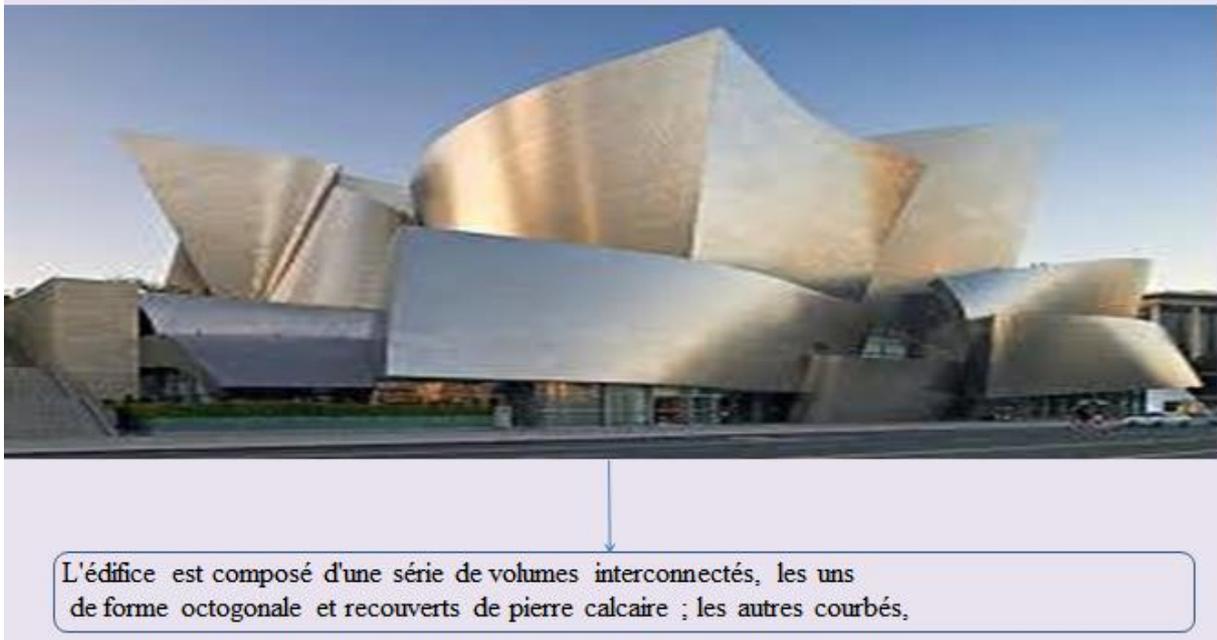


Figure 122 : le volume de musée

Source : IDEM

9-Synthèse

| Les points forts | Les points faibles |
|---|--------------------|
| <ul style="list-style-type: none">-Le musée est situé souhaitable ment dans une région culturel à une bonne accessibilité-l'influence du style architectural sur la volumétrie est remarquable | |

Tableau 10 : Tableau de synthèse

ملخص

في ظل غياب تنظيم حضري مشترك، تعاني المدن الجزائرية من عدم ارتياح فيما يتعلق بالتخطيط الحضري، يتفاقم بسبب الافتقار إلى أدوات صنع القرار الحالية ونواقصها ؛ وعدم قدرتها على مواكبة النمو المتسارع للمدينة. هذه الفوضى العمرانية لها تأثير سلبي على المراكز التاريخية التي أصبحت أماكن معزولة ومهددة بالزوال.

يفقد المركز التاريخي لمدينة قالمة قيمته الجمالية والتاريخية يوماً بعد يوم، بسبب التحولات التي طالت العديد من المباني والهجر الذي أثر على أخرى ؛ بالإضافة إلى هيمنة المساحات الإسفلتية في الأماكن العامة، مصحوبة بعجز فادح من حيث أثاث الشوارع والمساحات الخضراء والرطوبة والمظلة بما فيها أماكن الاستجمام.

إن اقتراح التنقل الناعم في سياق التجديد الحضري هو نهج مناسب في سياق هذه الدراسة، من خلال تطبيق تدابير قائمة على الديمقراطية الحضرية والتنمية المستدامة .

التفكير في الحد من وجود المركبات في الشوارع ، له من ناحية هدف بيئي من خلال تحسين جودة الهواء حتى يتمكن المواطنون والسياح من الاستمتاع بالأماكن الخاصة بالاستجمام، محمية من حركة المرور والتلوث ؛ من ناحية أخرى، لها غرض اقتصادي وثقافي من أجل زيادة الترويج للنشاط السياحي والتجاري لصالح السكان والزوار، مع مراعاة إعادة تأهيل المباني التاريخية غير المصنفة وغير المحمية، ذات الأهمية الثقافية أو المعمارية، مع احترام قيمها الجوهرية.

من هنا ، تهدف عملية التدخل هذه إلى إرساء العدالة الاجتماعية وتحسين المستوى المعيشي للمواطن مع المساهمة بشكل غير مباشر في ادماجه اجتماعيا بالإضافة إلى إيقاظ روح المسؤولية الفردية والجماعية تجاه محيطه المعاش.

الكلمات المفتاحية: المراكز التاريخية – التنقل الناعم – التجديد الحضري - التنمية المستدامة

Abstract:

In the absence of a common urban organization, Algerian cities suffer from discomfort in terms of urban planning, exacerbated by the lack of current decision-making tools and their shortcomings; and their inability to keep pace with the city's accelerating production. This urban chaos has harmful effects on the historic centers which have become isolated places and are also threatened with disappearance.

The historic center of Guelma is losing its aesthetic and historical value day after day, due to the transformations that have affected many buildings and the abandonment that has affected others; In addition to the dominance of asphalt surfaces in public spaces, accompanied by a flagrant deficit in terms of street furniture, green, humid and amber surfaces, as well as places to relax.

Proposing soft mobility in the context of urban regeneration is an appropriate approach in the context of this study, by applying measures based on urban democracy and sustainable development. Thinking about reducing the presence of vehicles in the streets has, on the one hand, an environmental objective by improving the quality of the air so that citizens and tourists can enjoy privileged places of relaxation sheltered from traffic and Pollution ; on the other hand, it has an economic and cultural purpose in order to increase the promotion of tourist and commercial activities for the benefit of residents and visitors, taking into account the rehabilitation of unclassified and unprotected historic buildings, of importance cultural or architectural, while respecting their intrinsic values.

From there, this intervention process aims to establish social justice and improve the standard of living of the citizen while indirectly contributing to his social integration in addition to awakening the spirit of individual and collective responsibility towards his living environment.

Keywords: historic centers - soft mobility - urban regeneration - sustainable development

Résumé

En l'absence d'une organisation urbaine commune, les villes algériennes souffrent d'inconfort en matière d'urbanisme, exacerbé par le manque d'outils décisionnels en cours et leurs insuffisances ; et leurs incapacités à suivre le rythme de l'accélération de la production de la ville. Ce chaos urbain a des effets néfastes sur les centres historiques qui sont devenus des lieux isolés et sont également menacés de disparition.

Le centre historique de Guelma, objet de notre étude, perd jour après jour sa valeur esthétique et historique, en raison des transformations qui ont affecté de nombreux bâtiments et de l'abandon qui en a affecté d'autres ; Outre la dominance des surfaces bitumées dans les espaces publics, accompagnée d'un déficit flagrant en matière de mobilier urbain, de zones vertes, humides et ombragées, ainsi que de lieux de détente.

Proposer la mobilité douce dans le cadre de la régénération urbaine est une approche appropriée dans le cadre de cette étude, par l'application des mesures basées sur la démocratie urbaine et le développement durable. Penser à réduire la présence de véhicules dans les rues, a d'une part un objectif environnemental en améliorant la qualité de l'air afin que les citoyens et les touristes puissent profiter de lieux de détente privilégiés à l'abri de la circulation et de la pollution ; d'autre part, il a une finalité économique et culturelle afin d'accroître la promotion de l'activité touristique et commerciale au profit des résidents et des visiteurs, compte tenu de la réhabilitation des bâtiments historiques non classés et non protégés, d'importance culturelle ou architecturale, en respectant leurs valeurs intrinsèques.

De là, ce processus d'intervention vise à établir la justice sociale et à améliorer le niveau de vie du citoyen tout en contribuant indirectement à son intégration sociale en plus d'éveiller l'esprit de responsabilité individuelle et collective envers son milieu vécu.

Mots clés : centres historiques - mobilité douce - régénération urbaine - développement durable.