

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Abderrahmane Mira-Bejaia



Faculté de Technologie
Département D'architecture

Thème

**Penser le fonctionnement de l'espace public par un Design
Urbain intégré
-Cas des espaces publics à Lqods Bejaia –**

Mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de Master II en architecture
Coloration : Architecture, ville et territoire

Préparé par :

BELHADIDI Nour el houda

&

OUKACI Louiza

Mme SOUKANE Samira	MAA	Département architecture de Bejaia	Président de jury
Mme HENANE Khadidja	MAA	Département architecture de Bejaia	Examineur
Mme BOUNIF Sonia	MAA	Département architecture de Bejaia	Examineur
Dr MOUHOUBI Nedjima	MCB	Département architecture de Bejaia	Rapporteur

Année universitaire 2020/2021

REMERCIEMENTS

En tout premier lieu, nous tenons à remercier AALAH le miséricordieux qui nous a donné le courage, la force et la volonté afin de mener à bien ce travail.

A travers ces quelques mots nous tendons à exprimer la gratitude que nous éprouvons envers les personnes qui nous sont chères et qui nous ont peint les couleurs du parcours qui nous a amené là aujourd'hui, nous citons d'abord nos professeurs encadreurs Dr MOUHOUBI Nedjima qui nous a généreusement partagé son savoir et surtout sa vision des plus optimistes ainsi que Mme MECHERI Lynda qui nous a orienté et nous a pousser à persévérer lors de la conception du projet ; un respect infini est destiné à nos honorables membres du jury, pour le précieux temps dédié à l'examinassions et l'analyse de notre mémoire de fin d'étude.

Nous serons à jamais reconnaissantes à nos chers parents, frères et sœur, en témoignage et en gratitude, de leur soutien permanant durant toutes nos années d'études, leurs sacrifices illimités, leur réconfort moral, et leurs soutiens matériels, eux qui ont consenti tant d'effort pour notre éducation, notre instruction et pour nous voir atteindre ce but, pour tout cela, nos affections sans limite.

Nos vifs remerciements à tous nos amis proches, qui nous ont soutenus, encouragés tout au long de nos moments de découragements. Nos plus profonds remerciements et gratitudes envers toutes personnes ayant pu nous aider de près ou de loin, à présenter ce modeste travail et le mener à bon termes, par leurs encouragements, aides et précieux conseils.

BELHADIDI Nour el houda & Louiza OUKACI

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à celle qui m'a mise au monde, Ma chère mère, quoi que je fasse ou que je dise je ne saurais point te remercier comme il le faut, ton affection me couvre, ta bienveillance me guide et ta présence à mes cotés à toujours été ma source de force. A celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir réussir, mon père. A ma famille maternelle, à tous mes aimables amis un par un, plus particulièrement à ma binôme qui a été courageuse et assidue pendant l'élaboration de ce travail, et à tous ceux qui nous sont chers de près ou de loin.

Nour el houda, BELHADIDI

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à celle qui m'a mise au monde, Ma chère mère, quoi que je fasse ou que je dise je ne saurais point te remercier comme il le faut, ton affection me couvre, ta bienveillance me guide et ta présence à mes cotés à toujours été ma source de force. A celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir réussir, mon père. A ma chère sœur à mes chers frères, à tous mes aimables amis un par un, plus particulièrement à Pichpich, Anissa, Khadijda, Oussama et ma binôme qui a été courageuse et assidue pendant l'élaboration de ce travail, et à tous ceux qui nous sont chers de près ou de loin.

Louiza OUKACI

Résumé

Les espaces publics ont toujours été le support spatial des pratiques sociales et lieux d'échanges entre les individus ; conçus de diverses formes, ils sont considérés comme des éléments principaux de la structure de la ville. Ce présent mémoire développe une réflexion sur l'espace public en tant que fédérateur de l'image de la ville et que pourrait apporter le design urbain pour améliorer son fonctionnement. A l'instar de toutes les villes algériennes, la ville de Bejaia ne souffre pas réellement de manque d'espaces publics mais bien de manque des espaces de qualité capables de satisfaire les besoins de leurs usagers, la quantité prime une fois de plus sur la qualité.

L'objectif principal de ce travail est de mettre en exergue les raisons de dysfonctionnement des espaces publics à Bejaia et de déterminer l'influence de leur aménagement sur leur usage et usagers. Pour atteindre à cet objectif, nous avons établi et cerné les concepts liés au thème à savoir l'espace public et le design urbain, suivi de l'analyse des exemples qui nous ont permis de définir l'impact du design urbain sur le changement de l'image des espaces publics. Nous avons abordé ensuite une analyse du cas d'étude constitué de « les espaces publics à Lqods » en se basant sur les concepts de la méthode « Bentley et al » ainsi qu'une analyse typo-morphologique pour enfin arriver à identifier les différents dysfonctionnements de ces espaces et d'en tirer les critères à exploiter lors de la démarche programmatique et la conception de notre projet d'architecture urbaine du site. Nous avons proposé un design urbain intégré qui répondra aux besoins de fonctionnement optimal pour promouvoir à nouveau ces espaces publics.

Mots clés : Espace public, design urbain, fonctionnement et dysfonctionnement, Bejaia.

Abstract

Public spaces have always been the spatial support of social practices and places of exchange between individuals; Designed with various forms, they are considered as main elements of the structure of the city. This present research develops a reflection on the public space as a unifying image of the city and that the urban design could bring to improve its functioning. Like all Algerian cities, the city of Bejaia does not really suffer from lack of public spaces but a lack of quality spaces capable of satisfying the needs of their users, the quantity takes once again on the quality.

The main objective of this work is to highlight the reasons for the dysfunction of public spaces in Bejaia and to determine the influence of their development on their use and users. To achieve this goal, we have established and identified the concepts related to the theme namely public space and urban design, followed by the analysis of the examples that have allowed us to define the impact of urban design on the change of the image of public spaces. We then discussed an analysis of the study case consisting of "public spaces in Lqods" based on the "Bentley et al" method and typo-morphological analysis to finally identify the different dysfunctions of these spaces and to draw the criteria to exploit during the programmatic approach and the design of our project of urban design of the site. We proposed an integrated urban design that will meet the optimal functioning needs to promote these public spaces again.

Key words: Public space, urban design, functioning & dysfunction, Bejaia.

ملخص

لطالما كانت الفضاءات العامة الدعم المكاني للممارسات الاجتماعية وأماكن التبادل بين الأفراد؛ يتم تصميمها بأشكال مختلفة، فهو يعتبر من العناصر الرئيسية في بناء هيكل المدينة. تطور هذه الدراسة مفهوم الفضاء العام باعتباره موحداً لصورة المدينة وأن التصميم الحضري يمكن أن يساهم في تحسين استخدامها

مثل كل المدن الجزائرية ، مدينة بجاية لا تعاني من نقص في الفضاءات العامة بل من نقص في المساحات ذات الجودة القادرة على تلبية احتياجات مستخدميها ، فالكمية لها الأسبقية مرة أخرى على النوعية. الهدف الرئيسي من هذا العمل هو تسليط الضوء على أسباب الخلل في الأماكن العامة في بجاية وتحديد تأثير تصميمها على استخدامها ومستخدميها. لتحقيق هذا الهدف ، أنشأنا وحددنا المفاهيم المتعلقة بالموضوع وهو الفضاءات العامة والتصميم الحضري ، تلاه دراسة الأمثلة التي سمحت لنا بتحديد تأثير التصميم الحضري على تغيير صورة الأماكن العامة. بعد ذلك ، تطرقنا إلى الدراسة التحليلية للحالة المختارة والتي تتمثل في المساحات العامة بالموقع المسمى القدس بناءً على طريقة "بننتلي" و التحليل النوعي المورفولوجي لتحديد الخلل الذي تعاني منه هذه المساحات العامة و استغلالها خلال النهج البرنامجي و تصميم مشروعنا من الهندسة الحضرية للموقع ، لقد اقترحنا تصميمًا حضريًا متكاملًا يلبي احتياجات الاستخدام الأمثل لتعزيز و إحياء هذه الأماكن العامة

الكلمات المفتاحية: الفضاء العام، الأداء، الخلل ، التصميم الحضري، بجاية

SOMMAIRE

Remerciements

Dédicaces

Résumé

Abstract

ملخص

Sommaire

Liste des figures

Liste des cartes

Liste des tableaux

CHAPITRE I: Contexte & Problématique

Introduction générale.....	1
Problématique.....	2
Les hypothèses	3
Les objectifs de la recherche	3
Méthodologie de recherche	4
Structure du mémoire	5

CHAPITRE II : Fondement théorique & Exemples pratiques

Introduction	7
Section 01 : Du design urbain aux notions de l'espace public	8
1.Design urbain	8
1.1 Définition du Design urbain.....	8
1.2 La différence entre l'urbanisme, le design urbain et la composition urbaine	8
1.3 Les principes du design urbain	9
1.3.1 Caractère et signification	9
1.3.2 La continuité	9
1.3.3 Facilité du mouvement	9
1.3.4 Qualité du domaine public.....	10

1.3.5	La lisibilité et wayfinding	10
1.3.6	La variété	10
1.3.7	Adaptabilité	11
1.4	Les objectifs du design urbain	11
1.4.1	La walkability	11
1.4.2	La multi-modalité	11
1.4.3	Mixité et multi-usage.....	12
1.4.4	La réflexion écologique	12
1.5	Champs d'interventions du design urbain.....	12
1.6	La relation entre le design urbain et l'attractivité de l'espace public dans la ville	13
2.	L'espace public	13
2.1	Notion d'espace	13
2.2	Définition de l'espace public	13
2.3	Aperçu historique sur les espaces publics.....	14
2.3.1	L'agora grecque.....	14
2.3.2	Le forum romain.....	15
2.3.3	L'espace public au moyen âge.....	15
2.3.4	L'espace public de la renaissance.....	16
2.3.5	L'espace public du 19 ^{ème} siècle	16
2.3.6	L'espace public et la ville du 20 ^{ème} siècle	16
2.4	Les types des espaces publics	17
2.5	Rôles des espaces publics	22
2.5.1	Composant de structuration du tissu urbain	22
2.5.2	Un espace de mixité et de cohésion sociale.....	23
2.5.3	Un lieu de mise en scène de la vie urbaine.....	23
2.6	Les acteurs de l'espace public.....	23
2.6.1	Les acteurs économiques	23
2.6.2	Les acteurs politiques	24

2.6.3	Les professionnels de l'espace public	24
2.7	Les échelles des espaces publics.....	25
2.8	La dynamique de l'espace public.....	26
2.8.1	La forme	26
2.8.2	Les fonctions.....	26
2.8.3	Les usages.....	27
2.9	Les enjeux de l'espace public	27
2.9.1	La mobilité.....	27
2.9.2	La sociabilité.....	27
2.9.3	L'identité	27
2.9.4	La sécurité.....	28
2.10	Les principaux constituants de l'espace public	28
	Section 02 : Exemples pratiques	31
1.Exemple 01	: Le parc urbain Superkilen, Danemark	31
1.1	Présentation.....	31
1.2	Justification du choix	31
1.3	Contexte du projet.....	32
1.4	Enjeux du projet.....	32
1.5	Les objectifs du projet.....	33
1.6	Concept du projet.....	34
1.7	Analyse séquentielle	34
1.8	Synthèse	43
2.Exemple 02	: Le parc de Goods line Australie.....	44
2.1	Présentation.....	44
2.2	Justification du choix	45
2.3	Contexte du projet.....	45
2.4	Enjeux du projet.....	46
2.5	Les objectifs du projet.....	46

2.6	Concept du projet	47
2.7	Analyse séquentielle	47
2.8	Synthèse	53
	Conclusion.....	54

CHAPITRE III : Analyse & Diagnostic du site d'intervention

Introduction	55
--------------------	----

Section 01 : Aperçu sur la ville de Bejaia..... 55

1.Présentation de la ville de Bejaïa	55
2.Situation géographique de la ville de Bejaia	55
3.Accessibilité	56
4.Le climat.....	56
5.Topographie et morphologie de la ville	57
6.Population.....	58
7.Historique	58
8.Synthèse	63
9.Exemples d'espaces publics à Bejaia	63
10.Synthèse liée aux espaces publics de Bejaia	67

Section 02 : Analyse du site d'intervention et proposition d'intervention urbaine.... 68

1.Contexte physique du site d'intervention.....	68
1.1 Présentation du site d'intervention.....	68
1.2 Situation du site d'intervention.....	68
1.3 La justification du choix	69
1.4 La délimitation du site	69
1.5 La justification de la délimitation	70
2.Les méthodes d'analyse	70
2.1 Choix des méthodes d'analyses	70
2.2 La méthode Bentley et Al	70
2.2.1 Présentation de la méthode « Bentley et Al ».....	70

2.2.2	Justification du choix de la méthode	71
2.2.3	Les concepts de la méthode	71
2.3	La méthode typo-morphologiques	74
2.3.1	Présentation de la méthode	74
2.3.2	Justification du choix.....	75
2.4	L'observation	76
3.	Application des méthodes d'analyse et résultats.....	76
3.1	Analyse de l'environnement immédiat	76
3.1.1	L'accessibilité.....	77
3.1.2	Climat du site.....	78
3.1.3	Topographie.....	78
3.2	Application de la méthode Bentley et Al.....	79
3.2.1	La lisibilité dans le site	79
3.2.2	La perméabilité du site	92
3.2.3	La variété dans le site	96
3.3	Application de la méthode typo-morphologique	97
3.3.1	Typologie des éléments	97
3.4	Synthèse générale.....	110
4.	Programme et Proposition d'intervention urbaine	115
4.1	Les objectifs de l'intervention urbaine	115
4.2	Plan d'action proposées	115
4.3	Programme.....	117
4.4	La genèse du projet	121
4.5	Démarche conceptuelle	122
4.6	Plan de la composition urbaine	125
	Conclusion.....	125
	Conclusion générale	127
	Références Bibliographiques	
	Résumé	

LISTE DES FIGURES

Figure 1. Le design urbain au croisement pluridisciplinaire	8
Figure 2. Ancienne ville de Damas.	9
Figure 3. De l'espace public à l'espace privé.	9
Figure 4. Projet de gare multimodale.	9
Figure 5. La Promenade de Luiz Paul.	10
Figure 6. Les éléments de la lisibilité.	10
Figure 7. La variété dans un espace.	10
Figure 8. La flexibilité dans un parc.	11
Figure 9 : La marchabilité dans une ville.	11
Figure 10: La multi modalité.	11
Figure 11. La variété d'usage.	12
Figure 12: L'écologie dans la conception.	12
Figure 13 : Plan de restitution de l'agora et ses environs.	15
Figure 14: Agora de Millet-Athènes.	15
Figure 15 : Plan du forum romain.	15
Figure 16 : Le centre historique de Locronan.	15
Figure 17 : Nauplie -Grèce en XIV ^{ème} siècle.	16
Figure 18. Place de la constitution.	16
Figure 20. La rue Crémieux à Paris.	17
Figure 19 . La place Stalingrad-Paris.	17
Figure 21. Ruelle de la basse ville de chartres.	18
Figure 22. Boulevard las olas a Florida.	18
Figure 23. Avenue de champs Elisée	18
Figure 25. Place public de saint Vallier ouest.	19
Figure 26. Jardin public de bordeaux en France.	19
Figure 24. L'impasse.	19
Figure 27. Esplanade du palais des congrès de Montréal.	20
Figure 28. Cour résilientes OASIS France.	20
Figure 29. Central park, NEW YORK, Etats-Unis.	20
Figure 30. Marché Montbrison.	21
Figure 31. Promenade de Hambourg, Allemagne.	21
Figure 32. Le square saint Lambert, Paris.	21
Figure 33. Dubaï mall, émirats arabes unis.	22

Figure 34. Schéma illustrant les échelles des espaces publics	25
Figure 35. Traitement de sol.....	28
Figure 38. Le gazon dans l'espace public.	29
Figure 39. Les jets d'eau.	29
Figure 36. Bacs à fleurs intégrés dans les bancs.	29
Figure 37. Mobilier d'éclairage public.)	29
Figure 40. Les parois de l'espace public	30
Figure 41. Le parc Superkilen	31
Figure 42. Le site avant le projet Superkilen.....	32
Figure 43. Le parc de Superkilen.	32
Figure 44. Les objets mondiaux rassemblés à Superkilen.....	33
Figure 45. Les trois parties du parc Superkilen.....	34
Figure 46. Le carré rouge.	34
Figure 47. Schémas de l'espace du carré rouge.	36
Figure 48. Traitement du sol du carré rouge.	36
Figure 49. Mobilier urbain disposé dans le carré rouge.	37
Figure 50. Le carré noir.....	37
Figure 51. Schémas de l'espace du carré noir.....	38
Figure 52. Traitement du sol du carré noir.	39
Figure 53. Mobilier urbain disposé dans le carré noir.....	39
Figure 54. Le parc vert.	39
Figure 55. Schémas de l'espace du parc vert.	40
Figure 56. Traitement du sol du parc vert.	41
Figure 57. Mobilier urbain disposé dans le parc vert.	41
Figure 58. Dessin schématique avec le concept du projet et l'indication des accès et des connexions avec l'environnement.....	42
Figure 59. Une vue sur le parc de Good's line	44
Figure 60 : L'évolution du parc Goods line au fil de temps.....	45
Figure 61 . La genèse de projet Goods line.....	47
Figure 62. La promenade High line	47
Figure 63 : Les parties du parc Good's line.	48
Figure 64 : La zone de l'école de commerce.	49
Figure 65: La zone du ponceau Marry Ann.	49
Figure 66 : La zone flexible de parc.....	49
Figure 67: La zone piétonne et cyclable pour la jonction.	51

Figure 68: Traitement de sol de parc Goods line.	51
Figure 69. Mobilier du parc Goods line	52
Figure 70. Square Pasteurs.	64
Figure 71. La place 1er Novembre.	64
Figure 72. La place Said Mekbel.....	65
Figure 73. La brise de mer.....	65
Figure 74. La gare routière de Bejaia.	66
Figure 75. La rue de la liberté..	66
Figure 76. Boulevard Soummam.....	66
Figure 77. Schéma des concepts de la méthode Bentley et Al.....	71
Figure 78. Schéma des concepts de la méthode typo-morphologique.	75
Figure 79. Boulevard Mouley Ennacer.	80
Figure 80. Coupe schématique du boulevard.	81
Figure 81. Boulevard Mustapha Benboulaid.....	82
Figure 82. Coupe schématique du boulevard.	83
Figure 83. Terreplein central du boulevard.	83
Figure 84. La voie ferrée de Bejaia.	84
Figure 85. Voies secondaires dans le quartier Les Babors.....	85
Figure 86. Raccourcis dans le site.	86
Figure 87. Le carrefour du port.	87
Figure 88. Le rondpoint de l'ex gare routière.	87
Figure 89. Rond-point du quartier Les Babors.....	88
Figure 90. Les limites du site..	89
Figure 91. Les repères dans le site..	90
Figure 92. Les entrées au site.	92
Figure 93. Les différents modes de mobilité dans le site.	93
Figure 94. Vue générale sur l'ex gare routière.....	101
Figure 95. L'état du sol.	101
Figure 96. Façade de l'espace.	102
Figure 97. Absence du mobilier.	102
Figure 98. Vue de sur la place.	103
Figure 99. L'état du sol.	103
Figure 100. Façade de la placette.	103
Figure 101. Absence du mobilier dans la place.....	104
Figure 102. Vue sur la place.....	104

Figure 104. Le mobilier à l'intérieur.....	105
Figure 105. Fontaine de la place.	105
Figure 103. L'état du sol.	105
Figure 106. Vue sur l'arrêt.	106
Figure 107. Etat du sol/Commerce informel.	107
Figure 108. Manque du mobilier.	107
Figure 109. La gare ferroviaire De Bejaia.....	108
Figure 110. Les quais de la gare.....	108
Figure 111. Façade d'entrée de la gare.....	109
Figure 112. Manque du mobilier à l'intérieur de la gare.....	109
Figure 113. Percée visuelle végétalisée animée.	117
Figure 117. Modèle de bancs en bois.	118
Figure 114. Abris bus.	117
Figure 115. Piste cyclable.	117
Figure 116. Modèle de terreplein.	117
Figure 119. Passerelle à Séoul.....	118
Figure 120. Passage piéton.....	118
Figure 118. Trottoir de qualité.	118
Figure 121. Parking souterrain.	118
Figure 122. Reconversion façade RDC.....	119
Figure 123. Modèle d'équipement.	119
Figure 124. Aire de jeux.....	119
Figure 125. Banc de forme fluide.....	119
Figure 126. Place Lubert.	119
Figure 127. Cafétéria.	120
Figure 128. Modèle de gradins.....	120
Figure 129. Restaurant	120
Figure 130. Placette d'héritage.....	120
Figure 131. Modèle d'aboutissement.....	120
Figure 132. Idée de départ de la genèse du projet.	121

LISTE DES CARTES

Carte 1. Situation du parc au sein du quartier Norrebro.	31
Carte 2. Plan générale du carré rouge.	35
Carte 3. Plan générale du carré noir.	38
Carte 4. Plan générale du parc vert.	40
Carte 5. Plan de situation de park good's line..	44
Carte 6. Le programme de Goods line..	48
Carte 7. Les limites de projet good's line..	50
Carte 8. Carte qui montre la perméabilité du parc.	51
Carte 9. Carte de situation de la ville deBejaia.	56
Carte 10. Carte d'accessibilité à la ville de Bejaia.	56
Carte 11. Carte de la morphologie de la ville de Bejaia.....	58
Carte 12. Bejaia à l'époque phénicienne (7eme S AV JC)..	59
Carte 13. Bejaia à l'époque romaine (33 AV JC)	59
Carte 14. La ville Hammadite à Bejaia	60
Carte 15. Bejaia à l'époque espagnole.....	60
Carte 16. Bejaia à l'époque Turque.	61
Carte 17. Restructuration du plan cadastral de Bejaia 1871.	61
Carte 18. Plan cadastrale de Bejaia 1920.....	62
Carte 19. L'emplacement des barres du plan de Constantine à Bejaia..	62
Carte 20. Carte illustrant la situation de quelques espaces publics dans la ville de Bejaia..	63
Carte 21. Carte de situation du site par rapport à la ville.....	68
Carte 22. Carte de délimitation du site d'intervention.....	69
Carte 23. Carte d'environnement immédiat.....	77
Carte 24. Carte d'accessibilité du site.....	77
Carte 25. Carte de climatologie du site	78
Carte 26. Carte topographique du site.....	79
Carte 27. Carte du système viaire et des nœuds.....	79
Carte 28. Carte des quartiers avoisinants.	91
Carte 29. La mobilité dans le site.....	93
Carte 30. Cartes des ilots.....	94
Carte 31. Carte de variété dans le site.	97
Carte 32. Carte du bâti et du non bâti.....	98
Carte 33. Carte des types des bâtis.....	98

Carte 34. Carte des équipements existants dans le site..	99
Carte 35. Les espaces publics du quartier la plaine.	100
Carte 36. Plan actuel de l'espace.....	101
Carte 37. Plan actuel de l'espace.....	103
Carte 38. Plan actuel de l'espace.....	104
Carte 39. Plan actuel de l'espace.....	106
Carte 40. Plan actuel de l'espace.....	108
Carte 41. Schéma d'actions proposées.	116
Carte 42 .Les séquences de la promenade urbaine.....	122

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Classification des espaces publics.....	17
Tableau 2. Les éléments principaux constituant l'espace public.....	28
Tableau 3. L'évolution historique de la ville de Bejaïa..	58
Tableau 4. Tableau des espaces publics à Bejaia.	64
Tableau 5. Analyse de la qualité des espaces publics du site.....	101
Tableau 6. Synthèse générale de l'analyse du site.....	110

Introduction générale

La ville offre un lieu de vie harmonieux et attractif, en présence des espaces publics animant son cadre urbain, selon Pausanias « *une ville n'est pas digne de ce nom qui n'a ni édifices publics, ni places* » (DJOUAD, 2019). Mais La croissance de la circulation automobile et le développement extrêmement rapide des villes en changeant la forme, la fonction et l'organisation à travers le temps et l'espace ont causés de différents bouleversements (économique, culturel, politique et technologique....) qui se reflètent sur le tissu urbain et particulièrement sur les espaces publics.(BOUREZG, 2019).

En effet, Un espace public est sans aucun doute l'un des éléments primordiaux pour la structuration de la ville ; il recrée la vie, le plaisir et la détente d'où naît un environnement intéressant plein de vitalité et d'activités. L'appropriation des espaces publics par l'utilisateur est intrinsèquement liée au sentiment de confort et de sécurité lors de son utilisation. Ainsi de porter la vie sociale des quartiers, de la reconforter, de favoriser les échanges ; échanges commerciaux (par exemple le marché), culturels (les festivités rythmant le calendrier national), sociaux (les manifestations, la sociabilité) ou politiques (les débats, circulation de l'opinion, l'expression), mais en tout cas les échanges entre les différentes couches de la population, prise dans sa complexité sociale, générationnelle et sexuelle (DELBAERE, 2010).

Ainsi l'espace public est un support de projection de la vie sociale, lieu ouvert et accessible par tout le monde sans être exclusivement exposé à ségrégation (AROUL, et al., 2018). Il s'agit de montrer que les conflits d'usage dans les espaces publics ne sont pas toujours négatifs ; ils donnent l'opportunité de provoquer des changements, de reconsidérer les usages actuels, de travailler à éviter l'exclusion sociale, et de trouver des solutions pour que les espaces publics soient plus conviviaux, leurs activités plus diverses et assurer une qualité de vie meilleure aux usagers(Ibid.).

Concrètement, Il ne faut pas s'arrêter sur les problèmes et les dysfonctionnements des espaces publics qui présentent des défis majeurs de la gestion urbaine, mais il faut penser à adopter de nouvelles alternatives d'interventions sur ces derniers, ainsi se présente le design urbain comme une discipline au service de ces problématiques car son processus intègre dès le début la question qui relate la relation de l'utilisateur avec son environnement et peut développer une approche artistique et créative qui va faciliter la création d'une ville unique. Avec souvent de petites interventions dans le paysage urbain, il a la capacité d'impacter fortement l'esprit des lieux, les rendant plus facilement appropriables et personnalisés (POULLAIN, 2019).

L'Algérie d'aujourd'hui se plaint d'une crise urbaine datant d'après l'indépendance. Ceci est dû à la mauvaise adoption des politiques urbaines et la mauvaise intégration des principes de l'urbanisme moderne aux cultures et traditions locale d'où résulte une production d'un espace sans qualité citant à titre d'exemple la place Soustara aux hauteurs de la Casbah d'Alger qui souffre d'une marginalisation totale imposée à son identité et son image symbolique.

La ville de Bejaia comme toutes les villes algériennes fait face à des problèmes multiples tels que le dysfonctionnement de ses espaces publics, mais aussi de manque d'aménagement et de conception en fonction des besoins des utilisateurs qui aspirent vivre dans un environnement agréable avec des qualités esthétiques modernes. Par ailleurs, si on laisse ces espaces publics spontanément et sans les repenser et les réintégrer dans le tissu urbain conduira inévitablement à l'émergence de comportements sociaux négatifs, ainsi que les phénomènes éducatifs et sanitaires tels que l'émergence de la délinquance, agressions des femmes et les deal de drogues.

Problématique

A partir d'une simple observation en tant qu'habitant et usager de la ville de Bejaia et une recherche bibliographique fondée sur des recherches antérieures qui ont traités l'espace public à Bejaia (mémoire ayant traité l'amélioration de la qualité de l'espace public à Bejaia) ; nous avons constaté que malgré la multiplicité de tous les aspects positifs des espaces publics de la ville(localisation, surface), ils demeurent exposés à la marginalisation, le manque d'entretien, l'abondance et ne complètent pas leur fonction. Cet état de fait génère des dysfonctionnements au niveau des composantes du tissu urbain et notamment celui des espaces publics.

Ces derniers (dysfonctionnements) se manifestent sous plusieurs formes :

- Conflits d'usage : se traduisant par les étals sur les trottoirs, le commerce informel, les activités illicites....rendant ces espaces non sécurisés.
- Similitudes des typologies de l'espace public : l'absence de diversité des espaces publics, limite énormément la diversité des usages et nuit à l'image de la ville.
- L'accaparement de la gente masculine de la majorité sinon la totalité des espaces publics notamment les jardins et places..), excluant la gente féminine et les enfants de l'appropriation de ceux-ci et notamment les squares.

Lqods qui recèle plusieurs espaces publics et qui est situé dans un endroit stratégique de la ville, présente les mêmes des dysfonctionnements et reprend l'image de tous les autres espaces publics de la ville. Ainsi la question principale de notre recherche se formule comme suite :

- **Comment peut-on agir sur les espaces publics de Lqods afin de les rendre attractifs et remédier aux dysfonctionnements en utilisant un design urbain intégré ?**

D'une autre part des questions secondaires suivantes nous viennent à l'esprit :

1. Comment renforcer l'image et l'attractivité de la ville de Bejaia à partir de ses espaces publics?
2. Quels sont les attributs à assurer pour ces espaces afin de les rendre fonctionnels et attractif ?
3. Quelles sont les raisons de ces dysfonctionnements des espaces publics et comment peuvent-ils être réaménagés pour remplir pleinement leurs fonctions?

Les hypothèses

Dans une logique de résolution, quelques pistes de recherche apparaissent :

1. Le problème de l'aménagement de l'espace public est dû à leur design urbain inapproprié.
2. Le design urbain est un outil capable de redynamiser les espaces publics et leur donner une nouvelle image positive.
3. Le renforcement de la mixité des usagers par la diversité des fonctions et des activités qui animent les espaces publics répondra aux besoins et attentes des usagers et participera à rendre la ville plus attractive.

Les objectifs de la recherche

Suite aux hypothèses formulées auparavant, nous avons fixé des objectifs à atteindre dans le cadre de cette recherche, ils se formulent comme suit :

1-Cerner la notion de l'espace public et comprendre son rôle et sa réalité dans la ville de Bejaia.

2-Détecter les racines (conceptuelles) des dysfonctionnements des espaces publics et proposer des solutions et suggestions pour y remédier.

3-Attirer l'attention de la société et les autorités locales sur l'importance des espaces publics.

4-Mettre en place des aménagements par la baie du design urbain, qui répondent aux besoins de toutes les tranches de la société en améliorant l'image de la ville et en respectant l'identité des lieux.

Méthodologie de recherche

Pour aboutir à des réponses concrètes aux questions posées, nous nous sommes basé sur la méthodologie suivante :

- D'abord, une approche conceptuelle et thématique basée sur une recherche bibliographique. Celle-ci qui consiste à consulter et exploiter plusieurs sources tels que les ouvrages, les mémoires de fin d'études, les articles de recherche et la consultation des sites électroniques ; dans le but d'accumuler et d'approfondir les connaissances sur le design urbain, les espaces publics et leur fonctionnement. En se basant sur les données collectées, nous serons capables de définir les différents concepts liés aux espaces publics et de découvrir les relations entre ces derniers par la mise en scène de leurs significations, leurs rôles, leurs effets dans le tissu urbain, sur les usagers et leurs compositions spatiales. Cette recherche bibliographique représente pour nous une base documentaire qui nous aidera à établir des solutions pratiques pour notre intervention. Cette approche est consolidée par une analyse d'exemples livresques d'espaces publics, basée sur les notions cernées, en se référant aussi à des livres et des sites web pour enfin arriver à décortiquer leur composition, comprendre leur organisation et d'en tirer des éléments qui formeront un appui pour notre conception programmatique et urbaine du projet de fin d'étude.
- Ensuite, une approche analytique est abordée. Celle-ci consiste en la récolte des informations nécessaires au déroulement de notre recherche. Ainsi, nous avons effectué une analyse détaillée de notre cas d'étude fondée sur la méthode « Bentley et Al » et la méthode typomorphologique accompagnée d'une observation qui a été consolidée par la prise d'une série de photos et un entretien informel avec les citoyens.
- Enfin, nous avons utilisé tous les résultats de notre recherche d'une démarche programmatique et conceptuelle qui vise à définir un programme d'intervention et une conception d'architecture urbaine sur notre cas d'étude et qui répondra à notre problématique.

Structure du mémoire

Pour mener à bien cette réflexion, nous avons structuré notre mémoire de la manière suivante :

CHAPITRE I : Contexte & Problématique

Il comporte une initiation sur le thème abordé qui nous a guidés à énoncer une problématique, suivi par des hypothèses, des objectifs à atteindre, et une méthodologie de recherche.

CHAPITRE II : Fondement théorique & Exemples pratiques

Ce chapitre inclut le cadre théorique de la recherche dans lequel figure les deux sections :

Section 01 : Du design urbain aux notions de l'espace public

Cette section traite deux notions principales

- Celle du design urbain dans sa globalité, ses principes, ses objectifs, son champ d'intervention et son influence sur l'attractivité des espaces publics.
- Celle de l'espace public dans le sens général et multidisciplinaire, ses différentes formes, ses acteurs, ses enjeux, ses rôles et sa dynamique dans la ville.

Section 02 : Exemples pratiques

Cette section portera sur l'analyse des exemples livresques relatifs à notre thème de recherche, représentant les composantes et les particularités de chacun d'entre eux à savoir le parc Superkilen à Copenhague et le parc The Goods line à Sydney.

Chapitre III : Analyse & Diagnostic du site d'intervention

Ce chapitre se consacre à la présentation du contexte d'étude et l'analyse détaillée du site d'intervention développés dans les deux sections suivantes :

Section 01 : Aperçu sur la ville de Bejaia

Elle est destinée à la présentation du cadre d'étude relatif à la ville de Bejaia, il s'agit d'un aperçu sur la ville, ses différentes caractéristiques géographique, démographique et climatique ainsi que la présentation ensemble d'espaces publics importants dans la ville.

Section 02 : Analyse du site d'intervention & Proposition d'intervention urbaine

Elle comprend l'analyse détaillée du site d'intervention, en débutant par la d'identification des outils d'analyse urbaine utilisées suivie par leur application sur le site d'intervention pour le traiter à une échelle micro et décortiquer ses composantes afin de s'en sortir avec des recommandations et tracer un programme pour notre proposition urbaine.

Notre mémoire est soldé par des recommandations et un programme de conception de notre projet de fin d'étude.

Introduction

Les espaces publics constituent les éléments fondamentaux du fonctionnement du milieu urbain ; ils jouent un rôle important dans la fabrique des villes et participent à l'embellissement de l'environnement à travers la création de l'esthétique qui est exprimé par une volonté d'atteindre l'image d'un ensemble cohérent, harmonieusement agencé et caractérisé par un aspect assemblant les composantes du cadre urbain (BOUREZG, 2019). En réponse aux différents changements de la ville une autre discipline fait son apparition comme réponse aux méfaits de l'urbanisme moderne et la rupture avec ses pratiques, il s'agit du design urbain. Elle se présente comme étant son alternative qui pourrait redynamiser toute la ville et compris ses espaces publics (GRIDI, 2017).

Ce présent chapitre est divisé en deux section, la première est consacrée en premier, à l'identification et la présentation des grandes lignes du design urbain, son champ d'intervention, ses principes et ses objectifs ; pour enfin déterminer son impact sur l'attractivité des espaces publics.

Ensuite l'accent sera mise sur l'espace public, où nous allons fournir de multiples définitions et explications afin de mieux cerner cette notion et ses constituants suivi par un aperçu historique sur les changements des espaces publics tout au long de l'histoire d'évolution des villes, ses types, ses rôles, ses caractéristiques ainsi que sa dynamique.

La deuxième section portera sur l'étude de deux exemples livresques d'espace public à savoir le parc Superkilen à Copenhague et le corridor The Goods line à Sydney, ceux-ci feront l'objet d'aperçu par rapport aux critères de leur concept, composition, organisation et leur design ce qui va nous aider à améliorer nos connaissances sur le thème de recherche; comme synthèse d'analyse nous allons ressortir une liste d'attributs serviront d'un appui pour notre conception de projet.

Section 01 : Du design urbain aux notions de l'espace public

1. Design urbain

1.1 Définition du Design urbain

Apparu à la première occasion en 1950 dans une conférence organisée à la Graduate school of design à l'Université de Harvard aux Etats-Unis par l'urbaniste et le doyen José Luis Sert (GRIDI, 2017) urbain est un domaine de pratique professionnelle qui combine plusieurs disciplines principalement l'urbanisme, l'architecture, l'architecture paysagère et l'art urbain. Il concerne la création et le contrôle des formes physiques et tridimensionnelles de la ville et l'aménagement qualitatif de l'environnement visant le (re)qualification des espaces publics collectifs, la création de collectivités viables et le développement urbain.(MAZOUZ, 2011 p. 22).

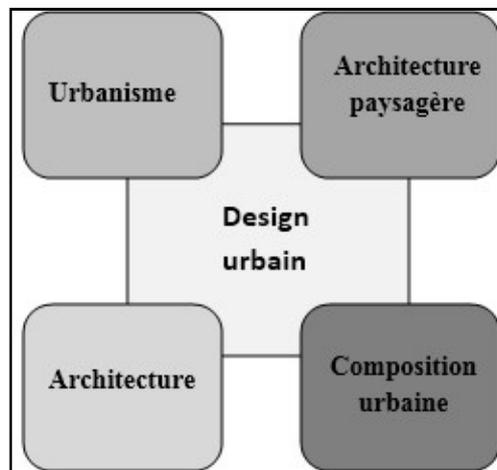


Figure 1. Le design urbain au croisement pluridisciplinaire. Source : Auteurs selon (GRIDI, 2017), 2021.

1.2 La différence entre l'urbanisme, le design urbain et la composition urbaine

L'urbanisme traite de la totalité de la planification du territoire de la ville en intégrant à la fois la planification sociale et démographique, la planification fonctionnelle, l'ingénierie, l'économie et l'organisation spatiale tandis que le design urbain a été souvent assimilé de façon limitative à une partie émergente de l'urbanisme : le design des espaces publics aux esthétiques architecturales et au mobilier urbain, d'une autre part il convient de lever la confusion avec la composition urbaine qui est considérée comme une partie de du design urbain qui se focalise sur l'ordonnancement des espaces publics, la régulation des formes et la disposition des bâtiments officiels et des monuments(RAYNAUD, 2009 p. 13).

1.3 Les principes du design urbain

En tant qu'un domaine récent, le design urbain a été développé par divers écoles que chacune d'entre elles a établi son ensemble de référentiels déterminant les principes du design urbain ; ci-après nous présentons les principes de plusieurs courants désignées par Responsive environnement :

1.3.1 Caractère et signification

C'est l'ensemble des caractéristiques d'un lieu qui peuvent accroître son imagibilité et le spécifier d'un autre lieu par les associations des idées et des significations qu'elles soient sociales, historiques, fonctionnelles ou économiques afin de renforcer la notion d'identité et de structure (MAZOUZ, 2011 p. 43).



Figure 2.Ancienne ville de Damas. Source:(CITYZEUM, 2019).

1.3.2 La continuité

A travers ce principe nous distinguons les frontières claires entre les espaces publics et privés tout en assurant leur connexion de manière hiérarchique et réfléchie(MOUHOUBI, 2020 p. 22), cela se matérialise par la continuité des façades de rue (par exemple l'usage d'un modèle répétitif de baies), l'harmonie des surfaces des formes (la hauteur des bâtiments est en concordance avec la largeur et l'importance de l'espace qui l'entoure), utilisations et la clarté du périmètre des espaces (comme la limite du pâté de maisons)(GRIDI, 2017 p. 23).



Figure 3.De l'espace public à l'espace privé. Source:(SLIDESHEARE, 2018)

1.3.3 Facilité du mouvement

C'est la qualité d'offrir à l'individu le choix de se déplacer en sécurité et en commodité à travers les espaces urbains et les itinéraires connectés par une structure urbaine bien conçue favorisant l'usage de différents types de déplacement(multi-modalité)(MOUHOUBI, 2020 p. 31).



Figure 4.Projet de gare multimodale. Source : (BOUTEBNA, 2011).

1.3.4 Qualité du domaine public

Un lieu bien conçu dégage un certain nombre de facteurs qui garantissent une symbiose créée par la facilité d'accessibilité, les façades animées, la présence de végétation et l'intégration réfléchie du mobilier urbain.etc ; tout en prenant en compte la dimension humaine (répondre aux besoins de tous les usagers de la ville et surtout les gens âgées et les personnes à mobilité réduite) ce qui joue un rôle important dans la détermination de l'attractivité de l'espace public(DESIGN, 2018).



Figure5. La Promenade de Luiz Paul. Source : (MALSCH, 2017).

1.3.5 La lisibilité et wayfinding

C'est la capacité d'une personne à se construire une carte mentale de l'espace environnant par la caractérisation consciente du rapport entre bâti et espaces ouverts afin d'orienter les personnes pour trouver leur chemin et favoriser le sens de l'appartenance aux lieux.(BENTLEY, et al., 1985 p. 12).

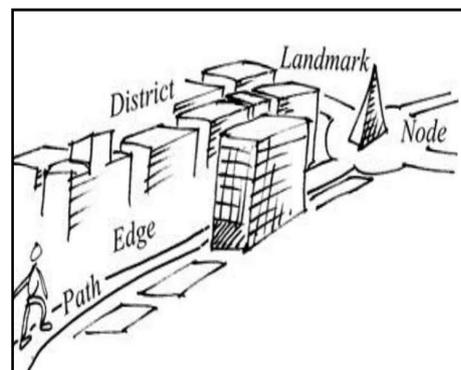


Figure 6.Les éléments de la lisibilité. Source:(CAN, 2019).

1.3.6 La variété

C'est l'aptitude d'un espace à accorder un choix d'expériences grâce à sa perméabilité ; ceci entraîne une variété d'usages, de formes, de typologies et de significations. Bien entendu qu'avec la variété d'usages on crée l'interaction constructive et on fait appel à des personnes variées à des temps différents pour des raisons variées.(BENTLEY, et al., 1985 p. 12)

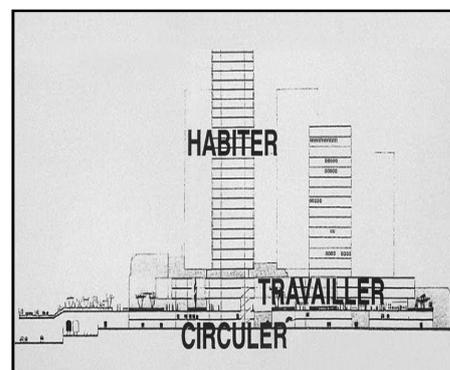


Figure 7.La variété dans un espace. Source : (GINTRAND, 2020).

1.3.7 Adaptabilité

C'est la fabrication des espaces qui peuvent être utilisés à de nombreuses fins différentes offrent à leurs utilisateurs plus de choix d'usage en tant que traduction des exigences liées aux mutations économiques, environnementales et sociales de la réalité actuelle. Concevoir pour l'adaptabilité permet donc d'anticiper dans le temps le changement de vocation ou d'utilisation pour créer des espaces flexibles entre autres cette approche prend en compte la temporalité jour/nuit, saisonnalité ainsi que la durée de vie utile des espaces (BENTLEY, et al., 1985 p. 13).



Figure 8. La flexibilité dans un parc. Source : (CHIAMBARETTA, 2014).

1.4 Les objectifs du design urbain

Les objectifs du design urbain peuvent varier en fonction de son contexte (géographie, culture, temps et politique) mais généralement elles se résument par son inscription contrôlée dans le cadre du développement durable (RAYNAUD, 2009 p. 10); Chaque cas urbain aura ses propres objectifs spécifiques pour faire ou transformer le domaine public pour enrichir son environnement social; nous identifions ci-dessous les quatre objectifs principaux du design urbain :

1.4.1 La walkability

Elle définit l'adaptation d'un environnement construit aux déplacements à pied. Il s'agit d'une réappropriation du domaine public par les piétons permettant aux rues et aux places de jouer leur lieu de rencontre et de vie sociale (GONZALAZ, 2010 p. 8).



Figure 9 : La marchabilité dans une ville. Source : (ARCHIDAILY, 2021)

1.4.2 La multi-modalité

Elle est définie par les déplacements incorporant une chaîne ou succession de modes de transports multiples (à pied, à vélo, transport en commun...etc.) (GONZALAZ, 2010 p. 12).



Figure 10: La multi modalité. Source : (ARCHIPLU, 2015).

1.4.3 Mixité et multi-usage

La conception des formes (urbaines et architecturales) résilientes, capables d'absorber facilement les changements relatifs à l'évolution des dynamiques temporelles (ROBERTA, 2012).



Figure 11.La variété d'usage.
Source : (ECOHABITATION, 2017)

1.4.4 La réflexion écologique

En se basant sur une approche pluridisciplinaire qui traite de tous les thèmes qui sont en relation avec la promotion d'un mode de vie durable en milieu urbain : la lutte contre toutes les formes de pollution, la gestion des énergies et la valorisation de la nature (BOUARROUDJ, 2012).



Figure 12: L'écologie dans la conception. Source : (CLEMENT, 2017)

1.5 Champs d'interventions du design urbain

Le design urbain est conçu afin de coordonner de l'espace urbain, la création et la protection d'identité urbanistique et architecturale de la ville, dans le cadre d'arrangement esthétique et fonctionnel urbain, ça devrait permettre d'articuler la forme et les composantes urbaines dans un agencement complet. Il est aussi une composante incontournable dans le processus de conception des espaces publics avec une particularité privée (les façades) pour donner une forme et ordre à l'avenir et maîtriser tous les défis urbains (GRIDI, 2017 p. 25).

Le champ d'intervention dans le design urbain basé sur l'association et la participation des différents acteurs (démarche associative-participative (GRIDI, 2017 p. 26)) entre :

- **Les acteurs politiques** : ce sont les décideurs, législateurs, l'administrateur, la collectivité locale, les institutions gouvernementales.
- **Les acteurs techniques** : ce sont les techniciens et les professionnels ; les architectes, les urbanistes, les architectes paysagistes, les aménageurs, les ingénieurs en VRD.
- **Les acteurs sociaux** : c'est la participation de l'utilisateur ; les citoyens, les organisations non gouvernementales, le comité du quartier...etc.

1.6 La relation entre le design urbain et l'attractivité de l'espace public dans la ville

Les villes d'aujourd'hui se mettent en concurrence pour capter et attirer les usagers en améliorant et façonnant sa meilleure image présentée précisément par ses espaces publics qui influencent sur sa perception et sa fréquentation (MAZOUZ, 2011 p. 22) ; Ayant pour objectif de donner aux espaces publics et à la ville un nouvel essor, le design urbain est notamment utilisé comme une pratique moderne agissant d'une manière souple sur le territoire urbain visant à la fois sa transformation physique et la création d'un espace animé, attractif et réussi (RAYNAUD, 2009 p. 16).

2. L'espace public

2.1 Notion d'espace

Selon Françoise Choay et Pierre Merlin, annoncent que l'homme utilise et se déplace dans l'espace aux différentes échelles, qui sont (CHOAY, et al., 2010) :

-à l'échelle quotidienne : migrations dites alternantes, domicile-travail (ou école) et autres déplacements de proximité (achats, loisirs...etc.)

-à l'échelle hebdomadaire et annuelle : vacances, tourisme.

-à l'échelle d'une étape dans le cycle de vie, voire de la vie entière : migrations de résidence, voire migrations internationales, volontaires, ou forcées.

2.2 Définition de l'espace public

L'espace public désigne une réalité complexe et polysémique ; il a beaucoup de significations, et il fait l'objet d'étude de différentes sciences (historiques, culturels, économiques, architecturales, et d'urbanisme...etc.) (REMY, et al., 2003).

Donc l'espace public se définit de plusieurs manières selon plusieurs auteurs :

- le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement considère « *l'espace public comme la partie non bâtie affectée à des usages publics, formé par une propriété et par une affectation d'usage* ».
- Selon JOSEPH Isaac « *L'espace public est, en effet, le premier des biens publics, qu'on le conçoit comme visibilité mutuelle, espace de rencontre ou mise à disposition de chacun d'une intention. Comme tout bien public, c'est une coproduction et le sens commun qu'il*

est réputé pouvoir construire ou consolider demande à être analysé de manière immanente et sur les lieux d'action. » (JOSEPH, 1995).

Ainsi Philippe Panerai a déclaré : « L'espace public se compose d'un ensemble des voies : rues et ruelles, boulevards et avenues, parvis et places, promenades et esplanades, quais et ponts mais aussi rivières et canaux, berges et plages. Ces derniers s'organisent en réseau afin de permettre la circulation la communication et expression. Le mécanisme est continu et hiérarchisé, c'est-à-dire qu'un boulevard, une avenue, une rue principale structure une partie du territoire urbain plus vaste qu'une rue de lotissement ou qu'une ruelle. Les jardins publics constituent un cas particulier ambigu, certains sont l'aménagement planté d'une partie de l'espace public (promenades sur les contre-allées d'une avenue ou square au centre d'une place), d'autres sont en vérité des jardins privés (parfois liés à des institutions) ouverts au public, d'autres enfin de vrais morceaux de campagne insérés dans la ville.»(PANERAI, et al., 2002 p. 56).

En livrant ces précédentes définitions nous avons pu déduire que Philippe Panerai a donné une explication plus intéressante au sens fort et globale car elle adopte toutes les visions des différents auteurs cités.

2.3 Aperçu historique sur les espaces publics

Cette phase concerne l'explication des différentes conditions dans lesquelles s'est opéré l'évolution de l'espace public à travers l'histoire pour mieux comprendre le rôle de chaque époque dans le processus de la création de ses espaces.

L'espace public urbain n'est pas immuable. Au fil du temps, la vie collective se diversifie et l'espace public est affecté par la transformation des usages. Des lieux singuliers sont nés à travers les époques et les civilisations pour répondre aux différents besoins (politique, religieux, commercial ou fonctionnel) (ROTEN, 1999 p. 15), donc on peut citer ces développements et mutations de l'espace public à travers le temps comme suit:

2.3.1 L'agora grecque

Lorsqu'on pense à l'espace public, certaines images bien connues de la ville antique surgissent dans notre imaginaire, l'agora est une forme bien définie dont le pourtour est clairement dessiné par un encadrement architectural largement planifié. Implantée au cœur de la ville à la croisée d'axes de circulation importants l'agora est complètement associée à l'idée de la démocratie athénienne où les citoyens pouvaient s'y rassembler librement pour échanger biens,

opinions et informations. Cet espace est en quelque sorte, l'archétype de l'espace public européen. (DELBAERE, 2010 p. 33).

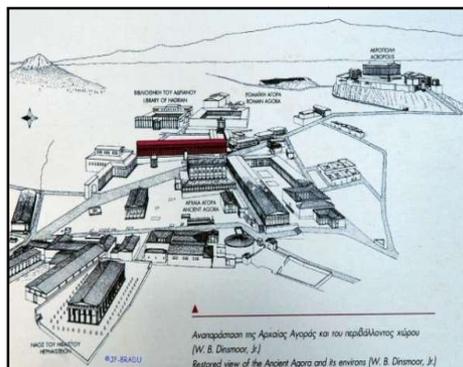


Figure 14: Agora de Millet-Athènes.
Source : (MAIDI, 2017).

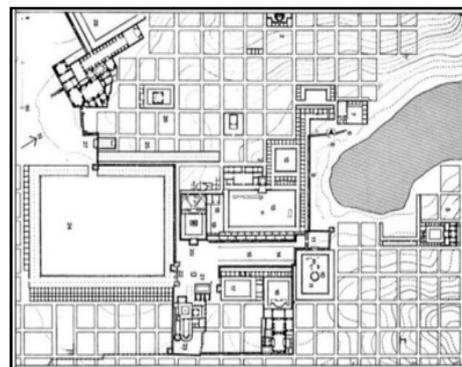


Figure 13 : Plan de restitution de l'agora et ses environs. Source : (GRECEANTIQUE, 2009).

2.3.2 Le forum romain

La notion de forum, véhicule les mêmes images que l'agora. À Rome les forums formaient déjà une sorte de réseau de places plus au moins spécialisées et complémentaires qui anticipent sur nos conceptions des équipements publics, des espaces de loisirs et de consommation, tout comme nos cités administratives et nos quartiers d'affaires (DJOUAD, 2019).

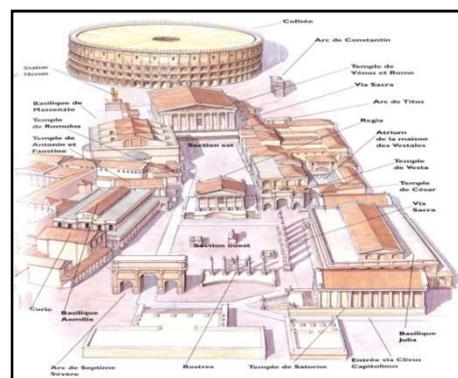


Figure 15 : Plan du forum romain.
Source : (BERT, 2010)

2.3.3 L'espace public au moyen âge

L'écroulement de l'empire romain a coïncidé avec la montée de l'insécurité, la ville médiévale n'as pas pour sa part connu une telle clarté dans le dessin de l'espace public. Les places, les théâtres et les cirques disparaissent, envahit par des immeubles denses, serrés les uns contre les autres dans cette ville à l'étendue désormais très réduite, contracté sur elle-même (DELBAERE, 2010 p. 33). Les lieux de promenade sont souvent les cimetières qui sont assez près des édifices religieux tels que la cathédrale et l'église qui jouent un rôle crucial à cette période.

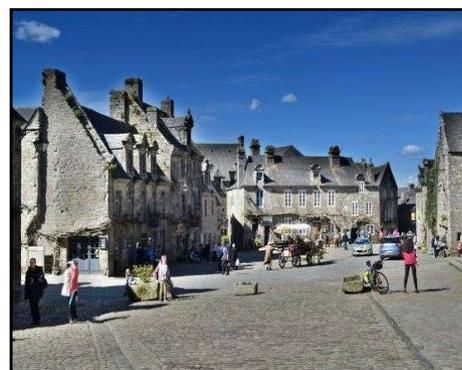


Figure 16 : Le centre historique de Locronan. Source : (FLORENCE, 2016)

2.3.4 L'espace public de la renaissance

Pendant les périodes de la renaissance et classique, en raison des mouvements intellectuels et artistiques des XIV^e et XV^e siècles, le traitement des espaces publics a changé, conduisant à l'émergence de nouveaux concepts architecturaux. «Avec la renaissance, l'art urbain n'a d'abord donné lieu qu'à des palais et jardins, des places et des fontaines» (ROTEN, 1999 p. 24). Citant que les places urbaines jouaient encore un rôle vital dans la vie publique, et par conséquent il existait encore une relation fondamentale entre ces places et les édifices publics qui les bordaient. (DABACHE, 2014 p. 30)



Figure 17 : Nauplie -Grèce en XIV^{ème} siècle. Source : (ANAIADOU, 2007)

2.3.5 L'espace public du 19^{ème} siècle

Avec l'apparition de la révolution industrielle au 19^{ème} siècle; un développement économique, industriel et constructif est née au monde. Afin de s'adapter à cette mutation, il était nécessaire de renouveler la trame urbaine et l'espace public des villes. Par exemple le préfet Haussmann a mis en valeur la conception de la rue et de l'avenue, où la rue devient primordiale et l'habitat passe au second plan ; dans ce cas-là l'espace public influence sur l'implantation des bâtiments selon le tracé de la rue et au long des nouveaux axes (ZIMMERMAN, et al., 2001 p. 4).

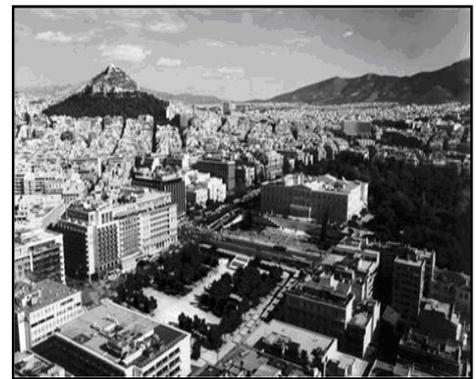


Figure 18. Place de la constitution. Source : (ANANIADOU, 2007).

2.3.6 L'espace public et la ville du 20^{ème} siècle

Voir se développer l'approche élaborée de l'aménagement de la ville, les urbanistes conceptualisent de plus en plus les espaces qui composent la cité.

Les années 1960/70 : Ils ont connu un grand intérêt pour l'aménagement de l'espace public. L'automobile commande les espaces des villes et rend la rue dangereuse (ZIMMERMAN, et al., 2001). Durant cette période les urbanistes du mouvement moderne établirent le quatrième congrès international de l'architecture moderne où la charte d'Athènes publiée en 1943, était dominée par les idées de le Corbusier qui se base sur le principe de zonage de l'espace urbain en habiter-travailler- circuler- se recréer. (BADACHE, 2014 p. 31)

A partir les années 70-80 : Le cadre de vie devient une valeur reconnue prioritaire et la requalification des espaces publics urbains devient l'objet d'une politique volontariste, qui accompagne la revalorisation patrimoniale des espaces urbains centraux des villes anciennes (ibid.).



Figure 19 . La place Stalingrad-Paris.
Source : (DESPREZ, 2016).

2.4 Les types des espaces publics

L'espace public est multiple par sa forme, sa fonction et sa situation ; donc Il peut incarner une place ou esplanade, rue, boulevard ou avenue, mais aussi voie périurbaine ou voie rapide. Il prend aussi la forme de parking, zone industrielle, de centre commercial ou de grand ensemble. Il peut être square, jardin, grand parc urbain ou bord de rivière, mais peut prendre aussi les formes les plus simples ou les plus saugrenues telles que talus planté, délaissé végétalisé, îlot directionnel, îlot central de giratoire, terre-plein.

Tableau 1.Classification des espaces publics. Selon Auteurs, 2021.

Le type	La définition	Illustration
La rue	<p>Selon le dictionnaire Larousse « Voie de circulation routière aménagée à l'intérieur d'une agglomération, habituellement bordée de maisons, d'immeubles, de propriétés closes.</p> <p>Selon Françoise Choay et Pierre Merlin la rue est un « élément essentiel de toute les cultures urbaines, depuis l'antiquité, elle y joue des rôles différents ».</p> <p>On saisit que la rue est un des éléments organisateurs de la morphologie de la ville, Elle est par excellence le lieu où s'écoulent les flux de circulation, elle adopte les fondements de la vie sociale, compose un lieu où se déroulent les activités humaines et elle tisse relations directes</p>	<p style="text-align: center;">Figure 20.La rue Crémieux à Paris. Source : (JESSICA, 2019).</p>

	<p>avec les bâtiments qui les bordent par des fronts bâtis des alignements des espaces de transition (CHOAY, et al., 2010 p. 122).</p>	
<p>La ruelle</p>	<p>Elle est plus étroite que la rue, ses dimensions sont en fonction du nombre d'habitations qu'elles desservent. Ces dernières ont un rôle important dans la structure de l'implantation de bâti. L'automobile doit avoir conscience de changer d'espace et d'arriver dans un secteur plus intime et plus calme qu'il faut respecter ; la ruelle répond donc à d'autres usages : circulation piétonne, jeux, commerce, lieux de rencontre (BADACHE, 2014 p. 26).</p>	 <p>Figure 21. Ruelle de la basse ville de chartres. Source : (CRIS, 2012).</p>
<p>Le boulevard</p>	<p>Selon le dictionnaire Larousse c'est une large voie de communication urbaine établie dans les villes sur l'emplacement des anciens remparts. Le boulevard introduit en ville un type d'espace distinct de celui des rues qui se réfère à une autre échelle que celle familière des quartiers. Donc il permet de contourner une ville de l'extérieur comme il fait une ceinture périphérique (DAVID, et al., 2009).</p>	 <p>Figure 22. Boulevard las olas a Florida. Source : (LAUDERDALE, 2020)</p>
<p>L'avenue</p>	<p>Selon Rémy Allain, l'avenue est une allée bordée d'arbres conduisant à un bâtiment officiel, donc un élément du paysage des jardins. Ce n'est que progressivement qu'elle est intégrée au tissu urbain (rectiligne, monumentale et souvent très large) (ALLIAIN, 2004 p. 153). Selon Françoise Choay et Pierre Merlin, l'apparition du sens moderne d'avenue au XIX siècle signifie une large voie urbaine « une récréation de l'âge classique (Versailles par</p>	 <p>Figure 23. Avenue de champs Elisée. Source : (REISEZIEL, 2013).</p>

	<p>exemple) qui accueille la circulation des carrosses, les défilés militaires, les fêtes urbaines...»(CHOAY, et al., 2010 p. 45).</p>	
<p>L'impasse</p>	<p>C'est une voie avec un seul issue, souvent utilisée dans les lotissements résidentiels à partir de milieu de XXème siècle, dans le but de séparer le trafic local et piéton de trafic de transit (GAUTHIEZ, 2003).</p>	 <p style="text-align: center;">Figure 24. L'impasse. Source : (MATHIEU, 2014).</p>
<p>La place publique</p>	<p>La place est un espace public vide souvent fermé desservi par des voies ou entouré d'édifices qui forment son enveloppe c'est aussi un lieu socialement identifié ou tout le monde sait reconnaître une place ; une convention fonctionne qui mit en relation une configuration spatiale et une dénomination(DAVID, et al., 2009).</p> <p>La place à des fonctions d'abord fondées sur l'échange politique (agora), commercial (marché), ludique aussi elle structure embellit et aère le tissu urbain (ALLIAIN, 2004 p. 156).</p>	 <p style="text-align: center;">Figure 25.Place public de saint Vallier ouest. Source : (CAZAS, 2018)</p>
<p>Les jardins publics</p>	<p>La notion du jardin public n'apparait qu'au XIX, siècle c'est un espace vert généralement enclos, accessible au public et peut être agrémenté d'édicules et d'installation diverses, aires de jeux, buvette, roseraie (GAUTHIEZ, 2003). D'après Françoise Choay et Pierre Merlin« le jardin public est un espace vert urbain enclos à dominante végétale, protégé de circulations générales, libre d'accès, conçu comme un équipement public et géré comme tel » (CHOAY, et al., 2010).</p>	 <p style="text-align: center;">Figure 26.Jardin public de bordeaux en France. Source : (BORDEAUX, 2019)</p>

<p>L'esplanade</p>	<p>L'esplanade est un terme qui dérive de l'italien "spianare" qui signifie (aplanir). Selon le Robert: « <i>Un terrain aménagé devant un édifice, une maison, pour en dégager les abords. C'est un terrain aménagé sur une hauteur, d'où l'on peut découvrir les environs.</i></p>	 <p>Figure 27. Esplanade du palais des congrès de Montréal. Source : (SOCIETY).</p>
<p>La cour publique</p>	<p>Vient du mot latin « Cahors-ortis » la cour est un coin fermé, c'est un espace découvert, entouré de murs ou de bâtiments, fait partie d'une habitation, d'un édifice administratif scolaire, qui souvent s'ordonne d'elle (Dictionnaire Larousse, 2014).</p> <p>Un espace libre dont l'usage est partagé par une communauté de résidents dont les habitations l'entourent, il peut être ouverte ou fermé, public ou privé.</p>	 <p>Figure 28. Cour résilientes OASIS France. Source : (MAIRIE, 2019).</p>
<p>Le parc urbain</p>	<p>A l'origine le mot parc désigne un enclos destiné aux bêtes sauvages. C'est un jardin public largement planté d'arbre et généralement de grande dimension (GAUTHIEZ, 2003 p. 22). Selon Françoise Choay et Pierre Merlin « Est également un espace vert public essentiellement planté, mais de grande dimensions » (CHOAY, et al., 2010). Composés en majorité d'espaces créés (pelouses, boisements, aires de jeux), ils offrent un lieu de repos, de détente et de pratique d'activités récréatives.</p>	 <p>Figure 29. Central park, NEW YORK, Etats-Unis. Source : (COLAS, 2014)</p>

Le marché	<p>Le marché, place marchande : Le marché provient du latin « Mercatus » qui signifie marchandise. C'est un lieu public de vente et de service, où se tient une réunion périodique de marchands de denrées alimentaires et de marchandises d'usages courant (SAHLI, 2009).</p>	 <p>Figure 30. Marché Montbrison. Source : (FREDRIC, 2019)</p>
La promenade publique	<p>« Un espace public parfois planté de quinconces, d'accès restreint aux véhicules, aménagé en vue de l'agrément et de la détente par la déambulation et les rencontres sociales. »(GAUTHIEZ, 2003)</p>	 <p>Figure31.Promenade de Hambourg, Allemagne. Source : (PIET NIEMANN, 2019).</p>
Le square	<p>Du mot anglais « carré », de l'ancienne française esquarre, équerre : petit jardin public, généralement entouré d'une grille et aménagé au milieu d'une place. Ce concept apparait au XVIIe siècle en Angleterre puis en France au XVIIIe siècle et sa définition se diffère dans les deux contextes (BADACHE, 2014 p. 28). « Le square, dans son acception française, est un jardin public formé au centre d'une place bordée de façades, contourné par les circulations. Il ne doit pas être confondu avec le square londonien, espace libre au centre d'un îlot quadrangulaire, réservé à l'usage des riverains, à l'origine espace minéral servant de cour qui fut ensuite souvent planté» (CHOAY, et al., 2010).</p>	 <p>Figure 32.Le square saint Lambert, Paris. Source : (ETSION, 2014).</p>

<p>Les équipements publics</p>	<p>Selon Françoise Choay et Pierre Merlin, l'espace public est une notion de laquelle dérive différentes typologies spatiales, cet espace comporte aussi bien des espaces minéraux, des espaces verts, et des espaces plantés. On peut également ajouter les bâtiments publics comme une autre catégorie de l'espace public(CHOAY, et al., 2010); le terme équipements publics recouvre l'ensemble des constructions publiques ou privées allouées à une activité de service au public : cela concerne des équipements administratifs mais aussi les établissements scolaires, ainsi que les équipements publics ou privés qui assurent une fonction dans les domaines suivants : santé, culture, commerce, action sociale, sport, loisirs, tourisme, etc.(TACHATATT, 2013).</p>	 <p>Figure 33.Dubaï mall, émirats arabes unis. Source : (VIAGO, 2018).</p>
---------------------------------------	--	--

2.5 Rôles des espaces publics

L'espace public joue un rôle primordial dans la ville comme il participe à son organisation et soutient ses changements. Son influence se reflète dans les modalités de développement des structures urbaines, ainsi que dans les divers liens sociaux et culturels entre les citoyens et leur environnement.

L'espace public est ainsi :

2.5.1 Composant de structuration du tissu urbain

Selon François Tomas« *L'espace public doit permettre de recoudre un tissu urbain fragmenté, de réunir des espaces hétérogènes, de rétablir une certaine continuité dans la trame urbaine.*»(FRANCOIS, 2002).Donc nous pourrions dire que l'espace public n'est pas que de simples espaces non-bâties négligés ou résiduels, plutôt il contribue à l'organisation équitable et équilibrée du tissu urbain en intervenant sur l'aménagement et la conception des différentes parties de ce dernier. Cet élément structurant est considéré comme un support au système de déplacement et un contexte propice de multiples interactions (BADACHE, 2014).

2.5.2 Un espace de mixité et de cohésion sociale

Diverses formes d'espace public sont essentielles pour l'intégration et la cohésion sociale étant engagés dans la société, les citoyens de différentes catégories sociales peuvent se rapprocher donc les relations peuvent naître de rencontres. Ainsi l'espace public est un espace d'interaction sociale et de pratiques, dans lequel chacun a le droit d'exercer l'activité qu'il souhaite. Lorsque les gens s'éloignent le centre-ville, cette diversité diminue généralement en raison de la diminution de la densité de population (AROUL, et al., 2018).

De part en part François Tomas pense que : « *Aujourd'hui l'espace public se retrouve au cœur d'un enjeu sociale majeur qui a pour nom la fragmentation des sociétés contemporaine. On s'interroge sur leur cohésion, sur les modèles d'intégration qui pourraient permettre de faire vivre ensemble une diversité culturelle croissante* » (MAIDI, 2017).

2.5.3 Un lieu de mise en scène de la vie urbaine

L'espace public est vu comme un support d'identités urbaines, théâtrales, des fêtes, des manifestations, et des événements ; également Il prend en charge diverses fonctions collectives telles que: des commerces, des cafés, des terrains de jeux où se déroule les échanges culturels et commerciaux, etc. Ces espace peuvent produire un cadre de vie urbain de qualité, contribuant ainsi à l'attractivité de la ville face à l'indéfini du périurbain(MAIDI, 2017).

2.6 Les acteurs de l'espace public

Les acteurs des espaces publics sont importants pour comprendre et expliquer les espaces publics, mais aussi pour les actions qui pourraient être déclenché à leur égard, passent par l'analyse des acteurs. Par ce terme, nous nous référons aux individus ou groupes ou organisations qui initient des actions et affectent directement ou indirectement leur entourage et leur environnement. Concernant l'espace public, nous distinguons quatre acteurs interdépendants: les acteurs économiques, les acteurs politiques, les professionnels de l'espace et les résidents-utilisateurs-citoyens (HUC)(BASSAND, 2001 p. 30).

2.6.1 Les acteurs économiques

Ce sont principalement les entreprises, les investisseurs et les propriétaires fonciers riverains des espaces publics, ils sont les responsables principaux sur la dynamique des espaces publics et les projets urbains (BASSAND, 2001 p. 30).

2.6.2 Les acteurs politiques

Les acteurs publics sont sollicités pour une autorisation de façon que le projet devienne public, ces responsables appartiennent aux institutions communales ou fédérales...etc. Donc ils accompagnent ou contestent les décisions des premiers en prenant en charge les besoins et les préoccupations des citoyens (**BASSAND, 2001 p. 30**).

2.6.3 Les professionnels de l'espace public

Les professionnels de l'espace jouent un rôle crucial par rapport aux acteurs économiques et politiques, l'autonomie de leurs disciplines respectives leur conférant un certain pouvoir en matière de choix urbain car ils ont des conceptions et des connaissances de l'urbain et de l'environnement ; de ces professionnels nous nous repérons aux :

- **Les urbanistes**

Les urbanistes allient des compétences en conception, en pensée analytique et en communication. Cette polyvalence leur permet d'aider les collectivités territoriales à gérer leur évolution et à assurer l'aménagement des villes en proposant et en mettant en place des structures et des espaces publics qui anticipent les besoins et les aspirations des citoyens (**STUDYRAMA, 2010**).

- **Les architectes**

Selon SAIDOUNI. M « Les espaces publics ou l'architecture forge son image, et son identité ». Ce qui fait de l'architecte le plus connu des professionnels de la conception car l'architecture structure les espaces publics par son jeu de volumes, de couleurs et typologie qui symbolise la mémoire historique ou autre signification (**DJOUAD, 2019**).

- **Les paysagistes**

Les paysagistes sont avant tout des professionnels de l'aménagement et de l'entretien des espaces verts et des espaces extérieurs qui apportent une réponse adaptée à chaque projet et à chaque situation. Ils s'intéressent aux qualités paysagères de l'environnement, ainsi qu'à la nature dans l'espace urbain et revalorise l'impact de la végétation sur l'image de la ville (**PAYSAGISTE.PRO, 2017**).

- **Les habitants-usagers-citoyens**

Les différenciations entre habitants, usagers et citoyens reposent sur le fait que si les habitants ont tendance à s'approprier l'espace urbain, les usagers se définissent différemment par l'utilisation des divers services urbains (commerces, transports...etc.) alors que Les citoyen s'assument la responsabilité de la gestion des dynamiques urbaines. Les pratiques et les usages de ces trois catégories d'acteurs, interdépendants mais distincts, varient fortement selon des critères socio-économiques, politiques, d'âge ou de genre. Surtout lors de l'utilisation des espaces publics considérés comme mesure par laquelle juger le «succès» d'un espace donné (BASSAND, 2001).

2.7 Les échelles des espaces publics

Les espaces publics s'étendent sur différentes échelles progressant de l'échelle de quartier arrivant à celle de la ville, bien que dans le plan de la politique communale l'espace public se répartie selon les deux portées hiérarchisées suivantes :

A la portée de la ville : ce sont les espaces publics capitaux à caractère particulier et valorisant l'identité spécifique du lieu : places, parcs, grands axes. Le critère essentiel dans l'aménagement de ces lieux est l'accessibilité (AROUL, et al., 2018).

A la portée du quartier : ce sont les espaces en commun au près des regroupements d'habitats qui peuvent s'étendre aux proximités, voir au quartier : places de jeux, parcs de quartier, zones de rencontre, etc. La condition élémentaire dans l'aménagement de ces lieux est la potentialité d'appropriation (ibid.).

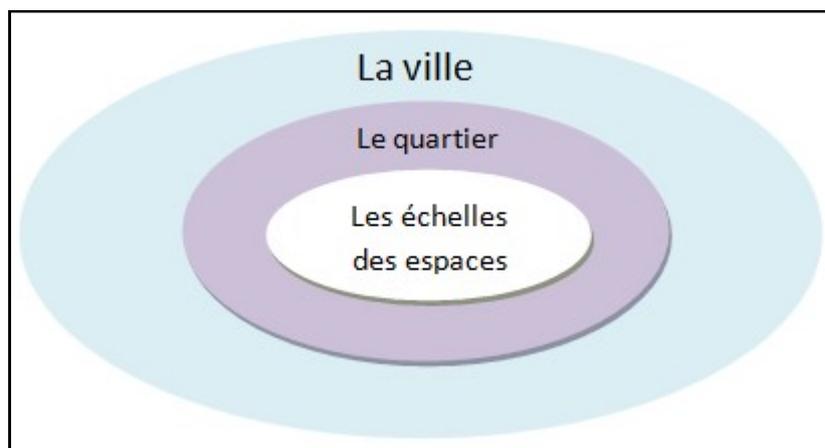


Figure 34.Schéma illustrant les échelles des espaces publics .Source : Auteurs.

2.8 La dynamique de l'espace public

Augoyard, J.F résume ainsi la situation en disant qu'« il faut concevoir des espaces qui offrent le maximum d'usages possibles, qui permettent l'appropriation et sa dynamique» (BASSAND, et al., 2001 p. 33).

Les espaces publics sont distingués par leur complexité et leur subtilité qui nécessitent l'analyse selon plusieurs approches, ils peuvent être appréhendés d'une manière immatérielle dans les sciences sociales comme ils peuvent être cernés par l'approche matérielle qui se compose de trois volets : la forme, les fonctions et les usages (ibid.).

2.8.1 La forme

Le concept de la forme englobe les paramètres spatiaux (la morphologie, l'esthétique et les dimensions) à différents grandeurs territoriales, spécifiée par des éléments architecturaux qui la forgent. Cette mesure matérielle est une composante importante qui doit être comprise et entretenu car elle peut amplement influencer les émotions des citoyens (KOHLI, 2016 p. 14).

2.8.2 Les fonctions

La deuxième notion de triptyque d'analyse implique les fonctions aspirées d'un espace public qui sont liées principalement aux souhaits des concepteurs de ce dernier en termes d'usages futures donc à travers leur distinction nous classifions les différents types d'espace public (KOHLI, 2016 p. 14).

L'espace public doit assurer plusieurs fonctions importantes qui sont (ROUE, et al., 2020) :

- **La fonction sociale** : des espaces renvoie à la capacité de ces espaces à générer des opportunités d'interactions sociales pour les individus, et donc à lutter contre l'isolement.
- **La fonction circulatoire** : et donc à lutter correspond à leur capacité à rendre possibles à faciliter les déplacements pour les individus dans l'espace urbain par différents modes (actifs et motorisés)
- **La fonction de simulation de l'appareil perceptif** : renvoie aux multiples effets (ressourcement, développement des compétences individuelles, stress, etc.) sur les individus que génèrent les perceptions sensorielles de ces espaces.
- **La fonction environnementale** des espaces publics est à considérer lorsque ceux-ci sont des espaces verts et renvoie à plusieurs mécanismes clés de ces derniers.

2.8.3 Les usages

La dernière composante de l'analyse des espaces publics se concentre sur l'ensemble des pratiques sociales se manifestant dans un lieu donné ; les citoyens approprient les espaces au fil du temps en conséquence des usages quotidiens se génèrent et rentrent en ligne de compte. Cette logique peut avoir été attendue des aménageurs mais de divers usages insoupçonnés apparaissent et parfois font objet d'apanage des indésirables de cet espace, rien qu'il existe des activités qui ne cohabitent pas avec d'autres ce qui cause des conflits d'usages et affaiblit l'aspect libre des espaces publics qui sont à la base ouvert à tous (KOHLI, 2016 p. 14).

2.9 Les enjeux de l'espace public

Les espaces publics assurent des utilités dans une ville ou une agglomération, selon les critères de chacune d'elles leurs rôles prennent positions d'enjeux que nous allons énumérer :

2.9.1 La mobilité

La mobilité est mise en exergue par la recherche urbaine comme étant une nécessité pour le citoyen du moment qu'elle permet l'accessibilité à tout l'urbain et par tous les usagers. La mobilité sera assurée de manière efficace par la pluralité de modes de transport propres à chaque ville entre piétons, vélo, automobiles, transports publics,...etc.(BASSAND, et al., 2001 p. 30)

2.9.2 La sociabilité

Les espaces publics tendent à renforcer les liens sociaux par la création de la sociabilité, il s'agit de construire des rapports avec l'autrui de façon fluide et spontanée pour atteindre une solidarité et une cohésion des collectivités sociales. Selon Michel Bassand « *cette sociabilité peut prendre des formes infimes : côtoiements, frôlements, échanges de salutation, d'excuses, demandes de renseignement ou d'informations* » ; (BASSAND, et al., 2001 p. 27) ; par exemple lors d'une promenade au long d'un parc et à travers le partage d'un banc, ce simple mobilier urbain peut déclencher une relation sociale épanouie.

Grace à l'instauration de la sociabilité dans les espaces publics nous atténuons la ségrégation sociale sous ses différentes formes (sexuelle, générationnelle et économique).

2.9.3 L'identité

Au-delà de la sociabilité et de la mobilité, les espaces publics sont des lieux qui incarnent des valeurs et des symboles que les diverses pratiques sociales leur ont attribuées ; ce sont ces

représentations qui façonnent l'identité des lieux en se basant sur une forme architecturale et urbanistique propre à ces espaces pour enfin promouvoir les repérages historiques dans la ville et permettre aux citoyens de distinguer l'ensemble des vues urbaines (BASSAND, et al., 2001 p. 30).

2.9.4 La sécurité

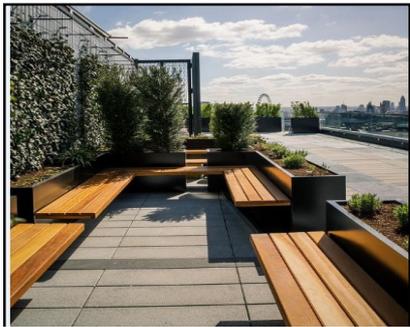
L'espace public étant ouvert à tous, il peut aussi se constituer vite comme devenant un endroit privilégié pour des projets délinquants et très rapidement il peut y régner un climat d'insécurité. En effet L'aménagement des espaces publics a un impact direct sur la sécurité, c'est en augmentant le confort et l'accueil qu'on favorise la fréquentation des lieux publics et on contribue à créer des espaces conviviaux qui influencent positivement l'ambiance urbaine. A l'avenir un aménagement réussi devra tenir compte de la sécurité et la visibilité dans l'espace public, et non seulement des dispositions de la police ou des règlements juridiques (MARCUS, 2012).

2.10 Les principaux éléments de l'espace public

L'aménagement d'un espace public doit être conçu comme un tout, il porte sur l'ensemble des constituants principaux suivants :

Tableau 2. Les éléments principaux constituants l'espace public. Selon : Auteurs, 2021.

Le constituant	Définition	Exemple
Traitement du sol	<p>Le choix des revêtements de sol est un élément important du projet d'espace public, il participe beaucoup à l'ambiance d'un lieu, que l'aménagement s'inscrive dans la modernité ou dans la tradition, il confère à l'espace son caractère (MAIDI, 2017).</p> <p>Les critères de choix dépendent fortement des usages futurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la praticabilité, l'accessibilité : à pied, en véhicule et les opérations d'entretien-maintenance - le nettoyage à l'eau, mécanisé ou non et l'exigence de propreté souhaitée - la pérennité, la résistance aux aléas climatiques, la solidité adaptée au type d'usage futur - la réparabilité, la démontrabilité, avec des matériaux repositionnables qui facilite les opérations de maintenance (PROVENCE, 2015). 	 <p>Figure 35. Traitement de sol. Source : (CHOCOMALK, 2007).</p>

<p>Le mobilier urbain</p>	<p>Le mobilier urbain constitué par l'ensemble des objets installés dans l'espace public et liés à une fonction ou à un service offert à la collectivité, il existe sous différentes formes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> mobilier urbain de repos (bancs, siège..), mobilier d'éclairage public (candélabre, lampadaires...), mobilier relatif à l'hygiène (poubelles, corbeilles..), mobilier de décor (bacs à fleurs), mobilier urbain de l'information et de la communication (panneaux de signalisation ou d'affichage)...etc. <p>Ce composant doit être soigneusement conçu pour l'espace public car il gère son confort, donne un caractère agréable à la ville et participe à sa singularité.(MAIDI, 2017)</p>	 <p>Figure 37. Mobilier d'éclairage public. Source : (Næstved, 2018).</p>  <p>Figure 36. Bacs à fleurs intégrés dans les bancs. Source : (WILKES, 2019).</p>
<p>La végétation</p>	<p>La végétation possède une qualité esthétique importante dans l'espace public, ce constituant est à considérer sur plusieurs niveaux ; nous définissons ses rôles comme suite (WALLONNE, 1995) :</p> <p>Le rôle écologique : cela est accompli par l'épuration de l'air et la modération du climat de la ville essentiellement grâce à plusieurs processus de refroidissement.</p> <p>L'amélioration de la qualité du cadre de vie : entretenir la santé publique à travers le rôle psychologique, le rôle décoratif.</p>	 <p>Figure 38. Le gazon dans l'espace public. Source : (BAUS, 2016)</p>
<p>L'eau</p>	<p>L'eau est un élément d'attraction, par ses variations chromatiques/sonores sa fraîcheur, spectacle ou par les jeux des enfants qu'elle suscite associé à la fonction d'utilité dans le microclimat. Elle peut être présente dans l'espace public sous différentes formes : fontaines, jet d'eau, cascade, plan d'eau elle confèrera à l'espace un repères symbolique identifiable par tous (WALLONNE, 1995).</p>	 <p>Figure 39. Les jets d'eau. Source : (ATTICA, 2021).</p>

Les parois de l'espace public

L'identification de l'espace public et sa définition sont fortement liées aux éléments qui constituent la façade urbaine, il est donc impossible d'imaginer un espace public sans les bâtiments qui l'entourent. Ces bâtiments et ces édifices reflètent la relation interactive entre l'espace public et ses utilisateurs ; les points suivants sont à prendre en compte :

La nature de l'espace, végétal ou minéral, contemporain, ancien ou historique.

La notion d'échelle au niveau du lieu d'implantation et au niveau des objets entre eux.

L'esprit d'un lieu est à chercher bien davantage dans les matériaux ou la lumière d'une région ou d'une ville que dans un dessin décoratif ou un concept éphémère. **(TERRETOIRE, 2005)**



Figure 40. Les parois de l'espace public. Source : (GERBER, 2017)

Section 02 : Exemples pratiques

1. Exemple 01 : Le parc urbain Superkilen, Danemark

1.1 Présentation

Superkilen est un parc urbain atypique situé au cœur du quartier Nørrebro, juste au nord du centre-ville de Copenhague (Voir Carte 1), considéré comme l'un des quartiers les plus ethniquement diversifiés et socialement défavorisés de la capitale danoise. Le projet est le résultat d'un concours public pour la rénovation urbaine du quartier qui fait partie d'un plan d'amélioration de la ville, initié par les clients la municipalité de Copenhague et l'association philanthropique Realdania.

La conception de Superkilen a été développée dans le cadre d'un effort conjoint de trois équipes: bureau d'architecture BIG-Bjarke Ingels Group, bureau d'architecture de paysage TOPOTEK et le groupe d'artistes SUPERFLEX qui constitue une fusion rare d'architecture, d'aménagement paysager et d'art (AKSAMIJA, 2016). **Superficie totale : 30000m², linéaire 750m, Construction : Aout 2010 – Juin 2012.**



Carte 1. Situation du parc au sein du quartier Nørrebro. Source: (AKSAMIJA, 2016).



Figure 41. Le parc Superkilen. Source: (BAAN, 2017)

1.2 Justification du choix

Notre choix est porté sur ce projet d'espace public pour les raisons suivantes :

1. Nous avons été attirés par l'originalité du projet qui a utilisé des couleurs créant un fort contraste avec le contexte urbain.

2. Le pouvoir du design urbain utilisé qui a pu résoudre les conflits sociaux et tisser les liens de nouveau dans le quartier.

3. Les contraintes à soulever lors de sa conception s'approchent de celles qui découlent de notre site d'interventions telles que la configuration allongée, le problème d'insécurité et le manque d'infrastructures au service des habitants.

1.3 Contexte du projet

Avant Superkilen la région était une bande de terre inutilisée pendant plusieurs décennies, qui se prolonge dans une direction nord-sud traversant le tissu urbain du quartier comme une cicatrice géante une fois que la voie ferrée qui avait précédemment parcouru cette route a été démantelée. Cet espace est resté vacant sans aucunes installations programmées à part d'une piste cyclable et d'un paysage herbeux (ARCHIdaily, 2012).



Figure 42. Le site avant le projet Superkilen. Source : (FROLOVE, 2016)



Figure 43. Le parc de Superkilen. Source : (BRAVO, 2018).

1.4 Enjeux du projet

Le site souffrait de nombreuses contraintes qui nuisent à l'image du quartier Noreberro, elles se manifestent comme suite (ALSHEHRI, 2018) :

1. Déconnexion infrastructurelle avec le reste de la ville appuyée surtout du manque de liaison entre les deux grands axes situés parallèlement au nord et au sud du site.
2. Zone monofonctionnelle souffrant d'un manque d'espaces d'activités publiques, absence d'espace vert et absence d'aires de jeux.
3. Une atmosphère d'insécurité générée par des actes de vandalisme, de violence, économie informelle, problème sociaux et son manque d'intégration culturelle car il abrite plus de 60 nationalités.

4. L'importance de la ligne cyclable qui traverse le site.

Ces défis ont fait appel au développement de nouvelles réflexions innovantes pour améliorer la qualité architecturale et urbaine de la zone en ayant comme objectifs.

1.5 Les objectifs du projet

L'application du design urbain a peut complètement régénérer l'image du quartier Norrebro ; les concepteurs ont abordé le projet comme un exercice de participation publique extrême par l'implication des habitants de la région dans le processus de conception en se basant sur une idée générale de concevoir une sorte d'exposition géante des meilleures pratiques urbaines ou se présentent plus que 100 objets trouvés mondiaux qui proviennent de 60 nationalités, les objectifs de ce projet étaient (AKSAMIJA, 2016 p. 5) :

1. Communiquer une image plus positive et attractive du quartier en se basant sur un art public.
2. Augmenter la sécurité dans le quartier et développer un sentiment d'appartenance au lieu.
3. Créer une extension et une croissance de circulation par la piste cyclable et un parcours piéton afin d'assurer une meilleure connectivité entre le site et la ville.
4. Concevoir un lieu de rencontre diversifié mais unifié en même temps favorisant l'intégration au-delà des frontières ethniques, religieuses et culturelles.

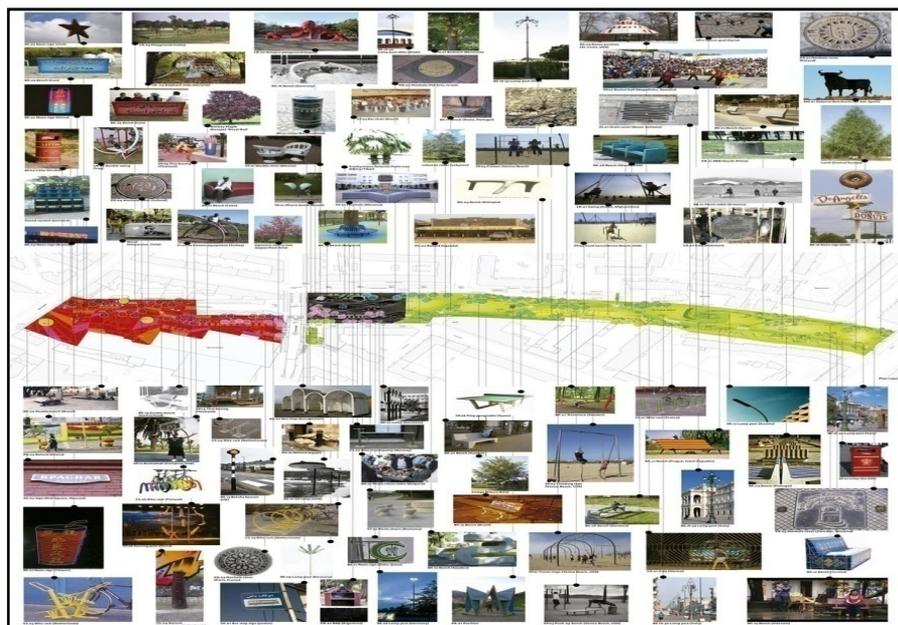


Figure 44. Les objets mondiaux rassemblés à Superkilen. Source : (BAAN, 2017).

1.6 Concept du projet

Le nom du projet Superkillen est tiré du mot «Kilen» qui en danois signifie «coin», comme son appellation l'indique sa conception est affectée par les contraintes physiques du site et suit les limites des édifices qui le bordent.

Le point de départ conceptuel est une division du parc en trois zones distinctes avec des caractéristiques spatiales et fonctionnelles différentes, représentées par des couleurs et reflètent des images fortes : the red square, the black market et the green park(CLAIRE, 2020).

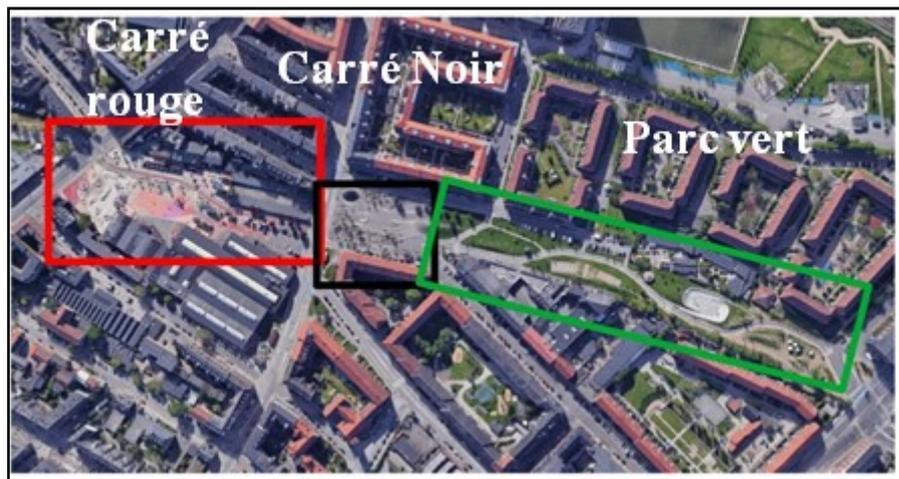


Figure 45. Les trois parties du parc Superkillen. Source : (CLAIRE, 2020).

1.7 Analyse séquentielle

Le carré rouge

Description : Le carré rouge occupe la partie sud du parc il est conçu comme une extension urbaine des équipements adjacents qui abritent une série d'activités sportives et culturelles ; c'est pourquoi cette zone est aménagée de manière à recevoir différents installations sportives et récréatives telle que la salle de sport en plein air. A côté de diverses activités sportives cet espace inclut un grand café et un restaurant qui accueille des dîners communautaires hebdomadaires très abordables qui attirent la communauté locale.(AKSAMIJA, 2016 p. 7).

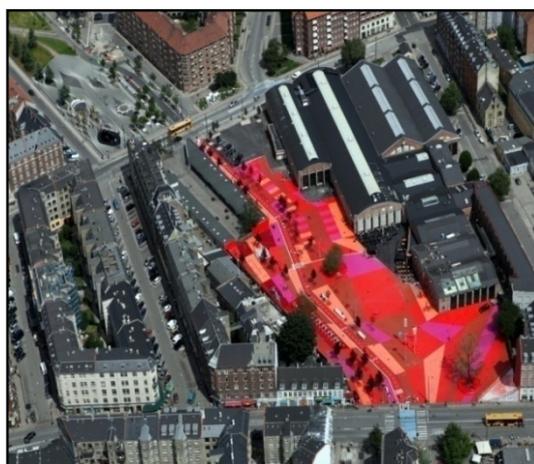
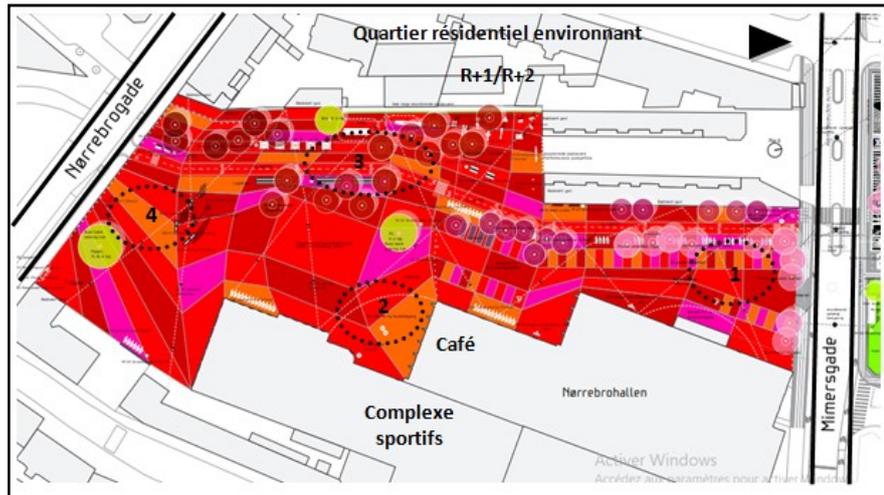


Figure 46.Le carré rouge. Source : (POPP, 2013).

Le programme (AKSAMIJA, 2016 p. 8)

1. Au nord : une cour de basketball, espace parking et une surface Fitness en plein air.
2. A l'est: un espace multifonctionnel (ring de box, espace musculation et aire de jeux).
3. A l'ouest : une terrasse extérieure du café et du restaurant, piste cyclable et parcours piétons.
4. Au sud : des tribunes et zone pour les skateurs.



Carte 2. Plan générale du carré rouge. Source : (POPP, 2013), traitement auteurs, 2021.

Les limites (AKSAMIJA, 2016 p. 8)

À l'est, le carré rouge est presque entièrement entouré par des complexes sportifs connu sous le nom de Nørrebro Remise.

À l'ouest, le carré rouge est fermé par l'arrière du quartier résidentiel environnant (bâtiments et garages).

Les deux autres bords de la place sont encadrés par deux routes principales: Nørrebrogade de au sud et Mimersgade de au nord.

Les façades sont visuellement incorporées dans le projet en suivant la couleur de la surface qui se replie conceptuellement vers le haut, créant ainsi une expérience tridimensionnelle et générant des sensations.

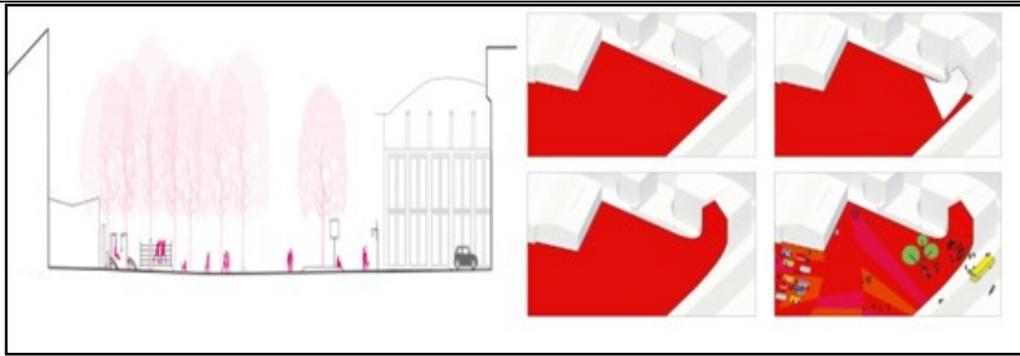


Figure 47. Schémas de l'espace du carré rouge. Source: (BAAN, 2017)

Traitement du sol

Le traitement du sol utilisé pour le carré rouge est en asphalte recouvert d'un revêtement en polyuréthane s'étalant spécifiquement sur les zones de circulations et le parking.

Certaines zones d'activité, telles que le terrain de jeu et les zones désignées pour le sport nécessitent un plus grand degré d'absorption des chocs, c'est pourquoi le caoutchouc des surfaces a été déployé (AKSAMIJA, 2016 p. 9).

Le sol est composé de polygones peints en couleurs vifs rouge, rose et orange reflétant l'acte du mouvement et de loisir (Voir Figure 48).



Figure 48. Traitement du sol du carré rouge. Source : (ESKROD, 2012).

Mobilier urbain

Cette section se distingue par l'abondance d'installations artistiques aux références culturelles, nous citons : un système de sonorisation proposant de la musique jamaïcaine, des planches de la place rouge à Moscou et des enseignes au néon en russe et en chinois, des arbres dont un cerisier japonais et un érable de Norvège sont dispersés parmi les bancs iraniens cubains et suisses, plusieurs balises Belisha et des balançoires de Bagdad (GARDINETT, 2018).



Figure 49. Mobilier urbain disposé dans le carré rouge. Source : (ESKROD, 2012).

Le carré noir

Description : Le carré noir constitue la partie centrale du parc et fonctionne comme un élément de connexion entre ses deux extrémités ; cet espace est conçu comme un salon urbain où ses aménagements permettent aux personnes de se retrouver pour des temps d'échanges et des moments de détente. Cette partie du parc se lit comme une scène sur laquelle les résidents interprètent leur identité dans l'espace public d'où les architectes se sont inspirés d'un drame cinématographique d'avant-garde danois

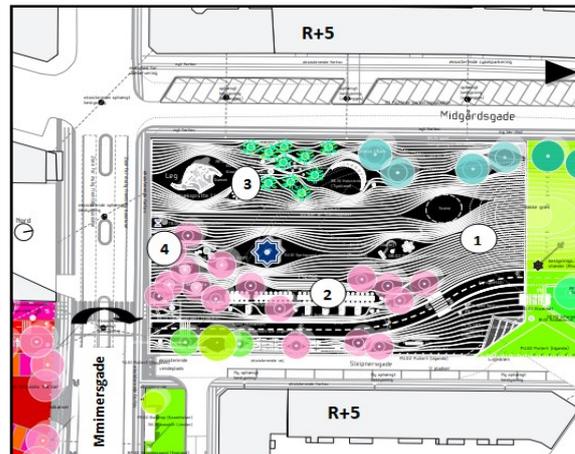
Dogville qui utilise un décor minimaliste en forme de scène avec des lignes blanches sur fond noir (AKSAMIJA, 2016 p. 7).



Figure 50. Le carré noir. Source : (POPP, 2013).

Le programme (AKSAMIJA, 2016 p. 8)

1. Au nord : Espace pique-nique.
2. A l'est: Rencontres et échanges avec des bancs turcs.
3. A l'ouest : Aire de jeux toboggan pour enfants.
4. Au sud : Bain de soleil des arbres parsemés et entourés de bans et une fontaine.



Carte 3. Plan générale du carré noir. Source : (POPP, 2013).

Les limites (AKSAMIJA, 2016 p. 8)

Il est bordé au nord par la zone verte et par l'avenue Mmimersga de au sud.

Cette zone est entourée de bâtiments résidentiels de cinq étages à l'est et à l'ouest.



Figure 51. Schémas de l'espace du carré noir. Source:(BAAN, 2017)

Traitement du sol

Le sol du marché noir est traité en asphalte avec des agrégats de pierres noires et les rayures blanches ont été peintes sur les surfaces noires avec de la peinture de marquage routier. . Les rayures blanches parallèles, mais divergentes, sont destinées à organiser le mouvement des personnes sur place autour et vers les objets tout en simulant la fluidité et la continuité (AKSAMIJA, 2016 p. 9).



Figure 52. Traitement du sol du carré noir. Source : (ESKROD, 2012).

Mobilier urbain

Il existe diverses formes de mobilier urbain, comme le barbecue d'Argentine, la calligraphie arabe au panneau de bus d'Amman, toboggan en forme de pieuvre japonais, les palmiers de chine, la fontaine en forme d'étoile du Maroc, les tables d'échecs de Turquie, les bancs de Bruxelles et permettent des rencontres intimes à espace public (GARDINETT, 2018).



Figure 53. Mobilier urbain disposé dans le carré noir. Source : (ESKROD, 2012).

Le parc verdoyant

Description : Le parc vert prend la partie nord de Superkilen, qui est également la plus longue et la plus mince des trois zones. Dominée par les pelouses et les arbres, c'est cette zone qui correspond le mieux aux exigences initiales des habitants qui ont demandé un quartier plus vert.

L'idée était initialement centrée sur le sport qui peut connecter des personnes (surtout les enfants) de divers horizons pour jouer et interagir au-delà des barrières linguistiques et culturelles (AKSAMIJA, 2016 p. 7).

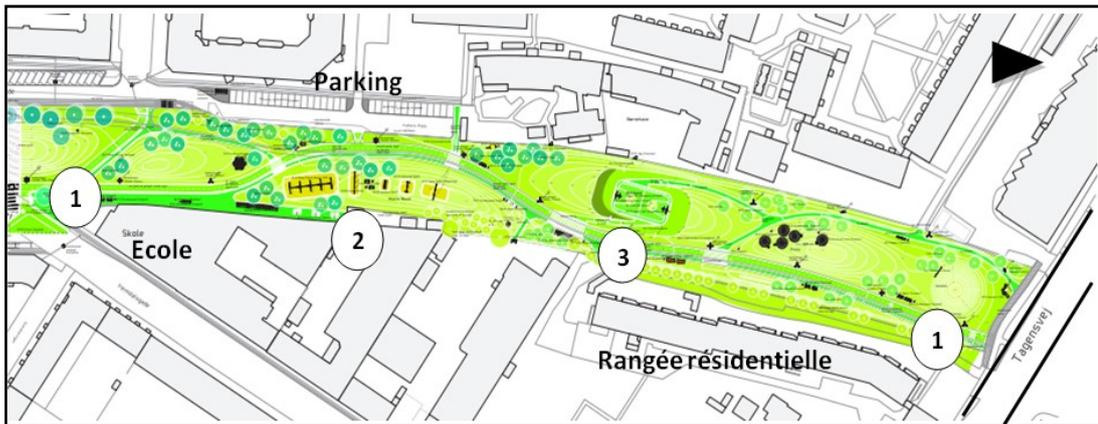


Figure 54. Le parc vert. Source : (POPP, 2013).

Le programme (AKSAMIJA, 2016 p. 8)

Cette zone verte en forme allongée verte abrite :

1. Espace de pique-nique avec des collines douces au deux extrémité nord e sud.
2. Au centre-est de la zone verte se trouve la partie de badminton et des entraînements.
3. Au centre-ouest un stade de sport pour le basket-ball et le football.



Carte 4. Plan générale du parc vert. Source : (POPP, 2013), traitement auteurs, 2021.

0 20

Les limites (AKSAMIJA, 2016 p. 8)

- Au **nord**, se termine avec la grande route Tagensvej.
- À **l'est**, cette zone est bordée par des maisons en rangée résidentielles de quatre étages
- À **l'ouest** en bordure est en partie entouré d'une route d'accès, d'un parking et d'une école
- Au **sud** le parc vert est limité par le carré noir.

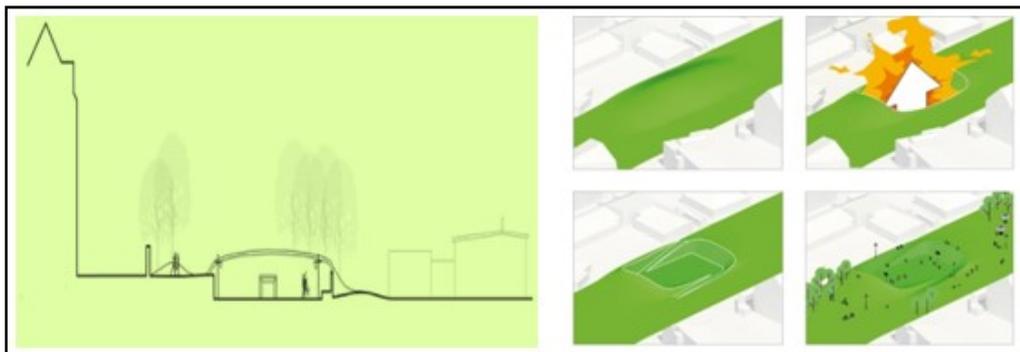


Figure 55. Schémas de l'espace du parc vert. Source:(BAAN, 2017).

Traitement du sol

Les zones du parc vert sont recouvertes d'herbe ou bien revêtues d'asphalte gris pour les pistes cyclables et pédestres ainsi que la partie concave qui abrite l'espace omni-activités collectives est en acier renforcé de fibres béton (résiste aux différents types de pressions et de contraintes)(AKSAMIJA, 2016 p. 9).



Figure 56. Traitement du sol du parc vert. Source : (ESKROD, 2012).

Mobilier urbain

Son mobilier comme dans les deux places précédentes, s'inspire des différentes nationalités des personnes qui habitent ses environs on cite :

La grande enseigne au néon rotative des USA, un grand lustre italien et un taureau Osborne noir de la Costa Del Sol, tables de pique-nique arméniennes à côté avec barbecue sud-africain, un pavillon de danse en ligne du Texas et des balançoires hautes de Kaboul (GARDINETT, 2018).



Figure 57. Mobilier urbain disposé dans le parc vert. Source : (ESKROD, 2012).

Variété

La structure du parc est formée d'une multitude de fonctions réparties sur ses trois zones offrant une variété de choix qui répond aux besoins des utilisateurs de l'espace.

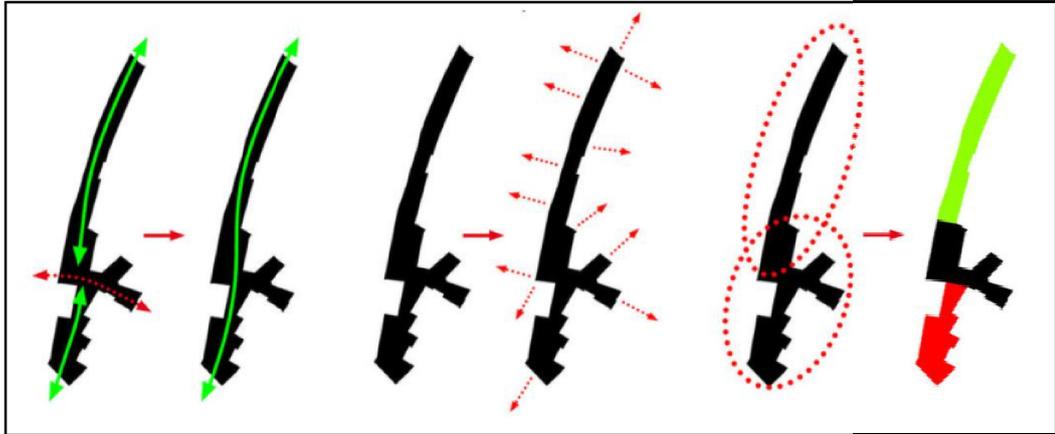


Figure 58. Dessin schématique avec le concept du projet et l'indication des accès et des connexions avec l'environnement. Source:(BAAN, 2017).

Lisibilité

Le parc est cadré par des limites bien définies (voies et écrans bâtis) et marqué par un traitement de sol coloré différemment ce qui a participé à le rendre lisible de l'extérieur ; d'une autre part l'installation d'un mobilier urbain particulier et des éléments verticaux de signalisation aide à identifier la nature des activités (AKSAMIJA, 2016 p. 13).

Perméabilité

La position centrale du parc au sein du quartier Norrebro a élevé sa chance d'être suffisamment perméable à partir des voies qui l'entourent.

La jonction entre les espaces

La connectivité et la continuité entre les trois zones du parc étaient assurées par deux pistes (cyclable et piétonne) positionnées suivant sa morphologie allongée (AKSAMIJA, 2016 p. 14).

1.8 Synthèse

L'analyse effectuée sur cet exemple d'espace public nous a permis de déterminer ses différents apports amenés à la ville de Copenhague et d'en tirer des attributs à appliquer lors de notre conception, elles se présentent comme suite :

Les apports du projet sur le site et la ville	Les attributs tirés du projet
<p>-Superkilen a eu un impact positif et transformateur sur le site, en tant que corridor transitoire et hub de connexion dans le quartier.</p> <p>-Il a fait preuve d'une infrastructure durable pour les piétons et les cyclistes à plus long terme.</p> <p>-Un lieu de rencontres transculturelles dépend à la fois du maintien des objets et le soutien continu aux différents programmes publics qui permettent aux citoyens de s'approprier et avoir le sens de la responsabilité de la vie dans le parc.</p> <p>-Ce parc est également répertorié sur diverses plateformes touristiques comme l'une des dix principales attractions à visiter à Copenhague.</p> <p>- C'est un projet original, audacieux et innovant dans la façon dont il utilise une approche esthétique frappante et produit un espace agréable pour un contexte urbain contemporain.</p>	<p>-Les concepteurs ont solutionné la configuration allongée du site par un découpage en séquences (trois zones distinctes) formant une promenade harmonieuse pour profiter pleinement de l'espace.</p> <p>-L'usage d'un traitement de sol en couleurs différentes pour marquer chacune des parties du parc.</p> <p>-La programmation spatiale de chacune des parties constituantes qui offre une multitude de choix pour les habitants et visiteurs (sport, cultures, détente et récréation) .</p> <p>- L'utilisation des parcours de mobilité douce pour relier et assurer une continuité entre les différents lieux.</p> <p>-L'importance du mobilier urbain et de l'art urbain pour créer une attractivité et une animation dans l'espace public.</p>

2. Exemple 02 : Le parc de Goods line Australie

2.1 Présentation

The Goods line est un parc urbain linéaire situé au sein du quartier Ultimo à la périphérie sud du centre-ville de Sydney, l'une des parties les plus densément peuplées, urbanisées et autrefois déconnectées de la ville.

L'emplacement de cette colonne vertébrale avait le potentiel d'être un axe majeur qui relie le sud de la région où se trouve la gare centrale de Sydney et la partie nord où rassemble une concentration unique d'institution culturelles, médiatiques et éducatives formant un espace civique riche et dynamique de la ville (LANDEZINE, 2016).

Maitre d'ouvrage : Le gouvernement de la région mené par L'autorité de l'estran du port de Sydney

Maitre d'œuvre : Chef du projet ASPECT Studios et le partenaire de conception CHROFI.

Longueur: 275 mètres (section nord).

Superficie: 7 000 m² (partie nord).

Année:2011-2015



Carte 5. Plan de situation de park Good's line. Source: Good design award gold winner, 2016.

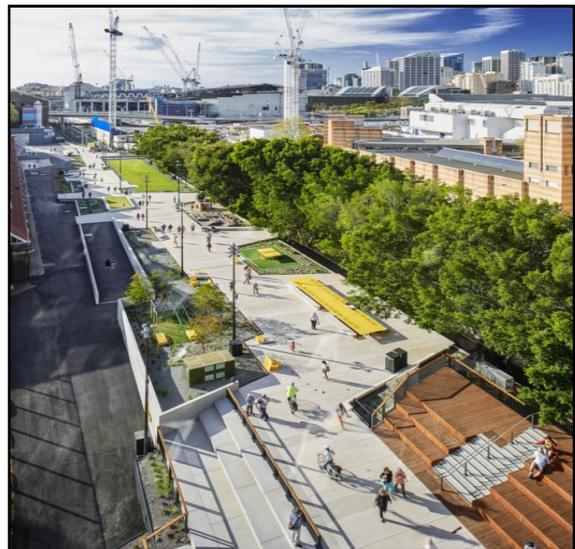


Figure 59. Une vue sur le parc de Good's line. Source : prise par Florian Groehn, 2016.

2.2 Justification du choix

Nous avons choisi d'analyser ce deuxième projet d'espace public pour les raisons suivantes :

1-Nous avons été impressionné par la manière dont ce projet a pu fusionner entre l'ancien et le contemporain.

2-Malgré sa simplicité il a fortement impacté la ville de Sydney par sa contribution à coudre des liens entre les différents quartiers.

3-La dimension sociale du projet qui a pris en considération la mixité des usagers pour leur offrir un espace de qualité.

2.3 Contexte du projet

A l'origine, le site faisait partie du premier chemin de fer ouvert en Australie en 1855 dédié au transport d'importants produits australiens tels que le charbon, le blé et le bois jusqu'à ce que l'utilisation de la ligne a décliné et fermé en 1984. Depuis, c'est une partie isolée, déconnectée et oubliée de la ville ; mise à la marge malgré sa localisation stratégique près de plusieurs institutions pertinentes, telles que l'hôtel de ville de Sydney, le Power house Museum et l'Université de technologie de Sydney (SIMON, 2016).



Figure 60 : L'évolution du parc Goods line au fil de temps. Source : (FOUNDATION, 2016).

2.4 Enjeux du projet

Le site souffrait de nombreuses contraintes qui nuisent à sa prospérité dans la zone Ultimo, elles se manifestent comme suite :

1-Rupture fonctionnelle et infrastructurelle de la zone avec de la ville en plein essor (entre le nord et le sud de la région) (**FOUNDATION, 2016**).

2- Un espace urbain mal définis, mort et mis à l'abondance qui ne contribue pas à la dynamique de la région tout en étant entouré par des paysages durs (**DJSOFTECH, 2015**).

3-Absence d'espaces publics et d'espaces verdoyants au service des habitats et les équipements existants dans la zone (**ARCHITECTUREAU, 2021**).

4- Sa position délicate car il s'agit d'un site surélevé (un pont à quatre mètres au-dessus du niveau de la rue) contenant des vestiges historique de la ville de Sydney (**ARCHITECTUREAU, 2021**).

2.5 Les objectifs du projet

Les contraintes du site ont nécessité des interventions de la part des parties prenantes pour améliorer sa qualité paysagère et environnementale en ayant comme objectifs de :

1. Rapprocher la vision d'un Sydney plus connecté, plus durable et plus innovant par la réintégration des espaces reliques au profit du fonctionnement de la ville (**FOUNDATION, 2016**).

2. Créer un nouvel espace public de qualité qui servira de scène à la vie urbaine et reflète le récit et l'identité claire du lieu (Ibid.).

3. Injecter un sentiment de communauté dans une étendue urbaine auparavant désaffectée par l'aménagement d'un corridor public verdoyant et dynamisé au cœur de la ville de Sydney (**DJSOFTECH, 2015**).

4. Encourager le système de mobilité douce par l'aménagement d'un réseau urbain à l'échelle des piétons et des cyclables (**STEVENS, 2015**).

2.6 Concept du projet

Lorsque l'emblématique High Line de New York a ouvert ses rails au public, il y a eu une tendance mondiale dans l'architecture de paysage qui se concentre sur la conception de lignes de chemin de fer; la Goods Line a été largement décrite comme la High Line de Sydney, ce projet a été inspiré de ce dernier qui a transformé une ligne de train de marchandises historique élevée au-dessus des rues en un parc urbain et une passerelle ouverte au public(SIMON, 2016).

Sacha Coles déclare, architecte paysagiste en chef pour ASPECT Studios. « *Ce qui était autrefois un canal pour le commerce a été réinterprété pour transporter la précieuse cargaison d'un quartier en plein essor: la culture, la créativité et la communauté* », cela était la justification principale pour expliquer la transformation d'infrastructure industrielle autrefois dédiés à la circulation des biens en infrastructure sociale qui se concentre sur l'interaction des personnes, l'échange d'idées et l'industrie créative(FOUNDATION, 2016).



Figure 62. La promenade High line.
Source.(ANTOINE, 2021)

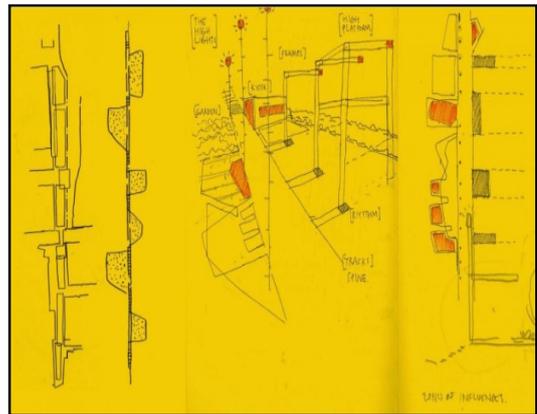


Figure 61 . La genèse de projet Goods line. Source : (NYGUEN, 2016)

2.7 Analyse séquentielle

Le projet de Goods line fait partie d'une revitalisation urbaine de la porte sud du quartier central des affaires de Sydney, son réaménagement s'est produit en deux phases ou la première étape était de réaménager sa partie sud comme un couloir piétonnier connecté à la gare centrale de Sydney par un tunnel d'accès Devonshire (Voir Figure 63) (STEVENS, 2015).

La deuxième étape du réaménagement concerne la partie nord du couloir ferroviaire en le convertissant en une promenade ouverte construite sur une série de plates-formes surélevées qui offre une gamme d'opportunités pour les résidents, les étudiants et les travailleurs qui occupent cet espace en répondant à la démographie de la région et à offrir le choix. D'une autre part sa

conception mis l'accent sur le mouvement par la valeur donnée à la circulation des piétons et des cyclistes.(ARCHITECTUREAU, 2021).

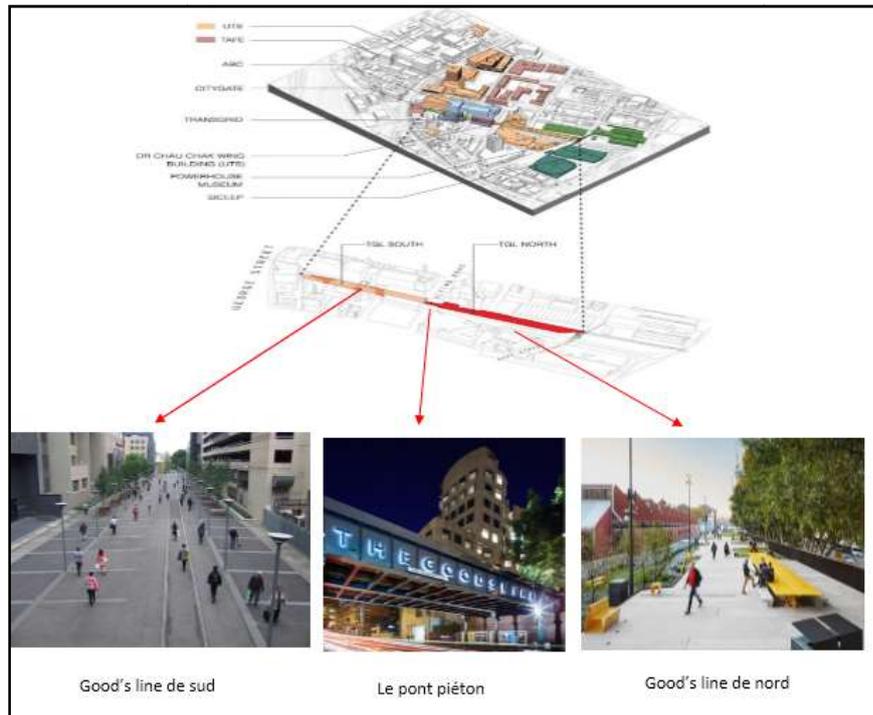
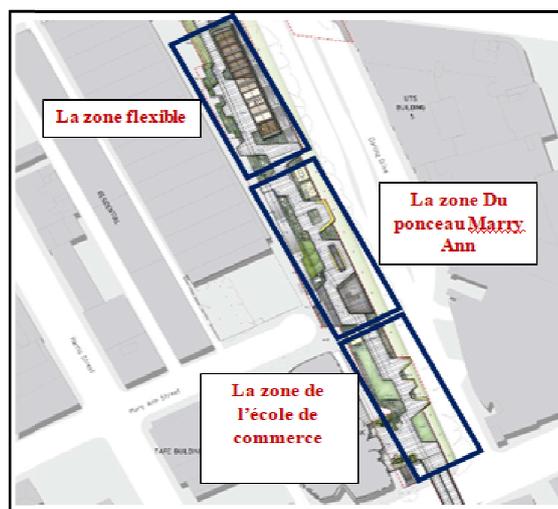


Figure 63 : Les parties du parc Good's line. Source : (HOLMES, 2015), traitement auteurs, 2021.

- **Le programme**

Les activités et les fonctions qu'abritent the Goods line nord sont réparties sur trois zones formées de sous-espaces rythmés et continus créant une promenade au service du public.



Carte 6. Le programme de Goods line. Source : (HOLMES, 2015), traitement auteurs, 2021.

La zone de l'école de commerce

C'est le premier espace rencontré après avoir traversé le pont, il abrite des installations dédiées aux étudiants de l'école de commerce adjacente (espaces verts de repos, aire de jeux et espace de travail)(LANDEZINE, 2016).



Figure 64 : La zone de l'école de commerce. Source : prises par Florian Groehn, 2016.

La zone du ponceau Marry Ann

C'est l'espace central du parc qui abrite le vestige du ponceau Marry Ann sauvegardé de l'ancien corridor ferroviaire, un amphithéâtre en plein air, espace de divertissement/sport ainsi que la présence d'aire de jeux aquatiques pour enfants (LANDEZINE, 2016).



Figure 65: La zone du ponceau Marry Ann. Source : prises par Florian Groehn, 2016.

La zone flexible

C'est le dernier espace bordé par le hall multifonctionnel et le musée de Power house, il présente une plate-forme flexible dédiée aux différents événements éphémères de la ville accompagnée d'un espace gazonné (LANDEZINE, 2016).



Figure 66 : La zone flexible de parc. Source : prises par Florian Groehn, 2016.

- **La variété**

Collectivement, ces divers moments créent un espace civique qui encourage la mixité d'utilisateurs et la variété d'activités. Il est conçu pour promouvoir les opportunités de pause, d'occupation et d'utilisation du couloir au-delà du simple passage.

- **Les limites (ARCHITECTUREAU, 2021)**

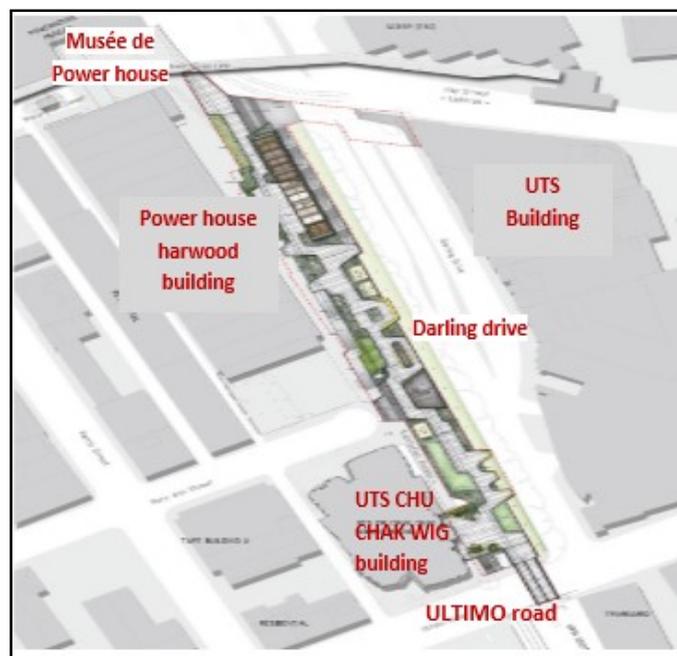
Le parc traverse d'importantes institutions éducatives, culturelles et médiatiques ou il est limité (Voir Carte 7) :

Du nord : par le musée de Power house.

De l'est : par une rangée de grands figuiers qui séparent The Goods line de la route Darling drivent.

De l'ouest : par les seuls bâtiments adjacents le bâtiment de l'aile Dr Chau Chak de l'école de commerce UTS (R+11) et un bâtiment bas de style entrepôt multifonctionnel Harwood Powerhouse.

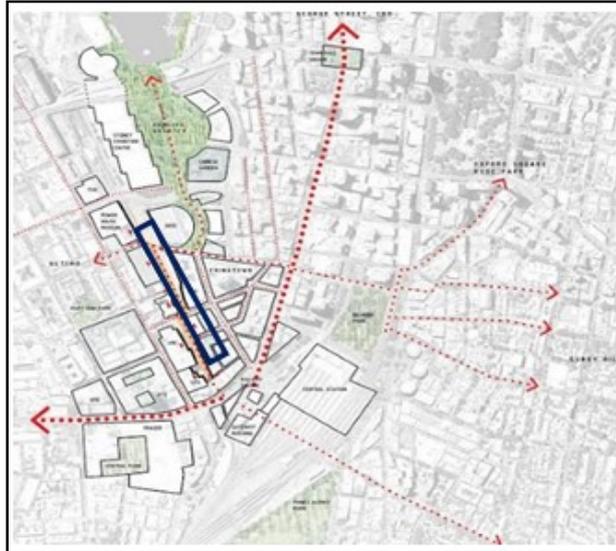
Au sud : par la route Ultimo et le pont piéton qui le relie avec la partie sud de The goods line.



Carte 7. Les limites de projet Good's line. Source : (HOLMES, 2015), traitement auteurs, 2021.

- **La perméabilité**

La création de multiples points d'entrée sur le long du projet à travers un réseau de chemins, marches et rampes connecte les infrastructures et les quartiers adjacents de Chinatown/Ultimo, tout en donnant la priorité à l'accès est-ouest au site (Voir Carte 8).



Carte 8. Carte qui montre la perméabilité du parc. Source : (HOLMES, 2015).

- **La lisibilité**

La lisibilité du projet est renforcée par la présence des bâtiments d'intérêt visuel tels que Le bâtiment de l'école de commerce Dr Chau Chak et l'université de technologie de Sydney.

La jonction

La Goods line dispose d'une large zone centrale pour les piétons et les cyclistes qui relie les destinations clés au nord et au sud (station et le quartier Darling Harbour) et assure la jonction entre ses sous espaces.



Figure 67: La zone piétonne et cyclable pour la junction. Source : prise par Florian Groehn, 2016.

- **Traitement de sol**

Les concepteurs se sont concentrés sur l'incorporation de matériaux de revêtement de sol associés à l'infrastructure ferroviaire du passé en utilisant du gravier, de l'acier, du bois, brique de récupération et du béton(436 panneaux préfabriqués), afin de réinterpréter l'histoire du site(LOMHOLT, 2020).



Figure 68: Traitement de sol de parc Goods line, source:(HOLMES, 2015).

- **Mobilier (LOMHOLT, 2020)**

Grâce à un processus de conception de modélisation numérique et à un processus de construction largement entrepris par préfabrication, chaque élément de mobilier a été travaillé et intimement conçu pour ce site, il existe de nombreux type de mobilier tels que : --Des sièges en béton, en métal et en bois (Voir Figure 69).

-Des tables communes surdimensionnées avec installation WI-FI (garantir qu'il soit toujours actif).

.Table de ping-pong.

.Des installations de fitness

.De nombreux supports à vélos

.Des éléments d'art public qui rappelle l'histoire du lieu tels que le ponceau de Marry Ann et Leviers manuels de l'ancienne voie ferrée.

La plupart du mobilier était d'un jaune vif pour le rendre plus faciles à voir et l'intégrer avec les couleurs des fleurs, d'herbe et des arbres afin de créer une charte de couleurs positives qui permet aux esprits de se reposer.



Figure 69.Mobilier du parc Goods line. Source : prises par Florian Groehn, 2016.

2.8 Synthèse

Analyser ce deuxième exemple nous a prouvé qu'à partir d'une simple réflexion urbanistique, un projet pourrait manier une amélioration de toute une ville et cela nous a conduits à lister les attributs suivants :

Les apports du projet sur le site et la ville	Les attributs tirés du projet
<p>-La dynamique de la ville de Sydney a été complètement changée par ce projet bien pensé.</p> <p>-The Goods Line est un bel exemple du potentiel du design à transformer un espace urbain isolé en une destination publique créative et connectée.</p> <p>-Cette infrastructure urbaine a mis en avant un aspect écologique et a encouragé la mobilité douce.</p> <p>-Le projet a apporté de la valeur aux propriétés qui l'entourent ce qui a participé systématiquement à l'augmentation du tourisme dans la région.</p>	<p>-La création d'une série d'espaces multifonctionnels contribue à attirer un flux continu d'utilisateurs.</p> <p>-L'utilisation adaptative des matériaux robustes et du mobilier urbain qui accentuent l'intégration à l'identité du site.</p> <p>-Le traitement ingénieux des accès et leur diversification dans l'espace public participe fortement à son appropriation.</p> <p>-L'ajout d'espaces verts peut contribuer à la santé, au bien-être et à la productivité des professionnels</p>

Conclusion

Ce premier chapitre comportait le fondement théorique de notre recherche qui nous a permis une meilleure approche du thème, d'acquérir les connaissances nécessaires pour comprendre la notion de design urbain et de l'espace public ainsi que cerner leur importance lors des interventions sur le tissu urbain ; afin de structurer ces données nous avons réparti le contenu de ce chapitre sur deux sections dont la première était consacrée à déterminer le sens général du design urbain et de l'espace public, leurs rôles, leurs acteurs, leurs caractéristiques ainsi que leur interaction.

Ensuite nous avons élaboré la deuxième section qui se focalise sur l'analyse des exemples afin de consolider notre recherche, orienter notre intervention et s'en sortir avec une base pour le programme du projet ; lors de cette analyse nous avons présenté les exemples d'espaces publics, dégagé leur concept, leurs objectifs, leurs enjeux et leurs composantes ; enfin nous avons achevé cette section par une liste d'apports et d'attributs extraits à partir des projets traités et qui nous serviront dans notre démarche programmatique et conceptuelle pourtant sur notre cas 'étude dans le chapitre suivant.

Introduction

Ce présent chapitre concerne la définition du contexte d'étude de notre recherche, dans le but de mieux comprendre notre aire d'étude, son historique, ses composantes, ses fonctions ...etc. En premier lieu nous abordons la ville sous différents aspects, il s'agit d'un aperçu sur la ville de Bejaia, présentation de la ville, de ses caractéristiques géographiques, démographique, son évolution à travers l'histoire et en fin on conclue par une synthèse qui met en avant les potentialités de la ville et justifie notre choix.

Ensuite, à la fin de cette première section de ce chapitre, nous essayons de présenter en parallèle, quelques exemples des espaces publics importants de la ville de Bejaia, Où nous allons les analyser brièvement pour en tirer leurs critères et aspects afin de cerner les causes des dysfonctionnements de ces espaces.

La deuxième section consiste en la présentation de la zone d'étude dans la ville de Bejaïa, elle débutera par la justification du choix ; ensuite nous identifions les différents rapports qui existent entre ses espaces et le site, le parcellaire, la voirie, et le bâti entourant, selon des critères typologiques, géométriques et dimensionnelles. Cette analyse a pour objectif de décortiquer les relations entre la zone d'étude et son environnement afin de rendre ces lieux attirants et attrayants aux citoyens et aux visiteurs par un programme d'actions et d'architectures urbaines adéquates, détaillé à la fin de ce chapitre.

Section 01 : Aperçu sur la ville de Bejaia

1. Présentation de la ville de Bejaïa

Bejaia, anciennement Bougie est le chef-lieu de la wilaya de Bejaïa ou se concentrent les fonctions administratives, politiques, économiques et culturels. Elle est située en bordure de la mer Méditerranée, et entourée par des montagnes qui délimitent l'espace urbain.

2. Situation géographique de la ville de Bejaia

Ville côtière du nord-est du pays se trouve à 181 km à l'est de la capitale Alger, à 93 km à l'est de Tizi Ouzou, à 81.5 km au nord-est de Bordj Arreridj, à 70 km au nord-ouest de Sétif et à 61 km à l'ouest de Jijel. Les coordonnées géographiques de la commune au centre de son chef-lieu sont à 5°04 à l'Est de Greenwich et 36°45 hémisphère nord (BEHLOUL, 2017) (Voir Carte 9).

S'étendant sur une superficie de 3261.26km², et limitée :

- Au nord par la mer méditerranéenne
- Au sud par Oued ghir
- Au l'est Boukhalfa
- Au l'ouest par Toudja



Carte 9. Carte de situation de la ville de Bejaia. Source : (BEHLOUL, 2017)

3. Accessibilité

Bejaia offre toutes les infrastructures de transport et de communication essentiels au bon fonctionnement d'une ville, tel que : Gare routière, port et aéroport, gare ferroviaire... Etc. Elle est accessible par (SAADAOUI, 2019 p. 33)

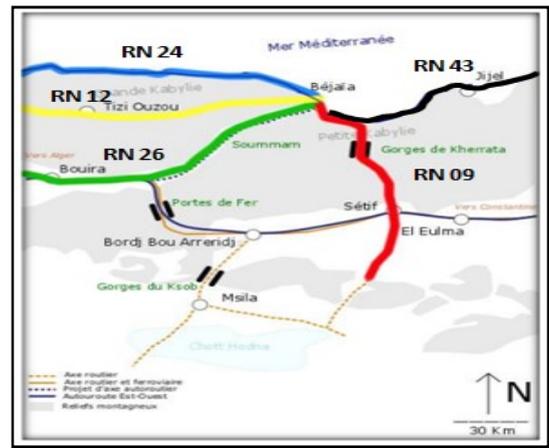
Voies maritimes : le port

Voies aérienne : L'aéroport Abane Ramdane(national et international)

Voies ferrées.

Réseaux routiers :

- La RN 09 reliant Bejaia à Sétif.
- La RN 12 reliant Bejaia à Alger passant par TiziOuzou.
- La RN 24 reliant Bejaia à Alger passant par le littoral.
- La RN 26 reliant Bejaia avec Bouira.
- La RN 43 qui relie Bejaia à Jijel.



Carte 10. Carte d'accessibilité à la ville de Bejaia. Source : (ARCHIDZ, 2013).

4. Le climat

Bejaia profite d'un climat de type méditerranéen, généralement avec des spécificités climatiques continentales en zone de montagnes. Il est doux et pluvieux en hiver; chaud et sec en été. Les vents dominants sont les vents du nord-ouest (marins) ; aussi le taux d'humidité varie selon les saisons, les altitudes et la continentalité. Sur les côtes, il varie entre 70%-80%. Il diminue à mesure qu'on s'éloigne de la mer et qu'on monte dans la montagne (SAADAOUI, 2019 p. 32).

5. Topographie et morphologie de la ville

Bejaia possède une situation géographique excellente favorisée par une richesse en paysage façonnée par la mer, le foret et les montagnes. Elle se compose morphologiquement de deux parties (BEHLOUL, 2017) (Voir Carte 11) :

- La partie haute : Relief très accidenté, sous forme d'un amphithéâtre dont la scène est la mer.

➤ Les montagnes (occupe 60% de la superficie) : Bejaia se spécifie par un paysage rocheux et montagneux. Elle présente une zone de contact entre trois chaînes montagneuses importantes :

- le massif des « Bibans » au Sud.

- le massif des « Babors » à l'Est.

- à l'ouest le massif du « Djurdjura » qui continue jusqu'au mont « Gouraya » qui se noie ensuite dans la mer.

- La partie basse : c'est une entité, relativement plate limitée par le piémont de Gouraya et les Babors.

➤ La plaine (occupe 30% de la surface) : Au Nord, Bejaia est limitée d'une plaine côtière, qui s'étend de la commune de Bejaia à la commune de Souk el Tnin sur une distance de 30km et une largeur de 4 km.

➤ Les cours d'eau : une des villes les plus riches en eaux, Bejaia est traversée par plusieurs oueds; le plus important est l'Oued Soummam, d'une longueur de 80 km séparant les deux ensembles montagneux (les Babors-Bibans du Djurdjura).

➤ La mer et les plages : le golfe de Bejaia contient de nombreuses belles plages et corniches de l'Algérie sur les deux côtes Est et Ouest, (exemples : sur la côte Ouest (Le sahel): la plage de Saket et Boulimat; sur la côte Est (Le saphir): la plage de Tichi et Melbou.



Carte 11. Carte de la morphologie de la ville de Bejaia. Source : Google earth, traitement auteurs, 2021.

6. Population

La population est rationnée sur le territoire communal de manière variable au regard de l'hétérogénéité du relief. La majorité de la population se focalise dans le centre urbain de Bejaia dans une proportion élevée qui reflète l'indice d'urbanisation. Pour l'année 2018, cette population a été estimée à environ 190 766 habitants au niveau de la commune de Bejaia. De part en part des caractères topographiques de la commune et du centre actif de la ville de Bejaia les densités de la population se distribuent de façon inéquitable et déséquilibrée (BEHLOUL, 2017).

7. Historique

Bejaia et sa région ont connu le passage de plusieurs civilisations au fil du temps. Depuis l'époque antique jusqu'à l'occupation française, chacune de ces périodes a pu laisser ses empreintes qui ont marquées la ville par des faits urbains dont quelques-uns subsistent à nos jours (Voir tableau 3).

Tableau 3. L'évolution historique de la ville de Bejaia. Auteurs, 2021 selon (CHABOUNE, et al., 2018), (IKNI, 2018).

La période phénicienne

L'ère phénicienne :

-Première occupation humaine à Bejaia, date du 7eme siècle av JC,

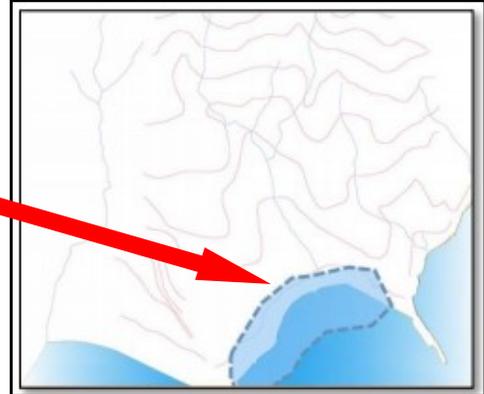
-L'installation des phéniciens le long de la côte nord de l'Afrique était séquencée de 30 à 40 Km, pour éviter la navigation nocturne.

Superpositions sur la structure portante du sol

Les phéniciens se sont installés à Bejaia pour deux raisons :

L'existence des caps protecteurs (Cap Carbon et Cap Bouak)

La présence de la population (pour les échanges commerciaux)



Carte 12. Bejaia à l'époque phénicienne (7eme S AV JC). Source : (IKNI, 2018 p. 4).

La période Romaine: Saladae (III av JC)

Les faits urbains:

La ville fut confinée dans une muraille d'environ 3km, percée par quatre portes (assurant les liaisons et les échanges avec l'extérieur).

Aménagement d'un port.

Construction de certains édifices importants: temple, aqueduc...

● Stratification sur le comptoir phénicien

■ Construction de remparts superposés sur la structure portante de sol

■ Deux axes structurant (Decumanus et Cardo) au centre matérialisé

■ par un Forum

■ Remparts articulé par des portes



Carte 13. Bejaia à l'époque romaine (33 AV JC). Source : (IKNI, 2018 p. 5)

La période Hammadite et Almohade: (1067 1152)

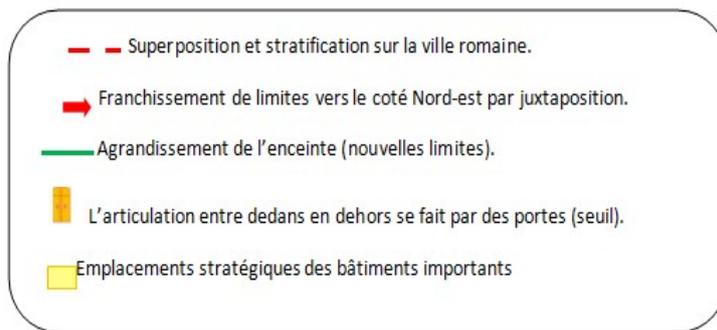
Les faits urbains:

Elargissement du mur de l'enceinte avec création de nouvelles portes urbaines, le nombre de porte à six.

Construction de palais et de mosquées et aménagement de jardins.

Construction de forts.

Edification de la casbah (Almohade).



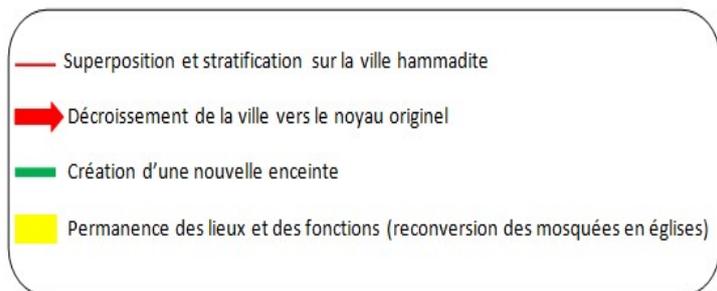
Carte 14.La ville Hammadite à Bejaia .Source : (IKNI, 2018 p. 5)

La période Espagnole : Buggia (1510 – 1555)

Destruction massive de tout symbole représentant la civilisation musulmane.

La ville a vu une décroissance vers le noyau originel limité par l'enceinte.

Edification de forts supplémentaires (Barral, Gouraya, Abdelkader, Casbah).



Carte 15.Bejaia à l'époque espagnole. Source : (IKNI, 2018 p. 6).

La période Turc ; El Medina : (1555-1833)

Tissu densifié et franchissant de l'enceinte espagnol.

Hiérarchisation de la distribution (rue, ruelle, impasse...).

Insertion d'axes importants matérialisés par des mosquées et des marchés (notion de centralité).



Carte 16. Bejaia à l'époque Turque.
Source: (IKNI, 2018 p. 6)

La période coloniale

- **Intervention intra-muros 1833-1871:**

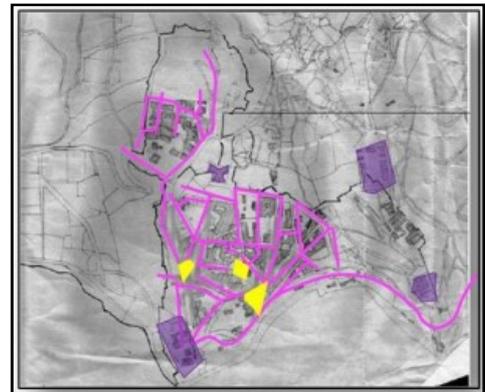
Réduction de l'enceinte de la ville.

Restructuration du tissu précolonial et mise en valeur de l'espace public.

Elargissement de voies.

Tracé urbain d'une trame régulière, organisé autour de deux moments importants de la ville (la place de l'arsenal ex-souk turque et la place Lumumba sur l'emplacement de l'église).

- Restructuration du tissu urbain selon le plan haussmannien superposé sur le tissu turc
- L'insertion des rues importantes matérialisées par des places.



Carte 17. Restructuration du plan cadastral de Bejaia 1871. Source : (IKNI, 2018 p. 8)

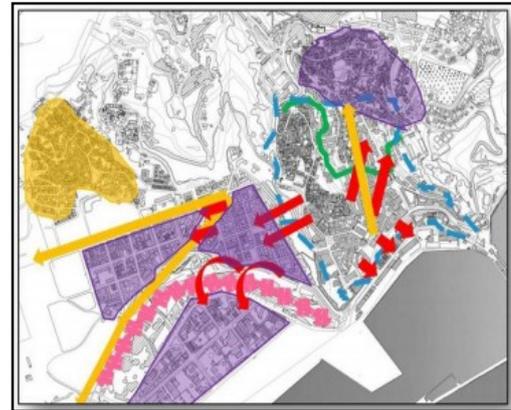
• Intervention extra-muros 1871-1962:

L'élargissement du port (remblais important qui fera reculer la mer de 50m) et sa réorganisation en trois grandes parties.

Extension de la ville sur la plaine grâce à l'avancement des chemins de fer (prison, gare, hôpital Franz Fanon, théâtre,...).

La première extension sur la plaine et la seconde se fera par la place de square (jardin) dotée de l'église saint Thérèse ainsi que la création de la place GUEYDON à l'échelle de la ville. Située au centre du noyau historique.

-  Densification et extension de la ville vers le côté ouest et l nord suivant deux axes de croissance (ancien chemin d'exploitation agricole et la rue du Vieillard).
-  Superposition et stratification sur la trame agricole.
-  Franchissement des limites de l'Ouest (rivières d'Afrique du nord) des bois sacrés.



Carte 18. Plan cadastral de Bejaia 1920. Source : (IKNI, 2018 p. 10).

La période poste coloniale

• Entre 1962 et 1974

La réinterprétation de l'espace urbain et l'émergence du tissu urbain anarchique engendré par l'exode rural.

• Entre 1974 et 1990

Urbanisation accentuée le long du parcours agricole.

Réalisation d'une zone administrative vers l'ouest et aussi des zones d'habitations urbaines nouvelles telles que les ZHUN Sidi Ahmed, Ihaddaden, à ce moment on parle que d'espaces résiduels « dit espaces verts ».



Carte 19. L'emplacement des barres du plan de Constantine à Bejaia. Source : (IKNI, 2018 p. 11).

8. Synthèse

Bejaia est connue pour être une localité privilégiée du pays qui recèle des potentialités diverses citons qu'elle présente un berceau de plusieurs cultures urbaines, la diversité de son paysage, elle profite également d'un réseau routier riche qui favorise l'accessibilité à ses différentes régions. Elle possède plusieurs ressources (tels que la présence du port, les activités industrielles) participant à son développement économique et faisant d'elle un pôle attractif qui abrite de multiples services, équipements et commerces permettant d'assurer une mixité de tous les usagers du territoire au cœur de la ville. En dépit de toutes ces dispositions, la ville de Bejaia fait objet de plusieurs défaillances qui nuisent à son image et son fonctionnement généralement liées à son tissu urbain. En effet, ce dernier souffre de problèmes majeurs tels que l'apparition de nouvelles extensions anarchiques, l'organisation non-réfléchie de ses espaces et les conditions urbaines actuelles qui n'arrivent pas à répondre aux besoins de la population.

9. Exemples d'espaces publics à Bejaia



Carte 20. Carte illustrant la situation de quelques espaces publics dans la ville de Bejaia. Source : Google earth, traitement auteurs, 2021.

Tableau 4. Tableau des espaces publics à Bejaia. Selon auteurs, 2021.

Le square Pasteur	
<p>Un jardin situé au plein centre de la ville qui date de l'époque coloniale ; il est limité par la rue de Liberté et deux rues secondaires dont chacune de ses bordures est matérialisée par un portail ce qui lui assure une bonne accessibilité. Il occupe une forme organique qui tend vers le triangle d'une surface de 3000 m² avec un plan aménagé au tour d'un noyau qui abrite la statue du Zéphyr.</p> <p>Ce square est caractérisé par une végétation incontestable composée essentiellement d'arbustes à fleurs qui borde ses allées pavées et équipées de bancs et deux sources d'eaux.</p>	 <p>Figure 70. Square Pasteurs. Source : prise par auteurs, 2021.</p>
La place 1^{er} Novembre	
<p>C'est une place nommée sur l'Amiral comte Louis Henri de Gueydon et située au centre du noyau historique, elle est formée d'une parcelle trapézoïdale en créant une terrasse comprise entre deux édifices : la Banque centrale et l'hôtel de ville tout en profitant d'une vue panoramique en balcon sur la mer. Elle est placée en hauteur de 20m dont cette dénivellée permet d'aménager des espaces sous terrains.</p> <p>La place dispose de plusieurs activités à l'échelle de la ville ainsi que des activités de consommations ; elle est dotée d'un aménagement simple qui se compose d'installation de quelques bancs publics et des arbres plantés de type Ficus.</p>	 <p>Figure 71. La place 1er Novembre. Source : (AOUCICHE, 2019)</p>

La place SaidMekbel

Un espace public à vocation sociale et politique situé au cœur de la ville tout en face du siège de la wilaya et au bord de l'axe important « la rue de la Liberté ». La place porte le nom d'écrivain et journaliste Said Mekbel et pour rendre hommage à sa personnalité une statue en bronze y'est installé au centre.

Elle est aménagée par des bancs disposés tout autour de son périmètre circulaire couvert de deux courbures qui servent d'abri pour les visiteurs.



Figure 72. La place Said Mekbel. Source : prise par auteurs, 2021.

La brise de mer

Une promenade localisée au pied de l'ancienne ville et près de la zone urbaine de la ville de Bejaia, la brise de mer s'étale sur une

esplanade de 600 m (allant du port de pêche au port pétrolier) de longueur 70 m de largeur en moyen. Elle est bordée d'activités commerciales telles que des cafétérias, des pizzerias et des petits restaurants avec un aménagement simple constitué de bancs et des jeux pour enfants.



Figure 73. La brise de mer. Source : (BECHIR, 2016)

La gare routière

La gare routière est localisée à l'entrée de la ville

de Bejaia et s'étale sur une surface de 4,3 394 Ha dont 2100 m² bâties. Elle reçoit un flux important de voyageurs locaux entre visiteurs, travailleurs, étudiants...etc. En ce qui concerne l'espace non bâti et public de la gare s'étend sur une superficie très importante mais ne pas fait preuve d'un traitement spécial et étudié à l'égard de son aménagement anarchique qui n'attire pas les visiteurs.



Figure 74. La gare routière de Bejaia.

Source:(WAHEB, 2014)

La rue de la Liberté

Une artère structurante située au centre de la ville et ponctuée à son début par le square Pasteur, et par le rond-point Naceria à sa fin. Elle est caractérisée par un flux mécanique et piéton très important parce qu'elle relie le noyau historique au reste de la ville et grâce à la présence des équipements administratifs et les activités commerciales aux RDC des habitats collectifs.



Figure 75. La rue de la liberté. Source : prise par auteurs, 2021.

Le boulevard Soummam

Une rue principale située à l'entrée de la ville relie entre la route nationale N09 et le boulevard de Moulay Ennacer. Elle est caractérisée par un flux mécanique très élevé vu qu'elle desservit la gare routière ; ses parois sont composées de clôture et façades d'habitats individuels d'une rive et des façades d'habitat collectif (présence d'activités commerciales au RDC) de l'autre rive.



Figure 76. Boulevard Soummam. Source : prise par auteurs, 2021.

10. Synthèse liée aux espaces publics de Bejaia

En somme, les espaces publics de Bejaia se diversifient par leurs typologies et leurs caractéristiques tout en profitant des localisations stratégiques et des surfaces considérables de la ville ; par ailleurs l'état de ces espaces et leur conception étaient critiqués par plusieurs travaux de recherches précédemment réalisés par des étudiants d'architecture de l'université de Bejaia tel que le mémoire de recherche auquel nous nous sommes référé sous l'intitulé « le mobilier urbain et tourisme durable » et réalisé par Yahia OUARAT et Yasmine OUARET en 2017 ; à travers l'analyse détaillée de ces espaces précisément sur le mobilier urbain ils sont arrivés à identifier leurs problèmes et constater que ce dernier n'arrive pas à répondre aux simples besoins des citoyens à savoir le fait de s'abriter en cas de pluie ou de soleil, de s'asseoir si on a envie de se reposer ou de profiter des paysages confortablement. D'après leurs résultats et une observation globale de l'état actuelle de ces espaces publics nous déduisons que ces lieux n'arrivent pas à atteindre l'image urbaine acceptable et causent ainsi un désintéressement de la part des usagers de la ville. En dernier les espaces publics à Bejaia doivent connaître un changement pour atteindre une qualité urbaine et architecturale qui attire les usagers ainsi que mettre en avant une image approprié de la ville.

Section 02 : Analyse du site d'intervention et proposition d'intervention urbaine

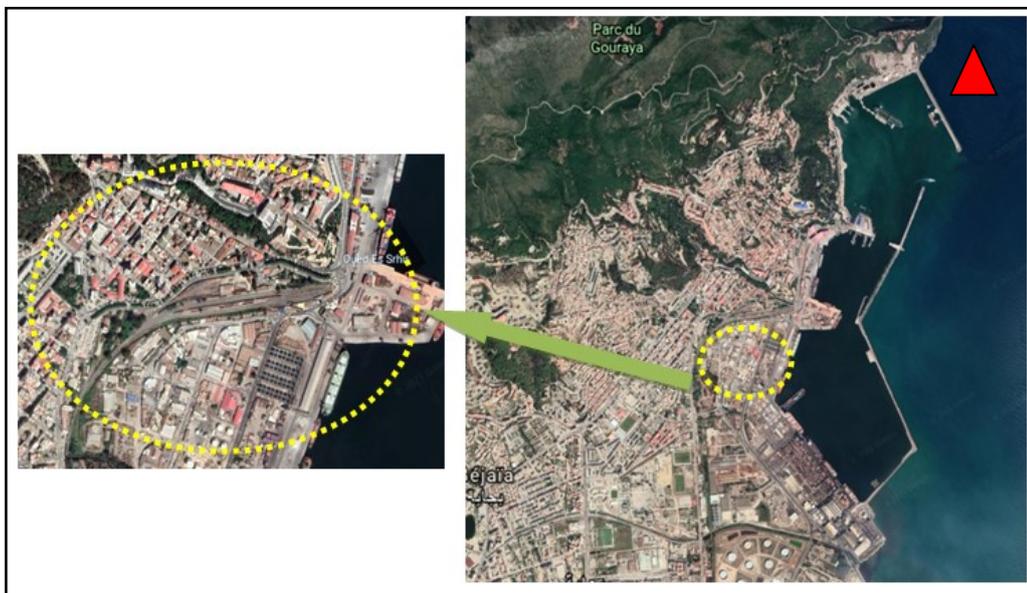
1. Contexte physique du site d'intervention

1.1 Présentation du site d'intervention

Notre aire d'étude est un morceau du tissu urbain situé au cœur de la ville, occupe une position stratégique du fait qu'il revendique un seuil transitoire entre la haute ville et sa partie plane tout en étant un espace riche en cachet architectural patrimonial, composite par la multiplicité des activités et desservi par les différents moyens de transports de la ville.

1.2 Situation du site d'intervention

Notre site d'intervention nommé Lqods fait partie de l'entité la plaine qui se situe dans le côté Sud – Ouest du noyau historique ; il est traversé par un axe routier important « boulevard Mustapha Ben Boulaid » qui présente l'extension du boulevard Moulay Ennacer connectant la gare routière, la gare ferroviaire et le port passant par notre site. La rue Khelfellah assure la liaison entre boulevard Moulay Ennacer et la rue de la liberté, qui représente un autre axe important. Le site est en contact direct avec l'arrière port de Bejaïa dans la partie sud, et le bois sacré au nord, à l'est par la cité Tobbal et à l'ouest par la cité des Babours.



Carte 21. Carte de situation du site par rapport à la ville. Source Google earth, traitement auteurs, 2021.

1.3 La justification du choix

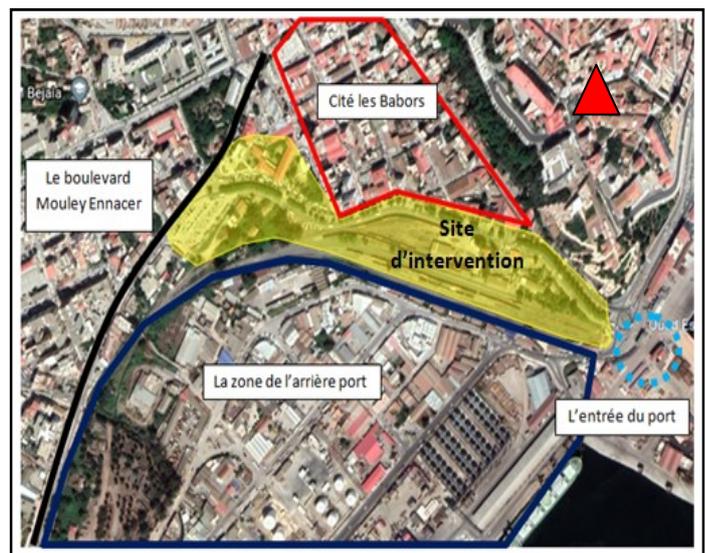
Le choix est porté sur ce périmètre «Lqods» au niveau de la ville de Béjaïa, nous avons été motivés par les critères suivants :

1. De part sa situation stratégique au cœur du tissu urbain de la ville, c'est un passage important pour les visiteurs et les touristes.
2. Sa proximité considérable du noyau historique qui fait de lui un pont reliant avec le reste de la ville.
3. La présence de multiples activités animant le site tel que les commerces, le transport (bus et gare ferroviaire), placette, école.
4. Le site est un endroit parmi les plus fréquenté par les transports de la ville et ça revient à la présence de l'arrêt de bus, l'arrêt des taxis et la gare ferroviaire.
5. Le site a subi une dégradation au fil du temps, ce qui a impacté négativement son image et son attractivité.
6. Le sentiment d'insécurité généré lors de la fréquentation du site particulièrement du côté de la gare ferroviaire.
7. Du point de vue de son aménagement, il n'est plus à la mesure d'être un environnement de qualité pour les usagers.

1.4 La délimitation du site

Notre site est délimité par :

- Du nord par cité les Babors et le bois sacré.
- Du sud par la zone de l'arrière port.
- De l'est par l'entrée du port.
- De l'ouest par le boulevard Moulay Ennacer.



Carte 22. Carte de délimitation du site d'intervention.
Source : Google Earth, traitement auteurs, 2021.

1.5 La justification de la délimitation

Afin d'aboutir à une bonne délimitation pour notre site d'intervention, nous nous sommes basés sur les critères suivants :

1. Les limites du périmètre de notre site correspondent à la zone d'impact des espaces publics choisis pour l'intervention.
2. La sensibilité des zones limitrophes qui bandent la surface du site ; au nord une zone d'habitat dense avec la dominance des activités commerciales et au sud par la zone portuaire.
3. Sa situation centrale qui fait de lui un couloir de passage pour plusieurs réseaux de circulation.
4. Existence du foncier à l'abandon qui nécessite une réflexion de notre part.

2. Les méthodes d'analyse

2.1 Choix des méthodes d'analyses

L'analyse urbaine présente une étape primordiale du processus de projection urbaine. Cependant, l'urbain étant un sujet composite, les méthodes et les approches se diversifient par rapport à la multiplicité des objets traités et des finalités visées (**BENYOUCEF, 2015**). Notre recherche s'attaque aux espaces publics et ses derniers nécessitent une analyse profonde afin de décortiquer leur composition, comprendre leurs aspects et cerner leurs interactions avec leur environnement ; en conséquence nous avons opté pour une démarche basée sur l'usage de la méthode de « Bentley et Al », la méthode typo-morphologique ainsi que l'observation qui s'avèrent les plus appropriées pour répondre à nos objectifs d'analyse.

2.2 La méthode Bentley et Al

2.2.1 Présentation de la méthode « Bentley et Al »

La méthode « Bentley et Al » est une méthode pratique qui permet d'analyser la ville d'une manière précise sur les différentes échelles urbaines, elle est connue sous le nom de la « méthode des cinq architectes » qui sont (Ian Bentley, Alan Alcock, Paul Murrain, Sue McGlynn et Graham Smith). Son apparition vient en réponse à l'architecture moderne, critiquée inhumaine et répressive qui a négligé le volet social. Cette méthode consiste à ramener la ville à l'échelle de l'homme et donc du social, en se basant sur la perception de l'homme et de son environnement immédiat (**BENTLEY, et al., 1985**).

2.2.2 Justification du choix de la méthode

1-Son rôle très important dans la lecture de la ville et la conception des espaces.

2-Une analyse qui vise à mesurer de manière qualitative la capacité d'un espace public à répondre aux besoins des utilisateurs.

4-L'importance qu'elle porte pour le côté social dont ce dernier fait preuve d'un pilier dans la fabrique de l'espace public.

4-Elle permet d'identifier les problèmes au sein l'organisation spatiale, la hiérarchie des voies et la répartition des équipements.

2.2.3 Les concepts de la méthode

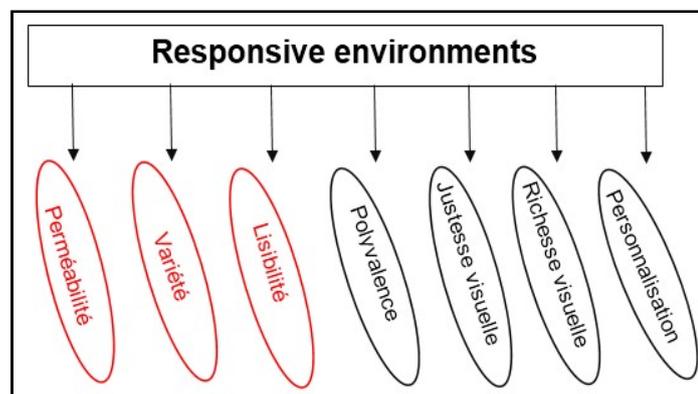


Figure 77. Schéma des concepts de la méthode Bentley et Al. Source : Auteurs.

En ce qui concerne notre analyse nous avons choisi les trois concepts qui s'intéressent exclusivement à l'espace urbain ; et sont les suivants :

2.2.3.1 La perméabilité

La perméabilité est définie comme étant la qualité d'accès aux lieux, la possibilité de faire des choix et d'en anticiper les connectivités. Elle se concrétise par la multiplicité d'accès et de déplacement tout en étant physique ou visuelle. La hiérarchisation des voies, le niveau de ségrégation des secteurs ou encore la dimension des îlots sont tous des éléments à considérer dans l'analyse de la perméabilité d'un tissu (ATTAR, 2018).

Dans le but de :

1-Comprendre la logique de perméabilité dans notre site, soulever ses faiblesses et déterminer la disposition des voies et des ilots.

2-Identifier l'accessibilité des espaces, le choix du système de rues et d'ilots.

3-Renforcer la connectivité entre les espaces publics et les ilots avoisinants dans le but de les rendre repérables.

- **Perméabilité et espace public**

La perméabilité de tout système d'espace public dépend du nombre d'itinéraires alternatifs proposés à partir d'un point vers un autre. Mais ces alternatives doivent être visibles, sinon seules les personnes qui connaissent déjà la région peuvent profiter-en ; la perméabilité visuelle est donc également importante (BENTLEY, et al., 1985).

- **La perméabilité physique**

Elle s'exécute premièrement à l'entrée d'un espace (bâtiment ou jardin), et elle permet l'enrichissement de l'aspect spatial ou l'on précise que le traitement de l'entrée influence fortement la perception de l'espace. A travers la concrétisation de cette perméabilité l'utilisateur sera apte à assimiler que l'espace est abordable et intelligible (BENTLEY, et al., 1985).

- **La perméabilité visuelle**

Ce concept sert à définir l'orientation et permet de se conduire vers l'espace visé. La perméabilité visuelle dans l'espace public ou privé permet de s'enrichir en terme sensoriel, mais il ne faut pas que cette perméabilité atteigne un degré élevé car elle brouille la distinction vitale (BENTLEY, et al., 1985).

2.2.3.2 La lisibilité

La lisibilité est basée sur la capacité d'une personne de pouvoir se construire une carte mentale de l'espace environnant qu'elle fréquente et même surtout pour les gens provenant d'ailleurs. Elle dépend globalement de la forme de l'environnement et des activités qu'elle accueille ; ainsi, un lieu porteur d'identité permet une bonne et rapide impression du lieu. Afin de l'analyser, Bentley se base sur les 5 éléments physiques de l'espace urbain lisible de Kevin Lynch : les quartiers, les voies, les nœuds, les repères et les limites (BENTLEY, et al., 1985).

- **Les éléments de la lisibilité (ATTAR, 2018)**

Les voies : sont les canaux de mouvement le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement ou potentiellement.

Les limites : sont les éléments linéaires non utilisés par l'utilisateur et elles sont considérées comme références latérales.

Les quartiers : sont des portions de la ville assez grandes, reconnaissables comme ayant des caractères d'identification particuliers.

Les nœuds : sont des points focaux, tels que les jonctions de voies. Leur valeur est liée à l'ampleur des voies et des édifices adjacents.

Les points de repères : sont des références ponctuelles qui aident les usagers à se positionner durant leur déplacement, et de s'orienter en cas où ils se perdent.

Dans le but de :

1. Evaluer la qualité de compréhension du site et sa capacité d'être lisible par les usagers à travers la lecture de son image globale.
2. Organiser la perception des espaces publics au sein du site et créer une cohérence entre les formes et leurs pratiques spatiales.
3. Penser à clarifier l'image des espaces auprès des usagers à travers l'amélioration de leur configuration physique.

2.2.3.3 La variété

Selon Bentley (et al.) la variété est l'aptitude d'un espace à accorder un choix d'expériences grâce à sa perméabilité ; ceci entraîne une variété d'usages, de formes, de typologies et de significations. Bien entendu qu'avec la variété d'usages on fait appel à des personnes variées à des temps variés pour des raisons variées. Cette richesse perceptuelle offre des endroits avec divers possibilités d'interprétations ; cependant il est nécessaire que ces espaces soient accessibles par différentes formes de mobilité et être proposés à une gamme complète de prix et d'âge (BENTLEY, et al., 1985).

Comment maximiser la variété

La variété des utilisations qu'un projet peut prendre en charge dépend de trois facteurs principaux:

1-L'éventail des activités qui souhaitent s'y implanter principalement celles qui sont sous la demande.

2- la possibilité de fournir un espace abordable pour accueillir ces activités.

3- Prendre en charge les parties où il existe une interaction positive entre les différentes activités (BENTLEY, et al., 1985).

Dans le but de :

1-Vérifier le degré de variété dans le site et démontrer les différentes activités présentes.

2-Déterminer les besoins et définir les contraintes d'incompatibilités des usages.

3-Augmenter la variété par l'injection des activités efficaces afin de rendre les espaces animés et attractifs.

2.3 La méthode typo-morphologiques

2.3.1 Présentation de la méthode

C'est une méthode d'analyse qui a vu le jour dans l'école d'architecture italienne en 1960 par les fondateurs (S. Muratori, A. Rossi, C. Aymonino, G. Caniggia). Elle provient d'un accord entre l'étude de la morphologie urbaine et celle de la typologie architecturale. La typo-morphologie traite la forme urbaine par les types d'édifices qui la compose et leur organisation suivant la trame viaire, c'est-à-dire penser en termes de rapports la forme urbaine (trame, parcellaires, limites, etc.) et la typologie de construction (position de bâti dans la parcelle, distributions internes, etc.) (BENYOUCEF, 2015).

Cette méthode était introduite en France par l'école d'architecture de Versailles (J. Castex, P. Panerai et J. Depaule) qui a simplifiée les concepts tirés de l'école italienne dans le but d'établir une démarche d'analyse constituée des concepts suivants (DAVID, et al., 2009) :

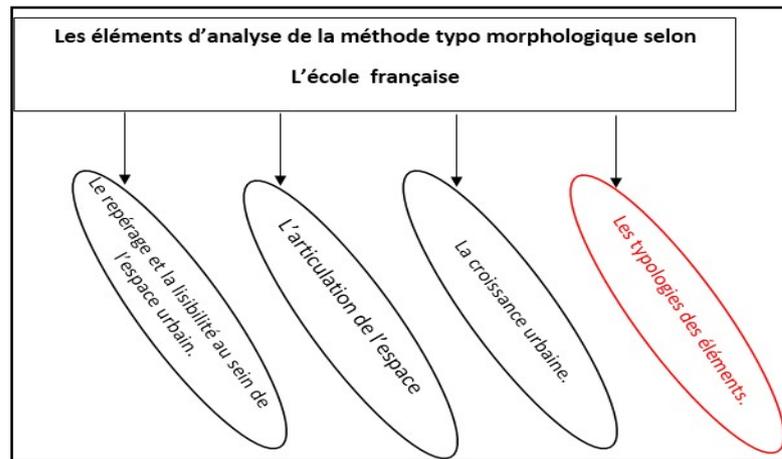


Figure 78. Schéma des concepts de la méthode typo-morphologique. Source : Auteurs.

2.3.2 Justification du choix

- Elle met en évidence l'interaction entre la structure physique de la ville, composée de réseau de voirie et de l'ensemble du bâti avec les activités qui s'y déroulent.
- Révèle la relation dialectique qui existe entre la forme urbaine et ses acteurs (producteurs, usagers...etc.).
- C'est une analyse qui s'intéresse à la configuration morphologique des espaces libres.

Dans le cas de notre cas étude nous nous sommes basés sur l'élément suivant :

- **La typologie des éléments**

C'est un instrument qui permet l'étude des faits urbains à travers une description détaillée des éléments de l'environnement (la typologie des bâtiments et la typologie des éléments non-bâti) puis leur classification raisonnée ce qui implique la compréhension de l'architecture dans un tissu (DAVID, et al., 2009).

Dans le but de :

1-Lire la disposition spatiale des espaces ainsi que leurs positions et leurs liaisons les uns par rapport aux autres et par rapport au cadre bâti.

2-Définir les propriétés des espaces publics du site et évaluer leur qualité afin de développer une réflexion sur le mode d'intervention.

2.4 L'observation

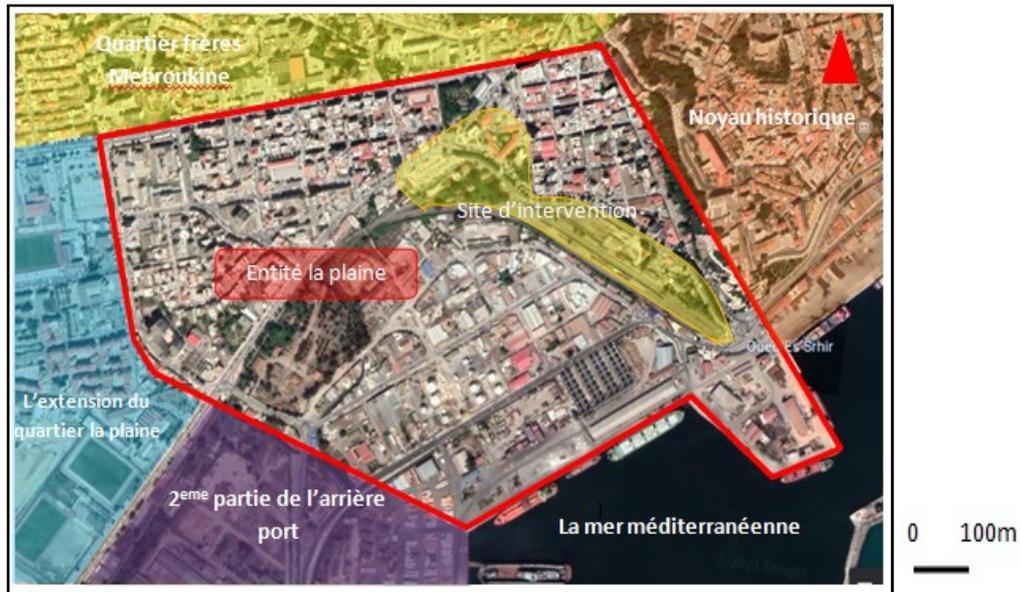
Dans le cas de cet analyse nous avons eu recours à l'utilisation de la technique de l'observation en situation, afin d'explorer et décrire l'aire d'étude d'un côté et d'un autre coté recueillir les informations sur les attitudes d'appropriation des espaces publics du site et évaluer leurs qualités. Cette technique est une pratique sociale avant d'être une méthode scientifique, qui permet d'observer un groupe de façon directive pour faire un prélèvement qualitatif en vue de comprendre les attitudes et les comportements (DABACHE, 2014). Nous avons réalisé des visites sur site afin d'identifier les comportements des usagers et leurs fréquentation des lieux dans différents moments de la journée (8.30h/ 12h/ 17h) ; ces observations ont été accompagnées par la prise d'une série de photos et des discussions avec les utilisateurs au sein des différents espaces publics choisis.

3. Application des méthodes d'analyse et résultats

3.1 Analyse de l'environnement immédiat

Le périmètre d'étude est délimité (Voir Carte 23) :

- Du côté nord par le quartier Frères Mebroukine qui présente une zone principalement résidentielle et contenant quelques équipements administratifs.
- Du coté est par le noyau historique abritant plusieurs monuments touristiques.
- Du coté nord-ouest par l'extension du quartier la pleine constituée d'habitats individuels et collectifs en présence d'équipements sportifs.
- Du côté sud par la mer méditerranéenne.



Carte 23. Carte d'environnement immédiat. Source: Google Earth, traitement auteurs, 2021

3.1.1 L'accessibilité

L'accès au périmètre d'étude est assuré par plusieurs moments d'échelles différentes, d'où les trois principaux se situent successivement sur le boulevard Mouley Ennacer, sur le boulevard des Frères Amrani et à partir de la voie ferrée ; Il est doté de plusieurs autres accès secondaires qui ponctuent l'axe boulevard Mustapha Ben Boulaid à partir du quartier les Babors.



Carte 24. Carte d'accessibilité du site. Source : Google Earth, traitement auteurs, 2021.

Le site est suffisamment accessible par les quartiers avoisinants parce qu'il est entouré de plusieurs percées et près des nœuds importants qui permettent la circulation mais malgré leurs présence elles ne sont pas marquées ni valorisées surtout du côté de la gare ferroviaire.

3.1.2 Climat du site

- **Les vents**

Le site se trouve au bord de la mer méditerranéenne subissant les brises marines de l'est et du sud ; il est protégé des vents dominants par le mont Gouraya du nord et partiellement protégé de l'ouest par le mont Sidi Boudrahem (MERABET, et al., 2018).

- **L'ensoleillement**

Le site profite d'un bon ensoleillement durant toute l'année grâce à sa position exposée direct au sud mais cela nécessite d'envisager des protections contre le soleil surtout pendant l'été (MERABET, et al., 2018).



Carte 25. Carte de climatologie du site. Source : Google Earth, traitement auteurs, 2021.

3.1.3 Topographie

Le site d'intervention avec sa forme linéaire constitue le début de la plaine, il est d'une configuration relativement plate (pente 2.1%) situé au pied d'une pente moyenne de 14% (Voir Carte 26).



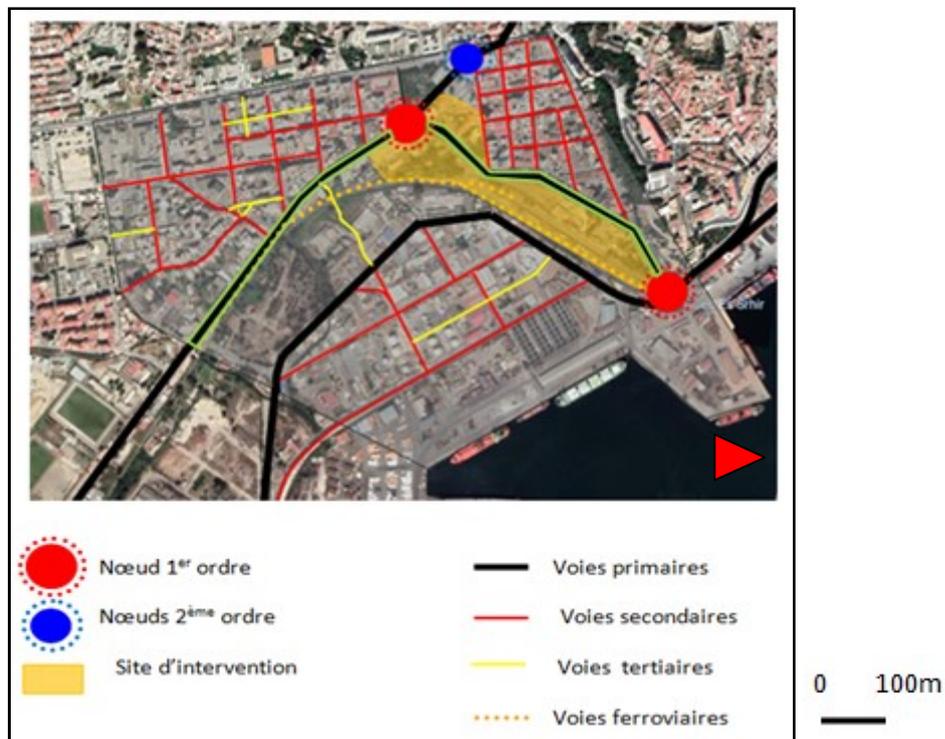
Carte 26. Carte topographique du site. Source: Google Earth et traitement auteurs, 2021.

3.2 Application de la méthode Bentley et Al

Cette partie s'attarde sur l'application des méthodes d'analyse choisies précédemment :

3.2.1 La lisibilité dans le site

3.2.1.1 Les voies



Carte 27. Carte du système viaire et des nœuds. Source : Google earth, traitement auteurs, 2021

Le site est desservi par plusieurs voies de différentes hiérarchies allant des voies principales aux voies secondaires selon un tracé viaire orthogonal régulier ou irrégulier ainsi que la présence d'une voie ferroviaire (Voir Carte 27).

- **Les voies principales**

Le boulevard Mouley Ennacer

Une voie structurante qui assure la liaison de notre site avec la cité Tobbal et la gare routière car elle présente une extension linéaire du Boulevard Soummam. C'est un axe à double sens avec une largeur de 20m devisé en deux chaussées par un terre-plein central de 1.5m et bordée par les trottoirs de différentes dimensions 2.5m d'un coté et 4 m de l'autre; les deux parois du boulevard sont constituées :

La première : des immeubles qui ne dépassent pas les R+5 abritant des activités commerciale aux RDC.

La deuxième : des locaux commerciaux en RDC avec une dominance de l'activité restauration et ponctuée a sa fin par l'espace de l'ancienne gare routière utilisée actuellement comme parking.

Cette voie est caractérisée par un flux mécanique important emprunté par les différentes lignes de transports en communs de la ville tout en reliant la ville avec le noyau historique.



Figure 79.Boulevard Mouley Ennacer. Source : Prise, traitement auteurs, 2021

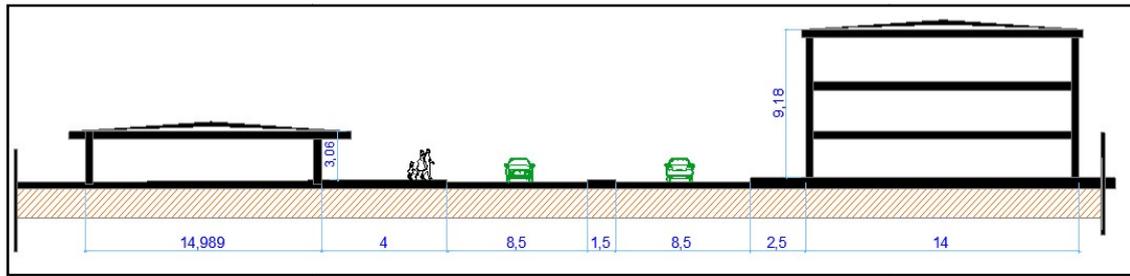


Figure 80. Coupe schématique du boulevard. Source: ARCHICAD, auteurs, 2021.

Synthèse

Boulevard Mouley Ennacer	
Les points forts	<ul style="list-style-type: none"> -Sa position stratégique par rapport à la ville où il relie le noyau historique et la plaine. -Présence de l'éclairage public au long du boulevard. -Alignement des parois et la concordance de leur hauteur avec la largeur de la voie.
Les points faibles	<ul style="list-style-type: none"> -Dégradation des trottoirs qui se voit dans l'hétérogénéité de revêtement (mélange entre béton et pavés). -Absence de mobilier urbain tel que les bancs et manque de végétation. -Absence de d'une piste cyclable ou nous avons observé des cyclistes qui partagent la voie avec les véhicules. -Problème de fluidité de circulation surtout lors des heures de pointes qui se manifeste en longue file de voitures et bus trouvant d'énormes difficultés pour traverser l'entrée du boulevard. -Manque d'espaces de stationnement (présence de véhicules encombrant la circulation au long du boulevard). -Un déséquilibre entre les deux cotés du boulevard en termes de gabarits et d'animations.

- *Le boulevard Mustapha Ben Boulaid*

Une artère importante qui traverse le site résultant de la réhabilitation d'un ancien parcours délimitant la ville précoloniale (MERABET, et al., 2018), elle est caractérisée d'une forme linéaire irrégulière et d'une largeur de 33m (schéma) divisé par un terreplein centrale 10m implanté de palmiers et d'arbre de Ficus. Le boulevard est ponctué par deux moments forts de la ville marqué par le rond point du port et la place de la Stèle en assurant l'articulation entre l'ancienne ville et les quartiers de la plaine.

Ses deux parois sont constituées de :

-La première : caractérisée par des bâtiments (habitats qui abritent des activités commerciales au RDC et des équipements publics d'un gabarit allant de R+1 à R+7, et les deux placettes.

-La deuxième : non bâtie et matérialisé par la clôture de la gare ferroviaire qui assure l'alignement

-Le boulevard accueille un flux mécanique très élevé et généré par la présence de la gare ferroviaire, l'arrêt des taxis et les deux arrêts de bus.



Figure 81. Boulevard Mustapha Benboulaid. Source : Prise, traitement auteurs, 2021.

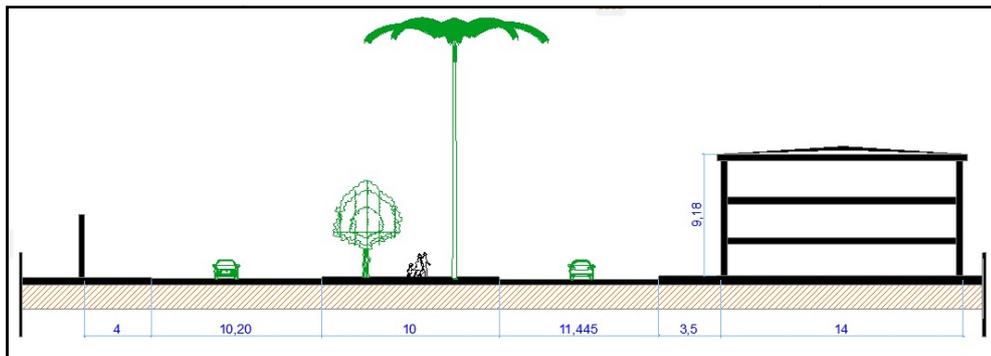


Figure 82.Coupe schématique du boulevard. Source : ARCHICAD, auteurs, 2021.



Figure 83.Terreplein central du boulevard. Source: Prises, traitement auteurs, 2021

Synthèse

Le boulevard Mustapha Ben Boulaid	
Les points forts	<ul style="list-style-type: none"> -La position stratégique du boulevard au long du site et sa proximité des nœuds importants. -La présence des palmiers au long du boulevard crée un microclimat. -Un parcours touristique menant vers la brise de mer et les vestiges historiques importants de la ville.
	<ul style="list-style-type: none"> -Dégradation de l'état des trottoirs et parfois son absence absolu. - La disposition non-réfléchi du mobilier urbain (une dizaine de

<p>Les points faibles</p>	<p>bancs uniquement sur le terreplein central).</p> <ul style="list-style-type: none">- La forme sinueuse du boulevard diminue la perméabilité visuelle et crée un sentiment d'insécurité.- Vétusté de l'état des arrêts sans présence des abris ni de bancs pour l'attente.- Une mauvaise appropriation des trottoirs par la présence des commerces informels ou le stationnement illégal.-Manque de signalisations qui se remarque dans l'absence du marquage au sol pour passage piéton et les personnes à mobilités réduites ainsi que les panneaux signalétiques.-Un déséquilibre d'appropriation entre les deux cotés du boulevard (l'une d'entre animée contrairement à celle du côté de la gare ferroviaire).
----------------------------------	---

La voie ferrée

Elle est située à limite sud de notre site et relie la ville avec le reste du territoire. Le chemin de fer fait objet d'une barrière physique entre la zone résidentielle et la zone extra-portuaires qui est complètement désintégré par rapport aux quartiers avoisinants.

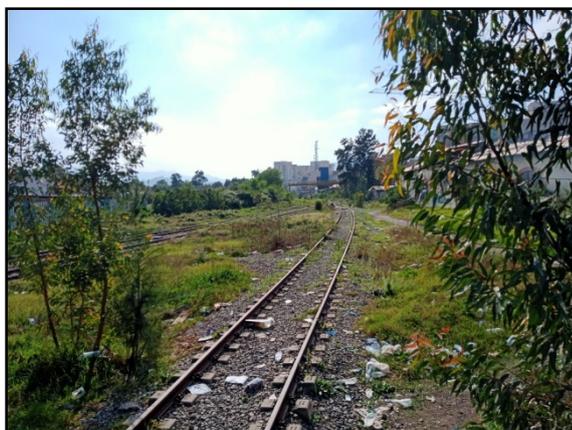


Figure 84.La voie ferrée de Bejaia. Source: Prise par auteurs, 2021.

Synthèse

Voie ferroviaire	
Les points forts	Une ligne de transport importante pour la ville.
Les points faibles	Les nuisances sonores. Manque d'aménagement du quai de la voie ferrée en particulier ce qui en relation avec le confort des voyageurs. Manque de signalisation.

- **Les voies secondaires**

C'est l'ensemble des voies qui desservent le site à partir des quartiers avoisinants et assurent une connectivité physique avec ce dernier ; elles forment un tracé viaire orthogonal dense avec une largeur moyenne de 6m (Voir Figure 85).

Ces rues accueillent un flux piéton important en parallèle avec un flux mécanique moyen générés par la dominance des commerces au long de leurs parois



Figure 85. Voies secondaires dans le quartier Les Babors. Source: Prise par auteurs, 2021.

Synthèse

Les voies secondaires	
Les points forts	-Assure la liaison entre deux des axes principaux avec le site ce qui renforce la perméabilité de ce dernier.
Les points faibles	-Les voies n'assument pas tous les flux convenablement à cause de leur étroitesse. -Trame viaire non hiérarchisé ce qui crée un sentiment d'égarement à l'intérieur des quartiers. -L'incompatibilité de la largeur de ces voies avec les gabarits des parois qui arrivent jusqu'à R+8 engendrant un sentiment de perturbation.

- **Les parcours raccourcis**

A partir de l'enquête effectuée sur le site nous avons repéré deux parcours raccourcis empruntés par les voyageurs et les employés du port car la gare ferroviaire n'est accessible qu'à partir d'un seul accès situé loin des arrêts de bus.



Figure 86. Raccourcis dans le site. Source : Prise par auteurs, 2021.

3.2.1.2 Les nœuds

Le site est marqué par trois nœuds de différentes hiérarchies en fonction de l'importance des voies qui se croisent ; nous citons :

- **Les nœuds du 1^{er} ordre**

Le nœud du port

C'est le carrefour du port situé à la limite est du site, il résulte de l'aboutissement du boulevard Mustapha Benboulaid, boulevard Frères Tifaoui, boulevard Frères Amrani et la rampe du port. Son diamètre de 18m lui permet d'accueillir un flux mécanique important qui se dirige dans de différentes directions surtout celui venant de l'ancienne ville. Autour du carrefour s'organisent des parois importantes formées de la façade du port de Bejaia et le fort de La Casbah.



Figure 87. Le carrefour du port.
Source : Prise par auteurs, 2021.

Ce carrefour est d'une grande importance car il gère suffisamment le flux véhiculaire reçu mais d'une autre part il est dépourvu d'éléments de sécurité piétonne vu l'absence de signalisation.

Le nœud du Mouley Ennacer

Il se situe à l'entrée ouest du site, issu du croisement de deux axes structurants : boulevard Mouley Ennacer, boulevard Mustapha Benboulaid et la rue Khelfellah. Avec un diamètre de 3m et ses parois constituées de la place de la Stèle, le square Pasteur et L'ex gare routière ce rond point présente une grande convergence de flux mécanique.

Malgré l'importance de ce nœud pour le site il reste incapable de fluidifier la circulation qu'il reçoit surtout pendant les heures de pointes, cela est dû à l'incompatibilité de ses dimensions et de sa matérialisation. Ainsi les angles de cette intersection sont insuffisamment valorisés en tant que des espaces publics importants dans la ville.



Figure 88. Le rondpoint de l'ex gare routière. Source : Prise par auteurs, 2021.

- **Le nœud 2^{ème} ordre**

Il se situe au nord du site à la sortie du quartier résidentiel Les Babors, il est né de la jonction de la rue Frères Meziani et l'avenue Touati Larbi, il est ponctué par la mosquée Ibn Badis et la présence des habitats collectifs dans ses parois. Le flux géré par cette intersection est moyen et suffisamment fluide.



Figure 89. Rond-point du quartier Les Babors. Source : Prise par auteurs, 2021.

Synthèse

Les nœuds	
Les points forts	<p>-Ces nœuds jouent un rôle primordial dans la congestion et la convergence déployant à l'intérieur du site.</p> <p>-Leurs positions stratégiques assurent l'interaction du site avec le noyau historique et le reste de la ville.</p>
Les points faibles	<p>-Les nœuds existants favorisent la lisibilité au niveau du site mais ils manquent d'expression visuelle et ça est du à la non mise en valeur (étroits, non aménagé, manque de signalisation, absence d'un traitement d'angles).</p>

3.2.1.3 Les limites

Le site d'intervention est limité par des limites physiques visibles et continues que nous citons (Voir Figure 90) :

- La voie ferrée au sud qui représente une limite impénétrable.
- Le port à l'est Le boulevard Mouley Ennacer à l'ouest représentant des limites ouvertes et visibles.
- Il est limité aussi par un écran de bâti (façade des bâtiments) au nord donnant sur le boulevard Mustapha Benboulaïd.

Ces limites participent à la compréhension de la délimitation du site d'une façon instinctive par la présence de la gare ferroviaire et l'écran bâti ; les limites mécaniques assurent la connectivité entre le site et son environnement et assurent l'orientation du flux.

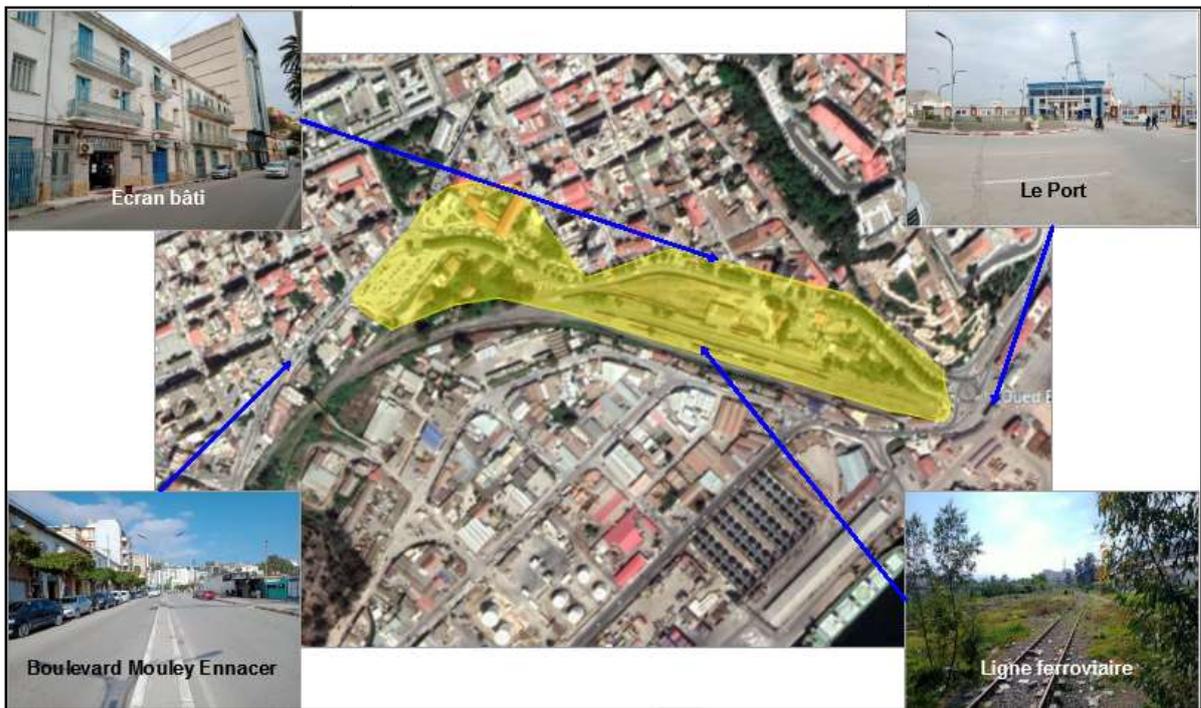


Figure 90. Les limites du site. Source : Prise, traitement auteurs, 2021.

3.2.1.4 Les points de repères

Le site dispose de différents repères importants dispersés au long d'un parcours linéaire ; ces derniers se présentent comme suite (Voir Figure 91) :

- **Le square pasteur** : situé près des limites ouest du site, un jardin public connu comme étant un repère considérable à l'échelle de la ville.
- **La place de La Stèle**: situé à l'entrée du site, elle est marquée par un élément ponctuel (la statue) d'une valeur symbolique qui renforce l'image du site.
- **La gare ferroviaire** : située au centre du site, considéré comme un repère grâce à sa singularité en matière de fonction (lieu de passage nécessaire pour les voyageurs), cette dernière assure l'identification du site.
- **Le Fort de la casbah de Bejaia** : situé aux limites est du site sur une dénivelée d'environ 19m, c'est un repère important pour le site car il recèle un caractère historique, identitaire et touristique.

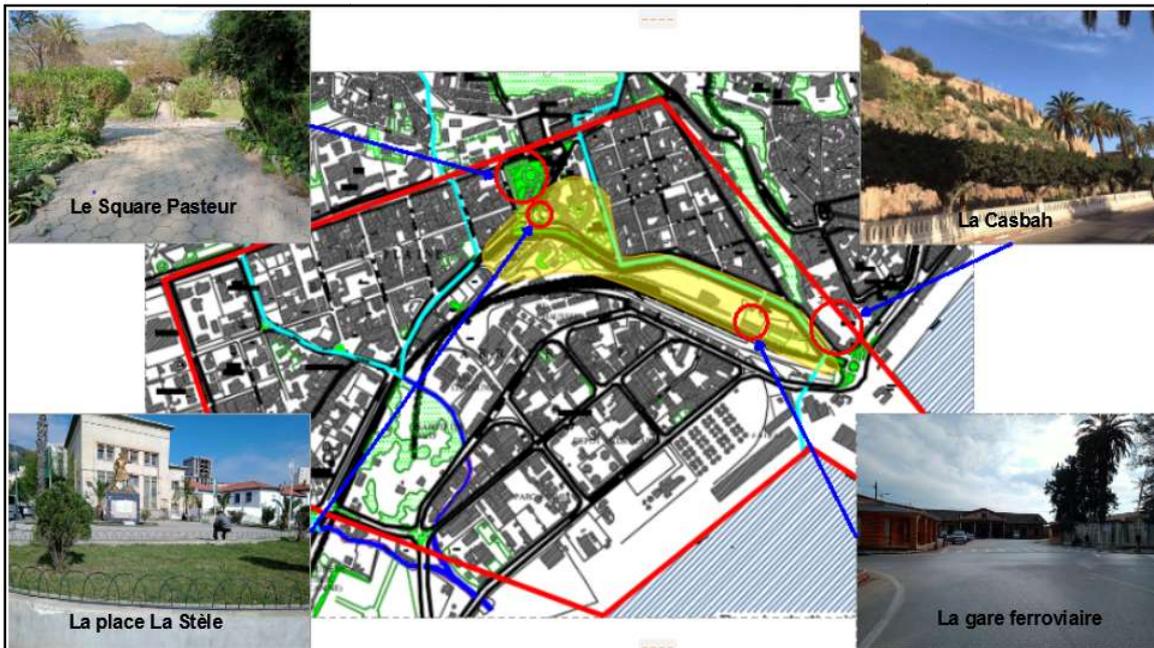


Figure 91. Les repères dans le site. Source : Prise, traitements auteurs, 2021.

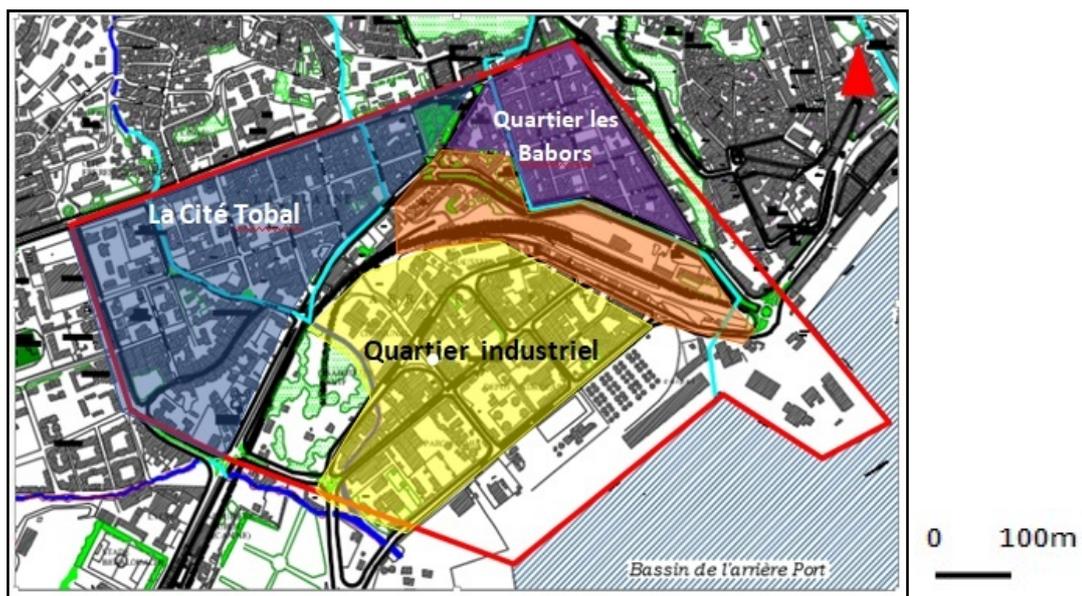
Synthèse

Les repères	
Les points forts	<p>Les repères évoqués précédemment occupent des espaces qui permettent aux usagers de se positionner durant leur parcours en leur donnant une sensation de se trouver quelque part.</p> <p>Une vision d'ensemble et une perméabilité visuelle considérable sont assurées grâce à ces repères.</p>
Les points faibles	<p>L'état et le manque d'aménagement de ces repères affaiblissent le degré de lisibilité.</p>

3.2.1.5 Les quartiers

Le site fait partie de l'entité la plaine qui est à son tour composé de quartiers dont on distingue :

- **Le premier quartier les Babors:** destiné aux habitats collectifs et individuels, connu pour sa vocation commerciale comme état un lieu public et mixte, nous remarquons dans ce quartier que les gabarits des constructions sont presque les mêmes et les voies suivent une organisation similaire.
- **Le deuxième quartier Cité Tobal:** destiné aux habitats collectifs et individuels avec la présence des équipements administratifs, de services et commerces injectés aux RDC des bâtiments. Dans ce quartier nous constatons une hétérogénéité au niveau du caractère extérieur des bâtiments (constructions datant de l'époque précoloniale à côté de l'insertion de nouveaux bâtiments moderne)
- **Le troisième quartier (quartier industriel) :** il abrite les équipements de l'arrière port; il se distingue par son caractère industriel et la présence des clôtures imperméables bordant les voies ce qui provoque la rupture de ce quartier avec les quartiers avoisinants.
- **Le site d'intervention** est entouré par les quartiers cités précédemment cependant il ne suit pas l'ordre de découpage de leurs tissus, il est dépourvu de la notion de l'ilot à cause du manque d'organisation ou l'on trouve des constructions insérées d'une manière anarchique et dissipé.



Carte 28. Carte des quartiers avoisinants. Source : Carte du PDAU de Bejaia, traitement auteurs, 2021.

Synthèse

Les quartiers de l'entité la plaine profitent d'une lisibilité fonctionnelle considérable (par rapport aux activités qui s'y déroulent) mais la lisibilité formelle reste discutable à cause de la confusion ressentie lors du déplacement à l'intérieur de ces quartiers ; nous déduisons aussi que le site d'intervention n'accorde pas une appartenance fonctionnelle et formelle bien définie à un des quartiers avoisinants.

Synthèse de la lisibilité

A partir de l'interférence des différents résultats aboutis en analysant les cinq éléments de la lisibilité dans le site nous constatons que ce dernier est riche en termes de supports visuels et tracés viaires qui contribuent à sa compréhension et sa visibilité. Toutefois, sa forme linéaire et étendue empêche le sentiment d'enclosure et défavorise le regroupement qui est une nécessité sociale dans les espaces publics ; en parallèle à ça, l'apparence des bâtiments sur le plan de la volumétrie, des proportions et de la matérialité affaiblit la lisibilité de site à partir des quartiers avoisinants nuisant la capacité de se repérer et accroît le sentiment d'insécurité pour les usagers du site. Finalement, malgré que le site possède des éléments qui permettent d'en faire de lui un lieu attrayant certains d'entre eux nécessitent une grande attention afin d'augmenter son potentiel de lieu public.

3.2.2 La perméabilité du site

3.2.2.1 Les entrées

Le site bénéficie d'une bonne perméabilité physique grâce aux différentes entrées insérées le long de son périmètre ce qui lui attribue une qualité d'offrir à l'utilisateur différents choix d'accès et assure sa connectivité avec le contexte qu'il entoure sauf le quartier de l'arrière port dont il ne dispose d'aucune entrée vers l'intérieur du site.



Figure 92. Les entrées au site. Source: Prises par auteurs, 2021.

3.2.2.2 La mobilité

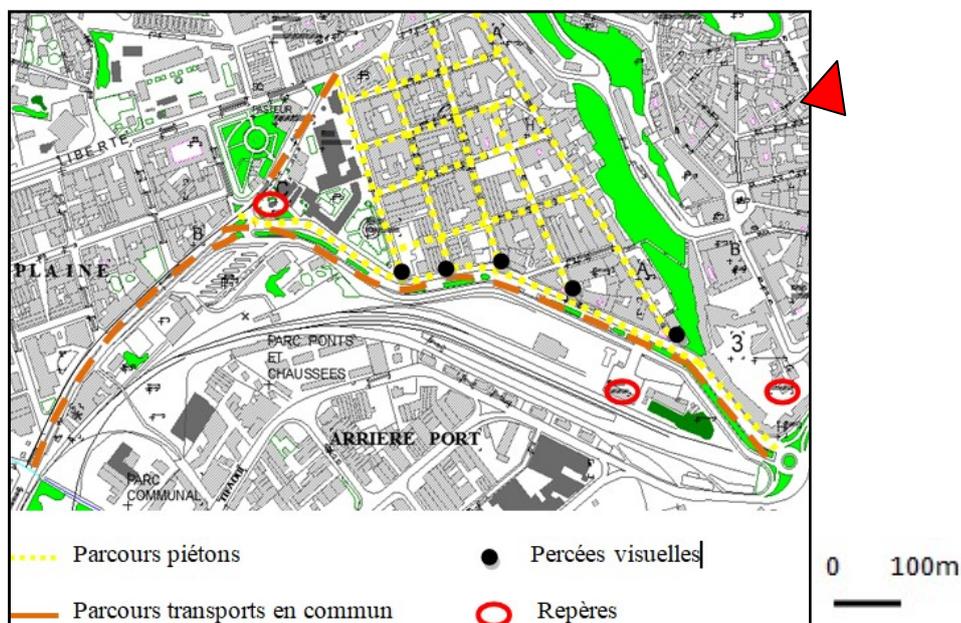
Il est à noter qu'il y a une ségrégation des moyens de transport dans le site assurée par les infrastructures de transports (voies et ligne ferroviaire) et cela permet à l'utilisateur de se déplacer de différentes manières en utilisant le transport en commun, l'automobile ou à pied. Cette mobilité crée une connectivité entre le site et la ville ainsi qu'une perméabilité physique à l'intérieur de ce dernier. La fréquentation piétonne à l'intérieur du site vit un déséquilibre entre les deux rives du boulevard Mustapha Benboulaïd (Voir Figure 93).



Figure 93. Les différents modes de mobilité dans le site, Source: Prises par auteurs, 2021.

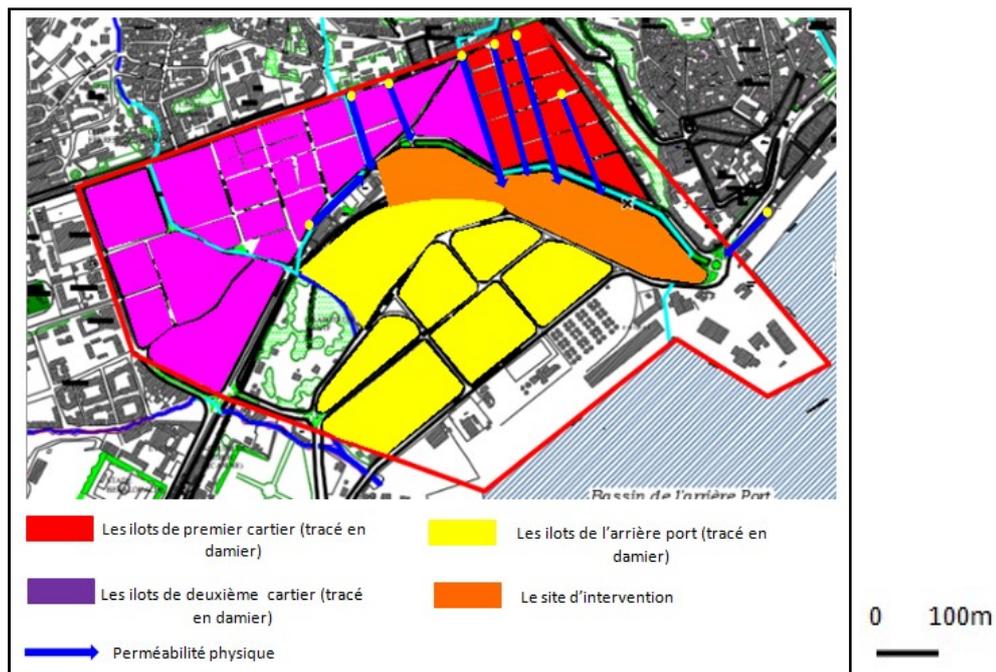
3.2.2.3 Les repères

Ces éléments de la lisibilité positionnés aux extrémités du site contribuent à sa perméabilité visuelle à partir de l'extérieur en le rendant visible et repérable.



Carte 29. La mobilité dans le site. Source : Google earth, traitement auteurs, 2021.

3.2.2.4 La taille des ilots et la trame viaire (Voir Carte 30)



Carte 30. Cartes des ilots. Source : Carte du PDAU de Bejaia, traitement auteurs, 2021.

- **Les ilots du premier quartier (Les Babors)**

Les ilots de ce quartier sont de forme homogène et rectangulaire d'une petite surface qui varie de (40*55m) à (54*64m), ils sont desservis par des voies d'un tracé en damier ; cela offre une perméabilité physique à l'intérieur du quartier et des percées visuels vers le site.

- **Les ilots du deuxième quartier (La cité Tobal)**

Les ilots de ce quartier sont de forme rectangulaires et d'autres de forme irrégulières avec une surface importante qui varie de (57*78) à (350*256) ce qui engendre une faible perméabilité visuelle et physique à l'intérieur du quartier lui-même et envers le site.

- **Les ilots du troisième quartier**

Les ilots de ce quartier abritent des équipements industriels et sont de forme généralement rectangulaire avec une surface très importante qui varie de (204*71m) à (331*170m), ils sont desservis par un tracé viaire orthogonal. La perméabilité physique et visuelle de ce quartier est faible à cause de la surface des ilots.

- **Le site d'intervention**

L'implantation anarchique des édifices à l'intérieur du site a mené à la disparition de la notion de l'îlot et a engendré une faible perméabilité interne (visuelle et physique).

Synthèse

La perméabilité du site	
Les points forts	<ul style="list-style-type: none"> -La multiplicité des entrées vers le site offre une perméabilité physique à partir des quartiers avoisinants. -Le transport qui assure la mobilité et la connectivité du site avec le reste de la ville. -La trame viaire dense assure une bonne perméabilité physique et visuelle vers le site. -La présence des repères qui bordent le site renforce sa perméabilité visuelle d'extérieur.
Les points faibles	<ul style="list-style-type: none"> - Manque du traitement et de visibilité des entrées. -Un déséquilibre de fréquentation piétonne à l'intérieur du site du à un manque de perméabilité visuelle. -Une faible perméabilité intérieure du à la voie forme sinueuse de l'axe principal (boulevard Mustapha Benboulaïd). -L'absence de la notion de l'îlot à l'intérieur du site crée une rupture visuelle et spatial dans le tissu. -La présence d'une balustrade rigide séparant les deux chaussés du boulevard influence négativement la perméabilité du site.

Synthèse de la perméabilité

Les facteurs de perméabilité abordés précédemment démontrent que le site est suffisamment perméable de l'extérieur grâce à la présence d'un réseau viaire qui augmente la capacité de déplacement autour et à l'intérieur du site surtout renforcée par le pôle de transport en commun, d'une autre part sa proximité des lieux résidentiels participe à élever sa perméabilité physique. Contrairement à l'intérieur du site qui souffre d'une faible perméabilité visuelle causée principalement de la mauvaise organisation spatiale et la forme de la voie axiale. Par le fait, nous constatons que le site nécessite l'amélioration de sa perméabilité interne pour renforcer son caractère public.

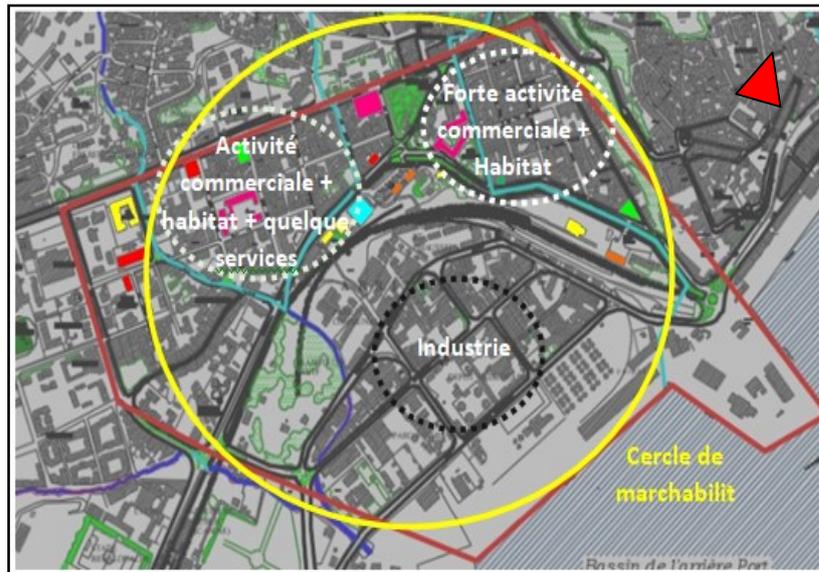
3.2.3 La variété dans le site

3.2.3.1 La variété d'usage

En analysant le site et les quartiers qui l'entoure nous constatons une mixité des usages relativement importante s'opère grâce à la présence des commerces variées ainsi que des services cohabitent avec des usages résidentiels qui se retrouvent aux étages au-dessus ; de même le port et la zone industriel contribue cette mixité. Certains usages, tels que les magasins et le port agissent comme des aimants qui attirent le flux des utilisateurs passants par le site. Ces usages sont accessibles dans un laps de temps de moins de 15 minutes à l'intérieur d'un rayon de marche de 600m (Voir Carte 31).

3.2.3.2 La variété de fréquentation

Cette variété d'usage à engendré une variété de fréquentation par toutes les tranches de société au sein du site mais de façon déséquilibrée qui dépend de la position des fonctions et vit selon l'horaire de travail (8h à 16h) ; cependant la présence de quelques usages (points d'achat de boissons alcoolisées) nuit à la quiétude des résidents et affaiblie la fréquentation nocturne (les délinquants approprient les lieux).



Carte 31. Carte de variété dans le site. Source : Carte du PDAU de Bejaia, traitement auteurs, 2021.

Synthèse de variété

En se mettant à la place d'un utilisateur de ce site nous aurons besoins des espaces de récréations, de restaurations, de repos, de détente et espace de jeux pour les enfants ; choses que nous ne rencontrons pas dans notre site ; il est donc envisageable de penser à créer ces lieux qui améliorent le cadre de vie de l'utilisateur et dépoussièrent l'image du site augmenter la variété.

3.3 Application de la méthode typo-morphologique

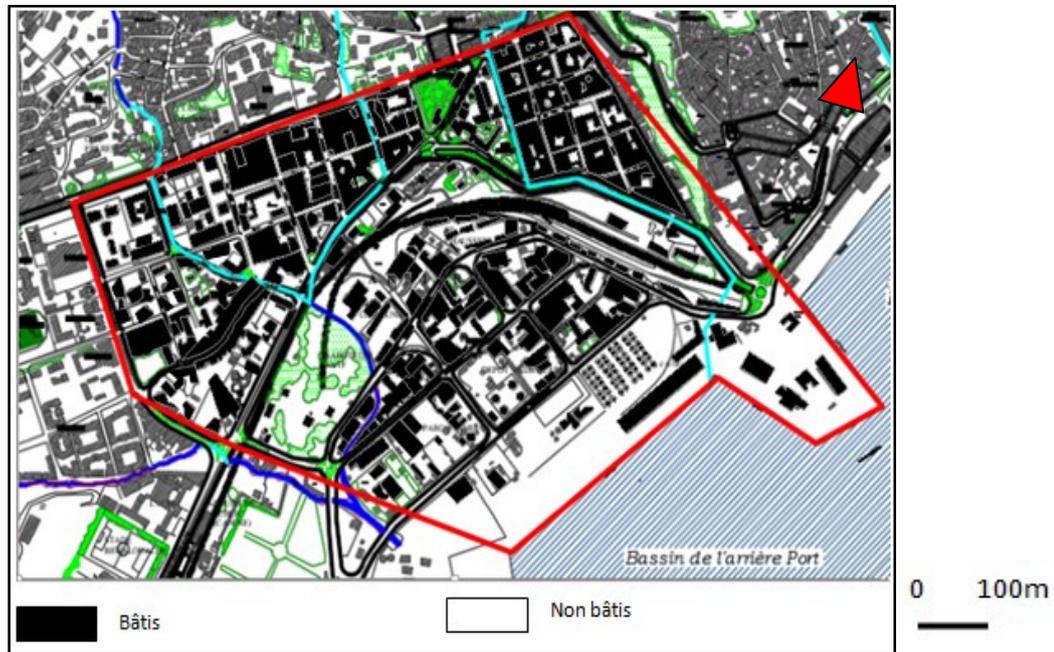
3.3.1 Typologie des éléments

3.3.1.1 Le cadre bâti

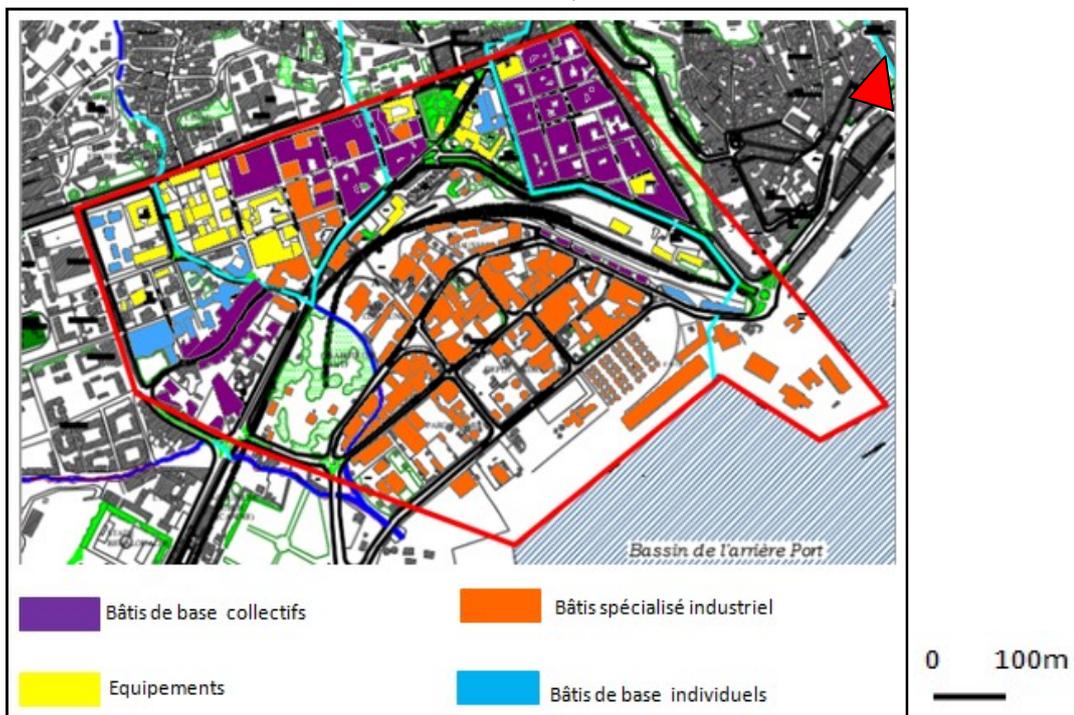
- **Le premier quartier :** Les bâtiments sont accolés les uns aux autres de tous les côtés de tel sorte qu'ils forment une masse continue avec une forte densité d'occupation des îlots. Ces bâtiments sont destinés principalement à l'habitat de type collectif ou des commerces sont injectés au niveau des rez-de-chaussée. A l'intérieur de ces quartiers le gabarit varie entre R+1 et R+8 (Voir Carte 32 et Carte 33).
- **Le deuxième (cité Tobal) et le troisième (industriel) quartiers :** Les bâtiments sont séparés les uns des autres par une distance plus ou moins grande créant une faible densité. En ce qui concerne le 3ème quartier est destiné à l'habitat collectif et individuel avec un gabarit qui varie entre R+1 et R+11, alors que le 4ème quartier fait partie de la zone portuaire et industrielle dont les constructions sont à faible gabarit à cause de la qualité du sol (remblai) (Voir Carte 32 et Carte 33).

CHAPITRE III : Analyse & Diagnostic du site d'intervention

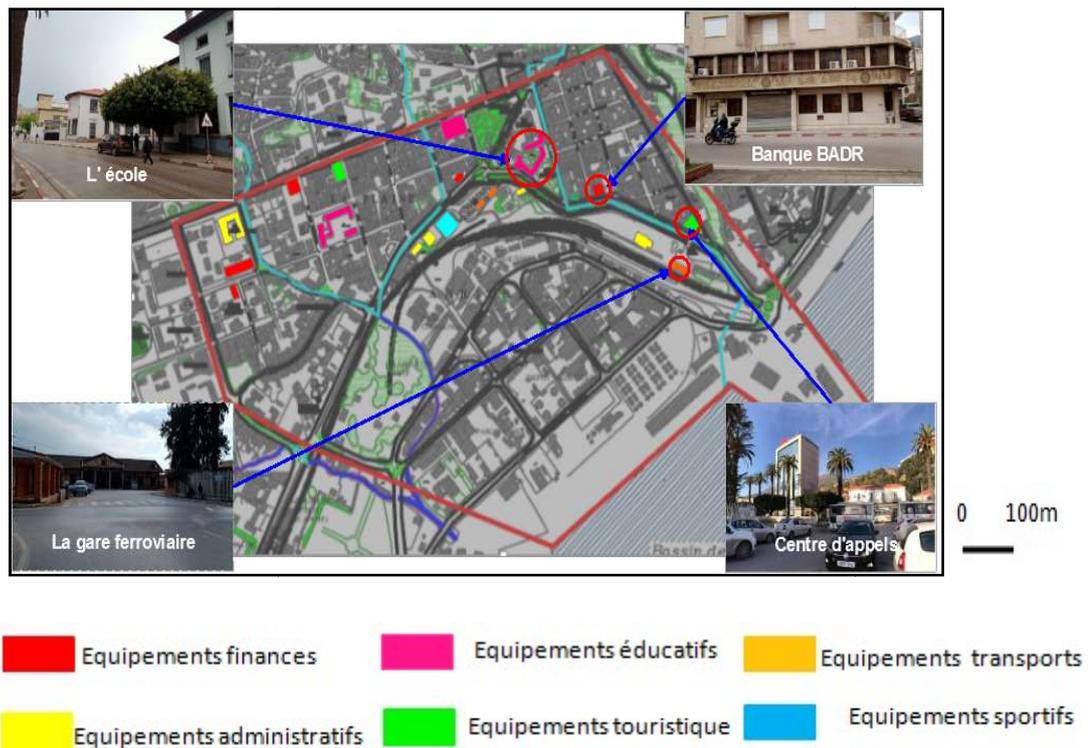
- Ce site abrite des bâtiments témoins d'un riche passé architectural mais malheureusement l'insertion de nouvelles constructions sans penser à l'intégration (gabarit et aspect extérieur) nuise au cachet historique du lieu (Voir Carte 34).



Carte 32. Carte du bâti et du non bâti. Source : Carte du PDAU de Bejaia, traitement auteurs, 2021.



Carte 33. Carte des types des bâtis. Source : Carte du PDAU de Bejaia traitement auteurs, 2021.



Carte 34. Carte des équipements existants dans le site. Source : Carte du PDAU de Bejaia, traitement auteurs, 2021.

Synthèse

Cette partie de la ville se caractérise par une haute densité du bâti majoritairement destinée à l'habitat avec un pourcentage élevé qui s'approche du 88% en comparant avec la surface occupée par les espaces publics qui ne présente que 12% de la surface totale, cela provient d'un étalement urbain dense surtout pour répondre aux besoins de la ville en matière de logement tout en négligeant l'importance de création des espaces publics nécessaires pour la vie sociale.

3.3.1.2 Le cadre non-bâti

Diagnostic de l'état actuel des espaces publics du site



- | | | |
|----------------------------------|------------------------|------------------------|
| — Rue de la liberté | 1 - Placette Tahanouts | 5-Placette el Qods |
| — Boulevard Mouley Ennacer | 2- Parking Ex-SNTV | 6- La gare ferroviaire |
| — Boulevard Soummam | 3- Square Pasteur | |
| — Boulevard Mustapha Ben Boulaid | 4- Placette la Stèle | |
| — Limite Quartier la plaine | | |

Carte 35. Les espaces publics du quartier la plaine. Source Google earth, traitée par auteurs, 2021.

Tableau 5. Analyse de la qualité des espaces publics du site. Source : Auteurs, 2021.

L'espace de l'ex gare routière

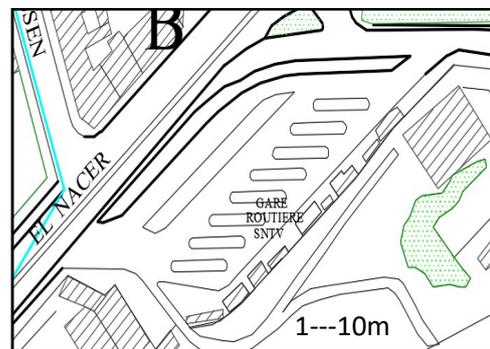
Situation : C'est un espace non-bâti situé à l'entrée du site, limité par le boulevard Mustapha Benboulaïd du nord et du Boulevard Mouley Ennacer de l'ouest. Ce lieu est le résultat d'une délocalisation de la gare routière.

Forme : une forme géométrique irrégulière qui s'approche du rectangulaire.

Superficie : 3300 m²



Figure 94. Vue générale sur l'ex gare routière. Source : Prise par auteurs, 2021.



Carte 36. Plan actuel de l'espace. Source: Carte de Bejaia, 2021.

La lisibilité : sa position lui offre une bonne lisibilité (en face d'un nœud du premier ordre) surtout parce qu'il est connu par son ancienne vocation (gare routière).

La perméabilité : Une bonne perméabilité visuelle et physique.

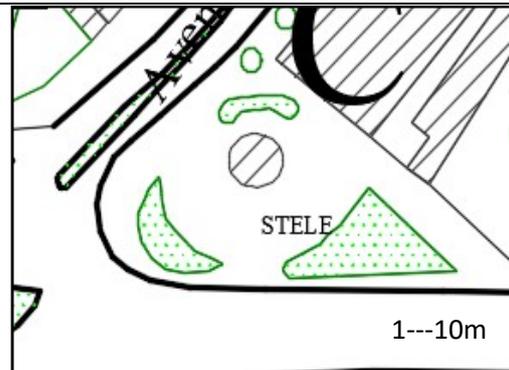
Fonction : Après la délocalisation de la gare routière cet espace est actuellement utilisé comme un parking (41 places) avec la présence de quelques restaurants de mauvaise qualité. Le parking est utilisé principalement par les travailleurs dans les alentours.

Les critères de qualité	Constat	Illustrations
Traitement du sol	-Un espace goudronné avec la présence de quelque terreplein. Son traitement est en état vétuste (Voir Figure 95).	<p>Figure 95. L'état du sol. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>

<p>Les façades</p>	<p>-Des façades son constituées de locaux en métal abritant des restaurants et kiosques anarchiquement installés (Voir Figure 96).</p>	 <p>Figure 96. Façade de l'espace. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
<p>Mobilier urbain</p>	<p>-Présence de quelques arbustes au centre.</p> <p>-Eclairage public insuffisant.</p> <p>-Absence des bancs.</p> <p>-Absence de signalisation.</p>	 <p>Figure 97. Absence du mobilier. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
<p style="text-align: center;">Synthèse</p> <p>Malgré sa situation stratégique au centre de la ville en temps qu'espace lisible et perméable par excellence, ce dernier souffre d'un sous-équipement et d'une mauvaise appropriation qui nuit à l'image du site. Donc notre intervention va dans la logique de lui donner une nouvelle vocation et le substituer par un aménagement de qualité afin de rendre le fonctionnel et fréquenté.</p>		
<p style="text-align: center;">La placette de La Stèle</p> <p>Situation : Un espace public symbolique situé à l'angle du nœud et en face de l'ancienne gare, marqué par la statut du martyr Abedelkader Aissaoui ; cette placette est considérée comme un repère important dans le site.</p> <p>La forme : une forme géométrique triangulaire avec un angle arrondi.</p> <p>La surface : 1180m²</p>		



Figure 98. Vue de su la place.
Source : Prise par auteurs, 2021.



Carte 37. Plan actuel de l'espace.
Source: Carte de Bejaia, 2021.

La lisibilité : la placette est suffisamment lisible vu la différence du niveau de sa plate forme par rapport au niveau de la rue et sa position au croisement de axes importants.

Perméabilité : une bonne perméabilité physique et visuelle dû à la statue de hauteur importante et sont accessibilité de tous les côtés.

Fonction : un lieu de rencontre et d'événement (fêtes nationales). Il est généralement fréquenté par les parents qui récupèrent leurs enfants de l'école primaire à coté.

Les critères de qualité	Constat	Illustrations
<p>Traitement du sol</p>	<p>-Béton imprimé qui est en bon état.</p> <p>-Présence de végétation (petites zones gazonnées) (Voir Figure 99).</p>	 <p>Figure 99. L'état du sol. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
<p>Les façades</p>	<p>L'arrière plan de la placette est le bâtiment du centre de transfusion sanguine et une annexe de direction de Moudjahidin. On cite que l'aspect extérieur de l'édifice ne convient au symbolisme du lieu. (Voir Figure 100).</p>	 <p>Figure 100. Façade de la placette. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>

<p>Mobilier urbain</p>	<ul style="list-style-type: none"> -L'absence des bancs. -Absence d'éclairage public qui met en valeur la placette et ne procure pas le sentiment de sécurité. -Absence d'abri. (Voir Figure 101). 	 <p>Figure 101. Absence du mobilier dans la place. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
-------------------------------	---	---

Synthèse

La placette occupe une position importante et possède une valeur identitaire dans la ville grâce à la présence de la statue du martyr, En revanche elle est rarement fréquentée parce qu'elle est dépourvue de toute sorte d'aménagement convenable aux utilisateurs.

La place de Lqods

Situation : la placette est située au centre du site délimitée par deux rues, la rue des frères Chikirou et le boulevard Mustapha Benboulaïd, elle est aussi accolée à une école et à un arrêt de bus.

La forme : forme organique qui tend vers le triangle.

La surface : 1500m²



Figure 102. Vue sur la place.
Source : Prise par auteurs, 2021.



Carte 38. Plan actuel de l'espace.
Source: Carte de Bejaia, 2021.

CHAPITRE III : Analyse & Diagnostic du site d'intervention

<p>La lisibilité : Elle est visible depuis les rues ce lui offre une bonne lisibilité.</p>		
<p>La perméabilité : Elle est clôturée par un mur en pierre surmonté de grilles métalliques planté d'arbres escamotant ce qui diminue la perméabilité visuelle. L'accès à la placette se fait par cinq portes mais la plupart du temps elles sont fermées sauf celles du côté de l'arrêt.</p>		
<p>La fonction : la place est considéré comme état une aire de détente avec une intégration d'une cafétéria. La gente masculine domine la fréquentation de cet espace (surtout les âgées et délinquants) ce qui défavorise la sécurité.</p>		
Les critères de qualité	Constat	Illustration
Traitement du sol	<p>-Engazonnée et traitée partiellement avec un pavé en pierre retapé avec du béton dans un état dégradé (ATTAR, 2019)non adéquat pour les personnes âgées ou à mobilité réduite (Voir Figure 103).</p>	 <p>Figure 103.L'état du sol. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
Mobilier urbain	<p>17 bancs disponibles le long des allées, mais qui sont mal fixés, est insuffisants vu le nombre des usagers.</p> <p>- Absence de panneaux de signalisation (Voir Figure 104).</p>	 <p>Figure 104.Le mobilier à l'intérieur. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
Trame bleue/ Trame verte	<p>-La place dispose d'une fontaine créée à partir de roches pour garder l'aspect naturel du lieu mais qui n'est pas fonctionnel donc n'agrémente pas ce dernier (OUARET, et al., 2017) (Voir Figure 105).</p> <p>-Présence de la végétation</p>	 <p>Figure 105.Fontaine de la place. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>

	<p>rafraichissante autour de la placette mais elle diminue sa perméabilité visuelle.</p>	
--	--	--

Synthèse

Cet espace recèle des opportunités qui peuvent faire de lui un espace public de mais malheureusement son état dégradé et le manque de perméabilité ont causé son dysfonctionnement spatial et fonctionnel. Pour cela nous recommandons de repenser ses limites (plus perméable) et d'injecter des fonctions nouvelles afin de le revitaliser et créer une mixité sociale.

L'arrêt du bus Lqods

Situation : situé au centre du site à l'entrée de la placette de Lqods, il est traversé par toutes les lignes de transport de la ville.

Forme : linéaire qui s'étale sur une longueur de 70m.



Figure 106. Vue sur l'arrêt.
Source : Prise par auteurs, 2021.



Carte 39. Plan actuel de l'espace.
Source: Carte de Bejaia, 2021.

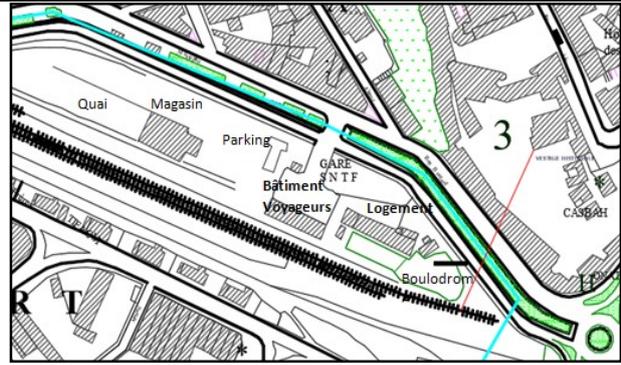
Fonction : espace d'attente pour les usagers, présence d'un kiosque et commerces informels qui réduisent la disponibilité quantitative de l'espace.

Les critères de qualité	Constat	Illustration

<p>Traitement du sol</p>	<p>-Pavés autobloquant parfois dégradé ou retapé par le béton (Voir Figure 107).</p>	 <p style="text-align: center;">Figure 107.Etat du sol/Commerce informel. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
<p>Mobilier urbain</p>	<p>-Présence de trois abris bus actuellement dégradés et restent insuffisants vu le nombre d'usagers.</p> <p>-Absence de signalisation (Tableau d'affichage, panneaux) (Voir Figure 108).</p>	 <p style="text-align: center;">Figure 108. Manque du mobilier. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
<p>Synthèse</p> <p>Cet arrêt est fortement fréquenté et cela est dû à sa proximité d'une zone commerciale, de l'école et de la gare ferroviaire mais son sous-équipement et son organisation anarchique ont causé un manque d'intégration avec son contexte (la rue et la placette qui l'adosse).</p>		
<p style="text-align: center;">La gare ferroviaire</p> <p>Situation : Elle se situe à l'extrémité est du site comprise entre l'arrière port et le boulevard Mustapha Benboulaid. Elle matérialise la mémoire du lieu, et occupe un endroit important dans la ville.</p> <p>Cette gare est inscrite dans la zone sauvegardée de la ville de Bejaia.</p> <p>La forme : une forme longitudinale d'une longueur de 472 m.</p> <p>La surface : deux placettes adjacentes à la gare à aménager de surface 800m² et 1100m².</p>		



Figure 109. La gare ferroviaire De Bejaia. Source : Prise par auteurs, 2021.



Carte 40. Plan actuel de l'espace. Source: Carte de Bejaia, 2021.

La lisibilité : une faible lisibilité a partir de la rue du à la présence balustrade central du boulevard Mustapha Benboulaïd.

La perméabilité : La perméabilité visuelle de cette partie du site est faible à cause de la présence de la clôture (ce qui procure un sentiment d'insécurité), les grands arbres et la modestie du gabarit des équipements. Ainsi que la perméabilité physique reste minimale (une seule entrée) et cela a poussé les utilisateurs à créer des raccourcis.

La fonction : Elle abrite des bâtiments en rez-de-chaussée (édifice de la gare, bureaux SNTF et un petit fast-food à l'entrée) et un bouledrome (espace découvert dédié au Tennis) à son extrémité. Elle est principalement fréquenté par les voyageurs mais le bouledrome est fermé et délaissé.

Absence de parking à mener à l'utilisation des trottoirs comme espace de stationnement.

Les critères de qualité

Constat

Traitement du sol

-Les trottoirs de l'entrée sont goudronnés et parfois inexistantes en très mauvais état.

-Les quais de la gare sont en bon état (pavés en bloc) (Voir Figure 110).



Figure 110. Les quais de la gare. Source : Prise par auteurs, 2021.

CHAPITRE III : Analyse & Diagnostic du site d'intervention

<p>Les façades</p>	<p>-Les façades des équipements de la gare datent de l'époque coloniale et actuellement leur aspect extérieur se délabre créant un désagrément paysager (Voir Figure 111).</p>	 <p style="text-align: center;">Figure 111.Façade d'entrée de la gare. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
<p>Mobilier urbain</p>	<p>-Absence d'espace extérieur aménagé pour la gare</p> <p>-Manque de mobilier urbain (deux banc seulement à l'intérieur de la gare) (Voir Figure 112).</p> <p>-Absence de zones ombragées pour l'attente.</p>	 <p style="text-align: center;">Figure 112.Manque du mobilier à l'intérieur de la gare. Source : Prise par auteurs, 2021.</p>
<p>Ambiance</p>	<p>-Nuisances sonores et pollutions de l'air.</p>	
<p>Synthèse</p> <p>Cet espace est considéré comme étant une porte de la ville, patrimoine architectural proche du noyau historique qui renforce l'expression d'identité, mais malheureusement cette partie de la ville n'est mise en valeur et son aménagement ne correspond pas aux besoins d'aujourd'hui. Pour cela il est envisageable de penser à sa réorganisation et sa modernisation.</p>		

3.4 Synthèse générale

L'analyse détaillée de tous les éléments du site nous a conduit à établir le tableau suivant qui récapitulent les différentes synthèses abouties précédemment et met en avant les points forts du site, ses points faibles et nos recommandations prescrites :

Tableau 6. Synthèse générale de l'analyse du site. Selon : Auteurs, 2021.

Le lien du site avec son environnement	
Points forts	<p>Une situation stratégique au cœur de la ville, il est entouré par plusieurs quartiers importants.</p> <p>Sa proximité considérable du noyau historique renforce l'expression de son identité.</p> <p>Le site profite d'une perméabilité physique importante à partir des quartiers avoisinants.</p> <p>La présence des repères participent à la lisibilité du site.</p>
Points faibles	<p>Une faible continuité fonctionnelle et visuelle entre le site et son entourage défavorisant l'attractivité du site (surtout du côté de la zone portuaire).</p>
Recommandations	<p>Ajout des éléments sur les façades des bâtiments surtout patrimoniaux afin d'améliorer d'éclairage et augmenter le sentiment de sécurité.</p> <p>Améliorer l'aspect extérieur des bâtiments surtout ceux patrimoniaux et installer un système d'éclairage innovant pour augmenter le sentiment de sécurité.</p>
La trame viaire, accessibilité et entrées.	
Points forts	<p>Le site est doté de plusieurs accès et nœuds importants qui permettront la circulation.</p> <p>Le boulevard Mustapha Benboulaïd présente un couloir de passage de plusieurs lignes de transports créant une connectivité du site avec la ville.</p> <p>Les voies secondaires offrent des percés visuelles grâce à la</p>

	<p>régularité du tracé.</p> <p>La voie ferrée est un atout majeur pour le site et la ville.</p> <p>Une valeur touristique des boulevards qui relie le noyau historique avec le reste de la ville.</p>
<p>Points faibles</p>	<p>La dévalorisation des entrées vers le site.</p> <p>Trame viaire non hiérarchisée au sein des quartiers (sentiment d'égarement).</p> <p>Perméabilité visuelle mauvaise du à la voie sinueuse (boulevard Mustapha Benboulaïd).</p> <p>Un déséquilibre d'appropriation (fréquentation et usages) entre les deux cotés des voies.</p> <p>Conflit d'usage routier (congestion de circulation) à cause d'un stationnement anarchique sur les voies (manque de parking).</p> <p>Manque de signalisation horizontale et verticale.</p> <p>Nuisances sonores qui proviennent principalement de la gare ferroviaire.</p> <p>Absence de chaussé adapté au personne à mobilité réduite ainsi qu'une piste cyclable.</p> <p>Manque d'hygiène et pollution de l'air.</p>
<p>Recommandations</p>	<p>Valorisation et hiérarchisation des entrées à différents échelles.</p> <p>Ajout des arrêts de transports en commun et des supports à vélo au sein du site afin de maximiser la connectivité.</p> <p>Encourager les modes de circulation doux (réaménagement des chaussées avec des couloirs spécifiques au Busway et aux cyclistes)</p>

	<p>Création des aires de stationnement.</p> <p>Restitution le boulevard Mustapha Benboulaïd aux piétons par l'élargissement et le réaménagement des espaces piétons larges et végétalisés.</p> <p>Implantation de la végétation absorbant la pollution de l'air.</p> <p>Injection des éléments de signalisation tels que les panneaux signalétiques et le marquage au sol.</p> <p>Remplacer la balustrade centrale par un séparateur fonctionnel et perméable.</p> <p>Injecter un jeu de couleurs sur le traitement du sol des voies qui servent au repérage.</p>
Le cadre bâti	
Points forts	<p>Présence d'un patrimoine architectural historique et colonial.</p> <p>Différents type d'habitat collectif et individuel.</p>
Points faibles	<p>Le site est touché par le phénomène de vieillissement de cadre bâti à cause de manque d'entretien des bâtiments.</p> <p>Une haute densité du bâti majoritairement destinée à l'habitat (étouffement des ilots).</p> <p>Un déséquilibre au niveau du gabarit et de l'aspect architectural des bâtiments récents par rapport et l'absence de l'intégration de</p> <p>Manque d'intégration des nouvelles constructions par rapport aux bâtiments existants (gabarit et aspect architectural).</p>
Recommandations	<p>Prise en charge des façades de bâtiments donnant sur le site (réhabilitation, entretien...etc.)</p> <p>Donner un souffle au site et au milieu urbain par le réaménagement des espaces existants, la création de nouveaux espaces de convivialité et de rencontre.</p>
Fonctions et activités	

CHAPITRE III : Analyse & Diagnostic du site d'intervention

Points forts	<p>la variété des activités dans les quartiers limitant le site (éducatives, administratives, services, industrielle et commerciale) avec la prédominance de l'activité commerciale.</p>
Points faibles	<p>La fonction commerciale représente presque la seule source d'attractivité pour le site.</p> <p>Installation du commerce informel le long des rues provoque des nuisances telles que circulation piétonne gênante.</p> <p>Manque des lieux de récréation, détente et loisirs qui animent le site.</p> <p>Carence en matière de service de consommation.</p> <p>Un déséquilibre de fréquentation dans le site (selon horaires de travail / entre le jour et la nuit).</p>
Recommandations	<p>Création d'une mixité fonctionnelle à l'intérieur du site :</p> <p>Insérer des points de ventes réglementés pour y remédier au commerce informel à l'intérieur des espaces publics.</p> <p>Organiser des espaces culturels, détente et de consommations.</p> <p>Raconter les lieux dans une ambiance nocturne par un système d'éclairage stratégique installé au long des parcours piétons et à proximité immédiate des espaces publics.</p>
Les espaces publics	
Points forts	<p>Les espaces publics du site profitent des positions stratégiques.</p> <p>La présence des palmiers le long du boulevard Mustapha Benboulaïd crée un microclimat.</p> <p>La surface importante des espaces publics ouvre les portes à un bon aménagement pour répondre aux besoins de la population.</p> <p>La proximité de ces espaces de voies structurantes de la ville favorise l'accessibilité.</p>

<p>Points faibles</p>	<p>Les espaces publics du site sont caractérisés par une faible attractivité et manque d'animation.</p> <p>L'absence d'un aménagement urbain adéquat qui participe à l'image de la ville.</p> <p>Une mal-appropriation de ces espaces et leur mise à l'abandon.</p> <p>Le sentiment d'insécurité au sein du site lié au manque de perméabilité.</p> <p>La dominance de la gente masculine dans les lieux.</p> <p>L'absence de la trame bleue qui adoucie l'air.</p> <p>Manque et disposition non-réfléchie du mobilier urbain (surtout les bancs).</p>
<p>Recommandations</p>	<p>Organiser un espace multifonctionnel (aire de jeux, consommation et loisirs) à la place de l'ancienne SNTV.</p> <p>Convivialiser le terreplein centrale du boulevard par l'insertion réfléchie du mobilier (fixe et escamotable), espace d'exposition périodiques (exemple : artisanat, articles traditionnels...etc.</p> <p>Libérer la placette El Qods de ses clôtures, la rendre flexible pour accueillir différents événements pour habitants du quartier avoisinant (mixité social).</p> <p>Rétablir l'état des points de repères afin d'assurer une efficacité fonctionnelle (lisibilité et perméabilité) et une sécurité émotionnelle.</p> <p>Créer un point d'arrivé et de départ plus performant en y ajoutant un espace de consommation, lieu d'attente confortable, espaces verts, parkings pour la gare et des effets d'eaux.</p>

	<p>Rendre les arrêts de bus confortables et répondant aux normes (tableaux d'affichages, mobilier adéquat, abris bus...etc.).</p> <p>Créer une marchabilité et une connectivité entre les différents espaces abordés par</p>
--	--

4. Programme et Proposition d'intervention urbaine

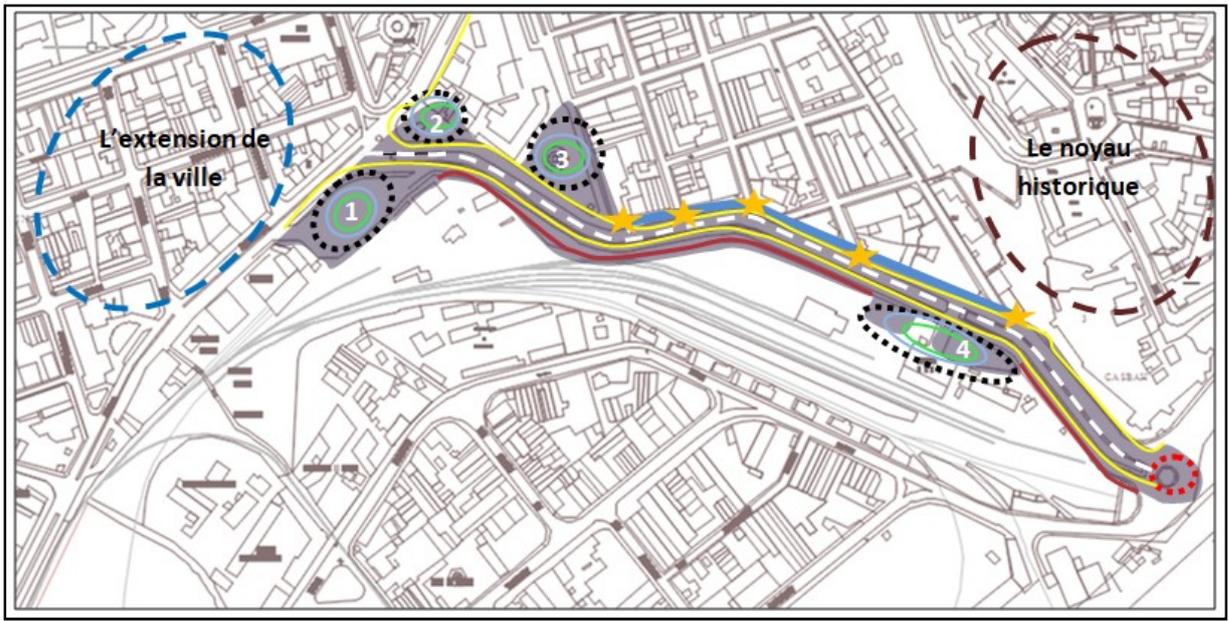
4.1 Les objectifs de l'intervention urbaine

Dans la suite de la démarche de recherche nous avons ficelé les objectifs suivants à atteindre :

- Amélioration du cadre de la vie des habitants de la ville de Bejaia
- Promouvoir un réseau d'espaces publics fonctionnels, ouverts et attractifs.
- Retisser la relation entre le noyau historique et l'extension de la ville
- Favoriser la mobilité douce dans le site

4.2 Plan d'action proposées

A fin de mieux répondre à notre problématique et atteindre nos objectifs, nous nous sommes basé sur certains paramètres traduits dans le schéma d'actions suivant :



Carte 41. Schéma d'actions proposées. Selon : Auteurs, 2021.

0 100m

Légende

 Création d'une promenade urbaine qui assure la continuité et la connectivité entre les espaces publics par l'intégration d'un design urbain.

 Structuration de la voie en intégrant la mobilité douce (piste cyclable).

 Inciter la marchabilité par la prise en charge du piéton, réaménagement des trottoirs, amélioration de la signalisation.

 Introduire le principe "Street art" dans la Clôture de la SNTF tout en racontant les périodes d'évolution de la ville «Bejaia»

 Renforcement de l'élément vert et intégration d'une trame bleue

 Traiter les percées pour attirer le Flux.

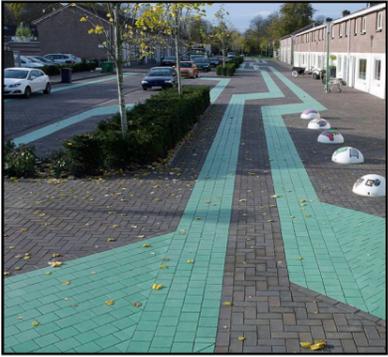
 Réhabilitation des façades et reconversion des RDC pour des commerces adaptés.

 Réaménagement/aménagement des espaces publics existants.

4.3 Programme

Circulation				
Entité	Description	Composantes	Surface	Modèle
Percées visuelles	Ce sont ces points de transition entre le site et le quartier avoisinant, ils doivent être marqués et mis en valeur afin de créer une hiérarchisation spatiale et permettre usagers de se repérer.	Espaces de repos sur le terreplein qui servent d'aimants attirant la population du quartier avoisinant. Points de vente au-dessous d'un passage surélevé sur le terreplein Traitement de sol distingué qui marque la chaque percée.	Unité 38 m ² * 4 165m ² * 2 6 m L * 5	 Figure 113. Percée visuelle végétalisée animée. Source : (GEHL, 2009)
Arrêts de bus	L'arrêt d'autobus est un « évènement » dans l'espace public ; c'est un lieu d'attente faisant l'interface entre l'espace piétonnier et l'espace routier De par ses fonctions, il s'agit d'un élément stratégique qui doit être traité avec une attention particulière. Dans le but de l'amélioration du fonctionnement des systèmes de transport collectif, les arrêts de bus existants doivent être : Réaménagés de manière à favoriser au maximum l'accessibilité, la sécurité et le confort d'attente pour les usagers. Lisible et clairement définies, évitant ainsi toute ambiguïté quant à la compréhension de chacun des espaces (aire d'attente, aire d'embarquement ...).	Deux nouveaux arrêts de bus au long du Boulevard Mustapha Benboulaïd pour assurer l'efficacité du transport collectif et garantir son accès dans les meilleures conditions. Potelets/bornes anti-stationnement pour éviter le stationnement illicite. Un environnement plus spacieux pour les piétons. Mobilier urbains spécifique (abris bus, bancs, poubelle, éclairage, panneaux d'affichage). Signalisation verticales et horizontales.	4m/1.8m*4 abris bus 20M.L pour l'emplacement bus	 Figure 114. Abris bus. Source : (CHUTATO, 2013)
Piste cyclable	Une piste cyclable est une section de la route exclusivement réservé aux cyclistes, elle longue une chaussée mais physiquement séparée de cette dernière. Ce mode de circulation douce est économique et respecte l'environnement. Aménagement d'une piste cyclable qui se prolonge sur les deux boulevards (Mustapha Benboulaïd et Mouley Ennacer) dans le but d'offrir une multitude de choix de déplacement (encourager la multi-modalité).	Revêtement de sol Signalisation Des bornes séparatives	2.5m 1.5 Km L	 Figure 115. Piste cyclable. Source:(ADIHBH-V, 2020)
Terreplein central	Une plate-forme située au centre du boulevard comprise entre les deux chaussées à sens de circulation opposé. Afin de réanimer cet espace et encourager la mobilité douce au sein du site (inciter les utilisateurs de marcher et découvrir les lieux), le terre-plein doit être aménagé de manière à créer un rythme dans la promenade caractérisée par une ambiance urbaine qui impacte directement	Un revêtement de sol meilleur favorisant la marche. Mobilier urbain de même langage créant une homogénéité visuelle (bancs, éclairage public, bornes, poubelles). Des éléments de trame verte et bleu rythmées bordant le terreplein afin		 Figure 116. Modèle de terreplein. Source: (VANDOROS, 2012)

CHAPITRE III : Analyse & Diagnostic du site d'intervention

	<p>et quotidiennement le confort des utilisateurs (habitants et visiteurs).</p>	<p>de le sécuriser du danger du flux mécanique.</p> <p>Espaces de consommation et commerces éphémères le long du parcours.</p> <p>Passages avec terrasse aménagées afin de marquer la transition entre séquences.</p> <p>Sanitaires publics.</p>	<p>6900 m²</p>	 <p>Figure 117. Modèle de bancs en bois. Source:(LANDEZINE, 2018)</p>
Trottoirs	<p>Allée qui serve les piétons et généralement parallèle à la chaussée adjacente.</p> <p>Dans de le but de requalifier la circulation piétonne dans le site, les trottoirs existants doivent être élargis et réaménagés tout en créant un espace confortable et accessible pour tous (créer les conditions nécessaires à un renouveau de la marche).</p>	<p>Mobilier urbain (bancs, éclairage public, bornes, poubelles).</p> <p>Signalétique claire des cheminements.</p> <p>Des bornes pour sécuriser le déplacement</p> <p>Revêtement de sol facilitant le déplacement avec des rampes pour les PMR.</p> <p>Support à vélo.</p>	<p>1,8 m</p> <p>2Km L</p>	 <p>Figure 118. Trottoir de qualité. Source :(WIENERBERGER, 2013)</p>
Passerelle	<p>Une infrastructure destinée à la circulation des personnes permettant l'articulation physique et fonctionnelle entre l'espace multifonctionnelle et la placette de la Stèle au-dessus de l'axe du Boulevard.</p> <p>Cette passerelle doit être conçue de manière à apporter une tridimensionnalité à l'espace.</p>	<p>Métallique avec présence de végétation.</p>	<p>4m de largeur et 40mL de longueur</p>	 <p>Figure 119. Passerelle à Séoul. Source:(STUDIO, 2017)</p>
Chaussée	<p>C'est la partie revêtue de la voirie permettant la circulation elle doit être équipée d'une bonne signalisation horizontale et verticales pour fluidifier le trafic et imposer une sécurité routière.</p>	<p>Traçage au sol en peinture.</p>	<p>9m de largeur</p>	 <p>Figure 120. Passage piéton. Source:(ETAPES, 2016)</p>
Parking	<p>Ce sont les espaces réservés au stationnement des véhicules dans le site luttant contre le stationnement illicite.</p>	<p>Parking souterrain à l'entrée du site au-dessus de l'espace multifonctionnel.</p> <p>Un parking à l'entrée de la gare ferroviaire.</p>	<p>300 places</p> <p>2.3m/5m par place</p>	 <p>Figure 121. Parking souterrain. Source : (EIK, 2017)</p>

Cadre bâti				
Les façades des bâtiments	Elles constituent l'écran bâti qui borde le boulevard Mustapha Benboulaïd ayant une valeur historique et identitaire pour le site, ces façades doivent être entretenues et réhabilitées afin de créer un paysage harmonieux lors de la promenade.	<p>Injection des éléments d'éclairage sur les façades afin de les animer, créer une ambiance nocturne et instaurer le sentiment de sécurité.</p> <p>Appropriation des rez-de-chaussée de bâtiments et l'utilisation des façades transparentes (vitrées) ouvertes aux publics.</p> <p>Créer un rythme sur le traitement de façades animant le parcours.</p>	255 m L	 <p>Figure 122. Reconversion façade RDC. Source:(MUJI, 2011)</p>
Espaces publics du site				
Espace multifonctionnels	<p>Démolition des baraques illicites existantes sur la surface de l'ex SNTV.</p> <p>Créer un espace multifonctionnel et flexible caractérisé par une ambiance conviviale qui attire les différentes tranches d'âges et marque le carrefour à côté, cela sera assuré par l'aménagement d'une aire de jeux, espace de détente et un espace de consommation/commerces.</p>	<p>Conception d'un équipement multifonctionnel abritant des activités (commerces, consommation et sport).</p>	1400 m ²	 <p>Figure 123. Modèle d'équipement. Source:(VAZ, 2009).</p>
		<p>Des éléments vert/bleu qui séparent entre l'espace multifonctionnel, la rue ainsi que les rampes du parking sous-sol pour sécuriser cette aire.</p>	400 m ²	
		<p>Aire de jeu marquée par l'installation d'un mobilier ludique (balançoires, petit toboggan, jeu au sol, espace de dessin/Art urbain).</p> <p>Espace de détente ayant une relation directe avec l'aire de jeu, aménagé par :</p> <p>Bancs(en bois) et des tables ombragées par des arbres et des éléments d'ombres.</p> <p>Installation de gradins.</p>	1500m ²	 <p>Figure 124. Aire de jeux. Source:(NIVA, 2020).</p>
		<p>Bibliothèques de rue, distributeur de journaux.</p> <p>Sanitaires publics, poubelles de recyclage.</p> <p>Un système d'éclairage horizontal et vertical.</p>	500 m ²	 <p>Figure 125. Banc de forme fluide. Source:(HAYLAY, 2017).</p>
totale : 4800 m ²				
Aménagement de la placette la Stèle.	Placette symbolique avec une valeur historique imposée par la stèle d'un martyr, cette image doit être renforcée par un aménagement qui respecte son identité et s'intègre dans le contexte.	<p>Des bancs de formes qui valorisent le centre et dirigent les vues(en béton).</p> <p>Des objets historiques commémoratifs.</p> <p>Un éclairage qui souligne l'idée de d'exposition.</p> <p>Des éléments d'ombre.</p>	1220m ²	 <p>Figure 126. Place Lubert. Source : (ANDROPOGON, 2011)</p>

CHAPITRE III : Analyse & Diagnostic du site d'intervention

<p>Réaménagement de la place de Lqods</p>	<p>De par sa position au centre de site, cette place doit être réorganisé et libérer de ses clôtures pour faire preuve d'un espace ouvert et animé qui invite les gens à s'y rendre par une transition facile entre cette dernière et l'arrêt adjacent (rattraper le manque d'espace d'attente).</p>	<p>Espace de consommation (cafétéria, ouvert et mixte) avec aménagement d'une terrasse extérieure. 2points de vente (kiosque). Espace de lecture Mobilier urbain fluide/gradin. Aire de jeux enfant Espace lecture Espace de repos Rénover la fontaine existante. Prise en charge de la végétation existante. Installation d'un éclairage qui favorise la fréquentation nocturne. Sanitaires publics et poubelles.</p>	<p>150 m² 32 m² 400 m² 500 m² 500 m² Totale : 2800m²</p>	 <p>Figure 127.Cafétéria. Source:(TUOMAS, 2014)</p>  <p>Figure 128.Modèle de gradins. Source:(SAT, 2021)</p>
<p>Aménagement extérieur de la gare ferroviaire</p>	<p>La gare ferroviaire est une des entrées importantes de la ville, pour cette raison il est envisageable de communiquer une image positive et accueillante par l'aménagement des arrêts des quais et son entrée. Création d'une placette qui sert d'espace d'attente et de détente pour les voyageurs. Création d'une placette destinée à l'exposition patrimoniale de différentes époques historiques de la ville de Bejaia.</p>	<p>Mobilier urbain confortables sur le quai de la gare. Signalisation horizontales et verticales. Placette 01 : espace d'attente et repos pour les voyageurs aménagé par : un restaurant/cafétéria boutique Espace d'exposition de culture Kabyle. Placette patrimoniale : formée de plateformes demi-couvertes d'exposition de panneaux, posters. Des jets d'eau et éléments de végétations. Mobilier urbain dans les deux placettes (bancs, éclairage public, sanitaires publics, poubelles).</p>	<p>150 m² 20 m² 500 m² Totale : 800m² 800 m² Totale : 1100m²</p>	 <p>Figure129.Restaurant .Source:(HERZ, 2021).</p>  <p>Figure 130.Placette d'héritage. Source : (LUOSHENG, 2020)</p>
<p>Le rondpoint du port</p>	<p>Le rond point du port profite d'un emplacement stratégique du moment qu'il dirige vers trois directions importantes : le noyau historique, le port et l'extension de la ville, il doit être exploité pour en faire de lui une placette qui marque l'aboutissement de notre projet. est un élément important dans le site du part qu'il dirige les flux vers</p>	<p>Elargissement du rond-point Installation de statuts qui marquent les directions</p>	<p>530m²</p>	 <p>Figure 131.Modèle d'aboutissement. Source: (GALINDO, 2013)</p>

4.4 La genèse du projet

Tout en se basant sur la structure existante du site, la problématique soulevée, nos objectifs tracés et dans la suite du schéma d'actions proposé une idée d'intervention urbaine s'est générée pour créer une promenade urbaine qui se prolonge sur un parcours d'une longueur de 825m.

Nous avons constaté que la gare ferroviaire existante dans le site fait preuve d'une entrée importante de la ville de Bejaia et manifeste un constituant qui doit être mise en valeur ; lors de notre proposition urbaine nous avons jugé intéressant de l'intégrer au contexte et de s'inspirer des lignes et des mouvements des rails pour créer un parcours le long du boulevard Mustapha Benboulaïd. matérialisé par des dessins au sol, ces derniers seront les éléments articulateurs qui connecterons les différents espaces publics successifs existants dans le site.

D'une autre part nous avons traduit l'idée des stations de train par la création des centralités dans les différents espaces publics dans le but d'instaurer un esprit d'union, de rassemblement et de mixité sociale (Voir Figure 132).

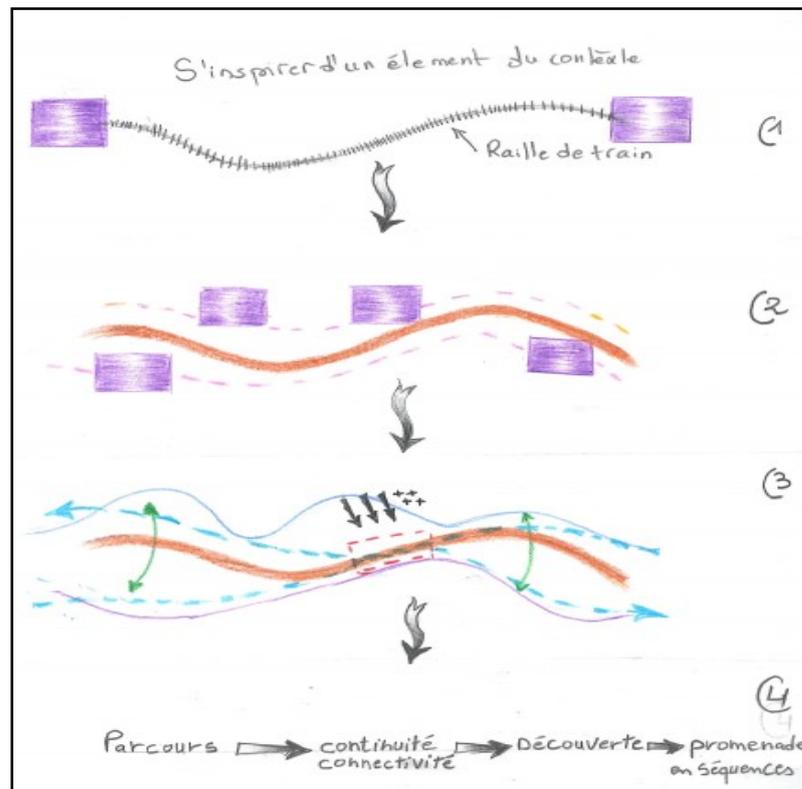
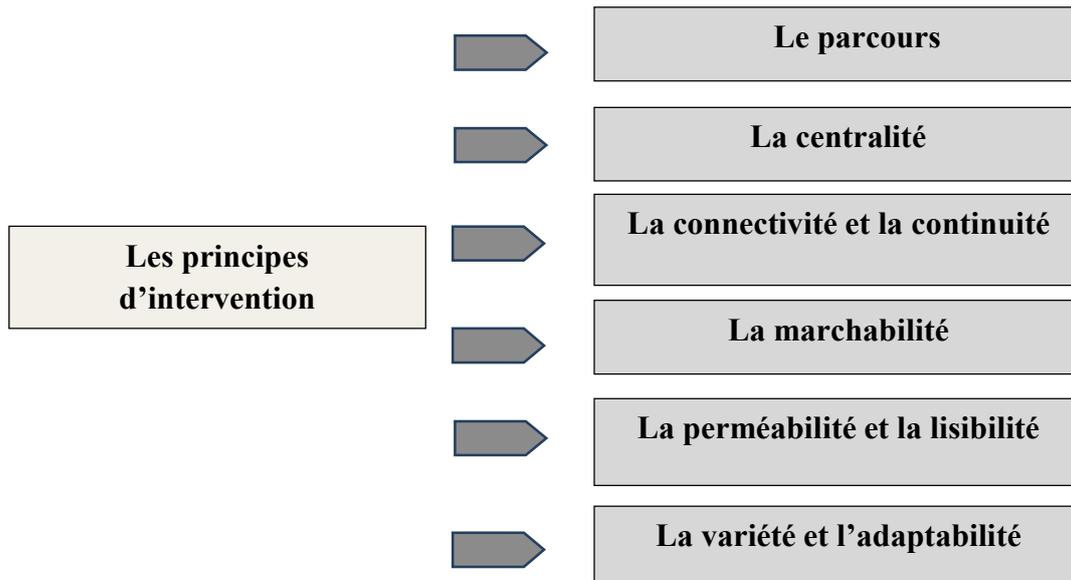
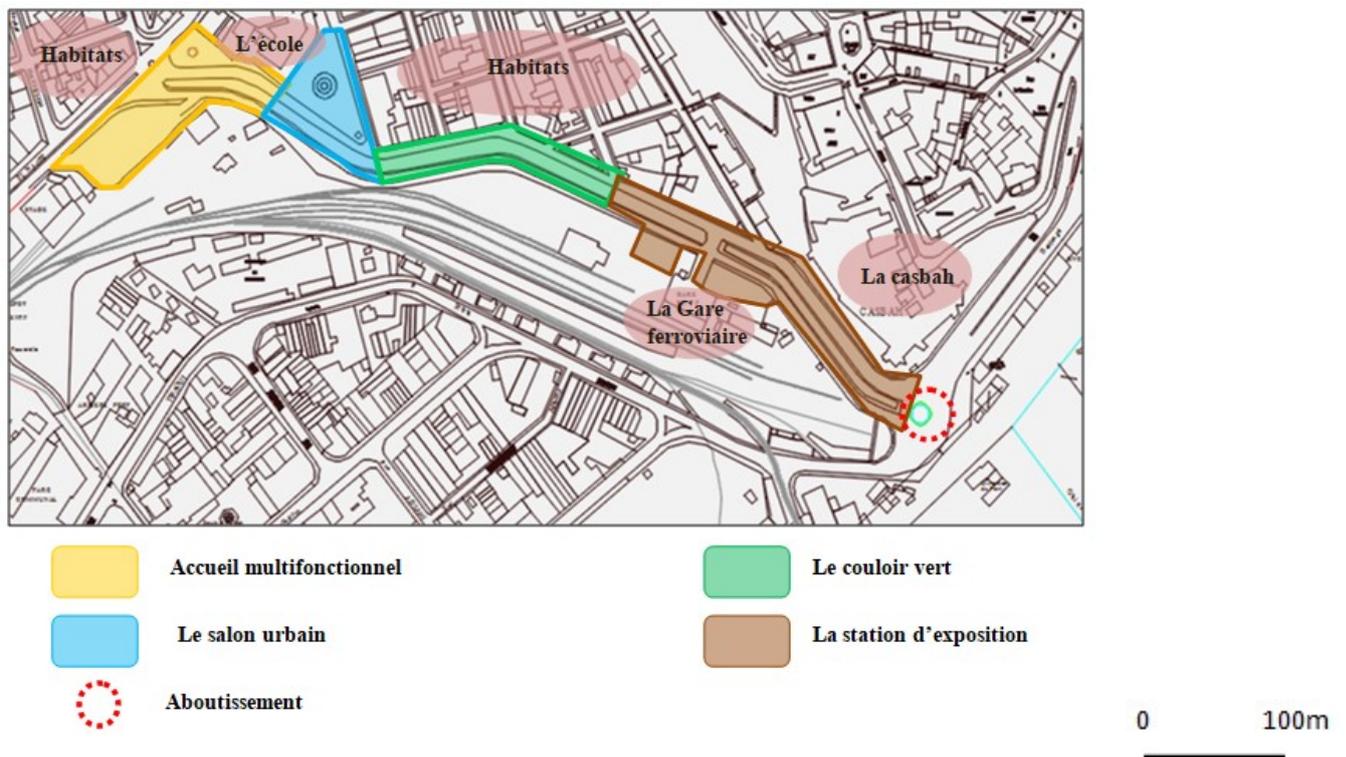


Figure 132. Idée de départ de la genèse du projet. Source : Auteurs, 2021.



4.5 Démarche conceptuelle

Restant dans la continuité de notre concept de la promenade urbaine nous avons proposé un plan d'aménagement pour notre site d'intervention. Nous avons créé un parcours animé par quatre séquences différentes assurant la liaison entre le noyau historique et l'extension de la ville ; ce découpage est essentiellement adapté à la morphologie allongée du site, intégré aux différents constituants environnants (contexte existant) créant ainsi une variété de choix et de fonctions.



Carte 42. Les séquences de la promenade urbaine. Source: Auteurs, 2021.

Les séquences se présentent comme suite (Voir Carte 42) :

La séquence 1 : Accueil multifonctionnel

Cette première partie est considérée comme la porte de la promenade, composée de deux espaces dont premier abrite un équipement multifonctionnel qui est un mini centre commercial avec sa placette extérieure et le deuxième abrite une placette à l'hommage du Moujahid (place des martyrs), la relation entre ces deux espaces sera assurée par une passerelle.

La séquence 2 : Salon urbain

Cette deuxième partie comporte la placette Lqods abritant un espace de détente, de lecture et d'attente à l'égard des utilisateurs de l'arrêt de bus et des habitants du quartier. L'ambiance dans cette séquence sera dominée par l'élément minéral.

La séquence 3 : Couloir vert

Cette partie est constitué d'un passage (terreplein et trottoirs) qui comporte des espaces de repos positionnés au niveau des percées visuelles ; l'ambiance dans cet espace se présente par un rythme vert/ bleu avec dominance de végétation (absorbant la pollution de l'air)

La séquence 4 : Station d'exposition patrimoniale

Cette dernière partie de la promenade se compose essentiellement de deux placettes à côté de la gare ferroviaire destinée à l'exposition patrimoniale (les époques historiques de Bejaia/artisanats) et espace de détente/repos pour les voyageurs ; un tronçon du terreplein dans cette partie est utilisé pour des commerces éphémères.

L'aboutissement de ce parcours va être la placette aménagée au cœur du rond point du port qui sera à son tour l'espace indiquant les trois directions du noyau historique, le port et l'extension de la ville.

La connectivité et la transition

Le terreplein central du boulevard Mustapaha Benboulaid assure la liaison entre les différentes séquences et comporte des espaces de transition entre ces dernières. La continuité dans la promenade sera aussi matérialisée par un dessin au sol inspiré de la raille.

Fiche programme pour chaque séquence

Accueil multifonctionnel

- Equipement multifonctionnel : 1500 m²
- Aire de jeux : 400 m²
- Espace de détente : 1500m²
- Gradin :
- Passerelle : 4m
- Placette mémorative : 1220m²
- Parking sous-sol : 300 places
- Espaces de repos

Salon urbain

- Cafétéria avec aménagement d'une terrasse extérieure :200 m²
- Kiosque : 32 m²
- Espace de lecture : 500 m²
- Espace de repos : 400 m²
- rénover la fontaine existante
- Sanitaires publics et poubelles
- L'arrêt d'autobus

Couloir vert

- Espaces de repos : 38 m² * 4
- passage surélevé : 165m² *2
- Traitement de sol distingué qui marque la chaque percée : 6 m L* 5
- Des éléments de trame verte et bleu rythmées
- Appropriation des rez-de-chaussée de bâtiments et l'utilisation des façades transparentes (vitrées) ouvertes

Station d'expositions

- Espaces de consommation et commerces éphémères le long du parcours : 6900 m²
- Un parking à l'entrée de la gare ferroviaire.
- Espace d'attente et repos:500 m²
- un restaurant/caféteria 150 m²
- espace d'exposition de culture Kabyle : 500 m²
- Placette patrimoniale : 800 m²
- Le rondpoint : 530m²

Conclusion

Ce chapitre a été attribué à l'analyse urbaine de notre aire d'étude, commençant par un aperçu global sur la ville de Bejaia qui a inclut ses différents aspects historique, géographique, climatique et démographique ; pour enfin démontrer que cette ville algérienne réserve d'innombrables privilèges qui peuvent faire d'elle un aimant d'investissements et de progrès urbain. A la fin de cette première partie du chapitre, nous avons présenté brièvement quelques espaces publics importants de la ville, leurs emplacements et leurs états actuels. Suite à la lecture générale précédente, une deuxième partie du chapitre a été consacré à l'analyse détaillée de l'aire d'étude en se basant sur les concepts suivants de la méthode « Bentley et Al » : la lisibilité, la perméabilité et la variété ; en utilisant aussi un concept de la méthode typo-morphologique qui est la typologie des éléments joint d'une observation directe sur site, nous avons constaté que malgré les opportunités(situation, surface et identité) des espaces publics du site d'intervention, ces derniers n'ont pas encore atteint à l'image urbaine acceptable et souffrent de plusieurs problèmes liés à leur pauvreté en matière de typologie, le manque d'aménagement et la mal-appropriation ce qui engendrant un dysfonctionnement au niveau du tissu urbain et une mauvaise production de qualité urbaine.

Cette analyse nous a permis d'épancher les potentialités et les carences du site pour mieux comprendre ses composantes, amener les recommandations et les solutions adéquates pour confronter les différentes contraintes détectés et exploiter les avantages du site dans le but d'améliorer son image à partir d'une proposition d'intervention urbaine intégrée que nous avons établie.

Conclusion générale

L'espace public se caractérise par sa pluralité, tant du point de vue de la diversité des lieux qu'il occupe, des formes qu'il prend et des usages qu'il accueille ; il constitue un élément primordial du cadre de vie et le reflet de la population qui y fréquente.

La présente conclusion est loin d'être une fin qui laisserait croire que le travail est achevé, et que tout a été étudié et résolu, mais juste pour conclure : les réflexions faites dans ce mémoire ont eu pour but de répondre à la problématique pourtant sur le fonctionnement des espaces publics qui ont perdu leur rôle graduellement dans la ville de Bejaia et deviennent déstructurés sans aucune qualité ou convivialité servant la population ; à travers laquelle nous avons développé une hypothèse qui indique que le problème de l'aménagement de l'espace public est dû à leur conception, d'une autre part nous avons supposé que le design urbain est l'alternative qui pourrait donner une nouvelle image positive à ces espaces et améliorerait leur qualité. Afin de mener cette recherche nous avons opté en premier lieu à établir une étude théorique qui clarifie les concepts du design urbain et de l'espace public tout en abordant leurs significations, leurs rôles, leurs effets dans le tissu urbain et en mettant l'accent sur l'interaction entre les deux. En deuxième lieu nous avons effectuée une étude analytique qui se divise à son tour en deux parties à savoir l'analyse des exemples livresques qui a eu pour but de décortiquer leur composition, comprendre leur organisation et d'en tirer des critères qui nous serviront dans la conception du projet ; suivie par l'analyse détaillée de l'aire d'étude fondée sur la méthode de « Bentley et al » et la méthode typo-morphologique pour en fin arriver à déterminer les points faibles, les points forts du site d'intervention. Ce sont là les bases de notre démarche programmatique qui s'est soldé par des recommandations sous forme d'adéquates au programme du projet.

En gré de cette recherche nous avons pu soulever les raisons de dysfonctionnement des espaces publics du cas d'étude et de confirmer que le design urbain est la solution pour améliorer l'état de ces derniers.

Comme tout travail de recherche, notre étude rencontre des limites à l'égard du sujet du fonctionnement de l'espace public dans le tissu urbain et du changement positif que pourrait lui amener le design urbain :

- L'espace public et le design urbain sont des concepts plurivoques, vastes et assez complexes traités par plusieurs disciplines ; néanmoins lors de ce présent travail nous avons

CONCLUSION GENERALE

essayé de les aborder en mettant l'accent sur fonctionnement de l'espace public et l'apport du design urbain à ce dernier.

- En vue du temps court qui nous a été accordé et les circonstances imposées par le COVID19, nous avons été empêchées d'effectuer un questionnaire et le distribuer dans l'aire d'étude.

- Nous avons confronté le manque de documentation lors de l'analyse de l'aire d'étude (l'absence du POS et les données liées aux espaces publics analysés).

Le traitement de ce thème de recherche a ouvert les portes vers d'autres perspectives et horizons dont le fonctionnement des autres espaces publics de la ville de Bejaia qui attendent une réflexion thématique et pratique; il s'agit de :

-Penser à créer une connectivité entre tous les espaces publics de Bejaia par la généralisation de notre thème de recherche.

-Donner une nouvelle image pour la ville par le design urbain.

- Aménager les espaces publics de la ville pour qu'ils s'adaptent aux différents changements de temps et accueillent la vie nocturne.

Notre recherche a été élaboré pour la finalité de concevoir ce qui est le plus adéquat tout en essayant d'être créatif et original, il est évident qu'il ne puisse pas être le travail le plus complet mais il peut être encore optimal si d'autres études amènent la complémentarité nécessaire.

Références bibliographiques

Ouvrages

-AKSAMIIA. Azra, « *Superkilen* » [Livre]. Ed : BIG-Bjarke Ingels Group, et al, Copenhague 2016.

-ALLIAIN. Rémy, « *Morphologie urbaine géographie et aménagement et architecture de la ville* » [Livre]. Paris 2004.

-ANTONI.Robert-Max, « *Place publique, Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain* » [Livre]. Paris 2001.

-BASSAND. Michel et al, « *Vivre et créer l'espace public* » [Livre]. Ed : Presses polytechnique et universitaire, Lausanne 2001.

-BENTLEY. et al, « *Responsive environments* » [Livre]. Ed : Architectural Press An imprint of Elsevier Linacre House, Burlington 1985.

-BENYOUCEF. Brahim, « *Analyse urbaine éléments de méthodologie* » [Livre]. Ed : Office des publication univerversitaires, Alger 2015.

-CHOAY .F , MERLIN.P, « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aminagement* » [Livre]. Ed : Presses universitaires et france, Paris 2000.

-CHOAY.Françoise et MERLIN.Pierre, « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* » [Livre]. Ed: Presses Universitaires de France, Paris 2010.

-DAVID.M et PHILIPPE .P , « *Projet urbain* » [Livre]. Ed :Parenthèses, Marseille 2009.

-DELBAERE. Denis, « *La fabrique de l'espace public ville, paysage et démocratie* » [Livre]. Ed : Editions éllipses, Paris 2010.

-FRANCOIS.Tomas, « *Espace public,architecture et urbanité* » [Livre]. Ed : PU, Saint Etienne 2002. p 29.

-GAUTHIEZ.Bernard, « *Espace urbain,vocabulaire et morphologie*» [Livre]. Ed : Edition patrimoine, Paris 2003.

-JESSICA, « *Pour quoi cette rue parisienne rend complètement fous ses riverains* » [Livre]. Alibabuy 2019.

-JOSEPH.Isaac, « *Esapce public et culture dramatique* » [Livre]. Ed : Editions recherche, Paris 1995.

-PANERAI. Philippe et al, « *Analyse urbaine* » [Livre]. Ed : Edition parenthèse, Paris 2002.

-RAYNAUD.Michel, « *Design urbain: Approches théoriques* » [Livre]. Ed : Université de Montréal, Montréal 2009.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- REMY. J et VOYE.L, « *Guide de l'espace public bruxellois* » [Livre] .Ed :ADF. Bruxelles 2003.
- ROTEN.Nicolas, « *L'aménagement des espaces publics* » [Livre].Ed : Université de Lusanne, Lusanne 1999.
- SIMON.Kilbane, « *Walks of life :the goods line*»[Livre].Ed: Architectureau. Londres 2016.
- WALLONNE MINISTERE DE LA REGION, « *Aménager les espaces publics* » [Livre].Ed: Habitat et participation, Louvain-la-Neuve 1995.
- WIENER.BERGER, « *Injection de qualité* » [Livre] .Ed : Printplaat,Wienerberger2013.
- WILKES.John, « *Le projet de construction de poste* »[Livre] .Ed : Europlanters, Madrid 2019.
- ZIMMERMAN et TOUSSAINT.M et, « *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public* » [Revue].Ed : Presses polytechniques et universitaires romandes , Lusanne 2001.

Articles et rapports

- ATTAR .Abdelghani, « *Pour Une Conformité Des Espaces Verts Urbains Publics Non Spécialisés : Le Cas De La Ville De Bejaia* » [Rapport]. Université Abderahmane Mira Bejaia, Bejaia 2019.
- ALSHEHRI. Abdallah, « *Étude de cas de la espace public urbain à Copenhague, Danemark* » [Rapport]. Conception urbaine, Copenhague 2018.
- « *Analyse typomorphologique* »[Rapport]. Ecole polytechnique d'architecture et urbanisme , Paris 2011.
- ARCHITECTUREAU,«*the goods line*» [Article en ligne] .Architectureau. <https://architectureau.com/articles/the-goods-line/>. JUIN 2021
- BOUTEBNA, « *Une gare multimodale à Sétif* » [Article en ligne]. <https://setif.info/article5160.html>. janvier 2011
- CHIAMBARETTA.Philippe, « *Métropole malléableet adaptable* » [Article en ligne].pca-stream. <https://www.pca-stream.com/fr/articles/metropole-malleable-et-adaptable-vers-un-urbanisme-temporaire-et-temporel-8>. 2014.
- CRIS, « *journaliste chartres royale* » [Article en ligne] .https://crisjournaliste.canalblog.com/albums/chartres__royale/photos/71671814-img_7132.html. - 07 janvier 2012.
- IKNI.Kahina, « *l'évolution du tissu urbain historique de la ville de Bejaia* » [Rapport]. L'école nationale supérieure de Lyon, Lyon 2018.
- GONZALAZ.Antonio, « *Multimodalité et marchabilité* » [Rapport]. Agence d'urbanisme, Bordeaux 2010.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- KOHLI.Paul, « *L'éclairage urbain et son impact sur l'espace public* » [Rapport]. Université de Lausanne, Lausanne 2016.
- MAIRIE.Sébastien, « *Les cours résilientes oasis une proof of concept à décliner sur toutes les autres politiques* » [Article en ligne] . <https://www.construction21.org/france/amp/articles/h/les-cours-resilientes-oasis-une-proof-of-concept-a-decliner-sur-toutes-les-autres-politiques.html>. Lyon 2019.
- MARCUS.Michel, « *L'espace public Le guide du Forum* » [Rapport]. Forum français pour la sécurité urbaine., Saragosse 2012.
- ROBERTA.Morelli, « *Les cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* »[Rapport]. Integration and Quality in Transformations of Urban Space, Lausanne 2012.
- ROUE.Anne et al, « *Fonctions des espaces publics* » [Rapport]. Fédération nationale des agences d'urbanisme, Bordeaux aquitaine 2020.
- STUDYRAMA, « *Urbaniste: un métier au coeur de la ville* » [Rapport]. Université de Bordeaux, Bordeaux 2010.
- TERRETOIRE, « *Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Les espaces publics et collectifs* » [Rapport]. Ed : Brochure livre, Luxembourg 2005.

Thèses et mémoires

- DJOUAD Abir , « *Espaces publics: lieu de mise en scène du projet urbain* » [Mémoire de master]. l'Université 08 Mai 1945 de Guelma, Guelma 2019. p. 8.
- ANANIADOU Maria, « *L'espace public dans le sud-est européen* » [Thèse doctorat]. Université aristote, Paris 2007.
- AROUL et NAITAMARA Fouzia, « *Pour une amélioration de la qualité de l'espace* » [Mémoire de master]. Université Abderrahmane Mira de Bejaia, Bejaia 2018.
- BADACHE Halima, « *L'espace public entre conception et usage* » [Mémoire de magister]. Université Mohamed Khide de Biskra, Biskra 2014.
- BEHLOUL Lotfi, « *Impact de disparité social sur la qualité de vie cas des quartiers de la ville de Bejaia* » [Mémoire de master]. Université Abderahmane Mira de Bejaia, Bejaia 2017.
- BOUARROUDJ Nedjeoua, « *De l'écologie urbaine et de la gestion des villes* » [Mémoire de magister]. Université de Constantine, Constantine 2012.
- BOUREZG Oum hani, « *Espace public entre conception et usage* » [Mémoire de master]. Université Saad Dahleb de Blida, Blida 2019.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- CHABOUNE Ouardia et LASSOUANI Aissa, « *L'influence de l'aménagement des places publiques sur l'appropriation Cas de la place publique « Saïd Mekbel »* » [Mémoire de master]. Université Abderrahmane Mira de Béjaïa, Bejaia 2018.
- DABACHE Halima, « *L'espace public entre conception et usage* » [Mémoire de master]. Université Mohamed Khider de Biskra, Biskra 2014.
- DJOUAD Abir, « *Espaces publics, lieu de mise en scène du projet urbain* » [Mémoire de master]. l'Université 08 Mai 1945 de Guelma, Guelma 2019.
- GRIDI Khaoula, « *Le design urbain: une opportunité pour valoriser l'espace urbain* » [Mémoire de master]. Université LARBI Ben Mhidi, Sétif 2017.
- MAIDI Abdelkader, « *Aménagement des espace publics* » [Mémoire de master]. Université Mohamed Boudiaf, M'sila 2017.
- MERABET Hicham et OUZID Abderrahmane, « *Rehabilitation et extension durable del'ancienne gare ferroviaire de bejaia* » [Mémoire de master]. Université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou 2018.
- SAADAoui Amell HAMRAoui Sara, « *Le paysage culturel concept d'un projet territorial face à l'étalement urbain* » [Mémoire de master]. Université de Blida 01, Blida 2019.
- SAHLI F, « *La répercussion de la politique urbaine en Algérie sur l'espace public* », Cas de la ville de M'Sila [Mémoire de magiter]. Université de M'Sila, M'Sila 2009.
- OUARET Yahia et OUARET Yasmine, « *Le mobilier urbain et le tourisme durable cas de Béjaia* » [Mémoire de master]. Université Abderahman Mira, Béjaia 2017.

Cours

- ATTAR.Abdelghani, « *L'approche sensorielle* » [Cours]. Université Abd rehman MIRA, Bejaia 2018.
- MAZOUZ.Said, « *Cours introductif Design urbain* » [Cours]. Université Mohamed Khider Biskra, Biskra 2011.
- MOUHOUBI.Nedjima , « *Le design urbain et ses principes* » [Cours]. Université Abderrahmane Mira, Bejaia 2021.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Site web

- ADIHBH-V *Les pistes cyclables à Noisy-le-Grand* [En ligne] // Noisy-les-bas-heurts. - 2020. - 2021. - <http://www.noisy-les-bas-heurts.com/2020/08/les-pistes-cyclables-a-noisy-le-grand.html>.
- ANAIADOU Maria *L'espace public dans le sud-est européen* [En ligne] // etudesbalkaniques. - 2007. - <https://journals.openedition.org/etudesbalkaniques/227>.
- ANDROPOGON *Université Thomas Jefferson Lubert Plaza* [En ligne] // Landscapeperformance. - 2011. - 2021. - <https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/thomas-jefferson-university-lubert-plaza>.
- ANTOINE *High Line de New York : une promenade incontournable* [En ligne] // Partir a new york. - Mars 2021. - 2021. - <https://www.partir-a-new-york.com/wp-content/uploads/2019/05/promenade-highline-new-york.jpg>.
- AOUCICHE *Nassima Aouciche Nassima* [En ligne]. - 2019. - <https://www.facebook.com/photo?fbid=2520990121466733&set=gm.2684683118260248>.
- ARCHIDAILY *la ville piétonne* [En ligne] // archdaily. - Janvier 2021. - <https://www.archdaily.com/tag/walkable-cities>.
- ARCHIdaily *Superkilen + Topotek 1 + BIG Architects + Superflex* [En ligne] // Archdaily. - Octobre 2012. - 2021. - <https://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex>.
- ARCHIDZ *Analyse Urbain De La Ville De Bejaia* [En ligne] // Calaméo. - 2013. - 2021. - <https://fr.calameo.com/books/003645526dd9626f24e0f>.
- ARCHIPLU *l'urbanisme et la mobilité urbaine* [En ligne] // Blogspot. - 2015. - <http://archiplu.blogspot.com/2015/03/lurbanisme-et-la-mobilite-urbaine.html?m=1>.
- ATTICA *Place du Jet d'eau Lyon* [En ligne] // Attica urbanisme. - 2021. - <http://www.attica-urbanisme.com/projet/place-du-jet-d-eau-lyon>.
- BAAN Iwan *Parc urbain de Superkilen, Copenhague* [En ligne] // Architecturaviva. - 2017. - 2021. - <https://arquitecturaviva.com/obras/parque-urbano-superkilen>.
- BAUS Monique *Les espaces verts des villes sont ils en danger* [En ligne] // Lalibre. - 2016. - <https://www.lalibre.be/debats/ripostes/les-espaces-verts-des-villes-sont-ils-en-danger-57504f9335708ea2d617a4c1>.
- BERT Alef *la place publique romaine* [En ligne] // voyages topexpos. - 27 avril 2010. - février 2021. - <https://voyages.topexpos.fr/photos/forum-romain-rome/>.
- BORDEAUX mairie de Bordeaux *le jardin public* [En ligne] // projet1.axelmalmgren. - 22 01 2019. - <https://projet1.axelmalmgren.com/le-jardin-public>.
- BRAVO David *Superkilen* [En ligne] // Publicspace. - 06 2018. - 2021. - <https://www.publicspace.org/works/-/project/g057-superkilen>.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- CAN Semanur *The City Image and Its Elements by Kevin Lynch* [En ligne] // wordpress. - 2019. - 2021. - <https://semanurcan.wordpress.com/2019/10/27/the-city-image-and-its-elements-by-kevin-lynch/amp/>.
- CAZAS Jean *sondage pour une nouvelle place public sur saint vallie ouest* [En ligne] // monsaintsauveur. - juin 2018. - <http://monsaintsauveur.com/2019/sondage-pour-une-nouvelle-place-publique-sur-saint-vallier-ouest/>.
- CHOCOMALK *The White Stripes* [En ligne] // Deviantart. - 2019. - <https://www.deviantart.com/chocomalk/art/The-White-Stripes-70325167>.
- CHUTATO *Parada de bus* [En ligne] // Deviantart. - 2013. - 2021. - <https://www.deviantart.com/chutato/art/Parada-de-bus-Bus-stop-413612633>.
- CITYZEUM *Que voir et faire Ancienne ville de Damas?* [En ligne] // cityzeum. - 2019. - <https://www.cityzeum.com/tourisme/a-voir-a-faire/damas>.
- CLAIRE Griffith *Quelle place publique ? Et pour qui ?* [En ligne] // 4cities, Master in urban studies. - 2020. - 2021. - <https://www.4cities.eu/which-public-square-and-for-whom/>.
- CLEMENT Fournier *le top 10 des villes les plus ecologique* [En ligne] // youmatter. - JUIN 2017. - <https://youmatter.world/fr/le-top-10-des-villes-les-plus-ecolo/>.
- COLAS Florian *25 meilleurs parcs urbains echapper tumulte ville* [En ligne] // generationvoyage. - 16 SEPTEMBRE 2014. - <https://generationvoyage.fr/25-meilleurs-parcs-urbains-echapper-tumulte-ville/>.
- DESIGN Urban *Objectives of good urban design* [En ligne] // Gateshead Council. - 2018. - 2021. - <https://www.gateshead.gov.uk/article/8543/Objectives-of-good-urban-design#:~:text=a%20place%20with%20its%20own,of%20development%2C%20landscape%20and%20culture..>
- DESPREZ Edouard *evolution de la place stalingrad en images* [En ligne] // pariszigzag. - 2016. - <https://www.google.com/amp/s/www.pariszigzag.fr/secret/histoire-insolite-paris/levolution-de-la-place-stalingrad-en-images/amp>.
- DJSOFTECH Bim *La ligne de marchandises transporte la précieuse cargaison d'un quartier* [En ligne] // Land 8. - 24 Novembre 2015. - <https://land8.com/the-goods-line-carries-the-precious-cargo-of-a-thriving-neighborhood/>.
- ECOhabITATION *la mixite fonctionnelle et la proximité* [En ligne] // Ecohabitation. - 2017. - <https://www.ecohabitation.com/guides/2930/la-mixite-fonctionnelle-et-la-proximite/>.
- EIK Frenzel *Parking des Gazomètres Ecoquartier Jonction* Genève [En ligne] // Dreierfrenzel. - 2017. - 2021. - <https://www.dreierfrenzel.com/architecture/016-ecoquartier-jonction-parking>.
- ESKROD Torben *Espace public "Superkilen"* [En ligne] // Archi.ru. - 2012. - 2021. - <https://archi.ru/projects/world/7843/obschestvennoe-prostranstvo-superkilen>.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ETAPES *Les passages piétons prennent des couleurs* [En ligne] // Etapes. - 2016. - 2021. - <https://etapes.com/les-passages-pietons-prennent-des-couleurs/>.
- ETSION *Le square saint lamber* [En ligne] // etsionsepromenai. - 23 Mai 2014. - <http://www.etsionsepromenai.com/blog/2014/5/23/le-square-saint-lambert.html>.
- FLORENCE *Retour au moyen age* [En ligne] // tripadvisor. - Septembre 2016. - https://www.tripadvisor.fr/LocationPhotoDirectLink-g1055940-d4795534-i218218192-Centre_Historique_de_Locronan-Locronan_Finistere_Brittany.html.
- FONCTION *et historique de l'agora* [En ligne] // jfbradu.free. - 2009. - <http://jfbradu.free.fr/GRECEANTIQUE/GRECE%20CONTINENTALE/ATHENES/AGORA/AGORA.php3>.
- FOUNDATION *Landscape architecture Lign de marchandise nord* [En ligne] // Landscape performance series. - 2016. - 2021. - <https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/goods-line>.
- FREDRIC *chamber FREDRIC vtore plus beau marché es a Montbrison* [En ligne] // loire webzine. - 14 aout 2019. - https://www.loire.fr/jcms/lw_1251459/votre-plus-beau-marche-est-a-montbrison.
- FROLOVE Nina *Espace public "Superkilen"* [En ligne] // archi.ru. - 04 2016. - 2021. - <https://archi.ru/projects/world/7843/obschestvennoe-prostranstvo-superkilen>.
- GALINDO BRIAIN *La ville a subi des changements majeurs* [En ligne] // Buzzfeed. - 2013. - 2021. - <https://www.buzzfeed.com/briangalindo/then-vs-now-1920s-new-york-city>.
- GARDINETT Marceloi *Intervention urbaine pour la diversité culturelle par BIG* [En ligne] // Tecne. - 2018. - 2021. - <https://tecne.com/arquitectura/big-superkilen-tecne/#:~:text=Superkilen%20es%20un%20parque%20que,parque%20han%20ayudado%20a%20seleccionar..>
- GERBER Eckkhard *lespace exterior dans le contexte de l'architecture* [En ligne] // Hess. - Octobre 2017. - <https://www.hess.eu/fr/news/experten-interviews/lespace-exterieur-dans-le-contexte-de-larchitecture>.
- GINTRAND Franck *Une nouvelle Charte d'Athènes pour penser l'urbanisme* [En ligne] // Chroniques d'architecture. - Mai 2020. - 2021. - <https://chroniques-architecture.com/une-nouvelle-charte-dathenes-pour-penser-lurbanisme/>.
- GEHL ARCHITECTS *Public Space Public Life* [En ligne] // issuu. - 2009. - 2021. - https://issuu.com/gehlarchitects/docs/565_seattle_pspl/142.
- GRECEANTIQUE *fonction et historique de l'agora* [En ligne] // jfbradu free. - 2009. - <http://jfbradu.free.fr/GRECEANTIQUE/GRECE%20CONTINENTALE/ATHENES/AGORA/AGORA.php3>

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- HAYLAY L *Unboring park bench* [En ligne] // Boredart. - 2017. - 2021. - <https://www.boredart.com/2019/07/unboring-park-bench-designs-which-are-extraordinary.html>.
- HERZ LAURA *LE GUIDE ULTIME DE LA VILLE DE PARIS* [En ligne] // Lauraherz. - 2021. - 2021. - <https://laurahez.com/2020/01/26/the-ultimate-paris-cityguide/>.
- HOLMES Damian *The goods line sydney linear park* [En ligne] // designboom. - 21 Decembre 2015. - <https://www.designboom.com/architecture/the-goods-line-sydney-linear-park-aspect-studios-chrofi-09-01-2015/>.
- LANDEZINE CC *Big Green Benches* [En ligne] // Landezine. - 2018. - 2021. - http://landezine.com/index.php/2018/03/streetlife-outdoor-furniture-big-green-benches/?__cf_chl_jschl_tk__=7fa4eb7d2867f5302c325646a37ec8b815e6199e-1624477570-0-AdlzwWPimQhJbwqIKKpm3LOjnOKkVAiBdftHjAL3J6E2-RMBpcxhKAlguSBqeilqpvajLhUKNNrGWN4g8wmJT_MCCKdU.
- LANDEZINE *Chriofi project* [En ligne] // landezine.com. - 2016. - http://landezine.com/index.php/2015/10/the-goods-line-by-aspect-studios/?__cf_chl_jschl_tk__=28882307d64bd7161dfe4d18c7c69cd3145672ff-1620424944-0-AQ2GfM8Xy6AfnV8m-pA0RIPTSGQLVnDkROAsYca783k2HLLHGgN8oTgp8GvKL-pLGrGXWfqQkcsbr97lku6Cc6bZ-z2-dQcVonEdYHGtG-6-.
- LAUDERDALE *Olas boulevard* [En ligne] // dreamstime. - 2020. - 2021. - <https://www.dreamstime.com/las-olas-boulevard-ft-lauderdale-florida-las-olas-boulevard-ft-lauderdale-florida-lined-tall-palm-trees-image109712929>.
- LOMHOLT Isabelle *La ligne de marchandises à sydney* [En ligne] // e-architecte. - 27 Septembre 2020. - 2021.
- LUOSHENG *Parc Shaheyuan* [En ligne] // worldlandscapearchitect. - 2020. - 2021. - <https://worldlandscapearchitect.com/shaheyuan-park-infusing-sustainability-with-lumber-industry-heritage/>.
- MUJI Aoyama *Shop, Architectural, MUJI* [En ligne] // naotofukasawa. - 2011. - 2021. - <https://naotofukasawa.com/projects/518/>.
- Næstved *Municipalité de Rues de la ville à Naestved* [En ligne] // Lighting philips. - 2018. - <https://www.lighting.philips.com/main/cases/cases/parks-and-plazas/naestved>.
- Nassima Aouchiche [En ligne]. - 2019. - <https://www.facebook.com/photo?fbid=2520990121466733&set=gm.2684683118260248>.
- NIVA L *Parc Bredang* [En ligne] // Landezine. - 2020. - 2021. - <http://landezine.com/index.php/2020/10/bredang-park-dance-and-play/>.
- NYGUEN Thuyet *minth the Goods line* [En ligne] // Issuu. - novembre 2016. - 2021. - https://issuu.com/louisnguyen95/docs/thuy__t_minh_the_goods_line.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- PAYSAGISTE.PRO *qu'est-ce qu'un paysagiste* [En ligne] // Paysagiste.pro. - 12 novembre 2017. - 2021.
- PIET NIEMANN *zaha hadid architects zaha hadid architects niederhafen river promenade hambourg* [En ligne] // floornature. - 30 08 2019. - <https://www.floornature.eu/zaha-hadid-architects-niederhafen-river-promenade-hambourg-14918/>.
- POPP Peter *Parc paysager à Copenhague* [En ligne] // Detail-online. - 2013. - 2021. - <https://www.detail-online.com/article/three-colours-red-black-green-landscape-park-in-copenhagen-16511/>.
- POULLAIN Sam *Comment le design urbain peut-il changer la ville?* [En ligne] // Lumières de la Ville. - Mars 2019. - 2021. - <https://lumieresdelaville.net/design-urbain-changer-ville/>.
- PROVENCE *Revêtements de sol des espaces publics* [En ligne] // developement durable. - 2015. - 2021. - http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/cout_global_06_fiche_technique_revetement.pdf.
- REISEZIEL *Besuchen sie die champs elysees und den triumphbogen in paris* [En ligne] // nyhabita.com. - 27 Septembre 2013. - <https://www.nyhabitat.com/de/blog/2013/09/27/champs-elysees-und-triumphbogen-paris/>.
- SAT *Lead the park* [En ligne] // Alvernia. - 2021. - 2021. - <https://www.alvernia.edu>.
- SLIDESHEARE *De l'espace public a l'espace privé* [En ligne] // slideshare. - 2018. - https://www.slideshare.net/anik_kurp/permeabilityurban-design.
- SOCIETY *canadian esplanades du palais des congrès de Montréal* [En ligne] // aapc-csla.ca. - <https://www.aapc-csla.ca/awards-atlas/esplanade-du-palais-des-congres-de-montreal>.
- STUDIO LDV *l'ancienne autoroute urbaine transformée en jardin suspendu* [En ligne] // Lumière de la ville . - 2017. - 2021. - https://lumieresdelaville.net/seoul-lancienne-autoroute-urbaine-transformee-en-jardin-suspendu-vient-detre-inauguree/?lipi=urn%3Ali%3Apage%3Ad_flagship3_feed&0fZeGZs%2BTLaZR014K8hsMA%3D%3D=.
- STEVENS Philip *La ligne de marchandises : la premiere phase de parc linéaire de sydney s'ouvre au public* [En ligne] // Designboom. - 06 Septembre 2015. - <https://www.designboom.com/architecture/the-goods-line-sydney-linear-park-aspect-studios-chrofi-09-01-2015/>.
- TACHATATT cyrille *equipement collectif a sens du droit de l'urbanisme :les présions du consiel* [En ligne] // village de la justice. - 22 mars 2013. - 11 fevrier 2021. - <http://www.village-justise.com/Article/Equipement-collectif-droit-urbanisme,14110.html>.
- TUOMAS *Cafe Birgitta* [En ligne] // Archdaily. - 2014. - 2021. - https://www.archdaily.com/596409/cafe-birgitta-talli-architecture-and-design?ad_medium=gallery.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

-VANDOROS ALEXIOS *Agias Sofias Competition* [En ligne] // Flickr. - 2012. - 2021. - <https://www.flickr.com/photos/alexvandoros/7481441608/in/photostream>.

-VAZ FABIO *Arquitetura 3d* [En ligne] // Flickr. - 2009. - 2021. - <https://www.flickr.com/photos/tecnoshop/5496392113/in/photostream/>.

-VIAGO *top 10 des plus luxueux centres commerciaux* [En ligne] // viago. - 01 Aout 2018. - <https://viago.ca/top-10-des-plus-luxueux-centres-commerciaux/>.

-WAHEB *Architects algériens* [En ligne]. - 2014. - <http://architectes.eklablog.com/saidi-hocine-yahiaoui-hacene-bet-bart-a113423834>.

-WIENERBERGER *Injection de qualité* [En ligne] // Wienerberger. - 2013. - 2021. - <https://www.wienerberger.nl/referentie/openbare-ruimte/een-straat-als-een-printplaat-eindhoven.html>.

-WILKES John *Le projet de construction de poste* [En ligne] // Europlanters. - 2019. - <https://www.europlanters.com/post-building-project/>.

Résumé

Les espaces publics ont toujours été le support spatial des pratiques sociales et lieux d'échanges entre les individus ; conçus de diverses formes, ils sont considérés comme des éléments principaux de la structure de la ville. Ce présent mémoire développe une réflexion sur l'espace public en tant que fédérateur de l'image de la ville et que pourrait apporter le design urbain pour améliorer son fonctionnement. A l'instar de toutes les villes algériennes, la ville de Bejaia ne souffre pas réellement de manque d'espaces publics mais bien de manque des espaces de qualité capables de satisfaire les besoins de leurs usagers, la quantité prime une fois de plus sur la qualité.

L'objectif principal de ce travail est de mettre en exergue les raisons de dysfonctionnement des espaces publics à Bejaia et de déterminer l'influence de leur aménagement sur leur usage et usagers. Pour atteindre à cet objectif, nous avons établi et cerné les concepts liés au thème à savoir l'espace public et le design urbain, suivi de l'analyse des exemples qui nous ont permis de définir l'impact du design urbain sur le changement de l'image des espaces publics. Nous avons abordé ensuite une analyse du cas d'étude constitué de « les espaces publics à Lqods » en se basant sur les concepts de la méthode « Bentley et al » ainsi qu'une analyse typo-morphologique pour enfin arriver à identifier les différents dysfonctionnements de ces espaces et d'en tirer les critères à exploiter lors de la démarche programmatique et la conception de notre projet d'architecture urbaine du site. Nous avons proposé un design urbain intégré qui répondra aux besoins de fonctionnement optimal pour promouvoir à nouveau ces espaces publics.

Mots clés : Espace public, design urbain, fonctionnement et dysfonctionnement, Bejaia.