

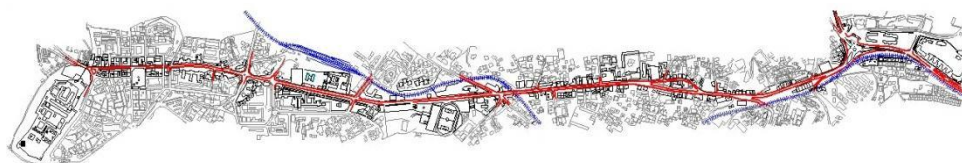
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
UNIVERSITE LARBI BEN M'HIDI  
OUM EL BOUAGHI  
INSTITUT DE GESTION DES TECHNIQUES URBAINES



*Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de magister en gestion des techniques urbaines*

*Option: urbanisme, aménagement et développement local*

**THEME : LA ROUTE COMME VECTEUR  
D'URBANISATION ET SUPPORT DES CENTRALITES  
LINEAIRES  
(CAS DE LA RN 18 A MEDEA)**



Présenté par: **BENCHABANE Leila**

Dirigé par: **Dr. GHENOUCI Ahmed**

Devant le jury composé de:

Pr. BOUCHEMAL Salah	Président	Université d'Oum El Bouaghi
Dr. GHENOUCI Ahmed	rapporteur	Université d'Oum El Bouaghi
Pr. MAZOUZ Saïd	examineur	Université d'Oum El Bouaghi
Dr. BENHASSINE-TOUAM Nassira	examinatrice	Université de Constantine III

**Année universitaire: 2015**

## *Remerciements:*

L'écriture des remerciements est le moment où l'on s'interroge: comment en suis-je arrivée là au juste? Je tenais à remercier bien sur toute celles et ceux qui m'ont permis de réaliser ce travail, mais aussi ceux qui m'ont donné envie de me lancer dans cette expérience passionnante, et sur ce point quelques souvenirs me reviennent.

Le premier souvenir, est celui d'un enseignant que j'admire énormément pour son dévouement pour la recherche scientifique. Je tiens à exprimé ma gratitude pour celui qui m'a fait découvrir l'amour et la passion de la recherche, mon encadreur docteur AHMED GHENOUCHE, directeur de l'institut de Gestion des techniques urbaines de l'université d'Oum El Bouaghi. Nos échanges ont été riches de sens et jalonnent l'ensemble des pages de ce mémoire.

Le second souvenir est celui d'un enseignant qui venait tout juste de rentrer au pays, et qui été chargé de nous enseigner en 4<sup>ème</sup> année, sans le savoir, ce dernier venait juste de m'ouvrir les portes d'un monde que je ne vais plus quitter, l'urbanisme. Je tiens à remercié mon enseignant au département d'architecture de Blida, Mr. BENKARA OMAR.

Je tiens également à exprimé ma gratitude pour une femme à qui je dois respect et amour, et qui m'a profondément marquée au cours de mes études d'architecture, de par sa gentillesse et ces encouragements incessants, Md. GUENOUNE, mon enseignante au département d'architecture, Blida.

J'adresse aussi mes remerciements aux membres du jury, c'est un honneur pour moi que le professeur BOUCHEMAL SALAH, professeur MAZOUZ SAID et docteur BENHASSINE-TOUAM NASSIRA aient accepté d'être les examinateurs de ce travail, et de porter un regard critique et constructif à ce travail de recherche.

Ce travail n'aurait sans doute pas été possible sans l'aide de mes très chers parents qui m'ont soutenu et donné les moyens pour consacrer mon temps à l'accomplissement de ce travail, je remercie également mes frères AMINE et YACINE, d'avoir supporté mes colères.

Mes pensées vont à mes amis d'Oum El Bouaghi, je voudrai les remercier de m'avoir bien accueillie dans cette ville si chaleureuse que je ne connaissais pas, d'avoir veillé à garder le contact, à SAMIRA, OUMAIMA, WISSAM, Md HABIBA, et mes camarades de la promotion. Je dois également ma reconnaissance à mes amis AMEL, LILYA et BILEL que j'aime tant.

Et enfin, parce qu'ils attendent depuis si longtemps l'achèvement de ce travail, et pour leur soutien, je dédie ce modeste travail à ma cousine SOUAD, VAVA MOUH et MAMA HADJILA, mes très chers grands parents, mon inspiration et lumière de ma vie.

## Résumé:

L'histoire des villes montre l'interdépendance étroite entre la route et la ville. La route est le premier élément de structuration de l'espace urbain et sa permanence essentielle, considéré comme l'un des principaux agents de transformation de la morphologie urbaine.

Jusqu'à récemment, la plupart des études ont abordé la route à partir de considérations essentiellement économiques, ou techniques (par exemple: (problème de congestion, moyens de transports...etc.). Or depuis peu, de nouveaux courants de recherche ont commencé à aborder la route d'un point de vue qualitatif, en tant qu'élément d'organisation spatiale, inscrit au cœur d'un univers de symboles et de représentations qui le particularise désormais comme un espace identitaire.

Notre projet de mémoire sur la route nationale n°18 à Médéa, s'inscrit dans cet effort de renouvellement de perspectives. Nous avons choisi d'appréhender la route non seulement comme un support matériel à la vie de relations, mais en tant que vecteur d'urbanisation, et lieu de rencontre et de reconfiguration constante entre l'espace conçu, l'espace perçu et l'espace vécu.

Notre travail répond à une double ambition. La première est de montrer le rapport fondateur entre la route et la ville. La seconde est de revenir sur les centralités qui résultent des dynamiques d'interaction entre l'espace route et la société.

**Mots clés :** Route- urbanisation - centralité- linéarité -paysage des routes.

## Summary:

The history of cities shows the close interdependence between the road and the city. The road is the first element of structuring of urban space and its essential permanence, considered as one of the major element of transformation of the urban morphology.

Until recently, most studies have addressed the road from essentially economic, or technical view (for exemple: the problem of congestion, means of transport...). But recently, new research trends have begun to address the road from a qualitative point of view, as part of spatial organization, registered in the center of symbol universe and representations which now particularize it as an identity space.

Our thesis Project on national highway number 18 in Medea is in this perspectives renewal effort. We chose to see the road not only as a material support to the life of relation, but as urbanisation vector and meeting place and constant reconfiguration between the designed space, the perceived space and lived space.

Our work has a dual ambition, the first is to show the relation between the roads and founding the city, the second is to return to the centralities resulting dynamic interaction between the space road and society.

**Key words:** Road- urbanization- centrality- linearity- landscape roads.

## الملخص

ان تاريخ المدن يعكس العلاقة الوثيقة القائمة بين الطريق والمدينة، حيث ان الطريق هو اول عنصر يقوم بهيكله الحيز الحضري، اضافة الى ذلك فهو يعتبر من العوامل الرئيسية التي تساهم في تحول مورفولوجية المدينة.

ولقد تناولت معظم الدراسات التي قام بها الباحثون، الطريق من الناحية الاقتصادية، او التقنية (على سبيل المثال: مشكلة المرور او النقل الحضري). لكن في الآونة الاخيرة، بدأت تظهر اتجاهات بحثية جديدة تعالج الطريق من الناحية النوعية، اي كعنصر فعال يقوم بتنظيم وهيكله الفضاءات في المدينة، زيادة على احتواءه على مجموعة من الرموز والمعاني التي تميزه كفضاء ذو هوية خاصة.

لقد تناولنا في هذا البحث دراسة الطريق الوطني رقم 18 في مدينة المدينة، اذ يندرج هذا العمل ضمن الجهود الرامية الى تجديد وتطوير وجهة النظر في الدراسات الخاصة بالطرق، حيث اننا اخترنا دراسة الطريق ليس فقط كوسيلة ربط بين الاماكن وحامل لمختلف وسائل النقل، وانما كعنصر فعال وموجه للتمدن، و كحيز تحصل فيه تفاعلات مستمرة بين الفضاء المصمم، الفضاء المحسوس، والفضاء المعاش.

وبناء على ذلك، فإننا نطمح من خلال هذا العمل الى الوصول الى هدفين، الاول هو اظهار العلاقة البنوية بين الطريق والمدينة، والثاني هو اظهار المركزية الناتجة عن التفاعل الديناميكي بينهما.

**الكلمات المفتاحية:** الطريق- التحضر- المركزية- الخطية- منظر الطرق.

<b>Sommaire</b>	
Sommaire .....	
Résumé.....	
Summary.....	
الملخص.....	
1. Introduction générale .....	1
2. Problématique .....	3
3. Hypothèses.....	4
4. Objectifs et limites de l'étude.....	4
5. Méthodologie de recherche.....	5
6. Structure du mémoire.....	7
<b>Partie 1: Concepts de base et repères historiques</b>	
Introduction.....	10
<b>Chapitre1: La route entre nature et mémoire</b>	
Introduction.....	13
<b>1.1. La Route: une définition ambiguë.....</b>	<b>13</b>
1.1.1. Route et rupture.....	13
1.1.2. Route: un itinéraire, une répétition .....	13
1.1.3. La route concrète .....	14
1.1.4. La route et ses fonctions.....	14
1.1.5. La route comme un vecteur .....	15
1.1.6. La route comme un espace public.....	15
<b>1.2. La route: une longue histoire .....</b>	<b>17</b>
1.2.1. La naissance des routes .....	17
1.2.2. Invention de la roue .....	18
1.2.3. Développement des routes .....	18
1.2.4. La route nouvelle source de profil et de naissance des villes étapes au moyen âge .....	21
1.2.5. De la route à la rue .....	22
1.2.5.1. Les origines de la rue route .....	22
1.2.5.2. La route domaine de l'hippomobile, de l'automobile, et du tram way au 19 <sup>ème</sup> siècle.....	23
1.2.5.3. Les conflits d'usage de l'espace routier.....	23
1.2.6. Obsolescence du réseau routier classique et émergence de l'autoroute.....	25
1.2.7. De la voie rapide au boulevard urbain .....	26
<b>1.3. Les diverses approches de la route en milieu urbain.....</b>	<b>27</b>
1.3.1. L'approche en termes de réseau .....	28
1.3.2. L'approche en termes de domaine.....	28
1.3.3. L'approche en termes d'infrastructures .....	28
1.3.4. L'approche en termes d'espace .....	29
Conclusion.....	29

<b>Chapitre2: L'urbanisation de bord des routes</b>	
Introduction.....	33
<b>2.1. L'origine de l'urbanisation</b> .....	33
2.1.1. Le besoin de se loger est l'origine de l'urbanisation .....	34
2.1.2. La sociabilité est la cause du développement de l'urbanisation .....	35
2.1.3. Le mouvement est le vecteur de l'urbanisation/ le parcours est son support	35
<b>2.2. Les modes d'urbanisation</b> .....	36
2.2.1. Les villes planifiées .....	36
2.2.2. Les villes non planifiées / spontanées .....	38
<b>2.3. Le rapport entre urbanisation et infrastructures de transport</b> .....	38
2.3.1. Le modèle d'urbanisation guidée par les voies ferrées par Pierre Merlin .....	39
2.3.2. Le modèle d'urbanisation guidée par les autoroutes par Pierre Merlin .....	40
2.3.3. Le modèle d'urbanisation combiné par Pierre Merlin .....	41
2.3.4. Le modèle d'urbanisation guidée par les routes .....	42
2.3.4.1. Naissance des villes route .....	43
2.3.4.2. Le modèle de la route qui crée la ville par Henri Prost, 1923 .....	45
<b>2.4. Conception du modèle urbain de la ville linéaire par les architectes modernes</b>	47
2.4.1. Le rapport (mouvement/ forme urbaine) dans la cité linéaire d'Arturo Soria Y Mata, Madrid 1886.....	47
2.4.2. La ville linéaire des architectes de l'Union soviétique : une nouvelle possibilité d'extension de Moscou .....	50
2.4.3. La ville linéaire industrielle de Le Corbusier .....	51
Conclusion .....	55
<b>Chapitre3: La croissance urbaine et nouvelles formes de centralités</b>	
Introduction .....	57
<b>3.1. Evolution de l'urbanisation et centralités</b> .....	57
3.1.1. Du centre à la centralité .....	60
3.1.2. Les centres secondaires une nouvelle forme de centralité .....	61
<b>3.2. les aspects de la centralité</b> .....	62
3.2.1. Aspect topologique .....	62
3.2.2. Aspect fonctionnel .....	62
3.2.3. Aspect morphologique .....	63
3.2.4. Aspect symbolique .....	64
<b>3.3. Organisation spatiale de la centralité dans les villes linéaires</b> .....	66
3.3.1. Rôle des infrastructures de transports dans l'organisation de la centralité dans les villes linéaires .....	67
3.3.2. Transit Oriented Developpement (TOD), une des applications du nouvel urbanisme .....	68
Conclusion .....	69
Conclusion de la première partie .....	70

<b>Partie 2: Les préoccupations des chercheurs par le paysage des grandes routes</b>	
Introduction .....	72
<b>Chapitre1: L'espace route dans les préoccupations d'ordre morphologique</b>	
Introduction .....	74
<b>1.1. La ville une entité duale</b> .....	74
<b>1.2. La morphologie comme discipline alternative pour les études de la ville</b> .....	74
1.2.1. Les travaux de l'école italienne sur la morphologie urbaine .....	76
1.2.2. Les travaux de l'école française de Versailles (U.P.A) sur la morphologie urbaine .....	78
1.2.2.1. L'étude de la croissance morphologique par Philippe Panerai .....	78
<b>1.3. Méthode d'analyse morphologique des espaces ouverts urbains</b> .....	81
1.3.1. Niveau de lecture et d'analyse .....	83
1.3.1.1. La dimension historique .....	83
1.3.1.2. La dimension morphologique .....	83
1.3.1.3. La dimension paysagère .....	84
1.3.1.4. La dimension du vécu .....	84
1.3.2. Consistance de la démarche .....	85
Conclusion .....	86
<b>Chapitre2: L'espace route dans les préoccupations d'ordre perceptif</b>	
Introduction .....	88
<b>2.1. La perception du paysage urbain</b> .....	88
<b>2.2. La perception de la centralité dans le paysage urbain</b> .....	90
<b>2.3. Les travaux de l'école américaine sur la perception du paysage des routes</b> .....	90
2.3.1. Lire la ville et la décomposer .....	90
2.3.2. Les travaux de Kevin Lynch sur le paysage urbain .....	91
2.3.2.1. Les éléments du paysage urbain .....	92
2.3.2.2. Concept d'identité et mémoire collective .....	93
2.3.2.3. Utilisation de la méthode perceptuelle pour le repérage des centralités le long du Broad Way à Los Angeles .....	94
2.3.3. Les travaux des Venturi sur le Strip de Las Vegas: la symbolique des formes .....	97
2.3.3.1. Le Strip de Las Vegas comme support de la centralité symbolique .....	99
<b>2.4. Les travaux de l'école française sur la perception du paysage des routes</b> .....	102
2.4.1. Les travaux de Philippe Panerai: le plan séquence .....	102
2.4.2. Lecture du paysage des grands axes routiers par Philippe Panerai.....	103
2.4.3. La séquence visuelle comme outil d'analyse du paysage des routes appliqué à la RN7 dans l'agglomération Roussillonnaise .....	104
<b>2.5. Essentiel méthodologique de l'analyse perceptuelle du paysage des routes</b> .....	108
Conclusion .....	110
Conclusion de la deuxième partie .....	111

<b>Partie 3: Médéa, une ville établie sur les deux rives d'une route</b>	
Introduction .....	113
<b>Chapitre1: La route nationale 18 dans son cadre</b>	
Introduction .....	115
<b>1.1.</b> Un bref historique du réseau routier national .....	115
<b>1.2.</b> La route nationale 18 à l'échelle du territoire .....	117
<b>1.3.</b> La route nationale 18 à l'échelle de la wilaya de Médéa .....	118
<b>1.4.</b> La route nationale 18 à l'échelle de la ville de Médéa .....	120
Conclusion.....	121
<b>Chapitre2: L'urbanisation dans la ville de Médéa : l'évolution d'un modèle linéaire bipolaire</b>	
Introduction .....	123
<b>2.1.</b> Présentation de l'aire de référence (site et situation) .....	123
2.1.1. Situation géographique de la ville de Médéa .....	123
2.1.2. Les composantes géomorphologique du site .....	126
2.1.3. Situation économique; une ville à vocation administrative et de service .....	128
<b>2.2.</b> La route nationale 18 comme corridor historique d'urbanisation du territoire de la ville de Médéa .....	130
2.2.1. Processus de structuration du territoire de la ville .....	130
2.2.2. Restitution du Processus historique de formation et transformation de la ville .....	130
2.2.2.1. Epoque précoloniale (période de formation) .....	131
2.2.2.2. Epoque coloniale (La ville intra-muros) .....	134
2.2.2.3. Epoque Post coloniale (La ville extra-muros) .....	140
2.2.3. Synthèse de la croissance urbaine .....	149
<b>2.3.</b> politique de polarisation et d'urbanisation de la ville à l'époque post indépendance: Bilan des instruments d'urbanisme et d'aménagement .....	152
2.3.1. Les instruments d'urbanisme de première génération (PUP /PUD / ZHUN) .....	152
2.3.2. Les instruments d'urbanisme de deuxième génération (POS /PDAU) .....	154
• PDAU 1997 (faire la ville sur la ville) .....	154
• PDAU 2007 (faire la ville hors la ville).....	155
• PDAU intercommunal 2012 .....	156
2.3.3. Tendances actuel du développement urbain .....	158
<b>2.4.</b> Identité du territoire: Médéa une ville en quête de son identité .....	161
2.4.1. Une ville dans la mémoire collective .....	161
2.4.2. Médéa une ville "verte" .....	162
2.4.3. Une ville à paysage diversifié .....	162
2.4.4. Les cartes mentales comme outil de recherche de l'identité du lieu appliquée à la ville de Médéa .....	163
Conclusion.....	163
<b>Chapitre3: Lecture et interprétations des composantes du paysage urbain le long du boulevard de l'ALN</b>	
Introduction .....	165
<b>3.1.</b> Délimitation spatiale de l'aire d'étude .....	165
<b>3.2.</b> L'insertion d'un grand axe de circulation: de la route nationale au boulevard urbain .....	166

3.2.1. l'élargissement de la route, la constitution d'un grand axe de circulation par l'acteur étatique .....	166
3.2.2. L'intégration des rives de la route et l'aménagement de l'espace public .....	167
<b>3.3. Définition des séquences sur le boulevard de l'ALN</b> .....	168
3.3.1. Critères de choix des séquences .....	168
<b>3.4. Analyse formelle et fonctionnelle des séquences</b> .....	170
3.4.1. Séquence A : Entrée Est de la ville .....	171
3.4.2. Séquence B : La traversée de la zone résidentielle .....	174
3.4.2. Séquence C : La traversée de la zone d'équipements .....	177
3.4.2. Séquence D : Entrée Ouest de la ville, la traversée du centre-ville .....	180
<b>3.5. Analyse de la mobilité et système de circulation sur le boulevard de l'ALN</b> .....	183
<b>3.6. Analyse des pratiques/ images/ et perceptions du boulevard urbain</b> .....	191
3.6.1. La constitution de l'image du boulevard .....	191
<b>3.7. Les formes de centralités le long du boulevard de l'ALN</b> .....	201
3.7.1. La tertiarisation de l'axe et l'affirmation de ses fonctions commerciales, administratives et de services .....	203
3.7.1.1. "Le boulevard tertiaire": support de la centralité économique et politique .....	203
3.7.2. La route comme support de la centralité d'accessibilité .....	206
3.7.3. La route comme support de la centralité symbolique .....	208
Concluions .....	209
Conclusion de la troisième partie .....	210
<b>Conclusion générale</b> .....	211
Bibliographie .....	213
Liste des tableaux .....	217
Liste des cartes .....	217
Liste des figures .....	217
Annexes .....	221

## **1- Introduction générale:**

L'histoire des villes montre l'interdépendance étroite entre le développement du réseau routier et celui de l'espace urbain. En effet, la route est le premier élément de structuration de l'espace urbain, sa permanence essentielle, considéré comme l'un des principaux agents de transformation de la morphologie urbaine.

De manière générale, le réseau routier conditionne l'extension urbaine, et son rôle devient parfois le facteur principal déterminant du mode d'urbanisation, considéré comme étant un vecteur d'urbanisation, nous pourrions évoquer ici de nombreux exemples d'urbanisation en doigts de gant le long des axes de transport, l'infrastructure fait et fabrique la ville, elles transforment la ville, la construisent (comme le long des axes routiers), l'agglomèrent ou au contraire la dilatent (comme les voies rapides).

En ce qui concerne les infrastructures viaries, ce rapport à la ville est fondateur. D'abord parce que la route est un élément constitutif de la forme urbaine, le destin de la ville est totalement associé aux voies de communication, le tracé de la route est lui-même fondateur du fait urbain, à l'exemple du Cardo et du Decumanus pour les villes romaines, en effet, l'implantation des hommes en sociétés s'est toujours faite aux abords des voies de passage bien établies.

La ville a été de tous temps, au cœur du progrès civilisationnel, qui s'intéresse à la ville s'intéresse au développement du réseau routier, historiens et géographes ont remarqué depuis longtemps que l'essor des routes était parallèle à celui des civilisations, leur évolution se fera très souvent de manière simultanée. La ville, comprise comme un système d'échange ou un lieu d'interaction, se définit alors par son accessibilité, de sorte qu'elle existe avant tout par ses routes ou ses voies d'accès. Ensuite, parce que la route est aussi l'un des principaux agents de transformation de la morphologie urbaine.

Nous admettons en effet, que *"La route au sens le plus large du mot, est la première armature des paysages humanisés, elle représente l'élément primordial de l'équipement spatial nécessaire à la vie des sociétés"*<sup>1</sup>, la route, rue, ou boulevard forment ainsi la permanence essentielle de la ville, son squelette. Les percées haussmanniennes sont une illustration de ce rapport fondateur entre l'infrastructure (route, boulevard ou avenue) et la forme urbaine, le nouveau réseau des voies dessiné par Haussmann à Paris, au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, est devenu le principe d'organisation de la ville ancienne de Paris, la réorganisation du tissu urbain s'est alors faite autour du réseau de voirie, commandant en même temps une nouvelle esthétique de la ville, comme le souligne Kevin Lynch dans

---

<sup>1</sup> Clozier 1963 in Serge Wachter, «Trafic en ville, l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité», rééditions recherches, 2004. p.13

l'image de la cité " *Les voies sont les éléments prédominants de la ville ; car les gens observent la ville quand ils circulent, et les autres éléments de l'environnement sont disposés et mis en relations le long de ces voies*".<sup>2</sup>

C'est à l'échelle urbaine que l'impact des infrastructures de transport est le plus directement perceptible, donnant naissance à plusieurs modèles d'urbanisation, comme le modèle d'urbanisation guidé par des voies ferrées, et le modèle lié à la route..., certes l'histoire joue un grand rôle dans la forme urbaine, mais il semble que le facteur le plus important soit l'innovation technologique. Rien n'a plus d'impact sur la morphologie urbaine qu'un nouveau moyen de transport. L'arrivée de la vapeur et du chemin de fer va forcer les villes à s'adapter à ce nouveau mode de transport, l'espace se voit alors structuré par de multiples voies ferrées. La voiture va conduire la ville à "s'étaler" sur de vastes étendues. Chaque moyen de locomotion a un impact différent sur le tissu urbain.

De même, l'espace algérien a hérité d'un réseau d'infrastructure colonial, qui a fortement marqué son évolution, ces réseaux sont marqués par deux caractéristiques<sup>3</sup>:

- D'une part ils sont l'héritage de la période coloniale au profit de laquelle ils ont été conçus, ces infrastructures s'inscrivent dans la longue durée, surtout le réseau routier.
- D'autre part, inscrites dans un territoire en mutation permanente, ces infrastructures en particulier routières, constituent la scène où s'opèrent des dynamiques due à la mobilité des personnes, et à l'activité économique récente, elles sont souvent le champ d'interaction entre différentes conceptions, perceptions, et expériences.

Face à ces dynamiques observées aujourd'hui dans le système urbain, l'espace route doit avoir une aptitude à se transformer et à s'adapter aux changements.

La ville de Médéa, est l'un des exemples les plus illustratives qui émane de cette relation entre ville et infrastructure de transport. En effet, la ville de Médéa comporte la ligne de chemin de fer édifiée à l'époque coloniale, celle-ci traverse la partie centrale du pays du Nord au Sud (la ligne: Alger- Blida- Médéa- Djelfa), malgré qu'elle soit hors service à l'heure actuelle, elle a fortement participé à l'essor de l'économie et au déroulement de la vie à Médéa.

L'autre aspect qui marque le paysage de la ville, et qui fera l'objet de notre étude, c'est la route nationale 18, qui traverse sa partie centrale de l'Est à l'Ouest. Cette route a été

---

<sup>2</sup> Kevin Lynch, "l'image de la cité". p.36

<sup>3</sup> Ghenouchi Ahmed, thèse de doctorat: « Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-Est Algérien (Cas des réseaux ferroviaire et routier) », université de Constantine, 2008, p.06

construite en 1915, aujourd'hui, elle conserve toujours son statut de route nationale, malgré le déclassement de la plupart des routes nationales du pays, elle est l'axe principal de circulation reliant les différentes polarités des trois villes principales à savoir (Khmis Miliana, Médéa et Bouira).

En effet, entre la ville de Médéa et la RN18, c'est une histoire, qui dure depuis sa genèse, une histoire qui rappelle le destin d'une ville, d'une société.

## **2- Problématique:**

La ville de Médéa se trouve à 90 Km au sud de la capitale Alger, sur les hauts plateaux qui forment la vallée de la Mitidja. Elle est à 920 m d'altitude au pied de coteaux couverts de vergers et de vignes.

A l'image des villes du bassin méditerranéen, Médéa a connu la présence de plusieurs civilisations. Ancienne Lambdia, elle est dotée d'une citadelle. Par la suite capitale du Beylik *Titteri*, l'une des trois *baylicats* de la régence d'Alger créée en 1546. Médéa a été définitivement occupée le 17 mai 1840, par l'Armée française, et devient un avant-poste pour assurer la sécurité de la Mitidja, cette occupation avait un impact important sur l'évolution de la structure urbaine de la ville, d'abord par la création de deux pôles en équidistance de 3 km, à savoir le pôle de Damiette à l'est du noyau historique, et le pôle de Lodi ancien village agricole à l'Ouest. Trois pôles principaux avec deux axes de communication, à savoir la voie ferrée et la route nationale 18, c'est infrastructures jouaient le rôle d'un pont qui réunit les deux rives d'une même cité.

Le paysage actuel de la ville démontre une forte concentration autour de cet élément connecteur (RN18), cette concentration porte le signe d'une nouvelle centralité, alignant un ensemble d'équipements administratifs, socio-économiques, ainsi que des espaces publico-collectifs (places, placettes), et reliant le nouveau pôle urbain situé juste à la sortie de la ville toujours le long de cet axe. **De ce fait, nous nous demandons en premier lieu, quel rôle a joué la RN18 dans le processus de formation et de transformation de la ville de Médéa?**

D'un autre côté, en matière de morphologie urbaine, la ville présente une forme qui pourrait apparaître inadéquate à l'organisation de la centralité, Elle présente une morphologie linéaire, or, la notion de centralité est une notion de concentration, elle s'oppose au phénomène des formes urbaines linéaires, favorable à l'extension. Cependant, la ville de Médéa se caractérise par une morphologie linéaire et s'étale le long des axes routiers à savoir la route nationale 18. A ce niveau, d'autres questions s'imposent à savoir, comment la centralité se forme-t-elle dans une morphologie linéaire guidée par une route? Comment

s'exprime cette centralité dans l'organisation urbaine de la ville de Médéa, et Quels sont les effets de ces centralités sur le fonctionnement de la ville ?

### **3- Hypothèses de l'étude:**

Deux hypothèses sont émises en réponse aux questionnements formulés :

#### **Première hypothèse:**

La route nationale 18 a largement participé à la formation de la ville, considérée comme son moteur de développement territorial, et un axe centralisant. De ce fait une lecture diachronique s'impose pour définir le processus de croissance urbaine.

#### **Deuxième hypothèse:**

La politique de planification spatiale a favorisé / et favorise toujours l'implantation des nouvelles polarités le long de cet axe, produisant ainsi une concentration massive des différentes activités nécessaire à la vie quotidienne de la population, ce qui a conduit à l'émergence d'une centralité à caractère linéaire.

### **4- Objectifs et limites de l'étude :**

L'objet central de notre recherche porte sur les dynamiques d'interaction et de coévolution entre la route et la ville d'une part, et de s'interroger sur les capacités à concevoir et à adapter des infrastructures routières dans une ville en perpétuel renouvellement. En effet «la route», et toutes ses formes morphologiques dérivées (rue-boulevard-avenue...), nous paraît l'objet idéal en tant que vecteur d'urbanisation, vecteur des réseaux de transport, et espace de représentation de la société. Les représentations correspondent ici aux projets, aux conceptions, aux idéaux, aux perceptions et aux symboles associés au système routier. De plus cet objet spatial se situe à l'articulation des savoirs et savoir-faire de plusieurs champs professionnels: architectes, paysagistes, géographes, ingénieurs, urbanistes...etc.

Cette recherche peut être également un appui pour les autorités locales, dans les opérations de planification urbaine, pour un changement de perspective par rapport aux infrastructures de transport, notre volonté est de penser l'infrastructure-objet comme infrastructure-projet.

Par le biais de notre travail, nous tentons aussi de participer aux réflexions d'actualité sur la transformation du planning basé sur des principes traditionnel, qui se veut désormais plus stratégique, flexible, collaboratif et adaptatif. Et encourager les travaux de recherche dans le contexte de la ville de Médéa, qui demeure un terrain fertile en matière de recherche.

A travers la relation entre ville et route s'exprime la volonté de les penser conjointement. Au centre de notre étude, il y a donc l'analyse de la route et l'analyse de la ville. La difficulté de ce travail a donc consisté à construire une grille de lecture qui permet de comprendre et d'analyser conjointement l'évolution et les interactions entre la ville et sa route. La non disponibilité de documents notamment les archives concernant la RN 18 a entravé quelques fois notre travail.

## **5- Méthodologie de recherche:**

Pour aborder notre sujet de recherche, nous avons jugés utile de passer par 3 étapes, en premier lieu un aperçu théorique, nous tenterons de définir les concepts autour desquels s'articulera notre recherche; tel que la route, l'urbanisation, la centralité..., ainsi que l'évolution de ces concepts dans l'histoire de la ville, cela permettra de bien situer notre analyse dans un cadre théorique précis.

Au cours de notre travail de recherche, l'une des questions fondamentales qui a été soulevée est: quelle est la méthode d'approche, ou quel sont les méthodes d'analyse urbaine existante pour parvenir à la compréhension de l'évolution du paysage urbain de bord des routes? Afin de constituer une grille d'analyse du paysage des routes, nous avons donc choisi, d'analyser dans une deuxième partie, les différents travaux des théoriciens et praticiens de la ville, et qui se sont intéressés à ce sujet, à savoir les travaux de l'école italienne sur la morphologie urbaine, les travaux de Kevin Lynch, les Venturi, et Philippe Panerai.

Pour notre cas d'étude, nous avons jugés utile d'aborder l'espace route comme un système. Joël de Rosnay (1975) définit un système comme "*un ensemble d'éléments interdépendants, liés entre eux par des relations telles que si l'une est modifiée, les autres le sont aussi et par conséquent tout l'ensemble est transformé*".

Un système est une entité complexe, constituée d'un ensemble d'éléments. Mais il est plus que la simple somme de ses éléments, car les éléments sont en interaction et c'est cette interaction qui permet la cohérence et l'organisation du système.

Un système est un ensemble subissant des modifications dans le temps, sa structure n'est que le résultat de son évolution.

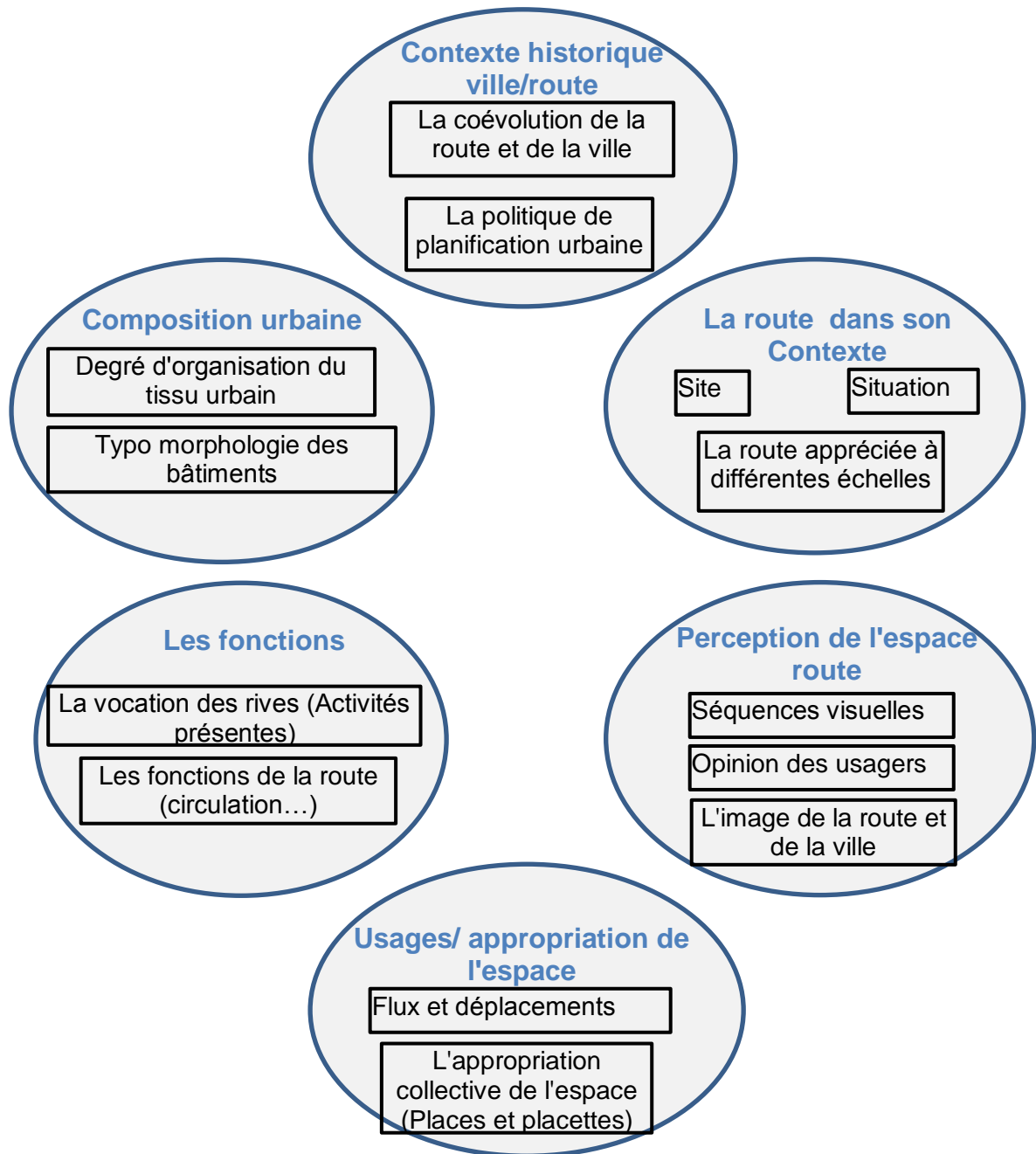
L'analyse systémique s'effectue en 2 grandes phases:

- La délimitation spatiale et thématique du système route, et la recherche des éléments constitutifs.
- Une analyse des interrelations entre les différents éléments.

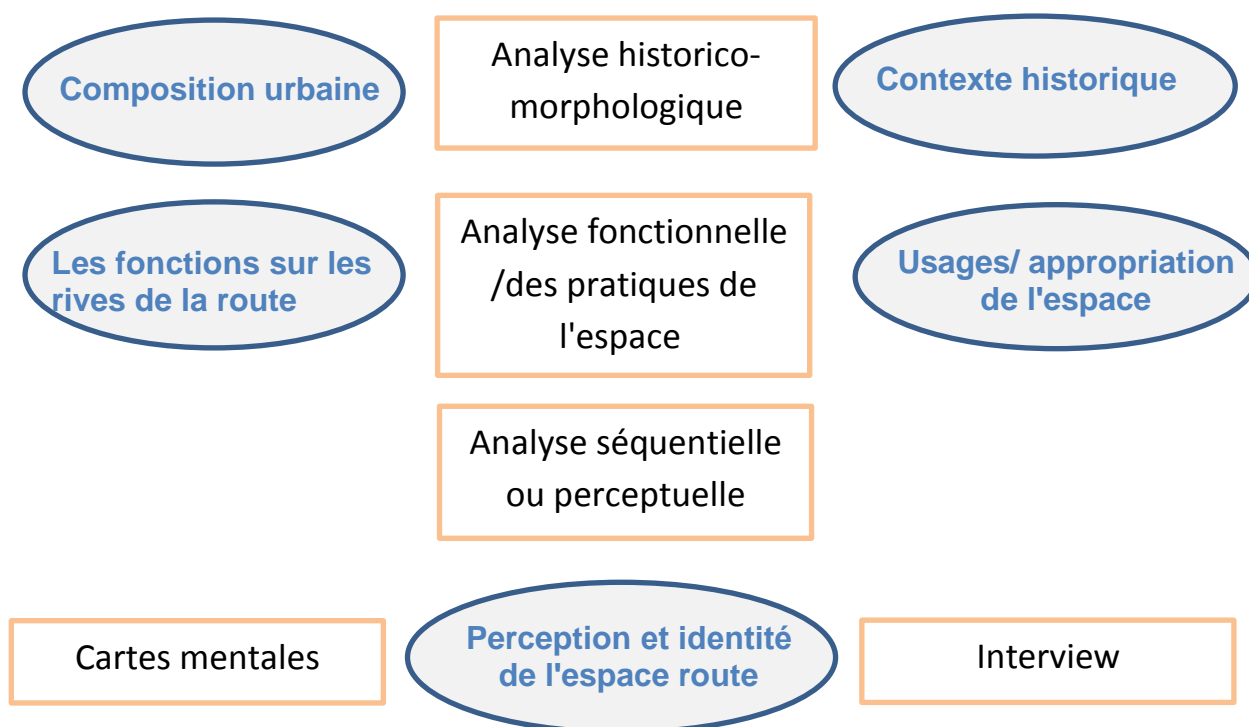
En ce qui concerne la délimitation thématique de notre modèle de système, nous proposons de prendre en compte les six grandes thématiques suivantes:

- Le contexte historique de la route et la ville.
- Le contexte de la route apprécié à différentes échelles.
- La composition urbaine de l'espace route
- Les fonctions abritées par la route et ses abords.
- Les usagers et les appropriations de l'espace route.
- La perception du paysage route dans son contexte.

## Le système route



Pour chaque thématique nous proposons le type d'analyse adéquate.



#### **Les documents sur lesquels s'appuie la présente recherche:**

- Une documentation historique écrite et cartographiée
- Les différents documents d'urbanisme qui ont servi à faire la ville de Médéa (PDAU-POS...)
- Des données quantifiable: (données statistiques, et les données issues des enquêtes).
- Des entretus menés auprès des habitants de la ville de Médéa.
- Des cartes mentales dessinées par les habitants interviewés.
- Les photos aériennes, et les photographies historique et actuelle.
- Nous avons également élaboré quelques cartes thématiques pour accompagner les différentes analyses, et facilité la lecture de la situation actuelle.

#### **7- Structure du mémoire:**

Ce mémoire est structuré en trois parties:

##### ➤ **Première partie: Concepts de base et repères historiques**

Cette partie traite les différents concepts liés à notre travail de recherche, elle vise à clarifier des notions complexes, tout en précisant leur évolution au cours de l'histoire de l'urbain. Cette partie permet de bien cerner notre sujet de recherche. Elle se compose de trois chapitres clés

**Un premier chapitre** vise à élucider la notion de route, nous avons jugé utile de passer par l'histoire des routes, où l'on retrace son évolution des premiers sentiers de l'âge de pierre à

l'autoroute urbaine moderne, tout en précisant son impact sur la formation et l'évolution des établissements humains.

**Le second chapitre** traite l'impact des infrastructures de transport en particulier les routes, sur l'orientation du développement de l'espace urbain. Nous nous intéressons également au modèle de la cité linéaire qui se construit le long d'un axe majeur jugé indispensable pour notre cas d'étude qui présente la même morphologie urbaine.

**Le troisième chapitre** porte sur l'évolution de l'espace urbain et les centralités, on s'intéresse à l'impact des infrastructures de transport sur l'organisation des centralités en particulier dans la ville linéaire.

➤ **Deuxième partie: Les préoccupations des chercheurs par le paysage des grandes routes**

Présente les différentes recherches effectuées par les théoriciens et praticiens de la ville sur l'espace ouvert urbain, et le paysage des grandes routes. À savoir les travaux de l'école italienne et les travaux de l'école française sur la morphologie urbaine, les travaux de l'école américaine sur la perception du paysage urbain. La partie se compose de deux chapitres:

**Le premier chapitre** présente les différentes approches de la morphologie urbaine, ce qui va permettre au final de déduire les grands axes d'une méthode d'analyse formelle et fonctionnelle appropriée à notre cas d'étude.

**Le second chapitre** propose une approche sensible de l'espace route. Ce chapitre vise ainsi à travers des éléments théoriques tirés des travaux de différents chercheurs, tel que Kevin Lynch et Robert Venturi à constituer une grille d'analyse perceptuelle des paysages des grandes routes.

➤ **troisième partie: Médéa, Une ville établie sur les deux rives d'une route.**

Cette troisième partie correspond à la concrétisation des connaissances théoriques déjà acquises dans les deux parties précédentes, notre choix pour l'étude de la relation ville/route s'est porté sur la route nationale 18 dans la ville de Médéa. La partie se structure autour de trois chapitres:

Dans **un premier chapitre** introductif nous procéderons à la mise en avant de la situation d'étude, c'est-à-dire par la présentation de la route nationale 18 à différentes échelles.

Dans **le deuxième chapitre**, nous procéderons à une analyse historique pour observer la formation de la ville de Médéa à travers les étapes d'urbanisation, une attention particulière est portée sur le rôle de la route dans le processus de formation de la ville, et son impact sur l'organisation de la centralité urbaine.

Dans **le troisième chapitre** nous procéderons à l'étude de l'axe routier à l'échelle urbaine à la lumière des exemples étudiés, ceci par une analyse des séquences sur le boulevard préalablement définies. Cette analyse du boulevard va nous permettre de dresser des conclusions par rapport aux centralités existantes à l'échelle de la ville et du boulevard.

# **Partie 01:**

Concepts de base et repères  
historiques

## **Introduction:**

Dans cette première partie nous tenterons de définir les concepts clés autour des quels s'articule notre recherche tel que la route, l'urbanisation, et la centralité...toute en précisant leur évolution au cours de l'histoire de l'urbain, notre objectif est de situer notre recherche dans un cadre théorique clair et précis.

Trois chapitres vont subdiviser cette partie, il s'agira dans un premier chapitre, d'élucider en premier lieu la notion de route qui se situe au point de rencontre de plusieurs disciplines, nous avons jugé utile de passer par l'histoire des routes, où l'on retrace son évolution des premiers sentiers de l'âge de pierre à l'autoroute urbaine moderne, tout en précisant son impact sur la formation et l'évolution des établissements humains, en effet, l'essor des routes était parallèle à celui des civilisations.

L'historique de la route révélera les différentes préoccupations construites autour de cet objet à chaque époque, ce qui va induire par la suite à l'émergence de différentes approches qui traitent ce modèle en milieu urbain, notre but au final est de se situer par rapport à ces approches.

Le second chapitre traite l'impact des infrastructures de transport sur le développement de l'espace urbain, donnant naissance à plusieurs modèles d'urbanisation, ce qui nous intéresse c'est le modèle d'urbanisation lié à la route qui constitue notre objet de recherche, ainsi que l'évolution du modèle de la cité linéaire qui se construit le long d'un axe majeur. Ce modèle est jugé indispensable pour notre cas d'étude qui présente la même morphologie.

Dans le troisième chapitre qui porte sur la croissance urbaine et les centralités, nous abordons dans un premier lieu la coévolution de l'espace urbain et de la centralité, partant du modèle traditionnel "monocentrique" au modèle "polycentrique", par la suite nous présentons les différents aspects de la centralité dans le milieu urbain, et pour finir l'impact des infrastructures de transport sur l'organisation des centralités en particulier dans la ville linéaire.



# **Chapitre 01**

La route entre nature et  
mémoire

La route est contraste, la route est paradoxe qui irrigue le monde et fractionne les territoires. On la loue souvent car elle est l'image même de la liberté. On la remercie car elle apporte l'aventure et le rêve. On l'empreinte de plus en plus sans vraiment savoir à qui. On l'attend car elle serait synonyme de développement. On s'en méfie car elle apporte le changement. On la maudit qui nous enfume d'un nuage de poussière. On la redoute et on la craint quand elle tue. On la suit souvent car elle mènerait à Rome.

*Luc Gwiazdzinski*

## **Introduction:**

Qu'est-ce qu'une route? Interroger ce qu'on a chaque jour sous les pieds ou les roues, peut paraître banale, et pourtant, cette question doit être posée d'entrée de jeu, car les différentes définitions que l'on peut donner de cet objet conduisent à des approches, enjeux, et des méthodes diversifiés.

En effet, la polysémie du terme cache des réalités diverses, d'ailleurs historiens et géographes s'interrogent, depuis fort longtemps, à savoir si la route se définit par ses infrastructures, son tracé ou le trafic qu'elle supporte<sup>1</sup>. Cette question et bien d'autres ont été débattues par les spécialistes depuis le début du siècle.

Afin de bien situer notre approche, on propose une revue des différentes définitions que peut contenir ce terme, tout en se référant à l'histoire qui peut révéler une clarification, sur l'évolution de cette notion, et la divergence des préoccupations.

### **1-1- La route: une définition ambiguë**

#### **1-1-1- Route et rupture:**

*"Une route (du latin rupta, via rupta « voie rompue, brisée », c'est-à-dire creusée dans la roche pour ouvrir le chemin)"<sup>2</sup>.*

La première acception de la route est : Perse un passage, traverse et brise. Cette définition nous propose une image forte de la route qui suggère affirmation, labeur et rupture des obstacles qui se présentaient.

En effet, le caractère essentiel de la route, par opposition avec la voie d'eau, est de "s'imprimer sur le sol"<sup>3</sup>, la route s'affirme comme tracé, qui permet l'ouverture, l'écart et l'espacement de la nature, afin de marquer la terre du souvenir de nos échanges et nos déplacements.

#### **1-1-2- Route: un itinéraire, une répétition:**

*"Route: itinéraire ou direction suivi ou à suivre pour aller d'un point à un autre"<sup>4</sup>.*

Le mot route est également employé comme synonyme d'itinéraire, de trajet, de parcours conduisant d'un point à un autre.

Un itinéraire que l'on suit seul et une fois c'est une exploration, il faut être plusieurs à emprunté le même trajet. Pour que s'ouvre une route il faut qu'elle ait un passé et un avenir.

---

<sup>1</sup> Numa Broc, "Géographie: les grandes lignes", revue les Cahiers de médiologie .N°2 : " Qu'est-ce qu'une route?", 2<sup>e</sup> semestre 1996, p.42, [consulté en ligne le [3/05/2014], disponible à l'adresse: [http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/02\\_route/broc.pdf](http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/02_route/broc.pdf)

<sup>2</sup>Gille Rabin et Luc Gwiazdzinski, «Si la route m'était contée, un autre regard sur la route et les mobilités durables», Ed Eyrolles, paris, 2007, p. 7

<sup>3</sup> Numa Broc, ibid,p.42

<sup>4</sup> *Raverso*, dictionnaire du français [consulté en ligne le [14/11/2013] disponible à l'adresse <http://dictionnaire.reverso.net>

Il faut une répétition, une seconde fois qui bénéficie de la première (ne serait que par la certitude que la voie est praticable). *"Les voies qui desservaient les premières combinaisons urbaines furent tracées par les déplacements de l'homme et marquées par la répétition des trajets"*<sup>5</sup>

En effet, entre intentionnalité (projet de se rendre là) et mémoire (réminiscence d'un parcours accompli), la route a donc besoin de s'inscrire dans le paysage et dans notre stock de connaissance.

### **1-1-3- La route concrète:**

*"Route: au sens littéral, c'est une voie terrestre aménagée pour permettre la circulation de véhicules à roues"*<sup>6</sup>.

C'est seulement vers 1929 qu'apparaît le revêtement routier tel que nous le connaissons. Auparavant, la route ne se distingue guère de ce que nous considérerions comme chemins de terre battue, formé du piétinement répété des hommes et des animaux ou du *pavimentum* romain. La route a existé avant la cartographie, parfois matérialisé et parfois non elle existe par les échanges, par ce besoin d'aller d'un point à un autre, par la mémoire.

En effet, les premières routes revêtues sont liées à l'invention de la roue, du char et du chariot, *"La roue fait la route"*<sup>7</sup>. Les voies moins importantes, généralement non revêtues, sont appelées pistes et chemins. En agglomération les routes bordées de constructions s'appellent les rues, ou selon le cas les avenues, boulevards, allées. L'ensemble de ces voies de communications constitue la voirie.

### **1-1-4- La route et ses fonctions:**

*« Ruban de terre au long du quel on peut cheminer depuis l'endroit où l'on s'ennuie 'jusqu'à l'endroit où il est futile d'aller »*<sup>8</sup>

*"Une route est une voie carrossable destinée à la liaison entre les localités "*<sup>9</sup>.

Une route peut être définie tout simplement par ses fonctions. La fonction première d'une route est d'assurer une connexion efficace entre deux lieux afin de faciliter les échanges (de marchandises ou de personnes).

---

<sup>5</sup> Ildefonso Cerdà, la théorie générale de l'urbanisation, Présentée et adaptée par Antonio Lopez De Aberasturi, Ed du Seuil, Paris, 1979.p.165.

<sup>6</sup> *Raverso*, dictionnaire de la langue française [consulté en ligne le [14/11/2013] disponible à l'adresse <http://dictionnaire.reverso.net>

<sup>7</sup> Numa Broc, op.cit. p.47.

<sup>8</sup> Ambrose Bierce, le dictionnaire du diable, In, Gille Rabin et Luc Gwiazdzinski, «Si la route m'était contée, un autre regard sur la route et les mobilités durables», op.cit. p.7

<sup>9</sup> Merlin P, Choay F, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presses universitaire de France, 1988, p.692

Par ailleurs, une autre fonction d'une route est l'exploration, la découverte d'un territoire, la traversée des espaces, l'incitation au voyage. La route peut même parfois être le seul moyen d'accéder à certains paysages ou vues.

Selon Lucien Febvre (1878-1956) un historien, l'approche fonctionnelle des routes est beaucoup plus fructueuse, c'est-à-dire pour définir la route il est plus intéressant de connaître le pourquoi de la circulation, selon lui trois raisons impérieuses jadis poussaient l'homme à se déplacer : le commerce, la religion, la politique (et son prolongement la guerre), d'où l'existence de la route du sel, la route des épices, la route de la soie... etc.

#### **1-1-5- La route comme un vecteur:**

##### **Le vecteur:**

- La notion est issue de la combinaison des notions de couple de points de la géométrie euclidienne (qui permettent de définir **les distances**, mais aussi **la direction et le sens**), et des possibilités de calcul offertes par l'algèbre<sup>10</sup>.

- Un vecteur est un objet géométrique construit à partir du point, de droite de longueur.

- Un vecteur est représenté par un segment orienté (une flèche) ayant pour extrémités un point de départ et un point d'arrivée.

- Selon Larousse: nm segment de droite orienté sur lequel on distingue une origine et une extrémité.

- **Au sens figuré** :  *tout ce qui véhicule ou transporte quelque chose*<sup>11</sup>.

Les routes ont nécessairement une connotation de distance, départ, et d'arrivée. Schématiquement, il s'agit de relier deux points par un trait le plus rectiligne possible. Dans cette analogie géométrique, les points correspondent aux villes qui appartiennent au milieu urbain. Le segment représente la route. La route unit deux territoires (devenant condition de leur extension, de leur puissance ou de leur usage), elle autorise même l'existence de ses territoires. Et donc la route est un vecteur de civilisation, d'idées, de personne.

#### **1-1-6- La route comme un espace public**

*"La route n'est pas qu'un ruban de bitume, un simple réseau technique capable de nous mener en toute sécurité d'un point à un autre. C'est aussi un monde habité et peuplé sur ses marges".*<sup>12</sup>

La route est le support de l'édification, elle est constitutive de la ville. De ce fait, la voie génère l'espace urbain. Une telle propriété fondamentale est relevée par P.Panerai et D.Mangin, pour qui "  *le tissu urbain procède de l'imbrication de deux logiques, celle du*

---

<sup>10</sup> *Raverso*, dictionnaire de la langue française. Op.cit.

<sup>11</sup> L'internaute, dictionnaire de la langue française [consulté en ligne le 01/03/2014] disponible à l'adresse <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/vecteur>

<sup>12</sup> Luc Gwiazdzinski, "Eloge des bords de routes", Revue l'autre voie, disponible à l'adresse : <http://www.deroutes.com/bordsderoutes.htm>, consulté le 26/05/2014

*découpage du sol en lots à bâtir et celle des tracés de la voirie qui les dessert*<sup>13</sup>. Cette structure et ce maillage des voies forment la permanence essentielle de la ville car " *Si le paysage urbain évolue et paraît chaque fois différent, le squelette de la ville demeure la rue*"<sup>14</sup>.

La mobilité a existé de tout temps, à partir du moment où les routes en desservent des parcelles bâties, ou appelées à être bâties, des échelles plus ou moins vastes, hameaux, villages, bourgs, villes ou métropoles. On doit admettre, en effet que "*La route, au sens le plus large du mot, est la première armature des paysages humanisés, elle représente l'élément primordial de l'équipement spatial nécessaire à la vie des sociétés*"<sup>15</sup>

En effet, on peut considérer la route comme étant un espace public, lieu de rencontre et d'échange (notamment par les commerces) où s'exerce et se construit la sociabilité des individus et des groupes sociaux. Et, par le biais de la manifestation, elle peut devenir un lieu de contestation. C'est donc potentiellement un espace politique, particulièrement dans les quartiers centraux.

Certains professionnels de l'urbanisme considèrent l'espace public comme l'ensemble des surfaces non bâties et non privatives, ou comme étant l'espace ouvert urbain. Cette définition leur permet d'englober sous un seul terme les places et voiries entre façades d'immeubles, les espaces verts et les parcs.

La voirie est un espace public destiné à relier les êtres humains et à leur apporter des biens et des services. La rue et la route ne se justifient que par les services qu'elles peuvent offrir à la collectivité, qui en définit les règles d'usage.

### ☞ Les propriétés systémiques de l'espace public

L'espace public est avant tout un territoire. A ce titre, il cumule les propriétés systémiques d'un territoire et les propriétés systémiques propres d'espace public que l'on peut énumérer sommairement de la façon suivante:

- C'est un territoire en relation avec des territoires dans lequel il s'emboîte (le quartier, la ville, l'agglomération).
- C'est un espace aux limites franches, fermé sur ses limites avec l'espace privé.
- Il est caractérisé par une géométrie précise, des trottoirs, des carrefours, etc.
- Mais l'espace public est un espace très polyvalent.
- Il est également très marqué par diverses temporalités, différents usages en fonction des moments, des jours, des saisons

---

<sup>13</sup> P.Panerai, D.Mangin, projet urbain, Ed parenthèses, 1999, p.83 In Serge Wachter «*Trafic en ville, l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*», rééditions recherches, 2004.p.12

<sup>14</sup> X.Malverti, "la rue, éléments pour une histoire technique" In X. Malverti, Picard, " la fabrication des villes" In Serge Wachter, op.cit .p.12

<sup>15</sup> Clozier 1963 in Serge Wachter, ibid. p.13

- C'est un espace très dépendant des pratiques urbaines sur les territoires attenants. L'espace public est traité comme un système social évolutif ayant des composants, des états et des modalités de régulation. Les éléments d'un réseau de voiries supports de mobilité, dans un contexte urbain donné, se trouvent en évolution permanente selon les pratiques.

## **1-2- La route: une longue histoire.**

*«C'est un beau roman, c'est une belle histoire».*  
Ritournelle Lancinante Sur la route des vacances.

Nous sommes habitués aux routes. Leur importance ne nous apparaît que par leur absence, soit qu'elles manquent pour accéder à un lieu (région exotique, montagne, monument...) qui est alors qualifié d'inaccessible ; soit encore lorsqu'elles sont momentanément coupées (par un cataclysme, une grève, des barrages de protestataires...).

Pourtant ces voies de communication n'ont pas toujours existé tel que nous les connaissons.

### **1-2-1 - La naissance des routes :**

L'histoire des routes couvre une période qui commence avec la sédentarisation de l'homme, il y a 10.000 ans, jusqu'à l'époque contemporaine. Elle retrace l'évolution des routes et du transport routier dans son ensemble, des premiers sentiers de l'âge de pierre à l'autoroute moderne, en passant par les voies romaines.

Cependant il est difficile de présenter une chronologie exhaustive de la genèse des routes, car elles ne se sont pas développées de façon uniforme, d'un continent à l'autre.

Les premières voies de transports de l'histoire se résument à de simples sentiers, qui sont la forme la plus primitive de route, les transports de personnes et de marchandises sur de longues distances se sont d'abord effectués sur l'eau (rivières, lacs et mers). Ildfonso Cerda décrit ces sentiers comme *"le premier spécimen de l'urbanisation combinée, c'est-à-dire de l'urbanisation qui sert à la sociabilité dans la mesure où elle réduit les distances qui séparent l'homme de l'homme, la famille de la famille. Elle les met tous en contact mutuel, forme le trait d'union entre les parties élémentaires et fait de toutes ces parties un ensemble"*<sup>16</sup>. Ces sentiers de communication étaient à l'origine des premiers établissements humains, car une aire avant d'être assumé comme une aire d'implantation et de production elle est d'abord parcourue, l'homme dans ce cas-là, commence par prendre possession de son territoire.

---

<sup>16</sup> Ildfonso Cerda, op.cit.p.23

### 1-2-2- Invention de la roue :

Le premier véhicule utilisé pour le transport fut le travois, sorte de traineau tiré par des hommes ou des animaux, il est formé d'un cadre de bois sur lequel on déposait les charges les plus lourdes, la roue n'apparaît que beaucoup plus tard, au IV<sup>e</sup> millénaire avant J-C à Sumer dans le bassin mésopotamien formé par le Tigre et l'Euphrate. Les roues étaient attachées à l'arrière des travois pour réduire les frottements.

"*La roue fait la route*", l'invention de la roue constitua une étape essentielle dans le progrès des technologies des transports.



Fig. 01: Vue d'un travois  
Source: [www.taringa.net](http://www.taringa.net)

### 1-2-3- Développement des routes:



Fig.02: chemin de rondins  
Source: <http://fr.wikipedia.org/wiki/Route>

De l'utilisation de la roue pour le transport routier découla un besoin d'aménager de meilleures routes. La plupart du temps, les matériaux naturels ne sont pas assez lisses pour créer des surfaces suffisamment planes et résistantes pour la création de routes égales.

- Après les premières rue pavées, on vit apparaître des pavages de pierres particulièrement régulières à Ur (Mésopotamie) vers 4000 avant J-C, puis des chemins de rondins à Glastonbury en Angleterre en 3300 avant J-C. Ces derniers étaient constitués de rondins de bois, fixés ensemble et parfois recouvert de sable, ils permettaient de traverser facilement des régions marécageuses.

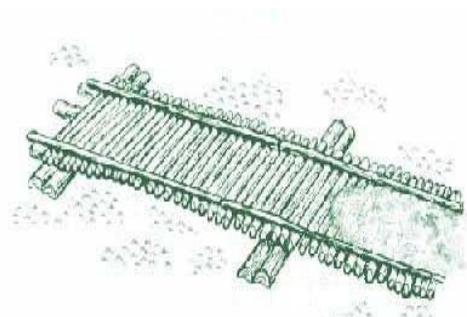


Fig.03: Un chemin de rondins en bois.  
Source:  
[http://fr.wikipedia.org/wiki/Chemin\\_de\\_rondins#mediaviewer/File:Corduroyroad.jpg](http://fr.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_rondins#mediaviewer/File:Corduroyroad.jpg)

En se libérant progressivement de l'emprise du milieu physique, l'homme aménage des routes construites, chaussées empierrées ou pavée, qui marquent un progrès décisif. Seuls de grands empires (Chine, empire inca, perse, Rome surtout) sont en mesure de réaliser ces infrastructures coûteuses qui, en assurant la régularité des transports, s'inscrivent plus

fortement dans le paysage. Le réseau routier peut maintenir la cohésion d'un empire formé d'éléments disparates. De Darius à Napoléon en passant par Alexandre et César, la route seule assure une centralisation suffisante et des relations aisées avec les extrémités de l'empire<sup>17</sup>. Parmi ces routes célèbres :

- **La route royale:**

Au V<sup>e</sup> siècle avant J-C, le roi perse Darius I<sup>er</sup> fait construire une route immense d'excellente qualité, qui raccorde la ville de Suse, dans l'actuel Iran à celle de Sardes en Turquie. Elle permettait aux courriers rapides de franchir les quelques 2683km qui séparent ces deux villes en sept jours.

- **La route de la soie**

Désigne un réseau ancien de routes commerciales entre l'Asie et l'Europe. La route tire son nom de la plus précieuse marchandise qui y transitait: la soie, dont les chinois furent pendant longtemps les seuls à détenir le secret de fabrication.

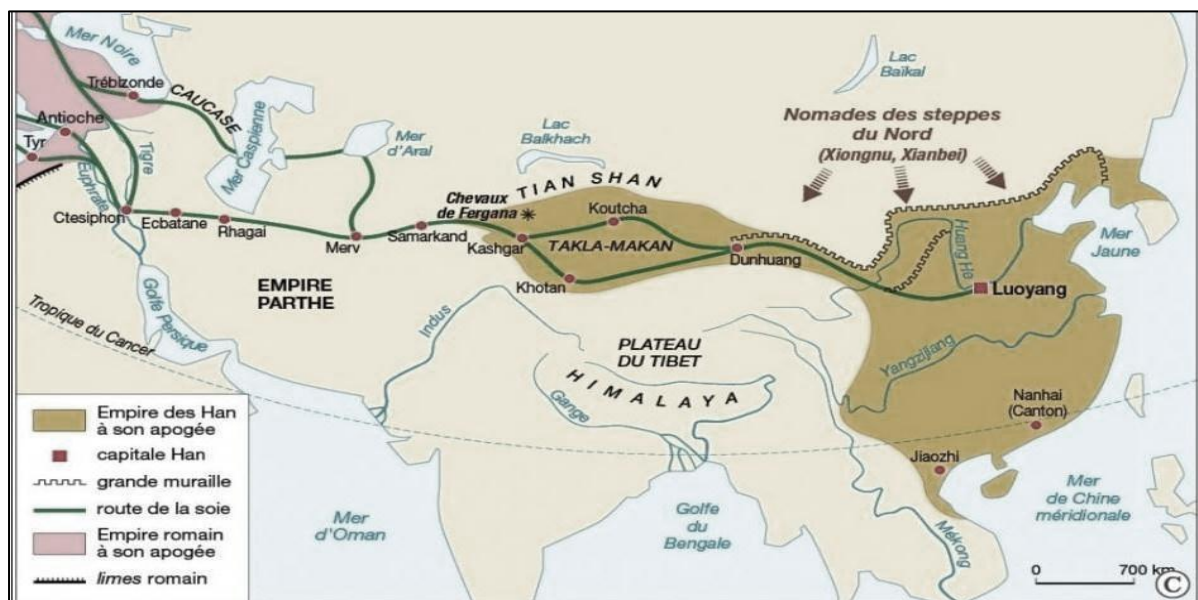


Fig.04 : la route de la soie  
 Source: [www.maxicours.com/se/fiche/0/0/379200.html/6e](http://www.maxicours.com/se/fiche/0/0/379200.html/6e)

La route de la soie n'était, en fait, que des tracés sur la majeure partie du trajet de deux mille kilomètres dont une bonne part dans des déserts, où les ponts ne sont pas indispensables. Durant quinze siècles, elles ont permis des échanges de connaissances et de biens matériels regardés comme précieux entre l'Extrême et le Moyen Orient, ainsi que le développement de villes étapes comme Palmyre, et Samarkand...

<sup>17</sup> Numa Broc, op.cit.p.43.

- **La voie romaine au service de l'empire :**

L'avènement de Rome, puis de l'empire Romain, au I<sup>er</sup> siècle après J-C, le besoin de routes rapides et fonctionnelles se fit sentir. Premièrement, l'emprise de Rome s'étendant sur un territoire immense, les légions romaines devaient pouvoir se déplacer rapidement sur de longues distances. De plus le commerce était intense entre les différentes régions de l'empire, ce qui nécessitait un excellent réseau routier. La grande originalité de ces voies est la signalisation routière. En effet, le réseau romain bénéficie d'une signalisation très moderne. Des bornes kilométriques, dites bornes milliaires jalonnent les routes, indiquant aux voyageurs les distances et les directions.

La voie romaine classique répond à un schéma de construction précis. D'abord une fosse profonde de 110 à 150 cm est creusée. Le sol au fond de la fosse est nivelé et éventuellement tassé. On étale ensuite une couche de cailloux grossiers au fond de la fosse. L'épaisseur de cette dernière peut varier entre 30 à 60cm. La troisième étape consiste à étaler un lit de gravier épais 25cm, puis une couche de sable, ou de ciment dont la profondeur peut varier entre 30 et 50cm. Le revêtement final était souvent constitué de dalles de pierre ou d'Opus Caementicium, sorte de béton romain<sup>18</sup>.

Les Romains ont été les premiers constructeurs de véritables routes, utilisables en tout temps par des véhicules, dont ils ont couvert leur empire.

Ces grandes voies romaines se reconnaissent<sup>19</sup> :

- **A leur tracé** souvent rectiligne, déterminé par des géomètres.
- **A leur chaussée** plus ou moins épaisse suivant la solidité du sol naturel, parfois renforcée par des pieux ou des poutres dans la traversée des terrains instables (les chaussées dallées étaient réservées aux voies urbaines).
- **A leurs multiples** ouvrages d'art, ponts ou ponceaux, en pierre de taille, pour le franchissement des cours d'eau.
- **A leurs bornes milliaires** plantées tous les milles romains (1.478m), avec indication des distances et de la date de construction de la route.
- **Aux arcs de triomphe**, portes ou monuments, marquant l'entrée des villes ou les passages difficiles.

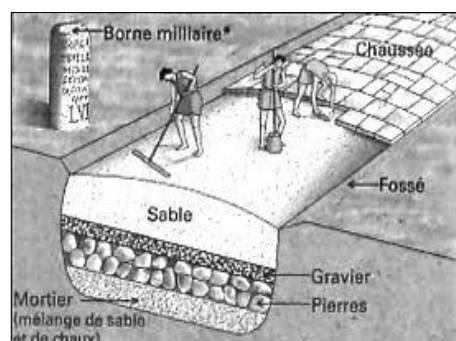


Fig.05: Profil d'une voie romaine

Source: [www.ec-epiais-rhus.ac-versailles.fr/cycle3/documents/histoire/Antiquite/les-rues-lecon.htm](http://www.ec-epiais-rhus.ac-versailles.fr/cycle3/documents/histoire/Antiquite/les-rues-lecon.htm)

<sup>18</sup> Jean-Claude Fredouille, Dictionnaire de la civilisation romaine, Larousse, Références, 1995, passim, in [http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire\\_des\\_routes#cite\\_note-15](http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_routes#cite_note-15) consulté le [17/05/2014]

<sup>19</sup> Histoire des routes, disponible à l'adresse: <http://www.planete-tp.com/les-voies-romaines-a1266.html>. mise en ligne le [27/11/2007] consulté le [18/05/2014]

### 1-2-4- La route nouvelle source de profit et de naissance des villes étapes au moyen âge :

Du système nerveux central, la route se transforma au Moyen âge en réseau sanguin, apportant de l'énergie et des ressources aux territoires, en effet, *la route fit la ville*; les rois se rendirent bien vite compte que seul un marché pouvait garantir des ressources fiscales stables. Ils ont alors bâti des cités, idéalement placées entre des voies naturelles comme les fleuves, et de grandes routes commerciales préexistantes. Sur ces espaces pouvaient fleurir des lieux d'échanges aptes à garantir des ressources.<sup>20</sup>

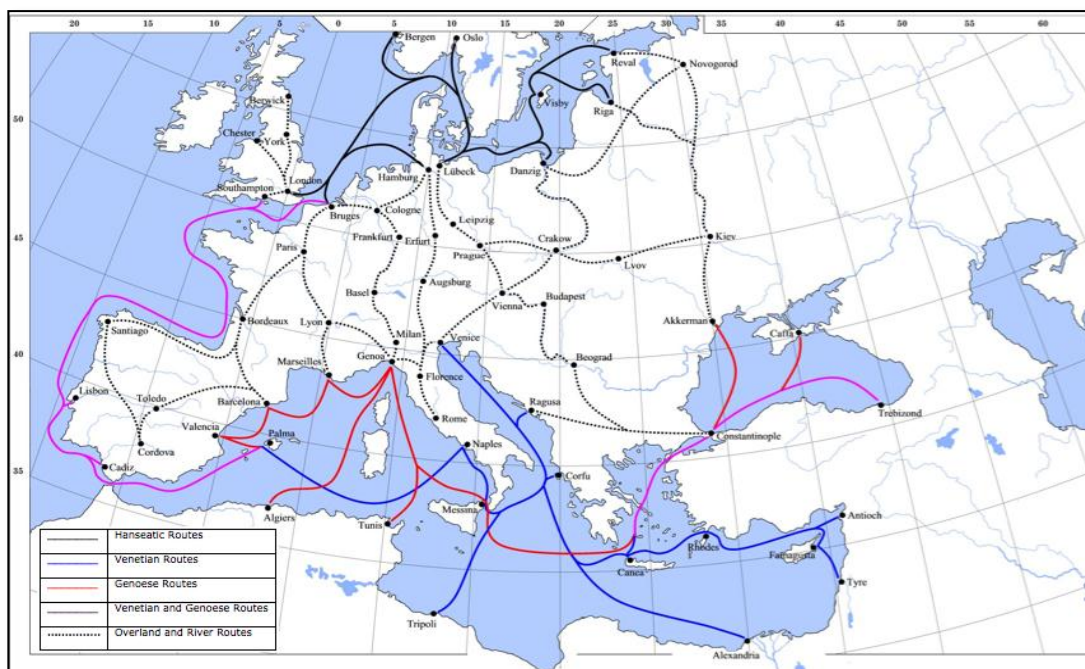


Fig.06: carte des principales routes commerciales de l'Europe au Moyen âge  
source: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Late\\_Medieval\\_Trade\\_Routes.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Late_Medieval_Trade_Routes.jpg). Mars 2008 [consulté le 28/02/2014]

Les romains avaient construit de très belles routes et elles étaient tellement utilisées au Moyen âge qu'elles se trouvaient dans un état dégradé. Ce qui se détériorait le plus sur ces voies de communication était le pavage. Pour se déplacer, les voyageurs utilisaient des chevaux, des ânes ou leurs pieds. Sur les routes du Moyen âge, on se déplaçait pour les pèlerinages, le commerce et les études. Le principal but des voyages commerciaux était les foires. Ces marchés se déroulaient en général au printemps et à l'automne.

### - Les oasis-relais, points stratégiques des voies commerciales transsahariennes au moyen âge:

Le commerce transsaharien était une économie d'échanges lointains qui mobilisait des moyens énormes en hommes, en animaux pour le transport, en marchandises, en capitaux,

<sup>20</sup> Gille Rabin et Luc Gwiazdzinski, «Si la route m'était contée, un autre regard sur la route et les mobilités durables» op.cit., p.12.

etc, car il se développe dans une entité géographique très difficile d'accès "le Sahara". Cette économie d'échange était fondée sur l'existence d'un marché d'appel ou de consommation de certains produits qui ne pouvaient venir que d'ailleurs (sel, cuivre, or, esclave...) <sup>21</sup>.

D'après Roger Botte, l'organisation des flux commerciaux impliquait en outre l'existence d'Etats ou de villes marchandes aux débouchés nord et sud de chaque axe transsaharien. Au Nord, on peut citer parmi ces pôles très actifs: Fès, Marrakech, Tlemcen, Kairouan, Tripoli, le Caire. Au Sud, on comptait également des pôles et des états très actifs: Ghana, Mali, Takrur, Gao, Kano, Agadès, etc. <sup>22</sup>

Sur ces routes transsahariennes en a vu la naissance des Oasis qui on était créés volontairement par les hommes, considéré comme fille des itinéraires caravaniers, entre le Bilad as-Sudan d'une part et le Maghreb d'autre part. C'était des lieux de repos, des endroits ou changer éventuellement de caravaniers, de guides ou d'escortes, des stations ou s'approvisionner en eau et en vivres frais. Ces oasis étaient des étapes relais sur les routes commerciales et qui devenait parfois des villes.

### **1-2-5- De la route à la rue:**

#### **1-2-5-1- Les origines de la rue route :**

Historiquement, la route et, le carrefour routier sont autant d'éléments privilégiant l'implantation des groupements humains. La naissance des villages est souvent issue de cette situation particulière, favorable aux échanges, au commerce et à la vie collective. La route est ainsi, traditionnellement, l'espace structurant de l'agglomération et de son extension.

Il s'agit alors de la route comprise comme un lieu privilégié des relations sociales, espace partagé, générateur non pas de nuisances constatées aujourd'hui mais de lien social. Elle est le lieu public, celui du rapport à l'autre- y compris à l'étranger, celui qui passe complémentaiement au lieu privé qui est l'habitat riverain. La route qui traverse le bourg s'intègre à son tissu et en devient constituante, elle crée l'avenue, le boulevard, la place, le mail, sans induire de contrainte particulière ni de conflit d'usage. Le bourg et la route vivent au même rythme, comme un ensemble cohérent.

---

<sup>21</sup> Devise Jean, 1972, «Routes de commerce et échanges en Afrique occidentales en relation avec la Méditerranée: un essai sur le commerce africain médiéval du XI<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle», Revue d'histoire économique et sociales, 50(1), p.42-62, 50(3), p.357-397. In Roger Botte, « Les réseaux transsahariens de la traite de l'or et des esclaves au haut Moyen Âge : VIIIe-XIe siècle », L'Année du Maghreb [En ligne], VII | 2011, mis en ligne le 01 janvier 2013, [consulté le 01 mars 2014]. Disponible à l'adresse : <http://anneemaghreb.revues.org/1106>

<sup>22</sup> Roger Botte. loc.cit.

### **1-2-5-2- La route domaine de l'hippomobile, de l'automobile, et du tram way au 19<sup>ème</sup> siècle**

Cette situation évolue à partir de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle avec l'avènement de l'automobile et de son usage intensif. De destination, le bourg devient maillon d'un itinéraire qui le dépasse, de ponctuation, il devient obstacle, on va chercher au mieux à le contourner, au pire à l'aménager pour rendre plus cohérent sa vocation contributive à la fluidité du trafic. Ça sera plus d'un demi-siècle de cohabitation douloureuse entre la route et les riverains<sup>23</sup>, ceux-là a généré, le bruit, le danger, la pollution, inconfort et insécurité, alors les habitants réclame la déviation.



Fig.07: la Ford T première voiture produite en série

Source:

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire\\_des\\_routes#mediaviewer/File:1910Ford-T.jpg](http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_routes#mediaviewer/File:1910Ford-T.jpg)

L'automobilisme est un courant d'idée moderniste qui dicte la philosophie d'aménagement. Comme le souligne A. Guillaume, la première version d'un code de la route précise que le piéton a le droit d'être averti de l'arrivée d'une automobile par un signal sonore et qu'il a le droit de lui laisser le passage<sup>24</sup>. Dans ce contexte, l'aménagement des voies urbaines consiste principalement à séparer le trafic automobile (rapide) des autres trafics (notamment hippomobile ou à bras), en réservant les voies centrales aux voitures. C'est dès cette période que le tramway est contesté, puisqu'il occupe déjà en général la partie centrale des chaussées.

### **1-2-5-3- Les conflits d'usage de l'espace routier**

Les romains, déjà, se trouvaient confrontés à des conflits d'usage de l'espace voirie, comme en témoignent certains aménagements à Pompéi : l'ancêtre du passage clouté était constitué de dalles de pierre, permettant un passage à niveau (au sens propre du terme) pour relier les trottoirs en évitant aux piétons de marcher dans la boue et les effluents, l'espacement entre ces dalles étant dicté par la largeur des essieux des chars.

Comme à l'origine, les rues étaient réalisées pour le seul usage des piétons, seul le seuil des portes étaient surélevé, pour empêcher l'entrée des eaux.

Jusqu'à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, la rue reste le domaine du cheval (Paris, vers 1900, compte encore plus de quatre-vingt mille chevaux en activité), et des piétons.

<sup>23</sup> Christian Gaudin, "Quand la route devient la rue", publication du CAUE de Maine-et-Loire, n°30, juillet 2005 disponible à l'adresse: <http://www.caue49.com/IMG/pdf/2005-Imago30.pdf>

<sup>24</sup> Communication au séminaire du Plan Urbain "ville et transport" du 18 mars 1992, in Bruno Faivre D'Arcier, « La voirie urbaine de l'accumulation à la gestion patrimoniale », thèse de doctorat mention économie des transports, universités lumière Lyon II, 1992.p.27

Mais l'apparition, puis le développement successif, du tramway, puis de la traction à vapeur, enfin de l'automobile et du camion transforme radicalement l'usage de la rue, comme le souligne Le Corbusier dans la *charte d'Athènes*: *"le problème est posé par l'impossibilité de concilier les vitesses naturelles, celles du piéton ou du cheval, avec les vitesses mécaniques, celles des automobiles, tramways, camion ou autobus. Leur mélange est la source de mille conflits. Le piéton circule dans une insécurité perpétuelle tandis que les véhicules mécaniques, obligés de freiner sans cesse, sont paralysés, ce qui ne les empêche pas d'être l'occasion d'un danger de mort permanent"*<sup>25</sup>.



Fig.08: photo d'une rue parisienne à l'aube du 20<sup>ème</sup> siècle  
 Source: (anonyme)

Les besoins de la circulation conduisant à élargir la chaussée au détriment des trottoirs nouvellement installés. Mais les tramways, d'abord à traction hippomobile, puis à moteur, imposent la construction d'un réseau de rails, propre à ce nouveau mode de transport des personnes: non seulement cela réduit le domaine piétonnier, mais conduit peu à peu à un nouvel usage de la rue en quelque sorte interdite au piéton, à la flânerie, aux rencontres qui ne se font plus qu'aux endroits des arrêts spécifiques de ces nouveaux modes.



Fig.09: Conflits de partage de l'espace entre les différents moyens de transport à l'aube du 20<sup>ème</sup> siècle, à Paris  
 Source: (anonyme)

La logique routière conduit à privilégier la circulation: la place devient carrefour, le trottoir marque la séparation des usages, les feux tricolores gèrent les conflits entre automobilistes. La voirie urbaine est alors principalement un réseau destiné à écouler le trafic automobile. L'affectation de l'espace viaire traduit l'importance accordée à l'automobile: les trottoirs perdent du terrain.

<sup>25</sup> Le Corbusier "La Charte d'Athènes", Ed Minuit, 1957, pp .77-78

### 1-2-6- Obsolescence du réseau routier classique et émergence de la voie rapide et de l'autoroute:

La forme achevée de la route artificielle est l'autoroute, construite par l'homme et spécialisée à l'extrême, elle a une origine fonctionnelle car, "si la roue donne la route, l'automobile donne l'autoroute"<sup>26</sup>

Les automobiles ont longtemps occupées les routes qui n'avaient pas été conçues pour elles, en y côtoyant les autres moyens de transport, à savoir les véhicules hippomobiles, à deux-roues et piétons, mais il est ainsi rapidement apparu souhaitable d'avoir des routes spécialement construites pour ces véhicules, qui pourraient y circuler en toute sécurité, et à une plus grande vitesse, ce qui donne naissance à un nouveau concept de route comportant deux chaussées séparées (de directions inverses) à sens unique et qui ne comprend aucun carrefour à niveau : l'autoroute, qui ne doit pas être confondue avec une voie rapide, laquelle comprend également deux chaussées à sens unique, mais dont les accès s'effectuent par carrefours à niveau.

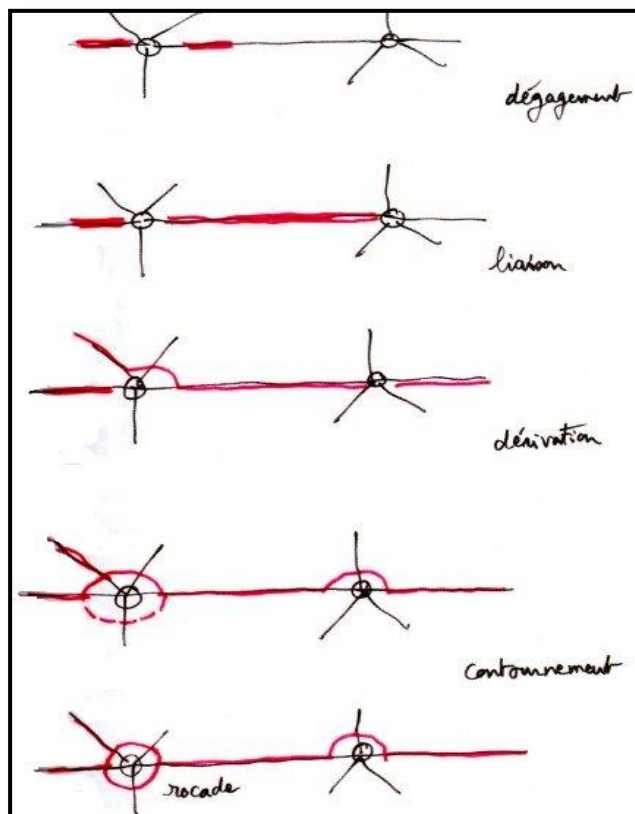


Fig.10: les transformations des voies rapides par David Mangin

Source: David Mangin «Infrastructure et formes de la ville contemporaine, la ville franchisée», éditions de la villette, Paris, p.79

Alors une nouvelle ère urbaine s'inaugure, pour soulager les voies pénétrantes des flux de transit qui engorgent les centres villes, des itinéraires de contournements sont construits, rendant du même coup les zones périurbaines plus accessibles.

Selon David Mangin, ces itinéraires qui contournent la ville à faible distance, accompagnent la création en périphérie, et parfois en rase campagne les premières grandes enclaves publiques: les grands ensembles, cités administratives, hôpitaux, campus universitaires...etc.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Numa Broc. Op.cit. p.47.

<sup>27</sup> David Mangin «Infrastructure et formes de la ville contemporaine, la ville franchisée», éditions de la villette, Paris, pp. 78-83

### **1-2-7- De la voie rapide au boulevard urbain:**

Les voies rapides sont aujourd'hui rattrapées et dépassées par l'urbanisation, leur transformation en voies urbaines s'impose comme un sujet majeur de l'urbanisme contemporain. Le réseau routier joue un rôle important dans la mobilité des biens et des personnes, mais il génère des nuisances socialement pénalisantes et cloisonne les territoires, il tend aussi à encourager des modes de vie automobiles qui entretiennent, à leur tour, l'étalement urbain et la congestion.

Auparavant, les autoroutes ont été pensées comme des voies de desserte rapide vers les grandes villes, le développement urbain actuel, la densification, l'évolution des mobilités, ainsi que les réflexions sur la ville, en se basant sur les logiques urbaines de mixité, de proximité et de qualité de vie; poussent à envisager une mutation de ces infrastructures vers plus d'urbanité pour mettre en valeur l'espace public généré.

En ce moment dans le cadre de la démarche du développement durable, de nouvelles représentations sociales de l'urbanité sont en plein essor, qui entendent à réexaminer les rapports des infrastructures aux territoires, Le discours international sur la requalification et l'insertion de ces voies rapides, se base sur une nouvelle stratégie sur différents plans<sup>28</sup>:

#### ☞ Urbanité : qui vise

- ✓ Une reconquête des paysages urbains en rive des infrastructures
- ✓ Une réappropriation d'espaces délaissés et la valorisation du foncier en vue de l'émergence de nouvelles polarités
- ✓ Un projet urbain global permettant de relier les territoires aujourd'hui fragmentés par l'infrastructure
- ✓ Une fonction de "vitrine" à développer

#### ☞ Mobilité:

- ✓ L'amélioration des conditions de déplacement par une utilisation capacitaire de la route.
- ✓ La prise en compte de l'évolution prévisible des mobilités individuelles et des véhicules.
- ✓ Une meilleure desserte des polarités urbaines.

#### ☞ Paysage-environnement:

- ✓ La mise en place d'un plan-paysage de mise en valeur de la route dans son milieu en tenant compte des éléments du paysage urbain.

Dans ce contexte, S. Giedion considère le park way comme un instrument efficace de liaison et comme une voie originale qui associe la vitesse et la lenteur, le mouvement et l'arrêt, dans son livre "*Espace, temps, architecture*" il attribue au park way diverses vertus et

---

<sup>28</sup> <http://www.actep.fr/La-transformation-de-l-autoroute> consulté le 22/05/2014

qualités au premier rang " rendre la route plus humaine"<sup>29</sup>. La conception du park way doit remédier aux dysfonctionnements qui affectent à l'heure actuelle les relations entre la voie et la ville.

D'un autre coté le boulevard urbain constitue une autre figure qui tend à concilier tous les modes de déplacements et permet l'épanouissement et la coexistence des fonctions urbaines riveraines, le boulevard urbain permet de " se déplacer, bien sûr, mais surtout de résider, stationner, drainer, échanger, se promener, permettre des combinaisons magnifiques des arbres et de la ville"<sup>30</sup>.

### 1-3- Les diverses approches de la route en milieu urbain:

Parler de la planification et gestion de la voirie urbaine, suppose que l'on prenne en compte la diversité des approches des problèmes, selon ce qu'on privilégie, l'infrastructure, la domanialité, ou l'espace. Cette question est fondamentale, car elle met en lumière des cultures techniques et des méthodes différentes.

Le schéma ci-contre tente de résumer ces diverses approches sous quatre angles différents: la route comme domaine public, comme infrastructure, comme réseau ou comme espace

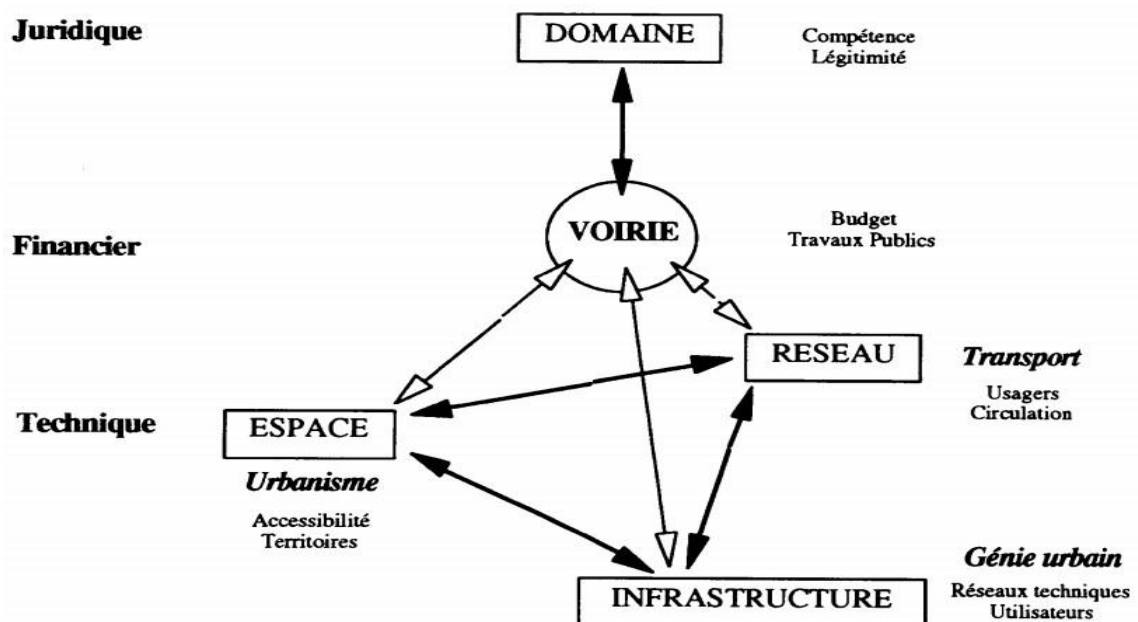


Fig.11: les diverses approches de la voirie.  
Source: Bruno Faivre d'Arcier, op.cit. p.13

<sup>29</sup> Serge Wachter. Op.cit. p. 154

<sup>30</sup> A. Demangeon, " boulevard urbain "In Serge Wachter. loc.cit.

### **1-3-1- L'approche en termes de réseau:**

Le réseau est un ensemble de nœuds (ou points) reliés par des lignes qui délimitent une aire ou mailles plus ou moins distendues.<sup>31</sup>

Dans le domaine des transports, les ingénieurs ou les économistes, s'intéressent à la voirie urbaine en termes de réseau, donc c'est l'approche réseau qui est la plus privilégiée. La voirie est assimilée à un ensemble de tronçons et de carrefours servant essentiellement à la circulation des biens et des personnes, grâce aux moyens de transports motorisés (voiture, camions, transport en commun) ou non motorisés (vélos, marche à pied).

### **1-3-2- L'approche en termes de domaine:**

Permet de gérer l'espace public, trop souvent abandonné et mal entretenu. Mais c'est avant tout par ce biais que s'affirme la légitimité de l'intervention publique. Qu'il s'agisse de la planification ou de décisions plus ponctuelles sur les aménagements, ces décisions impliquent souvent la participation des élus et des experts, par une évaluation des options prises en cherchant à mesurer, de façon plus ou moins formalisée, les conséquences possibles sur le fonctionnement urbain dans son ensemble: impact sur la ville, mais aussi impacts sur les activités et les riverains. La voirie ne peut dans ce contexte être assimilée à la seule fonction circulation, d'autres préoccupations interviennent tel que les dépenses d'entretien, de réfection et de renouvellement des chaussées et trottoirs, l'éclairage public, les espaces verts, le mobilier urbain, et plus généralement toute dépense concernant l'espace public. Cette approche nécessite donc l'implication de plusieurs domaines concernés.

### **1-3-3- L'approche en termes d'infrastructures:**

S'appuie aussi sur la notion de réseau, mais elle privilégie surtout une vision de la voirie comme un objet technique ou un équipement-support. En tant qu'objet technique, l'infrastructure est avant tout du ressort des ingénieurs, car elle est le résultat d'un savant calcul pour faire passer un certain flux de véhicules, dans des conditions de sécurité données.

La route est utilisée par différentes catégories d'utilisateurs, qui par définition ont besoin de la voirie pour assurer leur déplacement, pour cela, ils attendent de l'infrastructure support qu'elle réponde à certaines caractéristiques techniques indispensables à la réalisation de ce service.

L'infrastructure est aussi un objet politique, car il est le fruit d'une décision politique, objet économique, parce que l'infrastructure est un support de l'activité économique. L'infrastructure dépend à la fois de la technique, du politique et de l'économique.

---

<sup>31</sup> Définition prise du cours du Dr. Ahmed Ghenouchi, «Réseaux de transport et formes urbaines», université Laarbi Ben M'Hidi, Oum El Bouaghi.

### **1-3-4- L'approche en termes d'espace:**

En ce sens, la voirie est vue comme un volume, une trame de l'espace urbain et constitue un élément du paysage et de l'animation de la ville. Les façades, le traitement du sol (minéral ou végétal) mais aussi la circulation participent à l'ambiance urbaine, pour les résidents comme pour les activités riveraines. Dans le souci d'une meilleure qualité de vie, l'espace est traité de façon à diminuer les nuisances générées, assurer de bonnes conditions de circulation, et un meilleur partage de l'espace entre utilisateur et riverains.

Pour les urbanistes, le développement de la ville et de son activité est lié aux conditions d'accessibilité, dans un contexte longtemps marqué par une spécialisation des espaces et une dissociation entre les lieux de résidence et les lieux d'activités. Si la hiérarchisation du réseau de voirie participe à la lisibilité de l'espace urbain, la qualité du traitement des espaces publics doit aussi maintenir l'urbanité.

### **Conclusion :**

La route connecte l'ici et l'ailleurs. Au sens strict, elle identifie la voie de passage. Au sens large, elle désigne toute ligne d'itinéraire «répétable» et réversible, référant alors autant à des formes statiques que dynamiques<sup>32</sup>.

L'acception de forme statique présuppose les réalisations routières qui perdurent dans le temps et qui marquent le paysage de leur empreinte. Ici la route est construction, infrastructure et matérialité.

En tant que facteur dynamique, la route évoque plutôt l'itinéraire projeté ou mémorisé, la possibilité de mouvement, l'idée de circulation et d'interconnexion. Elle renvoie alors au chemin de liaison et de voisinage, de migration ou d'errance, à la voie de pénétration ou de conquête du territoire<sup>33</sup>.

En somme, on peut concevoir la route comme forme statique (elle est construction, structure et continuité, ouvrage, concrétisation) ou comme facteur dynamique (itinéraire projeté, possibilité de mouvement, circulation). Réseau ou vecteur, faisant lien et ouverture, suivant le paysage et le modifiant, transmettant et changeant ce qu'elle transporte (des biens matériels et immatériels, des choses et des idées). La route est physique et mentale, elle est calculée, projetée, mémorisée, représentée, imaginée.

La route n'est nécessaire que s'il y a des échanges. Inversement sa présence rend ces échanges possibles. L'histoire de la route est ainsi liée à celle des objets transportés, à la géographie, à la géologie, à la climatologie, aux types de véhicules qu'elle porte, aux

---

<sup>32</sup> Francois Bernard Huyghe, "*le medium ambigu*", revue les Cahiers de médiologie .N°2 : " *Qu'est-ce qu'une route?*", 2<sup>e</sup> semestre 1996, p.52, [consulté en ligne le 3/05/2014], disponible à l'adresse: [http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/02\\_route/huyghe2.pdf](http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/02_route/huyghe2.pdf).

<sup>33</sup> Manon Bussières, "*De la voie de passage au chemin public. Le réseau routier et ses représentation dans la province du Québec: l'exemple du centre du Québec 1706-1841*". Thèse de doctorat, université du Québec   Trois-Rivières, 2009, p.1

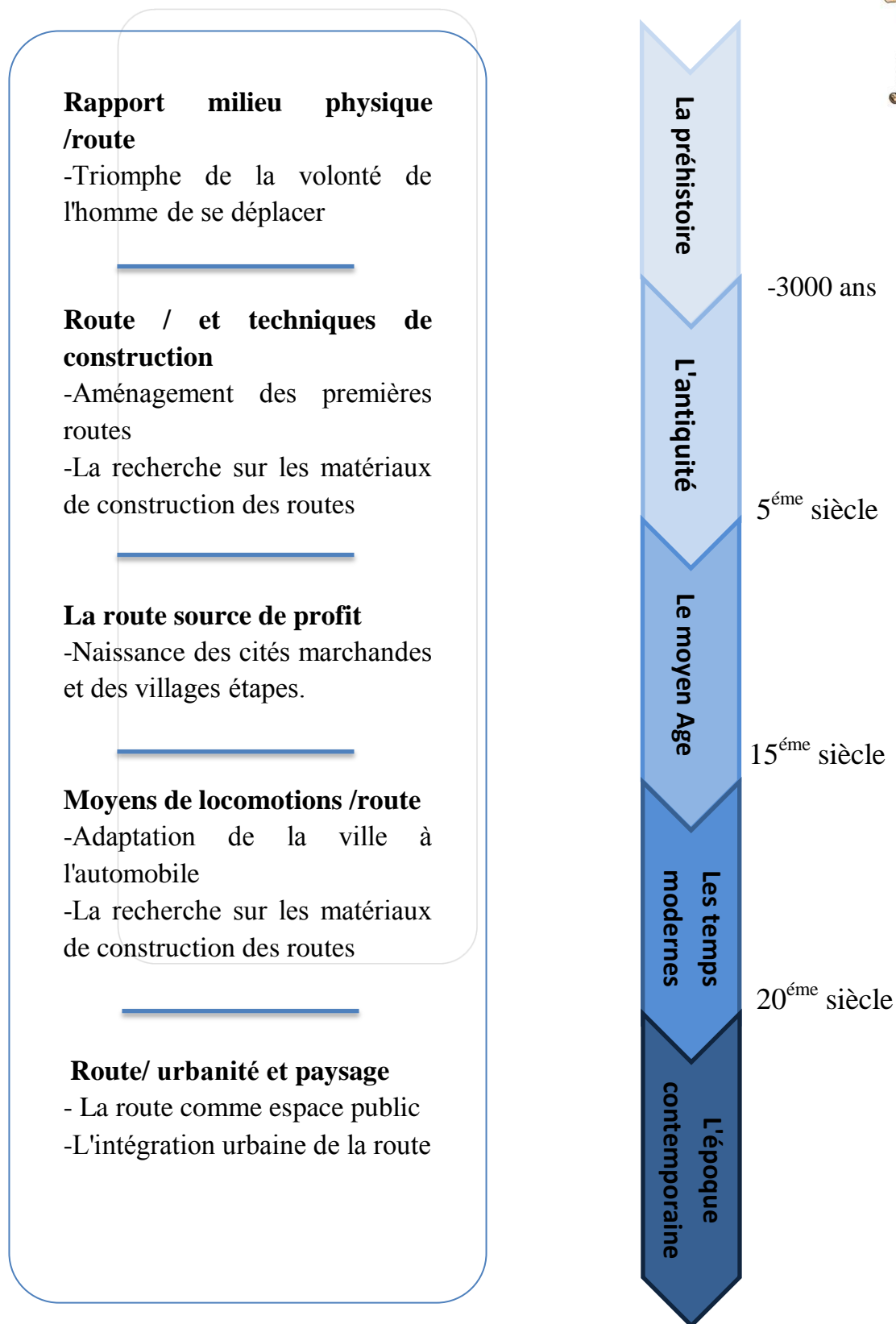
territoires, à l'organisation sociale, aux ressources disponibles et à la politique de la société. La route est partie d'un système : son tracé, sa construction, son entretien et son exploitation font appel à des considérations politiques, économiques et financières, à des connaissances et des techniques variées et variables au cours du développement des sociétés qui les créent et les utilisent.

Les premières histoires de la route, marquent le passage des conceptions strictement physiques aux conceptions fonctionnelles de la route. Elles associent l'évolution des chemins à une libération des déterminismes de l'homme de se déplacer; les vastes espaces et la nature sauvage ont constitué des défis de taille pour la mise en place de ses routes.

Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, l'histoire de la route est fortement influencée par les moyens de transports, où chaque moyen de locomotion a un impact différent sur le tissu urbain. Les efforts majeurs consentis par les gouvernements afin d'améliorer les infrastructures, coïncident avec l'adoption de l'automobile et l'établissement d'un réseau routier moderne.

Actuellement la nouvelle pensée écologiste, tend à repenser la route dans son paysage (urbain/ rural) en tant qu'espace et non pas comme un simple objet technique, pour une meilleure intégration de celle-ci, et vise à améliorer la qualité de vie des citoyens, du fait que la route suppose une vie de relations et tout un univers de symboles et de représentation qui la particularisent en tant qu'espace identitaire. C'est dans cette perspective que nous l'abordons au-cour des prochains chapitres; pour nous la route constitue une production sociale des interactions continue entre espace et société.

## La frise historique de la route



Source : schéma élaboré par l'auteur

# **Chapitre 2**

## L'urbanisation de bord des routes

## **Introduction:**

L'implantation des hommes en sociétés s'est toujours faite aux abords des voies de passage. Cette antériorité du réseau de communication va marquer de façon quasi intangible la structure de l'espace, le développement de la ville se fera très souvent de façon concomitante avec celui de la route.

De manière générale, ces infrastructures conditionnent l'extension urbaine et son rôle devient parfois le facteur principal déterminant du mode d'urbanisation, considéré comme étant des vecteurs d'urbanisation, nous pourrions évoquer ici de nombreux exemples, dès lors que la croissance urbaine s'est faite de façon planifiée ou non planifiée.

Nous verrons dans ce chapitre quelques modèles guidés par les infrastructures de transport (voie ferrée, autoroute et route), on s'intéressera plus particulièrement au modèle de la ville linéaire qui détient un rapport fondateur avec les voies de communication.

### **2-1- Origine de l'urbanisation:**

La notion d'urbanisation a connu plusieurs interprétations et plusieurs définitions selon les différents spécialistes. Nous pouvons citer les plus importantes:

Etymologie: du latin urbanus, de la ville.

L'urbanisation est l'action d'urbaniser, c'est-à-dire de favoriser, de promouvoir le développement des villes par la transformation de l'espace rural en espace urbain.

Le terme "urbanisation" désigne aussi le phénomène historique de transformation de la société qui se manifeste par une concentration croissante de la population dans des agglomérations urbaines<sup>1</sup>.

Ildefonso Cerda définit l'urbanisation comme étant *"l'ensemble des actions tendant à grouper les constructions et à régulariser leur fonctionnement comme l'ensemble de principes, doctrines et règles qu'il faut appliquer pour que les constructions et leur groupement, loin de réprimer, d'affaiblir et de corrompre les facultés physiques, morales et intellectuelles de l'homme social, contribuent à favoriser son développement ainsi qu'à accroître le bien-être individuel et le bonheur public"*<sup>2</sup>.

D'autres chercheurs définissent l'urbanisation comme *"la concentration croissante des populations dans les villes (autrefois) et dans les agglomérations urbaines (aujourd'hui), par extension, on parle d'urbanisation, au sens sociologique, pour désigner l'accroissement du nombre de ceux qui bénéficient des avantages traditionnellement associés à la ville et aux formes d'urbanité qu'elle développe: avec les moyens de transport rapides. C'est aujourd'hui*

---

<sup>1</sup> <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Urbanisation.htm>

<sup>2</sup> Ildefonso Cerda, Op .cit. p. 82

*la quasi-totalité de la population des pays industriels avancés qui est touchée par l'urbanisation, prise dans ce sens".<sup>3</sup>*

L'origine de l'urbanisation remonte à l'origine même des civilisations humaines, selon Idefonso Cerda il faut chercher l'origine de l'urbanisation dans l'histoire de l'humanité, en particulier dans *"l'histoire de l'homme primitif, de l'homme naturel, de l'individu, puisque le premier homme a du nécessairement posséder un abri, un refuge. Là où se trouve ce premier refuge se trouvent également l'origine de l'urbanisation, origine qu'il importe à l'humanité de chercher et de connaître puisque c'est à partir de là qu'ont été formés les principes essentiels de la science urbanisatrice"*<sup>4</sup>. L'urbanisation commence avec la sédentarisation de l'homme et la découverte de l'agriculture, l'homme est arrivé à transformer l'assiette "naturelle" en un lieu durablement productif, l'utilisation permanente d'un champ, d'un pâturage ou d'un bois l'oblige à vivre en groupe, cette vie sédentaire a été matérialisée au fil du temps par l'édification des cités. On peut dire que l'urbanisme est de très ancienne naissance, ce confond avec les plus anciennes civilisations créatrices de cités, science vieille comme le monde.

La ville devient un objet d'étude et de recherche intéressant certains domaines scientifiques qui tentent d'apporter leur contribution dans la résolution des problèmes posés par celle-ci. La notion de ville devient de plus en plus floue sans apporter de définition précise, et comme il le précise Idefonso Cerda dans son livre théorie de l'urbanisation: *"Nos villes ne sont pas l'œuvre de la génération actuelle, ni de la précédente, ni de ce siècle ou du siècle passé. Elles sont l'œuvre persévérante et continue de plusieurs générations, de plusieurs siècles, de plusieurs civilisations. Elles sont comme des monuments historiques ou chaque génération, chaque siècle, chaque civilisation, a ajouté au passage une nouvelle pierre, une pierre qui n'a pas été posée par caprice, mais dans une intention délibérée. En chacune de ces superpositions hétérogènes viennent s'inscrire les nécessités, les inclinations, les tendances de chaque génération, de chaque siècle, de chaque civilisation."*<sup>5</sup> Pour comprendre le phénomène d'urbanisation et la forme actuelle de la ville, il est important de puiser dans l'histoire de la ville et faire ressortir toutes les interactions entre la société et le territoire.

### **2-1-1- Le besoin de se loger est l'origine de l'urbanisation:**

L'immense variété des habitations montre que l'homme, sans cesser de ressentir le même besoin primitif, a cherché de nouveaux moyens de le satisfaire, plus propres à son être et mieux adaptés à la culture plus vaste qu'il allait acquérir. Il en résulte que la culture

---

<sup>3</sup>Merlin P, Choay F, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presses universitaires de France, 1988

<sup>4</sup>Idefonso Cerda, op.cit. p.84

<sup>5</sup>Ibid. p. 77

des peuples est inscrite dans leurs habitations, ce qui fait que nos villes ne sont que le reflet des civilisations passées, ce qui revient au même, que la civilisation et l'urbanisation vont de pair et sont une même chose.

Telle est l'origine de l'urbanisation. Elle a servi de berceau à l'homme, la défendu contre les dangers qui menaçaient son existence. Elle lui a fourni un abri pour ses enfants et toute sa famille. Elle lui a procuré repos et tranquillité pour que puissent se développer ses facultés intellectuelles et morales et exprimer toute son intelligence. Elle l'a conduit à l'état de société, lui a enseigné la culture. Elle l'a civilisé. *"En un mot, l'homme doit à l'urbanisation, qui naquit et s'est développée avec lui, tout ce qu'il peut être en ce monde: la conservation de son existence individuelle d'abord, son développement moral et intellectuel ensuite, et enfin son existence sociale."*<sup>6</sup>

### **2-1-2- la sociabilité est la cause du développement de l'urbanisation:**

*"L'instinct de sociabilité a produit l'urbanisation et, par l'urbanisation l'intelligence et les nobles sentiments de l'homme ont trouvé le développement nécessaire pour créer les éléments civilisateurs"*<sup>7</sup>.

L'urbanisation est constituée et fonctionne lorsqu'il existe un groupement d'abris plus ou moins imparfaits, plus ou moins nombreux, plus ou moins distants, et que le but de ce groupement est d'établir des relations et des communications d'un abri à l'autre.

On explique ainsi, par la croissance des sociétés et l'augmentation proportionnelle des abris combinés, comment l'urbanisation des groupements s'est lentement développée au cours des siècles, en même temps que l'intelligence, les instincts généreux, la bonne morale, la culture, les arts, les sciences, en un mot tous les éléments de la véritable civilisation.

### **2-1-3- Le mouvement est le vecteur de l'urbanisation/ le parcours est son support**

*«Les nouveaux espaces qui veulent exister naîtront de projets issus de l'ordre du mouvement »*<sup>8</sup>.

Cette déclaration prémonitrice de L. Kahn, faite autour des années 1960, annonce bien le rôle constitutif que jouera la mobilité dans la formation de la métropole contemporaine. En effet, le mouvement appelle un support pour se réaliser, il est donc lié au chemin, ou à la route; ces éléments sont des substrats matériels, et on peut dire conditionnels de la formation des villes. La route est un parcours, elle suit un tracé et elle dessert, mais elle est aussi généralement le support de l'édification et la base des structures anthropiques réalisées par l'homme.

---

<sup>6</sup> Ildefonso Cerdà. Op.cit. p.86

<sup>7</sup> Loc.cit.

<sup>8</sup> Serge Wachter ,Op.cit.p.138

L'influence des infrastructures de transport a connu un essor ces dernières décennies, de façon croissante, au même titre que l'habitat et conjointement, le déplacement est devenu un des éléments essentiels de la condition urbaine .

## **2-2- Les modes d'urbanisation:**

Certaines villes ont bénéficié, dès leur naissance, d'un plan concrété, ils ont été planifiés selon une structure précise. Une enceinte fut d'abord tracée, de forme régulière, contre cette enceinte butaient les grandes voies de communication. D'autre villes, plus nombreuses, sont née de l'intersection de deux grandes routes qui traversé le pays ou, alors, au point de contact de plusieurs chemins rayonnant à partir d'un centre commun. D'après Le Corbusier, ces voies de communication sont intimement liées à la topographie de la région qui leur impose souvent un tracé sinueux. Les premières maisons s'installèrent sur leurs bords, c'est ainsi que prirent naissance des rues maitresses sur lesquelles vinrent se brancher, au cours de la croissance de la ville, des artères secondaires de plus en plus nombreuses. Les voies maitresses ont toujours été fille de la géographie, beaucoup de celles-ci ont pu être redressées ou rectifiées, néanmoins elles conserveront toujours leur déterminisme fondamental<sup>9</sup>.

De plus, les villes peuvent se développer de façon horizontale ou verticale, voire les deux à la fois. Le développement horizontal est tantôt concentrique, dendritique, ou linéaire (fréquent dans les vallées, ou sur le bord d'axes importants), ceci en fonction du contexte biogéographique, politique ou historique (incluant l'évolution des conditions historiques de propriété). L'urbanisme s'appuie généralement sur l'existant, sur le réseau de transport et sur un ou plusieurs centres ou pôles (développement multipolaire).

De ce fait, deux formes de production des villes peuvent être distinguées: les villes non planifiées (spontanées) et les villes planifiées (créées).

### **2-2-1- Les villes créées ou planifiées :**

La ville peut naître de la volonté délibérée d'un groupe humain organisé. Ce sont "les villes créées", les villes neuves, les villes nouvelles. C'est villes créées sont très anciennes: on compte un grand nombre de villes neuves dans l'antiquité, en Mésopotamie, chez les grecs et les romains, elles sont le résultat d'une volonté d'un groupe organisé, souvent très structuré, hiérarchisé avec un pouvoir fort. Elles le sont avec un objectif précis: colonisation, commerce, défense, industrie, etc.

On trouve les villes créées de manière globale, selon un plan régulier, dès le deuxième millénaire avant JC, comme Haradum (Huot). S'il n'est pas unique, le modèle le plus répandu est celui du plan en damier avec un quadrillage régulier de rues. C'est ainsi que certaines villes égyptiennes comme Kahun et Tell-el-Armana qui datent de 2500av JC ont

---

<sup>9</sup> Le Corbusier, Op.cit. pp.75-76

une régularité de plans comparable aux cités américaines actuelles. Cette géométrie simple est largement développée par les grecs puis les romains. Ces derniers organisent les villes comme les camps militaires, quadrillent la campagne italienne de chemins définissant des carrés d'un km de côté et organisent toutes leurs villes à partir du croisement de deux axes principaux, le **Cardo** et le **Décumanus**.

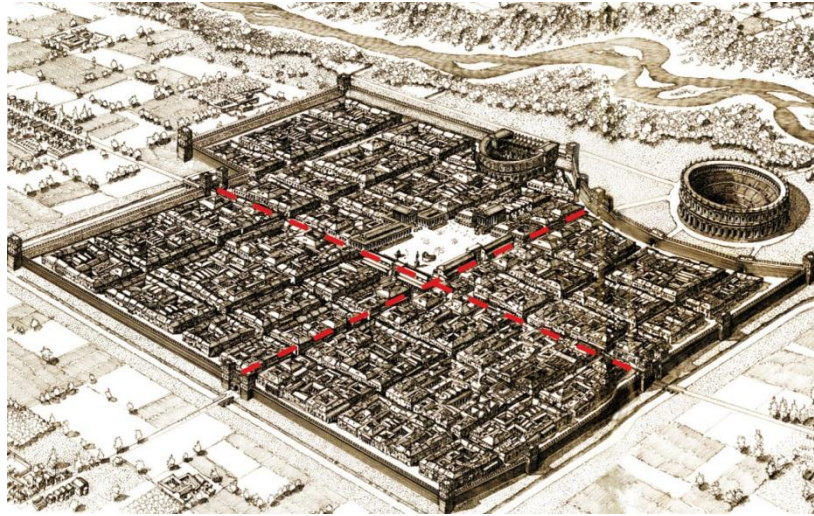


Fig.12 : reconstitution du plan de la cité romaine de Lucca, Italie  
[source:http://arsartisticadventureofmankind.files.wordpress.com/2014/04/plano-ciudad-romana-roman-lucca.jpg](http://arsartisticadventureofmankind.files.wordpress.com/2014/04/plano-ciudad-romana-roman-lucca.jpg), mise en ligne le 14/05/2014, consulté le 9/06/2014

Beaucoup de villes neuves sont entièrement tracées à partir d'une telle géométrie qui se déploie sur le territoire. C'est le cas des nombreux plans en damier des villes coloniales grecques ou romaines édifiées dans le sud de la France à la fin du moyen âge.

Mais les villes neuves peuvent ne pas être totalement organisées et la fondation peut se limiter à la création de grandes structures: enceinte, voies principales, forum, centres religieux et centres du pouvoir, sans que soit défini l'ensemble des quartiers qui se mettent en place progressivement au fur et à mesure de l'occupation des habitants. Ce fut souvent le cas des villes arabes, comme Marrakech. Habuba Kebira fut une ville créée où la structure globale est dessinée, mais la forme des quartiers semble plus spontanée.

Il y a plusieurs grands moments de créations urbaines en occidents:

- La colonisation grecque du 8ème au 6ème siècle avant JC (90 villes sur les rivages de Grèce et d'Italie).
- Les villes fondées en Asie mineure après Alexandre le Grand (70 villes).
- Les colonies militaires des Romains
- Les villes neuves européennes de la fin du moyen âge.
- Les villes de colonisation créées sur le continent américain.
- Les villes coloniales d'Afrique du nord, d'Indochine
- Les villes nouvelles d'après-guerre, en Europe.

Les raisons originelles de ces créations peuvent varier:

- Il y a des causes économiques (port, villes industrielles, colonisation...), le développement des villes de la fin du moyen âge lié aux monastères cherchant à attirer des immigrants sur leurs domaines.
- Les causes politiques: dans l'Egypte ancienne, plusieurs souverains ont cherché à créer leur capitale. Un mobile qu'on retrouve plus récemment à Brasilia (Brésil), et Chandigarh (Penjab- Inde). Les considérations militaires et la volonté de colonisation sont les principales raisons (Grèce, Rome)
- Les causes religieuses: Henrichemont, crée par Sully pour accueillir les protestants persécutés.
- Les villes créées pour l'agrément ou l'hygiène, comme les stations balnéaires, thermales, certaine cités jardin ou Sun city la ville réservée au 3eme âge, interdite aux moins de 50ans dans les années 60et qui fait aujourd'hui de nombreux adeptes, principalement aux USA.

### **2-2-2- les villes non planifiées/ spontanées:**

Les villes spontanées se forment par l'action non formalisée du groupe humain sur le lieu qui lui permet d'exercer une activité et souvent aussi pour se défendre. Elles se constituent généralement le long d'un axe de transport, souvent à un point de passage, au croisement de deux axes (deux routes, une route et un fleuve, deux fleuves, la route et la mer...) ou dans un lieu facile à défendre (promontoires ou îles). Il y a aussi des villes dont l'élément de formation est lié aux créations humaines: église, mosquée, marché...

Le milieu, la géographie a donc une influence essentielle sur la formation des villes spontanées. Villes nées d'un carrefour permettant les échanges, villes nées sur les rives d'un fleuve, etc. les géographes notent que la plupart des villes ont une fonction d'origine. Leur croissance apporte une diversification de leurs fonctions et elle peut se faire à partir du même élément.

### **2-3- le rapport entre urbanisation et infrastructures de transport:**

L'histoire des villes montre l'interdépendance étroite entre le développement des infrastructures de transport et celui de l'espace urbain, le destin de la ville est totalement associé aux voies de communication. La recherche sur les infrastructures de transport démontre la place qu'elles occupent dans l'architecture du territoire. Elle souligne comment les infrastructures et réseaux transforment la ville, la construisent, l'agglomèrent ou au contraire la dilatent, ces infrastructures sont considérées comme des vecteurs d'urbanisation.

### 2-3-1- Le modèle d'urbanisation guidée par des voies ferrées:

Le premier exemple que nous fournit Pierre Merlin est un schéma explicatif de l'impact des infrastructures ferroviaires sur le développement urbain. Cela ce rapporte non seulement aux trains mais aussi aux systèmes de transports de masse urbains comme le métro ou encore le tramway.

Dans ce schéma la ville centre est représenté par un cercle relié à sa banlieue par le chemin de fer. A ce type d'infrastructure correspond deux types d'urbanisation.

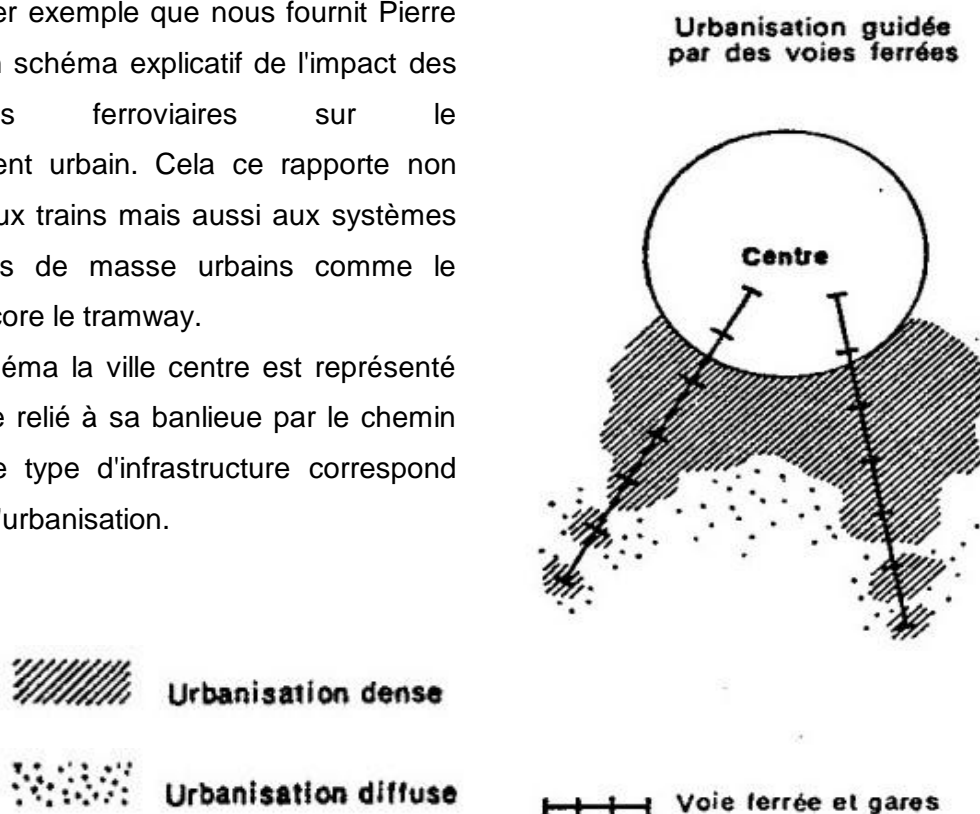


Fig.13: Forme possible d'urbanisation guidée par les voies ferrées

*Source: Thierno Aw, "la ville nouvelle de Marne-La-Vallée et son insertion dans la dynamique Francilienne: Evaluation des enjeux du renforcement de la structure polycentrique sur les systèmes de déplacements", op.cit. p.93*

L'auteur constate dans un premier lieu une urbanisation dense, ceci est expliquée par le fait d'une accessibilité primaire, elle se traduit dans l'espace par une densification urbaine autour de l'axe structurant de l'espace. Et plus on s'éloigne du centre, plus l'urbanisation devient faible à l'exception des gares qui gardent leurs rôles polarisateur. On peut comprendre ce phénomène de manière simple. Comme nous l'avons évoqué précédemment, ce qui compte c'est d'une part l'accessibilité au centre-ville, et d'autre part, le temps pour s'y rendre. La gare reste, bien que plus éloignée du centre de certains ensembles construits, très proche du centre au niveau temps. La population aura donc tendance à s'y agglomérer.

Pierre Merlin définit un autre type d'urbanisation diffuse. Celui-ci se retrouve lorsque l'on s'éloigne des pôles de transport. Le centre se retrouve alors relativement loin, d'un point de vue distance temps. Peu importe la distance physique, ce qui importe c'est l'accessibilité du centre-ville. On constate une urbanisation autour des pôles de transports. Et plus on s'éloigne des gares, plus l'urbanisation devient diffuse peu dense. Cette organisation de l'espace en fonction des axes lourds de transports en commun peut être appliquée dans les opérations d'aménagement du territoire en tant que principe de planification. Trois exemples répondent à ces principes: les villes nouvelles françaises, Moscou et le plus célèbre Stockholm.

### 2-3-2- Le modèle d'urbanisation guidée par les autoroutes:

Il s'agit dans ce deuxième modèle d'un moyen de transport qui a le plus marqué et modifié les paysages au cours de l'histoire: l'automobile.

L'automobile permet une urbanisation beaucoup plus vastes et lointaine que les axes de transports ferrés, comme le démontre le schéma suivant.

L'espace autour de la ville proposée dans ce schéma est cette fois quadrillé par des autoroutes. A la différence des voies ferrées, celle-ci, ont un effet décentralisateur, centrifuge. Aucun point de la ville ne constitue un nœud privilégié de façon absolue, même si les échangeurs constituent des points privilégiés car ce sont les plus accessibles. Nous avons cette fois non plus deux mais trois types d'urbanisation:<sup>10</sup>

Une urbanisation dense autour du centre de la ville, avec une tendance à suivre les axes de transport. Mais celle-ci est nettement moins prononcée que dans le premier modèle. Cette partie d'urbanisation dense est beaucoup plus restreinte que dans la figure précédente.

En second lieu une urbanisation peu dense. La voiture va ouvrir la

voie à de nouveaux espaces pour les constructions et permettre ainsi à la ville de se répandre de plus en plus loin de son centre. Reste tout de même une condition primordiale à ce développement: la présence des échangeurs autoroutiers, qui vont permettre aux résidents de banlieue de conserver leur précieuse mobilité via un accès rapide au centre-ville.

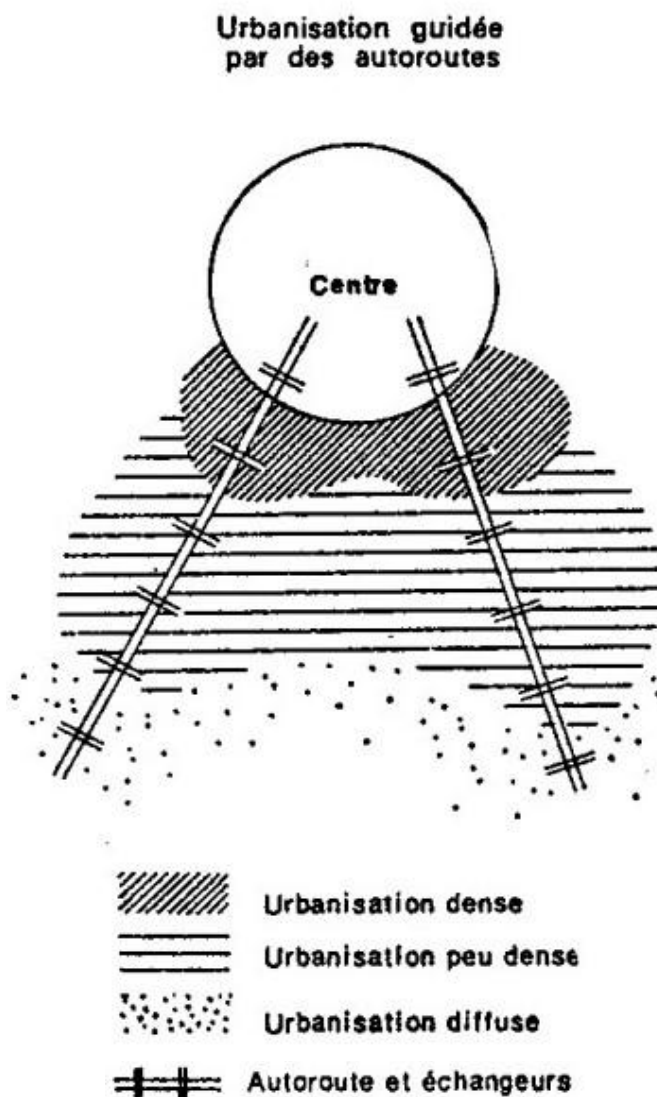


Fig.14: Forme possible d'urbanisation guidée par les autoroutes

Source: Thierno Aw, Op.cit. p.93

<sup>10</sup> «Réseaux de transport et formes urbaines» Cours du Dr. Ahmed Ghenouchi, université Laarbi Ben M'Hidi , Oum El Bouaghi

Troisièmement, une fois éloigné encore plus du centre-ville, une urbanisation diffuse c met en place, à ce moment survient encore le problème de la distance temps. Bien que le centre soit accessible par les autoroutes, il faut plus du temps pour le rejoindre, surtout pour les habitants des banlieues.

### 2-3-3- Le modèle d'urbanisation combiné:

Pierre Merlin nous démontre les conséquences possibles dans un exemple qui combine deux échangeurs de transport que l'on peut se servir comme outil de planification. Il souligne que: " [...], les infrastructures de transport ont un important pouvoir d'orientation du développement urbain, il est capital pour l'urbaniste de placer cet atout au service de la politique d'urbanisme définie pour la ville"<sup>11</sup>

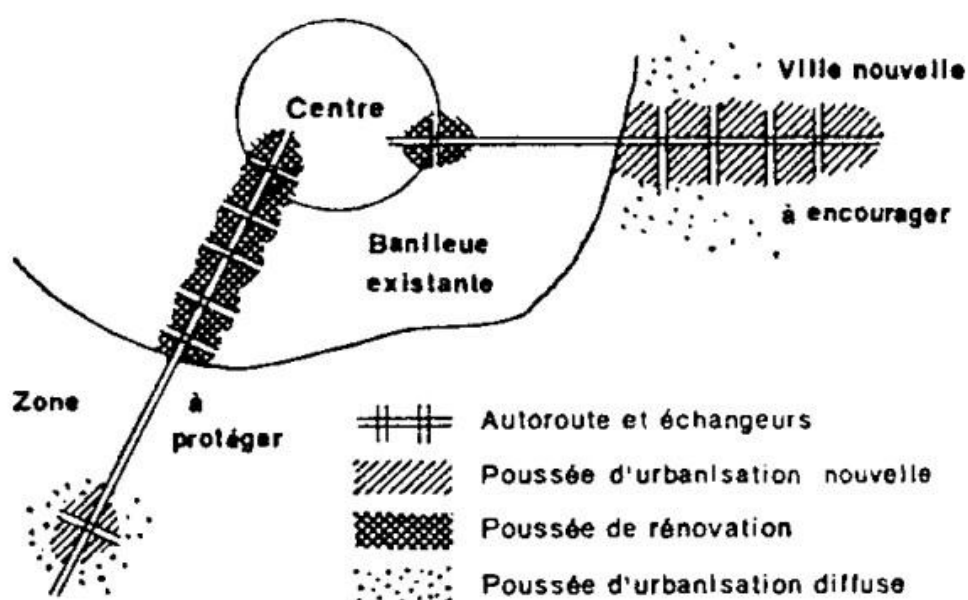


Fig.15 : Conséquences possibles de deux politiques d'échangeurs

Source: Thierno Aw, Op.cit. p.94

Ce double constat quand a la densité ou à la dispersion des formes urbaines induites et quant au renforcement ou à l'affaiblissement du rôle du centre traditionnel conduit a abordé la question sous un angle inverse: comment l'urbaniste peut-il utiliser ce moyen puissant que sont les infrastructures de transport pour orienter, canaliser la croissance urbaine et favoriser les formes urbaines qu'il estime être préférable?<sup>12</sup>

Le choix du moyen de transport qui varie entre transport individuel que représente l'automobile ou les transports en commun comme mode dominant dans une ville, influe

<sup>11</sup> Thierno Aw, "la ville nouvelle de Marne-La-Vallée et son insertion dans la dynamique Francilienne: Evaluation des enjeux du renforcement de la structure polycentrique sur les systèmes de déplacements", thèse de doctorat en transport, université Paris-Est, décembre 2010, p.92

<sup>12</sup> «Réseaux de transport et formes urbaines», Cours du Dr. Ahmed Ghenouchi, université Laarbi Ben M'Hidi , Oum El Bouaghi

considérablement sur l'organisation et la consommation de l'espace, et sur l'extension de l'agglomération. En d'autres termes ce choix conditionne le modèle d'urbanisation.

Comme le démontre les schémas précédents, il est plus judicieux de comprendre au préalable les mécanismes de chaque modèle, pour une organisation intelligente de l'espace. La prévision d'implantation des échangeurs peut à elle seule modifier l'avenir des villes dont on aurait pu orienter la croissance d'une autre manière. De même le choix entre différents moyens de transports en commun n'aura pas les mêmes effets sur le territoire. Le choix des axes desservis permet d'orienter l'urbanisation, ou au contraire de la bloquer, ou carrément de la dilater.

Selon Pierre Merlin deux conclusions se dégagent des expériences précédentes<sup>13</sup>:

- Un réseau de transport axé sur l'automobile (et donc sur les autoroutes) ouvre beaucoup d'espace et favorise l'urbanisation diffuse, à base d'habitat individuel, au contraire, un réseau axé sur les transports en commun, ferroviaires surtout, favorise une urbanisation linéaire à forte densité, à base d'habitat collectif, dans le rayon de marche autour de stations.
- Les choix de transport (type d'infrastructure prioritaire dans les investissements, tracés retenus, implantation des stations ou des échangeurs) ont une influence capitale sur l'urbanisme.

#### **2-3-4- Le modèle d'urbanisation guidé par les routes:**

*"Parler du réseau des rues de Paris depuis ses origines est un vaste programme! C'est évoquer toute l'histoire de la formation de la ville et de son évolution pendant deux mille ans. La formation de Paris et de toute espace urbain d'une façon général c'est d'abord et avant tout la mise en place et le développement progressif d'un réseau. Non pas n'importe quel réseau, mais un système de relations, inscrit dans un espace précis, qui va permettre à un groupe d'individus de s'implanter et de se relier"<sup>14</sup>. Bernard Rouleau.*

Pour B.Rouleau, l'implantation des hommes en sociétés organisées s'est toujours faite aux abords de voies de passage bien établies, qui en permettant les échanges et la structuration des relations entre les individus d'un même groupe, c'est ces voies ont souvent précédé aux origines de la formation de l'espace urbain et de son développement. Cette antériorité du réseau de communication va marquer de façon quasi intangible la structure de l'espace, l'on sait qu'ensuite le développement de la ville se fera très souvent de façon concomitante avec celui de la voirie.

---

<sup>13</sup> Pierre Merlin, "les politiques de transport urbain" p.72, [consulté en ligne le 09/06/2014], disponible à l'adresse, [http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/temis/4621/4621\\_1.pdf](http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/temis/4621/4621_1.pdf)

<sup>14</sup> Bruno Faivre d'Arcier, op.cit. p.23

### **2-3-4-1- Naissance des villes route :**

Le développement linéaire préexistait dans le village-route, car une ville naît dans un endroit donné, mais c'est la route qui la maintient en vie. *"Associer le destin de la ville aux voies de communication est donc une règle méthodologique fondamentale"* (Aldo Rossi)

- **Les structures linéaires:**

Développées en bordure d'une route horizontale ou montante, se rencontrent surtout contre les versants des vallées et des vallonnements qui axent les déplacements. Elles forment le schéma le plus répandu, on les subdivise en plusieurs sous -groupe:

- **les structures en épi (ou a fourche)** est une forme qui dérive du village route, se développent en bordure d'une route (surtout pour les parcours de crête), les bâtiments s'articulent perpendiculairement à celle-ci. Ce genre d'organisation privilégie généralement l'axe principal de circulation propre aux déplacements à l'intérieur du village et à sa liaison avec les villages riverains.

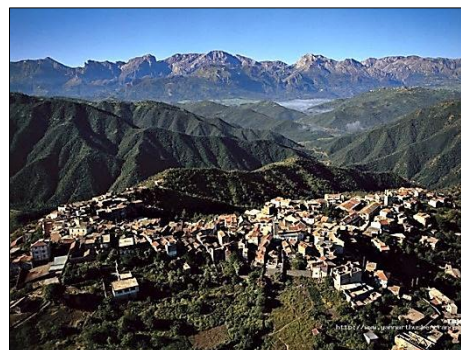


Fig.16: Structure en épi d'un village en Kabylie

Source: <http://algerietour.free.fr/Montagne.html>

**Les structures rayonnantes**, appelées aussi étoilées, elles correspondent à une distribution alvéolaire des agglomérations. Les constructions se répartissent en bordure des branches formées par les routes. Il ne s'agit pas d'une règle, étant donné que les compositions linéaires peuvent aussi se combiner à des réseaux étoilés où le village s'organise à partir d'un point ou d'un noyau.

A côté de ces schémas d'organisation bien typés, on trouve des formes non structurées ou restant toujours à l'état d'ébauche. **Le village aggloméré (ou agglomérat)** correspond à la définition du **village en tas** il n'est pas classable dans les autres catégories, les bâtiments sont regroupés sans ordre précis ou apparent.



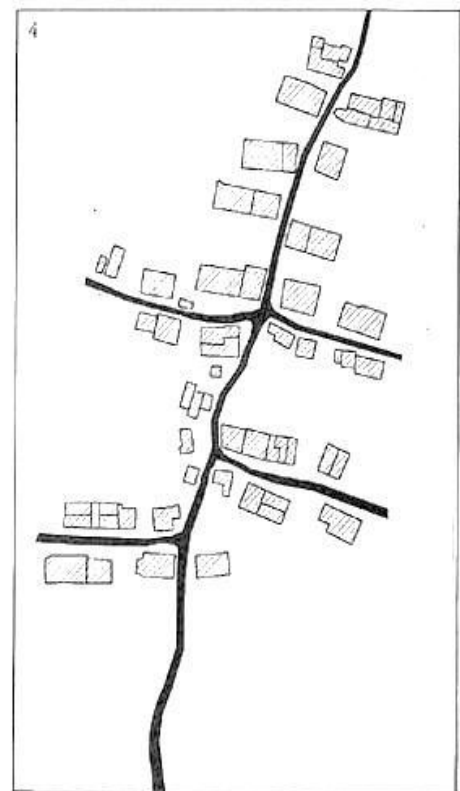
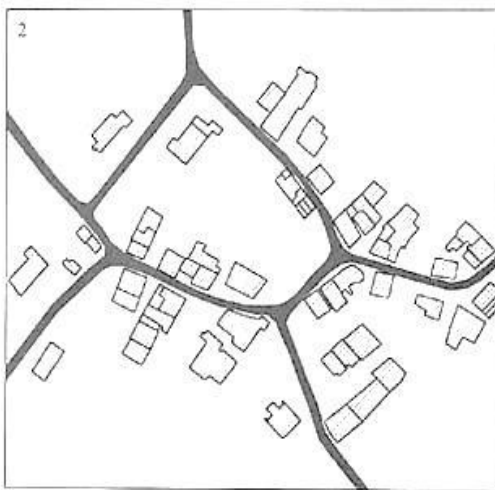
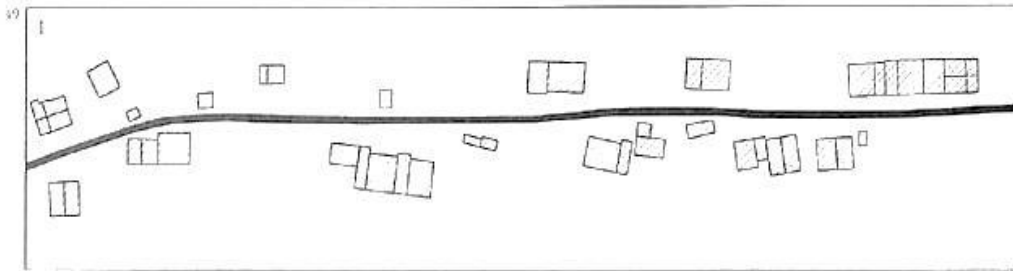
Fig.17: agglomération de Safita ,Syrie

Source: Cours du Dr. SAIDI Mohamed, enseignant chercheur à l'université de Blida

Cependant, l'influence topographique sur la structure spatiale des villes est reconnaissable; l'implantation des villes peut prendre plusieurs positions, soit sur une ligne de crête, sur le versant d'une montagne, ou sur un sommet, c'est le cas des villages en Kabylie, les lignes constituées par les routes et les rues du village auront souvent un tracé adapté à la configuration du relief.

## Répartition et schémas des diverses structures de village

- 1 Structure linéaire horizontale.
- 2 Structure rayonnante sur un anneau.
- 3 Structure rayonnante sur un point.
- 4 Structure linéaire en épi.



1- Structure linéaire horizontale 2- Structure rayonnante sur un anneau 3- Structure rayonnante sur un point 4- Structure linéaire en épi .

**Fig.18: Schéma de structure des villages route**

Source: Daniel Glauser, « Forme des territoires communaux et structure du bâti dans les cantons de Vaud et de Neuchâtel », In Situ[En ligne], 7 | 2006, mis en ligne le 18 avril 2012, consulté le 10 avril 2014. URL : <http://insitu.revues.org/2608> ; DOI : 10.4000/insitu.2608

### **2-3-4-2- Le modèle de la route qui crée la ville par Henri Prost, 1923:**

Henri Prost, architecte grand prix de Rome en 1902, est une grande figure de la naissance de l'urbanisme comme discipline en France au début du 20ème siècle. Il est fondateur en 1911 de la société française des architectes urbanistes; et a ainsi participé aux débats conduisant à l'adoption en 1919 de la première loi française sur l'urbanisme. Prost a mené sans relâche une carrière d'architecte urbaniste, et a travaillé à l'élaboration de plan d'extension de villes jusqu'à sa mort en 1959. Il réalise ainsi des plans d'une grande envergure notamment pour les principales villes du Maroc, la côte varoise, la région parisienne, les villes d'Alger et Istanbul. Laurent Hodebert décrit le projet d'aménagement de la Côte d'Azur Varoise comme *"un exemplaire dans l'histoire de l'urbanisme et l'aménagement en France, ce projet cultivé constitue une excellente contribution à un débat d'actualité, celui des rapports entre infrastructure et paysage"*<sup>15</sup>

- **La coupe évolutive «de la route au boulevard»**

En 1923, l'architecte Henri Prost est chargé d'étudier le plan d'aménagement de la Côte d'Azur Varoise, pour l'essor du tourisme grâce à l'automobilisme: inventer «le paysage de la route» mais aussi imaginer le développement urbain. Prost propose un principe qui doit précéder l'évolution urbaine: *à partir d'un chemin dans la campagne, il s'agit d'arriver progressivement, par le rachat des zones non aedificandi le bordant, à une artère urbaine largement dimensionnée pouvant accueillir confortablement les éléments de la ville équipée: trottoirs, plantations, chaussée, tramway et éclairage*<sup>16</sup>.

- On présente ci-dessous la coupe évolutive de la route au boulevard :

**1- Etat actuel:** Un chemin dans la campagne. **2- Première transformation:** Le chemin est amélioré, quelques habitations sont construites, on clôture les terrains. **3- Deuxième transformation:** La voie est élargie avec trottoir, le nombre des habitants a augmenté, un quartier de villas s'est formé. **4- Dernière transformation:** La circulation a augmenté, un tramway est devenu nécessaire. La voie a été élargie au maximum par la suppression des zones non aedificandi. Les immeubles et commerce ont remplacé les villas, aucune construction n'a été expropriés.

Le projet de Prost démontre une réalité d'actualité subite par nos villes. A travers les profils qui l'a proposés il montre les modifications successives que vont subir nos routes pour se transformer en voiries urbaine, et comment elles doivent être disposées pour accueillir éventuellement les différents types de circulation sans qu'il en résulte des difficultés dans leurs aménagements, ou nuire au bien être de la population.

---

<sup>15</sup> Laurent Hodebert, « Henri Prost, le plan pour l'aménagement de la côte d'Azur varoise, 1923 », Revue le moniteur Architecture- AMC /n°61/mai1995 article disponible à l'adresse:

[http://issuu.com/laurent\\_hodebert\\_architecte/docs/henri\\_prost-amenagement\\_var\\_1923](http://issuu.com/laurent_hodebert_architecte/docs/henri_prost-amenagement_var_1923), consulter le 17/06/2014

<sup>16</sup> Loc.cit.

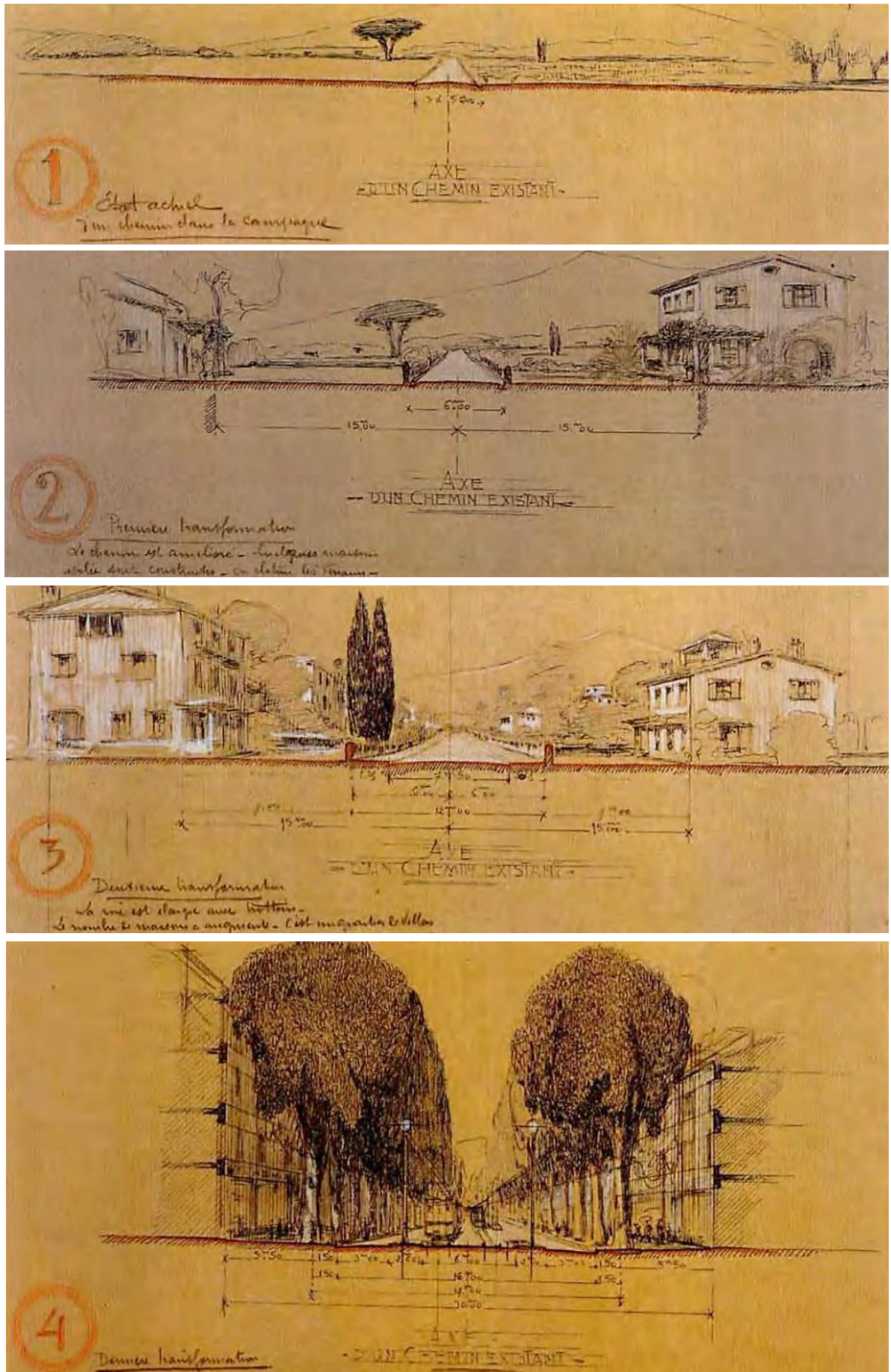


fig.19 : La coupe évolutive de la route au boulevard, par Henri Prost  
Source: Laurent Hodebert, Op.cit.

## **2-4- Conception du modèle urbain de la ville linéaire par les architectes modernes**

- **Linéaire:**

Selon Gabriel Dupuy, c'est le schéma préférentiel de l'urbanisme volontaire préindustriel, ou forme spontanée de croissance, le radioconcentrisme a freiné le développement des villes ou en a rendu le fonctionnement difficile. C'est pourquoi l'urbanisme linéaire est souvent apparu comme la solution miracle<sup>17</sup>.

Le développement urbain linéaire s'organise souvent sous l'influence topographique, près des zones littorales, des rivières ou le long des crêtes. Mais à un certain moment cette forme est apparue comme un modèle dans la réflexion architecturale et urbaine. En ce demande quel évènement à provoquer cette apparition de la linéarité dans l'histoire des villes?

Sous l'appellation de villes idéales, les architectes, les ingénieurs et les urbanistes ont essayé de concevoir la meilleure structure urbaine dans la recherche d'un prototype parfait pour héberger des vies humaines. Cette recherche utopique, qui remonte jusqu'aux travaux de Hippodamos pour la ville de Milet<sup>18</sup> et aux écrits de Platon<sup>19</sup> au V<sup>e</sup> siècle avant J.C, a connu une transformation radicale avec l'apparition des moyens de transport moderne. A la fin du XIX siècle avec l'irruption des transports publics et de l'automobile dans le système urbain, certains urbanistes et architectes ont commencé à considérer la forme linéaire comme morphologie idéale des villes, parce que ces nouveaux moyens de transport, le chemin de fer, le tramway et un peu plus tard l'automobile, ont donné une possibilité de dispersions et d'expansion urbaines, les nouvelles théories et le pensées urbanistiques sont nées sous leur impact. Elles s'opposent à l'idée d'une ville classique en tant qu'entité délimitée et fermée.

### **2-4-1- Le rapport déplacement / forme urbaine dans la cité linéaire d'Arturo Soria Y mata à Madrid (1886):**

La limite verticale des villes a été franchie par la construction des immeubles de grande hauteur, et surtout l'invention de l'ascenseur en 1853, un moyen de mobilité à l'échelle du bâtiment. En revanche, la limite horizontale des villes a été franchie par l'apparition d'un nouveau moyen de transport, le tramway. Une ville commence à avoir la possibilité de s'étendre au-delà de la limite de mobilité pédestre, cette nouvelle possibilité d'organisation

---

<sup>17</sup> Claire et Michel Duplay, «*Méthode illustrée de création architecturale*», Ed le moniteur Paris, 1985, 2eme éd. p.245

<sup>18</sup> La ville idéale Hippodamos présente une caractéristique géométrique et politique. Son plan est conçu de manière rationnelle sur un plan d'échiquier, dit aussi hippodamique et milésien. Les rues s'y croisent à angle droit. JONA Olivier, "Rêver la ville- utopie urbaine, de la cité idéale à la ville numérique", Ministère de l'équipement. Direction générale de l'urbanisme et de l'habitat et de la construction, Centre de documentation de l'urbanisme, 2003, p. 28

<sup>19</sup> Platon a décrit dans la République une ville idéale, selon un concept géométrique, moral et politique. Cette idée inspire Thomas Moore pour concevoir l'utopie, un modèle de ville idéale. JONA Olivier, p. 29 Ibid

urbaine est introduite par Soria Y Mata dans sa conception de la cité linéaire, qui constitue une alternative à ce qu'il appelle la «ville-point».

Cette expérience révèle de façon significative une vision nouvelle et moderne des rapports qui associent les déplacements et la forme urbaine. Selon Soria Y Mata: "*De la problématique des déplacements découle celle de l'urbanisation*"<sup>20</sup>. Selon Serge Wachter la ville moderne ne peut se concevoir sans mouvements, pour cela il convient de desservir avec efficacité les extensions grâce auxquelles on souhaite décongestionner les centres saturés. La gestion de la ville et de ses densités ne peut ignorer le rôle des déplacements<sup>21</sup>.

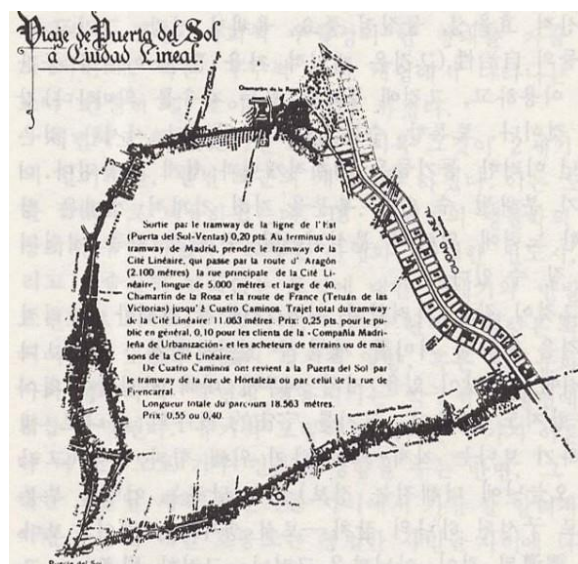


Fig.20: projet de la cité linéaire d'Arturo Soria Y Mata.

Source: Lynch Kevin, *A theory of good city form*, 1982 p.111, tré, Coréen, In Min-Ah Choi, «*linéarité des villes nouvelles de Seoul: une nouvelle centralité face à l'extension urbaine et au développement du réseau de transport*», thèse de doctorat en architecture, projet architectural et urbain, université Paris 8, 2007, p.140

Le développement des moyens de transports publics entraîne la transformation de la notion de distance. La limite physique de villes perd son sens. De nouvelles entités urbaines ont la possibilité de s'étendre à l'infini le long d'une voie de transport. Dans la cité linéaire de Soria Y Mata, le tramway électrique a joué le rôle de générateur de cette nouvelle forme urbaine.

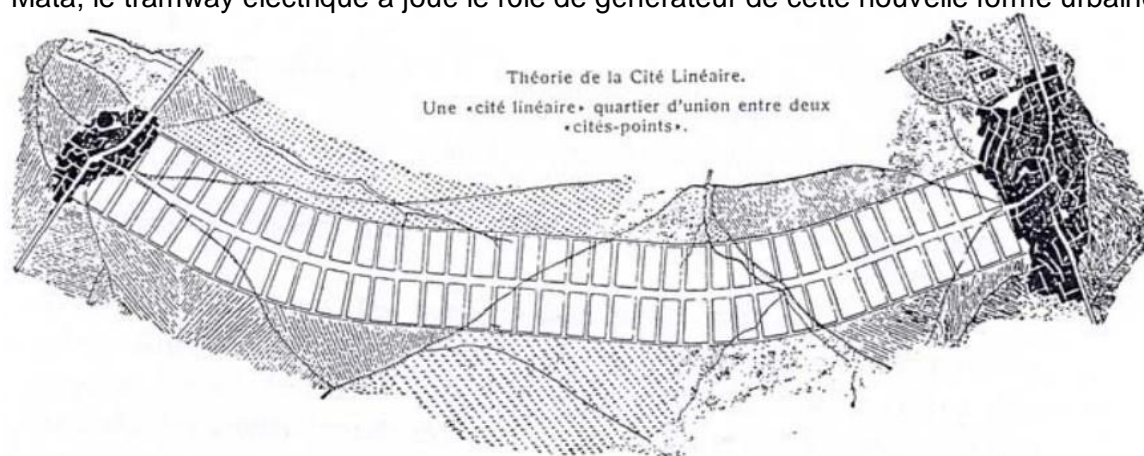


Fig.21: Conception de la cité linéaire de Soria Y Mata.

Source: Mata Soria Y, *La cité linéaire, nouvelle architecture des villes*, Ecole nationale des Beaux arts, Paris, 1984, In Min-Ah Choi *ibid.* p.138

<sup>20</sup> Gregory Carmona, " A la recherche de la "ville linéaire" d'Arturo Soria dans Madrid", *Transports urbains* n° 104, Juillet – Septembre 2003, p.23, In Serge Wachter «*Trafic en ville, l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*», op.cit. p.28

<sup>21</sup> Serge Wachter. loc.cit.

En se trouvant entre deux grandes villes, cette cité linéaire se construit le long de l'axe d'une voie principale qui les relie. Cette voie ne joue pas seulement un rôle pour le transport, mais détermine l'organisation spatiale.

Un maximum d'accessibilité:

Le projet de la cité linéaire se base pour la première fois, sur un système rationnel de transport en commun, garantissant la mobilité des habitants et la facilité de leurs déplacements. L'axe de transport est composé d'une route est d'une ligne de tramway.

En bordure de cet axe de part et d'autre sont implantés des logements mais aussi divers équipements qui bénéficient d'une accessibilité maximale. Pour Soria Y Mata: " la forme d'une ville sera parfaite lorsque la somme des temps employés pour aller de chaque maison à toute les autres sera minimum: tel est le cas dans les cités linéaires"<sup>22</sup>



Fig.22: la rue d'Arturo Soria à Madrid

Source: <http://www.fuenterrebollo.com/recuerdos/pentimento3.html>

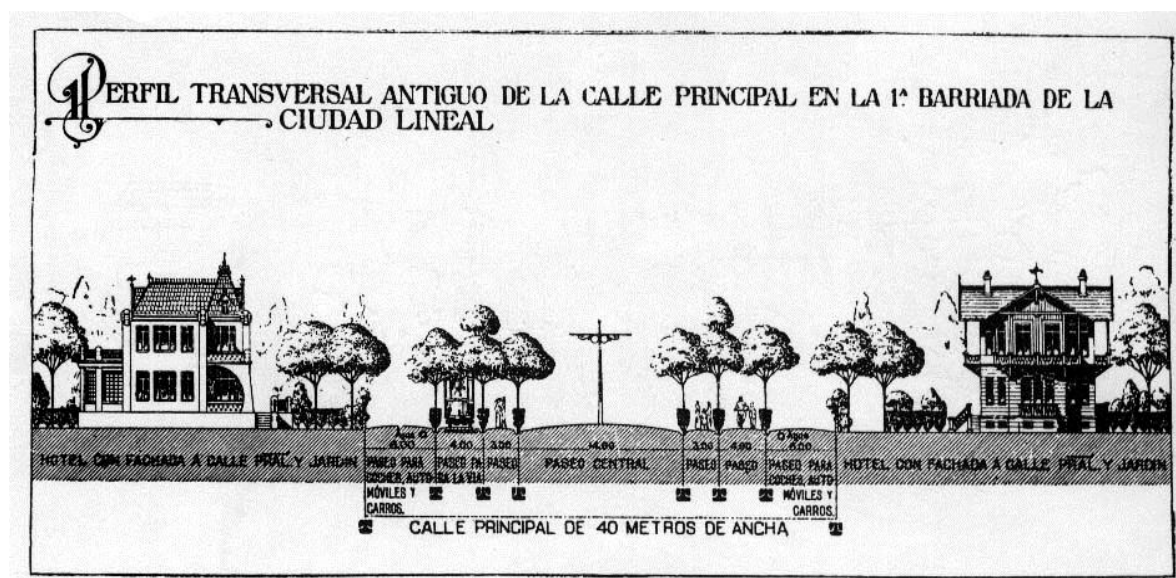


Fig.23: Coupe transversale de la rue principale de la cité linéaire de Soria Y Mata.

Source: Mata Soria Y, La cité linéaire, In Min-Ah Choi, op.cit. p.138

Comme l'observe G. Dupuy, le problème auquel Soria Y Mata entend apporter une réponse est celui de la facilité du déplacement: " Dans toute agglomération, le problème fondamental est celui de la communications sur un axe ou elles se trouveront grandement facilitées".<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Gregory Carmona, p.21, In Serge Wachter. Op.cit. p. 30

<sup>23</sup> Gabriel Dupuy, « l'urbanisme des réseaux, théories et méthodes », Ed Armand Colin, Paris, 1991. p.83

En fait, la structure d'une ville linéaire est relativement simple<sup>24</sup>.

1- une rue centrale «rue Cardo», qui sert d'élément générateur au plan, a une dimension proportionnelle à l'importance de la cité linéaire (40 mètres), plantée d'arbres, elle comprend des trottoirs et des chaussées pavées permettant le passage d'une ligne de tramway et de véhicules individuels, tous les 300 mètres, aux intersections, des kiosques sont implantés de manière à permettre l'accueil de commerces et de services.

2- les voies perpendiculaires permettant une desserte en profondeur des lots sont implantées tous les 300 mètres et ont 20 mètres de large.

3- les îlots ont des dimensions de 300x500m et sont subdivisés en parcelles.

4- l'emprise au sol des maisons est au maximum de 1/5 et elles sont implantées à une distance de l'alignement de 5 mètres en ce qui concerne la rue principale, de 3 mètres pour les autres voies. Toutes les maisons sont indépendantes.

#### **2-4-2- La ville linéaire des architectes de l'Union soviétique (une nouvelle possibilité d'extension de Moscou)**

Après l'idée de la Cité linéaire de Soria Y Mata, cette conception urbaine a été poursuivie par de nombreux architectes cherchant une nouvelle forme de villes. Les idées précédentes sur la linéarité urbaine ont entraîné un mouvement urbanistique pour la ville linéaire des architectes et urbanistes de l'union soviétique se sont préoccupés de chercher une alternative à la ville classique. Pour eux, la ville doit agir à la manière d'un condensateur social et exprimer la forme nouvelle d'un établissement humain socialiste. Pour cela, disperser les unités dans le territoire, c'est la solution des désurbanistes qui imagine la ville comme un agrégat infini d'éléments espacés (maisons, centre de services, usines, etc.) en contact constant avec la campagne<sup>25</sup>.

D'après Leonardo Benevolo, les architectes de l'Union soviétique recherchaient une nouvelle forme d'agglomération correspondant à une nouvelle ère révolutionnaire, ils considèrent la linéarité d'une ville comme une réponse niant la ville traditionnelle et illustrant leur nouvelle pensée sur la ville. Ils voulaient créer une nouvelle condition de vie des ouvriers en maximalisant la productivité<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> Mégastructure, Grille et ville linéaire, trois figures pour projeter la périphérie grenobloise, Institut d'urbanisme de Grenoble, Laboratoire territoire/ UMR CNRS PACTE, consulté le [consulté en ligne le 17/02/2013] disponible à l'adresse : <http://crdaln.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Crdaln/0204/Cdu-0204131/pcaouv00116012.pdf>

<sup>25</sup> Min-Ah Choi, «*linéarité des villes nouvelles de Seoul: une nouvelle centralité face à l'extension urbaine et au développement du réseau de transport*», thèse de doctorat en architecture, projet architectural et urbain, université Paris 8, 2007. P.141

<sup>26</sup> Leonardo Benevolo, «*histoire de l'architecture moderne, tome:3. Les conflits de l'après-guerre*», Ed Dunod, Paris, 1980. p.10

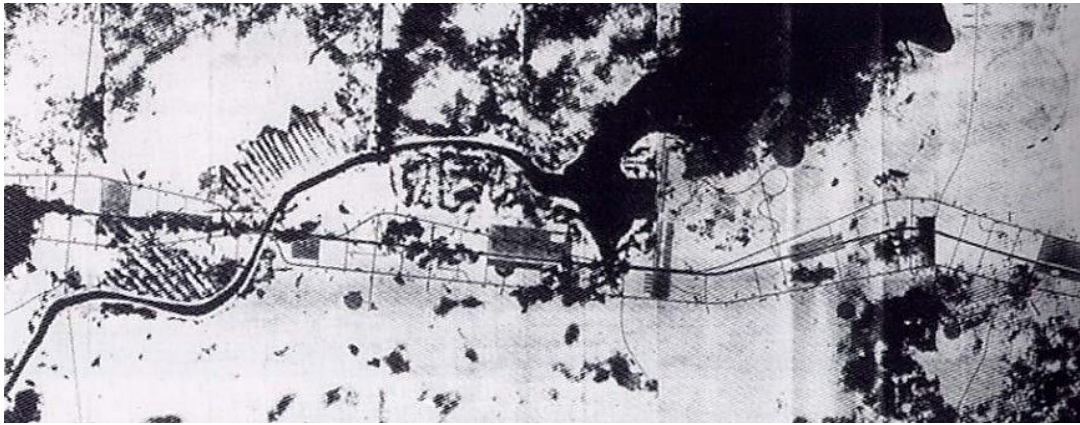


Fig.24: planification de Moscou : habitat disséminé dans la campagne, le long des voies de communication (la ville verte de Ginzburg et Bartch, 1930).

Source: Leonardo Benevolo, op.cit. p. 11.

Selon Sinet Olivier, à l'occasion de l'extension de Moscou, des polémiques sont organisées sur l'avenir de la capitale de l'URSS. En 1930, Ginzburg et Bartch proposent une ville linéaire verte, se développant le long d'une artère centrale, composée d'équipements communautaires à des intervalles réguliers de 500 mètres<sup>27</sup>.

### 2-4-3- la ville linéaire industrielle de Le Corbusier:

Les recherches sur les nouvelles entités urbaines en particulier sur le modèle de la ville linéaire regard est encore poussé par un architecte représentant le modernisme. En participant aux polémiques sur l'avenir de Moscou, la capitale de l'URSS, Le Corbusier s'est fortement inspiré des conceptions des urbanistes soviétiques, comme des villes vertes et des villes linéaires.

Il développe la théorie de la ville linéaire en la présentant dans son ouvrage « Les trois établissements humains ». En divisant le territoire en trois unités : l'unité de l'exploitation agricole, la cité linéaire industrielle et la ville radioconcentrique des échanges, Le Corbusier propose la cité linéaire en tant qu'unité industrielle, il a retenu trois moyens de transports (les trois routes: la route d'eau, de terre et de fer). Il dit :

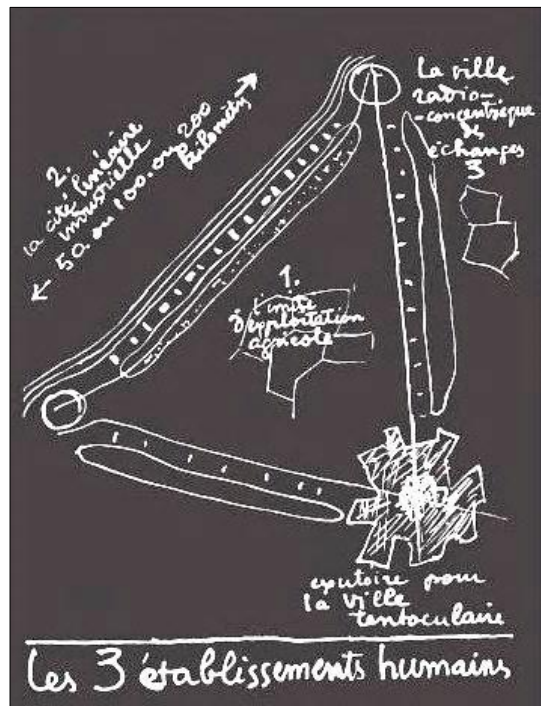


Fig.25: la cité linéaire de Le Corbusier

Source: Min-Ah Choi, op.cit. p.144

<sup>27</sup> Sinet Olivier, «La structure linéaire comme rapport au territoire», EA Paris-Belleville, 1999, p.27. In Min-Ah Choi, op.cit. pp. 141-143.

«La cité linéaire industrielle fournit une conséquence de signification capitale, prenant la valeur d'un principe: elle crée des réserves paysannes pures, de vastes réserves, et toutefois elle établit la contiguïté la plus intime qu'il soit possible de rêver de la terre et de l'industrie, de la vie de la terre et de la vie de l'usine, de l'ouvrier industriel et du paysan[...]. Enfin la cité linéaire industrielle vient se mêler au destin de ces lieux prédestinés que sont les cités radioconcentriques des échanges»<sup>28</sup>

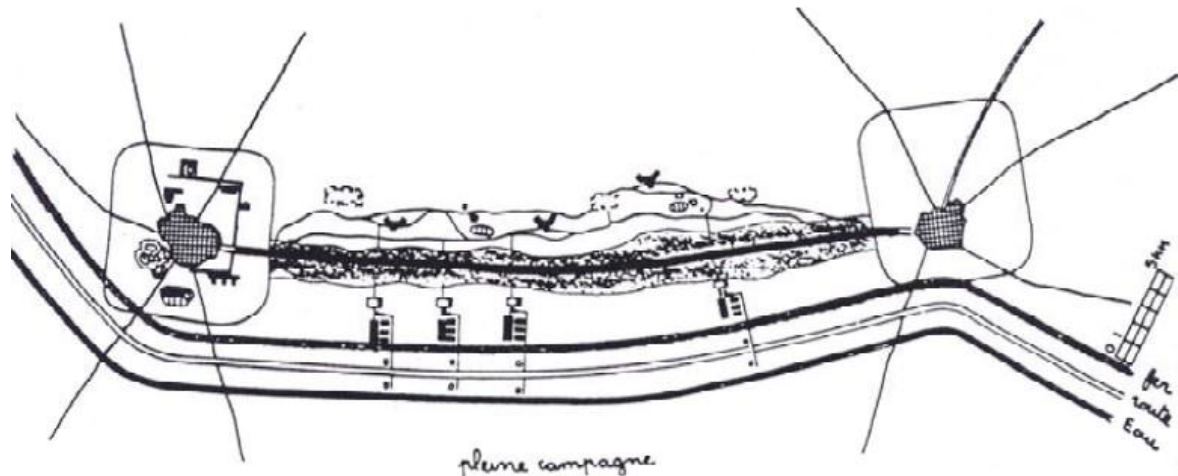


Fig.26: Schéma de la cité linéaire industrielle

source :Le Corbusier, Les Trois Etablissement Humains, Paris, éd. de Minuit, 1959

La cité linéaire de Le Corbusier est fondée également sur le même principe que celui de Soria Y Mata. Les agglomérations se développent en forme linéaire le long d'un axe de transport majeur entre de deux grands pôles. Ces cités linéaires se situent entre deux cités ponctuelles et radioconcentriques d'échanges. La conception de la ville linéaire a été développée en se basant sur l'efficacité des transports et la structuration des espaces urbains selon le facteur de mobilité. Pourtant, la cité linéaire de Soria Y Mata est conçue en tant que zone résidentielle pour les ouvriers de la grande ville, la cité linéaire de l'Union Soviétique et de Le Corbusier est conçue comme entité urbaine plus complexe regroupant plusieurs fonctions. D'après Kevin Lynch *"Le principe de cette conception de la linéarité, qui semble très fonctionnel et raisonnable, a eu beaucoup d'effet et apparaît répétitivement dans le domaine de l'urbanisme"*<sup>29</sup>.

La cité linéaire de Le Corbusier est divisée selon quatre fonctions: habiter, circuler, travailler, se détendre le corps et l'esprit. Comme la fonction de « circuler » relie les trois autres, les moyens de transport et les infrastructures sont mis en avant dans les réflexions et les préoccupations des architectes et des urbanistes du modernisme. Leurs recherches

<sup>28</sup> COHEN Jean Louis, *Le Corbusier et la mystique de l'URSS : théories et projets pour Moscou, 1928-1936*, Mardaga, 1988, p. 198. In Min-Ah Choi, op.cit. p.145.

<sup>29</sup> LYNCH .k, *A theory of good city form*, Seoul, Kimundang, 1986, p. 444. (tr. coréen). In Min-Ah Choi. loc.cit.

sur l'efficacité de fonctionnement à l'échelle territoriale et urbaine entraînent souvent une structure linéaire, du fait de la linéarité et la continuité des infrastructures .

Par rapport aux périodes précédentes où la linéarité urbaine a été approchée du point de vue fonctionnel, la linéarité urbaine commence à présenter d'autres caractéristiques à partir des années soixante. D'une part par une continuité du modernisme, d'autre part, par la naissance de nouveaux regards urbains et architecturaux, la linéarité urbaine persiste dans le courant architectural et urbanistique .

Cette approche se voit dans l'expression d'Henri Lefebvre. « *L'urbanisme nouveau doit reconstituer la rue dans l'intégralité de ses fonctions, et aussi dans son caractère transfonctionnel, c'est-à-dire esthétique et symbolique* »<sup>30</sup> . Dans les années soixante et soixante-dix, les idées de mégastructure linéaire apparaissent dans de nombreux projets, comme l'« artère résidentielle » de Jean Bossu et les projets de l'AUA. C'est une idée de conception urbaine de l'architecture<sup>31</sup>. Dans le premier projet, la structure s'étend sur 400 mètres de long, avec une disposition symétriquement parallèle à la rue, cette idée d'intégration des infrastructures et des habitats était déjà présente depuis les années trente dans plusieurs projets de Le Corbusier. Dans le Plan Obus à Alger et les projets pour Rio de Janeiro, cet architecte a présenté une nouvelle forme urbaine conciliant à l'échelle territoriale les infrastructures et les habitats et organisant un nouveau paysage urbain et territorial .

Après le courant dominé par le modernisme, les infrastructures ont commencé à jouer également un rôle symbolique. Dans le projet par l'AUA de l'aménagement d'une ville nouvelle, Evry, la conception de la rue est proposée comme un nouveau modèle urbain, pour la création des villes nouvelles de Paris. Une mégastructure linéaire de 400 mètres de longueur est dessinée pour 1660 logements<sup>32</sup>.

Deux bâtiments s'allongent symétriquement et parallèlement à la rue intérieure. Les équipements, le parking, les logements sont intégrés dans une immense structure linéaire. Les quatre fonctions sectorisées dans les projets de Le Corbusier se réunissent ici dans une mégastructure à l'échelle territoriale, dont la rue est enserrée entre deux bâtiments linéaires avec une idée d'expansion et un rôle symbolique .

---

<sup>30</sup> Citation, Henri LEFEBVRE « proposition », l'Architecture d'aujourd'hui, n° 132, Paris, juin-juillet, 1967, SINET Olivier, La structure linéaire comme rapport au territoire, EA Paris- Belleville, 1999, 71p. In Min-Ah Choi, op.cit.p. 146

<sup>31</sup> LUCAN Jacques, Architecture en France (1940-2000), p. 180. In Min-Ah Choi, Ibid. p.147.

<sup>32</sup> Loc.cit.

Fig.27: projet d'AUA pou la ville nouvelle Every  
 Source: Lucan Jacques, Architecte en France 1940-2000, Paris, le moniteur, 2001, pp 178-180, in Min-Ah Choi, op.cit. p. 146

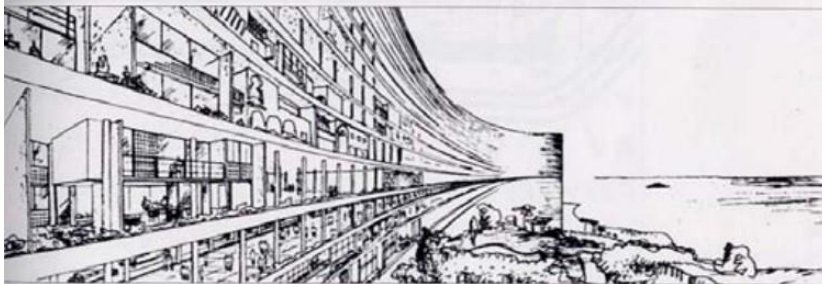
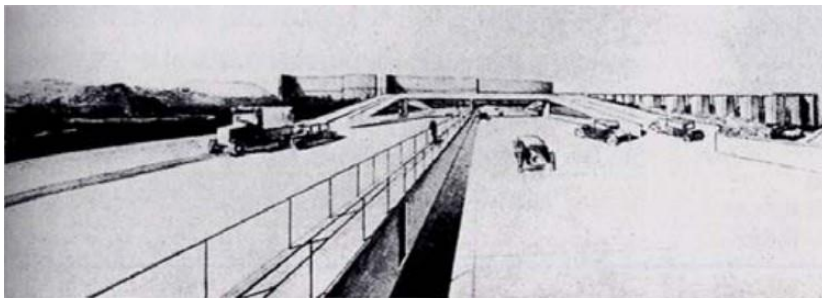
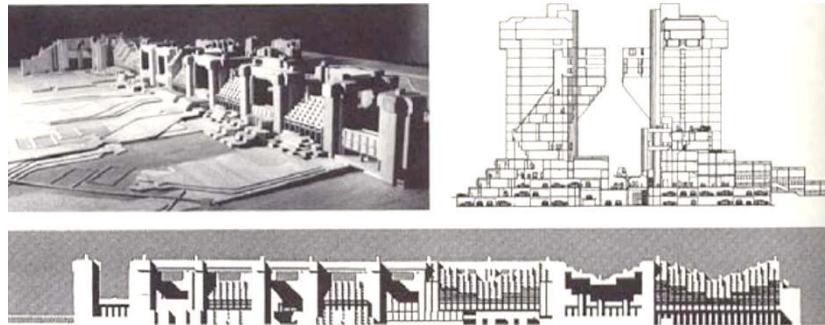
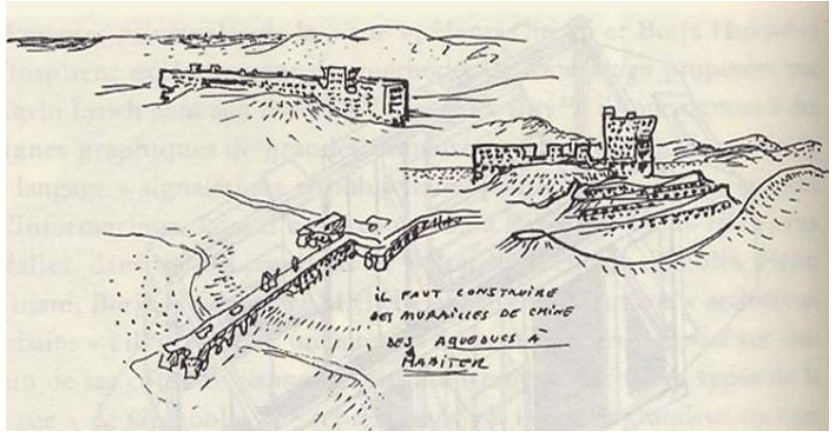
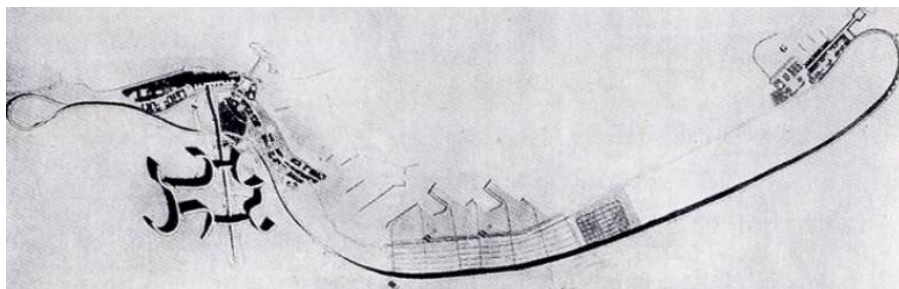


Fig.28: le projet de Rio et le plan d'Obus pour la baie d'Alger par Le Corbusier  
 Source: BON Il- Bum, City: Event and structure, Séoul, Sigong munhwasa, 2002,p. 86,87,in Min-Ah Choi, Ibid. p. 146,



## Conclusion:

Les infrastructures sont considérées en tant que générateurs de l'organisation spatiale et de la forme urbaine. L'urbanisme nouveau tend alors à repenser la route dans l'intégralité de ces fonctions à savoir esthétique et symbolique.

La théorie de la linéarité a inspiré beaucoup de projets, notamment ceux qui donnent une valeur aux infrastructures. Dans les projets de ville linéaire, un ruban d'urbanisation nouvelle permet de relier deux tissus urbains existants, comme c'est le cas dans les travaux de Soria Y Mata à Madrid; l'axe structurant peut être aussi envisagé comme un long ruban qui se développe sur un territoire à conquérir entre deux villes existantes relativement éloignées, comme c'est le cas avec les projets de Nicolas Miljutin. La route est alors le support, voire même la raison d'être d'un développement urbain. Et comme il le souligne Pierre Merlin en disant que " [...], les infrastructures de transport ont un important pouvoir d'orientation du développement urbain, il est capitale pour l'urbaniste de placé cet atout au service de la politique d'urbanisme définie pour la ville".<sup>33</sup>

La cité linéaire a donc permis de réaliser le rêve des utopies socialiste du XX<sup>ème</sup> siècle, de ne plus opposer ville et campagne et de réunir faucilles et marteaux dans une urbanisation idéale: la cité linéaire « établit la contiguïté la plus intime qu'il soit possible de rêves de la terre et de l'industrie, de la vie de terre et de la vie de l'usine, de l'ouvrier et du paysan ».

Cependant, la légitimité montante de la ville durable assigne une place et un rôle différents aux réseaux de voirie dans la ville, et elle invite à pacifier les flux pour atteindre une morphologie urbaine réputée compatible avec l'élévation du bien être urbain. La ville linéaire doit alors montrer sa capacité à s'immerger dans son contexte et tendre à s'intégrer et à coopérer avec les tissus urbains voisins.

---

<sup>33</sup> Pierre Merlin, "les politiques de transport urbain"p.72, [consulté en ligne le 09/06/2014], disponible à l'adresse, [http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/temis/4621/4621\\_1.pdf](http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/temis/4621/4621_1.pdf)

# **Chapitre 3:**

La croissance urbaine et  
nouvelles formes de  
centralités

## **Introduction:**

La forme actuelle des villes montre une nouvelle logique d'organisation de la centralité dans le milieu urbain. En effet, la croissance urbaine, l'attraction continue de populations et d'activités recherchant une accessibilité réciproque, la modification des conditions de transport, l'extension de l'aire d'influence des villes, ont engendré d'importantes réorganisations intra-urbaines, conduisant à la mise en place de morphologies spatiales complexes, s'éloignent du traditionnel "modèle mono centrique", qui renvoi d'abord à une structure particulière des villes historique. De nouvelles centralités de forme différenciées prennent place et s'incarne en des lieux multiples.

Dans ce chapitre nous verrons l'évolution conjointe de l'urbanisation et de la centralité (formes et lieux), nous nous intéresserons plus particulièrement à l'organisation des centralités dans les cités linéaires, étant donné que notre cas d'étude présente une forme linéaire, ainsi que l'impact des infrastructures de transport sur la localisation des centralités.

### **3-1- Evolution de l'Urbanisation et des centralités:**

L'évolution de la centralité va de pair avec celle des villes, l'origine de la centralité, remonte à l'aube des temps historiques avec l'apparition de la citadelle qui dominait le village et le transformait. La centralité toutefois est un concept abstrait en dépit de sa concrétisation. Dans le passé, elle correspondait à "*la matérialisation d'un cosmos sous l'égide de ses Dieux*" (Lewis Mumford, 1964)<sup>1</sup> L'espace de la citadelle exerçait une centralité politico-religieuse. Les opérations commerciales étaient menées par l'institution de la royauté et du pouvoir religieux, représenté par un ensemble physique exprimant cette autorité.

A l'époque grecque, le mouvement socio-économique et politique, en impliquant le passage au système monétaire d'échange, a produit une nouvelle forme de centralité. Elle serait matérialisée dans l'Agora, qui représente la place publique, le centre administratif, religieux et commercial de la cité. L'agora apparaît comme un centre multifonctionnel lieu de toutes les centralités, où toutes sortes d'activités peuvent prendre place, Lewis Mumford écrit: "*Nous voici parvenus au centre plein d'animation de la cité Grecque, l'Agora*".

Quant à la ville romaine, elle s'organise autour d'un centre vital marqué par le forum qui est une place très vaste, entourées de portique, à la rencontre du Cardo et du Décumanus, c'était un lieu privilégié de la communication et d'échange, il rassemblait la fonction juridique, religieuse, politique, culturelle et commerciale.

---

<sup>1</sup> Aouin Mehenna, "*le système du centre centralité dans la ville d'El Oued*", mémoire de magister en architecture option: architecture en zones arides et semi-arides, université Mohamed Khider de Biskra, 2005, p.14

La prédominance de l'activité commerciale dans la cité médiévale avait bouleversé la centralité, les échanges se diffusaient dans l'ensemble du tissu urbain arrivant à la périphérie de celui-ci, comme le note *Lewis Mumford*: " *les lieux d'échanges sont situés à la périphérie, ou du moins en ces endroits où l'interne communique avec l'externe*", ce qui attribue à la cité médiévale une structure non concentrique. Certains auteurs affirment la polycentralité du tissu urbain, à l'exemple de *Leonardo Benevolo* qui note que: " *l'espace public de la ville médiévale a une structure complexe, car il est le lieu des différents pouvoirs, l'épiscopat, le gouvernement municipal, les ordres religieux, les corporations, ainsi une ville relativement grande n'a jamais un seul centre: elle a un centre religieux (avec la cathédrale et le palais épiscopal), un centre civil (avec le palais communal), un ou plusieurs centres commerciaux avec les loggias et les palais des associations marchandes. Ces zones peuvent en partie coïncider*" <sup>2</sup>

L'époque industrielle a entraîné un développement des forces productrices et matrices, l'exode rural, et le transport mécanique, qui ont provoqué une transformation sans précédente des centres villes. Les villes s'étendent dans toutes les directions et une nouvelle zone construite se forme autour du noyau ancien, la périphérie.

L'émergence de la centralité moderne a été donc accompagnée par un bouleversement de la ville dans son entier. Cette centralité qui apparaît, ne se produit pas au centre mais à ces alentours se fixant le long des boulevards.

Dans notre époque, les villes semblent bien caractérisées par l'élargissement de la notion de centre, avec selon le cas une complémentarité ou une concurrence des différents pôles qui la composent. La centralité semble donc dispersée dans un magma urbain et partagée entre les aspects très divers de notre civilisation complexe. Là, une centralité administrative sous forme de bâtiments d'administration, là-bas, une centralité économique, produit du capitalisme, plus loin encore les centralités sociales. Le caractère contrasté des formes de centralités actuelles implique que, chaque sens inhérent à ce concept fait objet de controverses. *Labasse.J* (1976), suivant une vision fonctionnaliste, représente la centralité par " *l'aptitude de la ville à impulser des flux d'échange de marchandises, de services et d'idées*" <sup>3</sup>

La centralité est la capacité d'un lieu à polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, c'est-à-dire à exercer un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. La centralité s'exprime alors, par l'effet d'attraction. Elle se manifeste notamment, par la fonctionnalité d'un ensemble d'équipements bien desservis et assurant des services à tous les besoins possibles, ou d'un seul équipement polarisant (centre commercial, culturel...), comme ils le

---

<sup>2</sup> Leonardo Benevolo, "Histoire de la ville", Ed parenthèses, 2004, Paris, p.178.

<sup>3</sup> Aouin Mehenna, op.cit.p.14.

définissent Merlin et F.Choay, (1998):" *La centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie, elle a été définie par W.E.Christaller comme une notion hiérarchisée de desserte et d'attraction en 1933. Elle dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et due à son accessibilité. L'élément peut être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, administratif, financier...)"*<sup>4</sup>

La centralité pour Clair et Michel Duplay est : " *un phénomène de concentration qui signifie des éléments urbains indispensables à la ville: supportée par du bâti, des figures urbaines qui ne sont pas nécessairement particulières, elle consiste en une densification, une accélération des fonctions et des réseaux de relations"*<sup>5</sup>. Une concentration s'apparente à un centre quand le potentiel concentré polarise l'espace environnant, exerçant sur lui une attraction et le faisant en retour bénéficier d'un certain rayonnement. Repérer un centre revient donc à repérer une concentration qui a atteint un niveau suffisant de complexité pour qu'elle se différencie de son espace environnant non seulement quantitativement mais aussi qualitativement. Donc il est entendu par centralité le degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre et qui lui donne une puissance d'attraction sur une périphérie, sur une région.

D'autre part, la centralité n'est pas seulement la combinaison d'activités économiques ou de fonctions politiques administratives, mais aussi une combinaison de pratique sociale et représentation collective. Un cadre physique agréable ou historiquement chargé de signification représenterait une centralité. C'est un espace que fréquenterait chacun pour jouir des aspects formels ou physiques qu'il représente, sans pour autant regrouper des équipements ou des activités. Cet état de fait a conduit les sociologues à la notion de l'urbanité, où la centralité correspond à " *la forme d'une accumulation, d'une concentration qui doit être le reflet des expériences de chacun des individus ou groupe d'individus composant la société* " (J.Claude Brehier 1980). La centralité attire et diffuse, rayonne et induit toute sorte d'échanges soutenus par la communication. Elle crée l'animation indispensable, favorise la circulation libre des Hommes, des idées et des objets. Un environnement favorable à la créativité qui, en contrepartie, façonne son espace support, l'organise et lui attribue ses valeurs formelles et symboliques. C'est l'espace support de la centralité que représentait le centre-ville dans les cités traditionnelles<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Mazouz Toufik, Mémoire de magister: La Réalité Urbaine A Oum El Bouaghi Entre un Centre-ville ancien délaissé et des centralités nouvelles monofonctionnelles et stériles, 2011, p. 26

<sup>5</sup> Clair et Michel Duplay, op.cit. p.30

<sup>6</sup> Aouin Mehenna, op.cit. p.14.

### **3-1-1- Du centre à la centralité:**

La conjonction entre centre et centralité est historiquement datée : elle résulte de la localisation conjointe des activités et des équipements ayant un potentiel d'attraction à la fois large et important, chacun d'entre eux profitant du potentiel d'attraction des autres tout en contribuant à le renforcer et l'affirmer.

Dans la plupart des villes, en certains lieux les diverses fonctions s'agglutinent parfois dans un espace restreint. Ces lieux par leur localisation et leur forme présentent les caractéristiques spatiales, sous l'appellation de centres urbains. Il est difficile de définir le centre en milieu urbain, car la notion de centralité recouvre un ensemble de situations très variées<sup>7</sup>.

Dans le milieu actuel où les espaces urbains sont gérés par l'urbanisme, l'organisation des centres ne résulte pas du seul enregistrement des effets des activités. Elle est également influencée par une planification urbanistique et par le cadre institutionnel, notamment, quand il s'agit des villes organisées de façon volontariste.

Le centre coïncide souvent avec la partie la plus ancienne des villes, est marqué par la coexistence et la diversité: la concentration des équipements publics et des institutions, la complexité des fonctions, la présence des espaces publics, l'importance des activités commerciales<sup>8</sup>.

Les centres urbains s'organisent sous l'influence de divers facteurs. Colbi a expliqué le phénomène de concentration sur le centre selon les cinq facteurs suivants:<sup>9</sup>

Site attraction (intérêt du site) - functional convenience (facilité fonctionnelle) - functional magnetism (magnétisme fonctionnel) - functional prestige (prestige fonctionnel) - humain equation (adéquation humaine).

Du fait que les facteurs influençant la formation des centres se transforment dans le développement des villes, les centres évoluent aussi dans la transformation urbaine. Par exemple l'accessibilité le facteur le plus important pour le centre, n'est plus évident. De plus les lieux centraux n'ont plus la même attraction en raison de leur dégradation. Le centre original perd son importance et sa valeur vis-à-vis de la population, et de nouveaux centres urbains s'organisent.

Le passage du centre à la centralité est un aboutissement d'un processus de décentralisation fonctionnelle, ainsi que structurelle du centre traditionnel. Une part importante de ses activités est transférée vers les périphériques pour résoudre les problèmes de monotonie des banlieues résidentielles, et leurs besoins en différents services. Ce processus exprime en même temps la volonté d'aérer l'espace étouffé du

---

<sup>7</sup> LACAZE Jean-Paul, *Initiation à l'urbanisme*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussée, 1995, pp. 311-312, In Min-Ah Choi, op.cit.p.99

<sup>8</sup> PANERAI Philippe, DEPAULE Jean-Charles, DEMORGON Marcelle, *Analyse urbaine*, Marseille, éd. Parenthèses, 1999

<sup>9</sup> KIM Sun-Bum, « *Transformation historique des centres urbains* », Etude des centres urbains, Séoul, Bosunggak, 2000, pp. 74-75, In Min-Ah Choi, Ibid. p.103

centre, tel que le résumé Merlin.P (1988) et CHOAY.F. Le centre-ville, atteignant un certain niveau de concentration, " *des centres secondaires se constituent, spontanément ou par le biais de la planification* " <sup>10</sup>

### **3-1-2- les centres secondaires, une nouvelle forme de centralité:**

Au fur et à mesure qu'une ville se développe, les centres se transforment également. Depuis quelque décennie, la distinction traditionnelle entre centre et périphérie perd son sens. On peut souvent remarquer qu'en périphérie. Où les centres commerciaux se forment en profitant de la facilité d'accès et de vastes terrains moins chers, une nouvelle centralité se forme en dehors du centre villes. L'expansion des banlieues, la généralisation de la motorisation et le développement de l'industrie entraînent la centralité vers les périphéries. Ces nouveaux centres intègrent non seulement la fonction commerciale, mais aussi d'autres fonctions qu'on trouve dans les centres urbains dans la ville, comme le cinéma, l'équipement sportif, le théâtre, des restaurants, ajoutant la fonction de loisir, et même la fonction administrative <sup>11</sup>.

Les centres secondaires se sont manifesté en deux typologies: les centres échangeurs périphériques, appelés aussi les centres commerciaux régionaux (shopping-centers) et les CBD (Central Business District).

Les centres échangeurs périphériques sont localisés le long des grandes voies de circulation ou a sur les nœuds des autoroutes. Leur création entraîne une véritable concurrence avec le centre traditionnel, ils exercent ainsi de nouvelles centralités qui déchargent progressivement le centre-ville principal de sa structure physique et symbolique. Comme aux CBD. Leur émergence renvoie plutôt à une vision économique dont le principal objectif est la concentration d'un maximum d'activité dans un espace restreint, ici la centralité a une vocation principalement économique et s'exprime par le tertiaire. A l'exemple de "Manhattan" le centre économique a New York, en compétition avec le Wall Street Center et le Midtown de Rockefeller, on peut aussi citer l'exemple du quartier de la Défense le centre des affaires à Paris.

Les CBD reflètent une forte centralité, sans pour autant manifesté le caractère d'un centre-ville. Les fonctions de résidence, de production et des petits commerces y sont exclues. Sur le plan formel, leur structuration se limite à l'accessibilité, à une importante intensité de la circulation et à une concentration maximale de hauts bâtiments. Au-delà de son aspect fonctionnel, le CBD représente donc, une nouvelle conception de prestige, il représente une projection d'un nouveau système de signes spatiaux, exprimant une nouvelle tendance

---

<sup>10</sup> Auoin Mehenna, op.cit. p.30.

<sup>11</sup> BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, "Géographie urbaine", Paris, Armand Colin, 2000, p.144. , (4e éd.), In Min-Ah Choi,op.cit. p.105.

sémiologique. Le prestige est conçu en tant que signe de puissance matérialisant spatialement des idéologies politiques, en plus de celles économiques.

La complexité de notre civilisation contemporaine, par l'apparition d'activités nouvelles, la spécialisation et les différentes mutations des activités de production, a bouleversé alors le schéma traditionnel des centralités. Après avoir été coordonnées dans un ensemble intégré (le centre-ville), elles se trouvent aujourd'hui dispersées. Elles ne s'exercent plus à partir de l'ensemble urbain en question, " *Ainsi, le centre se convertit en centralités* " (Shein.I, 1980)<sup>12</sup> . Actuellement dans nos villes le centre est multiple, c'est à dire formé par la somme des centres correspondant aux différents groupes sociaux, ou aux différents usages qui varient dans le temps.

### **3-2- Les aspects de la centralité :**

La centralité à des aspects divers, ces manifestations sont repérables dans de multiples registres, économiques certes, mais aussi politique et administratif, culturel, symbolique...., Elles impriment tous leur marque sur le territoire.

#### **3-2-1- Aspect topologique:**

C'est le centre géographique, le centre de gravité de l'agglomération, peut être en tous points de celle-ci, ou nœud de convergence des voies et flux principales.

#### **3-2-2- Aspect fonctionnel:**

La centralité fonctionnelle se manifeste dans des lieux à différentes fonctions. Elle se présente sous plusieurs formes:

- **La centralité politique :**

La centralité politique correspond à la concentration des différentes administrations et la localisation des principaux centres de décisions, de main-d'œuvre et d'autorité gouvernementales, ces administrations sont en général étroitement concentrées autour d'une place centrale où se situent toujours les sièges de décision, de gestion et de la cour suprême.

- **La centralité économique :**

La centralité économique se mesure en fonction de la concentration des sièges d'entreprises, des sociétés, les CBD (les central business districts définis par Murphy et Vance dès 1954) des centres spécialisés dans la direction des affaires qui manifeste la centralité économique.

---

<sup>12</sup> Aouin Mehenna, op.cit. p.34.

- La centralité commerciale :

Le processus de dispersion de fonctions centrales du centre vers la périphérie des agglomérations urbaines est manifeste beaucoup plus par la centralité commerciale.

L'ancien schéma d'organisation des villes impose la localisation des activités commerciales ordinaires et spécialisés à proximité des habitations au niveau du centre-ville, l'organisation des commerces se fait le long des rues

L'implantation des centres commerciaux et autres Shoppings Malls a modifié le rapport centre-périphérie. L'évolution actuelle milite pour un autre type de polarisation de l'espace commercial qui rassemble tous les types d'activités sans tenir compte de la spécialisation des offres, aussi bien au niveau du centre-ville que dans les grandes surfaces situées dans la périphérie.

- La centralité d'accessibilité :

L'évolution de la centralité commerciale et économique ont beaucoup à voir avec celle de la centralité d'accessibilité. Toujours profitant des avantages de la périphérie, avec une meilleure localisation sur les voies rapides (autoroutes, périphériques, rocades, etc.) Depuis longtemps les terminaux de transport routier, ferroviaire et aérien ont été implantés dans cette position d'interface : sans remonter jusqu'aux grandes foires européennes du Moyen-Âge qui se tenaient aux portes des villes, on a tendance à oublier que les gares ferroviaires du XIXe siècle, les premières gares routières ou même les aérogares les plus anciennes, ont été construites en périphérie avant que l'étalement de l'espace urbain et de son centre n'en viennent à les englober.

### **3-2-3- Aspect morphologique:**

*"Telle figure urbaine correspond à la sensibilité d'une époque, attire les habitants et l'animation, par exemple à Paris: le palais-royale à la fin du XVIIIe siècle, ou les boulevards et belles perspectives à la fin du XIXe siècle"<sup>13</sup>*

La centralité d'un espace donné, est caractérisée par le croisement de deux mesures principales:

D'une part, l'observation des pratiques spatiales tout en identifiant les lieux les plus fréquentés, d'autre part, l'analyse des représentations de l'espace en caractérisant les lieux les plus présents dans le corpus des images et les discours socialement mobilisés.

Rappelons qu'il y a des lieux très fréquentés par un grand nombre de citoyens, mais leur représentation est mineure. La centralité de ces espaces est beaucoup plus perçue en termes de pratiques qu'en termes de représentations, telles que les gares, cités administratives et zones d'activité.

---

<sup>13</sup> Clair et Michel Duplay, op.cit. p.31

D'autres lieux sont considérés comme 'centraux' dans les corpus de représentations, mais sont très peu fréquentés, c'est le cas des monuments historiques, les esplanades. L'usage n'implique pas forcément représentation. Certains points de repère bénéficient de cette qualité précisément parce qu'ils sont mobilisés de façon routinière dans la perception et la représentation de la ville.



Fig.29: la symbolisation graphique d'une ville par son profil ( ville de Moscou)

Source: Jérôme Monnet, op.cit. p. 411

La centralité est donc une qualité attribuée à un espace, attaché à un lieu, on peut parler de centralité, dans la mesure où les lieux sont hiérarchisés les uns par rapport aux autres en fonction de leur importance symbolique.

### **3-2-4- Aspect symbolique:**

Jérôme Monnet dans les dimensions symboliques de la centralité propose de définir La centralité *comme étant "une qualité attribuée à un espace"*<sup>14</sup>.

En effet, l'espace est un champ sémantique, un champ propre à la communication d'un sens. La dimension signifiante fait qu'un lieu ou un espace est non seulement une réalité matérielle mais aussi une réalité sémantique.

Quand un être humain identifie un espace particulier c'est à dire isole un segment ou une catégorie d'espace il en fait un lien auquel il attache toujours quelque chose de plus que ses caractéristiques objectives. Tous les lieux, ainsi que les espaces génériques signifient une multitude d'autres choses qu'eux-mêmes pour les sociétés humaines.

Un lieu tel que le centre permet de véhiculer la mémoire collective, mémoire qui s'incarne dans des éléments patrimoniaux particuliers: bâtiments ou espaces publics, tracé et noms de rues, etc ; cet espace central n'est par conséquent pas figé, mais s'est façonné au cours du temps. Enfin, le centre urbain peut être considéré comme le point de jonction entre sacré et profane, le lieu de transition entre divers niveaux de réalité (Racine, 1993).

On peut dire qu'une centralité n'est pas que la concentration d'activités et d'individus elle est aussi une concentration des mémoires et des temporalités.

---

<sup>14</sup> Jérôme Monnet " les dimensions symboliques de la centralité", Cahier de géographie du Québec, volume 44, n°123, décembre 2000, p.399, disponible à l'adresse: [www.cgq.ulaval.ca/textes/vol\\_44/no\\_123/07-Monnet\\_Dimensions.pdf](http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_44/no_123/07-Monnet_Dimensions.pdf), [consulter le 15/2/2014]

- La voie un élément symbolique de la forme urbaine :

Pour devenir élément symbolique et caractéristique de l'image de la ville, les voies peuvent se particulariser de plusieurs façons:

1- le rassemblement de certaines utilisations du sol ou d'activités particulières (par exemple: des activités commercial) le long d'une voie peuvent la mettre en avant dans l'esprit des observateurs et renforcer son importance symbolique.

2- des qualités spatiales caractéristiques sont capable de renforcer l'image de certaines voies. Par exemple une extrême largeur, ou une extrême étroitesse et qui de ce fait attire l'attention. Les qualités spatiales de largeur et d'étroitesse tirent une partie de leur importance du fait quand associe généralement rues principales avec largeur, rues secondaires avec étroitesse. Or il existe des exceptions à cette règle, comme l'exemple de Washington street a Boston dont l'étroitesse est renforcée par la hauteur des bâtiments et l'importance des foules; cette situation inversée devient le signe de l'identification<sup>15</sup>.

3- les caractéristiques particulières des façades contribuent à façonner l'identité des voies, les plantations peuvent aussi renforcer très efficacement l'image de la voie.

4- D'autre qualité donnent de l'importance aux voies c'est la façon dont elles se présentent à la vue, ou la vue qu'elles offrent sur la ville.

- Symbolisation, hiérarchisation, centralisation<sup>16</sup>

1- L'importance du symbole peut être mesurée selon l'importance de ce qui est symbolisée (par exemple: l'autorité, l'état, la justice, la fortune, l'identité...etc.)

2- L'importance peut dépendre de la stature ou des détails du symbole: une visibilité plus grande (par le volume, l'élévation, et la perspective), l'âge de l'objet peut aussi été facteur de hiérarchisation et donc de centralité (un symbole ancien «historique», «traditionnel» ou plus récent «moderne», «contemporain».

3- Le nombre de choses symbolisées peut donner de l'importance et donc représenté une centralité symbolique (par exemple: «le Hollywood Signs » en haut de sa colline à Los Angeles, symbole à la fois de la ville, de l'industrie du cinéma et des loisirs, et de l'attractivité touristique de la Californie du Sud.

4- Le nombre de symboles est un facteur de centralité: la concentration de nombreux symboles en un espace contribue à lui donner un caractère central.

5- l'architecture de l'objet (les matériaux plus ou moins noble, décoration et ornement), à paris la grande Arch de la défense présente une architecture exceptionnelle et un espace environnement plus soignés que les grands immeubles d'habitation populaire qui la jouxtent à l'Ouest.

---

<sup>15</sup> Kevin Lynch, «*l'image de la cité* », collection: aspects de l'urbanisme, Dunod, Paris, 1999.

<sup>16</sup> Jérôme Monnet, op.cit. p.407.

Un lieu et donc plus symbolique que d'autres s'il symbolise davantage de choses différentes, ou s'il symbolise des choses qui ont-elles même une importance hiérarchique plus symbolique.

Une centralisation proprement symbolique intervient dès lors que l'on symbolise un espace plus grand dans un espace plus petit qui devient un point. C'est le cas d'un monument qui symbolise une ville (la tour Eiffel, le Golden Gate...etc.) voire un pays entier (la statue de la liberté). On le trouve aussi avec le siège du pouvoir qui symbolise toute une entité politique (la maison blanche à Washington)

### **3-3- Organisation spatiale des centralités dans les villes linéaires:**

La "ville linéaire" au sens strict, exprime un projet d'aménagement révolutionnaire qui se veut aussi une alternative aux formes radioconcentriques, dont le fonctionnement est rendu difficile, notamment par la saturation et la congestion des radiales et des difficultés de transit, suite à la convergence toujours croissante des flux.

La forme linéaire d'une ville pourrait paraître inadéquate à l'organisation de la centralité qui est une notion de concentration, elle s'oppose au phénomène des formes urbaines linéaires favorable à l'extension.

D'après K.Lynch le plus grand défaut de la théorie de la ville linéaire est l'absence de centralité ou la difficulté d'organisation de centre bien animés. Il affirme que la flexibilité de la ville linéaire ne donne aucun avantage à la formation d'entités urbaines, tant que les noyaux d'échange ne peuvent pas s'organiser dans la ville. La structure linéaire ne convient pas à la formation de points de convergence nécessaires pour organiser des centres, c'est pour cette raison qu'il affirme la difficulté de développement des villes linéaires. Il explique que le point faible de cette forme consiste en un éloignement des équipements plus grands que dans les villes organisées de manière convergente, et dans le peu de possibilités de choix en matière d'accès à cause de l'alignement des activités.<sup>17</sup>

Bien que dans la ville linéaire tout le monde habite au bord de l'artère principale, cette localisation ne permet pas la desserte facile et directe, la proximité de la circulation principale peut au contraire entraîner la difficulté d'accessibilité à l'infrastructure principale. Elle nécessite parfois le détournement pour avoir accès, entraînant une circulation en réalité plus logue. Le besoin de pouvoir céder à tout moment à l'artère principale, pour que la ville linéaire fonctionne avec la meilleure accessibilité possible. Tout de même en assiste actuellement à de nouvelles tentatives d'organisation de la centralité dans le modèle de cité linéaire, basé sur le transport en commun, et qui connaît une réussite.

---

<sup>17</sup> Lynch Kevin, A theory of good city form (1e édition anglaise, 1982), Seoul, Kimundang, 1986, pp. 443-445. (tr. coréen) In Min-Ah Choi. Op.cit. p164

### 3-3-1- Rôle des Infrastructures de transport dans l'organisation de la centralité dans les villes linéaires

La morphologie linéaire des villes entraîne une spécificité de la composition des centres urbains. Cette linéarité est une forme soumise à l'impact des infrastructures de transport afin de faciliter l'accessibilité et la mobilité. Parce que les centres urbains sont des lieux très sensibles aux réseaux de transport, ce facteur de la forme urbaine devient décisif pour l'organisation des centres et des centralités.

Cette idée a donc été reprise tout au long du XXe siècle (Dupuy 1991, Allain, 2009), du "boulevard urbain" de Lille structuré par une ligne de tramway (Mongy 1909), à la variante automobile du Wilshire boulevard du Los Angeles, c'est l'une de ces principales artères en Californie s'étend sur 25Km de long d'Est en Ouest, cette situation lui vaut le surnom de "back bones of Los Angeles" (colonne vertébrale de Los Angeles), il concentre à ses abords une densité de population élevée et relie les principaux centres d'affaires de la ville.

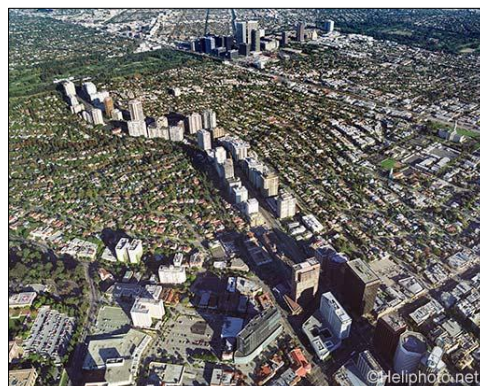


Fig.30: Vue aérienne sur le Wilshire boulevard du Los Angeles

Source:  
<http://www.heliphoto.net/gallery.php?style=oblique>,  
[mise en ligne 2003]

Le modèle des centres linéaires a été appliqué même à l'échelle régionale, à l'exemple du modèle de la métropole linéaire Paris-Le Havre, proposée dans le cadre des nouvelles stratégies pour le Grand Paris 2030<sup>18</sup>.

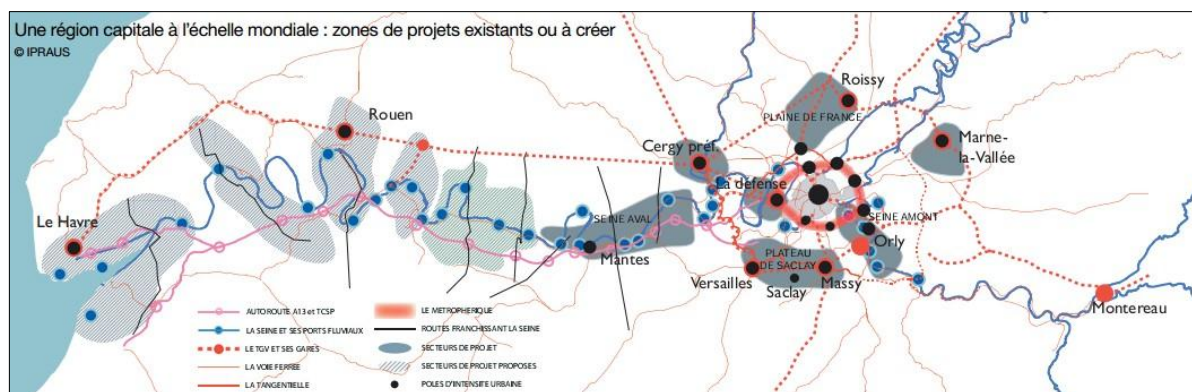


Fig.31 : métropole linéaire Paris-Le Havre, équipe GRUMBACH

Source: EWA BEREZOWSKA-AZZAG, «projet urbain, guide méthodologique: comprendre la démarche du projet urbain, ed Synergie, 2012, p.103

Celle-ci est constituée d'une série de villes connectées par une voie maritime (la Seine) qui représente la grande rue, et qui traverse les différentes polarités, ainsi que l'autoroute et une ligne de TGV, des routes transversales franchissant la Seine unissent ces trois infrastructures de transport, un réseau de transport rapides et divers.

<sup>18</sup> EWA BEREZOWSKA-AZZAG, «projet urbain, guide méthodologique: comprendre la démarche du projet urbain, ed Synergie, 2012, p.99.

### 3-3-2- Transit Oriented Développement (TOD) une des applications du nouvel urbanisme

Le principe de développement de noyaux urbains autour de pôles de transports collectifs voit le jour sous l'appellation du TOD (transit oriented development (ou le développement axé sur les moyens de transport). C'est à Peter Calthorpe, un des fondateurs du nouvel urbanisme que l'on doit le concept de TOD.

Le nouvel urbanisme (new urbanism) est donc apparu en 1993 comme une proposition remédiant au phénomène d'étalement urbain et aux impacts engendrés par la vision moderniste de la planification urbaine comme celle de Le Corbusier et Wright. Plus formel que la croissance intelligente, le mouvement tend à la restauration et la reconfiguration des centres urbains et des villes. Avec ces grands principes (TND-TOD) sur la forme urbaine: quartiers, districts et corridors.

Le mouvement du nouvel urbanisme définit la ville comme un agencement concentrique de quartiers, districts, et corridors. Le quartier est voué à des usages mixtes

Le concept américain de transit oriented development concerne l'aménagement de zones résidentielle ou commerciale destinées à favoriser l'usage des transports en commun. Typiquement un quartier conçu selon ce concept est centré autour d'une gare de voie ferrée locale ou d'une station de transports (bus- métro-tramway) entourée de construction de densités décroissantes en allant vers la périphérie, le rayon de cette zone est généralement comprise entre 400 et 800 mètres, soit une distance adéquate pour la marche piétonne.

La plupart des villes nouvelles construites depuis 1945 au Japon, en Suède, ou en France montrent ces caractéristiques.



Fig.32: Vue aérienne du couloir de Rosslyn-Ballston corridor, à Arlington. Les constructions denses et mixtes se concentrent à quelques centaines de mètres des stations de métro de l'agglomération de Washington (cerclées de rouge), pour céder la place à des constructions moins denses en périphérie

Source:

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/ArlingtonTODimage3.jpg>

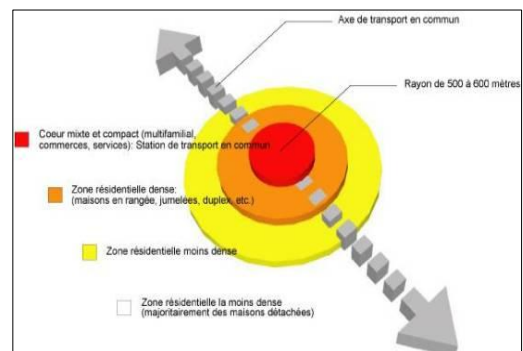


Fig.33: principe du TOD

Source:

[https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais\\_2013/Verde\\_M\\_2013-07-02\\_.pdf](https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais_2013/Verde_M_2013-07-02_.pdf)

### **Conclusion:** *le retour en grâce de la ville linéaire*

La «ville linéaire» exprime un projet d'aménagement révolutionnaire, malgré l'échec de la première réalisation d'Arturo Soria Y Mata à Madrid, et les critiques subit par ce modèle d'urbanisation, l'idée continue de fasciner les théoriciens de la ville, pour ce qu'elle présente comme solutions aux enjeux actuel du transport, de l'urbanisation durable, et l'organisation des centralités sous ces différentes forme. Elle permet une optimisation des réseaux de transport en commun.

Les lieux centraux constituent donc, les espaces-clés sur lesquels les actions de la politique spatiale doivent se concentrer, car ils concourent à structurer le territoire, et à organiser les flux et nouvelles implantations. En agissant sur ces espaces centraux, les politiques d'aménagement structurent également les zones d'influence de ces centres, et contribuent par extension à réorganiser l'ensemble du territoire, en évitant un éparpillement des polarités, source d'étalement urbain, de dépendance automobile, et de dégradation du paysage.

Les infrastructures de transport sont conçues pour relier prioritairement ces espaces centraux entre eux dans les meilleures conditions. Les centres sont donc au carrefour de ces grands axes, ils se nourrissent de ces réseaux pour prospérer. L'organisation des centralités a donc toujours été impulsée et renforcée par l'évolution des conditions de déplacement, marquée par le développement surtout des infrastructures routières.

### **Conclusion de la première partie:**

Cerner les notions de route, d'urbanisation, et de centralité est une phase nécessaire pour appréhender la problématique de l'interaction ville/route dans le processus d'urbanisation.

Les différentes approches de la route rendent compte de l'ambivalence de cette notion, et comme on l'aura bien compris, la définition même de la route est problématique. L'histoire de la route démontre l'évolution de cette notion parallèlement aux différentes préoccupations qui l'entourent, passant de la route chemin ou sentier, à la route objet appréhendé d'un point de vue technique et économique, à la route comme un espace. En effet, ces dernières années nous assistons à un changement de vision en passant à la ville durable dans laquelle le rapport ville/ route est donc réexaminé.

L'infrastructure routière est un objet complexe aux multiples dimensions, la route n'est pas qu'un simple ruban de bitume surimposé sur un territoire, les enjeux sont très différents selon que l'on s'intéresse à cet axe. La route est donc un objet qui s'inscrit à la fois dans l'espace et dans le temps.

- Dans l'espace, puisque cet objet à un impact, plus ou moins fort, la route crée du lien, comme un pont qui réunit les deux rives d'une même cité.
- Dans le temps, puisque cet objet correspond aussi à une époque, la façon de faire les infrastructures routières a beaucoup évolué au fil du temps. Qu'il s'agisse des techniques de conception, des modalités d'insertions urbaines capables de répondre aux transformations de la ville.

Comme le souligne Pierre Merlin, la ville s'organise et se structure aussi par ses infrastructures de transports, d'où l'interaction dynamique entre infrastructure et territoire. Une infrastructure modèle et oriente le développement d'une ville.

La route accompagne et porte des projets de création de nouveaux centres et centralités. Elle a un impact fort sur le territoire, principalement en organisant les flux des personnes et des marchandises, et en même temps elle peut transformer l'image d'un lieu, qui joue sur nos représentations. Ainsi, l'infrastructure crée du lien, elle connecte des lieux et des hommes, elle peut aussi jouer un rôle symbolique fort marquant le paysage d'une ville.

Dans le cadre de cette recherche nous nous intéressons à cette notion d'espace générateur de l'urbain, support de l'édification, compris comme première armature des paysages humanisé, lieu de rencontre et d'échange, de représentations, en ces termes la route est considérer comme un système à double caractères d'un côté statique marqué par la permanence du tracé, et d'un autre coté évolutif dont l'espace subit des mutations consécutives à l'adaptation permanente de sa structure.

## **Partie 2**

Les préoccupations des  
chercheurs par le paysage  
des grandes routes

## **Introduction**

Au cours de notre travail de recherche l'une des questions importante qui a été soulevé, est: quel sont les méthodes d'analyse urbaine existante pour parvenir à la lecture et la compréhension des paysage des routes dans un système complexe qui est la ville? Cette deuxième partie vise donc à constituer une grille de lecture et d'analyse qui permet d'appréhender conjointement la ville et la route et leurs interactions mutuelle.

Pour parvenir à notre objectif, nous avons donc choisi, d'analyser dans une deuxième partie, les différents travaux des théoriciens et praticiens de la ville, qui se sont intéressés à ce sujet, à savoir les travaux de l'école italienne et les travaux de l'école française sur la morphologie urbaine, les travaux de l'école américaine sur la perception du paysage urbain, en particulier le paysage des grandes routes.

Cette réflexion s'articulera ainsi autour de deux chapitres, dans le premier chapitre on présente les différentes approches de la morphologie urbaine à travers ces principaux adeptes, et leur contribution pour comprendre la logique de formation et d'évolution de l'espace urbain, ce qui va permettre au final de déduire les grands axes d'une méthode d'analyse formelle et fonctionnelle approprié à notre cas d'étude.

Le second chapitre propose une approche sensible de l'espace route, considérant les perceptions et représentations que développe l'individu face à son territoire et le sens qui lui attribue. Ce chapitre vise ainsi au travers d'éléments théoriques tirer des travaux de différents chercheurs, tel que Kevin Lynch et Robert Venturi, à comprendre dans un premier temps comment l'individu construit ses représentations spatiales et images mentales. A définir de quelle manière les significations attribuées à l'espace peuvent conditionner les pratiques des usagers.

# **Chapitre 1**

L'espace route dans les  
préoccupations d'ordre  
morphologique

## **Introduction**

Le tissu urbain est un système complexe formé par plusieurs éléments, la route est considérée comme son armature. Pour le saisir on propose dans un premier temps, d'étudier sa forme physique, de le lire comme le texte qui permet d'atteindre le contexte. En effet la richesse du vocabulaire urbain (c'est-à-dire les divers type de constructions, de rues, de places,... etc, qui varient d'une région à l'autre, d'un pays à l'autre), définit la qualité et la diversité du tissu urbain qui lui-même découle directement des modes spécifiques de combinaison des espaces publics et des formes construites.

Nous proposons dans ce chapitre, la revue des fondements théorique de l'approche morphologique, afin de constituer une grille d'analyse qui permet d'appréhender la forme et la formation du tissu urbain, et en particulier l'espace route.

### **1-1- La ville une entité duale :**

Dualisme: pensée philosophique, qui admet deux principes, comme la matière et l'esprit, le corps et l'âme, le bien et le mal, opposés dès l'origine. Coexistence de deux parties opposées.

Avant l'émergence des études morphologiques, les recherches menées dans le domaine urbain ne favorisaient qu'un des aspects, en minimisant l'importance de leur interrelation. Les études de *Lévi-Strauss* (1955), ont déjà remarqué le caractère dual de la ville en la situant à la convergence de la nature et de l'artifice.

Cet auteur affirme que par sa genèse et par sa forme, la ville relève de la procréation biologique, de l'évolution organique et de la création esthétique. La ville est dit-il "*objet de nature et sujet de culture, individu et groupe, vécue et rêvée*" (*Claude Lévi-Strauss*)<sup>1</sup>. Donc la ville possède un double caractère, produit du développement historique de l'action sociale et son cadre physique naturel.

### **1-2- La morphologie comme discipline alternative pour les études de la ville**

Les premières approches traitant de morphologie urbaine sont issue de la géographie urbaine. Elle est considéré parmi les propositions pour les études de la ville développées au cours du 20<sup>e</sup> siècle, apparut en réaction contre la doctrine de "*la tabula rasa*" des CIAM, et aussi contre l'approche marxiste de l'espace urbain qui ne le considère que comme un simple reflet des structures et des luttes social et économiques et n'accorde pas de place à l'autonomie des formes urbaines, un intérêt particulière se développa en Italie puis ailleurs pour les études typologiques et morphologiques.

---

<sup>1</sup> <http://www.articule.net/?paged=2&tag=ville-milieu-urbain> consulté le 30/06/2014

La morphologie urbaine, étudie les objets en fonction de leur contexte historique et culturel, une des disciplines les plus pertinentes, le terme est défini comme *"l'étude de la configuration et de la structure externe d'un organe ou d'un être vivant, d'un objet naturel"*. La discipline de la morphologie est définie par Castex (1995) comme: *"l'étude du processus de formation et de transformation de l'espace bâti (...). La morphologie étudie un objet en voie de modification et non un objet statique, elle est liée aux temps de l'histoire générale mais tient compte du processus spécifiques à la constitution du bâti"*<sup>2</sup>.

L'approche typo morphologique est une approche qui a muri au sein de l'école italienne développée essentiellement par ses principaux adeptes: Cannigia, Muratori, Aldo Rossi..., et qui ne cesse d'évoluer. Une approche qui tout en considérant l'espace construit selon une vision systémique, où s'enchevêtrent plusieurs composantes, ce système fonctionne selon une logique et des mécanismes propres à lui et mise en relation.

L'analyse morphologique nous permet ainsi de lire et comprendre un contexte urbain. Cela consiste tous d'abord en la situation actuelle des éléments constitutifs du tissu urbain (espace viaire- espace libre- parcelles/ ilots- le bâti), suivi d'une lecture de la forme dans sa chronologie décroissante (à travers l'histoire), à fin de comprendre la logique de création d'un fragment urbain.

### ***Morphologie***

C'est l'étude de la forme et de la structure ; dans l'école morphologique, on assimile la ville à un organisme doté de son propre aspect formel, parmi c'est composantes:

- Le site d'implantation
- Le plan de la ville (fonctionnant comme un palimpseste)
- Le tracé des voies *"Associer le destin de la ville aux voies de communications est une règle méthodologique fondamentale" Aldo Rossi*
- Les parties de la ville (quartier présentant une homogénéité révélée par la trame viaire et la typologie des édifices.

La typo morphologie est donc la combinaison de la morphologie urbaine et la typologie architecturale, autrement dit, selon cette méthode la voie et l'édifice engendrent dans leur relation dialectique, les parties qui constituent la ville<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Ramon Reyes Rodriguez, "L'émergence et la transformation des secteurs industrialo-résidentiels de Monterrey dans un contexte de libéralisation économique, 1890-1970: une analyse morphologique", thèse de doctorat, faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels, université Laval, Québec, 2007, p.27

<sup>3</sup> Mazouz Said, *"L'analyse typo morphologique"*, disponible à l'adresse: [http://univ-biskra.dz/mazouz/urbanisme\\_4annee\\_classique/Design\\_Urbain\\_Cours\\_7\\_NEO\\_Rationalistes\\_def.pdf](http://univ-biskra.dz/mazouz/urbanisme_4annee_classique/Design_Urbain_Cours_7_NEO_Rationalistes_def.pdf), consulté le [5/02/2014]

### **1-2-1- Les travaux de l'école italienne sur la morphologie urbaine :**

L'approche morphologique est née suite à l'apparition de l'école italienne muratorienne en référence à l'ouvrage de Saverio Muratori publié en 1959 et qui porte sur la forme de la ville. Ses idées seront récupérées et développées à travers ses étudiants (A. Rossi, C. Aymonino, G. Caniggia). Plus tard, elles seront réintroduites en France par J. Castex P. Celeste et Ph. Panerai.

L'école est venue élaborer une méthode critique d'analyse physique et spatiale des éléments de la ville et leur évolution dans le temps pour faire face à leur complexité. L'école propose donc la conservation des caractères concrets des formes signifiantes des structures territoriales, et garantit la capacité de contrôler ces formes aux disciplines du projet architecturale et urbanistique.

**Saverio Muratori (1910-1973)** : Architecte italien, il est considéré comme le père de la typo-morphologie. Ces études se rapportent plutôt à l'approche typo morphologique qui se penche sur l'analyse de la forme, des conditions de son émergence et des règles syntaxiques de sa transformation, et ceux de Conzen(1960) se rapportent à la morphogenèse.

Dans son ouvrage intitulé *"Approche morphologique de la ville et du territoire"* le professeur suisse d'histoire en architecture **Sylvain Malfroy** dit à ce propos: *"A cette période, Muratori participe à la critique du mouvement moderne dont il observe les insuffisances[...], Muratori nourrit la conviction que l'étude des traces concrète de l'humanisation du territoire à travers les siècles peut être la source d'une certaine sagesse et nous renseigné plus efficacement sur la structure pratique des sociétés ainsi que les représentations qu'elle font"*<sup>4</sup>

**S. Muratori** étudie l'urbanisation médiévale de Venise et celle baroque de Rome, en se basant sur l'analyse des différentes cartes historiques de la ville, à savoir les cartes du parcellaire, afin d'établir l'évolution historique des formes urbaines. La parcellographie historique s'inspire des méthodes descriptives de l'archéologie appliqué au champ de l'histoire de l'art. Cette méthode se porte sur la description avec précision des typologies de l'habitat comme génératrices des formes urbaines et formulé par ce biais une nouvelle analyse des morphologies urbaines. Pour S. Muratori, il est important de faire une analyse morphologique avant d'entamer un projet, en insistant sur l'importance de l'histoire dans la compréhension de la forme de la ville. Selon lui, l'analyse historico-morphologique est la base de l'analyse urbaine dont le type représente l'essence de sa forme.

---

<sup>4</sup>Ramon Reyes Rodriguez, op.cit.p.27.

Muratori définit le parcours comme: structure apte à assurer le transit. Première des quatre structures (avec les établissements, les aires productives, les noyaux urbains) de l'organisme territorial, il classifie les parcours comme suit :<sup>5</sup>

Types de parcours:

- Parcours sur arrête primaire (parcours de traversée)
- Parcours sur arrête secondaire (parcours entre établissements)
- Parcours de fond de vallée primaire (niveau élevée de civilisation).

Types de parcours à une échelle plus petite:

- Parcours mères (préexistant au bâti)
- Parcours d'implantation (le premier ordre d'implantation du bâti)
- Parcours de restructuration (de densification)

### **Gianfranco Caniggia (1933-1987) :**

Architecte italien considéré comme une figure importante dans l'approche morphologique, il publia *Lettura di una città* (Lectures d'une ville) en 1963 dont l'introduction a été rédigée par Muratori. Le livre propose une lecture morphologique systématisée de la ville de Florence en Italie, cette étude constitue un véritable guide et manuel d'analyse typo-morphologique. Il a beaucoup œuvré à l'étude et à la conservation de centres historiques anciens en Italie et en Afrique du nord, et à retrouver les principes qui ont guidé la production urbaine, par une approche historiciste. G. Caniggia se distingue des différents chercheurs de cette approche d'avoir pratiqué concrètement les concepts et les approches élaborés par ses collègues.

Selon Gianfranco Caniggia <sup>6</sup>:

- Chaque objet construit doit être analysé dans son cadre de référence.
- La ville n'est pas un objet mais un processus qui génère puis altère des objets.
- La forme urbaine s'appréhende via une analyse de la mutation des types à travers le temps.

**Aldo Rossi (1931-1997) :** Architecte italien, il publia *L'Architettura della città* (L'Architecture de la Ville) en 1966. Dans ce livre, Rossi analyse la ville en tant qu'architecture, qui selon lui n'est pas un simple regroupement d'édifices, mais la résultante d'une sédentarisation historique. Cet ouvrage invitait à considérer la ville comme une œuvre, un artefact chargé de valeurs symboliques, le lieu d'une mémoire collective, Aldo Rossi met de l'avant la notion "d'identité du lieu". Il est considéré comme l'un des théoriciens de l'architecture et de la forme urbaine et l'un des critiques sévères du modernisme et du fonctionnalisme.

Selon Aldo Rossi :

- Le cadre bâti révèle la société.
- La forme urbaine résulte de l'histoire et de la mémoire de ses habitants.

---

<sup>5</sup> Mazouz Said, op.cit.

<sup>6</sup> <http://www.espaces-publics-places.fr/approfondissement-th%C3%A9orique-l%E2%80%99analyse-typo-morphologique>, consulté le [25/4/2014]

-Chaque lieu est spécifique; «l'identité du lieu»<sup>7</sup>.

### **1-2-2- Les travaux de l'école française de Versailles UPA sur la morphologie urbaine:**

C'est un groupe de chercheurs de l'École d'architecture de Versailles dont les principaux adeptes sont l'architecte Jean Castex, l'architecte-urbaniste Philippe Panerai et le sociologue Jean-Charles Depaule. Ces auteurs furent les premiers à introduire la méthode typo morphologique en France. La plupart des principes et concepts ont été tirés de l'école italienne, l'école muratorienne été donc une référence sur l'approche morphologique de l'espace urbain, le but été d'établir une démarche d'analyse qui s'intéressera aux éléments suivants :

- Les typologies des éléments.
- La croissance urbaine
- L'articulation de l'espace urbain.
- Le repérage et la lisibilité au sein de l'espace urbain.

L'école de Versailles enrichit les travaux portant sur la morphologie urbaine de deux manières. D'une part, elle insiste sur le rapport entre structure urbaine dans son ensemble et tissu. Tout en se basant sur les acquis de l'école italienne, les chercheurs de l'école considèrent le parcellaire comme étant en rapport étroit avec la typologie du bâti et le tracé des voies. Et par conséquent, le tissu urbain résulte des rapports entre les éléments fondamentaux de la structure urbaine tels le parcellaire, le réseau de voirie et le bâti (les quatre systèmes). Les relations entre ces différents éléments définissent le tissu urbain, et permet de saisir les logiques qui sont en œuvre dans la constitution des tissus et leurs modifications. D'autre part, l'autre apport de cette école est la mise en évidence des interrelations entre la structure physique de la ville, composée du réseau de voirie et de l'ensemble du bâti, avec les activités s'y déroulant.

#### **1-2-2-1- L'étude de la croissance morphologique par Philippe Panerai**

La notion de croissance emprunte largement aux études italiennes (S. Muratori, C. Aymonino, A. Rossi) et comprend *l'analyse des phénomènes d'extension et de densification des agglomérations*.<sup>8</sup>

L'étude de la croissance urbaine est essentielle<sup>9</sup>:

- Parce qu'elle offre une appréhension globale de l'agglomération dans une perspective dynamique.

---

<sup>7</sup> <http://www.espaces-publics-places.fr/approfondissement-th%C3%A9orique-l%E2%80%99analyse-typo-morphologique>, consulté le [25/4/2014]

<sup>8</sup> Saverio Muratori: *Studi per una operante Storia urbana di Venezia, Roma*, istituto poligrafico dello Stato 1959 (2 tomes), in Philippe Panerai, Jean Charles Depaule, Marcelle Demorgon, Michel Veyrenche, éléments d'analyse urbaine, archives d'architecture moderne, Bruxelles, 1980, p.13

<sup>9</sup> Philippe Panerai, Ibid, p. 16.

- Parce qu'en révélant les points fixes des transformations antérieures, elle permet une compréhension de la structure urbaine, de son fonctionnement, qui peut être la base d'interventions futures.
- Parce qu'elle permet de ne pas envisager les différents aménagements de détail sous leur seul angle monumental ou pittoresque, mais de mesurer leur place et leur rôle dans la structure d'ensemble.

Commencer l'analyse d'une ville ou d'une agglomération par l'étude de sa croissance apparaît comme un des moyens de la saisir globalement, les études plus détaillées engagées par la suite venant prendre leur sens dans cette vision globale. C'est le point de vue d'*Aymonio* qui note : « *la forme urbaine est un processus continu...et, s'il est possible de la décrire ou de la caractériser à une période précise, on ne peut négliger, pour la comprendre, l'étude des périodes antérieures qui ont conditionné son développement et l'on littéralement formée* »<sup>10</sup>

### **Outils d'analyse de la croissance urbaine:**

- Mode de croissance ou forme de croissance:

Deux modes de croissance peuvent être cités : la croissance continue et la croissance discontinue

#### La croissance continue:

A chaque stade de développement, les extensions se font dans le prolongement direct des parties déjà construites. Parmi les caractéristiques de cette croissance: La forme de l'agglomération est unique, la limite est identifiable, la limite marque l'extérieur de l'intérieur. Il existe deux formes d'extension, celle qui se fait dans une direction principale ou celle qui se fait dans multiples directions, alors on parlera de croissance linéaire (ordonnée par une ligne), ou de croissance polaire (ordonnée par un pôle). Par croissance linéaire on se rendra compte de la formation d'un village rue aussi bien que de l'extension d'un faubourg le long d'une route, voire d'une urbanisation par grappe le long d'un grand axe routier.

#### La croissance discontinue:

Elle se présente comme une organisation plus globale du territoire, manifeste des coupures physiques entre les parties anciennes et les nouvelles extensions, et provoque l'éclatement de la ville dans l'urbain.

La croissance des villes semble réglée physiquement par le jeu de deux sortes d'éléments: ceux qui l'ordonnent (lignes et pôles de croissance) et ceux qui la contiennent (barrières et bornes).

---

<sup>10</sup> Carlo Aymonino, " *la città di Padova, saggio di analisi urbana*", Roma, Officina ed, 1966, in Philippe Panerai, op.cit. p.16

- Ligne de croissance:

C'est le support d'une croissance qui s'effectue selon une direction, l'exemple le plus simple est la route le long de laquelle croît l'agglomération, et qui devient rue, ou avenue. Mais beaucoup d'autres lignes peuvent jouer le même rôle: rivière, canal, voie ferrée, autoroute, vallée, axe monumental.<sup>11</sup>

- Pôle de croissance:

C'est à la fois l'origine, le premier groupement à partir duquel va s'opérer le développement de l'agglomération, et le point de référence de ce développement, ordonnant la constitution du tissu et les croissances secondaires (qui sont souvent des fragments de croissances linéaires). Dans le développement d'une agglomération, le centre initial joue souvent ce rôle, mais d'autres points singuliers peuvent être des pôles: monument, carrefour, pont, gare, village ou hameau rejoints par l'extension, etc

- Borne de croissance:

C'est un obstacle à une croissance linéaire. D'une façon générale un accident sur une ligne de croissance joue le rôle de borne pendant une période donnée, à l'issue de cette période, la borne devient souvent un pôle.

- Barrière de croissance:

C'est un obstacle à la propagation d'un tissu (croissance polaire ou sommes de croissances linéaires). Elle peut être constituée par :

- Un obstacle géographique (ligne de relief, cours d'eau, lac, forêt, changement dans la nature du sol, ...)
- Un obstacle construit (enceinte, fossé, canal, route, voie ferrée, ligne HT...)

- Franchissement des limites :

*"C'est le moment où la ville englobe l'enceinte et abandonne sa forme antérieure caractérisée architecturalement par la présence du mur. C'est le moment où il n'y a plus un dedans et un dehors, mais un centre et une périphérie au sens actuel"<sup>12</sup> Carlo Aymonino.*

Souvent, les éléments ordonnateurs diffèrent et le franchissement de la limite entraîne un changement du mode de croissance:

- Transformation d'une croissance urbaine interne en une croissance linéaire externe, c'est la création d'un faubourg-rue le long des voies d'accès.
- Transformation d'une croissance linéaire en une croissance polaire: bourgeonnement sur la borne qui devient un nouveau pôle, ainsi, la place à l'extérieur de la porte de la ville devient centre d'un nouveau quartier.

---

<sup>11</sup> Philippe Panerai, op.cit. p.24

<sup>12</sup> Carlo Aymonino, in Philippe Panerai, ibid, p.26

- Eclatement au-delà de la barrière, un tissu strictement organisé sur un quadrillage de lotissement fait place à un tissu plus spontané qui reprend les tracés ruraux...

La barrière est transformée dans son ensemble et devient un nouvel élément structurant de l'agglomération, consacrant la différence entre les deux côtés, mais les mettant en relation, L'exemple le plus net de ce phénomène est le remplacement de l'enceinte par un boulevard ou le "tour de ville" qui fonctionne comme coupure/suture<sup>13</sup> et articule le noyau initial et les faubourgs dans une unité d'ordre supérieur.

### **1-3- Méthode d'analyse morphologique des espaces ouverts urbains**

L'espace ouvert urbain est continu, il est un fragment urbain dont les limites seraient tout aussi "matérielles" que celles d'un volume architectural conventionnel, hormis le plafond, l'espace public peut être assimilés à une salle à ciel ouvert. Dans cette perspective, l'espace ouvert continu est assimilé à une boîte urbaine, délimitées par des murs (les façades environnantes), un plancher (le sol) et un plafond (le ciel au-dessus de l'espace)

Camillo Sitte sera sans doute le premier (1890) à formaliser très clairement cette analogie entre espaces ouverts urbains et espaces architecturaux<sup>14</sup>, celle-ci sera ensuite reprise et développer par une série d'autres. Pour Sitte, les espaces urbains peuvent être divisés en plusieurs ensembles complémentaires: le sol, le « plafond » et les éléments pleins. Le sol est un élément sur lequel repose les éléments pleins. Il est représenté par plusieurs caractéristiques comme sa hauteur, sa couleur et sa texture. Le « plafond » est un autre nom pour désigner le ciel : c'est un objet uniforme, homogène. Les éléments pleins représentent tous les obstacles du monde visuel autres que le sol qui cachent le reste de la ville et découpent le ciel. Les éléments pleins sont divers et variés, puisqu'il peut s'agir de bâtiments, de monuments, de végétation, de tous les éléments constituant



Fig.34:Vue en plan d'une voie urbaine  
 Source: Philippe Panerai, Jean Charles Depaule, Marcelle Demorgon, Michel Veyrenche, éléments d'analyse urbaine, archives d'architecture moderne, Bruxelles, 1980, p.80.

un écran à la lumière. Tous ces objets ont la particularité de pouvoir être représentés par des volumes, des primitives géométriques. Néanmoins, ces trois éléments de base permettent d'en définir un quatrième entièrement complémentaire : l'espace ouvert urbain.

<sup>13</sup> Philippe Panerai, ibid. p.32

<sup>14</sup>Les méthodes d'analyse de l'espace ouvert urbain, disponible à l'adresse: <http://gaston.lema.arch.ulg.ac.be/urba/Cours/Morphologie/04-Isovists/Description.pdf>, p.175, consulté le [25/4/2014]

La notion d'espace ouvert urbain est définie par Teller en ces termes:<sup>15</sup>

“ *Urban open spaces can be understood in a variety of ways depending on the scientific approach to define and describe them. [...] From a morphological point of view, [these] are usually defined as the empty space, or the void, separating the built volumes and surfaces. Obviously, the shape of such spaces is characterised by a relation of strict duality with the 'filled elements' that surround them, like the buildings, the vegetation or fences* ”<sup>16</sup>.

Bruno Zevi souligne dans son livre *"Apprendre à voir l'architecture"* que l'espace architectural se prolonge partout dans la ville, dans les rues dans les places, dans les ruelles et dans les parcs, dans les stades et dans les jardins, partout où l'œuvre de l'homme a limité des "vides", c'est-à-dire des espaces "clos". Si, à l'intérieur d'un édifice, l'espace est limité par six plans (plancher, toit et quatre murs), cela ne signifie pas qu'un vide compris entre cinq plans, comme une cour ou une place, ne soit pas aussi un espace "clos"

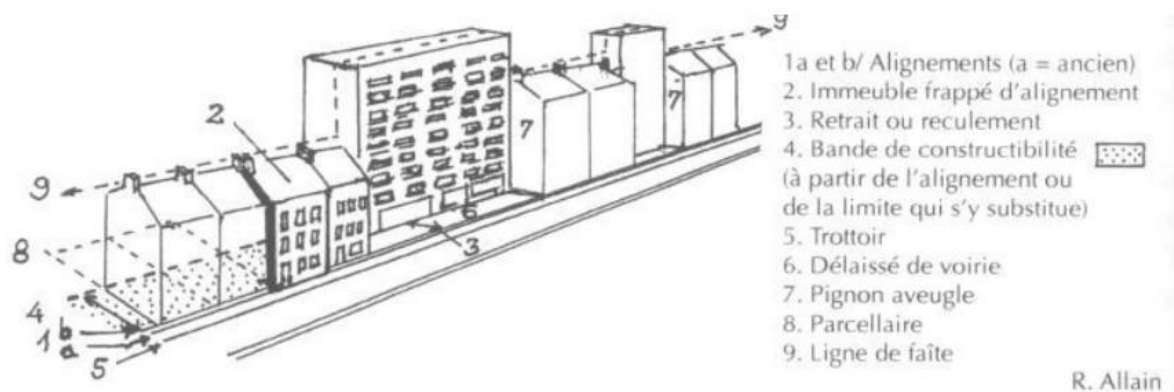


Fig.35: Forme et morphologie d'une rue

Source: [https://cursus.univ-rennes2.fr/pluginfile.php/188814/mod\\_folder/content/0/L3\\_AMG\\_URB\\_Cours4.pdf?forcedownload=1](https://cursus.univ-rennes2.fr/pluginfile.php/188814/mod_folder/content/0/L3_AMG_URB_Cours4.pdf?forcedownload=1)

Pour lui chaque édifice collabore à la création de deux espaces: *"l'espace interne en défini complètement par l'édifice lui-même, et l'espace externe, un espace urbanistique, enfermé entre cet édifice et les édifices voisins. Il devient ainsi évidents que toutes ces œuvres que nous excluons de l'architecture proprement dite parce qu'elles n'ont pas d'espace interne, ponts, routes, fontaines, arcs de triomphe, groupes d'arbres, etc. et particulièrement les façades des édifices, rentrent en jeu dans la formation des espaces urbanistiques, quelle que soit leur valeur artistique"*<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Jacques Teller, *"la régulation morphologique dans le cadre du projet urbain"*, thèse de doctorat, université de Liège, 2001, In François Sarradin, *"Analyse morphologique des espaces ouverts urbains le long de parcours"*, thèse de doctorat, école polytechnique de l'université de Nantes, 2004. p.29.

<sup>16</sup> « Les espaces ouverts urbains peuvent être compris de différentes manières selon l'approche scientifique les définissant ou les décrivant. [...] D'un point de vue morphologique, [ils] sont généralement définis comme l'espace laissé, ou le vide, séparant les volumes construits et les surfaces. Bien sûr, la forme d'un tel espace est caractérisée par une relation de stricte dualité avec les éléments pleins qui les entourent, comme les bâtiments, la végétation ou les obstacles. »

<sup>17</sup> Bruno Zevi, *"Apprendre à voir l'architecture"*, Ed de minuit, p.17

L'analyse de l'espace public peut s'effectuer de plusieurs points de vue :

- Comme un système global qui constitue l'armature de la forme urbaine
- Comme un système local qui organise le tissu urbain
- Comme un espace spécifique susceptible d'être apprécié pour lui-même et analysé avec les catégories de l'architecture comme on le ferait d'une salle dans un édifice, d'une cour ou d'un jardin.

Nous avons opté pour cette analyse puisqu'elle permet d'aborder dans une même phase tous les aspects du problème. Elle permet alors de faire rapidement une synthèse globale et très générale qui pourra être vérifiée et éventuellement rectifiée avant d'approfondir le travail lors de la phase suivante.

### **1-3-1- Niveaux de lecture et d'analyse**

Analysé un site urbain correspond à appréhender au mieux sa forme ainsi que les fonctions sociales, économiques, et culturelles qui le composent, à comprendre les divers éléments qui le constituent et leurs imbrications, les espaces qu'il crée, tout en le modelant constamment.

L'ensemble de cette grande armature formé par les voies importantes du tissu peut s'analyser à partir de plusieurs questionnements :

- Relations entre le tracé des voies et le site géographique
- Le rôle de ces voies dans l'ensemble urbain et régional
- Logique géométrique des tracés et sa relation avec l'histoire.

#### **1-3-1-1- La dimension historique**

En s'interrogeant sur le pourquoi de telle configuration urbaine, on découvre un double horizon de causalités et de finalités : cet aménagement a telle forme parce qu'auparavant il y avait ceci et/ou parce qu'on voulait obtenir cela. En postulant l'intelligibilité de la forme urbaine dans ces ternies, on fait de la ville un objet historique. La compréhension de la forme urbaine rend possible l'expérimentation, a posteriori. Ainsi espère-t-on mieux assurer son évolution ultérieure. La ville offre à tout moment un potentiel de transformation qu'il s'agit d'exploiter le plus judicieusement possible.

#### **1-3-1-2- La dimension morphologique**

Dans un premier temps, l'appréhension du site et notamment du relief est chose importante, l'analyse urbaine doit se donner les moyens d'appréhender au mieux le relief et d'en rendre compte. Le système des courbe de niveau fournit une bonne base, il faut l'interpréter c'est à dire sélectionner les informations les plus significatifs qu'il donne afin de

les mettre en relation avec les tracés des voies et du parcellaires. Trois données semblent utiles<sup>18</sup>:

- Les sommets et les lignes de crête
- Les talwegs
- Les courbes de niveaux

La lecture de ces lignes et de ces points singuliers permet de mieux comprendre la relation de la ville à son site.

La morphologie des tracés urbains ou tracés de plans de ville est un instrument de composition urbaine indispensable, contribuant à la forme urbaine.

Dans L'ouvrage qu'il consacre à la qualité de la forme urbaine A. Lévy rappelle : « *De même que pour les tissus urbains, la notion de morphologie des traces recouvre la manière dont les tracés reconnus sont distribués dans l'espace de la cité globale en fonction des différents stades de croissance urbaine et leurs modalités d'extension* »<sup>19</sup>. D'où l'importance de la relation entre les types de traces parcellaires (trame foncière), les tracés des voies et le bâti qui devient essentielle à déterminer pour saisir le mécanisme de formation et de transformation d'une ville.

Donc la notion de tracé recouvre plusieurs types possible comme: le parcellaires, les espaces libres, le viaires, et le bâti intervenant dans la composition urbaine et permettant de comprendre et d'en concevoir la forme. Ces tracés s'offrent comme des potentialités pour gérer l'évolution future de la cité.

### **1-3-1-3- La dimension paysagère**

Cette dimension qui permet de cerner ce qui est originel, ce qui est d'ordre « mythique », en d'autres termes, la dimension paysagère permet de cerner le Génie du lieu. La dimension paysagère permet d'entrevoir ce qui est existentiel (vérité), ce qui est donné dans un lieu avant les transformations, elle s'appréhende par la perception de l'espace environnant.

### **1-3-1-4- La dimension du vécu**

Pour JEAN CHARLES DEPAULE, la pratique sociale comprend les activités concrètes : travail, non travail, consommation, fréquentation, trajets, relations sociales, représentation qui engagent et influent la vie quotidienne. L'espace urbain support de ses pratiques sociales doit permettre d'effectuer toutes ses activités et être un cadre propice à

---

<sup>18</sup> Philippe Paneraj, Jean Charles Depaule, Marcelle Demorgon, "analyse urbaine", Ed Parenthèses, p.34

<sup>19</sup> Alain Douangmanivanh, "comment analyser un site" disponible à l'adresse <http://tarikdesign.e-monsie.com/pages/coordonnees.html>, consulté le [26/4/2014]

l'épanouissement et au bien-être du citoyen. L'espace urbain est la scène où se déroule la vie quotidienne, il permet les rencontres, la vie sociale, et les échanges.

### **1-4-2- Consistance de la démarche**

#### **1- Une première lecture diachronique de la ville est indispensable**

#### **2- la lecture à l'échelle urbaine de l'espace route /ou du boulevard urbain**

L'analyse constitue une étape essentielle dans le processus de la conception urbaine et architecturale. Elle permet l'étude des structures de la ville, l'analyse typomorphologique simplifiée pour comprendre, synthétiser et ensuite intervenir dans l'organisme urbain, grâce à un processus en trois étapes : lire, comprendre, traduire

##### **a- Lire (analyse)**

Dans un premier temps il s'agira d'effectuer une lecture des échelles urbaines et architecturales sur différents plans, que nous nommerons morphologique, fonctionnel paysagère. Ainsi nous les aborderons selon la forme, les relations et la perception. Ces trois niveaux de lecture permettent d'expliquer la situation actuelle du tissu urbain, d'en dégager les principales caractéristiques, sa morphologie, son organisation spatiale.

##### **b- Comprendre**

Dans un deuxième temps, il s'agira d'utiliser les bases de connaissances acquises à travers l'analyse des exemples, la culture des lieux, les bases théoriques pour tirer profit de ces lectures et pour ne pas rester sur de la simple lecture mais pour se tourner vers une analyse prospective.

##### **c- Interpréter**

Dans un troisième temps montré qu'à partir de ces éléments d'analyse (lecture, compréhension et théorie) on est capable d'en tirer les enjeux et les conclusions. L'analyse surpasse le stade de simple lecture et description du lieu, elle est avant tout d'ordre prospective, c'est à dire que l'on va analyser dans l'intention première de saisir une situation et de constituer les outils de base pour une éventuelle intervention. Les objectifs de l'analyse peuvent être circonscrits comme suit :

- D'identifier les caractères fondamentaux d'un espace donné en termes de paysage, de représentations, d'image, de forme, et de fonctionnement.
- De mettre en évidence les pièces constitutives de cet espace ou ces contenus;
- De montrer les évolutions de cet espace dans l'histoire et de prévoir son évolution future.
- De mettre en évidence les points forts à valoriser et les problèmes à corriger (diagnostic).
- De conclure sur les premières orientations à envisager.

### **Conclusion:**

L'approche morphologique nous aide à comprendre ce qui est la ville, de la faire évoluer en continuité avec son histoire, elle permet d'étudier comment les différents éléments qui composent la ville se sont constitués et transformés au fil des années, comment ils se sont juxtaposés, ou combinés pour obtenir un tout cohérent.

L'approche morphologique découpe le territoire en unités paysagères distincte, permet de faire une évaluation critique de la forme des tissus et de l'organisation de la structure urbaine, elle aide à l'identification des permanences structurales associées à l'identité culturelle des lieux.

Pour notre cas d'étude l'approche morphologique va nous permettre de saisir la formation et la transformation de la ville, ainsi que la constitution de l'espace route, à travers l'étude des moments fort de l'histoire qui on générer sa forme actuelle, et les fonctions qu'il abrite. Et grâce à une évaluation critique de cette espace en pourra trouver les éléments clés pour maintenir son urbanité.

## **Chapitre 2**

L'espace route dans les  
préoccupations d'ordre  
perceptif

## **Introduction**

Par leur taille et par leur forme, les villes sont des lieux propices à l'étonnement. Elles sont le résultat d'organisations sociales, politiques, économiques, voire militaires et géophysiques, qui transparaissent dans leur forme et les images qu'elles nous laissent. Ainsi, bien plus qu'une simple combinaison d'objets urbains, les espaces de la ville peuvent nous aider à comprendre la ville elle-même : son passé, son présent et peut-être même son futur. Sachant que c'est par la vue que la ville est appréhendée en premier, parler d'une ville, c'est d'abord évoquer ses paysages, l'analyse de la perception visuelle des espaces urbains apparaît donc comme un acte légitime pour étudier les espaces en ville.

Ce chapitre a pour objectif de constituer une grille d'analyse perceptuelle du paysage de la route, il réunit les différentes expériences menées par les théoriciens et praticiens de la ville, sur la perception des paysages urbains, à savoir les travaux de Kevin Lynch sur l'imagibilité, les travaux de Robert Venturi, Denis Scott Brown et Steven Izenour sur le strip de Las Vegas, et pour finir les travaux de Philippe Panerai sur la plan séquence.

### **2-1- la perception du paysage urbain:**

*«La ville est sans visage mais elle n'est pourtant pas sans traits. Elle n'a pas de regard, mais elle a un abord, ou plusieurs. Elle ne se capte pas sous une identité, elle se laisse toucher par des parcours, des traces, des esquisses.» (Nancy, 1999) :54<sup>1</sup>*

Le processus perceptif est l'ensemble des moyens et des facteurs qui permettent à chaque individu d'élaborer des images et des représentations mentales de l'espace; la perception s'appuie sur ce qui nous paraît réel, notre extérieur, notre environnement, pour en forger une interprétation et en concevoir une image perçue. Enfin, la perception de l'espace est un processus bien connu et établi de filtrages successifs du réel, qui a été formalisé par A. Bailly dans son ouvrage fondateur « *La perception de l'espace urbain* » (1977), et qui conduit progressivement à passer d'une réalité objective à une perception diverse et subjective<sup>2</sup>.

A. Bailly a dressé un schéma pour mieux expliquer le processus de perception. Dans ce schéma, nous constatons que plusieurs facteurs se mettent en jeu dans notre perception de l'espace physique qui lui attribue des significations symboliques. Le schéma ci-contre montre qu'à partir de l'espace réel, l'individu se construit une image mentale de la réalité, des paysages et des espaces vécus, grâce à ses connaissances, sa culture, ses valeurs,

---

<sup>1</sup>Agnès Levitte, "la perception des objets quotidiens dans l'espace urbains", thèse de doctorat à l'Ecole des hautes études en sciences sociales (EHESS), Paris, 2010 In, [http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/63/46/55/PDF/AgnesLEVITTE\\_These.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/63/46/55/PDF/AgnesLEVITTE_These.pdf)

<sup>2</sup>"La perception de l'espace urbain: principe et fonctionnement", disponible à l'adresse: <http://www.espaces-publics-places.fr/la-perception-de-l%E2%80%99espace-urbain-principes-et-fonctionnements>, consulté en ligne le [25/04/2014]

son identité, ses mémoires, ses jugements esthétiques, son appartenance sociale, ses facultés de ré-mémorisation, de reconnaissance, d'interprétation et d'évaluation, et ses différents sens<sup>3</sup>.

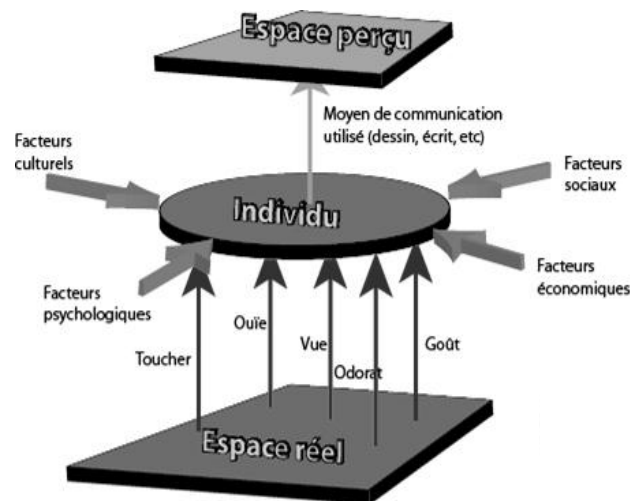


Fig.36: le schéma de perception de l'espace selon A.Bailly

Source: <http://www.espaces-publics-places.fr/la-perception-de-l%E2%80%99espace-urbain-principes-et-fonctionnements>

Ce schéma est important pour la compréhension de la ville. Comme le précisent Moles et Rohmer, « *l'espace n'existe qu'à travers les perceptions que l'individu peut en avoir, qui conditionnent nécessairement toutes ses réactions ultérieures...* »<sup>4</sup>. Effectivement, l'identification et l'appropriation de l'espace résulte des images mentales collectives intériorisé du monde extérieur, formées par la perception.

Le paysage d'une ville se manifeste sous plusieurs dimensions : sa dimension matérielle (le cadre physique), et sa dimension immatérielle (les différents comportements et pratiques de la population, son mode de vie...). Les principes de la perception de l'espace décrite par A. Bailly peuvent être appliqués au cas de l'espace urbain, l'analyse urbaine devra prendre en considération les représentations urbaines.

La perception urbaine se construit aussi en relation avec la culture personnelle et l'identité de l'individu : ses expériences, son histoire, ses compétences, sa mémoire. ces éléments, agissent sur la perception de l'espace, des représentations, des images, des symboles particuliers se définissent et permettent d'identifier, d'interpréter, d'évaluer, et surtout de s'approprier un espace donné.

<sup>3</sup> *La perception de l'espace urbain: principe et fonctionnement*", op.cit.

<sup>4</sup> Loc.cit.

## **2-2- La perception de la centralité dans le paysage urbain:**

La centralité doit être reconnue comme telle par la population, elle ne fonctionne par définition que si des personnes y vont et la considère comme telle, cela fait appel à des perceptions et des représentations. *"La centralité fait appel à des impressions, dont beaucoup sont données notamment grâce à la qualité architectural et urbanistique, ou à des éléments comme la morphologie urbaine, la densité du bâti, sa diversité, sa verticalité, ou encore la présence d'avenues ou offrant des perspectives urbaines ou de places d'envergure autorisant les grands rassemblements public"<sup>5</sup>*. Tous ces éléments participent à animé la ville, de même que les attributs symboliques qui sont fondamentaux pour garantir la reconnaissance de la ville et renforcer son image tant pour ces habitants.

L'urbaniste essaye parfois de mettre en scène l'espace urbain dans le but de créer une centralité nouvelle. Il joue alors sur les éléments visuels et sur la pratique de l'espace par l'usage. L'intégration de mobiliers urbains spécifiques, il joue sur les couleurs, sur les formes, peut créer une originalité. C'est cette liberté de style qui peut mettre en avant un espace qui sera par la suite assimilé à une centralité. Le ressenti des usagers d'un espace peut conduire ou non à l'émergence d'une centralité.

## **2-3- Les travaux de l'école américaine sur la perception du paysage des routes:**

La recherche sur le paysage de bord de route connaîtra une impulsion avec la publication, dès le milieu des années 1960, d'une série d'étude qui, tout en adoptant une même approche visuelle et esthétique, ouvre néanmoins d'autres voies d'exploration. Ces travaux, de nature académique, persistent à accorder aux réseaux routiers une valeur positive pour l'aménagement du territoire et s'intéressent tout particulièrement à la nouvelle perception de l'espace engendrée par le mouvement. Mais surtout, il se caractérisent par la prise en compte d'une plus grande complexité des phénomènes et par le fait qu'ils font appel, dans leurs analyses, à des instruments issus d'autres disciplines, comme la sociologie, la psychologie, la linguistique et parfois même la littérature ou le cinéma.

### **2-3-1-Lire la ville et la décomposer:**

Considérant les lectures possibles (historique, morphologique, sensible, etc.) et en contrepoints de notre approche, deux figures théoriques seront principalement envisagées pour aborder la ville contemporaine : Kevin Lynch et les venturi.

---

<sup>5</sup> «La centralité urbaine au Luxembourg: analyse et perspectives», Rapport de l'observatoire du développement spatial CEPS, p.13, disponible à l'adresse: [www.ceps.lu/publi\\_viewer.cfm?tmp=1893](http://www.ceps.lu/publi_viewer.cfm?tmp=1893), consulté en ligne le [20/01/2014]

### **2-3-2- Les travaux de Kevin Lynch sur le paysage urbain:**

Kevin Lynch, dans sa publication *«image of the city»* parue en 1960, fut le premier à préconiser une approche de la planification urbaine suivant la représentation mentale que les visiteurs se constituent après avoir traversé les villes existantes. Il définit *«la qualité visuelle de la ville américaine en étudiant l'image mentale que s'en font ses habitants»*<sup>6</sup>. Avant tout la ville doit être *«visuellement organisée et aisément identifiable»*, pour qu'une représentation mentale complète puisse apparaître. Et c'est seulement à ce moment-là que le résident de la ville peut lui donner *«une signification et des connections qui lui soient propres»* et par là donner une *«signification au lieu»*<sup>7</sup>

D'après K. Lynch l'imagibilité est *"pour un objet physique, la qualité grâce à laquelle il a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur. C'est cette forme, cette couleur ou cette disposition, qui facilitent la création d'images mentales de l'environnement vivement identifiées, puissamment structurées et d'une grande utilité. Cela pourrait aussi s'appeler «lisibilité» ou «visibilité»"*.<sup>8</sup>

K. Lynch étudie la qualité visuelle de la ville américaine, en étudiant la représentation mentale de cette ville chez ses habitants. Il porte spécialement son attention sur la clarté apparente ou «lisibilité» du paysage urbain. Ce qui veut dire la facilité avec laquelle il est possible de reconnaître ces éléments et les organiser en un schéma cohérent. Ces éléments lisibles sont perçus comme des symboles reconnaissables et liés entre eux, de même une ville est celle dont les quartiers, les points de repère ou les voies sont facilement identifiables et aisément combinés en un schéma d'ensemble.

En effet, Une ville ayant une forte «imagibilité» *"(apparence, lisibilité ou visibilité), devrait apparaître comme bien formée, distincte, remarquable: elle devrait inciter l'œil et l'oreille à augmenter leur attention et leur appréciation"*<sup>9</sup>.

Lynch en conclut que, pour n'importe quelle ville donnée, il existe une image collective qui envelopperait un grand nombre d'images individuelles, et propose le terme d'imagibilité pour rendre compte de la capacité d'un espace à véhiculer une forte identité qualitative chez les gens. Des composants tant spatiaux - identité, structure - que temporels structurent alors l'image, les formes pouvant être envisagées suivant cinq éléments.

---

<sup>6</sup> Kevin Lynch, " *L'image de la cité*" p.13

<sup>7</sup> Kevin Lynch, " *L'image de la cité*", p.92 In Sophie Bogaert, "Las Vegas: controverses autour d'une publication" disponible à l'adresse: [http://www.hortence.be/Documents\\_files/Bogaert.pdf](http://www.hortence.be/Documents_files/Bogaert.pdf), consulté en ligne le [14/05/2014]

<sup>8</sup> Kevin Lynch, *ibid*, P.11

<sup>9</sup> *ibid*, P.12

### 2-3-2-1- Les éléments du paysage urbain :

- Les voies, le réseau des déplacements comme première appréhension de la ville et mise en relation de ses éléments
- Les limites, éléments linéaires permettant de singulariser des entités
- Les quartiers, parties de ville aux spécificités clairement identifiables
- Les nœuds, jonctions de voies où se prennent certaines décisions (de direction...) et à forte valeur symbolique
- Les points de repère, références simples et ponctuelles qui assurent efficacité fonctionnelle et sécurité émotionnelle - leur singularité étant donnée par une forme claire et un contraste avec un arrière-plan

Cette première classification a été complétée et détaillée ultérieurement par Lynch. Elle nous semble cependant plus maniable parce que sa simplicité permet de l'appliquer d'une façon assez générale. En effet, outre les éléments nouveaux introduits par la prise en compte de la vitesse, les précisions apportées dans *The View from the Road* sont trop liées au paysage urbain et suburbain des grandes villes américaines. K.Lynch et Myer décrivent l'expérience de la conduite en automobile comme *"une scène se déroulant devant les yeux d'un spectateur captif, quelque peu craintif mais partiellement inattentif la vision est filtré et orienté vers l'avant"*<sup>10</sup>.

Nous donnons cependant la comparaison des deux classifications ainsi que le code graphique utilisé.







 PARCOURS	PARCOURS
	— ROUTIERS
	++++ FERROVIAIRES
 NŒUDS	☆ NŒUDS
	• POINTS DE DÉCISION
	//// ZONE DE CONFUSION
	↻ ROTATION DU CHAMP VISUEL
 SECTEURS	SECTEURS
	••• BOISES
	⊖ INDUSTRIELS
	••••• PIÈCE D'EAU, LAC
	☺ COLLINES
 LIMITES	LIMITES
	⊖ INDUSTRIELLES
	D'ÉTABLISSEMENTS
	UL D'HABITATIONS
 REPERES	REPERES
	▲ REPERES MAJEURS
	△ REPERES MINEURS
	⊖ BUTS PRINCIPAUX
	⊖ BUTS SECONDAIRES
	⊖ BUTS MINEURS
THE IMAGE OF THE CITY	THE VIEW FROM THE ROAD

Fig.37: Les éléments du paysage urbain selon K.Lynch

Source: Philippe Panerai, "Element d'analyse urbaine" op.cit., p.113

<sup>10</sup> Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer, "The view from the road", Cambridge, Mass, The M.I.T, Press, 1964, p.87, In, Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, " L'enseignement à Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale" , Ed Pierre Mardaga, 2<sup>e</sup> édition, 1987, Belgique, p.87

Au-delà de la seule lisibilité pratique, pour Lynch la forme urbaine doit également être identifiable et repérable par ses caractéristiques qui la rendent unique, et ce sont précisément ces caractéristiques qui permettront aux individus et aux groupes sociaux de se l'approprier pour lui donner une signification émotive et affective. Lynch crée alors le concept d'« imagibilité » des formes urbaines, qui correspond à leur capacité à provoquer une image chez l'individu et par là faciliter la création d'images mentales collectives. Une ville avec une forte imagibilité permet à l'observateur de la percevoir comme une structure fortement continue, comme un enchaînement cohérent d'objets distinctifs qui entretiennent des relations claires avec d'autres objets. Au-delà des filtres subjectifs, la morphologie, la forme physique de la ville joue alors un rôle fondamental dans la production de l'image perçue à travers cinq types d'éléments constitutifs du paysage urbain : les voies, les limites, les nœuds, les points de repère et les quartiers.

### **2-3-2-2- Concept d'identité et mémoire collective:**

Le caractère identitaire de la forme urbaine est un aspect qui est abordé dans ce travail de recherche. *"La mémoire collective renvoi aux souvenirs partagés au sein d'une même collectivité et aux représentations du passé commun d'un groupe"*<sup>11</sup>.

L'identité est employée pour la première fois dans les études de psychanalyse menées par Erikson (1959-1964), le concept est complexe. Cet auteur emploie le terme pour définir le processus psychologique subi par tout individu dans sa démarche pour l'identification du soi, et l'appartenance de l'individu à un groupe.

Bien que les concepts d'identité et de mémoire collective soient issus du domaine de la psychologie, leur emploi dans les études urbaines est apparu dans les écrits de Halbwachs (1950). Cet auteur explore le concept de mémoire collective en le confrontant à la mémoire individuelle, à l'histoire, au temps et enfin à l'espace. Il considère que les groupes sociaux transforment l'espace à leur image, ils arrivent à s'identifier par rapport à l'environnement approprié à leur manière. Pour lui la mémoire se constitue à l'échelle urbaine à travers des symboles publics d'un groupe véhiculés par des objets architecturaux, les objets urbains constituent des repères symboliques qui renforcent le souvenir de l'être humain, les objets architecturaux et urbains constituent des éléments matériels qui participent à la formation de l'identité d'une ville.

Au plan urbain, connaître les traits identitaires d'une ville exige la connaissance de ces structures historiques (ou de permanence), de ses structures contemporaines, les liaisons sémiologiques qui existent entre ces structures et enfin des rapports existants entre ces structures et la culture locale d'un groupe.

---

<sup>11</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9moire\\_collective](http://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9moire_collective), modifier [ le 7/09/2014 ] consulté [ le 24/09/2014 ]

### **2-3-2-3- Utilisation de la méthode perceptuelle pour le repérage des centralités le long du Broad Way à Los Angeles.**

Kevin Lynch a été parmi les premiers auteurs à s'intéresser à la perception de l'espace urbain et demeure une référence en la matière. Dans « L'image de la cité », il examine la qualité visuelle de la ville américaine, et notamment des cas de Boston, de Los Angeles et de Jersey City, en étudiant la représentation mentale de la ville chez ses habitants. D'un point de vue méthodologique, Lynch effectue des entretiens avec un petit nombre d'utilisateurs de l'espace urbain, leur demande de produire un croquis du plan de la ville, de décrire en détail un certain nombre de trajets à travers la cité et de faire la liste, accompagnée d'une brève description, des parties de la ville qu'ils considèrent être les plus caractéristiques. Par ces entretiens, Lynch essaye de dériver les images mentales des villes produites par les individus et les éléments constitutifs du paysage urbain, paysage qu'il interroge suivant les critères de lisibilité, d'identité, d'orientation, et de mémorisation

La démarche suivie par Lynch met l'accent sur la dimension visuelle des perceptions des structures urbaines, le point de départ de sa recherche s'articulant autour de la question de l'orientation (The image of the city, 1960). À partir d'une série d'enquêtes menées auprès d'habitants et de visiteurs de trois villes américaines, cet auteur cherche à comprendre comment l'espace urbain est « lu », comment les « messages » que les formes « envoient » sont interprétés. Brièvement dit, comment une image mentale se forme<sup>12</sup>.

Les villes considérées ont été choisies par Lynch pour différentes raisons : Boston en une évidence de sa forme, quand bien même l'on y éprouve des difficultés à se repérer ; Jersey City du fait de son caractère informel ; Los Angeles relativement à sa date de fondation, son échelle et le plan quadrillé qui spécifie son centre. Nous tenons à analyser qui présente des caractéristiques semblable à notre cas d'étude, et voir comment se manifeste la centralité symbolique dans cette ville, choisis d'étudier cette dernière, et faire ressortir tous les principes fondamentaux de la méthode perceptuelle élaborée par K. Lynch

---

<sup>12</sup> Vergine Jatton et Nicolas Pham, *Vers une approche typo-morphologique de l'espace public*, consulté en ligne le 07/03/2014, disponible à l'adresse: <http://www.hsb.bfh.ch/NR/rdonlyres/4F9005B5-00B1-4D32-BD41-C339F3982E20/7909/Micro>.

Suite à un travail effectué sur terrain basé sur l'interview, les cartes mentales, et une reconnaissance propre de l'enquêteur, K. Lynch fait ressortir les éléments fondamentaux qui constituent l'image collective de la ville, celle-ci est décrite par ces habitants comme étant "spacieuse" et " très étendus".

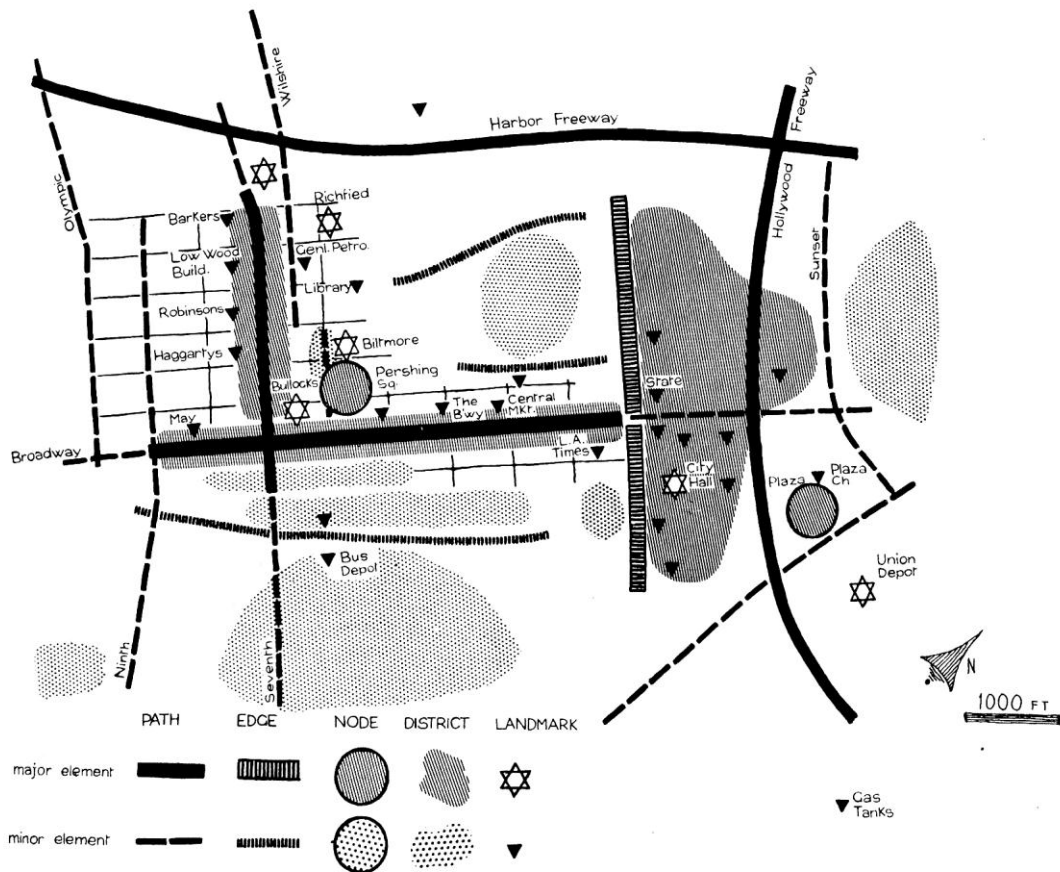


Fig.38: La forme visuelle de Los Angeles telle qu'elle ressort de l'enquete sur terrain  
 Source: Kevin Lynch, op.cit. p.38.

Comme le démontre la figure ces éléments sont disposés le long de deux axe majeurs en forme de L, qui structure la ville (Broad way et la septième rue), deux autres autoroutes ferment les deux cotés libre du L (Hollywood Free way et Harbour Free way)  
 Les personnes interrogées confondent les différentes rues, Broad way semble la seul voie au sujet de laquelle personne ne se trompait. Comme elle était à l'origine la principale rue, et qu'elle est encore la plus vaste concentration de boutiques de la zone centrale, elle se remarque à la foule qui circule sur ses trottoirs, à la longueur et la continuité de ses alignements commerciaux, marqué par le passage du trolley bus (alors que dans d'autres rues ne passent que des autobus)<sup>13</sup>, ces personnes admettent que Broad way est le cœur de la ville considéré comme un centre linéaire

<sup>13</sup> Kevin Lynch, *ibid* , P.43

D'après k. lynch, Le long du Broad way se trouve le quartier des affaires de spring street et un peu plus loin Skid Row, ainsi que l'un des points nodal de la structure de la ville le Pershing square qui est un espace libre traité en paysage exotique au cœur du centre-ville, renforcé du fait qu'il sert de forum pour les réunions politiques et les assemblées religieuses en plein air, et que les vieux s'y reposent situé dans l'angle du **L** que forment les deux rues commerçantes (Broad way et la septième rue), c'est l'élément que l'on décrivait avec le plus de précision au cours des promenades avec les personnes interrogées s'efforçaient à chaque fois qu'elles traversaient une petite rue, de fouiller du regard chaque côté, à sa recherche.



Fig.39: Le Pershing square

source:

<http://www.lagenealogy.com/photos/PershingSquarePostCard.jpg>

De l'autre côté de Hollywood Free Way se trouve un autre élément fort, le centre nodal de Plaza-Olvera Street. Celui-ci été décrit de manière très détaillée: sa forme, ses arbres, ses bancs, ses usagers, même les odeurs de chandelles et des bonbons. Ce point semble être un point d'encrage historique de la ville et suscite un violent sentiment d'attachement. L'image générale est remarquable du fait que le centre n'est pas un seul point nodal mais se présente en forme de **L**, formé par les deux routes importantes et sur lesquels s'organisent plusieurs points attracteurs, ce centre linéaire est généreusement parsemé de points de repères mémorables (Hôtels, les grands magasins, bibliothèque publique...) tel que perçu par les personnes interrogées, de ce fait les axes routier en permet l'étalement de la centralité sous une forme linéaires, la structuration des différents éléments qui constitue le tissu urbain, et la constitution d'une image collective forte, attestée à travers les interviews et les cartes mentales établis lors de l'enquête sur terrain.

### 2-3-3- les travaux des Venturi (rapport entre forme architecturale et communication/ la symbolique des formes):

" L'architecture est un système de communication à l'intérieur de la société"<sup>14</sup> , elle est considérée dans le paysage comme "un symbole plutôt comme forme dans l'espace"<sup>15</sup>.

Robert Venturi, Denise Scott Brown et Steven Izenour dans le livre "Learning from Las Vegas", introduisent l'idée d'une architecture sémiologique où tous les systèmes de signe seraient analogues "les formes ont un contexte physiologique ou expressif qui se communique à nous directement"<sup>16</sup> donc l'architecture devient un langage visuel porteur d'information. Le théoricien Robert Venturi garde un attachement aux théories perceptuelles, l'apparence de l'objet architectural deviendra ainsi plus adaptée à la communication, sa façade fait la médiation entre le contexte et l'objet, venturi souligne ce mode de présentation purement centré sur la façade en tant que panneau d'affichage comme véhicule de signe. Et parfois c'est formes ne suffit pas, elles sont renforcé par des enseignes qui peuvent même dominer l'espace, ce sont des éléments a l'intérieure de l'architecture et dans le paysage, " l'architecture ne suffit plus, parce que les relations spatiales sont établies par des symboles plutôt que par des formes".<sup>17</sup> Et quelque fois par son architecture, le bâtiment lui-même constitue l'enseigne "le Canard"<sup>18</sup>.

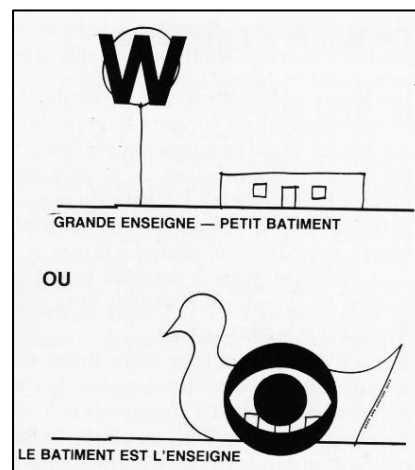


Fig.40: illustration du principe du Canard et du Hangar  
Source: R. Venturi, D. Scott Brown, S. Izenour.  
ibid p.31,

Les auteurs portent un intérêt à l'évolution du paysage urbain de bord de route de Las Vegas (le strip, ou la route 91). Las Vegas est fondée officiellement le 15mai 1905 dans le désert de Mojave comme une « petite ville-étape de chemin de fer », Elle devint rapidement dès les années 1930, la ville du jeu et du divertissement dans l'imaginaire collectif américain. A une époque où le pouvoir d'achat augmentait et l'hégémonie de l'automobile prenait place.

<sup>14</sup> Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, " L'enseignement de Las Vegas, ou le symbolisme oublié de la forme architecturale", Ed pierre Mardaga, Belgique, 2eme édition, p.22

<sup>15</sup> Ibid, p.21

<sup>16</sup> Loc.cit.

<sup>17</sup> ibid, p.100

<sup>18</sup> Quand les systèmes d'espace sont directement au service du programme et que l'ornementation est appliquée indépendamment d'eux, il est appelé hangar. Et quand les systèmes architecturaux d'espace et de programme sont submergés et déformés par une forme symbolique, donnant un type de bâtiment devenant sculpture appelé Canard

Le but de l'atelier fondé par les Venturi c'est de parvenir à la compréhension de l'extension urbaine, à cette époque, une des questions fondamentale du discours urbanistique interroge l'image de la ville contemporaine: *comment l'expansion peut créer des villes cohérentes (unitaires) et quelles images peuvent renvoyer ces dernières?*<sup>19</sup>

Pour répondre à ces interrogations, ils s'intéressent plus spécialement au strip qu'ils considèrent comme la représentation parfaite de cette expansion urbaine. Leur approche ambivalente, est à la fois analytique, concernée par une documentation du caractère visuel spécifique, et s'interroge d'un point de vue esthétique sur les signes que produisent le strip

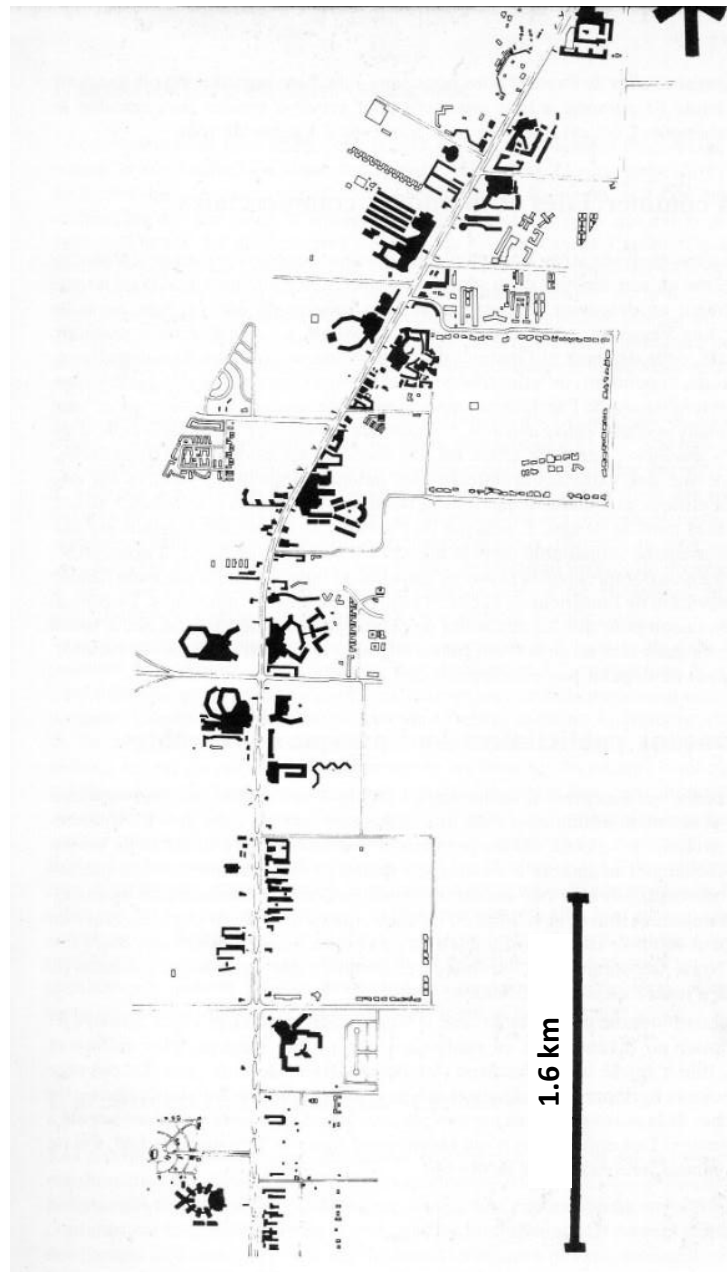


Fig.41: carte du Las Vegas Strip.

Source: Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, op.cit, p.19

<sup>19</sup> Ibid, p.84

### 2-3-3-1- Le strip de Las Vegas comme support de la centralité symbolique

Le strip : portion de 6.7km du Las Vegas boulevard, situé en partie à Las Vegas au Etats-Unis. Le strip est l'archétype d'une nouvelle forme d'architecture qui se construit à ses abords.

La première partie du livre reprend l'étude de cette rue commerçante, la deuxième partie rassemble les résultats obtenus dans la première pour examiner le "symbolisme en architecture" et "l'iconographie de l'extension urbaine".

*Toutes les villes communiquent des messages: fonctionnels, symboliques, persuasifs*<sup>20</sup>.

Sur le strip, il existe trois systèmes de messages qui constituent une centralité symbolique linéaire :

1- Un système d'image (les enseignes), le strip de Las Vegas avec ses panneaux et ses enseignes électriques redéfinissent l'espace et servent à l'orientation des usagers. Les formes des bâtiments sont visibles mais restent secondaires par rapport aux enseignes d'un point de vue de l'impact visuel et du contenu symbolique. Les enseignes jouent le rôle de véhicule de transmission du sens et d'imagerie populaire.

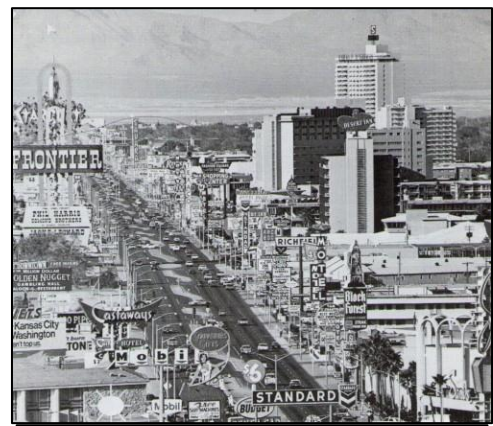


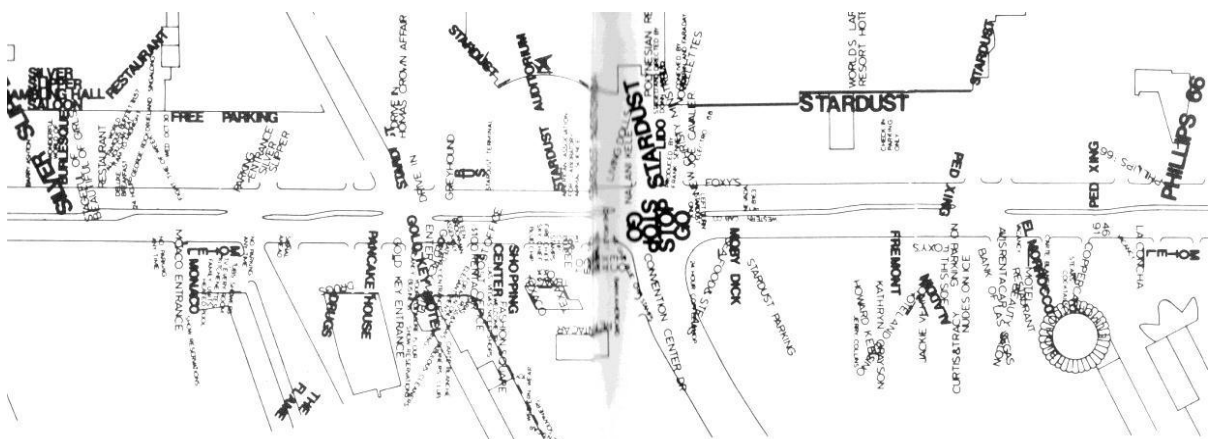
Fig.42: Vue vers le Nord du strip

Source: Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, op.cit, p.51

2- un système physiologique (les messages relayés par les façades des bâtiments, les balcons continus et les grandes baies vitrées).

3- Système de localisation (les stations-services se trouvent à l'angle des rues, le casino se situe devant l'hôtel et le parking)

Ces trois systèmes de messages sont étroitement entremêlés sur le strip. Quelque fois ils sont combinés.



28. Carte du Las Vegas Strip (détail) montrant tous les mots écrits vus à partir de la route

Fig.43: carte mentale du Las Vegas Strip montrant tous les mots écrits vu à partir de la route

Source: ibid, p.45

<sup>20</sup> Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, ibid, p.86

### Las Vegas en tant que grille d'activités:

Il a été admis dans les recherches sur Las Vegas qu'une " ville est un ensemble d'activités imbriquées qui forment une grille sur le terrain. Le Las Vegas strip n'est pas un étalement chaotique mais un ensemble d'activités, comme dans d'autres villes, dépend de la technologie, du mouvement, de la communication et aussi de la valeur foncière du terrain"<sup>21</sup>, pour la compréhension de cette grille d'activités l'une des questions fondamentales qui a été soulevée est: quelle sont les méthodes existantes de planning urbain pour parvenir à la compréhension de la ville en tant que système d'activités, et leur répartition spatiale le long du strip?

Pour tenter d'y répondre les auteurs ont expérimenté plusieurs techniques pour représenter ce qui suit<sup>22</sup> :

- 1- Las Vegas et le Strip en tant que phénomènes dans l'espace économique, national et local.
- 2- L'utilisation du sol et l'intensité de cette utilisation pour l'ensemble de la région et pour le strip en particulier
- 3- Les liens existant entre les activités sur le strip et aux alentours.
- 4- Le système de mouvement et d'arrêt pour les automobiles, pour le transit, pour les piétons, pour le trafic ferroviaire et aérien pour l'ensemble de la région et ceux de transit, piéton et automobile pour le strip.
- 5- le volume et l'écoulement des divers types de trafic à des moments différents
- 6- le rapport entre les activités et le mouvement à différentes échelles le long du strip
- 7- le strip en tant que système de loisirs, comme promenade.

La zone de la route formée par les bâtiments, les enseignes et l'espace libre constituent un ensemble qui englobe la continuité et la discontinuité, le mouvement et l'arrêt, la clarté et l'ambiguïté, la coopération et la concurrence, la communauté et l'individualisme. Le système de la route supporte les différentes activités il est carrément formé par la juxtaposition de ces activités, il confère au strip l'image d'un ensemble cohérent et une très forte centralité commerciale linéaire.

---

<sup>21</sup>Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, op.cit, p.88

<sup>22</sup> Ibid, p.p.88-89

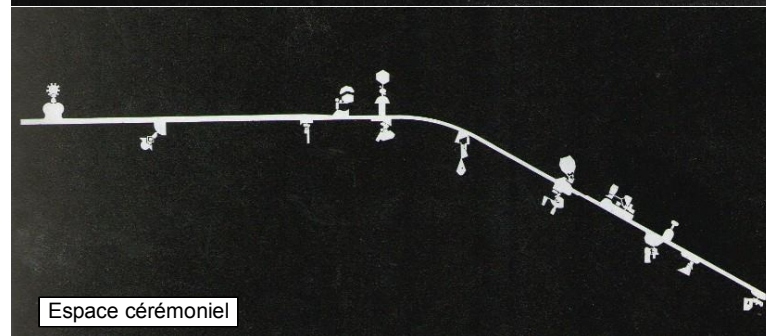
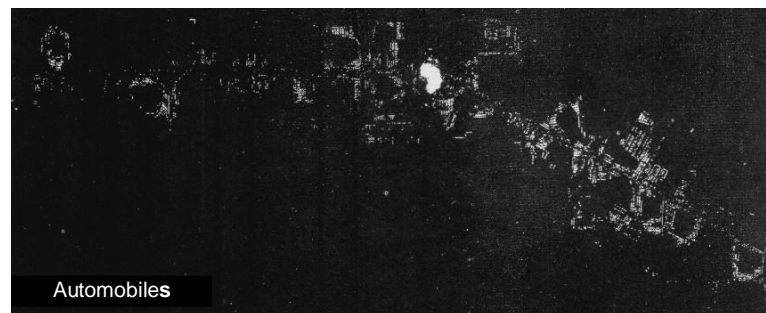
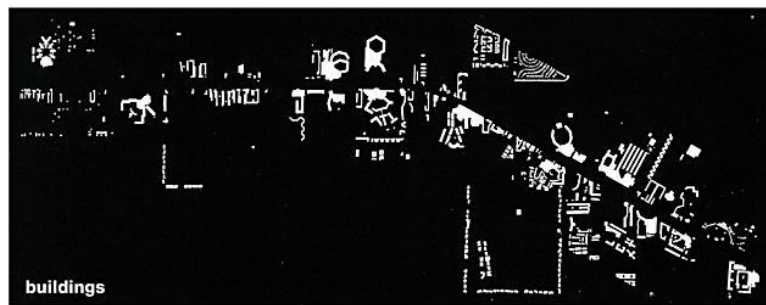
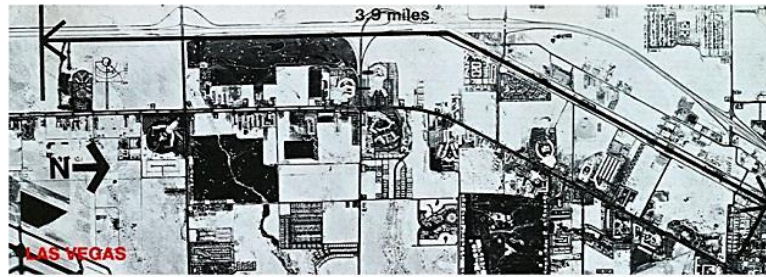


Fig.44: Différentes cartes thématiques du Las Vegas Strip  
Source: Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, op.cit. p.p.36-37-38-39

## **2-4- les travaux de l'école française sur la perception du paysage des routes**

### **2-4-1- les travaux de Philippe Panerai (le plan séquence)**

Pour analyser les espaces urbains, Panerai a également proposé une méthode consistant à diviser le parcours en plan-séquences. Chaque plan peut exprimer une configuration urbaine de symétrie ou dissymétrie, d'ouverture, d'ondulation, de compétition, d'étranglement, de dérobee... une suite particulière de plans forme un enchaînement. Les enchaînements et les plans peuvent alors être regroupés en unités plus importantes afin de permettre l'analyse des séquences entières.

Au-delà de la perception purement visuelle, c'est la faculté que possède l'espace urbain de véhiculer diverses informations

#### Définition d'une séquence visuelle:

*"Plusieurs plans enchainés et portant sur les mêmes éléments du paysage urbain, constituent une séquence"*<sup>23</sup>. La rupture dans le paysage urbain perçu provoque un changement nécessaire de la séquence. La méthode séquentielle a été inspirée du cinéma, la séquence visuelle correspondrait alors au plan séquence de l'action filmique. Pour construire une séquence à partir de plusieurs plans, on peut :

- regrouper une suite de plans liés au même objet repérable dans le paysage urbain : les repères et les monuments jouent alors un rôle primordial et la séquence se définit à partir d'eux.
- Regrouper les plans en fonction de leur homogénéité dans les caractéristiques de composition visuelle, ou fonctionnelle et prévoir la coupure ou moment où l'on a un changement de ces caractéristiques.

La séquence visuelle est une approche d'analyse de la perception visuelle des espaces urbains, axée sur la reconstruction, par le dessin, la photographie ou la vidéo, de la succession d'images qui se dévoilent à l'observateur qui se déplace dans la ville, soit à pied soit en voiture. L'approche est directement empruntée des techniques du cinéma, utilisé par C. Sitte (1889), Gordon Cullen, Kevin Lynch et bien d'autres dans leurs travaux sur la perception des espaces urbains.

Les architectes français Ph. Panerai, J.-C. Depaule et M. Demorgon (1999), opérationnalisent l'approche des séquences visuelles. Ils soulignent également, conformément aux analyses de K. Lynch, que la perception du paysage urbain change selon que l'on se déplace à pied ou en voiture, le déplacement à pied est caractérisé par

---

<sup>23</sup> *La perception de l'espace urbain: principe et fonctionnement"*, op.cit.

une certaine hauteur de vue et par sa lenteur, contrairement à la voiture où la succession des images est rapide, les deux doivent être étudiés.

Ces auteurs apportent également davantage de précision à la méthode d'analyse séquentielle. Le parcours ou le trajet étudié peut être découpé en plusieurs séquences particulières, constitué par une succession de « plans ». La méthode de Panerai, Depaule et Demorgon permet d'introduire un véritable langage basé sur les notions de plan et de séquence, et d'enrichir l'analyse urbaine.

#### **2-4-2- Lecture du paysage des grands axes routiers par Philippe Panerai**

On reprend le texte de Philippe Panerai dans son intégrité sur l'analyse des grands axes routier cité dans le livre *analyse urbaine*:

D'après Panerai les axes routiers sont souvent établis avant l'urbanisation et héritiers des chemins et des grandes routes anciennes, ils structurent la ville. Depuis Lynch et Venturi peu de travaux sont venus apporter de nouveaux éléments à cette approche. La lecture du paysage peut ici s'organiser en trois niveaux successifs<sup>24</sup>:

- **Le paysage immédiat**, celui qui constitue la voie et ses bordures analysé à partir des variations du champ visuel (Lynch), des éléments symboliques (Venturi), des concentrations d'activités (Demorgon). L'analyse peut mêler des observations intuitives: se laisser guider par ce qui frappe, et des observations systématiques.
- **Le territoire perçu**, parfois limité à la voie elle-même, bâtie ou plantée, imperméable au regard, le paysage de la route fait intervenir des éléments lointains, bâtis ou non, parmi lesquels se détachent des châteaux d'eau, lignes de haute tension, usines ou grand ensembles qui s'incorporent au spectacle immédiat tout en renvoyant à un ailleurs.
- **Le territoire historiquement constitué**, en croisant l'approche visuelle et connaissance concrète du terrain qu'elle procure avec une lecture /interprétation des données historiques, cartographiques en premier lieu. Il s'agit alors non plus seulement de s'intéresser à telle ou telle route qui structure une partie de l'agglomération mais de s'interroger sur la manière dont celle-ci s'organise en système et de retrouver dans l'occupation actuelle les traces et les conséquences de l'histoire.

---

<sup>24</sup> Philippe Panerai, Jean Charles Depaule, Marcelle Demorgon, "Element d'analyse urbaine". op.cit. p.37

### **2-4-3- La séquence visuelle comme outil d'analyse du paysage des routes appliqué à la RN7 dans l'agglomération roussillonnaise**

Dans le cadre de l'amélioration des conditions d'intégration urbaine et de mobilité sur la route nationale N°7 dans l'agglomération roussillonnaise, une étude a été engagée par l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, en parallèle une étude sur la centralité le long de l'axe routier a été engagée par l'agence.

A l'échelle métropolitaine, la RN7 apparaît comme une voirie d'agglomération reliant les différentes polarités à Lyon au Nord et à Valence au Sud. Au sein de l'agglomération roussillonnaise constitue une route ancienne qui conserve toujours son statut de route nationale, malgré le déclassement actuel de la plupart des routes nationales.

#### **Situation géographique de l'agglomération :**

L'agglomération roussillonnaise est un territoire de six communes dans la moitié ouest du territoire de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais, sur la rive est du Rhône. Elle est située dans le département de l'Isère, dans sa partie nord-ouest, à une vingtaine de kilomètres au sud de Vienne, et à mi-chemin entre Lyon et Valence. Située en fond de vallée alluviale, elle

bénéficie d'une topographie douce et peu tourmentée<sup>25</sup>.

#### **Le contexte historique:**

La RN7 est considérée comme l'axe le plus ancien et le plus structurant de l'agglomération. La ville de Péage-de-Roussillon s'est développée autour de cet axe dès le Moyen-âge, d'où une forme d'urbanisation bien particulière. Au siècle suivant, apparaissent les premiers transports réguliers de voyageurs. C'est alors que des arbres sont plantés le long des voies pour mieux en délimiter l'emprise et les ombrager.



Fig.45: La RN7 un axe national majeur

Source: [http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport\\_final\\_rn7\\_dec11.pdf](http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport_final_rn7_dec11.pdf)

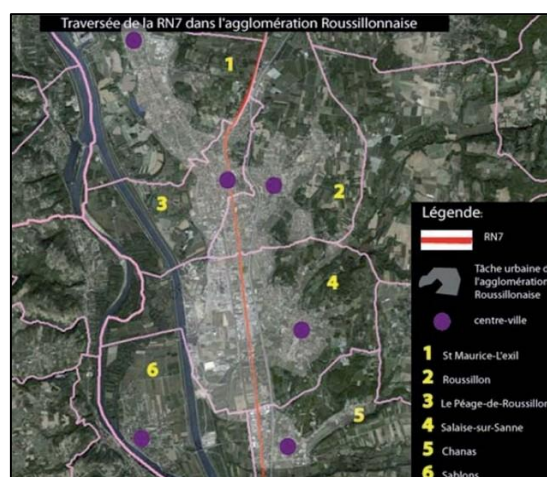


Fig.46: La situation géographique de l'agglomération roussillonnaise

Source: [http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport\\_final\\_rn7\\_dec11.pdf](http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport_final_rn7_dec11.pdf)

<sup>25</sup> "La route nationale 7 dans l'agglomération roussillonnaise, amélioration des conditions de la mobilité et appropriation urbaine", disponible sur le site: [http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport\\_final\\_rn7\\_dec11.pdf](http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport_final_rn7_dec11.pdf). Consulté le 16/10/2014

### **Identité du territoire: une pluralité de paysages**

L'analyse du paysage de l'agglomération roussillonnaise démontre que la zone de la RN7 dans est marquée par une certaine hétérogénéité d'ambiance paysagère selon les différents secteurs de l'agglomération.

- Centre-ville
- Périphérie
- Faubourg et périurbain
- Entrée de ville
- Zone commerciale
- Zone industrielle

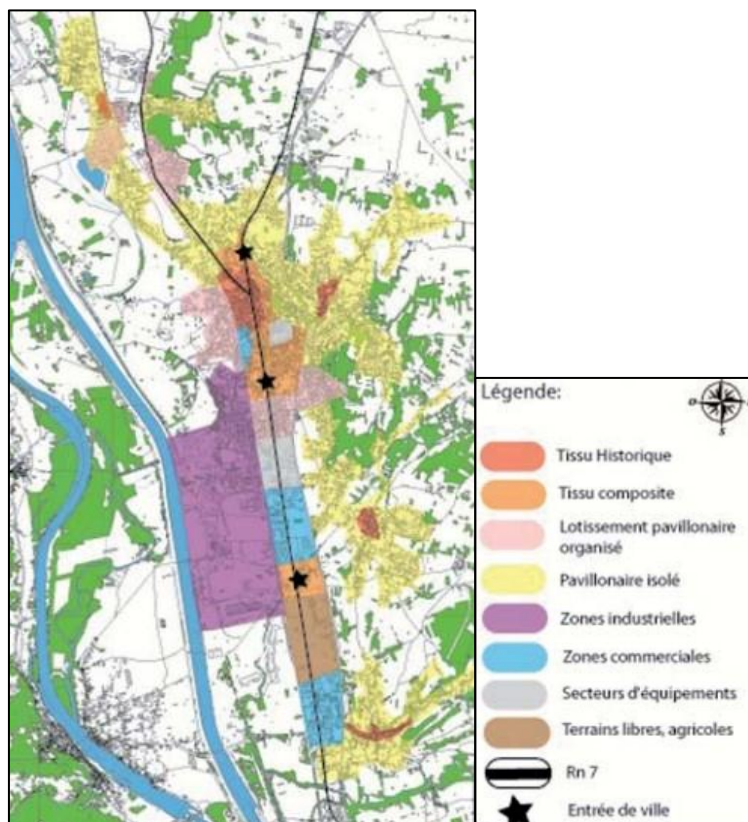


Fig.47:Une agglomération aux multiples paysages

Source: [http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport\\_final\\_rn7\\_dec11.pdf](http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport_final_rn7_dec11.pdf)

La RN7 est aujourd'hui une voirie locale qui organise l'ensemble du territoire de l'agglomération, avec une pluralité des destinations. Cette pluralité entraîne une diversité des tissus urbains et des aménagements, avec une multiplicité de paysages. Cette diversité de paysages existe tout d'abord dans la globalité de l'agglomération. Le nord est une véritable épine dorsale de vie urbaine, tandis que le sud constitue un véritable cœur économique d'agglomération<sup>26</sup>

### **Les séquences marquant le territoire de l'agglomération:**

Deux séquences principales se dégagent, elles correspondent aux deux polarités de l'agglomération. Deux autres séquences correspondent davantage à des secteurs de transition. Ces quatre séquences sont la conséquence à la fois des fonctionnalités en

<sup>26</sup> " La route nationale 7 dans l'agglomération roussillonnaise, amélioration des conditions de la mobilité et appropriation urbaine" .Op.cit.

matière de circulation, et des spécificités et enjeux propres aux différents paysages traversés par la RN7 elles se présentent comme suit<sup>27</sup>:

- 1- séquence d'entrée de ville
- 2- séquence de la centralité urbaine
- 3- Séquence de la cité ouvrière
- 4- Séquence de la centralité économique.

Les deux séquences de polarité, emblématiques de l'agglomération, sont celle de la polarité urbaine vers le nord, et celle de la polarité économique tout au sud .

La séquence de transition tout au nord correspond à une séquence d'entrée de ville. La séquence de transition située entre les deux polarités correspond à la séquence des cités ouvrières.

### **Description des séquences**

1- séquence d'entrée de ville: elle est marquée par la présence de deux infrastructures routières de transit dans un milieu urbanisé, à savoir la RN7 et la RD4. Ce milieu

urbanisé se caractérise par un bâti pavillonnaire de périphérie connaissant une densification progressive. Ce milieu est toutefois marqué par des ouvertures sur de grands paysages. Entre ces deux voiries, existent des terrains vides qui constituent un potentiel d'urbanisation future.

2- séquence de la centralité urbaine: La RN7 est ici marquée par deux parties, Péage-de-Roussillon et Roussillon

Péage-de-Roussillon: Sur cette commune la section concernée de la RN7 est particulièrement étroite, avec peu de place pour les trottoirs. C'est un point noir en matière de circulation. En termes de bâti, le paysage est un paysage de centre-bourg R+2 en alignement, avec des commerces en rez-de-chaussée. Il est marqué toutefois par l'omniprésence visuelle de la voiture.

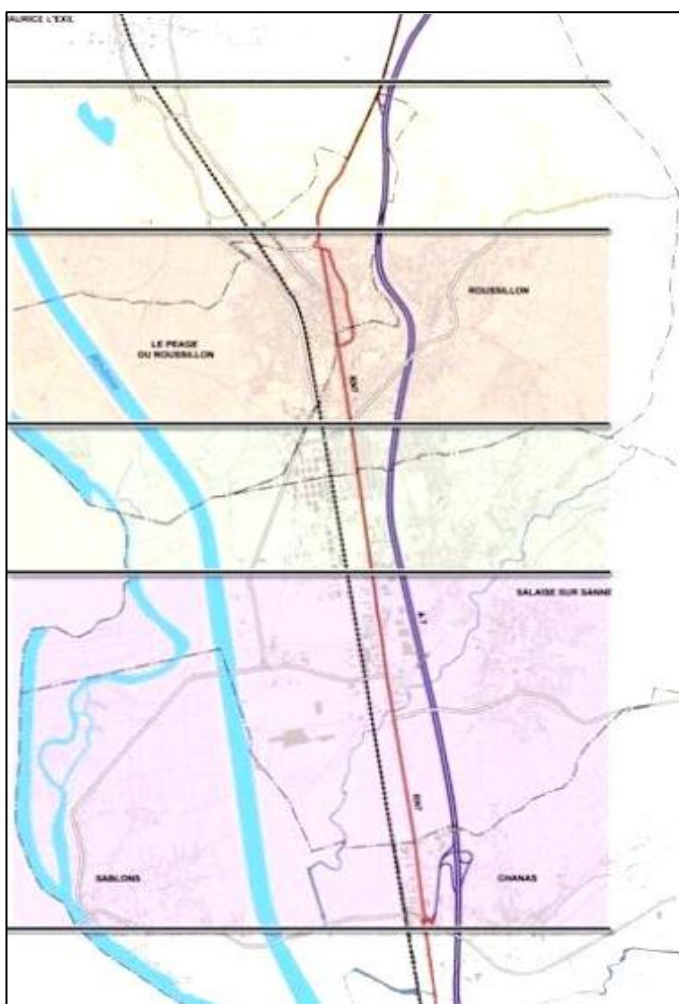


Fig.48: Une agglomération structurée en quatre grandes séquences

Source: [http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport\\_final\\_rn7\\_dec11.pdf](http://www.scot-rivesdurhone.com/upload/telechargement/824-fr-rapport_final_rn7_dec11.pdf)

<sup>27</sup> " La route nationale 7 dans l'agglomération roussillonnaise, amélioration des conditions de la mobilité et appropriation urbaine" .Op.cit.

Roussillon: L'axe de la RN7 est un des axes majeurs de la commune de Roussillon. Il en constitue même la vitrine. Le paysage traversé est constitué d'un bâti composite, hétérogène et discontinu. Il est formé d'un mélange de petites maisons et d'immeubles, avec des reculs aléatoires par rapport à l'alignement. Quelques commerces et activités sont présents en rez-de-chaussée. La qualité paysagère n'est donnée que par le seul alignement d'arbres. Le stationnement automobile est omniprésent.

3-Séquence de la cité ouvrière: Ce secteur de l'agglomération roussillonnaise constitue la vitrine de sa face ouvrière, qu'il s'agisse du volet patrimonial de cette face, ou de son volet fonctionnel. Cette séquence est marquée par un paysage qualitatif dans la traversée du quartier résidentiel. La séquence est ouverte et non cadrée, mais sa qualité paysagère diminue au niveau des terrains sportifs et des jardins ouvriers. Cela donne une perception progressive de paysage de friche du nord vers le sud.

#### 4- Séquence de la centralité économique:

Ce vaste ensemble au sud de l'agglomération abrite une fonction économique. Elle se compose de trois espaces :

- une zone commerciale dans sa partie nord
- une zone d'activités dans sa partie sud
- une zone en attente de commerces et d'équipements dans la partie centrale.

Selon l'agence de d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise chargé de cette étude, plusieurs enjeux se dégagent<sup>28</sup>:

#### Des enjeux spécifiques

Un certain nombre d'enjeux globaux se dégagent rapidement en ce qui concerne la traversée de l'agglomération par la RN7 :

- assumer une histoire
- retrouver une image positive des territoires traversés
- rétablir la vie locale par le biais du fonctionnement de la RN7
- promouvoir une qualité de vie et une liberté de circulation tous modes

#### Des objectifs ambitieux

Il se trouve tout d'abord des objectifs transversaux, destinés à l'ensemble du territoire de l'agglomération :

- \_réorganiser les trafics
- \_réorganiser les stationnements et aboutir à des espaces publics réaménagés accessibles et conviviaux dans les centres bourgs traversés
- \_permettre une évolution qualitative du tissu urbain existant

---

<sup>28</sup> " La route nationale 7 dans l'agglomération roussillonnaise, amélioration des conditions de la mobilité et appropriation urbaine"  
.Op.cit.

\_en cas de création de voirie, faire en sorte que ce ne soit jamais un fonctionnel de transit, mais participant aussi de la vie locale.

## **2-5- Essentiel méthodologique de l'analyse perceptuel du paysage des routes:**

Pour étudié la perception d'une route, ainsi que l'organisation des centralités symbolique le long de celle-ci, on choisit une méthode qualitative qui s'appuie sur un certain nombre d'outils permettant de faciliter l'analyse de l'espace urbain traversé, et ceci a travers des réponses aux questionnaires ou interview réalisé avec les usagers de la ville, ou à travers le dessin de cartes mentales. L'objectif de cet essentiel méthodologique est ainsi de présenter les principales méthodes que l'on peut employer auprès des usagers pour collecter des informations qualitatives sur leur perception de l'espace urbain.

### **Les entretiens**

L'entretien est une forme d'interaction verbale entre l'enquêteur et la personne interviewée, afin de recueillir les informations, les perceptions, sentiments, attitudes ou opinions de la part de l'interlocuteur, soit d'une façon indirect c'est-à-dire l'enquêteur est libre est libre de s'exprimer à partir du thème proposé par l'enquêteur, où il se contente alors de suivre et de noter le discours de l'enquêté. Dans l'entretien semi-directif, l'enquêteur dispose d'un certain nombre de thème qui sont identifiés au préalable, qu'il introduira en fonction de l'évolution de l'échange, qui se rapproche ainsi d'une conversation.

L'entretien permet ainsi de recueillir les objets du discours, les points de vue, les savoirs des personnes interrogées, d'aborder des récits, des explications. L'analyse tentera ensuite d'organiser ce recueil d'informations, d'idées, d'opinions, en sélectionnant et en interprétant les éléments nécessaires à l'étude établie. Une attention est prêté au discours concernant les perceptions, les sensations, liés aux images perçues de l'espace urbain en essayant de suivre l'enchaînement des lieux décrit, la disposition des éléments, ce qui est valorisé par les personnes interrogées.

La complexité des d'entretiens qui prend plus de temps, amène souvent à restreindre considérablement le nombre de personnes interviewées. Dans son travail sur la perception du paysage urbain Lynch (1960) se limite ainsi à un échantillon de 15 personnes sur chaque terrain. Avec des effectifs tellement réduits, les analystes ne cherchent normalement pas à atteindre une quantité de la population. Ils se limitent souvent à assurer qualitativement une certaine diversité de l'échantillon retenu.

## **Les questionnaires**

Les questionnaires sont des outils de recherche et de collecte d'informations qualitatives et quantitatives auprès des usagers de l'espace urbain beaucoup plus rigide dans leur structuration que les entretiens. Les questionnaires sont constitués par une série de questions préalablement préparées afin d'évaluer une situation donnée auprès des personnes interrogées, les informations concernant les personnes interviewées doivent être notées (par exemple le sexe, la date et l'heure de l'interview, l'adresse...)

## **La carte mentale**

Une carte mentale est un schéma, supposé refléter le fonctionnement de la pensée. Dans le but d'analyser les perceptions des usagers ordinaires de l'espace urbain, les géographes et les urbanistes utilisent ainsi l'outil des cartes mentales. L'analyse de ces cartes mentales se fera suivant plusieurs points de vue (par rapport aux symboles évoqués, sur le niveau de détail, sur les cinq éléments de paysage urbain présents dans le corpus etc.).

La carte mentale peut être définie comme la représentation organisée qu'un individu se fait d'une partie de son environnement spatial. Selon P. Merlin et F. Choay (2009), *"la carte mentale est une représentation subjective de l'espace urbain par un habitant à partir des lieux qu'il a l'habitude de fréquenter. La mémoire joue un rôle important dans le processus perceptif. L'individu se souvient d'éléments marquant qu'il a pu retenir d'un lieu ou d'un parcours. La carte mentale est un outil qui permet la rencontre entre la dimension mentale, cognitive, et la dimension matérielle des représentations"*<sup>29</sup>.

Pour obtenir une carte mentale, on demande aux personnes enquêtées de dessiner sur une feuille de papier blanc un espace donné (quartier, centre-ville, une ville, une rue, etc.), sans que cette personne ait la possibilité de regarder le paysage urbain ou une carte du lieu dont on demande la représentation. On demande à la personne d'expliquer son dessin en parallèle. Le but du dessin est en effet de reproduire l'image mentale, filtrée, conceptualisée et mémorisée et intériorisée des lieux.

Les cartes mentales s'organisent suivant des composantes facilitant la représentation de l'espace : axes structurants (routes), relations entre ces axes (carrefour), limites perçues (administratives, naturelle, etc.), propriétés symboliques (centre-ville, monuments) et les fonctions (activités dominantes). L'espace est considéré comme un champ sémantique dans lequel des individus aux représentations différentes construisent des images, et agissent selon leurs pratiques sociales et spatiales. La carte mentale est alors susceptible de relever les dimensions cachées du sens des lieux.

---

<sup>29</sup> *La perception de l'espace urbain: principe et fonctionnement"*, op.cit.

## **Conclusion:**

Les travaux de Kevin Lynch, des Venturi, et de Philippe Panerai ont contribué à la mise en place d'une analyse qualitative de l'espace urbain, l'apport de leurs travaux consiste au développement d'une nouvelle méthode de lecture et d'interprétation de la ville, qui se base sur la perception du cadre physique, et l'image mentale produite par les individus, en effet, chaque individu crée et porte en lui sa propre image mais il semble qu'il y a une grande concordance entre les membres du même groupe, ce sont "les images collectives".

Venturi l'un des précurseur de l'analyse urbaine via les images, a introduit le facteur d'association entre les formes et les symboles, considérant que la ville est un langage de signes, perçu et approprié par les usagers de l'espace, ils provoquent la formation d'une image forte, participe également à la création d'une symbolique urbaine, en d'autre terme d'une centralité symbolique urbaine, où la mémoire collective joue un rôle important dans le processus perceptif de ces symboles collectifs.

A travers les différents exemples étudiés on constate que la route est l'élément constant d'appréhension de l'espace, où s'opère les interactions entre l'espace et la société, la perception des paysages des routes parcouru participe à la compréhension de l'environnement étudié, comme il le dit Kevin Lynch: "*les gens observent la ville quand ils circulent, et les autres éléments de l'environnement sont disposés et mis en relations le long de ces voies*".<sup>30</sup> Il semble que la route est un support et outil d'analyse privilégié pour les études qualitatives de l'espace urbain.

---

<sup>30</sup> Kevin Lynch, "*L'image de la cité*". op.cit.p.36

## **Conclusion de la deuxième partie:**

Au regard des travaux de l'école italienne, de Philippe Panerai, Venturi ou encore Kevin Lynch, on peut dresser une grille de lecture permettant d'analyser dans une troisième partie l'espace route.

Tout en considérant l'espace route comme un système évolutif formé par des éléments interconnectés entre eux, et en interactions permanentes. Autant d'éléments qui autoriseront une triple description à savoir formelle, fonctionnelle, et perceptuelle.

L'analyse du système se basera sur:

- Le contexte historique de la route et la ville.
- Le contexte de la route apprécié à différentes échelles.
- La composition urbaine de l'espace route.
- Les fonctions abritées par la route et ses abords.
- Les usagers et les appropriations de l'espace route.
- La perception du paysage route dans son contexte.

L'analyse morphologique porte sur le tissu urbain historiquement constitué, à travers une analyse de la coévolution ville/route. Et l'étude de la composition et l'ordonnement des éléments de l'espace route qui révèlent à leur tour la superposition des époques, ainsi que la forme et la morphologie qui résulte aussi de l'organisation de l'espace.

Un deuxième niveau d'analyse concernera le système d'accessibilité, de mouvement et d'arrêt pour les automobiles, pour le transit, et pour les piétons le long de la route, on pourra également voir le rapport entre les activités et le mouvement. Il s'agit donc de réfléchir à l'échelle de la voie où nous effectuons des coupes transversales, pour voir l'usage et le partage de l'espace route.

Une troisième analyse vient renforcer notre recherche, et ceci par l'étude de la qualité visuelle de la ville est de l'espace route via ses représentations mentales chez les habitants, tout en se basant sur les leçons tirées de "l'enseignement de Las Vegas" de Venturi, et "l'image de la cité" de Kevin Lynch qui ont été parmi les premiers auteurs à s'intéresser à la perception de l'espace urbain et demeurent une référence en la matière.

Un intérêt est porté sur le paysage immédiat perçu, celui que constituent la voie et ses abords, analysé à partir des cinq éléments du paysage urbain (Lynch), des éléments symboliques (Venturi), et des séquences visuelles (Philippe Panerai).

Nous nous intéressons aux représentations du cadre bâti qui forge la symbolique urbaine, grâce aux souvenirs collectifs, ainsi que la lisibilité du paysage urbain, un intérêt est également porté sur les images mentales du monde physique extérieur qui sert à l'interprétation, l'information et a guidé les actions futures sur l'espace étudié.

## **Partie 3**

Médéa, Une ville établie  
sur les deux rives d'une  
route

## **Introduction:**

Cette troisième partie correspond à la concrétisation des connaissances théoriques déjà acquises dans les deux parties précédentes, notre choix pour l'étude de la relation ville/ route s'est porté sur la route nationale 18 dans la ville de Médéa. En effet, entre la ville de Médéa et la RN18, c'est une histoire, qui dure depuis sa genèse, une histoire qui rappelle le destin d'une ville, d'une société.

L'histoire a fait de cette ville sa destination et sa demeure, et ce, dès l'aube de l'humanité, partant de la préhistoire, à la période romaine, la conquête musulmane et la succession de différentes dynasties sur son territoire, jusqu'à l'époque ottomane et l'invasion française. L'histoire a pris naissance dans cette ville, elle s'est épanouie et s'y est installée pour de bon.

Dans un premier chapitre introductif nous procéderons à la mise en avant de la situation d'étude, c'est-à-dire par la présentation de la route nationale 18 à différentes échelles (au niveau du territoire, de la wilaya et de la ville de Médéa), nous tenterons également d'explorer l'histoire de la création de la voie qui reste un peu limitée vu la non disponibilité des documents nécessaires.

Dans le deuxième chapitre nous laisserons se dérouler le temps pour une observation attentive de la formation de la ville de Médéa à travers les étapes d'urbanisation, une attention particulière est portée sur le rôle de la route dans le processus de formation de la ville, et son impact sur l'organisation de la centralité urbaine.

Parallèlement à cela, nous dressons un bilan des instruments d'urbanisme qui ont rythmé la planification urbaine, depuis l'indépendance à nos jours. Il s'agit donc de voir l'évolution conjointe de la ville spontanée et de la ville planifiée, en effet, la ville a un caractère dual, elle porte deux logiques différentes l'une portée par les instruments de planification, l'autre portée par l'initiative privée en dehors du système de planification, les deux font la ville.

Dans le troisième chapitre nous procéderons à l'étude de l'axe routier à l'échelle urbaine, ceci par une analyse des séquences sur le boulevard préalablement définies, et à la lumière des exemples étudiés, l'analyse se fera sur trois plans: le plan morphologico-fonctionnel - la mobilité et système de déplacement - les pratiques/ images et perceptions du paysage du boulevard.

Cette analyse du boulevard va nous permettre de dresser des conclusions par rapport aux centralités existantes à l'échelle de la ville, et leur organisation à l'échelle du boulevard.

# **Chapitre 1**

La route nationale 18 dans  
son cadre

## **Introduction:**

Le réseau routier national remonte dans sa majeure partie à l'époque coloniale, il date des premières années d'installation des français en Algérie, construit par le génie militaire malgré la difficulté d'un relief de montagne du pays. La route nationale 18 fait partie de ce réseau de route nationale construit non seulement pour faciliter les déplacements, mais pour l'essor de l'économie et les échanges à l'époque.

Dans le présent chapitre qui est considéré comme une introduction à la partie pratique, nous tentons de présenter notre cas d'étude, qui tourne autour de la route nationale 18, à la fois dans son contexte historique et dans le contexte actuelle, également à l'échelle du territoire et à l'échelle de la ville de Médéa.

### **1-1-Un bref historique du réseau routier national:**

Le réseau routier de l'Algérie est l'œuvre des français, la circulation à travers le pays, qui était très réduite se faisait par des pistes dépourvues de tout entretien, dont l'origine remonte à l'occupation romaine. L'état des voies de communication en Algérie au début du XIXe siècle est tel que la transformation économique espérée et attendue de la colonie ne peut se concevoir du fait que: *"L'Algérie turque n'avait pas une route, pas un pont, et à proprement parler pas une voiture, dans la mesure où on circulait à dos de bêtes, ou à pied, par de vagues sentiers, tracés et entretenus par les sabots des chevaux et par le passage des piétons"*<sup>1</sup>. L'absence de route était donc un handicap pour l'armée française qui se déplaçait avec ses charrettes et son artillerie. Pour constituer l'outillage général de la colonisation, dès les premières années de la conquête, la construction des routes fut donc une des grandes œuvres du service du Génie militaire, *"l'Algérie française à du évidemment se donner un outillage de circulation sans lequel la transformation économique aurait été impossible"*<sup>2</sup>, l'état français a pris conscience de la nécessité de la réalisation des voies de circulation, *"Dix ans après la conquête elles s'étendaient sur 350 kilomètres"*<sup>3</sup>.

Les premières routes nationales sont les dignes héritières des routes stratégiques romaines. Depuis que la France s'est emparée de l'Algérie en 1830, une série de création et de nationalisation d'axes routiers n'a cessé d'être réalisée d'années en années depuis 1879. La logique de leur création obéissait d'abord aux objectifs militaires, *"On comptait en 1851, 3 routes de 600 Kilomètres, (...); les principales étaient celle qui reliaient Alger à Médéa et à*

---

<sup>1</sup> M.E.F. Gautier, Cahier du centenaire de l'Algérie, Livret III, publication du comité national métropolitain du centenaire de l'Algérie, Alger, 1930, p.80

<sup>2</sup> Loc.cit.

<sup>3</sup> Cahier du centenaire de l'Algérie VIII, les liaisons (maritimes, aériennes et terrestres) de l'Algérie par le colonel Dhé et M. Jean Denizet, publications du comité national métropolitain du centenaire de l'Algérie, 2003 Strasbourg.

*Miliana, Oran à Tlemcen et à Mascara, Stora à Constantine et à Biskra*<sup>4</sup>, ce sont les voies de communication qui permettent la pénétration des villes importantes qui existaient.

Lorsque l'Algérie est devenue indépendante de la France en 1962, le réseau routier national n'avait pas encore atteint son apogée et de nombreuses sections étaient encore en lacune ou en travaux. **Un décret de 1968** a instauré la procédure relative au classement et déclassements des routes nationales en remplacement de l'ancienne législation française. Ce texte a été complété par **le décret du 6 avril 1980** qui a permis toujours de classer ou de déclasser une route nationale avec les critères désignés dans le paragraphe suivant: Pour qu'une route soit classée en tant que route nationale, elle doit satisfaire au moins un des critères suivants<sup>5</sup> :

- supporter un trafic moyen journalier supérieur à 500 véhicules.
- relier deux chefs-lieux de wilayas.
- présenter un caractère stratégique.
- présenter un intérêt touristique ou/et économique de portée nationale.
- ou tout autre critère venant justifier l'appartenance à la catégorie d'accueil nouvelle, et apprécié par la commission interministérielle.

Selon **le décret exécutif n°90-45 du 30 janvier 1990** le classement d'une voie de communication en route nationale doit satisfaire un des critères suivant:

- supporter un trafic moyen tout au long de l'année supérieur ou égal à 1500 véhicules/jour ou 450 véhicules poids lourds/jour.
- relier deux chefs-lieux de wilayas.
- Etre revêtu sur une largeur de 7mètre au moins<sup>6</sup>.

Année	1864	1906	1916	1935	1948	1999	2011	2013
Routes nationales	5 routes	10 routes /2994km	16 routes /4238km	31 routes /6740km	39routes/ 8010km	99routes/ 25500km	111routes/ 29280km	29573km

Tableau 01: Consistance du réseau routier national entre 1864-2013

Source: [http://fr.wikipedia.org/wiki/Route\\_nationale\\_d%27Alg%C3%A9rie](http://fr.wikipedia.org/wiki/Route_nationale_d%27Alg%C3%A9rie)

- Actuellement l'Algérie compte 29 280 km de routes nationales<sup>7</sup>

<sup>4</sup> C. Cemoi, historique des colonies françaises: l'Algérie, Tome 2, Livret III, Chap.2: L'Algérie sous le second empire (1851-1870), 1930, p.30, In Safir Mohand Ou Said, «*le patrimoine ferroviaire du XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècle en Algérie : identification et valorisation*», mémoire de magister en architecture, université Mouloud Mammeri de Tizi Ouzou, 2011.

<sup>5</sup> <http://www.mtp.gov.dz/GUIDE%20JURIDIQUE/domaine-public-routier/4-Decret-n80-99-JOn15du08-04-1980.pdf> (consulté le 28/04/2014)

<sup>6</sup> <http://joradp.dz/Jo8499/1990/005/FP184.pdf> (consulté le 28/04/2014)

<sup>7</sup> Ministère des Travaux publics, <http://www.mtp.gov.dz/directiondesroutes.htm> In [http://fr.wikipedia.org/wiki/Route\\_nationale\\_d%27Alg%C3%A9rie](http://fr.wikipedia.org/wiki/Route_nationale_d%27Alg%C3%A9rie) (consulté le 28/04/2014) modifié le 17/04/2014

- Elles sont numérotées de 1 à 111 à la date du dernier classement au 30 janvier 2011<sup>8</sup>

Numéro	Date	parcours
RN1 (La transsaharienne)	1864	Alger- Tamanrasset
RN 18 ex (D8)	1915	Khmis Miliana (ex Affreville)- Djendel- Médéa (via RN1)- Berrouaghia- Sidi Naamane- Beni Slimane- Bir Ghalou- Ain Bessam- Bouira. <sup>9</sup>

Tableau 02: Parcours et date de réalisation de la RN1et RN18  
 Source: [http://fr.wikipedia.org/wiki/Route\\_nationale\\_d%27Alg%C3%A9rie](http://fr.wikipedia.org/wiki/Route_nationale_d%27Alg%C3%A9rie)

## 1-2- La RN18 A l'échelle du territoire

La RN18 constitue l'axe principal de desserte transversal, de l'est à l'ouest, et le corridor historique d'urbanisation du territoire. Desservant successivement les wilayas de Bouira, Médéa, et Khmis Miliana, cette voie constitue l'épine dorsale des déplacements de ces agglomérations.

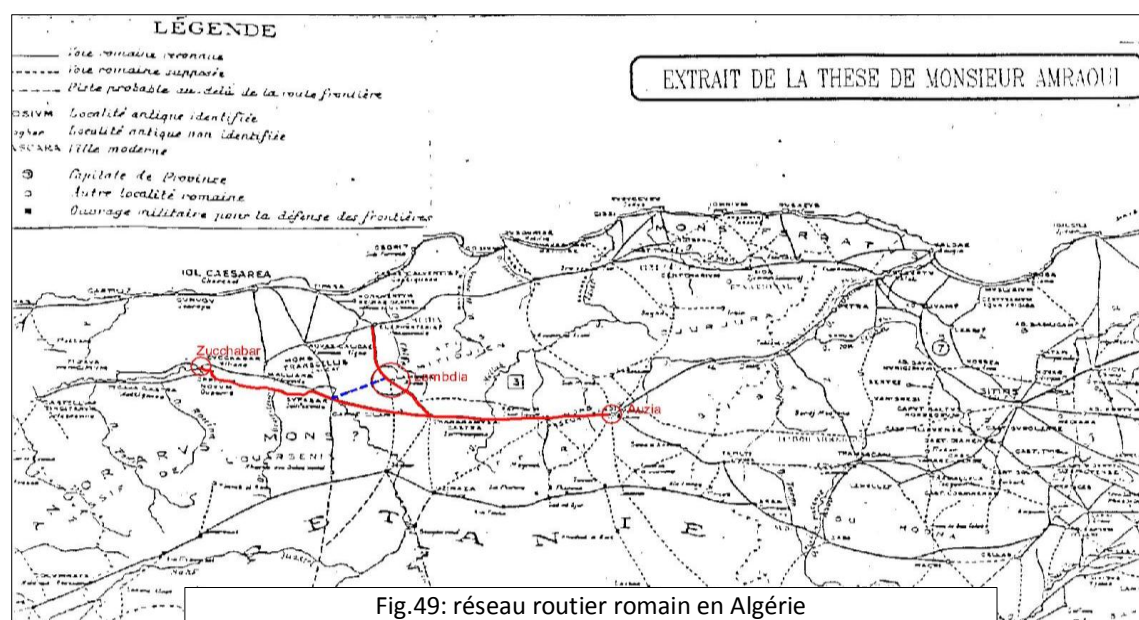


Fig.49: réseau routier romain en Algérie

Source: Carte extraite de l'Atlas archéologique, in Plan d'occupation des sols (POSn°21) «ancienne ville», phase1, Dec 1997, URBAB Médéa, p.22

La route nationale 18 au sein de l'agglomération constitue une route ancienne réalisée en 1915, elle relie Khmis Miliana (ex Affreville)- Djendel- Médéa - Berrouaghia- Sidi Naamane- Beni Slimane- Bir Ghalou- Ain Bessam- Bouira). D'après la carte du réseau routier romain, il est fort probable qu'une partie de son tracé suit l'ancienne voie romaine qui relie la ville romaine ZUCCHABAR (Miliana) à la ville d'AUZIA (Aumale, connue aujourd'hui sous le nom de Sour El Ghozlane).

<sup>8</sup> Journal officiel, 30 janvier 2011, <http://www.joradp.dz/Jo2000/2011/006/FP9.pdf> In [http://fr.wikipedia.org/wiki/Route\\_nationale\\_d%27Alg%C3%A9rie](http://fr.wikipedia.org/wiki/Route_nationale_d%27Alg%C3%A9rie) (consulté le 28/04/2014) modifié le 17/04/201

<sup>9</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Route\\_nationale\\_d%27Alg%C3%A9rie](http://fr.wikipedia.org/wiki/Route_nationale_d%27Alg%C3%A9rie) (consulté le 28/04/2014) modifié le 17/04/2014



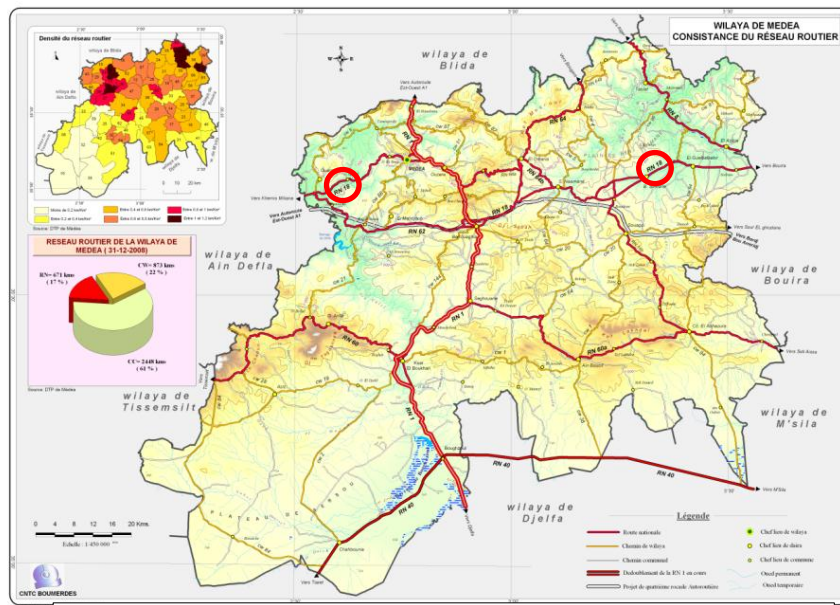
Fig.50: le réseau routier et autoroutier algérien  
 Source: Direction des travaux publics de la wilaya de Médéa

Aujourd'hui, La route conserve toujours son statut de route nationale, malgré le déclassement de la plupart des routes nationales du pays, puisque c'est l'axe principal de circulation reliant les différentes polarités des trois villes principales à savoir (Khmis Miliana, Médéa et Bouira).

A présent, la route nationale 18 est connectée à l'autoroute Est-Ouest en deux points, Khmis Miliana et Bouira. Grace à cette liaison, elle facilite la transition des trafics à l'autoroute Est-Ouest, et participe à l'épanouissement économique de la zone.

**1-3- La RN18 A l'échelle de la wilaya de Médéa:**

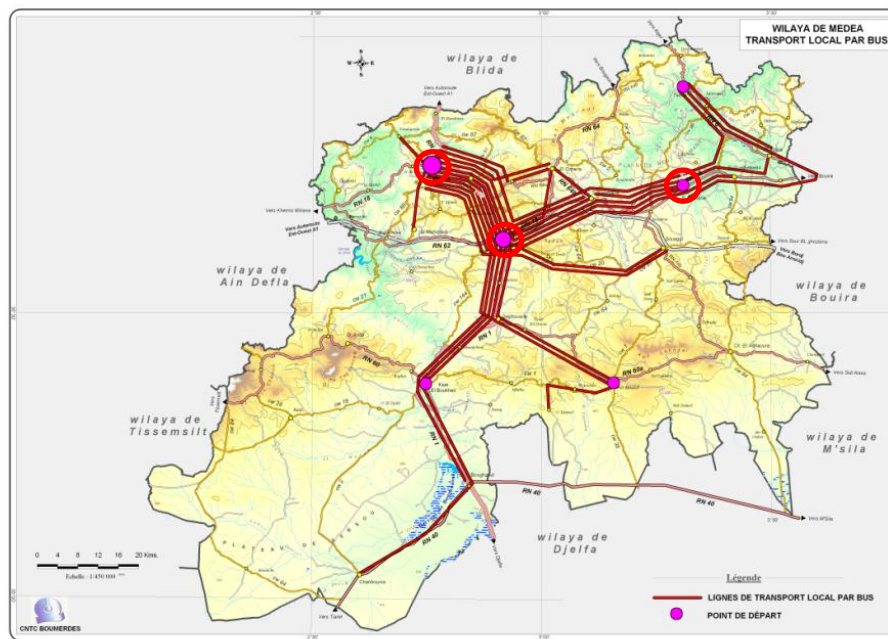
Dans le cas de la wilaya de Médéa, la route représente l'unique mode de transport pour le déplacement des personnes et des marchandises. La ligne de chemin de fer que traverse



Carte.01: Consistance du réseau routier de la wilaya de Médéa (2009)  
 Source: direction des travaux publics

la wilaya du Nord au Sud est hors service depuis plusieurs années, alors que la demande de transport aérien ou maritime est satisfaite à partir de l'aéroport et le port d'Alger, d'où l'importance du réseau routier comme unique infrastructure de déplacement offerte à la population de la wilaya. Ce réseau joue, de par sa consistance, son état et sa configuration territoriale, un rôle primordial dans la structuration de l'espace de la wilaya.

La wilaya de Médéa et vu sa position géographique au centre du nord algérien, constitue une liaison incontournable entre le Nord et le Sud par les pénétrantes RN01 et RN08 et entre l'Est et l'Ouest par les rocades RN40 des hauts plateaux, les axes RN18, RN62 au nord de la wilaya et de l'axe RN60A et la RN60<sup>10</sup>. Le réseau de route nationale constitue une longueur de 671, 17% du réseau routier total, elle dispose également d'un réseau de routes de wilaya de 873 Km soit 22% et 2448Km de chemins communaux soit 61%<sup>11</sup>.



Carte.02: Lignes du transport local par Bus au niveau de la wilaya de Médéa (2009)  
 Source: direction des travaux publics

L'analyse de l'armature urbaine de la wilaya de Médéa démontre une forte concentration des agglomérations urbaines les plus importantes, dotées en équipements, infrastructures et services sur ou près des plus grands axe routier à savoir la RN1 et RN18, ces routes nationales jouent un rôle primordial dans la promotion et la répartition spatiale des agglomérations. Ainsi, l'agglomération de Médéa se trouve à l'intersection de deux routes nationales, à savoir la RN1 et la RN18.

<sup>10</sup> [http://www.medeza-dz.com/arb/index.php?option=com\\_content&view=article&id=450&Itemid=163](http://www.medeza-dz.com/arb/index.php?option=com_content&view=article&id=450&Itemid=163)

<sup>11</sup> Revue: *Médéa Berceau de la civilisation et hymne à l'authenticité*. 2006. p.12.

La position stratégique qu'occupe la ville de Médéa à fait d'elle une zone de transit principale et un trait d'union entre le tell et le Sahara d'une part, et entre les hauts plateaux de l'Est et ceux de l'Ouest, d'autre part. Ceci grâce à l'important réseau de routes nationales dont la route nationale 18 joue un rôle principal.

#### **1-4- La route nationale 18 a l'échelle de la ville de Médéa:**

La route nationale 18, désignée actuellement «boulevard de l'ALN», dans sa partie qui traverse la partie centrale de la ville de Médéa. C'est une ancienne route construite en 1915 par le génie militaire, auparavant elle n'était formée que par de simples pistes dépourvu de tout aménagement, elle servait de support pour les déplacements des piétons, des bêtes, et des chariots.



Fig.51 : Vue sur la porte des arcades et la piste que constitue la route nationale 18 avant son aménagement, à l'époque coloniale  
Source: archives de la commune de Médéa

La route nationale 18 conserve toujours son ancien tracé, elle constitue l'armature centrale des quartiers, et l'une des principales artères de la ville, qui la traverse de l'Est à l'Ouest formant à ces extrémités deux points d'accès à la ville de Médéa.

A l'échelle de la ville, la route se présente comme un élément continu qui partage la ville en deux versants (le versant Nord et le versant Sud), sur cet axe en note la présence de plusieurs intersections qui le ponctue, formés par le rattachement de la voirie urbaine. L'ensemble du réseau routier en ville s'organise en système d'anneau qui rayonne à partir de cet axe majeur.

Cet élément connecteur est marqué par une forte concentration en activités, et en circulation, marquant ainsi le paysage de la ville. La route est inscrite dans le contexte des mutations accélérées que connaît l'espace urbain à l'heure actuelle, induit par les dynamiques d'interaction entre l'espace et la société.

La route présente parfois des dysfonctionnements en ville, face au parc automobile qui ne cesse de croître. Ainsi, si auparavant seul une centaine de véhicules empruntait cette route, aujourd'hui, peut-être des milliers qui la traversent quotidiennement, et en l'absence de la voie ferrée, elle est devenu un évitable couloir emprunté par les différents moyen de transport.

## **Conclusion**

La route nationale 18 est un axe structurant du territoire, considéré comme un héritage de l'époque coloniale voir même de l'époque romaine, marqué par la permanence de son tracé, a l'heure actuelle cet axe s'inscrit dans un espace qui subit des dynamiques de transformation.

Pour notre étude cette route parait un choix idéal qui pourra apporter des connaissances aux travaux de recherche sur la relation entre route et territoire, à travers la coévolution de l'ensemble (espace route/ la ville), et les dynamiques d'organisation spatiale des centralités le long de l'axe, support des transformations urbaine.

Notre travail va se porter uniquement sur l'étude de la route à l'échelle de la ville de Médéa, en vue de voir la manière dont se construit les interactions entre la route et la ville comme système spatial et produit d'une société.

## **Chapitre 2**

L'urbanisation dans la ville  
de Médéa: l'évolution d'un  
modèle linéaire bipolaire

## **Introduction:**

La connaissance historique du phénomène urbain permet de comprendre la forme urbaine actuelle dans ce qu'elle exprime dans son héritage historique, elle permet de réintégrer au sein de la ville tous les éléments de la connaissance du passé. Il s'agit donc de révéler les points fixes des transformations antérieures et de désigner les logiques profondément inscrites dans les territoires qui éclairent les enjeux des aménagements actuels.

Pour cela nous proposons une lecture historique qui se base sur l'étude conjointe de la tache urbaine et de la route. Nous chercherons à mettre en évidence les moments forts de l'histoire et leurs interprétations spatiales, nous tenterons de trouver dans l'occupation actuelle les traces et les conséquences de l'histoire, et la manière dont la route a organisé l'espace urbain.

Cette analyse morphologique prendra donc départ dans le passé de la ville, elle se basera sur les particularités du site naturel et son impact sur la forme et l'organisation de la ville. L'analyse doit être conjuguée aux différents modes d'occupation de l'espace régie par la planification urbain, une revue des différents instruments d'urbanisme qui ont servi à la production de l'espace est indispensable.

## **2-1- présentation de l'aire de référence (site et situation)**

### **2-1-1- situation géographique de la ville de Médéa**

#### ➤ **Territoriale:**

La commune de Médéa représente le chef-lieu de la wilaya, elle est située au nord de celle-ci, et à 90KM au Sud de la capitale Alger, en pleine zone montagneuse (900 - 1100 m) d'altitude sur un plateau inséré entre l'atlas Blidéen et le massif de Berrouaghia. Elle recouvre une superficie de 64 km<sup>2</sup> dont 55% sont des terres agraires ceinturant la totalité du périmètre urbain.

La commune est délimitée:

-Au Nord par la commune de Tamezguida et Hamdania.

-Au Sud par la commune de Tizi el mehdi.

-A L'Est par la commune de Ouzera.

A l'Ouest par la commune de Draa Smar.

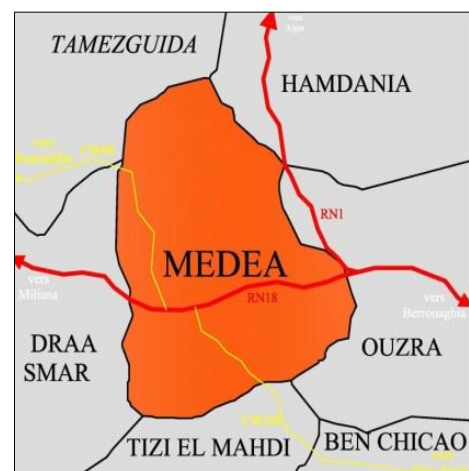


Fig.52: situation régionale de la commune de Médéa

Source:

Carte établie par l'auteur sur la base du fond de carte du PDAU 2007

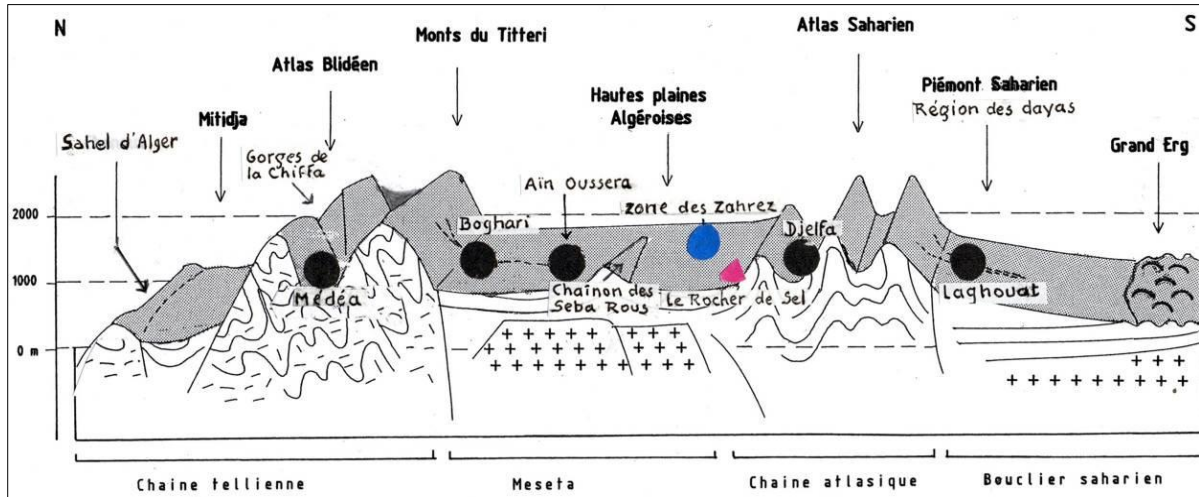


Fig.53: coupe longitudinale sur la partie centrale du pays

Source: [http://alger-roi.fr/Alger/titteri/textes/23\\_titteri\\_derniers\\_villages.htm](http://alger-roi.fr/Alger/titteri/textes/23_titteri_derniers_villages.htm)

### Accessibilité:

L'accès à la ville de Médéa se fait par :

- La RN1 un axe qui relie le Nord du pays au Sud.
- La RN 18 l'axe qui relie l'Est et l'Ouest du pays, elle relie la ville de Médéa à l'autoroute Est -Ouest en deux points: Khmis Miliana et Bouira
- Le chemin de wilaya CW8 qui joint l'autoroute Est –Ouest à Boumadfaa
- Le chemin de wilaya CW 238 de Médéa à Benchicao

La ville constitue un nœud de communication entre le Nord et le Sud et l'Est et l'ouest. Elle est un carrefour formé par deux routes nationales : La RN 1 et la RN18

### Présentation de la wilaya de Médéa:

La wilaya de Médéa est issue du découpage administratif de 1974 dans la 1<sup>ère</sup> moitié des années 70, par lequel elle s'est trouvée séparer de l'ancienne wilaya du Titterie<sup>1</sup>, elle fait partie des dix wilayas de la région Nord centre selon le découpage du SNAT, ces wilayas se répartissent par couronne comme suit<sup>2</sup>:

- Alger, Blida, Boumerdés, et Tipaza formant la première couronne.



Fig.54: Situation territoriale de la wilaya de Médéa

Source:

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/da/Algeria\\_26\\_Wilaya\\_locator\\_map-2009.svg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/da/Algeria_26_Wilaya_locator_map-2009.svg)

<sup>1</sup> Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, phase1, juin 1991, p. 65, UR

Le Titteri représentait un vaste territoire dont la superficie atteint 50mille Km<sup>2</sup>, et qui s'étendait au-delà de Médéa jusqu'à la limite de l'atlas Blidéen au Nord, et l'atlas Saharien au Sud, alors qu'à l'Ouest il arrivait jusqu'à Ksar Chelala, tandis qu'à l'Est, il se rencontrait avec la zone du Hodna. Revue: *Médéa Berceau de la civilisation et hymne à l'authenticité*. 2006. p.16.

<sup>2</sup> Plan d'aménagement de wilaya (PAW) de Médéa. p.25

- Bejaïa, Tizi Ouzou, Bouira, **Médéa**, Ain Defla, et Chlef donnant lieu à une deuxième couronne.

La wilaya de Médéa occupe la partie centrale de la deuxième couronne ce qui lui confère une position stratégique, faisant d'elle l'un des points d'ancrage et d'articulation entre Alger et son aire métropolitaine d'une part, et les régions des hauts plateaux Centre et Ouest. Administrativement, la wilaya est entourée, dans sa région, des wilayas de Blida au Nord, Bouira à l'Est et Ain Defla à l'Ouest. Dans les régions voisines il y a M'sila au Sud-Est, Djelfa au Sud et Tissemsilt au Sud-Ouest.

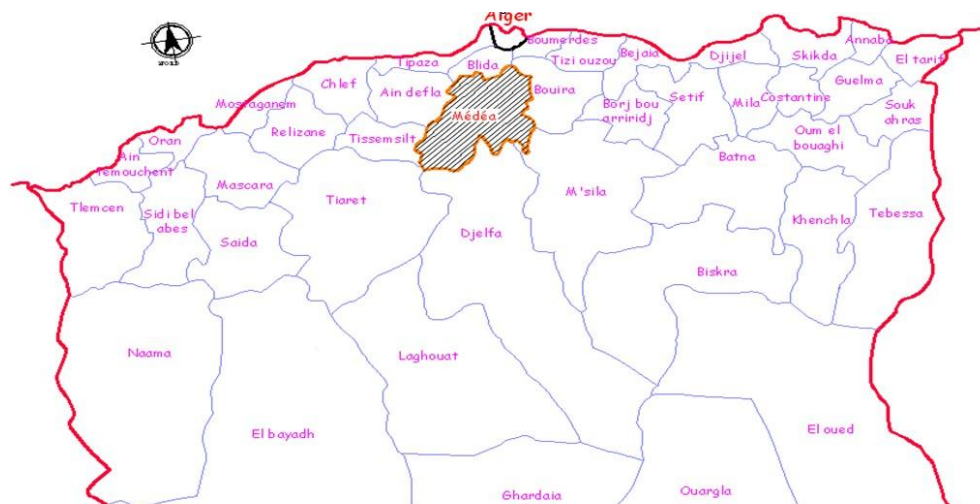


Fig.55: Situation géographique de la wilaya de Médéa

Source: Bouhalla .B, Azizi. A, Safar Bati. F, « analyse typo morphologique et lecture critique de la ville de Médéa », mémoire de fin d'étude, option: architecture et paysage, université de Blida, 2010.

De part cette situation, la wilaya commande l'accès aux régions des hauts plateaux et du Sud du pays à partir d'Alger, à travers les gorges de la Chiffa, seule voie naturelle de pénétration de l'Atlas central.

La wilaya de Médéa par sa position intermédiaire entre la capitale et la Mitidja au Nord et les principales grandes villes qui l'entoure au Sud, forme un sous-système urbain, dans lequel la ville de Médéa joue un rôle primordiale, par le mouvement de population et aussi par les potentialités économiques dont dispose sa région (agricole, industrielle, administratif ect...).

La commune urbaine de Médéa compte 141551 habitants (en début 2005) dont plus de 97.60% réside au chef-lieu répartis sur une superficie de 64Km<sup>2</sup>, soit une densité élevée de 2212 habitants au km<sup>2</sup>. Elle constitue un pôle d'attraction qui rayonne sur une grande partie de la wilaya, vu sa position stratégique et sa fonction en tant que ville administrative et de services, ainsi que la concentration des équipements et activités d'intérêt régional et même national.

## **2-1-2- Les composantes géomorphologiques : (site naturel)**

L'introduction des composantes géomorphologique détermine les éléments physiques invariants de la transformation de la ville, qui lui attribue l'image et la forme actuelle.

### ➤ **Le climat**

La commune de Médéa appartient à l'étage bioclimatique subhumide avec des hivers froids et des Etés chauds.

La pluviométrie est caractérisée par son intensité et son irrégularité avec une moyenne annuelle des précipitations de 800mm.

La moyenne des températures entre les mois les plus froids et les mois les plus chauds varie entre 6.45° et 24.6°<sup>3</sup>

### ➤ **Relief et pente**

Le plateau de Médéa est très accidenté, dont plus de 77% de son relief est supérieur à 12%, il est formé par une série de collines et de vallons et bordé par des corniches qui marquent la limite du plateau notamment au Nord. Donc le relief dans son ensemble est relativement accidenté, les altitudes varient du Nord vers le Sud dans un ordre décroissant, avec des pentes allant de 0% à +20%, répartis comme suit<sup>4</sup>:

- Pentés supérieures à 20%: on les trouve surtout au Nord de la commune (forets) au Sud et à l'Est sur une surface de 1798,40 ha
- Pentés de 12% à 20%: elles sont situées à l'Ouest, au Sud et au Nord-Ouest de l'A.C.L, sur une surface de 921,42 ha.
- Pentés de 8% à 12%: elles occupent le Nord et l'Est, sur une surface de 434,26 ha.
- Pentés de 0% à 8%: on les trouve surtout au niveau de l'A.C.L, au Nord-Ouest vers Draa Smar et à l'Est vers Ouzera avec une surface de 378,98ha.

### ➤ **Sismicité:**

La région de Médéa connaît des mouvements tectoniques plus ou moins fréquents et dont l'intensité fait que la région est classé en zone I (forte sismicité), modifier en 2003 suite à la révision du RPA après le séisme du 21 mai 2003 en zone 2B (moyenne sismicité).

### ➤ **Géotechnique:**

Généralement, le sol de la ville de Médéa et sa périphérie est formé par des roches sédimentaires : grés, marnes, argiles .

Pour les terrains argileux, ce sont des sols à propriétés variables et sont difficilement urbanisable notamment à l'Ouest de la ville, de même les secteurs marneux associés à l'argile sont classés défavorable, se localisant autour de Ain-D'Heb, Nord et Sud de la ville, au-delà de la crête Nord-Ouest, au Nord du chemin de fer entre Draa Smar et le chef-lieu et partiellement au Sud-Ouest du chef-lieu .

---

<sup>3</sup> Rapport finale d'aménagement et règlement d'urbanisme du PDAU 2007, URBAB Médéa, mars 2009, p.09

<sup>4</sup> Ibid. p.08



### **2-1-3- Situation économique; une ville à vocation administrative et de service**

Chef-lieu de la wilaya et ancienne agglomération, la ville de Médéa a depuis longtemps exercée le rôle de commandement de toute une région (Titteri). Actuellement, par sa taille et son niveau d'équipements et services exerce une forte attractivité sur tout le territoire de la wilaya. Son aire d'influence dépasse parfois les limites de la wilaya grâce aux quelques infrastructures et équipements dont elle dispose (le centre universitaire, la zone industrielle, etc...).

#### **Evolution démographique, une population en croissance continue**

L'estimation de la population confirme la tendance nationale constatée, où le taux d'accroissement est toujours à la baisse passant dans notre cas de 3% entre 1987 - 1998 à 2,30 entre 1998- 2008<sup>1</sup>. Malgré cette baisse la commune de Médéa reste la plus peuplée et celle qui enregistre un taux migratoire le plus élevé.

	1954	1966	1977	1987	1998	2008	2016
Pop	21341	37848	57828	85727	123498	144645	160016
Taux d'accroissement	/	4,9%	3,96%	3,9%	3,37%	2,30%	/

Tableau 03: Evolution de la population de la ville de Médéa entre 1954-2008

Source: différents recensements de la population par le RGPH in Rapport finale du PDAU 2007, Ibid. p.p.17-18

#### **Répartition de la population active par secteur d'activité économique:**

L'emploi dans la ville de Médéa se caractérise par une diversité des activités dans les différents secteurs économiques. Néanmoins le secteur tertiaire s'impose comme le plus important secteur d'activité en termes d'emploi. La majorité des emplois sont concentré dans le secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé humaine, de l'action social et du commerce.

En analysant les données recueillis chez les services publics concernés, nous remarquons que le secteur tertiaire a pris de l'ampleur et suscite autant d'intérêt chez la population occupée, le tableau qui suit présente la répartition de la population occupée par secteur d'activité de 1987 jusqu'à 2008.

<sup>1</sup>Plan d'aménagement de wilaya (PAW) de Médéa, p.p.154-155

	Secteur primaire		Secteur secondaire		Secteur tertiaire		Total
	nbr	%	nbr	%	nbr	%	
<b>1987</b>	972	4,93	7327	37,21	11393	57,86	19692
<b>1998</b>	663	3,22	8082	39,33	11800	57,43	20545
<b>2008</b>	805	2,95	11203	41,08	15308	56,04	27316

Tableau 04: La répartition de la population occupée par secteur d'activité entre 1987-2008

Source: différents recensements de la population par le RGPH in

اسكندر ابراهيم، « النمو العمراني لمدينة المدية، واقع وأفاق»، مذكرة ماجستير في الجغرافيا، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة-الجزائر-2011.ص81

Le secteur tertiaire représenté par les services et le commerce, occupe une place importante dans l'économie de la ville, ce qui lui confie sa vocation en tant que ville administrative et de services, elle présente des équipements et des activités d'intérêt régional et national, rayonnant sur une grande partie de la wilaya. Contrairement au secteur primaire qui connaît constamment une baisse et moins d'attraction, le secteur secondaire quant à lui il enregistre une nette amélioration par rapport aux années précédentes soutenu par l'une des plus grandes unités de production pharmaceutique d'Algérie (SAIDAL-Antibiotical).

## **2-2- la route nationale 18 comme corridor historique d'urbanisation du territoire de la ville de Médéa (lecture diachronique)**

La ville est définie comme étant l'expression diachronique de la civilisation du peuple qui l'habite. Elle s'adapte aux transformations du mode de vie et du dynamisme social, elle passe pour être le dépositaire de l'histoire du peuple. Médéa n'échappe pas au fait d'être le signe d'un rapport direct et indirect entre l'homme et la société tout au long de l'histoire comprenant le passé, le présent, et le futur.

### **2-2-1-Processus de structuration du territoire de la ville:**

La ville de Médéa est structurée par les parcours originels suivants :

- parcours de crête principale
- parcours de crête secondaire (MEDEA vers NADHOR)
- parcours de contre crête qui est la route nationale (RN18)
- parcours de fond de vallée qui est la route nationale (RN1)

### **2-2-2- Restitution du processus historique de formation et de transformation de la ville:**

A l'image des villes du bassin méditerranéen, Médéa a vu sur son site la présence de plusieurs civilisations. Chacune de ses périodes a apporté sa contribution au développement du site urbain. L'image actuelle est donc la superposition des différentes interventions de chaque civilisation. L'analyse historique vise à faire ressortir le processus de développement de la tâche urbaine.

<b>La ville précoloniale</b>	<b>La ville coloniale</b>	<b>La ville post coloniale</b>
-Epoque romaine  -Epoque arabo-musulmanes (650-1155)  -Epoque ottomane (1500- 1830)	<p style="text-align: center;"><b><u>La ville intramuros</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1<sup>ère</sup> proposition : plan d'aménagement 1843</li> <li>- 2<sup>ème</sup> proposition : plan d'alignement 1844</li> <li>- 3<sup>ème</sup> proposition : plan d'alignement 1845</li> </ul> <p><u>Les additions:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1<sup>ère</sup> addition : 1837-1857</li> <li>- 2<sup>ème</sup> addition : franchissement des limites de l'ancien noyau 1857- 1867</li> <li>- 3<sup>ème</sup> addition : 1867-1915.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2<sup>ème</sup> extension : 1962- 1973</li> <li>- 3<sup>ème</sup> extension : 1973- 1981</li> <li>- 4<sup>ème</sup> extension : 1981- 1997</li> <li>- 5<sup>ème</sup> extension : 1997- 2012</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b><u>Extension extramuros</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1<sup>ère</sup> extension : franchissement des limites de la ville européenne 1915- 1962</li> </ul>	

### 2-2-2-1- Epoque précoloniale (période de formation)

La période qui va de l'antiquité jusqu'à l'arrivée des ottomanes est pauvre en informations, donc nous ne pouvons pas décrire la nature des établissements humains, mais les quelques traces peuvent nous renseignés sur un bon nombre d'éléments des villes qui existaient.

Médéa est l'une des bourgades les plus anciennes d'Algérie que les berbères aient fondées connu sous l'appellation d'ALFARA. Les historiens comme IBN KHALDOUN, EL BAKRI, EL ASSAD, BERRUGGER et EL GHARNATI sont unanime: la ville est une fondation antérieure à la colonisation romaine (IIème siècle avant JC)<sup>2</sup>.

#### a) L'époque romaine

Médéa selon M. Marc-Carly, serait l'ancienne station romaine de Medix ou ad Médias, ainsi appelée parce qu'elle était à égale distance de TIRINADI (Berrouaghia) et de SUFASAR (Amoura). Ad Medias (à mi-chemin en latin) serait le nom d'un gîte d'étape romain sur la voie de la Maurétanie Césarienne reliant la capitale Caesarea (Cherchell) à la colonia d'AUZIA (Aumale)<sup>3</sup>.

Une borne militaire trouvée à 1500 mètres de MOZAIA- LES MINES, à 13500 mètres, au Nord-Ouest de Médéa<sup>4</sup>, on distingue aussi aux environs de Lodi, des tracés de la voie romaine qui viennent de MOUZAIA VILLE vers LAMBDIYA (MEDEA). Cette voie se poursuivait au S.E vers la ville voisine de Berrouaghia, on peut admettre aussi l'existence d'une voie au Sud entre LAMBDA et BOGHARI sur le chemin de HAOUARA.

Les différentes relations des voies de communication entre les différents pôles romains comme Tipaza- Cherchel- Alger- Berrouaghia- Sour El Ghozlane et Boghar nous laisse pensé que le tracé des rues principales de cette ville et bien établi selon "le Cardo" relation

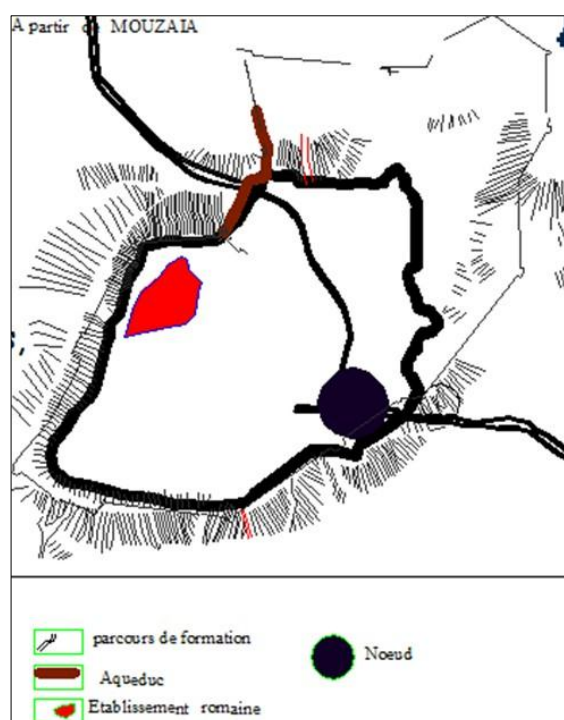


Fig.56: Carte de la ville de Médéa à l'époque romaine

Source: , Ali Titouche, « régénération du quartier Youcef-Porte du Nador», mémoire de magister, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme (EPAU) Alger, 2002.

<sup>2</sup> Plan d'occupation des sols (POSn°21) "ancienne ville", phase1, Dec 1997, p. 19, URBAB Médéa

<sup>3</sup> Roger Latapie, "La sainte Médéa, ville de l'abondance", disponible à l'adresse: <http://www.piedsnoirs-aujourd'hui.com/medea.html> consulté le 14/082014

<sup>4</sup> Loc. cit.

Nord Sud c'est l'axe du monde, " le Documanus" relation Est Ouest c'est la course du soleil<sup>5</sup>.

Donc on peut conclure par ces tracés que Médéa est l'une des escales les plus importantes des sites romains, un site qui a été choisi par les géomètres vu:

- L'aspect défensif que présente la topographie des abords du site
- L'abondance en eau grâce à la présence d'oueds et de sources
- L'existence de sources naturelles forestières et de matières premières.

### **b) L'époque arabo-musulmane (650-1155)**

Pendant cette phase, la ville a connu sa récupération au milieu du Xème siècle (entre 1155-1156) sous le règne du Sultan Youssef Ben Tachfine qui aurait reconstruit l'aqueduc. A partir de 1303 les Mérinides sous l'égide d'Abouyahia, construit la Citadelle antécédente à la construction de la fortification.

### **c) L'époque ottomane 1500-1830**

On se réfère au rapport du corps expéditionnaire français dirigé par le général Clauzel qui a pénétré le 22 novembre 1830. Il décrit la ville comme un ensemble très compacte et homogène de constructions inscrites à l'intérieur d'une enceinte comportant 5 portes d'entrée (**Bab Lakouas, Bab Sidi Sahraoui, Bab El Berkani (des jardins), Bab El Ghort (Ennadour), Bab Dzair**).

La ville possède 04 mosquées :

Mosquée "Lahmar" - mosquée "malikit"- mosquée "Hanafi" - mosquée de la caserne.

- La partie dominante et surélevée est réservée à la demeure du Dey

-La structure de voirie est assez importante et développée reliant les parties de la ville présentant plusieurs impasses<sup>6</sup>on distingue trois voies principales traversant la ville dans toute sa longueur, l'une de la place du marché vers la citadelle, l'autre du marché vers Bab Lakouas et une dernière toujours de la place du marché vers Bab Sidi Sahraoui, toute les autres rues aboutissent sur cette place du marché longue et étroite.

Le marché représente donc la première centralité commerciale turque, localisé juste en périphérie de la ville du côté de la porte des jardins.



Fig.57 : Vue d'ensemble du tissu turc  
Source: archives de la commune de Médéa

<sup>5</sup> Plan d'occupation des sols (POSn°21), op.cit. pp 19-20,

<sup>6</sup> ibid, p. 22

# La ville à l'époque ottomane 1500-1830



Bab Lakouas



porte de la citadelle



Bab Dzair

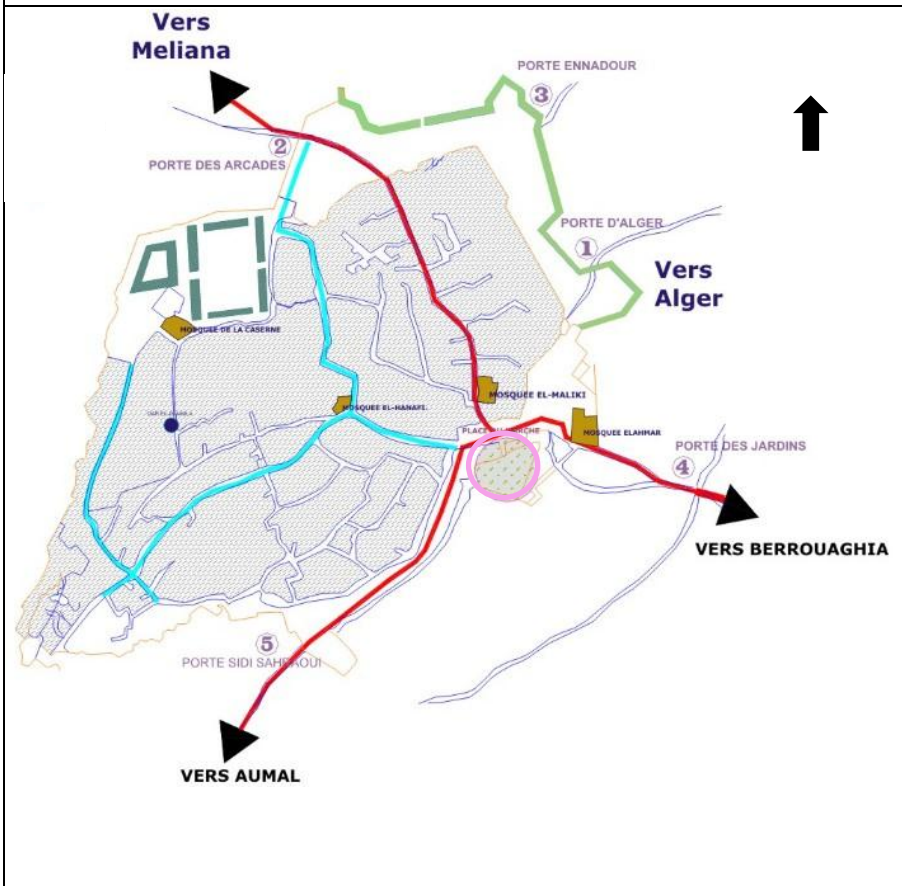


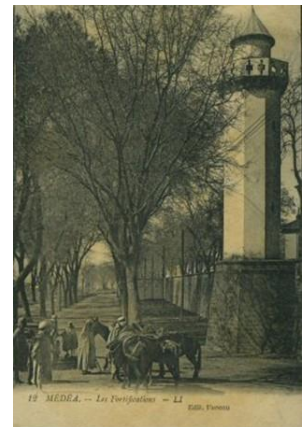
Fig.58: la ville de Médéa à l'époque turque

Source: ouhalla .B, Azizi, A, Safar Bati, F, ibid.

- |                   |              |            |                   |
|-------------------|--------------|------------|-------------------|
| LA VILLE OTTOMANE | L'ENCEINTE   | MARCHÉ     | LE PARCOUR ROMAIN |
| LA CASERNE        | LES MOSQUEES | LES PORTES | VOIE DE DESERTE   |
|                   |              |            | DAR EL-DJAMILA    |



mosquée El-Maliki



mosquée Lahmar



Bab Sidi Sahraou



mosquée Hanafi



Bab El Barkani (des jardins)

Source des photos: archives de la commune de Médéa.

## 2-2-2-2- Epoque coloniale (la ville intra-muros)

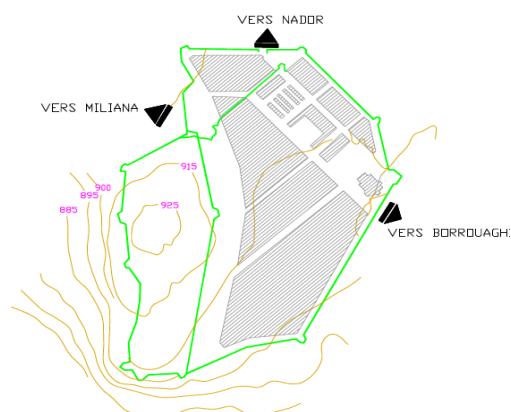
L'administration coloniale et les camps militaires ont choisi l'emplacement convenant par priorité aux impératifs stratégiques de la conquête française du Titteri, l'armée française devait souvent se replier sur la Mitidja après avoir abandonnée des places fortes. 10ans après la prise d'Alger, Médéa allait être reprise par l'émir Abdelkader, mais quelque mois après l'armée française reprenait la ville après de dures batailles dans le col de Mozaia.

Trois moments importants ont marqué la politique coloniale dans le développement des projets de transformation de la ville: 1) la reconstitution de la ville sur elle-même 2) le franchissement des limites du noyau ancien. 3) le franchissement des limites de la ville coloniales

### a) propositions d'aménagement

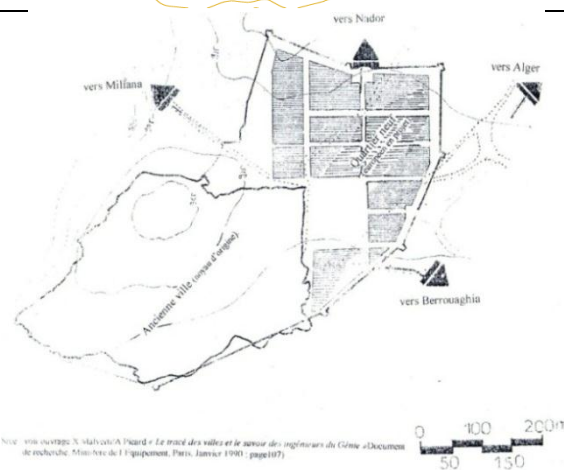
#### - plan d'alignement de 1843:

Ce plan propose l'occupation des lieux stratégique de la ville par l'armée française à savoir la citadelle, ainsi que des travaux de percement sur le tissu existant, et le redressement des façades coloniale au niveau de la citadelle



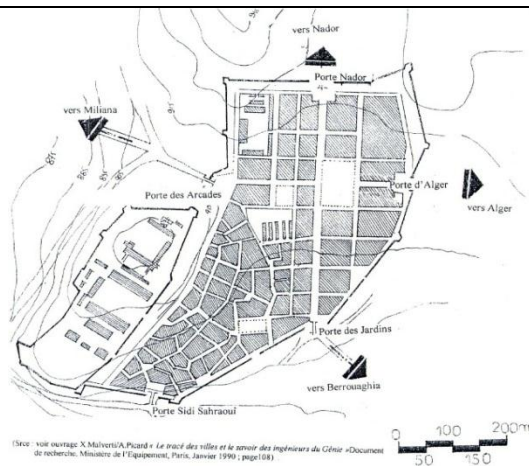
#### - plan d'alignement de 1844:

Franchissement des limites de l'ancienne ville.



#### - plan d'alignement de 1845:

Ce plan montre la structure presque parfaite entre les deux villes. Une place d'arme a été régularisée au centre.



Source des cartes: ouvrage X.Malverti/ A.Picard «Le tracé des villes et le savoir des ingénieurs du Génie» document de recherche, ministère de l'Equipement, Paris, janvier 1990, in Ali Titouche, ibid, p.p. 120-121-123

## La ville coloniale

### La ville intramuros

#### b) les additions:

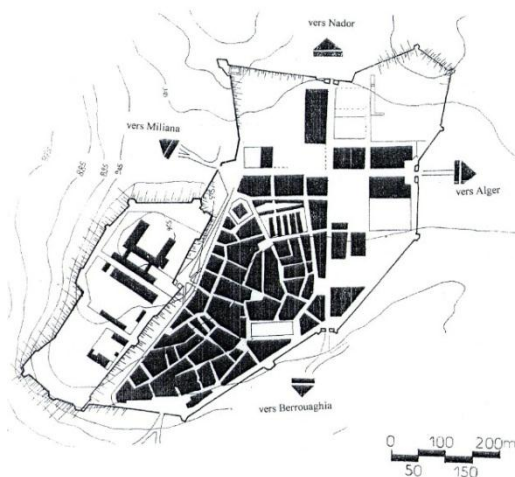
##### - 1<sup>ère</sup> addition : 1840- 1857:

Ce plan présente la transformation du Nord de la ville en citadelle et la division de la ville ancienne en trois quartiers, le quartier indigènes ou les ventes entre européens et arabes sont interdites, le quartier européen proposé par les indigènes qui acceptait de s'intégrer, et un autre quartier européen regroupant les équipements public et l'église.



##### - 2<sup>ème</sup> addition : franchissement des limites de l'ancien noyau 1857- 1867:

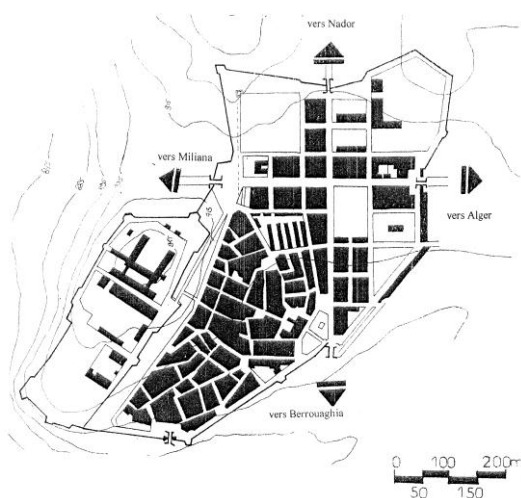
Création d'un quartier européen neuf en continuité avec l'ancienne ville.



##### - 3<sup>ème</sup> addition : 1867- 1915: (période de densification)

La naissance de la cité européenne "quartier Yousefi" basée sur une trame régulière orthogonale, un plan en damier composé de deux axes principaux: Axe Nord-Sud sur deux points d'appuis (la porte Nador et la porte du jardin), Axe Est-Ouest sur deux points (la porte des arcades et la porte d'Alger) au croisement des deux axes se trouve la place entourée de la trilogie (l'église- la mairie- la poste).

La géométrie utilisée fait directement références aux plans idéaux de la renaissance, les ingénieurs font appel aux règles strictes de la régularité et la symétrie.



Source des cartes ; ouvrage X.Malverti/ A.Picard «Le tracé des villes et le savoir des ingénieurs du Génie» document de recherche, ministère de l'Equipement, Paris, janvier 1990, in Ali Titouche, op.cit. p.p. 127-131-132



Parallèlement aux travaux entrepris dans la ville de Médéa, le génie militaire était occupée par d'autre travaux civil: la route nationale 18 (RN18), et la réalisation des villages de colonisation autour de la ville (Lodi et Damiette)<sup>1</sup>, parmi les 42 colonies agricoles créés en Algérie en 1848<sup>2</sup>.

La fonction agricole qui était le principal objectif des colons, a donc entraîné l'apparition de deux villages de colonisations: Damiette à l'Est et Lodi à l'Ouest en équidistance de 3km environ du centre-ville avec deux axes de communication: la RN18, et la voie ferrée. Ces villages ont la même organisation que les villes coloniales (un plan en damier, à l'intersection des 2 axes majeurs se trouve la place entourée par les édifices publics).

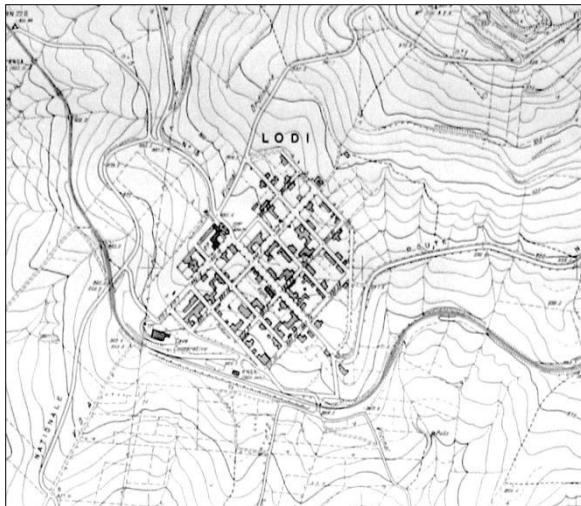


Fig.59 : Le village colonial de Lodi en 1960

Source: Les archives de la commune de Médéa

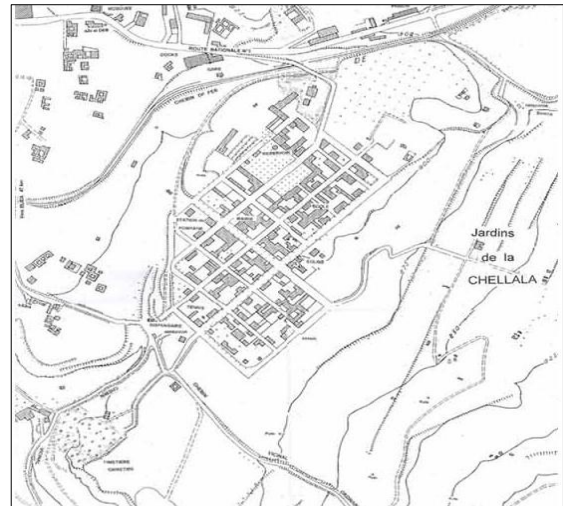


Fig.60: Le village colonial de Damiette en 1960

Source: les archives de la commune de Médéa

On conclusion, cette phase illustre bien le stade de la saturation et d'achèvement final de la structure urbaine intra-muros. Le fragment du tissu européen et le noyau d'origine restructuré de la Casbah se trouve bloquer par des enceintes et quartiers militaires, le tissu urbain a atteint ces limites. Cette phase marque donc le début de la période de saturation du développement de la ville, et de l'assiette morphologique à l'intérieur de ces limites naturelles et artificielles.

<sup>1</sup> Lodi: Son nom arabe, Draa- Esmar, la «Colline-des-Joncs», appelée Lodi en hommage à la bataille du pont du même nom en Lombardie, en 1796 qui avait permis au général Bonaparte de percer les lignes autrichiennes et d'entrer victorieux dans Milan. Nathalie Funès, " *Le camp de Lodi*", ed stock, paris, 2012, p.10.

Damiette: il doit son nom à une victoire de Saint Louis en Egypte en 1249. Association les enfants de Médéa et du Titteri Disponible à l'adresse: [http://www.titteri.org/v\\_damiette.htm](http://www.titteri.org/v_damiette.htm)

<sup>2</sup>Historique Damiette, ville, disponible à l'adresse: [http://encyclopedie-afn.org/Historique\\_Damiette\\_-\\_Ville](http://encyclopedie-afn.org/Historique_Damiette_-_Ville), modifier le 3 septembre 2009, consulté le 01/10/2014.

## 1<sup>ère</sup> extension 1915- 1962 : franchissement des limites de la ville européenne

Cette période est caractérisée par la première extension extra-muros. L'extension s'est faite par le franchissement de l'enceinte après la destruction de celle-ci du côté Est et le côté nord, et le placement d'une façade afin d'articuler le tissu existant avec les nouvelles constructions intra-muros, remarque que la partie Nord de l'enceinte n'a pas été détruite. C'est le moment où il n'y a plus un dedans et un dehors, mais un centre et une périphérie.



Fig.61 : Le groupe scolaire Beldgebes  
Source: archives de la commune de Médéa

L'affectation des terrains est dominée par les équipements publics urbains (groupe scolaire Beldgebes, des administrations), alterné par les bâtiments des grands ensembles (H.L.M initiés dans le cadre du plan de Constantine).

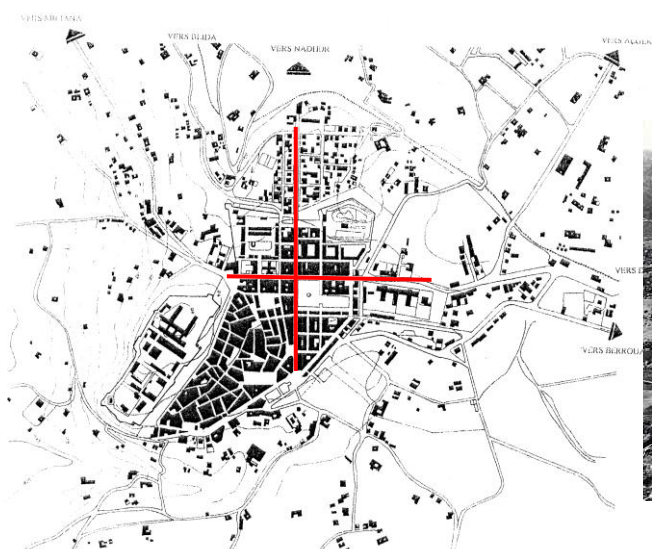


Fig.62: la ville coloniale (extension extra-muros): 1915-1962  
Source: Ali Titouche, op.cit. p.137

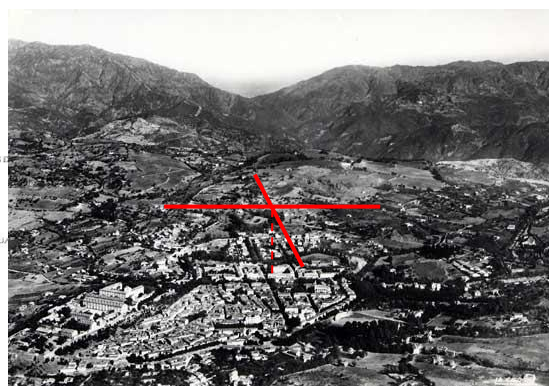


Fig.63: Vue aérienne sur la ville de Médéa  
Source: archives de la commune de Médéa

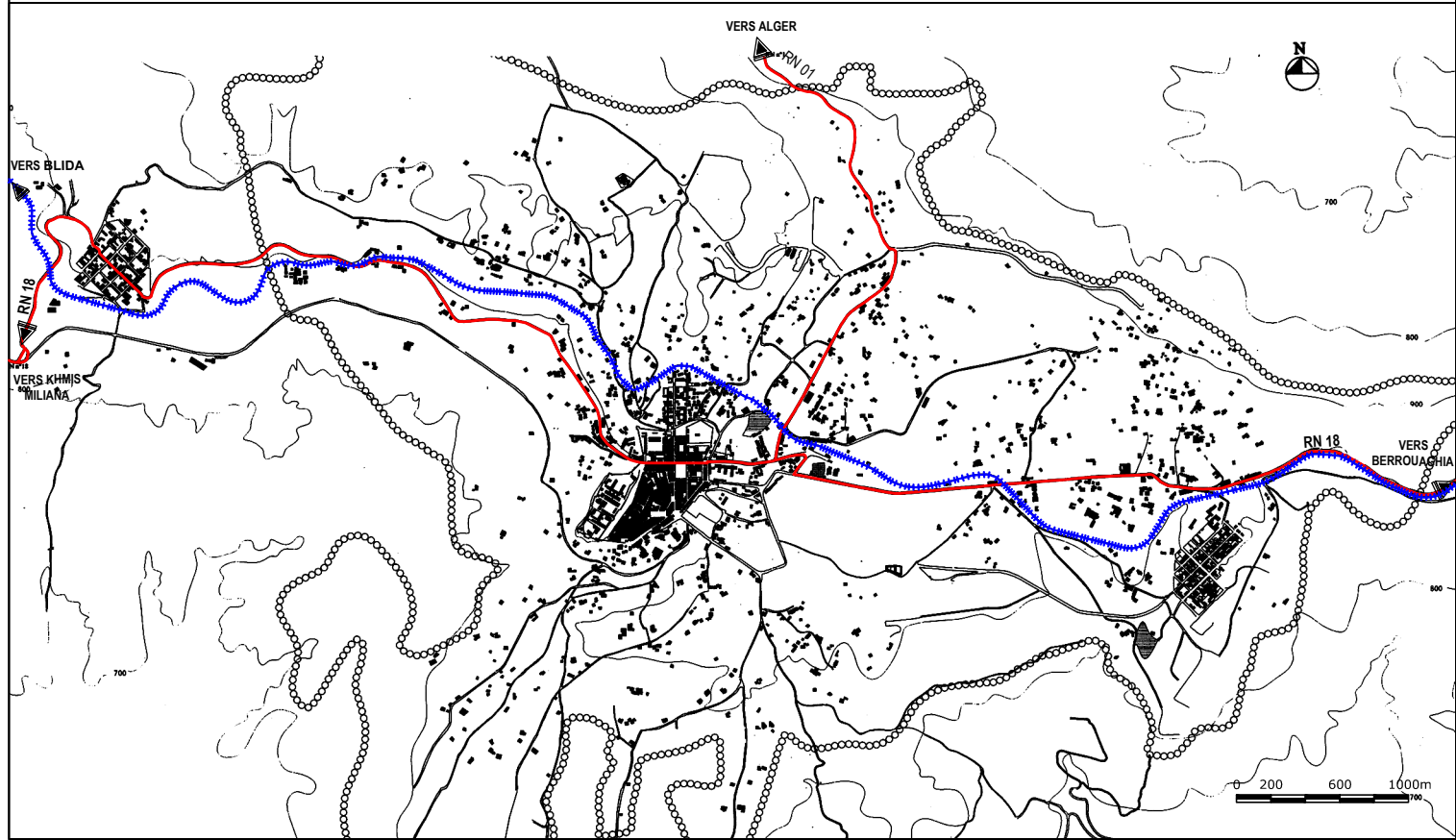
La première extension extra-muros s'est faite vers l'Est, vers les terrains les plus accessibles présentant une faible pente, suivant l'axe ordonnateur Est/Ouest (RN18). Les larges axes routiers ont permis l'éclatement de l'urbanisation hors des limites et la naissance de la cité Nadhor à l'extérieur du rempart au Nord suivant un axe de symétrie qui est le prolongement de l'axe Nord/Sud, l'extension a été limitée au Nord par la ligne du chemin de fer (barrière de croissance).

On assiste à deux formes de développement urbain extra-muros<sup>3</sup>:

- La première forme de croissance continue au Nord du quartier Youcefi le long de l'axe transversal structurant la ville.
- La deuxième forme de croissance urbaine fragmentaire à l'est/ Ouest et au Sud-Est, a été ordonnée exclusivement par les parcours de développement urbain territoriaux.

<sup>3</sup> Ali Titouche, *ibid.* p.137

1<sup>2</sup> t g'GZ VGP UKP '2(1915- 1962)



Ck'g'f g't<sup>2</sup> k' t gpeg

Restitution du processus historique de formation et de transformation de la xlm'f g'O<sup>2</sup>f gc

La ville coloniale

N<sup>2</sup>i gpf g

-  la limite urbaine
-  Route nationale
-  'Ne'xqlg'lg t<sup>2</sup> g

Ref : D'ap'cine 'D' C'f'ER' U'ek' D'x'WH' 'D' 'p'et' q'q' t'p'o' m'ap'hol'og'ic' et l'ect'ur' c'rit'ic'ue' de' la' v'ill' de' O'f'F'c'h' - 'D' 'o' q'q'g'g' h'p' T' p'w'f' g' 'g'p' s'k'p'-'l'c'et'j' k'og'w'e'g' g'f' c' l'uc' i'g' 'w'p'k'g'ub' T' g' D'ak' c' '42320' 0'3

### 2-2-2-3- Epoque post coloniale: (la ville extra-muros)

#### a) 2<sup>ème</sup> extension : 1962- 1973:

Nous assistons dans cette phase du développement urbanistique de la ville à un ralentissement général qui est dû à un événement important dans l'histoire politique du pays, celui de son accès à l'indépendance. Elle coïncide avec le moment de la réorganisation et le redémarrage du fonctionnement général du pays. Une diminution est à constater en matière de réalisation de projet d'habitat et d'équipement. Les quelques projets réalisés correspondent à la reprise des chantiers initiés dans le cadre du «plan de Constantine» (tel que

l'hôpital civil et le siège de la préfecture). Par contre, on note toujours dans la périphérie la formation d'habitat individuel, le long des voies de communications. Ainsi nous assistons à une nouvelle dualité fonctionnelle et morphologique entre le centre de la ville (partie intra-muros) et la périphérie récente (partie extra-muros). Cette différenciation entre les deux (02) entités urbaines s'annonce sur deux niveaux<sup>1</sup>:

- La partie centrale de la ville comprenant la zone intra-muros concentre l'ensemble des activités urbaines de consommation, d'échange et de service, contenues dans le tissu urbain homogène. Elle est structurée par des espaces publics de relation urbaine et territoriale.
- La partie périphérique récente, comprenant la zone extra-muros dominée par l'habitat individuel, s'érige dans une forme éclatée le long des voies de communication. On note aussi la présence de quelques équipements qui commencent à constituer une nouvelle centralité en formation.



Fig.64: Construction de l'hôpital civil de Médéa dans le cadre du plan de Constantine

Source: archives de la commune de Médéa

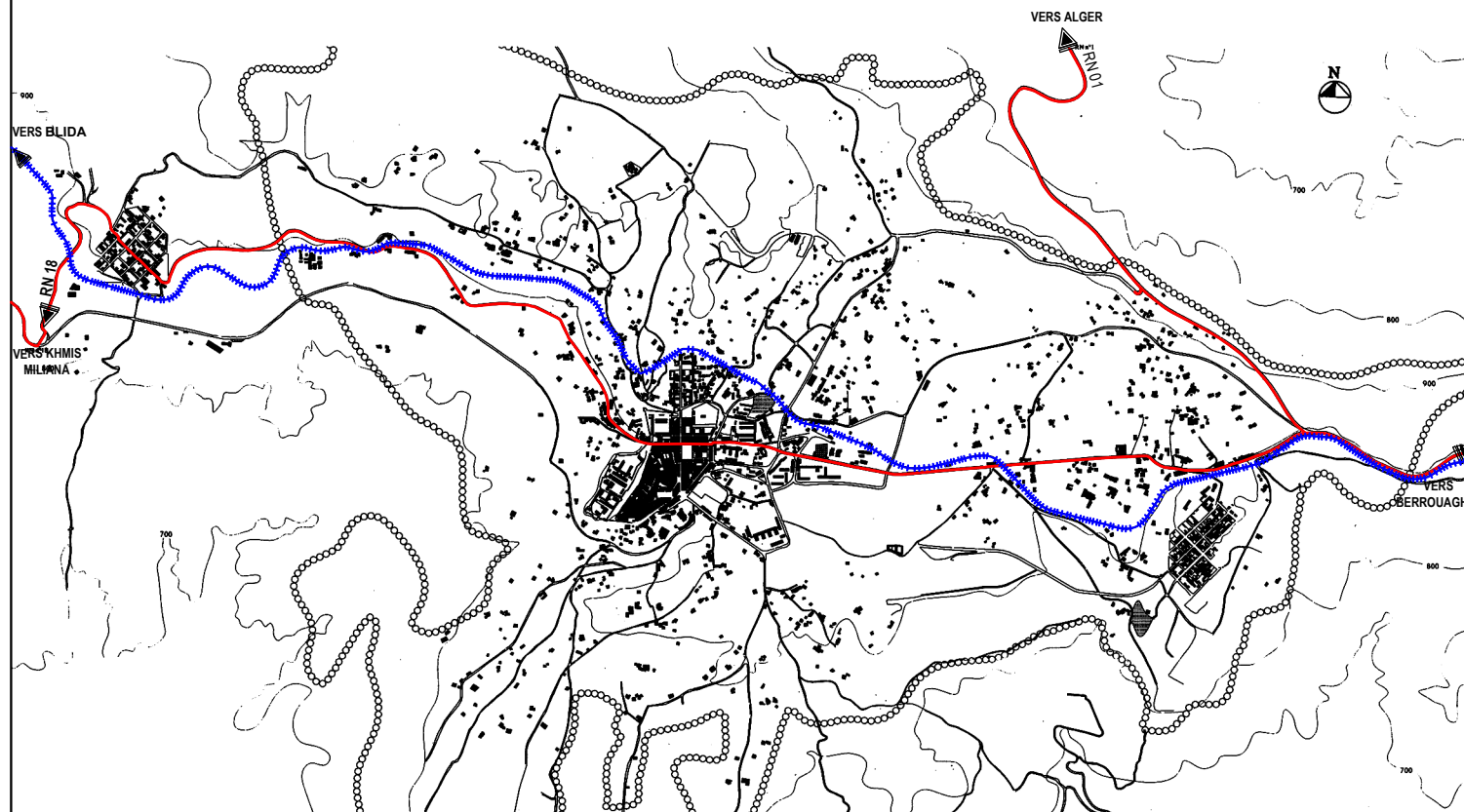


Fig.65: Le siège de la préfecture, actuellement Lycée Fekhar

Source: archives de la commune de Médéa

<sup>1</sup> Ali Titouche, op.cit. p.140

4<sup>o</sup> g'GZVGP UKQP 'z(1962- 1973)






Ck'f' g't<sup>2</sup> k' t' gpeg

Restitution du processus historique de formation et de transformation de la xlm'f' g'O<sup>2</sup> f' gc

Epoque post colonial

N<sup>2</sup> i' gpf g

-  la limite urbaine
-  Route nationale
-  'Ne'xqlg'igt t<sup>2</sup> g

Ref : D'wq' cne' D' C' T' R' C' U' e' r' t' D' S' W' H' U' C' p' e' r' t' q' e'  
 t' y' p' o' m' o' r' p' h' o' l' o' g' i' q' u' e' e' t' l' e' c' t' u' r' e' c' r' i' t' i' q' u' e' d' e' l' a' v' i' l' l' e' d' e'  
 O' F' F' e' l' - '5' 'o' q' a' g' e' g' h' o' T' P' w' f' g' 'g' r' s' k' p' - 'c' e' j' k' a' w' e' r' g'  
 g' e' t' c' i' u' c' i' g' 'w' p' k' s' u' b' T' g' D' a' f' c' '42320' 0' 5'

### **b) 3<sup>ème</sup> extension : 1973- 1981:**

Cette période a été marquée par la reprise du développement national urbain lié aux programmes spéciaux et aux plans quadriennaux. Nous assistons à la mise en place d'une planification urbaine dans l'élaboration des premiers plans de développement (PUD 1984). Elle se définit dans un programme de Z.H.U.N (zone d'habitat urbain nouvelle) dans la partie Nord-Est dite Theniet-Lahdjar, le long de la route reliant Médéa à Alger. La tendance forte d'urbanisation des coteaux Nord-Est, à la limite de la ligne de crête constituant le parcours de liaison de Médéa vers Alger sur la RN n°1, confirme l'image de la formation de la nouvelle périphérie de la ville. Elle vient de gagner définitivement les limites extrêmes physiques, naturelles et administratives de la commune de Médéa. Le processus d'urbanisation par addition successive de projet autonomes et la difficulté géomorphologique du site ont accentué davantage la forme éclatée du bâti. Les réseaux de voies de communications constituent le seul lien entre ces différentes nouvelles formations des quartiers périphériques.

Cette croissance urbaine fragmentaire, qui a consommé en totalité l'espace physique du territoire de la commune, a été régie par l'axe moteur du développement urbain et territorial menant vers Alger. L'accélération du développement dans cette forme de croissance discontinue et multidirectionnelle, selon la hiérarchie des parcours territoriaux et urbains, a participé définitivement à l'explosion de la structure urbaine. La présence d'une dominante



Fig.66: Vue actuelle sur la Z.H.U.N de Thniet Lahdjar; un ensemble représente une addition de projet autonome

Source: les archives de la commune de Médéa

d'espaces vides interstitiels entre les réalisations des différents programmes d'additions sur l'assiette urbaine périphérique, pose avec acuité la problématique de la maîtrise de consommation du sol foncier dans la transformation de la forme physique de la ville.



### **c) 4<sup>ème</sup> extension : 1981- 1997: (faire la ville sur la ville)**

Cette période coïncide avec la saturation du périmètre urbain existant qui a atteint les barrières géomorphologique du site. La mise en place de nouveaux instruments d'urbanisme à partir de 1990 (PDAU/POS) ont réorienté le débat urbanistique sur l'exploitation en priorité des ressources déjà existantes à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. La récupération des différentes poches ou vides urbain engendré par les fragments de croissance urbaine éclatée, à constituer une nouvelle alternative d'urbanisation. Ces nouvelles assiettes foncières de taille moyenne correspondaient à la diminution des réalisations des programmes d'habitat due à la raréfaction des ressources financières du pays. Malgré la réduction de la taille de projets, la typologie du bâtiment isolé est restée immuable. Le mode d'occupation des vides a constitué un simple remplissage sans aucune cohérence de formation d'un tissu urbain homogène. Les voies de communications restent l'unique réseau stable de l'organisation et la distribution des activités urbaines.



Fig.67: Vue d'ensemble sur le quartier du 24 février, le siège de l'APC, siège des impôts et l'ex gare routière

Source: les archives de la commune de Médéa

L'absence d'identité urbaine dans la formation de cette nouvelle périphérie est le résultat du mode de juxtaposition des projets les uns par rapport aux autres sans aucune logique de continuité morphologique ou architecturale. Par contre, nous assistons à un nouveau phénomène urbain de déplacement des activités urbaines centrales (administratives et de services) vers le quartier périphérique nord/Est de Theniet Lahdjar le long des parcours de développement territorial. La disposition éclatée des équipements urbains (Mairie, hôtel des finances, cour de justice, gare routière, équipements scolaires, centre d'affaire) sur des terrains enchevêtrés n'a pas engendré la construction d'espaces publics majeurs, ni de nœuds urbains structurant, cette crise de gestion de la transformation de la ville est le fruit d'une absence d'un plan unitaire de contrôle morphologique de transformation de la ville<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ali Titouche, op.cit. p.143



### **c) 5<sup>ème</sup> extension : 1997- 2012 (faire la ville hors la ville)**

L'urbanisation effectuée depuis l'indépendance à ce jour a été souvent caractérisée par l'urgence et l'absence de stratégie organisationnelle de l'espace. Ce qui a provoqué une saturation du périmètre urbain, infligé par une augmentation de la population passant de 123498 habitants en 1998 à 144645 habitants en 2008<sup>1</sup>, ainsi que la multiplication des acteurs intervenant dans la production urbaine (bureaux d'étude- agences foncières- promoteur immobiliers...) ce qui a facilité la consommation de l'espace.

La majorité des terrains destinés à l'extension de la ville sont des propriétés privées, l'indisponibilité des terrains a mis la ville dans l'impasse. Cette absence de réserves foncières a été un handicap pour l'évolution et le développement. La solution étant alors de reporter sa croissance ailleurs au détriment des terres agricoles.

La saturation du tissu urbain a donc conduit la ville à se développer hors de ces limites administratives, le développement a été orienté vers les terrains situés au Nord et à l'Est de la ville, tout en intégrant les zones de Rezarza, Cherachria, et Benie Atteli du côté Nord- Ouest, et de Sidi Amer à Haouch Bey Zid du côté Nord-Est, dans le nouveau périmètre urbain.

Cette période correspond également à la révision du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, et l'apparition du nouveau pôle urbain à l'Est de la ville le long de l'axe de développement Est- Ouest (RN18), ce qui accentue la linéarité formelle de la

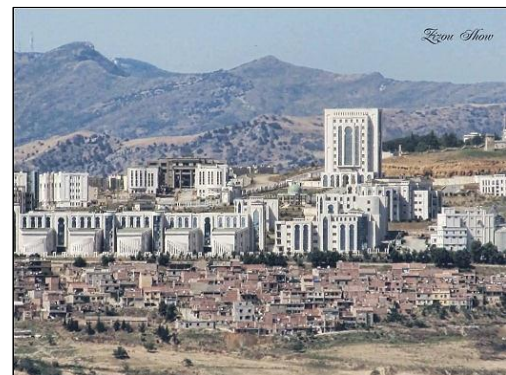


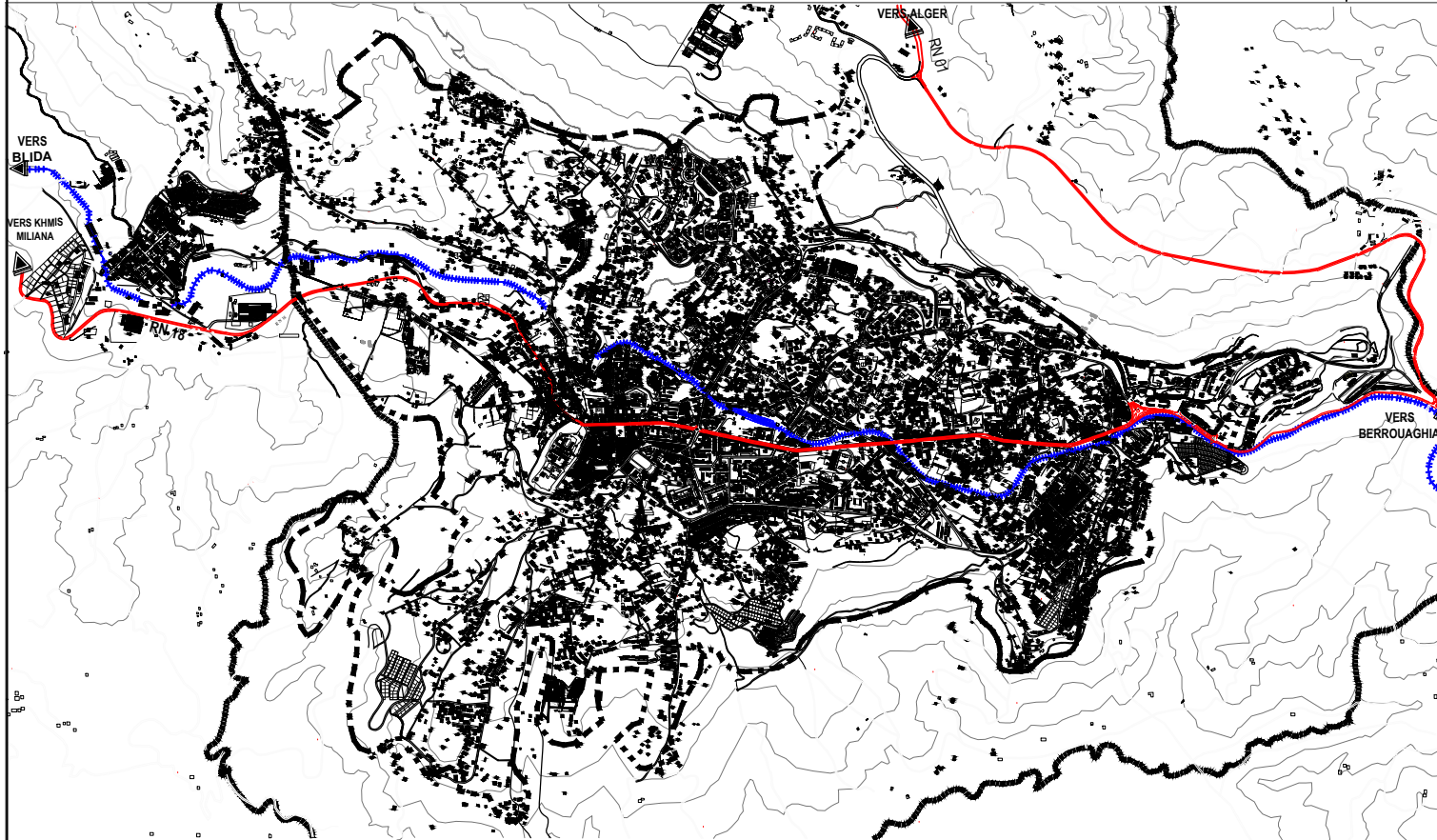
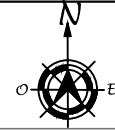
Fig.68: le pôle urbain une nouvelle  
emergence architecturale et urbaine  
Source: [www.panoramio.com/photo/95089970](http://www.panoramio.com/photo/95089970)

ville, cette nouvelle zone urbaine accueille un nombre considérable de projet d'habitat, en plus d'une multitude d'équipements publics administratifs, éducatifs, sportifs et culturels.

Pour le site déjà urbanisé, la reconquête des poches vides engendrées par l'urbanisation fragmentaire s'est poursuivie, conjugué par des opérations de restructuration des espaces libres délaissés par l'urbanisation fragmentaire, et ceux des différentes ZHUN construites dans la période précédente, on note aussi des travaux de rénovations qui ont touché certaine partie de la ville à savoir la cité Gros Gens.

<sup>1</sup> Rapport finale du PDAU 2007, op.cit. p.17

7<sup>2</sup>o g'GZVGP UKQP '2(1997- 2012)



Ck'g'f g't<sup>2</sup> k' t'gpeg

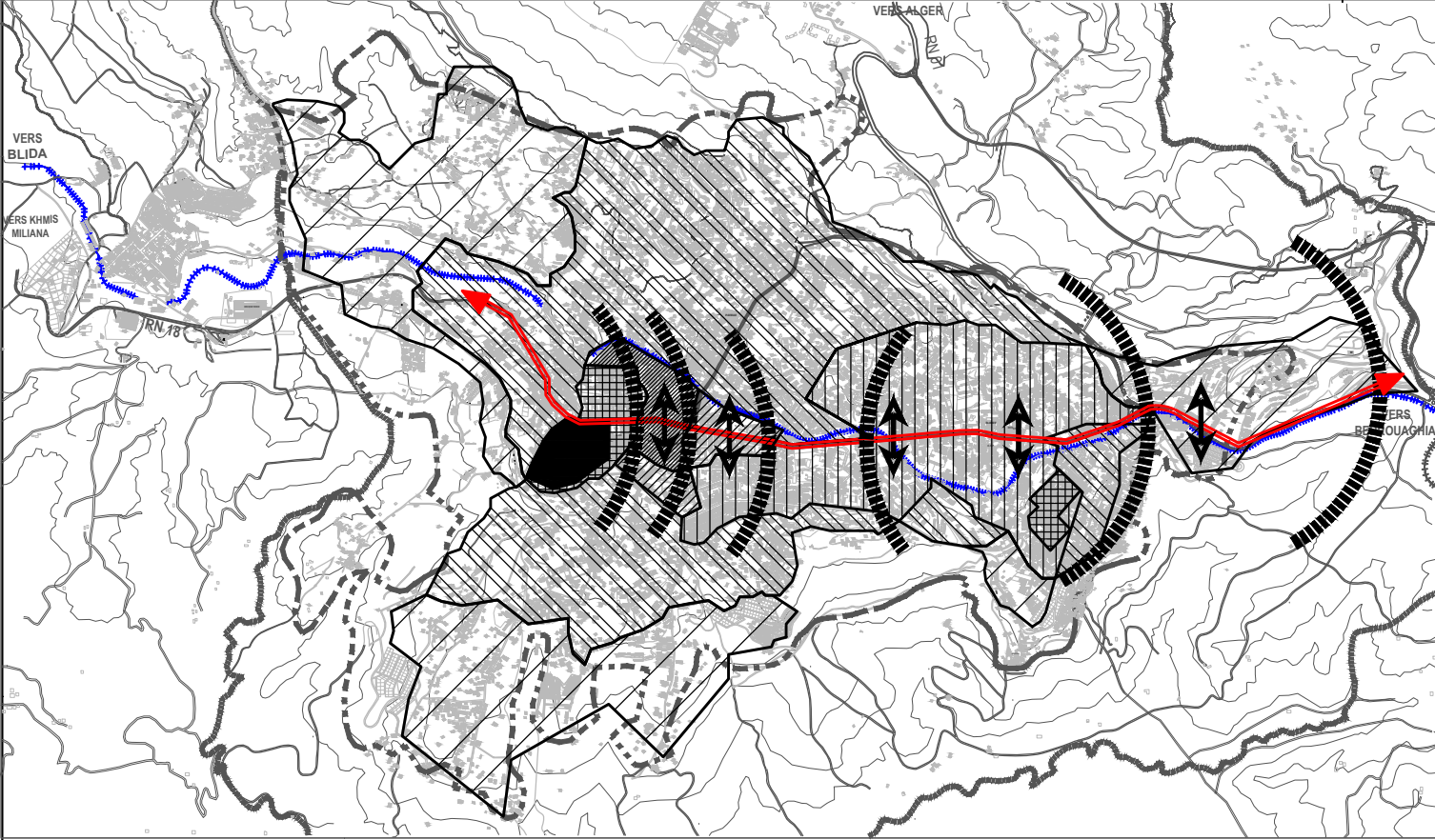
Restitution du processus historique de formation et de transformation de la xlm'f g'O<sup>2</sup>f gc

Epoque post colonial

N<sup>2</sup>i gpf g

-  la limite urbaine
-  limite de la commune
-  Route nationale
-  'Nc'xqlg'Igt t<sup>2</sup>g'j'qt u service)

Ù } @ • ^ Á ^ Á a s [ ã • a j & Á | à a a ^














0 200 600 1000m

**Ck'g'f g't<sup>2</sup> h' t gpeg**

Restitution du processus historique de formation et de transformation de la xlm'f g'O<sup>2</sup> f gc

**N'i gpf g**

-  'Nc'xqlg'igt<sup>2</sup> g'ij qtu service)
-  Axe longitudinale de developement de la ville (Route nationale 18)
-  Partie de ville historique de n<sup>2</sup> r qs wg'wts wg
-  Partie de ville historique f g'ij<sup>2</sup> r qs wg'èqmpkrg
-  3<sup>2</sup> t g'gzvputqp'3; 37/3; 84
-  4<sup>2</sup> o g'gzvputqp'3; 84/3; 95
-  5<sup>2</sup> o g'gzvputqp'3; 95/3; ; 3
-  6<sup>2</sup> o g'gzvputqp'3; ; 3/3; ; 9
-  7<sup>2</sup> o g'gzvputqp'3; ; 9/4234
-  Seuil d'extension de la ville
-  Axe transversale de f<sup>2</sup>xgnrr go gpv'f gu parties de ville

Ref : Fond de carte du PDAU 2007 f g'O<sup>2</sup> f<sup>2</sup> c' : 't clgo gpv'f g'hcwgt

### **2-2-3-Synthèse de la croissance urbaine:**

L'interprétation de la structure urbaine, dans le processus de formation et transformation, passe par l'identification des éléments ordonnateurs et générateurs, ainsi que le mode et la nature de la croissance urbaine historique.

- **Éléments générateur:**

La géomorphologie a joué un rôle important dans le développement de la ville, elle est devenue même l'élément générateur de la croissance urbaine.

En effet, la ville est caractérisée par une géomorphologie accidentée, elle a suivi la logique d'implantation en pente. Cette logique a permis l'éclatement de trois fois plus le rayon d'urbanisation qu'une ville à relief plat. La faible pente vers le Nord/Est et l'Est de la ville a induit l'extension vers cette direction.

La position stratégique du noyau et la disponibilité des cours d'eau ont généré les débuts du développement de la ville.

- **Barrière de la croissance urbaine:**

Le plateau de la ville est entouré par des falaises argileuses qui constituent une limite naturelle à la croissance urbaine, en plus des terres agricoles qui ceinturent la ville considérées comme une réserve économique.

La colline NADHOR qui a arrêté l'extension vers le nord constitue une autre barrière naturelle pour la croissance urbaine.

La voie ferrée a pour longtemps joué le rôle d'une barrière artificielle à la croissance urbaine, dépassée aujourd'hui par l'urbanisation suite à son mise à l'arrêt.

- **Éléments ordonnateurs :**

La présence du parcours territorial historique (RN18) qui était l'élément ordonnateur de la croissance, et l'axe de développement de la ville. En effet, depuis sa genèse, la ville s'est largement développée sur les rives de cet axe, on a vu l'axe s'urbaniser au fil du temps.

Les cinq (05) portes urbaines ont constitué des points de ralliement territorial important pour la ville de Médéa avec sa région. La stratégie de restructuration de la ville depuis l'époque coloniale, reposait sur le maintien de ces points de transition et de connexion avec le reste du territoire, toujours dans les axes de perspective des parcours de développement.

- **Forme d'extension spatiale:**

Après la saturation du tissu urbain, la ville s'est trouvée en face de plusieurs obstacles naturels, ce qui a induit une nouvelle forme d'extension linéaire le long des axes routiers.

- **Mode de croissance urbaine**

Le développement urbain de la ville de Médéa s'identifie dans deux modes de croissance:

- La partie intra-muros (centre-ville actuel) s'est formée dans un processus de croissance homogène et continue. Elle a été ordonnée par les deux (02) axes orthogonaux principaux de restructuration coloniale à savoir la RN18 et la route du Nador, en intégrant la permanence des positions des cinq (05) portes urbaines.

Les portes urbaines de la ville de Médéa ont joué un grand rôle dans la réorganisation urbaine coloniale. Elles constituaient des nouveaux lieux urbains d'échange (pôles de distribution, de transition et d'échange ville/ territoire). Elles sont souvent aménagées comme des places-jardins fermées, marquant les seuils monumentaux d'accessibilité à la ville. Le système des cinq (05) portes urbaines et l'enceinte fortifiée ont renforcé le caractère significatif d'homogénéisation globale de la ville dans la partie ancienne restructurée et la nouvelle partie européenne projetée.<sup>1</sup>

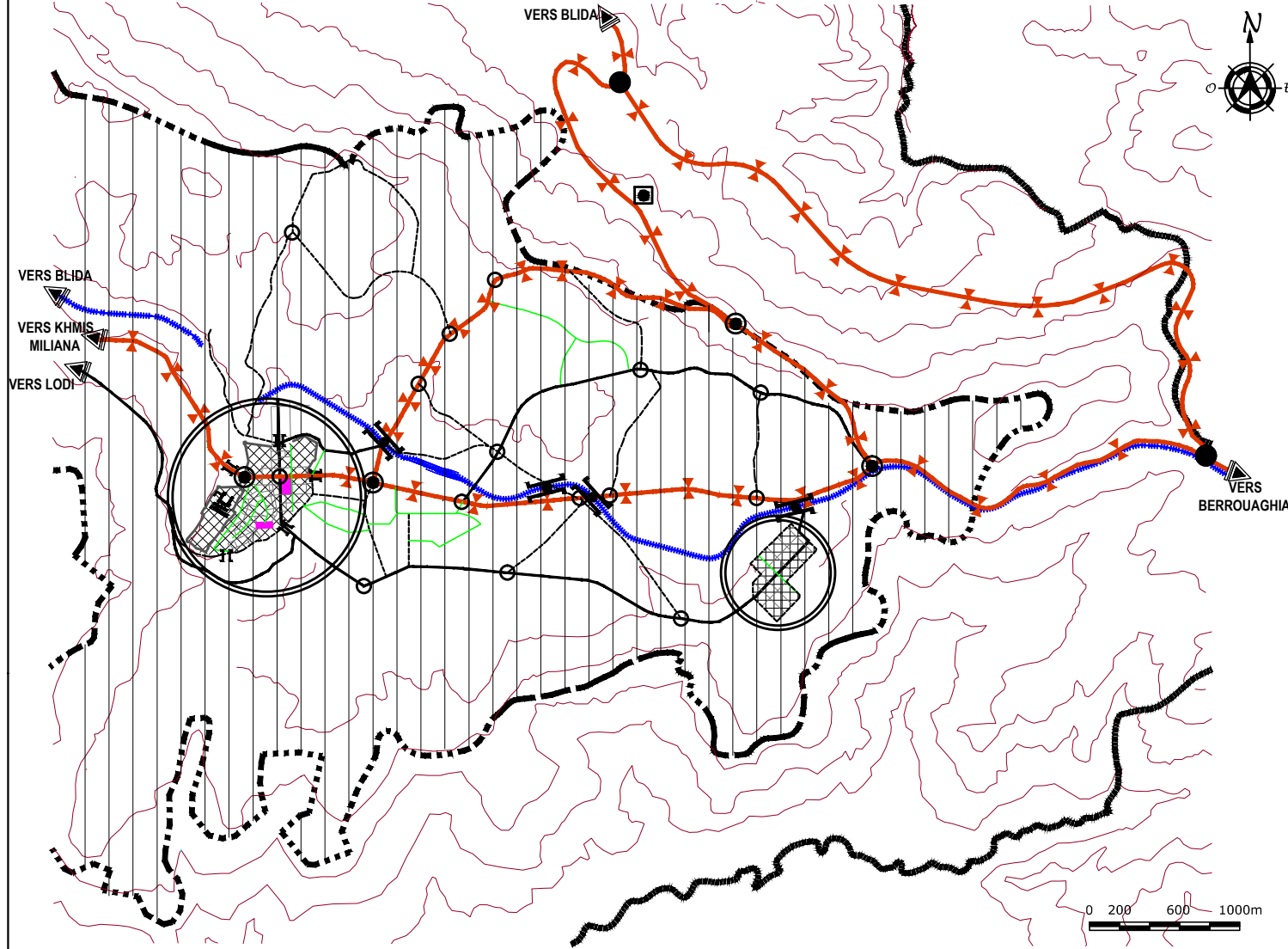
- La partie extra- murs, comprenant la formation de la périphérie a subi une croissance urbaine éclatée sous forme de simple additions de projets autonomes. Les parcours de liaisons Est-Ouest (RN18) et Nord-Est ont joué/et jouent encore le rôle de ligne de renforcement de la tendance de développement périphérique actuelle.

L'ensemble formé par le noyau d'origine de la ville ancienne, et le village de Damiette ont joué le rôle de pôle de croissance permanent et continu dans la transformation de la ville.

---

<sup>1</sup> Ali Titouche, op.cit. p.125

# U{pvj<sup>3</sup>ug'f g'ic'et qlucpeg'wt dclpg



## Ck'g'f g't<sup>2</sup> k' t gpeg

Restitution du processus historique de formation et de transformation de la xlm'f g'O<sup>2</sup>f gc

### U{pvj<sup>3</sup>ug'f g'ic'et qlucpeg'wt dclpg

- N<sup>2</sup>i gpf g**  
**Gai o g'p'ul<sup>2</sup>p<sup>2</sup>t'c'vgtu**
- I<sup>2</sup>qo qtrj qni lg'f w'lsq
  - Gai o g'p'ul<sup>2</sup>f q'p'c'vgtu**
  - Porte urbaine
  - les ponts
  - Parcours de formation territorial
  - Parcours de formation urbaine
  - Ret'eqwt'uf g'f<sup>2</sup>xm'p'rgo g'p'v'urbain
  - Parcours a l'echelle du quartier
- Dct t k' t' g' f' ic' et qlucpeg'wt dclpg**
- 'Ne'x'qlg'ht t<sup>2</sup>g
- O qtrj qni lg'wt dclpg'bv'it' u<sup>2</sup>o g'f'g relations urbaines**
- P'q'gw'f'f'ej cpi g'f'g'ul'hwz territorial
  - P'q'gw'f'f'ej cpi g'f'g'ul'hwz urbain
  - P'q'gw'f'f'ej cpi g'f'g'ul'hwz'k' n<sup>2</sup>ej g'ng'f'g's'wct'vgt
  - Station de connexion urbain et extra-urbain
  - R'ng'f'g'et qlucpeg'wt dclpg'f'g' n<sup>2</sup>r'qs'wg'eq'mple'ng
  - Partie de ville intra-muros historique et permanente morphologiquement reconnaissable
  - R't'k'j<sup>2</sup>t'lg'z'v'c/o'wt'q'uf'g' o'qtrj'qni'lg'lp'f<sup>2</sup>h'p'lg

## **2-3- politique de polarisation et d'urbanisation de la ville à l'époque Post indépendance: Bilan des instruments d'urbanisme et d'aménagement**

A l'indépendance, l'Algérie a hérité d'une armature urbaine qui à susciter d'intenses courant migratoire alimentés par les zone rurales (la ville de Médéa comptait 21341personne en 1954<sup>1</sup>), les villes étaient d'autant moins à même d'offrir aux immigrants des conditions d'accueil satisfaisantes. La politique nationale en matière d'urbanisation fut marquée par un grand volontarisme de la part de l'état, rendu possible par des moyens financiers suffisants et une ligne socialiste autoritaire.

L'Algérie donc n'a pas échappé après son indépendance au mythe du *tout planifié*, qui marqua l'urbanisme de l'après-guerre et qui fut caractérisé par la prédominance de la fonctionnalité, de la programmation, d'un rythme soutenu de l'urbanisation et de l'importance du développement économique.

Cette politique a eu un impact majeur sur l'organisation de l'espace et son développement, on cite quelques instruments d'urbanisme qui ont régi le développement de la ville de Médéa depuis l'indépendance et qui ont influencé à leur part sa forme actuelle et la formation des centralités dans son territoire.

### **2-3-1- instruments d'urbanisme de première génération (PUD/ZHUN)**

Après l'indépendance, les autorités algériennes avaient compté sur le parc de logement laissé par les colons, réalisés dans le cadre du plan de Constantine et n'avaient pas prévu de programmes de logements, Parmi les projets de logements réalisé à Médéa:

- 112 logements collectif "Jean Rechevin réalisé en 1955 au cœur de la ville.
- 50 logements collectif "Baba Ali" en 1959 au cœur de la ville
- 50 logements collectif "cité Gro gens" construite en 1960 à l'Est de la ville.
- 180 logements collectif "les Accacias" en 1962 à l'Est de la ville. Enquête



Fig.69:Cité "les accacias"

Source:  
archives de la commune de Médéa

Après cela l'Algérie avait entrepris la production de logements collectifs essentiellement sous forme de grands ensembles et secondairement en logements individuels: les lotissements.

<sup>1</sup>Jacques Stamboul, Enquête sur la ville de Médéa F.C, Paris 1957, p.19, in «النمو العمراني لمدينة المدينة، واقع وأفاق» .  
مذكرة ماجستير في الجغرافيا، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة-الجزائر-2011 .

Parmi les projets réalisés dans la ville de Médéa après l'indépendance:

- 386 logements collectifs, cité Bouziane en 1965, à l'Est du Centre historique, le long de la route nationale 18.
- 50 logements collectifs, cité des abattoirs, en 1965.
- 67 logements collectifs, cité Sogan en 1966.



Fig.70: vue sur la cite Bouziane construite au bord de la route nationale 18

Source: archives de la commune de Médéa

#### ➤ **PUD (1973- 1975):**

Les nouvelles extensions urbaines planifiées et prévus par le PUD se sont dirigées spécialement vers le coté Est et Nord-Est suivant les deux parcours de formation (vers Berrouaghia et vers Alger): lotissement M'salah au Sud- Est et quartier d'habitat collectif Thniet Lahdjar au Nord Est. La croissance urbaine a pris cette direction pour deux raisons:

- Le relief: la faible pente du côté Nord- Est qui a dirigé l'extension vers ces terrains.
- Le foncier: le secteur privé domine la propriété foncière du sol, les terrains de l'état sont généralement concentrique vers le centre-ville et à l'Ouest et le Nord Est.

Les ZHUN (Zones d'habitat urbaines nouvelles): la participation des grands ensembles à la fabrication de la ville avait montré des faiblesses surtout concernant le niveau d'équipements. Les ZHUN avaient été décidées par le ministère des travaux publics et de la construction chargé à l'époque de l'habitat, un circulaire émanant de ce dernier adressé aux walis le 19/02/1975 avec pour objet la création des zones d'habitat urbaines nouvelles (zones dites à urbaniser)



Fig.71: ZHUN II de Merdjchkir

Source: archives de la commune de Médéa

*" Il est indispensable que la zone d'habitat nouvelle envisagée s'intégrer au reste de l'agglomération dans le double souci:*

- *De bénéficier au maximum des infrastructures, équipements existants.*
- *De faire bénéficier la population des quartiers voisins des infrastructures et des équipements nouveaux à constituer"<sup>2</sup>*

La ville de Médéa a vu le lancement de deux ZHUN (ZHUN I de Thniet Lahdjar et la ZHUN II de Merdjchkir)

<sup>2</sup> Circulaire de création des zones d'habitat urbaines nouvelles du 19/02/1975 In Benidir Fatiha, "Urbanisme et planification urbaine, cas de Constantine", thèse de doctorat en urbanisme, Université Mentouri- Constantine, 2007, p.141.

➤ **PUD 1981:**

Pour les autorités, la création d'un nouveau centre-ville va permettre de désengorger l'ancien centre devenu dense et saturé, et ne peut pas répondre aux besoins de la population. Le nouveau centre-ville sera dans la ZHUN I (Thniet Lahdjar) dans la partie Nord-Est de la ville le long de la route reliant Médéa à Alger, indépendamment de l'ancien centre-ville

Les ZHUN réalisés dans la ville de Médéa ont été mal intégrés à l'ensemble du tissu urbain, elles ont été projetées hors de celui-ci ce qui a provoqué un éclatement et une rupture entre le centre-ville et les nouvelles expansions.



Fig.72: ZHUN I de Thniet Lahdjar  
Photos prise par l'auteur 25/05/2014

**2-3-2- instruments d'urbanisme de deuxième génération (PDAU/ POS)**

➤ **PDAU 1997: faire la ville sur la ville**

En 1997 la ville de Médéa s'est dotée d'un PDAU (annexe N°1) comme nouveau outil de gestion et de contrôle du développement urbain. L'objectif fondamental de ce plan est de contenir tous les programmes d'aménagement à court, moyen et long terme dans le périmètre d'urbanisation. Le repérage de l'ensemble des vides urbains, engendrés par la croissance fragmentaire, ont été attribués au secteur à urbaniser (S.A.U) et le secteur d'urbanisation futur (S.U.F).

L'objectif du PDAU 1997 était de déplacer les activités administratives et de services principaux vers ce nouveau pôle de Thniet Lahdjar et préserver Merdjeckkir comme un pôle résidentiel.



Fig.73: Vue sur le siège de la cour de justice implanté en périphérie de la ville sous les directives du PDAU 1997  
Source: archives de la commune de Médéa

**Principes d'aménagement du PDAU 1997:**

Le programme d'aménagement repose sur deux actions prioritaires:

- L'action de restructuration, de rénovation et de réhabilitation urbaine dans le secteur déjà urbanisé et achevé (centre-ville de Médéa et le noyau du village coloniale Damiette)
- L'action de densification par la projection du programme d'aménagement du PDAU en nature d'équipement et d'habitat dans les différentes poches laissés par la croissance discontinue et fragmentaire, constituera le nouveau réservoir de disponibilités foncières.

➤ **PDAU 2007 (faire la ville hors la ville):**

La structure urbaine dans son développement a connue plusieurs mutations et modifications, elle est passée de la forme linéaire Est-Ouest sur l'axe qui relie le centre-ville à Damiette (RN°18) pour ce tendre vers le Nord et le Nord-Est à la fin des années 80, en donnant naissance à la ZHUNI de Thniet EL Hdjar et la ZHUN II de Merdjechkir.

Dans la période qui a précédé la mise en place du PDAU 2007 la ville s'est vue emprisonnée dans la même enceinte de l'ancien PUP 89 s'efforçant de rechercher des poches vides pour la concrétisation du programme qui lui a été confié.

En résumé, ses extensions n'ont pas été réalisées en prenant en compte la continuité des axes routiers structurants avec absence d'aménagement de ses voies. Ce développement à générer un certain nombre de problèmes notamment<sup>3</sup>:

- L'inexistence d'une trame urbaine apte à être un vrai support d'organisation de la ville.
- La structure urbaine inappropriée dont les dimensions de ses voies ne sont pas conformes à leur rôle ou importance dans la ville.
- De grand espace dans la ville non desservis par les aires de circulation.

**Principes d'aménagement:**

Suite à la saturation du périmètre urbain, un nouveau périmètre a été proposé un peu plus décalé au Nord et à l'est de la ville, le développement urbain a été orienté vers ces terrains, toute en intégrant les zones de Rezarza, Cherachria et Beni Atteli du côté Nord-Ouest, et de Sidi Amer à Haouch Bey Zid du côté Nord-Est (annexeN°2), et cela on profitant des structures urbaines futures de la ville, à savoir les rocares Nord-Est et Nord-Ouest. Pour le site déjà urbanisé la politique d'urbanisation est orientée en se basant sur les opérations de densification, rénovation, et restructuration.

Dans le PDAU 2007, on remarque l'attention portée aux voies structurantes, le but était d'améliorer leur fonctionnement et de redonner à la ville plus d'urbanité par leur aménagement. Des actions de restructuration ont été prévues, qui se résume comme suit:

- La création de voies primaires, secondaires et tertiaires dans les zones non desservis, ainsi que des aires de stationnement.
- L'aménagement des pistes carrossables et piétonnes existante.
- Le réaménagement des artères principales de la ville comme la route nationale 18 et la route d'Alger.
- La réalisation d'un pôle d'animation dans le but de revaloriser l'entrée Est de la ville.

---

<sup>3</sup> Rapport finale d'aménagement et règlement d'urbanisme du PDAU 2007, URBAB Médéa, mars 2009, p.27

## ➤ PDAU intercommunal 2012

La ville de Médéa comme toute ville algérienne, se voit aujourd'hui face à un nouveau défi quelle doit relever, en termes de cohérence territoriale, de cohésion sociale, de préservation de l'environnement et d'économie d'espace et des ressources. En effet le développement économique conjugué aux impératifs sociaux et environnementaux, paraît primordial pour donner de l'élan à une agglomération qui se trouve confrontée à une forte croissance démographique, à la rareté foncière, et à la saturation de son périmètre urbain. L'intercommunalité semble être la réponse adéquate face à ses enjeux.

L'approche du territoire intercommunal doit se faire dans une vision d'articulation des différents espaces communaux. Et par conséquent des programmes d'action sur les différentes thématiques qu'articule l'urbain, doivent être développés, à l'échelle du périmètre communal et intercommunal.

Dans l'article 215 de la loi N°11-10 du 22 juin 2011 relative à la commune, il est stipulé de la coopération intercommunale: « Deux ou plusieurs communes limitrophes peuvent s'associer pour aménager ou développer des services publics de proximité conformément aux lois et règlements »<sup>4</sup>. Cependant, l'intercommunalité concerne aussi les communes ne relevant pas de la même wilaya tel que l'a été décrit dans l'article 217 de la même loi « L'intercommunalité promeut un espace de partenariat et de solidarité entre deux ou plusieurs communes limitrophes relevant d'une même ou de plusieurs wilayas »<sup>5</sup>

En vue de mieux structurer son urbanisation sur le plan géographique et fonctionnel, une étude d'un PDAU intercommunal s'est engagée. Il s'agit d'une étude d'un système polycentrique de communes satellites. L'espace intercommunal est structuré administrativement par une commune mère (Médéa) et des communes périphériques (Ouzera, Tamezguida et Lodi) qui constituent sa première couronne.

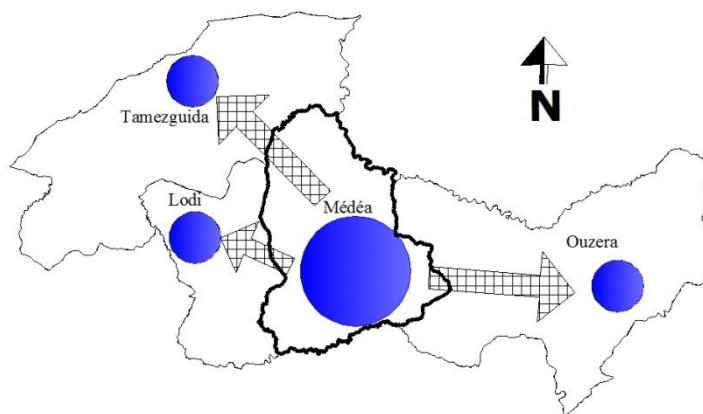


Fig. 74: La ville de Médéa et son espace intercommunal  
Source: Schéma réalisé par l'auteur sur la base du fond de carte du PDAU 2007

<sup>4</sup> Code communal algérien, disponible à l'adresse: [http://www.rcd-algerie.org/maj/rcd/download/pdf1213717113Code\\_de\\_la\\_Commune.pdf](http://www.rcd-algerie.org/maj/rcd/download/pdf1213717113Code_de_la_Commune.pdf) consulté le 13/10/2014

<sup>5</sup> ibid

### Actions préconisées par le plan d'aménagement intercommunal:

Le plan d'aménagement intercommunal qui concerne Médéa, Lodi, Ouzera, et Tamezguida s'inscrit dans les perspectives tracées par le plan d'aménagement de wilaya et appelle aux recommandations suivantes :

- Limiter la taille de Médéa pour des raisons de site et pour atténuer la polarisation du chef-lieu de wilaya.
- Renforcer les centres de Lodi, Ouzera et Tamezguida en y fixant, les équipements, les activités et les services nécessaires.
- Le contrôle de l'urbanisation le long de la RN18 entre Médéa et Lodi pour éviter la formation d'une conurbation difficile à gérer.
- Rénover les vieux quartiers pour récupérer les terrains libres, injecter les équipements et densifier les tissus urbains.

Face à cette réalité, les politiques urbaines doivent s'appuyer sur un partenariat actif, avec les échelons locaux, pour engager un processus de valorisation des spécificités de ces territoires, en intégrant les besoins économiques, sociaux et environnementaux. Elles doivent inscrire l'action locale dans une stratégie régionale cohérente, et fédératrice des projets territoriaux.

### **2-3-3-Tendance actuel du développement urbain :**

L'urbanisation qui s'est déversée sur le territoire, a englobé le centre du village colonial de Damiette. Jusqu'à 1997, le rayon d'urbanisation a été multiplié par quatre (04) par rapport au diamètre du centre-ville, et actuellement il atteint les six (06) fois le diamètre du noyau historique de la ville de Médéa.

Les grand axes de communication à l'échelle du territoire du coté Est et Nord-Est de la ville, rejoignent la nouvelle rocade (déviation de la RN1), ensemble ils constituent les éléments linéaires d'accélération de la tendance de développement excentré de la ville de Médéa.

Cette pression de développement accrue est due essentiellement à sa position stratégique comme point de passage obligatoire entre Alger et les Haut plateaux, ceci grâce à l'importance du réseau de routes nationales principales, ainsi qu'à son statut de chef-lieu de wilaya.

La croissance bipolaire (centre-ville de Médéa/ village colonial de Damiette), guidée et organisée le long du parcours territorial de développement (RN18), à consommer définitivement les terrains d'urbanisation inscrit à la limite des barrières géomorphologiques du territoire communal, accentué par la contrainte d'un relief périphérique mouvementé (la ville connaît un problème de glissement de terrain due à la nature argileuse et marneuse du sol, et la présence d'un niveau élevé d'eau).

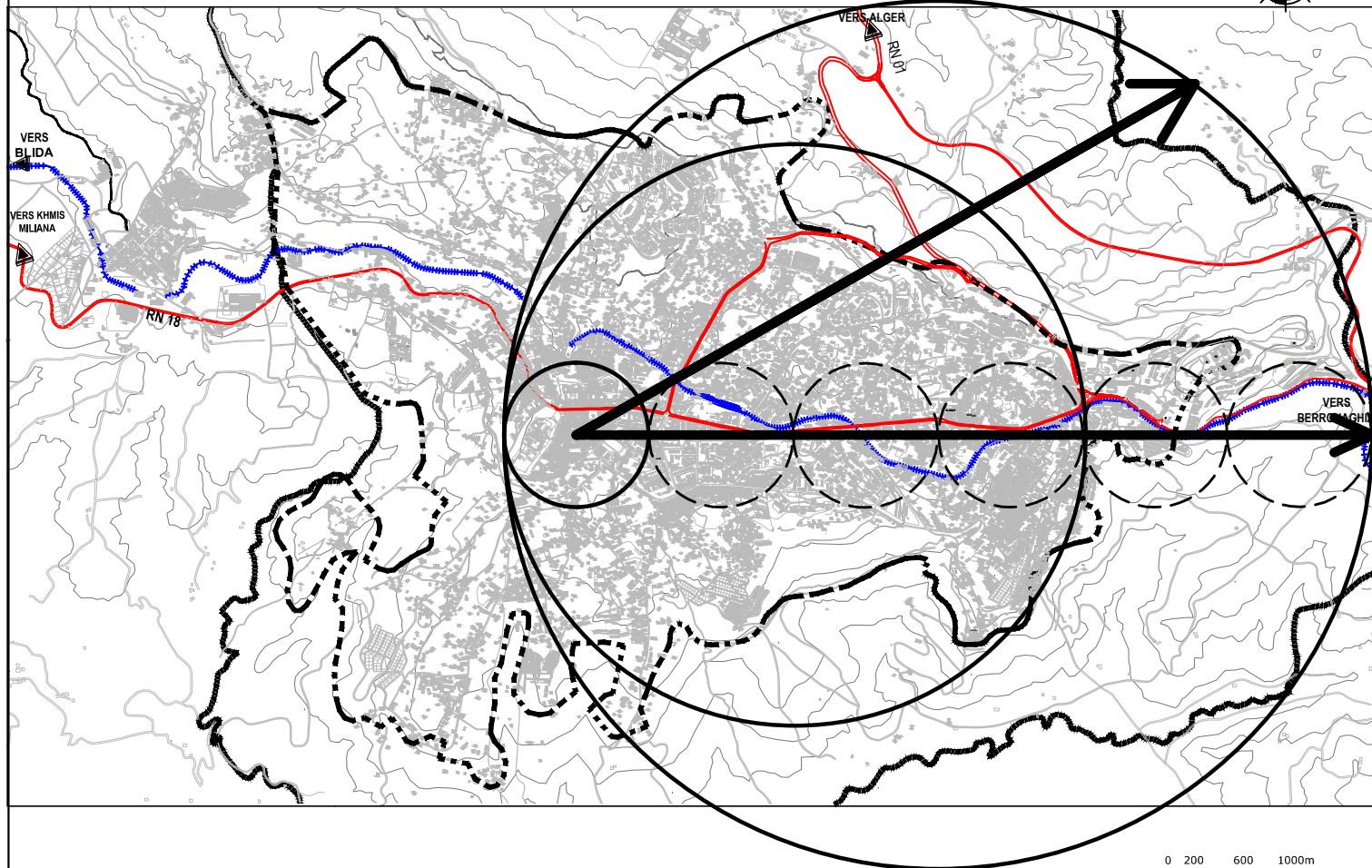


Fig.75 : Vue actuelle sur l'ensemble de la ville de Médéa

Source: <http://fr.db-city.com/Alg%C3%A9rie--M%C3%A9d%C3%A9a--Ouzera--Tizi-Mahdi>

L'absence de disponibilités foncières pour une urbanisation future a introduit une crise de gestion urbaine. Une nouvelle prise de conscience des pouvoirs publics de reconsidérer toutes les actions d'aménagements à l'intérieur du territoire déjà urbanisé, ainsi que la création du nouveau pôle multifonctionnel qui a accentué la linéarité de la ville vers le coté Est.




Vgpf cpeg'cewgrif g'f<sup>2</sup> xgnr r go gpv'wt dclp



Ck g'f g't<sup>2</sup> h t gpeg

Restitution du processus historique de formation et de transformation de la xlm'f g'O<sup>2</sup>f gc

N<sup>2</sup>i gpf g

-  la limite urbaine
-  limite de la commune
-  Route nationale
-  Ne'xqlg'Igt t<sup>2</sup>g'g'j qt u service)



## **2-4- Identité du territoire: Médéa une ville en quête d'une identité**

Médéa est une ville millénaire sa date de fondation remonte au 10<sup>ème</sup> siècle, au même temps qu'Alger et Miliana, elle a vu le passage de plusieurs civilisations qui l'ont doté d'un patrimoine historique et architectural très riche, concentrer surtout dans l'ancien centre-ville. L'interview des habitants de la ville a révélé l'attachement émotionnel pour ce lieu de sédimentation historique, de ce fait il apparaît comme un lieu étroitement attachés à la mémoire collectif. Cependant ce patrimoine connaît un état de dégradation important due à la négligence, le manque d'entretien, et aux travaux de transformation.

Parallèlement le reste de la ville a évolué selon la logique du fonctionnalisme et par projet autonome, sans une composition d'ensemble, qui tient en compte de l'unité et l'authenticité du tissu existant, ce qui a provoqué la perte de la valeur architecturale et urbanistique, et l'absence d'une image forte dans l'esprit de ces habitants.

Nous assistons actuellement au développement d'une ville à la recherche d'une identité propre, qui se rattache à son histoire et à sa culture, cette recherche trouve expression aujourd'hui à travers certains éléments bâtis et des aménagements spatiaux. Le projet du nouveau pôle urbain constitue un projet émergent qui tente de reconstruire une image forte marquant le paysage de la ville de Médéa.

### **2-4-1-Une ville dans la mémoire collective :**

La ville n'est que le reflet des civilisations qui l'ont occupé, et un groupe se construit son identité à travers la mémoire du lieu qu'il occupe. La ville de Médéa est le miroir de son histoire, elle a vu le passage de plusieurs civilisations, partant de la préhistoire , à la période romaine, la conquête musulmane et la succession de différentes dynasties sur son territoire, jusqu'à l'époque ottomane et l'invasion française, chaque civilisation a laissé son empreinte, dans la mémoire collective de ces habitants.

La ville est souvent appelée par ces habitants "*Titteri* ", en effet, capitale du Beylik *Titteri*, l'une des trois *baylicats* de la régence d'Alger créée en 1546 par le beylerbey Hassan Pacha, la ville a joué un rôle imminent dans sa région, bien avant la conquête française, comme centre de pouvoir et de décision.

Après la prise d'Alger, en 1830, Médéa fut disputée par divers compétiteurs locaux, dont l'émir Abd-el-Kader, le Bey de Constantine Hadj Ahmed, et même le Sultan du Maroc , Médéa est définitivement occupée le 17 mai 1840, par l'Armée française après le combat de la Mouzaïa et devient un avant-poste pour assurer la sécurité de la Mitidja. Ce fut une petite ville provinciale française, chef-lieu de subdivision, qui s'éleva à la place de la capitale du Beylik. Elle demeura, une ville sainte pour la population qui l'occupait (les Musulmans, la communauté juive, et la communauté chrétienne).

Parmi les célébrités qui ont vu le jour dans cette ville le poète Jean Richepin, le compositeur Léo-Louis Barbes, le philosophe Mohamed Ben Cheneb et Edmond Faral administrateur du collège de France.

#### **2-4-2- Médéa, une ville "verte":**

L'enquête publique a révélé la place du végétal dans la constitution de l'image collective, la ville de Médéa est décrite par la majorité de ces habitants comme étant une ville verte et spacieuse.

En effet, la ville de Médéa bénéficie d'un site pittoresque, de tous côtés la vue est bornée par des chaînes successives de montagnes, ces routes sont agréablement ombragées par différents types d'arbres (fialo, acacia, palmier, eucalyptus...), et ne font que rajouter un charme de plus au pittoresque du paysage.

Le site très fertile de Médéa lui permettait de tenir une place honorable dans l'agriculture nationale, les principales cultures étaient l'arboriculture d'où les usines de bois installés près de l'ancienne gare ferroviaire, les cultures maraichères et la vigne. La culture de la vigne lui assurait un développement progressif. A l'époque coloniale, la région de Médéa produisait en effet des vins de montagne qui figurait parmi les plus cotés en Algérie, d'une qualité supérieure, traité sur place dans les caves de Lodi,



Fig.76: vue sur une allée bordée d'arbres sur le boulevard de L' ALN  
Source: (anonyme)

Damiette, et Ben Chicao. Sa situation sur les routes nationales (RN1, RN18), ainsi que la voie ferrée établie en 1891, alimentait un commerce de transit très varié.

Tout de même, la ville enregistre un manque en espace vert concentré sous forme de (jardin public, ou parc) la végétation est alignée uniquement aux abords des routes.

#### **2-4-3- Une ville à paysage diversifié**

*"Parler d'une ville, c'est d'abord évoquer ses paysages. Ils sont les éléments essentiels de sa personnalité et contribuent à son atmosphère"<sup>1</sup>.*

De manière générale, nous observons une pluralité de paysage et d'ambiance selon les différents secteurs de la ville. On a affaire à une coexistence de quartiers dans l'ensemble urbain. Cette diversité de paysage vient se confirmer en parcourant la ville de l'Est à l'Ouest par la route nationale 18 (boulevard de l'ALN), nous distinguons quatre (04) grands paysages:

---

<sup>1</sup> Allain Rémy, "Morphologie urbaine", ed Armand Colin, 2004, p.45.

- Un paysage émergent qui correspond à l'entrée de ville formé par le nouveau pôle urbain.
- Un paysage habité et commercial.
- Un paysage formé par les équipements administratifs
- Un paysage de centre historique.

#### **2.4.4. Les cartes mentales comme outil de recherche de l'identité du lieu appliquée à la ville de Médéa:**

Dans ce travail de recherche, nous effectuons des entretiens (annexe N°3) avec un petit nombre d'usagers de l'espace urbain (30 personnes de 20 à 60 ans fonctionnaires et universitaires, 10 personnes résident hors de la ville de Médéa mais travaillent au niveau de la ville ), nous leur demandons de produire des croquis du plan de la ville et en particulier du boulevard de l'ALN, de décrire un certain nombre de trajets en décrivant les lieux, les constructions qu'il considère être les plus caractéristiques.

Notre objectif est de révéler la présentation, la connaissance et la pratique spatiale des citoyens, comme l'explique Kepes: "*nous faisons une carte de nos grilles d'expériences, un modèle intériorisé de notre monde extérieur et nous l'utilisons pour organiser nos vies*"<sup>2</sup>. Le processus perceptif de l'espace englobe toutes sortes de savoirs: percevoir, penser, imaginer, raisonner, juger, se souvenir.

Sur la base des interviews, les cartes mentales, et une reconnaissance propre du terrain, nous faisons ressortir les éléments fondamentaux qui constituent l'image collective de la ville, et du boulevard de l'ALN.

#### **Conclusion:**

La route nationale 18 porte l'empreinte, le souvenir des grandes phases successives de l'histoire urbaine locale, elle constitue en ce sens un axe historique de la ville de Médéa.

C'est au cœur de l'ancienne ville fortifiée (intra-muros) à l'époque coloniale, que naîtra cet axe majeur à l'échelle de la ville de Médéa, suite aux travaux de restructuration, la route a constitué un axe de rabattement de la structure urbaine développer avec deux points d'appuis la porte des arcades et la portes d'Alger, l'agrégation des fonctions urbaines, de commerces, de services, et équipements, à savoir (la place de l'église, l'église, l'hôtel de ville..) s'effectue sur le front de cet axe.

Au fur et à mesure de l'extension urbaine, l'axe de la route nationale 18 verra ses abords s'urbaniser. L'évolution de la ville a fait de cette route territoriale un trait d'union de ces rives, et un axe ordonnateur et vecteur de son urbanisation.

<sup>2</sup> Rowntree Bob. Les cartes mentales, outil géographique pour la connaissance urbaine. Le cas d'Angers (Maine-et-Loire). In: Norois. N°176, 1997. pp. 585-604. doi : 10.3406/noroi.1997.6823 In /web/revues/home/prescript/article/noroi\_0029-182x\_1997\_num\_176\_1\_6823, Consulté le 14 novembre 2014

## **Chapitre 3**

Lecture et interprétations des  
composantes du paysage  
urbain le long du boulevard de  
l'ALN

## **Introduction :**

Dans ce chapitre nous procéderons à lecture et l'interprétation du paysage le long du boulevard urbain, ceci par une analyse des séquences sur le boulevard préalablement définies, à la lumière des exemples étudiés, l'analyse se fera sur trois plans: le plan morphologico-fonctionnel - la mobilité et systèmes de déplacement - les pratiques/ images et perceptions du paysage du boulevard.

Cette analyse du boulevard va nous permettre de dresser des conclusions par rapport aux centralités existantes à l'échelle de la ville, et leur organisation à l'échelle du boulevard.

Par le biais de cette étude, on aspire au développement de la recherche urbaine, à travers une nouvelle approche du territoire de la ville en termes de "riveraineté", permettant de disposer d'une grille de lecture pour identifier l'évolution de la ville de Médéa sur la période récente et futur.

### **.3-1- Délimitation spatiale de l'aire d'étude:**

Notre choix pour la présente recherche s'est porté sur l'étude de la route nationale 18, désignée «boulevard de l'ALN», dans sa partie traversant le cœur de la ville de Médéa, environ quatre (04) kilomètres de longueur, elle se situe au cœur du processus d'extension de la ville depuis sa genèse. Support des différentes strates de développement de la ville.

**1915-1962**



**1962-1973**



**1973-1981**



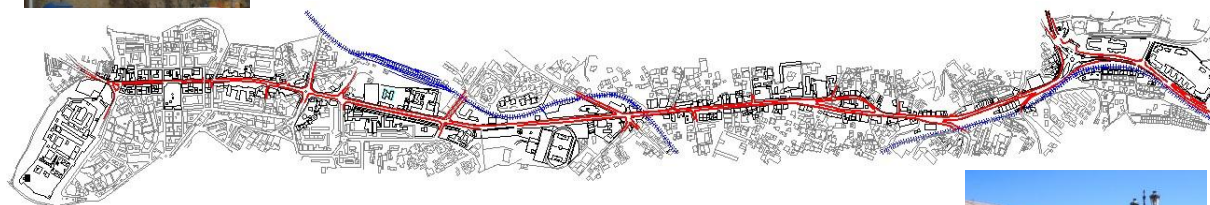
**1981-1997**



1997-2012



L'analyse concernera le tronçon de la route limité entre l'entrée Est de la ville qui correspond au pôle urbain, et l'entrée Ouest (Bab Lakouas/ porte des arcades)



### **3-2- L'insertion d'un grand axe de circulation: de la route nationale au boulevard urbain:**

La route nationale 18 a été conçue comme un axe de desserte territoriale dès sa genèse, cependant l'évolution de la ville a fait d'elle un trait d'union de ces rives, axe ordonnateur de son urbanisation.

L'analyse de certaine partie du territoire montre la constitution de nouvelles centralités. Les opérations ponctuelles réalisées le long de l'axe semblent essayer de s'intégrer de manière nouvelle à l'espace public. Cette question de l'intégration des îlots riverains à la voie en lien avec la modification des conditions de circulation reste peu traitée aujourd'hui, alors qu'elle constitue un des principaux modes de production de la ville aujourd'hui.

#### **3-2-1- L'élargissement de la route, la constitution d'un grand axe de circulation par l'acteur étatique:**

Les infrastructures routières de relation territoriale desservant la ville, non pas connu de travaux d'élargissement depuis leur réalisation à l'époque coloniale, jusqu'à l'année 2005, où des travaux d'aménagement ont été engagés lors de l'exécution du plan quinquennal 2005/2009, avec la création de nouveaux carrefours et l'élargissement de certaines artères principales, à savoir le boulevard de l'ALN (route N°18) qui a connu des interventions importantes inscrites dans les différents POS qui touchent le boulevard, surtout dans sa partie Est.

Parmi ces interventions, nous citons l'exemple du Plan d'occupation du sol N°17 établi en 2003 de la cité *Baba Ali* (annexe N°4), situé à l'extrémité Est de la route (l'entrée de la ville), qui a prévu l'élargissement d'une partie du boulevard de L'ALN inscrit dans son périmètre. Tel qu'il été décrit dans le rapport: "une partie du boulevard de l'ALN fera l'objet d'un élargissement sur une emprise de 21m. Cette partie sera constituée de doubles voies de

7m de largeur chacune et de 430m de longueur, les doubles voies seront séparées par une terre pleine de 1m et délimitée avec des trottoirs l'un de 3m d'un côté et de l'autre par une promenade d'une largeur variable"<sup>1</sup>.

La restructuration de la partie du boulevard de L'ALN couvre aussi :

- Des travaux de réaménagement.
- La création d'aires de stationnement
- Création d'une animation le long du boulevard de l'ALN
- La réalisation d'un pôle d'animation à l'entrée de la ville dans le but de revaloriser l'entrée Est du chef-lieu de wilaya.

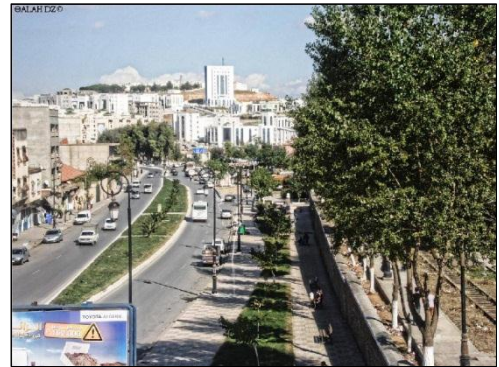


Fig.77: Vue actuelle sur la partie du boulevard de l'ALN élargie et réaménager  
Source: photo prise par l'auteur 16/09/2014

### **3-2-2- l'intégration des rives de la route et l'aménagement de l'espace public:**

La production des rives de l'axe émane des évolutions historiques successives, donnant lieu à un découpage fonctionnel de l'espace. Les rives de l'axe ont été majoritairement consacrées aux activités administrative consommatrices d'espace. Ce qui a provoqué l'apparition des vides interstitiels délaissés par l'urbanisation fragmentaire.

Une prise de conscience par les autorités publiques, dont le but de transformer la route en véritable boulevard urbain, pour qu'automobilistes et riverains puissent y trouver leur place, accéder plus facilement aux services, et participer à la vie urbaine.

L'urbanité a été recherchée à travers la réglementation des bâtiments de bord de route (gabarit, alignement...), la présence de commerces au rez-de-chaussée, la mixité des fonctions sont devenue la référence urbaine pour réaménager la voie.

Une attention particulière a été portée sur le mobilier urbain, sur la création «d'aires de nouvelles centralités», et sur la qualité paysagère de la grande voie de circulation , celle-ci s'est faite de deux manières en aménageant pour les utilisateurs de la voie de belles séquences panoramiques d'une part, et en faisant de cette voie de circulation un espace public participant pleinement à la vie des quartiers.

Un travail de mise en valeur des bâtiments public qui bordent la route, par le traitement architectural des façades dans un style arabo moresque, et l'aménagement des abords et reculs en espaces publiques plantée d'arbres, également, les entrées principales des

<sup>1</sup> Règlement d'urbanisme du Plan d'occupation du sol N° 17 de la cité Baba Ali à Médéa, phase finale du juin 2003.

équipements ont été marqués par des porte monumentale afin de les rendre plus accueillants, pour mieux les identifier et les embellir.



Fig.78: l'APC de Médéa avant traitement de  
Façade.  
Source:  
printempsdemedeia.blogspot.coml , photo prise  
21/04/2007



Fig.79: Vue du siège de l'APC après le  
traitement de sa façade et le rajout d'une  
coupole sur sa toiture, ainsi que la porte  
urbaine monumentale qui le démarque.  
Source: photo prise par l'auteur, 15/12/2013

Parallèlement aux travaux exécutés, une réglementation stricte a été mise en place dans les différents plans d'occupation au sol successifs le long de l'axe routier, concernant l'aménagement du boulevard, des directives ont été prise par rapport à son aspect (façades des immeubles- système de couverture des bâtiments - Eclairages public- enseignes lumineuse et publicitaires- les trottoirs- les arcades a créés) (voir la description de l'aménagement d'une partie du boulevard de l'ALN inscrit dans le périmètre du POS N°17 cité *Baba Ali*, dans l'annexe N°4).

### **3-3- Définition des séquences sur le boulevard de l'ALN:**

Il nous est apparu dans le cadre de cette étude qui se porte sur l'axe routier (RN 18) à l'échelle urbaine, qu'afin d'appréhender plus finement les presque quatre (04) kilomètres de l'axe, depuis l'entrée Est de la ville (nouveau pôle urbain), jusqu'à son entrée Ouest (Bab Lakouas), qu'il est nécessaire d'identifier certain nombre de séquences relativement homogènes de par leurs caractéristiques intrinsèques. Ainsi, qu'il s'agisse de leurs dimensions paysagères, des tissus urbains qu'elles traversent, ou encore des fonctions riveraines présentes sur leurs territoires.

#### **3-3-1- Critères de choix des séquences :**

Nous choisissons un ensemble d'outils et de méthodes permettant d'identifier les séquences et d'analyser les centralités organisés le long de l'axe, sous le prisme de trois critères préalablement définis: historico-morphologique, paysage urbain et identité du lieu, homogénéité fonctionnelle et structurelle.

### Critère historico- morphologique:

L'histoire de l'axe est marquée par cinq (05) grandes étapes qui correspondent aux cinq (05) extensions de la ville, ce qui nous amène à le subdiviser en cinq zones :

- Zone 1: extension 1915-1962
- Zone 2: extension 1962-1973
- Zone 3: extension 1981- 1997 (zone de soudure des deux extensions linéaires interne)
- Zone 4: extension 1973-1981.
- Zone 5: extension 1997- 2014.

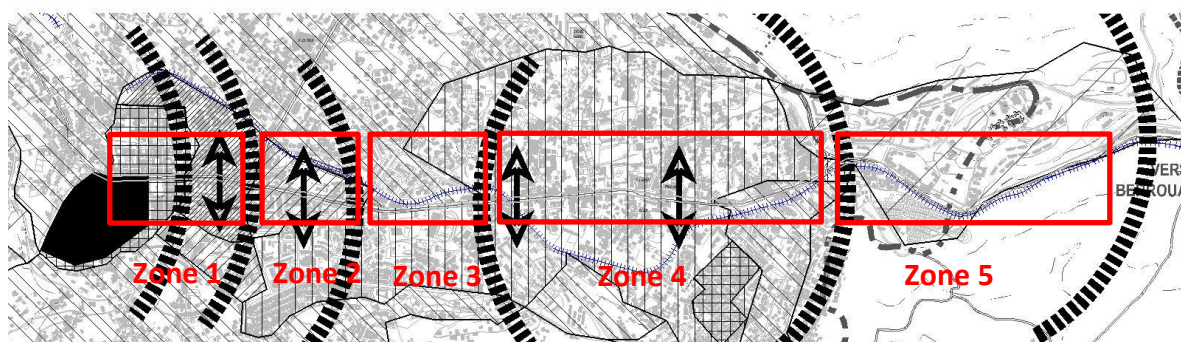


Fig.80:découpage de l'axe en zones historiques

Source: carte établie par l'auteur sur la base du PDAU 2007

### L'homogénéité fonctionnelle et structurelle:

Le découpage du PDAU 2007 en zones homogènes (annexe N°5) fait ressortir 4 zones homogènes sur le plan fonctionnel :

**Zone 1** correspond au noyau historique et commerciale- **zone 2** : zone des équipements-  
**zone 3**: zone résidentielles, et la **zone 4**: pôle urbain multifonctionnel.

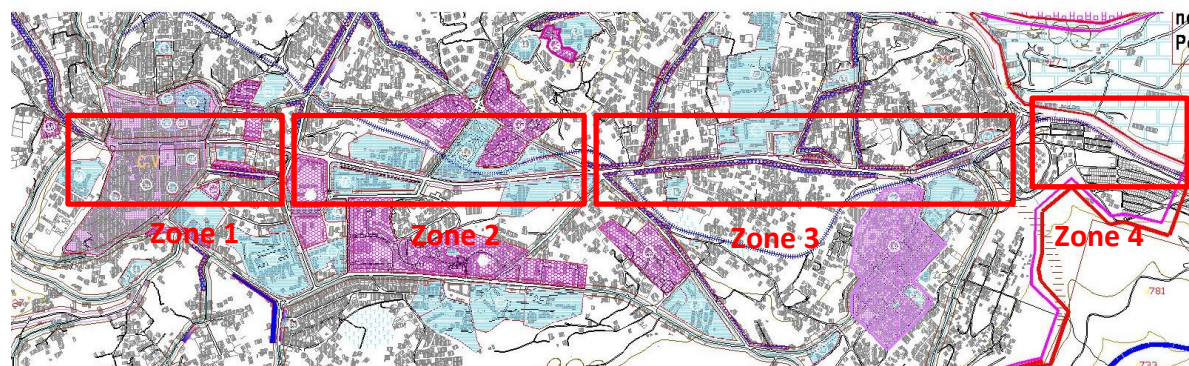


Fig.81: découpage de l'axe en zones homogènes

Source: PDAU 2007+ traitement par l'auteur

### Paysage urbain et identité du lieu:

La route nationale 18 à l'échelle de la ville est aujourd'hui une voie locale qui organise l'ensemble du territoire de la ville avec une pluralité des destinations. Cette pluralité entraîne

une diversité des tissus urbains et des aménagements avec une multiplicité de paysages. Quatre (04) grands paysages se distinguent le long de la route nationale 18:

- Un paysage émergent qui correspond à l'entrée de ville
- Un paysage résidentiel. Formé par de l'habitat privé homogène.
- Un paysage formé par une variété d'équipements publics.
- Un paysage de centre historique.

Au final, nous avons identifié quatre (04) séquences de l'Est à l'Ouest, prise par rapport au trois critères:

- Séquence A: Séquence de l'entrée Est de la ville (nouveau pôle urbain).
- Séquence B: Séquence résidentielle.
- Séquence C: séquence des équipements publics.
- Séquence D: Séquence de l'entrée Ouest de la ville (centre historique).

### **3-4- Analyse formelle et fonctionnelle des séquences :**

La ville est un espace constitué par l'adjonction de formes urbaines variées, qui traduisent chacune la conception de la ville et la vie en commun<sup>2</sup>.

Analyser un site urbain correspond à appréhender au mieux sa forme ainsi que les fonctions sociales, économiques, et culturelles qui le composent, à comprendre les divers éléments qui le constituent et leur imbrications, c'est divers éléments sont lisibles tant au niveau de l'organisation de l'espace (rue, place, jardin...), que du bâti (hauteur, volume, rythme ...).

Dans cette partie nous allons procéder à l'analyse de la forme et des fonctions sur les différentes séquences du boulevard, l'objectif de cette analyse est:

- De mettre en évidence les éléments constitutifs du tissu traversé par l'axe.
- D'identifier les caractères fondamentaux du territoire traversé, en termes de paysage, de formes urbaines, d'architecture, et de fonctions urbaines.
- De monter les évolutions de ce territoire.
- De mettre en évidence les points forts à valoriser, et les problèmes à corriger.
- De définir les enjeux d'un éventuel projet d'aménagement de l'axe.

A partir de ces éléments d'analyse, il s'agit d'en tirer les conclusions concernant l'organisation des centralités le long de cet axe, ces conclusions peuvent être le fondement d'une stratégie global d'aménagement de l'axe à l'échelle de la ville de Médéa.

---

<sup>2</sup>AUCAM "*analyse de la morphologie urbaine*" disponible sur l'adresse: [http://www.aucame.fr/web/territoire/fichiers/1-3\\_Analyse-de-la-morphologie-urbaine.pdf](http://www.aucame.fr/web/territoire/fichiers/1-3_Analyse-de-la-morphologie-urbaine.pdf), consulté [le 15/10/2014]

### 3-4-1- Séquence A : l'entrée Est de la ville, deux rives contrastées

Cette séquence correspond au prolongement linéaire de la ville du côté Est le long de la route nationale 18.

Les deux tissus sur les rives de la route sont marqués par un paysage très contrasté. Une rive droite formée par un tissu émergent sur le plan architectural et urbain. Des immeubles hauts caractérisés par des façades de style arabomoresque pintent en blanc. Un immeuble (Rectorat de l'université) se démarque du reste par sa hauteur, il s'élève en haut de la colline comme un élément signalétique.

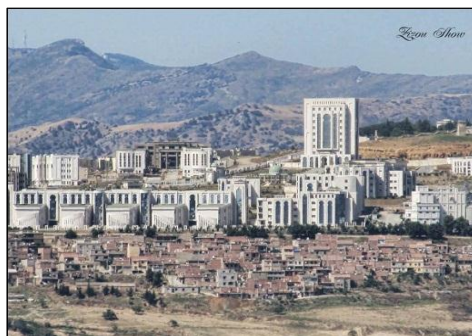


Fig.82: vue d'ensemble sur le pôle urbain: une nouvelle émergence architecturale et urbaine

Source: [www.panoramio.com/photo/95089970](http://www.panoramio.com/photo/95089970)

Le nouveau pôle urbain multifonctionnel comprend des sièges administratifs, l'université, et des immeubles d'habitat collectif.

La rive gauche plus basse formée par un ensemble périphérique de lotissements résidentiels dense et compacte, la majorité des constructions ne sont pas achevées, à caractère informel avec une absence totale de l'activité commerciale au rez-de-chaussée.

Les abords de la route donnent un front continu, mais en retrait par rapport à la voie, sur la rive droite le recul est traité en espace vert, contrairement à la rive gauche, où on note l'existence de l'ancienne voie ferrée.

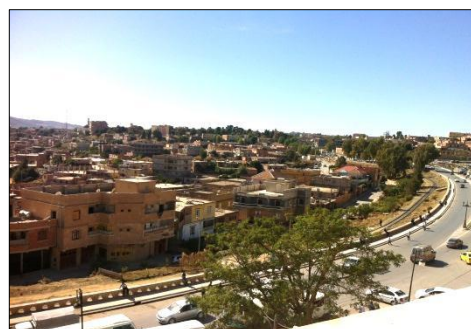


Fig.83: Vue sur la rive gauche de la route (lotissements résidentiels)

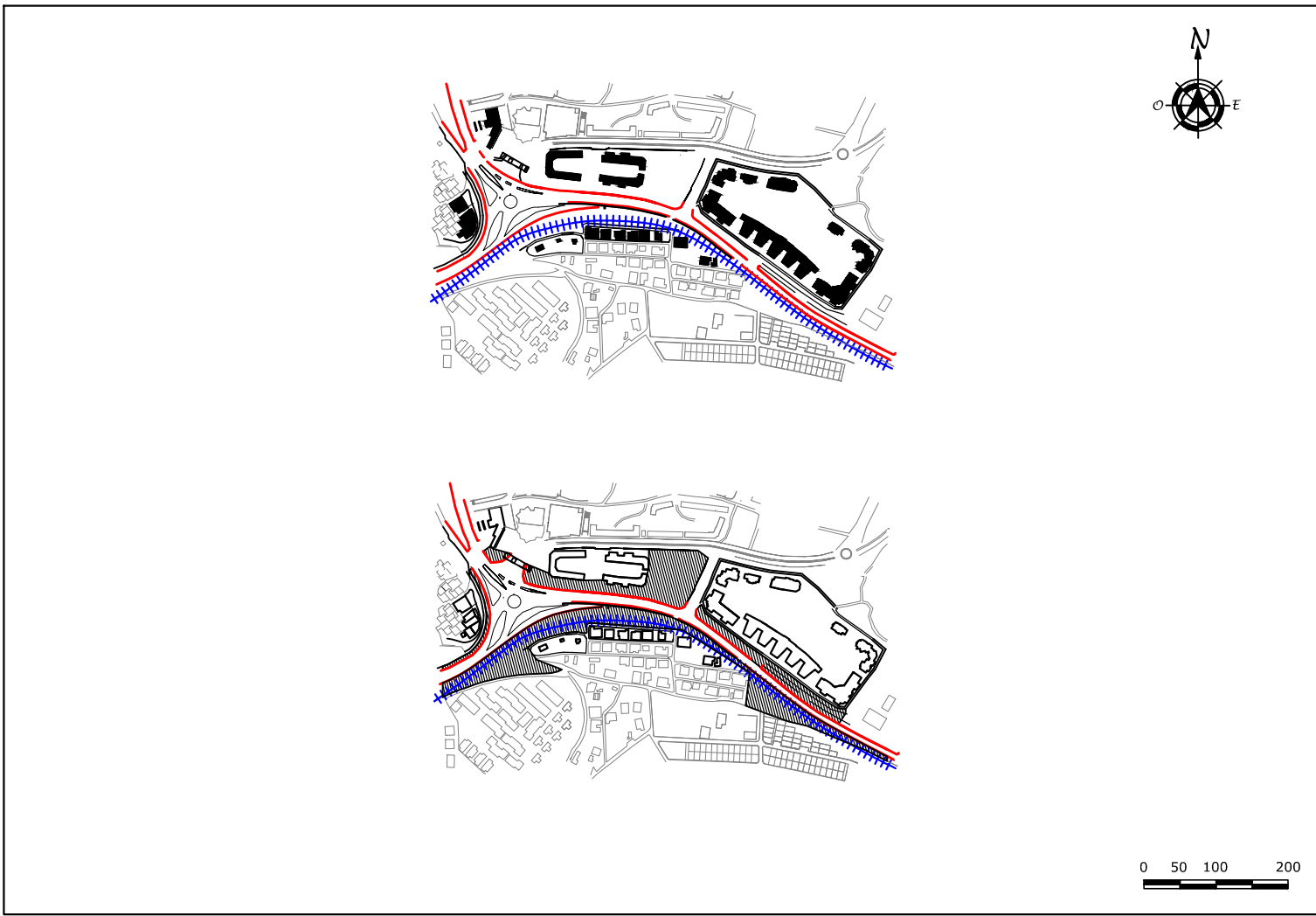
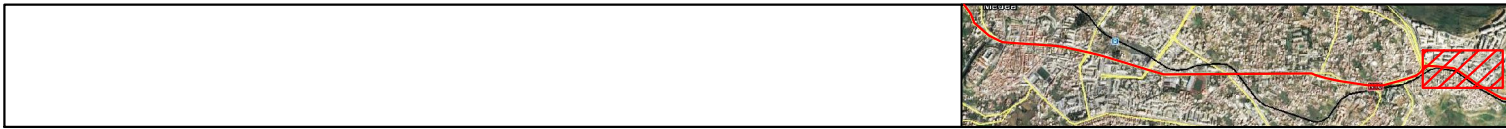
Source : photo prise par l'auteur 2/10/2014

En allant vers la ville, un rond-point situé au croisement de la route nationale 18 et l'ex route nationale 1, l'espace a été aménagé dans le cadre des travaux de restructuration du boulevard de l'ALN. L'accès au pôle urbain a été marqué par une porte urbaine, de même pour l'entrée de la ville qui est marqué par un élément architectural en forme d'arcades rappelant l'ancienne porte des arcades "Bab Lakouas" situé à l'entrée Ouest de la ville.



Fig.84 : Vue sur le pôle urbain et le nouveau élément qui représente la réplique de la porte des arcades

Source: Photo prise par l'auteur 2/10/2014





**Ckt g'f )² wvf g**

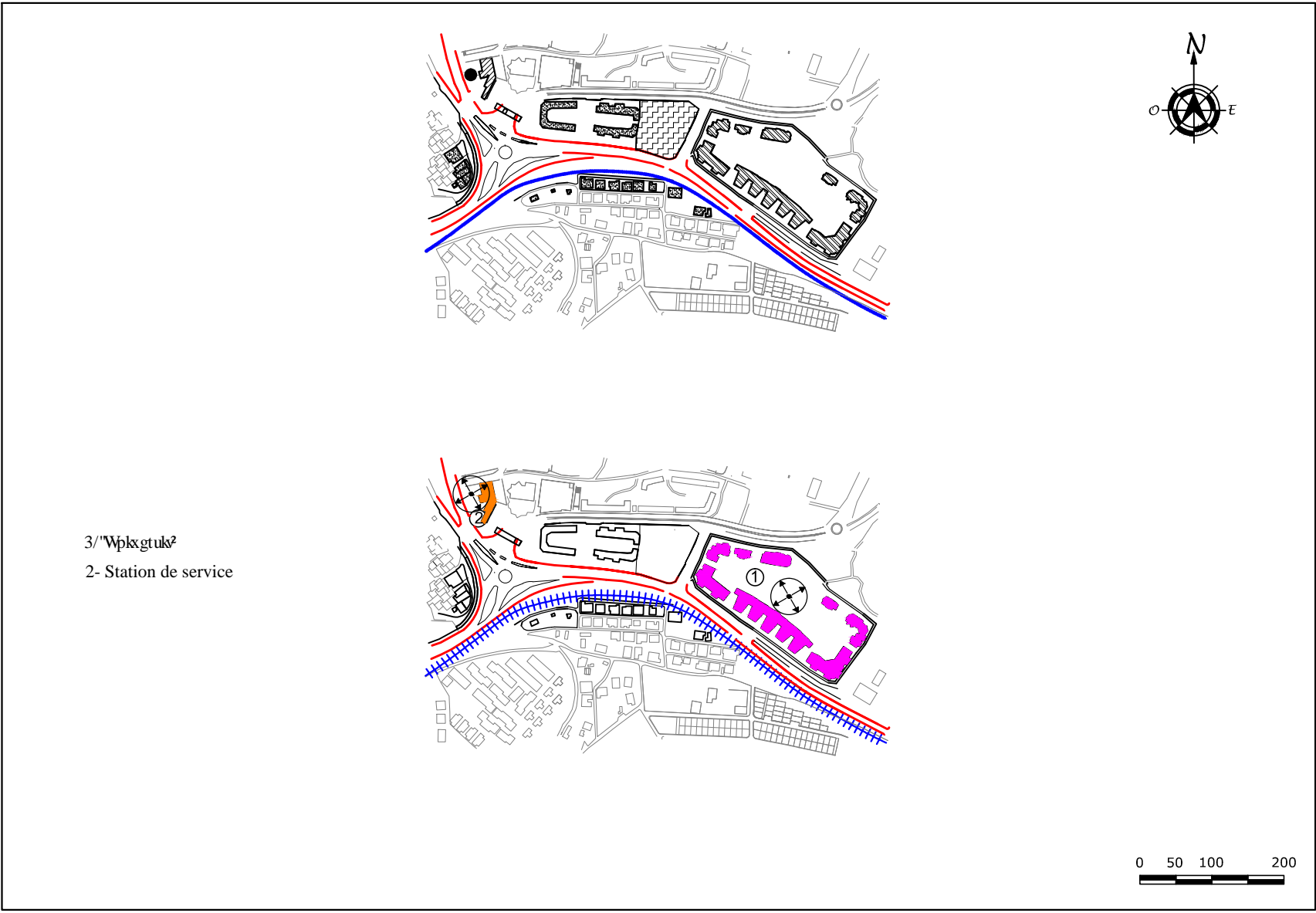
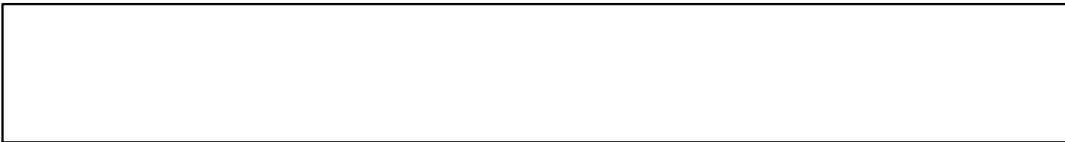
ect vg'f g' hgr ceg' d- wkg' bqp  
d- wkg' hpi 'f w'dqwgxct f

U's wpeg' C

**N² i gpf g**

 Gur ceg' d- wkg' hpi 'f w'dqwgxct f  
du boulevard

 Gur ceg' bqp' d- wkg' hpi 'f w'dqwgxct f  
rives du boulevard









3/ Wplxgtuk²  
2- Station de service



### Ckt g'f ² wwf g

ect w'f gu'evxks² u'wt dclpgu  
sur les rives du boulevard  
de l'ALN




U's wpgeg'C

### N'i gpf g

-  Cevxks² 'tf o lplwt evxsg'gv de service
-  Cevxks² '² f wevks²g
-  Cevxks² 'tgo o gt elcng
-  \ qpg't² ulf gpvngng
-  Station urbaine
-  Station de service

-  ² s wlr go gpv² f wevks²g
-  ² s wlr go gpv² f g't cpur qtv

### Rayon d'influence:

-  C'h² ej gng'f g'ic wilaya
-  C'h² ej gng'f g'ic 'Xlkg
-  C'h² ej gng'f g'ic 't ct vlg de ville

### 3-4-2- Séquence B : deux rives résidentielles symétriques

Le tissu urbain traversé dans cette séquence, est un tissu résidentiel compact, formé par de l'habitat individuel, appartenant en majorité au secteur privé, à l'exception de quelques parcelles où sont installés des équipements publics. Une grande parcelle qui se distingue dans l'ensemble occupée par la faculté des lettres et des langues.

Une fois traversé le carrefour, un espace aménagé en placette publique se présente sur la rive gauche. De cet endroit apparaît en haut de la colline une construction (Rectorat) signalétique marquant le paysage.

Le front du boulevard est marqué par une série de constructions à usage d'habitat privatif, leur gabarit varie entre (R+1, R+2, et R+3) avec commerce au Rez-de-chaussée, l'architecture des façades est relativement simple, marqué par une série de balcons, offrant au front du boulevard une continuité et une homogénéité. On note la disponibilité de quelques friches urbaines le long de l'axe, une opportunité d'aménagement future.

La majorité de ces immeubles sont inachevés, ils connaissent des travaux d'embellissement de leurs façades, ceci reflète d'une part, le souci des habitants de redonner une belle image au boulevard, et d'autre part l'implication des autorités publique, qui veillent à l'application du règlement d'urbanisme.

Il s'agit ici d'un axe très commerçant et très fréquenté en continuité surtout par les étudiants. En effet, la présence de la faculté d'envergure nationale, et la station de bus universitaire, contribue à offrir une animation permanente et une forte attractivité à cette section.



Fig.85: vue sur la placette publique récemment aménagée

Source: photo prise par l'auteur 25/10/2014



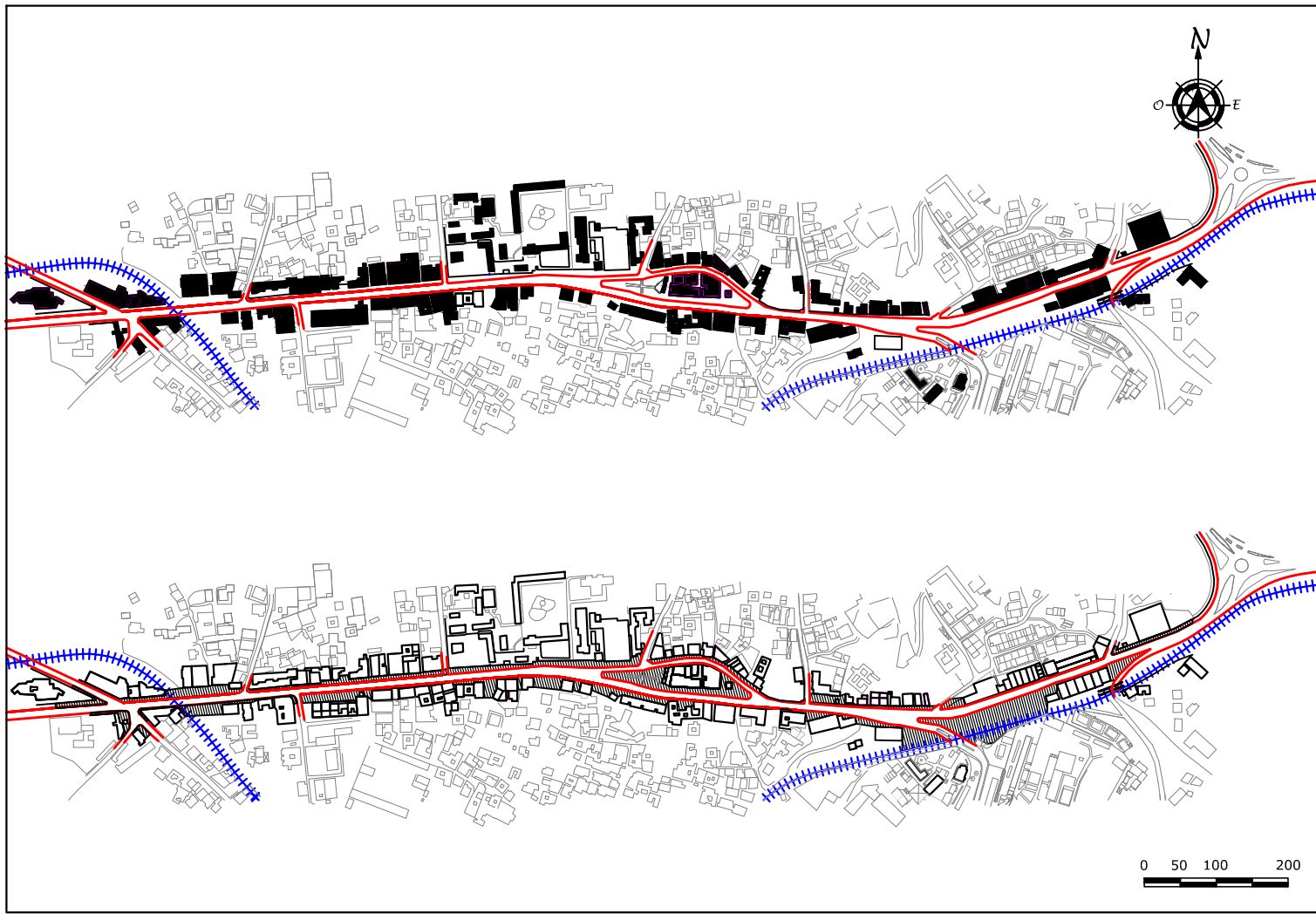
Fig.86: Vue sur les deux rives du boulevard, des constructions à usage d'habitat caractérisées par un front continu

Source: photo prise par l'auteur 2/10/2014



Fig.87: Vue du ciel sur l'axe dans sa partie traversante le quartier Takbou

Source:  
(Anonyme)



**Ckt g'f )² wvf g**

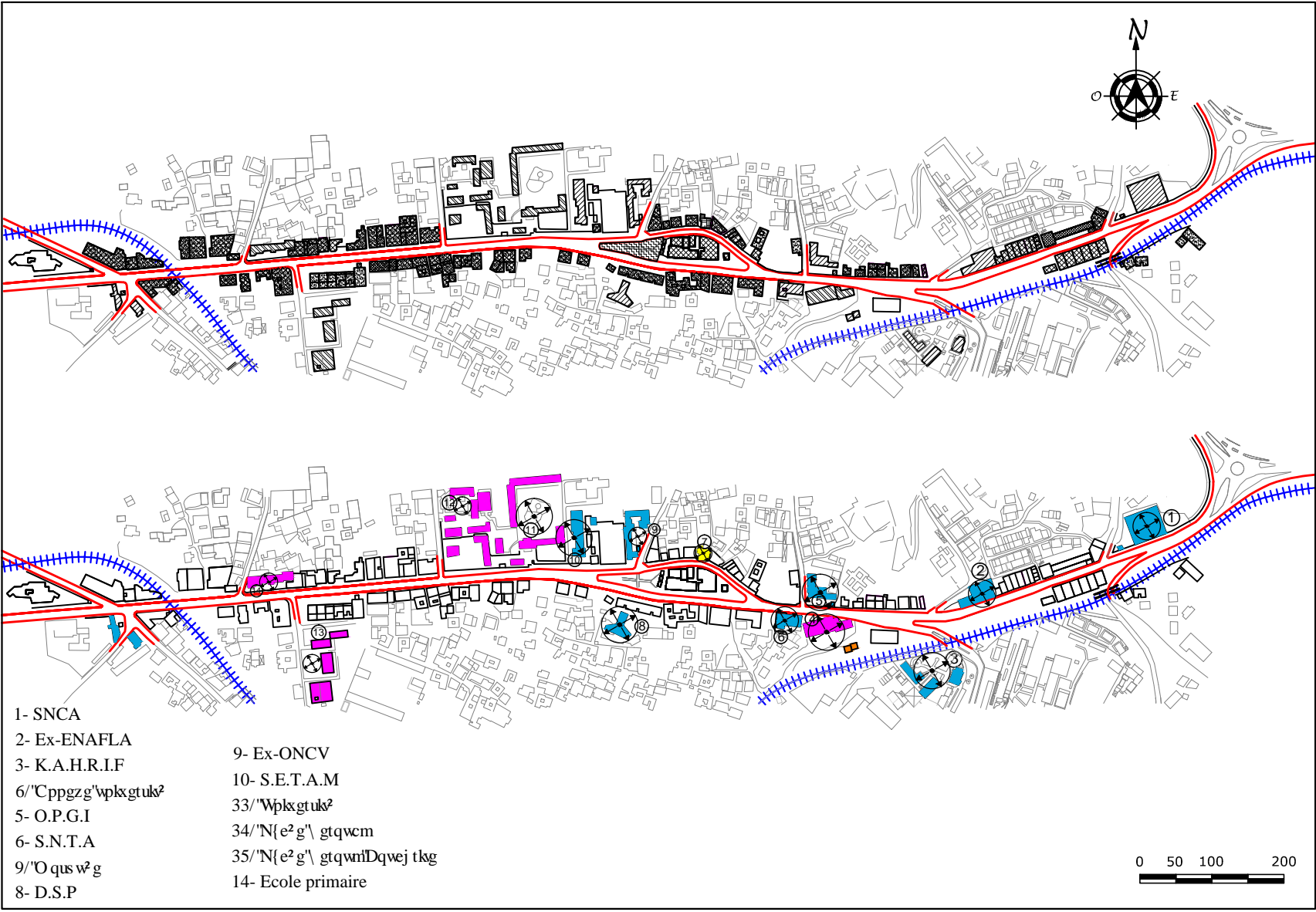
ect vg'f g' hgr ceg'd -wkgv'bpq  
d-wktg' hpi 'f w'dqwxc't f

U' s wpeg'D

**N' i gpf g**

■ Gur ceg'd -wktw' hgt' lsgu  
du boulevard

▨ Gur ceg'bpq'd -wktw' hgu  
rives du boulevard



- 1- SNCA
- 2- Ex-ENAFILA
- 3- K.A.H.R.I.F
- 6/"CpPgZg'wpxgtuks²
- 5- O.P.G.I
- 6- S.N.T.A
- 9/"Oqusw²g
- 8- D.S.P
- 9- Ex-ONCV
- 10- S.E.T.A.M
- 33/"Wpxgtuks²
- 34/"N{e²g'\ gtqwm
- 35/"N{e²g'\ gtqwniDqvej tksq
- 14- Ecole primaire

## Ckt g'f } wfg

ect w'f gu'cevks² u'wt dclpgu  
sur les rives du boulevard  
de l'ALN

### U²s wpeg'D

### N²i gpf g

- Cevks² 'tf o lphnt cvkg'gv de service
- Cevks² '²f wecvksq
- Cevks² 'tqek/ewwntng
- Cevks² 'ewnwng
- Cevks² 'lr qt vksq
- Cevks² 'eqo o gtelng
- \ qpg't² ulf gpvng
- \ qpg't² ulf gpvng'cxge commerce au RDC
- Station urbaine

- ²s wrgo gpv'tf o lphnt cvltlgv de service
- ²s wrgo gpv'²f wecvksq
- ²s wrgo gpv'ewnwng
- ²s wrgo gpv'f g't cpr qt v

### Rayon d'influence:

- C'it² ej gng'f g'ic wilaya
- C'it² ej gng'f g'ic'Xlwg
- C'it² ej gng'f g'ic'f ct vlg de ville

### 3-4-3- Séquence C: La traversée de la zone d'équipements

Une fois franchie l'intersection des voies, le tissu urbain change d'échelle, de grandes parcelles se distinguent, nous cheminons donc dans un secteur issu de la croissance urbaine fragmentaire marqué par une faible densité.

Cette séquence est marquée par un système de placettes aménagé à la place des vides délaissés par l'urbanisation éclatée du tissu urbain, ces placettes ponctuent l'axe routier, certaines de ces places reste peu fréquenté, surtout celles aux abords du complexe sportif.



Fig.88: Vue du ciel sur l'axe routier et le complexe sportif Imam Ilyes.

Source:

[http://dz.worldmapz.com/photo/12413\\_en.htm](http://dz.worldmapz.com/photo/12413_en.htm)

La production des rives du boulevard urbain est donc très largement spécialisée dans l'activité tertiaire (de service), consommatrice d'espace.

Les commerces se font de plus en plus discrets surtout sur la partie Est de cette séquence, par ailleurs la présence de grands équipements en série, tel que le siège de la wilaya, direction NAFTAL, le complexe sportif, Algérie télécom, les banques...etc, participent au ressenti d'une centralité d'envergure économique, de même de la forte attractivité de cette section.



Fig.89: Vue sur l'hotel Lajette à partir du boulevard

Source:

[http://dz.worldmapz.com/photo/12444\\_en.htm](http://dz.worldmapz.com/photo/12444_en.htm)

Ces équipements offre une très grande variété de style architectural entre (l'arabo moresque, le moderne, et le contemporain)

Au fur et à mesure que l'on se rapproche du carrefour formé par l'intersection de la route nationale 18 et la route d'Alger (ex route nationale1), l'activité commerciale reprend, on note la présence d'un grand centre commercial sur la rive gauche qui n'est pas encore fonctionnel, un projet phare qui dessine la nouvelle image de la ville de Médéa.



Fig.90: Vue sur la deuxième partie de la section, plus animée, marqué par la succession des équipements

Source: photos prise par l'auteur 2/10/2014





**Ckt g'f )² wvf g**

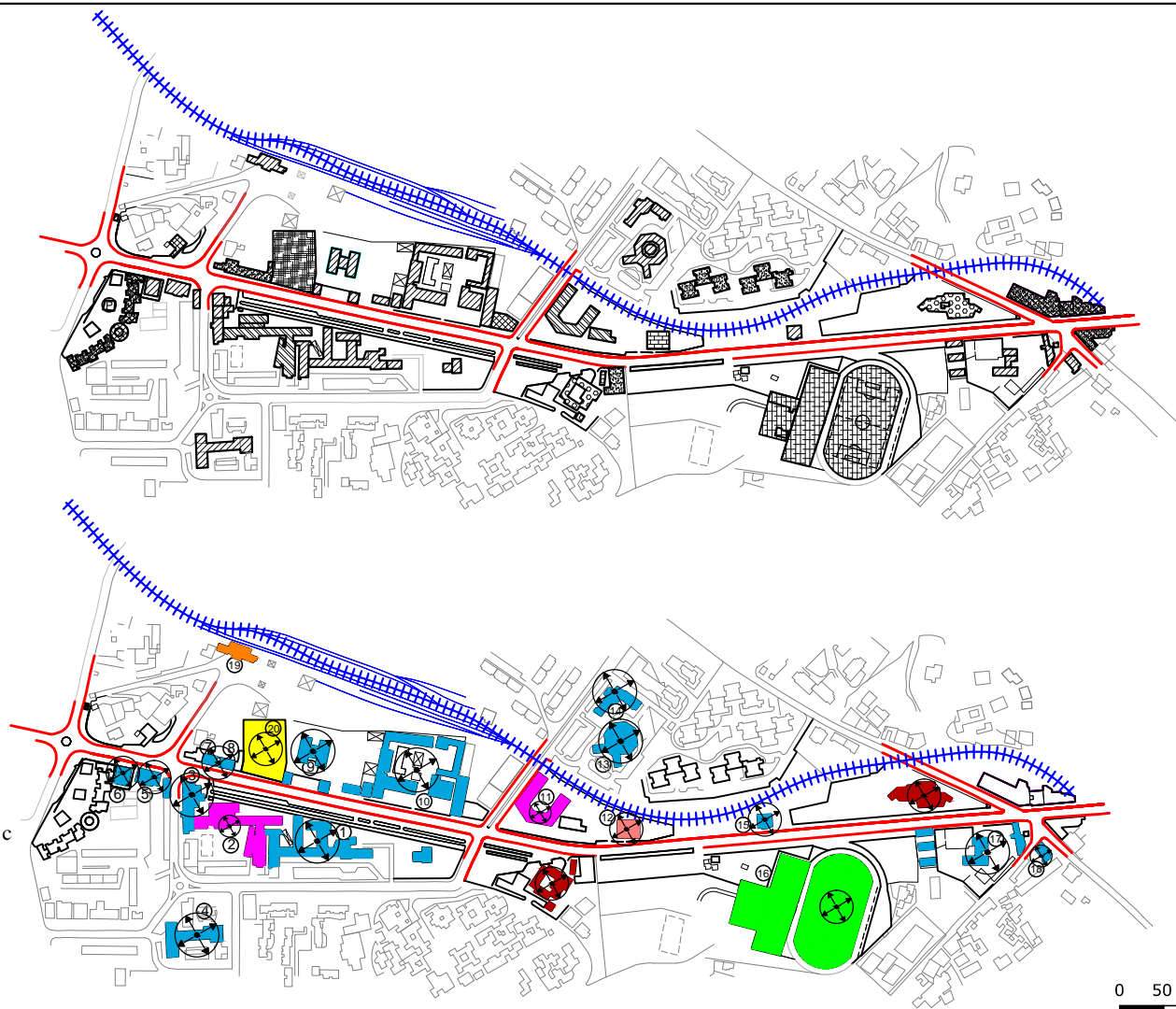
ect vg'f g' hgr ceg'd -wkgv'bpq  
d-wkg' hpi 'f w'dqwgxctf

U' s wgpeg'E

**N'i gpf g**

 Gur ceg'd -wktwt 'hgt' lsgu  
du boulevard

 Gur ceg'bpq'd -wktwt 'hgu  
rives du boulevard



- 3/ Uké i g'y kr{c
- 4/ N{e² g'Hgnj ct
- 5/ UÁgv² wtdclpg
- 4- D.V.R.H
- 5- D. assurance
- 6- Domaine
- 7- Banque :BNP paris
- 8- Banque :FTTX
- 9- Direction NAFTAL
- 32/ Cni ² tlg'vgrgeqo
- 11- CEM El houari Houari
- 34/ Dkdrkqj ³ s wg'f g'rc'y kr{c
- 35/ Uké i g'CRE
- 36/ F kt gevqp'f gu'lo r ½u
- 15- Direction du tourisme
- 16- Stade Imam Ilyass
- 17- C.F.T.A
- 18- C.N.R+ C.A.S.N.O.S
- 19- Gare ferroviaire (hors service)
- 42/ Eko gvé tg'lwkh



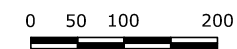
C'it'ej gng'f g'it' wilaya



C'it'ej gng'f g'it' Xlmg



C'it'ej gng'f g'it' r'ct vlq de ville



### Ckt g'f ² wwf g

ect w'f gu'cevlks² u'wt dclpgu sur les rives du boulevard de l'ALN

### U² s wpeg'E

### N² i gpf g

- Cevlks² 'tf o lplmt cvkg'gv de service
- Cevlks² '² f wecvlsg
- Cevlks² 'lqekt/ewwwtng
- Cevlks² 'ewwvng
- Cevlks² 'lr qt vlsg
- Cevlks² 'tqo o gt elcng
- Cevlks² 'j ½gnk² t g
- \ qpg't² ulf gpvlmg
- \ qpg't² ulf gpvlmg'cxge commerce au RDC
- Station urbaine
- Parking
- ² s wlr go gpv'tf o lplmt cvlltgv de service
- ² s wlr go gpv'² f wecvlsg
- ² s wlr go gpv'lqekt/ewwwtng
- ² s wlr go gpv'ewwvng
- ² s wlr go gpv'lr qt vlsg
- ² s wlr go gpv'f g'it' cpur qt v
- J ½gn

Ref <Ectg'² crk² g'rc'it'icwgt'bw'it' base d'un fond de carte du PDAU2007

### 3-4-4- Séquence D : entrée Ouest de la ville, la traversée du centre-ville

Cette séquence est remarquable et identifiable par son tissu historique, Le tissu urbain change lui aussi, il devient de plus en plus homogène et tend progressivement à devenir un tissu de petite échelle, caractérisé par une mixité fonctionnelle.

Le début de cette séquence correspond à la première extension coloniale extra-muros, l'affectation des terrains été dominée par des équipements publics (activités éducatives et administratives), alterné par des bâtiments des grands ensembles (H.L.M) construit dans le cadre du plan de Constantine dans les années 50.

Un bâtiment assez imposant, de R+7 avec commerce au Rez-de-chaussée, marque la rive droite du boulevard, de l'autre côté, on trouve le musée du moudjahid et une école primaire (école Beldgebés), deux vestiges architecturaux datant de l'époque coloniale, l'ensemble est en retrait par rapport à la voie, aménagé en placette et ponctué par un double alignement d'arbre

Plus nous nous dirignons vers la porte des arcades les constructions deviennent de plus en plus homogènes (des maisons de l'époque coloniale de R+1, avec commerce au Rez-de-chaussée), on note que quelques un de ces immeubles résidentiels se sont reconvertis pour accueillir à la place, des équipements publics (la CNEP, banque AGB...etc), ou des commerces.

Sur le chemin nous découvrons la plus grande place de la ville de Médéa (la place du 1<sup>er</sup> novembre), qui été jadis la place de l'église, celle-ci a été détruite pour abriter la plus importante mosquée (Masdjid Anour), de la ville avec son minaret très haut. Au cœur de ce territoire chargé d'histoire, se développe une forte activité commerciale et artisanale, le noyau historique connaît une animation continue.

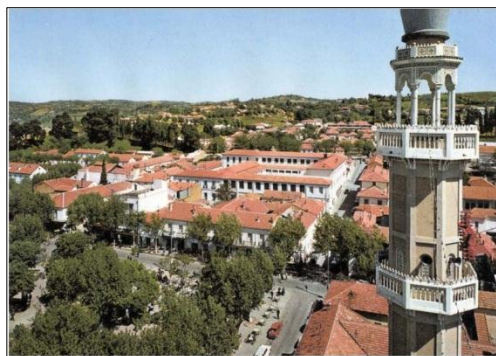


Fig.91: vue de ciel sur le noyau historique de la ville de Médéa

Source: encyclopedie-afn.org



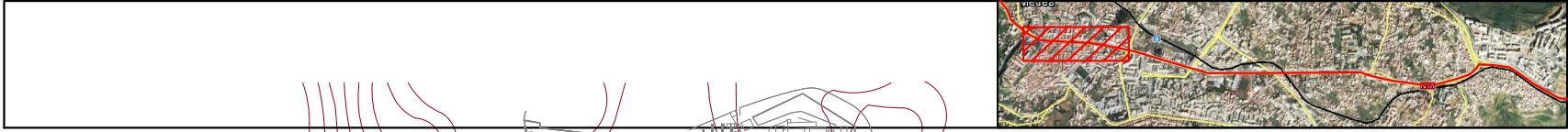
Fig.92:Vue sur la partie qui correspond à la première extension extra-muros de la ville, on signale la présence d'un batiment H.L.M, au début de cette séquence.

Source: Photo prise par l'auteur 05/02/2014



Fig.93: la place du 1<sup>er</sup> Novembre sur les abords de l'axe.

Source www.panoramio.com





**Ck g'f } w f g**

ect w'f g' h'gur ceg'd-w'kg'p'p  
d-w'kg'h'ipi 'f w'd'q'w'x'c't'f

U's w'p'eg'F

**N'i g'p'f g**

-  Gur ceg'd-w'k'w't 'igu'f'k'gu  
du boulevard
-  Gur ceg'p'p'd-w'k'w't 'igu  
rives du boulevard

Ref <Ect'g'l'2'c'k'f'g'r'c't'w'c'w'w't'w'w't'e  
base d'un fond de carte du PDAU2007



- 1- D.U.C.H
- 4/"UÁgv² wtdclpg
- 3- Subdivision des travaux publique
- 6/"O w² g
- 5- Ecole primaire
- 8/"Vt² uqt
- 9/"J ½grlf gu'hpcegu
- 8- Banque AGB
- 9- Gendarmerie
- 10- CNEP
- 33/"O qus w² g' Cpqt
- 12- RPTT
- 35/"Dldrlqj ³ s wg
- 14- B.D.L
- 15- Banque BADR
- 16- Prison
- 17- Caserne militaire
- 18- SONELGAZ+ STP
- 3; /"N( e² g'Dgp'Ej pgd

**Ckt g'f ² wfg**

ect w'f gu'evkls² u'wt dclpgu  
sur les rives du boulevard  
de l'ALN

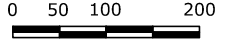
**U² s wpeg'F**

**N² i gpf g**

- Cevkls² 'tf o lplnt cvksg'lv de service
- Cevkls² '² f wecvksg
- Cevkls² 'lqelq/ewwntng
- Cevkls² 'éwo o gtelcng
- \ qpg't² ulf gpvngng
- \ qpg't² ulf gpvngng'cxge commerce au RDC
- Station urbaine
- Parking
- Station de service
- ² s wrgo gpv'tf o lplnt cvksg'lv de service
- ² s wrgo gpv² f wecvksg
- ² s wrgo gpv'lqelq/ewwntng
- ² s wrgo gpv'éwwngng

**Rayon d'influence:**

- C'hp² ej gng'f g'lc wilaya
- C'hp² ej gng'f g'lc'Xlwg
- C'hp² ej gng'f g'lc'fct vlg de ville



### **3-5- Analyse de la mobilité et système de circulation sur le boulevard de l'ALN:**

L'objectif de cette analyse est d'identifier les caractères fondamentaux en termes de déplacement, il s'agit de réfléchir à l'échelle de la voie où l'on effectue des coupes transversales, pour voir l'usage et le partage de l'espace route, mode d'occupation (parking, stationnement...), un intérêt est porté sur les transports collectifs qui permettent d'accéder aux différentes parties de la ville, ils jouent un rôle essentiel dans le développement urbain.

#### **Séquence A: l'entrée Est de la ville**

Cette séquence est marquée par la présence de deux infrastructures routières de transit à savoir la route périphérique qui correspond à la première déviation de la route nationale 01, une voie qui relie la ville de Médéa au Nord du pays, et la route nationale 18, ce qui a amené à la création d'un vaste giratoire routier aménagé en jet d'eau. C'est deux voies sont insérées dans un milieu qui connaît une urbanisation progressive, ce milieu est toutefois marqué par une grande ouverture sur les paysages des montagnes.

La section concernée de la RN18 compte 2 files de circulation sur les deux sens, pour une largeur de l'emprise de 16 mètres (emprise nette) et 19 mètres totale, aucun aménagement pour le stationnement des automobiles sur les côtés n'a été prévu.

#### **Alignement d'arbres:**

On note l'absence d'alignement d'arbres, quel que talus traité du côté de la rive droite, contrairement à la rive gauche, on constate des disparités en matière d'aménagement sur les deux rives.

#### **Arrêts de bus et stationnement des automobiles :**

Dans cette séquence, il existe deux points d'arrêt à double sens, pour les bus à destination ou en provenance de Ouzera, ces arrêts se situent en bordure des trottoirs étroit, et ne possèdent pas

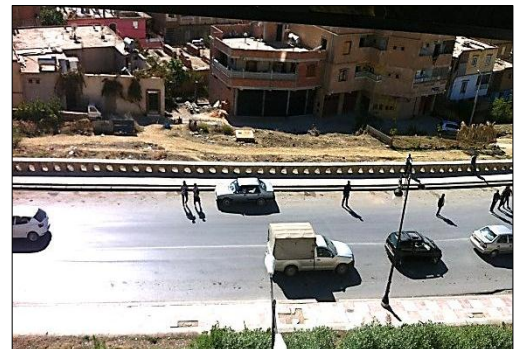
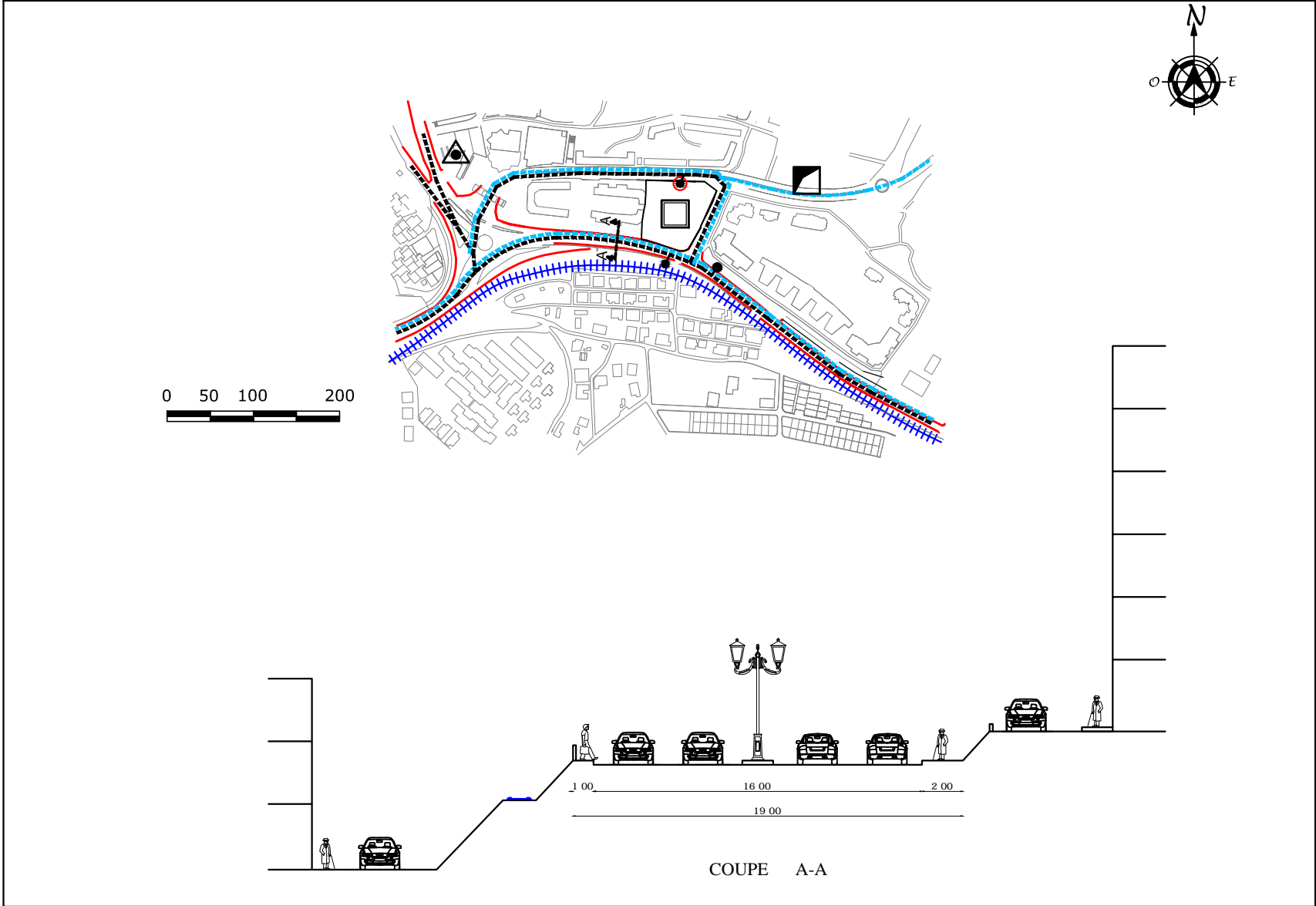


Fig.94: photo qui illustre la disparité en matière d'aménagement des deux rives  
Source: photo prise par l'auteur 02/10/2014

des abris de bus. Leur situation présente un réel danger pour les passants, et des risques d'accidents, aucune limitation de vitesse n'existe. Cette séquence est marquée par un fort paysage routier où la voiture domine, on a toujours l'impression d'être sur une voie routière avec le sentiment d'insécurité, lorsqu'on parcourt la voie à pied.

Le parking sur la rive droite de la route a été récemment transformé en station de bus public, pour répondre aux besoins des habitants et étudiants en matière de transport en commun, et éviter l'encombrement causé sur les bords de la route.

Cette séquence est le support des transports en commun public et des transports universitaire, elle revêt un caractère structurant du fait de la présence de deux stations urbaines (public / étudiants), et une station de service à la limite du carrefour giratoire sur l'ex- RN1.



**Clk'g'f'p'w'f'g**

U'w'o'g'f'g'elt'ew'v'k'p'u'g'y  
transport en commun

U's'w'p'eg'C

**N'i'g'p'f'g**

- Ligne de transport en commun
- Ligne des bus universitaire
- ++++ 'Nc'x'q'g'lg'tt'g
- Ctt'v'f'g'd'wu
- Ctt'v'f'g'd'wu'o'k'z'g'r'w'd'ite'g'y universitaire
- Station de bus public
- ◻ Station de bus pour 2'w'f'k'p'v
- ▲ Station de service

Ref'<E'ct'g'v'g'k'k'k'g'g'r'ct'k'ic'w'g'v'w'w'k'ic' base d'un fond de carte du PDAU2007

## **Séquence B: La traversée de la zone résidentielle**

La route traverse dans cette séquence un tissu résidentiel symétrique et très fréquenté, offrant à la route un caractère plus urbain, on note la présence de la faculté des lettres et des langues source d'animation et d'attraction pour cette séquence.

Une fois passé le carrefour giratoire, la largeur de la route diminue, sur la rive gauche le trottoir s'élargie pour accueillir une placette et du mobilier urbain (bancs), cette placette a été aménagée dans le but de valoriser l'entrée Est de la ville.

Une largeur moyenne de la route est de 12.50 mètres sur toute sa longueur, caractérisée par 1 file de circulation dans les deux sens plus une file de stationnement latéral sur les deux côtés, mais celle-ci est discontinue.

La route sur cette séquence connaît un flux important surtout aux heures de pointe, C'est un point noir en matière de circulation plusieurs types de transports cohabitent sur son espace à savoir les automobiles, le transport universitaire, et le transport public à l'échelle urbaine et intercommunale. Plusieurs voies transversales se croisent avec le boulevard en provenance des différentes parties de la ville (Thniet Lahdjar, Merdjchkir, Beziwach, Damiette, M'Salah...etc), ce qui crée un problème de congestion permanent.



Fig.95: le passage sous le pont ferroviaire  
Source: photo prise par l'auteur 03/10/2014

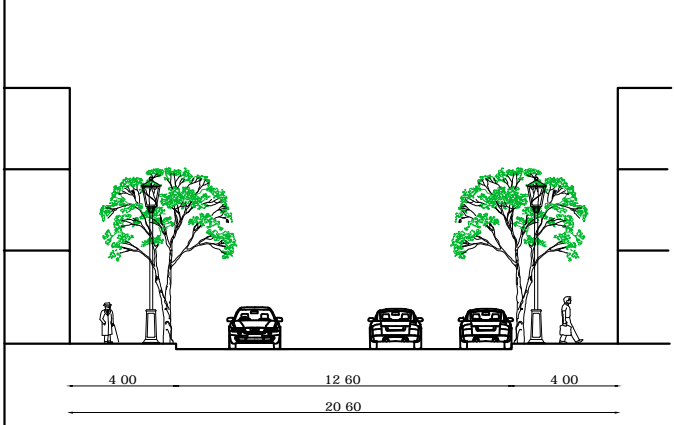
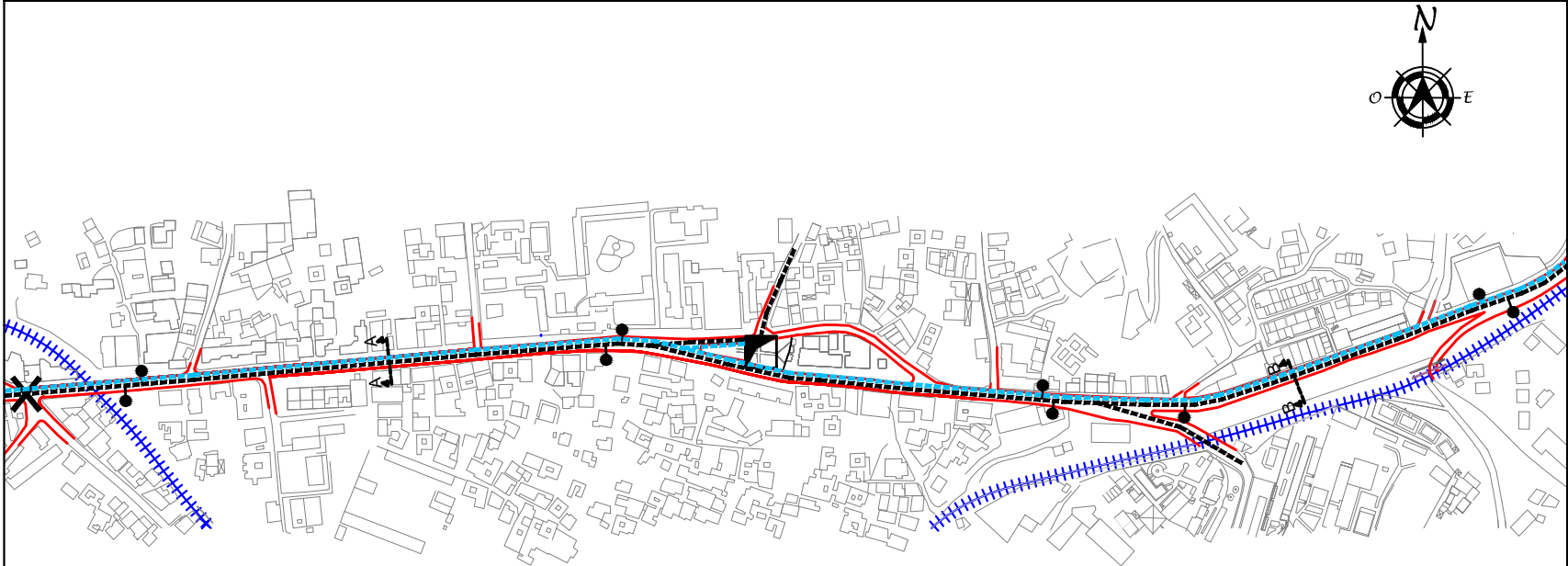
Après le passage sous le pont ferroviaire, nous arrivons à l'un des croisements les plus denses sur le boulevard, un feu tricolore a été installé pour gérer la circulation dans ce point chaud.

### **Alignement d'arbres:**

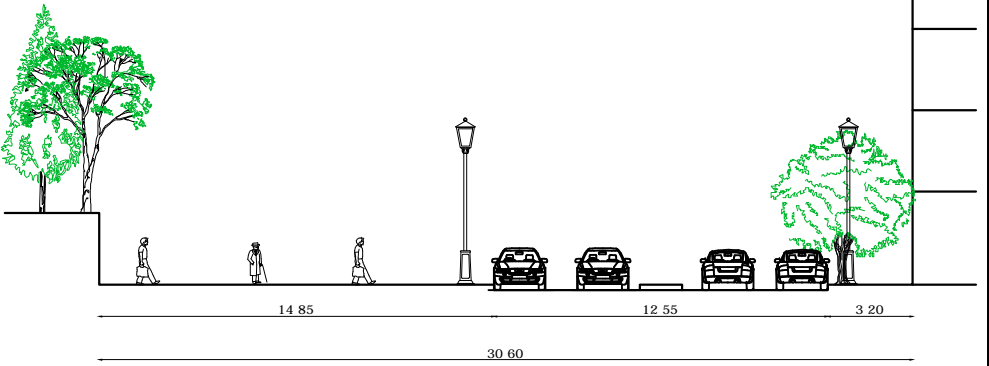
Peu de plantation au début de la section, à partir de la faculté, on note la présence d'une double rangée d'arbre sur la rive de la fac, et par la suite sa continue avec une seule rangée d'arbre

### **Arrêt de bus et stationnement des automobiles:**

Cette séquence est marquée par une multitude d'arrêts de bus, et un stationnement automobile omniprésent sur les deux rives du fait du caractère commercial de la section, et la présence de l'université, on note aussi que cette séquence compte une station de bus universitaire sur les abords de la route.



COUPE A-A



COUPE B-B

**Clk'f' } w f g**

U\ w' o' g' f' g' b' t' e' w' c' v' l' q' p' u' g' y  
transport en commun

U' s' w' g' p' e' g' ' D

**N' i' g' p' f' g**

- Ligne de transport en commun
- Ligne des bus universitaire
- +++++ 'Nc'xqlg'lggt² g
- Ctt' v'f'g'dwu
- Station de bus pour ² w f l e p v
- ✕ Point chaud de la circulation

Ref <Ectg' l'² c'k'f' g' r' c' t' h' e' w' g' w' t' w' t' e'  
base d'un fond de carte du PDAU2007

## **Séquence C La traversée de la zone d'équipements**

Cette séquence est marquée par deux sections, le premier tronçon compris entre les deux premiers carrefours est caractérisé par une ambiance un peu calme, une circulation moins dense. L'autre partie connaît un trafic important, considéré comme un autre point noir en matière de circulation.



Fig.96: le premier tronçon de la séquence a caractère moins dense

Source: <http://www.panoramio.com/photo/92681301>

La faible densité de cette partie ainsi que la disposition des équipements en retrait par rapport à la route, donne une sensation d'une plus grande amplitude à la voie, et pourtant sa largeur presque ne varie pas, se retrait permet d'avoir de large trottoirs. Une série d'arcades présente sur la rive droite de la voie sert de passage couvert, en même temps de terrasse pour les cafés le soir.

La largeur moyenne de la route est de 12 mètres, le stationnement automobile latéral est possible sur les rives de la voie, ce qu'on constate la journée il y'a peu de voiture stationné, car la section est peu fréquenté par la population, mais le soir elle connaît une foule de voiture stationné surtout près des placettes et du stade. On note aussi la présence d'un parking pour les bus universitaire, et uniquement deux points d'arrêts des bus public et universitaire.

La séquence est marquée par un simple alignement d'arbres.

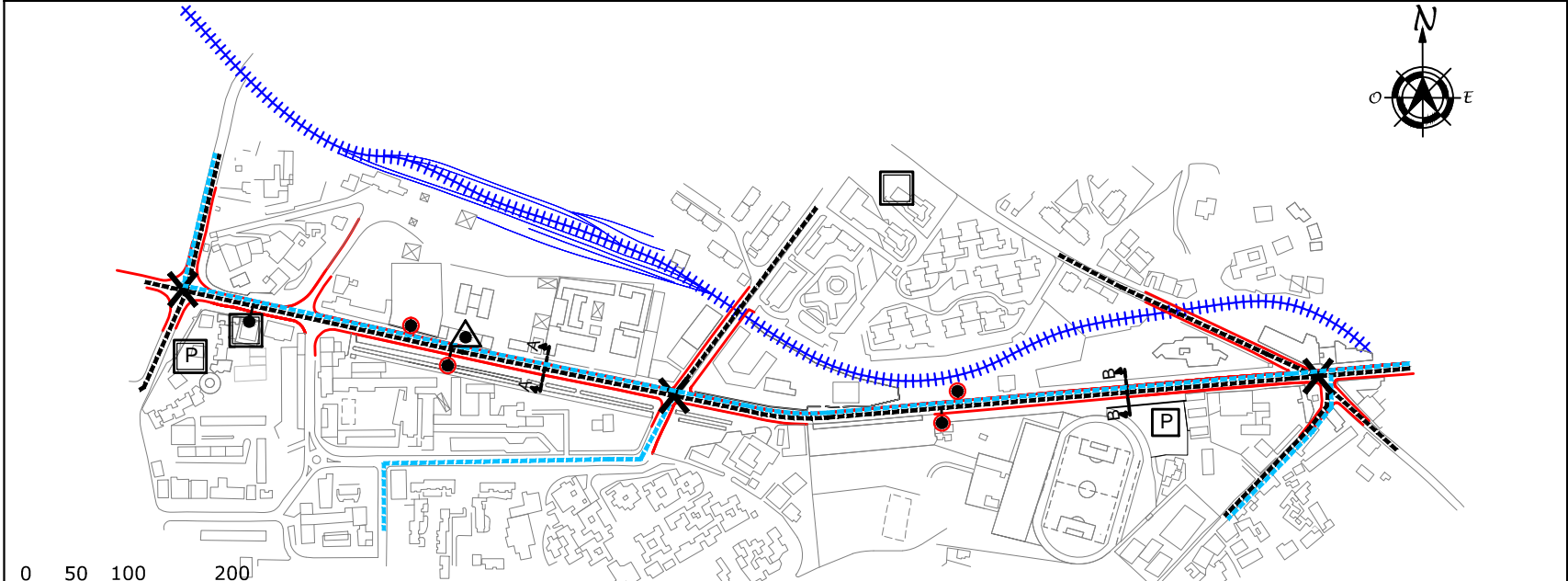
Le deuxième tronçon de cette séquence commence à partir du carrefour formé par le boulevard de L'ALN et la voie qui mène à Thniet Lahdjar et à M'Salah, un point noir en matière de circulation, la section connaît un problème de congestion accentué par le stationnement illícite des véhicules sur ces rives, et la présence d'un point de départ des bus publique vers la nouvelle gare routière implanté hors la ville. On note aussi la présence d'une station de service aux abords du nouveau siège NAFTAL toujours le long du boulevard.



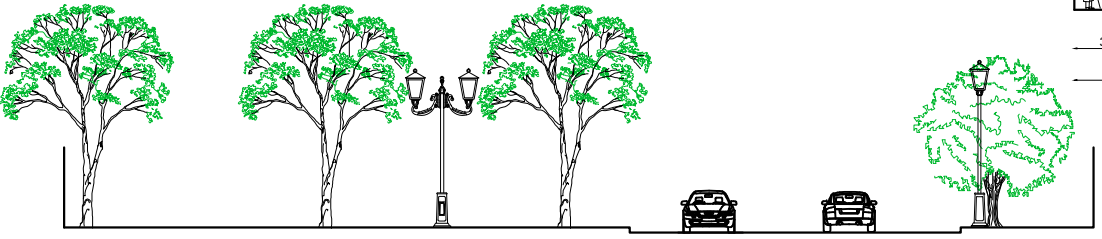
Fig.97: le deuxième tronçon de la section C

Source: Photo prise par l'auteur 8/10/2014

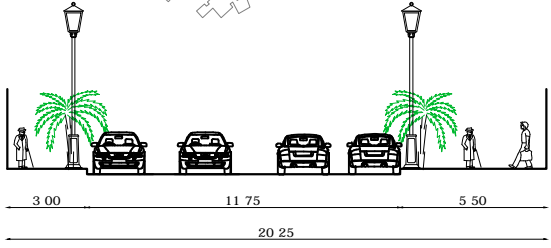
La largeur moyenne de la voie est de 12 mètres. Sur la rive gauche le trottoir s'élargie et sert d'une allées aménager pour le public avec une triple rangées d'arbres, et de terrasse pour les cafés, la largeur totale sur cette partie est environ 39mètres, mais vue l'encombrement de la route on sent la grande amplitude de l'espace.



0 50 100 200



COUPE A-A



COUPE B-B

**Clôture**

Transport en commun

Éclairage

**Signalisation**

- Ligne de transport en commun public
- Ligne des bus universitaire
- ++++ Nécessaire
- Côté de la voirie
- Côté de la voirie universitaire
- Station de bus public
- ▲ Station de service
- P Parking pour bus universitaire
- P Parking public
- X Point chaud de la circulation

Ref. : Plan de base d'un fond de carte du PDAU2007

## **Séquence D: la traversée du centre historique**

Cette séquence correspond à la traversée du centre-ville, un secteur plus dense, qui connaît une forte activité commerciale.

La largeur de la route diminue en début de séquence, elle est de 10mètre avec 1file de circulation dans les deux sens.

Le trottoir s'élargie sur la rive gauche pour accueillir la placette publique aux abords de l'école primaire Beldgebes, cet effet d'élargissement du trottoir donne une sensation d'une plus grande ampleur à la voie.



Fig.98: Vue sur le premier tronçon large du boulevard

Source: <http://www.panoramio.com/photo/84581390>, mise en ligne 11janvier 2013

La section connaît quelque fois des problèmes de congestion surtout dans les heures de pointe, car la circulation est moins dense, on note l'absence des transports universitaire sur cet itinéraire.

On note également la présence de la plus importante station urbaine (station Tahtouh), un point nodal et vital, qui dessert pratiquement tout les quartiers de la ville de Médéa.

Plus on se rapproche de la porte des arcades (Bab Lakouas), le boulevard devient particulièrement étroit, les trottoirs sont moins large. Sur ce secteur la voie à la largeur la plus étroite de tout son tracé, elle est d'environ 7mètre, avec 1file de circulation dans les deux sens.



Fig.99: Vue sur le tronçon étroit du boulevard

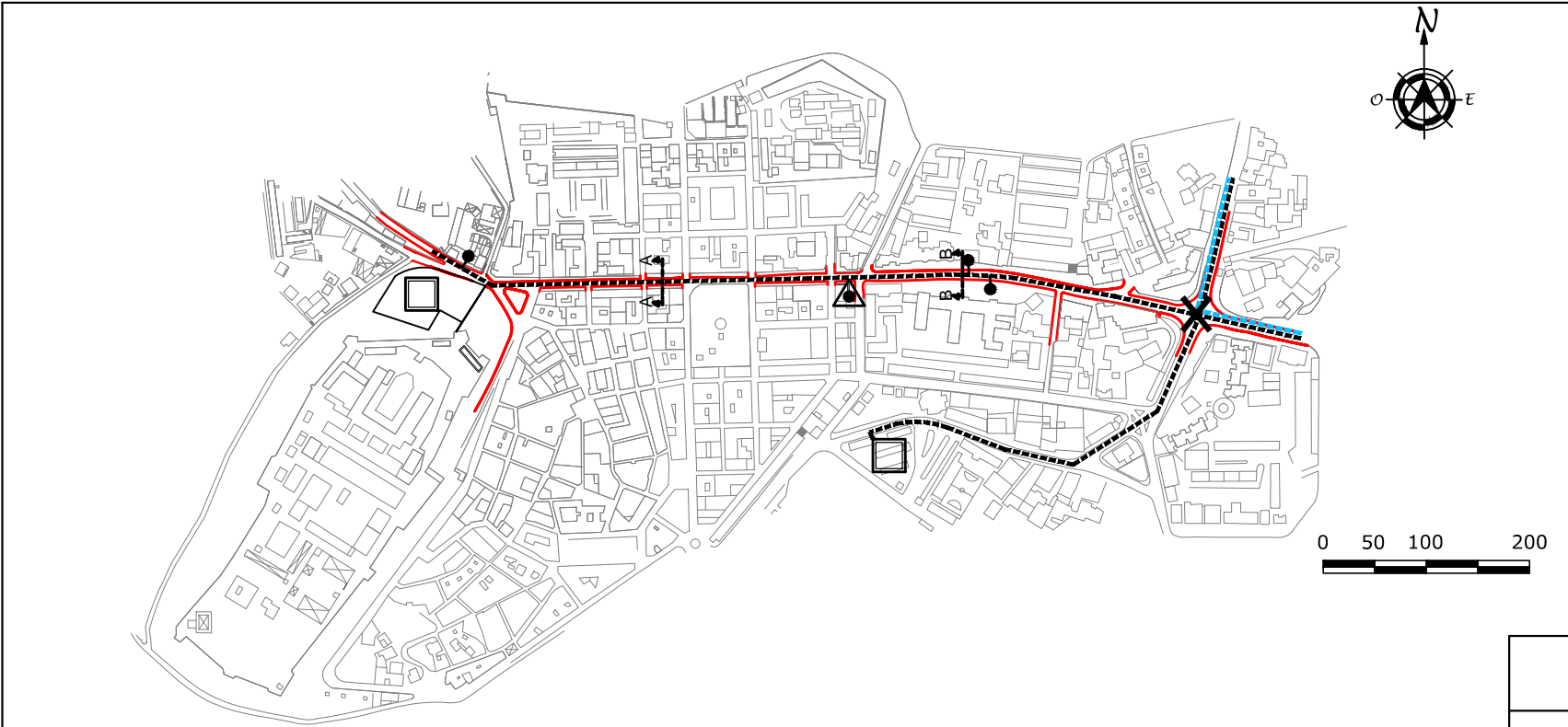
Source: <http://www.panoramio.com/photo/84581330>, mise en ligne 11janvier 2013

### **Alignement d'arbres:**

Dans cette section la route est marquée par une série de plantation d'arbre, une simple ligne sur les deux côtés, à l'exception de la placette.

### **Arrêts de bus et stationnement des automobiles :**

Deux points de stationnement pour le transport collectif sont présents sur la section, le stationnement automobiles est omniprésent sur les abords du boulevard dans sa partie la plus large, au niveau de la section étroite, il y'a peu de place de stationnement. A la sortie on trouve une station urbaine sur la rive gauche.



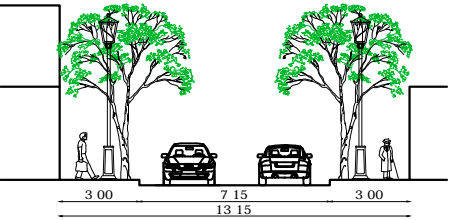
**Clk g'f } w f g**

U l w<sup>3</sup> o g'f g'elt ewrc vlqpu'gy  
transport en commun

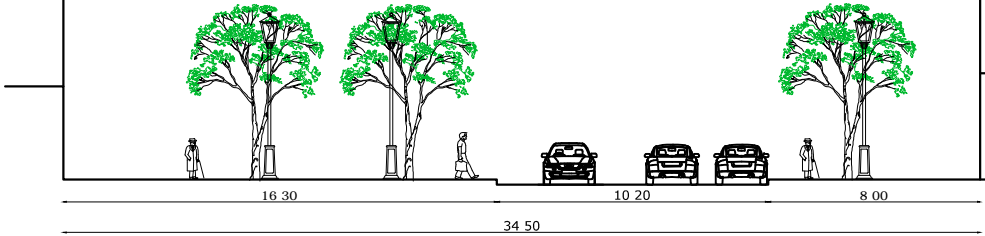
U<sup>3</sup> s w p e g'F

**N<sup>2</sup> i g p f g**

- Ligne de transport en commun
- ▬▬▬▬ Ligne des bus universitaire
- Ctt ' v f g' d w u
- Station de bus public
- ▲ Station de service
- ✕ Point chaud de la circulation



COUPE A-A



COUPE B-B

Ref <Ectg' l<sup>2</sup> crk<sup>2</sup> g' r' ct' h' c w g w t' t w t' r' e  
base d'un fond de carte du PDAU2007

### **3-5- Analyse des pratiques /images/perceptions du paysage du boulevard**

Aménagement paysagers et constitution d'images nouvelles guident l'évolution de l'axe depuis l'année 2005. La quête d'image ou encore de "sens à donner au boulevard", est l'un des objectifs recherchés, car c'est l'un des piliers de la réussite d'un boulevard urbain. Dans cette partie nous analysons les différents éléments qui constituent le paysage du boulevard en se basant sur l'interview, et les différentes cartes mentales établies par les personnes interrogées.

#### **3-5-1- la constitution de l'image du boulevard:**

Sur la base des interviews, les cartes mentales, et une reconnaissance propre du terrain, nous faisons ressortir les éléments fondamentaux qui constituent l'image collective de la ville. Celle-ci est décrite par ces habitants comme étant une ville verte et spacieuse. Les éléments du paysage sont classés en 5 points :

##### **Les voies:**

Pour la plupart des gens que nous avons interrogés, les voies sont les éléments prédominants de la ville de Médéa, ils abordent le dessin de la cartes mentale par les rues, bien que leur importance varie selon le degré de familiarité avec la ville et l'endroit de résidence, n'empêche que tout le monde reconnaît deux voies principales qui constituent les grands axes de circulation de la ville, à savoir la route d'Alger (ex RN1), et le boulevard de l'ALN (RN18), tous les habitants interrogés ignorent son nom, elle est communément appelée "la grande route", ou elle est identifiée par rapport au nom des quartiers traversés. Lors du dessin des cartes mentales, les personnes qui reconnaissaient mieux la ville pensaient plutôt en termes de voies principales ainsi que leurs intersections, les quartiers sont localisés par rapport à ce réseau (annexes N°6 et N°7). Ces deux routes sont souvent dessinées sur les cartes comme étant les plus grandes et larges voies de la ville, cela est due à leurs reconnaissance comme tel, et comme étant des voies principales.

Le boulevard de l'ALN a été décrit par les personnes interrogées comme un parcours quotidien, et inévitable pour circuler d'un endroit à un autre, quoiqu'il connaît souvent un problème de congestion surtout aux heures de pointe, il reste toujours l'épine dorsale des déplacements en ville. Le boulevard est également considéré comme une référence directionnel, lors du dessin, les personnes se servaient de lui ou des éléments qu'il supporte comme référence pour se localiser.

## Les nœuds :

Ils sont les points stratégiques de l'organisation d'une ville. Les principaux types sont: les points de croisement des voies de circulation, ils peuvent aussi être de vastes places ou placettes, ou carrément des formes linéaires assez étendus comme les allées, les quartiers centraux sont aussi considérés comme des nœuds.

Le carrefour est l'évènement qui "fait la ville". Parfois, même le centre de gravité de l'espace vécu est déplacé au croisement des axes de circulations important, comme c'est le cas dans la ville de Médéa. Les personnes interrogées reconnaissent aisément les différentes intersections des voies avec le boulevard de l'ALN, le carrefour le mieux matérialisé dans les différentes cartes mentales est celui de l'intersection du boulevard avec la route d'Alger (ex RN1), certains commencent même le dessin de la ville à partir de ce croisement central, on situe le nouveau projet de la tour commerciale comme étant un repère.

Un autre point vital de la ville est l'intersection entre la voie qui mène à Thniet Lahdjar et le boulevard de l'ALN appelée par certains le rond-point de l'horloge, par rapport à son aménagement qui comporte une horloge, c'est un point de frottement et de rencontre entre les habitants, de par les deux placettes présentes avec un ensemble de petites cafeterias, qui participent à son animation, c'est



Fig.100: photo des jeunes qui prennent la rue pour manifester leur joie suite à une victoire de l'équipe nationale du football  
Source: (Anonyme)

aussi un point de manifestation et d'expression des jeunes habitants dans les événements. Les nœuds formés par le boulevard et les différentes voies de circulation sont considérés comme des points de rencontres, de décision et des lieux de concentration.

Quelques places et placettes sont présentes le long de l'axe, de taille et de style d'aménagement variés, ces différentes places publiques se caractérisent majoritairement par leur fonction de proximité, proposant à la fois des opportunités de repos et d'attente potentiellement propices à la rencontre.

Remplissant des fonctions de proximité, les différentes placettes se distinguent par le contexte dans lequel elles s'insèrent, sachant qu'elles se caractérisent par leur simplicité formelle. Composés d'un revêtement dur, d'une arborisation



Fig.101 : les jeunes de la kachafa célèbrent la journée du premier novembre en marchant le long du boulevard de l'ALN, du stade jusqu'à la place du 1<sup>er</sup> Novembre  
Source: printempsdemedeia.blogspot.com

plus ou moins importante et de structures de repos (banc publics), ces espaces sont pensés comme des opportunités pour le citoyen, ponctuant d'une certaine manière le paysage. L'attrait et la fréquentation de ces derniers résulteraient davantage de leur situation que de leur forme, puisque souvent proches de bâtiments d'utilité publique ou de lieu d'activité.

On note que quelques places sont inoccupées la journée, mais le soir elles connaissent une animation importante, des tournois de boules sont organisés regroupant différentes catégories d'âges, c'est le jeu favori des habitants de la ville.



Fig.102: Photo de la placette à  
18h:10  
Source: photo prise par l'auteur, le  
27/10/2014



Fig.103: Photo de la placette à  
12h:30  
Source: photo prise par l'auteur, le  
27/10/2014

Bien que la majorité de ces espaces soient de taille réduite, deux places se démarquent en raison de leur importance et fréquentation. Définie par leur situation centrale sur le boulevard, elles accueillent un peu plus de monde, la place du premier novembre dans le centre-ville (séquence D), et la placette de la wilaya (Séquence C).

### **Les repères:**

*"Les points de repère, référence ponctuelles [...], sont des éléments matériels simple dont l'échelle est variable dans de grands proportions"<sup>1</sup>.*

Les personnes interrogées font ressortir beaucoup de points de repère dans la ville, la plupart d'entre eux sont disposés le long du boulevard de l'ALN (le complexe sportif, la faculté de lettre et des langues, la wilaya...etc). Ces points de repère sont choisis par rapport à leur qualité architecturale, à leur échelle exceptionnelle, à leur fonction, ou par rapport à leur situation. En effet, les abords du boulevard sont composés d'une succession de constructions d'époque, de volume et de style architectural diversifié, et qui cohabitent sur son espace.

---

<sup>1</sup> Kevin Lynch, op.cit. p.92

Certains de ces bâtiments se démarquent non seulement par l'intérêt qu'ils suscitent, mais par leur visibilité. Le pôle urbain est l'un des exemples qui marque l'entrée de la ville, visible de loin, sa position spatiale prédominante fait de lui un repère émergent pour la ville. Le nouveau projet qui abrite la tour commerciale est un autre exemple (séquence C), située sur un carrefour important, cette tour signalétique qui domine par sa taille et sa silhouette, dessine la nouvelle image de la ville, devenu une référence majeure pour beaucoup d'habitants de la ville. Par contre un bâtiment construit récemment présent sur le boulevard et qui semble par son architecture moderne être un repère majeur, ne figure pas dans les pensées des personnes interrogées, ni dans leurs dessins.



Fig.104: le nouveau centre commercial de la ville  
Source: photo prise par l'auteur, le 27/10/2014

Les personnes interrogées expriment une facilité de repérage des emplacements de ces repères (voir annexe N°8), rendu possible par leur disposition en série le long du boulevard de l'ALN; cette continuité facilite la reconnaissance et le souvenir, les habitants peuvent emmagasiner une énorme quantité d'images des points organisés en séquence familières.

Les cinq portes urbaines historiques, sont aussi présentes dans le stock de mémoire collective des personnes, malgré leur destruction elles sont toujours considérées comme des repères et des limites du noyau historique.

Tous ces éléments sont la matière première de l'image de l'environnement à l'échelle de la ville, et les éléments qui constituent sont paysage, le boulevard de l'ALN est une vitrine, un champ d'expression qui raconte l'histoire de la ville à travers ces immeubles.

### **Les limites:**

Les limites sont des éléments linéaires, ils sont les frontières entre deux zones, les limites qui semblent les plus fortes sont celles qui non seulement prédominent visuellement, mais aussi ont une forme continue, et sont impénétrables aux mouvements transversaux, parfois elles peuvent présenter quelques ouvertures donc on dit qu'elles sont fragmentaires. Les façades des immeubles qui bordent la voie sont des limites verticales de son espace, participent au ressenti de sa continuité, comme l'exemple des immeubles d'habitation à balcon dans la séquence B qui offre un front homogène et continu sur le boulevard, c'est extrémités nettes peuvent être offertes par les clôtures, ou d'autres éléments visuellement apparents comme la porte des arcades ou les portes urbaines qui délimitent l'espace. En général les séquences B et D présentent plus de limites de l'espace route par leur tissu compacte.

## **Les quartiers:**

*"Les quartiers sont des zones relativement étendue de la ville où l'observateur peut entrer par la pensée".<sup>2</sup>*

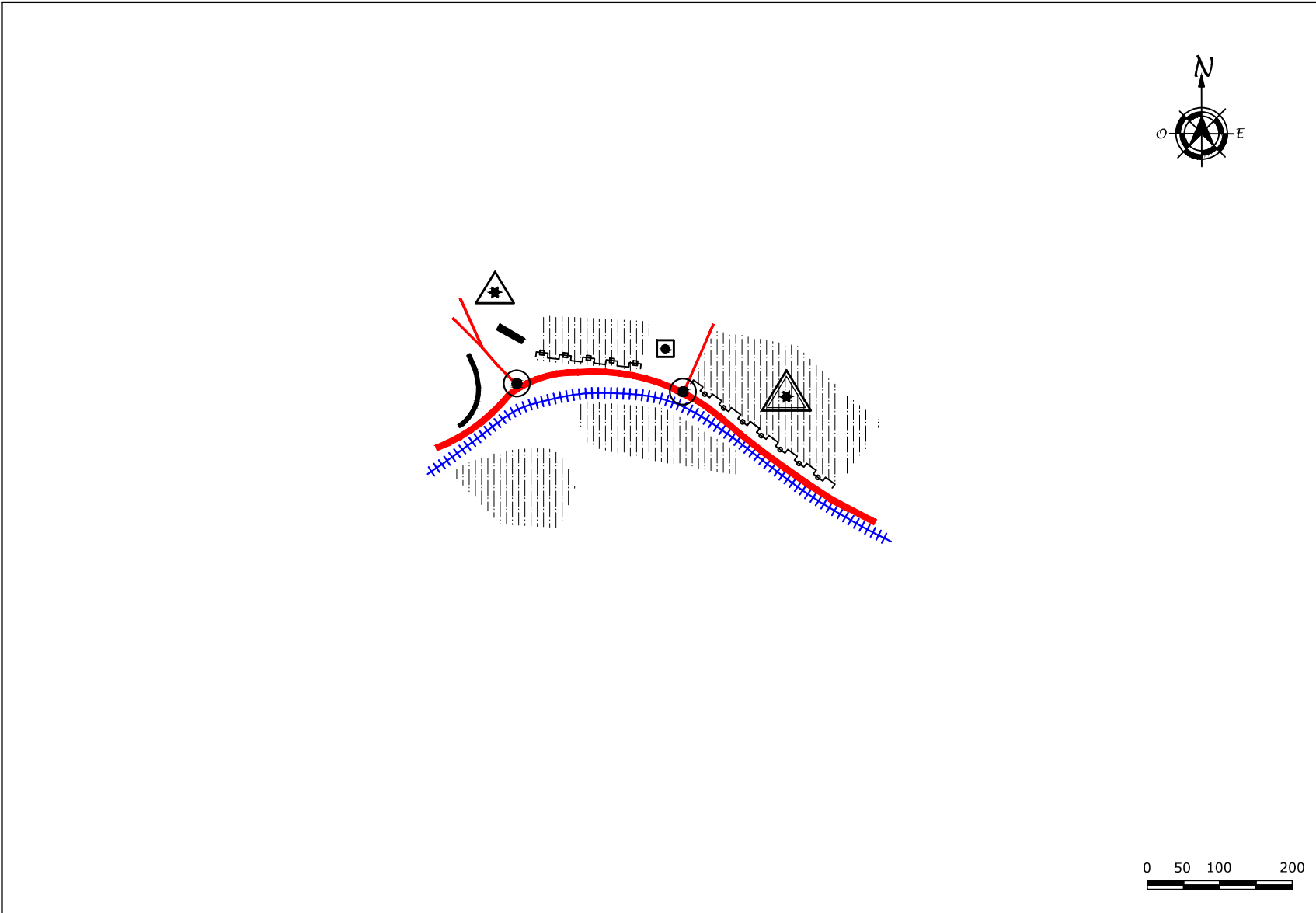
Beaucoup parmi les personnes interrogées prenaient le soin de souligner que la ville été facile à saisir, et que ces parties sont facilement identifiable. Ils disent que le plan de la ville de Médéa est extrêmement clair et qu'il est aisé de trouver son chemin en se déplaçant entre ces quartiers. Cependant certaines régions sont introverties, refermées sur elles-mêmes, et donc infranchissable pour le grand public du fait de leur statut privatif, comme l'exemple de Ain D'hab et Takbou dans la séquence B, sur les cartes mentales, plusieurs personnes mettaient des points d'interrogation à leur emplacement (annexe N°6) car ils ont pas une idée de leur structure interne, de même pour le noyau historique, certains disent qu'il est possible de se perdre du fait de la structure sinueuse des voies, surtout dans la partie de la ville turque où il est difficile de se repérer.

On remarque que les quartiers les plus nette dans la pensée des individus sont les quartiers disposés linéairement le long des voies, surtout le boulevard de l'ALN à savoir (Ain Dhab, Takbou, M'salah, Thniet Lahdjar, Bouziane, et le centre-ville) du fait de leur fréquentation continue, ces quartiers été facilement localisé sur les différentes cartes, les personnes considèrent les intersections et carrefours présent sur le boulevard comme des frontières délimitant les quartiers, la reconnaissance des quartiers se faisaient également par rapport aux typologies architecturale de ces immeubles, en effet, chaque quartier a Médéa avait bien un type de bâtiments bien déterminés.

Les différentes cartes qui suivent, représentent une synthèse par séquences, des éléments du paysage urbain le long du boulevard tel qu'il a été décrit et perçu par les personnes interrogées, en plus de notre propre reconnaissance du terrain.

---

<sup>2</sup> Kevin Lynch, op.cit. p.77



# Clôture urbaine

## La perception de l'espace socio-physique urbain le long du boulevard de l'ALN

Urbanisme

### Niveau

#### Parcours:

- Réseau d'axes principaux
- Réseau d'axes secondaires
- Réseau piétonnier

#### Les quartiers:

- Quartier résidentiel
- Quartier commercial

#### Limites:

- Limite de quartier
- Limite de secteur
- D'habitation
- Limite ouverte

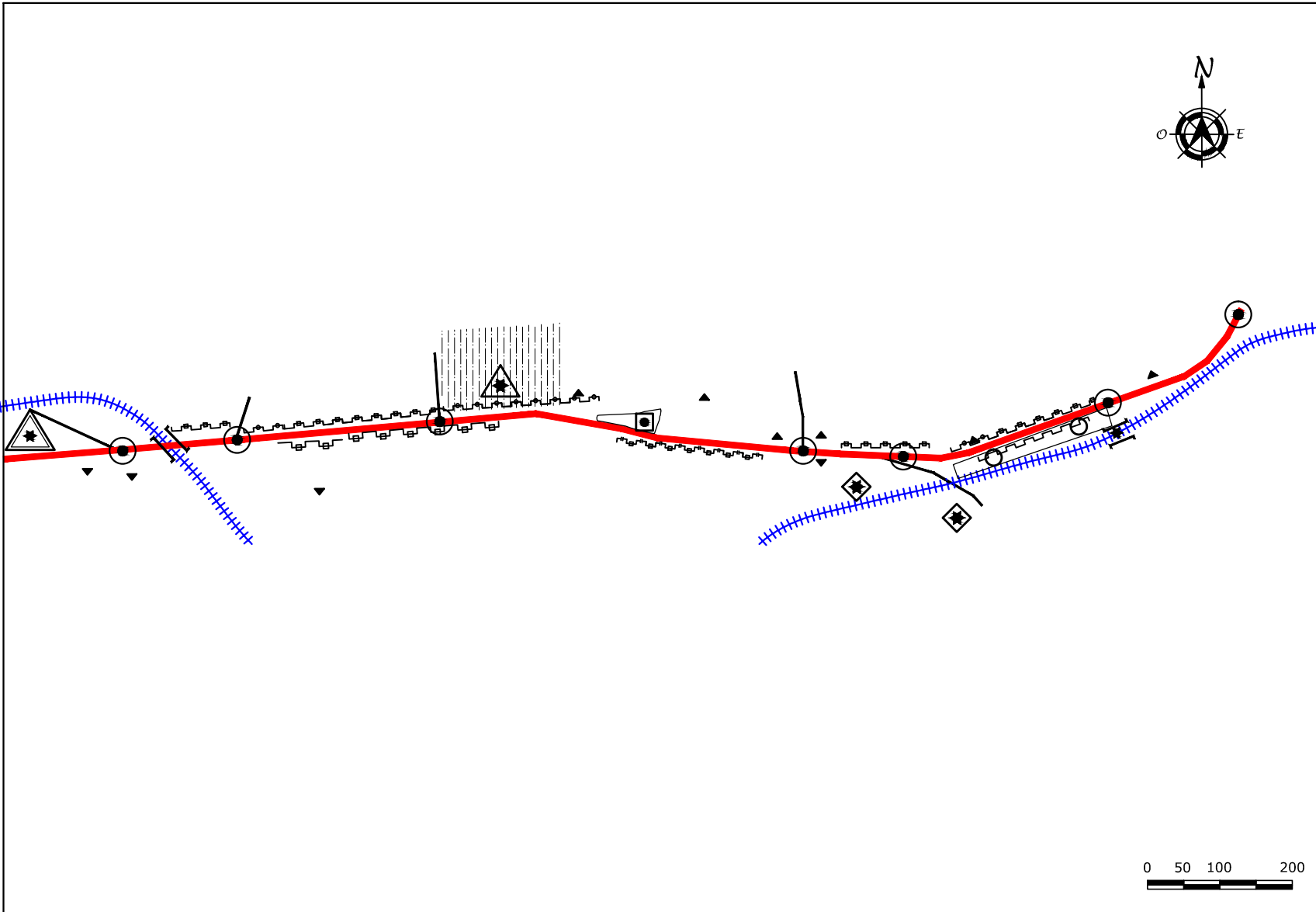
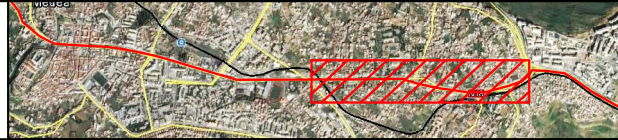
#### Les nœuds:

##### Les nœuds urbains et fonctionnels

- Nœud de quartier
- Nœud de secteur

#### Signalisation:

- Signalisation de danger
- Signalisation de priorité



# Clôture urbaine

## La perception de l'espace socio-physique urbain le long du boulevard de l'ALN

### Urbanisme

#### Notion

##### Parcours:

- Raccordement à l'axe principal de circulation
- Raccordement à l'axe secondaire

- Limites visuelles

##### Les quartiers:

- Quartier d'habitat collectif

##### Limites:

- Limites physiques
- Limites fonctionnelles
- D'habitation
- Limite ouverte
- Limite visuelle (les ponts)

##### Les noeuds:

- Les noeuds urbains et fonctionnels**
- Point de convergence
- Raccordement à l'axe principal
- Raccordement à l'axe secondaire

##### Notion

- Lieu symbolique
- Lieu symbolique
- Lieu symbolique
- Raccordement à l'axe principal





**Tableau n°5: récapitulatif de l'analyse**

		<b>Séquence A</b>	<b>Séquence B</b>	<b>Séquence C</b>	<b>Séquence D</b>
<b>Morphologie urbaine</b>	<b>Tissu urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Deux rives contrastées</li> <li>-tissu hétérogène et dense</li> <li>-bâtiments en retrait par rapport à la route</li> <li>- Gabarit des immeubles variable (des immeubles haut de style arabomoresque et des maisons basses à caractère informel).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Tissu homogène et dense</li> <li>-Habitat individuel identique</li> <li>- Alignement des bâtiments offrant un front continu</li> <li>- Gabarit entre (R+1, R+2, R+3)</li> <li>-architecture des façades très simple</li> <li>-une placette publique en début de séquence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Tissu urbain fragmenté à faible densité</li> <li>- des grandes parcelles</li> <li>- des immeubles hauts</li> <li>-immeubles en retrait par rapport à la voie.</li> <li>-Variété de style architectural</li> <li>- présence de trois placettes publiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Tissu homogène et dense</li> <li>- Variété de style architectural</li> <li>-gabarit variable R+7, jusqu'à R+1</li> <li>- front continu sur le boulevard</li> <li>-Présence d'une placette et une place publique.</li> </ul>
	<b>Fonction sur les rives de la voie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Résidentielle</li> <li>-le pole multifonctionnel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-dominance de la fonction résidentielle avec commerce au RDC</li> <li>-fonction éducatives</li> <li>- fonction administrative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-dominance des équipements administratifs et de services.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mixité fonctionnelle (habitat-commerce-service...)</li> </ul>
<b>La voie et les déplacements</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-2files de circulation</li> <li>-largeur 16m</li> <li>- 2points d'arrêt (transport publique)</li> <li>-une station de bus publique</li> <li>- une station de bus universitaire.</li> <li>- une station de service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-1files de circulation</li> <li>-largeur 12.5m</li> <li>- 4points d'arrêt (transport publique)</li> <li>-une station de bus universitaire</li> <li>- Stationnement latéral omniprésent</li> <li>- flux dense / la partie est très fréquenté</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-1files de circulation</li> <li>-largeur 12m</li> <li>- 1<sup>er</sup> tronçon: circulation moins dense- possibilité de stationnement latéral</li> <li>-2points d'arrêts mixtes</li> <li>-parking pour bus universitaire</li> <li>-station de bus publique</li> <li>-station de service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-1files de circulation</li> <li>-largeur 10 à 7m</li> <li>-circulation moins dense</li> <li>-2points d'arrêt (transport publique)</li> <li>- stationnement omniprésent dans le 1<sup>er</sup> tronçon</li> <li>- peu de place de stationnement dans le 2<sup>ème</sup> tronçon</li> <li>-station de service</li> <li>-2station de bus public.</li> </ul>
	<b>Pratiques/ images et perceptions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Pôle urbain: une émergence architecturale et urbaine</li> <li>-les parties de ville sont clairement identifiable</li> <li>-Présence d'éléments signalétiques et de repérages à l'échelle de la ville.</li> <li>- ouverture sur le paysage de campagne.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-paysage habité</li> <li>-Les parties sont difficiles à identifier</li> <li>-la section est très fréquentée</li> <li>- des travaux d'embellissement des façades</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-1<sup>er</sup> tronçon : ambiance calme-sensation d'une plus grande ampleur de la voie- les placettes connaissent une faible fréquentation durant la journée</li> <li>- Présence d'éléments signalétiques et de repérages à l'échelle de la ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-des travaux de transformation sur les immeubles existants.</li> <li>- Présence d'éléments symbolique et de repérages à l'échelle de la ville.</li> <li>- concentration de la mémoire collective</li> <li>-attachement émotionnelle</li> </ul>

	<b><u>Séquence A</u></b>	<b><u>Séquence B</u></b>	<b><u>Séquence C</u></b>	<b><u>Séquence D</u></b>
<b>Les points faibles</b>	-absence de place publique. -Disparité en matière d'aménagement des deux rives -la rive gauche à caractère informel. -Absence de commerce sur les rives de la voie	- des immeubles d'habitation inachevée - Façade peu traitées	-Absence du commerce dans le premier tronçon.	Un tissu riche en histoire mais très dégradé.
	-absence de place de stationnement sur les abords de la voie - Pas d'bris de bus	-Problème de congestion	-stationnement illicite dans le 2 <sup>ème</sup> tronçon et problème de congestion.	-Peu de place de stationnement au niveau du noyau historique.
	- Fort paysage routier avec dominance de la voiture -insécurité et danger sur la route -Absence d'alignement d'arbre sur les rives	-Placette publique au début de la séquence peu fréquenté - absence d'élément de repérage à l'exception de la faculté des lettres.	-Peu d'animation due à l'absence de l'activité commerciale dans le premier tronçon	-La place 1 <sup>er</sup> novembre devenu peu attractive.

### **3-7- Les formes des centralités le long du boulevard de l'ALN:**

Dans les milieux urbains actuels où les espaces urbains sont gérés par l'urbanisme, les centralités résultent de la planification urbaine, notamment quand il s'agit des villes organisées de façon volontariste, parallèlement à la formation spontanée due à l'usage des habitants.

La structure urbaine de la ville de Médéa dans son développement a connue plusieurs mutations et modifications, elle est passée de la forme linéaire Est-Ouest qui s'est développée sur l'axe qui relie le centre-ville à Damiette (RN°18) pour ce tendre vers le Nord et le Nord-Est à la fin des années 70, en donnant naissance à la ZHUNI de Thniet EL Hdjar et la ZHUN II de Merdjeckir.

D'après l'analyse de l'occupation des sols l'estimation des surfaces occupées par les différentes typologies fait ressortir le résultat suivant: la surface occupée par les équipements est de 193,39 ha soit 11,37% de la surface totale urbanisable (1997), l'habitat occupe une surface de 839,26 ha soit 49,36%<sup>1</sup>.

Suite à la mise en place des documents d'urbanisme dans les années 90, la politique urbaine avait opté pour la considération de toutes les actions d'aménagements à l'intérieur

<sup>1</sup> Rapport finale d'aménagement et règlement d'urbanisme du PDAU 2007, op.cit. p.14

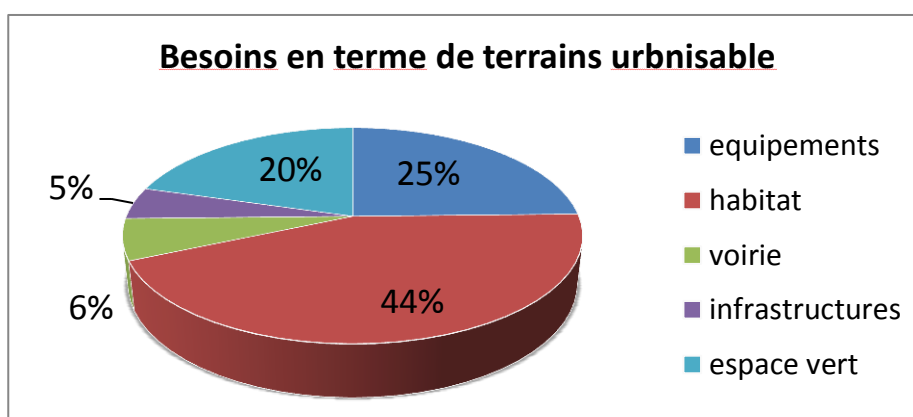
du territoire déjà urbanisé, en exploitant les vides urbains délaissés par l'urbanisation fragmentaire.

Confrontée à une forte croissance démographique, à la rareté foncière (la majorité des terrains appartenant au domaine privé), et à la saturation du périmètre urbain, a donc conduit la ville à s'étendre hors de ces limites, le développement a été orienté vers les terrains situés à l'Est de la ville.

D'après le PDAU 2007 les besoins en terme de terrains urbanisable dans la commune de Médéa sont estimés à 445ha sur le long terme en rajoutant le pôle universitaire de 100ha, les besoins nettes seront de l'ordre de 545ha, ces surfaces sont répartie comme suit<sup>2</sup>:

<b>Echéances</b> <b>Besoins</b>	Court terme	Moyen terme	Long terme	Total (ha)
Equipements	28,1772	28,5336	52,8678	109,5786
Habitat	50,0928	50,7264	93,9872	194,8064
Voirie	7,0443	7,1334	13,2169	27,3946
infrastructures	5,4789	5,5482	10,2798	21,3069
Espaces vert	23,4810	23,7780	44,0565	91,3155
<b>Total</b>	<b>114,2742</b>	<b>115,7196</b>	<b>214,4083</b>	<b>444,4021</b>

Tableau n°6: Besoins en termes de terrains urbanisable



Le développement urbain qu'a connu la ville ces dernières années et sa forme actuelle, montre une nouvelle logique d'organisation de la centralité dans le milieu urbain. Dans cette dernière partie nous tentons de répondre aux questions. Comment s'exprime cette centralité dans l'organisation urbaine de la ville de Médéa, et Quels sont les effets de ces centralités sur le fonctionnement de la ville ?

<sup>2</sup> PDAU 2007, op.cit. p.22

### **3-7-1- La tertiarisation de l'axe et l'affirmation de ses fonctions commerciales, administratives et de services:**

La politique urbaine dès l'époque coloniale, consiste dans l'affectation des activités administratives et éducatives en périphérie, le long de l'axe de développement Est-Ouest, dès lors, le boulevard commençait à s'urbaniser par l'accueil des différents équipements publics.

Auparavant, la ville coloniale intra-muros regroupait l'ensemble des équipements civils de l'administration de la ville (mairie- l'église- la sous-préfecture- le lycée..). L'agrégation des fonctions urbaines de commerce, services et équipements s'effectuent sur les deux fronts des deux parcours orthogonaux.

A partir de la première extension extra-muros, l'axe de la route nationale 18 a structuré le programme de développement urbain à l'extérieur de la porte d'Alger, son contenu est dominé par l'installation des équipements publics urbains (éducatives, administratives, de service,..).

Dans la période entre 1989-1997, nous avons assisté à un transfert des activités urbaines centrales (administratives et de service) vers le quartier périphérique Nord-Est de Thniet El Hdjar (ZHUN I) tel que la cour de la justice, mairie, centre d'affaire...etc.

Actuellement, nous assistons à une affirmation de l'activité tertiaire sur le boulevard par l'affectation des différents sièges administrative a l'emplacement des friches urbaine récupérer le long de l'axe, ainsi que la construction du pôle urbain qui compte à lui seul une cité administrative et un pôle universitaire.

#### **3-7-1-1- "Le boulevard tertiaire": support de la centralité économique et politique**

Médéa chef-lieu de wilaya, constitue un pôle d'attraction qui rayonne sur une grande partie de la wilaya de par sa vocation administrative et de service, le secteur tertiaire occupe une place importante dans l'économie de la ville, il concentre 56,04 de la population active(2008). La ville présente des équipements et des activités d'intérêt régional et national.

L'analyse des cartes des PDAU (1997 et 2007) éditées par l'URBAB de Médéa, font déjà apparaitre la progression de la fonction tertiaire, actuellement le boulevard de l'ALN concentre à lui seul 26% des équipements publics recensés (voir annexe N°9) sans compter ceux du pôle urbain qui comporte toute une cité administrative. Ces équipements sont majoritairement formés par les activités administratives et éducatives, le reste des équipements sont réparti sur tout le territoire de la commune.

Le nombre d'équipement calculer sur les différentes séquences (B-C-D) est presque en égalité, la section C enregistre le pourcentage le plus élevé avec 38% des équipements publics présent le long du boulevard de l'ALN.

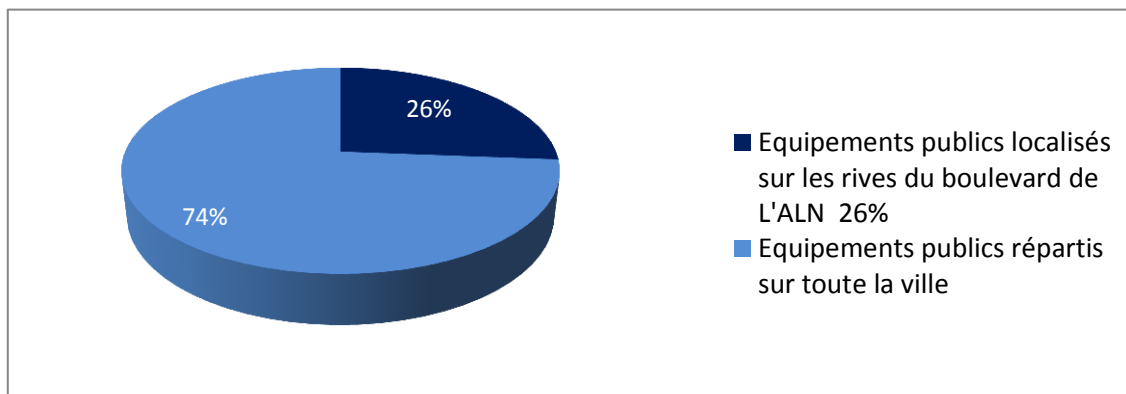


Fig.105: répartition des équipements publics dans la ville de Médéa

Source: le graphe a été établi par l'auteur

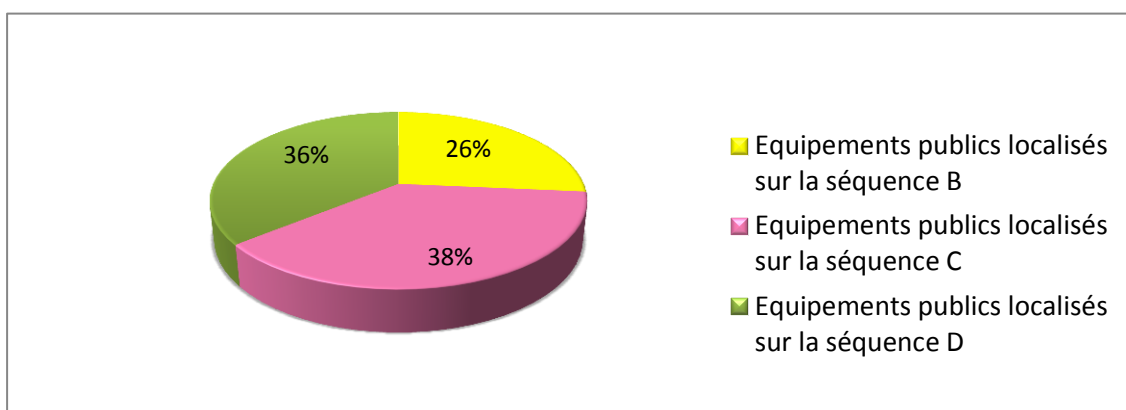
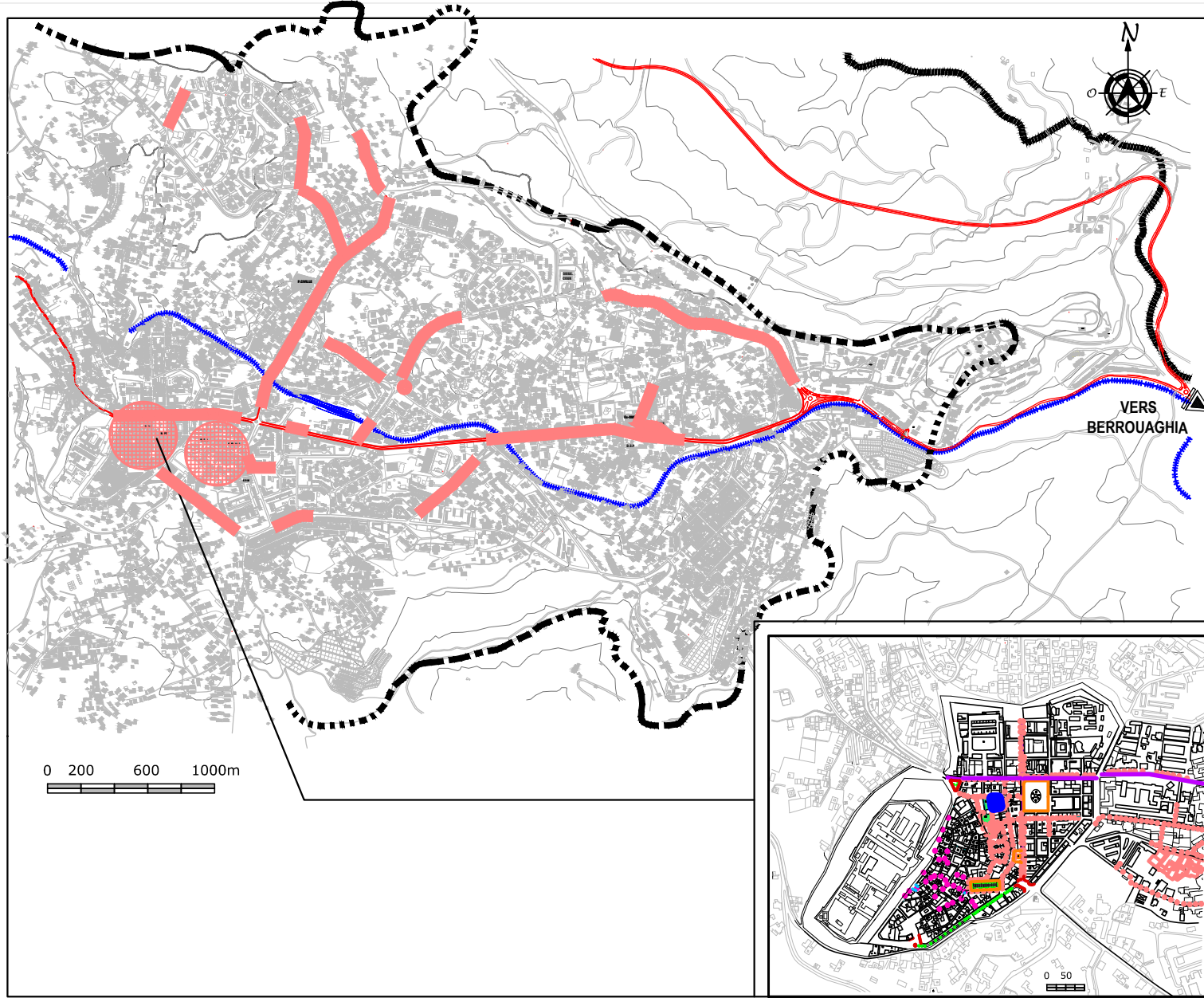


Fig.106: répartition des équipements publics par rapport aux séquences

Source: le graphe a été établi par l'auteur

Le commerce quant à lui se concentre au niveau du noyau historique de la ville sous forme de marché ou de bazar, et sur les boulevards structurants en forme linéaire, cependant on note l'absence du commerce au niveau de la séquence A et le premier tronçon de la séquence C. La tertiarisation du boulevard vient s'affirmer par la construction des nouveaux sièges de direction, à savoir le siège de NAFTAL, le siège de la direction du tourisme, le CEM El houari Houari...etc, ainsi que la tour commerciale.





La route nationale 18 constitue un support de la centralité économique au niveau de la ville de Médéa, du fait de l'attractivité des différentes activités installées sur son axe. Elle est le domaine où s'exerce le pouvoir.



**Clk'g'f'g't<sup>2</sup>lf't'gpeg**

**Ect'vg't<sup>2</sup>r'ct'vskp'f'w  
commerce au niveau de  
la ville**

**N'i'gpf'g**

-  Route nationale
-  Ne'xqlg'lg't<sup>2</sup>g'f'qt'u  
(service)
-  Epegpvt'vskp'lp<sup>2</sup>cl'g'f'gu  
commerces
-  Concentration ponctuel  
des commerces

-  Axe centralisant
-  Cevks<sup>2</sup>'t't'vskp'g
-  Cevks<sup>2</sup>''eqo'g'g'ekng
-  O'ct'ej<sup>2</sup>
-  Rreg'c'h<sup>2</sup>ej'gng'f'g'ic'xlng
-  Placette
-  Rreg'k'h<sup>2</sup>ej'gng'f'g  
n<sup>2</sup>s'wlr'go'gpv

### **3-7-2- La route comme support de la centralité d'accessibilité:**

L'accessibilité est une condition majeure et quasi indissociable de l'exercice d'un pouvoir d'attraction ou de diffusion. C'est un élément clés dans la distribution spatiale des centralités.

A cet effet, il y a lieu de définir la centralité d'accessibilité à travers les lieux les plus desservis. La ville de Médéa chef-lieu de wilaya concentre des équipements et des activités d'intérêt régional et national, rayonnant sur une grande partie de la wilaya, les sièges de pouvoir et les administrations sont concentrées le long du boulevard de l'ALN, il connaît une fréquentation intenses, sachant toujours que la majorité de la population occupée travaille dans le secteur tertiaire soit 56.04% (2008).

Le boulevard de l'ALN représente l'une des artères principale de la ville de Médéa. Il est le support des transports en commun et des transports universitaires, le boulevard revêt un caractère structurant du fait de la présence de plusieurs stations urbaines public (il regroupe 04 sur les 06 stations existante en ville), et 02 stations universitaires, les stations urbaines sont répartis sur les 04 séquences comme suit:

- Les deux stations situées au niveau des séquences d'entrée de ville (A et D) desservent les communes limitrophes de la ville de Médéa (Tamezguida- Lodi-Ouzera...)
- La station urbaine au niveau de la séquence C relie la ville avec la nouvelle gare routière qui a été déplacé en dehors de la ville.
- Une station urbaine au niveau de la séquence A (station Tahtouh), à partir de ce point commun pratiquement tous les autres points de la ville sont desservis.

On note aussi l'existence des stations de service dans les séquences (A-C et D), le boulevard concentre 03 sur 05 stations de service contenu dans la ville.

La superposition de la trame (des équipements, services et commerces) avec celle des transports en commun permettent une meilleure accessibilité, le boulevard constitue donc un passage inévitable pour se rendre d'un endroit a un autre en ville.

De plus, la ville de Médéa s'est développée d'une manière linéaire vers l'Est le long de la RN18 qui traverse le centre historique depuis sa création, et toute la partie centrale de la ville. La RN18 constitue l'axe principal de circulation qui relie les trois villes de (Khmis Miliana, Médéa, et Bouira). Cette situation particulière fait du boulevard de l'ALN un lieu que de nombreux automobilistes traversent chaque jour pour se rendre de l'autre côté de la ville. Ceci n'est plus concevable aujourd'hui si nous voudrions offrir une qualité de vie agréable des espaces publics du cœur de la ville que constitue l'axe, à la fois cœur historique, commercial, lieu de nombreux services et équipements.

La traversée de la ville par le grand trafic, c'est-à-dire le trafic inter-urbain, est rendu problématique. D'après l'étude du plan de circulation de la ville de Médéa, il résulte du comptage du flux tout mode motorisé (T.M.M) effectué du 11 novembre au 07 décembre 2012, quatre 04 postes de comptage extérieure, ont été recensés durant toute la journée (7h00 à 19h00), le tableau du débit global journalier (annexe n°10) montre l'importance du trafic, surtout au niveau du poste n°2 avec une part de 30.24%, suivi du poste n°1 qui constitue l'entrée Est de la ville le long du boulevard de l'ALN avec une part de 29.81%, poste n°3 qui enregistre 25.71% du débit global journalier, et au final le poste n°4, entrée Ouest de la ville sur le boulevard de l'ALN avec 14.24%.

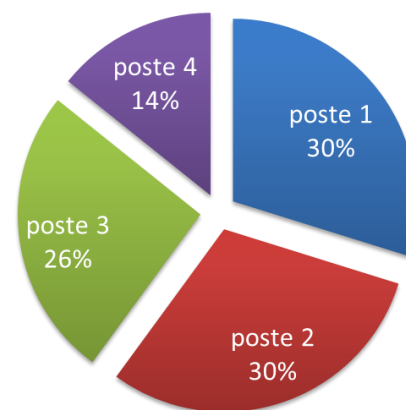
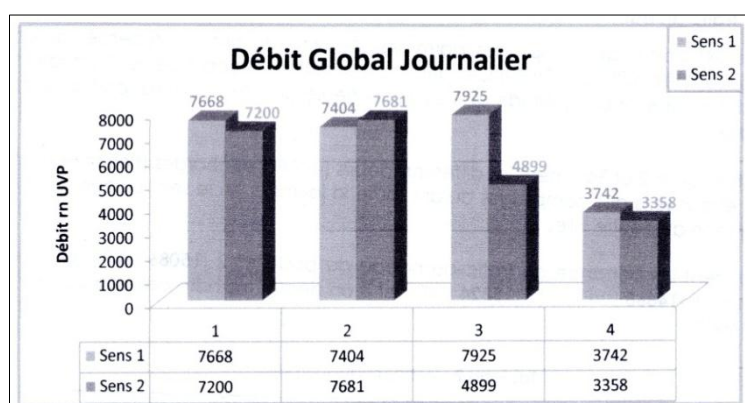


Fig.107 : Débit global journalier

Source: Rapport comptages TMM, ville de Médéa par BETUR : Bureau d'Etude des transports filiale de l'entreprise Métro d'Alger, Janvier 2013, p.09

Nous nous intéressons aux postes n°1 et n°4 (voir annexe n°10), le trafic dans le poste n°1 est majoritairement formé par les voitures légères et les transports en commun, le poste n°4 enregistre un trafic moins important due aux voitures légères.

En effet, l'évolution croissante des circulations dans une ville à morphologie linéaire, à deux conséquences majeures en termes de structuration des déplacements. Elle se traduit d'une part par un encombrement croissant du grand axe (boulevard de l'ALN), et d'autre part par une congestion plus générale de la voirie urbaine reliée à cet axe.

Pour faire face à ce problème, la solution du contournement a été proposée, et malgré la réalisation de la rocade Est, le problème de la congestion persiste. La route doit désormais supporter un trafic inter-urbain grandissant, et un trafic intra-urbain en perpétuelle croissance, lié à l'urbanisation le long de l'axe.

### **3-7-3- La route comme support de la centralité symbolique:**

*Il y'a espace symbolique dès qu'un lieu est chargé d'une signification « collectivement et volontairement élaborée» (Monnet 2000), Jérôme Monnet définit sur ces bases une centralité symbolique basée sur l'importance symbolique des lieux ressentie par un groupe d'individus.*

Grace aux cartes mentales déjà établies, et aux interviews, nous pouvons voir la centralité symbolique du boulevard de l'ALN, elle est appréhendée d'un côté par l'identification des lieux les plus fréquentés, et d'un autre côté, par la caractérisation des lieux les plus mobilisées dans le corpus d'images et des discours des personnes interrogées. La centralité symbolique est d'autant plus importante qu'elle concentre sur un territoire identifié, un nombre important d'objets symboliques de qualité<sup>1</sup>, sur le boulevard de l'ALN, elle rassemble et synthétise un nombre élevé de valeurs régulièrement mobilisées dans les flux médiatiques, les représentations et les discours. Cette dimension symbolique est un puissant facteur de distinction du boulevard à l'échelle de la ville, elle permet de renforcer l'attractivité sociale (par le système des places et placettes) pour préserver son "image identifiante" de cœur battant de la ville de Médéa et support de son histoire et son identité.

La centralité symbolique le long du boulevard s'exprime de deux manières, d'une part à travers l'objet spatial lui-même, et/ou à travers les fonctions qu'il assure. La concentration d'activités administratives sur l'axe est également créatrice de centralité symbolique, indépendamment des bâtiments, le boulevard de l'ALN est le symbole du pouvoir et l'attraction qu'exerce la ville sur sa région.

Pour préserver la centralité symbolique face aux défis de l'extension de la ville. La route se pare de nouveaux objets symboliques qui incarnent la modernité (siège de NAFTA, le nouveau pôle urbain, le centre commercial,...etc), ainsi que l'aménagement des points et entrée de la ville. Vecteur de valeur patrimoniale et d'historicité, les objets contenus sur les abords ponctuent le paysage de la route tout en lui donnant une identité propice à la création d'un lieu collectif. De par leurs attraits, ces bâtiments peuvent participer à l'orientation du citoyen dans la ville, compris dans certains cas comme des points de repères.

Le centre-ville de Médéa situé sur l'axe jouit d'un capital symbolique lié à son histoire, avec une homogénéité architecturale, une morphologie spatiale et une richesse patrimoniale en tant que centre symbolique, il renforce l'image de la ville et du boulevard.

---

<sup>1</sup> Benjamin Pradel, Miguel Padeiro et Anne Aguiléra, « Paris sera toujours Paris : Réflexions sur la centralité dans la métropole francilienne », *Métropoles* [En ligne], 14 | 2014, mis en ligne le 24 juin 2014, consulté le 24 novembre 2014. URL : <http://metropoles.revues.org/4923>

## **Conclusion:**

La route nationale 18 à l'échelle urbaine (Boulevard de l'ALN) est considérée comme l'ossature et la colonne vertébrale de la ville, L'espace RN18 est à la fois vitrine de la ville et son espace public principal et fédérateur, de rencontres, et d'échanges.

C'est l'élément fort d'un réseau viaire en anneau, levier d'un aménagement global de la ville. Un tel aménagement d'ensemble se devra de s'inscrire dans un souci global d'équilibre et de complémentarité des différentes séquences. Un certain nombre d'enjeux se dégagent en ce qui concerne la traversée de la ville par la RN18:

### **Enjeux et objectifs pour la séquence entrée Est de la ville**

L'objectif principal est le passage d'un paysage de route a un paysage de boulevard urbain ceci à travers:

- Elargissement des trottoirs, et l'installation du mobilier urbain (abris bus- banc..) pour donner plus d'urbanité a la voie.
- assurer le confort et la sécurité des riverains.
- L'affectation des commerces source d'animation et d'attraction pour la séquence.
- Réconcilier les deux rives des voies par un aménagement plus équitable entre les deux rives.
- Penser à la fois l'espace public et le végétal (prévoir un alignement d'arbre)

### **Enjeux et objectifs pour la séquence résidentielle:**

L'objectif principal est la recherche d'un espace public convivial par:

- La mise en place d'un projet d'espace public de composition urbaine (façades et ilots à redessiner).
- Assurer un meilleur partage entre riverains et automobilistes
- Régler le problème de congestion, par l'ouverture des passages dans le tissu urbain
- Renforcer l'image de la séquence.

### **Enjeux et objectifs pour la séquence des équipements publics:**

L'objectif principal est de renforcer l'attractivité et l'animation

- Le passage d'un tissu fragmentaire et segmentée a un tissu unifié.
- Maintenir et développer la mixité fonctionnelle de la séquence: activités tertiaire, administratif, culturel,...etc.
- Renforcer l'attractivité et l'animation des places présente sur la séquence.

### **Enjeux et objectifs pour la séquence historique (entrée Ouest de la ville):**

L'objectif principal est de renforcer la vocation culturelle

- La mise en valeur du patrimoine.
- Renforcer l'image et la lisibilité des lieux.

### **Conclusion de la troisième partie :**

La route nationale 18 constitue un héritage de l'époque coloniale voir même de l'époque romaine, marquée par la permanence de son tracé. L'évolution de la ville de Médéa a fait de cette route territoriale un trait d'union de ces rives, et un axe ordonnateur et vecteur de son urbanisation. Même a l'heure actuelle, l'axe continu de voir ses abords s'urbaniser avec la nouvelle extension de la ville du coté Est.

En plus d'être l'axe structurant de la ville, la route nationale 18 à l'échelle urbaine est un espace public porteur de l'identité de la commune, de son histoire, à travers le souvenir des grandes phases successives de l'histoire urbaine locale, elle constitue en ce sens un axe historique de la ville de Médéa. Elle est à la fois lieu de vie, espace où la ville se présente. La présence du végétal renforce son image, et participe à l'unité du parcours. Ce qui lui attribue une forte centralité symbolique.

Les façades des immeubles qui la bordent sont des limites verticales de son espace, elles contribuent par leur épaisseur à le former. Par leurs couleurs, leurs compositions, leurs textures, et leurs gabarits, elles agissent directement sur notre perception de l'espace publique en transmettant des messages.

La voie reçoit donc son attractivité non seulement de sa propre forme, ou des carrefours nodaux, mais aussi des quartiers qu'elle traverse, des limites qu'elle longent, des points de repère disposés le long de son tracé, des activités qu'elle abrite, tous ces éléments agissent ensemble pour renforcer sa centralité, ceci par la constitution d'une image identitaire forte d'un espace public considéré comme le centre de la ville, à la fois cœur historique, commercial, lieu de nombreux services et équipements, et lieu des relations sociales.

### **Conclusion générale:**

Divers mutations peuvent être observées actuellement dans le système urbain. La dynamique de développement d'une ville n'est donc plus seulement la croissance de sa taille démographique, son étalement spatial ou encore la croissance économique productrice des richesses. C'est aussi son aptitude à se transformer, et la capacité de ses éléments constitutifs à s'adapter aux changements.

La route se présente aujourd'hui comme le support d'un processus de transformation et de dynamique d'un système complexe qu'est la ville, avec son espace, sa population, ses activités, ses représentations et son organisation.

Dans le cas de la ville de Médéa, la route nationale 18 constitue le moyen et le support d'expression de la politique planificatrice de la ville. Dès l'époque coloniale, l'axe de la RN18 a structuré les différents programmes de développement urbain dominés essentiellement par les équipements publics, les différents instruments d'urbanisme (PDAU 1997 et PDAU 2007) ont favorisé l'implantation des équipements administratifs et de service le long du boulevard de l'ALN. Aujourd'hui ces projets sont des outils directs, porteurs d'histoire, d'image, de représentations, et moteur d'une dynamique d'interaction entre l'espace physique et la société.

Cette politique de planification a induit la formation de centralités le long de cet axe majeur, nous observons dans le cas de la ville de Médéa, que la linéarité est non seulement d'un point de vue morphologique, favorable à l'extension et déterminée par le développement de la ville le long de la RN18, mais aussi comme une structure exprimant la transformation urbaine de la ville, nous déduisons que la linéarité dans cette ville ne constitue pas seulement une simple spécificité des formes de l'extension urbaine, mais aussi de celle qui organise une nouvelle centralité à caractère linéaire dans le milieu urbain actuelle, dominée par les points d'accès et réseau de transport en commun, les équipements, et les représentations symboliques à savoir identitaire de toute une ville.

Cette ville présente donc une caractéristique spécifique en matière de formes urbaines, à savoir la linéarité. Cette rencontre de la linéarité et de la centralité est expliquée par l'importance du réseau de transport en commun et de ces points d'accès, les équipements publics et les symboles.

Cependant, cette morphologie linéaire formée par un réseau routier en anneau qui rayonne à partir du boulevard de l'ALN, cause des problèmes de congestion en ville, accentués par l'organisation linéaire des centralités le long de l'axe routier, la route est devenu un véritable couloir emprunté par les différents moyens de transport, et support d'un trafic intra-urbain et inter-urbain en croissance.

En l'absence d'une alternative de transport, tel que le tramway, la morphologie linéaire d'une ville présente un dysfonctionnement dû à la saturation de son artère principale et par conséquent la saturation de tout le système de la voirie urbaine.

Afin de résoudre ce problème, la planification urbaine devra prendre en considération la redistribution des centralités à travers le territoire de la ville, surtout dans le cadre du plan intercommunal où la route nationale 18 joue un rôle important, car c'est l'unique axe de communication qui relie la commune de Lodi et la commune de Ouzera à la commune de Médéa.

La politique d'urbanisation le long de l'axe devra penser l'espace public généré par la route qui constitue le fondement du paysage de la ville, dans le cadre d'une démarche d'un projet urbain de route globale associant les données d'urbanisme, de circulation, d'infrastructures, d'espaces verts, de signalétique, d'art, d'usage, ainsi que la volonté de cohérence et de durée dans le temps. L'espace route est ainsi le lieu où se tissent et se sont tissés les liens spatiaux entre la ville et son paysage. Il en est son armature offrant le cadre de la mise en relation continue des hommes, des biens, et des idées. Conçue en osmose avec les activités de la ville, il en révèle son dynamisme et son identité.

## **Bibliographie:**

### **Ouvrages:**

1. Benevolo Leonardo, «*histoire de l'architecture moderne, tome:3. Les conflits de l'après-guerre*», Ed Dunod, Paris, 1980.
2. Benevolo Leonardo, «*Histoire de la ville*», Ed parenthèses, Paris, 2004
3. Ben Youcef Brahim, «*Analyse urbaine élément de méthodologie*», OPU, 1994.
4. Cahier du centenaire de l'Algérie VIII, les liaisons (maritimes, aériennes et terrestres) de l'Algérie par le colonel Dhé et M. Jean Denizet, publications du comité national métropolitain du centenaire de l'Algérie, Strasbourg, 2003.
5. Cerdà Ildefonso, «*la théorie générale de l'urbanisation*», Ed du Seuil, Paris, 1979.
6. Ciattoni Annette et Veyret Yvette, «*les fondamentaux de la géographie* », Ed Cursus/ Armand Colin, Paris, 3<sup>ème</sup> édition 2013.
7. Duplay Claire et Michel, «*Méthode illustrée de création architecturale*», Ed le moniteur Paris, 1985, 2<sup>ème</sup> éd.
8. Dupuy Gabriel, *l'urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Ed Armand Colin. Paris, 1991
9. Gautier M.E.F, Cahier du centenaire de l'Algérie, Livret III, publication du comité national métropolitain du centenaire de l'Algérie, Alger, 1930
10. Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Ed de minuit, 1957.
11. Le Corbusier, «*Les Trois Etablissement Humains*», Paris, éd. de Minuit, 1959
12. «*les territoires de la mobilité, l'air du temps*», édité sous la direction de Luc Vodoz, Barbara Pfister Giauque, Christophe Jemelin, presse polytechniques et universitaires, romandes.
13. Lynch Kevin, «*l'image de la cité* », collection: aspects de l'urbanisme, Dunod, Paris, 1999.
14. Lynch Kevin, «*Voir et planifier, l'aménagement qualitatif de l'espace* », Bordas, Paris, 1982.
15. Mangin David, «*Infrastructure et formes de la ville contemporaine, la ville franchisée*», Ed la villette, Paris, 2009
16. Merlin P, Choay F, «*dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*», Paris, Presses universitaire de France, 1988.
17. Panerai Philippe, D.Mangin, «*projet urbain*» Ed parenthèses, 1999
18. Panerai Philippe, Jean Charles Depaule, Marcelle Demorgon, «*Analyse urbaine*», Marseille, éd. Parenthèses, 1999.
19. Panerai Philippe, Jean Charles Depaule, Marcelle Demorgon, Michel Veyrenche, «*éléments d'analyse urbaine, archives d'architecture moderne*», Bruxelles, 1980
20. Rabin Gille, Gwiazdzinski Luc, «*Si la route m'était contée, un autre regard sur la route et les mobilités durables*», Ed Eyrolles, Paris, 2007
21. Rabin Gille, Gwiazdzinski Luc, «*Si la ville m'était contée*», Ed Eyrolles, Paris, 2005.
22. Venturi Robert, Scott Brown Denise, Izenour Steven, «*L'enseignement de Las Vegas, ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*», Ed Pierre Mardaga, Belgique, 1995, 2<sup>ème</sup> édition.
23. Wachter Serge «*Trafic en ville, l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*», rééditions recherches, 2004.

24. Zevi Bruno, "Apprendre à voir l'architecture", Ed de minuit, 1959.

### **Thèses, mémoires:**

1. Agnès Levitte, *"la perception des objets quotidiens dans l'espace urbains"*, thèse de doctorat à l'Ecole des hautes études en sciences sociales (EHESS), Paris, In, [http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/63/46/55/PDF/AgnesLEVITTE\\_These.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/63/46/55/PDF/AgnesLEVITTE_These.pdf)
2. Aouin Mehenna , Mémoire de magister : *le système du centre centralité dans la ville d'el Oued* ,2005
3. Benidir Fatiha, «*Urbanisme et planification urbaine, cas de Constantine*», thèse de doctorat en urbanisme, Université Mentouri- Constantine, 2007
4. Bouhalla Brahim, Azizi Abdenour, Safar Bati Fouad, « *analyse typo morphologique et lecture critique de la ville de Médéa*», mémoire de fin d'étude, option: architecture et paysage, université de Blida, 2010.
5. Bussièrès Manon, « *De la voie de passage au chemin public. Le réseau routier et ses représentation dans la province du Québec: l'exemple du centre du Québec 1706-1841*». Thèse de doctorat, université du Québec à Trois-Rivières, 2009
6. Faivre D'Arcier Bruno, « *La voirie urbaine de l'accumulation a la gestion patrimoniale*», thèse de doctorat mention économie des transports, universités lumière Lyon II, 1992.
7. Ghenouchi Ahmed, Mémoire de doctorat: « *Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-Est Algérien (Cas des réseaux ferroviaire et routier)*», université de Constantine, 2008
8. Guillot Leheis Stephanie, « *la ville et sa rocade, un projet d'infrastructure au risque du temps longs, le cas de Marseille*», thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, université Paris-Est, 2011.
9. Mazouz Toufik, Mémoire de magister: « *La Réalité Urbaine A Oum El Bouaghi Entre un Centre-ville ancien délaissé et des centralités nouvelles monofonctionnelles et stériles*», Université Laarbi Ben M'hidi, Oum El Bouaghi, 2011.
10. Min-Ah Choi, «*linéarité des villes nouvelles de Seoul: une nouvelle centralité face à l'extension urbaine et au développement du réseau de transport*», thèse de doctorat en architecture, projet architectural et urbain, université Paris 8, 2007.
11. Mohand ou Said Safir, «*le patrimoine ferroviaire du XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècle en Algérie : identification et valorisation*», mémoire de magister en architecture, université Mouloud Mammeri de Tizi Ouzou, 2011.
12. Ramon Reyes Rodriguez, «*L'émergence et la transformation des secteurs industrialo-résidentiels de Monterrey dans un contexte de libéralisation économique, 1890-1970: une analyse morphologique*», thèse de doctorat, faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels, université Laval, Québec, 2007
13. Saadi Ahmed, « *le problème de la circulation et du stationnement dans le centre-ville de Constantine*», mémoire de magister en urbanisme, université de Constantine, 2005.
14. Sarradin François, *"Analyse morphologique des espaces ouverts urbains le long de parcours"*, thèse de doctorat, école polytechnique de l'université de Nantes, 2004

15. Titouche Ali, « *régénération du quartier Youcef-Porte du Nador* », mémoire de magister, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme (EPAU) Alger, 2002.
16. Thierno Aw, « *la ville nouvelle de Marne-La-Vallée et son insertion dans la dynamique Francilienne: Evaluation des enjeux du renforcement de la structure polycentrique sur les systèmes de déplacements* », thèse de doctorat en transport, université Paris-Est, décembre 2010
17. اسكندر ابراهيم، « النمو العمراني لمدينة المدية، واقع وآفاق»، مذكرة ماجستير في الجغرافيا، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة - الجزائر-2011.

### **Articles :**

1. Bernard Huyghe Francois, "*le medium ambigu*", revue les Cahiers de médiologie .N°2 : "*Qu'est-ce qu'une route?*", 2<sup>e</sup> semestre 1996, p.52, [consulté en ligne le 3/05/2014], disponible à l'adresse: [http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/02\\_route/huyghe2.pdf](http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/02_route/huyghe2.pdf).
2. Broc Numa, "*Géographie: les grandes lignes*", revue les Cahiers de médiologie .N°2 : "*Qu'est-ce qu'une route?*", 2<sup>e</sup> semestre 1996, [consulté en ligne le 3/05/2014], disponible à l'adresse: [http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/02\\_route/broc.pdf](http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/02_route/broc.pdf)
3. Botte Roger, « *Les réseaux transsahariens de la traite de l'or et des esclaves au haut Moyen Âge : VIIIe-XIe siècle* », L'Année du Maghreb [En ligne], VII | 2011, mis en ligne le 01 janvier 2013, [consulté le 01 mars 2014]. Disponible à l'adresse : <http://anneemaghreb.revues.org/1106>
4. Gaudin Christian, "*Quand la route devient la rue*", publication du CAUE de Maine-et-Loire, n°30, juillet 2005 disponible à l'adresse: <http://www.caue49.com/IMG/pdf/2005-Imago30.pdf>
5. Glauser Daniel, « *Forme des territoires communaux et structure du bâti dans les cantons de Vaud et de Neuchâtel* », In Situ[En ligne], 7 | 2006, mis en ligne le 18 avril 2012, consulté le 10 avril 2014. URL: <http://insitu.revues.org/2608> ; DOI : 10.4000/insitu.2608
6. Gwiazdzinski Luc, "*Eloge des bords de routes*", Revue l'autre voie, disponible à l'adresse : <http://www.deroutes.com/bordsderoutes.htm>, [consulté en ligne le 26/05/2014]
7. Hodebert Laurent, « *Henri Prost, le plan pour l'aménagement de la côte d'Azur varoise, 1923* », Revue le moniteur Architecture- AMC /n°61/mai1995 article disponible à l'adresse: [http://issuu.com/laurent\\_hodebert\\_architecte/docs/henri\\_prost-amenagement\\_var\\_1923](http://issuu.com/laurent_hodebert_architecte/docs/henri_prost-amenagement_var_1923), consulter le 17/06/2014
8. Jatou Vergine et Pham Nicolas , *Vers une approche typo-morphologique de l'espace public*, consulté en ligne le 07/03/2014, disponible à l'adresse: <http://www.hsb.bfh.ch/NR/rdonlyres/4F9005B5-00B1-4D32-BD41-C339F3982E20/7909/Micro>.
9. Latapie Roger, "*La sainte Médée, ville de l'abondance*", disponible à l'adresse: <http://www.piedsnoirs-aujourd'hui.com/medea.html> consulté le 14/08/2014
10. Mégastructure, Grille et ville linéaire, trois figures pour projeter la périphérie Grenobloise, Institut d'urbanisme de Grenoble, Laboratoire territoire/ UMR CNRS PACTE, consulté le [consulté en ligne le 17/02/2013] disponible à l'adresse :

<http://crdaln.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Crdaln/0204/Cdu-0204131/pcaouv00116012.pdf>

11. Monnet Jérôme " les dimensions symboliques de la centralité", Cahier de géographie du Québec, volume 44, n°123, décembre 2000, p.399, disponible à l'adresse: [www.cgq.ulaval.ca/textes/vol\\_44/no\\_123/07-Monnet\\_Dimensions.pdf](http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_44/no_123/07-Monnet_Dimensions.pdf), [consulter le 15/2/2014]
12. Pradel Benjamin, Padeiro Miguel et Aguiléra Anne, « Paris sera toujours paris : Réflexions sur la centralité dans la métropole francilienne », *Métropoles* [En ligne], 14 | 2014, mis en ligne le 24 juin 2014, consulté le 24 novembre 2014. URL : <http://metropoles.revues.org/4923>

### **Sites internet:**

[http://www. Alger50.org](http://www.Alger50.org)

<http://www.citego.info>

[http://www.certu.fr/un\\_e-voirie-pour-tous-r126.html](http://www.certu.fr/un_e-voirie-pour-tous-r126.html)

<http://www.voiriepourtout.developpement-durable.gouv.fr/>

<http://fr.scribd.com/doc/31938687/memoire-sur-les-centralites-urbaines>

<http://traces.revues.org/3133>.

<http://www.toupie.org/Dictionnaire/Urbanisation.htm>

<http://www.planete-tp.com/les-voies-romaines-a1266.html>

<http://alger-roi.fr>

### **Documents officiels:**

1. Plan d'aménagement de wilaya (PAW) de Médéa
2. Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, phase1, juin 1991, URBAB Médéa
3. Plan d'occupation des sols (POS n°21) "ancienne ville", phase1, Dec 1997, URBAB Médéa
4. Rapport finale d'aménagement et règlement d'urbanisme du PDAU 2007, URBAB Médéa, mars 2009
5. Règlement d'urbanisme du Plan d'occupation du sol N° 17 de la cité Baba Ali à Médéa, phase finale du juin 2003.
6. Rapport comptages TMM, ville de Médéa par BETUR : Bureau d'Etude des transports, filiale de l'entreprise Métro d'Alger, Janvier 2013

<b>Liste des tableaux</b>		
N°1	Consistance du réseau routier national entre 1864-2013	116
N°2	Parcours et date de réalisation de la RN1et RN18	117
N°3	Evolution de la population de la ville de Médéa entre 1954-2008	128
N°4	La répartition de la population active par secteur d'activité entre 1987-2008	129
N°5	récapitulatif de l'analyse	200
N°6	Estimation des besoins en terrains urbanisable dans la commune de Médéa	202
<b>Liste des Cartes:</b>		
N°1	Consistance du réseau routier de la wilaya de Médéa (2009)	118
N°2	Lignes du transport local par Bus au niveau de la wilaya de Médéa (2009)	119
N°3	La topographie du site	127
N°4	Les plans d'alignement de 1840 -1844 -1845	134
N°5	Les plans d'addition de (1840-1857)/ (1857-1867)/ (1867-1915)	135
N°6	Médéa à l'époque coloniale : 1867-1915	136
N°7	1 <sup>ère</sup> extension de la ville de Médéa : 1915-1962	139
N°8	2 <sup>ème</sup> extension de la ville de Médéa : 1962-1973	141
N°9	3 <sup>ème</sup> extension de la ville de Médéa : 1973-1981	143
N°10	4 <sup>ème</sup> extension de la ville de Médéa : 1981-1997	145
N°11	5 <sup>ème</sup> extension de la ville de Médéa : 1997-2014	147
N°12	1 <sup>ème</sup> Synthèse de la croissance urbaine	148
N°13	2 <sup>ème</sup> Synthèse de la croissance urbaine	151
N°14	Tendance actuel du développement urbain	159
N°15	Schéma d'extension de la ville	160
N°16	Séquence A: espace bâti et non bâti	172
N°17	Séquence A: Les activités urbaines sur les rives du boulevard de l'ALN	173
N°18	Séquence B: espace bâti et non bâti	175
N°19	Séquence B: Les activités urbaines sur les rives du boulevard de l'ALN	176
N°20	Séquence C: espace bâti et non bâti	178
N°21	Séquence C: Les activités urbaines sur les rives du boulevard de l'ALN	179
N°22	Séquence D: espace bâti et non bâti	181
N°23	Séquence D: Les activités urbaines sur les rives du boulevard de l'ALN	182
N°24	Séquence A: Système de circulation et transport en commun	184
N°25	Séquence B: Système de circulation et transport en commun	186
N°26	Séquence C: Système de circulation et transport en commun	188
N°27	Séquence D: Système de circulation et transport en commun	190
N°28	Séquence A: La perception de l'espace socio-physique le long du boulevard de L'ALN	196
N°29	Séquence B: La perception de l'espace socio-physique le long du boulevard de L'ALN	197
N°30	Séquence C: La perception de l'espace socio-physique le long du boulevard de L'ALN	198
N°31	Séquence D: La perception de l'espace socio-physique le long du boulevard de L'ALN	199
N°32	Les zones commerciales au niveau de la ville de Médéa	205
<b>Liste des figures</b>		
N°1	Vue d'un travois	18
N°2	Chemin de rondins	18
N°3	Un chemin de rondins en bois	18
N°4	La route de la soie	19

N°5	Profil d'une voie romaine	20
N°6	Carte des principales routes commerciales de l'Europe au moyen âge	21
N°7	la Ford T première voiture produite en série	23
N°8	Photo d'une rue parisienne à l'aube du 20 <sup>ème</sup> siècle	24
N°9	Conflits d'usage de la rue entre les différents moyens de transport	24
N°10	Les transformations des voies rapides par David Mangin	25
N°11	Les diverses approches de la voirie	27
N°12	Reconstitution du plan de la cité romaine de Lucca, Italie	37
N°13	Forme possible d'urbanisation guidée par les voies ferrées	39
N°14	Forme possible d'urbanisation guidée par les autoroutes	40
N°15	Conséquences possibles de deux politiques d'échangeurs	41
N°16	Structure en épi d'un village en Kabylie	43
N°17	Agglomération de Safita, Syrie	43
N°18	Schéma de structure des villages route	44
N°19	La coupe évolutive de la route au boulevard, par Henri Prost	46
N°20	Projet de la cité linéaire d'Arturo Soria Y Mata	48
N°21	Conception de la cité linéaire de Soria Y Mata	48
N°22	La rue d'Arturo Soria à Madrid	49
N°23	Coupe transversale de la rue principale de la cité linéaire de Soria Y Mata	49
N°24	planification de Moscou : habitat disséminé dans la campagne, le long des voies de communication (la ville verte de Ginzburg et Bartch, 1930)	51
N°25	La cité linéaire de Le Corbusier	51
N°26	Schéma de la cité linéaire industrielle	52
N°27	Projet d'AUA pour la ville nouvelle Every	54
N°28	Le projet de Rio et le plan d'Obus pour la baie d'Alger par Le Corbusier	54
N°29	La symbolisation graphique d'une ville par son profil (ville de Moscou)	64
N°30	Vue aérienne sur le Wilshire boulevard du Los Angeles	67
N°31	Métropole linéaire Paris-Le Havre, équipe GRUMBACH	67
N°32	Vue aérienne du couloir de Rosslyn-Ballston corridor, à Arlington	68
N°33	Principe du TOD	68
N°34	Vue en plan d'une voie urbaine	81
N°35	Forme et morphologie d'une rue	82
N°36	Le schéma de perception de l'espace selon A.Bailly	89
N°37	Les éléments du paysage urbain selon K.Lynch	92
N°38	La forme visuelle de Los Angeles telle qu'elle ressort de l'enquête sur terrain	95
N°39	Le Pershing square	96
N°40	Illustration du principe du Canard et du Hangar	97
N°41	carte du Las Vegas Strip	98
N°42	Vue vers le Nord du strip	99
N°43	carte mentale du Las Vegas Strip montrant tous les mots écrits vu à partir de la route	99
N°44	Les cartes thématiques du Las Vegas Strip	101
N°45	La RN7 un axe national majeur	104
N°46	La situation géographique de l'agglomération roussillonnaise	104
N°47	Une agglomération aux multiples paysages	105
N°48	Une agglomération structurée en quatre grandes séquences	106
N°49	réseau routier romain en Algérie	117
N°50	le réseau routier et autoroutier algérien	118

N°51	Vue sur la porte des arcades et la piste que constitue la route nationale 18 avant son aménagement, à l'époque coloniale.	120
N°52	Situation régionale de la commune de Médéa.	123
N°53	coupe longitudinale sur la partie centrale du pays	124
N°54	Situation territoriale de la wilaya de Médéa	124
N°55	Situation géographique de la wilaya de Médéa	125
N°56	La ville de Médéa à l'époque romaine	131
N°57	Vue d'ensemble sur le tissu turc	132
N°58	La ville de Médéa à l'époque turque	133
N°59	Le village colonial de Lodi en 1960	137
N°60	Le village colonial de Damiette en 1960	137
N°61	Le groupe scolaire Beldgebés	138
N°62	la ville coloniale (extension extra-muros) 1915-1962	138
N°63	Vue aérienne sur la ville de Médéa	138
N°64	Construction de l'hôpital civil de Médéa dans le cadre du plan de Constantine	140
N°65	Le siège de la préfecture, actuellement Lycée Fekhar	140
N°66	Vue actuelle sur la Z.H.U.N de Thniet Lahdjar; un ensemble représente une addition de projet autonome	142
N°67	Vue d'ensemble sur le quartier du 24 février, le siège de l'APC, siège des impôts et l'ex gare routière	144
N°68	le pôle urbain une nouvelle émergence architecturale et urbaine	146
N°69	Cité "les Accacias"	152
N°70	Vue sur la cite Bouziane construite au bord de la route nationale 18	153
N°71	ZHUN II de Merdjchkir	153
N°72	ZHUN I de Thniet Lahdjar	154
N°73	Vue sur le siège de la cour de justice implanté en périphérie de la ville sous les directives du PDAU 1997	154
N°74	La ville de Médéa et son espace intercommunal	156
N°75	Vue actuelle de l'ensemble de la ville de Médéa	158
N°76	Vue sur une allée bordée d'arbres sur le boulevard de L' ALN	162
N°77	Vue actuelle sur la partie du boulevard de l'ALN élargie et réaménager	167
N°78	l'APC de Médéa avant traitement de Façade	168
N°79	Vue du siège de l'APC après le traitement de sa façade et le rajout d'une coupole sur sa toiture, ainsi que la porte urbaine monumentale qui le démarque	168
N°80	Découpage de l'axe en zones historiques	169
N°81	Découpage de l'axe en zones homogènes	169
N°82	vue d'ensemble sur le pôle urbain: une nouvelle émergence architecturale et urbaine	171
N°83	Vue sur la rive gauche de la route (lotissements résidentiels)	171
N°84	Vue sur le pôle urbain et le nouveau élément qui représente la réplique de la porte des arcades	171
N°85	vue sur la placette publique récemment aménagée	174
N°86	Vue sur les deux rives du boulevard, des constructions à usage d'habitat caractérisées par un front continu	174
N°87	Vue du ciel sur l'axe dans sa partie traversant le quartier Takbou	174
N°88	Vue du ciel sur l'axe routier et le complexe sportif Imam Ilyes.	177
N°89	Vue sur l'hôtel Lajlette à partir du boulevard	177
N°90	Vue sur la deuxième partie de la section, plus animée, marqué par la	177

	succession des équipements	
N°91	vue de ciel sur le noyau historique de la ville de Médéa	180
N°92	Vue sur la partie qui correspond à la première extension extra-muros de la ville, on signale la présence d'un bâtiment H.L.M, au début de cette séquence.	180
N°93	la place du 1 <sup>er</sup> Novembre sur les abords de l'axe.	180
N°94	photo qui illustre la disparité en matière d'aménagement des deux rives	183
N°95	le passage sous le pont ferroviaire	185
N°96	le premier tronçon de la séquence a caractère moins dense	187
N°97	le deuxième tronçon de la section C	187
N°98	Vue sur le premier tronçon large du boulevard	189
N°99	Vue sur le tronçon étroit du boulevard	189
N°100	photo des jeunes qui prennent la rue pour manifester leur joie suite à une victoire de l'équipe nationale du football	192
N°101	les jeunes de la kachafa célèbrent la journée du premier novembre en marchant le long du boulevard de l'ALN, du stade jusqu'à la place du 1 <sup>er</sup> Novembre	192
N°102	Photo de la placette à 18h:10	193
N°103	Photo de la placette à 12h:30	193
N°104	le nouveau centre commercial de la ville	194
N°105	répartition des équipements publics dans la ville de Médéa	204
N°106	répartition des équipements publics par rapport aux séquences	204
N°107	Débit global journalier	207










ÚÖÖVÁFJJI Á&^ÁT .á.æ



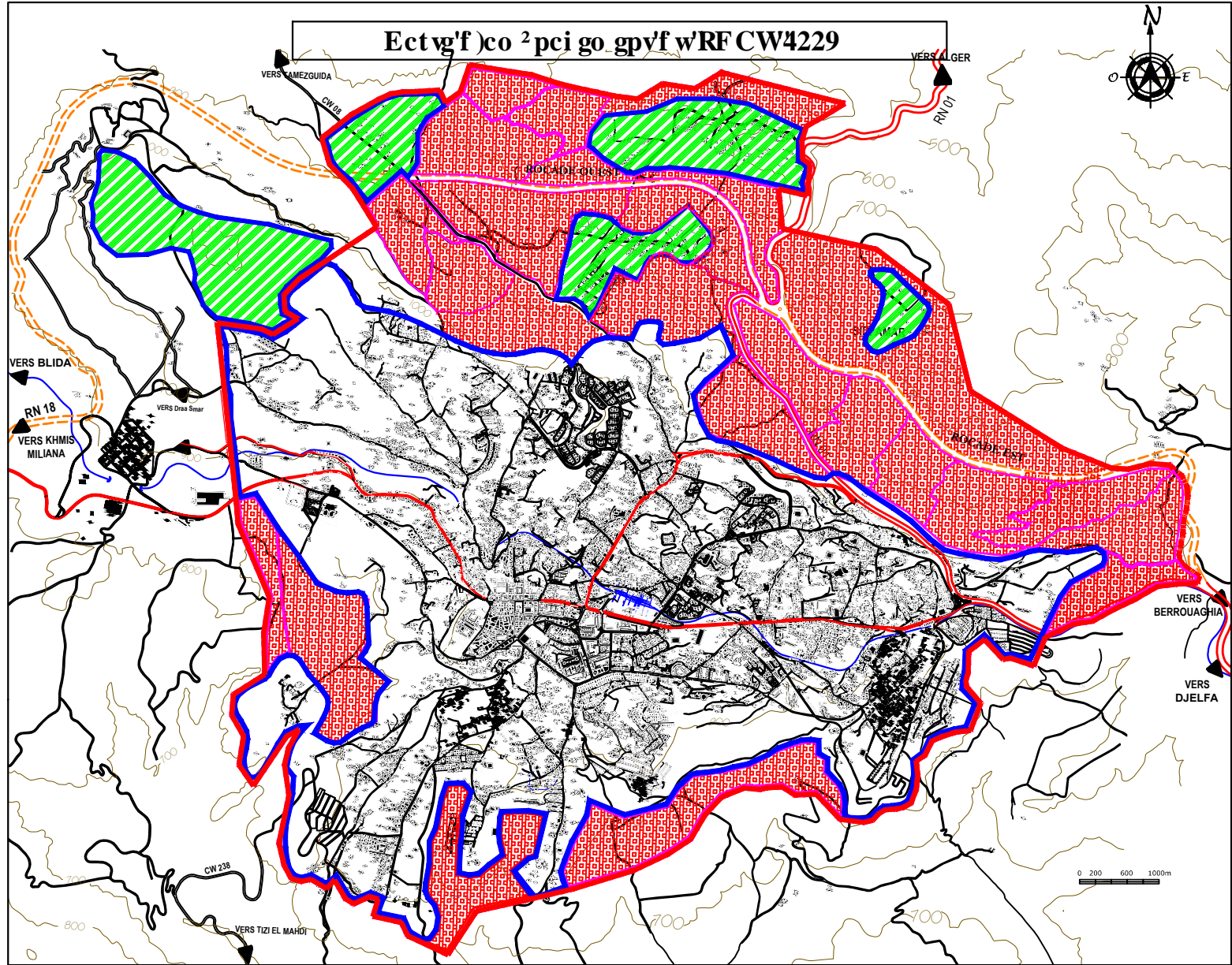
Cppgzg'P Á23



N'i gpf g

-  Zone d'habitat colonial  
UA1
-  Zone mixte UA2
-  Zone d'habitat individuel  
UA3
-  Zone d'habitat collectif  
UA4
-  \ qpg'f' s wlr go gpv''''''WC7
-  \ qpg'f' cewkxk²''''''''''WZ
-  Ugevt 'k'wt dcphtg''''''''UW
-  Secteur d'urbanisation futur  
SUF
-  Secteur non urbanisable

Ectw'f)co<sup>2</sup>pci go.gpvf wRF CW4229



Cppgzg'P A24

RF CW4229'f g'O<sup>2</sup>f<sup>2</sup>c

N<sup>2</sup>i gpf g

-  R<sup>2</sup>t lo<sup>3</sup> vt g'wt dclp r t qr qu<sup>2</sup>
-  Tqecf gu't qr qu<sup>2</sup>g
-  Route nationale
-  'Nc'kqlg'ht t<sup>2</sup>g'fj qt u service)
-  Zone d'extension
-  'l qpg'wt dclp<sup>2</sup>g

Ref : Fond de carte du PDAU 2007  
f g'O<sup>2</sup>f<sup>2</sup>c' 't clsgo gpvf g'hcwgt

## Annexe N°3

### L'Interview

Age: 18-30 30-60 plus de 60

Sexe: Homme Femme

Profession:

Adresse:

**1-** Que suggère immédiatement à votre esprit, ou qu'évoque pour vous le mot "Médéa"

**2-** Es que vous appréciez cette ville, et pour quel raison?

**3-** Pensez-vous que Médéa est une ville où l'on trouve facilement son chemin, dont on identifie facilement les parties ?

**4-** Si vous aurez l'occasion de changer votre domicile, vous opter pour quel choix, et pourquoi?

- L'ancien centre-ville -le nouveau pôle urbain  
- la périphérie de la ville - Autres.

**5-** lorsque vous vous déplacé entre les différentes parties de la ville, es que vous sentez que les distances son importantes?

-Oui -Non - Indifférent

**6-** Maintenant nous aimerions savoir quels sont à votre avis, les éléments du boulevard de l'ALN les plus caractéristiques, indiquez nous sur la carte ceux que vous trouvez les plus faciles à identifier et à garder en mémoire.

**7-** Décrivez votre meilleur itinéraire pour aller aux endroits suivants:

a/ du pôle urbain - au centre-ville

b/ de M'sallah - à Merdjechkir

c/ de Thniat Lahjar - au Centre-ville

**8-** Nous aimerions que vous nous dessiniez un plan rapide de Médéa. Faites le tout à fait comme si vous aviez à décrire rapidement la ville à un étranger en indiquant toutes les principales particularités.

## **Annexe N°4: extrait du règlement d'urbanisme du POS n° 17 (phase finale)<sup>1</sup>**

### **VII- L'aménagement du boulevard:**

#### **a) Aspect extérieur:**

- Le boulevard constitue un élément structurant par sa position, son tracé, ainsi que par sa fonction (commerces, bureaux, habitat...)
- Son aménagement nécessite un traitement spécifique afin de marquer son importance
- Chaque ensemble de construction doit présenter un aspect homogène, de volume, de teinte, de matériaux de construction et de couvertures
- Les saillies architecturales sont nulle au R.D.C et ne doivent pas être supérieures à 1.50 m à partir du 1<sup>er</sup> étage.
- Les clôtures en façades sur l'ensemble public ne devront pas excéder une hauteur de 1.80m au-dessus du trottoir. Les clôtures à claire-voie doivent avoir un soubassement maçonné de 1.00 m de haut, les parties à claire-voie seront plantées et entretenues.
- Les constructions à édifier dans un ensemble d'ordonnance, doivent tenir compte tout particulièrement de l'ordonnancement architectural des constructions voisines existantes et notamment des bandeaux horizontaux fileront sur toute la longueur du bâtiment à la hauteur des planchers ou des allèges, au niveau du premier étage au moins.

#### **b) Arcades:**

Certains tronçons du boulevard peuvent être accompagnés d'arcades, les caractéristiques des arcades sont:

- Hauteur libre pour le passage: 4.20m minimum.
- Largeur minimum des arcades : 2.00m

#### **c) Systèmes de couverture:**

Les couvertures des bâtiments sont en terrasse plate accessible. D'autres dispositions peuvent être admises si le concepteur est amené à choisir une structure de construction originale dont l'expression plastique sera difficilement intégrable dans les normes esthétiques exposées ci-dessus.

#### **d) Trottoir:**

Situés en bordure de chaussé, ils auront une largeur de 3m. Choisir les bordures des chaussées hautes pour éviter les chevauchements des trottoirs avec les véhicules et leur affaissement ultérieur.

---

<sup>1</sup>Règlement d'urbanisme du Plan d'occupation du sol N° 17 de la cité Baba Ali à Médéa, phase finale du juin 2003.  
Direction de l'urbanisme de Médéa

- Pente obligatoire d'écoulement des eaux vers la chaussée.
- Plantation d'arbres à hautes tiges sur les trottoirs, à une distance de 1m de la chaussée.

Pour les arbres d'alignement disposés sur une aire étanche, laisser un diamètre de 1.50m de surface filtrante au pied de l'arbre.

e) Eclairage public:

Toutes les voies, chemins et espaces libres frappés d'une servitude d'accès public devront obligatoirement recevoir une installation d'éclairage public réalisée par le maître d'ouvrage constructeur.

Eclairage n'aura pas un rôle purement fonctionnel, le constructeur recherchera une gamme d'appareils et de supports qui devront également répondre aux objectifs suivants:

- Eviter la monotonie des espaces traités et l'effet de répétition inutile.
- Produire un éclairage à l'échelle humaine, en rapport avec la vitesse d'écoulement véhicules et des piétons.
- Intégrer directement l'éclairage au bâti dans la mesure du possible (consoles, appliques...), pour éviter la prolifération inutile de poteaux sur l'aspect piéton.
- Rechercher un effet d'ambiance et l'esthétique et animer l'espace traité.

f) Enseigne lumineuses et publicitaires:

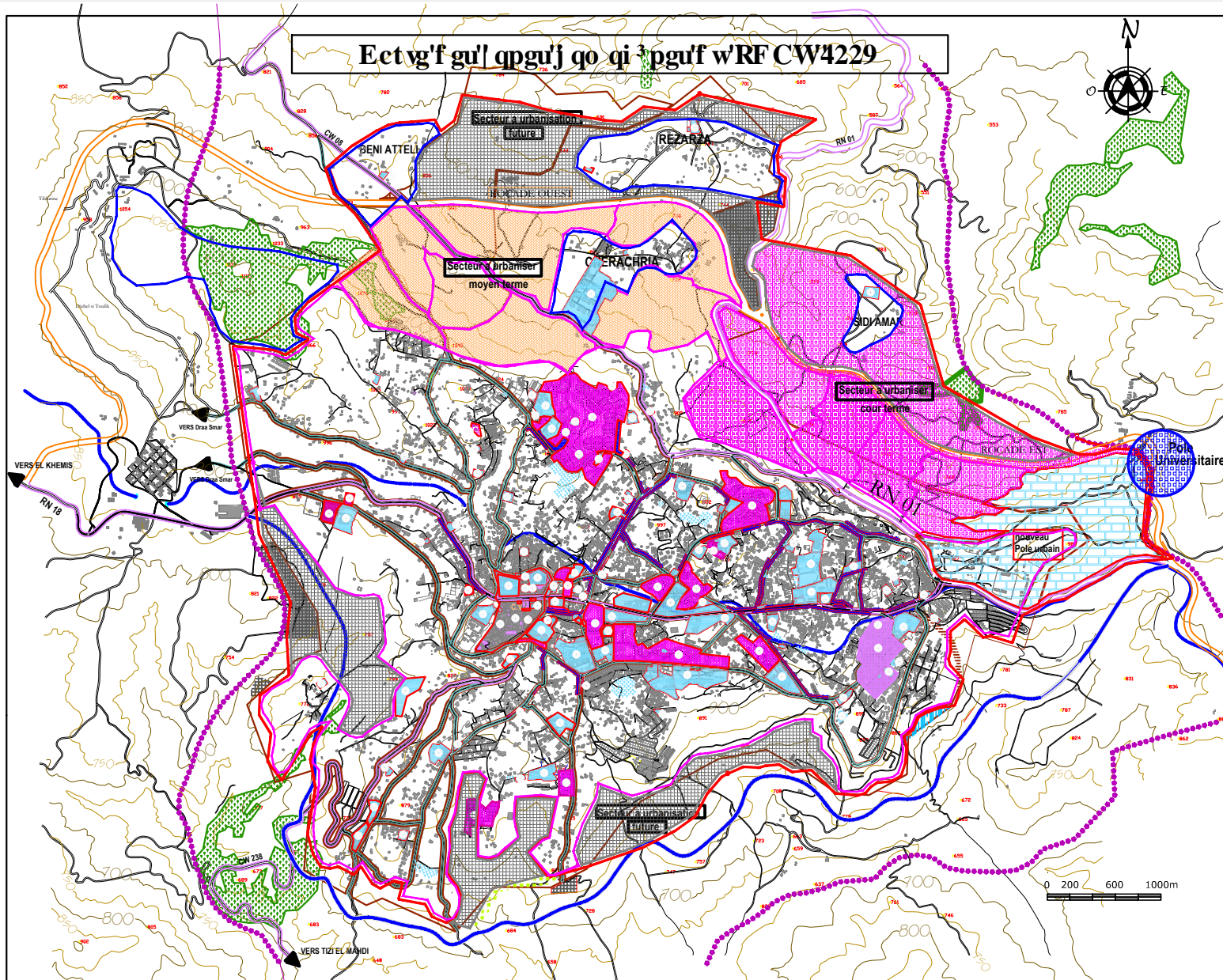
- Les enseignes lumineuses et publicitaires, les sigles commerciaux ne sont autorisés que si leur aspect, leur luminosité et leur réalisation ne présente pas de gênes ou de risques pour la circulation des piétons ou des automobiles et qu'elles ne dénaturent pas le paysage environnant.

g) Façades:

- Les matériaux tel que parpaing de ciment, briques creuses, carreaux de plâtres etc..., fabriqués en vue d'être recouverts ne peuvent être employés à nu.
- Les matériaux doivent présenter une unité d'aspect et de matériaux, le recours à des matériaux différents pour le soubassement et le haut des façades est interdit, à l'exception des façades commerciales installées en rez-de-chaussée.

La hauteur des baies des étages en façade sur le boulevard doit être supérieure à 1.50 sa largeur. Cette hauteur peut être ramenée à 1m pour le dernier étage des bâtiments au-dessus de R+2 niveaux.

# Ectw'f gu' qpgu'j qo qi 'pguf wRF CW4229



## Cppgzg'P Â27

### RF CW4229'f g'O<sup>2</sup>f<sup>2</sup>c

#### N°i gpf g

- limite de la commune
- périmètre urbain proposé
- périmètre urbain actuel
- forêt et maquis
- zone d'équipements
- zone d'équipements
- zone d'habitat collectif
- zone d'habitat individuel
- zone d'habitat mixte
- zone d'habitat colonial
- zone à urbaniser (court terme)
- zone à urbaniser (moyen terme)
- zone à urbanisation future
- zones non urbanisables**
- zone agricole (nc)
- zone naturelle (nd)
- route nationale
- rocade
- rocade sud proposée

Ref : Fond de carte du PDAU 2007  
f'g'O<sup>2</sup>f<sup>2</sup>c







## Annexe N°9

### Liste et répartition spatiale des équipements dans la ville de Médéa<sup>1</sup>

#### Liste et répartition spatiale des équipements administratifs et de sécurité urbaine

<b>Equipement</b>	<b>nombre</b>	<b>Localisation par quartier</b>
Siège de la wilaya	01	Au centre de la ville (boulevard de l'ALN)
Siège de la Daira	01	Quartier 24 février
APC	01	Quartier 24 février
Annexes des APC	04	02 Au centre de la ville- 01 Merdjchkir- 01Ain D'hab
Siège PTT	02	01 au centre de la ville- 01Takbou (boulevard de l'ALN)
Annexe PTT	02	01 Rzarza- 01 Ain D'hab
Gendarmerie	01	Ancien centre-ville (boulevard de l'ALN)
Sécurité (Daira)	01	Au centre de la ville (boulevard de l'ALN)
Sécurité urbaine	05	01 Au centre de la ville (boulevard de l'ALN)- 01 M'salah- 01 Thniet Lahdjar- 01Merdjchkir- 01 Ain D'hab
Banque	10	07 au centre de la ville (05 boulevard de l'ALN)- 01M'salh- 01 Baziwach- 01Thniet Lahdjar
Assurance	04	02 au centre de la ville- 01 Ain D'hab- 01 Samana
Protection civil	04	01 au centre de la ville- 01 M'salah- 01Baziwach- 01Ain D'hab
Les administrations publiques	41	21 Au centre de la ville- 07M'Salah- 06 Thniet Lahdjar- 03Ain D'hab- 02 Koutiten- 01Bab Lakwas
<b>Total</b>	<b>77</b>	

#### Liste et répartition spatiale des équipements éducatifs dans la ville de Médéa

<b>Equipement</b>	<b>nombre</b>	<b>Localisation</b>
Cycle primaire	46	09 Centre-ville- 06 Ain D'hab- 03 Bati
Cycle moyen	17	04 Centre-ville
Cycle secondaire	08	02 Centre-ville- 02 Ain D'hab et Takbou- 01M'salah- 01 Merdjchkir- 01 Thniet Lahdjar- 01 Koutiten.
Cycle universitaire	01	Ain D'hab- M'salah – pôle universitaire
<b>Total</b>	<b>72</b>	

#### Liste et répartition spatiale des équipements sanitaires dans la ville de Médéa

<b>Equipement</b>	<b>nombre</b>	<b>Localisation</b>
Hôpital	01	Centre-ville

<sup>1</sup> Rapport finale d'aménagement et règlement d'urbanisme du PDAU 2007, URBAB Médéa, mars 2009 + enquête de l'auteur

Centre de soin	06	/
Centre mère et enfant	02	01Baba Ali - 01Bouziane
Dispensaires	09	/
<b>Total</b>	<b>18</b>	

Liste et répartition spatiale des instituts de formation professionnelle dans la ville

<b>Equipement</b>	<b>nbr</b>	<b>Localisation</b>
Institut national de formation professionnelle	01	Thniet Lahdjar
Centre de formation professionnelle	01	Ain D'heb
Annexes du Centre de formation professionnelle	02	Centre-ville
Centre national de formation professionnelle	01	Takbou
Paramédical	01	Centre -ville
Centre de formation dans le domaine agricole	01	Takbou
<b>Total</b>	<b>07</b>	

Liste et répartition spatiale des équipements sportifs dans la ville de Médéa

<b>Equipement</b>	<b>nombre</b>	<b>Localisation</b>
Complexe sportif polyvalent	01	Takbou (boulevard de l'ALN)
Stade de foot Ball	01	Centre-ville
Complexe sportif à l'échelle d'unité de voisinage	01	Ain D'heb
Stade à l'échelle de l'unité de voisinage	14	/
<b>Total</b>	<b>17</b>	

Liste et répartition spatiale des équipements culturelle et cultuel dans la ville de Médéa

<b>Equipement</b>	<b>nombre</b>	<b>Localisation</b>
Maison de culture	01	M'salah
Maison de jeune	01	Quartier 24 février
Bibliothèque de l'APC	02	Centre-ville
Salle de cinéma	02	Centre- ville
Musé du moudjahid	01	Centre-ville (boulevard de l'ALN)
Maison de l'artisanat	01	Ain D'hab (boulevard de l'ALN)
Les mosquées	30	05 centres-villes
Cimetière	36	/
<b>Total</b>	<b>74</b>	

## Annexe N°10

### Extrait du rapport comptages tous modes motorisés (TMM), établi dans le cadre de l'étude du plan de circulation de la ville de Médéa<sup>2</sup>

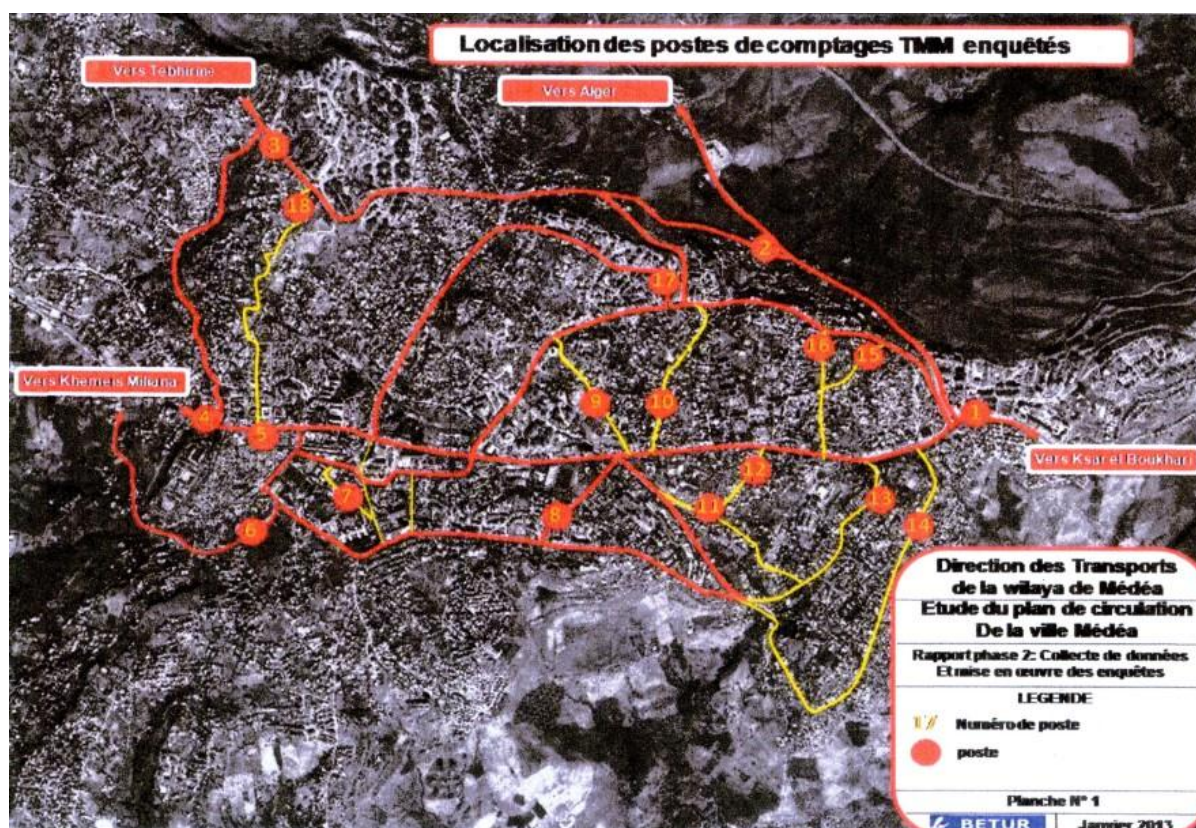


Tableau 1: Débit global journalier

N° du poste	Débit (UVP)					
	Sens 1 (UVP)	Part (%)	Sens 2 (UPV)	Part (%)	Total (UVP)	Part (%)
<b>1</b>	7668	28.68	7200	31.12	<b>14868</b>	<b>29.81</b>
<b>2</b>	7404	27.69	7681	33.20	<b>15086</b>	<b>30.24</b>
<b>3</b>	7925	29.64	4899	21.17	<b>12824</b>	<b>25.71</b>
<b>4</b>	3742	13.99	3358	14.51	<b>7100</b>	<b>14.24</b>
<b>Total</b>	26739	100.00	23138	100.00	<b>49877</b>	<b>100.00</b>

<sup>2</sup> Rapport comptages TMM, ville de Médéa par BETUR : Bureau d'Etude des transports, filiale de l'entreprise Métro d'Alger, Janvier 2013

Tableau 2: Répartition du trafic par poste, sens, heure et mode

Poste	Sens	Heure	VL	TX	TC	PL	2R	TOTAL
1	1	9h15- 10h15	658	35	146	10	0	854
		10h15-11h15	676	54	130	26	0.3	891
	2	9h15- 10h15	475	24	44	16	0.9	580
		10h15-11h15	486	38	36	18	0.6	586
	1et2	9h15- 10h15	1133	59	190	26	0.9	1434
		10h15-11h15	1162	92	166	44	0.9	1477

Poste	Sens	Heure	VL	TX	TC	PL	2R	TOTAL
4	1	9h15- 10h15	220	39	4	8	5.1	276
		10h15-11h15	211	36	4	4	5.7	261
	2	9h15- 10h15	232	72	4	10	5.7	324
		10h15-11h15	244	77	6	0	6.3	333
	1et2	9h15- 10h15	452	111	8	18	10.8	600
		10h15-11h15	455	113	10	4	12	594

Les différents types de véhicules recensés lors de l'enquête étaient:

- Les véhicules légers (V.L)- voitures particulières (V.P) – Taxis (TX) – voiture utilitaires (V.U).
- Les poids lourds (P.L) et les semi-remorques (S.R)
- Les transports collectifs (T.C) - les autobus (AB= 70à 100 places) – les autocars (AC= 50places)- les minicars (M.C= 25à 35 places) – et les fourgons (F= 11 à 22 places).
- Les 2R (2 roues).

UVP: Coefficient d'équivalence qui permet d'agréger différents modes de transport pour exprimer qu'une mesure de débit de circulation. Pour la présente enquête, les coefficients retenus sont:

V.P, Taxi= 1 U.V.P

M.C, F= 1,5 U.V.P

PL, M.B= 2 U.V.P

S.R, A.C, A.B= 2,5 U.V.P

2. R= 0.3 U.V.P