

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

BADJI MOKHTAR-ANNABA UNIVERSITY
UNIVERSITE BADJI MOKHTAR-ANNABA



جامعة باجي مختار - عنابة

FACULTE DES SCIENCES DE LA TERRE

DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

Mémoire de Magister en Architecture

Option : Urbanisme

Soutenu par

M. BENTRAD Djamel Eddine

**Analyse du processus de formation et de transformation
de la forme urbaine dans un tissu ancien
Cas de la médina d'Annaba**

Encadré par

Dr BOULKROUNE Heddy

Devant le jury

Président: Pr. BOUKHEMIS Kaddour

Pr. Université d'Annaba

Examineurs: Dr DJEGHAR Aicha

M.C. Université d'Annaba

Dr REHAILIA Hassib

M.C. Université d'Annaba

Rapporteur: Dr. BOULKROUNE Heddy.

M.C. Université d'Annaba

Année universitaire 2011-2012

Remerciement

Je tiens tout d'abord à remercier Allah tout puissant de m'avoir donné le courage pour accomplir ce travail.

Je tiens à remercier la directrice de recherche, Dr BOULKROUNE Heddy de m'avoir encadré, soutenu et conseillé tout le long de la préparation du mémoire. Veuillez trouver Madame l'expression de ma reconnaissance pour tous les efforts et les précieux conseils qui m'ont permis la réalisation de ce travail.

Mes remerciements s'adressent également aux membres de Jury pour avoir accepté de me faire honneur d'être membres et de contribuer à juger mon travail.

Je remercie tous mes enseignants de la P.G pour leurs disponibilités et pour tout ce qu'ils nous ont appris pendant l'année théorique.

Je remercie aussi les administrations et les organismes : la DUC, l'APC et l'OCRAVA, pour la documentation abondante.

Je tiens à remercier les habitants de la Vieille Ville qui m'ont beaucoup aidé et orienté.

Je remercie également toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

M. BENTRAD Djamel Eddine

Dédicace

Je dédie ce travail :

- *A ma chère mère et à mon défunt père.*
- *A mes sœurs et frères.*
- *A toute ma famille.*
- *A tous mes amis.*

INTRODUCTION GENERALE

**Fondement de la problématique, des hypothèses
et de la démarche méthodologique**

Introduction

Aujourd'hui, les centres historiques des villes dans le monde, constituent de plus en plus un enjeu à prendre en considération dans les discours, mais surtout, dans les interventions sur la ville, car avec la remontée des enjeux patrimoniaux dans le monde, la mise en valeur de ces tissus historiques à valeur patrimoniale s'avère être un enjeu de taille, qui se manifeste dans plusieurs aspects, dont les plus importants demeurent la construction d'une image de marque ainsi que l'augmentation de l'attractivité de ces territoires. Le patrimoine peut être donc la vitrine à travers laquelle une ville véhicule son histoire mais surtout affirme son identité.

Dans le monde arabe, les centres historiques ont toujours subi des mutations urbaines, économiques et sociales, qui les ont entraîné dans un processus de détérioration et de déclin physique, ce qui a provoqué l'altération de leurs formes urbaines, les réduisant parfois à des ruines et les menant à la disparition. De même, la politique de muséification pratiquée en générale dans le monde arabe ne résous pas clairement le problème, car à la recherche de modernité bien de villes ont eu tendance à faire disparaître leurs noyaux anciens, et ce n'est qu'avec l'apparition des soucis de sauvegarde de l'héritage urbain historique, avec l'inscription des villes et des quartiers sur la liste du patrimoine mondiale par l'UNESCO, qu'on a pu reconnaître l'ampleur des dégâts commis à l'égard de ces noyaux urbains.

Au Maghreb, particulièrement en Algérie, l'espace médinois a subi plusieurs transformations au fil du temps avec la succession des régimes politiques qui y défile. Mais l'intervention la plus marquante, fut sans doute celle de l'administration coloniale. L'inadaptation du tissu urbain médinois à la tradition et aux pratiques européennes, qui eux même étaient à l'époque en pleines mutations avec l'avènement de la motorisation, ainsi que les exigences militaires où la structure sinueuse de la médina ne permettait guère de dominer les lieux ; furent les principales causes des modifications qu'a établit la colonisation sur l'ensemble des villes, touchant principalement à la forme urbaine originelle.

Ces opérations de transformation et de réadaptation des médinas, divergent d'une ville Algérienne à une autre. A Annaba, l'intervention coloniale semble être importante, car les

colons qui ont apporté beaucoup de changements à la médina (partie basse) n'ont pas épargné ce qui en reste de percées et alignements européens. Actuellement, et à première vue, la partie basse de la médina se présente au promeneur comme un quartier européen en état de détérioration.

Ainsi si la médina d'Alger et de Constantine ont su affirmer leur place localement et mondialement par l'inscription de la première au range de patrimoine mondiale par l'UNESCO, et le privilège éternellement octroyé à la seconde, celle de Annaba demeure méconnue marginalisée et stigmatisée par une vision réductrice qui n'en voit en cet espace aucun intérêt de sauvegarde ni de mise en valeur. En revanche et en dépit de ce reniement, la médina d'Annaba présente un intérêt certain, et recèle beaucoup de valeurs patrimoniales d'ordre urbain et architectural.

Ainsi, notre travail de recherche va s'attacher à l'étude de l'évolution de la forme urbaine de la médina d'Annaba, depuis sa création jusqu'à nos jours, dans le but de dégager le caché morphologique originel de ce tissu ancien, qui sera d'une part un atout pour mettre en valeur la médina, d'autre part, pour sensibiliser les individus et les institutions à protéger ce tissu, et participer à sa sauvegarde.

1. Problématique

Les médinas qui constituent aujourd'hui une partie intégrante des centres des villes les plus importantes du Maghreb, ont été au fil du temps l'objet d'une perpétuelle évolution sur plusieurs plans: urbanistique, sociale, économique...etc. Ainsi, l'évolution urbaine en était l'un des faits les plus marquants, conséquence de la succession des régimes, notamment la période de colonisation et les nouvelles dynamiques urbaines post-indépendances.

Les médinas Algériennes, n'ont pas échappé à ce genre de mutations, et même si ces médinas ont pu se préserver sur plusieurs siècles à l'intérieur de leurs remparts, maintenant leurs caractères d'origine, les interventions coloniales ont profondément altéré ce caractère, les privant par la suite à tout jamais du rôle qui leur était assigné, à savoir le fait d'être les lieux d'effervescence sur tous les plans de la vie urbaine et sociale.

Aujourd'hui, avec la prise de conscience nationale et internationale de l'intérêt patrimonial, la médina s'avère être de plus en plus un défi à prendre en compte dans l'appréhension de la ville existante qui devient de plus en plus un enjeu de taille.

La ville d'Annaba n'a pris conscience de son centre historique précolonial que tardivement. Sa médina dite « Bouna El Haditha »*, méconnue mais aussi marginalisée, souffre actuellement d'un déclin physique et structurel et d'une décadence fonctionnelle (perte des activités authentiques). Ce désintérêt par certains acteurs envers la médina, s'explique dans la scène urbaine à Annaba, par le fait que cet espace a perdu peu à peu sa valeur historique et authentique à travers le temps, suite aux transformations infligées jadis par l'administration coloniale qui ont métamorphosé son tissu urbain, et par conséquent l'image qu'il reflète.

La colonisation a donc apporté à ce tissu plusieurs changements, basés sur des principes urbanistiques européens, plus appropriés à leurs modes de vie. Ces changements se sont traduits principalement sur la forme urbaine du tissu à travers : les travaux de destruction des maisons traditionnelles, reconversions des ruelles en rues plus larges et plus régulières pour des raisons fonctionnelles et sécuritaires, reconversion de certains bâtiments religieux en équipements, construction de nouveaux bâtiments de style néo-classique, ...etc, ce qui a donné naissance à un nouveau tissu urbain qui s'est greffé sur l'ancien.

* . Bouna El Haditha qui veut dire « Bouna la neuve » est une appellation donnée à la médina d'Annaba au 10^{ème} siècle, par son fondateur Mohamed Zaoui.

La période post indépendance a également apporté son lot de vandalisme envers le tissu médinois, avec la politique d'industrialisation* et l'ouverture de la ville sur les échanges économiques internationaux, la ville était exposée à l'exode rural. Ainsi, le flux considérable de population venue à Annaba en quête d'emploi et de meilleures conditions de vie, s'orientait directement vers ce quartier qui leur permettait un hébergement à des loyers modérés, ce qui a entraîné une grande pression sur cet espace déjà fragilisé par le temps.

Selon une étude menée en 1979 par la CADAT (Caisse Algérienne de Développement et d'Aménagement du Territoire), la population de la Vielle Ville atteignait les 24.000 habitants, répartis sur 4040 logements, 85% d'entre eux était des locataires¹. Ce phénomène de densification de la médina par une population nouvelle est apparu à cause de l'abandon de la Vielle Ville par sa population d'origine, qui privilégiait aller s'installer dans les quartiers légués par la colonisation. Ainsi, les maisons ancestrales furent vouées à la location à la chambre, ce qui fait que l'ensemble du site a pris l'image d'un espace densifié, ruralisé et sous-intégré.

Face à cette situation "stigmatisée", des bâtiments entiers continuent de tomber en ruines les uns après les autres, certains d'entre eux présentent une grande valeur architecturale et font référence à des siècles lointains. Sur ces poches vides, il y a eu l'apparition de nouvelles typologies de constructions, sous forme d'habitat illicite et bidon ville, ou même des constructions avec des permis de construire, mais qui ne s'intègrent guère avec le caractère particulier de la médina.

Ceci nous pousse à analyser ce tissu pour répondre aux questionnements suivants : **Comment a évolué la forme de ce tissu urbain ? Comment se présentent les transformations qu'a connu la forme urbaine depuis la période coloniale jusqu'à aujourd'hui ? Est t-il vrai que ces transformations ont métamorphosé la médina lui ôtant toute valeur patrimoniale ? Quelles sont ses caractéristiques authentiques ?**

Il est tout de même à noter, que dans ces dernières années, il y eu un revirement de la situation et un changement de regard sur la réalité urbaine de ce tissu ancien, d'où la naissance de plusieurs organismes comme l'OCRAVA*, association « El Sahwa El

* . Création du complexe sidérurgique d'El Hadjar offrant 50.000 postes d'emploi

¹ . AUA Hafiane Abderrahim, P.O.S vieille ville « Phase I », Annaba 2006, p 6.

*. OCRAVA : Office Communal de Réhabilitation et d'Aménagement du Vieux bâti d'Annaba.

Madania », L'association de défense du patrimoine Annabi, qui s'intéressent et se mobilisent pour la sauvegarde et la mise en valeur de ce patrimoine. Sur le plan administratif, la couverture de ce quartier ancien par un POS approuvé en 2006. Ces efforts considérables ont permis de remédier à certains problèmes, mais demeurent des démarches ponctuelles et qui ne s'inscrivent pas dans une action globale de durabilité.

2. Hypothèses

Ces observations préliminaires effectuées lors de notre travail prospectif de terrain nous conduisent à émettre les hypothèses suivantes :

- La cause principale des transformations observées sur trois composants de la forme urbaine de la médina d'Annaba, à savoir : l'îlot, le parcellaire et le bâti, sont les travaux de restructuration viaire, menés par la colonisation sur l'ensemble du tissu.
- Malgré les transformations de l'ère coloniale sur le tissu urbain médinois, qui se traduisent par les modifications et les altérations de diverses natures, allant jusqu'à la démolition, ainsi que les mutations post-coloniales, la médina d'Annaba a su maintenir sa forme urbaine originelle (îlot, parcellaire, bâti), et un tracé viaire qui a gardé la même hiérarchisation d'antant (rue, ruelle, impasse).
- L'identification des caractéristiques morphologiques originelles de la médina, pourra guider et cadrer les opérations de sauvegarde et de mise en valeur de cette cité historique.

3. Démarche méthodologique

Notre travail a pour objet l'étude de la formation et de la transformation de la forme urbaine de la médina d'Annaba, afin de dégager les atouts morphologiques originels, qui serviront d'identité distinctive de ce tissu urbain ancien. Ce travail se déroulera à priori selon les étapes principales suivantes :

a) Construction d'un cadre référentiel :

Cette partie nous permettra de construire le référentiel théorique nécessaire, pour approcher la problématique proposée, et la placer dans la thématique générale à laquelle s'attache cette étude, à savoir l'étude du processus de formation et de transformation du tissu

médinois Annabi, dans une perspective d'évaluation patrimoniale du tissu, à la lumière des mutations urbaines et ce à travers une étude conceptuelle, qui nous permettra de cadrer les concepts phares de cette étude à savoir : patrimoine, ville historique, médina, forme urbaine, tout en mettant la lumière sur la genèse et l'évolution de chaque concept.

Nous allons, par la suite, étudier un cas similaire, celui de la médina de Tunis, qui correspond à des contextes socioculturels proches à ceux des médinas Algériennes. Cette étude va mettre l'accent, d'abord, sur la genèse du tissu ancien et les transformations apportées par le protectorat français, ainsi, que la dégradation qu'a connu la médina dans la période post-indépendance. En second lieu, nous allons évoquer les démarches entreprises par l'ASM* pour sauvegarder et mettre en valeur les atouts de la médina de Tunis.

Cette partie se basera ainsi sur des recherches bibliographiques et documentaires.

b) Analyse morphologique de la forme urbaine de la médina d'Annaba

Dans notre cas, la démarche adoptée est morphologique. Nous allons aborder le sujet en analysant la forme urbaine de la médina, et en développant une approche qui permette de lire et interpréter l'évolution de ce tissu. Ainsi, il sera utile de donner des notions fondamentales sur la morphologie urbaine, qui justifieront le choix de la forme urbaine comme approche méthodologique.

Cette analyse morphologique **descriptive et interprétative de l'évolution des formes urbaines de la médina**, se déroulera à priori selon les étapes principales suivantes :

- **Analyse du processus de formation de la médina d'Annaba (la genèse de la forme) :**

Dans cette partie, nous établirons une analyse sur le processus de formation de la médina d'Annaba depuis sa création jusqu'à l'aube de la période coloniale, c'est-à-dire jusqu'à l'achèvement du processus de formation, de ce qu'on va appeler « la forme originelle » du tissu urbain.

La lecture de la forme urbaine se fera, à travers l'étude les différents composants, à savoir : la trame viaire, les espaces publics, les îlots, le parcellaire et le bâti. L'apport de

* . ASM : Association de Sauvegarde de la Médina de Tunis

cette partie serait de caractériser l'état originel de la médina d'Annaba pour pouvoir ensuite repérer les transformations.

L'analyse de la genèse de la médina d'Annaba sera effectuée à travers la lecture des plans anciens, des livres, documents (écrits, , rapports, P.V,...etc) de l'archive communale de la wilaya et des images anciennes, pour essayer de restituer la ville portuaire dans sa grandeur, depuis sa fondation par les Zirides, en passant par les Muwahidin et les Hafside et enfin les Ottomans.

- **Analyse morphologique explicative et interprétative des transformations urbaines sur la médina d'Annaba**

Cette partie étudiera l'évolution de la forme urbaine de la médina à travers le temps, sur trois périodes différentes. Ce travail sera une comparaison, entre des époques clés du processus de transformation, établies dans le temps et dans l'espace. Il se fera à travers la superposition de cartes, consultation d'archives, ainsi que les sorties sur terrain pour une observation directe.

- En 1^{er} lieu : une comparaison entre l'époque arabo-turque (état d'origine) et l'époque de la colonisation française (l'époque où la médina a connu le plus de transformations).
- En 2^{ème} lieu : une comparaison entre l'époque coloniale et l'époque actuelle (l'évolution du tissu de l'indépendance jusqu'à aujourd'hui).
- En 3^{ème} lieu : une comparaison entre l'époque arabo-turque et l'époque actuelle (d'une manière à repérer les transformations et identifier les éléments originels maintenus).

4. Objectifs de l'étude

Notre travail gravite essentiellement autour de la forme urbaine du tissu urbain de la médina d'Annaba, son évolution et ses transformations à travers le temps. Il vise essentiellement à **comprendre** le processus d'évolution urbaine dans un centre historique et à **identifier** ses caractéristiques originelles, afin de **mettre en valeur** le tissu ancien, et pourquoi pas **cadrer** les interventions urbaines futures, et **orienter** les opérations de conservation et de mise en valeur.

PREMIERE PARTIE

**APPROCHE DES CONCEPTS, ETUDE DE CAS
ET APPROCHE METHODOLOGIQUE**

Chapitre I

Approche des concepts et positionnement épistémologique

Introduction

L'analyse conceptuelle s'avère d'une grande utilité pour cadrer et cerner les concepts de toute thématique de recherche. Dans ce chapitre nous allons aborder les concepts clés sur lesquels repose notre recherche, qui sont : le patrimoine, la ville historique « médina » et la forme urbaine.

En ce qui concerne le patrimoine, l'analyse conceptuelle est d'une importance inouïe vue son étendu étymologique et épistémologique, ainsi que l'évolution qu'a connu le concept dans le champ disciplinaire urbain. Alors, nous allons tenter de saisir le patrimoine dans son évolution temporelle et historique, jusqu'à ce que les villes historiques, maghrébines plus précisément, aient été reconnues comme un patrimoine à sauvegarder et à mettre en valeur.

En second lieu, nous tenterons de définir le concept de « la forme urbaine », lui aussi qui a connu une remarquable évolution, à travers son adoption par plusieurs disciplines : architecture, urbanisme, géographie urbaine, ...etc.

1. Définition et évolution du concept « patrimoine »

1.1. Définitions du terme

Picoche Jacqueline définit le patrimoine, dans le dictionnaire « étymologie du français » : « il vient du mot latin " patrimonium ", apparu au XII^{ème} siècle, qui signifie "ensemble des biens appartenant au pater (père)". "Père" implique ici davantage une valeur sociale que physique (indiquée alors par "genitor") : c'est l'homme représentant la suite des générations, le chef de famille, le propriétaire des biens ».

Babelon et Chastel ont défini la notion du patrimoine: « le patrimoine, au sens où on l'entend aujourd'hui dans le langage officiel et dans l'usage commun, est une notion toute récente, qui couvre de façon nécessairement vague tous les biens, tous les "trésors" du

passée »². Ils rajoutent aussi que : « le patrimoine est plutôt une possession qu'une propriété ».

Dans ce contexte, Choay Françoise apporte plus de précision dans la définition du patrimoine : « fonds destiné à la jouissance d'une communauté élargie aux dimensions planétaires et constitué par l'accumulation d'une diversité d'objets que rassemble leur commune appartenance au passé : œuvres et chefs-d'œuvre des beaux-arts et des arts appliqués, travaux et produits de tous les savoirs et savoir faire des humains »³.

Choay a parlé aussi de la conception du patrimoine à travers le temps, qui a trouvé son ressort dans la naissance du concept de monument historique vers 1420 à Rome. Monument vient du latin « monumentum », de « monere » (avertir, rappeler): ce qui interpelle la mémoire. « Un monument est un artefact élaboré par une communauté pour se remémorer ou remémorer à d'autres générations des personnes, événements, rites ou croyances ». Ainsi, « le monument fait vibrer le passé de manière à maintenir des valeurs communautaires. Rassure en conjurant le temps ».

1.2. Le « patrimoine » un concept en évolution

Au XXI^{ème} siècle, le mot « patrimoine » issu du vocabulaire juridique, a été adopté pour désigner les productions humaines à caractère artistique que le passé a laissé en héritage. On n'a pas fini d'explorer le contenu du terme dans son acception récente, pour en limiter, en fait, l'emploi aux seuls beaux-arts, les utilisateurs entendaient néanmoins écarter d'autres expressions jugées trop restrictives dans leur contenu, ou limitées au seul contexte français : « monuments historiques ».

À la fin des années 1970, il était entendu qu'en adoptant le mot « patrimoine », on insistait sur la dimension collective de l'héritage : on parla progressivement de « patrimoine européen », puis de « patrimoine mondial » pour désigner des monuments, des objets et des lieux⁴.

Depuis, Le mot « patrimoine » n'a cessé d'évoluer, il s'est alors vite avéré d'un usage commode: désignant les productions humaines les plus variées, il possède un caractère englobant qui permet une compréhension pluridisciplinaire; plaçant sous un même regard

². Babelon J-Pierre et Chastel André, *la notion de patrimoine*, éditions Liana Levi, Paris 1994, p 11 et 25.

³. Choay Françoise, *L'allégorie du patrimoine*, éditions du seuil, Paris, 1992, p 9.

⁴. Encyclopédie Universalis.

les beaux-arts et toutes sortes d'artefacts, il a permis d'éviter l'écueil d'une vision hiérarchisante qui se limiterait aux seuls chefs-d'œuvre de l'art.

Aujourd'hui, et avec la prise de conscience des dangers engendrés par les industries, l'urbanisation et les multiples nuisances, une notion de « patrimoine » plus élargie et complexe s'est affirmée, notamment en Europe, sous l'impulsion de certaines expériences municipales et de la recherche universitaire, dont les acquis ont été motivés et amplifiés par l'action de l'UNESCO et d'autres organismes internationaux.

Cette évolution est bien mise en évidence par les différentes conférences, chartes et conventions internationales, dont la première fut à Athènes en 1931 pour la conservation des monuments, s'ajoute à cela la Charte de Venise (1964), qui élargie la définition de « monument » à son « environnement rural et urbain », jusqu'à la Charte de Washington (1987), qui englobe les villes historiques ainsi que leur environnement naturel ou anthropique en tant que « documents historiques » et expression des « cultures urbaines traditionnelles ».

Depuis la fin du XIX^{ème} siècle, une évolution a fait attribuer une valeur historique, esthétique, nationale, comparable à celle des monuments dits historiques aux abords des monuments, mais surtout le tissu urbain dit mineur qui constitue l'essentiel du bâti des villes anciennes. Cet intérêt est successivement focalisé sur :

- **La valeur esthétique**

Reconnue en premier par les anglo-saxons tel que Ruskin et que Camillo Sitte, qui constataient que les villes modernes sont dominées par la technique et la nécessité de faire grand, et ne laissent rien à l'esthétique.

- **La valeur compétitive**

Avec celle des monuments pour l'histoire et l'histoire de l'art, les architectes et historiens italiens, furent les premiers à parler de ça, tel que G.Giovannoni qui a fait du tissu urbain une figure historique, à la fois valeur d'usage et muséale.

- **La valeur sociale,**

Reconnue pour la première fois en Italie avec l'expérience de Bologne et qui a reçu une consécration à l'échelle internationale dans la recommandation dite de Nairobi

1976 « concernant la sauvegarde des immeubles historiques ou traditionnels et leurs rôle dans la vie contemporaine ».

De ce fait, la notion de patrimoine ne peut se construire qu'à partir du social, car c'est une notion publique par définition : le patrimoine existe dans la mesure où la collectivité, qu'elle soit une collectivité nationale ou locale, le reconnaît en tant que tel. Ainsi, selon Yerasimos Stéphanie: « Le patrimoine constituerait alors surtout un "cadre de vie", un environnement bâti sécurisant qui éviterait de projeter trop brutalement l'habitant dans un environnement inconnu, plus qu'une référence explicite à des stades d'évolution de la société humaine, il serait un sas de transition douce vers le futur ; plus qu'un témoignage d'expression culturelles particulières, il se bornait au rappel du " traditionnel " et d'une " échelle humaine " révolue ». ⁵

Pour notre part, le patrimoine prend de nos jours plus d'étendu, il ne se limite pas à l'échelle des monuments historiques, mais il englobe actuellement des quartiers, voir, des villes entières. Il désigne non seulement le patrimoine dit « matériel », mais aussi le patrimoine « immatériel » qui se manifeste à travers : les cultures, traditions, les pratiques sociales, les connaissances et les savoir-faire. Le patrimoine est donc un bien commun, dans ce sens qu'il contient des valeurs partagées par la société et autour desquelles la société reconnaît son identité.

2. Les villes historiques, conceptualisation, genèse et enjeux

2.1. La naissance du concept à travers les chartes, conférences et conventions internationales

Le concept de ville historique est récent ; il apparaît au terme d'une longue démarche de réflexion inaugurée en 1931 par la Conférence d'Athènes, qui se préoccupe des monuments et de leurs abords. Cette conférence a entendu l'exposé des principes généraux et des doctrines concernant la protection des monuments. Parmi les recommandations de cette charte qui expriment la volonté de protéger le monument ainsi que son entourage immédiat, en introduisant peu à peu la notion d'ensemble, nous citons :

⁵. Yerasimos Stéphanie, « centre historique et développement durable : la deuxième mort du patrimoine? », séminaire scientifique « la ville sur la ville », Fès. Maroc, Mars 2003, p 23.

- Maintenir l'occupation des monuments qui assure la continuité de leur vie en les consacrant toutefois à des affectations qui respectent leur caractère historique ou artistique ;
- Respecter, dans la construction des édifices le caractère et la physionomie des villes, surtout dans le voisinage des monuments anciens dont l'entourage doit être l'objet de soins particuliers. Même certains ensembles, certaines perspectives particulièrement pittoresques, doivent être préservés.

Les architectes et urbanistes ne cessaient de défendre ce patrimoine, qui risque de disparaître à cause du phénomène industriel et l'urbanisation massive, ce qui faisait que congrès et chartes se multipliaient.

En 1933, il y a eu la Charte d'Athènes qui avait mis les bases de l'urbanisme fonctionnaliste avec une recommandation particulière dédiée à la sauvegarde des monuments historiques. Dans ce même contexte, en 1957, les architectes des monuments historiques invitèrent les pays ne disposant pas encore d'une organisation gouvernementale de protection des monuments à prévoir une structure de tutelle.

En 1964, un second Congrès International des Architectes et Techniciens des Monuments Historiques tenu à Venise. Les principes de cette charte se résument en cinq points essentiels : concept de monument historique, conservation, restauration, archéologie et documentation et publication. Cependant, le concept de site comprenant le paysage historique n'était pas encore formulé, mais ils proposent l'élargissement du concept de monument historique pour tenir compte des sites et des ensembles. A l'occasion de ce congrès sera créé, sur la proposition de l'UNESCO : « l'ICOMOS », Conseil International des Monuments et des Sites ; il sera constitué à Varsovie en 1965.

Lemaire Raymond*, a écrit « à propos de la Charte de Venise » que : « la culture concernée par la Charte est fondamentalement la culture occidentale. Enfin parce que la Charte est insuffisamment nuancée et très incomplète. Reportez vous, pour vous en convaincre, au chapitre consacré aux sites monumentaux réduit à un seul et pauvre article »⁶.

*. Raymond Martin Marie Ghislain Lemaire (Uccle, le 28 mai 1921 - Woluwe-Saint-Lambert, le 13 août 1997) fut professeur d'université, historien de l'art et praticien de la rénovation de monuments et sites. L'encyclopédie libre « Wikipedia », www.wikipedia.com

⁶. Lemaire Raymond, « A propos de la charte de Venise », Leven, 1995, p 57

Après, il a parlé de l'évolution et les modifications qui ont été apportées à cette charte concernant les sites historique : « Dès les années soixante-dix, quelques responsables de l'ICOMOS furent convaincu de la nécessité d'une révision de la Charte comportant plus particulièrement l'adaptation du texte à une meilleure ouverture, à des conceptions culturelles différentes, entre autres aux cultures arabes et orientales. Ensuite un élargissement du chapitre consacré à la sauvegarde des sites historiques urbains et ruraux était indispensable à sa crédibilité »⁷.

En octobre 1987, lors de la Charte Internationale pour la sauvegarde des villes historiques par L'ICOMOS à Washington, le concept ville historique est définitivement formalisé. « Les villes grandes ou petites et les centres ou quartiers historiques, avec leur environnement naturel ou bâti, qui, outre leur qualité de document historique, expriment les valeurs propres aux civilisations urbaines traditionnelles »⁸.

Ce texte est venu pour compléter certaines recommandations et conventions internationales, comme celle de 1972 de l'UNESCO qui définissait trois catégories dans l'ordre du patrimoine culturel : les monuments, les ensembles, les sites. Et celle de 1976 qui définissait plus précisément les ensembles comme historiques, et à ces titres, ils étaient appelés à être sauvegardés et à jouer un rôle dans la vie contemporaine.

2.2. Les enjeux relatifs aux villes historiques

Nombreux sont les enjeux relatifs à la ville historique, la Charte Internationale pour la sauvegarde des villes historiques par L'ICOMOS à Washington a défini plusieurs critères qui se résument ainsi:

1. La sauvegarde des villes et quartiers historiques doit, pour être efficace, faire partie intégrante d'une politique cohérente de développement économique et social et être prise en compte dans les plans d'aménagement et d'urbanisme à tous les niveaux ;
2. Les valeurs à préserver sont le caractère historique de la ville et l'ensemble des éléments matériels et spirituels qui en expriment l'image, en particulier :
 - La **forme urbaine** définie par la **trame** et le **parcellaire** ;
 - Les relations entre les divers espaces urbains: espaces bâtis, espaces libres, espaces plantés ;

⁷. Lemaire Raymond, « A propos de la charte de Venise », Leven, 1995, p 56

⁸. Charte Internationale pour la sauvegarde des villes historiques, ICOMOS, Washington, 1987

- La forme et l'aspect des édifices (intérieur et extérieur), tels qu'ils sont définis par leur structure, volume, style, échelle, matériaux, couleur et décoration ;
- Les relations de la ville avec son environnement naturel ou créé par l'homme ;
- Les vocations diverses de la ville acquises au cours de son histoire.

Toute atteinte à ces valeurs compromettrait l'authenticité de la ville historique.

3. La participation et l'implication des habitants de toute la ville sont indispensables au succès de la sauvegarde. Elles doivent donc être recherchées en toutes circonstances et favorisées par la nécessaire prise de conscience de toutes les générations. Il ne faut jamais oublier que la sauvegarde des villes et quartiers historiques concerne en premier leurs habitants.
4. Les interventions sur un quartier ou une ville historique doivent être menées avec prudence, méthode et rigueur, en évitant tout dogmatisme, mais en tenant compte des problèmes spécifiques à chaque cas particulier.⁹

On note que d'après la charte, l'enjeu majeur relatif à la ville historique sa pérennité et son devenir demeure la sauvegarde.

2.3. Sauvegarde des villes historiques

La sauvegarde reconnaît la ville historique comme totalité homogène et cohérente; elle considère le patrimoine monumental et les arts traditionnels comme un héritage matériel et immatériel essentiel à l'épanouissement de l'identité culturelle contemporaine.

Le double postulat de respect de la totalité historique et de l'héritage culturel fonde les méthodes de la sauvegarde, menés par l'UNESCO, dont les principes peuvent s'énoncer comme suit :

- **Conservation de la morphologie urbaine et de la typologie de l'habitat**

Ce principe assure le **respect du caractère piétonnier de la trame des voiries** ; en conséquence, les percées automobiles dans la ville historique doivent être prohibées, de

⁹. Charte Internationale pour la sauvegarde des villes historiques, ICOMOS, Washington, 1987

même que le **redécoupage parcellaire aboutissant à l'introduction de types de constructions hors d'échelle.**

- **Conservation des monuments historiques en protégeant les abords**

Ce principe affirme que le monument historique ne saurait être un artefact isolé ; il doit être conservé dans le contexte urbain et ses abords doivent être protégés.

- **Intégration spatiale de la ville historique à la matrice urbaine**

Ce principe implique une conception de la planification urbaine visant à décloisonner les zones et éviter les ségrégations spatiales. Les voies de circulation automobiles, les aires de stationnement, les modes de transport collectif, les zones piétonnières, les équipements publics, les réseaux techniques doivent être maillés de façon systémique, à l'échelle de la matrice urbaine, pour offrir des services équitables à tous les habitants.

- **Résorber le caractère ghetto de la ville historique et assurer sa promotion sociale**

Ce principe suppose que la pauvreté des habitants conjuguée à l'obsolescence du patrimoine immobilier ne soit pas considérée comme une fatalité de la ville historique. La lutte contre la taudification d'une part et, d'autre part, l'assistance juridique et technico-financière pour l'amélioration de l'habitat sont des facteurs décisifs de promotion sociale et de résorption des ségrégations.

- **La transmission de l'héritage culturel par le développement économique**

Ce principe suppose que la ville historique participe pleinement de la vie économique de la matrice urbaine en offrant les biens et services de proximité nécessaires aux habitants et en saisissant les opportunités du tourisme culturel et de la créativité artistique pour générer des ressources. Le sous-développement de la ville historique n'est, pas plus que la misère sociale, une fatalité¹⁰.

¹⁰. « Patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain "enjeux, diagnostics et recommandations" », publications UNESCO, p 12.

2.4. La ville historique arabe et son statut patrimonial

Dans le contexte urbain du monde arabe, parler de centre ou de ville historique renvoie directement à son tissu urbain médiéval, érigé après la conquête islamique de chaque pays, dont la conception répond à une logique déterminée par des valeurs religieuses et sociales.

Les villes historiques arabes diffèrent selon le contexte où elles ont été créées. Cette différence réside principalement dans les méthodes utilisées pour la construction, dont l'objectif est d'assurer une parfaite intégration avec le site et les conditions climatiques. Ce qui donne une multitude de formes à ces tissus anciens mais qui partagent tous les mêmes principes.

Au Maghreb, la création, mais aussi, l'évolution urbaine des villes historiques, se sont faites dans des conditions distinctes à celle des pays d'orient. Ces vieilles villes maghrébines ont évolué historiquement sur le même plan urbain dans des conditions similaires de climat, de valeurs culturelles et sociales et surtout de régimes politiques.

2.4.1. « Médina », origine de l'appellation et originalité de l'espace urbain

Les médinas arabes sont reconnues aujourd'hui comme des villes historiques à préserver. Le mot médina est arabe qui veut dire: « ville » ou « vieille ville ». Merlin P. et Choay F. la définissent ainsi : « de L'arabe "al-Madina", la ville, ce terme a été adopté par les sociétés occidentales pour désigner les villes arabes anciennes et la spécificité de leur structure spatiale »¹¹. Chaline a remarqué que l'on utilise le terme médina en Afrique du Nord, et celui de vieille ville au Moyen-Orient¹².

Donc, l'appellation médina est souvent utilisée pour désigner les vieilles cités arabes et musulmanes. Elle est utilisée particulièrement dans les pays du Maghreb pour différencier la cité traditionnelle des autres villes européennes qui se construisaient juste à côté.

Mais l'origine du mot revient au 7^{ème} siècle, à l'époque de notre prophète Mohamed (PSL), qui fonda à Yathrib la première mosquée, cœur d'une cité qui prendra le nom de Médine (Al Madina), c'est-à-dire la ville, cette dernière a ainsi mis les jalons d'une nouvelle configuration de ville qui trouvera l'occasion de murir pendant pas moins de 13 siècles.

¹¹. Merlin Pierre et Choay Françoise, « dictionnaire d'urbanisme et de l'aménagement », Imprimerie des presses universitaires de France, 1998, p 523.

¹². Chaline Claude, *les villes du monde arabe*, Collection U Arnaud Colin, Paris 1996, p 117.

2.4.2. Les médinas Maghrébines

a) Les fondements

Les conquêtes arabes-musulmanes au Maghreb étaient accompagnées par la fondation prompte de plusieurs villes nouvelles, sur des principes urbains proprement musulmans.

L'histoire de la cité musulmane au Maghreb commence par la fondation de la ville de Kairouan en 674 (55 Hég)¹³ par « Oqba Ibn Nafi », au milieu de la steppe tunisienne. C'est un camp fortifié menaçant de par sa position les villes maritimes tenues par les Byzantins et les montagnes aux mains des Berbères¹⁴.

Photo n° 01 : La médina de Kairouan



Source: www.wikipédia.com

Dès le huitième siècle de notre ère, un mouvement politico-religieux schismatique, le Khârijisme, va connaître les faveurs de la population berbère. Les khârijistes parvinrent à établir des villes-Etats dont Tahert (près de l'actuelle Tiaret en Algérie) et Sijilmassa (dans le Sud-Est marocain). Ces villes sont actuellement à l'état de vestiges archéologiques.¹⁵

La succession de régime islamique, et l'installation d'une nouvelle population sur tout le Maghreb, a permis la création de plusieurs nouvelles cités, telles que: la médina de Tunis en 698 (86 Hég.)¹⁶, la médina de Fes en 789 (172 Hég.)¹⁷, médina de Mahdya en 915 (303 Hég.)¹⁸, Casbah d'Alger en 960 (348 Hég.)¹⁹.

¹³. Van der Meerschen Michel, « Les Médinas Maghrébines », publications UNESCO, 1987, p 5.

¹⁴. Op. cité, p 3.

¹⁵. Op. cité, p 7.

¹⁶. A.S.M (association de sauvegarde de la Médina de Tunis).

¹⁷. Van der Meerschen Michel, « Les Médinas Maghrébines », publications UNESCO, 1987, p 7.

¹⁸. Op. cité, p 8.

¹⁹. Op. cité, p 9.

b) Les valeurs patrimoniales des médinas

La « valeur » patrimoniale de la médina, en ses différents éléments, tient essentiellement aux significations qui sont liées à son identité, telle qu'elles sont perçues par les différentes composantes de la société locale ou de la communauté nationale, selon les cas.

Il s'agit avant tout d'une identité culturelle complexe et dynamique, qui tient non seulement à son « ancienneté » ou à ses expressions architecturales et artistiques majeures, mais aussi à d'autres facteurs qui peuvent jouer un rôle très important au niveau local et qui sont :

- La signification des espaces historiques dans la mémoire collective et leur capacité de représenter et évoquer les racines profondes et les éléments les plus partagés de la culture locale ou nationale ;
- La stratification de fonctions, d'activités et de savoirs traditionnels qui marquent aussi bien l'articulation physique que l'utilisation sociale des espaces.

La « valeur patrimoniale » attribuée à la « médina » et à ses différentes parties par les institutions et les différents acteurs urbains est donc loin d'être univoque : au contraire elle a des dimensions et des composantes diverses qui interagissent d'une manière ou de l'autre selon les cas. De plus, cette valeur n'est pas figée dans le temps : si, dans le passé, la valeur du « patrimoine urbain » historique consistait surtout dans sa dimension « culturelle », plus récemment les perspectives de développement du « tourisme culturel », par exemple, mettent en évidence sa valeur économique potentielle. Il faut remarquer que, dans ce cas, la sauvegarde devient un moyen essentiel pour exploiter ce potentiel qui pourrait ainsi devenir un facteur important dans la compétition sur le marché national ou international.

c) Les dangers et les menaces « les problèmes des médinas »

Les dangers qui menacent la survie de ce patrimoine urbain ne peuvent plus être évalués seulement en termes de dégradation physique. Ils sont à appréhender par rapport aux processus d'urbanisation et aux mécanismes sociaux et économiques qui ont produit une réduction du rôle fonctionnel et parfois une perte de signification culturelle de ces villes historiques. Le cas de la Casbah d'Alger, qui se définit de nos jours, par un ensemble de bâtisses qui menacent ruine, puis comme espace marginalisé au double plan de son contenu social et des fonctions économiques versées dans l'informel.

Dans la plupart des médinas, le tissu et la trame urbaine sont marqués par des mécanismes de dégradation qui interagissent avec un effet cumulatif :

- La perte des fonctions culturelles, institutionnelles et économiques capable d'orienter et d'organiser le développement urbain, jadis attirées par la « ville européenne » à l'époque de la domination coloniale et, plus récemment, par les nouvelles polarités urbaines qui ont marqué la croissance des villes après l'indépendance. Le système des activités dans la ville historique, s'il est encore marqué par la survie de certaines fonctions religieuses ou culturelles, est dominé par le secteur du commerce et de la production « informels » ;
- La concentration d'une population à très bas revenus, en grande partie récemment immigrée, qui trouve comme seule opportunité de se loger dans l'habitat « traditionnel » et dévaloriser la ville historique dans les poches d'habitat précaire, ou en ruine qui se sont formées à l'intérieur. Cette population ne dispose évidemment pas de moyens pour entretenir les structures et souvent ne reconnaît aucune « valeur » patrimoniale au tissu historique ;
- Le mauvais état de conservation du bâti, notamment du tissu résidentiel caractérisé par les typologies d'habitat plus modestes et par des structures ayant perdu leur fonction originelle, (par exemple, les "fondouks"* ou les "oukalas"*, parfois les palais et les grandes maisons), qui sont morcelés et défigurés pour être loués à la pièce ou par étages. Le tissu est ainsi marqué en même temps par des interventions maladroites et par le manque d'entretien qui parfois provoquent des situations de danger à cause d'écroulements ;
- Le sous-équipement technique et infrastructurel, accentué par les insuffisances des services municipaux, parfois par les difficultés de circulation, qui contribuent à la dégradation de l'environnement et font de la médina un espace souvent « marginal » du point de vue de l'accessibilité.

Mais l'identité de la médina a également des composantes économiques et sociales qui ne peuvent pas être négligées et qui jouent un rôle essentiel dans les dynamiques de transformation et dans la perspective de la sauvegarde. De ce point de vue, dans la plupart

* . Fondouks ou Oukalas : sont les maisons louées à la pièce, situées dans les médinas. Avant, elles étaient destinées aux jeunes travailleurs avec une location à la journée ou à la semaine (sous forme d'auberge), mais actuellement, dans certaines médinas, elles abritent des familles entières avec des délais de location d'un an ou plus.

des villes maghrébines, l'identité de la « ville historique » et parfois même des quartiers les plus anciens de la ville coloniale est fort appauvrie et dévalorisée. Si l'on se borne à la médina précoloniale, son identité représente le plus souvent :

- Un espace urbain sous-équipé et sous intégré, abandonné par les couches sociales plus nanties et par les activités « modernes » plus rentables dans les secteurs du commerce et du tertiaire ;
- Un tissu surdensifié et dégradé, habité pour la plupart par une population à très bas revenu, souvent récemment immigrée, et donc avec peu de racines dans son espace et dans sa culture ;
- Un parc immobilier plus ou moins important, en très mauvais état, non seulement dans les structures du bâti, qui, parfois, menacent ruine, mais aussi dans ses réseaux infrastructurels, même lorsqu'il peut constituer un potentiel important pour accueillir de nouvelles fonctions, qui pourraient devenir rentables.

Pour notre part, les villes historiques dans le monde, et dans les pays arabo-musulmans précisément, présentent un patrimoine urbain à sauvegarder et à mettre en valeur ses atouts urbains, architecturaux, sociaux et culturels, hérités des époques lointaines. La médina maghrébine se distingue des autres cités anciennes arabo-musulmanes par sa morphologie, sa composition urbaine et son organisation spatiale et fonctionnelle (à l'échelle urbaine et architecturale). Ces éléments, qui font la différence de la médina maghrébine des autres cités, présentent à la fois des valeurs patrimoniales à préserver.

Malheureusement, aujourd'hui, nous assistons à la disparition de ces atouts patrimoniaux, à cause de plusieurs facteurs (sociaux et urbains), qui présentent une permanente menace pour ces anciennes citées. Ainsi, ces dangers ont touché profondément la forme urbaine des ces médinas, provoquant la disparition de beaucoup d'éléments d'une valeur inestimable.

Les principes de sauvegardes des villes historiques, insistent fréquemment sur la protection du caractère morphologique de chaque ville ancienne, et interdisent toute action urbaine qui peut altérer ce caractère.

Nous allons aborder dans le titre suivant la notion de la forme urbaine dans le but de connaître les éléments qui la composent, lesquels il faut sauvegarder et mettre en valeur dans tout tissu ancien.

3. La forme urbaine et architecturale: concepts et définitions

3.1. Essai de définition de la forme urbaine

Le terme « forme urbaine » a été introduit dans les années 1970, à la suite de l'étude typologique de Venise par Muratori (1959), et de l'étude typo-morphologique de Padoue conduite par Aymonino et al. (1970).

Dès le départ ce terme fut perçu comme un mot ayant plusieurs significations assez larges. Merlin P. et Choay F. définissent la forme urbaine dans le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement comme « l'ensemble des éléments du cadre urbain qui constituent un tout homogène »²⁰.

Les deux écoles de morphologie : italienne et française, définissent la forme urbaine comme un « tissu urbain », quant à l'école anglaise, elle considère la forme urbaine comme un « système ». Les deux concepts ont été largement développés, à travers des études morphologiques réalisées surtout dans les écoles d'architecture et d'urbanisme (Italie et France), et de géographie (Angleterre).

3.1.1. La forme urbaine comme forme du tissu urbain (l'école de Versailles)

Selon l'école, la forme urbaine est un ensemble d'éléments interreliés, composant un tissu urbain. Ce dernier « est constitué de la superposition ou de l'imbrication de trois ensembles : le réseau des voies, le découpage fonciers et les constructions »²¹.

Cette définition met en évidence les caractères qui permettent aux différentes parties de la ville d'évoluer tout en maintenant la cohésion de l'ensemble et la clarté de sa structure. Elle s'applique aussi bien aux tissus anciens, fortement marqués par la sédimentation historique, qu'aux secteurs d'urbanisation plus récents où la constitution du tissu se présente souvent à un stade initial sous une forme encore embryonnaire.

L'analyse du tissu urbain procède par l'identification de chacun de ces ensembles, l'étude de leur logique et celle de leurs relations.

²⁰. Merlin Pierre et Choay Françoise, « dictionnaire d'urbanisme et de l'aménagement », Imprimerie des presses universitaires de France Quercy, 2005, p 400.

²¹. Panerai Philippe, Depaule Jean-Charles, Demorgon Marcelle, *Analyse urbaine*, éditions Parenthèses, Marseille, 2009, p 75.

3.1.2. La forme urbaine comme système morphologique (l'école anglo-saxonne)

La géographie urbaine considère la forme urbaine comme un « système ». Ce dernier est l'un des sous système du système urbain « la ville », dans lequel sont organisées les relations entre les composants de même nature morphologique. Le système morphologique représente aussi une composante indispensable lors des études urbaines quel que soit l'approche.

Allain R. définit ce système morphologique comme : « l'un des sous-systèmes du système urbain. Il peut être décomposé en trois grandes composantes : des éléments, qui forment une structure (mode d'organisation de ces éléments), qui elle-même obéit à des logiques spontanées ou réglementées que l'on peut appeler les moyens »²².

- **Les éléments**

Ils correspondent aux trois structures de la forme urbaine qui sont le plan, le bâti et l'usage du sol. Ils peuvent être détaillés en cinq composantes principales, à savoir : le plan (forme d'agglomération, plan général d'une ville ou bien le maillage de détail d'un secteur d'une ville), le parcellaire, le bâti ou le tissu constructif, l'utilisation du sol et enfin le site.

- **La structure**

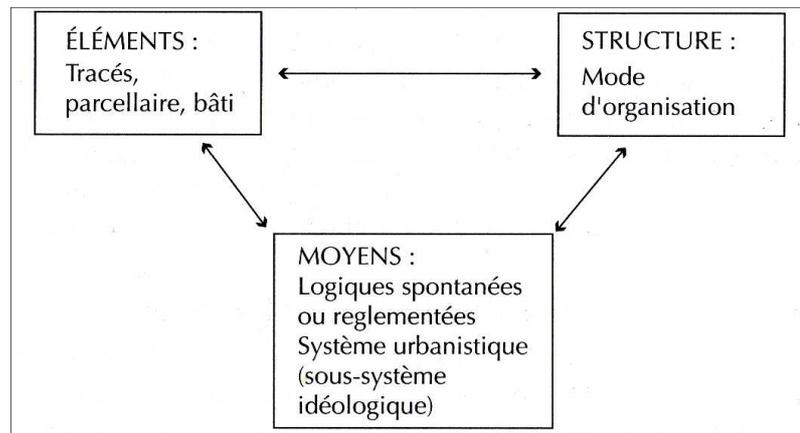
C'est le mode d'organisation des éléments entre eux. On parle alors de tissu urbain. Il peut être continu ou discontinu, plus ou moins dense, étiré suivant certains axes ou coupé par des ruptures physiques (vallée, rempart) ou administratives qui déterminent des densités, des maillages, des parcellaires ou des modes d'organisation différents des unités de base.

- **Les logiques et les moyens**

Ce sont en fait les « idéologies », les décisions ou le processus à l'œuvre qui contribuent à donner naissance à une structure c'est-à-dire à un type de combinaison plutôt qu'une autre. Les logiques et les moyens constituent le cœur du système auquel toute analyse des formes doit faire référence et se retrouvent en partie dans ce que nous désignons par processus dans les facteurs explicatifs de la forme urbaine : la conception de l'urbain, le politique et l'économique, les modalités techniques...

²². Allain Rémy, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, p 16.

Figure n° 01: Le système morphologique selon la géographie urbaine (école anglo-saxonne)



Source: Allain Rémy « *morphologie urbaine* »

Ainsi, Selon l'école française et l'école anglo-saxonne, la forme urbaine est principalement définie par la rencontre de quatre composants/systèmes, formant un tissu urbain, dans lequel ces composants sont en interaction perpétuelle, liés entre eux avec des relations dialectiques et qui obéissent à un mode d'organisation particulier.

3.2. Les composants du tissu urbain

3.2.1. Le réseau viaire

Il comprend l'ensemble des voies, rues et ruelles, boulevards et avenues, pavés et places, promenades et esplanades, quais et ponts mais aussi rivières et canaux, berges et plages. Cet ensemble s'organise en réseau afin de permettre la distribution et la circulation.

Selon Panerai P., l'analyse du réseau viaire 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** ;
- 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 jardin²³.

Dans le même contexte, Rémy A. voit que la lecture du réseau viaire peut se faire à deux échelles différentes, selon les objectifs. La lecture se fait soit : à une grande échelle, et là on parle de « maillage générale » qui fait apparaître les grandes lignes de la structuration de la ville. Soit à une petite échelle, et là c'est le « maillage de détail », dont les logiques

²³. Panerai Philippe, Depaule Jean-Charles, Demorgon Marcelle, *Analyse urbaine*, éditions Parenthèses, Marseille, 2009, p 78.

sont souvent différentes et qui forme une résille plus fine qui peut être analysée à l'échelle du quartier.

Les voies du réseau viaire présentent une diversité liée à leur histoire et à leur genèse, mais aussi, s'ajoute la diversité fonctionnelle et morphologique. Ces voies sont organisées selon un caractère « hiérarchique » qui varie selon la taille des villes et la culture locale. Dans les médinas, l'hiérarchisation du maillage ou du réseau viaire peut résulter de principes d'organisation sociale, « l'impression de labyrinthe et d'apparent désordre cache en fait ordre fondé sur une sorte d'organisation en grappes : les impasses semi-privés (derb ou zanqa) forment un quartier (hûma) irrigué par des rues qui desservent les derbs. Les axes les plus importants attirent les fonctions centrales (commerces et services, hôtels, école coranique, masjid, hammam...). Les rues commerçantes spécialisées forment le souk ou bazar »²⁴.

Au 19^{ème} siècle, l'urbanisme hygiéniste européen considérait les tissus médinois comme des espaces trop denses, et leurs structures viaires labyrinthique ou arborescentes rend le site insalubre et limite la connectivité et la circulation entre quartiers, « L'organisation arborescente a comme conséquence une faible connectivité »²⁵. Ce qui explique les interventions coloniales faites sur les réseaux viaires dans certaines médinas, notamment en Algérie, à travers les travaux de percées et d'alignements des rues, le cas de la médina de Constantine et de Annaba.

Ces interventions ont été importées de la France, au moment où plusieurs expériences de ce genre se faisaient sur les tissus urbains des villes françaises, le cas de la ville de Paris qui a connu, à partir de 1854, une série de corrections structurelles du système viaire, menées par Haussmann. Ces corrections étaient sous forme de « réseau des percées qui cisailent la ville, auquel sont liées de grandes implantations monumentales comme places, gares, édifices publics importants, etc »²⁶.

Ce réseau double de percée et d'implantations monumentales réalisé par Haussmann, visait trois objectifs²⁷ :

²⁴. Allain Rémy, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, p 89.

²⁵. Op. cité. p 89.

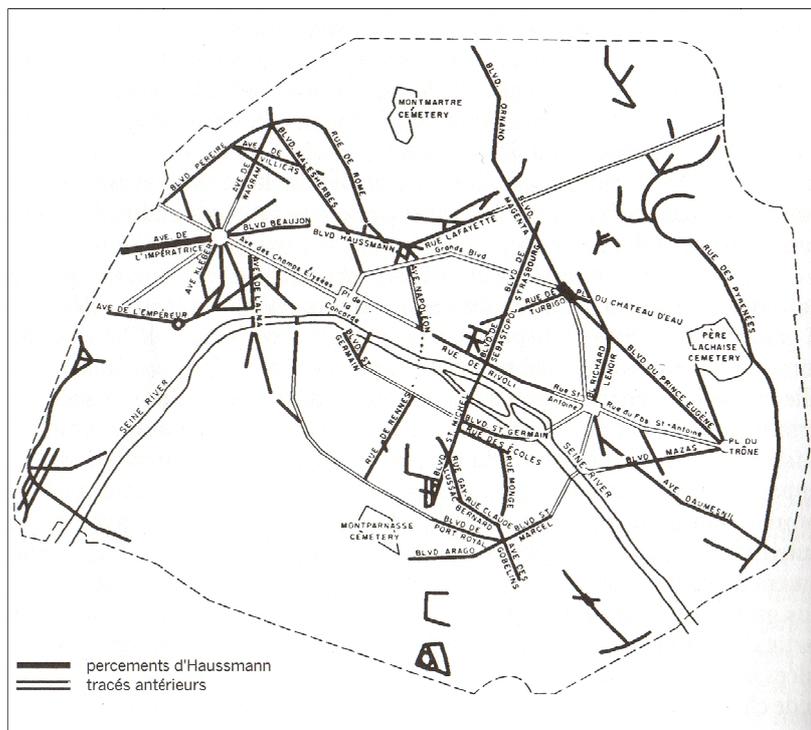
²⁶. Panerai Philippe, Castex Jean, Depaule Jean-Charles., *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, éditions Parenthèses, Marseille, 2009, p 20.

²⁷. Op. cité, p 20.

- Revaloriser les monuments en les isolant et en les reliant visuellement les uns aux autres ;
- Aller contre l'**insalubrité** et la **vétusté** et établir partout des images de modernité : l'espace et la lumière ;
- **Circuler** : de gare à gare, de quartier à quartier.

Panerai et al. rajoutent à la fin, que la rédaction du plan d'Hausmann ajoute un quatrième objectif, celui de la sécurité (militaire).

Carte n° 01: Plan des voies nouvelles, percées à Paris entre 1850 et 1870



Source: Panerai P. et al. « *Formes urbaines : de l'îlot à la barre* »

3.2.2. L'îlot

D'après Allain Rémy : « L'îlot est une forme urbaine globale une véritable réalité urbanistique, une des caractéristiques fortes des villes européennes, un élément essentiel de la qualité des tissus urbains....mais l'îlot est aussi et d'abord un ensemble de parcelles limité par des voies »²⁸. La partie de la définition qui parle de l'îlot comme un groupement de parcelles, a été développée par l'auteur, « L'îlot est alors un groupement de parcelles ayant des limites communes au centre d'une maille formée par les rues sur lesquelles

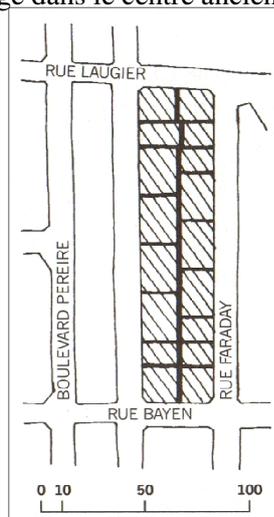
²⁸. Allain Rémy, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, p 96.

s'ouvre leur front ou, suivant la définition de Mangin et Panerai (1999), « l'addition des parcelles qui s'ouvrent à l'extérieur sur des rues différentes et s'assemblent au centre sur une limite commune ».²⁹

L'îlot peut se présenter sous différents types génériques, il peut être « spontané » ou « implicite », comme il peut être « explicite ». Le premier type, « le plus courant, résulte des processus d'urbanisation spontanés, au coup par coup de la ville traditionnelle. Il n'est pas envisagé comme cadre d'une opération urbanistique »³⁰. L'îlot explicite quant à lui, « est pensée comme condition d'un découpage idéal ou comme élément de base d'une composition urbaine »³¹. Nous citons ainsi l'exemple de Barcelone, où Cerda a conçu des îlots de forme carrée pour l'extension de la ville.

Il existe un troisième type qui procède des deux types précédents, c'est l'îlot hybride. Sa forme souvent triangulaire ou rectangulaire allongée, est la conséquence de la superposition d'un nouveau maillage conçu pour faciliter la circulation entre les quartiers et entre les grands équipements, ou bien pour créer des perspectives. C'est le cas de l'îlot haussmannien, produit par le redécoupage des îlots du Paris traditionnel avec un nouveau maillage en étoile, ce qui a donné une forme triangulaire aux îlots (voir figure n° 03). Mais les îlots rectangulaires sont présents aussi, ils sont souvent résiduels, liées à une percée qui découpe un îlot quadrilatère en deux, donnant naissance à deux îlots rectangulaires, souvent trop allongés. (voir figure n° 02)

Carte n° 02: îlots en forme de rectangle allongé dans le centre ancien de Paris



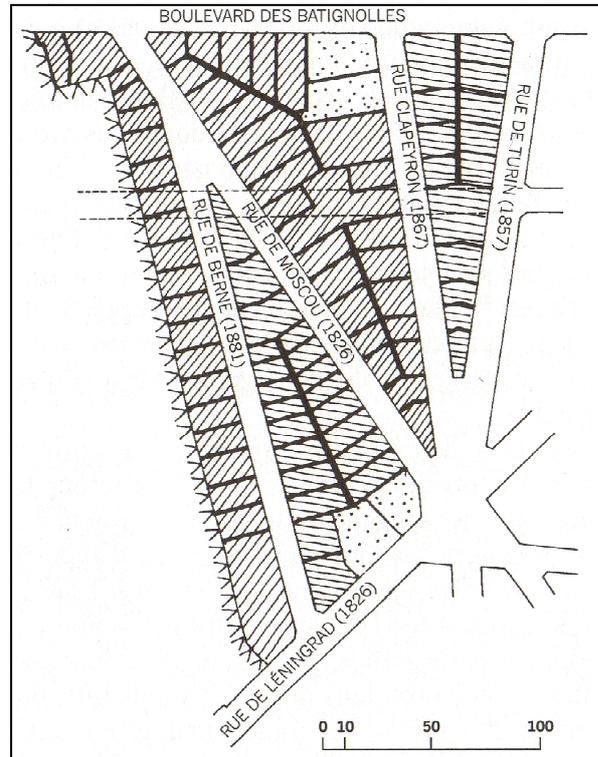
Source: Panerai P. et al. « *Formes urbaines : de l'îlot à la barre* »

²⁹. Allain Rémy, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, p 97.

³⁰. Op. cité, p 97.

³¹. Op. cité, p 97.

Carte n° 03: îlots de forme triangulaire dans le centre ancien de Paris



Source: Panerai P. et al. « *Formes urbaines : de l'îlot à la barre* »

3.2.3. Le parcellaire

Le système parcellaire est un système de partition de l'espace du territoire en un certain nombre d'unités foncière. « Le parcellaire est le résultat du découpage du sol en lots ou parcelles, en vue de son appropriation et éventuellement de sa construction, de son urbanisation. Il s'agit d'un élément fondamental de la forme urbaine en tant que structure, c'est la clé de l'analyse et de la compréhension d'un tissu »³².

Panerai et al. définissent le parcellaire ou le découpage fonciers comme suit: « le négatif du réseau des voies fait apparaître le domaine construit. Celui-ci ne se limite pas au bâtiment mais englobe des cours et des jardins, des constructions adventices, des terrains libres et des chantiers »³³.

Le parcellaire est fortement liée à la rue. Dans les tissus plus récents ou planifiés, le parcellaire est déterminé par le maillage des voies. Son usage dépend de l'accessibilité

³². Alain Rémy, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, p 97.

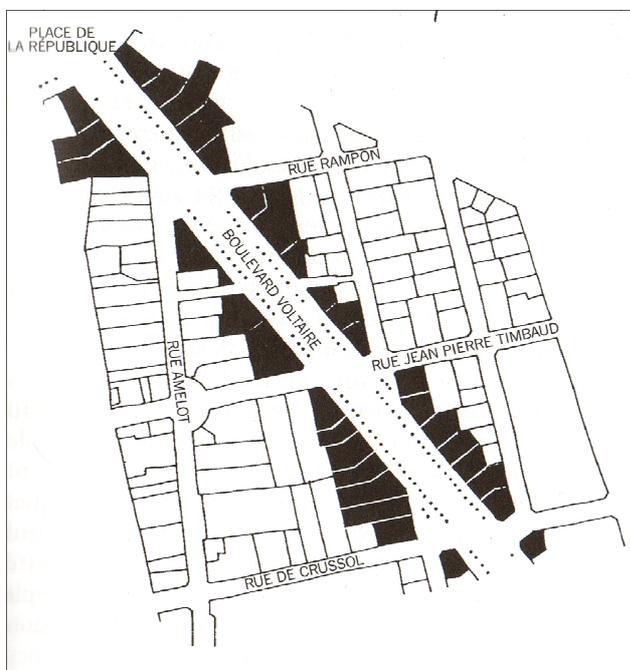
³³. Panerai Philippe, Depaule Jean-Charles, Demorgon Marcelle, *Analyse urbaine*, éditions Parenthèses, Marseille, 2009, p 83.

et sa valeur est liée à la situation dans le maillage de rue et au linéaire de façade. Panerai P. distingue deux types de relations entre la rue et la parcelle³⁴ : La relation rue/parcelles fonde l'existence du tissu urbain et la relation rue/parcelles structure le bâti.

- **La relation rue/parcelles fonde l'existence du tissu urbain** : à la rue qui conduit d'un point à un autre, d'un quartier à un autre en même temps qu'elle dessert latéralement sont associées de part et d'autre des parcelles. Ces parcelles sont en général sensiblement perpendiculaires à la rue, les exceptions de cette règle étant révélatrices d'une situation particulière : traces de constructions ou des dispositions anciennes, **perçement sans effacement du parcellaire ancien**.

Dans un autre ouvrage (formes urbaines : de l'îlot à la barre), Panerai P. explique, à travers l'exemple de Paris, l'influence des percées sur le système parcellaire, il dit que : « les percées, dans le cas le plus général et en excluant le cas des modestes îlots de raccordement, produisent des bordures [...] ; une fois la voie implantée. Reste donc une frange de part et d'autre à répartir, selon un parcellaire nouveau »³⁵.

Carte n° 04: Formes des parcelles de récupération situées sur la percée du Boulevard Voltaire à Paris



Source: Panerai P. et al. « *Formes urbaines : de l'îlot à la barre* »

³⁴. Panerai Philippe, Depaule Jean-Charles, Demorgon Marcelle, *Analyse urbaine*, éditions Parenthèses, Marseille, 2009, p 85.

³⁵. Panerai Philippe, Castex Jean, Depaule Jean-Charles., *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, éditions Parenthèses, Marseille, 2009, p 26.

Le nouveau parcellaire n'a pas forcément une forme régulière, Panerai P. a évoqué aussi, à travers l'exemple du percement du boulevard Voltaire à Paris, un autre type de parcelles dit : « parcelles de récupération » qui ont des formes arbitraires, et qui, par comparaison avec le parcellaire ancien, ont l'air d'autant plus irrationnelles. Mais la structure du neuf et du vieux est parfaite : la continuité du bâti est scrupuleusement restituée. (voir la figure n° 04)

- **La relation rue/parcelles structure le bâti** : la parcelle n'est plus un lot à bâtir indifférent mais une unité de sol urbain orientée à partir de la rue. Les constructions peuvent être à l'alignement ou en retrait, mitoyennes ou isolées, hautes ou basses mais elles se réfèrent à la rue.

3.2.4. Le bâti

Le système bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine quelle que soit leur fonction (habitation, équipement) ou leur dimension. Panerai P. le définit comme « un édifice ancré au sol, intégrant des espaces ouverts : cours, jardin, ...etc, caractérisé par une relation précise aux espaces urbains : rues, placettes ou canaux »³⁶.

3.3. La notion de déformation des formes architecturales et urbaines

Les formes des objets architecturaux et urbains obéissent constamment à des transformations d'ordre géométrique. Borie A., Micheloni P. et Pinon P. ont donné le nom de « déformation » à toute forme architecturale ou urbaine qui a connu des transformations sur le plan géométrique. Ils ont situé la déformation par rapport aux deux grandes familles architecturales et urbaines généralement reconnus : les formes géométriques et les formes organiques.

- Les formes géométriques se caractérisent par l'imposition sur les formes d'un système défini de relation.
- Les formes organiques se caractérisent, elles, par une absence apparente de géométrie et une adaptation continuelle des formes à leur contexte. Les formes dites naturelles ou spontanées appartiennent en général à cette catégorie.

³⁶. Panerai Philipe, Depaule Jean-Charles, Demorgon Marcelle, Veyrench Michel, *Eléments d'analyse urbaine*, éditions des archives d'architecture moderne (AAM), p 86.

- Les formes déformées (ou « déformes ») apparaissent donc comme des formes de transition entre les deux catégories précédentes, du géométrique vers l'organique et, quelquefois, inversement de l'organique vers le géométrique³⁷.

Borie et al. parlent dans leur livre sur la « double obéissance » de la forme déformée. Ils disent que « pour qu'il y ait déformation, il faut qu'une forme (ou un élément, ou un niveau formel) et une seule assume la contradiction. Elle est alors soumise à une double obéissance qui est la déforme (obéissance à soi-même et à l'autre, ou obéissance simultanée à deux formes désobéissantes) »³⁸.

Alors, « une forme déformée « une déforme » est une forme qui obéit à la fois à deux ordres géométriques différents (ordre orthogonaux d'orientations différents, ordre orthogonal et ordre curviligne, etc) sans perdre son unité »³⁹.

Il existe trois critères essentiels pour reconnaître une déformation, ainsi :

- Parler de « déforme » n'a de signification que s'il existe une forme initiale dont elle puisse provenir ;
- Cette forme initiale doit pouvoir être reconnue dans la « déforme » ;
- Indépendamment du jugement que l'on peut porter sur la cause de cette déformation, celle-ci doit être connue et/ou perceptible⁴⁰.

Conclusion

A partir de cette analyse conceptuelle, nous avons retenu que le concept de patrimoine, qui a fait son apparition dans sa dimension publique de bien commun distingué, chargé de valeur symbolique (parfois jusqu'au sacré) et d'affect, pour l'essentiel au XIXe siècle, s'est particulièrement enrichi au cours des dernières décennies. Il prend aujourd'hui plus d'étendue, il désigne des multiples aspects de la mémoire et des produits de l'homme : objets et œuvres, des lieux et des territoires, des monuments et des édifices, des paysages, des événements, des faits et des savoirs et des cultures particulières.

³⁷. Borie Alain, Micheloni Pierre, Pinon Pierre, *Forme et déformation des objets architecturaux et urbains*, éditions Parenthèses, Marseille, 2006, p 47.

³⁸. Op. cité, p 58.

³⁹. Op. cité, p 58.

⁴⁰. Op. cité, p 78.

Ainsi, la notion de patrimoine ne se limite pas à l'échelle des monuments historiques, mais elle englobe actuellement des quartiers, voir, des villes entières, et c'est dans ce contexte là que le concept de ville historique s'est formé.

Les villes historiques islamiques, longtemps marginalisée, surtout les médinas au Maghreb, connaissent aujourd'hui un intérêt de la part des collectivités locales et de la population, et elles commencent à gagner, peu à peu, le statut de patrimonialisation, du fait qu'elles représentent, non seulement un patrimoine culturel et une référence en matière de civilisation, mais également un modèle urbain particulier dans son organisation, sa composition spatiale, sa forme urbaine, qui font un tout indissociable dans une harmonie subtile.

Nous avons retenu aussi, à travers les définitions de différents mouvements, que le concept de forme urbaine consiste à l'étude des interrelations entre les éléments composants : viaire/espaces publics/îlots/parcellaire/espace bâti, constitutifs de tout tissu, en rapport avec le site. Cette synthèse sur la notion de forme urbaine nous a permis de connaître les éléments à prendre en considération dans l'analyse que nous allons effectuer sur le tissu de la médina.

Nous avons conclu aussi, que les composants de la forme urbaine sont interreliés et ils dépendent les uns des autres. Chaque élément du tissu peut connaître des transformations urbaines ou bien architecturales. Ces transformations n'auront pas seulement un impact sur la forme de cet élément, mais sur l'ensemble des composants. Donc, chaque élément de cet ensemble contribue à la formation et à la transformation des autres. L'exemple de la ville de Paris nous a permis de comprendre cette contribution, où les percées d'Hausmann, effectuées sur le tissu urbain, ont provoqué la transformation de la forme des îlots. La modification de ces îlots a eu un impact direct sur la forme des parcelles et des bâtiments, qui ont connu eux aussi des transformations, donnant naissances à de nouvelles formes.

Chapitre II

Etude de cas similaire : la médina de Tunis

Introduction

Le présent chapitre, sera consacré à l'étude de cas similaire, celui de la médina de Tunis, dont les contextes socioculturels et économiques de la Tunisie sont identiques à ceux d'Algérie. De même, la médina de Tunis est passée par les mêmes étapes historiques que la médina d'Annaba, tels que: les fondements, le régime Ottoman, la colonisation française, l'exode rurale pendant l'époque post-indépendance,...etc, dans lesquelles le tissu urbain médinois s'est formé et s'est transformé.

Nous allons, d'abord, commencer par une présentation de la médina de Tunis, son histoire et son évolution à travers le temps. Ensuite, une partie du travail sera destinée à l'étude de l'évolution urbaine de la médina avant et pendant le protectorat français, aussi dans l'époque post-indépendance, d'une manière à comprendre le processus de l'évolution du tissu médinois, et de faire ressortir au même temps les problèmes qu'a connu ce tissu.

En dernier lieu, nous allons mettre la lumière sur la prise de conscience envers ce patrimoine médinois et les démarches entreprises par l'association de sauvegarde de la médina de Tunis (ASM), pour mettre en valeur les richesses du tissu. A la fin, nous allons présenter la concrétisation de ces démarches, à travers les actions de sauvegarde et de préservation.

1. Présentation de la médina de Tunis

La médina de Tunis est, sans contredit, une des villes arabo - musulmanes les mieux conservées. Riche de 13 siècles d'histoire⁴¹, elle est le témoignage vivant de l'urbanisme musulman. Les quartiers résidentiels de la médina se présentent sous une forme inchangée

⁴¹. Une stratégie de sauvegarde durable, cas de la médina de Tunis, A.S.M, p 1.

depuis la fin du XVIII^{ème} siècle. Tunis est classée, par l'UNESCO, sur la liste du patrimoine mondial depuis 1979⁴².

La médina couvre une surface de 300 Hectares environ, occupée par 670 monuments et 15.000 logements, avec un nombre de population qui atteint les 100.000 habitants⁴³.

1.1. Situation de la médina par rapport à la ville

La médina est située à l'Est de la ville Tunis. Elle est limitée à l'Est par la "ville coloniale" construite aux bords du lac de Tunis, à l'Ouest la cité "An-najah", au Nord par la "cité Jbal Lahmar" et au Sud par la cité "Syida El Menoubya".

Carte n° 05: Situation de la médina par rapport à la ville de Tunis



Source : Google earth retravaillée par l'Auteur

⁴². « Patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain "enjeux, diagnostics et recommandations" », publications UNESCO, p 105.

⁴³. Une stratégie de sauvegarde durable, cas de la médina de Tunis, A.S.M, p 1.

1.2. Aperçu historique

Fondée en 698 autour du noyau initial de la mosquée Zitouna, elle développe son tissu urbain tout au long du Moyen Âge, vers le nord et vers le sud, se divisant ainsi en une médina principale et en deux faubourgs au Nord (Bab Souika) et au Sud (Bab El Jazira).

A partir du milieu du XIII^{ème} siècle (l'an 1225), Tunis devient capitale du royaume Hafside, elle ne cessera depuis, d'être capitale Tunisienne.

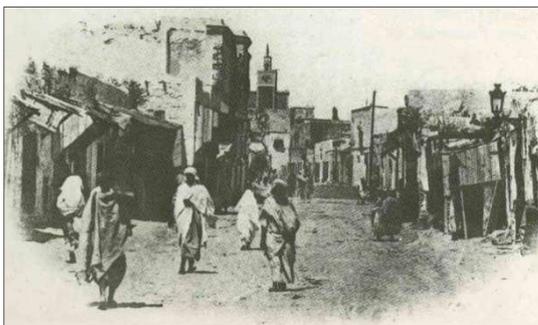
Depuis 1534, Tunis connaît les jours les plus sombres de son histoire. Saccagée par les troupes du turc Khair-Eddine Barberousse, mise au pillage en 1535 par Charles Quint, puis de nouveau par Fernand II. Ce n'est qu'en 1574, que Tunis, sauvée par le général turc Sinan Pacha, a commencé à reprendre de nouveau son statut de capitale.

L'essor économique lié à la course qu'a connu Tunis Turc jusqu'au début du XIX^{ème} siècle a commencé à vivre de sérieuses difficultés à partir des années 1830, la maîtrise de la Méditerranée est passée aux puissances européennes de façon définitive.

A Tunis la contribution européenne, principalement française, dans le domaine économique et politique, commençait à produire sérieusement ses effets, et la situation intérieure dans le pays s'en ressentait.

Sur le plan urbain, l'organisation spatiale de la ville est remise en cause par les premières démolitions des remparts, à partir de 1860, et l'ouverture des portes dès 1870. La cité s'étend, dès lors, hors de ses murs, entre la médina et les rives du lac, pour accueillir les nouvelles populations. Ainsi, il y a eu la réalisation des premiers équipements modernes en matière d'adduction d'eau (1860), d'éclairage au gaz (1872), de voirie, de l'enlèvement des ordures ménagères (1873),...etc.

Photo n° 02: Ancienne rue commerçante de la médina de Tunis



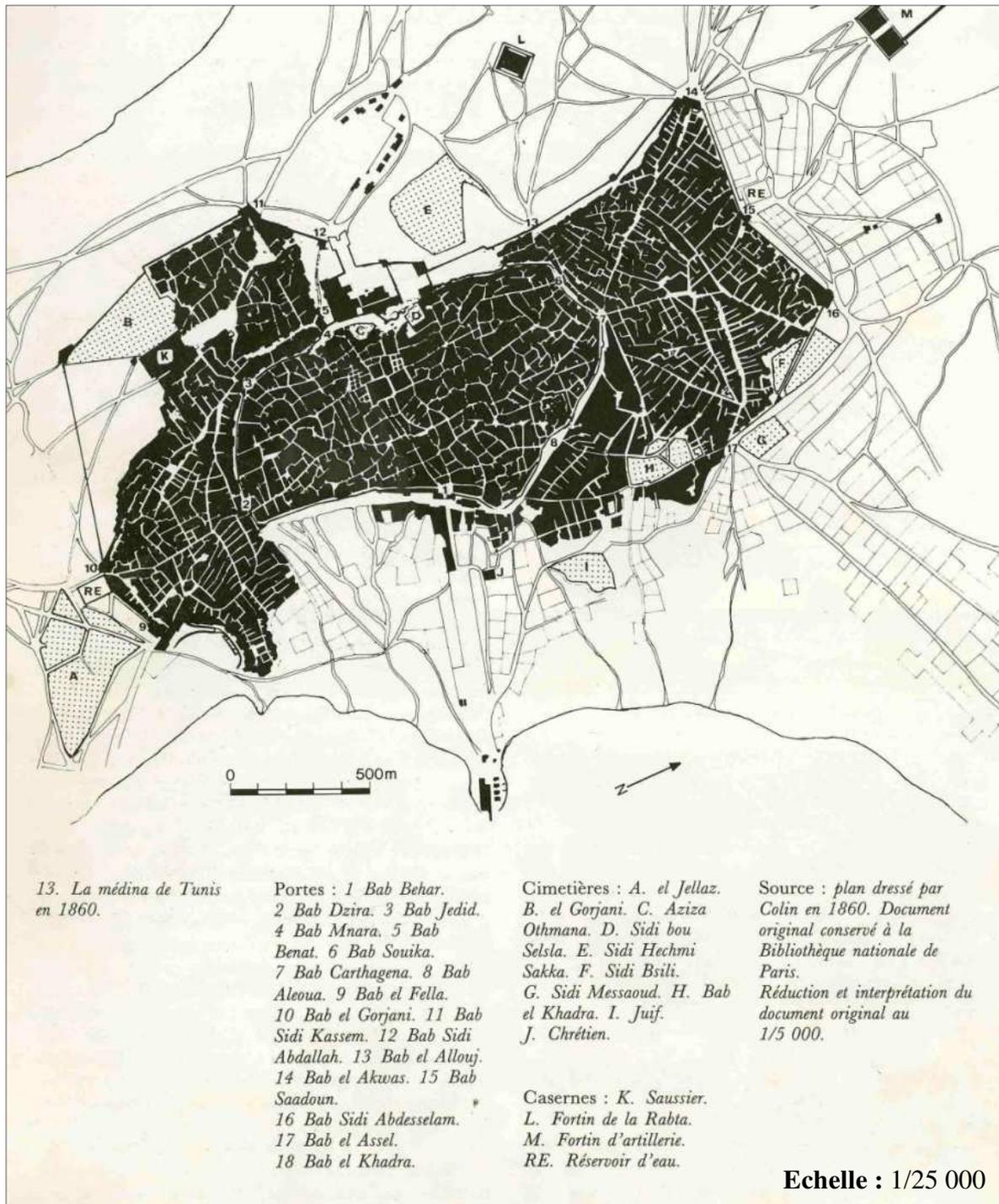
Source: Bejaoui Faika, ASM.
Séminaire Annaba 2009

Photo n° 03: Ancienne mosquée de la médina de Tunis



Source: Bejaoui Faika, ASM.
Séminaire Annaba 2009

Carte n° 06 : La médina de Tunis en 1860



Source : Bejaoui Faika, ASM. Séminaire Annaba 2009

L'année 1881, qui est celle de l'instauration du protectorat français, marque un tournant dans l'histoire de Tunis. Avec l'arrivée des capitaux français, Tunis voit sa population s'accroître, avec l'implantation de populations européennes qui arrivent presque à égalité avec la population locale. Restée pendant des siècles contenue derrière ses fortifications, la ville s'étendait donc rapidement : elle s'est dédoublé en une ville ancienne peuplée par la

population arabe et une ville nouvelle, différente par sa structure de la ville arabe, peuplée par les nouveaux arrivants européens.

Quoi qu'il en soit, la création d'une ville propre à la colonisation accolée à l'ancienne, ne fut pas sans porter de graves préjudices à celle-ci. Même après l'indépendance, Elle a su conserver son intégrité et son organisation urbaine, surtout avec son inscription sur la liste du patrimoine mondiale en 1979, qui a été très bénéfique pour la médina en matière de sauvegarde, avec les aides financières et les projets de restauration, pour préserver l'aspect traditionnel de ce centre ancien.

2. Evolution urbaine de la médina de Tunis

Depuis sa création, La vieille ville de Tunis a connu plusieurs transformations sur le plan urbanistique et architectural. Les changements les plus marquants sont ceux de l'ère coloniale, réalisés dans le but de réadapter le tissu aux exigences de la vie européenne. « En l'absence d'une colonisation française, la ville aurait quand même subi de grandes transformations dans son organisation spatiale »⁴⁴.

Cependant, il est nécessaire d'étudier la forme d'origine de la médina de Tunis, issue d'une succession de régimes arabo-musulmans, qui ont contribué à la formation du tissu urbain, ce qui va permettre, ensuite, de déceler les changements qu'a connu ce tissu.

2.1. Organisation urbaine originelle de la médina de Tunis

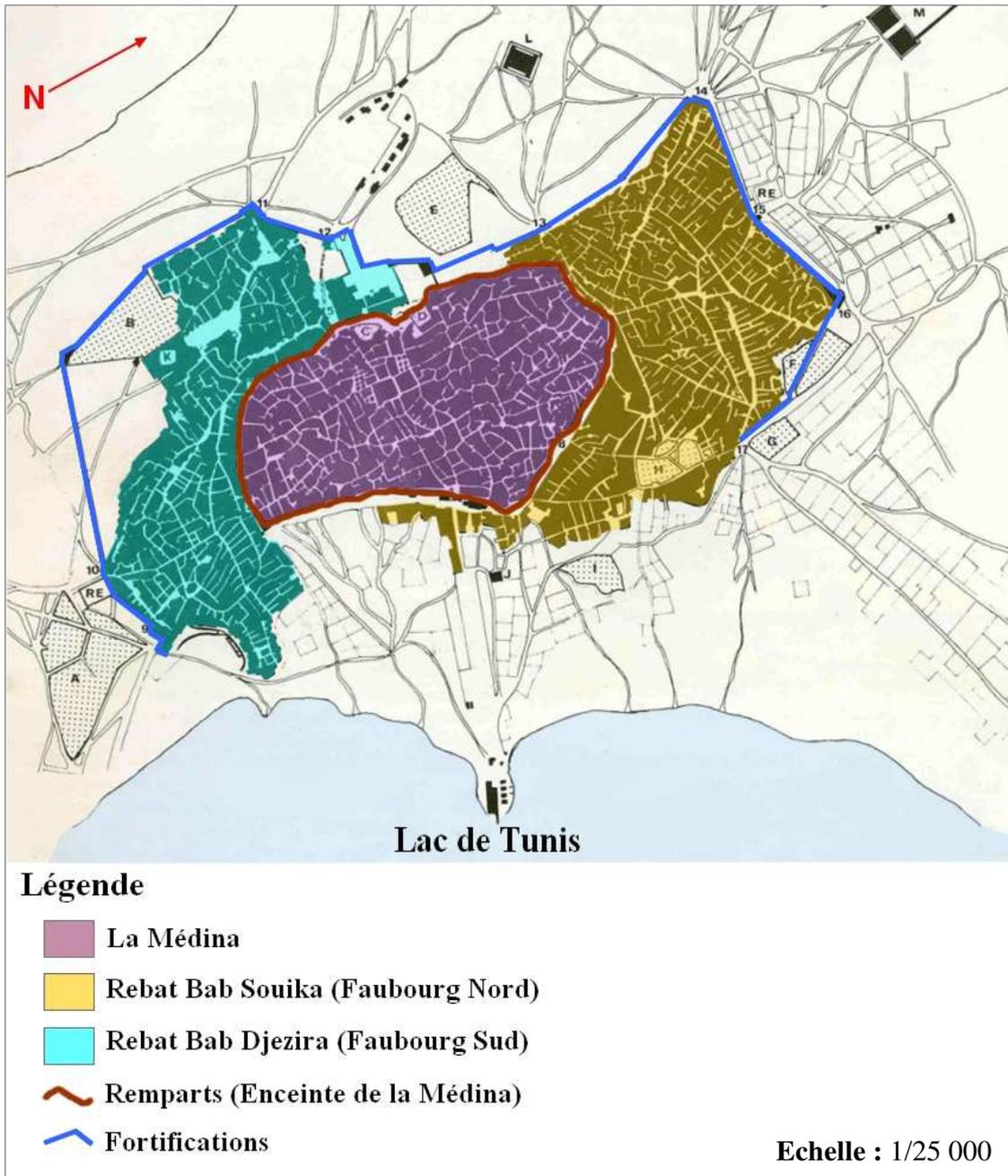
La médina fut construite sur une grande plaine. La configuration générale de ce site, pris entre le lac à l'Est et la lagune à l'Ouest, qui constituent des obstacles naturels que renforcent les collines qui entourent Tunis, détermine le sens Nord-Sud de l'expansion urbaine.

La carte suivante, représente la ville de Tunis vers 1860, avant les interventions coloniales. Au centre, c'est la médina avant l'extension, elle constituait le noyau central et regroupait les fonctions essentielles (religieuses, commerciales, administratives). L'extension de la ville s'est faite au Nord et au Sud des premiers remparts par la création de deux Rabats (Faubourgs). Ces derniers assuraient à la fois, avec les remparts existants, plus de sécurité pour la médina. Aux alentours des Rabats, une autre fortification a été bâtie pour ceinturer

⁴⁴. ABDELKAFI Jallel, *la Médina de Tunis : espace historique*, éditions CNRS, Paris 1989, p 61.

l'ensemble de la ville. Comme toutes les villes traditionnelles les vergers et les terres agricoles occupaient les terrains qui se trouvent juste aux bords des murailles.

Carte n° 07: Le tissu urbain de la médina de Tunis et son environnement en 1860



Source: Auteur. Sur la carte de 1860

Le model urbanistique de la médina repose sur un principe fondamental, qui est celui de la séparation nette entre l'espace public, qui se manifeste par le réseau viaire, places publics, souks,...etc, et l'espace privé qui regroupe les unités d'habitation. La ville s'ordonne d'un pôle, constitué par la Grande Mosquée et les souks qui l'entourent. De ce pôle, lieu de

l'intensité maximum de la vie publique (religion, administration, artisanat, commerce), l'espace public se prolonge à travers le réseau viaire qui est fortement hiérarchisé⁴⁵.

Photo n° 04: Ancienne rue de la médina de Tunis



Source: Bejaoui Faika, ASM.
Séminaire Annaba 2009

2.2. Le protectorat français et son impact sur le tissu urbain médinois

2.2.1. Premières interventions sur la médina de Tunis

Au XIX^{ème} siècle, le quartier franc abritant la communauté européenne reste jusque là assez modeste, il commence à prendre de l'importance, surtout depuis que la constitution de 1861 accordait aux étrangers le droit d'acquisition des biens, notamment des immeubles. Cette période était marquée aussi par la création d'une nouvelle institution: « la Municipalité » pour faire face aux fléaux (famine, épidémies, égouts à ciel ouvert) et relayer l'autorité des Ulémas (autorités religieuses dont le pouvoir commençait à être mis en question). La municipalité a mené ses premières actions sur la médina, dans le cadre « d'hygiénisme » dans pour lutter contre l'insalubrité du site, ceci à travers :

- La restauration de l'aqueduc de Zaghouan ;
- Le calibrage et fermeture des égouts à ciel ouvert ;
- Le pavage des rues principales ;
- L'installation de l'éclairage public au gaz ;
- La collaboration avec le consulat français à établir le grand tracé instaurateur de la nouvelle ville.

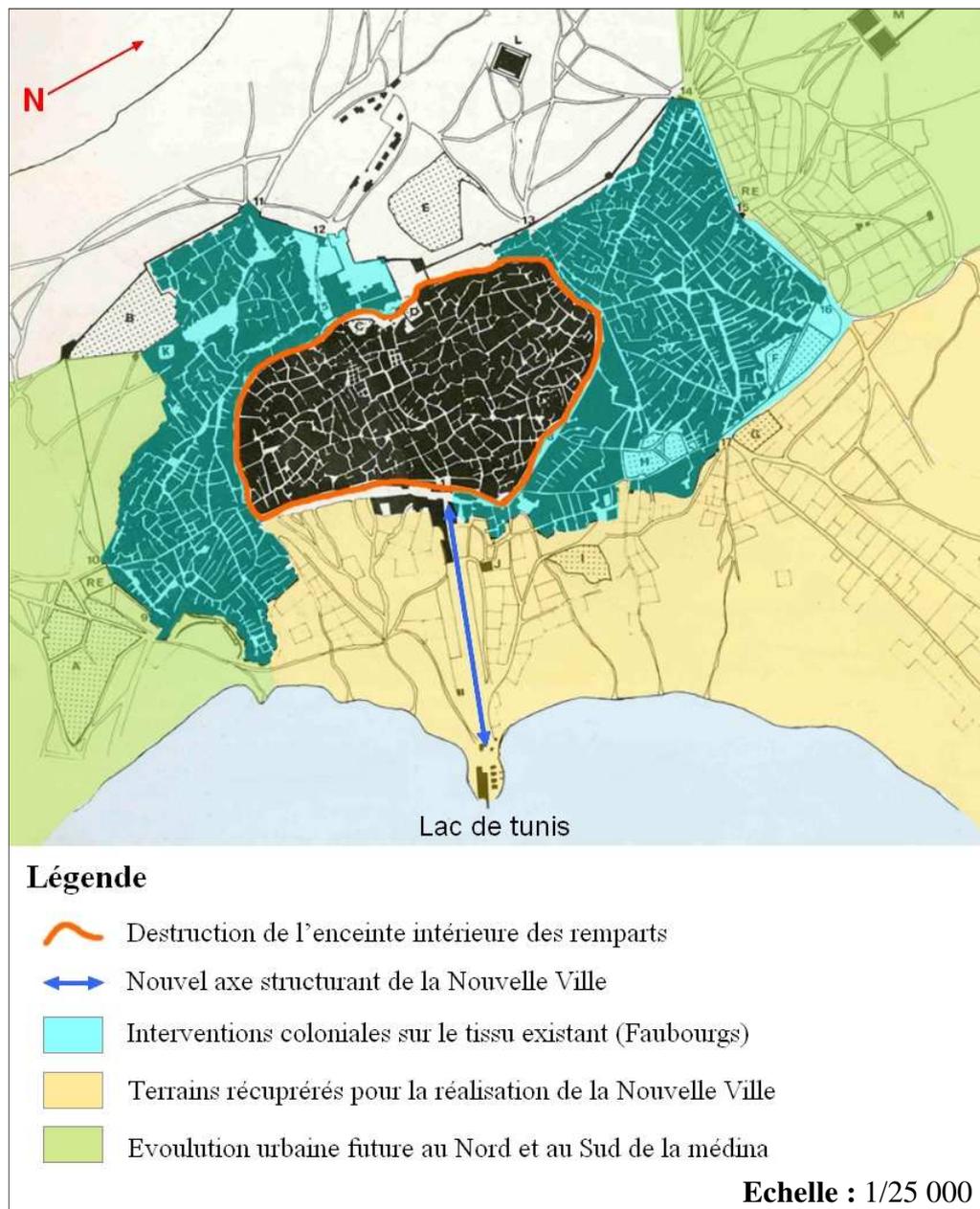
⁴⁵. Daouletli Abdelaziz, Binous Jamila, Lesage Denis, « les opérations intégrées de restructuration urbaine : cas de la médina de Tunis », publications UNESCO, p 256.

2.2.2. La réalisation de la nouvelle ville coloniale

Avec le protectorat français en 1881, une nouvelle ville s'est juxtaposée à la ville traditionnelle et ces deux entités se sont longtemps ignorées, se tournant mutuellement le dos.

Toutefois, la ville nouvelle s'est développée au début entre les deux faubourgs Nord et Sud, en empiétant un tant soit peu sur les abords de la vieille ville elle-même et de ses deux faubourgs, dont les maisons basses à rez de chaussée ont fait place à des constructions en étages suivant un nouveau modèle européen.

Carte n° 08: Les interventions françaises sur le tissu médinois et le projet de la nouvelle ville



Source: Auteur

Parallèlement aux travaux faites au niveau des faubourgs, d'autres interventions se faisaient sur la trame viaire de l'ancien tissu comme :

- La destruction de l'enceinte intérieure des remparts et l'ouverture des portes, laissant place à une ceinture viaire entourant la médina;
- le déplacement de la porte de la Mer (Beb Bhar) pour la positionner dans le nouvel axe projeté.

Photo n° 05: Nouvel emplacement de la Porte de la Mer (Tunis)



Source: Bejaoui Faika, ASM.
Séminaire Annaba 2009

Photo n° 06: L'axe structurant de la ville européenne « Avenue Juels Ferry » (Tunis)



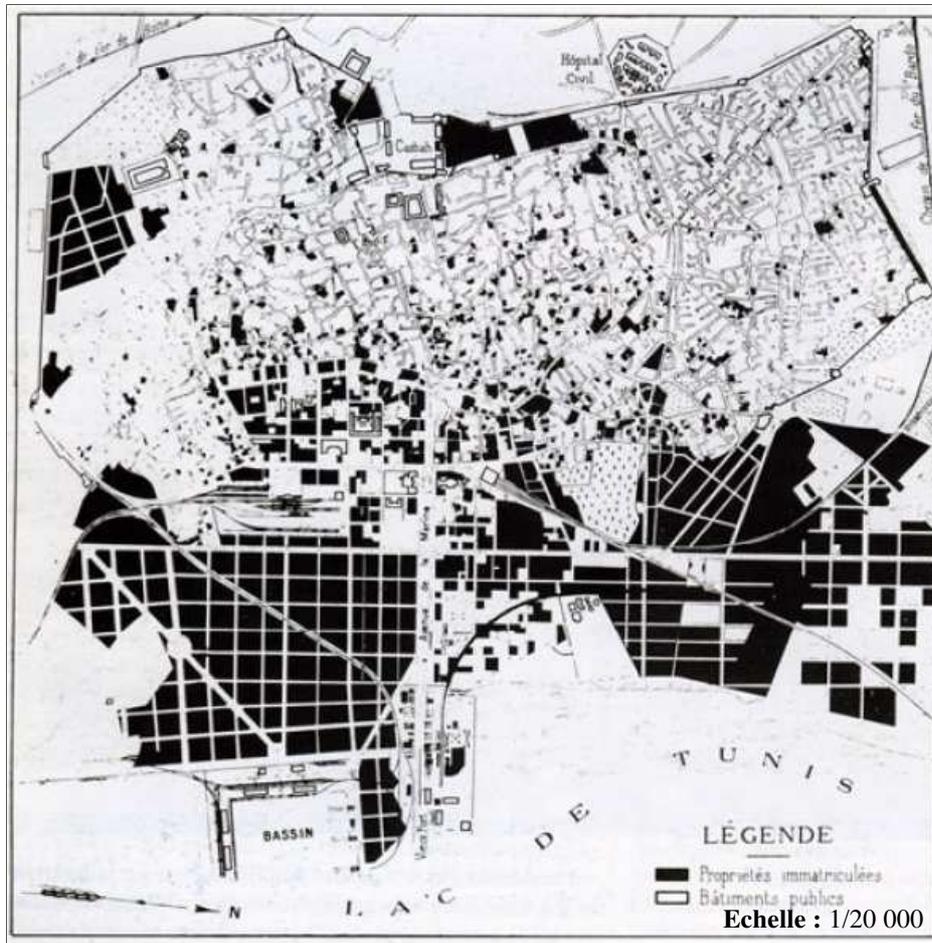
Source: Bejaoui Faika, ASM.
Séminaire Annaba 2009

Après les interventions urbaines faites sur les faubourgs, la nouvelle ville pris un autre axe de développement, sur la partie située entre la médina et le lac de Tunis. Tout au long de cet axe, qui a pris le nom de « Avenue de Jules Ferry » aujourd'hui « Avenue de Habib Bourguiba », s'est projetée l'extension de la nouvelle ville, qui était caractérisée par :

- Immeubles de 6 étages ;
- Larges rue et avenues ordonnées dans un plan rectiligne ;
- Espaces publics prépondérants ;
- Ville orientées vers des fonctions de lien avec la métropole française ;
- Port en eau profonde ;
- Chenal d'accès à travers le lac de Tunis est creusé pour lier la ville à la mer.

La carte n°05, montre le résultat des interventions françaises sur le tissu médinois et sur ses alentours (partie pochées en noir). Nous remarquons aussi le contraste qui existe entre le plan orthogonal de la nouvelle ville et le plan organique de la médina, chacun avec ses principes urbanistiques.

Carte n° 09: Ancienne carte montrant le plan orthogonal de la nouvelle ville de Tunis



Source: Girard Oliya, Workshop 2006 (Canada-Tunisie)

La photo ci-contre montre l'avenue de Jules Ferry pendant le protectorat. Avec une longue promenade au milieu, bordé de part et d'autre par des voies mécaniques, sur lesquelles se connectent, perpendiculairement, plusieurs routes secondaires. L'avenue est structurée par de grands immeubles de type néoclassique



Source: www.oelmajdoubstamps.blogspot.com

2.3. La médina de Tunis post-indépendance: symptômes de dégradation

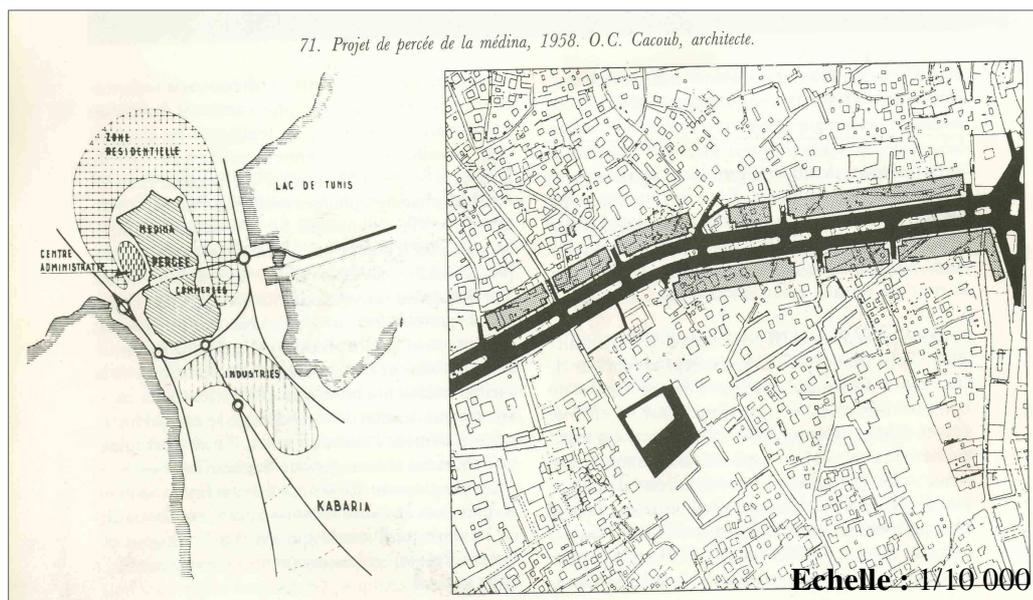
2.3.1. L'urbanisme de percées sur le tissu médinois traditionnel

Au lendemain de l'indépendance, la ville de Tunis a connu une importante croissance de la population. « De 1956 à 1966 la population tunisienne musulmane s'est accrue de 89,1%, ce qui correspond à un accroissement annuel de 6.6% ; de 1966 à 1975 elle s'est accrue de 33.5%, ce qui correspond à un accroissement annuel de 3.3% »⁴⁶. Cette croissance était accompagnée d'un développement urbain, qui a pris rapidement de l'expansion aux périphéries du centre ancien, ce qui a incité les autorités à créer des liaisons entre la ville existante et l'extension. Ces liaisons étaient sous forme de percées, réalisées sur le tissu existant, qui sont : la percée de la Kasbah et les percées des faubourgs.

a) Percée de la Kasbah

Cette percée fut l'objet d'une idée coloniale, dans le but de relier ces deux parties de la ville, par un axe Est-Ouest, qui prolongerait l'avenue Bourguiba jusqu'à la Kasbah (la citadelle située à l'Ouest de la médina). « La kasbah constituait un bouchon entre le pôle gouvernemental maintenu à la Kasbah et le pôle économique constitué par la ville européenne »⁴⁷. Ce projet a été clairement exprimé dans les termes de référence d'un concours international lancé en 1958. Heureusement, ce projet n'a pas vu le jour à cause de l'énorme capitale financier, qui a été le seul frein à sa concrétisation.

Carte n° 10: Projet de percée de la Kasbah 1958



Source: BEJAOUI Faika, ASM, Séminaire Annaba 2009

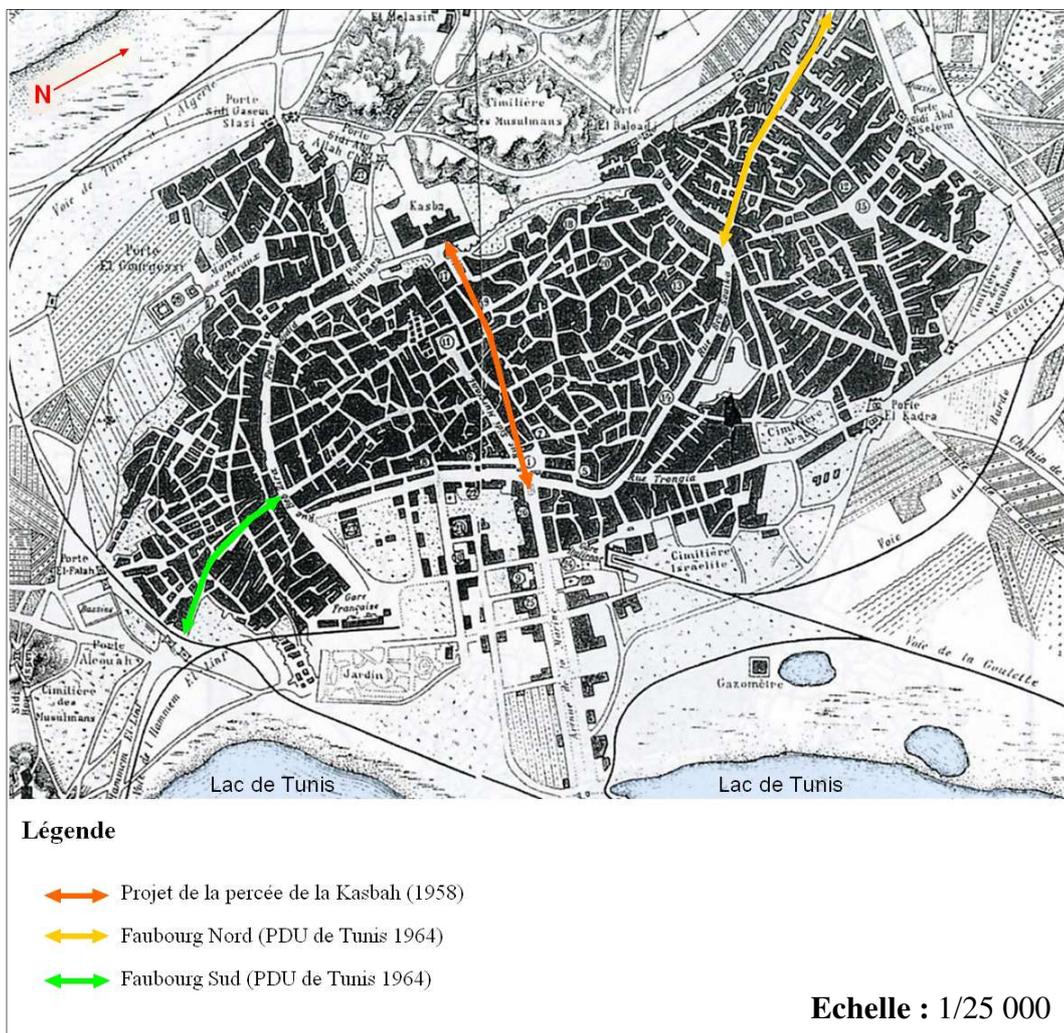
⁴⁶. Paul Sebag, *Tunis : Histoire d'une ville*, éditions L'Harmattan, Paris 1998, p 615.

⁴⁷. Daouletli Abdelaziz, Binous Jamila, Lesage Denis, « les opérations intégrées de restructuration urbaine : cas de la médina de Tunis », publications UNESCO, p 256.

b) Percées des Faubourgs:

C'est dans le période post-coloniale qu'il y a eu la réalisation des percées sur les faubourgs, dans le cadre du plan directeur d'urbanisme de la ville de Tunis (Qauroni Di Carlo 1964). Ce plan proposait de tailler dans le tissu ancien de la ville basse dans le sens Nord-Sud. Ce programme a reçu un début d'exécution par la percée du faubourg Sud à la sortie de la ville créant le boulevard Sidi El Béchir. La deuxième percée de « Bab Saadounne » a été réalisée sur le faubourg Nord, ce qui a provoqué la démolition de plusieurs bâtiments anciens, des fois même la démolition de tout un îlot.

Carte n° 11: Percées de la Kasbah et des faubourgs



Source: Auteur

Ces projets menées par les autorités, ont encouragé les habitants du quartier ancien à démolir certaines maisons, négligeant totalement leurs valeur patrimoniales, comme l'explique Daouletli Abdelaziz., et al. : « Cette politique a créé une psychose de démolition

qui incitait les propriétaires, les occupants et les pouvoirs municipaux eux-mêmes à un attentisme qui se traduisait par la négligence du bâti et des services urbains de base »⁴⁸.

Nous pouvons dire sur ce point, que ce genre d'intervention sur le tissu traditionnel n'était pas vraiment souhaité. Non seulement il a provoqué la disparition de beaucoup de bâtiments qui datent de périodes lointaines, mais il était l'origine d'une attitude de négligence vers ce tissu historique. Cette mégarde s'observait dans le comportement des habitants de la médina à travers la démolition des bâtiments, réaffectation de certains,...etc, encore pire, la municipalité qui ne s'arrêtait pas de projeter des nouvelles voies mécaniques à l'intérieur du tissu à travers la création des percées, pour rendre les lieux plus accessibles. Ces transformations présentent les premiers signes de dégradation de la médina de Tunis.

2.3.2. Succession de nouveaux problèmes et dégradation du cadre bâti

La situation de la médina s'est aggravée encore avec l'enchaînement d'une série de problèmes. Cet état critique dans le quel le centre ancien s'est retrouvé, s'est déroulé dans le temps comme suit :

a) Exode des vieux citadins, les « Beldi »*

Entre les deux guerres mondiales, commence un mouvement d'exode des « Beldi » vers les nouveaux quartiers et la banlieue résidentielle, dû à la valorisation du modèle urbanistique et architectural européen et aussi à l'éclatement du groupe familial qui cède la place à la famille restreinte, d'où un souci d'autonomie que les grandes demeures patriarcales ne permettent pas.

b) Emigration rurale

A partir des années 1930, la Médina connaît un afflux de ruraux prolétarisés qui remplacent progressivement les « Beldi ». En 1968 les 2/3 des chefs de ménages de la médina sont nés en dehors de Tunis et le ¼ des logements étaient occupés par quatre à

⁴⁸. Daouletli Abdelaziz, Binous Jamila, Lesage Denis, « les opérations intégrées de restructuration urbaine : cas de la médina de Tunis », publications UNESCO, p 259.

* . Le Beldi ou Baldi désigne une catégorie sociale particulière de la société tunisienne, constituée de citadins fixés dans le milieu urbain de la capitale Tunis au début du XIX^e siècle. Cette appellation est utilisée même dans les villes de l'est Algérien (Annaba, Constantine) pour désigner les anciens citadins.

douze ménages chacun en moyenne quatre personnes par pièce. Cette densité extrême (520 hab/ha en moyenne) a entraîné une dégradation du bâti⁴⁹.

c) Dégradation de la qualité de la vie

Lieu d'accueil privilégié de la population immigrée, la médina est devenu également un centre économique populaire hypertrophié qui dessert la population rurale de toute l'agglomération Tunisoise. Cette hypertrophie des fonctions économiques a accentué la dégradation de la qualité de la vie dans la médina en entamant l'espace résidentiel. Ateliers et commerces se sont infiltrés dans les noyaux d'habitation.

Donc, nous pouvons déduire que ces trois facteurs, constituaient les principales causes de la crise de la ville ancienne, et la détérioration du cadre bâti. Dans cette situation critique, plusieurs bâtiments sont effondrés, le cas de l'ancien quartier juifs « Hafcia », qui s'est démoli totalement à cause de la négligence et le manque d'entretien.

Photo n° 08: Les ruines du quartier Hafcia



Source: BEJAOUI Faika, ASM.
Séminaire Annaba 2009

3. La prise de conscience Tunisienne en matière de sauvegarde du patrimoine

3.1. La naissance de l'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM)

Depuis les années soixante, le tissu de la médina était menacé par les démolitions, à cause des travaux de percement, pour faire passer les nouvelles voies mécaniques.

⁴⁹. Daouletli Abdelaziz, Binous Jamila, Lesage Denis, « les opérations intégrées de restructuration urbaine : cas de la médina de Tunis », publications UNESCO, p 258.

Suite au concours international lancé à l'époque, pour le projet de la grande percée dans la Kasbah (expliqué précisément), qui n'épargnait que les monuments religieux les plus importants, une prise de conscience de la population du danger couru par la ville traditionnelle de Tunis s'est opérée. C'est dans ce contexte que l'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM) a été créée.

Elle a vu le jour en juin 1967 à l'initiative du Gouverneur - maire de l'époque, Monsieur « Hassib Ben Ammar », avec pour objet d'œuvrer pour la protection des ensembles urbanistiques traditionnels, des monuments historiques et de tous les objets à caractère de patrimoine culturel et de mener toute action susceptible d'assurer la préservation et la mise en valeur de la Médina.

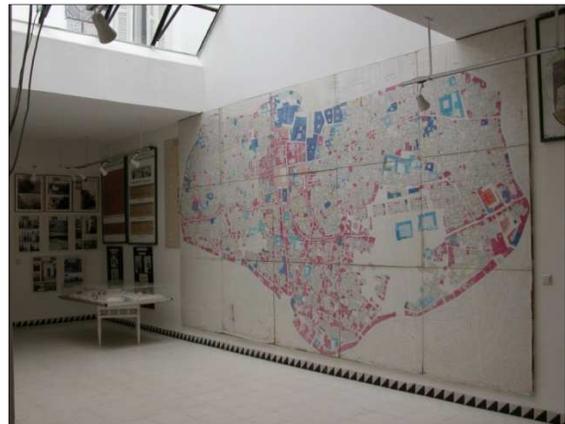
Au fil des années, par l'intermédiaire de son atelier d'urbanisme devenu atelier d'architecture et d'urbanisme, et par son équipe de chantiers, l' A.S.M est devenue le sous traitant, l'associé, le conseil, le bureau d'étude, l'entrepreneur ou le partenaire de diverses institutions : la Municipalité de Tunis, le Gouvernorat, les Ministères de la Culture, de l'Equipement et de l'Habitat et de celui du Tourisme ainsi que les différentes institutions nationales en charge du patrimoine, sans oublier son rôle d'assistance technique aux habitants de la Médina.

Photo n° 09: Dar Lasram (Siège de l'ASM)



Source: BEJAOUI Faika, ASM.
Séminaire Annaba 2009

Photo n° 10: Bureau d'études de l'ASM



Source: BEJAOUI Faika, ASM.
Séminaire Annaba 2009

3.2. Les défis de l'association ASM

Dès sa création, l'ASM s'est dotée d'un groupe d'étude de caractère pluridisciplinaire dont les propositions devaient vite dépasser le cadre des monuments historiques et déboucher

sur des interventions intégrées touchant également les conditions de l'habitat, les équipements, les activités. Les études ont porté tant sur l'ordre urbain, le système de croissance, la typologie des constructions, le fonctionnement interne, le rôle économique, commercial, culturel et résidentiel que sur la connaissance des habitants de la médina : origines, structure familiale, date d'installation, revenus et emplois.

4. La stratégie de sauvegarde développée par l'ASM

Les études et les analyses détaillés, élaborés du point de vue architectural et urbanistique que du point de vue social et économique, ont mis en lumière les spécificités et les valeurs de l'espace traditionnel, son évolution et ses problèmes et ont permis de constituer une banque de données nécessaire à la définition de toute action de sauvegarde.

L'ASM a mené un travail d'analyse et de diagnostique, partant par une analyse morphologie et typologique sur le tissu, dans le but de déceler les éléments morphologiques à sauvegarder. Cette analyse consistera non à geler l'ensemble des ces éléments dans leurs états actuels, mais dans le but d'élaborer des normes qui maintiennent ces éléments essentiels de l'ordre urbanistique et architectural tout en permettant une évolution nécessaire, orientée et prise en charge par une réglementation adaptée.

Ce travail pluridisciplinaire, qui a touché à tous les composants de la médina, a permis à l'ASM de mettre en place une politique de sauvegarde rationnelle, et qui prend en considération tout les facteurs agissant sur le tissu traditionnel.

4.1. L'étude typologique et morphologique comme première démarche pour la compréhension du tissu urbain médinois

Sur le plan architectural et urbanistique, la lecture du tissu médinois à Tunis, s'est basée sur une étude « typologique et morphologique », développée par l'ASM, dans une perspective de compréhension des différents composants du tissu et de leurs relations. Or comprendre le tissu traditionnel implique, par conséquent, une compréhension pour chaque composant lui même et de son insertion dans la forme globale du tissu traditionnel.

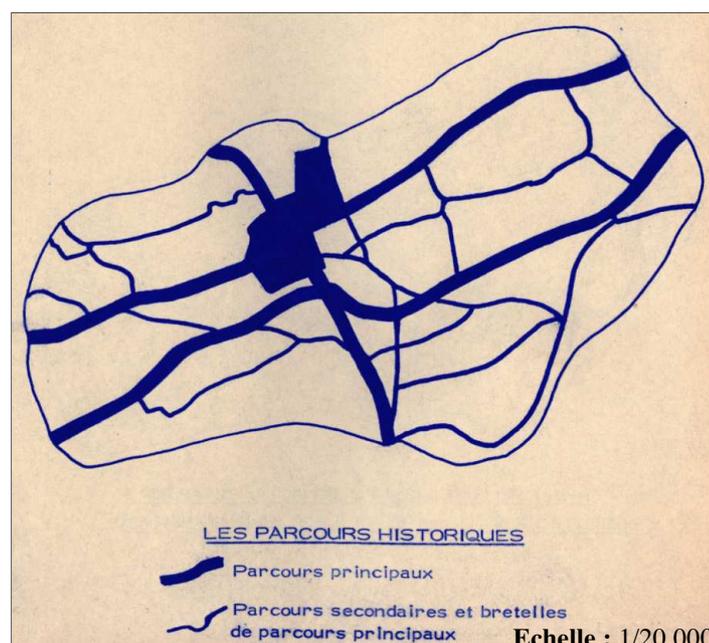
Cette analyse s'est faite sur plusieurs axes, en étudiant les différents composants de ce tissu, partant de la forme générale (maillage, tracés, îlots, parcellaire, bâti) de la médina jusqu'à l'échelle du bâtiment et de sa composition spatiale.

4.1.1. Le réseau viaire de la médina de Tunis

Cette analyse a dévoilé que l'ensemble de la cité s'organise autour d'un pôle. Ce dernier constitue un lieu de la vie publique (mosquée, administration de la cité, artisanat, commerce), à partir duquel se ramifie un réseau viaire, fortement hiérarchisé sous forme de rue, ruelle, et impasse. La structure de ce réseau s'explique comme suit :

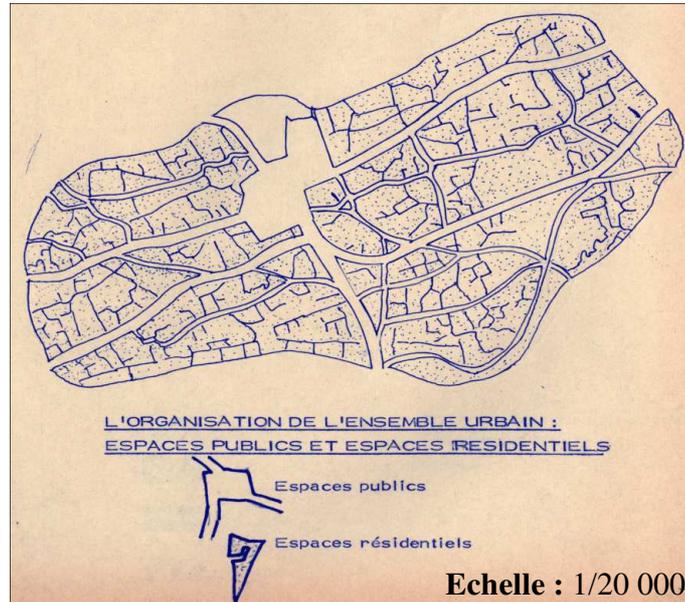
- Les parcours principaux sur lesquels sont localisés les équipements et les activités de niveau urbain. Ces parcours se prolongent en direction des six portes, d'une manière à créer une liaison entre les entrées et le centre de la médina. (carte n° 12)
- Les parcours secondaires, branchés sur les premiers, ayant surtout une fonction de raccord et de desserte, le long desquels se localisent les équipements nécessaires à la vie du quartier : four, moulin, boulangerie, épicerie, hammam (bain public), koutab (école couranique), masjed (oratoire de quartier)...etc. (carte n° 12)
- L'espace défini par l'entrecroisement de ces parcours constitue les noyaux d'habitations, comme autant d'alvéoles dont la somme forme l'espace résidentiel. Espace où se réfugie la vie du groupe familial et qui s'oppose à l'espace public, espace de la communauté. Ces noyaux résidentiels sont desservis par des impasses en principe interdits aux non riverains et ne comptant aucun commerce ni équipement public.(carte n° 13)

Carte n° 12: Hiérarchisation de la trame viaire de la médina de Tunis



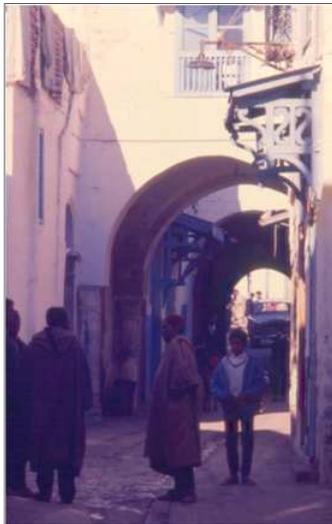
Source: Bejaoui Faika, ASM, Séminaire Annaba 2009

Carte n° 13: Organisation du tissu urbain : espaces publics et espaces résidentiels (médina de Tunis)



Source: Bejaoui Faika, ASM, Séminaire Annaba 2009

Photo n° 11: Rue dans la médina de Tunis



Source: Bejaoui Faika, ASM Séminaire Annaba 2009

Photo n° 12: Ruelle dans la médina de Tunis



Source: Bejaoui Faika, ASM Séminaire Annaba 2009

Photo n° 13: Impasse dans la médina de Tunis



Source: Bejaoui Faika, ASM Séminaire Annaba 2009

4.1.2. Typologie du cadre bâti de la médina de Tunis

Le tissu inclut des quartiers nouveaux conçus sur le modèle européen, d'autres où s'est effectué systématiquement le remplacement du bâti traditionnel par des édifices de type européen et enfin diffuses à travers toute la médina des constructions de ce même type,

résultant de la transformation interstitielle du bâti traditionnel. Selon Binous Jamila*, l'analyse faite par l'ASM sur le bâti de la médina, a permis de caractériser plusieurs types de bâtiments, qui sont⁵⁰ :

- **Bâti « européen » sur trame « européenne »**

Il est le résultat des constructions modernes sur des espaces intra-muros non construits jusqu'à la pénétration européenne (cimentières par exemple), soit de la transformation profonde d'espace existants, remodelant la trame et le bâti. A ces zones appartiennent les quartiers de Montfleury de la Kasbah, la Hafsia (immeubles Cassar) El Kallaline, El Biga, la frange de la médina. Dans ces zones il y a adéquation entre la trame et le bâti, dans la mesure où le gabarit des voies a été prévu en rapport avec la hauteur des édifices et répond aux nécessités d'éclairage et d'ensoleillement.

- **Bâti « européen » sur trame « traditionnelle »**

Ce bâti résulte du remplacement du bâti ancien par des immeubles de type européen sans que la trame ait été sensiblement adaptée à ce nouveau bâti. L'extension de ces zones coïncidentes avec l'extension des ethnies étrangères en médina où on compte le quartier Franc, le quartier des Saline (Maltais) le quartier de la Sebka (Siciliens), Sidi El Bahri qui constitue l'extension de la Hara (Juifs). Ce type d'immeubles se trouve également le long des voies de ceinture de la médina centrale où il est en contact direct avec le bâti traditionnel.

- **Bâti « traditionnel » très transformé sur le modèle « européen »**

Le mécanisme principal de ces transformations et l'adjonction d'étages construits au-dessus du patio dans le style « européen » en prenant jour sur rue, ce qui induit du même coup des percements de la façade au rez-de-chaussée qui s'est trouvé privé de l'éclairage de l'intérieur. Ces adjonctions de niveaux s'accompagnent souvent de « modernisation » des façades par des éléments de facture italianisante, encadrements des portes et fenêtres, corniches...etc. Ce genre de transformations est très répandu à travers la médina et les faubourgs en particulier le long des axes importants.

*. Historienne et urbaniste tunisienne, membre de l'ASM

⁵⁰. Binous Jamila, « Règlements et références en urbanisme : exemple des villes tunisiennes », séminaire scientifique « la ville sur la ville », Fès. Maroc, Mars 2003, p 51.

- **Bâti traditionnel**

Il s'agit des zones où la morphologie et la typologie ont pu être conservées. Celles-ci forment l'essentiel du tissu urbain ancien, malgré la qualité inégale des quartiers, allant de la périphérie populaire des faubourgs à la partie haute de la médina Centrale, particulièrement riche en monuments de haute époque et d'une qualité architecturale éminente.

4.2. Elaboration des normes de sauvegarde architecturale et urbanistique

Le travail d'analyse et de diagnostique a permis l'élaboration de normes architecturales et urbanistiques, à respecter et à prendre en considération dans la création des règlements, ou dans toute intervention future sur le tissu de la médina. Selon Binous Jamila Les normes de sauvegarde retenues se résument dans les cinq points suivants⁵¹ :

- **Structure de l'habitat traditionnel**

Maintien du principe de l'éclaircissement, de l'aération et de l'ensoleillement par un espace intérieur : le patio. D'où servitudes concernant l'espace intérieur ayant pour corollaire des servitudes de hauteur.

- **Horizontalité du bâti**

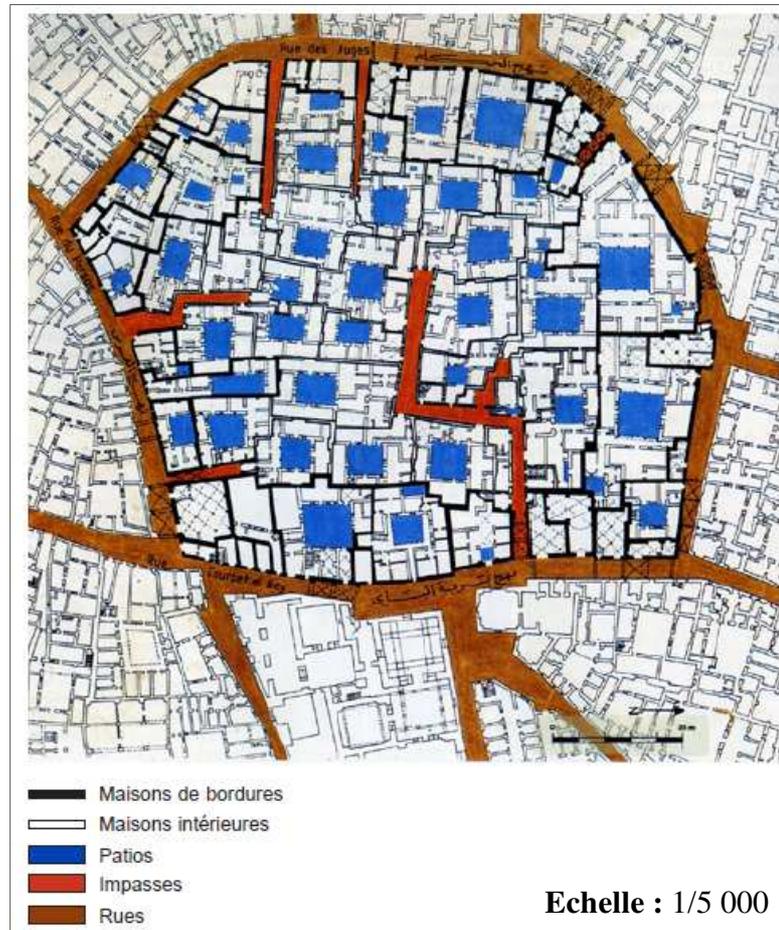
- Pour l'ensemble du bâti : préservation d'une homogénéité volumétrique. Donc servitudes de volume à fixer soit pour toute la médina soit par zone indépendamment de toutes exigences fonctionnelles propres à chaque édifice ;
- De même toute rupture brutale, du volume entre la médina et les constructions avoisinantes, doit être évitée. La présence d'édifices trop élevés à proximité immédiate du site écrasait visuellement celui-ci.

- **Organisation des espaces résidentiels**

La ségrégation entre espaces publics et privés (résidentiels), qui fait la qualité de l'habitat et du mode de vie dans le modèle urbanistique traditionnel doit être préservée. Elle est obtenue pour la cellule, par l'ordonnance du bâti autour d'un espace intérieur. En ce qui concerne les noyaux d'habitation, elle est obtenue par un type de groupement des maisons autour d'une voie intérieure exclusivement réservée à la desserte des habitations.

⁵¹. Binous Jamila, « Règlements et références en urbanisme : exemple des villes tunisiennes », séminaire scientifique « la ville sur la ville », Fès. Maroc, Mars 2003, p 52.

Carte n° 14: L'organisation d'un noyau résidentiel à la médina de Tunis



Source: Girard Oliya, Workshop 2006 (Canada-Tunisie)

- **Préservation de la séparation des fonctions et de la hiérarchie des voies**

Il importe :

- De maintenir la séparation des espaces à fonctions différentes et d'éviter que les réajustements éventuels dus à une modification du fonctionnement ne conduisent à une occupation anarchique de l'espace et en particulier à un empiétement de l'espace public sur l'espace résidentiel. Il faudrait en particulier arrêter l'installation d'ateliers, dans les noyaux résidentiels, générateurs de nuisances importantes et éléments de destruction de l'habitat traditionnel ;
- D'éviter la transformation de la voirie selon le modèle orthogonal, par des alignements et par l'élargissement des voies ;

- De ne pas rechercher une continuité des voies secondaires qui ont vocation de raccordement et de desserte. Il faut donc conserver la hiérarchie des voies telles qu'elle s'exprime au niveau morphologique.

- **Préservation du caractère piétonnier de la trame**

Il importe de sauvegarder le caractère piétonnier. La sauvegarde de la vieille ville procède du même esprit que la conservation des monuments historiques arabes dont la direction de la trame.

4.3. La mise en place d'une politique de sauvegarde appropriée

Les études préalables menées par l'ASM, lui a permis de mettre en place une politique de sauvegarde et d'élaborer un instrument qui assure la protection de la médina. Cet instrument a été défini dans l'esprit d'un urbanisme où des zones ont été établies d'après l'affectation différenciée des sols. Il a proposé aussi des interventions intégrées, définies par une politique qui repose sur deux axes principaux qui sont : la sauvegarde d'un patrimoine monumental et la sauvegarde d'un patrimoine immobilier social.

Nous allons expliquer d'abord cet instrument mis en place, sous forme d'un plan d'aménagement, ensuite nous allons développer les deux axes majeurs sur lesquels repose cette politique de sauvegarde.

4.3.1. Elaboration d'un instrument de sauvegarde : plan d'aménagement

Le plan a proposé un découpage de la médina en des zones selon les différentes affectations existantes. Cependant, un tel découpage s'applique difficilement aux caractéristiques morphologiques et structurelles de la médina. Mais les résultats issus de l'analyse typo-morphologique, expliquée précédemment, ont facilité, en quelque sorte, la délimitation du périmètre du secteur, ainsi que le découpage fonctionnelle au niveau du tissu.

a) Délimitation du périmètre du secteur de sauvegarde et de mise en valeur

L'enceinte historique extérieure constitue la limite d'extension maxima de la ville ancienne. Cette limite reste actuelle malgré la disparition de l'enceinte : elle est matérialisée par les boulevards extérieurs, ceux-ci contournent la médina qui forme une masse et se présente comme un quartier distinct de la ville.

b) Le découpage

Le découpage a été obtenu par la combinaison de deux critères cumulatifs : fonction et morphologie. La démarche adoptée a été de ne considérer dans un premier temps que le critère fonctionnel. Ainsi, il y a eu le dénombrement de trois fonctions essentielles : la fonction résidentielle, la fonction administrative, la fonction économique, correspondant chacune à des zones spécifiques. Ensuite, ils ont superposé à ce premier découpage le critère morphologique qui nous a conduits à retenir une classification nouvelle beaucoup plus adaptée aux réalités urbanistiques de la médina. (voir carte n° 15)

Les résultats de ce découpage se résument dans les points suivants⁵² :

- **La fonction résidentielle**

Ne se présente pas partout de la même manière

- Il y'a d'abord une zone résidentielle de tissu traditionnel qui correspond à ce qu'on a appelé les noyaux d'habitation et que l'on a désigné par le sigle UAZ.1 ;
- Il y a ensuite une zone résidentielle de type cité jardin (Montfleury) UAZ.5.

- **La fonction administrative**

Se présente en deux grands ensembles :

- La zone administrative monumentale qui se caractérise par la qualité historique de son architecture UAZ.3 ;
- La zone administrative haute UAZ.4 qui se caractérise par la diversité de son tissu (continu-discontinu).

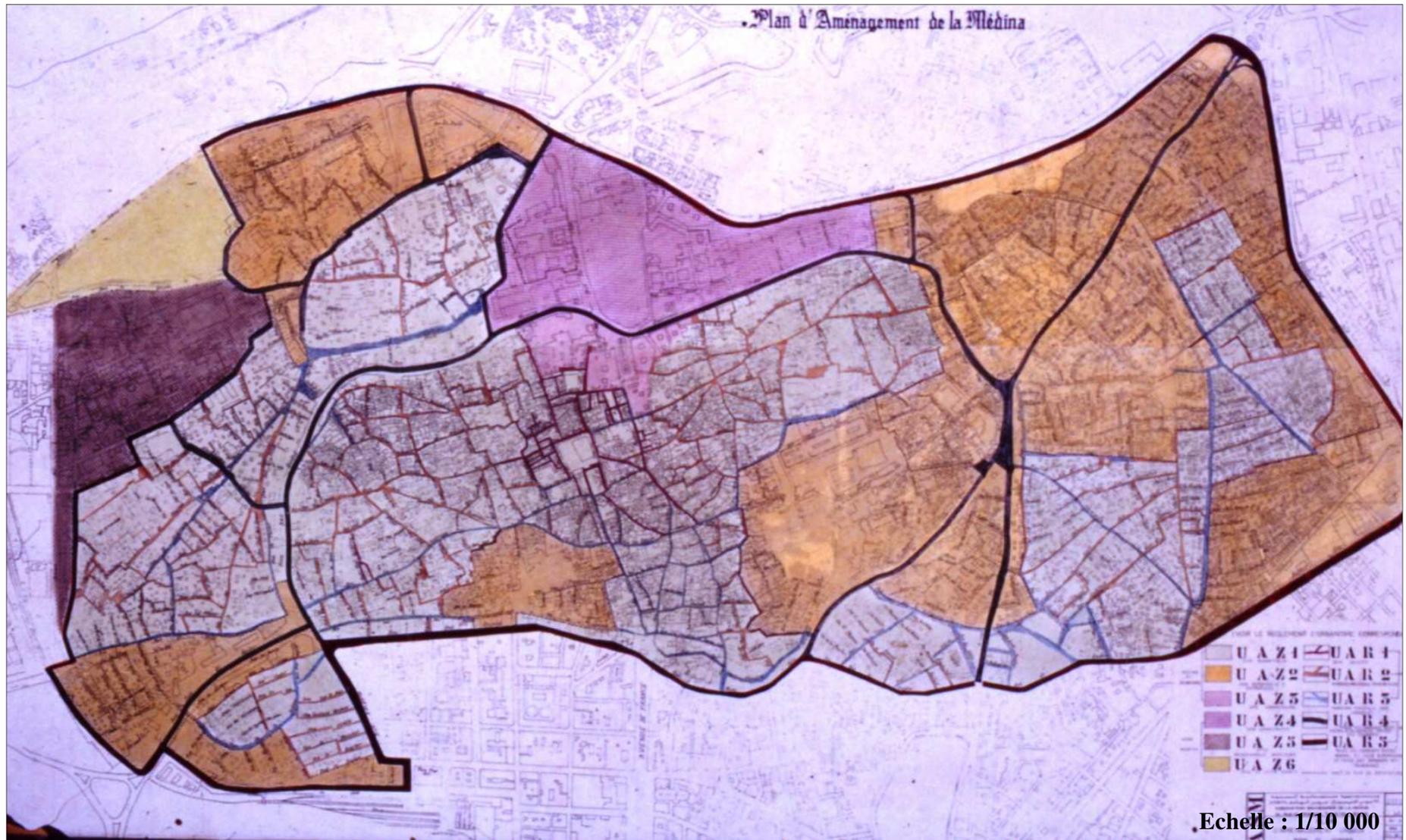
- **La fonction économique :**

Dans la Médina, et comme nous avons eu l'occasion de le souligner plus haut, les fonctions économiques sont supportées par les réseaux viaires. Ainsi l'on a pu distinguer trois types d'artères.

- **Les artères résidentielles :** qui tout en instituant des voies d'accès accueillent des commerces de première nécessité UAR2.
- **Les artères des souks :** qui se caractérisent par leurs grandes activités commerçantes, a par leur unité morphologique UAR1 ;
- **Les artères commerciales :** supportent les commerces de toute nature UAR3.

⁵². Binous Jamila, « Règlements et références en urbanisme : exemple des villes tunisiennes », séminaire scientifique « la ville sur la ville », Fès. Maroc, Mars 2003, p 54 et 55.

Carte n° 15: Plan d'aménagement de la médina de Tunis



Source: BEJAOUI Faika, ASM, Séminaire Annaba 2009

- **Les franges :**

Comme leur nom l'indique sont des artères et constituent la ceinture externe ou interne de la Médina. La classification des ces franges en deux catégories a été dictée par la morphologie du tissu.

- Une frange où le bâti correspond à un tissu traditionnel UAR4.
- Une frange où le bâti correspond à un tissu européen UAR5.

- **Les zones de restructuration**

Correspondent à des zones où la très grande dégradation du bâti implique d'urgence une intervention d'ensemble combinant réhabilitation et rénovation UAZ2.

4.3.2. La sauvegarde d'un patrimoine monumental

Le classement de la médina de Tunis comme patrimoine mondiale, était pour la richesse de ses monuments, qui sont aux environs de 670. Cet atout a orienté les champs d'intérêt de l'ASM vers la mise en valeur de ce patrimoine monumental, et faire de ce dernier l'élément structurant de la médina.

Depuis, de nombreux monuments ont été restaurés. Ces restaurations ont intéressés d'abord les monuments religieux (mosquées, mesjeds, zaouïas), ensuite les anciennes medersas et quelques grandes demeures, et cela suivant des programmes de réaffectation en équipement collectifs (sièges d'associations, équipements socioculturels, centres de formation), capables de s'adapter et de s'intégrer dans la structure de l'édifice sans le défigurer.

Cette démarche de réaffectation, développée par l'ASM, était appliquée sur les bâtiments anciens, dans le cas où la fonction originelle n'existe plus. Ces interventions ont donné naissance à plusieurs nouveaux équipements, citant l'exemple de :

- La Medersa Montacirya restaurée et réaffectée en jardin d'enfants ;
- La Medersa et Zaouia El Bokria qui abritent en plus du Mausolée, un jardin d'enfants ainsi que le Koutteb situé dans la même rue qui abrite un club informatique ;
- La Medersa El Chmmya reconvertie en un centre de formation artisanal ;
- Le Koutteb Torbet El Bey qui abrite actuellement un club photo.

Photo n° 14: Medersa Montaciryra réaffectée en jardin d'enfants (médina de Tunis)

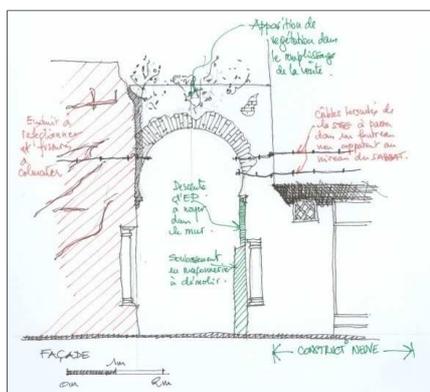


Source: Bejaoui Faika, ASM Séminaire Annaba 2009

Un autre grand projet de restauration de monument est la réalisation de la première tranche du musée de la ville de Tunis. Un projet souhaité depuis le début du siècle, qui trouve refuge dans le palais Kheireddine et ses annexes, couvrant une superficie de 3500m² de planchers. Cette première tranche a été réalisée avec le concours du FADES et de l'Organisation des Villes Arabes.

De plus et toujours dans le cadre de cette stratégie, plusieurs projets de mise en valeur, des spécificités des éléments architectoniques et urbains des ruelles de la médina, ont été lancés avec la restauration de plus de 200 "Sabbats" (passages couverts) et de 163 "Arcs-boutants" ainsi que des colonnes d'angles de la médina centrale, et ce grâce à une contribution du FNAH (Fond National d'Amélioration de l'Habitat). A noter, également, le démarrage d'une grande opération de restauration des souks couverts autour de la Grande Mosquée avec un financement du Fonds de protection des sites touristiques.

Figure n° 02: Relevé d'un Arc-boutant avant sa restauration



Source: Bejaoui Faika, ASM Séminaire Annaba 2009

Photo n° 15: l'Arc Boutant pendant les travaux de restauration



Source: Bejaoui Faika, ASM Séminaire Annaba 2009

Le succès de cette politique de mise en valeur du patrimoine monumental a eu un effet d'entraînement sur les propriétaires privés qui ont pris l'initiative de restaurer et de réaffecter leurs demeures en galerie d'art, galerie artisanale, restaurants de standing, etc....

Ainsi des opérations de promotion de tourisme culturel sont identifiées et proposées à des promoteurs privés qui ont manifesté leur intérêt pour investir dans la cité historique, et ce avec, comme objectif, le développement d'un tourisme culturel, une option économique fondamentale prise par la Tunisie.

Photo n° 16: Sabat (1)
restauré (médina de tunis)



Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

Photo n° 17: Sabat (2)
restauré (médina de tunis)



Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

4.3.3. La sauvegarde d'un patrimoine immobilier social

Avec comme objectif, le développement socio-économique d'une médina vivante remplissant un rôle social important.

Des investissements importants ont été opérés dans la médina concernant les infrastructures, les équipements et l'habitat : Le projet Hafsia financé en partie par la Banque Mondiale dans le cadre du IIIème projet urbain, et le projet d'assainissement des Oukalas.

Ces projets ont eu un impact positif sur la médina, tant sur les plans : architectural, social et économique que sur le plan patrimonial. Ils ont permis de réhabiliter des quartiers entiers, définis dans le plan d'aménagement de la médina comme des zones à restructurer, à cause de leurs états de délabrement, et surtout, d'amorcer une politique de réhabilitation du logement social, avec tout ce que cela suppose comme solutions pour les problèmes surgis

au niveau des mécanismes d'intervention, sur les plans institutionnel et financier, ainsi que sur les plans législatif et technique. Ils sont conçus comme des projets intégrés faisant intervenir plusieurs composantes à la fois, telles que la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration des infrastructures et aussi la création d'emplois.

L'engagement de deux institutions financières internationales (BIRD et le FADES), pour la première fois de leur histoire, au financement de la réhabilitation de l'habitat dans un centre historique est encore une preuve de la pertinence et de la performance de ces projets.

a) **Projet Hafsia**

La Hafsia appelée traditionnellement la Hara, abritait la communauté juive de Tunis depuis le Xème siècle. Dès l'installation du protectorat un mouvement d'exode a touché la population riche du quartier d'où une paupérisation qui n'a fait que précipiter la dégradation du bâti. Le quartier a connu les premières démolitions en 1919, puis deux autres opérations de démolition/reconstruction dans les années trente.

Photo n° 18: Quartier Hafsia avant la réhabilitation



Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

Photo n° 19: Début des travaux sur le quartier Hafsia

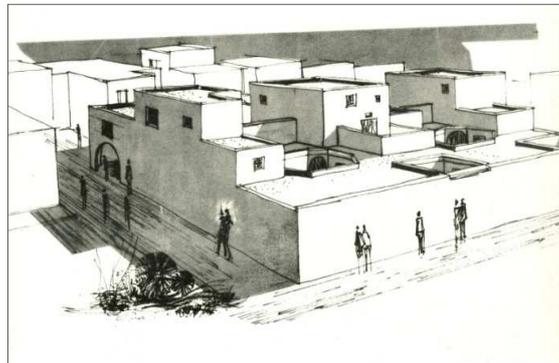


Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

Le projet de restructuration de la Hafsia s'est fait sur deux étapes:

- Entre 1972 et 1975, une première tranche de construction a été réalisée, comprenant 100 logements à patio et la reconstruction d'une centaine de boutiques restituant le souk "El Hout" qui liait souk "Sidi Mahrez" à celui "d'El Grana".

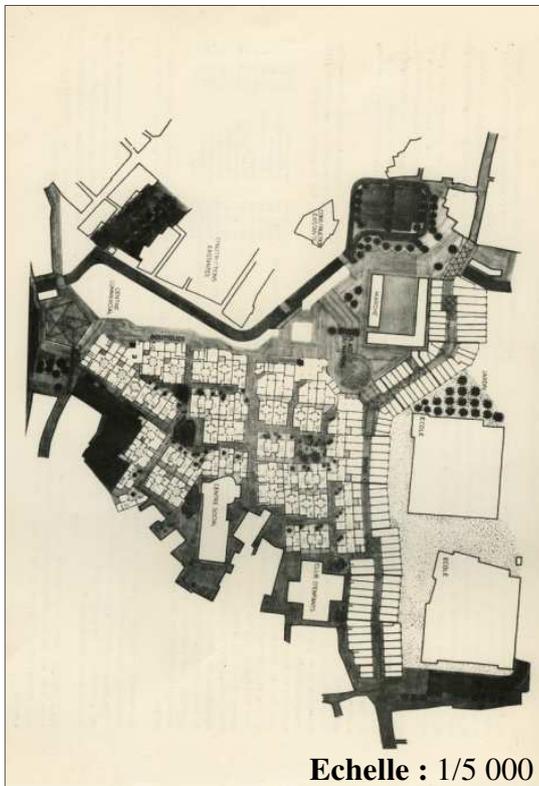
Figure n° 03: Allure générale du projet Hafsia (1^{ère} tranche des travaux)



Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

- La 2^{ème} tranche a démarré en 1980, avec comme maître d'ouvrage, La Municipalité de Tunis, maître d'ouvrage déléguée, l'Agence de Réhabilitation et de Rénovation Urbaine (ARRU) et l'ASM en tant que maître d'œuvre.

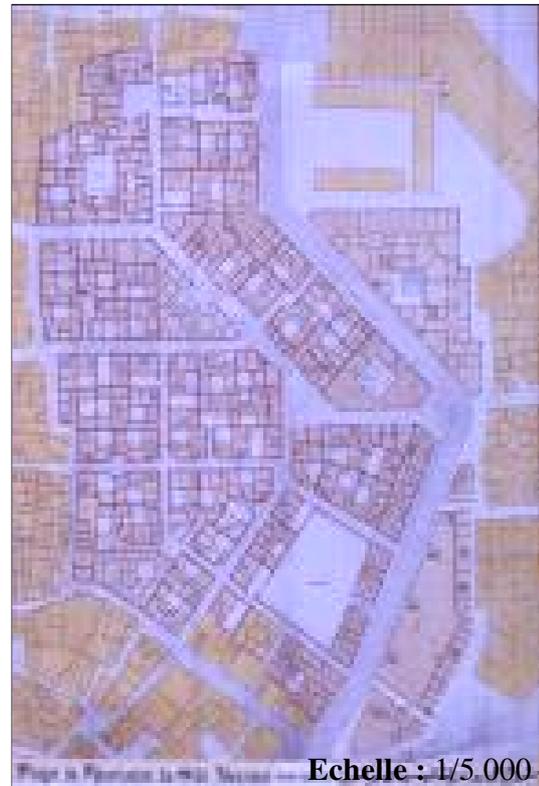
Carte n° 16: Plan de masse du projet Hafsia (1^{ère} tranche des travaux)



Echelle : 1/5 000

Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

Carte n° 17: Plan de masse du projet Hafsia (2^{ème} tranche des travaux)



Echelle : 1/5.000

Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

L'approche cohérente du projet de restructuration du quartier Hafsia a réussi à inverser le processus de dégradation engagé depuis le début du XX^{ème} siècle. Il est parvenu à améliorer l'infrastructure du quartier tout en renforçant le tissu urbain traditionnel de la médina.

Ce projet primé à deux reprises par le Prix Aga Khan d'architecture, a également réussi à revitaliser les activités commerciales du quartier, aussi, remplacer ou réhabiliter plusieurs habitations en ruines, et favoriser les échanges entre habitants de milieux sociaux différents.

Il a testé aussi la faisabilité de la réhabilitation et les limites des mécanismes d'interventions existants (juridiques, techniques, financiers,...) et la nécessité de les développer pour en faire la stratégie adéquate concernant l'habitat ancien.

b) **Projet Oukalas :**

Depuis les années 30, la médina a connu un exode d'une population rurale extra-urbaine qui s'est installée dans les fondouks ou les Oukalas et dans les cimetières. Cet exode s'est intensifié au lendemain de l'indépendance, des familles rurales à la recherche de l'emploi sont venues s'installer dans les maisons traditionnelles abandonnées par leurs occupants d'origine.

Photo n° 20: Ruelle dans la médina de Tunis dans espace résidentiel surdensifié



Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

Photo n° 21: Vue sur le patio d'une Oukala à la médina de Tunis



Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

Ces maisons louées à la pièce furent appelées «Oukalas», terme jusque-là réservé aux auberges à la journée ou à la semaine à des travailleurs célibataires. La médina offrait une structure d'accueil favorable avec ses grandes demeures vides et une typologie de maisons à patio qui se prêtait très bien à la location à la pièce.

Cette sur densification a engendré une dégradation totale du cadre bâti, qui risquait ruine à tout moment.

Photo n° 22: Sanitaires d'une Oukalas à la médina de Tunis



Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

Photo n° 23: Façade d'une Oukalas dans état critique



Source: Bejaoui Faika, ASM
Séminaire Annaba 2009

Ce projet Oukalas, financé en partie par le FADES, a contribué à la renaissance de la médina. On enregistre avec satisfaction l'amorce d'un phénomène de retour dans la ville historique.

Ce grand projet a été conçu avec comme objectifs essentiels :

- Le sauvetage des ménages locataires des risques d'effondrement. En effet, plus de 1600 ménages évacués de 300 Oukalas, et qui ont été relogés en 3 étapes par la Municipalité dans des cités périphériques aménagés à cet effet. Pour la 4ème étape le relogement est entrain de se faire dans la médina sur les terrains nus démolis et ce après l'assainissement foncier.

Photo n° 24: Habitat conçu pour le relogement des familles qui habitaient les Oukalas



Source: Bejaoui Faika, ASM, séminaire Annaba 2009

- La sauvegarde d'un patrimoine immobilier reconnu à l'échelle nationale et internationale pour ses valeurs architecturale, urbaine et historique.

Photo n° 25: Réhabilitation d'une Oukala



Source: Guide du patrimoine *

Dans ce cadre, 400 immeubles sont concernés par la réhabilitation et la restauration, dont une trentaine appartenant à la Municipalité et à l'Etat. Une ligne de crédit de 15 millions de dinars, a été mise à la disposition des propriétaires pour la remise en état de leurs immeubles avec un taux d'intérêt de 5%, remboursables sur 15 ans. Plus que 300 propriétaires ont bénéficié de ce crédit avec une assistance de l'ASM pour la constitution des dossiers financiers et techniques et le suivi des travaux.

Les bâtiments présentant un intérêt architectural et/ou historique sont proposés à la restauration suivant un programme de réaffectation en équipements culturels ou sociocollectifs.

Conclusion

L'analyse de la médina de Tunis nous a permis de déterminer, en premier lieu, les étapes de son évolution urbaine à travers le temps, et de dégager les apports et les changements de chaque période sur la forme urbaine du tissu.

*. « Patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain "enjeux, diagnostics et recommandations" », publications UNESCO, p 110.

L'époque du protectorat était la plus marquante, vu les interventions faites sur le tissu et sur son environnement immédiat, à travers la destruction de l'enceinte intérieure, création de nouvelles voiries, nouvelle urbanisation au niveau des faubourgs en démolissant les anciens bâtiments et en construisant des nouveaux avec un style européen,...etc. Certes ces interventions ont transformé certaines parties de la médina de Tunis, mais sans toucher à son caractère originel.

Dans la période post indépendance, la médina de Tunis s'est confrontée à des nouveaux problèmes urbains et sociaux, le cas des percements des voies sur le tissu ancien, ainsi que la surdensification qu'ont connu les anciennes maisons. La genèse de ces problèmes a provoqué une prise de conscience envers ce patrimoine en péril, où il y a eu une volonté de la part de l'Etat, des collectivités locales, des associations et des citoyens, de penser à l'insertion de ce tissu ancien dans la réflexion sur le devenir de la ville. Cette décision était le meilleur garant de la pérennité et de la préservation de ce patrimoine.

A partir de l'analyse de la démarche de sauvegarde menée par l'ASM, nous avons déduit que la stratégie de mise en valeur, doit être fondée sur une étude préalable et un travail de diagnostic, pour déceler les atouts et les contraintes de chaque tissu ancien, qui peuvent orienter, au futur, toute intervention urbaine. La politique développée par l'ASM, basée sur une analyse typologique et morphologique du tissu médinois, lui a permis de connaître les valeurs qui se manifeste à travers : le système viaire fondé sur le principe de l'hierarchisation (rue, ruelle, impasse), le patrimoine monumental très riche, les typologies architecturales particulières qui caractérisent les habitations, ainsi que le maintien de l'organisation spatiale et fonctionnelle ancienne qui date de plusieurs siècles. Ce travail d'analyse a permis aussi à l'ASM, de construire une méthode d'intervention sur la médina, pour orienter les projets de sauvegarde à l'échelle urbaine et architecturale, comme le projet urbain de Hafsia, la préservation du patrimoine monumental (medersas, mosquées) et du patrimoine social (Oukalas, maisons traditionnelle).

A la fin, nous pouvons dire que cet exemple, réussi en matière de sauvegarde des médinas, va nous aider beaucoup dans notre étude sur la médina d'Annaba, en faisant référence aux démarches menées par l'ASM, essentiellement dans le choix de l'étude morphologique pour aborder la question de mise en valeur d'un tissu ancien, et c'est ce qui convient parfaitement à nos objectifs de recherche.

Chapitre III

L'approche méthodologique

Introduction

A travers ce chapitre, nous allons expliquer avec détails, la méthode d'analyse que nous allons utiliser pour étudier l'évolution du tissu médinois, afin de connaître les transformations et d'identifier les éléments persistants originels, qui seront un atout pour mettre en valeur la médina d'Annaba, et qui peuvent jouer aussi le rôle de normes urbaines et architecturales à respecter, dans le cas d'une opération de sauvegarde ou d'une intervention urbaine sur le tissu. Pour atteindre ces objectifs, nous avons fait appel à l'analyse morphologique, qui semble la méthode la plus appropriée pour étudier les différents composants formels de la médina.

Avant de développer cette démarche, nous avons jugé utile, dès le départ, d'aborder la notion de morphologie urbaine, ses définitions, ses fondements et ses approches d'analyse, ce qui va nous permettre de construire un cadre référentiel envers ce concept, et d'adopter la méthode d'analyse qui convient le plus à notre travail de recherche.

Nous allons expliquer par la suite, la méthode d'analyse morphologique adoptée, et comment elle va être appliquée dans l'étude de formation et de transformation de la forme urbaine de la médina d'Annaba.

1. La morphologie urbaine

Aymonino Carlo et al. dans leur ouvrage « La città di Padova », définissent la morphologie urbaine comme : « l'étude des causes qui contribuent à la formation et à la modification de la structure physique de la ville »⁵³.

⁵³. Aymonino C., Brusatin M., Fabbri G., Lena M., Lovero P., Lucianetti S., Rossi A., *La città di Padova : saggio di analisi urbana*, Rome, 1970, p 76.

La constitution de l'essor d'un champ spécifique des études morphologiques se sont opérées, d'abord en Italie, selon deux volontés : la critique du fonctionnalisme d'une part, la coupure instaurée entre architecture et urbanisme d'autre part.

Pour Allain Rémy, l'analyse morphologique est : « l'étude de la forme physique de la ville, de la constitution progressive de son tissu urbain et des rapports réciproques des éléments de ce tissu qui définissent des combinaisons particulières, des figures urbaines (rues, places et autres espaces publics....) »⁵⁴. Elle est aussi le résultat des conditions historiques, politiques, culturelles (et notamment architecturales) dans lesquelles la ville a été créée et s'est agrandie. Elle est le fruit d'une évolution spontanée ou planifiée par la volonté des pouvoirs publics.

2. La morphologie urbaine comme méthode d'appréhension de la ville dans sa matérialité physique

Dans les années 50, la critique du mouvement moderne donne lieu à quelques tentatives spectaculaires pour redéfinir les bases du travail de l'architecte.

L'analyse urbaine dans sa visée morphologique a pour objet l'espace, définit comme des configurations physiques et la façon dont les éléments matériels qui composent celles-ci sont structurés dans la relation dialectique qu'ils ont avec l'ensemble qu'ils forment, c'est-à-dire la logique de leur organisation.

Cette analyse recourt à des instruments spécifiques ; le lieu lui apparaît comme de l'espace investi, qualifié nommé « produit » par la pratique quotidienne (activités, perception, mémoire, symboles). Un espace identifié par l'approche morphologique peut apparaître comme un lieu, mais aussi comme plusieurs, simultanément ou successivement, architecte ou urbaniste ne fait qu'énoncer des lieux virtuels, que la réalité pourra bien aussi reconnaître que refuser ou détourner.

A son apparition l'analyse morphologique n'était perçue que comme étant la clef de la compréhension du paysage.

Cette méthode est apparue pour la première fois dans les travaux de la géographie urbaine où on note les contributions de Wagner A., Blanchard R., Bastié J., Rocayolo M. et Chabot

⁵⁴. Allain Rémy, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, p 5.

G., ...etc. Cependant, en architecture la contribution la plus marquante fut sans doute celle menée à partir des années 1950 par l'école italienne dont Muratori Saverio fut sans doute le précurseur.

Dans ce qui suit nous tenons d'énumérer les écoles qui ont adopté la morphologie urbaine et qui l'ont fait évoluer au fil du temps :

2.1. La morphologie urbaine et l'école italienne

Apparue dans les années 1960 suite aux travaux de Muratori sur Venise (1959)*, cette méthode vient dans le sillage du mouvement en faveur de la revalorisation des centres anciens. L'ouvrage de Muratori Saverio, publié en 1959, est le premier d'une série d'études et de recherches qui marque le retour d'une réflexion sur la forme de la ville ainsi que le rapport de l'architecture à la ville.

Muratori oriente son enseignement vers le double objectifs d'éviter la coupure entre les disciplines techniques et les disciplines historiques et théoriques et de replacer l'architecture (et la crise de l'architecture) dans la crise urbaine.

De cette étude largement documentée par les relevés et l'analyse précise d'échantillons importants du tissu urbain, Muratori tire des leçons fondamentales qui sont:

- Le type ne se caractérise pas en dehors de son application concrète c'est-à-dire en dehors du tissu construit.
- Le tissu urbain à son tours ne se caractérise pas en dehors de son cadre c'est-à-dire en dehors de l'étude de l'ensemble de la structure urbaine.
- L'étude d'une structure urbaine ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fonde dans le temps par une succession de réactions et de croissances à partir d'un état antérieur.

Ainsi les travaux de Muratori, mettent les jalons d'une nouvelle vision de l'analyse urbaine. C'est d'abord la nécessité de caractériser la forme urbaine à la fois comme structure globale et comme ensemble de dispositions locales. C'est l'idée d'appréhender la ville à partir de l'étude de sa croissance. C'est enfin dépassant la notion de bâtiment

*. Les travaux de Muratori Saverio sur la ville de Venise sont publiés dans son ouvrage : « Studi per una operante storia di Venezia », maître à penser de : Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Vittoria Gregotti, il fut le précurseur de la réflexion sur la forme urbaine

envisagé comme un objet isolé, sortir d'une conception de la typologie fondée sur la reconnaissance d'archétypes pour plonger dans une analyse concrète du tissu.

Donc, le tissu urbain est saisi comme un tout dont les bâtiments ne constituent que les éléments, d'où l'expression de « Typologies des édifices » que reprendra Aymonino. C'est-à-dire d'une typologie qui englobe, non seulement les bâtiments mais les murs, les rues, les jardins, le bâti de la ville afin de les classer dans une période historique donnée. L'étude sur Venise démontre l'intérêt d'utiliser la notion de type à plusieurs niveaux de la lecture de l'espace urbain :

- Le bâtiment ou plutôt la parcelle bâtie, intègre des espaces ouverts (cours, jardins, rue, placette...);
- Le groupement de parcelles, qui relève de l'organisation du tissu, est caractérisé par le rôle structurant des espaces publics, la position des monuments, la logique de la densification et de la croissance interne, les possibilités d'association avec d'autres formes du tissu.

Les travaux de Muratori ont fortement inspiré l'étude typo-morphologique de Padoue conduite par Aymonino et al.* en 1970, cependant la théorie la plus construite reste celle formulée par Aldo Rossi dans son livre : l'architecture de la ville, parue en 1966.

2.2. L'école de Versailles et l'adoption française de l'analyse typomorphologique

La méthode a été réintroduite en France à la suite des études italiennes par Panerai, Demorgon et Depauleissus, qui formèrent depuis l'école française de Versailles, où ils adoptent la méthode de Muratori.

L'école de Versailles affirme la nécessité d'un travail préliminaire d'élaboration des types, qui requièrent de la méthode et du temps, et constituent la seule garantie possible contre le schématisme et l'abstraction. L'analyse typologique peut se situer à plusieurs niveaux, une typologie aboutie devrait mettre en évidence leurs articulations, pour cela on distinguera trois phases : la définition du corpus; le classement préalable; l'élaboration des types et des typologies.

*. Les travaux de Aymonino Carlo et al. sur la ville de Padoue sont publiés dans l'œuvre : La città di Padova.

2.2.1. Définition du corpus

La définition du corpus est évidemment liée aux questions que l'on se pose, mais deux aspects interviennent :

- **Le choix des niveaux de lecture**

La typologie commençant par un classement, il est préférable de classer des objets appartenant au même niveau de lecture du tissu urbain.

- **Délimitation de la zone d'étude**

Elle dépend de la question posée et de moyens disponibles (temps, personnel), mais il est important de déterminer si l'on fait une analyse exhaustive, où l'on considéra tous les objets en détail, ou une analyse représentative (à la manière d'un sondage) où il faudra déterminer des échantillons, puis vérifier, après avoir élaboré les types, que l'on rend bien compte de toute la zone.

2.2.2. Classement préalable

Il s'agit de la phase de l'inventaire et de l'observation minutieuse des objets, où nous cherchons à décrire, puis à mettre en évidence les propriétés qui les distinguent, et à la fin, établir des critères de classification.

Une fois un premier classement effectué, il faut vérifier qu'il y'a plus de différence entre deux objets appartenant à deux familles différentes, qu'entre deux familles appartenant à la même famille. Éventuellement recommencé le classement et revoir les critères pour arriver à ce résultat qui constitue simplement un premier groupement qui va permettre d'élaborer des types.

2.2.3. Elaboration des types « les typologies »

Le type se construit. Cette construction par abstraction rationnelle peut se faire en deux temps. D'abord dans chaque famille donnée, on explicitera les propriétés des objets qui la composent puis on réunira les propriétés communes des objets d'une famille pour définir le type. L'ensemble des propriétés non communes marque les différentes variations sur le type. La typologie conduit à une compréhension de l'architecture dans un tissu. Les types bâtis apparaissent doublement déterminés par une culture et par une localisation, mais cette

détermination n'a rien d'un déterminisme : en un lieu donné pour une époque précise, plusieurs solutions sont possibles, l'histoire du projet s'inscrit dans cette ouverture.

2.3. L'approche de la géographie urbaine

Dans la géographie anglo-saxonne, la morphologie urbaine comme domaine d'étude particulier doit ses origines à Mumford Lewis, Vance James, Warner Sam Bass et Hall Peter. Pour la présente recherche nous retenons l'approche que développa Allain Rémy, qui se présente tel un ensemble de clés de lecture, instaurant un vocabulaire et les bases d'une « grammaire » des formes urbaines à différentes échelles, dont l'objectif visé est de comprendre la ville.

2.3.1. Méthodes en morphologie urbaine selon l'approche de la géographie urbaine

Allain insiste sur le fait qu'en morphologie urbaine les méthodes varient tout comme la nature des échelles et des éléments étudiés, mais aussi en fonction des objectifs. Dans son livre « morphologie urbaine », Allain a évoqué trois différents types de morphologie urbaine⁵⁵ qui sont :

- **La morphologie historique**

Sorte d'archéologie urbaine, se propose de **décomposer** les extensions, **sédimentation** et **modifications successives des villes** en fonction des sociétés pour mieux **comprendre** la mise en place de **leurs formes actuelles**.

- **La morphologie fonctionnelle**

S'efforce d'expliquer les contraintes, évalue la pertinence des formes et leur efficacité du point de vue des activités et des flux.

- **La morphologie normative**

Pousse plus loin l'étude des liens entre les valeurs humaines, la qualité de la vie quotidienne des habitants et les formes et essaie de déterminer les « bonnes formes ».

⁵⁵. Allain Rémy, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, p 20.

Ces trois types de morphologie, se diffèrent dans les objectifs et dans la manière d'étudier le tissu urbain. Pour cela, Allain a proposé deux méthodes d'analyse morphologique qui peuvent être appliquées, selon le contexte d'étude et les objectifs à atteindre. Ces méthodes se présentent comme suit :

a) La description des formes

En ayant recours aux :

- **Cartes, photo et images**

Le premier contact avec la morphologie urbaine est la lecture de la carte topographique, les photographies aériennes, les plans cadastraux et les images satellites, sont autant des outils contribuant à la lecture de la morphologie urbaine.

- **Les cartes cadastrales**

Au 1/2 000, 1/5 000, 1/10 000 qui permettent de visualiser les détails et les structures parcellaires et leurs évolutions. Elles permettent également de suivre les transformations du bâti.

- **Les représentations 3D**

Il s'agit des vues axonométriques, qui donnent une vision globale des formes urbaines en trois dimensions.

- **La typologie**

L'établissement d'une typologie commence par une description détaillée des éléments (maillage, parcellaire, maisons et immeubles), puis par leur classification en fonction de certains critères jugés pertinents. Enfin, les éléments semblables sont mis en relation avec d'autres éléments de la structure. Ce type sera alors mis en relation avec la structure plus générale de la ville, son évolution géographique et sociale.

b) L'explication de l'évolution des formes

En faisant appelle à l'une des deux démarches suivantes :

- **La cartographie historique**

L'espace urbain est de l'histoire sédimentée, la méthode de superposition de cartes et cadastres de différentes époques sur longues périodes est très adaptée au décryptage de la ville.

Cette analyse comparative permet de repérer les modifications (transformations, surimpositions...) et les inerties d'un tissu urbain. A une échelle intermédiaire, elle permet l'analyse du maillage, de la trame viaire et celle du parcellaire.

La photographie complète ces approches en plan. Elle permet, soit un parcours paysager, soit un suivi paysager d'une rue ou d'une place dans le temps.

La compréhension d'un tissu urbain et de son évolution demande un travail patient de recherche et de documentation.

- **L'analyse des systèmes actuels d'interaction**

Les évolutions contemporaines souvent accélérée sont plus difficiles à saisir. Leur analyse suppose aussi la comparaison de plans, le dépouillement de dossiers et une étude longue de tous les documents permettant de saisir les politiques urbaines, que ce soit au niveau des prises de décisions ou de leur mise en œuvre.

2.3.2. Application des méthodes sur différentes échelles d'analyse

Les méthodes et/ou démarches développées par Allain sont analytiques et procèdent par un effet de zoom, sur différentes échelles d'analyse de la ville ou du tissu urbain, où le passage d'un niveau à un autre entraîne le glissement de la vision globale à la vision de détail, et qui se présente comme suit :

a) L'échelle de la macroforme :

La macroforme urbaine se présente comme étant l'échelle qui offre une appréhension globale de l'agglomération dans une vision dynamique ; ceci permettra de révéler les points fixes des transformations antérieures ce qui facilitera la compréhension de la structure urbaine lorsqu'on passera à une échelle plus grande.

La forme et la structure générale des organismes urbains s'analysent sur des documents à petite échelle (image satellitaire, ou carte du 1/500 000 au 1/50 000) couvrant la région

urbaine ou l'agglomération. La macroforme ne constitue pas en soit, la définition de ses limites ne peut se faire qu'après analyse de son fonctionnement. Ses caractéristiques sont très influencées par les systèmes de transport.

b) L'échelle du maillage

- **Le maillage général (plan)**

Le maillage est la première expression de la ville, un peu comme le plan de la maison que l'on dessine pour en faire comprendre la structure et la manière dont on y vit. C'est le support structurel du tissu urbain. Il a bien plus qu'une fonction circulatoire. Formé progressivement, il porte la marque du site, reflète l'histoire d'une ville et exprime sa personnalité. Bien qu'en évolution permanente c'est l'élément le plus stable de la forme urbaine.

Il permet d'évaluer la densité de la ville, le rapport des pleins et des vides, de l'espace bâti et des espaces publics.

- **Le maillage de détail**

Il s'observe à l'échelle du morceau de ville, voire de l'opération d'urbanisme.

- **L'échelle de la maille (îlot) :** Le système de tracé des voies détermine un découpage en unités spatiales de taille variable donnant les mailles et les îlots.
- **L'échelle du parcellaire :** Le parcellaire est le résultat du découpage du sol en îlots ou parcelles, en vue de son appropriation et éventuellement de sa construction, de son urbanisation. Il s'agit d'un élément fondamental de la forme urbaine en tant que structure. C'est la clé de l'analyse et de la compréhension d'un tissu. Comme les autres éléments, il marque l'histoire souvent complexe dont l'origine est le partage agricole mais suivie de remaniement d'autant plus nombreux qu'on se situe dans une partie anciennement urbanisée. On y déchiffre l'histoire de la propriété urbaine et des classes sociales.

Il est le support de l'expression d'une appropriation individuelle ; il exprime la structure socioéconomique de l'époque, il est aussi l'expression d'un rapport culturel à l'espace.

Pour Allain R., l'étude du maillage tel qu'il peut apparaître sur un plan, puis la parcelle, prennent tout leur sens avec la description des volumes urbains et des espaces publics.

3. L'analyse morphologique adoptée

Dans notre cas d'étude, nous avons adopté l'approche morphologique la plus appropriée et qui nous permet d'atteindre les objectifs visés au départ. Cette analyse morphologique s'inscrit dans le cadre de la « **morphologie historique** », et elle fait référence aux deux démarches mises par Allain Rémy. Chacune des démarches a un objectif différent, mais elles se complètent ensemble du fait qu'elles visent, les deux, la compréhension de la forme urbaine et l'étude de son évolution.

- La première vise la « **description des formes** » : à travers la lecture des cartes, plans et photos.
- La deuxième vise « **l'explication de l'évolution des formes** » : à travers la « cartographie historique », qui sera sous forme de superposition de cartes, lecture de photos et de documents et consultation des archives.

Dans un premier temps, l'analyse sera focalisée sur l'étude de la **formation** de la médina et de son évolution jusqu'à la période pré-coloniale, c'est-à-dire la fin de la période arabo-turque. La forme urbaine résultante, que nous allons la considérer comme forme d'origine, sera étudiée en **décrivant** et **analysant** les différents éléments constitutifs de cette forme. Ensuite, nous allons étudier **l'évolution de la forme urbaine** dans deux autres périodes clés, qui ont marqué l'histoire de la médina, qui sont : la période colonial et la période actuelle.

L'étude de l'évolution du tissu dans chaque période, sera sous forme de superposition et de comparaison des cartes, issues de chaque époque, accompagnées de textes (archives, livres,..etc) et de photographies, à travers lesquels nous allons déterminer et expliquer les transformations qu'ont connu les composants de la forme urbaine, qui ont été définis dans le chapitre I et qui sont : le réseau viaire (trame viaire et espaces publics), les îlots, le parcellaire et le bâti. L'interprétation des résultats obtenus dans chaque phase d'analyse vont nous permettre, à la fin, de déterminer les causes des transformations, ainsi que le degré de changement de la forme originelle.

3.1. Analyse du processus de formation

Nous essayons dans cette première phase d'analyse, d'établir une chronologie du processus de formation de la forme urbaine, où la médina est passée par plusieurs époques (Ziride, Hammadite, Hafside, Turque...) qui ont contribué à sa formation, chacune avec ses apports urbains et architecturaux.

Il s'agit au départ, d'un profond travail de recherche et de collecte d'archives, d'iconographies et d'écrits de chercheurs et de géographes voyageurs, qui vont nous aider à construire des hypothèses sur le principe de formation de ce tissu. Cette collecte sera accompagnée de quelques entretiens avec les habitants de la médina, essentiellement pour connaître les anciens endroits qui n'existent plus aujourd'hui. En deuxième lieu, l'évolution historique et urbaine seront représentées sur la carte qui date de l'époque turque, où chaque phase de formation sera analysée séparément dans une carte, mais en respectant toujours l'ordre chronologique, jusqu'à ce que nous obtenons la forme finale présentée sur la carte de 1832.

Le tissu urbain issu de cette chronologie sera décomposé et analysé. Cette analyse va toucher essentiellement le réseau viaire (la trame viaire et espaces publics) et les îlots. Le parcellaire et le bâti ne seront pas pris en considération, mais ils seront analysés dans la partie consacrée à l'étude des transformations.

3.2. Analyse du processus de transformation de la forme urbaine de la médina d'Annaba : explication et interprétation

L'étude des transformations de la forme urbaine va se faire sur trois phases, à travers une analyse explicative et interprétative des mutations qu'ont connu les systèmes organisateurs de la forme urbaine. Cette analyse sera sous forme de comparaison et de superposition de cartes, de trois périodes différentes, à savoir : l'époque arabo-turque, l'époque coloniale et l'époque actuelle. Les sorties sur terrains, les relevés ainsi que les archives collectés, vont nous permettre d'apporter plus de précision sur l'évolution urbaine du tissu médinois.

3.2.1. La première comparaison : entre l'époque arabo-turque et l'époque coloniale

Avant de faire la première comparaison, nous allons d'abord décomposer le tissu urbain de la médina, ensuite, nous allons élaborer, à partir de la carte de 1942, qui date de l'époque coloniale, une carte pour chaque composant de la forme urbaine. Cette première

comparaison va s'intéresser à deux éléments seulement qui sont : le réseau viaire (la trame viaire et espaces publics) et les îlots. Donc les cartes à élaborer sont : la carte de la trame viaire et espaces publics et la carte des îlots. Les cartes de l'époque arabo-turque ont été déjà faites pendant l'analyse de la forme urbaine originelle.

Le choix de la carte de 1942 comme support pour faire la comparaison et la superposition, vu que c'est la période où la médina a subi le plus de transformations. La période la plus marquante dans tout ça était entre 1935 et 1949, où la colonisation a fait les décisions les plus importantes pour métamorphoser la cité traditionnelle, allant jusqu'à la volonté de détruire totalement le site, et de construire une nouvelle ville qui répondra au nouveau mode de vie européen, et qui sera une continuité du quartier français « Cours Bertagna » aujourd'hui « Cours de la révolution ».

Le travail de superposition se fera comme suit :

- **Analyse du réseau viaire: trame viaire et espaces publics**

L'étude des transformations sur le réseau viaire se fera en superposant la carte du réseau viaire de l'époque coloniale (1942) sur celle de l'époque arabo-turque (1832). Mais avant cela, nous allons inventorier toutes les rues, ruelles et impasses du réseau viaire originel datant de l'époque arabo-turque, dans le but de connaître exactement sur quelle partie il y a eu des transformations.

Dans cette analyse, nous allons mettre la lumière aussi sur les espaces publics (parvis, place), et étudier leurs évolutions entre ces deux périodes.

Les résultats obtenus lors de la superposition vont être expliqués, d'une manière à comprendre le type de transformation repéré, ses causes et ses effets sur la forme d'origine. Ces explications vont être étayées par des textes issus des archives et des livres. Les anciennes photographies seront utilisées aussi pour voir les changements en réel.

- **Analyse des îlots**

De la même manière que dans l'étude de la trame viaire, l'analyse des transformations sur les îlots se fera en superposant la carte des îlots de l'époque coloniale sur celle de l'époque arabo-turque. Les îlots de la carte 1832 seront

inventoriés, pour déterminer, pendant la superposition, si l'un d'eux a connu des changements ou pas.

Les différentes formes de transformations opérées sur les îlots seront classées et analysées séparément dans le but de comprendre leurs causes et leurs impacts sur les formes originelles.

L'interprétation de tous les résultats sera faite à la fin de l'analyse, sous forme de synthèse, accompagnée de quelques cartes et schémas explicatifs, afin d'observer les transformations qu'a connu la forme urbaine durant cette période, et de voir s'il y a un lien entre les transformations de la trame viaire et celles des îlots, comme ça était le cas dans le centre ancien de Paris, et l'impact des percées d'Hausmann sur les anciens îlots.

3.2.2. La deuxième comparaison : entre l'époque coloniale et l'époque actuelle

Avec la même méthode utilisée dans la première comparaison, nous allons étudier l'évolution de la forme urbaine dans la période postcoloniale, et cela en utilisant la carte de l'époque coloniale (1942) et la carte de l'époque actuelle, qui date de l'année 2006, prise du P.O.S de la Vieille Ville, et que nous avons actualisé pendant les sorties sur terrain.

D'abord, nous allons élaborer les supports d'analyse de l'époque actuelle, c'est-à-dire : la carte du réseau viaire et la carte des îlots, ensuite ils seront superposés sur les cartes des deux systèmes de l'époque colonial, établies dans la comparaison précédente.

Dans cette deuxième phase d'analyse de transformations, nous allons aborder les deux systèmes (le parcellaire et le bâti) qui n'ont pas été pris en considération précédemment. Leur analyse ne sera pas une comparaison ou une superposition, elle ne sera non plus une analyse pour faire ressortir des typologies, mais ils vont être étudiés d'une manière à démontrer si leurs formes actuelles sont le résultat des transformations qu'ont connu le réseau viaire et les îlots, comme c'était le cas dans la ville de Paris et dans la médina de Tunis, où les transformations faites sur le système viaire ont changé la forme du parcellaire, par ailleurs les bâtiments qui occupent ces parcelles.

- **Analyse du réseau viaire : voiries et espaces publics**

L'analyse des transformations sur le réseau viaire dans cette période sera faite, par la superposition de la carte du réseau viaire de l'époque actuelle sur celle de

l'époque coloniale (1942). De la même manière que dans la première comparaison des trames viaires et des espaces publics (entre 1832 et 1942), nous allons identifier d'abord les composants du système viaire de la période coloniale (rues, ruelles et impasses), pour voir si ces derniers ont subi des transformations ou pas. Simultanément, les espaces publics vont être analysés après les avoir inventoriés pour voir s'ils ont subi des modifications ou pas.

Après avoir repérer les changements, un travail d'explication et d'interprétation sera fait, accompagné de carte et des schémas, pour mieux comprendre ce processus de transformation.

- **Analyse des îlots**

L'analyse des transformations sur les îlots sera une superposition de la carte contenant les îlots de la période actuelle sur la carte des îlots de 1942. Les îlots de l'époque coloniale seront répertoriés, toujours dans le but de déduire les changements que nous pouvons les repérer pendant le travail d'analyse. Plusieurs schémas explicatifs seront établis aussi pour bien positionner les transformations.

- **Analyse du parcellaire**

Comme il a été expliqué en amont, le système parcellaire sera analysé dans le but de déterminer si la forme des parcelles actuelles est originelle, ou bien elle est le résultat de certaines transformations. Ainsi, l'étude du parcellaire ne sera pas faite sur l'ensemble du tissu urbain médinois, mais nous ferons une lecture sur un échantillon de parcelles les plus représentatifs, prises de différents îlots.

- **Analyse du bâti**

Dans la même perspective que l'étude du parcellaire, l'analyse du cadre bâti sera effectuée pour vérifier si les bâtiments ont connu des transformations eux aussi ou pas.

L'analyse sera faite sur un échantillon de bâtiments, sur lesquels nous avons effectué des relevés de plans et de façades, ce qui va nous permettre de faire une lecture architecturale à la fois historique, sur chaque exemple. Les bâtisses choisies ont été prises dans le même échantillon de parcelles étudiées précédemment.

A la fin de cette deuxième superposition, nous établirons une synthèse, résumant les étapes d'analyse et les résultats obtenus, ainsi que leurs interprétations. Ces dernières seront accompagnées de quelques cartes qui synthétisent le processus de transformation durant cette période et des statistiques donnant des chiffres pour mieux saisir le degré de transformation, et pour déterminer s'il y a un lien entre les modifications faites sur les différents éléments de la forme urbaine.

3.2.3. La troisième comparaison : entre l'époque arabo-turque et l'époque actuelle

Cette dernière comparaison sera faite entre la période actuelle (postindépendance) et la période arabo-turque, en suivant la même démarche élaborée dans les deux analyses comparatives précédentes. L'étude sera sous forme de synthèse, avec les comparaisons des cartes du réseau viaire et des îlots, et le croisement des résultats obtenus lors des deux autres comparaisons. Le parcellaire et le bâti feront partie de cette synthèse, d'une manière à voir leur évolution dans le temps.

- **Analyse du réseau viaire (maillage) : voiries et espaces publics**

Cela en superposant la carte du réseau viaire de l'époque actuelle sur celle de l'époque arabo-turque, dont l'objectif est de vérifier si les éléments analysés dans la période coloniale et actuelle, gardent toujours leurs formes d'origine, ou bien, ils ont connu des modifications changeant complètement leurs formes.

De la même manière, l'analyse sera faite pour les espaces publics, en comparant leurs états dans les deux périodes, afin de vérifier leur évolution formelle.

- **Analyse des îlots**

Avec la superposition des deux cartes des îlots, de l'époque arabo-turque et l'époque actuelle, nous allons déterminer les transformations qu'ont connu les îlots et ceux qui ont gardé leurs formes initiales.

Le but visé à travers cette dernière superposition, est de faire ressortir les caractères originaux, que le tissu médinois a pu sauvegarder après les différents modes de transformation. En même temps, essayer de faire le lien entre les modifications faites sur chaque élément de la forme urbaine. Cette synthèse sera complétée par des cartes, des schémas, des tableaux et des statistiques pour expliquer ce processus de transformation dès l'état d'origine jusqu'à l'état actuel.

Conclusion

L'étude des différentes approches en morphologie urbaine, nous a conduits à choisir la méthode la plus appropriée, et qui nous permettra à atteindre les objectifs visés à travers ce travail de recherche.

La méthode d'analyse morphologique adoptée se propose à décomposer les sédimentations et les modifications successives des villes en fonction des sociétés, pour mieux comprendre leurs formes actuelles. Elle permet aussi de repérer les transformations dans les composants d'un tissu urbain : réseau viaire, îlots, parcellaire et bâti, à travers une analyse comparative des cartes et des plans de périodes différentes, qui sera complétée par des photographies anciennes et récentes, des archives, des visites sur terrain et des relevés architecturaux.

Cette méthode sera appliquée sur notre terrain d'étude, qui est la médina d'Annaba, d'abord pour comprendre le processus de formation de son tissu, ensuite pour déterminer les transformations qu'a connu chaque composant du tissu, et essayer de relier ces transformations les unes aux autres, dans le but de faire ressortir les causes principales de ces changements. Aussi, pour vérifier si ces mutations ont altéré le caractère originel de la forme urbaine ou pas.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

La première partie de ce travail de recherche nous a permis de bien saisir le concept du patrimoine, de connaître ses définitions, son évolution, et les domaines dans lesquels il intervient. La notion de patrimoine connaît actuellement une expansion considérable, elle englobe ainsi, au-delà des monuments, des villes historiques ainsi que leur environnement naturel et anthropique. Le patrimoine vise donc la préservation et la sauvegarde des éléments qui représentent un témoignage des cultures et des savoir-faire et qui caractérisent la ville historique et définissent son identité, non seulement les monuments ou bâtiments exceptionnels, ou bien les valeurs culturelles et les traditions locales et nationales, mais aussi les différents éléments à caractère morphologique et typologique tels que : les tracés et l'agencement des différents espaces publics, la typologie d'habitat jusqu'aux expressions de l'architecture « vernaculaire », ...etc.

Les médinas maghrébines, particulièrement celles algériennes, sont des villes historiques qui recèlent un héritage extrêmement riche et diversifié, et qui présentent un modèle urbain spécifique dans son organisation, sa composition spatiale, essentiellement dans sa forme urbaine. L'étude de cette dernière nous a permis de connaître les éléments qui la composent, et de comprendre les logiques qui les organisent et qui les relient. Nous avons retenu de ça que chaque composant est dépendant de l'autre dans la définition et dans la forme: îlot/voirie, parcellaire/voirie, parcellaire/îlot, bâti/parcellaire.

Cette relation de dépendance provoque parfois le changement de toute la forme d'un tissu, dans le cas d'une transformation sur l'un des composants. C'est ce qui se passe dans les médinas, où plusieurs formes ont été modifiées à cause des changements des tracés, démolition des îlots et l'effondrement des bâtiments. L'étude faite sur la médina de Tunis, nous a montré comment l'ASM a su construire une méthode d'analyse et d'intervention, justement, pour protéger les composants de la forme urbaine des transformations et de la disparition, aussi dans le but de mettre en valeur tout le tissu médinois.

L'étude des différents concepts (patrimoine, médina et forme urbaine) et l'exemple de la médina de Tunis, ainsi que l'étude des différentes approches morphologique, nous a permis à la fin de formuler et d'élaborer une méthode d'analyse pour l'étude de la forme urbaine de la médina d'Annaba. Cette méthode, qui fait référence à la morphologie historique, va nous permettre de comprendre la formation du tissu médinois et d'expliquer les

transformations qu'ont connu les composants de la forme urbaine, et de déterminer à la fin si ces éléments ont su préserver leurs caractère d'origine, et est-ce qu'ils font vraiment l'objet d'une mise en valeur patrimoniale.

DEUXIEME PARTIE

**APPLICATION DE L'ANALYSE
MORPHOLOGIQUE SUR LE TERRAIN
D'ETUDE : « LA MEDINA D'ANNABA »**

CHAPITRE IV

Processus de formation de la médina

« Bûna El-Haditha »

Introduction

Dans ce chapitre, nous tentons d'établir une chronologie du processus de formation du tissu urbain de la médina d'Annaba, en passant par les périodes qui ont marqué son histoire.

Il s'agit ici, en premier lieu, d'un profond travail de recherche pour collecter le maximum d'iconographies, d'écrits de chercheurs et de géographes voyageurs et aussi, en faisant quelques entretiens directes avec les anciens habitants de la médina. En deuxième lieu, nous classons les différents événements historiques selon un ordre logique et chronologique qui nous mène à décrire l'histoire de l'évolution du tissu traditionnel jusqu'à l'année 1832 qui marque la fin de l'époque arabo-turque et le début de l'époque coloniale. A la fin, une analyse sera faite sur le tissu urbain résultant.

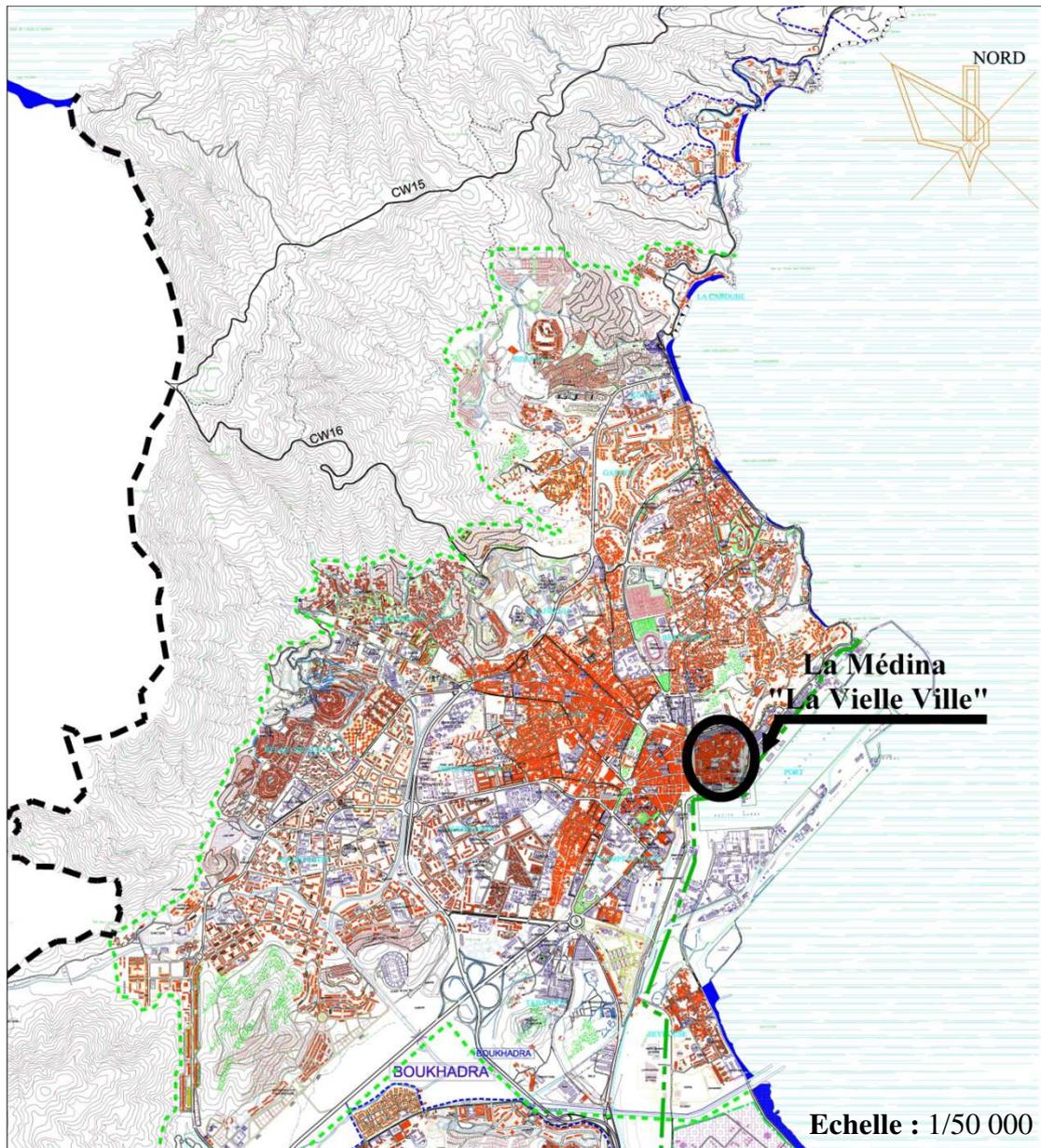
1. Présentation de la médina d'Annaba

Annaba, la quatrième ville d'Algérie, est ouverte sur le littoral méditerranéen sur 80 Km, elle s'étend sur un terrain plat en embrassant à peu près une surface de 1412 Km². De ce fait, elle profite d'une situation géostratégique qui lui offre la possibilité d'ouverture sur l'espace international, et lui confère une position de carrefour dans les échanges internationaux.

Sa vieille ville, anciennement était pôle de vie très dynamique et important. Elle est connue aujourd'hui sous l'appellation commune de "place d'armes". Cette médina se situe au cœur de la ville en s'étalant sur une superficie de 16 hectares, occupée par 12405 habitants en 2001⁵⁶. Géographiquement, la place d'armes est implantée sur un talus surplombant la mer, ce qui lui offre un caractère défensif. Sa pente qui diminue progressivement vers l'Ouest lui assure une ouverture vers la ville. Son accessibilité se fait essentiellement par la partie basse, d'où partent six axes en directions des autres quartiers du centre ville. La partie haute, bénéficie d'un seul accès, matérialisé par un pont métallique situé au Nord.

⁵⁶. AUA Hafiane Abderrahim, P.O.S vieille ville « Phase I », Annaba 2006, p 5.

Carte n° 18: Situation de la médina par rapport à la ville d'Annaba



Source : P.D.A.U intercommunal d'Annaba, 2004

Ce tissu urbain présente une organisation spatiale organique, avec un cadre bâti historique, résultat de la superposition de deux tissus, arabo-musulman et colonial.

La médina est délimitée au Nord par le quartier Beau Séjour et la cité des Caroubiers, à l'Est par le quartier de l'avant port et le port, au Sud par la petite Darse du port et à l'Ouest par le Cours de la Révolution qui fut la première partie édifée de la nouvelle ville européenne pendant la colonisation.

Carte n° 19: Situation de la médina d'Annaba par rapport à son environnement immédiat (limites)

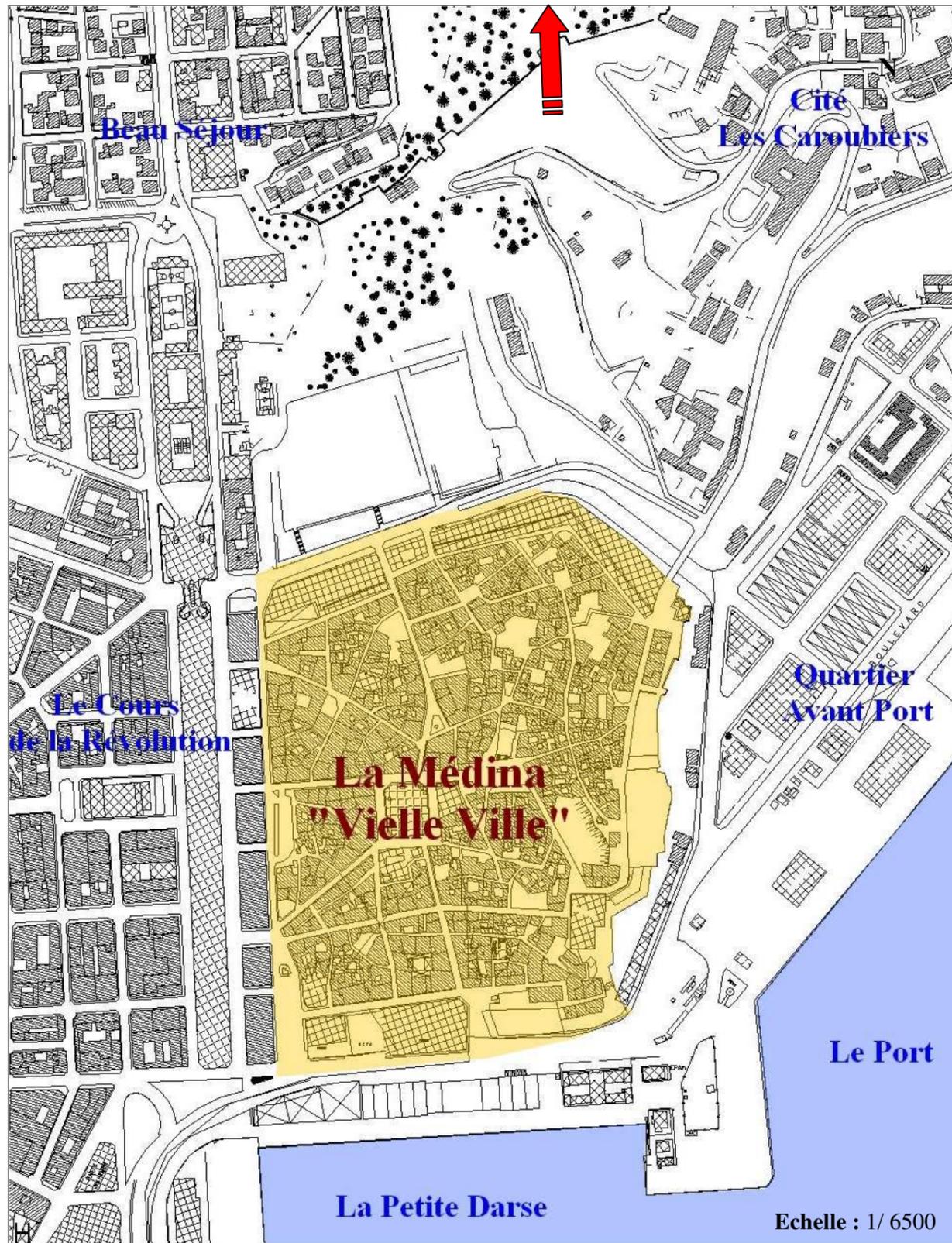


Photo n° 29: Cité du caroubier

Quartier Beau Séjour



Source: Auteur, 2009

Cours de la Révolution



Source: Auteur, 2009

Petite darse du port



Source: Auteur, 2009

Photo n° 30: Quartier de l'Avant Port

Photo n° 31: Le Port d'Annaba

2. « Bûna El-Haditha »: de sa naissance au sommet de son développement urbain

2.1. L'avènement de l'islam et la fondation de « Bûna El-Haditha »

L'islam y apparaît au tournant des VIIème et VIIIème siècles. Bûna fait partie souvent à des Etats arabo-musulmans qui se sont érigés dans l'Est Maghrébin entre les VIIIème et XVIème siècles, tels que : l'Etat Fatimide (Xème s.), et ensuite L'Etat Ziride (fin du Xème s. et XIème s.) L'Etat Hammadite (XIème et XIIème s.), l'Empire Al-Muwahidin (XIIème s.) et l'Etat Hafside (XIIIème au XVIème s.)⁵⁷.

A l'époque Fatimide, Hippone, la cité romaine, paraît encore habitée jusqu'au Xème siècle. De ses vestiges, dont, vraisemblablement, le manque d'entretien eut tôt fait de consommer sa chute. En 373 de l'hégire – 983 E.C, avec l'arrivée des Zirides, les derniers occupants de la citée antique, commencèrent à édifier, 3 Km au Nord, à l'abri d'un promontoire ouvert sur la mer Méditerranée, une nouvelle petite ville baptisée "**Bûna El Haditha**" (**Bouna la neuve**) qui a pris un nouveau surnom de "**Médirat Zaoui**", en hommage à son fondateur d'origine andalouse, le souverain "Mohamed Zaoui" de la dynastie des Zirides, rois des Sanhadja. L'édification de cette nouvelle cité était un signe d'ampleur pour le souverain, d'autre part pour faciliter l'implantation de la population andalouse.

2.2. Le choix du site pour édifier la nouvelle cité andalouse

2.2.1. Le besoin de la défense et de la sécurité

Derdour H'sen*, évoque dans son livre (Annaba 25 siècle de vie quotidienne et de luttes), un paragraphe qui parle de cette époque « Décida-t-il l'édification d'un nouveau quartier extra-muros d'autant plus que la vieille ville numide était non seulement surhabitée, mais aussi sujette à des inondations provoquées par le débordement des eaux de la Seybouse et par l'ensablement de l'embouchure de la Bejjima. Autre objectif à atteindre, ce nouveau quartier devra être construit à même une colline autant pour répondre à toute tentative de

⁵⁷. Dahmani Said, *De Hippone-Bûna à Annaba: Histoire de la fondation d'une métropole*, imprimerie Dar El-Houda – Ain M'Lila, 2002, p 15.

*. Derdour H'sen, historien et écrivain Algérien, né à Annaba le 21 Janvier 1911, il a contribué à la création d'une société de musique et d'art dramatique « El Mizhar El Bouni ». Auteur de nombreuses pièces de théâtre, dont il a occupé en 1964 le poste de directeur du théâtre régional d'Annaba.

débarquement ennemie que pour suppléer le manque de sécurité en cas de siège contre l'ex-Hippone »⁵⁸.

Ce passage vient soutenir notre hypothèse sur le choix de la colline de « Akbet El-Aneb » pour implanter la nouvelle cité. Cet endroit répondait parfaitement aux besoins recherchés à cette époque, d'une part, pour lutter contre les débarquements ennemis venant de la mer, d'autre part le souci du débordement de l'oued Seybouse, situé tout près de la cité antique, et qui présentait une vraie menace pour la ville.

2.2.2. La recherche des sources d'eau

« *A partir de l'eau, Nous avons constitué toute chose vivante* » (Sourate des Prophètes, v. 30).

Les géographes voyageurs ont ouvert la porte à la découverte des nouveaux milieux urbains et d'établir des relations émotionnelles avec eux. En feuilletant les pages littéraires Ibn Hawqal, l'eau avait depuis le temps une place importante dans la culture arabo-musulmane, elle a été aussi la source de la vie, et de regroupement des individus. Il a écrit à ce propos « Les fruits et l'agrément de la vie sont liés aux eaux et aux eaux seules, qui viennent dévaler jusqu'ici depuis une haute montagne »⁵⁹.

Le même intérêt par El Muqaddasi, pour la région de Sabur au Fars : « On y voit courir les rivières, des fruits qui poussent tout seuls, des villages à perte de vue, et l'on marche des parasanges entières, à l'ombre des arbres »⁶⁰. Les voyages de ces deux écrivains (Ibn Hawqal et El Muqaddasi) leurs menaient à Bûna vers la fin du Xème siècle, dont ils décrivaient son rempart et aussi ses sources d'eau⁶¹.

Suivis par Al-Bakri (mort vers 1091) qui confirme à son tour par ses écrits, que les sociétés s'installent souvent autour d'une source d'eau en construisant un petit ensemble urbain. En ce qui concerne la ville de Bûna, et en feuilletant le livre de H'sen Derdour nous avons trouvé le passage suivant de Al-Bakri: «Il existe à Bûna al Hadîtha un puits sur le bord de

⁵⁸. Derdour H'sen, *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttés, Tome I*, imprimerie A.Guerf –Batna, p 181.

⁵⁹. Janniere Hélène, « Genèse et circulation de la notion entre urbanisme, géographie et paysagisme : De l'art urbain à l'environnement : le paysage urbain dans les écrits d'urbanisme en France, 1911-1980 », *Strates : revue européenne de géographie*, n° 13, 2008.

⁶⁰. Otthoffer-Latiri Lamia, « Les représentations paysagères dans la géographie arabe classique des VIII-XI siècles ». 2005.

⁶¹. Derdour H'sen, *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttés, Tome I*, imprimerie A.Guerf –Batna, P 43.

la mer, appelé "puits d'An-Nathra", d'où boivent la plupart des habitants. A l'ouest de la ville, l'eau coule en abondance, irriguant les jardins; c'est un agréable lieu de plaisance»⁶²
 D'après le texte, le puits se trouvait sur la partie Est de la colline, c'est-à-dire la partie la plus haute. Dans ce cas il nous reste de préciser exactement l'endroit de cette source d'eau, qui était le noyau à partir duquel s'est développée toute une cité.

Toujours sur le livre de H'sen Derdour, un autre passage attire notre attention : « Les premières maisons furent construites le long de l'actuelle rue d'Alger et de ses deux impasses autour d'une source dite Bir En-Nethra » près de l'emplacement de "Hammam El Gaid". Cette ébauche du quartier eut de suite ses premières boutiques et son premier bain maure, celui que nous venons de citer. D'une architecture très soignée et des plus curieuses, cet établissement fut édifié par la princesse Djerada, dont il porta le nom pendant plusieurs siècles »⁶³.

Pour affirmer notre hypothèse, nous avons effectué des entretiens sur place avec les vieux habitants de cette rue, qui nous ont confirmé les informations en racontant l'histoire de ce lieu, qui regroupait le Hammam de « El-Djerada » et une mosquée avec la même appellation, et des maisons juste autour.

Photo n° 32: Hammam El-Gaid
 « Hammam El-Djarada »



Source: Auteur, 2012

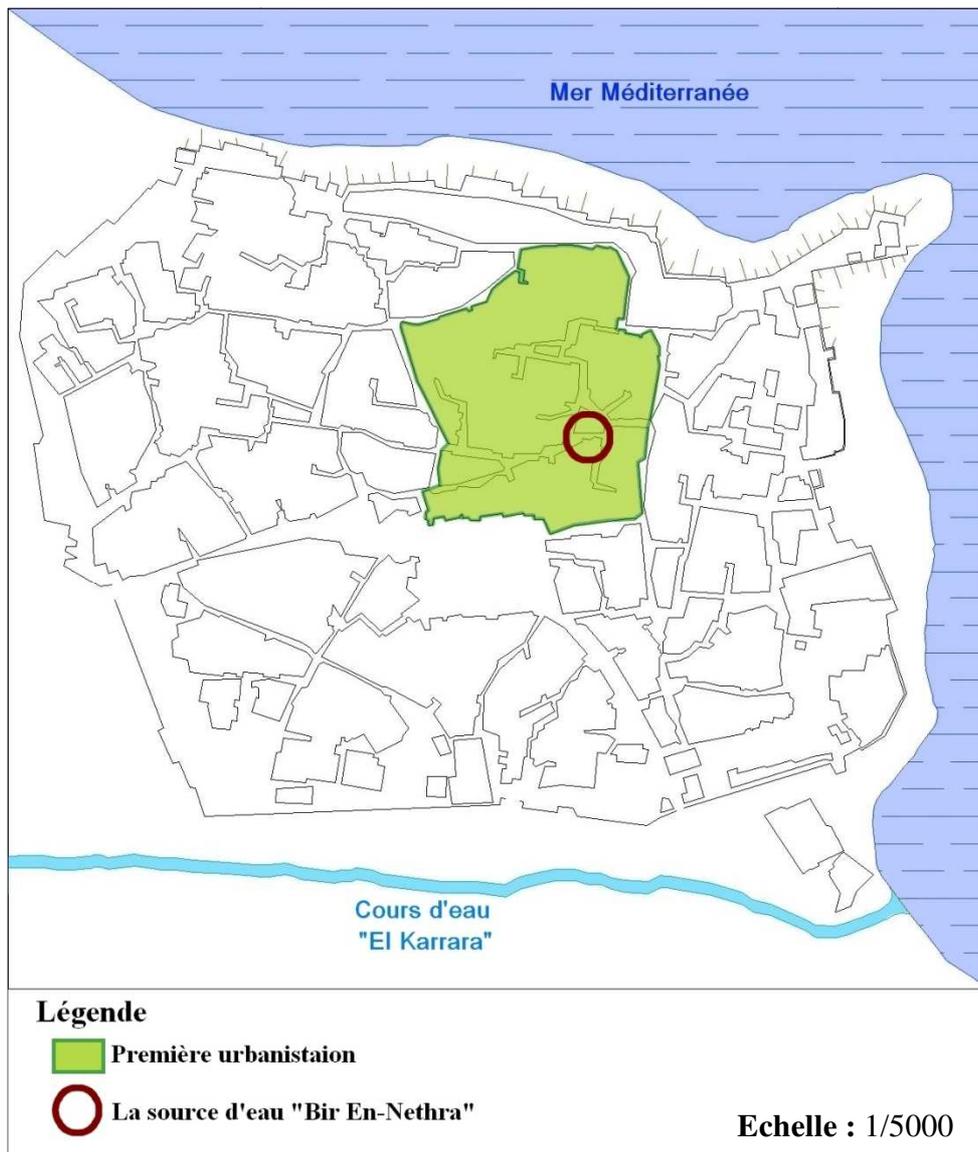
Photo n° 33: La rue d'Alger



Source: Auteur, 2012

⁶² . Derdour H'sen, *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Tome I*, imprimerie A.Guerf –Batna, p 43.

⁶³ . Op. cité, p 182.

Carte n° 20: Première étape de la formation de la médina d'Annaba

Source : Auteur

3. L'évolution du noyau et formation du tissu urbain de la médina

3.1. La première extension

Le besoin religieux et scientifique a donné naissance à la mosquée Abou Marouane El Bouni. Cette dernière était une grande université de l'époque, non seulement théologique où s'exprimait par d'incessantes recherches dans les domaines scientifiques les plus divers, mais aussi le temple où le rite Malki trouvait son appui.

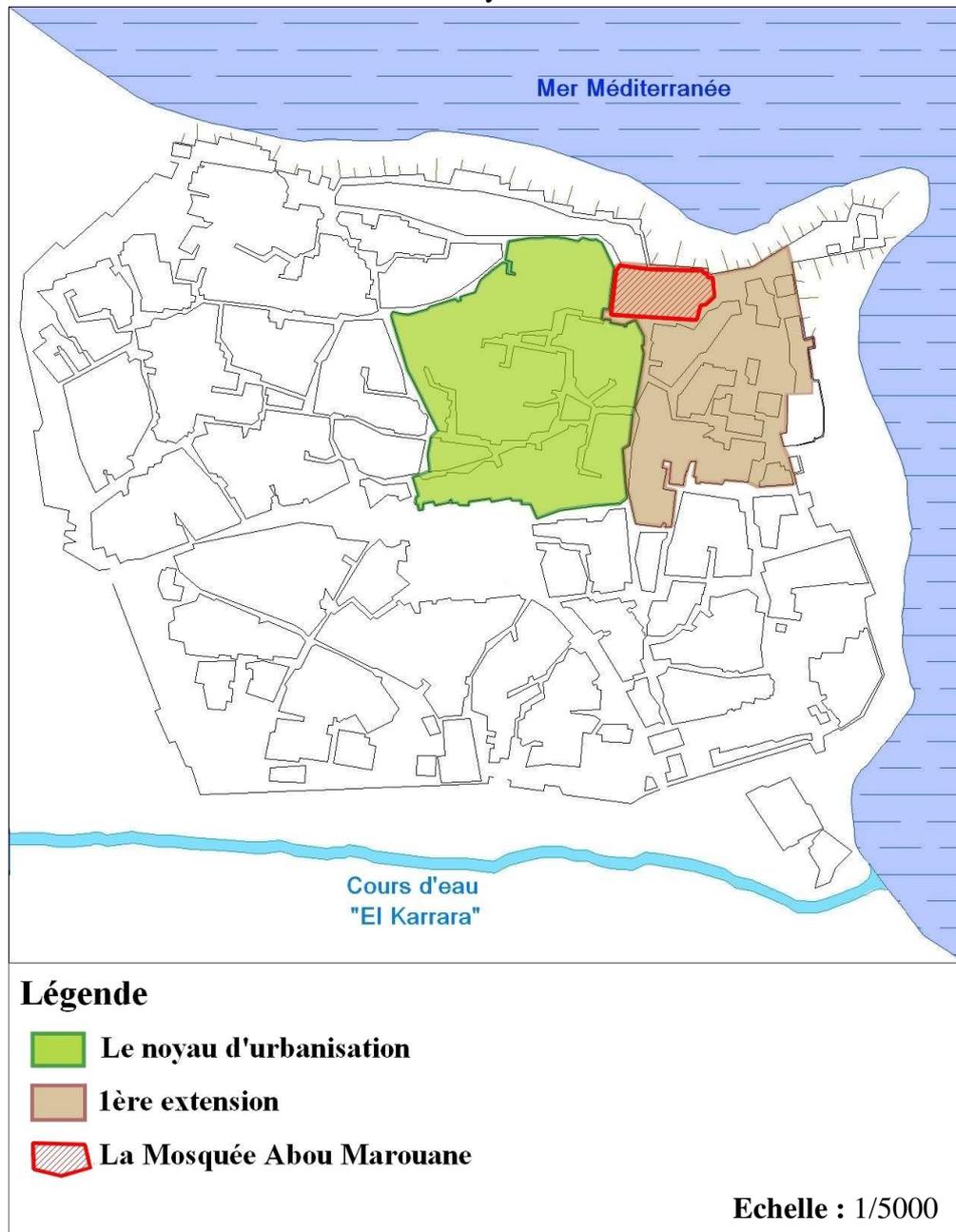
Photo n° 34: Ancienne photo de la Mosquée Abou Marouane El-Bouni



Source: Saïd Dahmani

L'édification de la mosquée ne fut entièrement achevée qu'en 425 de l'Hégire – 1033 E.C. Cette date clé nous a aidés à déterminer la première extension, faites quelques années plus tard après l'édification du premier noyau. Le tissu s'est développé principalement au Sud du noyau.

Carte n° 21: Première extension du noyau du tissu urbain de la médina



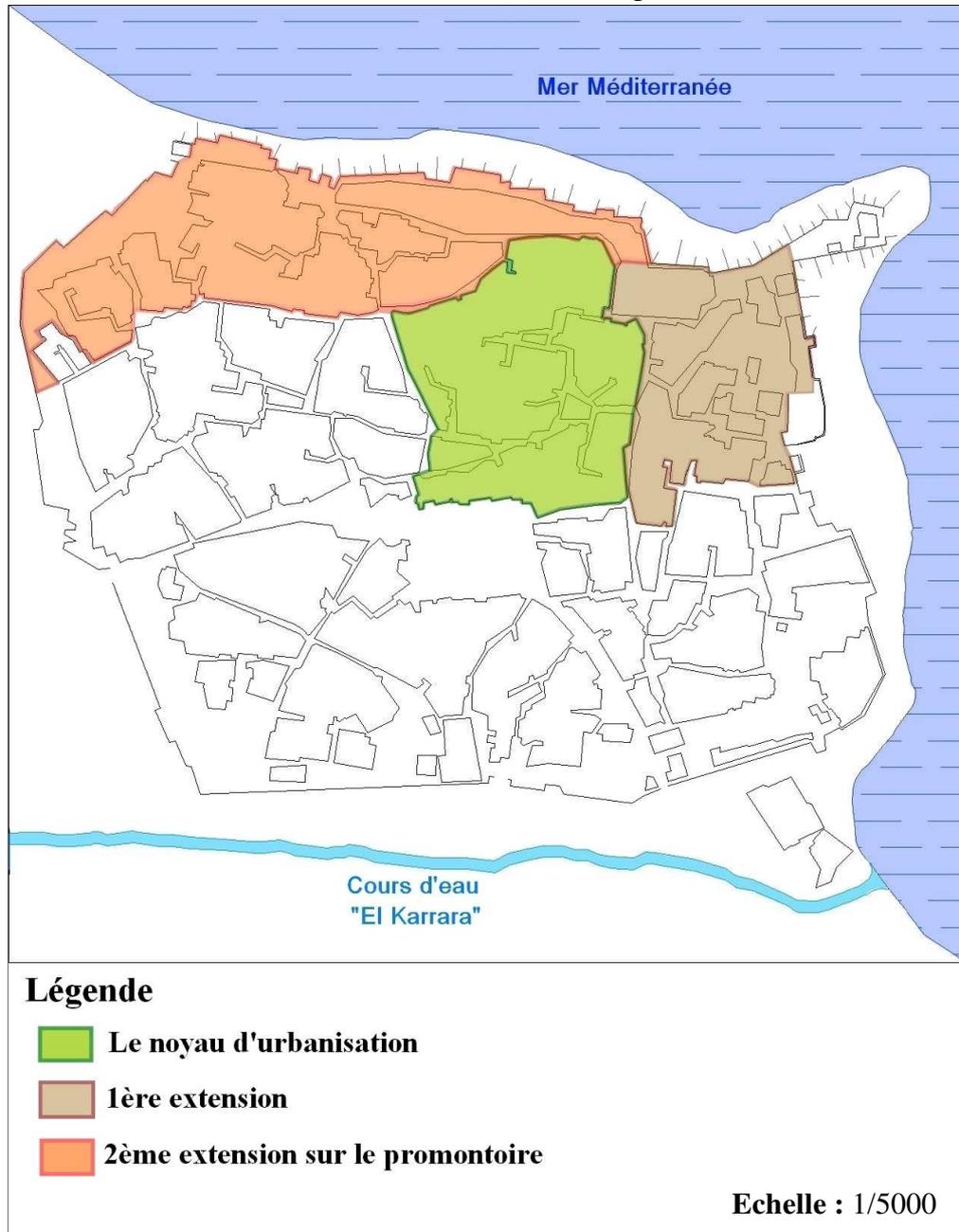
Source: Auteur

3.2. La deuxième extension : l'urbanisation sur le promontoire

Quelques années après la première extension, la cité s'est développée de nouveau, mais cette fois ci, dans une autre direction, sur le promontoire, situé juste au Nord du noyau. Cette évolution est venu après l'accroissement de la population qui venait de l'Andalousie

(commerçants, artisans, marins,...etc) et qui trouvaient à Bûna un vrai lieu de vie et d'échanges.

Carte n° 22: 2^{ème} extension et l'urbanisation sur le promontoire



Source: Auteur

Cette hypothèse d'évolution sur le promontoire est venue après une longue réflexion, du fait que l'urbanisation pouvait prendre cet axe au Nord, ou bien sur la plaine, c'est-à-dire à l'ouest du noyau. Mais la logique au départ était d'assurer la sécurité à l'ensemble de la cité, donc le promontoire avec ces hauteurs dominant la mer remplissait parfaitement ce besoin. En plus, et dans cette phase d'évolution, il était déconseillé de construire sur la

plaine vu sa proximité à un cours d'eau « El Karrara », qui pouvait être une source de gêne pour la cité, surtout pendant les saisons de pluie, et qui peut emmener à la même situation des inondations rencontrée à la cité romaine.

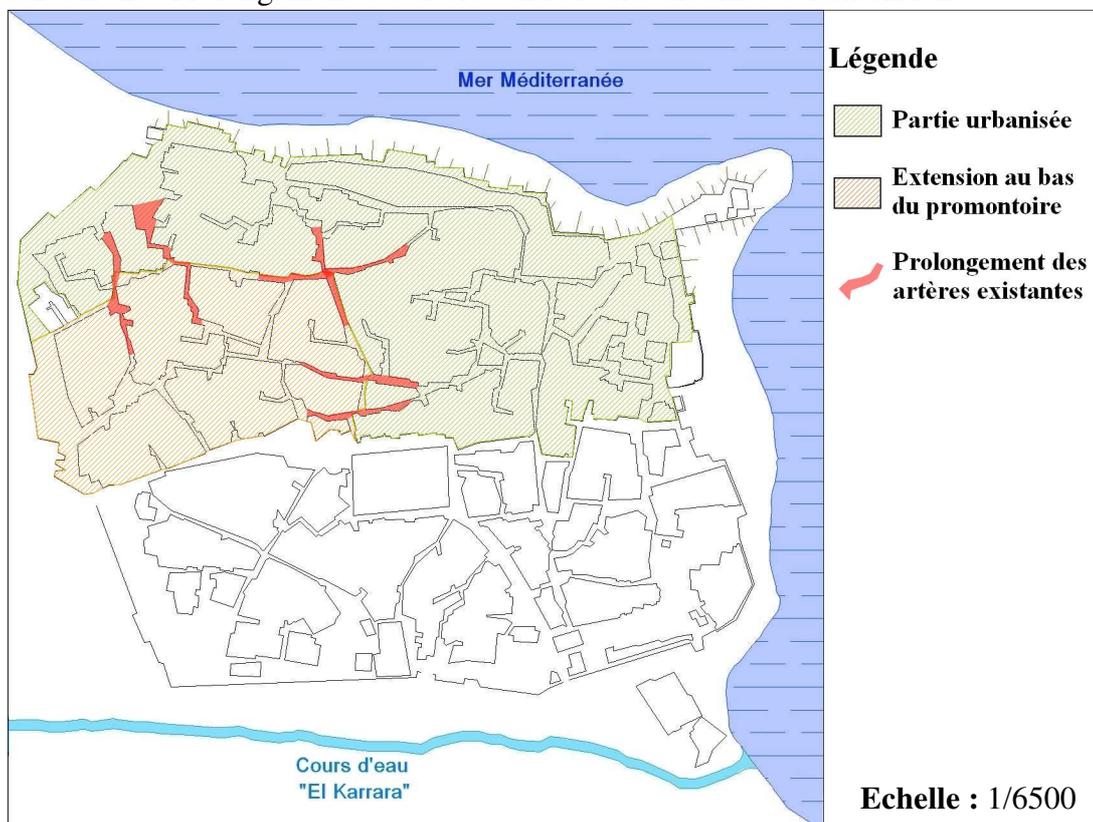
Pendant les visites sur terrain, nous avons remarqué aussi que les maisons sur cette partie se dotent, presque toutes, de puits ou de citernes d'eau sous terraine, une chose qui a incité les bâtisseurs de choisir cette partie vu la disponibilité de l'eau potable.

Sur le livre de H'sen Derdour, nous avons trouvé un autre passage intéressant, ce texte vient soutenir notre hypothèse et il nous a donnée une idée claire sur les autres phases de l'évolution urbaine. Ce paragraphe est mis dans la partie «urbanisation de la plate forme».

3.3. L'évolution au bas du promontoire

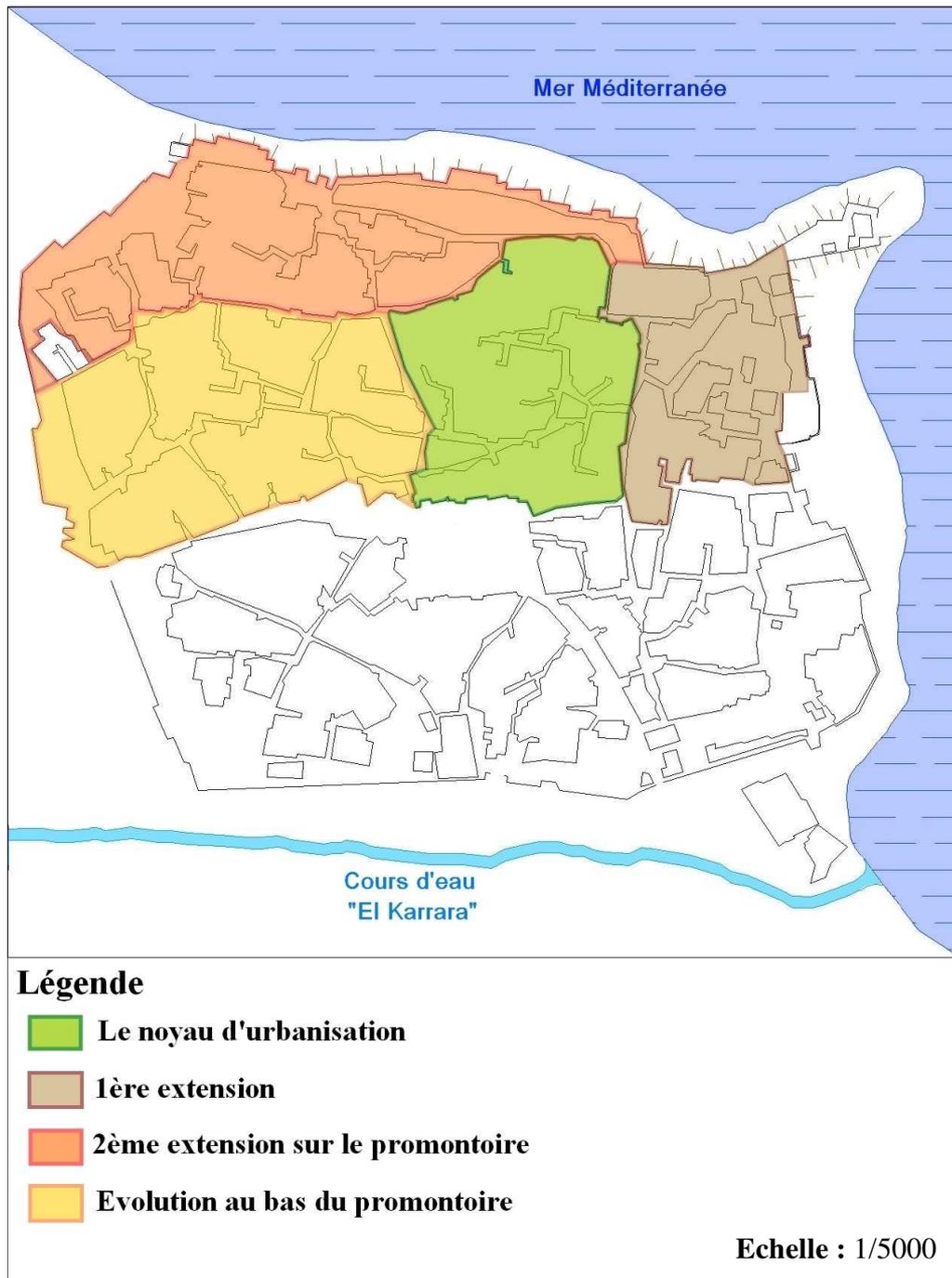
Une fois le promontoire urbanisé, plusieurs artères sous forme de rues et de ruelles ont été prolongées, d'une manière à assurer la liaison entre les parties anciennes de la cité et entre les nouvelles extensions. Sur la carte ci-dessous, nous pouvons repérer ce prolongement, entre la partie urbanisée (le noyau, la première extension et le promontoire) et la partie juste en dessous du promontoire, ce qui nous a permis de penser que la partie aux pieds du promontoire était la partie suivante dans le processus d'évolution et d'urbanisation.

Carte n° 23: Prolongement des artères entre le site urbanisé et l'extension



Source: Auteur

Carte n° 24: Evolution du tissu urbain au bas du promontoire



Source : Auteur

3.4. L'urbanisation de la plate forme Ouest

La partie basse de la colline n'était pas l'endroit le plus favorable à la construction, vu sa proximité à la mer et au cours d'eau mentionné précédemment, en plus cette plaine était un espace d'échanges, qui permettait avec ça pente faible, d'organiser les Souks hebdomadaires ou occasionnels. Une chose qui était impossible sur la partie haute avec sa topographie en pente.

L'accroissement de la population, et le besoin de l'héberger, a orienté l'évolution urbaine vers la partie Nord-Ouest et Sud-Ouest de la colline. Le passage trouvé sur le livre de H'sen derdour, mentionné auparavant dit : « très rapidement, la population s'étant accrue, il fallait de suite étendre de nouvelles artères et anticiper sur le promontoire qui domine la mer. La ville se serait développée au bas de la colline, côté nord-ouest d'une plate forme dénommée Batahet Sidi Cheraïet après que des maisons à simple rez-de-chaussée, blanchies à la chaux d'un pittoresque tout andalou, fussent construites à différents niveaux vers ce promontoire. Elles étaient desservies par des ruelles bordées de derb, parfois encastrées sous la pénombre des sabaths. Rues et ruelles eurent la même convergence une sorte d'éventail dont les lames aboutissaient à un même point : l'antique Ribath Fusala (plus tard la mosquée d'Abou Marouane El Bouni) »⁶⁴.

Ce texte donne une vision claire et globale sur deux phase importante qu'a connu Bouna, la première celle de l'urbanisation du promontoire, et la deuxième est celle de l'occupation de la zone basse appelée autre fois « Batahet Sidi Cheraïet », et le mot « Batha » veut dire plaine. Donc ce texte nous a aidés à certifier nos hypothèses de l'extension urbaine sur le promontoire et sur la plaine.

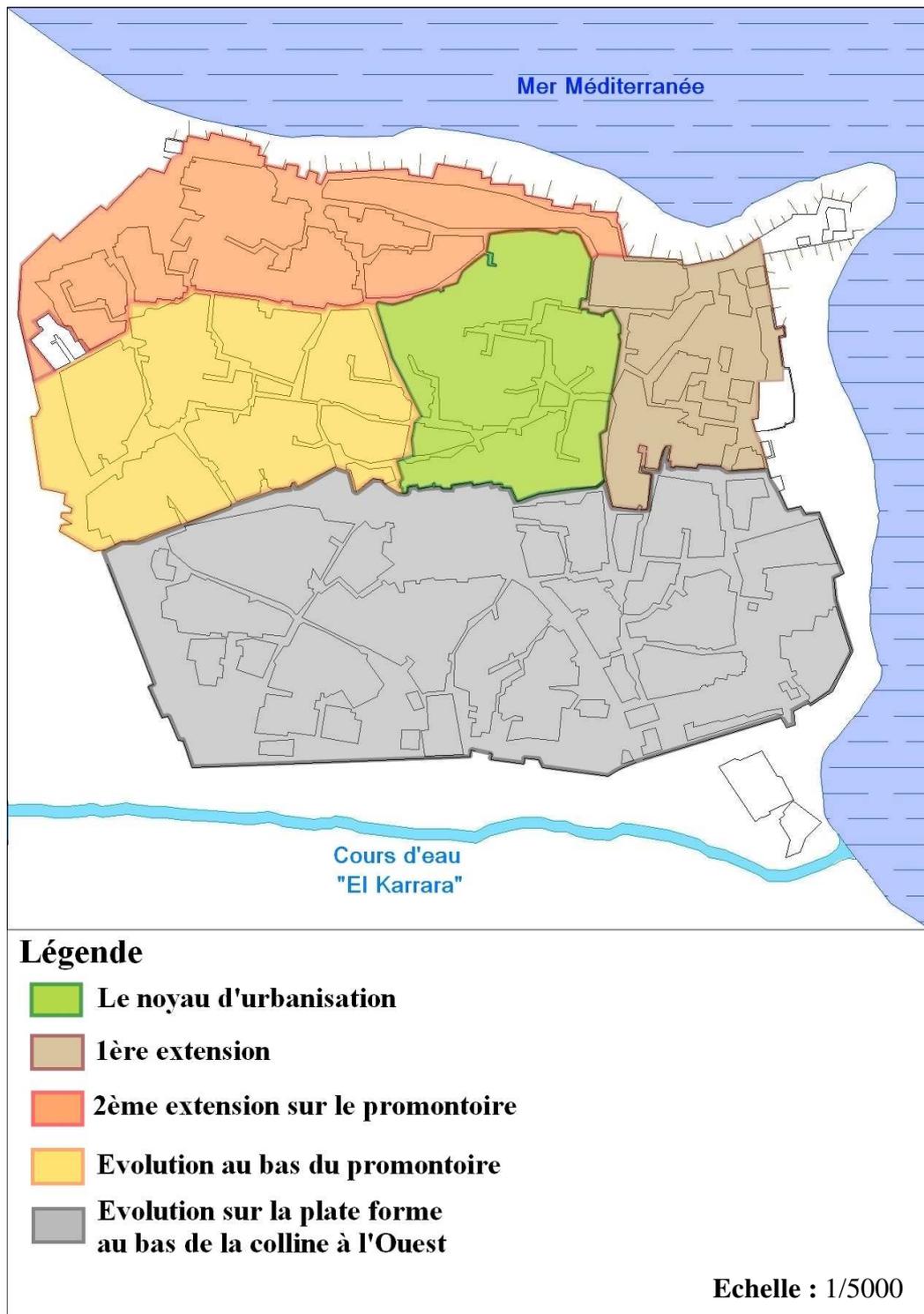
L'expédition Italienne à Bouna a donné naissance à des nouvelles urbanisations. Car en 426 H. – 1034 E.C. une puissante armada vint brusquement faire irruption dans « Madinet-Seybouse »* (la Cité Romaine). Après quelques jours de résistance, la cité est tombée sous les mains de ces pirates qui ont détruit presque la totalité de la cité en pillant tout ses trésors.

Quelques années plus tard, et après cette situation tragique, des pluies d'une rare violence ont provoqué le débordement de l'Oued, qui a entraîné de graves inondations au sein de Madinet-Seybouse. Cette situation tragique a poussé les habitants de quitter définitivement les lieux, et d'aller chercher des assiettes vides sur le promontoire de la cité arabo-musulmane, pour construire de nouvelles maisons. Aujourd'hui, dans certaines maisons de la médina situées sur le promontoire, nous trouvons quelques chapiteaux et colonnes dans les cours intérieurs, qui ont été emportés de la cité romaine et réutiliser dans la construction de ces nouvelles maisons.

⁶⁴ . Derdour H'sen, *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Tome I*, imprimerie A.Guerf –Batna, p 183.

*. Madinet-Seybouse : une appellation donnée à la cite romaine ex-Hippone, par les arabes de l'époque, vu sa proximité à Oued Seybouse, et pour la faire distinguer de la cité arabo-musulmane « Bûna El-Haditha ».

Carte n° 25: Evolution urbaine de la médina sur la plate forme Ouest



Source : Auteur

3.5. Fortification du système défensif et la construction des remparts

Après l'expédition italienne à Madinet-Seybouse, et la peur des attaques des Banou Hilel qui étaient en conflits avec les dynasties de l'Afrique du Nord, le souverain Hammadite

mit à la disposition de l'émir de Bûna les architectes et les fonds nécessaires pour édifier une immense enceinte muraille, afin de protéger la cité de toute tentative de débarquement ennemie. 450 H. - 1058 E.C. fut l'année des premiers travaux sur les remparts.

Les travaux sur cette grande muraille demandaient beaucoup de temps et d'argent. Alors le nouveau souverain Hammadite En-Nacer Ben Alennas qui a régnait entre (1062-1089) E.C. a accéléré les travaux, et en moins de quelques saisons ; la ville était fortifiée par des remparts longs de près de 1800 mètres, épais d'un mètre, hauts en certains points de sept à huit mètres que surveillent des tours, donjons, embrassures et archères⁶⁵. La partie de la muraille qui se trouvait tout au long du cours d'eau « El Karrara » était soulevé de dix mètres de haut, pour assurer d'un part la sécurité de la ville des attaques terrestres venant du coté Ouest, d'autre part, pour se protéger des eaux en cas d'inondations.

Photo n° 35: Le cours d'eau « El-Karrara » et les remparts Ouest

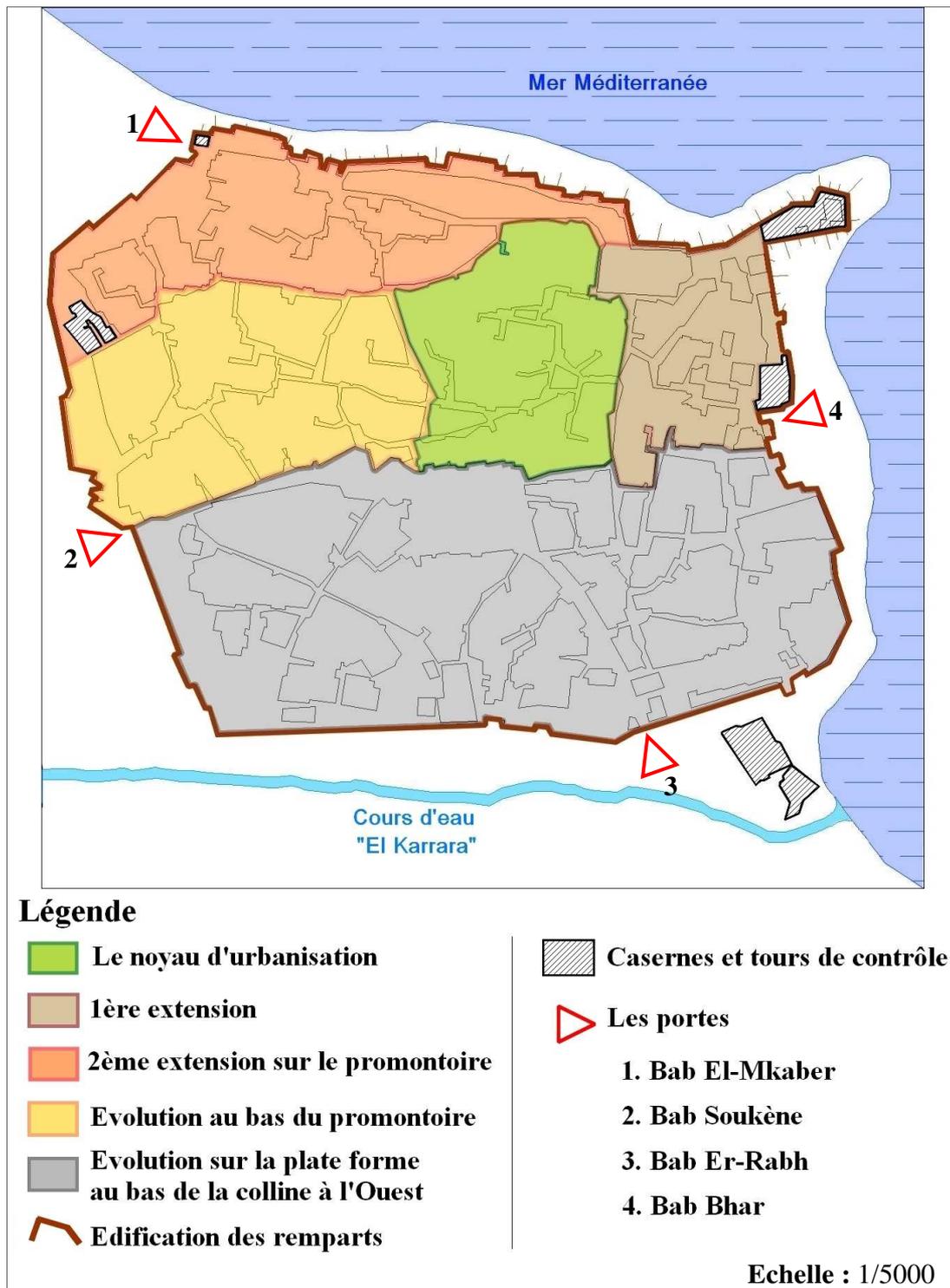


Source: Arnaud Louis « *Bône : son histoire, ses histoires* »

Certaines parties des remparts existent toujours. La plus importante c'est la muraille situé entre la mosquée Abou Marouane et le pont de la tranchée et qui longe tout le promontoire. Un autre fragment de muraille est visible aussi, près de l'ancienne porte Bab Bhar, face à l'immeuble de la douane d'Annaba.

⁶⁵. Dourdour H'sen, *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Tome I*, imprimerie A.Guerf –Batna, p 213.

Carte n° 26: Fortification de la médina : édification des remparts et des casernes



Source : Auteur

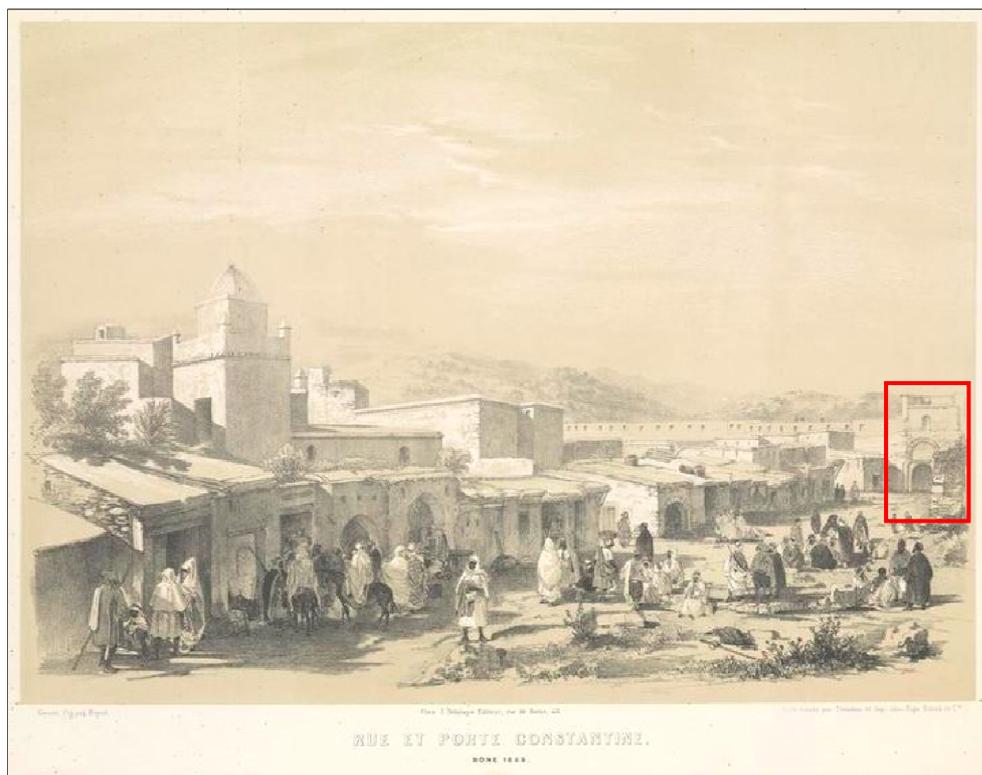
Sur ces remparts et pour accéder à la cite, quatre imposantes portes ont été dressées⁶⁶ :

- Le première : Bab-El-Mkaber, face au cimetière des intellectuels et des chaouhada victimes du débarquement des Pisans (emplacement actuel du pont de la tranchée) ;

⁶⁶. Derdour H'sen, *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Tome I*, imprimerie A.Guerf –Batna, p 214.

- La deuxième : Bab-Soukène (porte des habitants) à l'angle des rues El Fida et Victor Hugo ;
- La troisième : Bab Er-Rabh, ou encore Bab Kasantina (à l'angle des rues Zéribi Abdelaziz et du C.N.R.A). Elle était surmontée d'un bastion auquel on accédait par un escalier parallèle à chaque extrémité de la porte ;
- La quatrième : et la plus importante de toutes, Bab Bhar (face à la petite darse, à la limite de l'artère qui dessert le port), dont la teinture bleu azur de la partie supérieure devait résister à plusieurs siècles d'intempéries.

Photo n° 36: Rue de Constantine et la porte Bab Er-Rabh



Source: Arnaud Louis « *Bône : son histoire, ses histoires* »

Pendant l'époque turque, les remparts de la médina ont connu un renforcement par le rajout de quelques casernes et tours de surveillance, comme « Kalaat El Belarej »⁶⁷ tout près de la mosquée Abou Marouane et aussi deux autres casernes, la première au Sud-Ouest de la ville ou la cavalerie était hébergée, et la deuxième « Thouknet- Soukene »⁶⁸ au Nord.

⁶⁷ . Derdour H'sen, *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Tome I*, imprimerie A.Guerf –Batna, p 64.

⁶⁸ . Op. cité, p 64

3.6. La naissance du port et les travaux d'embellissement sur la médina

Les travaux les plus marquants, fait sur le tissu de la médina pendant l'époque turque, étaient : la création du port et les opérations d'amélioration urbaine, dans le but de donner à la médina une image qui reflète la notoriété de l'empire Ottoman.

Au début, et sous la direction des Beys de Constantine, la ville a bénéficié d'un nouveau port, bien aménagé, une chose qui a permis à la médina de s'ouvrir sur la mer et développer les échanges économiques. D'après Derdour H'sen le port est né en XVI siècle « de par l'édification de cet ouvrage qui forme actuellement l'angle nord-est de la petite darse le port de Bouna était né. [...] achevé en 1575 »⁶⁹. Cette période a été marquée par l'évolution de l'activité commerciale, et les échanges de marchandises avec les autres pays du bassin méditerranéen et mêmes des autres continents, qui se faisait essentiellement dans les différents souks de la médina.

Photo n° 37: Le port d'Annaba pendant la période turque



Source: Arnaud Louis « Bône : son histoire, ses histoires »

Photo n° 38: Ancienne photo de la mosquée Saleh Bey et la place centrale



Source: Arnaud Louis « Bône : son histoire, ses histoires »

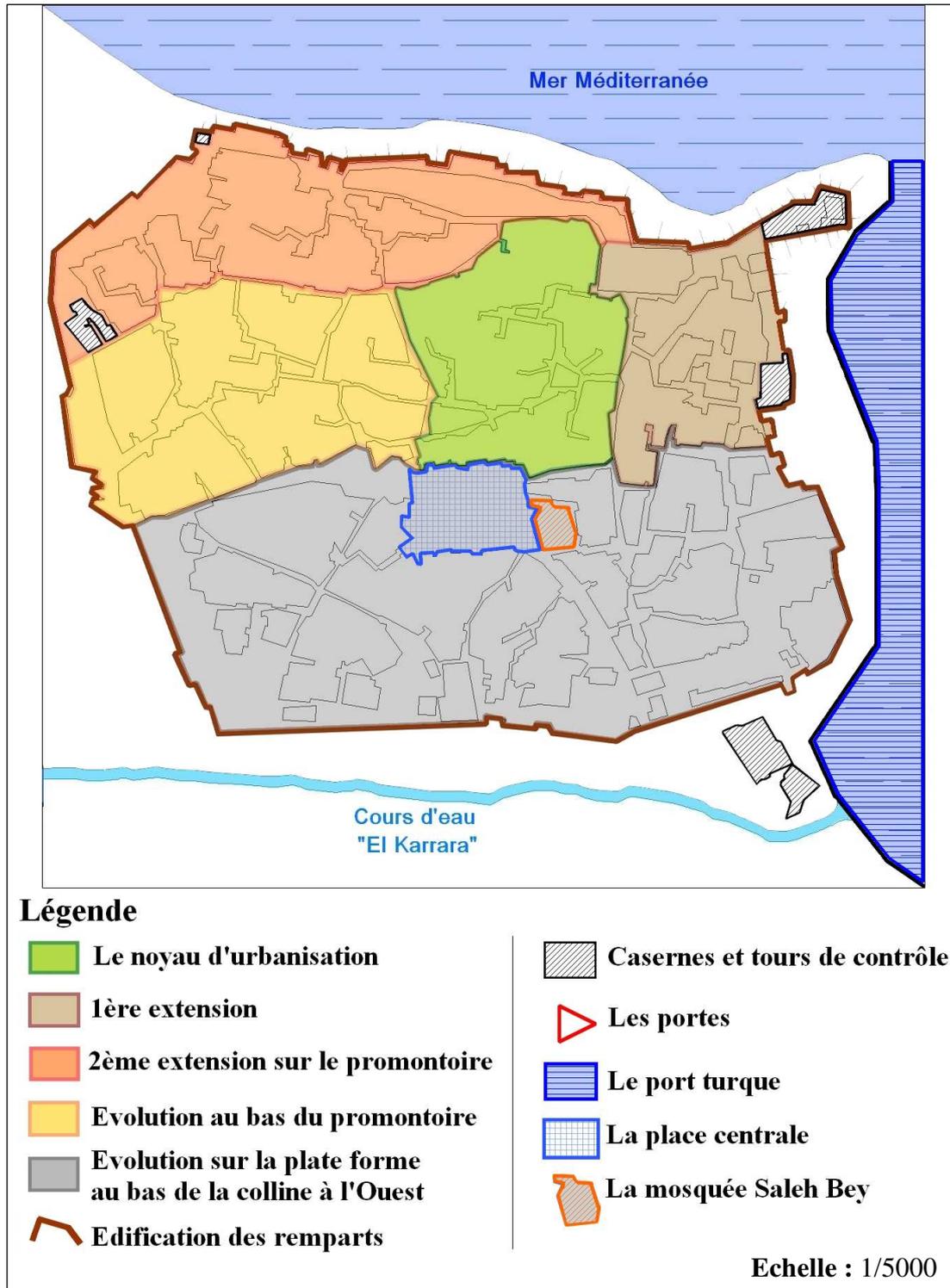
La cité arabo-turque a bénéficié aussi d'une chaîne de projets urbains et architecturaux, principalement la réalisation des équipements religieux, tels que : les mosquées, les madersas,..., dont la mosquée Saleh bey, qui porte jusqu'aujourd'hui le nom de son bâtisseur.

La mosquée est située en plein centre de la médina d'Annaba, elle donne sur une grande place décorée sur les bords par des arbres autour d'une fontaine, que le Bey a ordonnée son réaménagement en parallèle aux travaux qui se faisaient sur la mosquée. Elle jouait le rôle

⁶⁹. Derdour Hsen, *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Tome II*, imprimerie A.Guerf –Batna, p 67.

d'un grand espace public où se côtoyaient, après chaque prière, les habitants de la cité avec les personnes venant de l'extérieur, parlant de religion, de politique et de la vie quotidienne.

Carte n° 27: Période turque : création du port ainsi que la place et quelques édifices religieux (mosquée Saleh Bey)



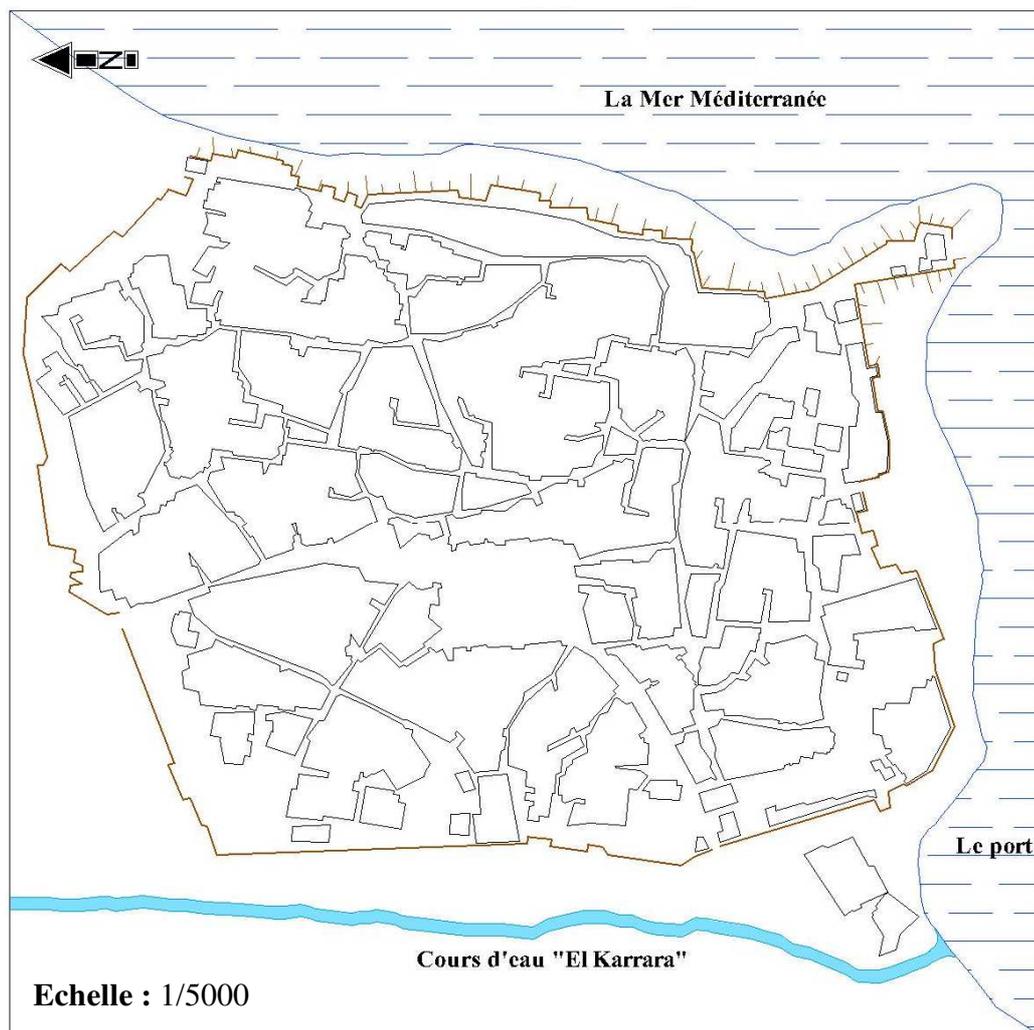
Source : Auteur

4. Analyse de la forme urbaine de Bûna El Haditha

Après avoir étudié les étapes de formation du tissu urbain de la médina, nous passons maintenant à un autre volet de l'étude, celui de l'analyse morphologique de la forme urbaine résultante. Pour cela, nous allons utiliser la carte de 1832 qui marque la fin de l'époque arabo-turque et le début de la colonisation française.

D'après la démarche méthodologique développée, notre analyse se fera sur deux composants du tissu qui sont: le réseau viaire (trames viaire et espaces publics) et sur les îlots.

Carte n° 28: La médina d'Annaba en 1832 à la fin de l'époque arabo-turque



Source : Hafiane A. redessinée par l'auteur (voir la carte originelle dans l'annexe n° 01)

4.1. Analyse de la trame viaire et espaces publics de l'époque arabo-turque

La médina arabo-turque est dotée d'un plan spontané ou organique, caractérisé par un réseau viaire, qui se ramifie de plus en plus que l'on se rapproche de la place centrale. À ce

propos Allain R. a évoqué cette question d'organisation des tissus urbains spontanés en disant : « les facteurs déterminants le processus collectif et progressif de constitution d'un maillage spontané sont la logique de la centralité et les contraintes du site »⁷⁰.

La médina répond à une logique d'organisation, où l'espace centrale, qui regroupait à la fois l'activité religieuse (mosquée Saleh Bey) et l'activité administrative, et autre fois l'activité commerciale, joue le rôle d'un espace structurant. Ce dernier se présente comme un centre où convergent trois rues principales venant de trois portes de la médina. Dans le même contexte, Allain rajoute un autre passage qui explique cette organisation : « le plan est souvent la traduction spatiale de la fonction de base ou de la raison d'être de la ville, l'échange donc la centralité. La maximisation des échanges alliée à la minimisation des déplacement impose une convergence des flux et des voies majeurs en provenance de l'extérieur de la ville vers un point focal, celui-ci peut être le port, le pont, la place centrale et ses édifices symbolisant la centralité religieuse ou marchande »⁷¹.

Dans le cas de la médina d'Annaba, la formation du tissu n'a pas été faite à partir du centre, mais ce dernier est né pendant l'évolution du tissu sur la plaine. Ce centre a pris plus de valeur pendant l'époque turque, avec l'essor économique et intellectuelle qu'a connue la cité, ce qui a donné à cet espace centrale de nouvelles vocations ; d'un espace regroupant plusieurs fonctions, comme il a été expliqué en amont.

Le réseau viaire de la médina d'Annaba, n'était pas planifié, il était le résultat d'un découpage parcellaire, qui mit en faveur la construction de l'espace résidentiel, et le reste du terrain sera destiné à l'espace de circulation. Mais malgré l'absence d'une planification préalable de la trame viaire, cette dernière répondait parfaitement à une hiérarchisation en fonction du rôle que joue chaque élément constitutif de cette structure viaire. Ces éléments constitutifs sont les rues, les ruelles et les impasses.

D'après la carte n° 29, et en plus des trois rues principales qui reliaient le centre de la cité aux portes, nous avons déterminé deux autres rues importantes, la première rue est celle qui s'allonge entre la porte de « Bab Er-Rabh » et la mosquée « Abou Marouene ». La deuxième est celle marquée par la porte « Bab Bhar » et qui se prolonge jusqu'à l'ancien Foundouk chrétien, pour rejoindre la porte Ouest « Bab Er-Rabh ».

⁷⁰. Allain Rémy, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, p 70.

⁷¹. Op. cité, p 70.

Sur ces rues, se connectent plusieurs ruelles, desservant les différents quartiers. Les ruelles sont à caractère semi publique, elles sont sinueuses et étroites, réalisées à l'échelle de l'homme. Elles permettaient aussi la circulation des petites charrettes tirées par un âne, utilisées autre fois pour ramasser les ordures.

A partir des ruelles, dérivent des impasses, pour desservir les unités d'habitation. L'impasse est un espace semi privé, qui n'autorise pas l'accès aux étrangers, sauf les habitants des maisons qui s'ouvrent sur cette impasse. La carte de la trame viaire nous démontre, qu'il y a quelques impasses qui se connectent directement aux rues, sans passer par la logique de ramification.

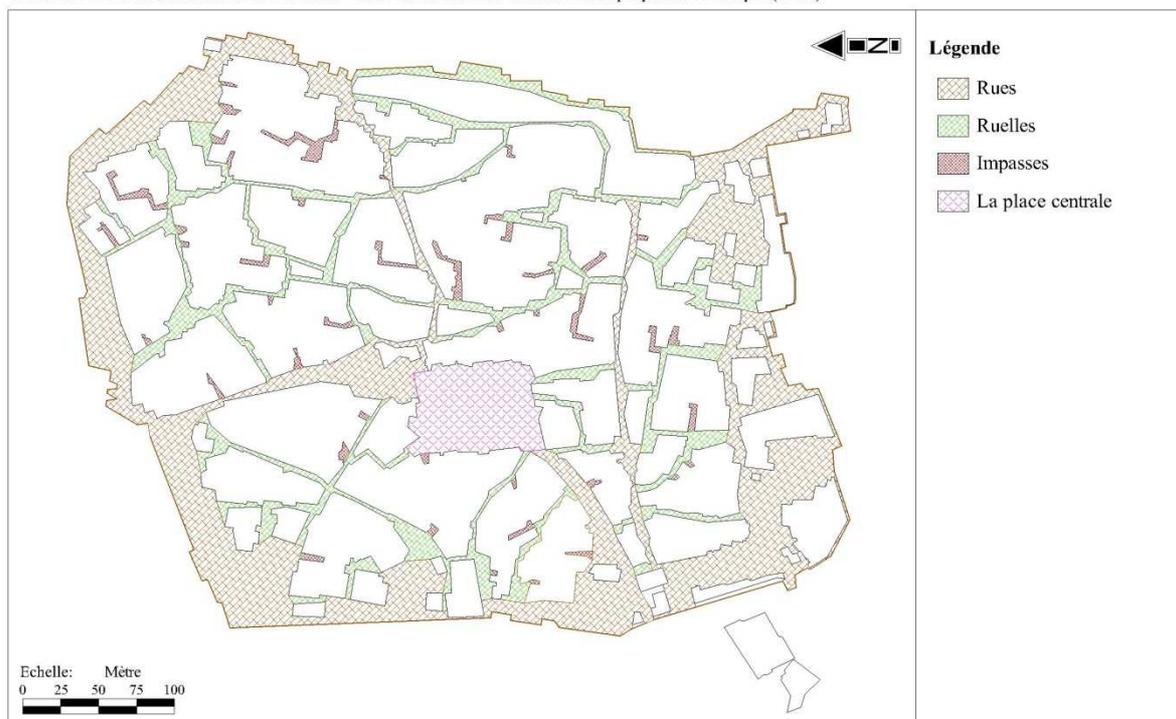
En ce qui concerne les espaces publics, le lieu le plus marquant était la place centrale, restructurée pendant l'époque turque, donnant naissance à un point d'articulation pour les principales rues de la médina. Cette place était un espace de rassemblement et de rencontre entre les habitants de la médina et les gens qui venaient de l'extérieur. Elle jouait le rôle aussi d'un lieu de repère surtout par rapport à sa situation près de la mosquée Saleh Bey.

Sur le reste du tissu, y avait certainement d'autres espaces publics sous forme de petites placettes, mais il est difficile de les faire situer sur la carte de 1832. Mais pendant l'analyse des archives nous avons trouvé un texte qui prouve qu'il y avait des placettes dans la médina avant la colonisation : « mais ces modifications portent surtout sur les habitations elles- mêmes et pas sur leurs agencement réciproque, de sorte que nombre de ruelles ou de placettes sont restées ce qu'elles étaient avant 1832 »⁷².

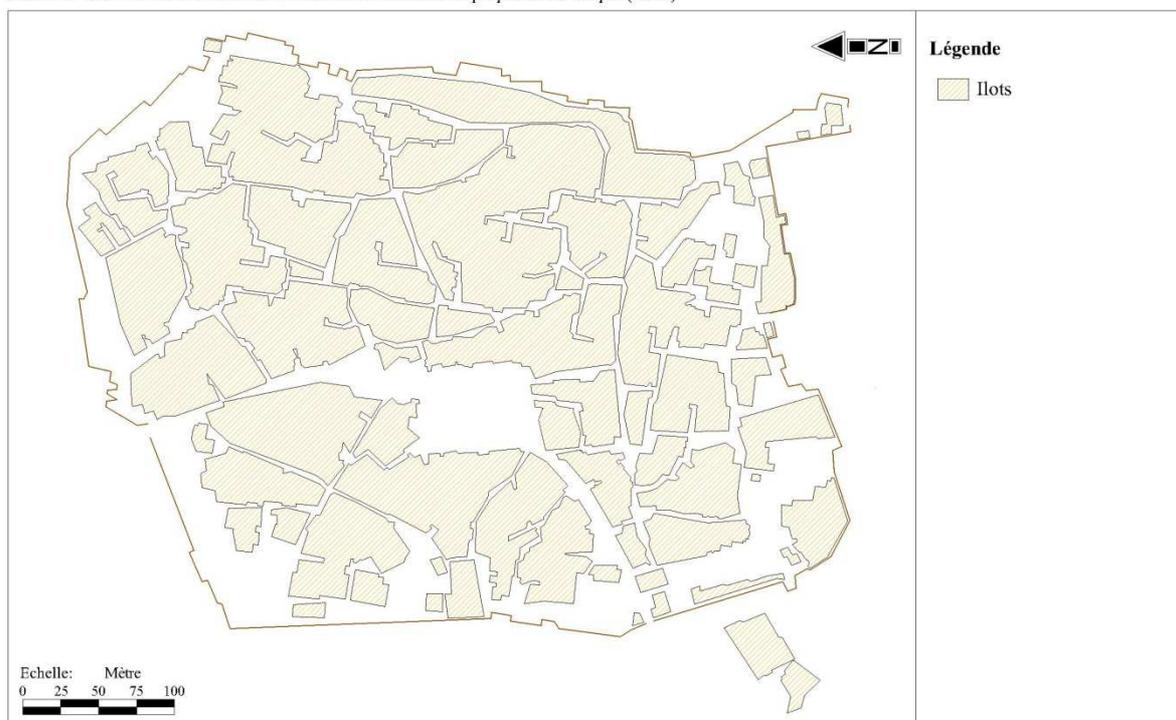
Parmi les espaces que nous pouvons les considérer comme espaces publics aussi, y avait les Souks ou les marchés hebdomadaires et journaliers. Ils étaient au nombre de dix comme les représente la carte de 1832 (Annexe n° 01), distribués sur tout l'ensemble de la médina, aux bords des rues et des ruelles, ou à l'extérieur des remparts en plein air. Chaque souk a une fonction différente par exemple Souk El-Hddadine pour tout ce qui ferronnerie, Souk El-Fakharine pour la vente des objets domestique en poterie, Souk El-Kiout spécialisé dans la vente des tissus et l'habillement,...etc.

⁷² . Annexe n° 04 (archive), Rapport du service d'hygiène, Bône, le 12 Juin 1935, p 232.

Carte n° 29: Hiérarchisation de la trame viaire de la médina d'Annaba à l'époque arabo-turque (1832)



Carte n° 30: Forme des ilots de la médina d'Annaba à l'époque arabo-turque (1832)



4.2. Analyse des îlots de l'époque arabo-turque

Les îlots de la médina arabo-turque ont des formes irrégulières avec des tailles multiples, (spécificité des médinas), qui n'obéissent à aucune règle de planification. Allain Rémy appelle ce genre d'îlot « îlot spontané » ou « implicite », il le définit comme suit : « le plus souvent, résulte des processus d'urbanisation spontanés, au coup par coup de la ville traditionnelle »⁷³.

A travers la carte de 1832 (Annexe n° 01), nous remarquons qu'un seul îlot peut comprendre plusieurs fonctions à la fois : habitation, commerce ou équipement comme : les mosquées, zaouias, hammams, fours, ...etc.

Conclusion

Nous pouvons conclure de ce chapitre, que la formation du tissu urbain intramuros dans la médina d'Annaba s'est faite sur dix siècles. Ce tissu s'est développé au fil du temps à partir d'un noyau situé sur la partie haute de la colline « Akbet El-Aneb », puis il a connu une extension, d'abord au Sud, puis sur le promontoire et enfin sur la plaine, aux bas de la colline. La médina précoloniale a été gouvernée par plusieurs régimes politiques : les Zirides, les Hammadites, les Muwahidin, les Hafside et et les Ottomans (Turques). Ces empires ont participé à la construction de la médina, chacun avec ses apports architecturaux et urbains, mais qui partageaient tous les mêmes principes, dont les fondements reviennent au mode de vie et aux facteurs socioculturels typiquement arabo-musulmans.

Ainsi, ces contributions ont donné naissance à un tissu urbain sur le modèle des villes historiques arabo-musulmanes, et plus précisément celle maghrébines. L'analyse faite en dernier, sur deux éléments de la forme urbaine (réseaux viaire et îlots) a montré que le tissu s'organise autour d'un centre qui regroupait la fonction religieuse, administrative et l'espace public, à partir duquel se ramifie une trame viaire hiérarchisée en rues, ruelles et impasses, d'une part pour lier la médina à son environnement extramuros, d'autre part, pour desservir les quartiers qui regroupent les unités d'habitation.

Bûna a concurrençait les grandes cités de l'époque, non seulement sur le plan architectural et urbain, mais aussi dans le domaine économique et les échanges commerciaux, surtout pendant l'époque Ottomane ; avec le réaménagement du port et l'ouverture de la ville sur la mer.

⁷³. Allain Rémy, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, p 97.

Chapitre V

Processus de transformation de la forme urbaine de la médina d'Annaba durant la période coloniale

Introduction

Après avoir restitué le processus de formation (genèse) de la médina d'Annaba, remontant à ses origines les plus lointaines, jusqu'à l'arrivée de la colonisation française, date qui marque la première grande métamorphose qu'a connu Bûna.

Ce chapitre s'attache donc à étudier les transformations de la forme urbaine de la médina d'Annaba durant la période de la colonisation française, ceci en appliquant la démarche méthodologique adoptée et développée dans le chapitre III.

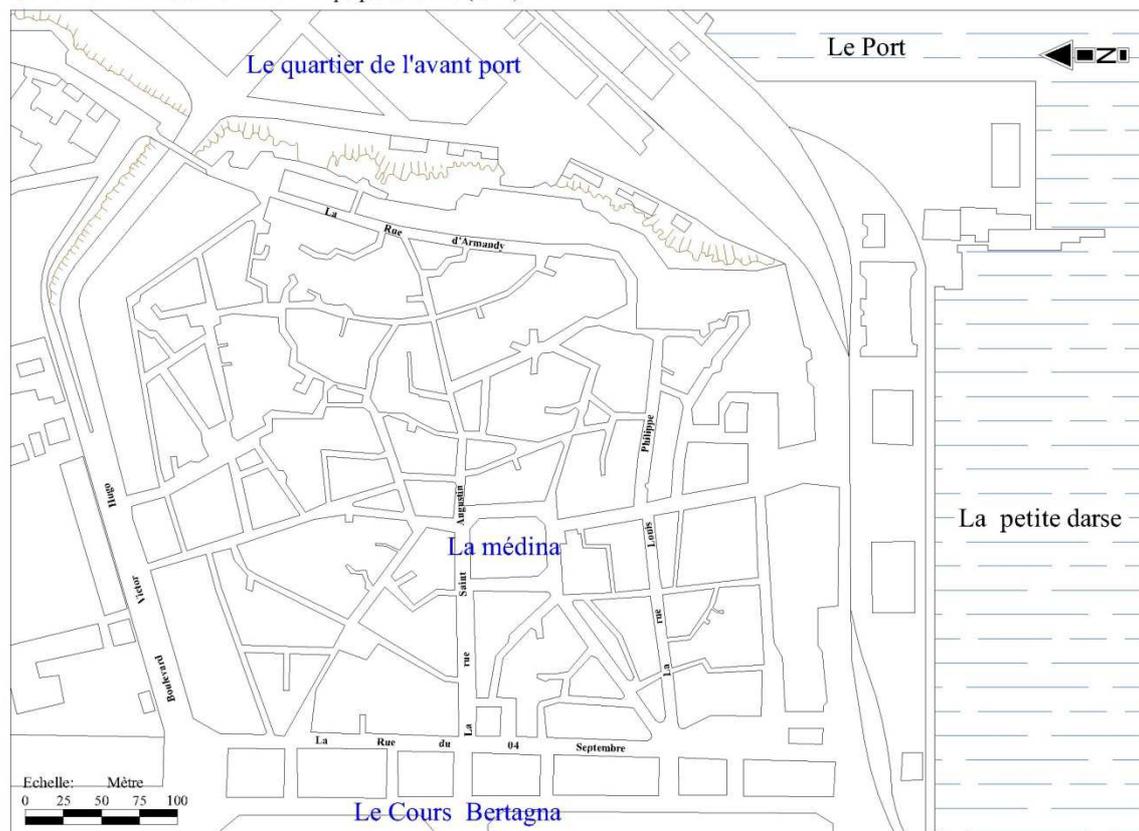
1. De Bûna à Bône, une métamorphose structurelle et spatiale

A leur arrivée, les colons se sont retrouvés face à une médina arabo-musulmane, caractérisée par une structuration spatiale traditionnelle, avec un tracé en rues et ruelles étroites et sinueuses, ainsi que des îlots denses et introvertis. Ces caractéristiques du tissu médinois étaient une véritable contrainte pour l'administration coloniale, qui venait de s'installer à Bûna, vu que cette forme ne s'adaptait pas avec les mœurs européennes, surtout avec l'arrivée de la motorisation. Un autre facteur s'ajoute aussi, celui du besoin de la défense et le contrôle de la population, une chose qui n'était pas possible avec les rues sinueuses qui constituaient un lieu propice pour organiser les révoltes.

Pour faire face à cette situation les colons ont décidé de réadapter la médina avec les critères de la vie européenne, d'une manière à faciliter l'intégration des allochtones. Ceci à travers nombreuses modifications, que nous allons les déterminer par l'analyse comparative et la superposition des cartes.

La superposition de la carte de 1942 (époque coloniale) sur la carte de 1832 (originelle), nous a permis de détecter les transformations que les colons ont entreprises sur l'ensemble de la médina.

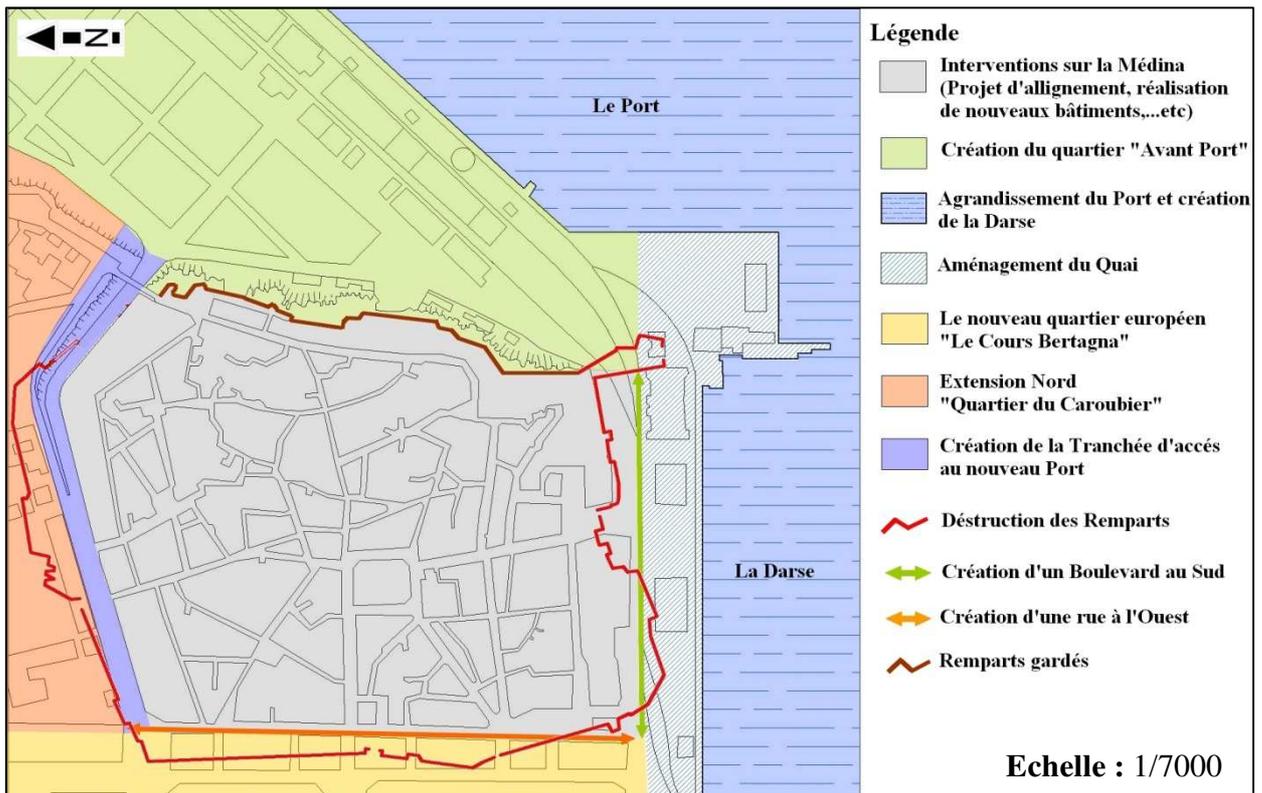
Carte n° 31 : La médina d'Annaba à l'époque coloniale (1942)



Source: Plan d'Annaba de 1942, la partie de la médina redessinée par l'auteur

Avant d'entamer le travail de superposition et de comparaison, nous allons présenter d'abord, et d'une manière générale sur la carte ci-dessous de 1942, les interventions coloniales faites sur le tissu ancien médinois et sur son environnement immédiat. Ces interventions vont être détaillées plus tard dans le travail d'analyse et de comparaison.

Carte n° 32: Travaux apportés par la colonisation française sur la médina d'Annaba et son environnement



Source : Auteur

Selon l'analyse de la carte, les interventions coloniales peuvent se résumer comme suit :

- **Intervention sur la médina**

Dés leur arrivée en 1832, les colons ont commencé à réaliser les premières actions sur l'ensemble du tissu ancien, avec les projets des tracés, la réalisation des bâtiments nouveaux de style européen, construction des équipements...etc.

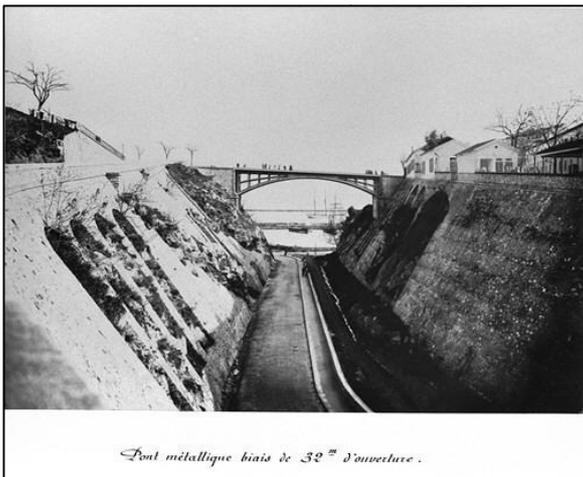
Les interventions coloniales à l'intérieur du tissu seront expliquées dans le travail de superposition, où nous allons donner plus de précision sur chaque type d'intervention, et ses résultats sur la forme urbaine de la médina.

- **Destruction des remparts et la création des nouvelles limites**

Dans le but d'assurer une continuité entre la médina et les extensions européennes futures, l'administration coloniale a décidé de détruire les remparts Nord, Sud et Ouest, laissant place à de nouvelles formes de limite physique qui étaient les rues et les boulevards.

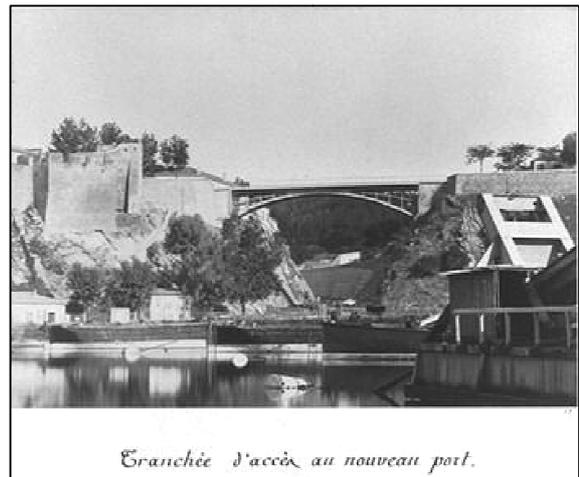
- Au nord, il y a eu la création de la tranchée vers 1899⁷⁴, en creusant la colline "Akbet El aneb" dans la partie située entre la Kasbah et la médina, ceci dans le but de créer un accès au nouveau Port projetée à l'Est. la tranchée permettait aux constructeurs, de transporter les blocs venant de la carrière, installée au niveau de la colline des Santons, vers le chantier du Port. La colline des Santons a été rasée pour assurer l'extension urbaine du côté Nord.

Photo n° 39: La Tranchée et le pont métallique **Photo n° 40:** Le port et le pont métallique



Pont métallique biaisé de 32° d'ouverture.

Source: www.gallica.bnf.fr, la bibliothèque numérique



Tranchée d'accès au nouveau port.

Source: www.gallica.bnf.fr, la bibliothèque numérique

- Au Sud, ils ont créé un long boulevard qui relie le cours Bertagna et le nouveau quartier du Port. Sur cette axe une ligne de chemin de fer était mise en place pour transporter les marchandises du port vers la gare ferroviaire. Certaines de ces rails existent toujours, nous pouvons les voir en se promenant du côté de la gare allant jusqu'à l'immeuble de la douane (photos n° 41 et n° 42).
- Du côté Ouest, une longue rue a été projetée « la rue du 4 Septembre » qui jouait le rôle d'une limite entre l'ancien tissu et la nouvelle ville européenne. Aujourd'hui elle porte le nom de la rue C.N.R.A.

⁷⁴. AUA Hafiane Abderrahim, P.O.S vieille ville « Phase I », Annaba 2006, p 62.

Photo n° 41: Les rails de l'ancien chemin de fer entre le port et la gare ferroviaire



Source: Auteur, 2012

Photo n° 42: Vue sur le quai du port et la gare ferroviaire



Source: Auteur, 2012

- **Réalisation du quartier européen « le Cours Bertagna »**

Avec l'augmentation de la population allochtone à de Bône, et la vieille ville qui ne répondait pas aux exigences de leurs modes de vie, les colons ont décidé en 1864 de bâtir un nouveau quartier «le Cours Bertagna» accolée à l'ancien tissu arabo-musulman, mais avec des principes urbains et architecturaux européens.

Photo n° 43: Ancienne photo du cours Bertagna



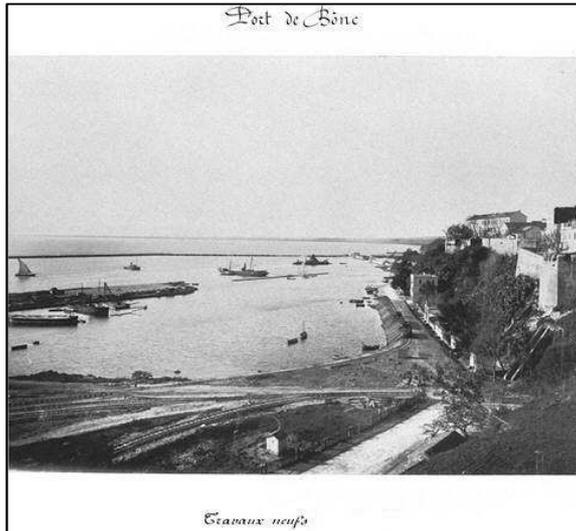
Source: Site internet : www.annaba.net.free.com

- **Le réaménagement du Port et de la Darse et la création du nouveau quartier « Avant Port »**

En 1886, furent entrepris les travaux d'agrandissement du port. L'œuvre fut colossale. Pour le réaliser, les déblais issus du rasement de la colline des Santons

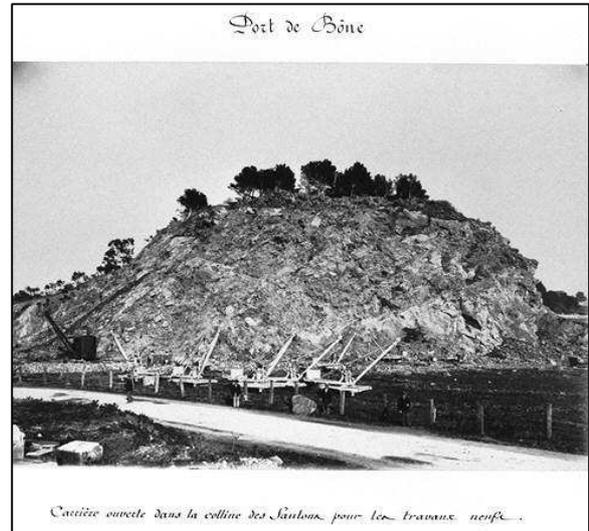
furent acheminés, par la tranchée, vers l'avant-port, qui couvrait 71 hectares et que l'on remblaya aux deux tiers.

Photo n° 44: Le port avant la création de la nouvelle esplanade « Avant Port »



Source: www.gallica.bnf.fr, la bibliothèque numérique

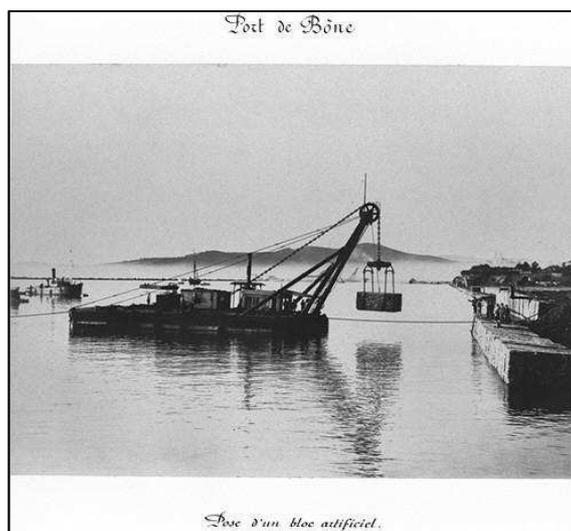
Photo n° 45: Les travaux de rasement de la colline des Santons



Source: www.gallica.bnf.fr, la bibliothèque numérique

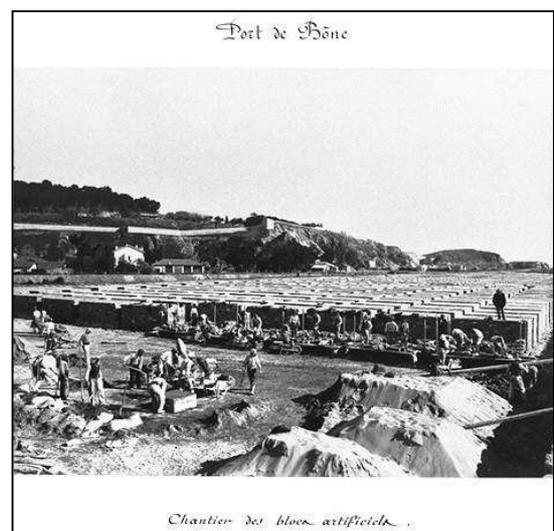
Ainsi, ils ont gagné sur la mer une superbe esplanade qui se couvrit, au fil des années, de hangars et d'entreprises commerciales et ce que nous appelons aujourd'hui « le quartier de l'avant port ». Après longues années de travail, la petite Darse fut inaugurée le 24 Avril 1912.

Photo n° 46: Travaux sur le port: pose de blocs



Source: www.gallica.bnf.fr, la bibliothèque numérique

Photo n° 47: Réalisation de l'esplanade

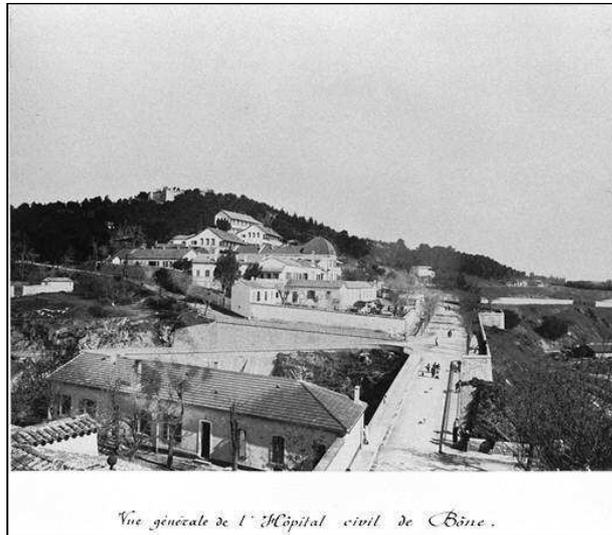


Source: www.gallica.bnf.fr, la bibliothèque numérique

- **Création du quartier des Caroubiers**

La création de ce quartier faisait partie du programme d'extension Nord de la ville. Les bâtiments face à l'église de l'époque étaient la continuité du cours Bertagna. Un peu à l'Est sur la colline, ils ont réalisé l'hôpital civil et quelque bâtiment coloniaux pour habitation. Dans la photo ci-dessous qui date de cette époque : nous voyons bien en bas à droite le pont métallique construit sur la tranchée et qui assurée la liaison entre la médina et l'extension Nord, et qui mène vers l'hôpital civil et le quartier du Caroubier. En haut à gauche y a la Kasbah ou la citadelle de Djbel Abed.

Photo n° 48: Vue générale sur l'hôpital civil à partir du pont de la tranchée



Source: www.gallica.bnf.fr, la bibliothèque numérique

2. Première comparaison entre l'époque arabo-turque et l'époque actuelle : analyse et résultats

Après avoir effectué une lecture générale sur les interventions coloniales qui ont touché la médina et son environnement, nous passons maintenant à l'analyse comparative, qui va nous permettre de déceler précisément les changements dans la cité intra muros.

2.1. Analyse comparative entre le réseau viaire de l'époque arabo-turque et celui de l'époque coloniale

Ainsi, la superposition des cartes nous a permis de constater que : les transformations ont affecté en premier lieu la trame viaire, dans une tentative de réadapter la structure traditionnelle originelle à de nouvelles fonctions et pour une nouvelle population.

Carte n° 33: Le réseau viaire (voies et espaces publics) de la médina d'Annaba à l'époque arabo-turque (1832)



Source: Auteur

Carte n° 34: Le réseau viaire (voies et espaces publics) de la médina d'Annaba l'époque coloniale (1942)



Source: Auteur

Avant de commencer la superposition nous avons inventorié les composants de la trame viaire originelles, où nous avons enregistré : 5 rues, 46 ruelles et 45 impasses.

L'examen de la carte n° 35 qui résulte de la superposition de la carte n° 33 et la carte n° 34 nous indique que ces dites transformations viaires se sont effectuées sur plusieurs niveaux. Ainsi, ces transformations se présentent comme suit:

2.1.1. L'apparition de nouveaux tracés à travers la création des percées

La restructuration du tissu a donné naissance à de nouveaux tracés dessinés sous forme de percés et de longues rues. A travers la carte n° 36 nous avons enregistré la création de 17 percées, dont 04 entre elles sont les plus importantes, qui sont :

- La tranchée Nord, définie précédemment, et qui a remplacé l'ancien rempart Nord. Aux bords de cette rue appelée « rue Victor Hugo » il y a eu la réalisation de plusieurs équipements. Juste derrière, une autre longue rue était projetée entre les nouveaux équipements et les bâtiments traditionnels de la médina.
- La longue percée Ouest « la rue de 4 Septembre », qui a pris la place de l'ancien rempart, et qui reliait le boulevard Sud et la rue Victor Hugo au quai de la darse. Cette rue jouait le rôle d'une limite entre la vieille ville et la ville européenne.
- En 1893⁷⁵, la colonisation a créé la percée de la « rue Saint Augustin » menant de la place centrale (place d'armes) à l'extrémité Ouest de la médina, et qui assurait une jonction entre la médina et le Cours Bertagna.
- La percée Sud, projetée pour créer un passage entre l'emplacement de l'ancienne porte « Beb Bhar » (accès sud de la médina) et la place centrale (place d'armes).

Photo n° 49: Photo ancienne de la rue Saint Augustin



Source: Site internet : www.annaba.net.free.com

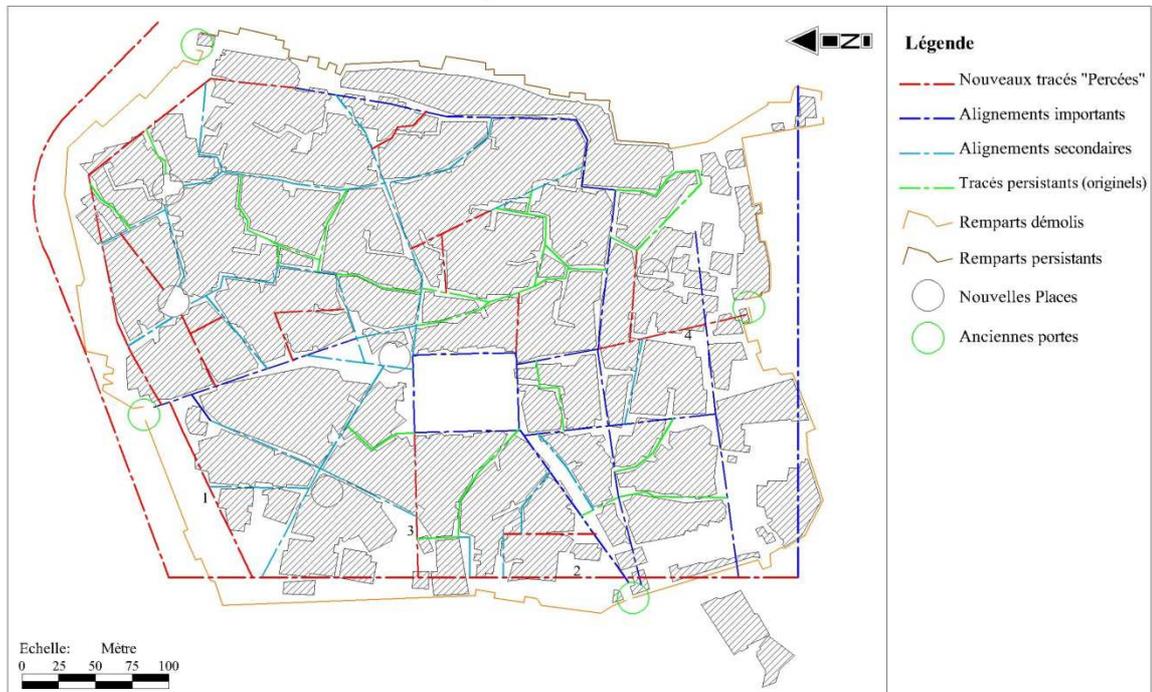
⁷⁵. AUA Hafiane A., P.O.S vieille ville « Phase I », Annaba, 2006, p 62.

Carte n° 35: Superposition du réseau viaire de l'époque coloniale sur celui de l'époque arabo-turque



Source: Auteur

Carte n° 36: Interventions coloniales sur le réseau viaire originel de la médina d'Annaba



Source: Auteur

Les nouveaux tracés, droits et rectilignes, étaient des axes très importants, caractérisés par leurs largeurs importantes, permettant l'accès motorisé au cœur du tissu traditionnel, et reliant la médina aux nouveaux quartiers européens.

Les deux photos (n° 50 et n° 51), montrent le boulevard Nord de la tranchée, appelée à l'époque française la Rue Victor Hugo. Cette rue n'a pas connu de changement, elle garde toujours la même forme aujourd'hui, avec une partie qui mène vers le quartier des Caroubiers, et l'autre qui débouche sur le quartier de l'avant port. Nous voyons aussi sur la photo la passerelle métallique qui relie la vieille ville à la cité des Caroubiers.

Photo n° 50: Boulevard Nord « La Rue Victor Hugo »



Source: Auteur, 2012

Photo n° 51: La tranchée vers le port (la suite du boulevard Victor Hugo)



Source: Auteur, 2012

La photo n° 52 présente la percée Ouest ou la «rue du 4 Septembre» actuellement «rue C.N.R.A», qui a remplacé le rempart Ouest. Elle est longue d'environ 400 m, bordée de part et d'autre par des immeubles de types néo-classique réalisés pendant la colonisation française.

N.B. Nous avons mis dans les annexes, le plan d'occupation du sol de la Vieille Ville (carte), qui contient les noms actuels des rues et des ruelles. (voir annexe n° 03)

Photo n° 52: La Percée Ouest « la Rue C.N.R.A »

Source: Auteur, 2012

Photo n° 53: La Rue des frères Boucherit ex la Rue Saint Augustin

Source: Auteur, 2012

Quant à la photo n° 53, elle nous montre la « rue des frères Boucherit » ex « rue Saint Augustin », qui constituait l'une des percées les plus implorantes pour l'administration française à l'époque. Cette rue présente un axe majeur qui relie la Vieille Ville et le Cours de la Révolution « Bertagna ». A partir de la place centrale « place d'armes », la rue offre une perspective intéressante sur le théâtre régionale.

Photo n° 54: La Rue Mabrouk Ali « la percée Sud »

Source: Auteur, 2012

Photo n° 55: La Rue Semigra Abdallah « La percée Sud »

Source: Auteur, 2012

Cette percée a été créée pour mettre en valeur le théâtre et la place centrale. Ceci nous fait penser aux percées faites par Haussmann à Paris, en créant des perspectives sur les monuments et les espaces publics, pour les mettre en valeur et les rendre accessibles.

Les deux photos (n° 54 et n° 55) montrent la percée créée au Sud, pour relier la place d'armes et le quai de la petite Darse. C'est une longue rue, réalisée sur deux versants d'une colline, sur le premier, il y a la rue Mabrouk Ali et sur le deuxième, il y a la rue Semigra Abdallah qui est le prolongement de la première rue.

2.1.2. Alignement des anciens tracés arabo-turque

Les percées n'étaient pas le seul mode de restructuration effectué sur la trame viaire de la médina d'Annaba, la superposition des cartes suscitées, nous a permis de déterminer des alignements de l'ancienne structure viaire pour donner un tracé plus rectiligne, susceptible de fluidifier la circulation piétonne mais surtout mécanique (voir carte n° 36).

D'après cette lecture, nous remarquons que la majorité des interventions sur la trame viaire était sous forme d'alignements des rues et ruelles existantes. A partir de cette analyse, nous avons pu déduire deux types d'alignement. Ils ont été classés selon deux critères qui sont : la taille (largeur et longueur) et le degré de changement apporté sur l'ancienne voie. Ces deux types sont :

a) Les alignements importants

Ce sont les alignements qui ont touché les rues importantes, celles qui mènent vers la place centrale ou bien vers les grands équipements de l'époque, telle que : la rue Louis Philippe qui mène vers l'hôpital militaire (Mosquée Abou Marouane).

Sur la carte du réseau viaire de 1942, ces rues se repèrent facilement, par leurs tailles importantes et la régularité de leurs formes. Ainsi, la carte n° 36, qui représente les travaux de restructuration viaire coloniale, nous a permis de déterminer sept alignements importants.

Nous avons constaté aussi, que les alignements les plus importants ainsi que quelques nouveaux tracés ont été projetés en direction des anciennes portes, vu les positions stratégiques de ces dernières, qui assuraient l'accès vers les quartiers voisins de la médina.

b) Les alignements secondaires

Ils ont touché les ruelles qui se connectent aux rues alignées et aux nouvelles rues créés par les percements. Nous avons déterminé de la superposition des deux tracés, que dix-sept ruelles ont subi des alignements secondaires.

Ce projet d'alignement des tracés anciens n'était pas programmé au départ. Selon un document trouvé aux archives appelé « reconstruction : insalubrité, alignement », qui date de 1949 (annexe n° 06), l'opération prévue au départ était la démolition totale de la médina et la reconstruction d'un nouveau quartier européen.

Selon le document, le quartier de la vieille ville était, désormais, dans un état critique et qui nécessite des interventions urgentes qui consistent à raser entièrement ce quartier, puis procéder à sa reconstruction suivant un nouveau plan : « ce quartier s'étend entre les remparts, la petite darse, la rue du 4 Septembre et la tranchée. Il est sillonné de ruelles étroites et tortueuses, elles mêmes brodées de taudis pour la plupart insalubre. Il ne présente au surplus aucun caractère local qui donne tant de pittoresque aux vieux quartiers de certaines villes [...] la seule solution consiste à démolir entièrement ce quartier, puis à procéder à sa reconstruction suivant un nouveau plan »⁷⁶.

Heureusement, la vieille ville a échappé à sa démolition totale. Ces opérations: démolir l'ancienne cité et la réalisation d'un nouveau quartier, ainsi que le relogement des habitants, demandaient un capital financier énorme. L'administration française s'est retrouvée incapable de concrétiser ces projets. Alors, l'axe d'intervention a été orienté vers un autre projet qui est le « plan d'alignement » des rues neuves (nouveaux tracés de la période coloniale) et anciennes (tracés anciens arabo-turque).

Ce plan comporte principalement⁷⁷ :

- Un boulevard front de mer, en bordures des remparts, s'incurvant au sud pour échapper à la mosquée et d'une largeur de 15m.
- La rectification et l'élargissement de la rue Saint Augustin, depuis le Cours Bertagna jusqu'au boulevard front de mer. Cette rue est prévue à 20 m plus

⁷⁶. Annexe n° 06 (archive), Rapport : vieille ville, reconstruction : insalubrité-alignement, archive, Bône, le 20 Janvier 1949, p 242.

⁷⁷. Op. cité, p 247.

deux servitudes de portiques de 5 m chacune. Elle est terminée à l'est par des escaliers. (voir annexe n° 07)

- Une large voie en diagonale et incurvée pour permettre des pentes acceptables entre le port et le Cours Bertagna d'une part, et le pont de la tranchée, d'autre part. Cette voie est la rue Victor Hugo ou la rue de la tranchée,
- La rectification et l'élargissement de la rue Louis Philippe,
- L'alignement de la rue d'Armandy (voir annexe n° 08)
- La rectification et l'élargissement des rues existantes, permettant un lotissement rationnel du terrain,

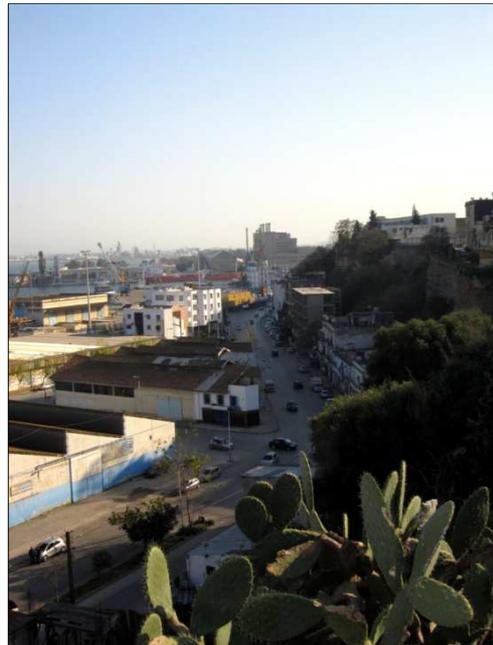
Les annexes n° 07 et n° 08 sont des rapports intéressants de l'époque coloniale, que nous avons trouvé dans les archives de l'APC d'Annaba, et qui parlent des deux projets d'alignement de la rue Saint Augustin et la rue d'Armandy.

Photo n° 56: Boulevard Front de mer
(du côté Sud de la médina)



Source: Auteur, 2012

Photo n° 57 : Boulevard front de mer
(du côté Est de la médina)



Source: Auteur, 2012

Avant de continuer le travail d'analyse, nous voulons mettre la lumière sur ce projet du nouveau quartier à la place de la médina, et les causes pour lesquelles l'axe d'intervention a été détourné vers un plan d'alignement.

Selon les archives, la colonisation a jugé nécessaire de prendre des mesures conservatoires, qui permettent la réalisation du programme tracé dans le futur proche. Ces mesures sont :

1) **L'expropriation de toutes les propriétés, construites ou non, pour cause d'insalubrité** : la procédure employé par le conseil municipal à l'époque pour exproprier ces terrains, était de déclarer le site insalubre. Cette opération met en obligation les propriétaires des immeubles insalubres ou males entretenus sous la loi de l'expropriation (décret du 1 Mai 1928 sur la protection de la santé publique en Algérie, et le décret du 23 Décembre 1936 sur l'expropriation en Algérie). La procédure se fait en deux temps :

- La déclaration d'insalubrité générale du quartier accompagnée par une enquête sanitaire.
- Une enquête sanitaire par immeuble avec expertises contradictoires permettant la déclaration d'utilité publique par le préfet.

En 1935, un rapport mené par le service d'hygiène, a déclaré que le quartier de la vieille ville est insalubre et qui constitue un danger permanent à ces propres habitants et un danger éventuel pour le reste de la ville. Ces conditions hygiéniques ont été étudiées à deux échelles différentes de la macro au micro:

- **Les conditions résultantes de l'agglomération elle-même, c'est-à-dire du mode de regroupement des habitations:**

- Plan d'ensemble : selon le document des archives, la médina est édiflée sans aucune règle de voirie et d'hygiène et ne répondent pas aux exigences du mode de vie européen. Le paragraphe suivant explique un peu l'image qu'avaient les colons sur la médina : « On doit en effet songer qu'une partie de la vieille ville est antérieure à la conquête et il est de toute évidence que les maisons construites à cette époque, strictement arabes du reste, ne peuvent point répondre aux règlements européens de voirie et d'hygiène. Il est vrai de dire aussi que, par la suite, des modifications lors de reconstruction ou de réaffectation, ont pu être apportées : branchement à l'égout, alimentation en eau potable par conduite par exemple. Mais ces modifications portent surtout sur les habitations elles-mêmes et pas sur leurs agencement réciproque, de sorte que nombre de ruelles ou de placettes sont restées ce qu'elles étaient avant 1832 »⁷⁸.

⁷⁸ . Annexe n° 04 (archive), Rapport du service d'hygiène, Bône, le 12 Juin 1935, p 232.

- Des espaces libre et rues : l'absence des espaces publics et libres malgré l'existence de quelque uns dignes de ce nom mais qui répondent toujours pas aux besoins et ne jouent pas vraiment leurs rôles. Citant l'exemple : la place d'armes au centre de l'agglomération, la place Carthage et la place Xavier Martin.

Les ruelles et impasses étaient jugées comme des espaces étroits, sinueux et insalubres qui ne laissent pas passer la lumière et ne permettent pas une bonne aération, quant aux rues, elles étaient quasiment absentes.

- Evacuation des eaux usées : le réseau d'assainissement est dans un état critique, mal entretenu. il est construit entièrement en poterie qui s'est rompue avec le temps et qui provoque à chaque fois des inondations au niveau des habitations, du fait qu'il passe dessous et qui présente une source de pollution et de maladie surtout dans la saison chaude.
- Alimentation en eau potable : chaque maison traditionnelle dispose d'un puits ou une citerne au centre de la maison au niveau du patio, qui sert à l'alimentation en haut potable. Ce qui les rend exposés aux infiltrations des fuites des eaux usées. En plus le surpeuplement de la population de 15000 habitants répartis sur 600 immeubles environ, sur une surface de 14 hectares. Ce grand nombre est mal alimenté en haut potable du fait que le réseau existant ne permis pas de distribuer l'eau de la même manière et de la même quantité.

- **Les conditions résultant de chaque habitation en particulier** : Selon le rapport de 1935, un grand nombre de maisons arabes, 300 environ, étaient construites sans aucune contrainte sanitaire : « ...pour connaitre le taudis dans toute sa hideur, avec ses pièces exigües, sans air ni lumière, envahies de vermine et de crasse, où flotte une odeur infecte »⁷⁹. Dans d'autres maisons du même style, semblent plus confortables où seul le premier étage est habitable, car il bénéficie de plus d'ensoleillement et d'aération.

En plus, l'existence de certains immeubles mixtes, qui regroupent des arabes, européens et juifs, chacun avec ses pratiques et coutumes, ce qui rend la vie et l'appropriation d'espace un peu difficile.

⁷⁹ . Annexe n° 04 (archive), Rapport du service d'hygiène, Bône, le 12 Juin 1935, p 235.

2) Le plan d'alignement :

La deuxième partie de l'opération, est de démolir et reconstruire la nouvelle ville. La réalisation de cette phase du projet nécessitera un grand capital financier. D'une part le recasement des habitants qui habitent les maisons à démolir. Ce recasement serait opéré grâce aux immeubles en construction et à construire au Santons et la Ménadia et surtout grâce au programme de l'habitat musulman, qu'il faudrait réaliser à brève échéance. Et d'autre part le budget nécessaire pour construire les nouveaux immeubles.

La situation ne cesse de s'accroître, vu les demandes des permis de construire par certains propriétaires, qui habitent des immeubles et maisons touchées pendant la 2^{ème} guerre mondiale, et qui veulent reconstruire leurs demeures. Mais les mesures conservatoires interdisent toute construction neuve et gèlent l'urbanisation au niveau de la médina jusqu'à l'élaboration du projet. Face à cette situation la municipalité s'est retrouvée une autre fois incapable de trouver des solutions aux problèmes, ce qui l'a poussé à repenser ce projet du nouveau quartier et orienter son axe d'intervention vers un « plan d'alignement ». Ce dernier donne les grandes lignes directrices du projet à travers la rectification et l'élargissement des rues nouvelles et anciennes, en suivant les tracés anciens. Ce plan n'empêche pas la construction des nouveaux immeubles réalisés par des capitaux privés, mais ils doivent respecter les principes d'alignement.

Revenant à l'étude des transformations sur la trame viaire. Nous avons remarqué, durant l'analyse, l'évolution d'une forme importante du système viaire traditionnel, c'est l'impasse. La superposition des deux trames a donné des résultats intéressants concernant l'évolution de l'impasse. Parmi les 45 impasses recensées sur la trame viaire arbo-turque, 20 sont disparues et 9 autres sont apparues. (voir carte n° 38)

La superposition des impasses disparues sur la carte n° 36 des interventions coloniales sur le réseau viaire arabo-turque, nous a révélé que : 10 impasses, ont été les lieux de passage des percées. Donc pour lier les rues entre elles, la colonisation a utilisé les impasses existantes, et en creusant dans les bâtiments, il y a eu la création de ces percées.

Les autres impasses disparues ont été supprimées pendant les travaux d'alignement pour obtenir des façades continues. Ils sont au nombre de 10. (voir la carte n° 43)

Carte n° 37: Emplacements des impasses de la trame viaire originel (1832) de la médina d'Annaba



Source: Auteur

Carte n° 38: Transformations repérées au niveau des impasses lors de la superposition des réseaux viaires de 1832 et 1942



Source: Auteur

2.1.3. Tracés persistants (originels)

D'après la superposition des réseaux viaires, nous avons déterminé qu'il y a des rues qui ont gardé leurs formes d'origine, malgré qu'elles aient subies quelques modifications, tel que : l'ajout des nouvelles parcelles pour avoir un tracé régulier, aussi la suppression des impasses et la création des placettes. Mais ces interventions demeurent mineures par rapport aux autres interventions faites sur le tissu (carte n° 36).

La partie haute de la médina est celle qui a préservé le plus son tracé ancien, surtout la partie située sur l'axe Nord-Est, où nous avons remarqué l'irrégularité des formes des ruelles, qui finissent parfois par des impasses, desservant les maisons traditionnelles.

L'analyse de la carte n° 34 démontre aussi l'apparition de cinq nouvelles placettes en plus de l'ancienne place centrale. Cette dernière a connu plusieurs affectations, au début de la colonisation, une salle de cinéma a été construite sur la place, « La place d'armes qui fut longtemps encombré d'une salle de cinéma (et dont un incendie opportun nous a débarrassée !) »⁸⁰. Cet incendie a permis de réaménager cet îlot en une grande « place d'armes » pour l'armée française, et avec les travaux d'alignement qui se faisait en parallèle, la place d'armes a eu sa forme finale d'un grand espace centrale structurant l'ensemble du tissu, entouré des arcades des nouveaux immeubles coloniaux.

Photo n° 58: La place d'armes avant l'incendie de la salle de cinéma



Source: Site internet : www.abcdelacpa.com

Photo n° 59: La place d'armes après le réaménagement



Source: Site internet: www.Annaba.net.free.fr

⁸⁰. Annexe n° 04 (archive), Rapport du service de l'hygiène, Bône, le 12 Juin 1935, p 233.

Les cinq autres placettes ont été créées dans le but d'aérer le tissu médinois. Elles sont situées dans les endroits où convergent les axes principaux (nouveaux tracés ou alignements) (voir la carte n° 34). Dans l'un des archives collectées (annexe n° 04), l'auteur a évoqué ce besoin en matière d'espaces publics. Ce texte dit: «les autres places (nom bien pompeux) telles la place Xavier Martin, la Place Carthage etc. sont notoirement insuffisante et on doit en faire abstraction».

2.2. Analyse comparative entre les îlots de l'époque arabo-turque et ceux de l'époque coloniale

Nous avons constaté à travers la superposition des cartes arabo-turque, que les opérations de restructuration de la trame viaire de la médina d'Annaba (précédemment décrite) ont induit une reconfiguration spatiale des îlots, ce qui a donné de nouvelles formes.

Avant de faire la superposition des cartes des îlots de 1832 (carte n° 39) et 1942 (carte n° 40), nous avons inventorié et numéroté les îlots de la forme originelle, pour que nous puissions déterminer les changements. Ainsi, Les transformations sont représentées sur la carte n° 41, sur laquelle nous avons présenté les transformations suivantes :

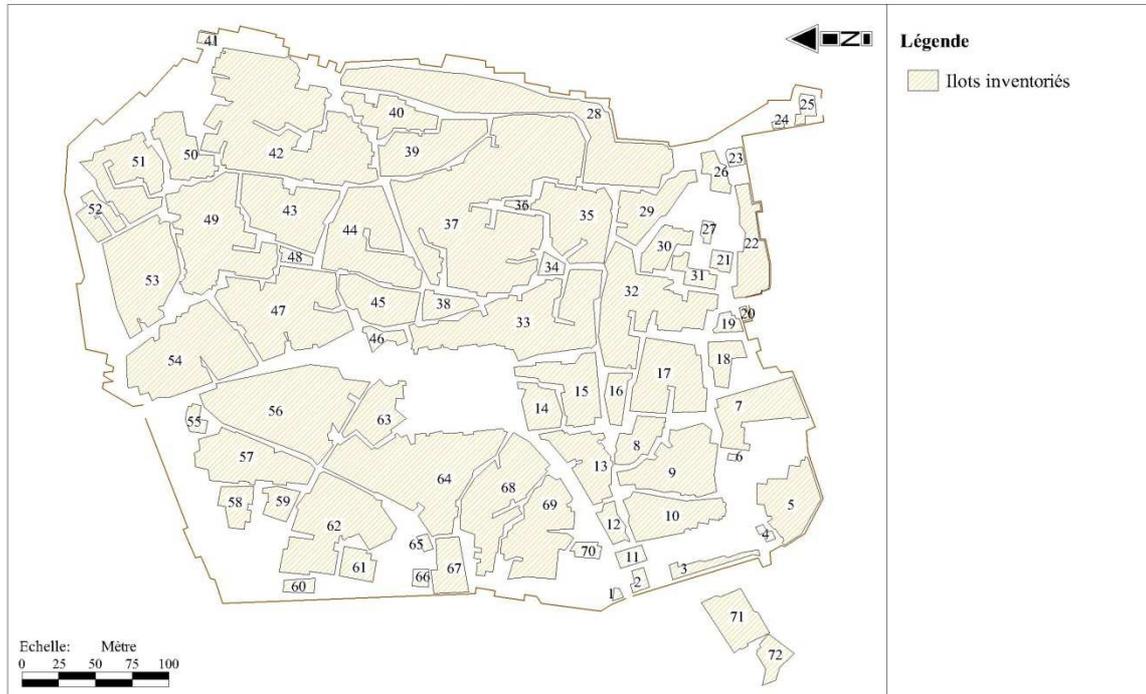
2.2.1. Îlots disparus, démolis par la colonisation

Les interventions urbaines coloniales sur la médina d'Annaba a fait disparaître 20 îlots sur un total de 72 îlots. Ces îlots sont représentés sur le tableau n° 01.

La majorité des îlots disparus était de petite dimension par rapport aux autres, et qui se trouvaient sur les bordures Sud et Ouest de la médina. Les îlots démolis, situés juste près des portes, étaient occupés soit par des casernes ou par des tours de contrôle.

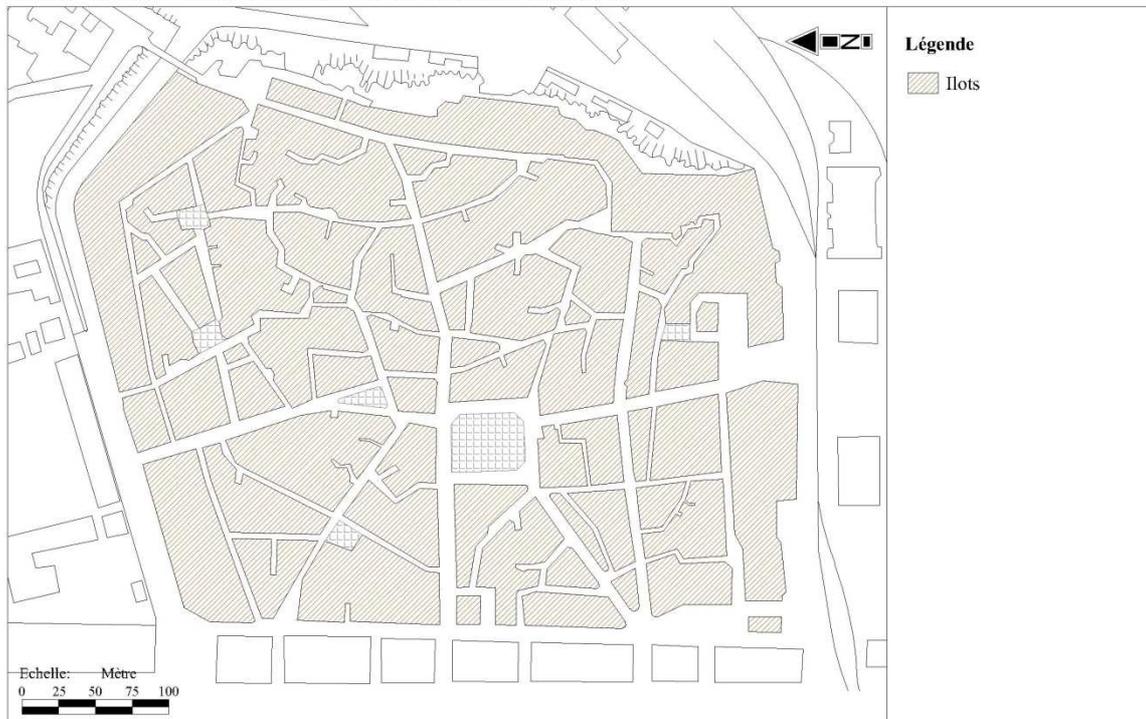
Les îlots démolis étaient remplacés par d'autres, sur lesquels ils ont construit des bâtiments coloniaux, après avoir réalisé les nouveaux tracés. Ainsi, on peut conclure que les travaux de restructuration viaire menés par la colonisation, sont à l'origine de disparition des îlots anciens.

Carte n° 39: Inventaire des îlots de la forme urbaine originelle (1832) de la médina d'Annaba



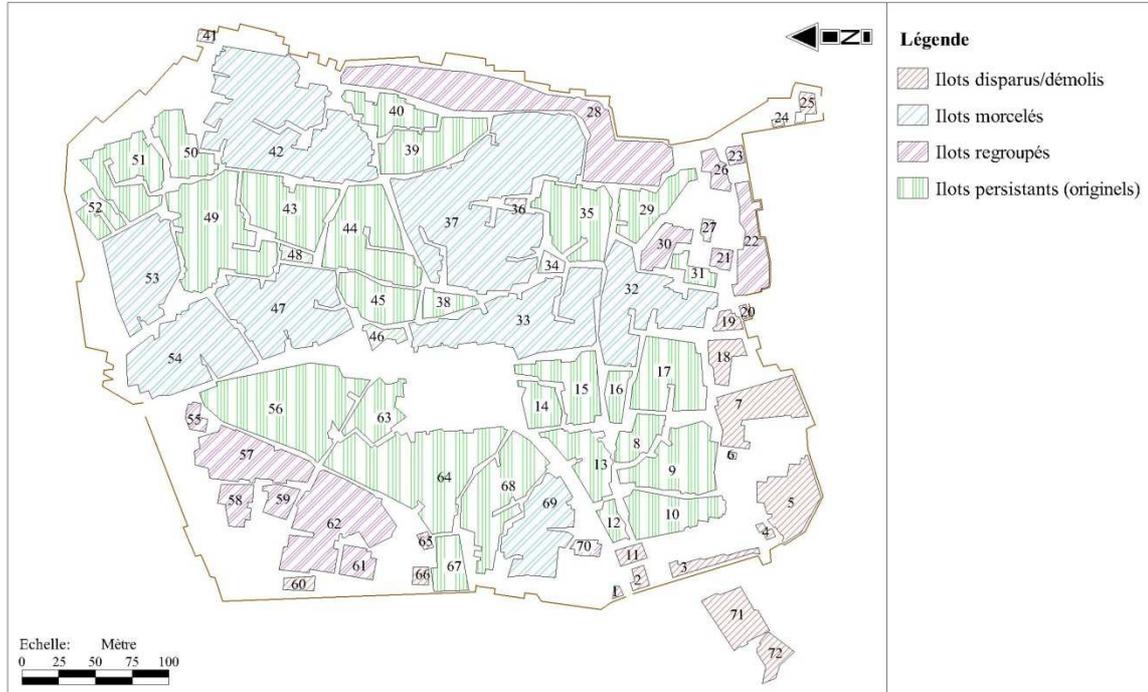
Source: Auteur

Carte n° 40: Forme des îlots de la médina d'Annaba à l'époque coloniale (1942)



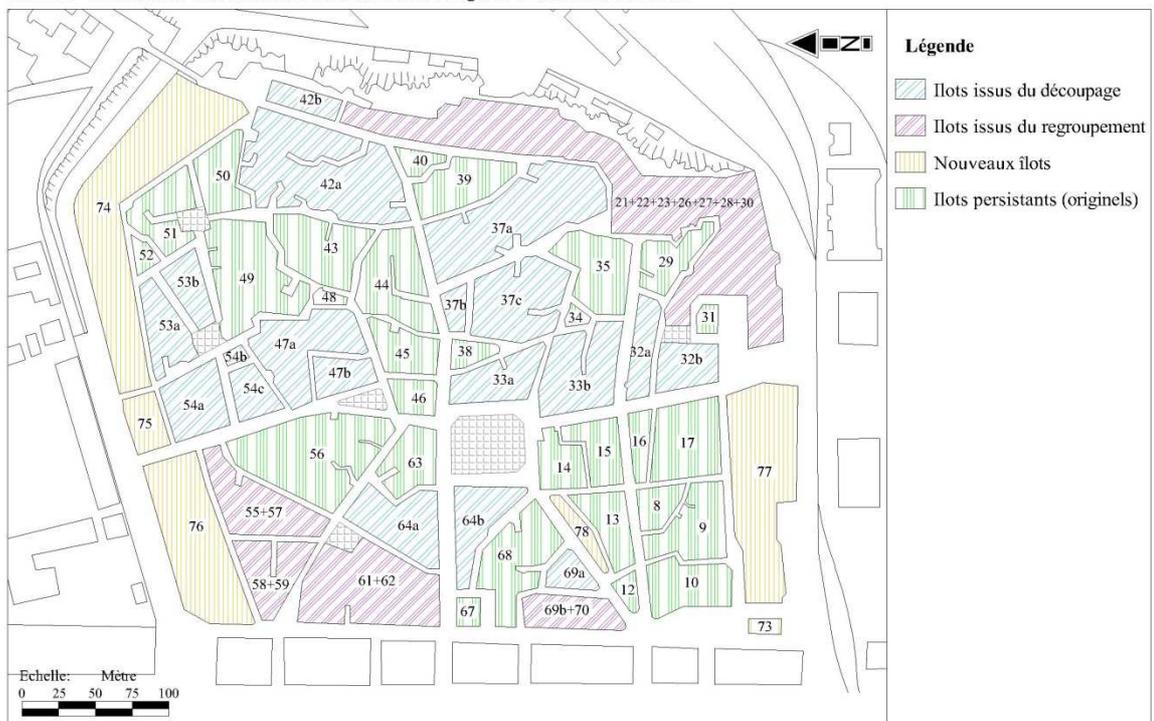
Source: Auteur

Carte n° 41: Transformation des îlots originaux de la médina d'Annaba après les interventions coloniales



Source: Auteur

Carte n° 42: Résultats des transformations sur les îlots originaux de la médina d'Annaba



Source: Auteur

Parmi les îlots démolis, il y avait les îlots (4, 5, 6, 7, 18), qui étaient occupés par un « fondouk chrétien ». A ce sujet, Derdour H'sen a écrit : « Autant qu'on puisse le savoir par les fouilles, ce fondouk entouré de muraille massive occupait l'emplacement actuel de la Chambre de commerce, de la maison de l'agriculture, des ruelles s'étendant entre le port et la rue Aïset Idir. Cette artère était désignée à cette époque d'un nom bien imagé Chak Bid-Enjala par ce qu'elle séparent la ville du fondouk »⁸¹.

Ce « fondouk » était autre fois, pendant le 11 siècle, un endroit qui regroupait la population chrétienne, qui vivait dans la cité ou celle qui vienne des pays européens pour faire du commerce. H'sen Derdour parle de cette population qui vivait dans la médina : « À Bouna leur nombre pouvait atteindre le 4 ou le 5% de la population. Ces chrétiens aussi populaires que l'était les Hammadites en Italie jouissant des mêmes libertés et avantages que les musulmans »⁸². Ce Fondouk groupait en ses murs nettement détachés de la ville des blocs commerciaux de coutellerie et draperie, ainsi que des habitations séparées par nationalité.

Photo n° 60: Photo ancienne de la chambre de commerce de l'époque coloniale



Source: Site internet : www.annaba-photos.com

Photo n° 61: La chambre de commerce et la PTT actuellement



Source: Auteur, 2012

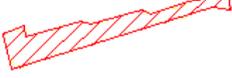
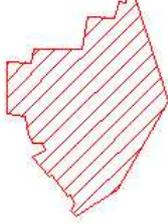
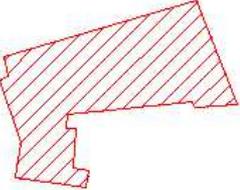
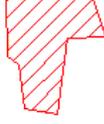
Après l'indépendance, il y a eu quelques changements sur cette partie de la médina. L'Etat a construit un nouveau bâtiment, occupé aujourd'hui par le siège de la P.T.T, près de la chambre de commerce.

⁸¹. Derdour H'sen, *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Tome II*, imprimerie A.Guerf –Batna, Page 226.

⁸². Op. cité, Page 225.

Quant aux restes des îlots disparus, la cause principale était la création d'une artère « la rue de 04 septembre », appelée aujourd'hui la rue de la C.N.R.A, située sur le côté Ouest de la médina, et qui joue le rôle d'une limite physique entre la vieille ville et la ville nouvelle européenne, et qui remplaçait les anciens remparts Ouest.

Tableau n° 01: Tableau des îlots disparus (démolis) par la colonisation

Numéro de l'îlot	Forme	Numéro de l'îlot	Forme
1		20	
2		24	
3		25	
4		36	
5		41	
6		60	
7		65	
11		66	
18		71	
19		72	

Source : Auteur

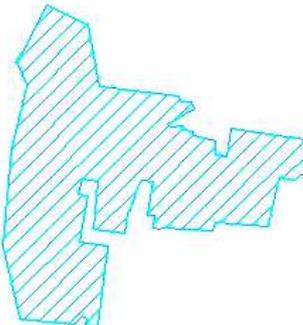
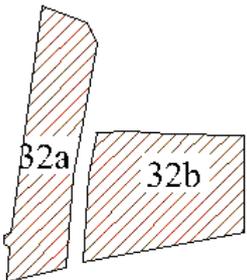
2.2.2. Îlots morcelés par les percées en plusieurs îlots

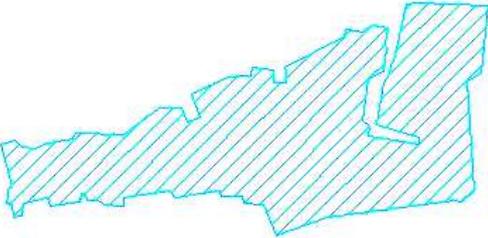
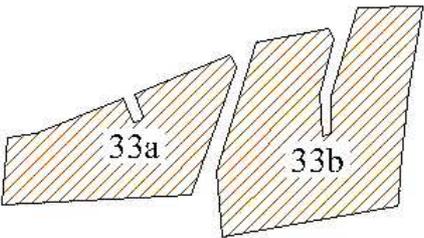
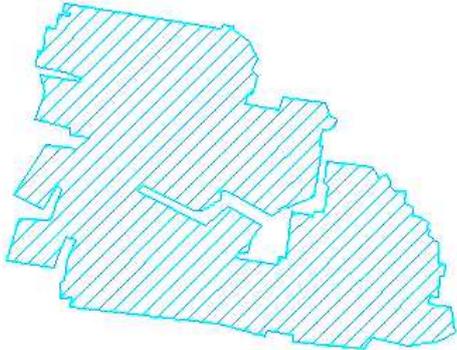
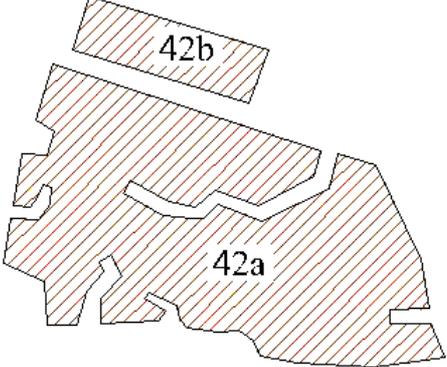
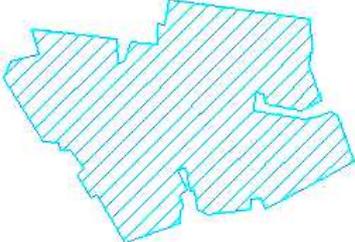
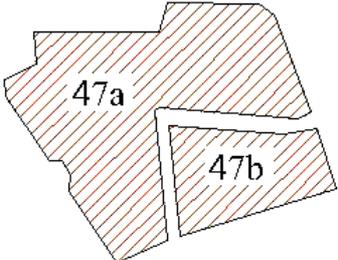
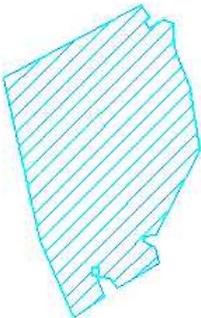
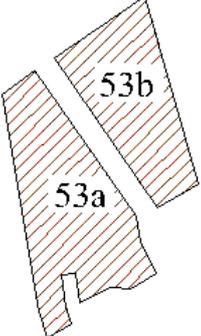
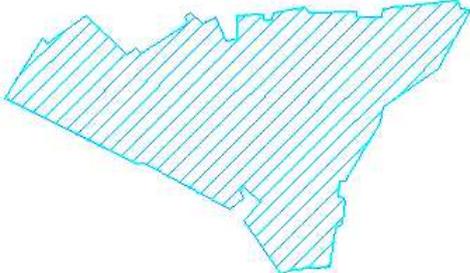
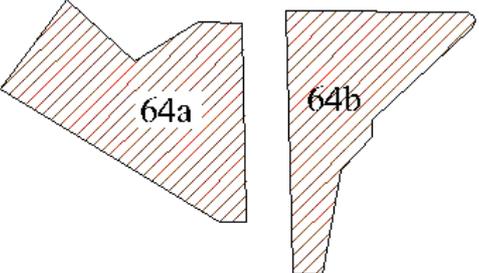
Les îlots morcelés sont au nombre de neuf. Ils sont de grande dimension par rapport aux autres îlots. Cette fragmentation s'explique par la restructuration viaire, comme nous l'avons remarqué sur la carte n° 36, ceci à travers la réalisation des percées. Ces dernières ont morcelé les anciens îlots arabo-turques en plusieurs îlots, une chose qui nous renvoie vers ce qui a été fait au centre ancien de Paris, où les percées réalisées par Haussmann, sur le tissu urbain, ont touché en premier lieu les îlots, qui ont été morcelés, laissant place à de nouveaux îlots de forme triangulaire. La médina de Tunis a subi aussi ce genre d'intervention, à travers la réalisation des percées Nord et Sud sur les faubourgs. Ces percées faisaient partie d'un projet colonial qui a été réalisé après l'indépendance.

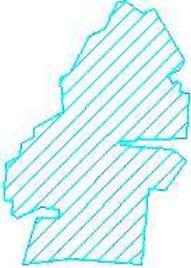
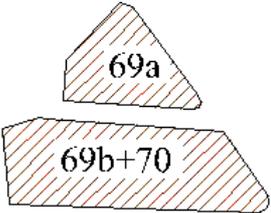
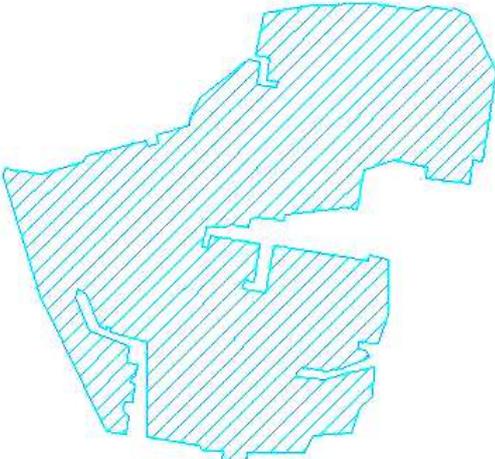
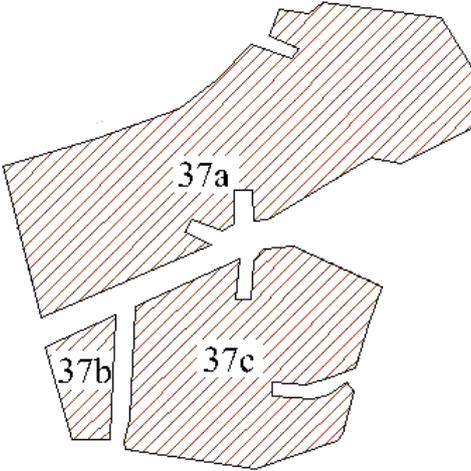
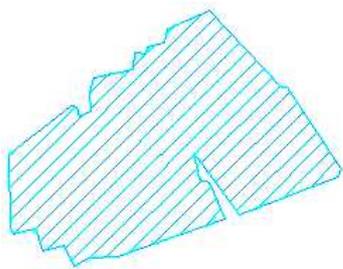
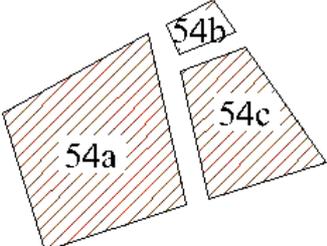
Alors, nous pouvons dire que la colonisation s'est inspirée des travaux d'Haussmann à Paris, pour réaliser le projet de restructuration viaire sur la médina d'Annaba. Ce projet colonial était réalisé dans le but d'avoir un tracé rectiligne, pour aérer le tissu dense de la médina, et qui permet la circulation mécanique et le contrôle de la population, mais sans chercher une forme particulière pour le maillage. Contrairement à ce qui a été fait à Paris, où il y a eu la création d'un nouveau maillage en étoile qui s'est superposé sur l'ancien.

Il est à noter que parmi les neuf îlots morcelés, sept se trouvent dans la partie haute de la médina (carte n° 41). Nous avons déterminé aussi, que les îlots ont subi deux types de morcellement: morcellement en deux îlots et le morcellement en trois îlots. Le tableau ci-dessous montre les formes des îlots avant et après l'intervention.

Tableau n° 02: Tableau montrant le processus du morcellement des îlots par la colonisation

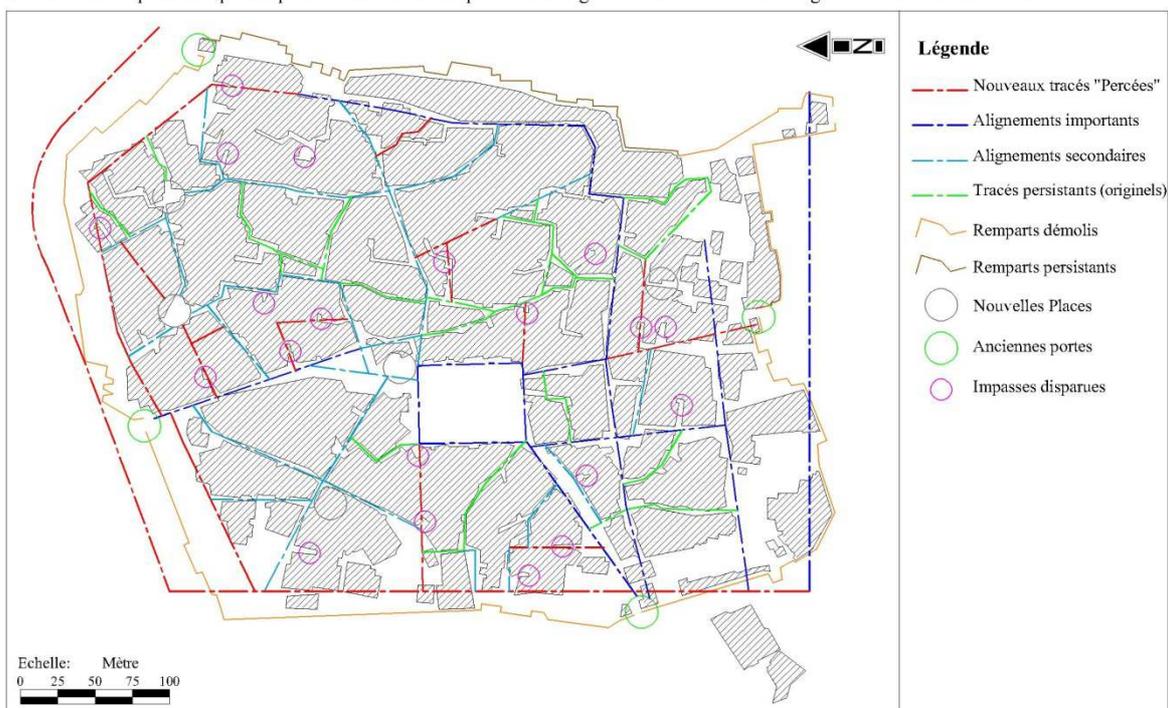
Type de morcellement	N° de l'îlot	Forme Avant le morcellement	Forme après le morcellement
Îlots morcelés	32		

en deux îlots	33		
	42		
Ilots morcelés en deux îlots	47		
	53		
	64		

	69		
Îlots découpés en trois îlots	37		
	54		

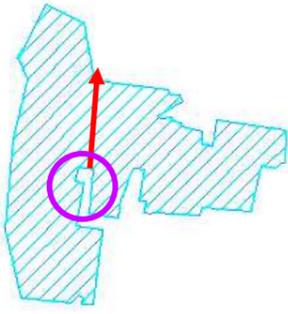
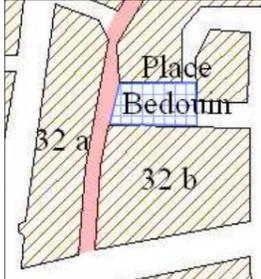
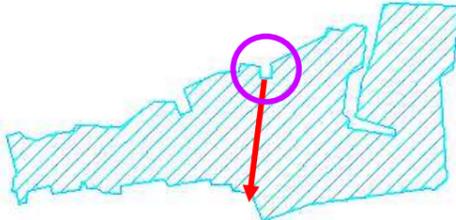
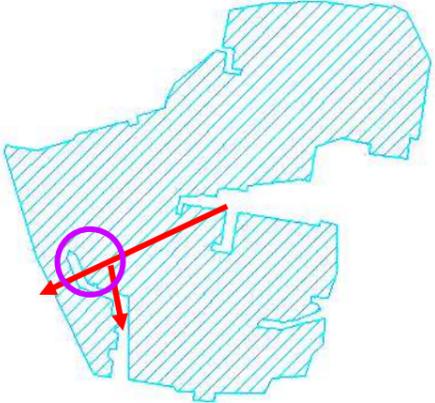
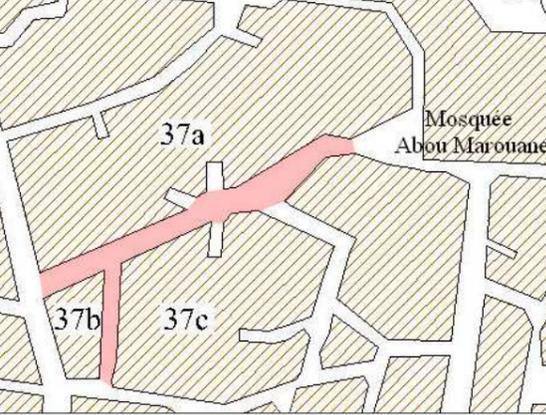
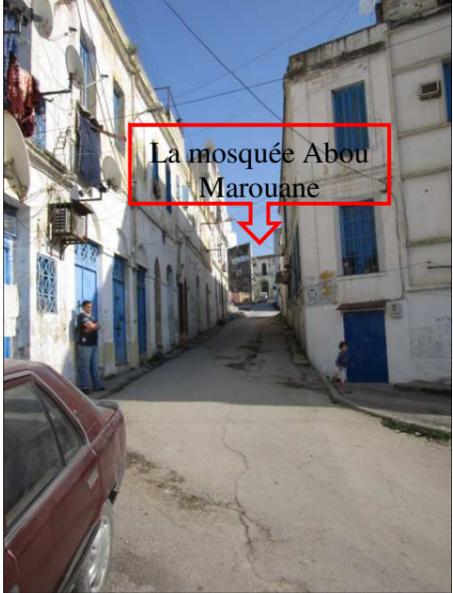
Source : Auteur

L'analyse des îlots morcelés, nous a permis de connaître les causes de disparition de dix impasses. Ces dernières ont été le lieu de passage des percées coloniales. Pour mieux comprendre ces transformations, nous avons établi la carte n° 43, dans laquelle nous avons superposé les impasses disparues sur les lignes qui représentent les travaux de restructuration viaire. Ensuite, chaque impasse disparue a été étudiée indépendamment dans le tableau n° 03.

Carte n° 43: Impasses disparues pendant les travaux de percée et d'alignement de la trame viaire originelle de la médina d'Annaba

Source: Auteur

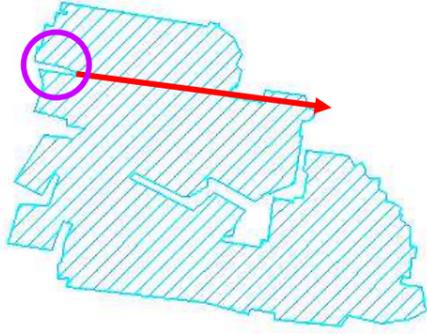
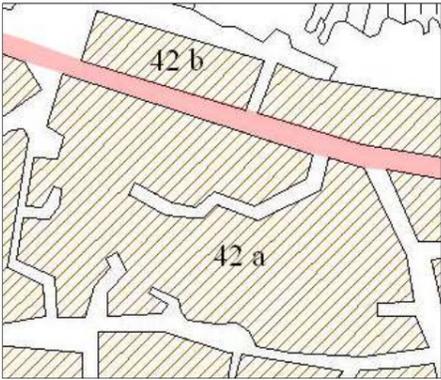
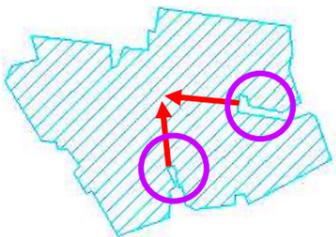
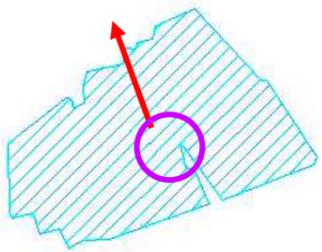
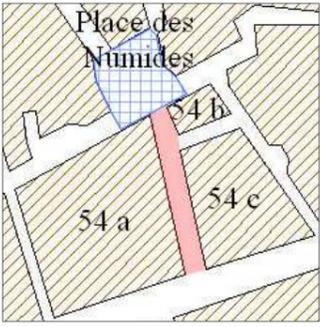
Tableau n° 03: Impasses disparues pendant la réalisation des percées

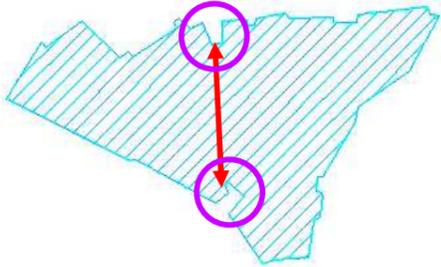
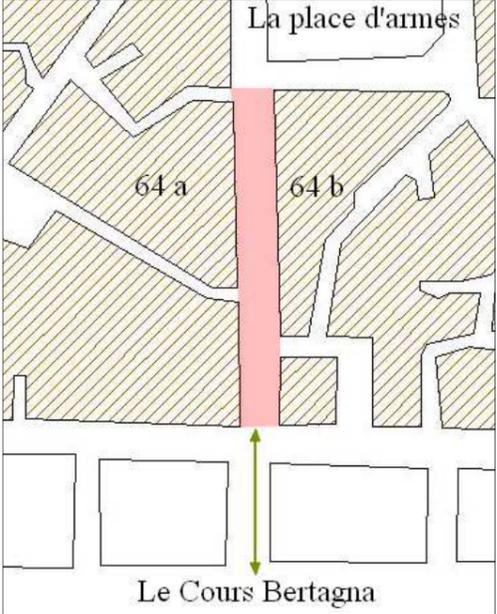
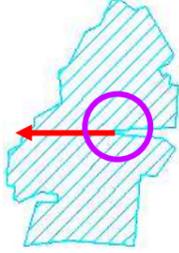
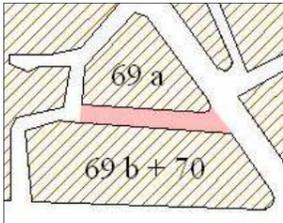
Numéro de l'îlot	Positions des impasses avant les opérations de percés	Disparition des impasses après les opérations de percés	Photos des Rues projetées au niveau des anciennes impasses
32			<p>Photo n° 62: Rue de la surprise</p>  <p style="text-align: right;">Source : Auteur, 2012</p>
33			<p>Photo n° 63: Rue Cap Khaled</p>  <p style="text-align: right;">Source: Auteur, 2012</p>
37			<p>Photo n° 64: Rue Kessiret Hocine</p>  <p style="text-align: right;">Source: Auteur, 2012</p>

Cette impasse fut le lieu de passage d'une percée, qui débouche du côté Ouest sur la Rue Semigra Abdallah (percée Sud). Cette ruelle, actuellement Rue de la surprise, assurait l'accès à la place Bedouin, qui a été aménagée à l'intérieur des îlots, pour aérer le tissu.

L'îlot 33 a été découpé en deux îlots par une petite percée de 3,5 m de largeur, passant par l'impasse, représentée sur le dessin ci-dessus. Cette ruelle s'ouvre directement sur la place centrale, elle est appelé aujourd'hui « Rue Cap Khaled ». sur la photo nous voyons qu'elle garde sa forme initiale (coloniale), avec des bâtiments néoclassique de R+2 de part et d'autre.

La disparition de cette impasse est le résultat de deux opérations urbaines effectuées sur l'îlot 37. La première est une percée de 5m, projetée perpendiculairement sur l'impasse, pour créer un accès vers l'hôpital militaire (mosquée Abou Marouane) à partir de l'ex rue « Saint Augustin ». Cette percée porte aujourd'hui le nom de «rue Kessiret Hocine». La deuxième est une autre petite percée, en créant une ruelle à la place de l'impasse. Cette ruelle est située entre l'îlot 37b et 37c, qui débouche sur la percée précédente. Actuellement, cette petite ruelle n'existe plus à cause de l'effondrement de l'îlot 37b.

<p>42</p>			<p>Photo n° 65: Rue des frères Djaatout</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>		
<p>La colonisation a créé une longue rue d'environ 300 m, entre l'hôpital militaire et le pont de la tranchée. A partir de l'hôpital ; l'intervention était sous forme d'alignement jusqu'à l'îlot 42, qui présentait un obstacle pour atteindre le pont. Alors, ils ont découpé l'îlot en deux îlots par une percée, passant par l'impasse représentée sur le dessin.</p>		<p>Photo n° 66: Rue Felicite</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>			
<p>47</p>			<p>Photo n° 67: Rue Hadiden</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>		
<p>L'îlot 47 a connu la disparition de deux impasses. Ces dernières présentaient le lieu de passage de deux petites percées, qui se joignent en un point, découpant cet îlot en deux nouveaux îlots.</p>		<p>54</p>			<p>Sur l'impasse de l'îlot 54, il y a eu la création d'une percée, pour rendre la place des Numides accessible à partir de « la rue Française ». La photo à droite, prise à partir de la rue El-Fida, montre cette ruelle, qui fait 4,7 m de largeur, limitée de part et d'autre par des immeubles coloniaux de R+1 et R+2.</p>

<p>64</p>			<p>Photo n° 68: Rue des frères Boucherit ex « Rue Saint Augustin »</p>  <p style="text-align: right;">Source: Auteur, 2012</p>
<p>L'îlot 64 fut l'objet d'une importante intervention urbaine sur le tissu médinois. Une imposante percée de 8 m de largeur a été projetée, passant par deux impasses juxtaposées, découpant l'îlot en deux nouveaux îlots, ce qui a permis la création de la rue Saint Augustin, pour relier le Cours Bertagna et la médina. Cette voie s'étend sur 360 m du cours de la révolution (ex Bertagna) jusqu'à l'extrémité Est de la médina, passant par la place d'armes.</p>			
<p>69</p>			<p>Photo n° 69: Rue Montpensier</p>  <p style="text-align: right;">Source: Auteur, 2012</p>
<p>Sur cet îlot, il y a eu la création d'une courte percée, passant par l'impasse de l'îlot 69, ce qui a donné naissance à deux îlots (résultat du découpage). Cette ruelle débouche sur la Rue Zeribi Abdelaziz, qui fait partie des rues importantes qui relie la médina au cours de la révolution.</p>			
<p>Légende :</p> <p> Emplacement de l'ancienne Impasse</p> <p> Percée</p>			

Source: Auteur

2.2.3. Îlots regroupés

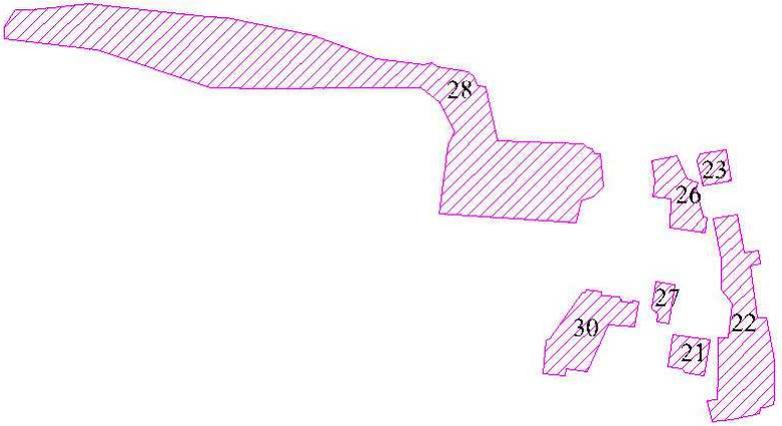
Le regroupement entre plusieurs îlots est également un mode de transformation, aussi influent que le découpage sur l'ensemble du tissu urbain médinois,

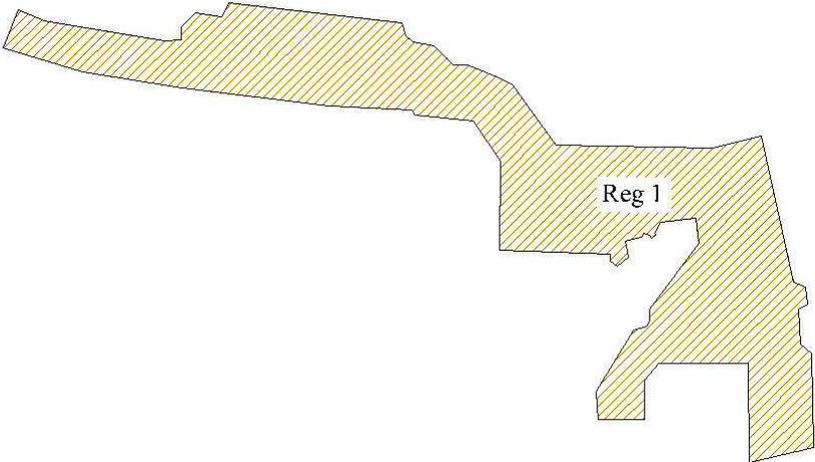
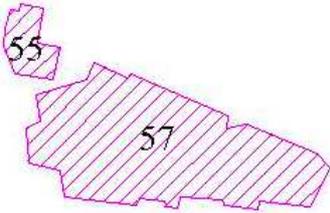
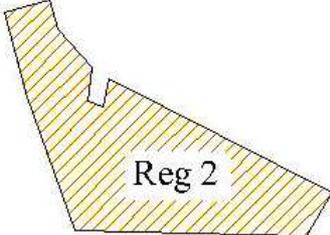
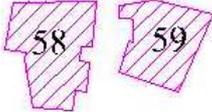
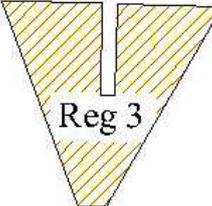
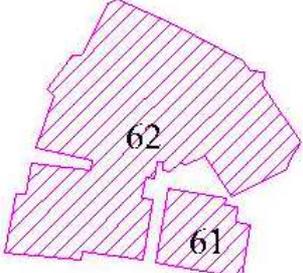
L'analyse de la carte n° 41 nous enseigne que 14 îlots sur 72 ont subi des regroupements. La totalité de ces îlots se trouve aux extrémités Sud-Est et Nord-Ouest de la médina. Ainsi ces îlots de la médina ont été regroupés ensemble pour ne donner que cinq.

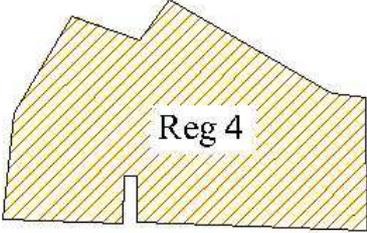
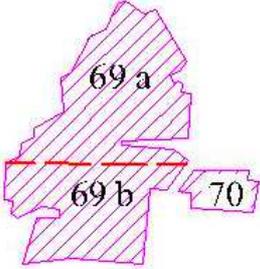
Le regroupement était fait en construisant de nouveaux bâtiments sur les poches vides, situées entre les îlots d'origine. Il y a eu même des interventions sur les bâtiments traditionnels existants, en rajoutant ou en supprimant une partie, d'une manière à assurer la continuité. Ce qui a donné lieu à une typologie d'îlots plus géométrique proche d'une configuration européenne qu'à celle arabo-musulmane.

Le tableau ci-dessous explique les opérations de regroupement effectuées

Tableau n° 04: Regroupement des îlots pendant la période colonisation

Numéro du regroupement	Forme des îlots	
<p>Reg 1 21+22+23 +26+27+28 +30</p>	<p>Avant intervention</p>	

	Après intervention	
<p>Reg 2 55+57</p>	Avant intervention	
	Après intervention	
<p>Reg 3 58+59</p>	Avant intervention	
	Après intervention	
<p>Reg 4 61+62</p>	Avant intervention	

	Après intervention	
Reg 5 69b+70	Avant intervention	
	Après intervention	

Source: Auteur

2.2.4. Ilots persistants (originels)

Au centre du tissu urbain de la médina d'Annaba, et sur un total de 72 ilots, 29 îlots maintiennent toujours leurs configurations d'origine. Ces îlots sont situés généralement dans les parties qui n'ont pas été touchées par les travaux de percées et d'alignement. (voir carte n° 41 et n° 42)

2.2.5. Apparition de nouveaux îlots coloniaux

En plus des îlots analysés précédemment, nous avons noté l'apparition de six nouveaux îlots. Ces derniers ont été réalisés sur les limites Sud et Nord de la médina, à la place des îlots et des remparts démolis. A l'exception de l'îlot n° 78, qui a été construit à l'intérieur du tissu pour assurer la continuité de la rue alignée. (voir carte n° 42)

Les nouveaux îlots sont :

- L'îlot n° 72 a remplacé les îlots (4, 5, 6, 7, 18, 19 et 20), comme il a été déjà mentionné, il est occupé par deux grands équipements aujourd'hui qui sont : la chambre de commerce et le siège de la P.T.T.
- L'îlot n° 73 a été créé au Sud-Ouest de la médina juste près à l'intersection des deux nouvelles rues (le boulevard front de mer et la percée Ouest)

- Les îlots n° 74, 75 et 76 ont été créés au Nord, au bord de la rue Victor Hugo (la tranchée), et qui ont ceinturés la médina du côté Nord. Ils sont occupés aussi par des équipements qui sont : l'institut des sciences juridiques, école fondamentale et la caserne militaire.
- L'îlot n° 78 est le seul nouvel îlot situé à l'intérieur du tissu. Il est le résultat des travaux des percés et des alignements.

3. Synthèse: interprétation des résultats de la première comparaison

L'analyse du tissu urbain médinois entre 1832 et 1942, nous permet d'apprendre que, les interventions menées par l'administration coloniale sur la médina d'Annaba, pour qu'elle réponde à certaines exigences d'ordre fonctionnelles, socioculturelles et militaires, se sont manifestées, sur le plan morphologique, par des reconfigurations touchant le réseau viaire, à travers la superposition d'un nouveau maillage assez géométrique sur l'ancien qui est plutôt organique. Ces restructurations ont eu un impact sur les autres composants, principalement les îlots, dont plusieurs ont connu des changements au niveau de la forme. Cependant l'étude minutieuse de ces transformations nous montre que ces dernières n'ont pas été radicales. L'impact des transformations peut se résumer à travers les points suivants:

- **Synthèse de comparaison entre les réseaux viaire des époques : arabo-turque et colonial**

Le réseau viaire a subi des transformations. Celles-ci n'ont pas altéré la configuration originelle traditionnelle, hiérarchisée en rues, ruelles et impasses, du fait que les interventions coloniales sur la trame viaire étaient majoritairement sous forme d'alignement des anciens tracés. Le nombre total des alignements est de 27, dont 7 sont importants, effectués sur les rues principales, telles que : la « rue Philippe » et la « rue d'Armandy », les 20 autres alignements sont secondaires, et qui ont touché généralement que les ruelles. Le nombre de percées a été important aussi, mais nous avons déterminé que 04 grandes percées seulement, telles que : la « rue de 4 septembre » et la « rue saint augustin », les 13 autres sont moins importantes, elles ont été conçues pour créer des raccourcis et faciliter la circulation.

A travers le carte n° 44, nous constatons que le réseau viaire de l'époque coloniale, garde la même configuration d'origine, avec des rues principales qui dérivent du centre de la médina (places d'armes) en direction des anciennes portes, dans le but de relier l'ancien tissu au nouvelles extensions urbaines coloniales qui sont le port, le Cours Bertagna, et l'extension nord de la ville.

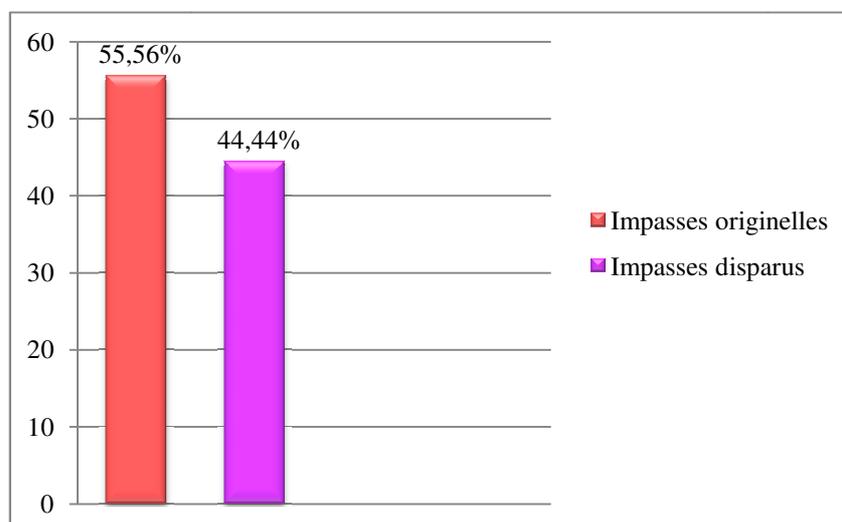
Le réseau viaire est composé de 13 rues, marquées par leurs largeurs importantes, ainsi que leurs emplacements stratégiques par rapport à la médina, sur ces rues se connectent 47 ruelles qui gardent les formes sinueuses et étroites.

La superposition des deux réseaux viaires de 1832 et de 1942 a montré que :

- Le nombre de rues a augmenté, il était de 5 en 1832 et il a atteint 13 en 1942.
- Le nombre de ruelles était de 46 en 1832 et il a atteint 47 en 1942. Ceci s'explique par les transformations qu'on connu les ruelles de l'époque arabo-turque :
 - 4 ruelles supprimées pendant le regroupement des îlots ;
 - 3 ruelles converties en rues ;
 - 1 ruelle supprimée lors de la création de « la place Bedouin » située au Sud sur la rue qui mène vers la mosquée Abou Marouane ;
 - 9 ruelles sont apparues pendant le morcellement des îlots.

En ce qui concerne les impasses, les résultats des transformations seront interprétés à travers l'histogramme ci-dessous :

Figure n° 04: Interprétation des transformations sur les impasses de l'époque arabo-turque 1832



Source: Auteur

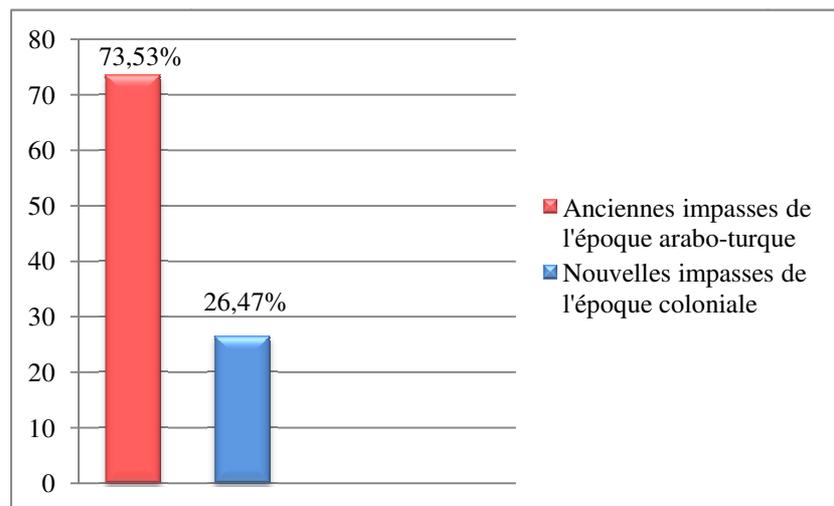
Nous avons constaté aussi que le nombre d'impasses a diminué : de 45 impasses sur la carte d'origine à 34 impasses sur la carte de l'époque coloniale. Sur les 45 impasses recensées dans l'époque arabo-turque:

- 20 impasses ont disparu dans l'époque coloniale, soit 44,44 % ;
- 25 impasses ont gardé leurs formes d'origine de l'époque arabo-turque, soit 55,56 %.

Et sur les 34 impasses recensées sur la carte de l'époque coloniale (1942) nous avons déterminé que :

- 25 impasses sont celles de l'époque arabo-turque, soit 73,53 % ;
- 9 impasses sont apparues dans la période coloniale, soit 26,47 %.

Figure n° 05: Origines des impasses appartenant à la trame viaire de l'époque coloniale



Source: Auteur

Nous avons noté aussi une évolution au niveau de l'espace public. Les résultats ont montré l'existence toujours de la place centrale, qui a été restructurée et réaménagée pour répondre aux nouvelles fonctions, mais qui assure continuellement un rôle structurant et organisateur du tissu urbain. Sur l'ensemble du tissu, il y a eu la création de cinq autres placettes, tel que « la place Carthage » et la « place Xavier Martin » aujourd'hui « la place des Numides », dans le but d'aérer les unités d'habitation et ouvrir des lieux de regroupement et de détente pour les habitants. Aussi, ces places étaient, à la fois, des espaces de jeu pour les enfants qui habitaient dans les quartiers voisins.

Carte n° 44: Hiérarchisation de la trame viaire et emplacement des espaces publics de la médina d'Annaba à l'époque coloniale (1942)



Source: Auteur

Carte n° 45: Emplacement des impasses de la trame viaire coloniale (1942) de la médina d'Annaba



Source: Auteur

• **Synthèse de comparaison entre les îlots des époques : arabo-turque et coloniale**

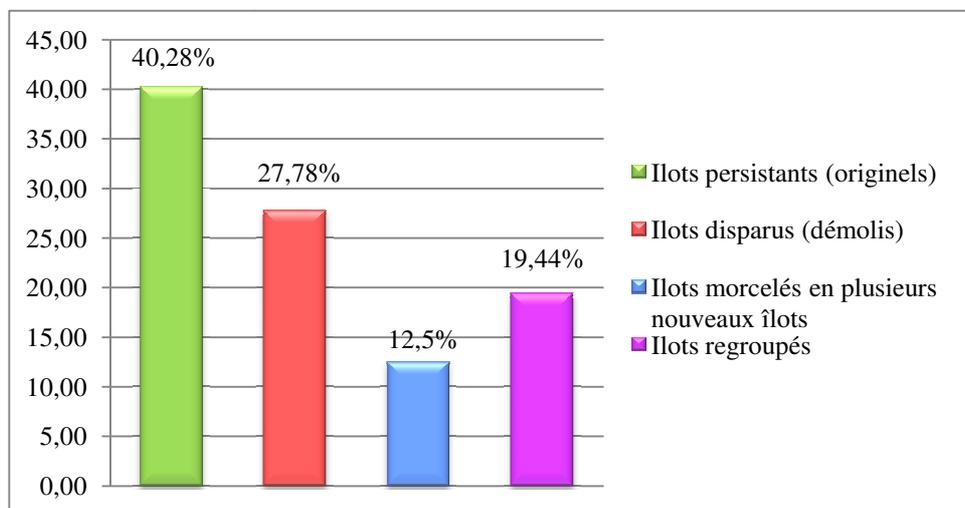
Du côté des îlots, l'analyse nous a permis de déduire que la majeure partie des îlots de la médina d'Annaba ont pu préserver leurs formes d'origine. Pour les îlots disparus l'analyse a démontré que ceci est dû principalement aux transformations viaire et à la destruction des anciens remparts. Et même si l'étude révèle un pourcentage moyen, mais la carte révèle que ce sont des îlots de tailles petites.

Les transformations faites sur les autres îlots, sont le résultat des interventions coloniales sur le réseau viaire, à travers la création des percées et la réalisation des alignements. Les percées ont morcelé les anciens îlots, donnant naissance à d'autres îlots. Quant aux alignements, leurs impacts s'observent sur les limites de certains îlots, qui sont devenues plus régulières, mais son autant changer leurs formes.

Le dernier type de transformations dans la période coloniale est le regroupement des îlots, où nous avons déterminé que 14 îlots ont subi des regroupements, donnant naissance à 5 îlots seulement.

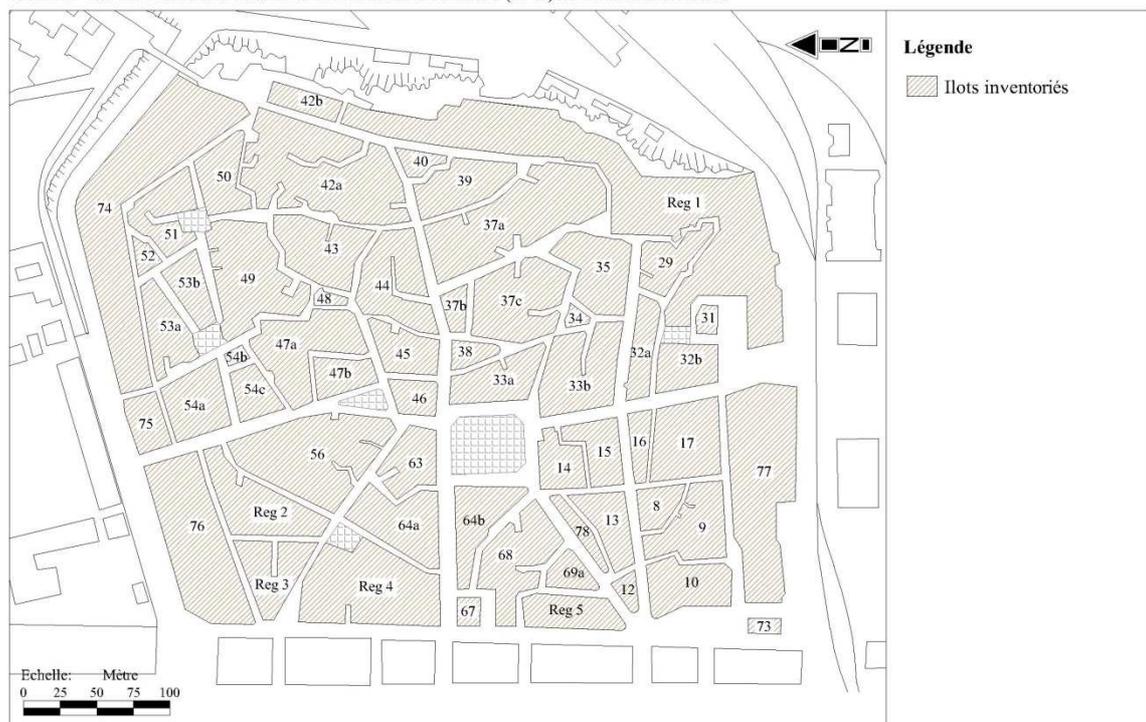
Sur les 72 îlots inventoriés dans période arabo-turque, nous n'avons enregistré que 59 îlots à l'époque coloniale. Les résultats des transformations des îlots de l'époque arabo-turque sont interprétés dans l'histogramme suivant :

Figure n° 06: Interprétation des transformations sur les îlots de l'époque arabo-turque 1832



Source: Auteur

Carte n° 46: Inventaire des îlots de la forme urbaine coloniale (1942) de la médina d'Annaba



Source: Auteur

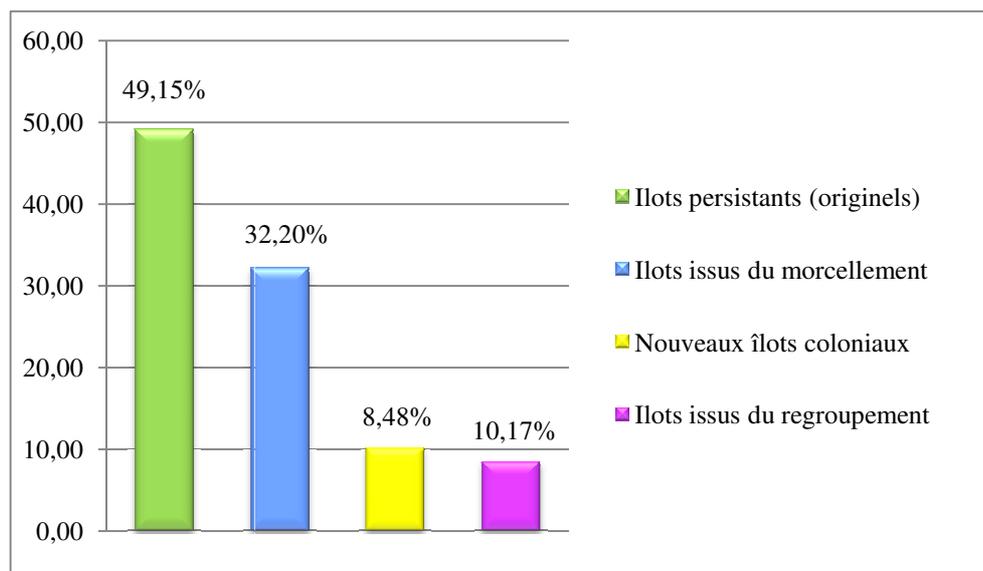
Nous pouvons déduire à partir de ce graphe que :

- 20 îlots sont disparus, soit 27,78 % ;
- 9 îlots ont été morcelés en deux et en trois nouveaux îlots, soit 12,5 % ;
- 14 îlots ont connu des regroupements, soit 19,44 % ;
- 29 îlots ont su gradé leurs formes d'origine, soit 40,28 %.

Il est à noter aussi, qu'il y a eu la naissance de 6 nouveaux îlots, la majorité est située sur les limites de la médina.

l'hitogramme ci-dessous représente les pourcentages des îlots appartenant à l'époque coloniale, issues des différentes interventions sur les anciens îlots.

Figure n° 07: Origines des îlots appartenant à la forme urbaine de l'époque coloniale (1942)



Source: Auteur

Conclusion

Nous pouvons conclure, à partir de cette première comparaison, que durant la période coloniale, la forme urbaine de la médina d'Annaba a connu plusieurs transformations à des degrés différents. Ces transformations se sont manifestées par la restructuration du réseau viaire, en superposant un nouveau maillage géométrique sur l'ancien qui est plutôt organique. Sur terrain cette restructuration s'est faite par la réalisation des percées et les

alignements des voiries, ainsi que la création des espaces publics (places et placettes) à l'intérieur du tissu.

Les interventions sur le réseau viaire ont eu un impact sur les autres composants de la forme urbaine, essentiellement l'élément que nous avons étudié profondément, qui est l'îlot. Celui-ci a subi une série de transformations, ce qui a donné naissance à des nouvelles formes, tels : les îlots morcelés, les îlots regroupés et les nouveaux îlots.

Les résultats obtenus lors de cette première comparaison, montrent aussi que malgré les transformations, la forme urbaine a su maintenir son caractère d'origine. Le tracé garde toujours sa configuration originelle hiérarchisée en rues, ruelles et impasses, du fait que le nouveau maillage colonial s'est greffé sur l'ancien, sans autant le transformer, sauf les percées, qui ont été réalisées dans des endroits nouveaux. Quant aux îlots, beaucoup ont su préserver leurs formes d'origine, et mêmes ceux transformés, ou bien « déformés » si nous parlons de « déformation », sont facilement reconnaissable dans le tissu, ce qui montre que les changements n'ont pas été trop brutales.

Chapitre VI

Processus de transformation de la forme urbaine de la médina durant la période actuelle : deuxième et troisième comparaisons

Introduction

Le présent chapitre étudiera l'évolution de la forme urbaine de la médina, de l'époque postindépendance jusqu'à nos jours, pour détecter d'éventuelles transformations, surtout que la période actuelle est connue par son déclin urbain et social.

L'analyse va concerner la deuxième et la troisième comparaison. La deuxième sera une comparaison entre l'époque coloniale et celle actuelle. La troisième, quant à elle, sera une comparaison entre l'époque arabo-turque et actuelle, et qui sera aussi une synthèse de l'étude des transformations, pour en juger en final si la médina possède encore des traits morphologiques originels, susceptibles de changer le regard négatif porté à son égard.

1. Deuxième comparaison entre l'époque coloniale et l'époque actuelle : Analyse et résultats

L'indépendance du pays s'est accompagnée d'un bouleversement socio-économique et urbain sur la vieille ville, essentiellement sur son parc immobilier, libéré par la population européenne et délaissé par les familles d'origine, et qui devenait un lieu d'accueil pour une population venant de la campagne. Au lieu d'être un espace de vie urbaine, la médina est devenue un lieu de transit abandonné. Ainsi, la forme urbaine de la médina a connu des mutations, que nous allons déterminer à travers la superposition des cartes entre la période actuelle et l'époque coloniale.

1.1. Analyse comparative entre le réseau viaire de l'époque coloniale et celui de l'époque actuelle

1.1.1. Analyse comparative des deux trames viaires : coloniale et actuelle

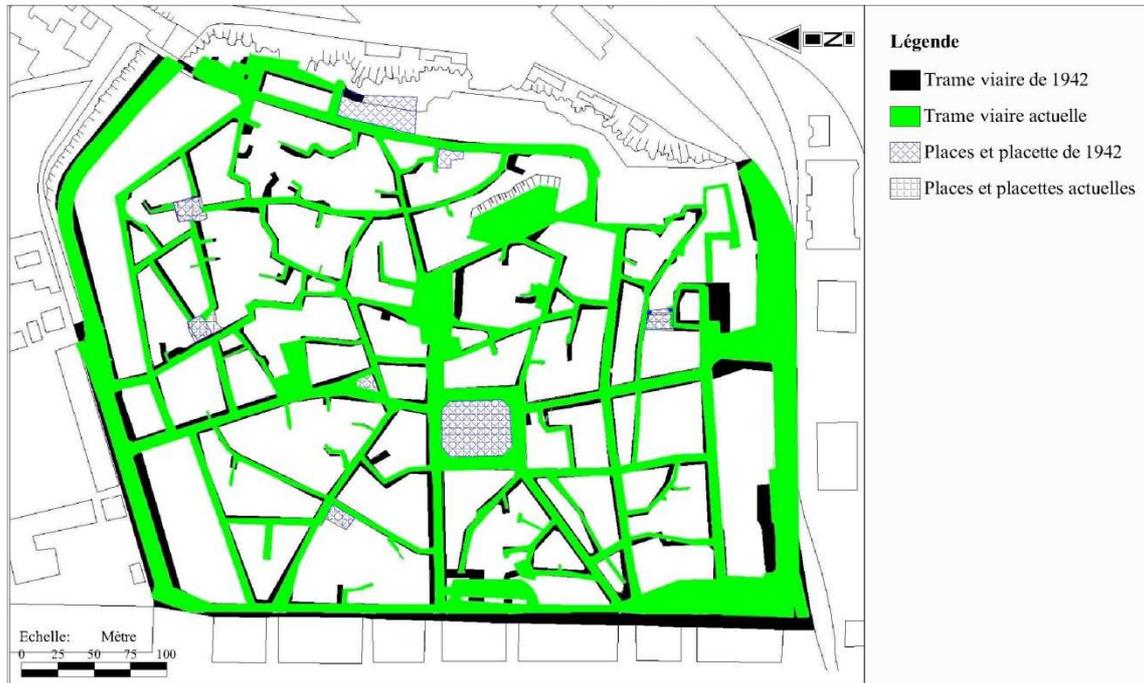
La superposition de la trame viaire datant de l'époque coloniale (carte n°34) et celle actuelle (carte n°47), démontre que globalement le tracé n'a pas été modifié, et que les rues et les ruelles demeurent inchangées. (voir carte n°48)

Carte n° 47: Le réseau viaire (voies et espaces publics) de la médina d'Annaba à l'époque actuelle



Source: Auteur

Carte n° 48: Superposition du réseau viaire actuelle sur celui de l'époque coloniale (1942)



Source: Auteur

Les transformations sur la trame viaire, se trouvent au niveau des impasses (carte n°49), où il y a eu l'apparition de 10 nouvelles impasses ; desservant les maisons. Ceci s'explique par le partage et la division de la maison familiale en plusieurs maisons, ou bien à cause des changements apportés par les locataires des maisons « Dar El-Jiren »*, à travers l'ouverture d'accès personnels en créant de petites impasses.

A travers l'analyse du système viaire, nous avons déterminé que sur les 34 impasses de la période coloniale ; 27 n'ont pas été modifiées. Parmi ces 27 impasses ; 23 appartiennent à l'époque arbo-turque.

Photo n° 70: Nouvelle impasse (rue Saint Nicolas) de la période actuelle



Source: Auteur, 2012

Photo n° 71: Ancienne impasse de l'époque arabo-turque (rue Trezel)



Source: Auteur, 2012

Nous avons enregistré aussi, la disparition de 7 impasses, dont 5 sont disparues à cause de l'effondrement des immeubles. Les 2 autres ont subi des transformations par les habitants, qui ont récupéré les assiettes de ces impasses pour construire dessus.

Le tableau n° 05 explique les transformations sur ces 7 impasses, à l'aide des plans, des images satellites et des photos prises sur place.

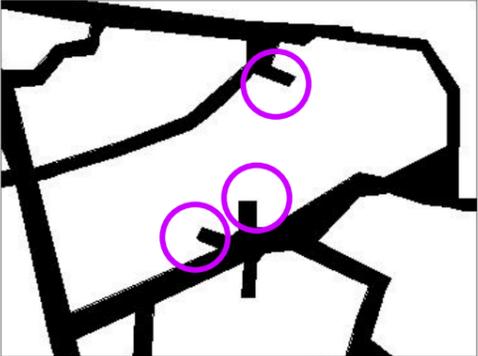
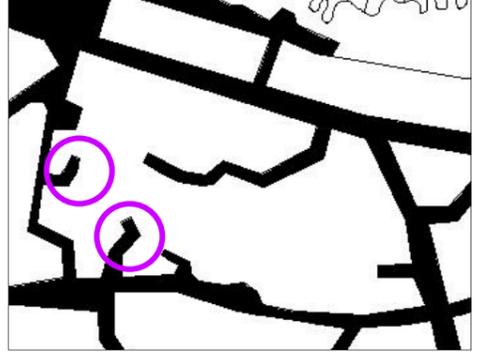
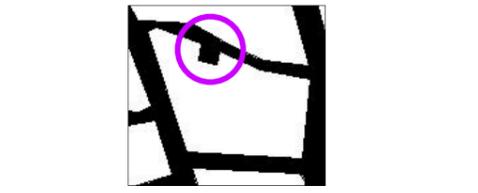
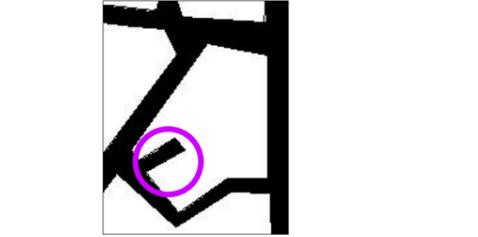
*. Dar El-Jiren : une appellation utilisée par la population pour désigner les maisons traditionnelles louées par chambre, où chaque pièce de la maison est occupée par une famille. Situation similaire aux Oukalas en Tunisie.

Carte n° 49: Transformations repérées au niveau des impasses lors de la superposition de réseau viaire de 1942 et celui actuel



Source: Auteur

Tableau n° 05: Tableau expliquant la disparition des impasses dans la période actuelle

Causes de disparition	N° de l'îlot	Position des impasses disparus	Transformations	Photos
Effondrement des bâtiments	37a			<p>Photo n° 72: Poche vide (îlot 37 a-)</p>  <p>Source: Auteur, 2010</p> <p>Photo n° 73: Parking (îlot 37 a-)</p>  <p>Source: Auteur, 2010</p>
	42a			<p>Photo n° 74: Poche vide (îlot 42 a)</p>  <p>Source: Auteur, 2010</p>
Intervention des habitants	45			<p>Photo n° 75: Porte à la place de l'impasse (rue Merabet Mesaoud)</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>
	63			<p>Photo n° 76: Magasin à la place de l'impasse (rue de Tunis)</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>

Source : Auteur

Photo n° 77: Ancienne impasse
de l'époque arabo-turque (rue Joseph)

Source: Auteur, 2012

Photo n° 78: Impasse d'Arcol de l'époque
arabo-turque (rue des frères Boucherit)

Source: Auteur, 2012

1.1.2. Analyse des espaces publics coloniaux et ceux actuels

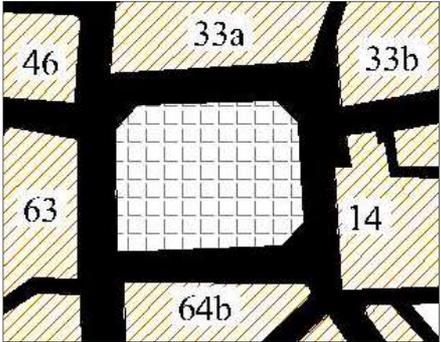
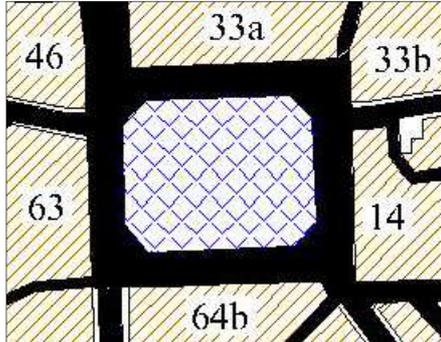
Les espaces publics de la médina, qui existaient pendant la colonisation, sont restés les mêmes après l'indépendance. La superposition des cartes montre que la place centrale n'a pas connu des transformations sur le plan formel. Sur le plan fonctionnel, la place est occupée aujourd'hui par le commerce informel. Malgré ça, elle joue toujours le rôle d'un espace structurant l'ensemble de la médina. Les 5 autres placettes sont toujours présentes aussi, entre les unités d'habitation.

La superposition nous montre l'appariation de deux autres places : la première « place Front de Mer » est située à l'Est, aux bords de la rue « des Frères Djaatout », elle s'étale sur une grande surface. La deuxième est une petite placette, située juste en face de la place précédente, de l'autre côté de la rue. Ces deux nouvelles places sont représentées sur les cartes n° 47 et n° 48 sous les numéros 7 et 8.

La comparaison des espaces publics (places et placettes) des deux périodes est expliquée dans le tableau n° 06. Ce dernier concerne seulement 6 places et placettes, celles qui

existaient déjà à l'époque coloniale. Les 2 autres nouvelles places seront étudiées au niveau de l'analyse des îlots.

Tableau n° 06: Comparaison des places et des placettes entre l'époque coloniale et actuelle

N° de la place	Forme de la place en 1942	Forme de la place actuellement
		
1	<p>Photo n° 79: Place 19 Aout 1956 (place centrale)</p>  <p>Source: Auteur, 2010</p>	
	<p>La place centrale garde toujours la forme qu'avait pendant l'époque coloniale. Elle s'étale sur une surface de 1800 m², entourée par les îlots : « 14, 33a, 33b, 63, 64b et 46 ». Sur le plan fonctionnel, la place est occupée aujourd'hui par un marché informel, appelé par les Annabis « Rahba », dans lequel s'exercent de différents types de commerce, essentiellement le commerce des vêtements et accessoires pour hommes, ainsi que la vente du matériel électronique (Téléviseur, lecteur DVD, ...etc).</p>	

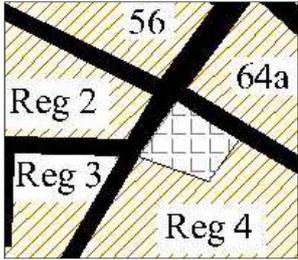
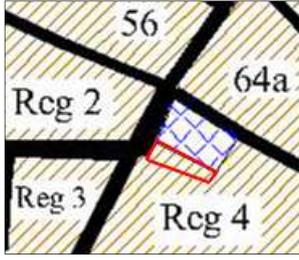
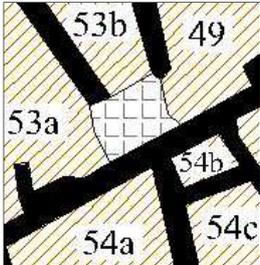
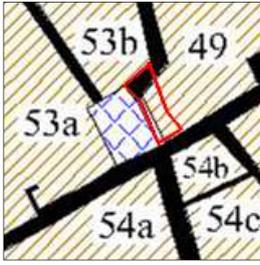
		
<p style="text-align: center;">2</p>	<p style="text-align: center;">Photo n° 80: Place Belhamzaoui</p>  <p style="text-align: right;">Source: Auteur. 2010</p> <p>En comparant les deux plans, nous remarquons que la place existe toujours sur le même emplacement, sauf qu'elle a subi une petite modification au niveau de la forme, où on a construit une colature de l'école située juste à proximité. la surface actuelle de la placette est de 190 m². Pendant les heures de l'école, elle sert de petite cours pour les écoliers, sinon, elle est utilisée par les enfants du quartier pour se détendre et jouer.</p>	
<p style="text-align: center;">3</p>		

Photo n° 81: Place des Numides



Source: Auteur, 2010

Cette placette garde toujours la forme générale et l'emplacement qu'avait pendant l'époque coloniale. Son plan de l'époque actuelle montre qu'elle a subi une transformation sur le côté Sud, où il y a eu la construction d'un bâtiment sur l'îlot « 49 » en prenant une partie de la placette. Ce bâtiment date de l'époque coloniale, mais il a été édifié certainement après 1942. Avec une surface de 200 m², cette place joue le rôle d'un espace de détente et de rencontre pour les unités d'habitation qui l'entourent. Les R.D.C des bâtiments situés sur l'îlot « 54a » offrent des commerces de proximité, ce qui permet d'animer un peu l'espace.

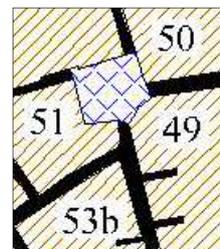
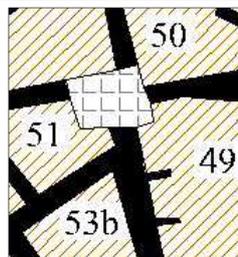


Photo n° 82: Place Carthage



Source: Auteur, 2010

En superposant les deux plans, la place Carthage reste inchangée. Les îlots : « 50, 51 et 49 » structurent la forme de cette placette, avec une surface de 261 m². Comme toutes les autres places, elle est un espace de regroupement pour les habitants et de jeux pour les enfants qui habitent les maisons voisines. Sur les façades qui donnent sur la place, il y a eu l'ouverture de plusieurs commerces de proximité.

Nous remarquons aussi que la place Carthage et la place des Numides sont reliées entre elles par un ruelle qui est la rue Boudjinah. (voir carte n° 47)

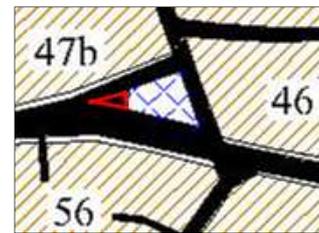
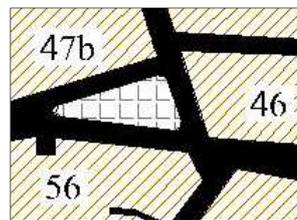


Photo n° 83: Place Bahou Cherif



Source: Auteur, 2010

La place « Bahou Cherif » a connu une transformation. La forme triangulaire qu'elle avait pendant l'époque coloniale a été modifiée et devenue un trapèze actuellement. Cette transformation s'explique par l'élargissement de la rue.

Cette petite placette de 130 m², contient un petit kiosque, elle est utilisée aussi comme terrasse d'une cafétéria située juste en face, sur l'îlot n° 46.



Source: Auteur

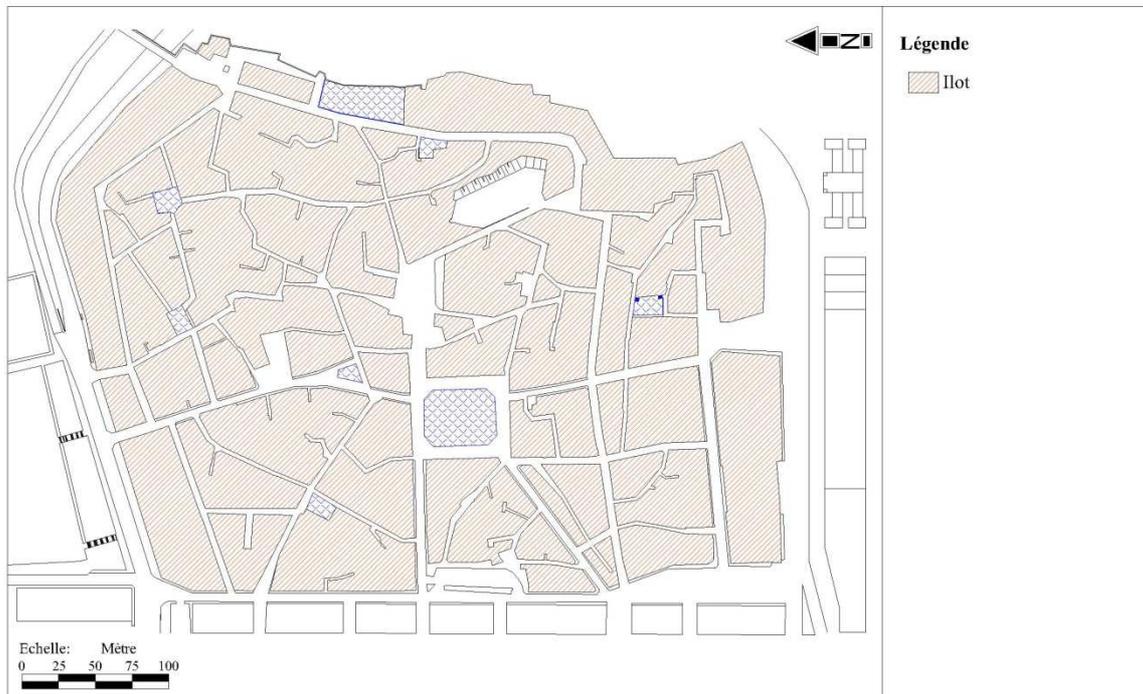
1.2. Analyse comparative entre les îlots de l'époque coloniale et ceux de l'époque actuelle

Du côté des îlots nous constatons qu'il n'y a pas eu beaucoup de changement. Cependant, la superposition des cartes suscitées, nous laisse déduire que les 59 îlots, inventoriés pendant l'époque coloniale, ont subi de petites transformations insignifiantes, qui n'ont pas altéré la structure d'origine. Ces changements se présentent comme suit :

1.2.1. Îlots disparus (démolis) à cause des effondrements des bâtiments

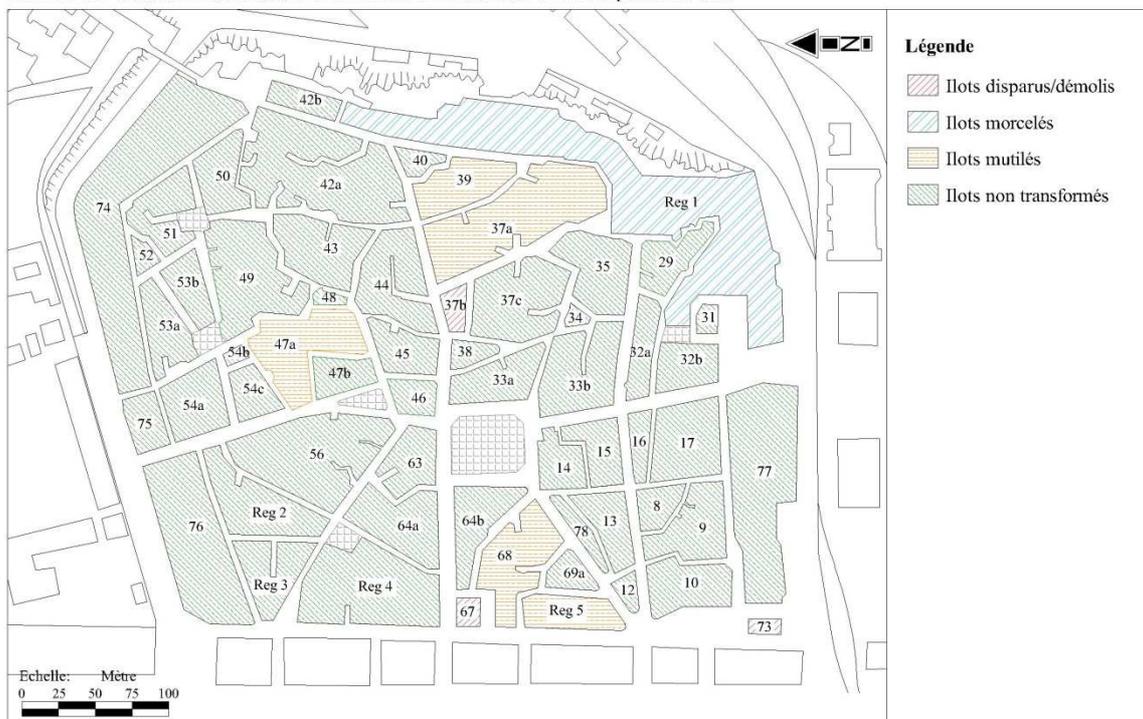
Trois petits îlots sont disparus du tissu urbain médinois, il s'agit des îlots n° 37b, n°67 et n°73. Les terrains qu'occupaient les deux derniers îlots, ont été aménagés actuellement en deux parkings, servant non seulement la vieille ville, mais tout le centre ville d'Annaba, (carte n° 51). Les transformations au niveau des îlots sont expliquées dans le tableau n° 7.

Carte n° 50: Forme des îlots de la médina d'Annaba à l'époque actuelle



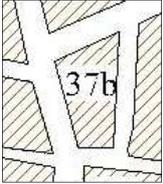
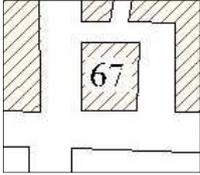
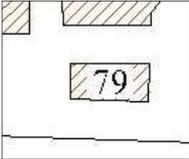
Source: Auteur

Carte n° 51: Transformation des îlots de la médina d'Annaba entre 1942 et la période actuelle



Source: Auteur

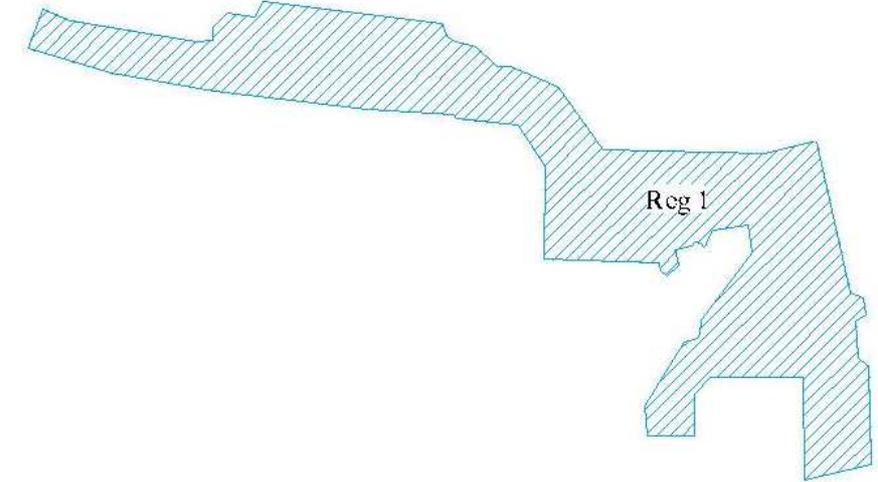
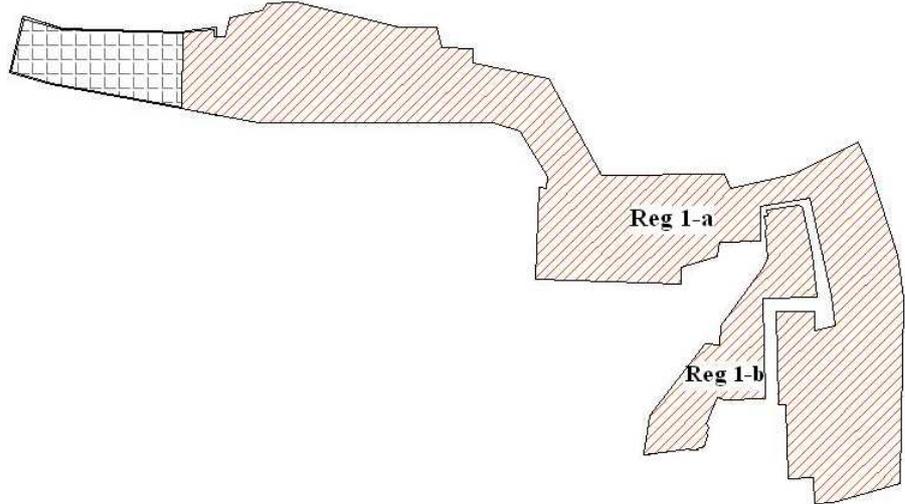
Tableau n° 07: Ilots disparus entre l'époque coloniale et l'époque actuelle

N° de l'îlot	Forme de l'îlot en 1942	Disparition de l'îlot	Photos
37 b			<p>Photo n° 85: L'emplacement de l'ancien îlot « 37b »</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>
67			<p>Photo n° 86: Place Maalem Hamou</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>
79			<p>Photo n° 87: Parking (rue C.N.R.A)</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>

1.2.2. Ilot morcelé en deux nouveaux îlots

La superposition a montré qu'un seul îlot a subi un morcellement. C'est le cas de l'îlot « Reg 1 » qui a été découpé en deux (Reg 1-a, Reg 1-b) par une ruelle, dans le but de créer un accès aux équipements situés dans cette partie. (voir carte n° 51).

Tableau n° 08: Ilots résultants du morcellement de l'îlot Rge1

N° de l'îlot	Forme de l'îlot	
Reg 1	Avant intervention	
Reg 1	Après intervention	



Source: Auteur

Nous constatons, que l'îlot «Reg 1-a», résultant du morcellement, a connu une transformation sur son extrémité Nord, suite à l'effondrement de certains bâtiments, laissant place à une grande poche vide, sur laquelle Le P.O.S a prévu l'aménagement d'une grande place. Cette dernière joue aujourd'hui un rôle structurant important dans la médina. Elle est à la fois un espace de regroupement, de détente et de jeux pour enfants, et qui est souvent fréquentée par la population jeunes et vieilles du quartier.

Photo n° 88: La place front de mer



Source: Auteur, 2012

1.2.3. Ilots mutilés

Ce mode de transformation a touché uniquement six ilots du tissu urbain (voir carte n° 51). Il s'explique par l'altération ou la ruine de certains bâtiments, laissant place à des vides urbains, qui ont été aménagés par la suite par une place ou un parking.

Il s'agit des ilots :

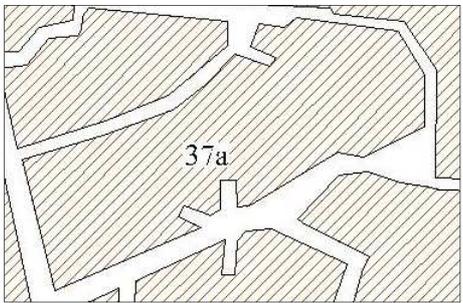
- L'îlot « Reg 1 », qui a été découpé et mutilé au même temps. La partie concernée se retrouve maintenant au niveau de l'îlot « Reg 1-a ». Elle a été transformée en une

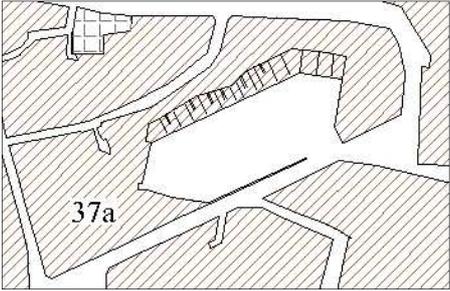
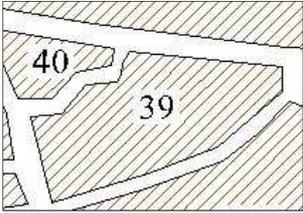
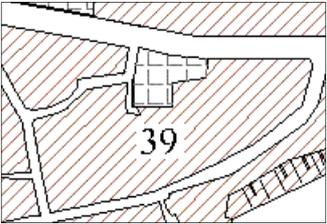
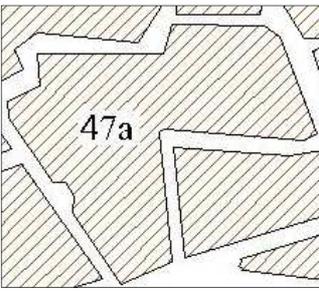
grande place, come nous l'avons déjà expliqué dans le titre précédent. (Voir tableau n° 08)

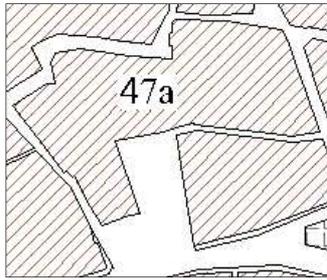
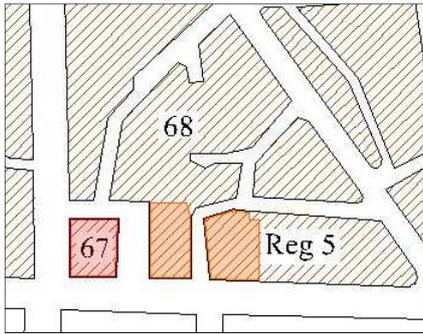
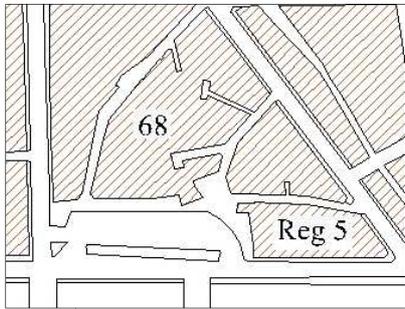
- L'îlot 37 a : c'est l'îlot qui a connu le plus d'effondrement de bâtiments, ce qui a provoqué la disparition de plusieurs composants de la forme originelle. Ce vide urbain a été transformé en parking public comme le montre le tableau n° 09.
- L'îlot 39 : la forme de cet îlot a changé suite à l'effondrement d'un bâtiment. Cette partie est libre aujourd'hui constituant un vide urbain, aménagé par une petite placette. (voir tableau n° 09)
- L'îlot 47 a : des bâtiments situés à l'extrémité sud de cet îlot sont effondrés. A leurs places, le POS a prévu l'aménagement d'un petit parking. Ce dernier est fonctionnel aujourd'hui, et il a réglé le problème de stationnement qui existait dans cette zone. (voir tableau n° 09)
- Les îlots « 68 » et « Reg 5 », ont perdus des parties laissant place à un vide urbain. Ce dernier a permis avec le vide de l'îlot 67 (disparu), la création de la place « Maalem Hamou » ainsi que le parking. (voir tableau n° 09)

Les îlots mutilés sont représentés dans la carte n° 52 des îlots de l'époque actuelle. Ils sont : « 37 a - », « 39 - », « 47 a - », « 68 - » et « Reg 5 - ».

Tableau n° 09: Tableau des îlots mutilés

N° de l'îlot	Transformation de la forme		Photo et image satellite
37 a	Forme initiale		<p>Photo n° 89: Nouveau parking « la Rue Kessiret Hocine »</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>

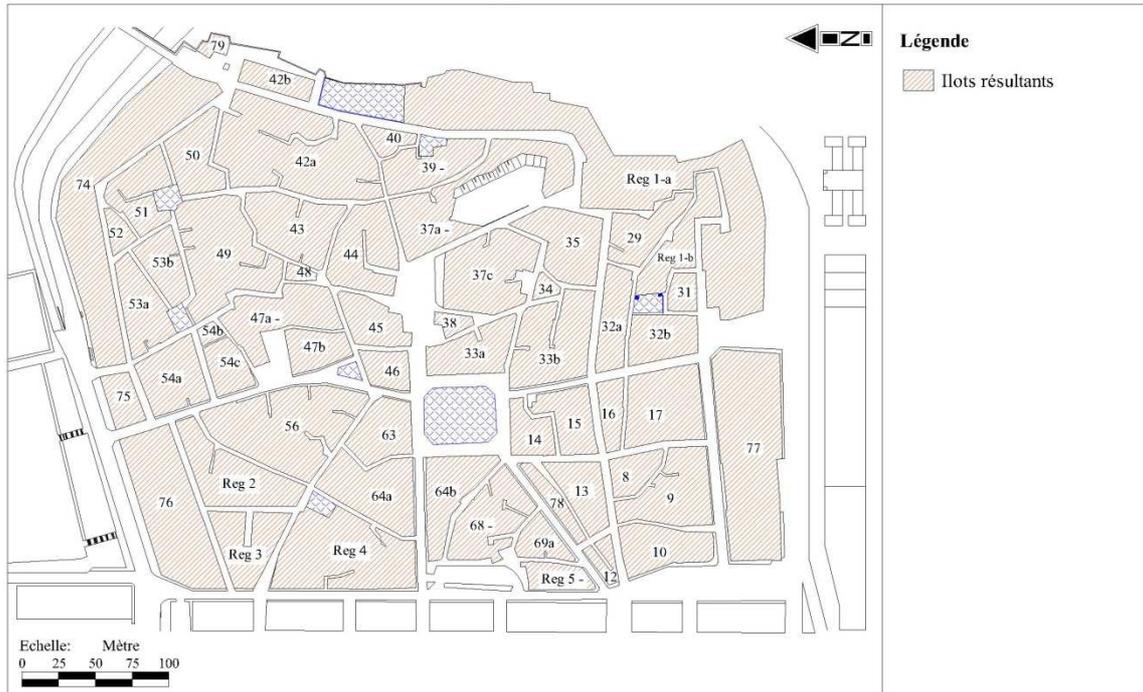
	<p>Après transformation</p>		
<p>39</p>	<p>Forme initiale</p>		<p>Photo n° 90: Nouvelle placette « la Rue Frères Djaatout »</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p> 
	<p>Après transformation</p>		
<p>47 a</p>	<p>Forme initiale</p>		<p>Photo n° 91: Nouveau parking « la Rue El Fida »</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>

	<p>Après transformation</p>		
<p>68 et Reg 5</p>	<p>Forme initiale</p>		<p>Photo n° 92: Parking Maalem Hammou</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>
	<p>Après transformation</p>		 <p>Source: Auteur</p>

1.2.4. Îlots non transformés

A travers les visites sur terrain nous avons remarqué l’effondrement de certains bâtiments, laissant des poches vides sur les îlots. En élaborant la carte n° 53 des pleins et des vides urbains, nous avons pu localiser ces poches sur chaque îlot (nous n’avons pas pris en considérations les îlots qui ont eu des modifications, c’est-à-dire les îlots regroupés et les îlots mutilés).

Carte n° 52: Résultats des transformations sur les îlots de l'époque coloniale de la médina d'Annaba



Source: Auteur

Carte n° 53: Carte des pleins et des vides urbains dans la médina d'Annaba à la période actuelle



Source: Auteur

Pour voir, si les îlots qui contiennent les poches vides, seront considérés comme îlots transformés ou pas, nous avons fait référence à la définition de l'îlot, développée dans le chapitre I. Nous constatons que l'îlot a été défini comme un groupement de parcelles limitées par des voies, et d'après les définitions aussi, la parcelle peut être un espace construit ou un espace libre.

Alors, ces définitions nous permettent de déduire que : les îlots qui contiennent des espaces libres, résultants des effondrements des bâtiments, seront considérés comme des îlots non transformés, car ils gardent toujours les mêmes limites et le même parcellaire. Ce genre d'îlots regroupe à la fois des îlots de l'époque arabo-turque et ceux de l'époque coloniale, mais qui n'ont pas subi des transformations dans la période actuelle. Ainsi, parmi les 59 îlots recensés dans la carte de 1942, 50 ont su maintenir leurs formes dans la période actuelle. (voir carte n° 51)

1.2.5. Apparition d'un nouvel îlot

A l'extrémité Nord des remparts Est, près du pont de la tranchée, nous avons remarqué un îlot «n° 78» (voir carte n° 52), occupé par une ancienne bâtisse appelé par les habitants « El-Finga »*, « El-Machnaka » ou « Le gibet ». Cette bâtisse ne figurait pas sur la carte de 1942, mais d'après nos recherches il s'est avéré que cette construction est très ancienne et qui date même de l'époque arabo-turque.

1.3. Analyse du parcellaire appartenant à la forme urbaine actuelle

Comme il a été mentionné dans le chapitre III, le parcellaire sera étudié uniquement dans la période actuelle, pour vérifier s'il a connu des transformations lui aussi ou pas. Pour ce faire nous avons établi la carte n° 54 du système parcellaire de l'époque actuelle, qui va nous permettre de faire, d'abord, une lecture générale sur l'ensemble des parcelles.

En faisant cette première lecture, nous remarquons que les parcelles sont organisées d'une manière arbitraire et elles ne prennent pas une direction particulière. Le contraire de ce que nous avons vu dans le chapitre I, à travers l'exemple du centre ancien de Paris, où les parcelles sont fortement reliées à la trame viaire, et elles sont organisées et hiérarchisées d'une manière à avoir le plus de contact avec la rue, et c'est le cas aussi dans tout les tissus anciens européens.

*. Le lieu où la colonisation pendait les Moudjahidines

Carte n° 54: Plan du parcellaire de la médina d'Annaba dans la période actuelle



Source: Auteur

Carte n° 55: Superposition des lignes représentant les interventions viaires coloniales sur le système parcellaire



Source: Auteur

Cette première lecture nous permet de déterminer que : le parcellaire de la médina d'Annaba est organisé selon le model traditionnel qui caractérise les médinas maghrébines, où les parcelles n'obéissent à aucune logique d'organisation. Ceci s'explique par l'évolution spontanée de l'habitat traditionnel, où les maisons viennent se coller les unes aux autres, en s'intégrant à la topographie du terrain, mais sans être diriger par un plan parcellaire planifié.

Par rapport à la forme, nous avons constaté qu'il y a deux types de parcelles : des parcelles à forme irrégulière, elles sont situées généralement sur les îlots non transformés. Le deuxième type ce sont les parcelles à forme géométrique régulière ; en rectangle, carré et trapèze, qui sont situées aux bords des tracés restructurés pendant l'époque coloniale. Citant l'exemple des parcelles qui se trouvent au niveau des îlots « n° 17 », « n° 37 c » et « Reg 4 ».

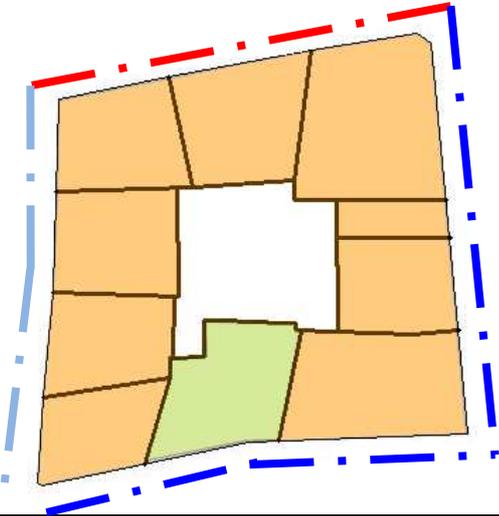
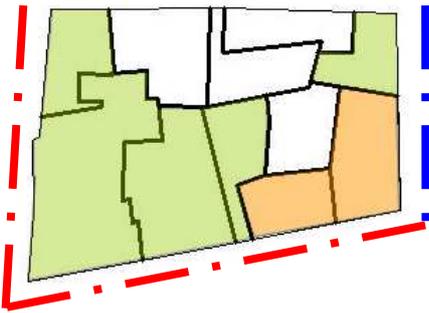
Nous pouvons déduire, que les parcelles de formes régulières ne faisaient pas partie du système parcellaire ancien, elles ont été rajoutées lors des travaux de restructuration de la trame viaire, pour obtenir un tracé régulier. Les anciennes parcelles qui donnent sur les voies restructurés, ont connues des changements, à travers le redressement de leurs limites, d'une manière à ce que les rues et les ruelles soient rectilignes et continues.

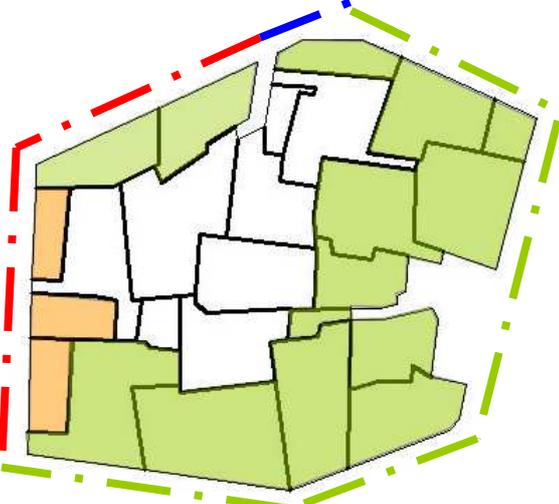
Pour vérifier si la forme actuelle, de certaines parcelles, est le résultat des interventions coloniales sur la trame viaire, nous avons, d'abord, élaboré la carte n° 55, en superposant la carte n° 36, qui représente les travaux de restructuration viaire coloniale, sur la carte n° 54 du système parcellaire actuelle.

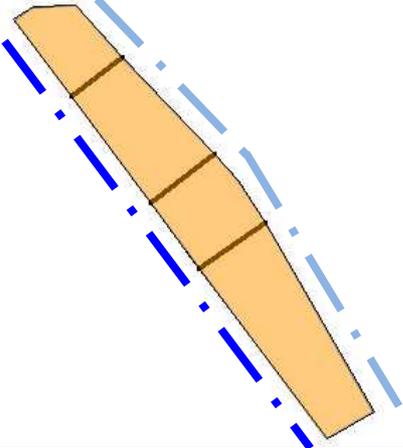
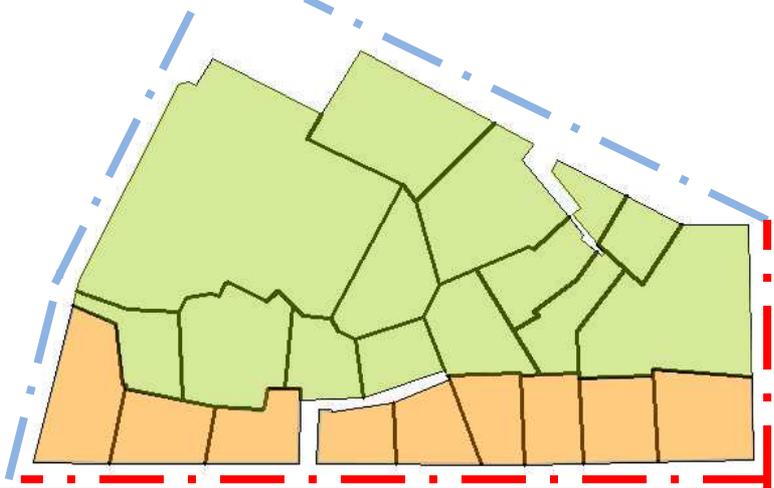
Ensuite, nous avons choisi un échantillon de parcelles les plus représentatifs, situées sur des îlots différents. Le choix de ces parcelles a été fait selon le critère de la forme, aussi, selon leurs situations par rapport aux différentes types d'interventions faites sur le trame viaire (percée, alignement important, alignement secondaire).

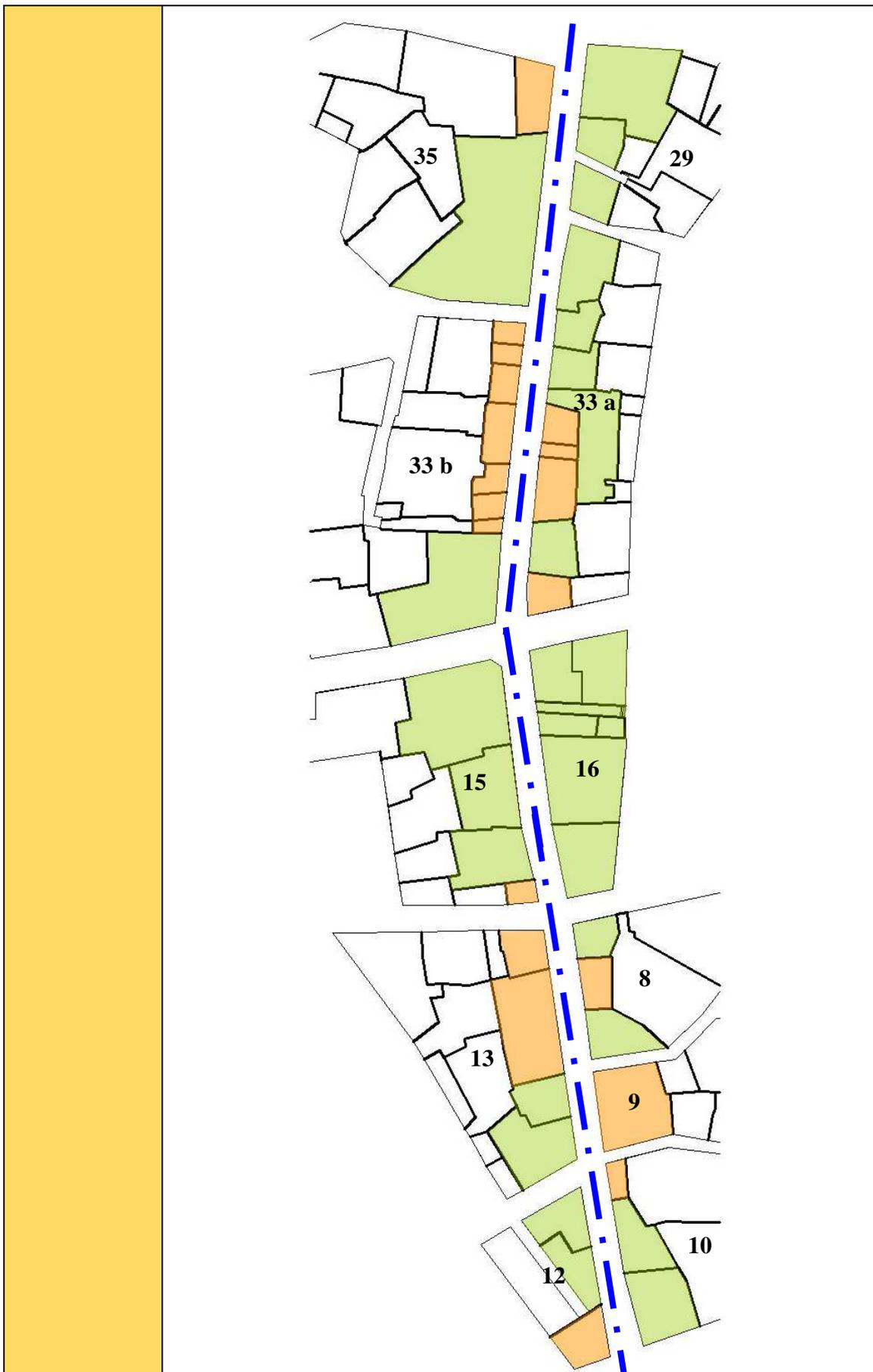
L'analyse sur l'échantillon de ces parcelles sera expliquée dans le tableau suivant :

Tableau n° 10: Analyse sur un échantillon de parcelles de la période actuelle

Echantillon d'îlots	Situation des parcelles par rapport aux rues et ruelles
17	 <p data-bbox="448 981 1377 1350">L'îlot « 17 » contient 11 parcelles, dont 09 ont des formes régulières en rectangle et trapèze. Elles sont toutes situées aux bords des rues et des ruelles, sauf une seule parcelle située au centre de l'îlot. Les interventions coloniales faites sur les tracés qui entourent l'îlot (percée, alignement principale et alignement secondaire) ont donné naissance à ces formes géométriques, qui caractérisent le parcellaire européen, connu par la régularité des formes.</p>
32 b	 <p data-bbox="448 1697 1377 2011">La majorité des parcelles de l'îlot « 32 b » possède des formes irrégulières, et ne présente aucune hiérarchie par rapport aux voies. Le seul changement observé est l'alignement des limites qui donnent sur le rues, du fait que l'îlot « 32 b » a été le lieu de passage de deux percées, l'une du côté Nord et l'autre du côté Ouest, sans oublier l'alignement du côté Sud. Il est à noter aussi, qu'il n'y a que deux</p>

	<p>parcelles situées à l'angle de l'îlot, caractérisées par des formes assez régulières qui se rapprochent au rectangle.</p>
37 c	 <p>Le parcellaire de l'îlot « 37 c » a connu peu de transformations, et la majorité des parcelles ont des formes irrégulières, sauf 3 parcelles avec des formes rectangulaires, situées au bord d'une percée. Les parcelles qui donnent sur les ruelles d'origine, ainsi que celles situées à l'intérieur de l'îlot gardent leurs formes irrégulières d'origine.</p>
44	 <p>Les parcelles qui donnent sur les rues et les ruelles ont toutes des formes irrégulières, du fait que les tracés qui entourent l'îlot n'ont pas connu de grandes transformations qui auraient pu modifier les formes des parcelles. La restructuration opérée sur ces tracés sont deux alignements secondaires du côté Est et Sud de l'îlot, et qui n'ont pas eu un impact important sur le parcellaire, sauf l'alignement des limites.</p>

78	
	<p>L'îlot « 78 » a été construit pendant l'époque coloniale (nouveau). nous remarquons que les parcelles ont toutes des formes géométriques régulières sous forme de carré et trapèze. Chaque parcelle possède 2 façades qui donnent sur les rues, celles d'angle bénéficient de 3 façades.</p>
Reg 4	
	<p>Les transformations au niveau du système parcellaire de l'îlot « Reg 4 » sont très marquantes. Nous constatons une rangée de parcelles de formes régulières (rectangle et carré un peu déformés), située au bord de la percée Ouest (rue de 4 Septembre). Ces parcelles sont disposées d'une manière perpendiculaire à cet axe routier. Les parcelles situées derrière cette rangée, et celles qui donnent sur les ruelles alignées, possèdent toutes des formes irrégulières.</p> <p>Nous pouvons dire que les parcelles de formes régulières ont été rajoutées, ce qui a permis la création d'un axe plus rectiligne, une chose qui n'était pas possible à atteindre avec les formes irrégulières des anciennes parcelles.</p>



	<p>Exceptionnellement, au lieu de prendre un îlot, nous avons pris une rue « la rue Aissat Idir » ex « rue Louis Philippe » qui a connu un alignement important, et sur laquelle nous avons remarqué plusieurs formes de parcelles. L'intervention faite sur cette rue a donné naissance à plusieurs parcelles de formes régulières : rectangulaires, carrées et trapézoïdales. Ceci s'explique par le rajout de ces parcelles pour assurer la régularité du nouveau tracé aligné. Le reste des parcelles, situées sur cet axe, gardent leurs formes irrégulières, mais ils ont subi un certain alignement dans les parties qui donnent sur la rue.</p>
--	---

Source : Auteur

Légende

 Forme irrégulière	 Percée
 Forme régulière (rectangle, carrée, ou trapèze)	 Alignement important
 Limites des parcelles	 Alignement secondaire
 Limites des îlots	 Tracé original

L'analyse nous a permis de dégager trois différentes formes de parcelles, qui sont :

1.3.1. Anciennes parcelles légèrement transformées

Ces parcelles sont, généralement, situées aux bords des rues et des ruelles modifiées pendant l'époque coloniale (alignement et percés). Les transformations ont touché seulement les parties qui donnent sur ces voies restructurées, d'une manière à assurer la régularité et la continuité du tracé. En revanche, la forme de ces parcelles est restée irrégulière, comme nous l'avons constaté sur les îlots n° 32 b et 37 c ainsi que la rue analysée en dernier.

1.3.2. Nouvelles parcelles ou parcelles de récupération

Les interventions coloniales faites sur la trame viaire, ont donné naissance à des nouvelles parcelles, de formes régulières, situées toutes sur les voies qui ont connu des transformations ou bien sur les nouveaux îlots de l'époque coloniale. La variation des

tailles de ces parcelles, ainsi que leurs situations, soit sur les angles des îlots ou entre les anciennes parcelles, nous ont permis de déduire qu'elles n'existaient pas sur l'ancien système parcellaire arabo-turque, elles ont été rajoutées pendant la période coloniale, dans le but d'assurer un tracé régulier. Les exemples analysés dans le tableau n°10, tel que L'îlot « Reg 4 » ainsi que « la rue Aissat Idir », montre comment ces parcelles ont été placées aux bords des rues.

Ceci nous renvoie à ce qui a été fait dans le centre ancien de Paris, avec le rajout des nouvelles parcelles « de récupération » dans les parties des îlots touchés par les percées.

1.3.3. Anciennes parcelles non transformées (d'origine)

Nous avons déterminé à travers l'analyse, que les parcelles situées sur les îlots non transformés, et celles situées aux bords des tracés originels, ont maintenu leurs aspects anciens de l'époque arabo-turque, avec des formes irrégulières qui se chevauchent entre elles, tel que les îlots « 37c » et « 44 ».

1.4. Analyse du bâti appartenant à la période actuelle

Comme il été mentionné dans le chapitre III, nous avons fait une analyse sur un échantillon de bâtiment, dans le but de déterminer si le bâti de la médina d'Annaba à connu des transformations, comme c'était le cas dans les autres composants de la forme urbaine.

Pour ce faire, nous avons pris un échantillon de bâtiments à vocation d'habitation, qui se trouvent sur les parcelles analysées précédemment (voir carte n° 56). Le choix de ces maisons a été fait, en fonction des transformations qu'on connu les parcelles, afin de vérifier l'impact sur le bâti.

Ainsi, l'analyse a été faite sur cinq maisons (voir annexe n° 09), situées sur l'un des trois types de parcelles, que nous avons déterminé dans l'analyse du parcellaire, et qui sont : les parcelles transformées, les nouvelles et les anciennes parcelles.

L'analyse de ces bâtiments est présentée dans le tableau n° 11, dans lequel nous avons mis les relevés des plans, qui seront accompagnés de photos récentes, prises de l'extérieur et de l'intérieur. Chaque bâtisse sera analysée selon sa forme, sa composition, son organisation, et les transformations dans le cas où elles existent.

Carte n° 56: Situations des maisons pris comme exemples d'études

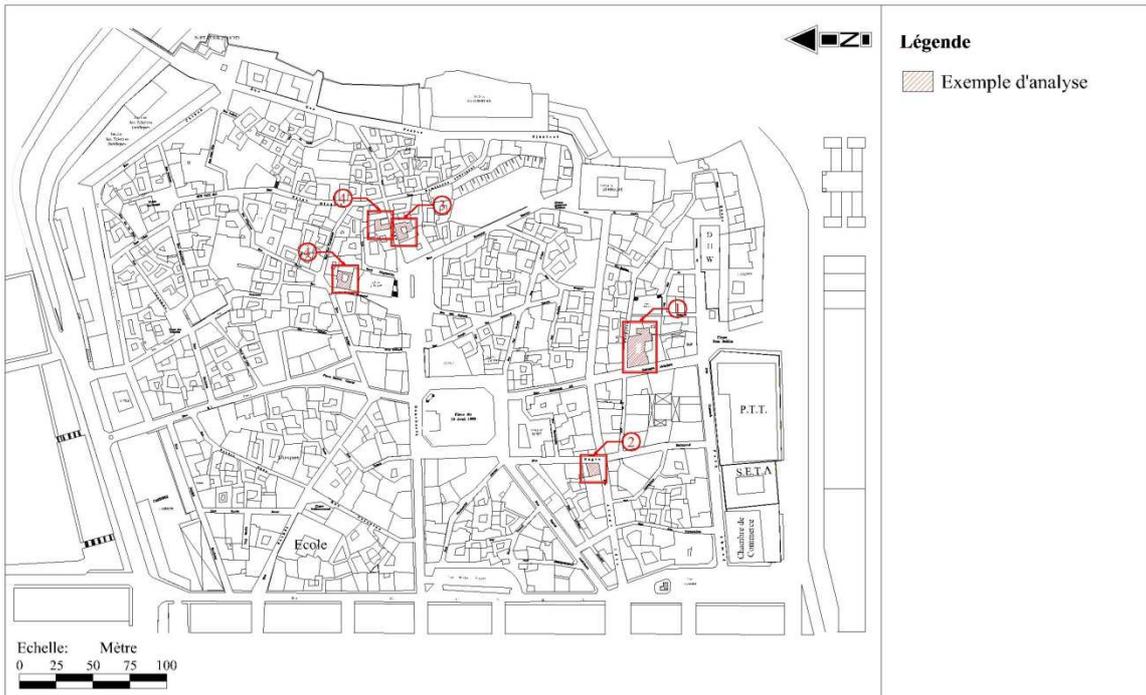
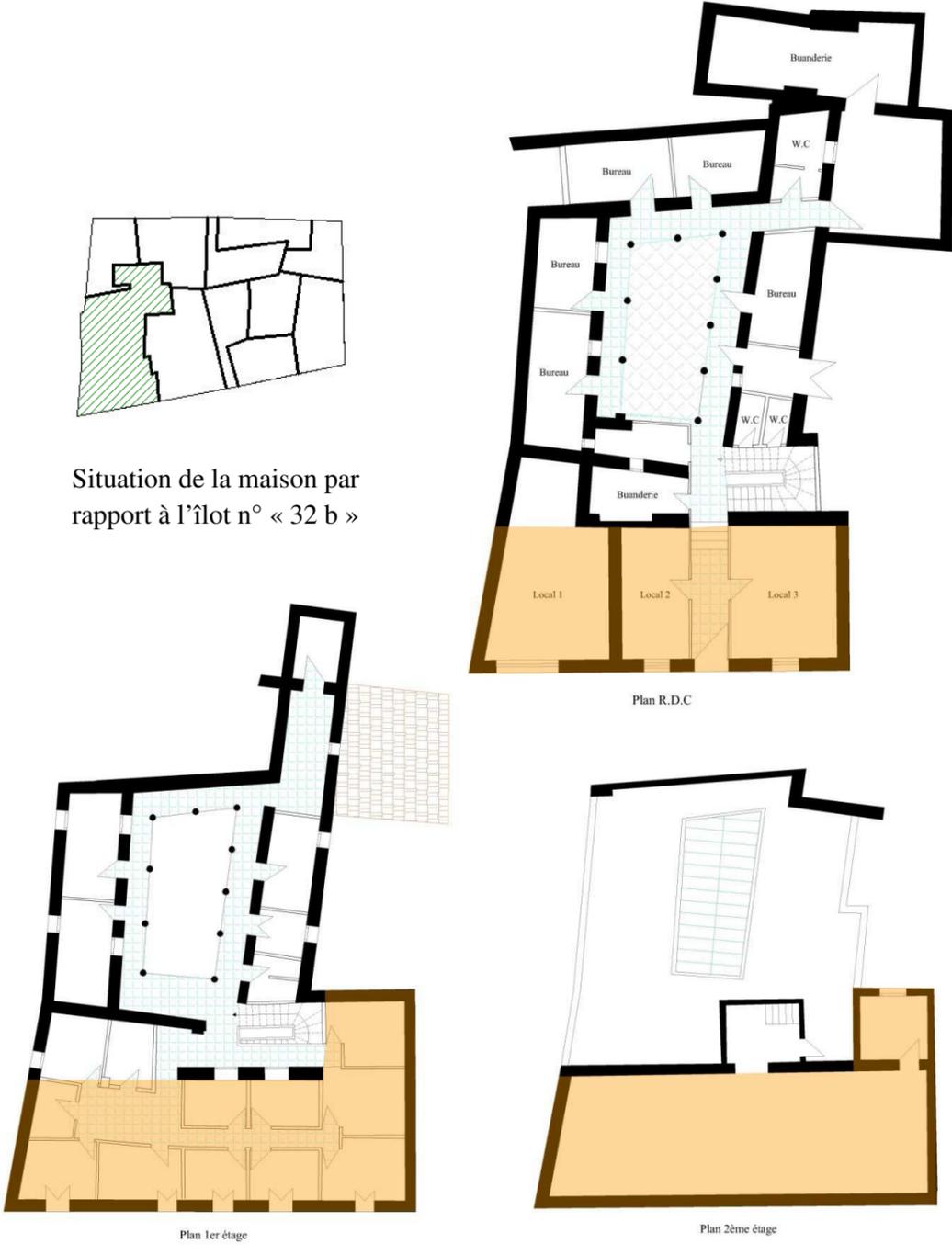


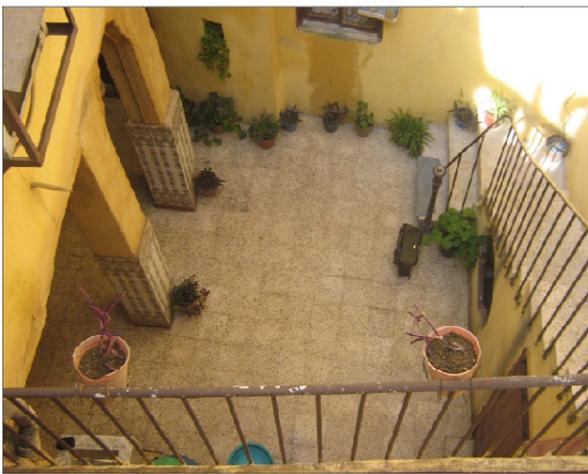
Tableau n° 11: Analyse d'un échantillon de bâtiments

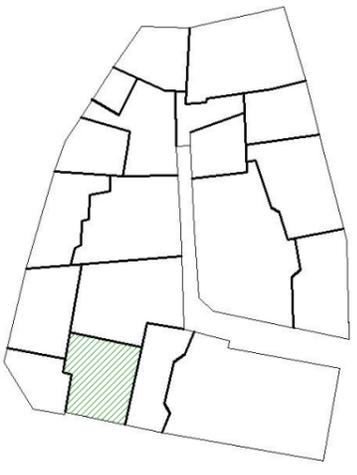
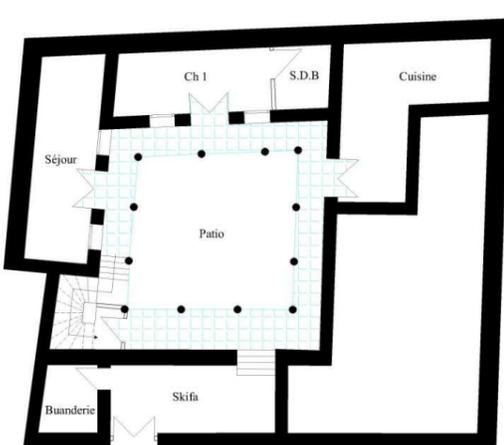
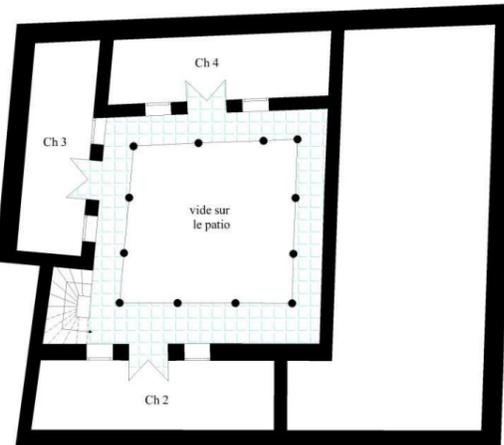
Maison n° :	Plans et schémas	Photos
01	 <p>Situation de la maison par rapport à l'îlot n° « 32 b »</p> <p>Plan R.D.C.</p> <p>Plan 1er étage</p> <p>Plan 2ème étage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Situation : la première maison est située sur l'îlot n° « 32 b ». - Surface : la bâtisse occupe la totalité de la parcelle sur une surface de 322 m². - Nombre d'étage : R+1 avec une terrasse accessible. - Usage : elle est occupée à 90% par des bureaux (comptabilité, agence, association..). - Organisation des espaces : vu de l'intérieur, la maison est typiquement traditionnelle du style arabo-turque, elle contient tout les espaces qui caractérisent ce type de maison. A l'entée il y a la chicane « skifa » qui permet d'aller vers le patio ou bien prendre les escaliers pour aller aux étages. Ce patio est situé au centre de la maison est organise l'ensemble des espaces qui se trouvent autour. Il permet aussi l'aération et l'ensoleillement des pièces qui ne possèdent pas des ouvertures donnant sur l'extérieur. - Transformation : vu de l'extérieur, la maison ressemble à une construction coloniale, avec un traitement de façade néoclassique, et l'absence totale de la façade introvertis. Ceci explique que la façade a été refaite pendant la colonisation, en rajoutant la partie qui donne sur la rue. Cette dernière est le résultat d'un percement effectué sur l'îlot. Notre supposition a été confirmée lors de l'analyse où nous avons remarqué que les espaces de cette partie rajoutée sont organisés d'une manière différente par rapport aux autres espaces de la maison. (voir les schémas) 	<p>Photo n° 93: Patio et étage de la maison n° 01</p>  <p>Source: Auteur, 2010</p> <p>Photo n° 94: Galerie de la maison n° 01</p>  <p>Source: Auteur, 2010</p> <p>Photo n° 95: Façade extérieure de la maison n° 01</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>

Source : Auteur

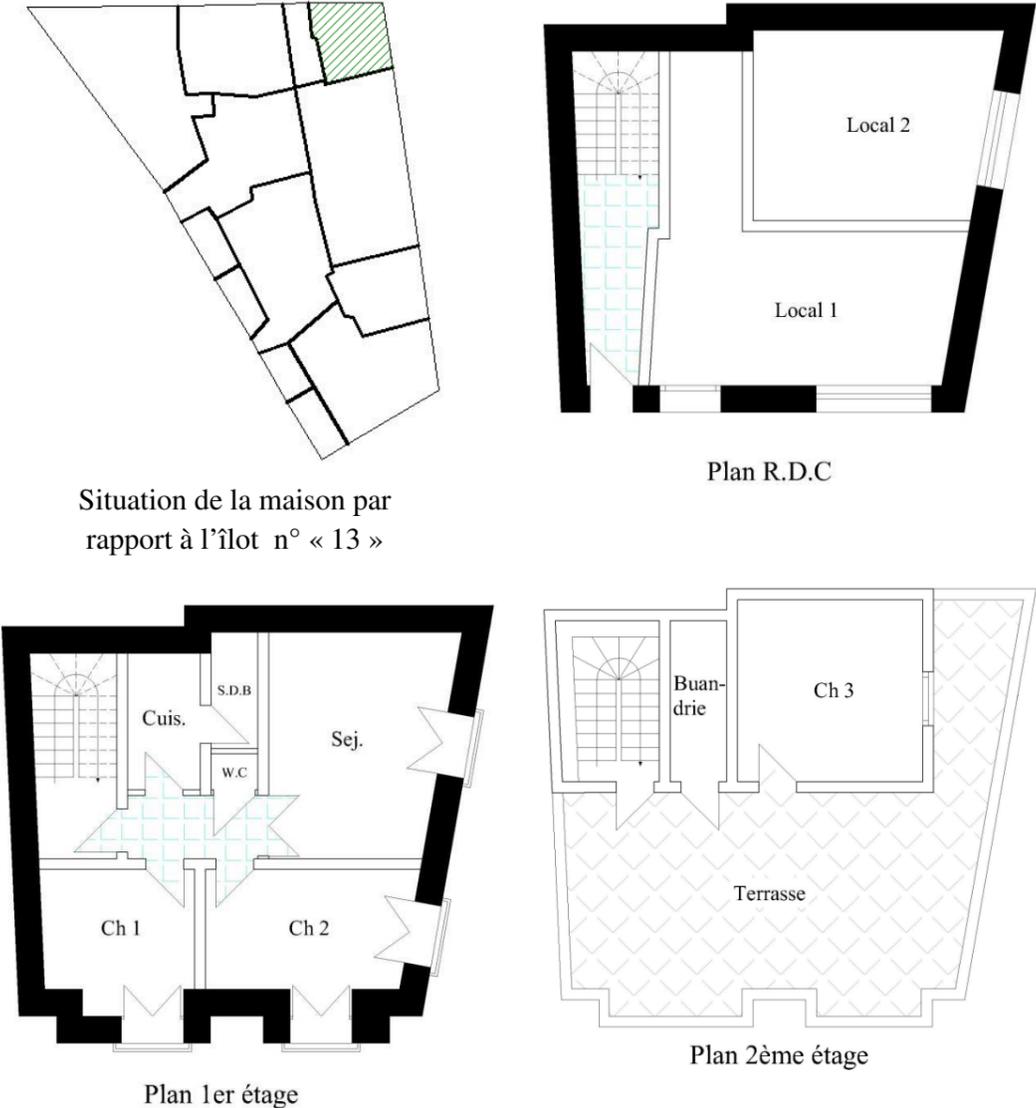
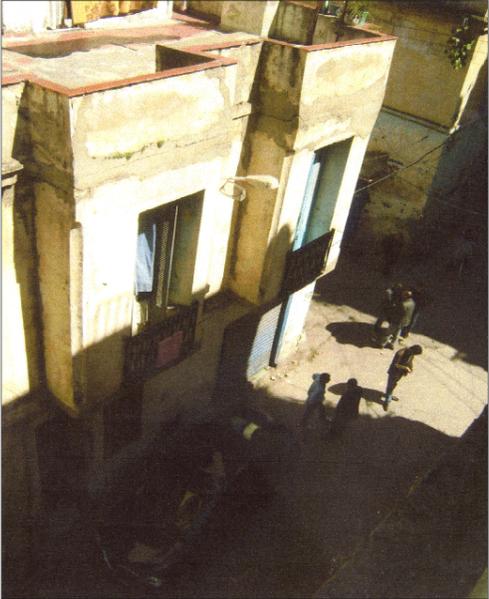
Maison n° :	Plans et schémas	Photos
02	<p>Situation de la maison par rapport à l'îlot n° « 37 a- »</p> <p>Plan R.D.C</p> <p>Plan 1er étage</p> <p>Plan 2ème étage</p>	<p>Photo n° 96: Vue sur le patio de la maison n° 02</p> <p>Source: Auteur, 2012</p> <p>Photo n° 97: Poteau de la nouvelle structure coloniale (maison n° 02)</p> <p>Source: Auteur, 2012</p> <p>Photo n° 98: Poutre de la nouvelle structure coloniale (maison n° 02)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Situation : le deuxième exemple de maison est situé sur l'îlot n° « 37 a- ». - Surface : la maison occupe la totalité de la parcelle sur une surface de 114 m². - Nombre d'étage : R+2 avec une terrasse accessible. - Usage : la bâtisse est à usage d'habitation louée à la pièce « Dar Jiren ». - Organisation des espaces : la maison contient les différents espaces qui caractérisent la maison traditionnelle. A l'entrée principale se trouve la chicane qui mène vers le patio. Ce dernier est un quadrilatère entouré par trois façades, la quatrième est le mur de la maison mitoyenne. Cette cour est entourée par les arcades des galeries qui permettent la circulation au niveau des étages et qui desservent les pièces de la maison. L'accès aux étages se fait par une cage d'escalier qui se trouve au niveau du patio. - Transformation : la façade extérieure de la maison ne reflète pas le caché traditionnelle arabo-turque. Elle ressemble à une façade coloniale, avec de grandes ouvertures qui donnent directement sur la rue. <p>Nous avons remarqué, au niveau des pièces qui donnent sur la rue, qu'il y a une structure en poteau/poutre (béton armé) différente à celle des autres pièces, où les colonnes, les arcades ainsi que les murs en pierre de 60 cm jouent le rôle de la structure porteuse de la maison (voir photo n° 97 et n° 98). Ceci s'explique par l'alignement réalisé sur la rue pendant la colonisation, ce qui a poussé les constructeurs à démolir la façade de la bâtisse et reconstruire une autre plus régulière avec un style architecturale différent.</p>	<p>Photo n° 99: Façade extérieure de la maison n°02</p> <p>Source: Auteur, 2012</p>

Source : Auteur

Maison n° :	Plans et schémas	Photos
03	 <p>Situation de la maison par rapport à l'îlot n° « 44 »</p> <p>Plan R.D.C</p> <p>Plan 1er étage</p> <p>Plan 2ème étage</p>	<p>Photo n° 100: Vue sur le patio de la maison n° 03</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p> <p>Photo n° 101: La chambre rajoutée sur la terrasse de la maison n° 03</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>
	<p>- Situation : la maison est située sur l'îlot n° « 44 ».</p> <p>- Surface : la maison occupe la totalité de la parcelle sur une surface de 83 m².</p> <p>- Nombre d'étage : R+1 avec une terrasse accessible.</p> <p>- Usage : la bâtisse est à usage d'habitation occupé par une seule famille.</p> <p>- Organisation des espaces : cette maison est construite sur le model traditionnelle. toujours à l'entrée une chicane qui sépare l'espace public extérieur de la vie privé intérieure. Cette skifa permet un accès direct vers un patio de forme rectangulaire entouré de quatre façades. Deux façades sont aveugles (mur mitoyen et le mur situé au bord de la rue), et les deux autres façades sont celles de l'espace habitable construit en forme de « L ».</p> <p>L'accès au 1^{er} étage se fait par un escalier qui se termine sur un couloir de circulation. Sur ce couloir, une autre volée d'escalier a été construite pour avoir un accès à la terrasse.</p> <p>- Transformation : la maison n'a pas connu des transformations pendant l'époque coloniale, malgré qu'elle est située juste en face à la maison n° 02 et sur la rue alignée. La façade qui permet d'évaluer s'il y a eu des changements ou pas est une façade généralement aveugle sauf l'existence de quelques ouvertures qui sont la porte d'entrée, le local commercial ouvert récemment ainsi qu'une petite fenêtre réalisée actuellement.</p> <p>Nous avons enregistré aussi une transformation actuelle au niveau de la terrasse, où il y a eu la construction d'une chambre.</p>	<p>Photo n° 102: Fenêtres intérieures de la maison n°03</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p> <p>Photo n° 103: Façade extérieure de la maison n° 03</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>

Maison n° :	Plans et schémas	Photos
04	<div style="text-align: center;">  <p>Situation de la maison par rapport à l'îlot n° « 44 »</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Plan R.D.C</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Plan 1er étage</p> </div> </div> <p>- Situation : la maison est situé sur l'îlot n° « 44 ».</p> <p>- Surface : la bâtisse occupe la totalité de la parcelle sur une surface de 211 m².</p> <p>- Nombre d'étage : R+1 avec une terrasse accessible.</p> <p>- Usage : la bâtisse est à usage d'habitation, inoccupée en ce moment.</p> <p>- Organisation des espaces : la maison est construite sur le model traditionnelle. d'après le propriétaire, la bâtisse fut édifée en 1669 (époque turque). A l'entrée de la maison nous retrouvons la chicane qui sépare l'espace extérieur de l'espace intérieur privé. Autour de ce patio sont organisés les différentes espaces habitables (séjour, chambres). Dans la galerie du patio se trouvent des escaliers, qui mènent vers le reste des pièces situées à l'étage.</p> <p>la famille qui habitait la maison autre fois a connu un élargissement ce qui a poussé le chef de famille à diviser la maison. La partie située à droite fait partie d'une maison mitoyenne.</p> <p>- Transformation : la bâtisse n'a connu aucune transformation, à part la division. Elle garde toujours sa forme d'origine, avec la même organisation spatiale et fonctionnelle d'autre fois. La façade de la maison ne contient aucune ouverture sauf la porte d'entrée. Toutes les pièces s'ouvrent sur le patio.</p> <p>Il est a noté que la maison est située au bord d'une ruelle qui n'a pas été touché par les travaux coloniaux sur la trame viaire, une chose qui a permet à cette ancienne bâtisse de garder son aspect originel.</p>	<p>Photo n° 104: Patio et organisation des espaces dans la maison n° 04</p>  <p style="text-align: right;">Source: Auteur, 2012</p> <p>Photo n° 105: Les étages de la maison n° 04</p>  <p style="text-align: right;">Source: Auteur, 2012</p> <p>Photo n° 106: Façade extérieure de la maison n°04</p>  <p style="text-align: right;">Source: Auteur, 2012</p>

Source: Auteur

Maison n° :	Plans et schémas	Photos
05	 <p>Situation de la maison par rapport à l'îlot n° « 13 »</p> <p>Plan R.D.C</p> <p>Plan 1er étage</p> <p>Plan 2ème étage</p>	<p>Photo n° 107 : Façade principale de la maison n° 05</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p> <p>Photo n° 108 : L'angle qu'occupe la maison n° 05</p>  <p>Source: Auteur, 2012</p>
<p>- Situation : la maison est situé sur l'îlot n° « 13 ».</p> <p>- Surface : la bâtisse occupe la totalité de la parcelle sur une surface de 62 m².</p> <p>- Nombre d'étage : R+1 avec une terrasse accessible.</p> <p>- Usage : le R.D.C de la bâtisse est à usage commercial, avec la présence de deux locaux commerciaux. Le 1^{er} étage est à usage d'habitation ainsi qu'une partie de la terrasse.</p> <p>- Organisation des espaces : contrairement aux autres exemples, analysés précédemment, la maison a été construite pendant la colonisation sur le model européen. La bâtisse est située sur l'angle de l'îlot et occupe une petite parcelle, ceci nous renseigne que la maison a été construite pour avoir une limite régulière pour les nouveaux tracés.</p> <p>En ce qui concerne l'organisation intérieure, Le R.D.C est occupé par des commerces et l'espace habitable se trouve au 1^{er} étage. Ce dernier est organisé sur le model des appartements européens, avec un petit hall à l'entrée qui dessert les autres espaces (cuisine, chambres, séjour,...etc).</p> <p>Les pièces de l'appartement s'ouvrent à l'extérieur à travers de grandes portes fenêtres, situées sur les deux façades qui donnent sur les rues.</p> <p>- Transformation : ce petit bâtiment colonial n'a pas connu de transformations, sauf la chambre rajoutée sur la terrasse dans la période post indépendance.</p>		

Source: Auteur

*Relevés effectués avec les étudiants de 2^{ème} année (atelier technique du relevé architectural). Les relevés ont été redessinés avec autocad, traités et analysés par l'auteur

A travers cette analyse, nous avons déterminé 3 différents types de bâtiments, qui sont :

1.4.1. Bâti ancien légèrement transformé

Les bâtiments de ce genre, occupent les parcelles légèrement transformées, que nous avons déterminé dans l'analyse du parcellaire. Ces bâtiments ont connu des transformations dans la période coloniale, qui ont touché uniquement les parties qui donnent sur les nouveaux tracés (percées et alignements), où il y a eu le rajout de nouvelles parties de construction aux anciennes maisons arabo-turque.

Les rajouts sur le bâti ancien ont été faits, dans le but de remplacer les parties démolies lors du percement, ou bien dans le but de compléter ces bâtiments pour qu'ils soient alignés aux tracés rectifiés.

1.4.2. Nouveau bâti colonial

Les nouveaux bâtiments appartiennent généralement à l'époque coloniale. Ils ont été construits sur le modèle européen néoclassique qui est complètement différent du modèle arabo-turque. Ces bâtiments occupent les nouvelles parcelles de récupération, situées aux bords des rues et des ruelles restructurées pendant la colonisation. Aussi, ils occupent les parcelles des nouveaux îlots de l'époque coloniale.

1.4.3. Bâti ancien non transformé (d'origine)

Plusieurs bâtiments ont gardé leurs états d'origine, sans toucher ni à leurs formes ni à leurs organisations. Ils sont généralement situés sur les parties de la médina qui n'ont pas été touchées par les transformations coloniales, ou bien dans les endroits qui ont connu peu de transformations, le cas des bâtiments situés sur les voies qui ont connu des alignements secondaires.

Pendant les sorties sur terrains, nous avons constaté que certains équipements, spécialement les « Hammams », ont gardés aussi leurs formes anciennes arabo-turque, et qui se repèrent facilement par leurs façades traditionnelles. D'après les propriétaires, ces Hammams ont été construits en 18^{ème} siècle, et ils sont toujours fonctionnels. (voir les photo n° 109 et n° 110).

Photo n° 109: Hammam Bensalem
(la rue Hadiden)

Source: Auteur, 2010

Photo n° 110: Hammam Chifa
(la rue Hamitoche Abdelghani)

Source: Auteur, 2010

1.4.4. Apparition des nouvelles constructions et des bidons villes

Sur le site de la médina, nous avons enregistré actuellement l'apparition de deux nouveaux types de constructions. Ces derniers n'ont pas été profondément analysés, par ce qu'ils présentent des cas particuliers, et ils sont très peu présents sur l'ensemble du tissu.

Le premier type est les nouvelles bâtisses, construites récemment, après l'approbation du P.O.S « Vielle Ville » en 2006, ce qui a permis aux propriétaires de démolir les anciennes maisons et avoir les permis de construire pour réaliser de nouvelles maisons. Ces dernières sont au nombre de trois, elles sont situées dans la partie haute de la médina, sur les îlots « 37 a- », « 42 a » et « 48 ».

Photo n° 111: Maison en construction (rue
Merabet Mesaoud)

Source: Auteur, 2010

Photo n° 112: Nouvelle maison (rue
Kessiret Hocine)

Source: Auteur, 2010

Ces maisons ont été construites sur un modèle différent à celui de la médina. Elles ont été conçues sans prendre en considération l'aspect morphologique et typologique de la médina.

Le deuxième type est l'habitation illicite, où il y a eu l'appariation de deux bidons villes, occupant les parcelles vides des immeubles démolis. La première bidon ville est située près de la place des Numides, et le deuxième est situé juste à 60 mètres du premier, sur le croisement de « la rue Uder » et « la rue de la foie »

Photo n° 113: Bidon ville (place des Numides)



Source: Auteur, 2010

Photo n° 114: Bidon ville (croisement rue Uder et rue de la Foie)



Source: Auteur, 2010

Nous avons noté une autre forme d'habitat illicite, sous forme d'extension verticale en construisant sur les étages effondrés des anciennes bâtisses, le cas de la maison représenté sur la photo n° 115.

Photo n° 115: Construction illicite sur un étage effondré (rue Kessiret Hocine)



Source: Auteur, 2010

1.5. Synthèse : interprétation des résultats de la deuxième comparaison

La deuxième comparaison a révélé, que les transformations morphologiques du tissu médinois ne sont pas nombreuses, et restent insignifiantes par rapport à la trame viaire, car les modes de transformation qu'on a pu détecter ont touché essentiellement les îlots, par altération d'une partie tombant en ruine (îlots mutilés) ou la disparition totale de l'îlot. Ceci s'explique par l'état de dégradation des anciens bâtiments.

Ainsi, les résultats des transformations de chaque élément de la forme urbaine seront interprétés dans les points suivant :

1.5.1. Synthèse de comparaison entre les réseaux viaire des époques : coloniale et actuelle

Le trame viaire de la médina n'a pas connu de grands changements, elle garde toujours le système de ramification en rues, ruelles et impasses (voir carte n° 57). Nous avons enregistré que le nombre de rues n'a pas changé par rapport à l'époque coloniale. Les 13 rues principales sont restées les mêmes, avec leurs rôles d'axes structurants, qui relient la médina au reste du centre ville et aux quartiers voisins. Sur toutes leurs longueurs, ces rues sont animées par des magasins de commerce de spécialités différentes (magasins de vêtements, électroménager, matériels informatique, parfumeries...etc), situés au niveau des R.D.C des bâtiments.

Les ruelles n'ont pas connu de transformation dans la période actuelle, sauf que nous avons enregistré l'apparition de 2 nouvelles ruelles, qui sont le résultat du morcellement de l'îlot « Reg 1 ». Le nombre actuel des ruelles est devenu 49.

Les impasses ont connu des transformations. Nous avons enregistré la disparition de 7 impasses, à cause de l'effondrement des bâtiments. Au même temps, il y a eu l'apparition de 10 nouvelles impasses, ceci s'explique par la division de la maison familiale, ou bien par les interventions faites par les locataires, en créant des passages privés, sous forme d'impasses, pour avoir un accès indépendant sur l'extérieur, au lieu de passer par l'entrée commune de la maison.

Carte n° 57: Hiérarchisation de la trame viaire et emplacement des espaces publics de la médina d'Annaba à l'époque actuelle



Carte n° 58: Emplacement des impasses de la trame viaire actuelle de la médina d'Annaba

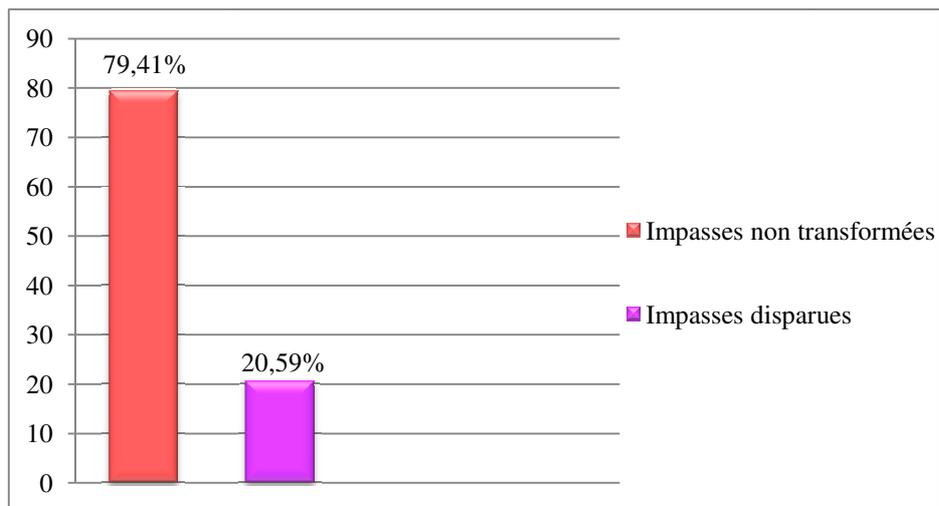


Sur les 34 impasses recensées à l'époque 1942 :

- 27 impasses, ont gardé la même forme de 1942, soit 79,41 % ;
- 7 impasses sont disparues soit 20,59 %.

L'interprétation des résultats est expliquée sur l'histogramme suivant :

Figure n° 08: Interprétation des transformations qu'ont connu les impasses de l'époque coloniale (1942)

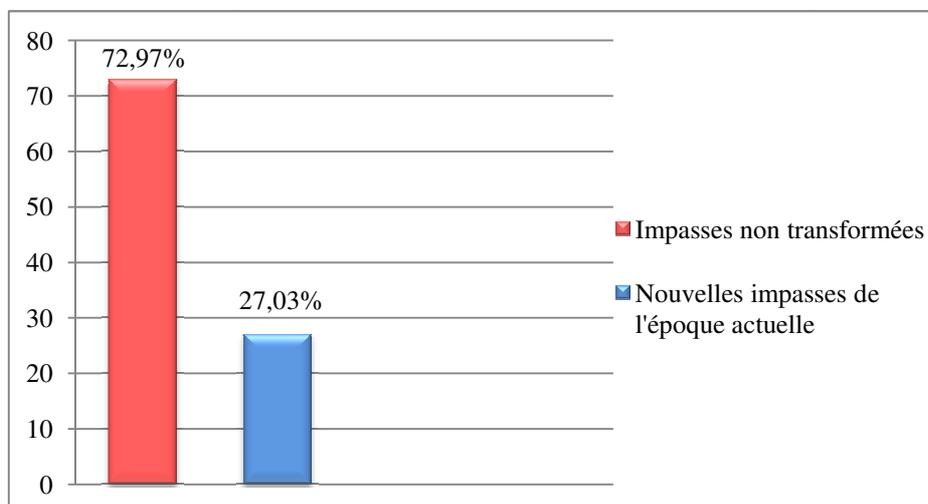


Source: Auteur

Par rapport à l'époque actuelle, le nombre d'impasse est devenu 37 (carte n° 58), vu la création de 10 autres impasses, qui se rajoutent aux 27 recensées à l'époque coloniale.

L'histogramme ci-dessous expliquera cette évolution :

Figure n° 09: Origine des impasses de la trame viaire actuelle (comparaison entre l'époque coloniale et l'époque actuelle)



Source: Auteur

Non remarquons que :

- 27 impasses soit 72,97 % non transformées, et qui sont restées dans leurs états de 1842 ;
- 10 nouvelles impasses soit 27,03 % ont été rajoutées à celle originelles.

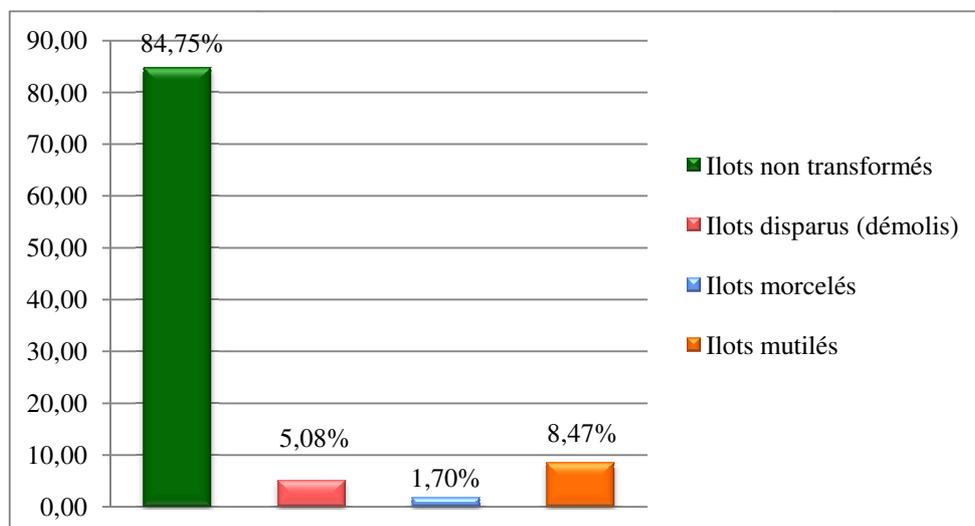
En ce qui concerne les espaces publics, les places et les placettes qui existaient à l'époque coloniale sont restées les mêmes au nombre de six. Avec la grande place au centre du tissu urbain et les cinq autres placettes réparties sur l'ensemble de la médina. Trois placettes ont subi de petites transformations au niveau de la forme, en construisant une clôture d'une école sur la première, et une partie d'un bâtiment sur la deuxième et en changeant la forme de la troisième pour élargir la rue. Par ailleurs, ces interventions n'ont pas altéré la forme générale de ces placettes.

En plus des six places et placettes de l'époque coloniale, se rajoutent deux autres, qui ont été proposées par le P.O.S en 2006, en les aménageant sur des poches vides apparues après l'effondrement de quelques bâtiments.

1.5.2. Synthèse de comparaison entre les îlots des époques : coloniale et actuelle

D'après l'analyse nous avons remarqué que les îlots n'ont pas connu beaucoup de transformations entre l'époque coloniale et celle actuelle. Parmi les 59 îlots recensés à l'époque coloniale, 10 seulement ont connu des modifications à des degrés différents. L'interprétation de ces transformations est représentée sur l'histogramme suivant :

Figure n° 10: Interprétation des transformations sur les îlots de l'époque coloniale (1942)



Source: Auteur

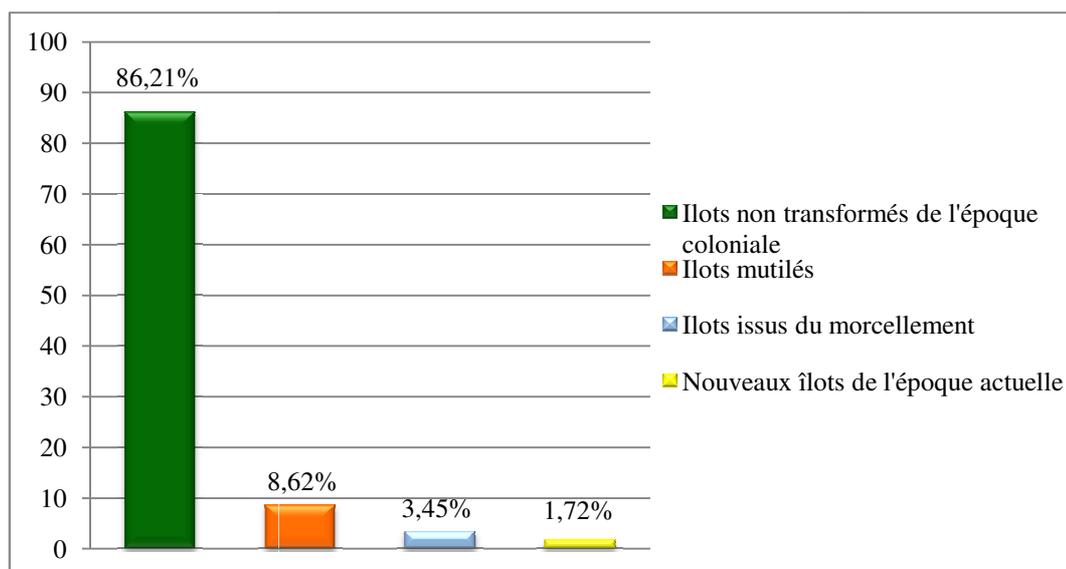
Nous constatons que sur les 59 îlots :

- 50 îlots n'ont pas connu des changements 84,75 % ;
- 3 îlots ont été démolis soit 5,08 % ;
- 1 îlot morcelé en 2 îlots soit 1,70 % ;
- Et enfin, 5 îlots mutilés soit 8,47 %.

Il est à noter aussi, l'apparition d'un nouvel îlot « n° 78 » situé près du pont métallique de la tranchée. Le nombre des îlots à l'époque actuelle est 58.

l'histogramme ci-dessous montre l'origine des différents îlots de la forme urbaine actuelle, obtenus des transformations des îlots appartenant à l'époque coloniale.

Figure n° 11: Origine des îlots de la forme urbaine actuelle (comparaison entre l'époque coloniale et l'époque actuelle)



Source: Auteur

1.5.3. Synthèse de l'analyse du parcellaire appartenant à l'époque actuelle

D'après l'analyse effectuée sur l'échantillon de parcelles, nous avons déduit que le parcellaire de la médina d'Annaba a connu des transformations, à cause des interventions faites par la colonisation sur la trame viaire. L'analyse nous a permis de faire ressortir trois différentes formes de parcelles qui sont : les parcelles peu transformées, les nouvelles parcelles et les parcelles non transformée (d'origine).

Les parcelles peu transformées sont situées aux bords des rues et des ruelles modifiées pendant l'époque coloniale, par les percées et les alignements. Les transformations ont

touché seulement les parties qui donnent sur ces tracés restructurés, dans le but d'assurer la régularité et la continuité du tracé. Sur les mêmes tracés restructurés, et pour le même but, plusieurs nouvelles parcelles « parcelles de récupération », ont été rajoutées à l'ancien parcellaire. Elles ont des formes géométriques régulières en carrée, rectangle et trapèze.

Les parcelles non transformées, gardent toujours leurs formes anciennes irrégulières, elles se trouvent à l'intérieur des îlots, et sur les tracés qui n'ont pas été transformés.

1.5.4. Synthèse de l'analyse du bâti appartenant à l'époque actuelle

L'analyse effectuée sur un échantillon de bâtiments de la médina, nous a démontré que certains bâtiments ont connu des transformations, à cause des interventions coloniales faites sur la trame viaire ancienne. Ainsi, s'ajoute un autre facteur, qui est l'effondrement des bâtiments dans la période actuelle. Cette analyse, nous a permis aussi de distinguer trois formes de bâtiments, à savoir : le bâti peu transformé, le nouveau bâti colonial et l'ancien bâti arabo-turque non transformé.

Les transformations, que nous avons enregistré sur les bâtiments, ont touché principalement les parties qui donnent sur les tracés restructurés, à travers le rajout d'une nouvelle partie de construction à l'ancienne bâtisse, dans des cas, pour remplacer la partie qui a été démolie pendant le percement, et dans d'autres cas, pour faire rapprocher les maisons du nouveau tracé aligné. Par contre, les modifications n'ont pas eu un impact sur la forme intérieure des bâtiments. Ce type de bâtiments est situé sur les parcelles peu transformées.

Le nouveau bâti colonial occupe les nouvelles parcelles coloniales. Il a été construit lors des percements et des alignements, d'une part pour que le tracé soit plus aligné, d'autre part, pour faire loger la population européenne.

D'autres bâtiments ont su maintenir leurs formes d'origine, ils occupent les parcelles non transformées, à l'intérieur des îlots, ou sur les tracés non transformés. Ces maisons gardent toujours les caractéristiques morphologiques de la maison traditionnelle arabo-turque.

L'effondrement des anciennes maisons a donné naissance à deux autres formes de bâti, qui sont : les nouvelles constructions et l'habitat illicite (bidon ville). Nous avons enregistré à travers l'analyse, que ces deux types occupent les parcelles des maisons effondrées, où il y

a la construction de trois nouvelles bâtisses, avec des permis de construire. Parallèlement à la construction des nouvelles maisons, nous avons noté l'apparition de deux bidons villes.

Ces deux types de constructions ne s'intègre pas avec le caché de la médina, certes elles présentent des cas particuliers, mais on risque de les voir se multiplier, surtout que le diagnostic fait par l'OCRAVA en 1998, sur l'état de 602 bâtisses de la vieille ville, a déclaré que 10% des bâtiments sont à démolir à cause de leurs mauvais états¹.

2. Troisième comparaison entre l'époque arabo-turque et l'époque actuelle : synthèse de l'étude des transformations de la forme urbaine

Dans cette partie d'analyse, nous allons établir une comparaison entre la forme urbaine de la médina à l'état originel (avant l'intervention coloniale) et celle actuelle. Cette superposition sera une synthèse de l'analyse des transformations faites sur les trois époques, pour évaluer si ces mutations ont altéré la forme urbaine de la médina ou bien il reste encore des caractères originels à sauvegarder et à mettre en valeur.

2.1. Analyse comparative entre le réseau viaire de l'époque arabo-turque et celui de l'époque actuelle : synthèse des transformations

La méthode étant alors de superposer la carte du réseau viaire de l'époque arabo-turque (carte n° 33) et celle actuelle (carte n° 47).

La carte n° 59, issue de la superposition, nous permet de déduire que les interventions sur la structure viaire depuis la période coloniale jusqu'à aujourd'hui a changé certains aspects des voies, les rendant plus droites et rectilignes. Cependant ces interventions n'ont pas altéré le caractère originel du tracé traditionnel où nous trouvons encore plusieurs voies de disserte dans leur état originel.

La carte n° 57 du réseau viaire actuel, élaborée lors de la deuxième superposition, révèle également que le fait le plus marquant, et qui peut être utilisé comme une plus value pour la sauvegarde de la médina d'Annaba, c'est que le tracé maintient toujours une trame arborescente hiérarchisée en rue, ruelle et impasse, ceci met l'accent sur le fait que la médina d'Annaba garde encore des aspects originels.

¹. AUA Hafiane Abderrahim, P.O.S vieille ville « Phase I », Annaba 2006, p 8.

Carte n° 59: Superposition du réseau viaire actuelle sur celui de l'époque arabo-turque (1832)

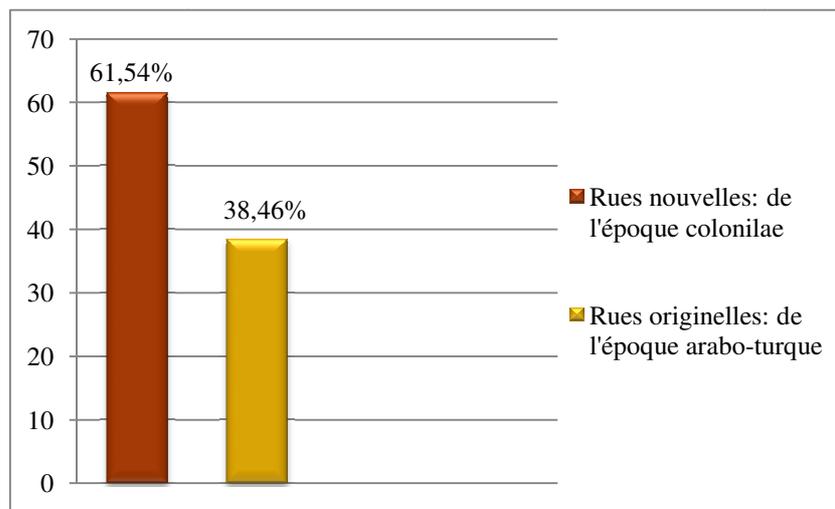


En ce qui concerne le nombre de chaque forme de la trame viaire, c'est-à-dire : les rues, les ruelles et les impasses, nous avons obtenu de l'analyse les résultats suivants :

2.1.1. Résultats des transformations des rues

Le nombre des rues a augmenté entre l'époque actuelle et l'époque arabo-turque. Sur les 13 rues qui existent actuellement, 5 rues appartiennent à l'époque arabo-turque.

Figure n° 12: Origine des rues appartenant à la trame viaire actuelle

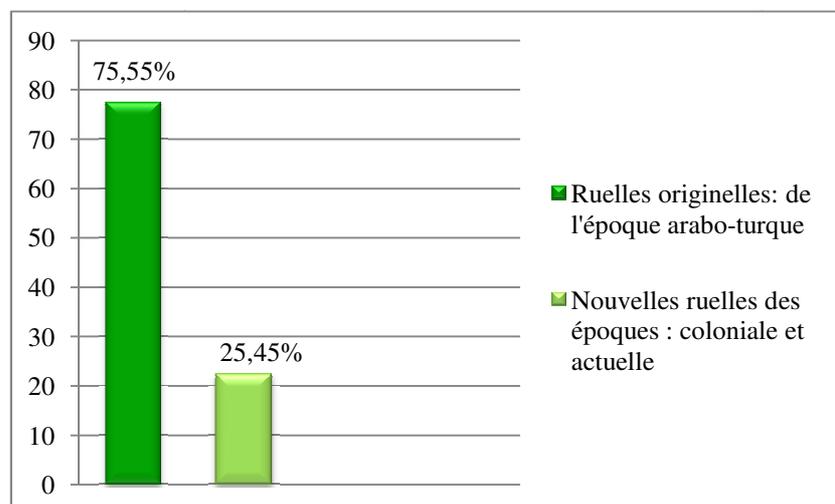


Source: Auteur

2.1.2. Résultats des transformations des ruelles

Nous constatons que parmi les 46 ruelles de 1832, il y a eu la disparition ou la suppression de 8 ruelles et la naissance de 11 autres, ce qui a augmenté le nombre à 49 ruelles.

Figure n° 13: Origine des ruelles appartenant à la trame viaire actuelle



Source: Auteur

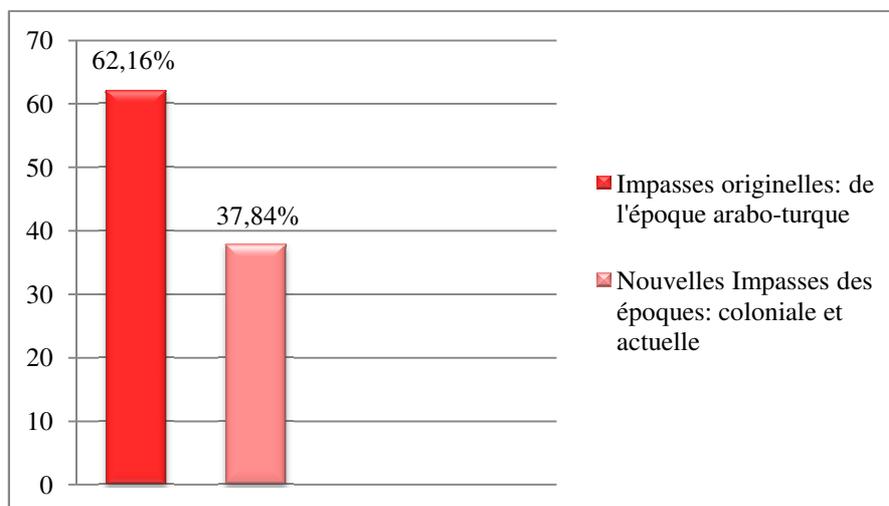
2.1.3. Résultats des transformations des impasses

Comme toutes les deux autres formes, les impasses ont connu une transformation. Nous avons enregistré à l'époque arabo-turque l'existence de 45 impasses, le nombre a diminué actuellement à 37 impasses.

En superposant la carte n° 58 des impasses de l'époque actuelle sur la carte n° 37 des impasses de l'époque arabo-turque, nous avons obtenu la carte n° 60, à travers laquelle nous avons constaté que:

- 23 impasses datent de l'époque arabo-turque soit 62,16 % ;
- 14 impasses sont nouvelles, quelques unes datent de l'époque coloniale et les autres sont apparues dans la période actuelle ;
- 22 impasses de l'époque arabo-turque sont disparues ou supprimées.

Figure n° 14: Origine des impasses de la trame viaire actuelle
Comparaison entre l'époque arabo-turque et celle actuelle



2.1.4. Résultats des transformations des espaces publics

Les espaces publics quant à eux, ils ont connu une évolution marquante, où nous avons identifié dans la période actuelle 8 places et placettes, contrairement à l'époque arabo-turque, la médina contenait une seule grande place située au centre du tissu.

Carte n° 60: Transformations repérées au niveau des impasses lors de la superposition de réseau viaire de 1832 et celui actuelle



Source: Auteur

Carte n° 61: Nature des impasses de la trame viaire actuelle de la médina d'Annaba par rapport à leur ancienneté



Source: Auteur

2.2. Analyse comparative entre les îlots de l'époque arabo-turque et ceux de l'époque actuelle : synthèse des transformations

Pour résumer les transformations des îlots, de l'époque arabo-turque jusqu'à l'époque actuelle, nous avons élaboré un tableau récapitulatif qui explique l'évolution de chaque îlot durant les périodes étudiées (voir tableau annexe n° 10). Ce tableau nous a aidé aussi à faire un croisement entre les résultats des transformations obtenus lors des superpositions et des comparaisons des cartes, pour faire ressortir à la fin des pourcentages sur le degré de changement qu'ont connus les îlots, et de déterminer ceux qui gardent toujours leurs formes d'origine, qui seront un critère à partir duquel nous allons juger, à la fin, que cette composante (l'îlot) constitue une valeur, que la médina d'Annaba recèle encore dans sa forme urbaine.

La superposition des cartes ainsi que le tableau n° 10 des statistiques élaborées lors des synthèses précédentes, nous a permis de déduire l'origine des 58 îlots qui composent la forme urbaine de la médina dans la période actuelle.

Les résultats sont les suivants :

2.2.1. Îlots issus des morcellements d'anciens îlots

Dans la forme actuelle, 18 îlots sont issus du morcellement des anciens îlots soit un pourcentage de 31,03 %.

2.2.2. Îlots issus des regroupements

Nous avons enregistré 3 îlots issus des regroupements des îlots anciens ; appartenant à l'époque arabo-turque, soit un 5,17 %.

2.2.3. Îlots mutilés

Ils sont au nombre de 5 soit 8,62 % du nombre totale des îlots.

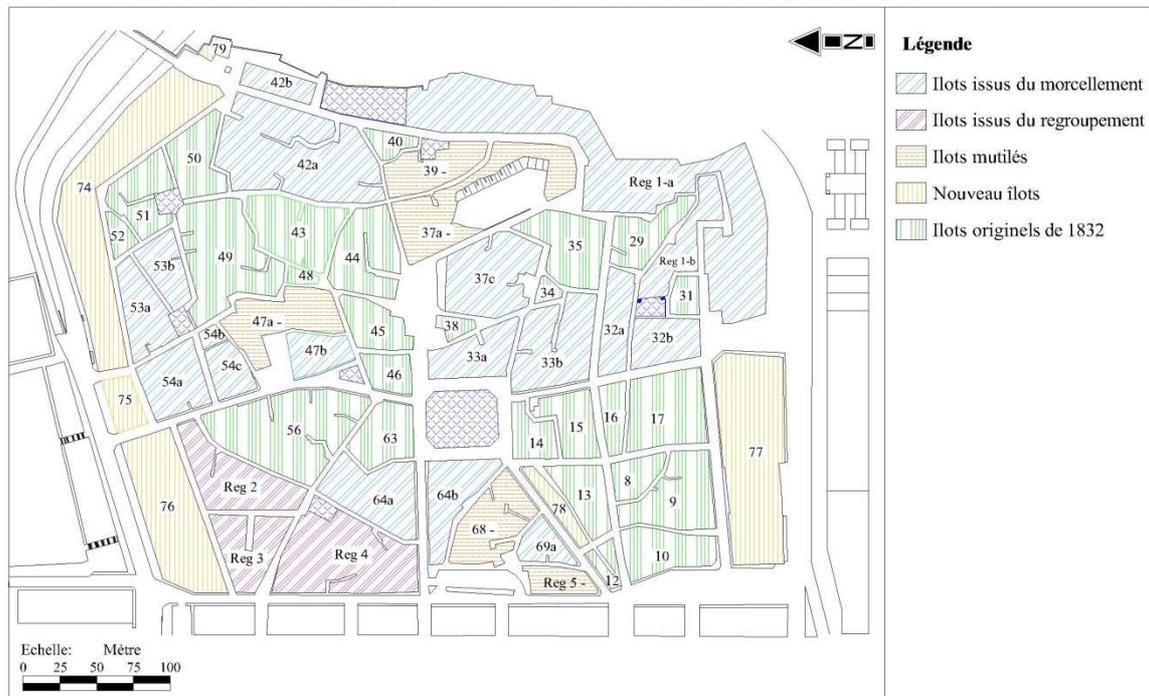
2.2.4. Nouveaux îlots

Il y a eu l'apparition de 6 îlots soit 10,35 % et qui appartiennent tous à l'époque coloniale.

2.2.5. Îlots originels de l'époque arabo-turque

Sur les 58 îlots de la médina à l'époque actuelle, 26 îlots maintiennent toujours leurs configurations d'origine soit 44,83 %.

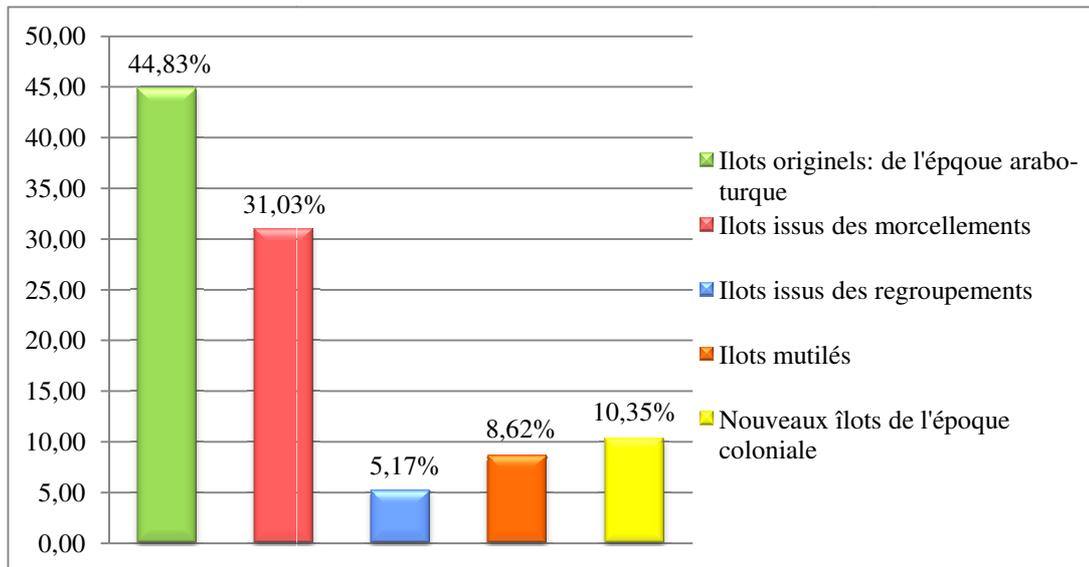
Carte n° 62: Résultat des transformations sur les îlots de la médina d'Annaba de l'époque arabo-turque jusqu'à l'époque actuelle



Source: Auteur

Nous avons déterminé aussi qu'il y a eu la disparition ou la démolition de 20 îlots apparentant à l'époque arabo-turque.

Figure n° 15: Origines des îlots de la forme urbaine actuelle (comparaison entre l'époque arabo-turque et l'époque actuelle)



Les interventions coloniales sur le réseau viaire, sont les principales causes des transformations qu'ont connues les îlots. Dans la période actuelle, les îlots n'ont pas subi beaucoup de transformations par rapport à la période coloniale.

2.3. Synthèse des transformations du parcellaire

Les résultats d'analyse effectuée sur le système parcellaire, lors de la comparaison entre l'époque actuelle et celle coloniale, ont démontré que le système parcellaire a connu des transformations, suite aux interventions coloniales faites sur la trame viaire.

Les nouveaux tracés (percées) ainsi que les tracés modifiés (alignements) ont donné naissance à deux sortes de parcelles qui sont : les parcelles transformées et les nouvelles parcelles de récupération. Le troisième type est les parcelles originelles. Celles-ci n'ont pas été modifiées par les interventions coloniales ni actuelles.

Les trois cas de figure se repèrent sur tout l'ensemble du tissu de la médina, parfois nous les trouvons tous présents sur un même îlot, avec des pourcentages différents, mais

généralement se sont les parcelles de forme originelle qui présentent un taux élevé par rapport aux deux autres types.

2.4. Synthèse des transformations du bâti

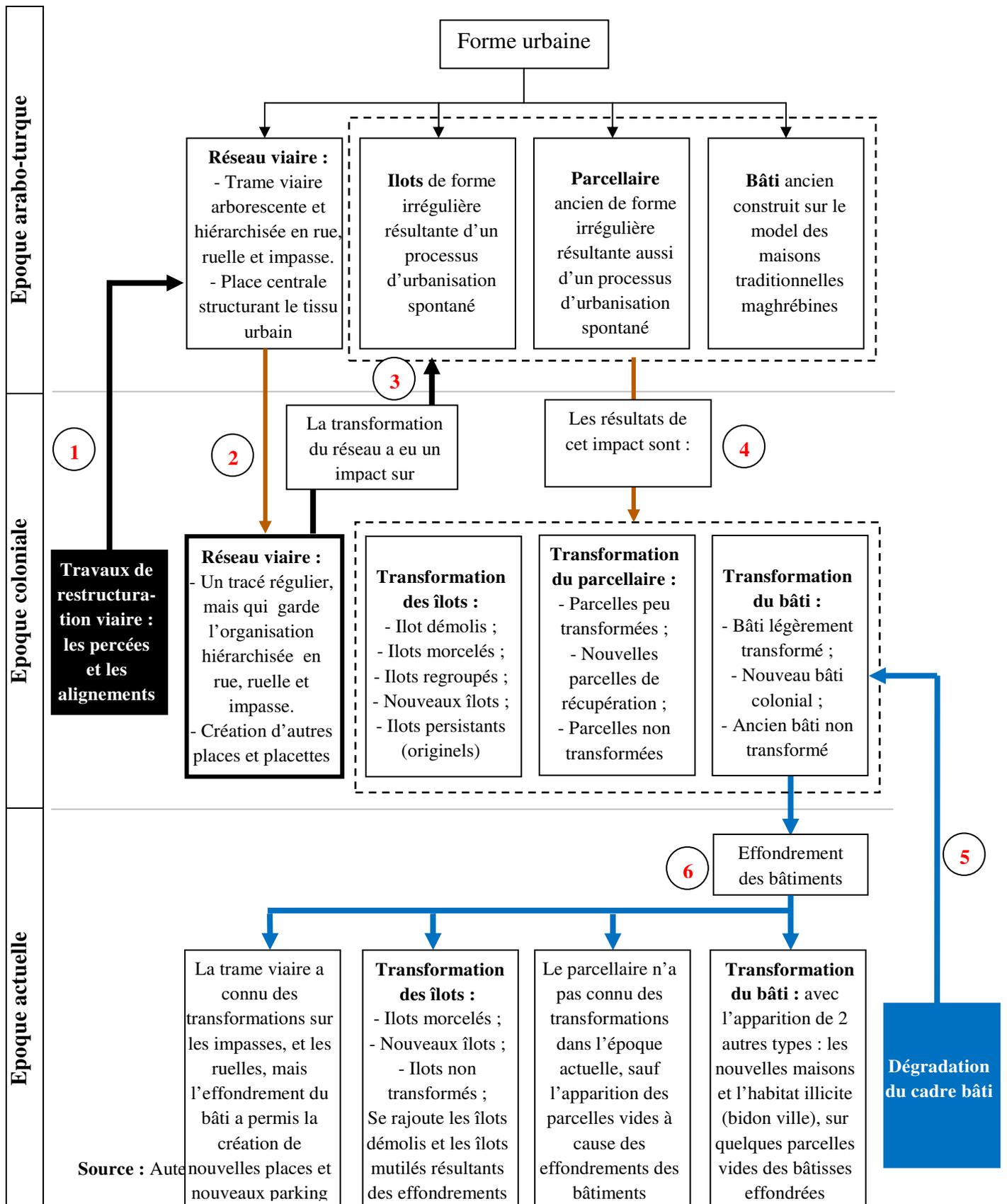
Les résultats, obtenus lors de l'analyse du bâti, ont montré ; que le cadre bâti de la médina a connu une évolution. Cette dernière s'est faite essentiellement pendant l'époque coloniale, où plusieurs bâtiments arabo-turque ont subi des transformations, d'autres ont été construits avec une typologie européenne différente à celle traditionnelle. Par ailleurs, plusieurs bâtiments ont gardé leurs aspects d'origine sans connaître des changements.

Les bâtiments transformés et les nouveaux bâtiments sont situés, respectivement, sur les parcelles transformées et sur les nouvelles parcelles coloniales, ce qui explique que le changement sur l'un des deux éléments a une influence sur l'autre.

Les transformations opérées sur certains bâtiments, n'ont pas altéré totalement leurs caractères d'origine et leurs compositions spatiales, elle a touché uniquement les parties qui donnent sur les rues et les ruelles modifiées, soit en rajoutant une partie à la bâtisse pour la faire rapprocher du tracé restructuré, soit en construisant une nouvelle partie à la place de celle démolie par les percements.

Le schéma suivant résume les causes et les résultats des transformations sur les différents composants de la forme urbaine.

Figure n° 16: Schéma qui résume les causes et les résultats des transformations de la forma urbaine



Conclusion

La deuxième comparaison, entre la période coloniale et la période actuelle, nous permet de conclure que la forme urbaine de la médina d'Annaba n'a pas connu de grandes transformations. Le réseau viaire ainsi que les îlots gardent toujours les formes que nous avons enregistré lors de la première comparaison, sauf quelques cas exceptionnels, où nous avons noté la disparition ou le changement de quelques îlots, essentiellement à cause des effondrements des bâtiments. Le P.O.S a programmé plusieurs projets à la place de ces îlots effondrés ou bien dans certaines parties, tel que l'aménagement des espaces publics (places, parkings), dont plusieurs ont été réalisés ces dernières années.

L'analyse faite sur un échantillon de parcelles et de bâtiments, a montré que ces deux composantes ont subi aussi des transformations, principalement à cause des interventions coloniales sur le réseau viaire, une chose qui n'a pas touché seulement le tracé et les îlots, mais aussi en changeant la forme du parcellaire et du bâti, à travers la réalisation de nouveaux bâtiments sur des nouvelles parcelles, la démolition de certains bâtiments pour faire passer les percées, et en dernier, dans le cas des alignements, nous assistons à un rajout ou une démolition au niveau des bâtisses situées aux bords des rues et des ruelles, dans le but d'avoir un tracé régulier. Ces interventions ont touché uniquement les parties extérieures des maisons, l'intérieur a gardé la même composition et organisation spatiale ancienne.

L'analyse a révélé aussi que le parcellaire et le bâti sont confrontés à de nouveaux problèmes, qui se sont émergés ces dernières années, et qui se manifestent par l'effondrement des bâtisses, l'apparition des bidons villes et l'édification des nouvelles maisons. Les deux premiers problèmes donnent, d'une part, à la médina une image d'un quartier ghetto, et d'autre part, ils risquent de faire disparaître les valeurs architecturales que recèlent ces maisons anciennes. Les nouvelles maisons, ont été construites licitement et avec des permis de construire, mais elles ne s'intègrent pas avec le caché ancien de la médina, et là nous nous inquiétons que ce phénomène va prendre plus de l'ampleur les prochaines années, dans le cas où on assiste à l'effondrement d'autres bâtiments en état de dégradation. Alors, les organismes concernés doivent prendre ça en considération pour freiner, d'une part, la dégradation permanente du cadre bâti, d'autre part, pour cadrer et orienter les nouveaux projets à construire sur les parcelles vides, en respectant le caché traditionnel du tissu médinois.

Au milieu de ces inquiétudes, la 3^{ème} comparaison, entre la période arabo-turque et celle actuelle, a démontré que la forme urbaine de la médina d'Annaba recèle toujours des éléments originels qui datent de plusieurs siècles, malgré les interventions coloniales et les nouveaux problèmes urbains et architecturaux de la période postindépendance. Les résultats de cette synthèse, représentés dans des cartes et dans les histogrammes, ont montré que les pourcentages les plus élevés sont ceux des formes originelles. Le réseau viaire a su maintenir l'organisation hiérarchisée des voies en rue, ruelle et impasse, ainsi que la place centrale qui présente un espace structurant important de ce tissu ancien. Plusieurs îlots aussi ont gradé leurs formes d'origine, parfois avec des limites plus régulières, à cause des alignements, mais l'aspect et la forme générale sont les mêmes qu'ils avaient dans la période arabo-turque.

Nombreux parcelles et bâtiments ont maintenu leurs formes initiales. Malheureusement, ceci n'apparaît pas sur les rues et les ruelles restructurées, bordées de façades néoclassiques, mais les valeurs de ces deux composants s'aperçoivent sur les plans ou en entrant à l'intérieur des bâtiments, dont l'image est autre de ce que les tracés transformés nous exposent. A l'intérieur c'est la maison traditionnelle introvertie, organisée autour du patio, et qui recèle beaucoup de richesses architecturales et architectoniques.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

Dans la deuxième partie de ce travail de recherche, nous avons appliquée l'approche méthodologique adoptée, et partir de laquelle, nous avons mené un travail d'analyse sur deux parties : le processus de formation de la forme urbaine du tissu médinois, ensuite, le processus de transformation de cette forme urbaine. Dans de la première partie de l'analyse, nous avons retracé les étapes de formation du tissu médinois jusqu'à la fin de la période arabo-turque. Une chose qui nous a permis de bien connaître la médina avant sa transformation, et de faire ressortir, à la fin, les caractéristiques anciennes des différents composants de la forme urbaine, essentiellement, le réseau viaire et les îlots, ce qui nous a aidé par la suite de situer les transformations sur le tissu urbain.

La deuxième partie de l'analyse, qui est l'étude des transformations de la forme urbaine, a été faite sur trois étapes, à travers un travail de superposition et de comparaison des cartes, des photos, des archives,...etc, entre trois périodes qui sont : la période arabo-turque, la période coloniale, et la période actuelle. La première analyse comparative, entre l'époque arabo-turque et celle coloniale a révélé que la forme urbaine a connu une série de transformations, touchant tout les composants de la forme urbaine, dont les causes principales sont les travaux de restructuration viaire faites par la colonisation, avec les projets de réaligement et la création de percées, pour rendre le tracé plus régulier et qui répond aux exigences de la vie européenne.

Les interventions coloniales sur le réseau viaire ont eu impact sur les autres composants. En premier lieu sur les îlots, qui ont connu plusieurs types de transformations : morcèlement, regroupement et démolition. En deuxième lieu le parcellaire et le bâti, où l'analyse faite sur ces deux composants, dans la deuxième comparaison, a montré que leurs transformation est due essentiellement aux travaux de percées et de réaligement. Ces résultats, à propos des transformations de la forme urbaine à cause des restructurations viaire, nous ont renvoyé vers ce qui a été fait dans le centre ancien de Paris par Haussmann, et comment ces projets ont été réappliqués dans les pays maghrébins colonisés par la France, comme ça été le cas pour la médina de Tunis, et le cas de la médina d'Annaba, et bien d'autres.

La deuxième phase de l'analyse comparative, faite entre la période coloniale et celle actuelle, nous a révélé, que la forme urbaine a connu peu de transformations par rapport à

ce qui a été fait pendant l'époque coloniale. Les modifications qu'a connu le tissu de médina, au lendemain de l'indépendance jusqu'à aujourd'hui, sont dues à la dégradation du cadre bâti. L'effondrement des bâtiments a fait disparaître plusieurs îlots, ou quelques parties seulement, ce qui a donné naissance à des nouveaux espaces publics comme les places et les parkings, proposés par le P.O.S, et au même temps nous avons assisté à l'apparition de nouvelles typologies de constructions sur les parcelles vides des maisons effondrées. Ces types sont : les nouvelles bâtisses construites récemment, et les bidons villes ou l'habitat illicite.

La troisième phase de l'analyse comparative, entre l'époque arabo-turque et l'époque actuelle, été sous forme de synthèse, à partir de la quelle nous avons déterminé les éléments à caractère originel, que le tissu a pu préserver au milieu de toutes ces transformations. Nous avons retenu de ça, que les travaux de restructuration viaire ont donné certes un tracé plus rectiligne, et ils ont permis la création de plusieurs espaces publics, mais ils n'ont pas effacé les traces de l'ancien réseau, vu que les anciennes rues, les ruelles et les impasses ainsi que la place centrale, sont toujours existantes, et présentent la même organisation hiérarchisée d'autre fois.

Plusieurs îlots aussi ont su maintenir leurs formes, quelques uns ont des limites plus régulières à cause des travaux de réaligement et de percement, et qui s'explique par le rajout de quelques nouvelles parcelles de récupération sur lesquelles de nouveaux bâtiments ont été construits, ou bien en modifiant la forme des bâtiments existants avec la construction ou la démolition des parties qui donnent sur les rues. Les parcelles et les bâtiments situés à l'intérieur des îlots ou sur les tracés originels n'ont pas connu de modifications. Les transformations actuelles, enregistrés au niveau du parcellaire et du bâti, n'avaient pas beaucoup d'impacts négatifs sur les

éléments de la forme urbaine, et ils présentent un nouveau problème qui émerge, mais qui doit être pris en considération le plus vite possible de la part des responsables, afin de freiner cette dégradation qui peut faire disparaître tout ce qui reste de l'ancienne médina arabo-turque.

CONCLUSION GENERALE

Cette recherche a été motivée à partir de l'observation de la situation critique que vit la médina d'Annaba. Elle connaît une dégradation continue accompagnée d'un déclin physique et fonctionnel. La décadence amorcée depuis plusieurs années, a eu des impacts négatifs sur le paysage urbain de la médina, d'abord à cause des interventions urbaines apportées durant la période coloniale, puis avec les agressions actuelles portées sur le cadre bâti provoquant l'effondrement des bâtiments et des maisons ancestrales.

Notre démarche consistait dans un premier temps à étudier la formation du tissu médinois à partir de sa forme urbaine originelle, ce qui nous a permis par la suite d'identifier avec précision les transformations qu'a connu la forme urbaine et de faire ressortir les composants de cette forme qui ont gardé leurs aspects d'origine.

Pour ce faire, nous avons effectué une étude conceptuelle sur les notions clés de notre recherche, à savoir : le patrimoine, la ville historique, la médina et la forme urbaine. Nous avons retenu, dans un premier temps, que le concept du patrimoine connaît actuellement une expansion considérable et il prend plus d'étendue. Ainsi, ce concept désigne de multiples aspects de la mémoire et des produits de l'homme : objets et œuvres, des lieux et des territoires, des monuments et des édifices, des paysages, des événements, des faits, des savoirs et des cultures particulières.

L'évolution de la notion patrimoine a été marquée par la reconnaissance des villes et centres historiques, comme des lieux à sauvegarder et à mettre en valeur. La sauvegarde de la ville historique se fait par rapport aux éléments qui définissent son identité, non seulement les monuments exceptionnels ou bien les valeurs culturelles et les savoir-faire, mais aussi les valeurs morphologiques et typologiques qui permettent de distinguer chaque tissu urbain des autres. Les médinas maghrébines, particulièrement celles algériennes, font l'objet de cet intérêt envers les cités historiques, de par la richesse de leur héritage matériel et immatériel, et les valeurs patrimoniales qu'elles recèlent, et surtout par leur modèle urbain particulier dans : sa composition, son organisation et surtout par rapport à sa forme urbaine.

Notre intérêt à la morphologie des médinas nous a amené à développer le concept de « forme urbaine », à travers la définition des éléments qui composent cette forme, et la

connaissance des logiques qui les organisent. Cette étude nous a démontré que ces éléments, à savoir : le réseau viaire, les îlots, le parcellaire et le bâti, sont interreliés et dépendent les uns des autres. L'exemple du centre ancien de Paris, nous a permis de déterminer que cette relation de dépendance réside principalement dans la forme de ces composants, où nous avons constaté comment les interventions d'Hausmann, sur le réseau viaire ont transformé les îlots, le parcellaire et le bâti.

L'étude de cas similaire était une continuité à ce qui a été fait dans l'approche conceptuelle, où nous avons pris l'exemple de la médina de Tunis, pour étudier son évolution, les transformations urbaines et architecturales de son tissu, la genèse des problèmes, et à la fin montrer comment l'ASM a pu sauvegarder la médina à travers la construction d'une méthode et d'une stratégie de sauvegarde. Cette méthode était basée sur un travail de diagnostique et d'analyse typologique et morphologique, appliquée sur l'ensemble du tissu urbain, dans le but de comprendre les différents composants et leurs relations, ainsi que la compréhension de chaque composant lui-même et de son insertion dans la forme globale du tissu urbain traditionnel. A travers ce travail, L'ASM a pu désigner les éléments qui présentent une valeur patrimoniale, et à partir desquels elle a élaboré des normes architecturales et urbaines, à prendre en considération dans la création des règlements, et dans toute intervention urbaine sur le tissu urbain de la médina.

L'étude des différentes approches méthodologiques en morphologie urbaine, ainsi que l'analyse conceptuelle et l'étude d'exemple similaire, nous ont permis d'adopter la méthode qui convient le plus aux objectifs visés par notre recherche. La méthode adoptée est l'analyse morphologique, elle fait référence à la morphologie historique. Elle nous a permis, en premier lieu, d'étudier le processus de formation du tissu urbain médinois. Ensuite, la méthode a été appliquée pour étudier le processus de transformation de la forme urbaine.

L'étude du processus de formation a révélé que la médina d'Annaba présente un tissu urbain, ancien de dix siècles, conçu sur le modèle même qui caractérise les médinas maghrébines, dont les principes urbanistiques et architecturales de ce modèle reviennent au mode de vie et aux facteurs socioculturels de la société arabo-musulmane. L'analyse faite sur deux composants de la forme urbaine de la médina d'Annaba: le réseau viaire et les îlots, ont permis de déterminer, que le tissu urbain est organisé autour d'une grande place centrale, qui regroupait autrefois plusieurs fonctions : religieuse, administrative,

détente,...etc. A partir de cette place se ramifie une trame viaire arborescente et hiérarchisée en rues, ruelles et impasses. Les rues principales ont été réalisées en direction des quatre portes, ce qui a permis de relier la ville intramuros à la ville extramuros. Les ruelles et les impasses ont desservi les quartiers et les unités d'habitation. Tout au long des rues principales, plusieurs souks ont été créés, formant des parcours commerçants, dont les spécialités diffèrent d'un parcours à un autre.

L'étude du processus de transformation a révélé, en premier lieu, à travers la première analyse comparative, que la forme urbaine de la médina d'Annaba a connu une série de transformations pendant l'époque coloniale, à cause des travaux de restructuration effectués sur le réseau viaire de la médina. Ce projet était une reproduction de ce qui a été fait en France, par Haussmann, et dans beaucoup de villes maghrébines colonisées, dans le but de lutter contre l'insalubrité et la vétusté du tissu ancien, aussi pour faciliter la circulation et le contrôle de la population. L'analyse faite sur les îlots, le parcellaire et les bâti, nous a démontré qu'ils ont connu plusieurs types de modifications allant de la démolition jusqu'au rajout de nouvelles formes, dans le but d'assurer un tracé régulier.

La deuxième phase de l'analyse comparative, entre l'époque coloniale et l'époque actuelle, a révélé que la forme urbaine de la médina a connu peu de transformations, par rapport à celles enregistrées dans la période coloniale. Ces changements ont touché essentiellement le bâti, où nous avons noté l'effondrement de plusieurs bâtiments, provoquant parfois la disparition de tout un îlot. Parmi les poches vides des immeubles effondrés, Sept ont été aménagées récemment en espaces publics, dans le cadre du plan d'aménagement proposé par le P.O.S, trois autres ont été remplacées par de nouvelles constructions, et le reste sont à l'abandon, ce qui a provoqué l'apparition de deux bidons villes et des décharges publics en plein air.

La dernière phase de l'analyse comparative, entre l'époque arabo-turque et l'époque actuelle, était une synthèse de l'analyse des transformations. Elle nous a permis de déterminer les causes principales des changements, et d'identifier les composants qui ont su préserver leurs formes d'origine. Aussi, cette dernière analyse nous a aidé à évaluer le degré de transformation dans chaque élément.

A travers cette synthèse, nous avons pu confirmer les hypothèses énoncées au départ. D'abord, nous avons déduit, que les travaux de restructuration viaire de la période coloniale étaient la cause principale des transformations qu'a connu la forme urbaine,

modifiant en premier lieu le réseau viaire, ensuite les autres composants : les îlots, le parcellaire et le bâti. A cette première cause s'ajoute une deuxième, qui est l'effondrement des bâtiments dans la période actuelle, qui a fait disparaître trois îlots et plusieurs bâtiments.

Ensuite, la synthèse nous a permis de déduire que les interventions coloniales sur le réseau viaire n'ont pas été brutales, la forme arborescente et hiérarchisée du tracé en rues, ruelles et impasses, est toujours présente. Les espaces publics ont connu certes une évolution, avec la création de plusieurs places et placettes, mais la place centrale arbo-turque est toujours existante et joue le rôle d'un espace structurant de la médina.

Près de 45% des îlots de la forme urbaine actuelle ont su maintenir leurs formes d'origine, surtout ceux situés loin des alignements importants et des percées. Les parcelles et les bâtiments appartenant à ces îlots, ont maintenu aussi leurs formes anciennes. Egalement les parcelles et les bâtiments situés à l'intérieur des îlots transformés n'ont pas été modifiés. Ceux situés sur les limites, aux bords des percées et des alignements, ont connu certes des transformations, mais qui n'ont pas été brutales, ceci s'observe d'avantage sur les maisons, qui reflète l'image des bâtiments européens en les regardant de l'extérieur, mais de l'intérieur, ils gardent l'aspect de la maison traditionnelle à patio.

Les nouveaux types de bâtiments ainsi que les bidons villes, qui sont apparus sur les parcelles des bâtiments effondrés, ne s'intègre pas avec le caché traditionnel de la médina. Les nouvelles maisons ont été conçues selon un nouveau modèle, caractérisé par une architecture différente à celle de la médina. Quant aux bidons villes, ils sont non seulement des constructions illicites qui n'obéissent à aucune règle architecturale et urbaine, mais ils sont entrain aussi de donner à la médina l'image d'un quartier ghetto sous intégré. L'Etat et les organismes concernés doivent faire face à cette situation, pour freiner l'évolution de ces deux types, qui ont commencé à émerger ces dernières années, et qu'on risque de les voir se multiplier dans les prochaines années, surtout avec l'état de dégradation de 10% des bâtiments de la médina, qui risquent de s'écrouler, laissant de nouvelles poches vides dans le tissu. Le projet « Hafsia » dans la médina de Tunis, est un bon exemple à suivre, dans le cas d'un nouveau projet d'habitation, sur les poches vides situées à l'intérieur d'un tissu urbain médinois. Il a été réalisé tout en respectant les caractéristiques typologiques et morphologiques du site.

Enfin, cette étude nous a conduit à déterminer que la médina d'Annaba recèle aujourd'hui beaucoup d'éléments originels à valeur patrimoniale, qui se trouvent essentiellement au niveau de la forme urbaine, et qui seront une référence pour la préservation de la médina d'Annaba.

Ce travail de recherche nous a permis d'ouvrir d'autres axes de recherche comme :

- Développer encore l'analyse des transformations, en effectuant une étude plus approfondie sur l'ensemble des parcelles et des bâtiments de la médina d'Annaba, cas par cas, en intégrant ainsi même les équipements, dans le but d'acquérir plus de connaissances sur le processus de transformation de la forme urbaine.
- Pousser plus loin cette étude jusqu'à l'analyse typo-morphologique des bâtiments de la médina, dans le but d'élaborer un répertoire architecturale et architectonique, qui sera une référence dans le cas des opérations orientées, telles que : la restauration, la réhabilitation, la rénovation, ou toutes autres interventions sur le bâti ancien.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Ouvrages

- ABDELKAFI J., *la Médina de Tunis : espace historique*, éditions CNRS, Paris 1989, 277 p.
- ALLAIN R., *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin/SEJER, Paris, 2004, 254 p.
- ARNAUD L., *Bône: son histoire...ses histoires*, Grande imprimerie Damremont, 1958, 240 p.
- AYMONINO C., BRUSATIN M., FABBRI G., LENA M., LOVERO P., LUCIANETTI S., ROSSI A., *La città di padova, saggio di analisi urbana*, Rome, 1970, 524 p.
- BABELON J.-P. et CHASTEL A., *la notion de patrimoine*, éditions Liana Levi, Paris, 1994, 141 p.
- BORIE A., Micheloni P., Pinon P., *Forme et déformation des objets architecturaux et urbains*, éditions Parenthèses, Marseille, 2006, 200 p.
- CHALINE C., *les villes du monde arabe*, Collection U Arnaud Colin, Paris 1996, 181 p.
- CHOAY F., *L'allégorie du patrimoine*, éditions du seuil, Paris, 1992, 270 p.
- DAHMANI S., *De Hippone-Bùna à Annaba: Histoire de la fondation d'une métropole*, imprimerie Dar El-Houda - Ain M'Lila, 2002,
- DERDOUR H., *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Tome I*, imprimerie A.Guerf –Batna, 388 p.
- DERDOUR H., *Annaba : 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Tome II*, éditions Seybousse, Annaba, 2004, 474 p.
- PANERAI P., CASTEX J., DEPAULE J.-C., *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, éditions Parenthèses, Marseille, 2009, 195 p.
- PANERAI P., DEPAULE J.-C., DEMORGON M., *Analyse urbaine*, éditions Parenthèses, Marseille, 2009, 187 p.
- PANERAI P., DEPAULE J.-C., DEMORGON M., VEYRENCH M., *Éléments d'analyse urbaine*, éditions des archives d'architecture moderne (AAM), 195 p.
- SEBAG P., *Tunis : Histoire d'une ville*, éditions L'Harmattan, Paris, 1998, 686 p.

2. Articles et documents publiés

- BINOUS J., « Règlements et références en urbanisme : exemple des villes tunisiennes », séminaire scientifique « la ville sur la ville », Fès. Maroc, Mars 2003.
- Charte Internationale pour la sauvegarde des villes historiques, ICOMOS, Washington, 1987.
- DAOULETLI A., BINOUS J., LESAGE D., « les opérations intégrées de restructuration urbaine : cas de la médina de Tunis », publications UNESCO.
- GIRARD O., « Enjeux d'aménagement en Tunisie : l'urbanisation, l'aménagement du territoire, et la gestion de l'environnement », Workshop 2006 (Canada-Tunisie).
- JANNIERE H., « Genèse et circulation de la notion entre urbanisme, géographie et paysagisme : De l'art urbain à l'environnement : le paysage urbain dans les écrits d'urbanisme en France, 1911-1980 », Strates : revue européenne de géographie, n° 13, 2008.
- LEMAIRE R., « A propos de la charte de Venise », Leven, 1995.
- OTTHOFFER LATIRI L., « Les représentations paysagères dans la géographie arabe classique des VIII-XI siècles ». 2005.
- « Patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain "enjeux, diagnostics et recommandations" », UNESCO, 258 p.
- Une stratégie de sauvegarde durable, cas de la médina de Tunis, A.S.M.
- VAN DER MEERSCHEN M., « Les médinas Maghrébines », UNESCO, 1987, 93p.
- YERASIMOS S., « Centre historique et développement durable : la deuxième mort du patrimoine? », séminaire scientifique « la ville sur la ville », Fès. Maroc, Mars 2003.

3. Dictionnaire et encyclopédie

- Encyclopédie Universalis
- PIERRE M. et CHOAY F., « dictionnaire d'urbanisme et de l'aménagement » (nouvelle édition mise à jour), Imprimerie des presses universitaires de France Quercy, 2005, 963 p.

4. Instrument d'urbanisme

- AUA Hafiane Abderrahim, P.O.S vieille ville « Phase I », Annaba, 2006.

5. Sites internet

- <http://www.abcdelacpa.com>
- <http://www.annaba.net.free.com>
- <http://www.annaba-photos.com>
- <http://www.gallica.bnf.fr>
- <http://www.wikipedia.org>

TBLEAU DES PHOTOS

Numéro	Titre	Chapitre	page
01	La médina de Kairouan	I	18
02	Ancienne rue commerçante de la médina de Tunis	II	35
03	Ancienne mosquée de la médina de Tunis	II	35
04	Ancienne rue de la médina de Tunis	II	39
05	Nouvel emplacement de la Porte de la Mer (Tunis)	II	41
06	L'axe structurant de la ville européenne « Avenue Juels Ferry » (Tunis)	II	41
07	Avenue de Jules Ferry en 1951 (Tunis)	II	42
08	Les ruines du quartier Hafcia	II	46
09	Dar Lasram (Siège de l'ASM)	II	47
10	Bureau d'études de l'ASM	II	47
11	Rue dans la médina de Tunis	II	50
12	Ruelle dans la médina de Tunis	II	50
13	Impasse dans la médina de Tunis	II	50
14	Medersa Montacirya réaffectée en jardin d'enfants (médina de Tunis)	II	58
15	l'Arc Boutant pendant les travaux de restauration	II	58
16	Sabat (1) restauré (médina de tunis)	II	59
17	Sabat (2) restauré (médina de tunis)	II	59

18	Quartier Hafsia avant la réhabilitation	II	60
19	Début des travaux sur le quartier Hafsia	II	60
20	Ruelle dans la médina de Tunis dans espace résidentiel surdensifié	II	62
21	Vue sur le patio d'une Oukalas à la médina de Tunis	II	62
22	Sanitaires d'une Oukalas à la médina de Tunis	II	63
23	Façade d'une Oukalas dans état critique	II	63
24	Habitat conçu pour le relogement des familles qui habitaient les Oukalas	II	63
25	Réhabilitation d'une Oukala	II	64
26	Quartier Beau Séjour	IV	87
27	Le Cours de la Révolution	IV	87
28	La petite darse du port	IV	87
29	Cité du caroubier	IV	87
30	Quartier de l'Avant Port	IV	87
31	Le Port d'Annaba	IV	87
32	Hammam El-Kaid « Bir-El-Djarada »	IV	90
33	La rue d'Alger	IV	90
34	Ancienne photo de la Mosquée Abou Marouane El-Bouni	IV	91
35	Le cours d'eau « El-Karrara » et les remparts Ouest	IV	98
36	Rue de Constantine et la porte Bab Er-Rabh	IV	100

37	Le port d'Annaba pendant la période turque	IV	101
38	Ancienne photo de la mosquée Saleh Bey et la place centrale	IV	101
39	La Tranchée et le pont métallique	V	111
40	Le port et le pont métallique	V	111
41	Les railles de l'ancien chemin de fer entre le port et la gare ferroviaire	V	112
42	Vue sur le quai du port et la gare ferroviaire	V	112
43	Ancienne photo du cours Bertagna	V	112
44	Le port avant la création de la nouvelle esplanade « Avant Port »	V	113
45	Les travaux de rasement sur la colline des Santons	V	113
46	Travaux sur le port : pose de blocs	V	113
47	Réalisation de l'esplanade	V	113
48	Vue générale sur l'hôpital civil à partir du pont de la tranchée	V	114
49	Photo ancienne de la rue Saint Augustin	V	116
50	Boulevard Nord « La Rue Victor Hugo »	V	118
51	La tranchée vers le port (la suite du boulevard Victor Hugo)	V	118
52	La Percée Ouest « la Rue C.N.R.A »	V	119
53	La Rue des frères Boucherit ex la Rue Saint Augustin	V	119
54	La Rue Mabrouk Ali « la percée Sud »	V	119
55	La Rue Semigra Abdallah « La percée Sud »	V	119

56	Boulevard Front de mer (du coté Sud de la médina)	V	122
57	Boulevard front de mer (du côté Est de la médina)	V	122
58	La place d'armes avant l'incendie de la salle de cinéma	V	127
59	La place d'armes après le réaménagement	V	127
60	Photo ancienne de la chambre de commerce de l'époque coloniale	V	131
61	La chambre de commerce et la PTT actuellement	V	131
62	Rue de la surprise	V	137
63	Rue Cap Khaled	V	137
64	Rue Kessiret Hocine	V	137
65	Rue des frères Djaatout	V	138
66	Rue Felicite	V	138
67	Rue Hadiden	V	138
68	Rue des frères Boucherit ex « Rue Saint Augustin »	V	139
69	Rue Montpensier	V	139
70	Nouvelle impasse (rue Saint Nicolas) de la période actuelle	VI	153
71	Ancienne impasse de l'époque arabo-turque (rue Trezel)	VI	153
72	Poche vide (îlot 37 a-)	VI	155
73	Parking (îlot 37 a-)	VI	155
74	Poche vide (îlot 42 a)	VI	155

75	Porte à la place de l'impasse (rue Merabet Mesaoud)	VI	155
76	Magasin à la place de l'impasse (rue de Tunis)	VI	155
77	Ancienne impasse de l'époque arabo-turque (rue Joseph)	VI	156
78	Impasse d'Arcol de l'époque arabo-turque (rue des frères Boucherit)	VI	156
79	Place 19 Aout 1956 (place centrale)	VI	157
80	Place Belhamzaoui	VI	158
81	Place des Numides	VI	159
82	Place Carthage	VI	159
83	Place Bahou Cherif	VI	160
84	Place Bedouin	VI	161
85	L'emplacement de l'ancien îlot « 37b »	VI	163
86	Place Maalem Hamou	VI	163
87	Parking (rue C.N.R.A)	VI	163
88	La place front de mer	VI	165
89	Nouveau parking « la Rue Kessiret Hocine »	VI	166
90	Nouvelle placette « la Rue Frères Djaatout »	VI	167
91	Nouveau parking « la Rue El Fida »	VI	167
92	Parking Maalem Hammou	VI	168
93	Patio et étage de la maison n° 01	VI	180

94	Galerie de la maison n° 01	VI	180
95	Façade extérieure de la maison n° 01	VI	180
96	Vue sur le patio de la maison n° 02	VI	181
97	Poteau de la nouvelle structure coloniale (maison n° 02)	VI	181
98	Poutre de la nouvelle structure coloniale (maison n° 02)	VI	181
99	Façade extérieure de la maison n°02	VI	181
100	Vue sur le patio de la maison n° 03	VI	182
101	La chambre rajoutée sur la terrasse de la maison n° 03	VI	182
102	Fenêtres intérieures de la maison n°03	VI	182
103	Façade extérieure de la maison n° 03	VI	182
104	Patio et organisation des espaces dans la maison n° 04	VI	183
105	Les étages de la maison n° 04	VI	183
106	Façade extérieure de la maison n° 04	VI	183
107	Façade principale de la maison n° 05	VI	184
108	L'angle qu'occupe la maison n° 05	VI	184
109	Hammam Bensalem (la rue Hadiden)	VI	186
110	Hammam Chifa (la rue Hamitoche Abdelghani)	VI	186
111	Maison en construction (rue Merabet Mesaoud)	VI	186
112	Nouvelle maison (rue Kessiret Hocine)	VI	186
113	Bidon ville (place des Numides)	VI	187

114	Bidon ville (croisement rue Uder et rue de la Foie)	VI	187
115	Construction illicite à la place d'un étage effondré (rue Kessiret Hocine)	VI	187

TBLEAU DES CARTES

Numéro	Titre	Chapitre	page
01	Plan des voies nouvelles, percées à Paris entre 1850 et 1870	I	26
02	Ilots en forme de rectangle allongé dans le centre ancien de Paris	I	27
03	Ilots de forme triangulaire dans le centre ancien de Paris	I	28
04	Formes des parcelles de récupération situées sur la percée du Boulevard Voltaire à Paris	I	29
05	Situation de la médina par rapport à la ville de Tunis	II	34
06	La médina de Tunis en 1860	II	36
07	Le tissu urbain de la médina de Tunis et son environnement en 1860	II	38
08	Les interventions françaises sur le tissu médinois et le projet de la nouvelle ville	II	40
09	Ancienne carte montrant le plan orthogonal de la nouvelle ville de Tunis	II	42
10	Projet de percée de la Kasbah 1958	II	43
11	Percées de la Kasbah et des faubourgs	II	44
12	Hiérarchisation de la trame viaire de la médina de Tunis	II	49
13	Organisation du tissu urbain : espaces publics et espaces résidentiels (médina de Tunis)	II	50

14	L'organisation d'un noyau résidentiel à la médina de Tunis	II	53
15	Plan d'aménagement de la médina de Tunis	II	56
16	Plan de masse du projet Hafsia (1 ^{ère} tranche des travaux)	II	61
17	Plan de masse du projet Hafsia (2 ^{ème} tranche des travaux)	II	61
18	Situation de la médina par rapport à la ville d'Annaba	IV	86
19	Situation de la médina d'Annaba par rapport à son environnement immédiat (limites)	IV	87
20	Première étape de la formation de la médina d'Annaba	IV	91
21	Première extension du noyau urbain de la médina	IV	92
22	Deuxième extension et l'urbanisation sur le promontoire	IV	93
23	Prolongement des artères entre le site urbanisé et l'extension	IV	94
24	Evolution du tissu urbain au bas du promontoire	IV	95
25	Evolution urbaine de la médina sur la plate forme Ouest	IV	97
26	Fortification de la médina : édification des remparts et des casernes	IV	99
27	Période turque : création du port ainsi que la place et quelques édifices religieux (mosquée Saleh Bey)	IV	102
28	La médina d'Annaba en 1832 à la fin de l'époque arabo-turque	IV	103
29	Hiérarchisation de la trame viaire de la médina d'Annaba à l'époque arabo-turque (1832)	IV	106
30	Forme des îlots de la médina d'Annaba à l'époque arabo-turque (1832)	IV	106
31	La médina d'Annaba à l'époque coloniale (1942)	V	109

32	Travaux apportés par la colonisation française sur la médina d'Annaba et son environnement	V	110
33	Le réseau viaire (voies et espaces publics) de l'époque de la médina d'Annaba à l'époque arabo-turque (1832)	V	115
34	Le réseau viaire (voies et espaces publics) de la médina d'Annaba l'époque coloniale (1942)	V	115
35	Superposition du réseau viaire de l'époque coloniale sur celui de l'époque arabo-turque	V	117
36	Interventions coloniales sur le réseau viaire originel de la médina d'Annaba	V	117
37	Emplacements des impasses de la trame viaire originel (1832) de la médina d'Annaba	V	126
38	Transformations repérées au niveau des impasses lors de la superposition de réseau viaire de 1832 et 1942	V	126
39	Inventaire des îlots de la forme urbaine originelle (1832) de la médina d'Annaba	V	129
40	Forme des îlots de la médina d'Annaba à l'époque coloniale (1942)	V	129
41	Transformation des îlots originels de la médina d'Annaba après les interventions coloniales	V	130
42	Résultat des transformations sur les îlots originels de la médina d'Annaba	V	130
43	Impasses disparues pendant les travaux de percée et d'alignement de la trame viaire originelle de la médina d'Annaba	V	136
44	Hiérarchisation de la trame viaire et emplacement des espaces publics de la médina d'Annaba à l'époque coloniale (1942)	V	146
45	Emplacement des impasses de la trame viaire coloniale (1942) de la médina d'Annaba	V	146
46	Inventaire des îlots de la forme urbaine coloniale (1942) de la médina d'Annaba	V	148

47	Le réseau viaire (voies et espaces publics) de la médina d'Annaba à l'époque actuelle	VI	152
48	Superposition du réseau viaire actuelle sur celui de l'époque coloniale (1942)	VI	152
49	Transformations repérées au niveau des impasses lors de la superposition de réseau viaire de 1942 et celui actuel	VI	154
50	Forme des îlots de la médina d'Annaba à l'époque actuelle	VI	162
51	Transformation des îlots de la médina d'Annaba entre 1942 et la période actuelle	VI	162
52	Résultat des transformations sur les îlots de l'époque coloniale de la médina d'Annaba	VI	169
53	Le plein et le vide urbain dans la médina d'Annaba à la période actuelle	VI	169
54	Plan du parcellaire de la médina d'Annaba dans la période actuelle	VI	171
55	Superposition des lignes représentant les interventions viaires coloniales sur le système parcellaire	VI	171
56	Situations des bâtiments pris comme exemples d'études	VI	179
57	Hiérarchisation de la trame viaire et emplacement des espaces publics de la médina d'Annaba à l'époque actuelle	VI	189
58	Emplacement des impasses de la trame viaire actuelle de la médina d'Annaba	VI	189
59	Superposition du réseau viaire actuelle sur celui de l'époque arabo-turque (1832)	VI	195
60	Transformations repérées au niveau des impasses lors de la superposition de réseau viaire de 1832 et celui actuelle	VI	198
61	Résultat des transformations sur les îlots de l'époque coloniale de la médina d'Annaba	VI	198

62	Résultat des transformations sur les îlots de la médina d'Annaba de l'époque arabo-turque jusqu'à l'époque actuelle	VI	200
-----------	---	----	-----

TBLEAU DES TABLEAUX

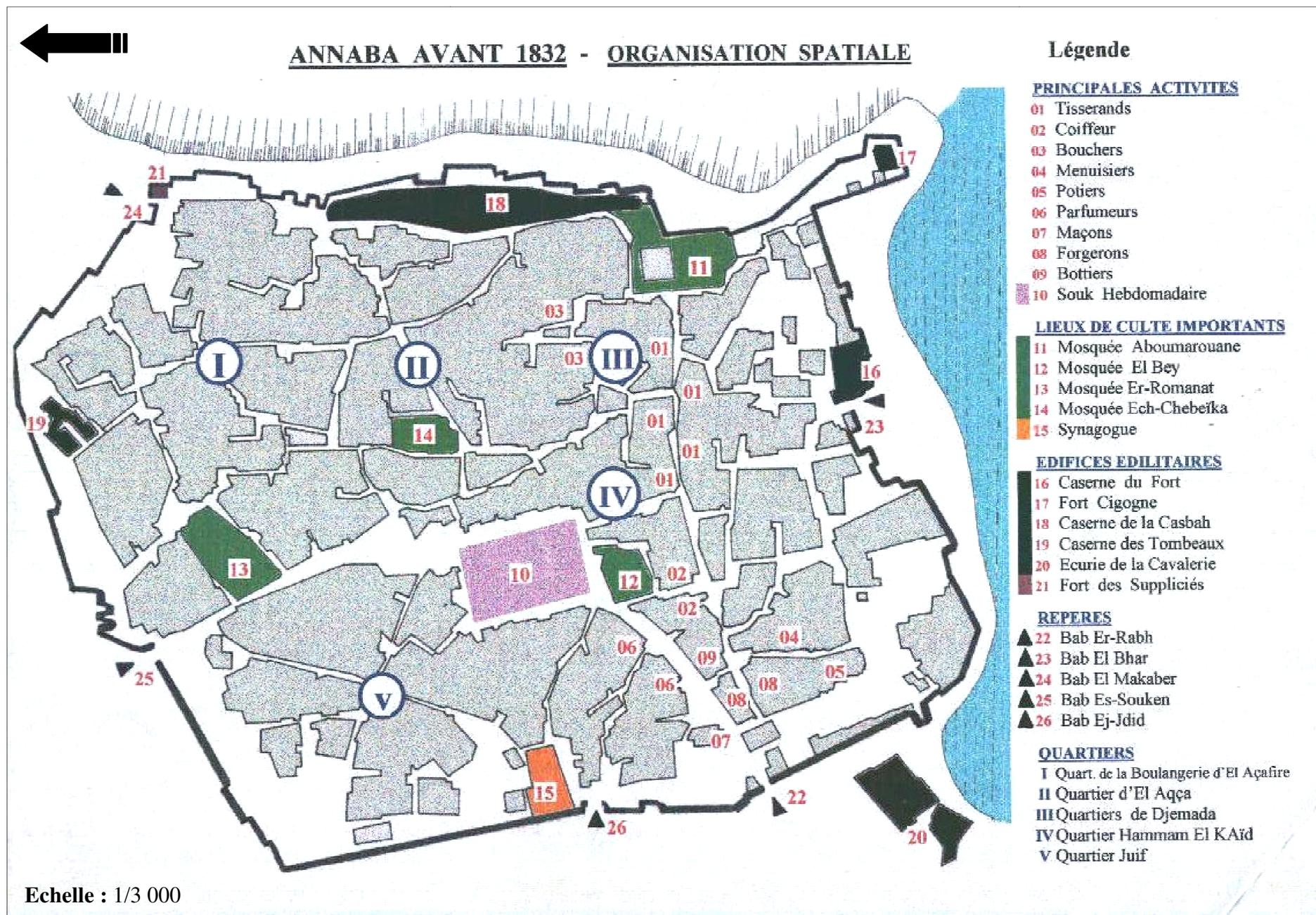
Numéro	Titre	Chapitre	page
01	Tableau des îlots disparus (démolis) par la colonisation	V	132
02	Tableau montrant le processus du morcellement des îlots par la colonisation	V	133
03	Impasses disparues pendant la réalisation des percées	V	137
04	Regroupement des îlots pendant la période colonisation	V	140
05	Tableau expliquant la disparation des impasses dans la période actuelle	VI	155
06	Comparaison des places et des placettes entre l'époque coloniale et actuelle	VI	157
07	Ilots disparus entre l'époque coloniale et l'époque actuelle	VI	163
08	Ilots résultants du morcellement de l'îlot Rge1	VI	164
09	Tableau des îlots mutilés	VI	166
10	Analyse sur un échantillon de parcelles de la période actuelle	VI	173
11	Analyse d'un échantillon de bâtiments	VI	180

TBLEAU DES FIGURES

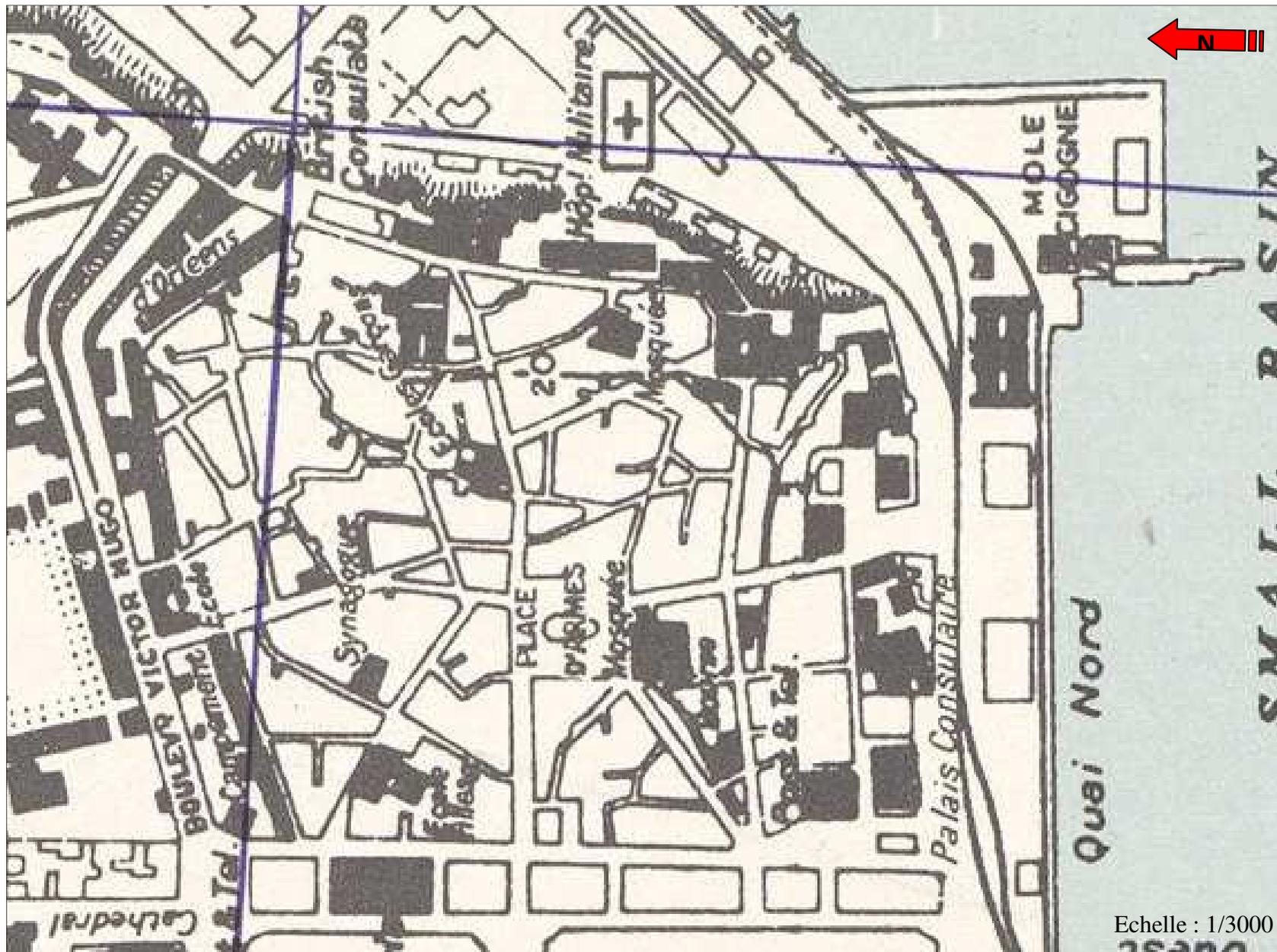
Numéro	Titre	Chapitre	page
01	Le système morphologique selon la géographie urbaine (école anglo-saxonne)	I	24
02	Relevé d'un Arc-boutant avant sa restauration	II	58
03	Allure générale du projet Hafsia (1 ^{ère} tranche des travaux)	II	61
04	Interprétation des transformations sur les impasses de l'époque arabo-turque 1832	V	144
05	Origines des impasses appartenant à la trame viaire de l'époque coloniale	V	145
06	Interprétation des transformations sur les îlots de l'époque arabo-turque 1832	V	147
07	Origines des îlots appartenant à la forme urbaine de l'époque coloniale (1942)	V	149
08	Interprétation des transformations qu'ont connu les impasses de l'époque coloniale (1942)	VI	190
09	Origine des impasses de la trame viaire actuelle (comparaison entre l'époque coloniale et l'poque actuelle)	VI	190
10	Interprétation des transformations sur les îlots de l'époque coloniale (1942)	VI	191
11	Origine des îlots de la forme urbaine actuelle (comparaison entre l'époque coloniale et l'époque actuelle)	VI	192
12	Origine des rues apparentant à la trame viaire actuelle	VI	196
13	Origine des ruelles appartenant à la trame viaire actuelle	VI	196

14	Origine des impasses de la trame viaire actuelle Comparaison entre l'époque arabo-turque et celle actuelle	VI	197
15	Origines des îlots de la forme urbaine actuelle (comparaison entre l'époque arabo-turque et l'époque actuelle)	VI	201
16	Schéma qui résume les causes et les résultats des transformations de la forma urbaine	VI	203

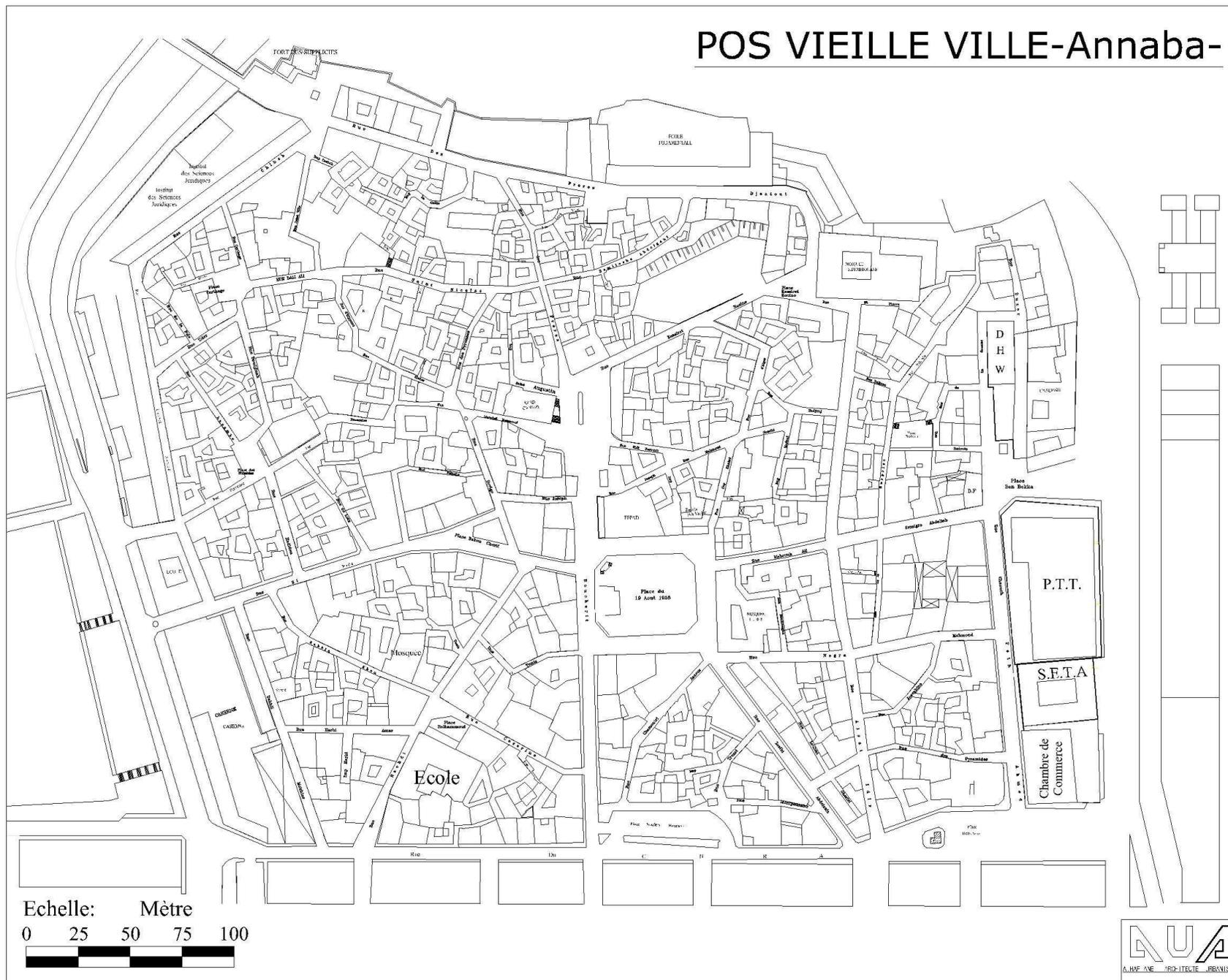
Annexes



Carte de la médina en 1942



POS VIEILLE VILLE-Annaba-



Annexe n° 04

Rapport du service d'hygiène

Bône le 12 Juin 1935

Annexe n° 05

Rapport explicatif de l'esquisse d'aménagement de la ville de Bône

Annexe n° 06

Vieille ville, reconstruction : insalubrité-alignements

Bône le 18 Janvier 1949

Annexe n° 07

Urbanisme - Alignement des rues neuves et vieilles :

Alignement de la rue Saint Augustin

Bône le 25 Mai 1950

Annexe n° 08

Urbanisme – Plan d’alignement de la rue d’Armandy

Bône le 09 Mai 1955

Annexe n° 09

Relevés des bâtiments

Tableau n° 10 : Tableau des transformations des îlots de l'époque arbo-turque (1832) jusqu'à l'époque actuelle

N° des îlots	Les transformations des îlots obtenus lors de la 1 ^{ère} superposition (1832-1942)					Les transformations des îlots obtenus lors de la 2 ^{ème} superposition (1942-actuelle)					Synthèse des transformations des îlots					
	Résultat du découpage	Résultat du regroupement	Îlots Démolis	Nouveaux îlots	Îlots Originels de 1932	Résultat du découpage	Îlots Démolis	Îlots mutilés	Nouveaux îlots	Îlots Non transformés	Résultat du découpage	Résultat du regroupement	Îlots démolis	Îlots mutilés	Nouveaux îlots	Îlots Originels de 1932
1			■										■			
2			■										■			
3			■										■			
4			■										■			
5			■										■			
6			■										■			
7			■										■			
8					■					■						■
9					■					■						■
10					■					■						■
11			■										■			
12					■					■						■
13					■					■						■
14					■					■						■
15					■					■						■
16					■					■						■
17					■					■						■
18			■										■			
19			■										■			
20			■										■			
24			■										■			
25			■										■			
29					■					■						■
31					■					■						■
32	32 a									■						
	32 b									■						
33	33 a									■						
	33 b									■						
34					■					■						■
35					■					■						■
36			■										■			
37	37 a							■					■		■	
	37 b						■						■			
	37 c									■						
38					■					■						■
39					■			■						■		
40					■					■						■
41			■										■			
42	42 a									■						
	42 b									■						
43					■					■						■
44					■					■						■
45					■					■						■
46					■					■						■
47	47 a							■						■		
	47 b									■						
48					■					■						■
49					■					■						■
50					■					■						■
51					■					■						■
52					■					■						■
53	53 a									■						
	53 b									■						
54	54 a									■						
	54 b									■						
	54 c									■						
56					■					■						■
58		Reg 3								■		■				
59										■						
60			■										■			
61		Reg 4								■		■				
62										■						
63					■					■						■

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE.....	1
Introduction.....	1
1. Problématique	3
2. Hypothèses.....	5
3. Démarche méthodologique	5
4. Objectifs de l'étude	7

PREMIERE PARTIE

APPROCHE DES CONCEPTS, ETUDE DE CAS ET APPROCHE METHODOLOGIQUE

Chapitre I: Approche des concepts et positionnement épistémologique	9
INTRODUCTION	9
1. Définition et évolution du concept « patrimoine »	9
1.1. Définitions du terme	9
1.2. Le « patrimoine » un concept en évolution	10
2. Les villes historiques, conceptualisation, genèse et enjeux	12
2.1. La naissance du concept à travers les chartes, conférences et conventions internationales	12
2.2. Les enjeux relatifs aux villes historiques	14
2.3. Sauvegarde des villes historique	15
2.4. La ville historique arabe et son statut patrimonial	17
2.4.1. « Médina », origine de l'appellation et originalité de l'espace urbain	17
2.4.2. Les médinas Maghrébines.....	18
a) Les fondements	18
b) Les valeurs patrimoniales de médinas.....	19
c) Les dangers et les menaces « les problèmes des médinas ».....	19
3. La forme urbaine et architecturale: concepts et définitions.....	22
3.1. Essai de définition de la forme urbaine	22
3.1.1. La forme urbaine comme forme du tissu urbain (l'école de Versailles).....	22

3.1.2. La forme urbaine comme système morphologique (l'école anglo-saxonne)	23
3.2. Les composants du tissu urbain	24
3.2.1. Le réseau viaire	24
3.2.2. L'îlot	26
3.2.3. Le parcellaire	28
3.2.4. Le bâti	30
3.3. La notion de déformation des formes architecturales et urbaines	30
CONCLUSION	31
Chapitre II: Etude de cas similaire : la médina de Tunis	33
INTRODUCTION	33
1. Présentation de la médina de Tunis	33
1.1. Situation de la médina par rapport à la ville	34
1.2. Aperçu historique	35
2. Evolution urbaine de la médina de Tunis	37
2.1. Organisation urbaine originelle de la médina de Tunis	37
2.2. Le protectorat français et ses apports sur le tissu urbain médinois	39
2.2.1. Premières interventions sur la médina de Tunis	39
2.2.2. La réalisation de la nouvelle ville coloniale	40
2.3. La médina de Tunis post-indépendance: symptômes de dégradation	43
2.3.1. L'urbanisme de percées sur le tissu médinois traditionnel	43
a) Percée de la Kasbah	43
b) Percées des Faubourgs	44
2.3.2. Succession de nouveaux problèmes et dégradation du cadre bâti	45
a) Exode des vieux citadins, les « Beldi »	45
b) Emigration rurale	45
c) Dégradation de la qualité de vie	46
3. La prise de conscience Tunisienne en matière de sauvegarde du patrimoine	46
3.1. La naissance de l'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM)	46
3.2. Les défis de l'association ASM	47
4. La stratégie de sauvegarde développée par l'ASM	48
4.1. L'étude typologique et morphologique comme première démarche pour la compréhension du tissu urbain médinois	48

4.1.1. Le réseau viaire de la médina de Tunis	49
4.1.2. Typologie du cadre bâti de la médina de Tunis.....	50
4.2. Elaboration des normes de sauvegarde architecturale et urbanistique	52
4.3. La mise en place d'une politique de sauvegarde appropriée	54
4.3.1. Elaboration d'un instrument de sauvegarde: plan d'aménagement.....	54
a) Délimitation du périmètre du secteur de sauvegarde et de mise en valeur.....	54
b) Le découpage	55
4.3.2. La sauvegarde d'un patrimoine monumental	57
4.3.3. La sauvegarde d'un patrimoine immobilier social	59
a) Projet Hafsia.....	60
b) Projet Oukalas	62
CONCLUSION	64
Chapitre III: L'approche méthodologique	66
INTRODUCTION.....	66
1. La morphologie urbaine	66
2. La morphologie urbaine comme méthode d'appréhension de la ville dans sa matérialité physique.....	67
2.1. La morphologie urbaine et l'école italienne.....	68
2.2. L'école de Versailles et l'adoption française de l'analyse typo-morphologique ..	69
2.2.1. Définition du corpus	70
2.2.2. Classement préalable	70
2.2.3. Elaboration des types « les typologies ».....	70
2.3. L'approche de la géographie urbaine	71
2.3.1. Méthodes en morphologie urbaine selon l'approche de la géographie urbaine.....	71
a) Description des formes.....	71
b) L'explication de l'évolution des formes	72
2.3.2. Application des méthodes sur différentes échelles d'analyse.....	73
a) L'échelle de la macroforme.....	73
b) L'échelle du maillage.....	74

3. L'approche morphologique adoptée	75
3.1. Analyse du processus de formation.....	76
3.2. Analyse du processus de transformation de la forme urbaine de la médina d'Annaba : explication et interprétation.....	76
3.2.1.La première comparaison : entre l'époque arabo-turque et l'époque coloniale.....	76
3.2.2.La deuxième comparaison : entre l'époque coloniale et l'époque actuelle..	78
3.2.3.La troisième comparaison : entre l'époque arabo-turque et l'époque actuelle	80
CONCLUSION	81
CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.....	82

DEUXIEME PARTIE

APPLICATION DE L'ANALYSE MORPHOLOGIQUE SUR LE TERRAIN D'ETUDE : « LA MEDINA D'ANNABA »

Chapitre IV: Processus de formation de la médina «Bûna El-Haditha».	85
INTRODUCTION.....	85
1. Présentation de la médina d'Annaba	85
2. « Bûna El-Haditha »: de sa naissance au sommet de son développement urbain	88
2.1. L'avènement de l'islam et la fondation de « Bûna El-Haditha ».....	88
2.2. Le choix du site pour édifier la nouvelle cité andalouse.....	88
2.2.1. Le besoin de la défense et de la sécurité.....	88
2.2.2. La recherche des sources d'eau.....	89
3. L'évolution du noyau et formation du tissu urbain de la médina.....	91
3.1. La première extension	91
3.2 La deuxième extension: l'urbanisation sur le promontoire.....	92
3.3. L'évolution au bas du promontoire	94
3.4. L'urbanisation de la plate forme Ouest.....	95
3.5. Fortification du système défensif et la construction des remparts	97
3.6. La naissance du port et les travaux d'embellissement sur la médina.....	101
4. Analyse de la forme urbaine de Bûna El Haditha.....	103
4.1. Analyse de la trame viaire et espaces publics de l'époque arabo-turque	103

4.2. Analyse des îlots de l'époque arabo-turque	107
CONCLUSION	107
Chapitre V: Processus de transformation de la forme urbaine de la médina durant la période coloniale	108
INTRODUCTION	108
1. De Bûna à Bône, une métamorphose structurelle et spatiale.....	108
2. Première comparaison entre l'époque arabo-turque et l'époque coloniale : analyse et résultats	114
2.1. Analyse comparative entre le réseau viaire de l'époque arabo-turque et celui de l'époque coloniale	114
2.1.1. L'apparition de nouveaux tracés à travers la création des percées	116
2.1.2. Alignement des anciens tracés arabo-turque.....	120
a) Les alignements importants.....	120
b) Les alignements secondaires	121
2.1.3. Tracés persistants (originels)	127
2.2. Analyse comparative entre les îlots de l'époque arabo-turque et ceux de l'époque coloniale	128
2.2.1. Ilots disparus, démolis par la colonisation.....	128
2.2.2. Ilots morcelés par les percées en plusieurs nouveaux îlots.....	133
2.2.3. Ilots Regroupés	140
2.2.4. Ilots persistants (originels).....	142
2.2.5. Apparition de nouveaux îlots coloniaux	142
3. Synthèse: interprétation des résultats de la première comparaison	143
CONCLUSION	149
Chapitre VI: Processus de transformation de la forme urbaine de la médina durant la période actuelle : deuxième et troisième comparaisons.....	151
INTRODUCTION.....	151
1. Deuxième comparaison entre l'époque coloniale et l'époque actuelle : analyse et résultats	151

1.1. Analyse comparative entre le réseau viaire de l'époque coloniale et celui de l'époque actuelle	151
1.1.1. Analyse comparative des deux trames viaires : coloniale et actuelle	151
1.1.2. Analyse comparative des espaces publics coloniaux et ceux actuels	156
1.2. Analyse comparative entre les îlots de l'époque coloniale et ceux de l'époque actuelle	161
1.2.1. Ilots disparus (démolis) à cause des effondrements des bâtiments.....	161
1.2.2. Ilot morcelé en deux nouveaux îlots	164
1.2.3. Ilots mutilés.....	165
1.2.4. Ilots non transformés	168
1.2.5. Apparition d'un nouvel îlot.....	170
1.3. Analyse du parcellaire appartenant à la forme urbaine actuelle.....	170
1.3.1. Anciennes parcelles légèrement transformées	177
1.3.2. Nouvelles parcelles ou parcelles de récupération	177
1.3.3. Anciennes parcelles non transformées (d'origine)	178
1.4. Analyse du bâti appartenant à la forme urbaine actuelle.....	178
1.4.1. Bâti ancien légèrement transformé	185
1.4.2. Nouveau bâti colonial	185
1.4.3. Bâti ancien non transformé (d'origine).....	185
1.4.4. Apparition des nouvelles constructions et des bidons villes.....	186
1.5. Synthèse : interprétation des résultats de la deuxième comparaison.....	188
1.5.1. Synthèse de comparaison entre les réseaux viaire des époques : coloniale et actuelle	188
1.5.2. Synthèse de comparaison entre les îlots des époques : coloniale et actuelle	191
1.5.3. Synthèse de l'analyse du parcellaire appartenant à l'époque actuelle	192
1.5.4. Synthèse de l'analyse du bâti appartenant à l'époque actuelle	193
2. Troisième comparaison entre l'époque arbo-turque et l'époque actuelle : synthèse de l'étude des transformations de la forme urbaine	194
2.1. Analyse comparative entre le réseau viaire de l'époque arabo-turque et celui de l'époque actuelle : synthèse des transformations	194
2.1.1. Résultats des transformations des rues	196
2.1.2. Résultats des transformations des ruelles	196
2.1.3. Résultats des transformations des impasses.....	197

2.1.4. Résultats des transformations des espaces publics	197
2.2. Analyse comparative entre les îlots de l'époque arabo-turque et ceux de l'époque actuelle : synthèse des transformations	199
2.2.1. Ilots issus des morcellements d'anciens îlots.....	199
2.2.2. Ilots issus des regroupements.....	199
2.2.3. Ilots mutilés.....	199
2.2.4. Nouveaux îlots	199
2.2.5. Ilots originels de l'époque arabo-turque	199
2.3. Synthèse des transformations du parcellaire	201
2.4. Synthèse des transformations du bâti	202
CONCLUSION.....	204
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.....	206
CONCLUSION GENERALE	208
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	213
TABLEAU DES PHOTOS	215
TABLEAU DES CARTES.....	221
TABLEAU DES TABLEAUX.....	225
TABLEAU DES FIGURES	226
ANNEXES	228
TABLE DES MATIERES	271
RESUME	278

ملخص

تعاني المدينة القديمة لعنابة، من تدهور فسيولوجي و هيكلية، الذي أثر بشكل رئيسي على الشكل العمراني، و الذي يشارك حالياً في اختفاء العناصر الأصلية التي تشكل النسيج العمراني. نشأة هذه المشاكل تعود الى الحقبة الاستعمارية، حيث تعرض النسيج العمراني للمدينة القديمة، لسلسلة من التدخلات العمرانية والمعمارية من أجل إعادة تأهيله حسب متطلبات الحياة الأوروبية. كما جلبت فترة ما بعد الاستقلال أيضاً آثار سلبية على هذا النسيج، أساساً على المباني، و التي تعرف منذ الاستقلال تدهوراً مستمراً. نشأ هذا الوضع مع هجرة عدد من السكان إلى مدينة عنابة سعياً للبحث عن فرص عمل وبخنا عن ظروف معيشية أفضل، والذين وجدوا ملجأً في بيوت المدينة القديمة، تلك التي هجرها أصحابها الأصليين، الذين فضلوا الانتقال إلى أحياء جديدة.

من أجل فهم تطور النسيج العمراني للمدينة القديمة، قمنا بوضع طريقة تحليل مورفولوجية، استطعنا من خلالها، في المرحلة الأولى، دراسة عملية تشكيل الشكل العمراني للمدينة القديمة، وهذا سمح لنا بوصف الحالة الأصلية للمدينة، من أجل تحديد التغييرات التي حدثت فيما بعد.

في المرحلة الثانية، قمنا بدراسة عملية تحول الشكل العمراني الأصلي، و هذا من خلال تحليل مقارن بين ثلاث فترات هامة: العربية-التركية، الاستعمارية والحاضر، الأمر الذي سمح لنا بتحديد التحولات التي عرفها كل عنصر من هذا النسيج، ألا وهم: شبكة الطرق، الكتل العمرانية، التجزئة و المباني.

تحليل التحولات ساعدتنا في نهاية المطاف، إلى استنتاج أن من الأسباب الرئيسية للتغييرات، الذي عرفها الشكل العمراني للمدينة القديمة، هو إعادة هيكلة شبكة الطرقات، التي أجريت خلال الفترة الاستعمارية، وكذلك من الأسباب في الفترة الحالية، هو انخيار المباني القديمة. وأظهرت الخلاصات المتحصل عليها في نهاية التحليل أنه على الرغم من التغييرات، فالمدينة القديمة لعنابة تمكنت من الحفاظ على شكلها العمراني الأصلي و الذي يمثل قيمة تراثية كبيرة يجب الحفاظ عليها و حمايتها.

كلمات البحث

التراث، المدينة التاريخية، المدينة القديمة، الشكل العمراني، النسيج العمراني، تشكل الشكل العمراني، تحول الشكل العمراني.

Abstract

The medina of Annaba, suffers from a structural and physical decline, which affected mainly the urban form, and is currently involved in the disappearance of the original elements which make up the urban fabric. The genesis of these problems dates back to colonial times, where the urban fabric of the medina has undergone a series of urban and architectural interventions, for rehabilitate him with the requirements of European life. The post-independence period has also brought negative impacts on this urban fabric, mainly on the building, who knows since independence permanently degradation. This situation has arisen with the exodus of a population to Annaba, to seek jobs and better living conditions, and who found refuge in the houses of the medina, those abandoned by their original owners, who preferred go live in new neighborhoods.

In order to understand the evolution of the urban fabric of the medina, we developed a method of morphological analysis, through which we studied, first, the formation process of the urban form of the medina of Annaba, this allowed us to characterize the original state of the medina, in order to then identify the changes.

Secondly, we studied the transformation of the original urban form, through a comparative analysis between three important periods: the Arab-Turkish colonial and present, which allowed us to determine the transformations, that has undergone each element component of the urban fabric, which are: road system, the blocks, the plot and the buildings.

The analysis of the transformations we helped at the end, to deduce that the main causes of changes, experienced in urban form, are the work of restructuring roads, performed during colonization, and the collapse of buildings in the current period. The syntheses obtained at the end of the analysis, showed that despite these changes, the medina of Annaba has maintained its original urban form, which is a heritage to preserve.

Keywords

Heritage, historic city, medina, urban form, urban fabric, formation of urban form, transformation of urban form.

Résumé

La médina d'Annaba, souffre d'un déclin physique et structurel, qui a touché essentiellement la forme urbaine, et qui participe actuellement à la disparition des éléments originels qui composent le tissu urbain. La genèse de ces problèmes remonte à l'époque coloniale, où le tissu médinois a connu une série d'interventions urbaines et architecturales, pour le réadapter avec les exigences de la vie européenne. La période postindépendance a également apporté des impacts négatifs sur ce tissu, principalement sur le bâti, qui connaît depuis l'indépendance une dégradation permanente. Cette situation est apparue avec l'exode d'une population, venant chercher à Annaba des emplois et des conditions de vie meilleurs, et qui a trouvé refuge dans les maisons de la médina, celles abandonnées par leurs propriétaires d'origine, qui ont préféré aller s'installer dans les nouveaux quartiers.

Dans le but de comprendre l'évolution du tissu urbain de la médina d'Annaba, nous avons développé une méthode d'analyse morphologique, à travers laquelle nous avons étudié, en premier lieu, le processus de formation de la forme urbaine, ce qui nous a permis de caractériser l'état originel de la médina, pour pouvoir ensuite repérer les transformations.

En second lieu, nous avons étudié le processus de transformation de la forme urbaine originelle, à travers une analyse comparative entre trois périodes importantes : arabo-turque, coloniale et actuelle, ce qui nous a permis de déterminer les transformations de chaque élément composant du tissu, qui sont : le réseau viaire, les îlots, le parcellaire et le bâti.

L'analyse des transformations nous a aidé, à la fin, de déduire que les causes principales des transformations de la forme urbaine, sont les travaux de restructurations viaires, effectuées pendant la colonisation, ainsi que l'effondrement des bâtiments dans la période actuelle. Les synthèses obtenues à la fin de l'analyse, ont montré que malgré ces transformations, la médina d'Annaba a su maintenir sa forme urbaine d'origine, qui constitue une valeur patrimoniale à préserver et à mettre en valeur.

Mots clés :

Patrimoine, ville historique, médina, forme urbaine, tissu urbain, formation de la forme urbaine, transformation de la forme urbaine.