



UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEEN
FACULTÉ DE TECHNOLOGIE
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

**REQUALIFICATION DU QUARTIER DE LA GARE :
POUR UNE CENTRALITÉ DE PROXIMITÉ ET D'ÉCHANGE À
TLEMCEEN**

Soutenue le 14 Juin 2016 devant le jury :

Président :	Mr. Ilyes DIDI	MAB	UABT Tlemcen
Examineur :	Mr. Yaghmoracen KAHOUADJI	ARCHI	UABT Tlemcen
Examineur :	Mr. KHILOUN	MAA	UABT Tlemcen
Encadreur :	Mr. Hocine HADJILA	ARCHI	UABT Tlemcen
Encadrice :	Mme. Hayet MEBIROUK	MAB	UABT Tlemcen
Encadrice :	Mme. Karima DJEBBAR	MAB	UABT Tlemcen

Présenté par : Hanane SAHLI
Matricule : 15135-T-11

Soumia EMBAREK
Matricule : 15206-T-11

Remerciements

Nous remercions avant tout, Dieu de nous avoir donné la patience le courage et la force et de nous avoir facilité le chemin pour achever notre parcours universitaire.

Nous remercions nos chers parents qui nous ont soutenus et encouragés durant toutes ces années d'études.

Nous remercions nos encadreurs M. Hdjila, Mme. Mébirouk et Mme. Djabbar qui ont généreusement accepté de nous diriger et de nous encadré avec beaucoup de savoir-faire et de rigueur afin de mettre au point ce travail.

Nous remercions aussi M. Chiali Abdessamaed et M. Nadir Maarouf pour le soutien et l'orientation qu'il n'a cessé de nous donner tout au long de la réalisation de ce travail.

Nos remerciements vont aussi à tous les membres du jury. On les remercie pour le soutien et l'attention qu'ils nous ont prêtés pendant toute la durée de l'exposition.

On remercie également nos professeurs pour la qualité de l'enseignement qu'ils nous ont prodigué au cours de ces cinq années passées à l'université de Abou Bekr Belkaid Tlemcen.

Enfin on ne peut pas oublier l'ensemble de nos proches qui nous ont supporté et encouragé pendant toute l'année pour la conception de ce modeste travail.

Sahli Hanane ; Embarek Soumia

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail de fin d'étude :

***A** mon père Embarek Baroudi, école de mon enfance, qui a été mon ombre durant toutes les années d'études, et qui a veillé tout au long de ma vie à m'encourager, à me donner de l'aide et à me protéger.*

***A** ma mère, Celle qui m'a donné la vie, le symbole de tendresse, qui s'est sacrifiée pour mon bonheur et ma réussite.*

J'espère qu'un jour, je pourrai leurs rendre un peu de ce qu'ils ont fait pour moi, que dieu leur prête bonheur et longue vie.

***A** ma sœur Sahra et mon frère Mohamed et ma grande famille Embarek et Yagoub pour leur soutien et leur dévouement.*

***A** mon proche ami Achour Noureddine ce qui a cru à moi et qui m'a donné la force de continuer.*

***A** mes trois grandes sœurs Embarek Maghnia ; Hayat ; Aicha pour leur soutien.*

***A** mon Binôme Sahli Hanan avec qui j'ai eu le plaisir de réaliser ce travail.*

***A** mes professeurs qui m'ont guidé et soutenu durant mon parcours universitaire.*

***A** mes amis Mebarqa, Fatima Zahra, Touria, Samiha, Fadwa, Ahlem, Aicha, Ihsen, Nadia, le jeumelle Ratiba et Wahiba et bien d'autres ainsi que tous mes chers camarades du département d'architecture et toute personne m'ayant aidé de proche ou de loin.*

Embarek Soumia

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail de fin d'étude :

A la mémoire de mon grand père LEHADJ SAID que dieu lui épargne, je t'oublierai jamais.

A mon homme LA LUMIERE DE MON CHEMIN'ABDELHAMID SAHLI, Aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime, le dévouement et le respect que j'ai toujours eu pour vous. Rien au monde ne vaut les efforts fournis jour et nuit pour mon éducation et mon bien être, et j'espère être toujours à la hauteur de vos espérances...

A ma très chère mère, Affable, honorable, aimable : Tu représentes pour moi le symbole de la bonté par excellence, la source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi. Ta prière et ta bénédiction m'ont été d'un grand secours pour mener à bien mes études.

A mes très chères sœurs FATIMA, ASSIA, mes adorable AMIRA ET MALAK et mon jolie frère ABDELRAHMANE. Les mots ne suffisent guère pour exprimer l'attachement, l'amour et l'affection que je porte pour vous.

A mon adorable ABDELHAK, ma source de joie et de bonheur pour sa patience, son soutien, et ses encouragements.

A toute ma famille SAHLI et MEHIAOUI spécialement DADA AICHA et MAMA AICHA. Je vous dédie ce travail avec tous mes vœux de bonheur et de santé.

A celle avec qui j'ai partagé les jours, les nuits et les moments de bonheur, de joies et de déprime, ce travail est le fruit de notre amitié Mon cher binôme SOUMIA

A ma chère KHOLOUD JE TE REMERCIE POUR TON AIDE, et je te souhaite une vie pleine de joie.

A toutes mes amies : AICHA SAMAH AMINA FATIMA BENABOU FARAH IMANE ZAZA HADJER ASME IKRAM FADOUA AHLEM SOUMIA HASNIA.... Je vous souhaite un avenir plein de joie, de bonheur, de réussite et de sérénité.

Sahli Hanan

Résumé :

La centralité urbaine est devenue une des clés de voûte du développement et aménagement urbain durable. Elle est aujourd'hui au cœur des préoccupations dans la conception de la ville contemporaine. Dans ce contexte, un exemple de centralité autour d'un quartier de gare sera abordé, à proximité du centre-ville de Tlemcen, et qui sera un point de croisement de différents réseaux de transport à différentes échelles.

Actuellement, ce quartier se distingue par l'isolement du reste de la ville du fait d'un problème d'accessibilité, d'une absence fonctionnelle et d'une rupture physique créée par le chemin de fer. En effet, la particularité de ce quartier réside dans la présence de la gare ferroviaire, une infrastructure qui a ses avantages mais localisée dans un quartier enclavé, sans oublier le futur LGV programmé par l'Etat une deuxième clé de développement qui va sûrement changer l'image de cette zone.

De cette problématique découle la question de requalification d'une centralité existante autour du quartier de gare qui se trouve en position excentrique de la ville. Ainsi, comment intervenir dans des tissus dévalorisés et au même temps centraux tout en favorisant le développement durable et exploitant les gares et leurs quartiers comme des facteurs d'attractivité et compétitivité dans le développement local de la ville ?

Mots clés : Tlemcen, Centralité urbaine, Requalification, quartier de gare, développement économique, Proximité, Transport, attractivité, compétitivité, culture.

ملخص:

تعتبر المركزية الحضرية في الأونة الاخيرة مفتاح التنمية المستدامة ووسيلة لإعادة التهيئة العمرانية في تسيير المدن المعاصرة ولاعتبارها القلب المحرك للنشاطات الحضرية والمهيكله للنسيج العمراني وخاصة عندما تنوعت وظائفها وطرق توزيعها داخل المجال الحضري.

وفي هذا الصدد ارتئينا الى اختيار مثال عن مركزية ألا وهي مركزية حول حي المحطة الذي يقع بجوار وسط مدينة تلمسان والتي تتواجد في تقاطع شبكات النقل والمواصلات المتعددة على مختلف المستويات.

حاليا، هذه المنطقة تعاني من مشكلة خاصة مما يجعلها معزولة عن بقية المدينة بسبب سوء مداخلها وسوء تسيير وظائفها الحضرية رغم ذلك هذه المنطقة لها خصوصية والمتمثلة في وجود البنية التحتية محطة السكة الحديدية ناهيك عن برمجة مشروع الخط السريع وهذا الأخير يعتبر مفتاح ثاني للتنمية وتغيير صورة هذه المنطقة.

فكيف نستطيع إعادة تأهيل المركزية الموجودة حول حي المحطة؟ كيف يمكننا احياء هذه المنطقة غير متوازنة وجعلها قادرة على استقطاب والمنافسة في التنمية المحلية للمدينة؟

مفاتيح: تلمسان، المركزية الحضرية، إعادة التأهيل، حي المحطة، التنمية الاقتصادية، قرب، النقل، استقطاب، منافسة،

ثقافة

Abstract:

The urban center has become one of the cornerstones of sustainable development and urban planning. It is at the heart of concerns in the design of the contemporary city. In this context, an example of centrality around the station area will be addressed, near the city of Tlemcen, and will be a crossing point of different transport networks at different scales.

Currently, this area has a particular problem or the other can be seen that there is a sense of isolation from the rest of the city due to its poor accessibility and lack of functional richness and more physical rupture created by the way of iron.

Indeed, the peculiarity of this area is the presence of the train station, an infrastructure that has its benefits but also occupies an area from the rest of the city. Not to mention the future LGV programmed by the state the second key development that will completely change the image of this important area.

So how we can redefine an existing centrality around the station area which is eccentrically of the city? How to intervene in devalued tissues and at the same time central while promoting sustainable development? How to operate the stations and their neighborhoods as attractiveness and competitiveness factors in local development of the city? How the station as well as the neighborhoods located at network interconnection can become new center?

Keywords: Tlemcen, Urban Centralization, requalification, station area, economic development, Proximity, Transportation, attractiveness, competitiveness and culture.

Sommaire

Remerciements	I
Dédicaces.....	II
ملخص.....	IV
Résumé	V
Abstract.....	VI
Sommaire.....	VII
Table des illustrations.....	XIII
Introduction générale.....	1
Introduction	2
Problématique.....	2
Hypothèse	4
Objectifs	5
Méthodologie de recherche	6
Outils de travail	7
1 Chapitre I: Approche théorique.....	9
Introduction.....	10
1. Urbanisme et Centralité.....	10
1.1 Le concept de centralité et son évolution dans l'histoire de l'urbanisation.....	10
1.2 La définition de la centralité.....	11
1.3 Les catégories de centralité.....	12
1.3.1 Les centralités de flux.....	12
1.3.2 Les centralités de scène.....	12
1.4 Les dimensions symboliques de la centralité.....	13
1.5 La centralité de proximité comme outil de gestion urbaine.....	15
2. La centralité autour du quartier de gare.....	15

2.1	Définition d'un quartier de gare.	15
2.2	La participation des quartiers de gare dans la métropolisation.	16
2.2.1	Réseau de transport.....	17
2.2.2	Réseau urbain.....	18
2.3	Les échelles de la gare.....	18
2.4	Les enjeux de l'interface entre le réseau ferroviaire et la ligne de grande vitesse 19	
2.5	Les types des gares.....	20
2.6	Les grandes problématiques liées au quartier de gare.....	21
3.	Urbanisme durable et ses principes.	22
3.1	Définition de l'urbanisme durable.....	22
3.2	Les objectifs d'un projet urbain durable.	22
3.3	Quartier-l 'échelle adéquate pour l'expérimentation de la politique de développement urbain durable.....	23
3.4	Les solutions et les pratiques pour aller vers la durabilité	24
4.	Les opérations d'aménagement utilisé sur un tissu existant.....	28
	Conclusion	30
2	Chapitre II: Approche territoriale et urbaine de la ville de Tlemcen.....	31
	Introduction.	32
1.	Pourquoi la ville de Tlemcen ?.....	32
2.	La vision de la ville de Tlemcen dans les projets territoriaux.	32
2.1	Les orientations de SNAT pour la ville de Tlemcen.....	32
2.2	Les orientations de SRAT pour la ville de Tlemcen.	33
2.3	Le plan d'aménagement de territoire de wilaya (PATW).....	34
2.3.1	Présentation le territoire de la wilaya de Tlemcen.....	34
2.3.2	Diagnostic de territoire de la wilaya de Tlemcen.	35
2.3.3	Les orientations de PATW pour la ville de Tlemcen.....	36

3. Lecture urbaine de la centralité urbaine du groupement (PDAU) suivant les dimensions de centralité ?.....	38
3.1 Motivation du choix de groupement.	38
3.2 Paysage urbain et environnement.....	38
3.2.1 Topographie	38
3.2.2 Climat.....	39
3.2.3 Sol et végétation.....	39
3.2.4 Contraintes naturelles et artificielles.....	39
3.2.5 Les problèmes du paysage urbain et environnement	40
3.2.6 Les potentialités du paysage urbain et environnement	41
3.3 Modèle de croissance de la ville.	42
3.4 La morphologie urbaine.	43
3.4.1 Les tissus urbains	43
3.4.2 Les secteurs urbains.	45
3.4.3 La typologie d'habitats	46
3.4.4 Les équipements	47
3.4.5 La potentialité de la morphologie urbaine	49
3.4.6 Les problèmes de la morphologie urbaine	50
3.5 Infrastructure et transport.....	52
3.5.1 Réseaux routiers.....	52
3.5.2 Réseaux ferroviaire.	53
3.5.3 Transports	54
3.5.4 Les Problème de l'infrastructure et transports	54
3.6 Les facteurs économiques.	56
3.7 Les valeurs d'attractivité touristique	57
3.8 Problème général.....	58
3.9 Schéma d'aménagement de la ville.....	59
3.9.1 Tlemcen de demain ' imaginer le possible '	59

3.9.2	Objectif du schéma d'aménagement global de la ville de Tlemcen	59
3.9.3	Les critères de développement de ce schéma	59
3.9.4	Description les critères de développement de ce schéma	60
	Conclusion	66
3	Chapitre III: Approche contextuelle de l'aire d'étude	67
	Introduction.	68
1.	Motivation du choix de l'aire d'étude... ..	68
2.	Diagnostic et état des lieux de l'aire d'étude (le secteur Rait El Hamar) selon les dimensions symboliques de la centralité.. ..	70
2.1	Dimension géographique	70
2.2	Dimension historique.	72
2.3	Dimension d'accessibilité.	75
2.3.1	La trame viaire... ..	75
2.3.2	Le transport.	76
2.4	Dimension urbaine (typologie et densité des ilots).	79
2.5	Dimension d'équipement public	80
2.6	Architecture et cadre bâti	84
2.7	Les Contrainte et les servitudes.....	87
2.8	L'état de foncier	88
2.9	Dimension d'environnement et paysagère	89
3.	Les résultats du l'enquête sur terrain... ..	95
4.	Synthèse de dysfonctionnement.. ..	101
5.	Synthèse de diagnostic (Les secteurs opérationnels).....	102
	Conclusion.....	105
4	Chapitre IV: Approche thématique	106
	Introduction.	107
1.	Exemple 01: Aménagement du quartier EUROGARE Rennes (2009 – 2018)... ..	107
2.	Exemple 02: Projet de Clichy Batignolles à Paris	113

3. Exemple 03: Pôle d'Echanges Multimodal de Saint-Brieuc (2013-2020)	118
4. Exemple 04: Réaménagement du quartier de la gare d'Armentières	124
Conclusion.....	128
3 Chapitre V: Intervention urbaine	129
Introduction.	130
1. Périmètre d'intervention : quartier de gare.....	130
2. Délimitation.....	130
3. Les scénario d'aménagement :	131
3.1 Principe des deux scénario	131
3.2.1 Un pole d'échange..	131
3.2.2 Un pole durable.....	132
3.3 Scénario 1 : Couture urbaine a travers un pole d'échange : pour une nouvelle porte d'entrée.....	132
3.3.1 Les stratégies d'aménagement.	132
3.4 Scénario 2 : Articularion urbaine par un espace de vie durable :.....	137
3.4.1 Les stratégies d'aménagement.	137
3.5 Scénario d'équilibre : Requalification d'un quartier de gare : pour une centralité de proximité et d'échange	140
3.6 Schéma d'aménagement global : 1/1000	141
3.6.1 Etat des lieux : Les opérations d'aménagement	141
3.6.2 Les stratégies d'aménagement.	142
3.7 Programmation urbaine	149
3.8 Le master plan : 1/500.....	155
3.8.1 Implantation de bati	155
3.8.2 Trame viaire	157
3.8.3 Deplacements.....	157
3.8.4 Stationnement	158
3.8.5 Espace public	159

3.8.6 Gabarit.	159
3.8.7 Volumetrie et style architecturale.	159
3.9 Programmation spécifique.....	162
3.10 Les Planches	162
3.11 Les vues 3D.....	167
Conclusion générale	174
Bibliographie	176
Annexes	178

Table des illustrations

Figures.

Figure 1. La théorie des lieux centraux Christaller 1933	11
Figure 2. La gare, lieu d'articulation de logiques spatiales multi scalaires.....	19
Figure 3. La gare : un triple interface au cœur d'enjeux interdépendants	20
Figure 4. Six objectifs majeurs du projet urbain durable.	22
Figure 5. Les principes du quartier durable	23
Figure 6. Type de macro lots.....	24
Figure 7. Combinaison de principes de la macro lot	24
Figure 8. Corridors Verts.....	25
Figure 9. Photo du l'intégration de la nature dans l'urbain	25
Figure 10. Renforcer la centralité et l'inter modalité des gares.....	26
Figure 11. Quelques photos montrent les déplacements doux	27
Figure 12. Le tri sélectif dans l'habitat.....	27
Figure 13. Traitement des déchets	28
Figure 14. Scénario acceptable	33
Figure 15. Le scénario souhaitable de schéma d'aménagement de territoire régional.....	34
Figure 16. Situation de la wilaya de Tlemcen	34
Figure 17. Carte de découpage naturelle de la ville de Tlemcen.....	35
Figure 18. Carte des infrastructures de la ville de Tlemcen	36
Figure 19. Carte synthèse de la wilaya de Tlemcen	37
Figure 20. Situation du groupement de grand Tlemcen	38
Figure 21. Carte des pentes.....	38
Figure 22. Carte synthèse de la période précoloniale	42
Figure 23. Carte synthèse de la période coloniale	42
Figure 24. Carte synthèse de la période postcoloniale	43
Figure 25. Carte des tissus urbains de la ville	44
Figure 26. Carte des secteurs urbains	45
Figure 27. Pourcentage de typologie d'habitat dans le groupement.....	46
Figure 28. Carte des typologies de l'équipement	47
Figure 29. Carte d'infrastructure à l'échelle du groupement.....	52
Figure 30. Carte du réseau ferroviaire	53

Figure 31. Carte de transports en commun.....	51
Figure 32. Carte des activités économiques	56
Figure 33. Carte des repères touristique et historiques.....	57
Figure 34. Carte de dysfonctionnement de la ville	58
Figure 35. L'armature urbaine de groupement de Tlemcen	64
Figure 36. Schéma d'aménagement global du groupement	65
Figure 37. La grande centralité de la ville de Tlemcen	69
Figure 38. La situation de secteur par rapport la ville	71
Figure 39. La délimitation de secteur Riat El Hamar	71
Figure 40 Notre zone dans la période précoloniale	72
Figure 41. Notre zone dans les années 1842-1900	72
Figure 42. Notre zone dans les années 1900-1930	72
Figure 43. Notre zone dans les années 1930-1958	73
Figure 44. Notre zone dans les années 1958-1974	73
Figure 45. Notre zone dans les années 1958-1974	74
Figure 46. La zone d'étude en état actuel.....	74
Figure 47. Carte de la trame viaire	75
Figure 48. Carte de transport en commun	76
Figure 49. Quelques illustrations pour la trame viaire	78
Figure 50. Ilot ouvert.....	79
Figure 51. Ilot régulier.....	79
Figure 52. Ilot irrégulier	79
Figure 53. Ilot libre.....	79
Figure 54. Carte des formes urbaine.....	79
Figure 55. Carte d'équipements et de services.....	80
Figure 56. Carte d'équipements	80
Figure 57. La gare routière	83
Figure 58. Le stade Akid Lotfi	83
Figure 59. L'unité industrielle Mental.....	83
Figure 60. La gare ferroviaire.....	83
Figure 61. Le centre islamique	83
Figure 62. Hôtel Zianides	83
Figure 63. Mosquée Sidi Senoussi	83
Figure 64. Dar El Mojahidin hors service	83

Figure 65. Centre de sante	83
Figure 66. Annexe de l'APC Hartoun	83
Figure 67. L'école primaire Aicha Madyouni.....	83
Figure 68. L'école maternelle	83
Figure 69. Superette de Sidi Lahcen.....	83
Figure 70. Jardin d'El Hartoun.....	83
Figure 71. Souk Sidi Lahcen	83
Figure 72. Les baraques de Sidi Lahcen.....	83
Figure 73. La sureté.....	83
Figure 74. Hôtel de Stambouli.....	83
Figure 75. Carte de typologie de l'habitat.....	84
Figure 76. Quelques illustrations d'habitats.....	85
Figure 77. Carte des contraintes et servitude (par l'auteur)	87
Figure 78. Carte d'état foncier	88
Figure 79. Vue en face de la gare ferroviaire	89
Figure 80. Le cimetière musulman.....	89
Figure 81. Vue sur la rue d'Ibn Khaldoun	89
Figure 82. Le jardin public d'El Hartoun.....	89
Figure 83. Deux photos d'habitats individuels	89
Figure 84. Quatre photos montrent le délaissement du potentiel naturel	89
Figure 85. Trois photos montrent la dégradation de la qualité paysagère naturelle.....	90
Figure 86. Des photos montrent la dégradation de la qualité urbaine et architecturale	90
Figure 87. Le nœud El Khassa	91
Figure 88. Le nœud de Sidi Boumediene	91
Figure 89. Carte du paysage urbain et naturel	94
Figure 90. Carte du dysfonctionnement de l'aire d'étude	101
Figure 91. Les sous-secteurs opérationnels	102
Figure 92. Les opérations majeures sur l'aire d'étude	104
Figure 93. Situation de quartier de la gare de Renne.....	107
Figure 94. Carte d'aménagement du quartier de la gare de Renne	109
Figure 95. Vue 3D sur PME.....	109
Figure 96. Coupe de la gare PME	110
Figure 97. Vues 3D sur la gare PME montrent le lien entre le nord de la ville et le sud ..	110

Figure 98. Vue 3D de l'enveloppe végétalisée de la gare (gauche), Salle d'accueil de la gare PME.....	110
Figure 99. Nouvel accès sud au PME.....	110
Figure 100. Vue 3d sur l'îlot Paul Féval	111
Figure 101. Vue 3D sur les Français Libres	111
Figure 102. Vue 3D sur Les Petits Ateliers	111
Figure 103. Vue 3D sur l'îlot Trigone	111
Figure 104. Photo de quartier de la gare après le projet urbain.....	112
Figure 105. Photo de quartier de la gare après le projet urbain.....	112
Figure 106. Carte montre le programme global de projet urbain	112
Figure 107. Situation de secteur Clichy au Paris.....	113
Figure 108. Le projet urbain de Clichy.....	113
Figure 109. Vue 3D de plan d'aménagement de projet de Clichy	114
Figure 110. Vue 3D sur la passerelle qui connecte les deux rives ferroviaires.....	115
Figure 111. Vue sur les bureaux sont situés le long de la voie ferrée	115
Figure 112. Vue sur les différents types des bâtiments d'habitation	115
Figure 113. Le parc Martin Luther King paysager	116
Figure 114. Vers l'avenue de Clichy Une silhouette urbaine variée aux écritures architecturales affirmées, se dessine le long du parc.....	116
Figure 115. Le programme global de projet de Clichy.....	117
Figure 116. Situation de quartier de la gare Robien au Saint Briec	118
Figure 117. Situation actuel de quartier de la gare Robien	118
Figure 118. Le projet de PEM de Saint Briec.....	119
Figure 119. La réorganisation des îlots	120
Figure 120. Rue Jules Ferry, un meilleur partage de l'espace.....	120
Figure 121. Vue sur Jardin Allende.....	120
Figure 122. Vue sur projet immobilier de bureaux	120
Figure 123. Vue sur résidence séniors de Providence	121
Figure 124. Vue sur l'Esplanade Georges Pompidou	121
Figure 125. Plan d'aménagement de PEM.....	122
Figure 126. : Les Vue 3D sur la passerelle.....	122
Figure 127. Position de la gare par rapport au centre d'Armentières	124
Figure 128. Situation du quartier de gare au début des années 2000	124
Figure 129. Vue 3D sur le quartier de gare d'Armentières.....	125

Figure 130. Vue sur la gare et son parvis	125
Figure 131. Vue sur la gare avant.....	126
Figure 132. Vue sur le pôle d'échange après	126
Figure 133. Requalification de la Rue de la gare en voie bus et liaison piétonne avec le centre-ville	126
Figure 134. Parking relais 450 places sur 3 niveaux	126
Figure 135. Vue sur le pôle d'habitat.....	126
Figure 136. Façade Rue de la gare / Pôle commercial et cinématographique.....	127
Figure 137. Vue sur le pole médiathèque	127
Figure 138. Situation de la zone d'intervention par rapport l'aire d'étude	130
Figure 139. Carte de l'infrastructure du premier scénario pôle d'échange	133
Figure 140. Carte de l'urbain du premier scénario pôle d'échange.....	134
Figure 141. Quartier d'affaires de Nice.....	135
Figure 142. Pole d'affaire-Pudond Chine.....	135
Figure 143. Carte de mobilité du premier scénario pôle d'échange.....	135
Figure 144. Carte d'infrastructure du deuxième scénario pole de vie durable.....	137
Figure 145. Carte de la 2eme stratégie l'urbain du deuxième scénario pole de vie durable	138
Figure 146. Centre culturel dans un milieu naturel	138
Figure 147. Centre commercial intégré au parc-Paris	138
Figure 148. : Des liaisons piétonnières au sein de l'éco-quartier.....	139
Figure 149. : Carte de mobilité du deuxième scénario pole de vie durable	139
Figure 150. Carte de scénario retenu	140
Figure 151. : Les opérations d'aménagement.....	142
Figure 152. Les Cartes de la 1ere stratégie de schéma d'aménagement	142
Figure 153. La Carte de la 2eme stratégie de schéma d'aménagement	143
Figure 154. La Carte de la 3eme stratégie de schéma d'aménagement	144
Figure 155. La Carte de la 4eme stratégie de schéma d'aménagement	145
Figure 156. Vue sur l'entrée de la ville.....	146
Figure 157. Vue sur parc habité.....	146
Figure 158. La Carte de la 5eme stratégie de schéma d'aménagement	148
Figure 159. Des vues sur les habitats hauts standing souhaité	155
Figure 160. Les vues sur les immeubles bureaux	156
Figure 161. Modèle radioconcentrique simplifié les couleurs de la ville.....	160

Figure 162. Modèle radioconcentrique simplifié les couleurs de la ville.....	160
Figure 163. Motif d'ornementation	161
Figure 164. Arc brisé.....	161
Figure 165. Vue 3D sur le quartier de gare	167
Figure 166. Vue 3D sur le parvis de la gare	167
Figure 167. Vue 3D sur le Parc habité.....	168
Figure 168. Vue 3D sur la passerelle piétonne.....	168
Figure 169. Vue 3D sur le Pole d'affaire	169
Figure 170. Vue 3D sur Les hôtels et la gare ferroviaire côté Ouest	169
Figure 171. Vue 3D sur le parvis de la gare côté Ouest.....	170
Figure 172. Vue 3D sur le paysage construit.....	170
Figure 173. Vue 3D sur les immeubles bureaux coté Est.....	171
Figure 174. Vue 3D sur l'espace public de l'entrée de la ville 1	171
Figure 175. Vue 3D sur l'espace public de l'entrée de la ville 2	172
Figure 176. Vue 3D sur le parvis de la gare coté Est	172

Tableaux.

Tableau 1. Les problèmes du paysage urbain et l'environnement.....	40
Tableau 2. La potentialité du paysage urbain et environnement	41
Tableau 3. Le modèle de croissance de Tlemcen	42
Tableau 4. Les secteurs du groupement de Tlemcen.....	45
Tableau 5. Les équipements structurants du groupement.....	47
Tableau 6. Potentialités de la morphologie du groupement.	49
Tableau 7. Les Problèmes de morphologie urbaine du groupement.	51
Tableau 8. Critère d'infrastructure, mobilité et transports	61
Tableau 9. Développement économique industriel Compétitivité.....	62
Tableau 10. Cohésion territoriale Cohésion sociale Habitat.....	62
Tableau 11. Environnement Protection et valorisation paysage urbaine.....	63
Tableau 12. Les critères de choix la zone d'étude	70
Tableau 13. Synthèse de la trame viaire et le transport.....	77
Tableau 14. Les équipements et les services dans Quartier de gare.....	81
Tableau 15. Les équipements et les services d'El Hartoun.....	82
Tableau 16. Les équipements et les services dans Quartier de gare.....	82
Tableau 17. Les équipements et les services de Riat El Hamar	82

Tableau 18. : Synthèse des équipements et d'habitats.....	86
Tableau 19. Tableau des sous secteurs	103
Tableau 20. Programme urbain de projet d'Euro Gare	112
Tableau 21. Programme urbain de projet de Clichy	117
Tableau 22. Programme urbaine de projet	123
Tableau 23. Programme global du projet	128
Tableau 24. La programmation de base.....	154
Tableau 25. Programme spécifique de pole multimodale	162
Tableau 26. Programme spécifique de pole d'affaire	163
Tableau 27. Programme spécifique de pole de vie.....	164

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION : PROBLEMATIQUE ET DEMARCHE DE REFLEXION

La ville est une construction en constante transformation. Les différentes mutations sociales, politiques, et même économiques qui rythment l'histoire provoquent des transformations de formes urbaines et d'usages de la ville.

Partout dans le monde, l'organisation manichéenne opposant entre deux modes : l'un centripète orienté vers le centre et l'autre centrifuge orienté vers la périphérie. Mais depuis plus d'un siècle, de nombreuses mutations (l'industrialisation, la mobilité, lieux d'échanges et services...) ont secoué la société et ont redistribué les fonctions urbaines. L'augmentation de la taille des villes a redéfini le rapport vécu avec le centre et a développé de nouvelles formes en dehors du centre historique traditionnel. C'est l'occasion de naissance des notions de centralité et de poly-centralité.

La clé du développement de notre recherche c'est la centralité, un concept qui a fortement évolué. Il est en plein développement ces dernières années, dans ses définitions et niveaux d'actions et qu'on trouve dans les différentes échelles abordées par M. Roncayolo (1990) ¹ où il définit la ville comme une centralité en elle-même qui assure par son existence et sa localisation, la rencontre et l'échange entre les hommes. Par cette définition, on se rend compte que la notion de centralité peut s'appliquer à plusieurs échelles : à celle de la ville s'ajoutent les niveaux inter et intra-urbains.

La centralité est devenue une des clés de voûte du développement et aménagement urbain. Elle est aujourd'hui au cœur des préoccupations abordées dans nos instruments d'aménagement de territoire et dans la conception de la ville contemporaine. La centralité émane du mouvement de l'urbanisme durable dont l'objectif est l'application des principes de développement durable à l'organisation territoriale. La consommation effrénée de l'espace est contrée par le principe de « construire la ville sur la ville », qui prône notamment la gestion des mobilités, la densification, le développement d'espaces de qualité, mixtes et de proximité, la réduction des inégalités socio spatiales et la prise en compte de l'environnement dans le fonctionnement urbain. ²

Selon certaines recherches, le centre-ville et le péricentre deviennent le terrain d'enjeux importants comme une centralité principale de chaque ville (au niveau intra urbain). Cette

(1) : GASCHET F., LACOUR C., 2002, « Métropolisation, centre et centralité », Revue d'Economie Régionale & Urbaine, 2002 février, pp. 49-72

(2) : ALLAIN R., 2010, « Formes urbaines et développement urbain durable », in DA CUNHA A., (dir.), Centralités, urbanisme durable et projet, Urbia. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, p.43-74.

centralité est composé au même temps de plusieurs micro centralités diversifiées tout autour des équipements commerciaux, des équipements publique, habitats, les entreprises, les centres d'affaire et aussi les quartiers de gare³.

Constituant notre cas d'étude, la ville de Tlemcen s'inscrit dans la stratégie de développement de territoire et tente de devenir une métropole régionale à l'échéance 2025 selon les instruments d'aménagement et d'urbanisme, où on trouve différentes échelles de la centralité définies précédemment par M. Roncayolo.

A l'échelle de l'Agglomération, d'après le système de développement spatial abordé par le PDAU (2007), Tlemcen a tendance à devenir une agglomération polycentrique, fragmentée en pôles déséquilibrés et en centralités faibles faites de manière non maîtrisées et un dysfonctionnement nécessitant le recours au centre-ville pour ses dynamiques polarisantes.

A l'échelle intra – urbaine, le constat visuel souligne la cohabitation d'un grand centre-ville avec plusieurs micro-centralités de différentes fonctions, où la répartition est de façon déséquilibrée, la partie Ouest du grand centre est bien équipée et structurée, par contre la partie Est est enclavée et délaissée.

Parmi ces micros centralités, notre choix est fixé sur la zone Est du centre-ville qui se trouve en position charnière articulant deux sites historiques la médina et Agadir.

Après une lecture préliminaire, cette zone confronte une problématique particulière, elle souffre d'énormes problèmes relatifs à l'accessibilité, au foncier, la dévalorisation de l'image globale, la dégradation du cadre bâti et aux problèmes structuro- fonctionnels. Sans oublier la présence de la gare ferroviaire qui constitue une coupure physique entre le centre-ville et les quartiers périphériques où nous avons constaté depuis les dernières années dans les pays développés que le regard porté sur les gares et leurs quartiers aient changées. On est passé d'une conception mono- fonctionnelle des lieux, définie par les emprises ferroviaires à une vision multifonctionnelle, avec une volonté de rénovation et de revalorisation et davantage en prise avec une logique de projets (urbains, architecturaux, sociaux).

En effet, ces lieux deviennent des points de croisement de différents réseaux puisqu'ils connectent à la fois les réseaux de transport à différentes échelles, le réseau urbain aussi bien en ce qui concerne le bâti que l'espace Public.⁴ C'est dans ce contexte que les expressions "quartier de gare", 'lieux-mouvement' ou 'pôle d'interconnexion' pendent sens. Concepts pertinents pour les uns, qui viendrait renouveler la réflexion sur

(3) : Idem

(4) : Partie théorique NEYROUD CHRISTOPHE

l'aménagement des gares, il est mis en question par d'autres, au regard de la pluralité des formes urbaines et des projets d'images auxquels il renvoie⁵.

De ce fait la notion de "quartier de gare" invite donc à construire plus finement la notion de territoire autant que celle de quartier et «Faire entrer la ville dans la gare» et ouvrir celle-ci à celle-là. La mise en œuvre de zones commerciales et de "bouquets de services", les aménagements visant à assurer des continuités entre le "dedans" et le "dehors".

QUESTION DE DEPART :

-Comment requalifier une centralité existante autour du quartier de la gare qui se trouve en position excentrique de la ville ?

Cette question centrale suscite le questionnement suivant :

- Pouvons-nous repenser la ville à partir des centralités urbaines allant aux centralités des quartiers ?
- Comment intervenir dans des tissus dévalorisés et au même temps centraux tout en favorisant le développement durable ?
- Comment exploiter les gares ainsi que leurs quartiers comme des facteurs d'attractivité dans le développement local de la ville ?
- Comment la gare ainsi que les quartiers se trouvant à l'interconnexion de réseau peuvent devenir de nouvelle centralité ?

HYPOTHESE :

Pour donner au centre-ville et le péricentre leurs rôles comme éléments qui structurent l'image globale de la ville nous préconisons :

- Un hyper centre-ville à caractère polyfonctionnel à travers l'annexions du centre actuel avec des micros centralités développées.

(5) : Voir Gares et quartiers de gares, séminaire Les lieux-mouvements de la ville, séance du 15 novembre 1995, Paris, Ministère de l'équipement.

OBJECTIFS :

A l'échelle de la ville :

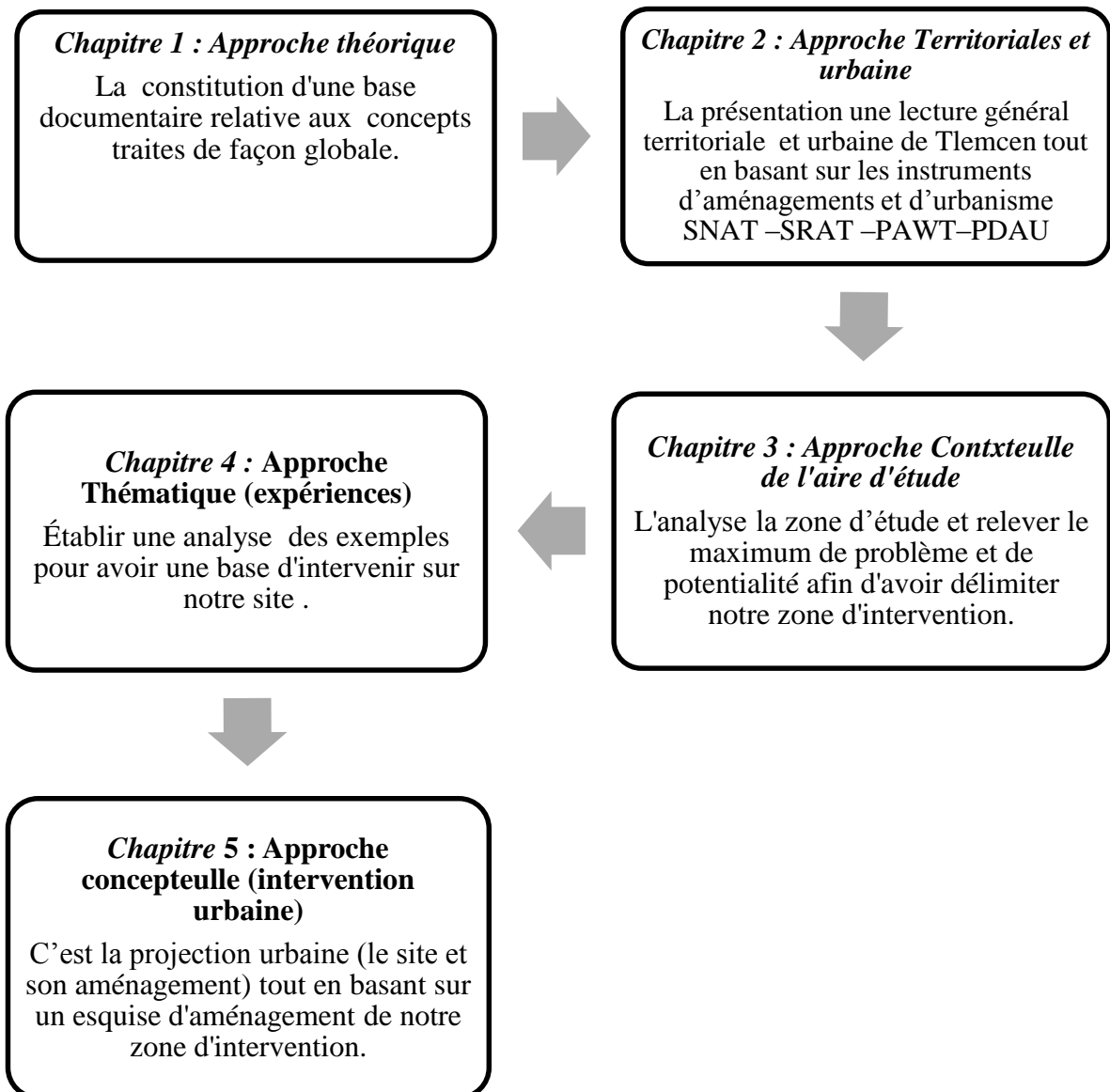
- Participer au développement économique de la ville à travers l'amélioration de développement locale du quartier.
- Faire un quartier de gare un levier pour relier la ville à travers un pole d'échange espace de vie en favorisant la durabilité.
- Redynamiser le centre-ville, en y facilitant les déplacements et en participant de l'aménagement de cadre de vie d'un quartier attractif.

A l'échelle du quartier :

- Soulager et décongestionner le fonctionnement du centre-ville de Tlemcen tout en revitalisant la centralité de proximité.
- Relier le quartier de gare avec le centre ville et élargir le cœur de la ville vers l'est sous l'ère intermodalité lieu de centralité.

LA METHODOLOGIE D'APPROCHE :

Dans le but de mener à bien notre tâche, ainsi que vérifier notre hypothèse, il faut rechercher une certaine démarche méthodologique nécessaire pour une bonne gestion du temps et une meilleure maîtrise du sujet. En général, le travail est divisé en cinq chapitres principaux :



OUTILS DE TRAVAIL :

1- Phase exploratoire :

Pour concrétiser cette démarche méthodologique, nous baserons essentiellement sur : la collecte d'ouvrages et revues traitant le sujet et la constitution d'une documentation bibliographique, nous orienterons également, nos recherches vers une collecte de données théoriques sur les sites Web. Nous essayerons suite à cette collecte, de rapporter les informations et procéder à leurs compréhensions et synthétisation.

La collecte d'informations se fait à partir de la presse algérienne, aussi les informations et données actualisées, statistiques et recensements, nous les avons rassemblé des instances concernées : Direction d'Urbanisme et de Construction de Tlemcen DUC, services d'urbanisme de l'Assemblée Populaire et Communale (APC) de Tlemcen.

2- Enquête de terrain

L'enquête de terrain s'appuie sur l'observation visuelle, les interrogations et constats, prises de photos, entretiens avec les responsables. Nous aurons également formulé des synthèses et des interprétations à propos des données collectées et l'analyser par les outils suivants :

-Analyse typo-morphologique :

L'approche typo-morphologique qui été formulée par l'architecte italien Aldo Rossi⁶ distingue six échelles d'analyse allant du général au particulier ; le territoire, le tissu urbain, les îlots et lotissement, le bâtiment, le logement, les suites et pièces. Ses échelles d'analyse questionnent la qualité d'arrimage de chaque projet ; depuis sa position au niveau du territoire jusqu'à la conception de l'espace intérieur. Pour l'ensemble du secteur, l'étude doit distinguer le tissu urbain constitué des aires de planification particulières. La complexité des tissus urbains rend la lecture urbaine difficile. Pour la simplifier sans réductionnisme, les auteurs proposent de procéder à une décomposition du tissu urbain en systèmes : parcellaire, viaire, bâti et espaces libres.

-Analyse AFOM :

Qui signifie atouts, faiblesses, opportunités, Menaces. C'est un outil d'analyse, d'évaluation et de planning stratégique d'un projet. Elle combine l'étude des forces et des

(6) : L'architecte, designer, artiste, théoricien, professeur et auteur Aldo Rossi. Il est la figure la plus connue de l'architecture italienne de la période post-1968 et un des architectes les plus importants de la seconde moitié du 20e siècle.

faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur etc... Avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement, souvent utilisé dans le domaine de la valorisation des ressources urbaines dont dispose un site donné.

-Paysage urbain :

L'originalité de cette approche est d'avoir cherché à rendre compte de l'image globale de la ville qui se forme au fil du temps dans la représentation des citoyens. Elle découle de la perception de l'ensemble de l'espace urbain, de sa topographie, de son architecture, de la scène expressive qu'il constitue, caractérisant un territoire commun de vie et d'identité. La méthode d'observation de cette construction de l'image a privilégié dans le cadre des entretiens individuels deux types de représentations, graphiques et orales, lesquelles ne coïncident pas toujours.

-Analyse séquentielle :

L'intérêt de cette approche est de faire une analyse directe sur le terrain. La ville y est appréhendée de l'intérieur par une succession de déplacements. Cette nouvelle approche naît avec le développement des nouveaux modes de transport. La vitesse et le dynamisme incitent à porter un nouveau regard sur l'espace urbain tel qu'il conçoit dans son contexte, Kevin Lynch plaidera pour cette méthode à travers des théories. Panerai ⁷(1999) introduit l'analyse séquentielle qui permet d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours. Pour un observateur progressant selon une direction déterminée, un parcours, ou quelque trajet que l'on aura décidé d'étudier, peut se découper en un certain nombre de séquences, chacune est constituée d'une succession de « plans » dans lesquels le champ visuel est déterminé d'une façon constante ou subit des modifications minimales. Chaque plan est susceptible d'être caractérisé. Le passage d'un plan à l'autre peut être décrit.

(7) : Philippe PANERAI, Jean-Charles DEPAULE, Marcelle DEMORGON. Analyse urbaine. Parenthèses, Marseille, 1999,p57

1. CHAPITRE I : APPROCHE THÉORIQUE

Introduction

Cette partie théorique est nécessaire à la compréhension et au fondement de notre intervention. Des notions, définitions, réflexions et préoccupations sont organisées de l'échelle du territoire et de la ville vers une échelle plus réduite, celle du quartier. Ainsi dans ce sens, on pourra évoquer le concept de centralité dans sa globalité pour ensuite prendre une de ces typologies : centralité de proximité se développant autour d'un quartier de gare.

En conséquence, nous présenterons les principes de la gestion de l'urbanisme durable comme réponse urbanistique théorisée au profit des quartiers actuels afin d'insérer notre projet urbain dans une optique durable et de définir les opérations d'aménagements à mener.

1. Urbanisme et Centralité :

Donner une définition de la notion de centralité en urbanisme est un exercice difficile car le concept de centralité diffère selon l'angle d'approche et le contexte.

1.1 Le concept de centralité et son évolution dans l'histoire de l'urbanisation :

Durant notre étude de l'évolution historique des villes et des centres urbains nous avons pu déceler deux notions :

- **Mono-centralité** : Cette notion est commune aux villes de l'antiquité, du moyen âge et de la renaissance, les pouvoirs de décision et les équipements publics sont concentrés au sein de la ville dans un même périmètre spatial et une même unité physique où on remarque la superposition des notions de centre et de centralité dans la ville traditionnelle⁸.

- **Poly-centralité** : Contrairement à la fin du XIX^{ème} siècle, la construction des gares en périphérie de la ville, crée un nouveau centre d'attraction et d'échanges de personnes, qui se développe autour du quartier de la gare en liaison avec le centre-ville. L'avenue de la gare, la place de la gare, les boulevards, les cours, les esplanades seront les espaces publics majeurs de sociabilité et de représentation de cette centralité. L'étalement des constructions, Phénomène de métropolisation et la « crise des centres », la dispersion des pôles fonctionnels et la montée structurelle de la mobilité traduisent une mutation des espaces urbanisés. Aujourd'hui, ce sont des formes urbaines étalées faisant naître cette notion la poly centralité⁹.

(8) : Mémoire le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ; Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard page 45.

(9) : Idem

De l'évolution de la notion de la centralité à travers le temps, on peut dire que chaque période ou chaque époque, a suscité sa propre centralité qu'elle soit politique, religieuse ou commerciale, ...etc. Actuellement, la centralisation se veut totale et globale. Elle constitue le pouvoir et la puissance, la richesse, les moyens de transports, l'information, la culture ¹⁰ ...etc.

1.2 La définition de la centralité :

La centralité c'est un concept universel compte plusieurs facettes d'interprétations qui la rend difficile à conceptualiser dans une seule définition restrictive, c'est la clé de bon nombre de disciplines. Elle est un instrument de mesure et d'analyse au niveau d'une agglomération urbaine. On peut considérer cette notion à plusieurs échelles : régionale à celle de la ville s'ajoutent les niveaux inter et intra-urbains. Il nous semble alors intéressant de rappeler le concept de centralité tel qu'il a été développé par l'allemand Walter Christaller en 1933 dans la théorie des "lieux centraux" ou "des places centrales" : « *la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure* »¹¹. Cette théorie repose sur l'idée qu'un centre dispos d'une capacité d'attraction et de rayonnement sur une périphérie plus ou moins étendue, capacité produite par une concentration de fonctions. Le principe de la théorie détermine qu'une hiérarchie s'établit entre les centres : les plus importants recouvrant l'influence des centres moins puissants.

En 1972, Manuel Castells définit la centralité comme étant la « ... combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratique sociale, de représentation collective, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville. »¹²

Dans la même question de la centralité F. Choay et P. Merlin¹³ où ils l'ont définies de façon concise : « *La centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie. Elle dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité. L'élément peut être un centre*

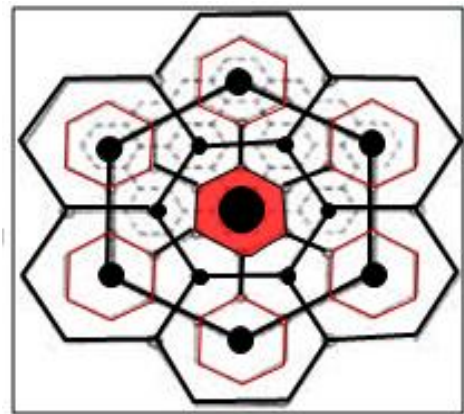


Figure 1 : La théorie des lieux centraux Christaller 1933

Source : Le livre de la théorie des lieux centraux

(10) : Idem

(11) : La théorie des lieux centraux. Antoine Bailly. L'organisation urbaine, théorie et modèles. CRU, 1975, page 132.

(12) : Cité in centralité .Planche extraite du « Vocabulaire illustré de l'Art urbain Mars 2015. En ligne sur : www.arturbain.fr/vocabulaire/francais/fiches/centralite/fiche_interactive. Htm

(13) : Choay. F et Merlin. P, « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, PUP, 1996.

urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif...). Elle varie en fonction des changements techniques, économiques ou politiques.». D'autre part, comme le signale J.C. Gallety ¹⁴ « la centralité doit s'appuyer sur de bonnes fonctionnalités mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel. Faire centralité, c'est travailler sur l'agencement harmonieux des espaces et le respect de l'environnement. Cela passe par la qualité de l'architecture, de l'espace public et du paysage. La « logique de scène » doit devenir une préoccupation majeure des maîtres d'ouvrage, pour que la centralité soit synonyme d'art urbain ».

Selon les sociologues, la centralité est un lieu de rencontre et de réunion entre les différences sociales. A cet effet, elle constitue un instrument important pour la construction du lien social et du développement de la vie sociale. Contrairement au centre, la centralité n'est pas définie directement par un seul lieu que traduit le caractère unique du centre, la centralité urbaine peut se répéter un certain nombre de fois au sein d'une même ville. Selon les spécificités de ces dernières, plusieurs centralités peuvent cohabiter sur un même territoire urbain.

1.3 Les catégories de centralité :

Alain Bourdin ¹⁵ propose de différencier les différents types de centralité selon deux grandes catégories : les centralités de flux (liées à des lieux d'échange) ; et les centralités de scène avec les centres historiques.

1.3.1 Les centralités de flux :

Ce sont des lieux qui favorisent le mélange social et le mouvement, qui jouissent d'un pouvoir d'attraction et de diffusion sociale. Ils sont reliés au reste du territoire par un réseau de dessertes. Le critère majeur pour définir la centralité de flux est donc le mouvement (les centres commerciaux, les gares ...).

1.3.2 Les centralités de scène :

Les centralités de scène sont par définition celles que l'on regarde ou que l'on montre. Elles participent à la construction de l'identité urbaine. Elles sont construites notamment autour des espaces patrimoniaux, les monuments historiques assurent un rôle prépondérant

(14) : <http://docplayer.fr/14342849-Vocabulaire-francais-de-l-art-urbain.html>

(15) : Urbaniste et sociologue français, Centralité dans la ville en mutation, Chap. Villes nouvelles, vers une nouvelle urbanité ?, Certu, 2003.

pour ce type de centralité. Si cette catégorisation se révèle commode pour identifier les centralités à l'échelle de la ville, elle s'avère quelque peu réductrice. En effet ne faut-il pas des flux pour faire fonctionner la scène et toute centralité de flux ne peut-elle engendrer une centralité de scène ?

A titre d'exemple, la gare de Madrid Attocha qui a transformé son hall en grand jardin tropical illustre la manière dont il est possible de mettre en scène une centralité basée, par définition, sur les flux. De même, les centres commerciaux renforcent de plus en plus fréquemment leur attractivité par un travail de mise en scène.

1.4 Les dimensions symboliques de la centralité :

Pour cette description, nous nous sommes appuyées sur les thèses traitant de la question et les quelques ouvrages répertoriant de façon synthétique différents types de centralité. Il existe divers type de centralités : « *Centralité lié au centre-ville ; centralité du marché ou des centres commerciaux qui permet les échanges économiques ; centralité du pouvoir qui contrôle et institue des règles de coexistence entre les groupes sociaux ; centralité des dispositifs qui organisent la division technique et sociale du travail ; centralité, aussi, des lieux de cultes, de loisirs, et plus généralement de tous les services offerts par la ville.* »¹⁶

Les centralités différenciables proposées par Jérôme Monnet ¹⁷sont :

- **La centralité politique** : correspond à la localisation des principaux centres de décision politiques et les sièges administrations centrales. Ce sont les équipements porteurs de centralité à vocation politique.
- **La centralité économique** : se mesure volontiers à la localisation des sièges décisionnels des entreprises, étend fonction de la concentration des quartiers des activités tertiaire et d'affaires. Les CBD (Central Business District définis par Murphy et Vance dès 1954). CBD ce sont un bon exemple de centralité économique.
- **La centralité commerciale** : le processus de dispersion de « fonctions centrales » du centre vers la périphérie des agglomérations urbaines est manifeste dans le domaine de la centralité commerciale.

Cette centralité matérialisée par les centres commerciaux qui se sont généralement construits autour d'une activité bien spécialisée (la grande distribution) ses activités ont été évalué en raison de leur attractivité. Ce type représente la catégorie des centralités des flux

(16) : Cité par Jamal Es samri. Crise de la centralité. 24 décembre 2015. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.airseparis.centrepompidou.fr/viewtopic.php?t=224>

(17) : « Les dimensions symboliques de la centralité » Jérôme Monnet Cahiers de géographie du Québec, vol. 44, n° 123, 2000, p. 399-418.

- **La centralité d'accessibilité** : l'accessibilité est la condition majeure qui permet de relier le centre la périphérie. L'évolution de la centralité commerciale a beaucoup à voir avec celle de la centralité d'accessibilité.

A l'état actuel plusieurs centralités développées autour des lieux de correspondance et des modes de transport soit de transport routier, ferroviaire et aérien appelés aussi "pôles d'échange" ou "centres d'intermodales". Ils se caractérisent par une grande fréquentation du fait qu'ils vont rassembler au fil du temps d'autres fonctions urbaines comme les commerces ou services.

- **La centralité sociale** : est caractérisée par le croisement de deux mesures principales : d'une part, en observant les pratiques spatialisées et en identifiant les lieux les plus fréquentés, d'autre part, en analysant les représentations de l'espace et en identifiant les lieux les plus présents dans le corpus des images et discours socialement mobilisés.

Il y a des lieux fréquentés par un grand public (gares, cités administratives et zones d'activité). D'autres lieux au contraire sont « centraux » mais leur fréquentation effective est minime (zones de monuments historiques, des grands monuments, de perspectives, d'esplanades). La combinaison des hiérarchies de la fréquentation et de la représentation détermine donc la centralité sociale d'un lieu¹⁸.

- **La centralité d'équipements publics** : la présence d'équipements publics de proximité et leur distribution dans l'espace est également régie par une logique d'équité dans l'accès de la population aux services de base, à l'enseignement, à la culture ou aux soins, même si la question de la bonne gestion de l'argent public reste très importante.

Autant les autorités publiques peuvent-elles décider de l'installation d'équipements publics et d'infrastructures qui vont concourir à renforcer l'attractivité d'un lieu, autant elles ne peuvent garantir le maintien d'une activité économique dans une commune, même si celle-ci apporte une plus-value sociale très importante. ¹⁹

Alain Bourdin²⁰ propose aussi d'autres centralités parmi elles :

- **Les micros centralités ou les centralités de quartiers** : se rencontrent souvent dans le prolongement de l'habitat, elles expriment une réponse à la demande de proximité (de services ou de commerces). Elles sont clairement identifiées comme le petit centre commerçant dans les quartiers périphériques. Elles se construisent autour d'un espace public ou d'une trame commerciale et elles peuvent aussi se développer autour des stations de

(18) : Idem

(19) : La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives page 12

(20) : Centralité dans la ville en mutation, Chap. Villes nouvelles, vers une nouvelle urbanité ?, Certu, 2003

transport en commun comme les gares. Elles donnent au quartier un caractère de centralité plus ou moins affirmé.

1.5 La centralité de proximité comme outil de gestion urbaine :

Le voisinage est une notion urbaine fondamentale qui joue sur la notion de proximité, en ce qu'elle permet de familiarité, ou du moins de possibilités de rencontres et d'interaction. La notion est plus générale que celle de quartier, même si en ville elle se définit d'abord par rapport à un lieu pris comme centre : le voisinage est constitué de l'ensemble des lieux proches, selon un seuil qui sera défini de manière variable en fonction des problèmes que l'on considère.²¹

L'intérêt pour l'urbanisme de proximité s'est développé récemment. La proximité des services est aussi un facteur qui favorise la convivialité dans les quartiers. Elle permet de diminuer les coûts de transports et de pollution, le maintien du lien social. «... *Le principe de proximité a produit des espaces de voisinage, des services, des réseaux permettant de satisfaire la demande sociale. La question de la sécurité est à étudier au regard de ses risques que de ses potentialités...* »²². La proximité est une valeur à saisir, notamment en lien avec les lieux de mobilité et d'échanges, pour créer des polarités dans les services, des points de repère, des réseaux, qui peuvent structurer l'espace urbain, notamment périphérique et aider à la lecture du territoire par les usagers.

2. La centralité autour du quartier de gare :

La relation entre le mode ferroviaire et la ville fait intervenir un jeu de distances et de proximités dans lequel la gare sert d'interface : à la fois phase initiale et finale d'un mouvement, elle articule les mobilités « Porte de la ville »²³

2.1 Définition d'un quartier de gare :

- **Quartier** : Etymologiquement un quartier c'est le quart d'un objet, ou le quart d'une étendue. Par extension, on utilise le mot quartier pour désigner une partie d'un espace : quartier de prison, quartier rural, quartier urbain, cette dernière expression étant la plus utilisée. Le terme désigne une portion d'espace urbain individualisée ou on peut dire un morceau de la ville, située à un niveau intermédiaire entre l'îlot et la ville toute entière. Aujourd'hui, le « quartier urbain » est utilisé dans quatre grandes acceptions :

(21) : Extraits du « Dictionnaire La ville et l'urbain » Denise Pumain, Thierry Paquot et Richard Kleinschmager Anthropos-Economica, 2006, 320 pages.

(22) : Un urbanisme des modes de vie. Ariella Masbouni - Alain Bourdin .P52

(23) : (Sansot 2004)

-Par sa situation : quartier central ou quartier de banlieue.

-Par sa fonction : lorsqu'elle est dominante et structurante en faisant un espace aux caractéristiques génériques (quartier d'affaires/CBD, quartier de gare)²⁴ .

-Par sa composition sociale et par l'image ou la symbolique qui lui est conféré dans les représentations collectives souvent en lien avec sa fréquentation ou ses habitants (quartier bourgeois, quartier populaire, etc.).

-Par sa morphologie : une relative homogénéité de bâti, généralement lié au moment de sa construction ou de son intégration dans le tissu urbain (quartier de grands ensembles, quartier pavillonnaire)²⁵.

- Quartier de gare :

La genèse du quartier de la Gare est étroitement liée à l'arrivée du chemin de fer dans la deuxième moitié du XIXe siècle. La gare, implantée loin des remparts de notre ville, a connu un développement économique considérable entraînant l'installation des friches industrielles et d'autres emprises ferroviaires. Avec le développement de plusieurs Réseaux de transports (tramway, LGV, Taxi, métro...), ce quartier se rend comme un pôle d'interconnexions de différents réseaux. Il correspond à un territoire compris dans un rayon de 400 à 800 m autour de l'emplacement de la gare ce qui correspond sensiblement à 10 minutes à pieds. La question du quartier de gare n'est pas seulement celle de ses limites et des découpages qui l'instaurent comme forme urbaine, elle porte aussi sur la réalité sociale et fonctionnelle

Le quartier de gare est un « *Concept pertinent pour les uns, qui viendrait renouveler la réflexion sur l'aménagement des gares, il est mis en question par d'autres, au regard de la pluralité des formes urbaines et des projets d'images auxquels il renvoie* »²⁶. La notion invite à construire plus finement la notion de territoire autant que celle de quartier ; et ce à partir d'échelles qui restent à définir.

2.2 La participation des quartiers de gare dans la métropolisation :

Comment les gares ainsi que leurs quartiers peuvent-ils devenir de nouvelles centralités se trouvant à l'interconnexion de réseaux ?

Pour répondre à cette question, nous développerons l'aspect théorique de cette question en analysant les différentes échelles dans un premier temps le réseau de transport puis le réseau urbain.

(24) : www.hypergéo.eu

(25) : Idem

(26) : Voir Gares et quartiers de gares, séminaire Les lieux-mouvements de la ville, séance du 15 novembre 1995, Paris, Ministère de l'équipement.

2.2.1 Réseau de transport :

Une meilleure interconnexion entre les différents modes de transport aurait favorisé le passage progressif de l'échelle métropolitaine à l'échelle locale et ceci de manière durable.

a. Echelle territoriale (mobilité inter-métropolitaine) :

Sur le plan global, les modes de transport forment des pôles qui sont au cœur du système de mobilité à grande échelle. Ces plateformes captent les flux mondiaux engendrés par la circulation en constante augmentation des biens et des services. Elles participent par conséquent à la métropolisation. Les infrastructures ferroviaires les plus efficaces c'est le LGV et TGV.

La connexion des gares aux réseaux internationaux leur procure une attractivité économique importante qui attirent de nombreux services et grandes entreprises. Cette polarisation est favorable au développement de centres d'affaires et plus généralement au développement de projets immobiliers dans le quartier de gare.

Les gares TGV représentent également un fort potentiel en termes d'image. Elles donnent la vision d'une ville dynamique dans un contexte de concurrence métropolitaine croissante.

b. Echelle régionale (mobilité intra-métropolitaine) :

La mobilité est aujourd'hui au cœur des enjeux de restructuration du paysage urbain. Les agglomérations se tournent dorénavant vers des mobilités plus durables à l'image du transport ferroviaire.²⁷ Qui rend nécessaire la réflexion sur de nouveaux modes d'organisation du territoire. L'émergence de plusieurs pôles d'activité dans la ville a alors nécessité la mise en place de réseaux de transports publics structurants et plus durables comme par exemple le train. De ce fait, les gares et leurs quartiers représentent de nouvelles centralités stratégiques.²⁸

c. Echelle locale (Mobilité de proximité) :

La gare se transforme peu à peu en pôle d'échange complexe et ne forme plus qu'un avec son quartier.

Dans un pôle d'échange ou intermodale, la desserte des réseaux locaux sont assurés par les bus, les voitures individuelles, les taxis, les vélos ou la marche sont mis en correspondance avec les réseaux régionaux et territoriaux (train, bus, tram) pour assurer le

(27) : Partie théorique NEYROUD CHRISTOPHE

(28) : Idem

déplacement, même sur de longues distances. Cela implique, à l'intérieur du pôle, le croisement de nombreux flux qu'il est primordial de gérer pour ne pas créer de conflits.

2.2.2 Réseau urbain :

Il y a quelques années, à une volonté plus récente de construire la ville autour de plusieurs pôles d'échanges a fait évoluer le réseau urbain. Et surtout les quartiers qui présentent souvent un fort potentiel de densification et de développement.

A l'intérieur de la ville, une densification réussie doit comprendre différents éléments : des espaces publics et des espaces verts de qualité, différentes formes de mixités (fonctionnelle, sociale et générationnelle), une diversification du bâti et un respect du contexte dans lequel il s'implante.

La densification du tissu bâti peut être réalisée de différentes manières : soit par superposition au bâti existant, soit par remplissage de "vide" urbain, à l'image des terrains de gare.

Donc, ce sont des quartiers qui présentent souvent un fort potentiel de densification et de développement. Cela se traduit par la présence d'un grand nombre de friches exploitables et qui sont donc favorables au développement de projets mixtes, mêlant logements, activités, services, transports,... De plus, les quartiers de gare sont une opportunité, de par leur localisation sur le réseau ferré, pour l'installation de pôles économiques à haute valeur ajoutée (quartiers tertiaires, zones d'activités, ...).²⁹

2.3 Les échelles de la gare :

-**A petite échelle** : la gare est un nœud indissociable du réseau auquel elle donne accès. Dans une logique d'efficacité, sa gestion doit, tout en lui assurant la nodalité la plus forte, garantir un fonctionnement optimal au réseau.

-**A moyenne échelle**, la gare articule des réseaux de portée différente. Répondant à une logique de desserte, son organisation doit favoriser une bonne interconnexion entre les systèmes de transport qui structurent son aire de chalandise, afin que l'ensemble de la population régionale bénéficie d'une accessibilité performante au réseau ferroviaire.

-**A grande échelle** : la gare concentre des activités diversifiées, nées de la rupture de charge entre les flux qu'elle accueille. Obéissant à une logique de développement territorial, elle se

(29) : Idem

doit d'animer le quartier dans lequel elle s'insère et de renforcer, par effet de diffusion, l'attractivité urbaine. ³⁰

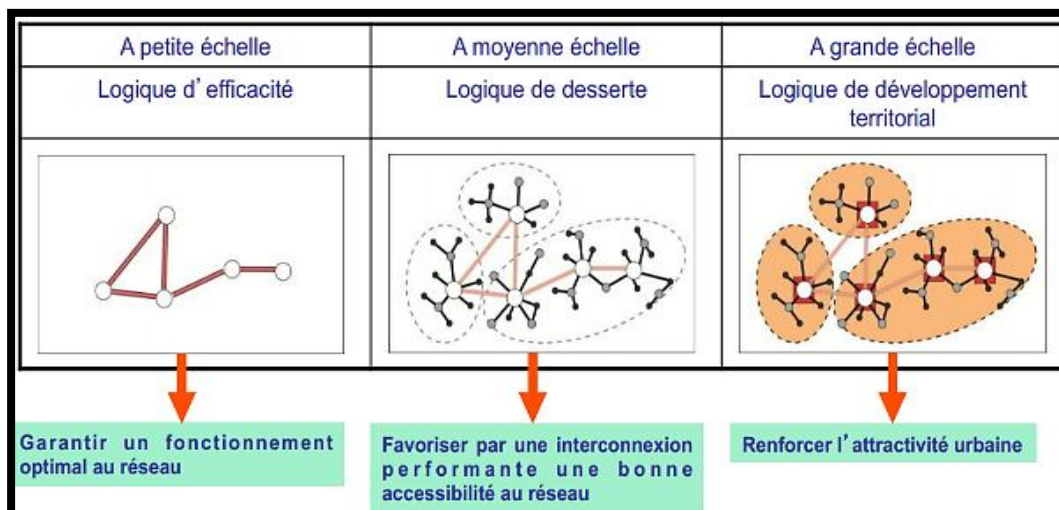


Figure 2 : La gare, lieu d'articulation de logiques spatiales multi scalaires

Source : Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010

2.4 Les enjeux de l'interface entre le réseau ferroviaire et la ligne de grande vitesse :

L'interface ville/gare est quant à elle au cœur d'enjeux d'aménagement, dans une logique de développement portée par le gestionnaire de gare, les acteurs économiques et les collectivités locales, à mieux intégrer la gare dans la ville pour tirer parti du renforcement d'attractivité.

La grande vitesse bouleverse à nouveau ces interactions et qui mène vers la restauration de la compétitivité du rail et à la modification de la position nodale des gares. Cette inégale valorisation de l'interface gare/réseau ferroviaire et la réduction du nombre de points d'accès au réseau ont imposé un profond remaniement des relations entre la gare et son arrière-pays. Les gains de temps se sont traduits par un élargissement de l'aire de chalandise des gares et il a fallu réorganiser l'ensemble des réseaux de rabattement pour faire de la gare un pôle d'échanges multimodal. Parallèlement, les gares renouent avec la ville et retrouvent leur fonction de porte urbaine.

(30) : Valérie Facchinetti-Mannone, Maître de Conférences en Géographie Laboratoire THÉMA, UMR 6049. Université de Bourgogne Dijon

Les nouvelles dynamiques qui viennent avec l'arrivée de la grande vitesse, affectent les trois systèmes territoriaux qu'articule la gare sont-elles favorables à la constitution d'un « triangle magique » au sein duquel « les trois interfaces fonctionnent efficacement, c'est-à-dire réalisent chacune leur enjeu en harmonie les unes avec les autres ». La performance des interactions entre les trois interfaces ferroviaires est en effet essentielle à la réussite des projets urbains mis en œuvre autour des gares.³¹

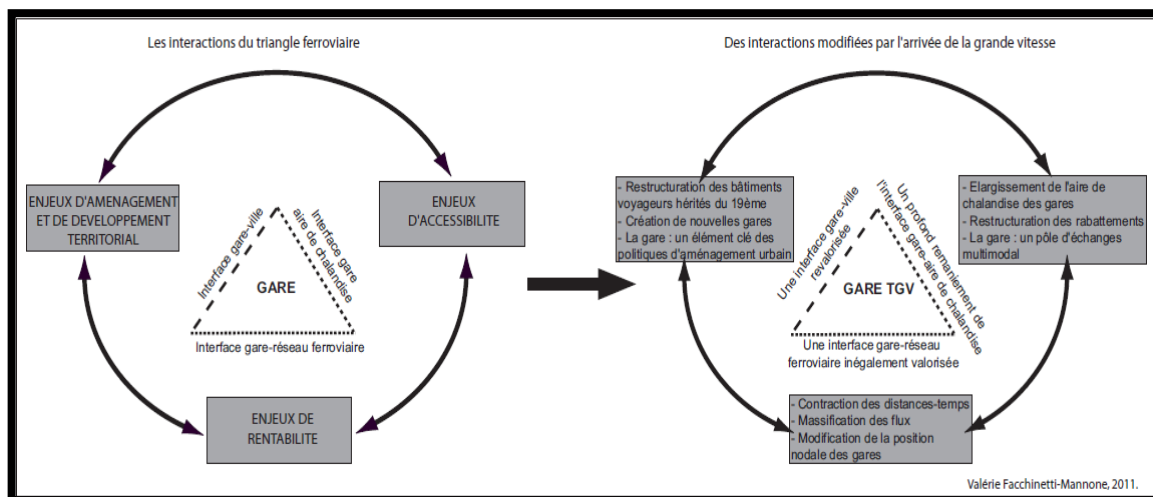


Figure 3 : La gare : un triple interface au cœur d'enjeux interdépendants

Source : Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010

2.5 Les types des gares :

Il existe deux types de gare :

-**Les gares centrales** : L'arrivée de la grande vitesse au cœur des villes, en dépit des fortes contraintes urbanistiques imposées par la densité bâtie à l'extension des gares historiques ou à la création de nouvelles gares, dans la plupart des cas, été l'occasion de requalifier des espaces urbains que l'évolution urbaine comme ferroviaire avait progressivement marginalisés. Les gares centrales sont ainsi devenues un élément clé des politiques de restructuration urbaine visant à :

-Résorber les dysfonctionnements induits par la présence de la gare, les aménagements réalisés permettant d'atténuer l'effet de coupure, de revaloriser les friches ferroviaires et industrielles et de réduire, par une refonte complète des circulations, les engorgements liés à la fonction de transit de ces quartiers.

- Réinsérer les quartiers de gare dans la ville en requalifiant leurs tissus urbains et en y favorisant l'implantation de fonctions tertiaires destinées à renforcer leur centralité.

- Faire de la gare un outil de développement et de rayonnement des villes.

(31) : Idem

-Ces opérations d'aménagement se sont généralisées dans les plus grandes métropoles, où l'arrivée du LGV a été l'occasion de créer.

-Les gares péricentrales : Lorsque la desserte du centre pénalisait l'optimisation de la vitesse et que des opportunités techniques et foncières permettaient le passage de la LGV au plus près des agglomérations, le gestionnaire d'infrastructure s'est orienté vers la réalisation de nouvelles gares « péricentrales », insérées dans le tissu bâti ou implantées en très proche périphérie urbaine. Dans une situation comparable aux gares du 19ème siècle, ces nouvelles gares ont donné lieu à des stratégies fondées sur la conception de nouveaux quartiers afin de les intégrer à la ville.³²

2.6 Les grandes problématiques liées au quartier de gare :

Malgré ce type de centralité reste un potentiel d'appui à la métropolisation mais pas encore assez investi et ne constituent donc que des lieux de passage.

- Des quartiers de gare peu urbains : sont souvent des **espaces peu denses, peu attractifs**. Le tissu urbain est généralement lâche et tandis que les formes architecturales et la morphologie urbaine y sont hétéroclites. De plus, ce sont des sites où les fonctions sont relativement peu concentrées et donc peu structurantes pour le quartier. Plus que des portes d'entrée, ils ne sont donc pour l'instant généralement que des **lieux de passage**.

-Des quartiers de gare qui ne fonctionnent pas toujours avec le centre-ville : sont parfois isolés du centre-ville, que ce soit parce que les liaisons sont peu travaillées (cheminements piétonniers et pistes cyclables) et que des obstacles physiques existent ou que l'inter modalité à l'échelle du bassin de vie n'est pas suffisamment pensée : on est plus souvent dans une logique de rabattement des périphéries vers le centre que de mise en place d'un véritable réseau de transport qui se déploie à partir de la gare. La façon de cheminer et de relier la gare et le reste de la ville est à investir. De plus, une complémentarité des fonctions est à trouver entre le centre-ville et le quartier de la gare : il ne s'agit bien sûr pas de vider le centre-ville de ses fonctions structurantes pour les déplacer dans le quartier de gare, mais bien de créer des complémentarités et des synergies entre les fonctions de ces deux types de centres.³³

(32) : Idem

(33) : PICARDIE directive régionale d'aménagement

3. Urbanisme durable et ses principes :

3.1 Définition de l'urbanisme durable :

Pour réaliser un développement durable du territoire et favoriser un développement à long terme, l'urbanisme doit prendre en compte les aspects de la vie de la collectivité relatifs au développement économique et social, culturel, déplacements, transports, etc... Et les problématiques environnementales : - énergie, eau, climat pollutions, déchets, biodiversité.

3.2 Les objectifs d'un projet urbain durable :

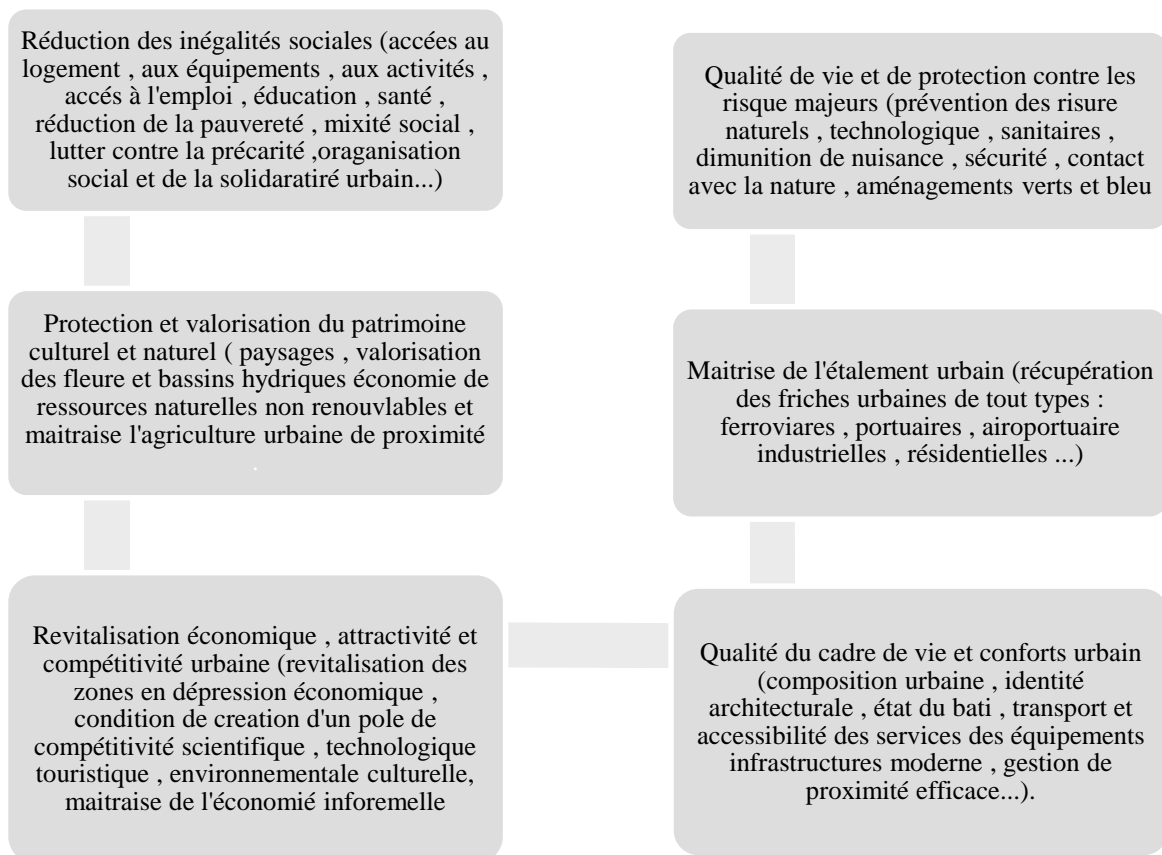


Figure 4 : Six objectifs majeurs du projet urbain durable. ³⁴

(34) : BEREZOWSKA-AZZAG 2007.p17

3.3 Quartier-l'échelle adéquate pour l'expérimentation de la politique de développement urbain durable :

Pour avoir une ville durable il faut s'orienter vers un développement urbain durable des quartiers, ou on peut parler aussi aujourd'hui d'une démarche (projet de ville, plan guide³⁵, master plan, ...). Ces notions et concepts intègrent des savoirs multiples et qui interrogent les disciplines qui touchent à la pratique urbaine dans leur rapport à la ville et pour initier leurs actions menées en matière du développement durable. Et répondre au même temps au principe de « penser globalement, agir localement ».

C'est ainsi que l'échelle du quartier est choisi comme adéquate pour appliquer cette politique. La caractéristique géographique du quartier équivaut à une proximité des modes de vie et des problèmes urbains. Ce secteur permet aux collectivités de déterminer quelles sont les priorités en matière de gestion et d'aménagement. Il représente un échantillon de la ville, dispose en soi un ensemble structuré des éléments urbains nécessaires. Son mode de fonctionnement, son histoire, ses habitants relativement homogènes construisent un lieu de vie où l'on peut cerner des attentes et des objectifs plus ou moins communs lors des opérations d'aménagement³⁶.

Ce périmètre offre la possibilité d'expérimenter simultanément la gestion des ressources et l'espace, l'expérience des procédés techniques relativement innovants ainsi que de nouvelles méthodes de travail lors du montage de projets. Ce type de projet comprend notamment les éléments :- Une vision pour l'avenir du quartier partagée avec ses habitants. -Un diagnostic stratégique et des enjeux spatialisés.- Des éléments déterminants pour la conduite du projet, ou les principes d'action. - Un programme d'action spécifique.

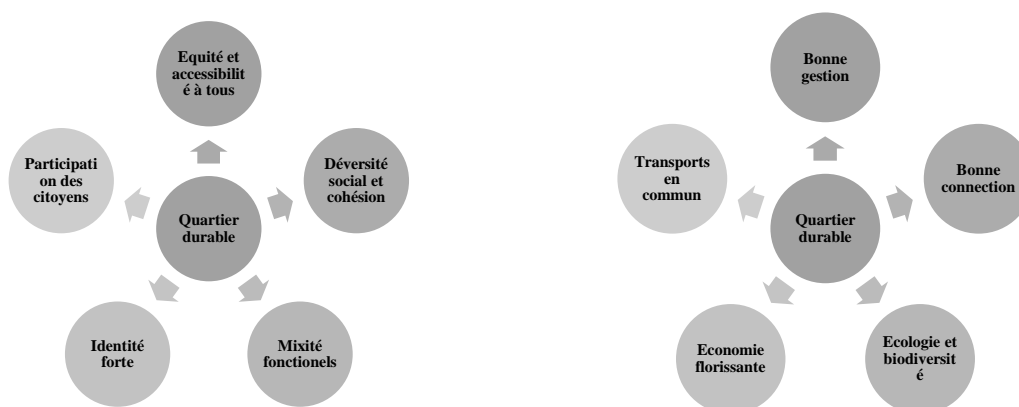


Figure 5 : Les principes du quartier durable (par l'auteur)

(35) : Le plan-guide est l'outil développé par l'architecte-urbaniste pour concevoir et faire évoluer le projet d'aménagement dans le temps. Il permet : - De décliner et d'appliquer dans le territoire de projet les ambitions des collectivités, d'être l'outil de gestion du projet, garantissant sa pérennité, la cohérence d'ensemble de ses composantes et la qualité de celles-ci.

(36) : CHAPON, Démarches et difficultés rencontrées par les communes françaises lors de l'initiation du concept de « quartier durable ». p.2.

3.4 Les solutions et les pratiques pour aller vers la durabilité :

a. Maximiser les usages de territoire (densifier les formes urbaines) :

Dans la vision du développement durable, il existe un certain consensus sur le besoin de réussir à arrêter les phénomènes d'étalement urbain, et par conséquent d'encourager le développement de villes compactes, Jacques Lévy ³⁷ défend que la ville compacte soit le meilleur moyen pour concilier les enjeux économiques, sociaux et écologiques.

Si la compacité des formes urbaines est devenue le maître mot (macro lot), elle n'est pas la seule action mais il y avait d'autres, telles que la rationalisation dans l'utilisation des sols (espaces naturels, espaces agricoles et ruraux, espaces urbanisés.), la répartition des activités (logement, commerce, production...), et le réseau d'infrastructure sont essentiellement liés.

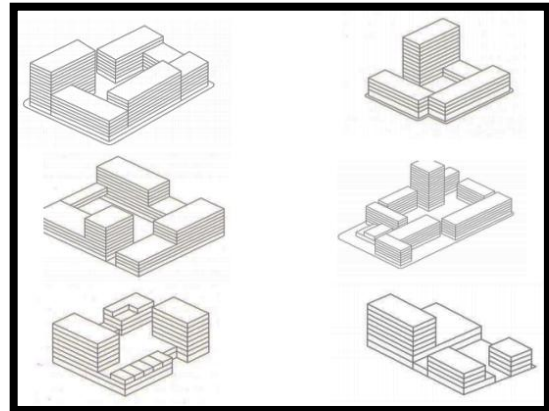


Figure 6: Type de macrolots ³⁸

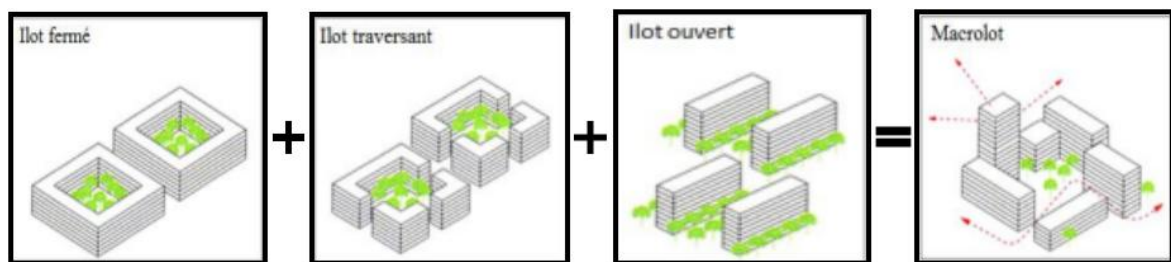


Figure 7 : Combinaison de principes du macrolot ³⁹

La macro lot devient la tendance de l'urbanisme opérationnel. C'est une forme urbaine insérée dans un ilot ouvert sans parcelles dans lequel sont imbriqués différents programmes (logements, équipements...). Une mixité qui compose un ensemble fractionné en plots et caractérisé par une relation primordiale entre forme du bâti/usage/environnement, Une mixité programmatique et mixité verticale et une diversité architecturale. Il existe plusieurs types d'organisation des macros lots représentés dans le schéma suivant : Finalement les politiques de développement durable lutte contre l'étalement urbain à travers des stratégies telles que rénovations, requalifications urbaines, et de nouvelles typologies d'habitat pour favoriser la proximité.

(37) : Jacques Lévy est un géographe, spécialiste de géographie politique, professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse)

(38) : La forme urbaine et l'enjeu de sa qualité .ministère de l'écologie, du développement .2007 .P32.

(39) : La forme urbaine et l'enjeu de sa qualité .ministère de l'écologie, du développement .2007 .P50.

b. Valoriser le paysage et biodiversité dans un milieu urbain :

Les espaces verts urbains contribuent à la qualité du cadre de vie et à l'attractivité des villes. Ils répondent à des enjeux non seulement sociaux et écologiques, mais aussi économiques. Les bienfaits de la nature urbaine peuvent se répartir sous les trois piliers du développement durable :

-Pour la dimension sociale : la nature contribue directement à la santé et le bien-être des habitants à partir de son rôle climatique et aussi elle renforce la cohésion sociale grâce aux ambiances offertes aux citoyens dans l'espace public à différents moments de la journée et de l'année.

-Pour la dimension environnementale : l'équilibre naturel sous forme d'une trame verte multifonctionnelle qui a un rôle essentiel dans la conservation de la biodiversité, l'amélioration de la qualité de l'air urbain. Par sa contribution au cycle de l'eau et à son infiltration, la végétation urbaine constitue un atout contre les risques environnementaux, notamment les inondations et l'érosion des sols.

-Pour la dimension économique : les espaces verts urbains, tout comme les espaces agricoles, produisent une grande quantité de produit alimentaire et de biomasse⁴⁰. Cette biomasse est de mieux en mieux valorisée en milieu urbain.

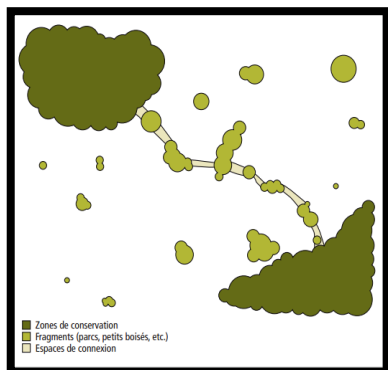


Figure 8 : Corridor Verts⁴¹



Figure 9 : Photo du l'intégration de la nature dans l'urbain⁴²

Donc la végétation en milieu urbain améliore la biodiversité et la qualité de vie, elle devient peu à peu l'un des éléments structurants des projets urbains. La Trame verte et plantés ou s'orientent vers la création de coulées vertes dans les villes pour ménager une continuité

(40) : Biomasse ; désigne l'ensemble des matières organiques d'origine végétale (algues incluses), animale ou fongique (champignons) pouvant devenir source d'énergie par combustion. Définition de wikipédia.

(41, 42) : GUIDE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT DURABLES

dans les habitats naturels⁴³, des couloirs de biotopes. bleue est une mesure qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques.

Aussi pour valoriser le paysage urbain il faut qu'assurer : la continuité des parcours et des espaces publics. La cohérence d'ensemble du traitement de l'espace à l'échelle du quartier et de la zone. L'Aménagement des interfaces de l'opération, franges, zones de contact, limites et éviter les espaces sans fonction (friches) et promouvoir la qualité paysagère.

c. Diversifier les modes de déplacement, transports et de mobilité :

-Les objectifs de développement durable au niveau urbain sont de diminuer le nombre et la distance des déplacements et d'orienter les pratiques vers un usage des transports collectifs et des modes de déplacement doux de proximité (marche, vélo, roller...). Pour préserver l'environnement et développer un urbanisme coordonnant transport et échange.

« Si le point d'appui principal, ce sont les transports publics, on peut créer aussi à leur point de convergence, gares et stations, des conditions favorables pour un développement et un renouvellement urbain. En utilisant mieux les superficies, en densifiant avec mesure et selon une vue d'ensemble et en promouvant des lieux de déchargement... ».⁴⁴

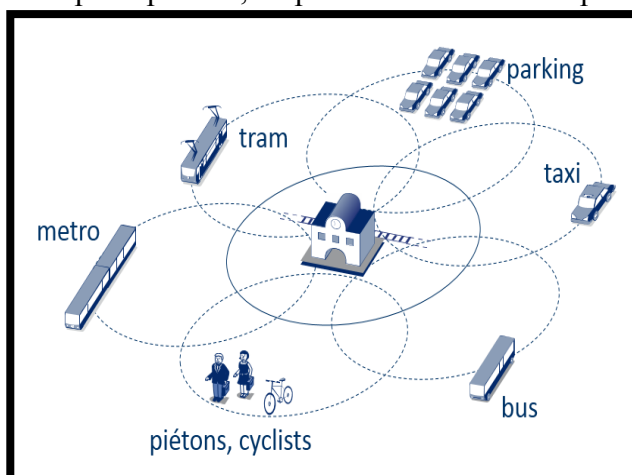


Figure10 : Renforcer la centralité et l'inter modalité des gares

Pour enlever les problèmes de la mobilité urbaine il faut :

- En zones denses, la restriction du trafic automobile et la mise en place des zones piétonnières, partager la voirie et développer la complémentarité entre les modes de transports (vélo, bus, tramway, automobile, piétons).
- Le développement des livraisons de marchandises en transport propre (le rail contre la route).

(43) : Un habitat naturel ou semi naturel est un milieu qui réunit les conditions physiques et biologiques nécessaires à l'existence d'une espèce (ou d'un groupe d'espèces) animale(s) ou végétale(s). <http://habitats-naturels.fr/definition-habitats-naturels.html>

(44) : Vincent kaufman, Coordonner transports et urbanisme, 2003.P23

- L'amélioration de l'accès aux transports en commun dans les zones périurbaines, soit desserte ou stationnement
- Assurer la continuité et lisibilité des parcours, garantir leurs confort et sécurité, identification et planification des cheminements en direction des équipements, commerce et service, espace public, gare...etc.
- Identification de l'offre existante en matière de transport collectifs et créer des unités de voisinage propices au transport actif et offrir un choix dans les modes de transport.



Figure 11 : Quelques photos montrent les déplacements doux⁴⁵

d. Lutte contre les déchets et les rejets :

La pollution en milieu urbain est due aux gaz d'échappement des véhicules automobiles, aux activités industrielles, aux émissions de poussières, à certains combustibles, ainsi qu'aux rejets d'eaux usées domestiques et industrielles et aussi les déchets et les ordures ménagers qui se trouvent dans le paysage.

Pour réduire la quantité de déchets produits et donc le coût de leur traitement, les collectivités prennent aujourd'hui de nombreuses mesures pour optimiser la collecte, le tri et le recyclage et amélioration de la gestion des déchets, même s'il est encore trop courant actuellement de devoir guérir plutôt que de prévenir. - Encourager le retraitement sur place de certains déchets et traitement paysager. - Sensibilisation des habitants : favoriser le tri sélectif à l'intérieur des logements. - Prévoir des locaux adaptés pour les logements collectifs (local de stockage extérieur au bâtiment, local de pré-tri en cuisine ou création de cellier)⁴⁶.

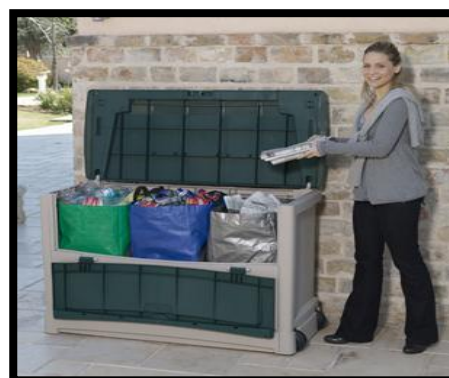


Figure 12 : Le tri sélectif dans l'habitat⁴⁷

(45) : GUIDE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT DURABLES

(46) : Idem

(47) : Idem



Figure 13 : Traitement des déchets ⁴⁸

4. Les opérations d'aménagement utilisé sur un tissu existant :

4.1 La requalification :

D'après le petit Larousse, qualifier c'est attribuer une qualité, un titre et exprimer la qualité de quelque chose. C'est attribuer une valeur et une manière d'être. La requalification est une opération d'urbanisme récemment apparue, son objectif est de valoriser, redéfinir, affecter et donner une identité à un site précis⁴⁹. Requalifier il s'agit d'aménager les espaces publics, les réaménager, leur donner une qualité. Une requalification consiste moins à créer ou à restaurer un lieu donné avec un certain type de centralité de la ville, mais s'intéresse à la gestion des coprésences, des modes d'accès à l'espace urbain et au statut de l'habiter.

4.2 La réhabilitation :

M. Saïdouni⁵⁰ définit la réhabilitation urbaine comme « cette action, assez récente dans le discours et la pratique urbanistique, a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social ». La réhabilitation est la valorisation d'un patrimoine architectural ou urbain par le renouvellement de ses valeurs immobilières et l'amélioration des conditions de vie de ses habitants.

(48) : Développement durable. Catherine Charlot-Valdieu p66.

(49) : Pierre merlin, Françoise choay, juillet 1996, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, presse universitaires de France. P677.).

(50) : Maouia Saïdouni, éléments d'introduction à l'urbanisme, éditions Casbah, 2000, p.130

4.3 La restauration :

D'après M. Saïdouni⁵¹, la restauration est « *ce type d'intervention urbanistique se limite au cas de figure d'une entité à identité culturelle et /ou architecturale menacée, qui réclame des mesures de sauvegarde* ». La restauration est considérée comme la sauvegarde ou la réfection, de part leur valeurs patrimoniale, esthétique ou artistique, de tout ou une partie d'édifices architecturaux, ou d'ensembles monumentaux, de quartiers ou de centres urbains entiers, légués par l'histoire et endommagés par le temps et l'homme.

4.4 La rénovation :

L'objectif de la rénovation selon M. Saïdouni⁵² est qu'elle « *adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique. Cette intervention est de nature beaucoup plus radicale...La modernisation urbaine a imposé la rénovation comme principal type d'intervention à l'intérieur des villes, mais la contrainte de plus en plus présente de patrimoine urbain a réduit le recours à ce procédé radical de transformation des espaces urbains* ». Cette opération étant de restituer aux anciens centres urbains une structure et une architecture compatibles avec les exigences d'esthétique et de salubrité. L'action peut aller donc jusqu'à la démolition et à la reconstruction des bâtiments sur des emprises remembrées, avec élargissement des voies publiques.

4.5 La restructuration :

Consiste en une réorganisation d'un bâtiment isolé ou d'un quartier en entier par la modification de ses éléments structurants. En fait, la restructuration introduit une nouvelle configuration des entités urbaines hétérogènes, dégradées en les remodelant par un changement radical assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti.

Zucchelli A. résume cette notion comme « l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières, et techniques coordonnées et décidées par les responsables de la gestion urbaine avec les partenaires publics et privés pour intervenir dans certaines parties de la ville existantes »⁵³.

(51) : Idem p.129.

(52) : Idem p.128

(53) : Zucchelli Alberto, Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine, éd. OPU, 1984, p.306

4.6 Le ravalement :

Cette opération touche beaucoup plus le domaine du bâtiment, le ravalement c'est une rénovation en profondeur destinée à redonner un aspect neuf la remise en état des façades, il effectue sur les murs extérieurs⁵⁴.

Conclusion.

Maître l'accent sur ces concepts et les développés, nous avons permis de dégager les principales recommandations qui sont capables de dynamiser un pays.

Le développement des villes et les nouvelles théories ont donné naissance à des termes nouveaux ou nous avons touché d'une centralité autour d'un quartier de gare dans le but d'une meilleure compréhension de l'étude effectuée de plus elle sert à appuyer pour mieux cerner la gestion de cette centralité et adapter la ville à la demande économique et sociale.

Cette réflexion nous conduit à procéder à une analyse générale comment intégrer les dimensions de la durabilité dans les paramètres d'un projet urbain.

(54) : www.futura-sciences.com/magazines

2. CHAPITRE II : APPROCHE TERRITORIALE ET URBAIN DE LA VILLE DE TLEMCEN

Introduction :

Ce chapitre se consacre à une lecture générale de la centralité urbaine de la ville de Tlemcen selon les différents instruments d'aménagements et d'urbanisme en Algérie avec leurs politiques d'aménagement et de développement et surtout de connaître leurs différentes orientations sur ce territoire. La structuration de celle-ci se fonde sur deux dimensions analytiques : la lecture territoriale et lecture urbaine.

La première partie s'appuie sur les orientations d'aménagements majeurs de ces instruments (SNAT, SRAT, PAWT) sur la ville de Tlemcen.

La deuxième partie sera consacrée à l'analyse urbaine de groupement de grande Tlemcen selon le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) pour sortir des synthèses qui nous mène à un schéma d'aménagement globale de la ville.

1. Pourquoi la ville de Tlemcen ? :

- Elle occupe une position stratégique dans la région nord-ouest.
- Un lieu de convergence de plusieurs flux d'échange ; portuaire, ferroviaire, aérienne, terrestre entre deux continents : l'Europe et l'Afrique.
- Une ville qui exerçant un rayonnement économique, politique, scientifique et culturel sur toute la région ouest de l'Algérie.
- Elle présente une des ouvertures littoral de pays vers l'occident ce qui lui donne un rôle fondamental dans la mise en œuvre de la stratégie national et régional d'aménagement du territoire.

2. La vision de la ville de Tlemcen dans les projets territoriaux:

2.1 Les orientations de SNAT pour la ville de Tlemcen :

L'intérêt manifeste du territoire de la wilaya de Tlemcen dans la stratégie nationale se traduit par les orientations qui lui sont dévolues, afin d'en faire à l'avenir un territoire structurant à l'échelle nationale. Ces orientations à caractère stratégique qui nous s'intéresse s'articulent autour

- La protection et la valorisation du patrimoine culturel par la rénovation et /ou la réaffectation des immeubles et quartiers dégradés.
- La création d'un Pôle d'Economie du Patrimoine autour des nombreux sites et monuments de la période islamique.

- La création d'un pôle de compétitivité d'excellence en télécommunications et de l'industriel à Tlemcen.
- Le renforcement de la wilaya dans l'optique de faire du Maghreb un espace de coopération stratégique.
- La modernisation et le maillage des infrastructures des travaux public donc le chemin de fer doit être intégré dans la dynamique de développement de la wilaya de Tlemcen et ses zones frontalières et côtières.

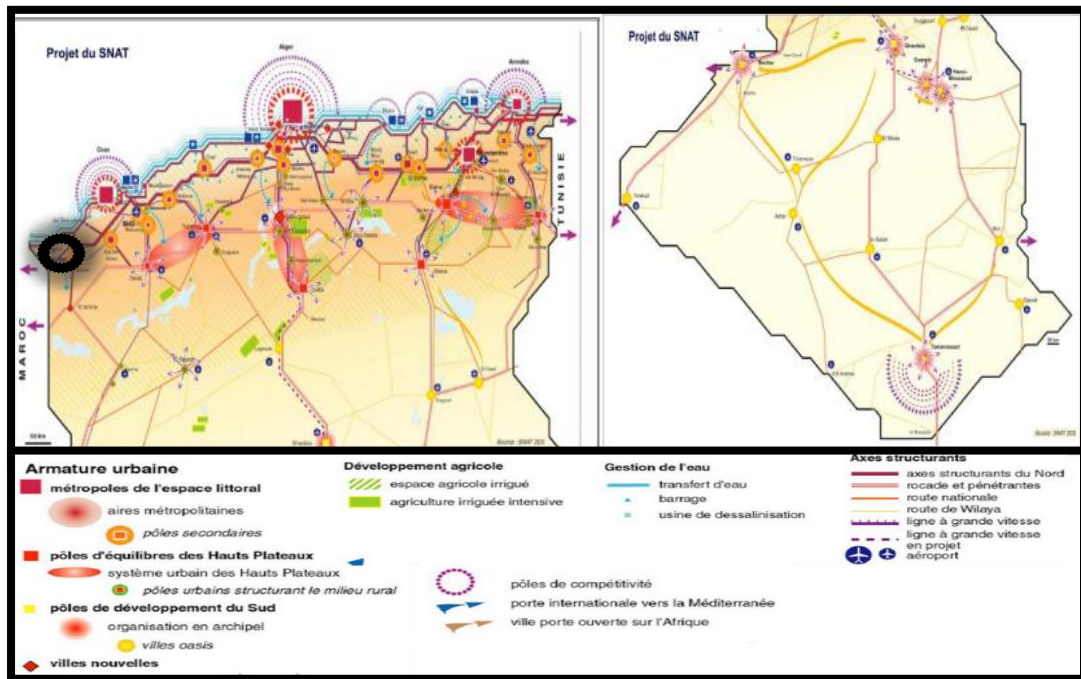


Figure 14: scénario acceptable 55

2.2 Les orientations de SRAT pour la ville de Tlemcen :

Les orientations générales du SEPT Nord-Ouest soulignent l'importance capitale du territoire de la wilaya de Tlemcen dans l'aménagement de cet espace:

- Tlemcen un Nouvel Espace Régional de Croissance (NERC) qui trouvera son extension naturelle dans le développement d'unités de sous-traitance dans les villes d'Ain-Temouchent, Maghnia, Ghazaouet etc.
- Tlemcen un pôle moteur du développement à l'échelle régionale. Cet espace régional de croissance se construit à partir des atouts de la wilaya que sont le tissu industriel existant, l'université, les laboratoires de recherche spécialisés, les liaisons routières et ferroviaires .etc.

(55) : SNAT (Schéma National d'Aménagement de Territoire)

- Tlemcen un pôle multifonctionnel et un technopôle basé sur la téléphonie (réseaux, industries de câble, techniques de transmission et de retransmission, messageries et équipements de téléconférence etc.), la biothérapie et l'agro-industrie.
- Tlemcen a également vocation à devenir un pôle touristique et culturel qui s'appuiera sur la création d'une station touristique à proximité du Parc Naturel régional pour développer l'écotourisme. Par ailleurs, la réalisation d'un musée du patrimoine apportera à Tlemcen une notoriété internationale. Ce projet phare sera soutenu par un programme de valorisation et de sauvegarde du patrimoine urbain.

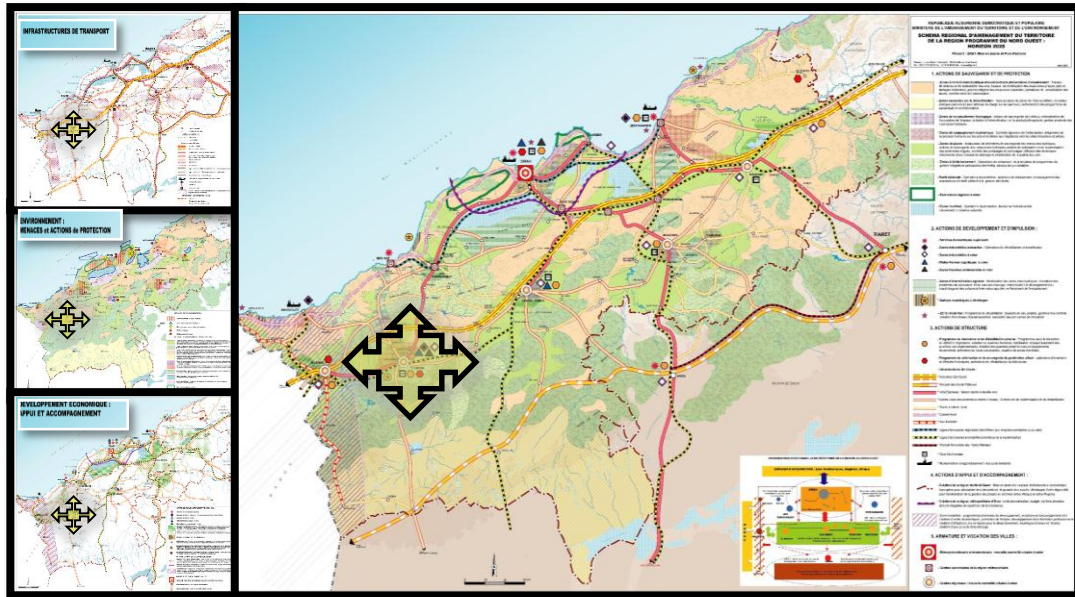


Figure 15: le scénario souhaitable de schéma d'aménagement de territoire régional ⁵⁶

2.3 Le plan d'aménagement de territoire de wilaya (PATW) :

2.3.1 Présentation le territoire de la wilaya de Tlemcen:

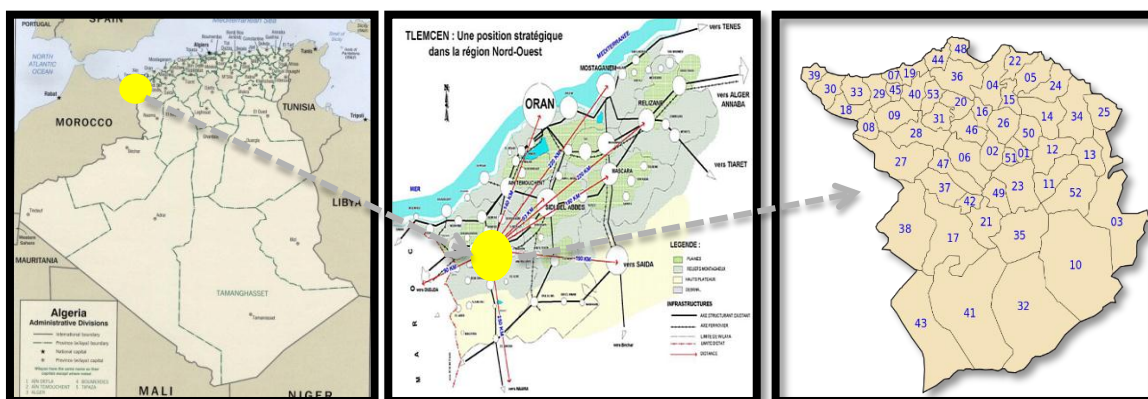


Figure 16: Situation de la wilaya de Tlemcen ⁵⁷

(56) : SRAT (Schéma Régional d'Aménagement de Territoire)

(57) : [Http// : www.google.image.com](http://www.google.image.com)

Contenant 20 Daïras et 53 Communes, la wilaya de Tlemcen est Située à l'extrême Ouest du pays et frontalière avec le Maroc, et limitée au Nord par la mer méditerranée, le Sud El-Naama, l'Est par Ain Temouchent et Sidi Bel Abbes. Elle occupe une position stratégique dans la région nord-ouest, et présente une des ouvertures littorale de pays vers l'occident ce qui lui donne un rôle fondamental dans la mise en œuvre de la stratégie national et régional d'aménagement du territoire.

2.3.2 Diagnostic de territoire de la wilaya de Tlemcen:

a. Potentialités naturelle:

La wilaya de Tlemcen est caractérisée par un important potentiel forestier. Elle forme une véritable mosaïque de milieux naturels qui se succèdent de manière grossièrement parallèle et inclinée du nord au sud.

b. Potentialités économique:

-Structure de la population : La population totale de la wilaya est de 949 135 habitants, soit une densité de 106,6 habitants/Km².

-Agriculture : La wilaya de Tlemcen a une fort potentiel en sol par rapport aux autres wilayas de la région et une diversité des terroirs ; et une main d'œuvre agricole qualifiée, une population rurale et des traditions dans la conduite des cultures et des élevages.

-Industrie : La wilaya de Tlemcen est théoriquement correctement équipée. Elle dispose d'une zone industrielle 218 ha et de 8 zones locales d'activité couvrant plus de 143 ha. La zone industrielle de Tlemcen qui s'est constituée autour de deux grosses unités, gérées initialement par deux grandes sociétés nationales activant dans le champ du textile et de l'électronique, a aussi accueilli de très nombreuses unités privées et publiques.

-La pêche : Le secteur de la pêche est resté à la traine du développement.

-Le tourisme : Le tourisme dans la wilaya de Tlemcen est basé sur l'histoire et le patrimoine. La wilaya de Tlemcen possède des potentialités touristiques pouvant contribuer au développement de la région avec existences de 8 zones expansion touristique(ZET).

-Le commerce : Dans la wilaya de Tlemcen ; l'activité dominante est le commerce. On trouve: le commerce de détail, de gros et extérieur (l'import /export).

c. Infrastructure de base :



Figure 17: carte de découpage naturelle de la ville de Tlemcen

Source : PAWT

-Secteur de l'éducation : la wilaya de Tlemcen se caractérise par la présence d'un nombre important d'équipement des trois cycles: primaire moyen et secondaire.

-Secteur de santé : La wilaya de Tlemcen disposé de 7 secteurs sanitaire 4 établissements publics hospitalier Et 31 polyclinique 272 salles de soins.

-Les instituts de l'innovation et de la recherche : L'Université Abou Bekr Belkaid de Tlemcen : un potentiel à impliquer dans le développement des territoires.

-Infrastructures de liaisons et de transport : un réseau divers, maritime, aéroportuaire, routier et ferroviaire

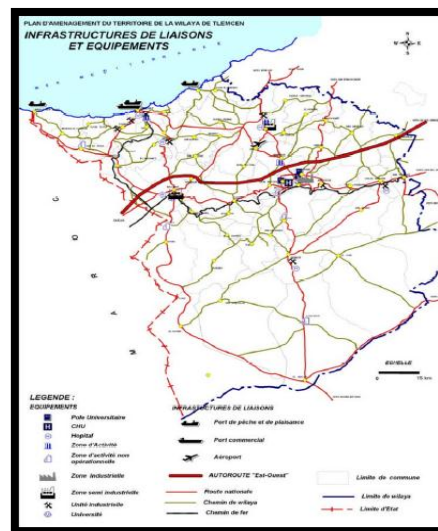


Figure 18 : carte des infrastructures de la ville de Tlemcen

Source : PAWT

2.3.3 Les orientations de PATW pour la ville de Tlemcen :

Le PATW vise à résoudre le problème de déséquilibre par les efforts d'aménagement et d'équipements adaptés dans l'ensemble de territoire que pourrait conduire une activité économique large (agriculture ; petite et moyen industrie et tourisme) dans les aires de planification, et de stabiliser la population.

-Densifier et d'entretenir le réseau du Sud de la wilaya pour faciliter la mobilité entre les populations locales. Ceci permet d'alléger le caractère "d'isolement" de ces zones.

-La réalisation d'Ouvrages d'Art et/ou de trémies.

-Améliorer et/ou réaliser les liaisons nécessaires avec les ports et les centres économiques de la région.

- Le renforcement de la ville par la création de zones franches commerciales et de platesformeslogistiques tout en favorisant le cadre de vie des populations.

- La connexion entre le réseau routier et ferroviaire en particulier nécessite la création des gares multimodales bien réparties sur l'ensemble de la région.

- Des espaces de centralité urbaine nouvelle, à vocation poly-fonctionnelle et intégrant une production importante d'espaces de bureaux pour banques, assurances, ingénierie, services aux entreprises...

Des équipements d'accueil de standing international incluant l'hébergement, la restauration, les espaces de congrès .

-Penser à la faisabilité d'une zone piétonne autour du marché du centre-ville avec la mise en place d'une navette gérés par les commerçants avec des véhicules adaptés du type triporteurs pour sortir les marchandises achetées à l'extérieur pour diminuer le trafic et la -pression sur les places de stationnement.

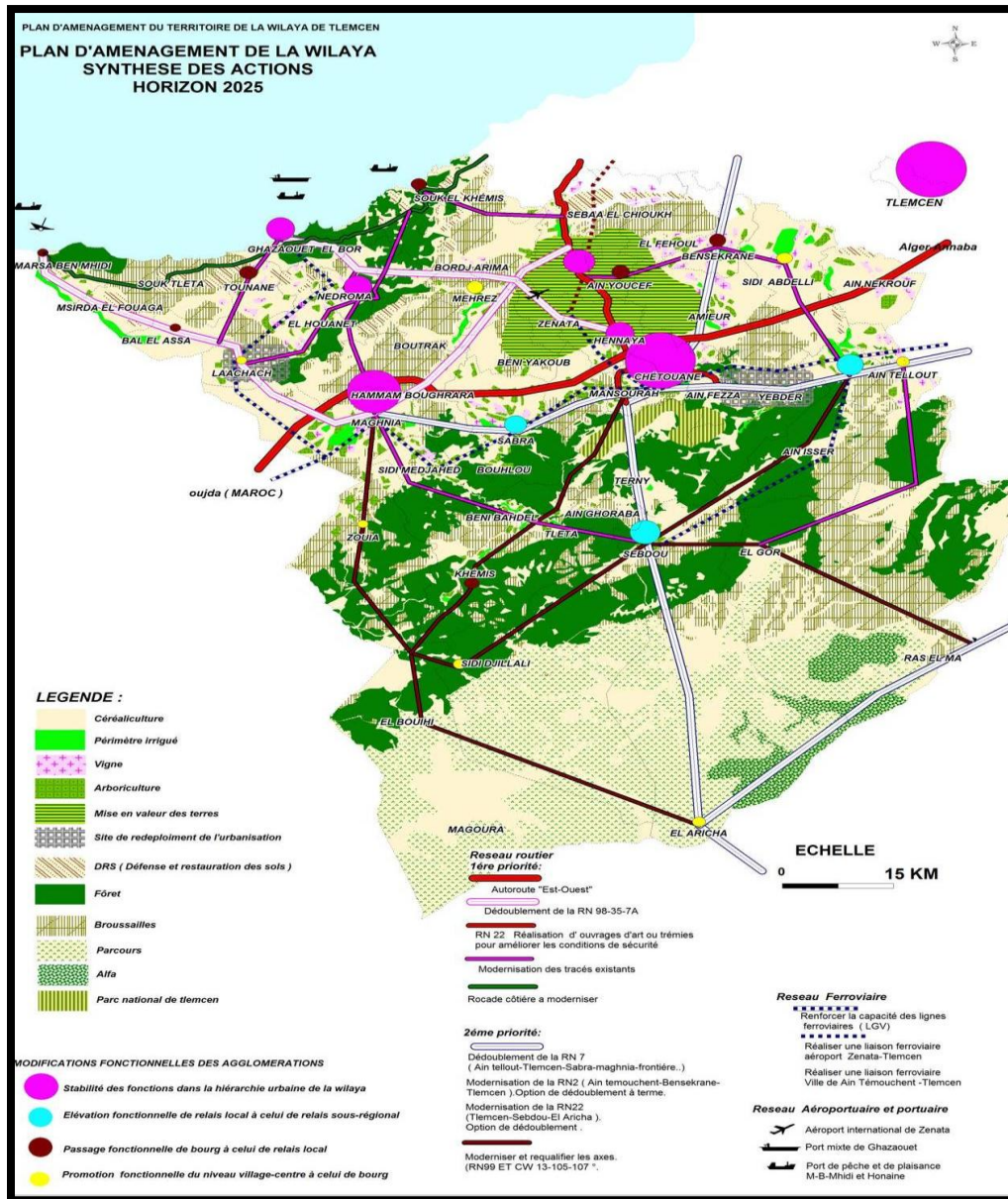


Figure 19: Carte synthèse de la wilaya de Tlemcen ⁵⁸

3. Lecture urbaine de la centralité urbaine du groupement (PDAU) suivant les dimensions de centralité :

3.1 Motivation du choix de groupement :

Le Groupement de Tlemcen à une position centrale stratégique. C'est une grande ville par sa grande infrastructure et la diversité de son paysage naturel, la richesse de son patrimoine historique et culturel et par son rôle important dans l'efficacité économique du pays.

3.2 Paysage urbain et environnement:

Le groupement de Tlemcen se situe au Centre de la wilaya et s'étend sur 04 Communes : Tlemcen, Chetouane, Mansourah et Beni Master, avec une superficie de plus de 2000 hectares. Le grand Tlemcen est limité Au Nord par la Commune du Hennaya, à l'Est par la Commune de Sabra et Ouled Riah, à l'Ouest par la Commune de Ain fezza et Amieur, et au Sud par la Commune de Terny.

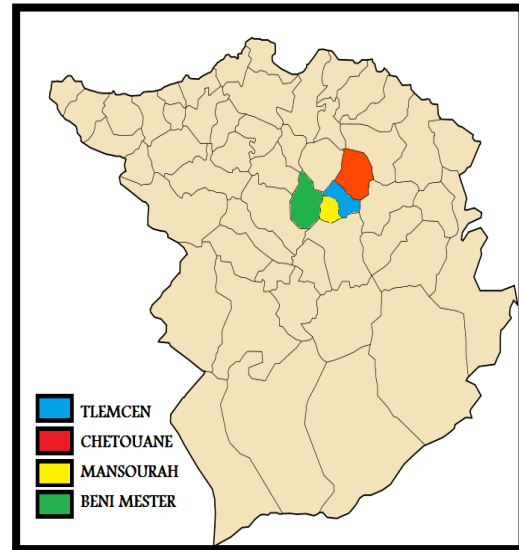


Figure 20: Situation du groupement de grand Tlemcen⁵⁹

3.2.1 Topographie :

La ville de Tlemcen s'inscrit entre le massif jurassique des monts de Tlemcen qui lui-même fait partie intégrante de l'Atlas tabulaire et les plaines et plateau inférieur, ce qui fait de Tlemcen un espace très contrasté, la forte déclinaison relevant une succession d'ensembles géographiques relativement distincts.

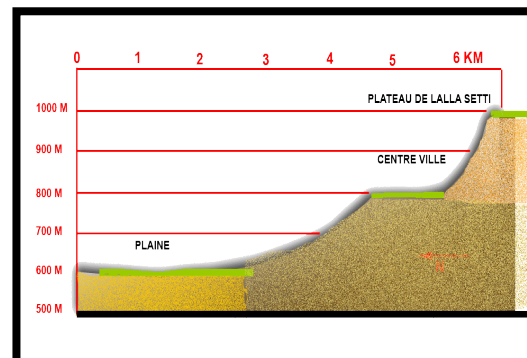


Figure 21: Carte des pentes⁶⁰

- Le 1er palier : Chetouane **600** m.
- Le 2 éme palier : Centre ville **800**m.
- Le 3 éme palier: Plateau de Lala Seti **1200**m.

(59) : [Http// : www.google.image.com](http://www.google.image.com)

(60) : Idem

3.2.2 Climat :

Le groupement se caractérise par un climat de type méditerranéen et par deux périodes contrastées.

- **La première** : allant d'Octobre à Mai où se concentre le gros volume des précipitations et très froide.

- **La deuxième** : allant de Mai à Septembre est nettement sèche et chaude.

3.2.3 Sol et végétation:

Le groupement aura à gérer une problématique environnementale avec une certaine hétérogénéité géologique. On distingue 2 grandes catégories de sol: sol rocheux résistants au Sud et sol composé essentiellement de formation meuble, marneuse et argileuse.

Le groupement représente une variété de paysages entre plaines et plateaux montagnes et steppe. Milieu physique est très riche et divers, on trouve des forêts, des terrains agricoles, maquis, oueds,...etc.

3.2.4 Contraintes naturelles et artificielles :

-**Au Nord** par l'autoroute est-ouest et par une série des terrains agricoles de Hennaya.

-**Au niveau de centre-ville** par le chemin de fer. -**A l'est** par Ain fezza et Amieur (topographie accidentée)

-**Au sud** par le plateau de Lalla Seti .Ces reliefs rigoureux qui culmine à 1025 m, constitue un ensemble de sites d'une remarquable beauté.

3.2.5 Les problèmes du paysage urbain et environnement:

Problèmes de paysage urbain	Social	Economie	Environnement
1/ Un espace naturel périurbain fortement concurrencé par l'urbanisation (Abou Techfine zone d'activités, zone industrielle).	-Rupture : une barrière entre les nouvelles entités et le centre-ville.	Diminution des revenus arboriculture.	Dégradation des terrains naturels.
2/ Les extensions urbaines illicites sans cohérence du tissu urbain au détriment des terrains agricoles (sidi el Haloui, Sidi Said, Feden Sbaa)	-Apparition des quartiers populaires phénomène sociaux et l'insécurité.	Risque d'empiétement de terrain agricole	Espace non homogène
3/ Le parc Natural Lala Seti une barrière physique.	-Décroissement de l'espace de rencontre et de regroupement.	Diminution Tourisme	////
4/ Discontinuité de tissu urbain	-Ségrégation du tissu urbain	Mauvaise articulation entre les entités (échange)	Défiguration de paysage urbain
5/ L'urbanisation des zones de passage des oueds (Champs De Tir , Feden Sbaa Et Makhokh)	un danger pour les habitants concernés).	/	non préservation de la nature
6/ La ligne de chemin de fer qui traverse Tlemcen sur plus de 7 Km et qui présente une rupture urbaine	Influe sur déplacement piétons interzone (Sid El Haloui, Bâb El karmadine..)	/	Nuisance sonore
7/ L'exode rural.	Création des quartiers spontanés et l'inégalité sociale et la ségrégation	Forte population face à la diminution d'emploi	Occupation anarchique des espaces.
8/ Les friches agricoles, les friches industrielles, la zone d'activité ,la zone industrielle (Abou Tachefine, Ain Defla).	Risque d'incendie pour les habitants.	Ralentie la croissance agriculture	Absence de la continuité urbaine Zone polluée influe sur éco système

Tableau 1: Les problèmes du paysage urbain et l'environnement (par l'auteur)

3.2.2 Les potentialités du paysage urbain et environnement:

Potentialités	Social	économie	Environnement
1/Le parc Natural Lala Seti une potentialité touristique.	Connaissance et rencontre.	Attractivité touristique local et extra local	Offre une vue panoramique
2/La présence des sources naturelle (les sources d'eau mobilisables (à la fois souterraines, superficielles et de retenues collinaires, forêts.) Ain Fezza	/	Capacité d'innovation / Source de revenue	Préservation de la nature
3/Un potentiel agricole périurbain qui doit être intégré dans l'urbanisation.	Il constitue une offre destinée à la population pour la meilleure exploitation	Créer l'emploi et renforcer l'activité économique de la ville	Intégration de environnement avec le tissu urbain et assure une meilleur relation entre les deux .Préservation de la biodiversité

Tableau 2: La potentialité du paysage urbain et environnement (par l'auteur)

Synthèse :

La ville de Tlemcen dispose des potentialités naturelles assez importantes mais qui reste mal exploités. donc, l'aire urbaine est considérée comme un espace urbain fragmenté à cause de plusieurs facteurs : chemin de fer, site historiques, terrains agricoles et industrielles, la topographie. Ce qui provoque une discontinuité de tissu urbain.

3.3 Modèle de croissance de la ville :

Chaque civilisation et chaque période dans la ville de Tlemcen a su imposer sa propre centralité urbaine et de passer de modèle radio concentrique, linéaire vers le polycentrique :

Centre historique	-La ville de Tlemcen a connu une croissance spatiale continue suivant une logique spécifique qui constitue la trame urbaine traditionnelle de la ville arabo islamique avec son palais, sa mosquée et son souk. -La centralité ici liée au mode de vie et aux exigences de l'époque.
--------------------------	--

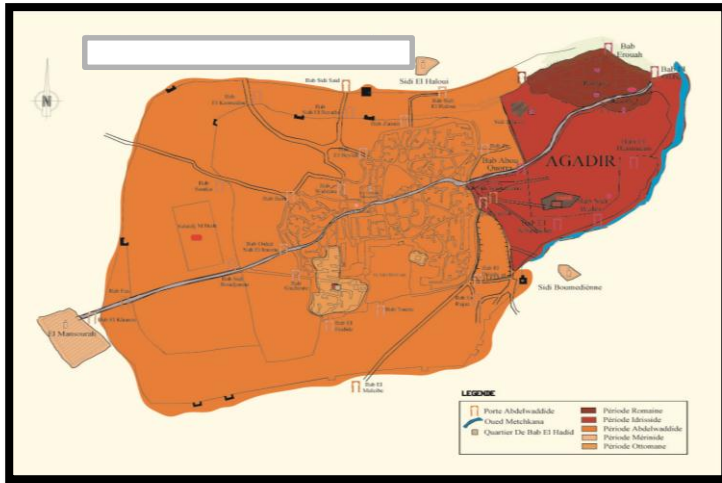


Figure 22 : Carte synthèse de la période précoloniale⁶¹

Centre coloniale	-La centralité a cessé de s'identifier au centre et désormais la centralité urbaine du noyau originel se trouve partagée avec celles des pôles périphériques ici la ville a connu une croissance spatiale continue de forme radioconcentrique (1er périphérie et 2 eme périphérie) et de forme linéaire vers l'ouest suivant une logique spécifique qui constitue la trame urbaine européenne.
-------------------------	--

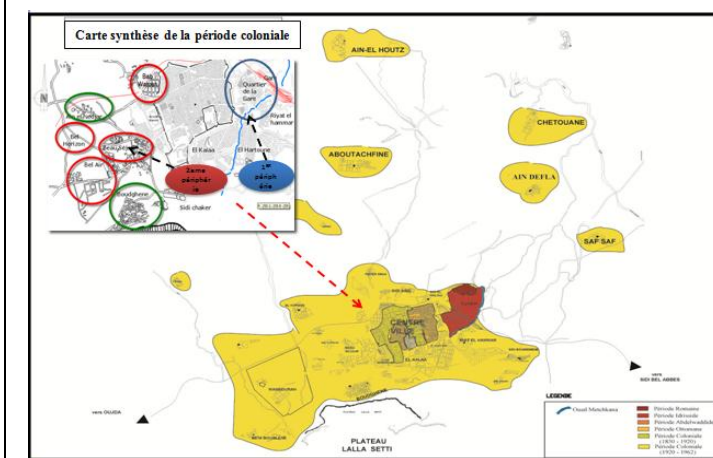


Figure 23 : Carte synthèse de la période coloniale (modifié par l'auteur)

Tableau 3 : Le modèle de croissance de Tlemcen (Par l'auteur)

(61) : [Http// : www.google.image.com](http://www.google.image.com)

<p>Centres secondaires</p>	<p>-Dans la période précoloniale, la centralité se retrouvait là où existait un pouvoir d'attraction, de convergence ou de rayonnement par des flux plus ou moins importants et permanentes où sont concentrées diverses activités. Ici la ville a connu une croissance spatiale multidirectionnelle continue et discontinue de forme polycentrique du centre-ville vers de nouvelles centralités tel qu'Imama, El kiffane, Abou Tachfine, Chetouane, Champ de tir, oujlida.</p>
-----------------------------------	--

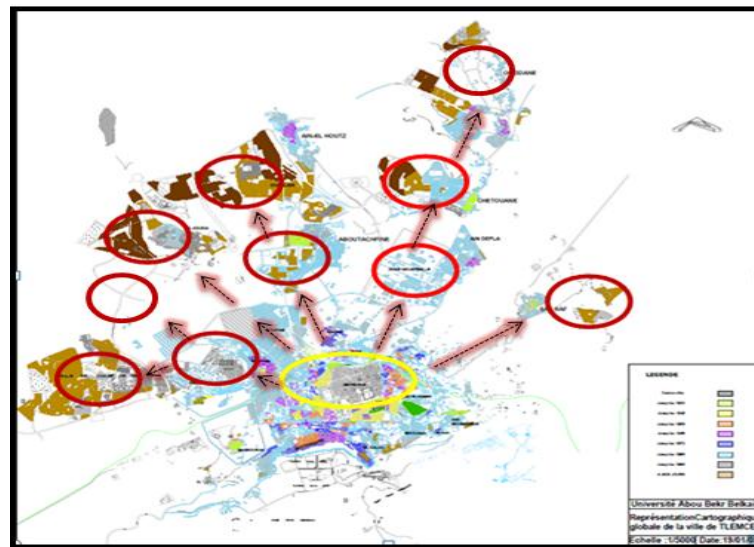


Figure 24 : Carte synthèse de la période postcoloniale (Par l'auteur)

3.4 La morphologie urbaine :

3.4.1 Les tissus urbains:

Les Types de tissus urbains de la ville de Tlemcen :

-Tissu urbain irrégulier : Caractérisé par un mode qui souffre de l'exclusion et de l'insécurité foncière (Boudghene, kounda ...)

-Tissu urbain planifié régulier : Particularisé par la disposition des constructions de part et d'autre part d'une voie et la régularité des formes de constructions. Dans ce type, on note aussi que l'intersection entre deux voies ne forme pas un angle droit. Ce tracé est utilisé un peu partout dans la ville de Tlemcen et surtout au niveau des quartiers coloniaux et postcoloniaux.

-Tissu urbain organique : Marquant la partie historique de la ville (la médina). Ce tissu est caractérisé par un tracé qui caractérisé par une forte concentration du bâti et des petites rues courbes favorisant une circulation piétonne.

-Tissu urbain planifié en damier : Dit aussi orthogonal, ces axes se coupent à angle droit, délimitant des blocs quadrilatères et réguliers. Ce tracé existe dans les zones à vocation industrielle telle que Ain Defla, dans des quartiers coloniaux comme El Hartoun et au niveau de quelques nouvelles entité urbaines.

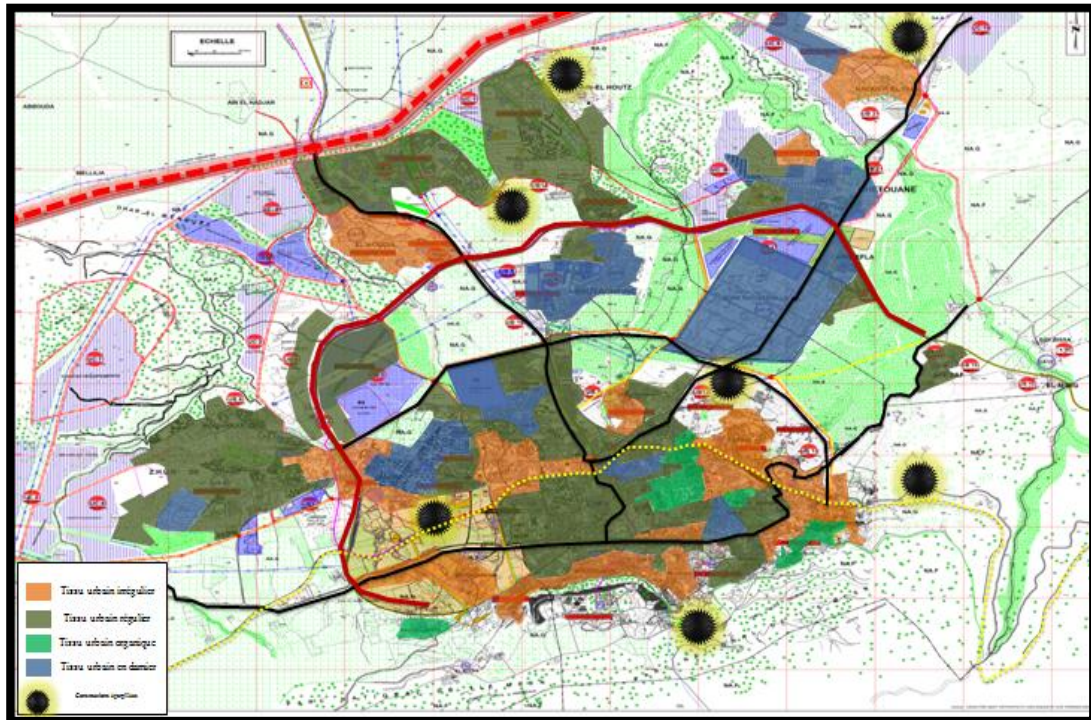


Figure 25 : Carte des tissus urbains de la ville (par l'auteur)

Synthèse :

Le tissu urbain de la ville de Tlemcen se distingue par plusieurs entités allant du traditionnel (médina, sidi Boumediene, Agadir, Sidi el Haloui...) à l'euro péen (bel air, Cerisier..) en passant par le résidentiel sous intègres et non contrôlé (Boudghène, Koudia, Kounda.) et le nouveau, zone industrielle et semi-industrielle.

L'impact de la Juxtaposition des tissus :

- Rupture entre des différents tissus.
- Organisation spatiale non homogène.
- Absence d'une continuité urbaine.
- Dégradation du cadre bâti. Ségrégation sociale. Problèmes de mobilité .Perte de valeur des tissus mal contrôlé.

3.4.1 Les secteurs urbains :

Le tissu urbain a été décomposé en 17 secteurs urbains, le découpage a été établi selon les critères suivants : morphologie du site et fonctionnement et animation urbaine et chaque entité a des caractères spécifiques et des problèmes différents.

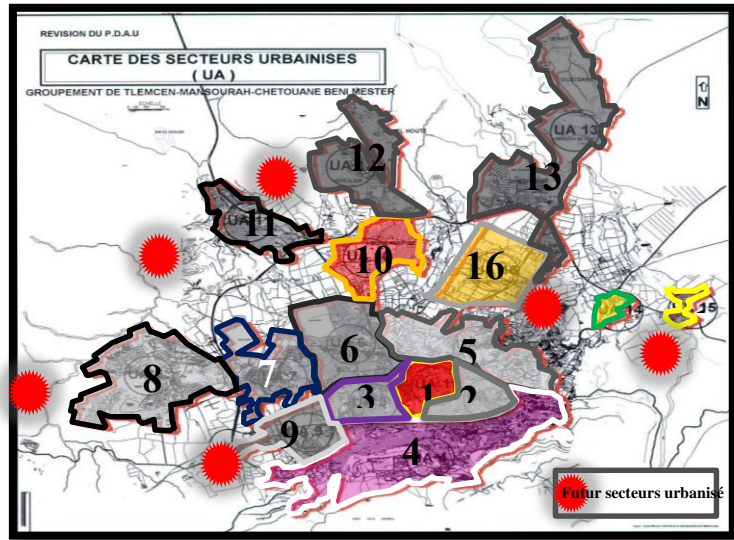


Figure 26 : Carte des secteurs urbains³⁴

Parmi ses secteurs le secteur qui nous voulons le sélectionner comme l'aire d'étude c'est UA 02.

Secteurs	Sous-secteurs	Caractéristiques	Problèmes
UA : 02	Hartoun	Plan en damier, habitat individuel, équipements structurants.	-La rupture physique qui faite par le chemin de fer et les problèmes d'accessibilité. -La dégradation de schéma de structure et problèmes environnementale. -Gare routière mal positionné.
	El Kalâa	Est composée d'habitat individuel, et de quelques équipements structurants.	////////
	Metchekana	La gare et Riat El Hammar, se distinguent par de l'habitat collectif. Les équipements marquant ce secteur sont : la gare routière et ferroviaire, hôtel Agadir, hôtel les Zianides.	-Dégradation de la qualité urbaine.

Tableau 4 : Les secteurs du groupement de Tlemcen (par l'auteur)

3.4.2 La typologie d'habitats :

On trouve deux typologies d'habitat :

Habitat Individuel : la ville est composée d'habitat à majorité individuel 65 %.

-Sous forme villas comme c'est le cas pour les quartiers : El Hartoun, Bel Air, BirouanaEtc.

-Sous forme de petites maisons individuelles éparpillées comme c'est le cas pour les quartiers : Agadir, Sidi El Haloui,.....etc.

-Sous forme de constructions illicites d'une manière hasardeuse, elles se groupent sous forme de quartiers précaires, sous équipés, désorganisés comme c'est le cas pour El Kalaa supérieur, Boudghène, Koudia, Ouzidane.

Habitat collectif : est majoritairement récente de type « grand ensemble » comme le cas pour « cité des Cerisiers, Imama, Champ de Tir, Chetouane, Oudjlida, Boudjlida.

-L'habitat collectif est concentré dans la nouvelle zone d'extension à l'ouest et le nord et le l'habitat individuelles dans le centre et l'est et le sud (ZHUN).

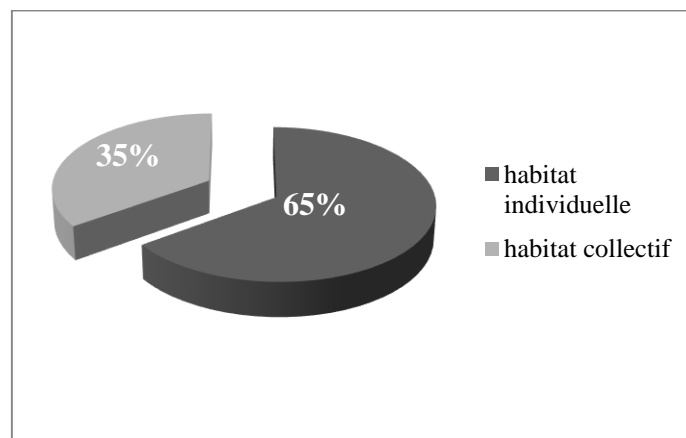


Figure 27 : Pourcentage de typologie d'habitat dans le groupement (par auteur)

Synthèse :

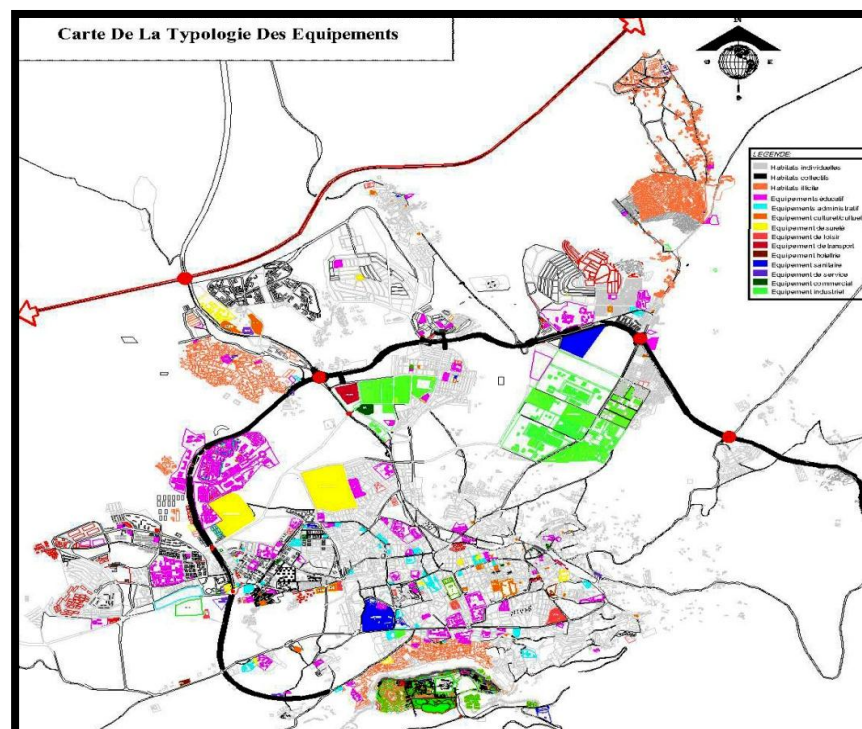
On constate un déséquilibre dans le zoning d'habitat soit : individuel ou collectif avec des zones résidentielles mal intégrées avec le tissu qui donne naissance à des cités dortoirs ; sans oublier l'apparition et prolifération de l'habitat spontané dans la périphérie. Des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et sont mal protégés tel que Agadir, avec la dégradation de cadre bâtis au niveau de centre historique.

3.4.3 Les équipements :

Typologie d'équipement	Les équipements
Educatifs	Caserne Miloud, Lycée Maliha, Lycée Polyvalent, Lycée Benzerdjeb, Lycée Ferradj, Cité Universitaire, Ecole D'agriculture, Centre De Transfert Et Technologie.
Administratifs	DUCH , PCA , CPA , DTP, Siege De La Wilaya , Central PTT , La Radio , SAA , DSA, OPGI , Sonelgaz , Palais De Justice , Cité Administratif , Hydraulique
Commerciaux	Marché Kiasarya
Hôtelleries	Hôtel Les Zianides, Hôtel, Agadir Renaissance, Hôtel IBIS
Loisirs	Complexe Omnisport, Grand Bassin, Complexe Sportif 3 Frères Zarga, Piscine Olympique, Salle Omnisport
Sanitaires	Hôpital, Clinique Dentaire
Sureté	Casernes Militaires
Industriels	Zone Industrielle, Zone Semi Industrielle
culturel et cultuels	El Mechouar, Maison De La Culture, Bibliothèque, Musée, Grande Mosquée, Centre Culturel Islamique, Palais De Culture, Institue Des Etudes Andalouses, Institue Islamique, Bibliothèque Central, Minaret De Mansourah, Mosquée De Sidi Boumediene, Minaret d'Agadir, Mosquée De Sidi Haloui, Palais D'exposition, Théâtre
Transport	Gare Ferroviaire, Gare Routière.

Tableau 5 : Les équipements structurants du groupement (par l'auteur)

Figure 28 : Carte des typologies de l'équipement (par l'auteur)



Synthèse : On constate :

- Concentration des équipements au centre-ville.
- Les équipements socio- culturels et sportifs insuffisants.
- Les équipements sanitaires suffisants.
- La prédominance des équipements éducatifs
- Manque d'équipements structurantes dans nouvelles entités périphérique tell que: Koudia. Boujilida...
- Des équipements mal intégré dans leur environnement « ex: palais d'exposition Koudia ».
- Les équipements structurants sans équipements d'accompagnements** : -Sites touristique et historiques, Mansourah et Sidi Boumediene Agadir Lala Seti. Palais d'exposition et le théâtre en pleine air. Pôle universitaire -Le nouvel Hôpital anti- cancéreux
- La gare ferroviaire** : N'est pas prise en charge comme élément structurant important provoquant un dysfonctionnement.

3.4.4 La potentialité de la morphologie urbaine:

Potentialité	Social	Economie	Environnement
<p>-L'aire urbaine de Tlemcen possède un centre-ville fonctionnel qui compte:</p> <p>Equipements de proximité : administratif, commerciaux, éducatif</p> <p>Equipements intermédiaire : lycée Polyvalent, lycée Maliha, maison de culture, el Mechouar</p> <p>Equipements supérieur : la gare ferroviaire, la gare routière, la faculté de médecine.</p>	<p>-L'ensemble de ces équipements constitue une offre tout à fait satisfaisante de services nécessaires à la population comparable aux autres quartiers.</p>	<p>-Grâce aux activités implantées notamment au centre-ville, il est l'un des pôles majeur comptant d'emploi.</p>	<p>-Aire géographique plus dynamique.</p>
<p>-Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique riche varié entre sites historiques et touristiques.</p> <p>-Tlemcen a un immense avantage de bénéficier du plateau de LALA SETTI et des forêts environnants qu'il y a lieu de mettre en valeur par le développement touristique.</p>	<p>////////</p>	<p>-Un important potentiel pour le développement du secteur touristique et leur attractivité.</p>	<p>-Un site particulièrement exceptionnel, esthétique, riche en patrimoine et chargé d'une forte histoire</p>
<p>-La vocation de la gare ferroviaire et la gare routière.</p>	<p>-Une fréquentation exceptionnelle de population et un véritable centre d'attraction.</p>	<p>-Les gares se transforment et deviennent de véritables lieux de service et de travail.</p>	<p>-Un point de convergence et de desserte pour les quartiers environnants.</p>
<p>-Le groupement dispose d'un potentiel industriel qui mérite une attention particulière pour le rendre compétitive.</p>	<p>////////</p>	<p>-L'activité industrielle permet d'employer le maximum de personne</p>	<p>Garder la diversité de la ville par l'intégration ou l'existence d'une grande surface suscite des dispositions particulière</p>
<p>-La cité administrative implantée au niveau du Champ de Tir.</p>	<p>-Bénéfice pour la population.</p>	<p>-Facteur d'attractivité des investisseurs qui doit être développé ce qui peut créer une importante centralité dans cette zone.</p>	<p>//////////</p>

Tableau 6 : Potentialités de la morphologie du groupement (par l'auteur)

3.4.5 Les problèmes de la morphologie urbaine:

Problèmes morphologiques	Social	Economie	Environnement
-Des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et sont mal protégé et dégradation de cadre bâtis (Médina, Agadir, Sidi Boumediene, Sidi Haloui).	-Ces quartiers historiques sont devenus un secteur de refuge dû aux mutations socio-économique et culturelle.	-La destruction de leur valeur touristique.	-Défiguration de paysage urbain.
-Apparition et prolifération de l'habitat spontané dans la périphérie- (El koudia, Boudghene, Champ de Tir village Nedjma).	-L'apparition des phénomènes sociaux : violence sociale, l'insécurité, l'agression, ségrégation et inégalité sociale	-Une défaillance en matière de l'emploi ce qui engendre le problème de chômage.	-Habitat provoque une rupture avec le reste de tissu urbain ce qui engendre une dégradation du paysage urbain.
-Concentration des équipements au centre-ville. -Concentration d'activité dans les axes structurants.	-Cette richesse engendre des zones surpeuplées et une forte Concentration des flux vers le centre qui crée problèmes d'accessibilité et de circulation (embouteillage) - Manque de stationnement.	-La concentration des équipements au niveau de centre-ville et l'attractivité historique et commerciale qui engendrent une pression en matière de circulation automobile.	/////
-Répartition déséquilibré entre est et ouest en matière d'équipement et d'habitats. (Partie Ouest bien équipé et partie Est délaissé).	-Ségrégation et inégalité sociale.	-Défaillance d'attractivité dans le coté Est de la ville. -Consommation des terres agricoles. -Forte densité urbaine non maîtrisé. -Mouvement pendulaire (réseau saturé).	-La topographie génère un obstacle devant l'extension vers l'Est. -Le chemin de fer présente une rupture urbaine à l'Est. -Mauvais sol pour les constructions.
-Equipement mal intégré dans leur environnement. -Non pris en charge comme élément structurant important (palais d'exposition Koudia, gare ferroviaire).	-Faible croissance démographique.	-Absence d'emplois (chômage) et manque de service et de commerce.	/////

-La planification de l'espace sans le géré. Boujlida, Oudjlida.	-Ségrégation et inégalité sociale.	-La négligence de ces espaces en matière d'échange économique (entreprise, commerce)	-Rupture avec le reste de la ville
-Équipements structurants sans équipements d'accompagnements (au niveau des pôles périphériques). -Sites touristiques et historique.	-Provoque leur isolation, la dégradation de la qualité de vie.	-Absence de la main d'œuvre compétente -Absence de la capacité d'innovation. -Problème de circulation et déplacement pendulaire.	Incohérence et incoordination dans l'implantation des équipements.
-Tissus urbains non structuré (Makhoukh, Boudghene, kounda, koudia et kalaa...)	-Ségrégation et inégalité sociale	-Schéma structurel non cohérent sous équipé -Pression sur le centre	-Dégradation de paysage urbain

Tableau 4 : Les Problèmes de morphologie urbaine du groupement (par l'auteur)

Synthese :

Le centre-ville a une meilleure vocation en matière d'équipement structurant par rapport aux pôles périphériques, ce qui engendre sa congestion : circulation automobile et concentration des flux vers le centre, et les mouvements pendulaires entre les pôles et le centre-ville. S'y ajoute la dégradation de cadre bâti dans plusieurs quartiers de la ville.

3.5 Infrastructure et transport :

3.5.1 Réseaux routiers :

-**Auto route Est-Ouest** : Un tronçon de 100 Km du projet de l'auto route traverse la wilaya de Tlemcen.

-**La rocade de l'Est à l'Ouest** : Assure la liaison entre Safsaf, Chetouane, Koudia et Mansourah.

-**Les chemins de wilaya et les chemins communaux** : Le CW 01 qui traverse la zone industrielle.

-**Routes nationale RN** : Tlemcen est reliée à ses nombreuses communes et wilayas voisines par la route nationale : -La **RN°7** qui la relie la frontière à l'Ouest et à Sidi Bel Abbès à l'Est.-La **RN° 22** : l'axe le plus important qui relie le Nord au Sud : de Beni Saf à Mécherai en passant par Remchi, Hennaya, Sebdu et El Aricha sur 130 Km. -La **RN°2** vers Ben Sakrane et Ain Fezza.

-**Voies de distribution** : Tous les boulevards et les voiries qui facilitent la circulation à l'intérieur des entités.

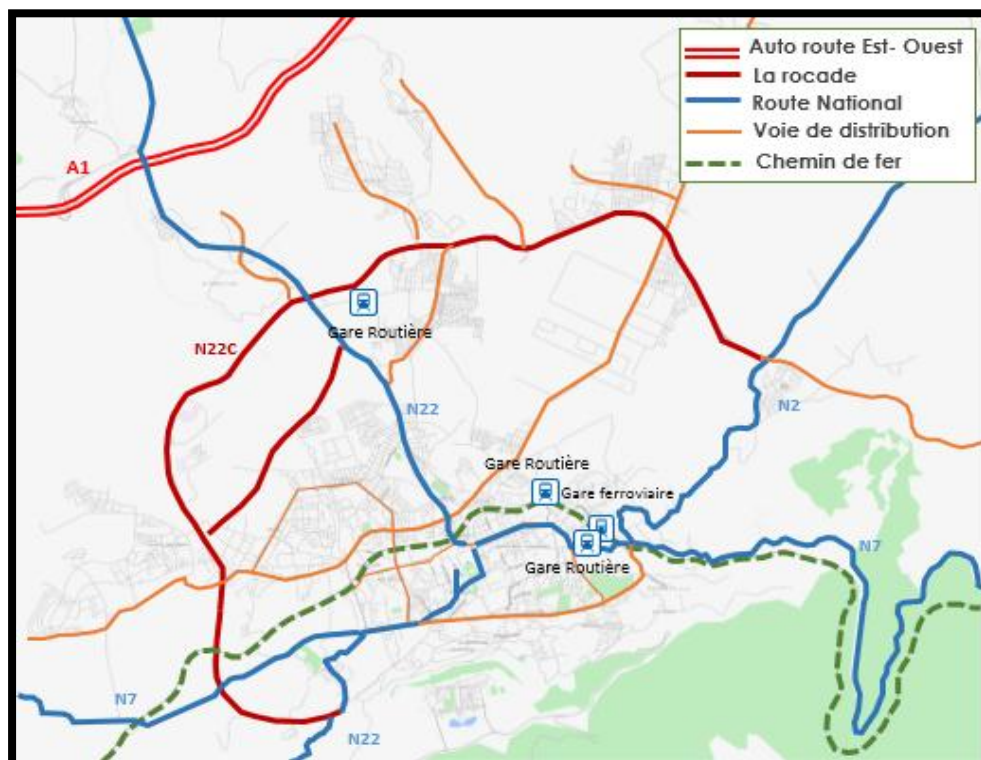


Figure 29 : Carte d'infrastructure à l'échelle du groupement (par l'auteur)

-**Gare routière** : La ville de Tlemcen contient 3 gares principaux:

-La 1^{ère} est une gare régionale qui contient une multitude de lignes de transports (Matchkana).

-La 2^{ème} est une gare pour réseau routier de la périurbain (Kbassa).

-La 3^{ème} est une gare régionale qui est en cours de réalisation (Koudia).

3.5.2 Réseaux ferroviaire :

La ligne de chemin de fer Oran - Maghnia traverse les communes de Tlemcen et de Mansourah sur plus de 7 Km. Il s'agit d'une voie normale et d'une gare de voyageurs et de marchandises localisées dans la zone Est de la ville de Tlemcen, aux abords de 2 voies de dégagement (RN.2 et RN.7). Aussi l'arrivée de la nouvelle ligne à double électrifiée de grande vitesse LGV en 2017 (Oued Telélat /frontière marocaine), c'est projet qui comprendre les travaux de rénovation du bâtiment voyageur existant et la construction d'un nouveau bâtiment .

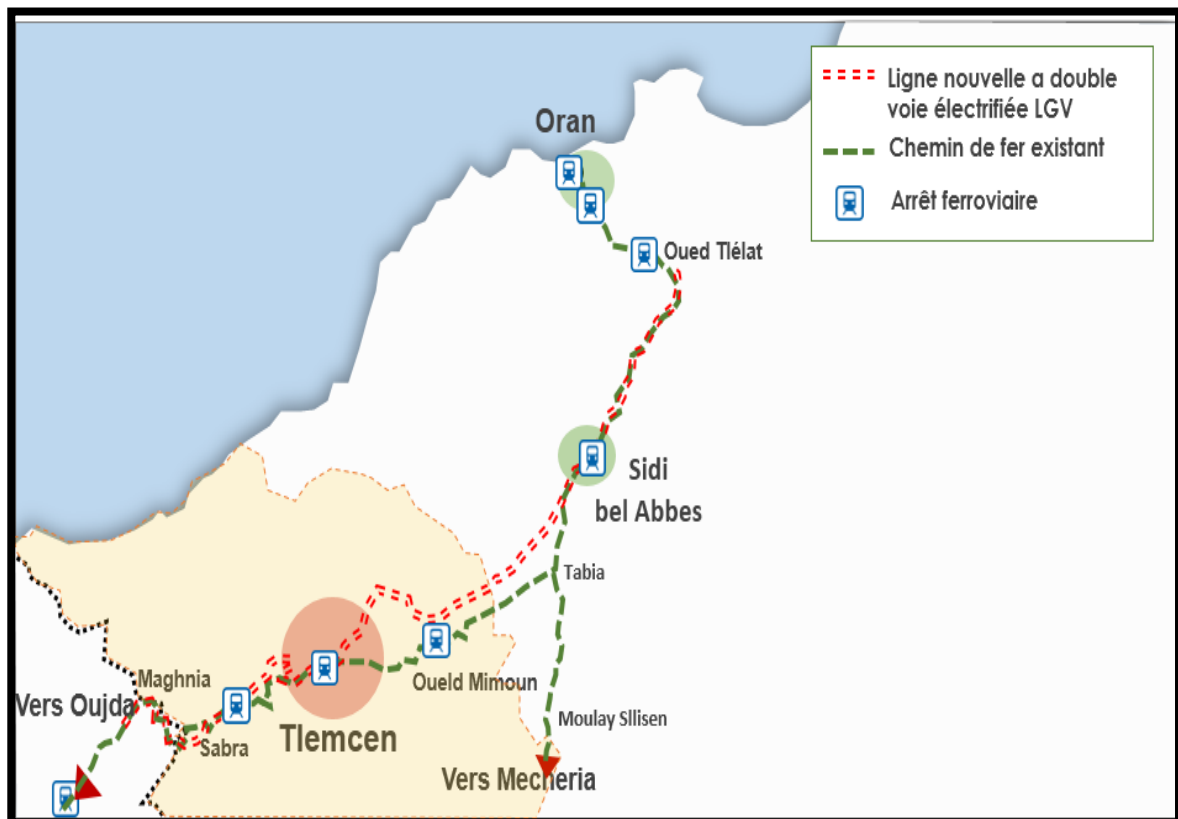


Figure 30 : Carte du réseau ferroviaire (par l'auteur)

3.5.3 Transports:

-Téléphérique : La ville de Tlemcen dispose d'un téléphérique inauguré en 2009 qui relie les quartiers ouest de la ville au plateau de Lalla Seti à plus de 1200m d'altitude.

-Transport par taxi dans la ville et ailleurs.

-Transport en commun : 8 ligne de bus privé, 5 ligne de bus Etau.

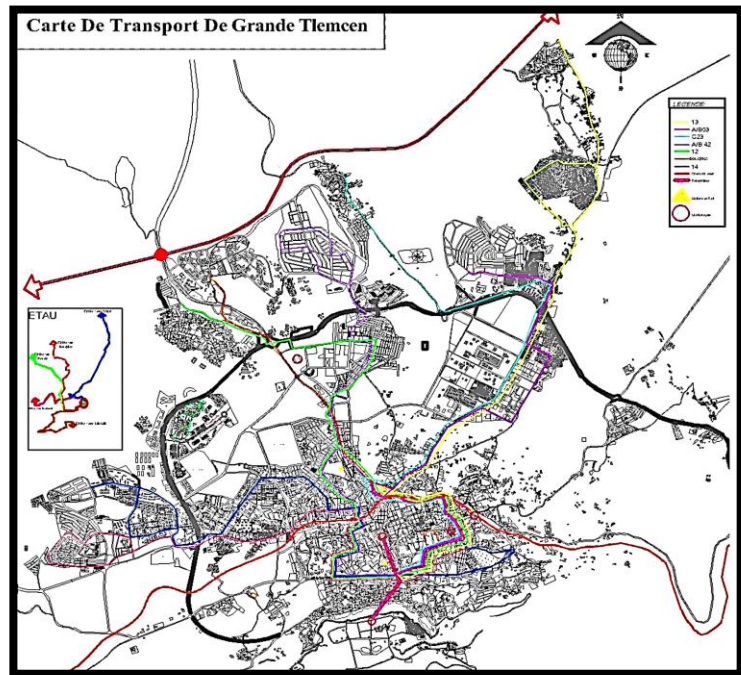


Figure 31 : Carte de transports en commun (par l'auteur)

3.5.4 Les Problème de l'infrastructure et transports :

- La rocade est une seule voie d'accès pour El Koudia, Ain El Houte, Oudjlida, Boudjlida, Champ de tir. -Insuffisance des relations et d'articulation entre eux.

-Réseau viaire inachevé, ne dessert pas toute l'agglomération.

-La ligne de chemin de fer qui traverse Tlemcen sur plus de 7 Km et qui présente une rupture urbaine.

-Les grandes axes d'accéder à l'agglomération : -Axe principale1:RN22, Axe principale2:RN07, Axe de:Saf saf, Chemin de wilaya qui vont créer des grandes nœuds de circulation, on site : Nœud Koudia (1), Hai Zeitoun, Bâb Wahrân.

-Concentration des flux vers le centre-ville (réseaux saturé)

-La voie de chemin de wilaya n'assure pas le rôle de voie semi urbaine (sous dimensionnement)

-L'Axe secondaire non traité comme une voie structurante RN7.

-Faiblesse des infrastructures de liaison entre zone du Champ de tir et le reste de l'agglomération.

-Manque de stations urbaines au niveau de la périphérie. -Inexistante des voies d'évitement et l'insuffisance de parking. -Congestion des voies animé ce qui fait une mauvaise circulation.

-Manques de la gestion de transports en commun : absence des lignes de transport qui permet la liaison entre les quartiers périphériques. -La plupart des lignes de transport passe par le même trajet. La convergence des lignes de bus vers le centre-ville.- Des quartiers mal desservie et enclavé.

Synthèse :

On note l'existence d'une importante infrastructure routière et ferroviaire, par contre l'aire urbaine de Tlemcen ne profite pas de cette richesse, cela se traduit par une mauvaise desserte en matière de pénétrantes d'accès.

Et aussi, on peut dire que la rocade adopte une meilleure vocation par sa spécificité de relier les pôles périphériques. Elle tend à devenir une voie urbaine plutôt qu'une voie de contournement après l'urbanisation des terrains agricoles.

3.6 Les facteurs économiques:

La population du groupement sera être 350 000 habitants dans 2025.

Le regroupement des unités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, représente un potentiel économique et d'attractivité pour la ville qui doit être développé.

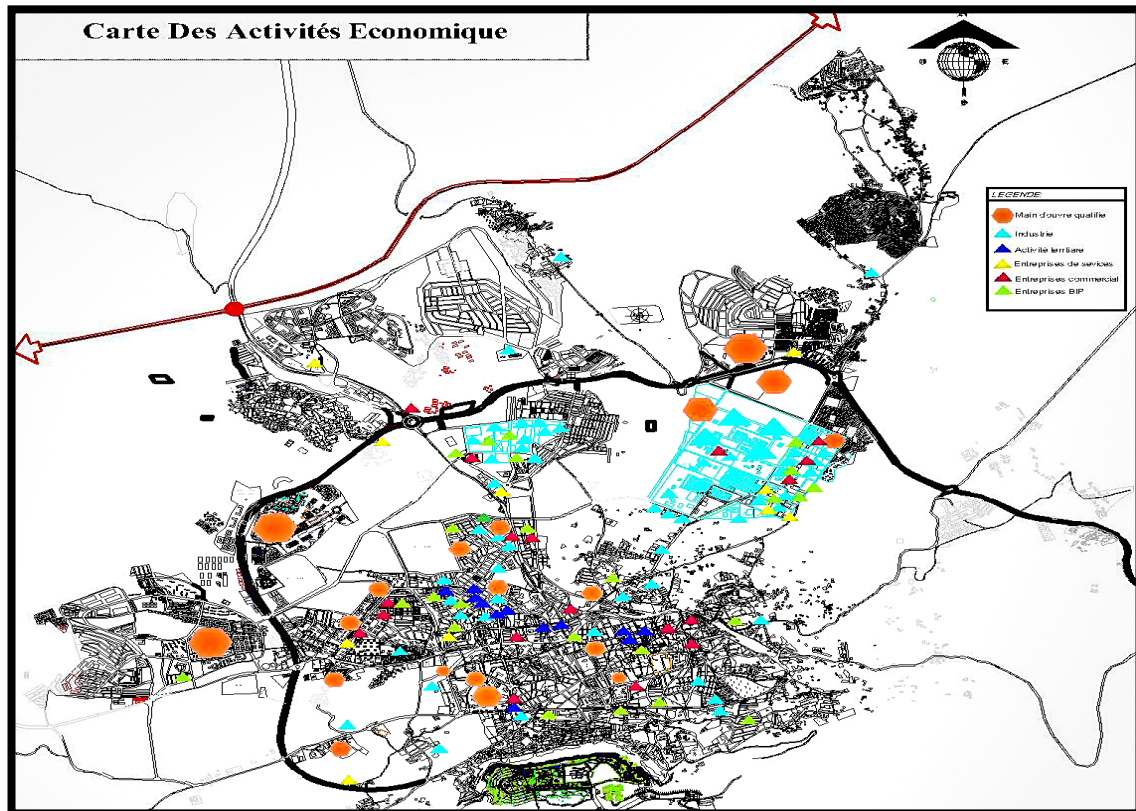


Figure 32 : Carte des activités économiques (par l'auteur)

-Le secteur économique occupe une place fondamentale dans le développement des villes, mais la stratégie de développement de la ville de Tlemcen ne prend pas en considération ce secteur, cela se traduit par un déséquilibre existe entre l'évolution démographique et les possibilités économiques ce qui engendre le chômage , cela revient en premier lieu: à la faiblesse de secteur secondaire(industrie et entreprises qui produisent des biens matériels et tertiaires qui produisent des biens immatériels),ainsi que le manque des facteurs d'attractivité économique .

-Le manque des services aux entreprises et aux habitants, des réseaux du transport en commun qui est peu performant, et de sous-développement au niveau des technologies et de télécommunication

3.7 Les valeurs d'attractivité touristique:

-Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique riche varié entre sites historiques et touristiques (Mansourah, La médina, El Eubbad, inhumé Sidi Boumediene, le Méchouar, le grand bassin, Plateau de Lalla-Setti, les cascades d'El Ourit); et monuments historiques (Minaret et ruines de Mansourah, Le Minaret d'Agadir, Palais Royal de Mechoir, Musée, Bâb El Karmadine, grandes mosquée, mosquée Sidi El Haloui...)

-Tlemcen a un immense avantage de bénéficier du plateau de lala Setti et des forets environnants qu'il y a lieu de mettre en valeur par le développement touristique et le maintien de la faune et de la flore.

-Une diversité des équipements culturels qui reflètent la vocation historique et culturelle de Tlemcen citant: musée d'art et d'histoire, palais de culture, bibliothèque, centres culturels...

-Une disponibilité en matière d'hôtellerie citant: Ibis, Renaissance, Pomaria, Agadir, Zianide, résidence IStamboul

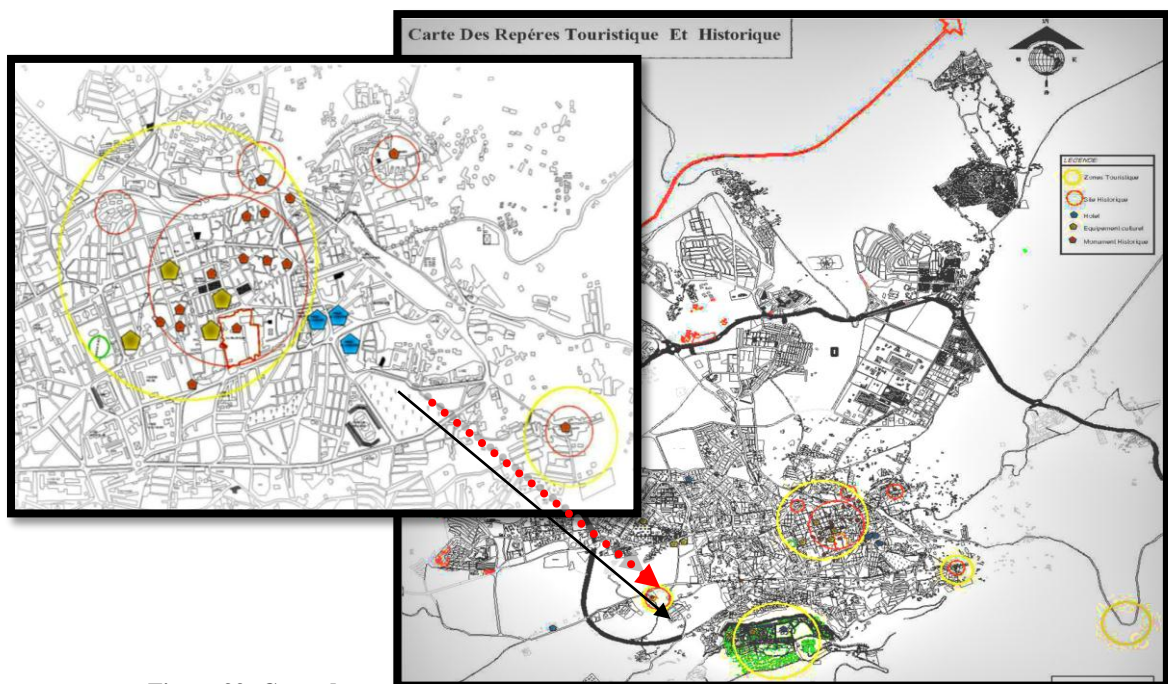


Figure 33: Carte des repères touristique et historiques (par l'auteur)

Synthèse :

-La mauvaise exploitation des potentialités touristiques en matière de desserte, des infrastructures.

3.7 Problème général :

La ville de Tlemcen a des potentialités assez importantes mais qui reste mal exploités.

D'après la l'analyse :

-Problèmes liée à la centralité :

-Une croissance multidirectionnelle du centre-ville vers des pole satellitaires qui sont fragmentés en centralité faible non affirmé et faite de manière non maitrisé , ce dysfonctionnement a engendre toujours le recours au centre ville pour ses dynamique polarisantes qui le rend un espace très fréquenté, saturé pendant la journée

-Le déséquilibre qui le trouve entre l'Ouest (zone équipé, structuré) et l'Est (déstructuré, dégradé ...) de grande centralité de la ville de Tlemcen.

-Les nouvelles urbanisations en formation (champ de tir, Oudjlida, Chetouane...) réalisées au-delà de la rocade et qui sont généralement dépourvues de centralités.

-La rupture spatiale entre ses poles due aux contraintes naturelles et physiques tellque le chemin de fer ou inter modalité n'est suffisamaent pensé.

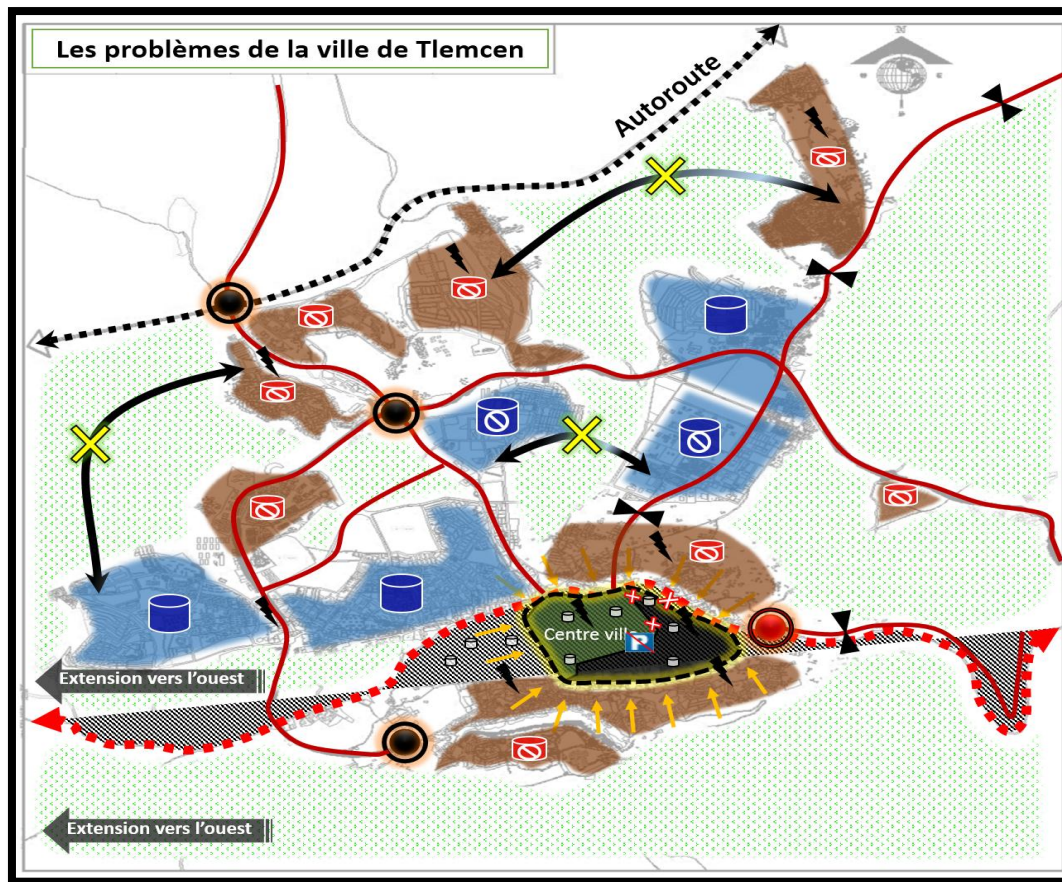


Figure 34: Carte de dysfonctionnement de la ville (par l'auteur)

3.8 Schéma d'aménagement de la ville :

3.8.1 Tlemcen de demain ' imaginer le possible ':

Cette vision de l'aménagement du groupement de Tlemcen revêt, à sa base, un dessin stratégique consolidé par un ensemble de six 'ambitions' qui visent à configurer « Tlemcen de demain » :

- Positionnement** : « ville symbolique ; ville d'art et d'histoire»
- Environnement** : « éco-métropole de la région Ouest et ville jardin »
- Économie urbaine** : « moteur du développement secondaire et tertiaire de l'Algérie»
- Occupation du territoire** : « ville organisé, polycentrique, qui maîtrise son étalement »
- Mobilité** : « ville des mobilités et des proximités »

3.8.2 Objectif du schéma d'aménagement global de la ville de Tlemcen :

- Prioriser dans le développement de l'agglomération par le renouvellement urbain en préservant les espaces naturels et en maîtrisant les espaces stratégiques d'avenir.
- Intensifier les centralités pour accueillir les nouveaux habitants en préservant l'identité de chaque quartier et en améliorant le cadre de vie.
- Organiser l'agglomération autour de polarités et définir clairement leurs fonctions respectives (le cœur de la ville, centres secondaires, centres bourgs, quartiers). Les relier en étant attentifs aux transports collectifs et aux déplacements doux.
- Mixer dans chaque polarité et en proximité activités, services publics, habitat, commerces. Identifier et définir par ailleurs les grandes zones qui resteront spécialisées (commerciales, logistiques, industrielles...).
- Décongestionner le centre-ville et aménager les places, squares et parcs publics afin de garantir la qualité de vie et d'animation dans les quartiers.
- Intégrer le vert dans tous les projets d'aménagements urbains.

3.8.3 Les critères de développement de ce schéma :

Critère 1 : Forme de la ville

Critère 2 : Infrastructure |mobilité

Critère 3 : Cohésion territoriale | Cohésion sociale | Habitat

Critère 4 : Développement économique | Industriel| Compétitivité

Critère 5 : Environnement | Protection et valorisation| Paysage urbaine

3.8.4 Description les critères de développement de ce schéma :

a. Critère 1 : Forme de la ville

-L'urbanisme contemporain prône de construire « la ville sur la ville » en favorisant la mixité, la densité et la proximité.

- Poursuivant ces objectifs, les pôles périphériques sont amenés à poursuivre leur mutation et s'installer dans un réseau de centralités complémentaires et hiérarchisées : le système polycentrique.

-La ville de Tlemcen se caractérise par un tracé et une forme de plan satellitaire compose d'anneau central et plusieurs centralités.

A/Renforcer les centralités historiques :

Médina: Intégration de nouvelle typologie d'habitat, le maintien les activités artisanales traditionnelles.- Sauvegarde et développement du pôle culturel et historique.

Agadir: Préservation des vestiges historique, amélioration de l'accessibilité au quartier, le maintien de la fonction d'archéologie, Restructuration de la trame viaire.

Sidi Boumediene, Mansourah: Créer des centralités autour les monuments historiques.

B/ Renforcer la centralité dans les pôles existants

Champ de Tir: -Exploiter la présence de la cité administrative comme un facteur d'attractivité. -Renforcer la fonction résidentielle. Renforcement du pôle de formation.

Boudjlida, Oujlida, Ain Hout, Ouzidane : Développer l'attractivité des Centralités résidentielles.

Koudia: Restructuration pour faire une nouvelle centralité.

Abou Tachfine, Riat El hammar : Recréer des centralités auteur des "quartiers gares" comme des centralités territoriales, urbaine et économique puisqu'elles sont des portes de la ville ou l'intersection des réseaux d'infrastructure.

Chetouane: Amélioration des fonctions existantes mise en valeur de la zone. Techno pole et biotérapie

C/ Création des centres d'articulation :

-Pole entre Oujlida et Boujlida. -Pole entre Ain El Hout et Chetouane

D/création des centralités d'échange appuyant sur l'inter modalité comme appui de liaison et de développement de la ville:

Pour cela nous proposons d'implanter trois 3 centralités autour d'une gare multimodale :

- 1^{er} au niveau de la gare ferroviaire existante.
- 2^{eme} niveau de Koudia.
- 3^{eme} au niveau Champ de tir.

b. Critère 2: Infrastructure | Mobilité et transport

Une ville qui propose un système de transports cohérent, fonctionnel et fiable, en défendant la qualité de vie de ceux qui l'habitent, qui y travaillent ou qui la visitent.	
La mobilité piétonne	Médina
Renforcer les dessertes ferroviaires sur un axe Est et Ouest par la projection nouvelle ligne électrifié de grand vitesse LGV	////
La projection des lignes de transport en commun : Tramway	////
Projection des voies pour minimiser les ruptures entre les entités	Mini rocade
La Création de pôles d'échanges (multimodale) liés aux gares ferroviaire et routière	Rait El Hamar Abou Tachine
Fortifier la relation entre chemin de fer et les entités par la création des franchissements (ponts/parcours).	
La Création de parkings-relais et de couloirs réservés en site propre	
Réalisation des trémies et des échangeurs.	
La gestion du stationnement autour de la gare, en centre- ville, dans les bourgs ou autour des ensembles de logement social.	

Tableau 5 : Critère d'infrastructure, mobilité et transports (auteurs)

c. Critère 3: Développement économique | industriel| Compétitivité.

Une ville qui assiste à la croissance et au développement économique, à la création d'emplois et de richesse, où les des clusters modernes, qualifiées et compétitives.	
Le cluster terrière d'activités (immeubles bureautiques...)	Abou tachine
Le cluster administratif	Champ de Tir
Le maintien et le développement des activités tertiaires d'artisanats	Centre-ville
Le cluster de recherche et technologie	Chetoune
Rénovation de la zone industrielle	Ain Defla
Exploiter le potentiel scientifique et technique.	
Création de conditions pour les entreprises et pour le secteur bancaire.	
Le Commerce et services de proximité d'équipements de base.	
Les fermes agricoles dans les friches naturelles pour les productions alimentaires	
Soutenir la création d'entreprises dans tous les domaines dans la périphérie.	
Favoriser le développement de l'activité artisanale dans la ville.	

Tableau 6: Développement économique | industriel| Compétitivité (par l'auteur)

d. Critère 4: Cohésion territoriale | Cohésion sociale | Habitat

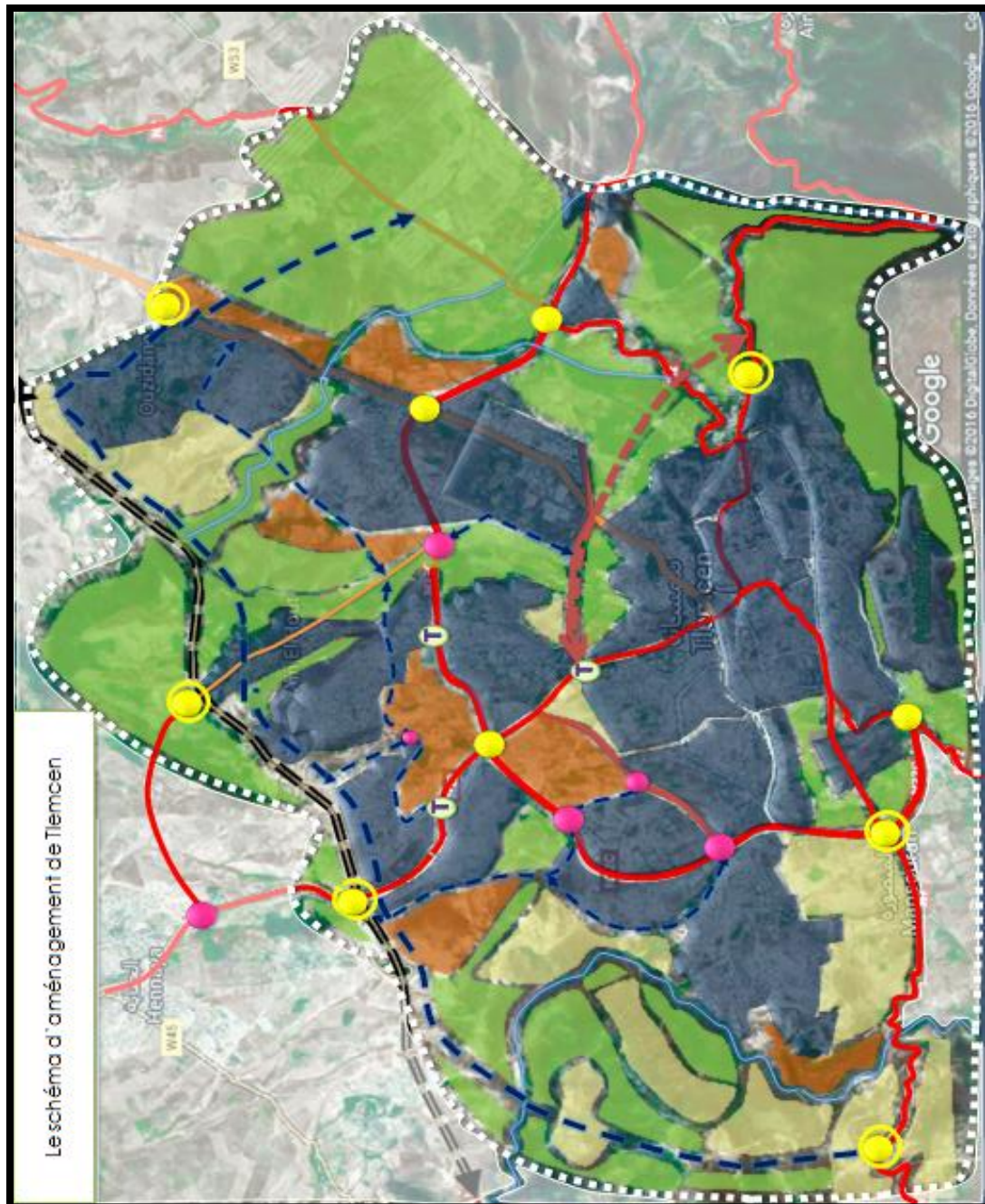
Une ville qui assure la qualité urbaine, qui valorise son cœur historique et qui, en même temps, maîtrise son étalement vers la périphérie. Une ville qui embellit, qui met en valeur son patrimoine et qui garantit à ses habitants des conditions d'habitat et de vie adéquates, dans une logique de cohésion sociale.	
Médina et centre-ville	Programme de réhabilitation et de restauration
Les Pôles d'habitat intégrés	La rocade, les pôles d'articulation
La densification des zones urbanisées	Oudjlida – Boudjlida-Ouzidan –koudia – Saf Saf
L'éco quartier	Les zones de future urbanisation
Développer l'attractivité résidentielle et touristique du Tlemcen par : L'affirmation le caractère touristique et l'Offre des services qui favorisent l'accueil et le maintien de nouveaux résidents, notamment actifs.	
Construire une identité culturelle et sportive communautaire.	
Renforcer la cohésion sociale par la favorise des lieux et des temps de convivialité	

Tableau 7: Cohésion territoriale | Cohésion sociale | Habitat (par l'auteur)

e. Critère 5 : Environnement | Protection et valorisation | paysage urbaine

<p>Une ville qui va à la rencontre des équilibres écologiques, qui protège le patrimoine naturel et qui offre des espaces de loisirs et de repos. Une ville qui se défend des différentes menaces naturelles et technologiques. Une ville qui réduit les dangers et qui conçoit des solutions ajustées aux problèmes et favoriser l'urbanisation verte par le développement des projets autour de la nature.</p>	
Maintien de la faune et de la flore : Le parc naturel national	Lala Seti
Aménagement des espaces publics	grand bassin, jardins publics ...
L' Agri parc urbain : préservation de la nature	Entre la zone industrielle et Abou Tachfine
Le parc urbain et de détente et loisir	Compus
Animation du centre de traitement de déchets existant, la Construction du centre intégré de récupération, de valorisation et d'élimination de déchets.	Ouzidane
Les parcours urbains	Boulevard 24 m, rocade...
La protection des fortes	Zones naturelles
Conserver et améliorer les espaces verts en ville et les espaces ruraux	/////
Développement et valorisation du pôle récréatif et de loisirs	(Plateau de Lalla Setti).

Tableau 8: Environnement | Protection et valorisation | paysage urbaine (par l'auteur)



Le schéma d'aménagement de Tlemcen

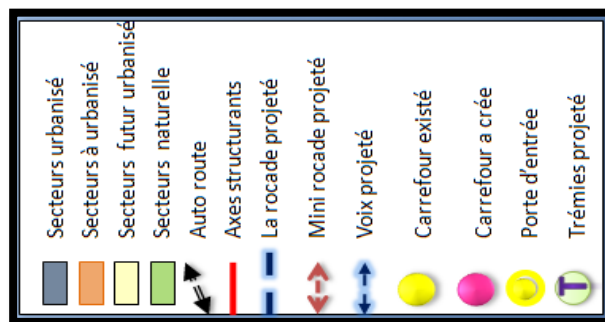


Figure 35 : L'armature urbaine de groupement de Tlemcen (par l'auteur)

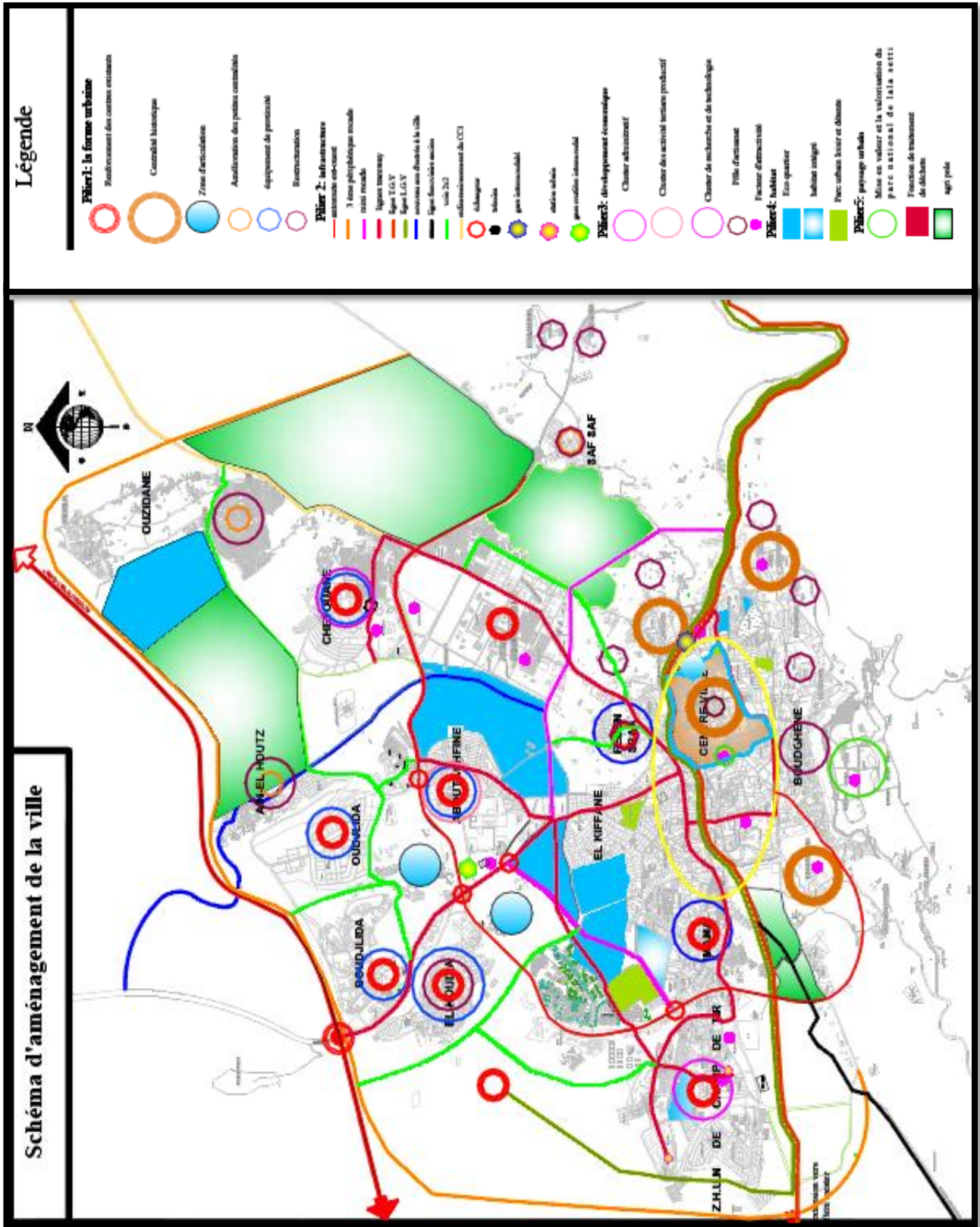


Figure 36 : Schéma d'aménagement global du groupement (par l'auteur)

Conclusion :

D'après cette lecture territoriale et urbaine de la ville de Tlemcen, on a constaté qu'elle occupe une position stratégique dans la région Nord –Ouest tout en basant sur ses différentes potentialités démographique, économique, infrastructurelle, touristique qui visent à renforcer son rôle de pôle économique régional et à la positionner sur l'échiquier des métropoles nationales et internationales et même sur le plan maghrébin, africain et méditerranéen.

Tlemcen ne pourra pas prétendre être une importante métropole sans renforcer son attractivité et compétitivité métropolitaine pour cela elle est revendiquée à créer ses conditions. Cela passe par le développement des plates-formes logistiques intermodales, le développement des modes de transport et la modernisation des infrastructures.

Pour devenir une métropole, la stratégie nécessite à la ville de Tlemcen la réalisation des grands équipements de rayonnement régional, national et international.

**3. CHAPITRE III : APPROCHE
CONTEXTUELLE DE L'AIRE
D'ÉTUDE**

Introduction :

Dans ce chapitre nous avons entamé une nouvelle phase tout en limitant l'échelle urbaine. Nous allons prendre une des centralités définies dans le schéma d'aménagement global de la ville de Tlemcen, c'est la première extension de la ville de Tlemcen à l'arrivée du chemin de fer.

Alors à ce moment-là, nous limitons notre aire d'étude pour l'analyser sous tous ses aspects, à la fois historique, urbain, architectural, économique et social. La prise en compte de ces aspects doit permettre la conception d'un nouveau projet urbain intégré à la fois au territoire et à la ville de Tlemcen et son centre-ville.

Notre travail s'organise à travers des méthodologies nous citons premièrement, le diagnostic de territoire partagé : diagnostics et état des lieux basé sur le plan directeur d'aménagement et urbanisme et le plan de circulation, nous appliquons les dimensions de centralités définies par Jérôme Monet comme outil de travail liée à notre thème de recherche. Et deuxièmement notre enquête sur terrain pour confirmer le diagnostic et connaître l'avis de la population sur les opérations.

Cette démarche se fait autour de trois volets. Tout d'abord, nous avons justifié le choix de l'aire d'étude. Par la suite, une stratification historique évolutive des cartes dans le but de comprendre la naissance de cette forme urbaine. Et enfin, nous sommes intéressées à la lecture typo morphologique pour comprendre l'organisation de ce tissu en superposant plusieurs cartes : trame viaire, équipements et services, contraintes et servitudes, paysage, etc. Le troisième volet constitue une synthèse qui englobe les enjeux et les handicaps qui nous permettent de délimiter notre zone d'intervention.

1. Motivation du choix de l'aire d'étude :

Nous avons choisi le centre-ville de Tlemcen avec sa première périphérie en se basant sur un ensemble de critères, d'abord c'est le noyau central de la ville, l'élément structurant dominant de la Commune et un lieu chargé d'histoire contribuant très fortement à l'image globale de la ville et enfin le retour au centre-ville est considéré comme une façon de repenser l'extension de la ville suivant les modes de développement urbain en améliorant le cadre de bâti et la qualité de vie .

L'extension du grand centre-ville de Tlemcen s'est effectuée préférentiellement vers l'Ouest, à la fois parce que les autres directions sont plus ou moins bloquées (contraintes naturelles), comme c'était indiqué dans les orientations du PDAU, contrairement à l'Est on trouve des principales potentialités foncières mal exploités.

Pour notre part, nous allons choisir à travers ce processus d'urbanisation un fragment de ce tissu. Nous délimiterons comme champ d'observation et d'analyse ; la zone définie comme zone de transit entre l'ancien noyau Agadir et le centre historique de Tlemcen.

Cette zone était créée avec l'édification de la gare ferroviaire, c'est la première extension urbaine de la ville, où elle est composée d'un tissu historique important daté de la période coloniale.

Donc, elle fait partie de la grande centralité de la ville qui se trouve dans une position charnière et d'accueil entre deux sites historiques : la médina et Agadir l'un congestionné et l'autre isolé discontinu due à la présence du chemin de fer.

En plus, notre zone d'étude bénéficie de sa localisation et de ses équipements structurants à l'échelle de la ville qui sont mal intégrés au tissu urbain ou mal positionnés et que nous pouvons les exploiter comme des facteurs de développement avec une nouvelle organisation d'espace et une nouvelle vision d'aménagement. Cette zone a une problématique particulière liée aux : accessibilité, foncier, problème structurel, fonctionnel, image globale dévalorisée, dégradation du cadre bâti. Elle n'assure pas son rôle comme une partie central de la ville. Il faut donc donner un nouveau souffle à cette partie en lui donnant un nouveau rayonnement.

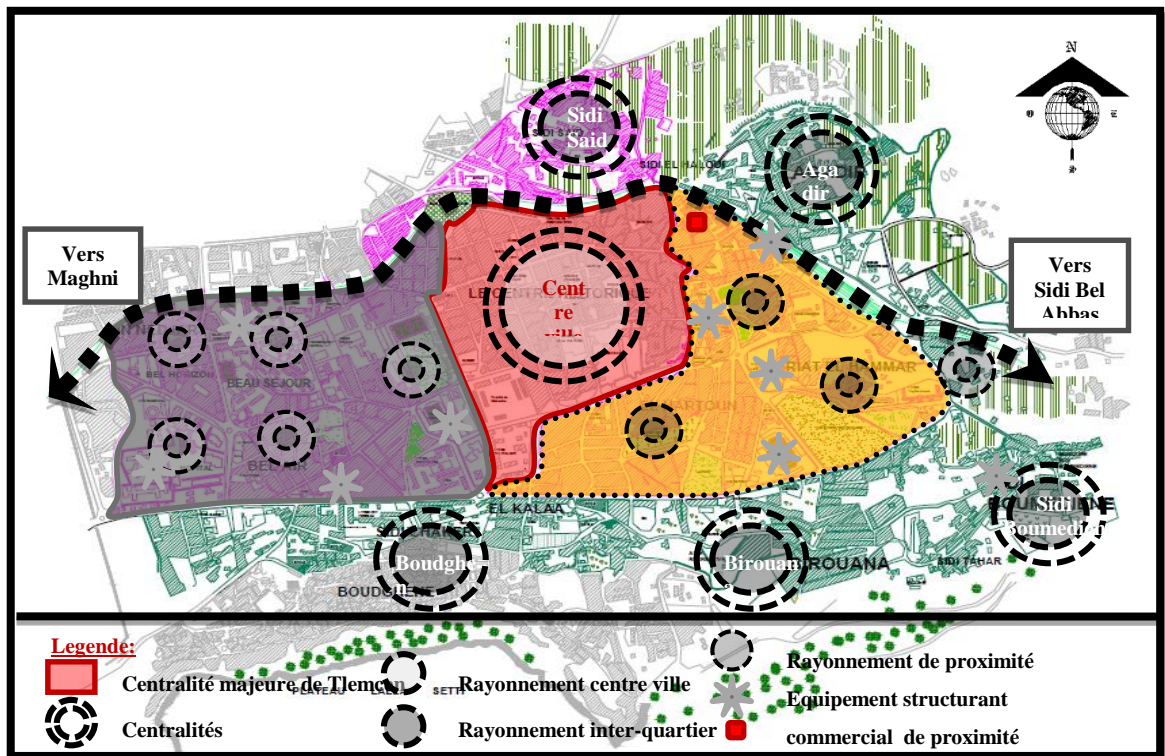


Figure 37 : La grande centralité de la ville de Tlemcen (par l'auteur)

Après une lecture préliminaire, nous allons identifier les critères stratégiques en appliquant l'analyse SWOT qui sera une référence à travers laquelle on appuiera notre choix :

Menace	Opportunité	Faiblesses	Avantages
-Mutation de vocation des espaces naturels et agricoles.	-Potentialité foncière importante. -Potentialité économiques considérables.	-La mauvaise accessibilité à l'intérieur de zones résidentielles. -Rupture urbaine -Une faiblesse en matière de structuration urbaine.	-Elle Joue un rôle de décongestionnement du centre-ville
-Le périmètre d'étude constitue le poumon de la zone, il tend à perdre sa vocation et à devenir une zone polluée.	-La présence d'une porte de la ville la gare ferroviaire comme un facteur d'attractivité qui est mal exploité dans un quartier mal structuré.	-Un espace enclavé marginalisé et même isolé de la ville.	-Cette position permet de influencer sur le développement économique urbain et social de la ville de Tlemcen comme future métropole
- Les nuisances sonores dues au passage du chemin de fer. -Nuisance visuel due à l'environnement pollué et dégradé.	-La présence des friches industrielles et les friches agricoles qui peuvent être reconvertie.	-Une insuffisance en lieux de centralité. -centralité non affirmé.	-Une position stratégique face à la présence des plusieurs facteurs d'attractivité qui peuvent participer au développement de la ville
	-Potentiel touristique ou les hôtels prend une place considérable d'une part mais d'autre part ils sont mal gérés.	- Une image globale dévalorisée	
	- La présence de fonctions sportives à l'échelle régionale	-Perte d'attractivité, perte d'animation	
	-L'arrivée de LGV et qui comprend les ouvrages de rénovation du la gare.		

Tableau 12 : Les critères de choix la zone d'étude (par l'auteur)

2. Diagnostique et état des lieux de l'aire d'étude (le secteur Rait El Hamar) selon les dimensions symboliques de la centralité :

2.1 Dimension géographique :

Elle se situe à l'Est de la ville de Tlemcen à **proximité du centre-ville historique**. Elle concerne la première périphérie de Tlemcen, C'est une zone intermédiaire entre deux sites historique : La médina et Agadir

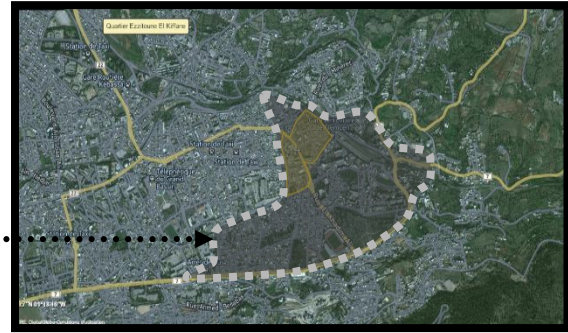
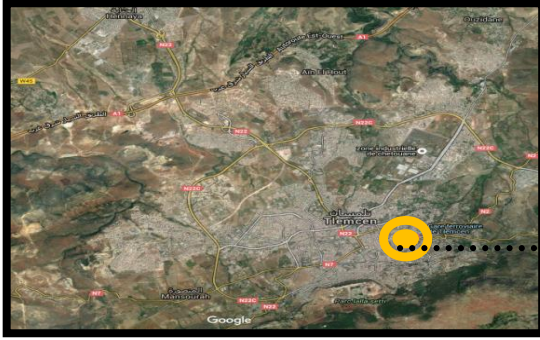


Figure 38 : La situation de secteur par rapport la ville Figure 39 : La situation par rapport au centre-ville

-Position de la zone dans le PDAU :

Ce fragment est constitué du **secteur UA2** qui regroupe les quartiers suivants : Quartier de la gare, Hartoun, Riat Hamar, Sidi Lahcene, quartier de Sidi Yagoub.

-Justification de délimitation :

Nous avons délimité le périmètre d'étude suivant les délimitations du PDAU, où on va prendre la première extension de la ville définie par le POS de Riat El Hamar, mais on va étendre notre aire d'étude aux quartiers limitrophes définis précédemment et qui sont en relation directe avec le centre-ville et aussi complémentaires mais n'appartiennent pas au découpage administratif. Puisqu'ils font partie de l'aire d'influence de l'élément centrale la gare autant que porte d'entrée de la ville et un projet qui s'inscrit dans les plans de réalisation la nouvelle ligne à double voie électrifié LGV en 2017.

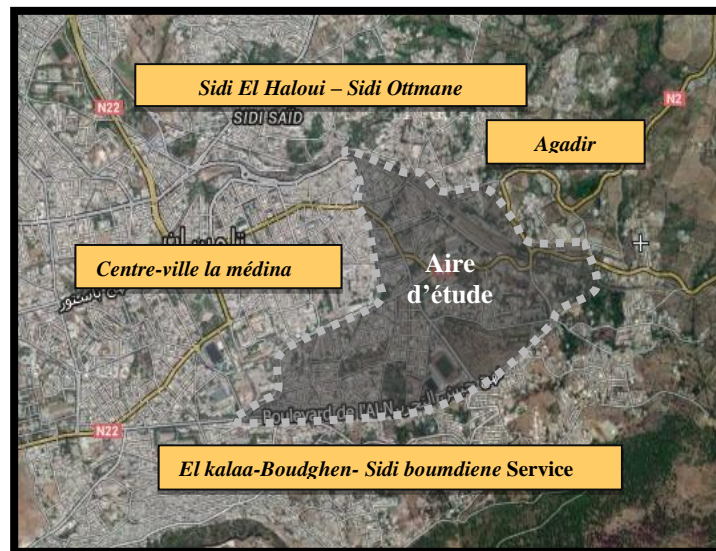


Figure 39 : La délimitation de secteur Riat El Hamar

Superficie : 136 ha

2.2 Dimension historique :

-Avant 1842 :

-D'après la carte notre zone prend une position charnière entre deux centre historique Médina et Agadir.

- La relation entre eux faite selon l'axe de développement Est-Ouest (voie d'échange) se relié entre Bâb Abi Qurra et Bab Er -Ebate.

- À la fin de cette période ; problème de centralité fait pression sur le centre historique.

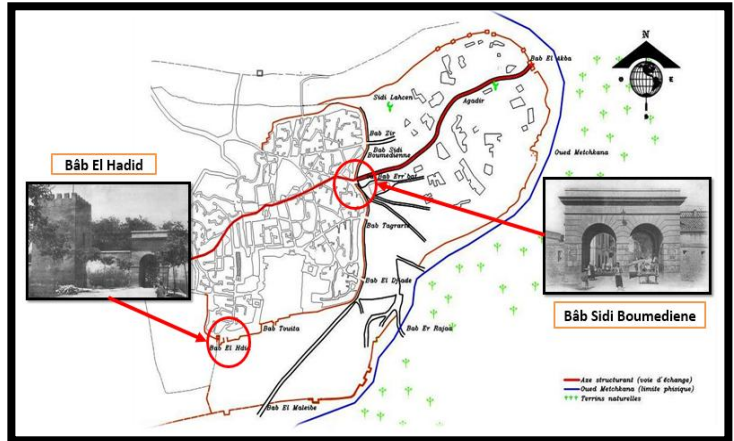


Figure 40 : Notre zone dans la période précoloniale (par l'auteur)

-1842-1900 :

Les premières préoccupations de l'autorité militaire française étaient d'organiser le territoire.

-1852 : L'arrivée de la voie ferrée et 1ère rupture entre les tissus.

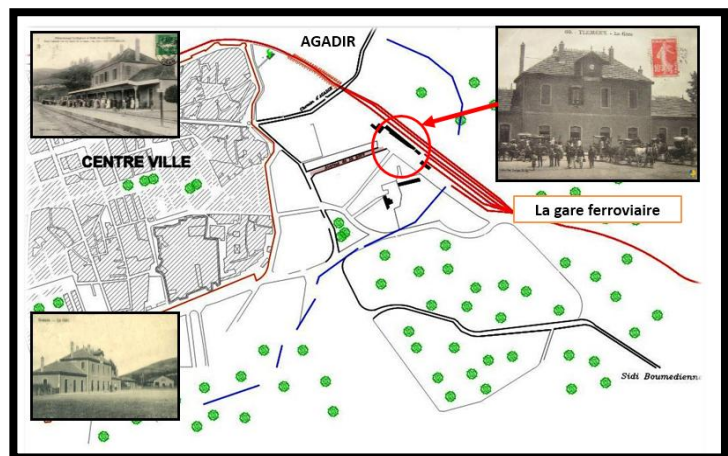


Figure 41 : Notre zone dans les années 1842-1900 (par l'auteur)

-1890 : La construction de la gare ferroviaire (nouveau élément porteur de centralité).

-1900-1930 :

Tlemcen a subi une extension urbaine en premier périphérie vers l'est pour des raisons de : - Proximité des remparts.- Insécurité à l'intérieur de la ville.- Présence de ressources naturelles (eau et végétation). - Proximité de la gare.

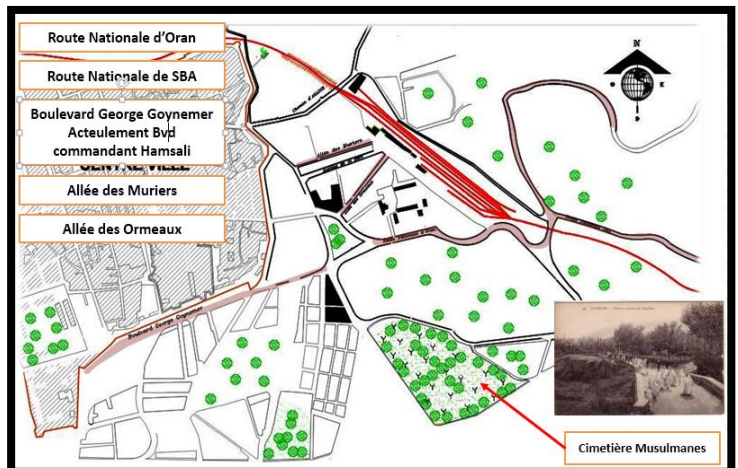


Figure 42 : Notre zone dans les années 1900-1930(par l'auteur)

Celle-ci est passée par deux étapes d'évolution durant la colonisation

La première étape : est quasi anarchique, sous forme de quartiers d'habitation individuels ou d'implantation isolée autour de la gare ou des routes nationales.

- L'organisation de l'espace de la première périphérie est de forme radioconcentrique, toute les voies convergent vers l'intra-muros par les portes .ces quartiers se plaçaient dans la continuité des pénétrantes de la ville intramuros (*Bâb Sidi Boumediene, Bâb Djiad, Bâb El H'did, BabWahran*).

-Cette extension s'est faite d'abord à l'est ainsi qu'au sud avec la création de quartiers comme *Hartoun, Matchkana* en raison de la proximité de la gare.

D'après la carte, on remarque la structuration urbaine du Sud-est et la création des voies convergentes vers les portes de l'intra-muros.

-1930-1958 :

La deuxième étape :

-Organisation par ilots. -Le quartier européen (El-Hartoune, El Kalaa) avec une trame urbaine régulière, des constructions ouvertes et extraverties,

-Le quartier autochtone (Riat El Hamar), avec une trame irrégulière et renfermé, des constructions dense et introverties.

-La création de quelques équipements d'accompagnements tels que les équipements éducatifs dans certains quartiers.

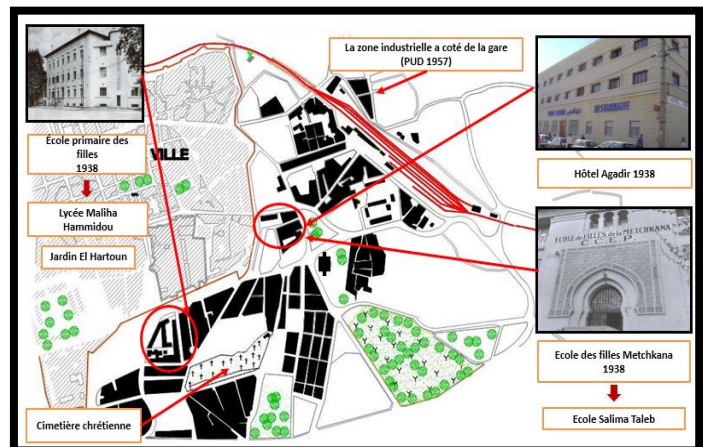


Figure 43 : Notre zone dans les années 1930-1958(par l'auteur)

-1958-1974 :

L'apparition de nouveaux regroupements d'habitat collectif réalisé dans le cadre de plan mauger 1958 à Tlemcen, on cite : -la cité de Rbat (nord-est), La cité de Metchkana.

-1974-1996 :

La réalisation des équipements structurants tels : stade omni sport, unité industrielle covertex.

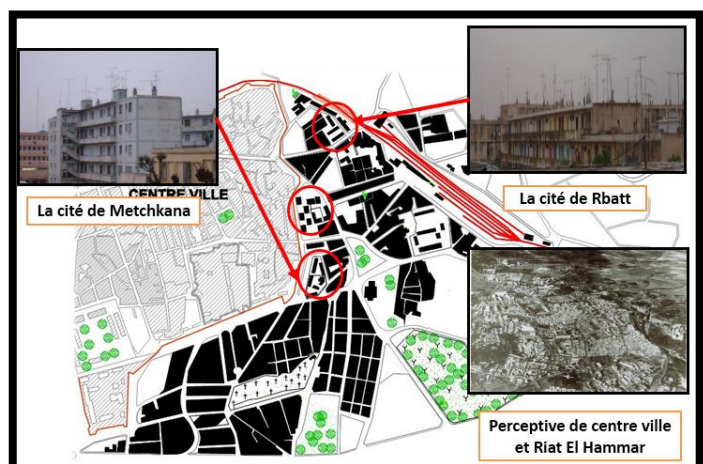


Figure 44 : Notre zone dans les années 1958-1974(par l'auteur)

-1974-2015 :

La croissance urbaine a continué par la construction l'habitat individuelle à Riat El Hamar.

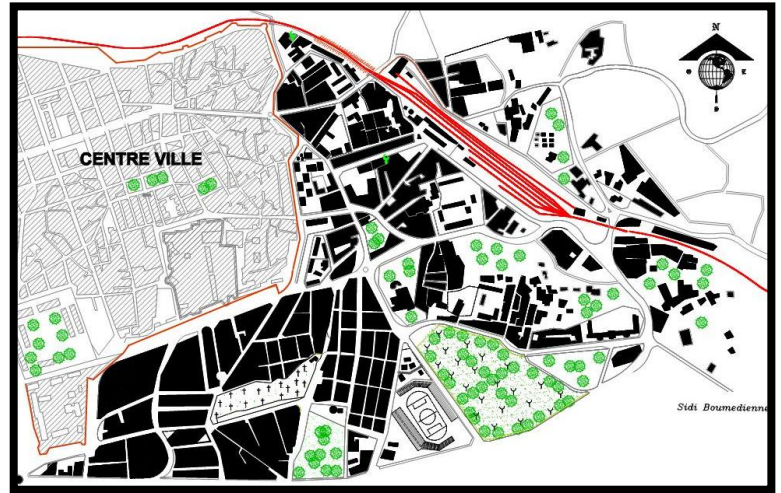


Figure 45 : Notre zone dans les années 1958-1974 (par l'auteur)

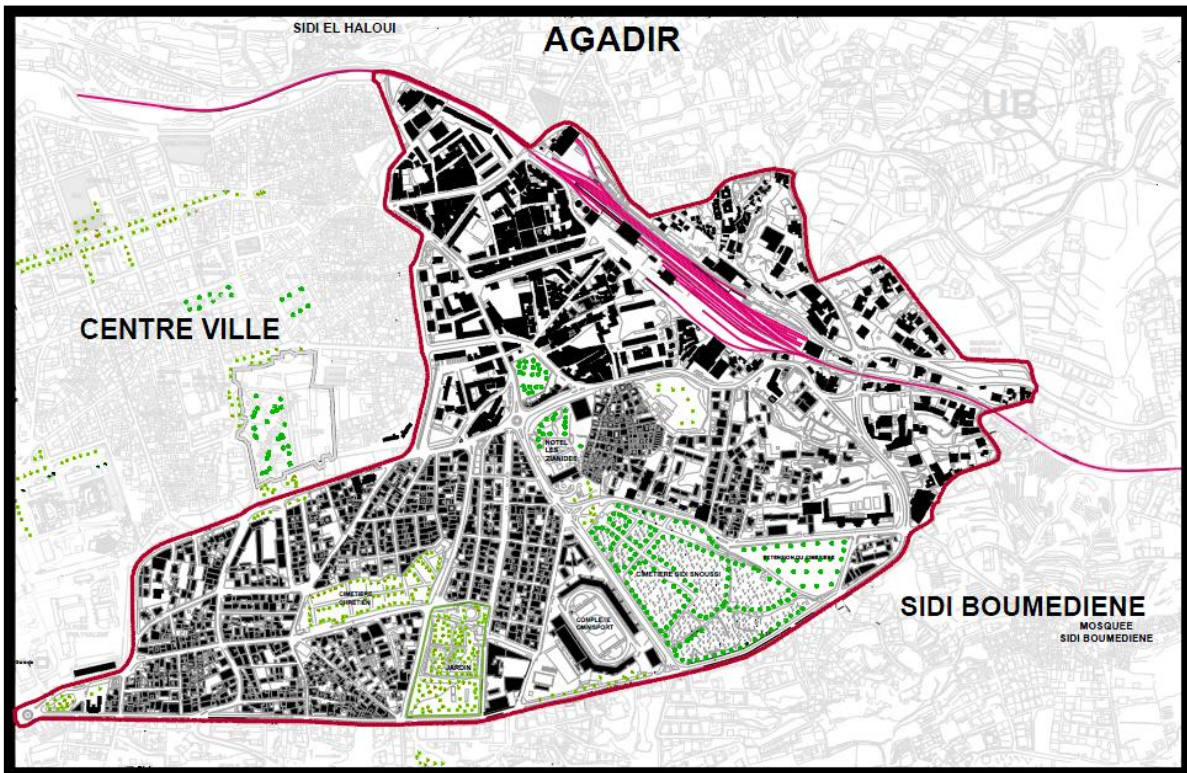


Figure46 : La zone d'étude en état actuel (par l'auteur)

2.3 Dimension d'accessibilité :

2.3.1 La trame viaire :

- **Accessibilité :** Notre zone d'étude a une accessibilité par rapport la ville par les routes nationaux RN7 RN22 et RN22, elle est l'entrée et la sortie de la ville au même temps. Et aussi par rapport leur environnement, elle est entourée par des boulevards assez importantes telque : Boulevard Gawar Hocine, Boulevard l'ALN, Boulevard Hochiminch, Boulevard Hamsali Sayah,qu'ils font partie des espaces publics et de transit des gens.

-**Les types des voies :** La zone d'étude nous détermine un maillage contenant des ilots et des voies hiérarchisées et classées comme suit :

-Voie principale:

1-Boulevard Houchiminh: La voie qui mène au centre ville du l'est, a double sens, présente le trafic le plus important, fréquentée, avec une circulation mécanique fort surtout aux niveaux des arrêts de bus, il connait des niveaux de congestion importants.

2-Rue de minaret: Voie importante qui assure la liaison entre notre secteur et le quartier d'Agadir.

2-Boulevard Ghazlaou Abdeslam: Présente la continuité de la RN22, caractérisée par une circulation mécanique à flux fort et une circulation piétonne moyenne.

3-Khedim Ali: Axe de transit qui relie les deux voies structurantes.

4-Boulevard Hamsali Sayah Miloud : La voie qui mène au centre ville du Sud.

5-Boulevard l'ALN : Voie fréquenté, à double sens, elle a une forte circulation mécanique et piétonne.

-Voies secondaires:

1-Boulvared du 1 er novembre: Voie importante qui assure la liaison entre notre aire d'étude et le centre ville historique. Avec une circulation mécanique forte et piétonne forte.

3-Sidi Ahmed: Voie qui relie deux boulevards fréquentés : Inal Ahmed et ALN.

-**Voies tertiaires:** sont des voies qui ont un flux mécanique faible et piéton et aussi des impasses pour accéder aux habitations (zone résidentielle) sans oublier les escaliers.

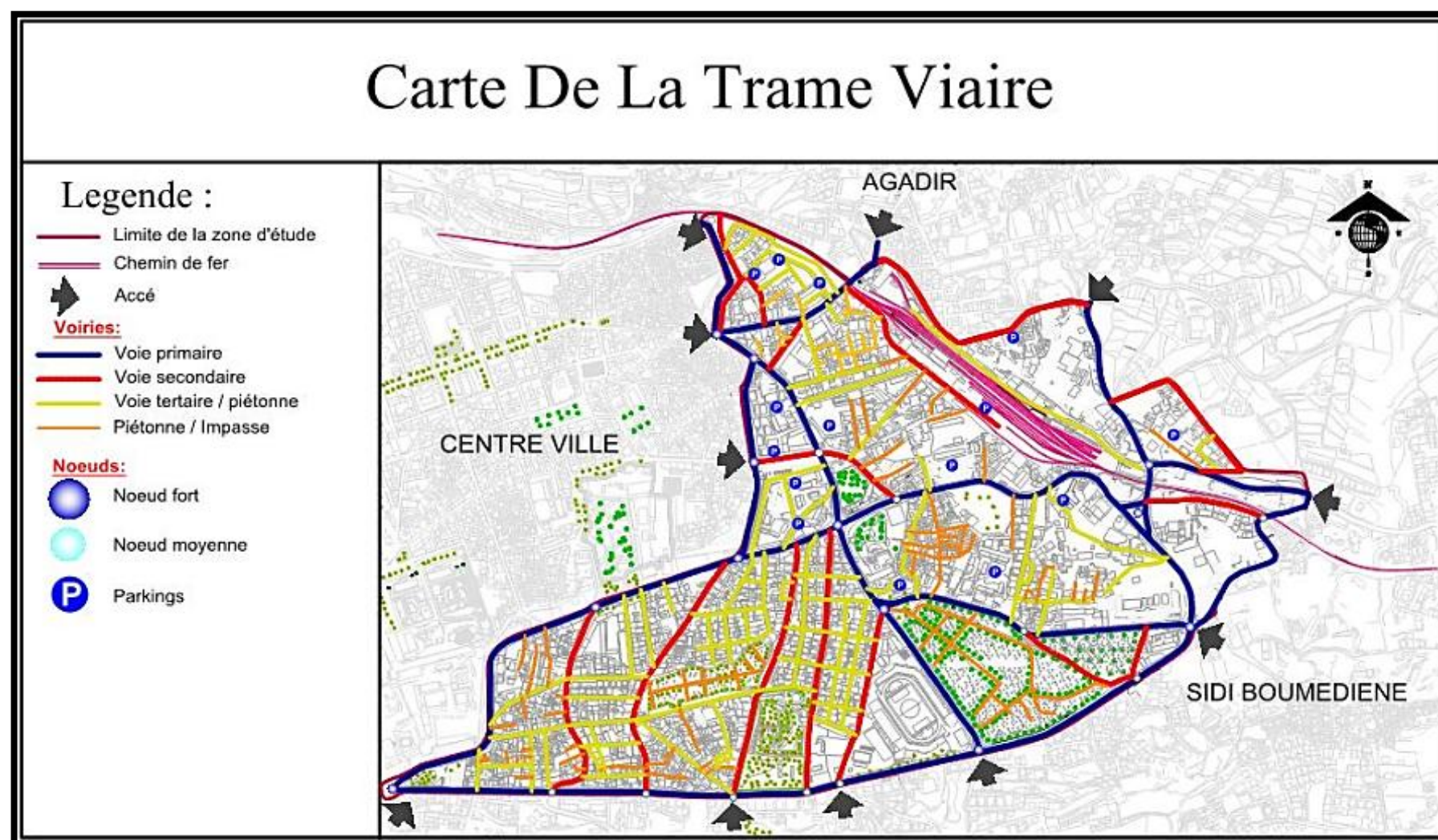


Figure 47 : Carte de la trame viaire (par l'auteur)

Synthèse et critique :

-Le sous dimensionnement des axes principaux: Boulevard Hochimich, Hamsali Sayah. Cette difficulté provoque un dysfonctionnement et une Pression sur eux.

-Mauvaise accessibilité au quartier surtout les quartiers résidentielles telque: Sidi Lahcene, Riat El Hammar, Kalaa inférieure due a la Structure non maillé, La présence de plusieurs obstacles (Les grandes talus dans le coté sud).

-Dégradation de schéma structurel.

-Absence de liaison avec les quartiers limitrophes.

Retenu :

-La centralité d'accessibilité est faible, ce dysfonctionnement traduit par : Isolement du quartier par rapport à la ville

2.3.2 Le transport :

- L'aire d'étude est directement concernée par 10 lignes de bus :

Transport privé				
Ligne 1	Ligne 2	Ligne 3	Ligne 4	Ligne 5
B03 A03	14	C 23	13	Vers boujlida
Relie le centre-ville et chetouane à partir d'une voie primaire	En allant du centre-ville vers champ de tir, cette ligne traverse une voie primaire	qui relie le centre ville et ain hout	allant vers ouzidane	Qui relie le centre ville et boujlida
Transport étatique (ETAU)				
Ligne 1	Ligne 2	Ligne 3	Ligne 4	Ligne 5
Rhiba- lala setti	Rhiba -boujlida	Rhiba -Ouziden	Rhiba -Koudia	Rhiba bouhenak
Relie le centre-ville et chetouane à partir d'une voie primaire	En allant du centre-ville vers champ de tir, cette ligne traverse une voie primaire	qui relie le centre-ville et ain hout	allant vers ouzidane	Qui relie le centre-ville et boujlida

Et on note aussi :

- Station des Taxis qui se trouve en face la gare ferrovière.
- Passage de la ligne de chemin de fer.
- L'arrivée de la nouvelle ligne LGV en 2017.

Synthèse et critique :

- Le transport en commun est mal géré et les arrêts de bus sont fixé Just au limites de la zone d'une manière anarchique. -Le passage des linges de transport en commun dans le même trajet qui provoque la saturation du réseau. -Manque de plusieurs lignes de transport.
- La gare ferroviaire** : un moyen de transport de marchandises et de voyageurs qui doit être déplacé pour la Future extension de la gare ainsi le passage de LGV.aussi elle est accompagnée avec une station de taxis mal équipé.
- La gare routière** : mal positionné, elle bloque la continuité commerçante de bab jyard d'une part, elle provoque un problème de circulation. D'autre part, elle est mal équipée accompagné avec l'habitat et quelques équipements sans rapport entre eux.

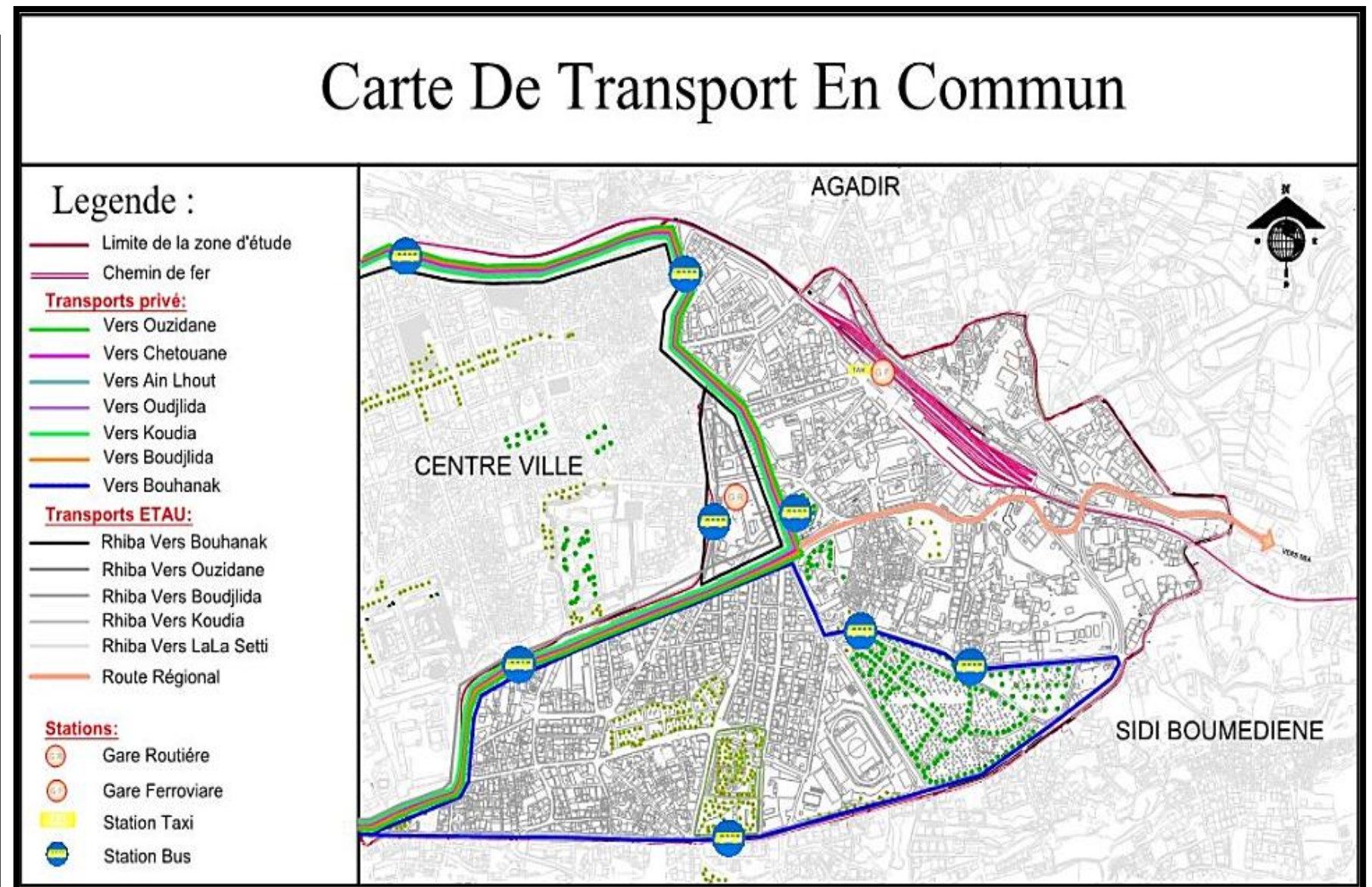


Figure 48 : Carte de transport en commun (par l'auteur)

Retenu :

La centralité est mal développée autour des modes de transport soit routier ou ferroviaire ou la multimodalité est insuffisamment pensée.

Synthèse			
Menace	Opportunité	Faiblesse	avantage
Nuisance sonores due au chemin de fer	La présence de la gare ferroviaire comme un facteur de développement locale.	<ul style="list-style-type: none"> -Structure discontinu et non cohérente -La dégradation de schéma structurelle 	<ul style="list-style-type: none"> -Proximité des axes structurant la RN7, et RN 2
	La présence de la gare routière comme élément structurant.	<ul style="list-style-type: none"> -Difficulté d'accessibilité. -Saturation des accès principaux. -Absence d'accessibilité dans les zones. -Absence de liaison avec les quartiers limitrophes. -confusion entre les voies. 	<ul style="list-style-type: none"> -Plusieurs arrêts de bus
		<ul style="list-style-type: none"> -Manque de gestion de transport en commun -stationnement anarchique et une offre de stationnement saturé 	Présence de transport en commun mais que dans les limites
		<ul style="list-style-type: none"> -Perte d'attractivité des deux gares non intégré avec le quartier. -Voies importante discontinue et non exploitée tell que la voie derrière la gare. -La rupture physique qui faite par le chemin de fer qui sépare notre secteur du reste de ville -Arrêt de bus de Sidi Lahcene pose problème de circulation. 	
		<ul style="list-style-type: none"> -Voies sous dimensionnée : étroitesse des rues dans les quartiers résidentielle qui génère l'accessibilité. 	

Tableau13 : Synthèse de la trame viaire et le transport (par l'auteur)

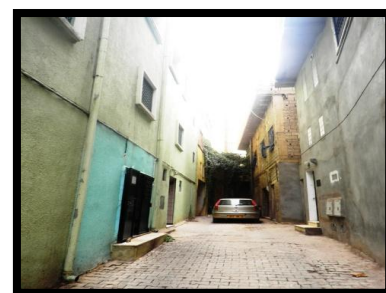
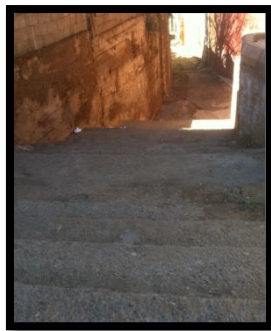


Figure 49 : Quelques illustrations pour la trame viaire (prises par l'auteur)

2.4 Dimension urbaine (typologie et densité des ilots) :

2.4.1 Trame urbaine : Le maillage c'est un réseau composé d'unités non identifiées de dimension très variable en forme irrégulière et régulière. La trame urbaine de la zone peut être divisée en 2 types :

- **Trame mixte :** c'est le résultat de la superposition de la trame coloniale et la trame traditionnelle.
- **Trame orthogonale :** résultat d'une intervention programmée et réalisée d'un découpage en trame orthogonale. -La lecture de la typologie d'ilots montre deux grandes formes géométriques de moyens et petites dimensions variés entre 320 m² et 3000 m². -Quadrilatérales irréguliers, triangulaires.

2.4.2 Typologie des ilots : La trame des ilots composés de plusieurs parcelles bâties ou non bâties, constituant une unité élémentaire de l'espace urbain, séparés les uns des autres par des rues. Les ilots varient selon la taille, la disposition et la forme. La majorité des ilots sont des ilots destinés pour l'habitat individuel.

-**La taille :** on remarque que la taille du parcellaire s'agrandit en s'éloignant du centre vers la périphérie et dans les parcelles destinées à recevoir les équipements.

-**La forme :** Quadrilatérales irrégulières, triangulaires

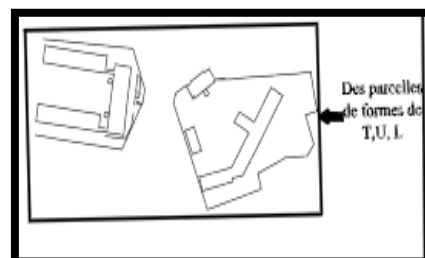
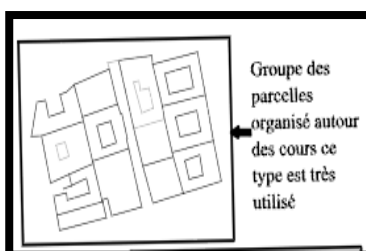
-**La disposition :** Elle est définie dans le cas de notre zone par une continuité du parcellaire, en effet les dimensions varient selon la forme.



Figure 50 : Ilot ouvert (google earth) Figure 51 : Ilot régulier (google earth) Figure 52 : Ilot irrégulier (google earth) Figure 53 : Ilot libre (google earth)

2.4.3 Les ilots sont construits soit :

- Ponctuelle :** un pourcentage visible de notre zone ne sont pas occupés totalement, des espaces perdus qui sont devenus après réservés au parking ou des espaces non aménagés.
- Linéaires :** Alignés par rapport aux voies pour des raisons commerciales et services et pour une meilleure occupation de l'espace.
- Planaire :** par une continuité due à plusieurs bâtiments accolés les uns aux autres sur toutes les



2.3.5 Les terrains libres sont très nombreuses, on peut les classer en 3 types :

1^{er} catégorie : Friche naturelle. **2^{ème} catégorie :** Appartenant des propriétaires qui ont l'intention de les urbaniser. **3^{ème} catégorie :** Terrains qui se trouvent dans des terrains accidentés présentent des espaces résiduels.

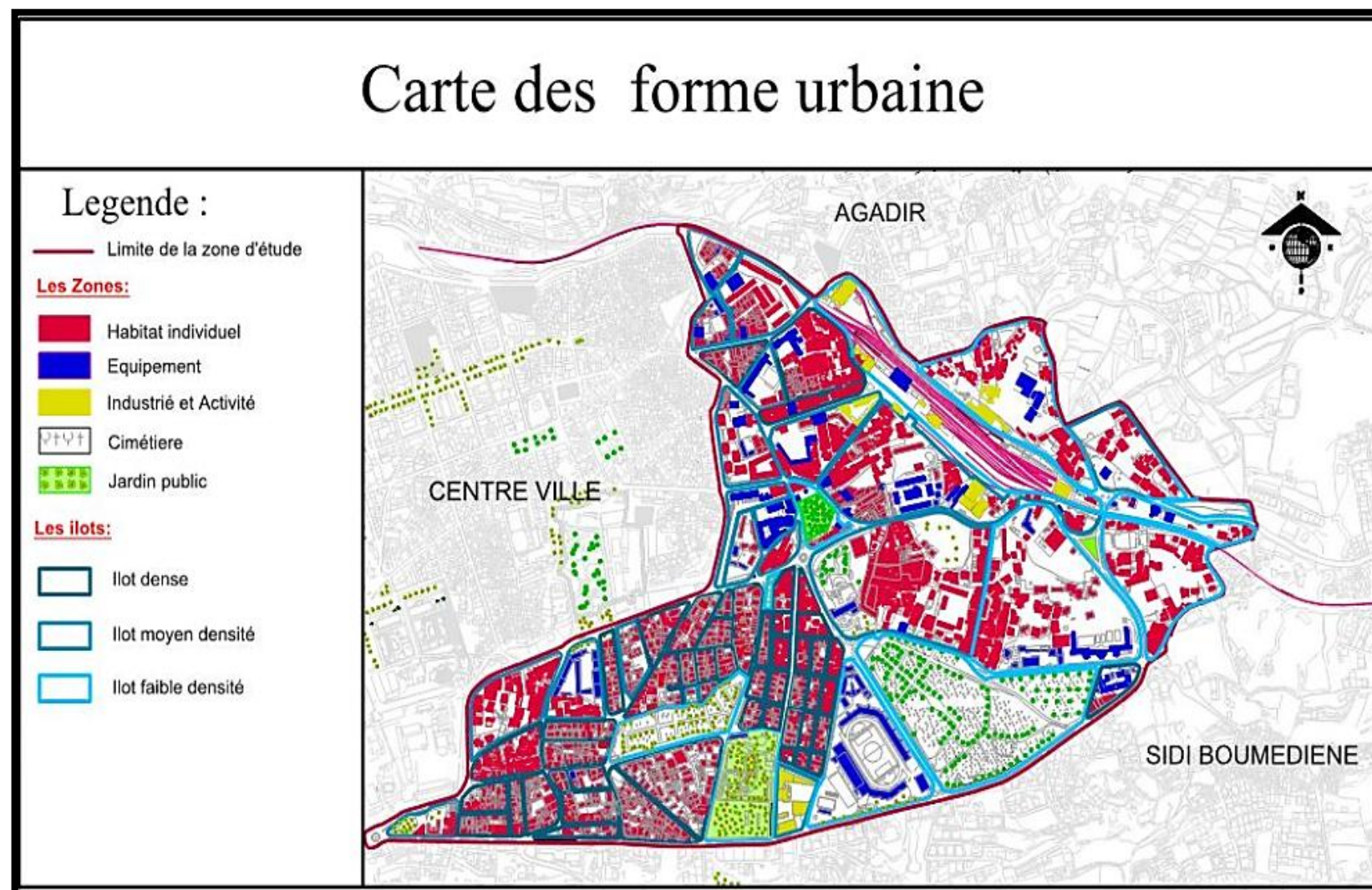


Figure 54 : Carte des formes urbaine (par l'auteur)

2.3.6 La densité des ilots : En termes d'occupation du sol on peut distinguer trois (03) catégories d'ilots :

- L'ilot dense :** où il y a une forte concentration du cadre bâti, et l'absence des espaces verts et des espaces publics libres, ce type d'ilot est globalement de nature résidentiel, et parfois mixte constitue des zones d'habitation et d'équipements.
- L'ilot moyennement dense :** où on peut remarquer un certain équilibre entre l'espace bâti et l'espace libre, ce type d'ilot est globalement constitué d'une zone résidentiel ou les friches naturelles sont intégrées et réservées au stationnement ou restent non aménagées. Aussi, la zone d'équipement, comme l'ilot des établissements éducatifs.
- L'ilot faiblement dense :** cela se manifeste au niveau des ilots des cimetières, où il y a des surfaces libres assez importantes, ainsi que l'ilot de Stade omnisport et de jardin public.

Synthèse et critique :

- Perte de structure spatiale qui assurent l'identité en temps que lieux urbains a engendré la perte de lieux.
- Le quartier est occupé par des espaces résiduels non aménagés.
- Les cœurs d'ilots eux-mêmes s'organisent et s'associent majoritairement à des places de stationnement et quelques plantations.
- Le rapport entre le vide et le plein varie selon la zone.
- Mauvaise articulation entre les tissus urbains dus à la nature des reliefs accidentés
- Des extensions illicites sans plan d'organisation de l'ensemble (Riat El Hammar)

2.5 Dimension d'équipement public :

-Notre l'aire d'étude n'est pas marquée par un seul caractère d'équipements d'où elle accueille une multitude d'équipements : éducatifs, commerciaux, culturel, hôtelleries, sportif à l'échelle du quartier et d'autres sont à l'échelle de la ville et régional tel que : le centre culturel, hôtels, stade, la gare ferroviaire et routière.

-Il faut montrer aussi que dans l'est de notre zone se localise plusieurs friche industrielles, la limonadière, la station haut tension et le dépôt de naftal.

Synthèse et critique :

-Notre zone est considérée comme une zone de transit, elle assure la jonction et la connexion entre les différents équipements a l'échelle de la ville.

-Hotel des zianides, stade omni sport, la gare ferroviaire, lycée maliha hamido, centre islamique, On peut les considérer comme des équipements structurants et en même temps des éléments de repères.

- D'après l'analyse, on relève qu'il y'a un déséquilibre au niveau de la répartition des équipements à l'échelle du quartier, si on compare la partie Sud du fragment à la partie Nord. Ils sont situés majoritairement au nord

-Les équipements publics sont intégrés dans les zones d'habitations, ils sont réparties sans rapports entre eux, sans rapport avec l'habitat, ils constituent des unités spatiales isolés.

-L'existence d'une unité industrielle comme : couvertex intégré dans une zone résidentielle.

- Nous remarquons que le commerce se développe généralement dans la partie haute du fragment, où le transport en commun le traverse,

-On ressort ainsi qu'il y'a un déficit au niveau des équipements communautaires de proximité et d'échange par rapport au côté culturel, commercial, et même de service. Ce besoin procure une mobilité vers le centre-ville et rend notre zone d'étude moins attractive.

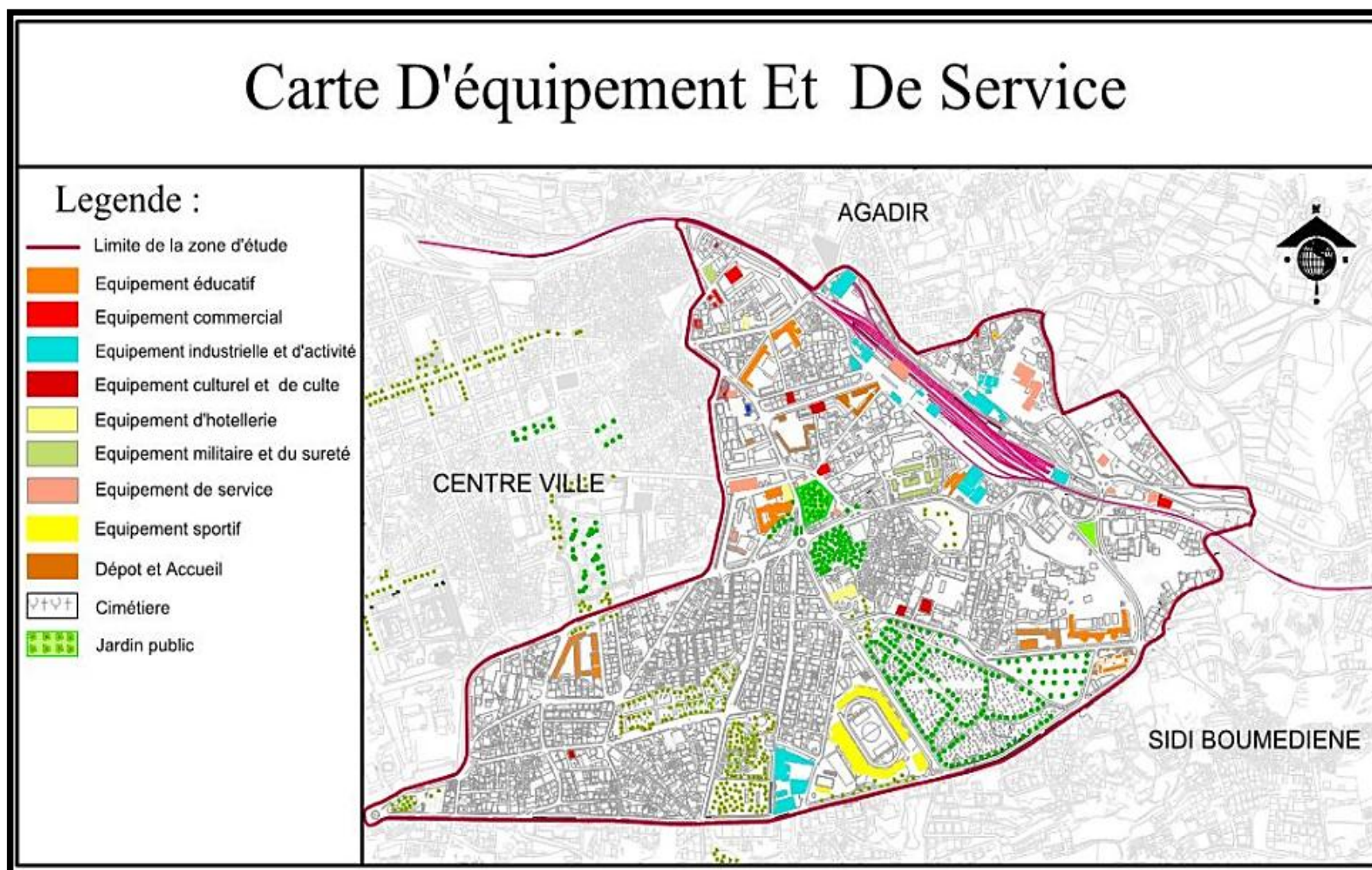


Figure 55 : Carte d'équipements et de services (par l'auteur)

Retenu :

La présence des équipements quasi importants qui permet de développer une centralité compétitive qui va concourir à renforcer l'attractivité de quartier, et garantir le maintien de l'activité économique, nous citons comme élément de repère la gare ferroviaire.

Zone	Équipement	Fonction	Période	Nature
Quartier de la gare	École ibn mosaib	Éducatif	Colonial	Intermédiaire
	Ecole primaire aicha Medyouni	éducatif	Post colonial	accompagnement
	Cem salima Taleb	éducatif	colonial	structurant
	CFPA	socio culturel	post colonial	accompagnement
	Hôtel Agadir	Hôtellerie	Colonial	structurant
	Gare routière	Transport et service	Post colonial	structurant
	Bloc administratif	Administratif	Colonial	structurant
	Hôtel stanboli	Hotellerie	Post colonial	structurant
	Ecole chaili mostapha	Educatif	Post coloniale	accompagnement
	Usine de parpaing	Service	Colonial	accompagnement
	Station d'essence	service	Colonial	accompagnement
	Gendarmerie	service	Colonial	structurant
	Agence de voyage	Service	Coloniale	accompagnement
	Parc APC	Administratif	colonial	structurant
	Cem dar el hadith	Educatif	Poste colonial	structurant
	Direction de Moujahidin	Administratif	Colonial	accompagnement
	Centre islamique	culturel	Post colonial	structurant
	La gare ferroviaire	Transport et service	Colonial	structurant
	Maison de jeune	loisire	Post colonial	intermédiaire
	Marché couvert	Commercial	Colonial	accompagnement
Hotel en cour de construction	Hotellerie	Post colonial	Intermédiaire	
Dispensaire	Sanitaire	Post colonial	accompagnement	

Tableau 14 : Les équipements et les services dans Quartier de gare (Par l'auteur)

Zone	Equipement	Fonction	Période	Nature
<i>Sidi Lahcen</i>	Souk	Commercial	Post colonial	Structurant
	Mosquée	Cultuel	Précolonial	Intermédiaire
	Hôtel	Hôtellerie	Post colonial	intermédiaire
	Sureté	Sécurité	Post colonial	structurant

Tableau 15 : Les équipements et les services de Sidi Lahcen (Par l'auteur)

Zone	Equipement	Fonction	Période	Nature
<i>Harotun</i>	Stade omni sport	Loisir sportif	Post Coloniale	Structurant
	Jardin publique	loisirs	Précoloniale	structurant
	Unité industrielle COUVERTEX	Entreprise	Post Coloniale	structurant
	Lycée maliha	Éducatif	Coloniale	Structurant
	Mosquée sidi bena	Cultuel	Post coloniale	Intermédiaire
	Cimetière	/	Précolonial	structurant

Tableau16 : Les équipements et les services d'El Hartoun (Par l'auteur)

Zone	Equipement	Fonction	Période	Nature
<i>Riat El Hammar</i>	Maison Nissan	service	Post colonial	structurant
	Naftal	service	Post coloniale	Structurant
	Lycée yaghmoracen	Educatif	Coloniale	Structurant
	Hôtel des zianides	Hôtellerie	Post Coloniale	Structurant
	École yaghmoracen	Éducatif	Post colonial	Structurant
	CFPA	Socio culturel	Post coloniale	intermediare
	Mosquée de sidi Senouci	Cultuel	Post coloniale	intermédiaire
	Station d 'essence	Service	Colonial	accompagnement
	Cimetière	/	Colonial	Structurant

Tableau 17 : Les équipements et les services de Riat El Hammar (Par l'auteur)



Figure 57: La gare routière



Figure 58: Le stade Akid Lotfi



Figure 59: L'unité industriel Mental



Figure 60: La gare ferroviaire



Figure 61: Le centre islamique



Figure 62: Hotel Zianides



Figure 63 : Mosquée Sidi Snoussi



Figure 64 : Dar El Mojahidin hors service



Figure 65 : Centre de sante



Figure 66 : Annexe de l'APC Hartoun



Figure 67 : L'école primaire Aicha Madyouni



Figure 68 : L'école maternelle



Figure 69 : Superette de Sidi Lahcen



Figure 70 : Jardin d'El Hartoun



Figure 71 : Souk Sidi Lahcen



Figure 72 : Les baraques de Sidi Lahcen



Figure 73: La sureté



Figure 74 : Hotel de Stambouli

Les photos sont Prises par l'auteur

2.6 Architecture et cadre bâti :

2.6.1 Typologie de l'habitat : L'habitat occupe une grande majorité des terrains, elle représente 70% de la surface, et présente une hétérogénéité de forme et de typologies. Les équipements sont intégrés dans les cités d'habitations. On trouve l'habitat individuel sous forme des petites maisons éparpillées ou collées, l'habitat collectif et aussi l'habitat mixte.

2.6.2 Le cachet architectural : Nous avons analysés le cadre de bâti et le style architectural en deux procesus : le premier pour l'habitat et le deuxième pour l'équipement.

-Habitat : elle est présente au niveau de notre aire d'étude sous trois types :

•**L'habitat individuel colonial :** Elle représente une grande part du notre zone avec une hauteur varié entre RDC et R+1 et avec un cadre bâti entre bon et moyen état.

•**L'habitat individuel postcolonial :** Elle se présente sous forme des maisons, des villas avec des façades bien traités et des jardins. Aussi on trouve des habitats postcoloniales inachevés . Avec des hauteurs varié entre RDC et R+3.

•**L'habitat collectif colonial :** Ce sont des barres d'immeubles allant jusqu'à quatre (04) étages sous formes des barres verticale.

-Equipement : l'existence des multiples styles datant de deux époques coloniales et postcoloniales (néoclassique, néo moraisque)

Synthèse et critique :

-La configuration spatiale de cette zone se caractérise par une forte présence de la fonction résidentielle en divers types, mais la domination de l'habitat individuelle et l'état de dégradation varient entre bon, moyen et mauvais état.

-Une particularité architecturale réside dans l'expression de la monotonie des volumes. Ces constructions possèdent des formes géométriques très simples.

-Absence de qualité architecturale surtout dans le quartier de gare.

-La conception des quartiers joue un rôle déterminant sur la santé et la sécurité des individus. Dans notre cas, la qualité architecturale du cadre bâti n'est pas planifiée dans une optique de santé et de bien-être et elle ne suit pas le processus du développement durable.

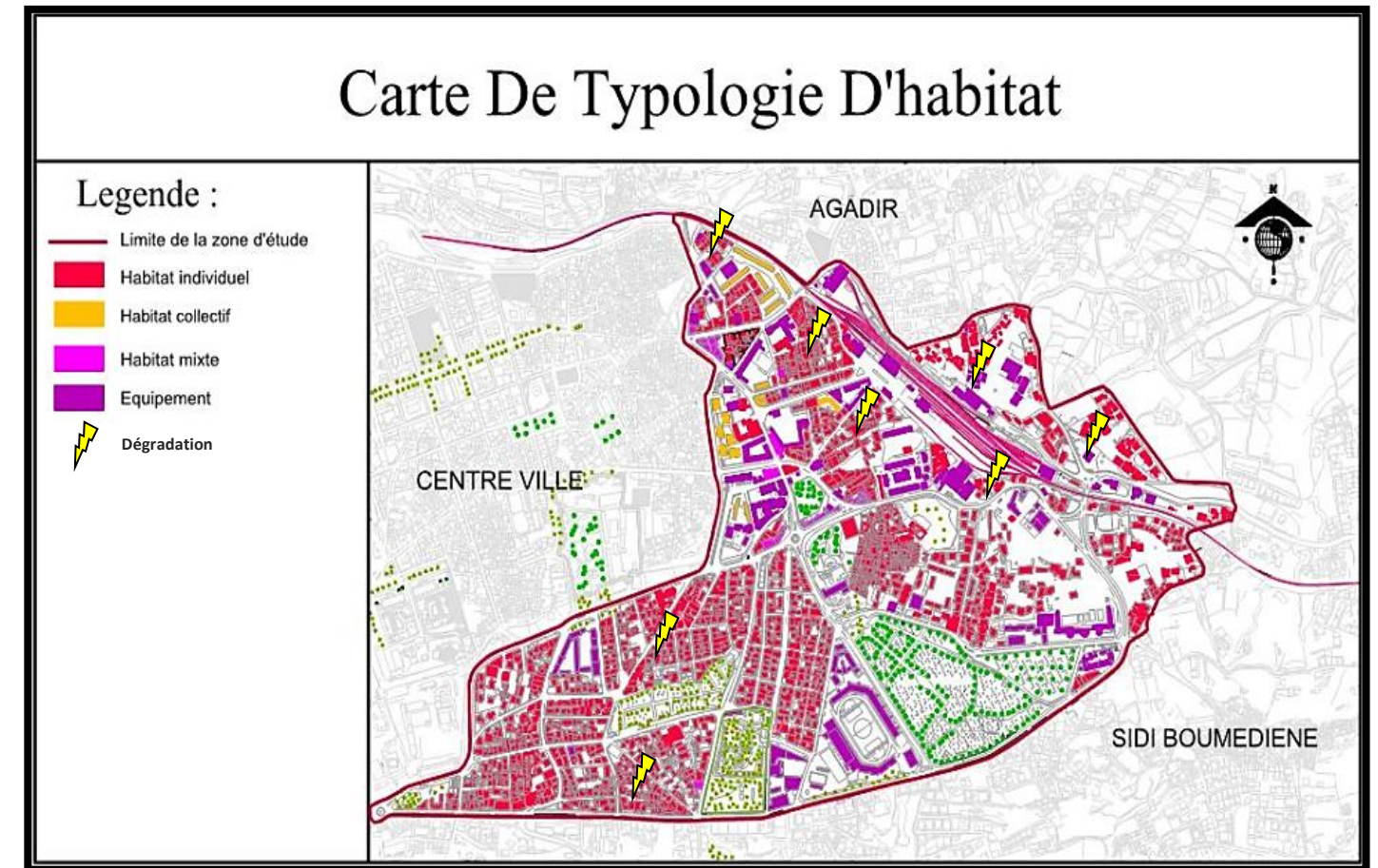


Figure 75 : Carte de typologie de l'habitat (par l'auteur)

Retenu :

La centralité résidentielle (quartier de gare) est faite de manière non maîtrisée due à la présence de l'habitat éparpillé sans schéma d'organisation et sans rapport entre ses équipements.

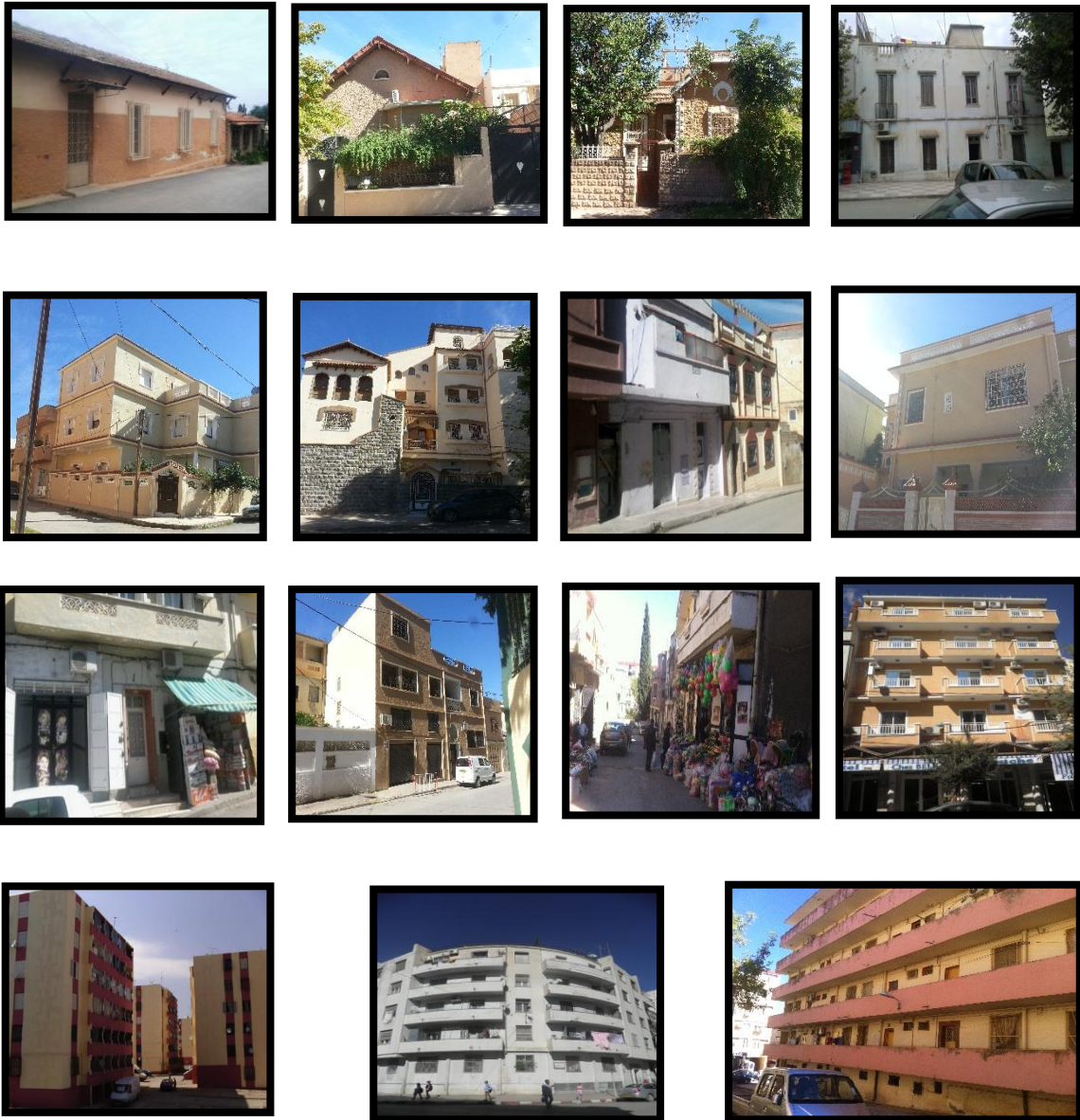


Figure 76 : Quelques illustrations d'habitats (Prises par l'auteur)

Synthèse			
Menace	Opportunité	Faiblesse	avantage
/	-Présence de plusieurs friches agricoles et industrielles qui peut être reconvertie	-la perte de l'attractivité de la gare ferroviaire, elle est non intégrée avec le quartier -Manque d'équipements de soutien de la gare -Une gare routière mal positionné mal organisé en mauvaise état. -manque d'animation de quartier favorisant l'évasion vers le centre-ville	-La présence des potentialités foncières importantes : zone inhabité, des terrains vagues
/	-Présence des équipements structurants comme : centre islamique, les deux gares, stade omni sport	-Présence de plusieurs équipements non compatibles avec le quartier tel que : unité industrielle, friches. -Parc avec une surface importante qui prend une zone importante utilisée pour un parking mal aménagé ou dépôt.	-proximité du centre-ville
/		-Présence de plusieurs obstacle industriel (usines, stations)	-Fonction de service de transport à exploité
/		-Constructions individuelles dispersée -Manque d'équipement de proximité pour les habitants -Cadre bâtis dégradé avec des façades urbaines non cohérentes	
/		-Absence d'équipement de loisir culturel sportif, commercial. -commerce anarchique qui dénature la vocation du site, habitat anarchique -discontinuité de la rue commerçante du 1 ^{er} novembre -équipement sportif à l'échelle régionale intégré dans une zone résidentielle qui provoque insécurité et problèmes de stationnement.	

Tableau 18 : Synthèse des équipements et d'habitats (par l'auteur)

2.7 Les Contrainte et les servitudes :

Notre l'aire d'étude est frappées de plusieurs zones de servitudes et contraintes dont elles varient selon leurs influences :

1/ Les contraintes : -La partie sud du secteur est délimitée par le **cimetière d'une superficie importante** de 8 ha. C'est une contrainte qui stoppe le développement urbain de la zone et coupe toute relation avec les autres zones à l'est et le sud. Aussi notre zone d'étude est traversé à l'est par le réseau de **chemin de fer**, qui crée une rupture urbaine, il limite la croissance de la zone et coupe la liaison entre notre quartier d'étude et le quartier avoisinant. La nuisance de chemin de fer pose un véritable problème surtout pour la partie Est qui a un caractère résidentielle. Au Sud, le stade qui pose le problème de nuisance sonore surtout les jours de fonctionnement. Les nuisances peuvent être causées par les automobiles, et de degré plus important dans les grandes voies et les grands boulevards ou il y a un flux mécanique fort.

2/ Les servitudes :

-**Les routes nationales :** sont frappées d'une zone de servitude de 8 m à 35 m au niveau de l'agglomération.

-**Chemin de fer :** La voie de chemin de fer traversant la commune doit être munie d'une zone de servitude de 35 m de part et d'autre.

-**Ligne électrique :** les servitudes liées au passage des ligne électrique d'haute tention (zone non aedificandi) 45 à 60 m , ligne moyenne tention (zone non aedificandi) 20 m de part et et d'autre.

-**La station hydrocarbure :** doit avoir un cercle d'un rayon de 400 m c'est la zone risque après explosion.

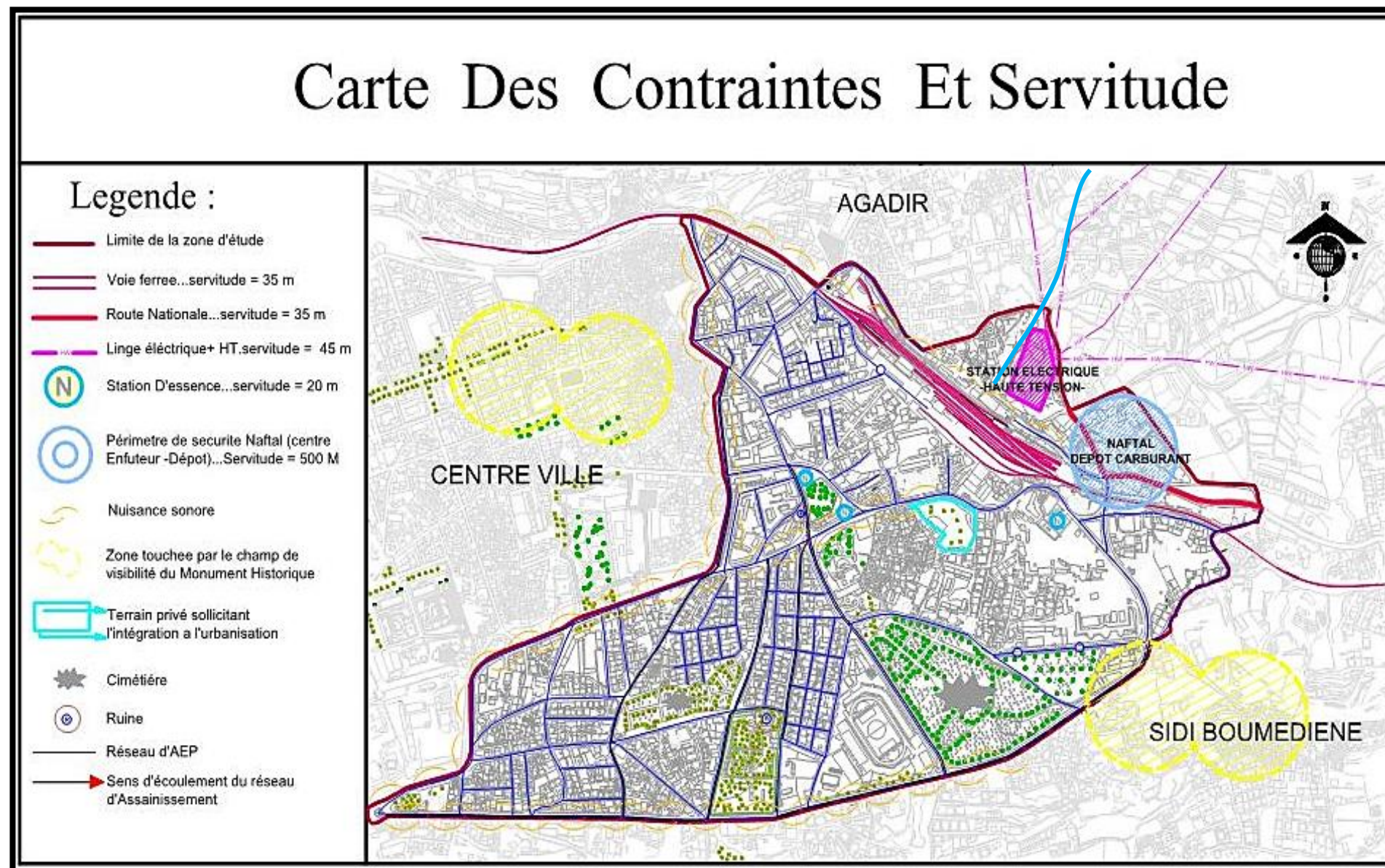


Figure 77 : Carte des contraintes et servitude (par l'auteur)

3/ Les réseaux :

a- Le réseau d'adduction d'eau potable (AEP) : Le quartier est desservi en réseau AEP de type maillé issu des ouvrages de stockage.

b- Le réseau d'assainissement : Le problème de vieillissement du réseau assainissement reste posé.

c- L'électricité et le gaz : Utilisation des poteaux électrique sur les limites des voies. Le réseau de gaz est également convenable.

Synthèse et critique :

-Le périmètre peut avoir un risque technologique, des activités industrielles d'explosion localisées à proximité des zones d'habitats.

-Des contraintes artificielles à l'est, qui créent une rupture urbaine.

-Manque d'aménagement et de procédures contre les nuisances sonores.

-Le quartier souffre de la vétusté du réseau.

-L'électricité : utilisation de système des poteaux et les cables électriques (nuisances visuelle)

2.8 L'état de foncier :

La nature juridique de la propriété foncière au niveau de notre aire d'étude détermine dans une large mesure le type d'intervention à entreprendre. Dans le cas où la propriété privée domine, le programme d'intervention et les possibilités de sa réalisation peuvent être limités et prendront un caractère plus orientatif.

Alors que dans le cas de la propriété publique on peut intervenir facilement sans recourir à l'expropriation de foncier et toutes ces difficultés juridiques.

D'après le résultat de l'enquête effectuée sur le terrain qui montre une prédominance quasi-totale de foncier de la propriété privée à cause de la concentration de l'habitat individuel. Il existe peu de lots étatiques.

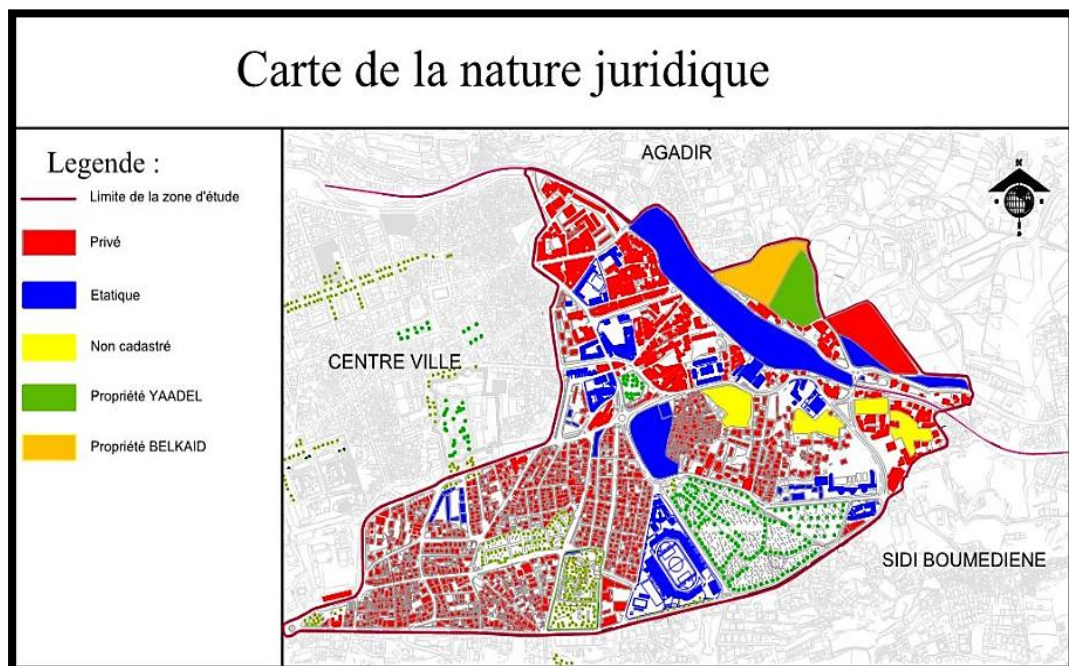


Figure 78 : Carte d'état foncier (par l'auteur)

Synthèse :

La disponibilité de foncier public au niveau de cette zone est une grande opportunité qu'elle faut investir intelligemment pour répondre aux problèmes et besoins de centre-ville et la ville en générale.

2.9 Dimension d'environnement et paysagère :

2.9.1 La topographie : Le fragment se situe dans un relief accidenté avec des pentes dures vers l'est à une altitude variant entre 821 m et 754 m. Notre l'aire d'étude a un aspect topographique pratiquement incliné avec une pente forte de 60 %. Ainsi que la présence de plusieurs talus avec une hauteur très importante dans la partie est. Mais ces reliefs n'offre pas des perspectives bien définies.

2.9.2 Ambiance paysagère et végétale : Les potentialités naturelles de l'aire d'étude se présentent dans l'existence de quelques sites qui sont : le jardin public d'El Hartoun au sud, le jardin public de Matchkana, le cimetière chrétien et musulman. Et l'existence des arbres toutes en longueur des voies et parfois dans les cœurs des parcelles d'habitats.



Figure 79 : Vue en face de la gare ferrovière



Figure 80 : Le cimetière musulman



Figure 81 : Vue sur la rue d'Ibn Khaldoun



Figure 82 : Le jardin public d'El Hartoun



Figure 83: Deux photos d'habitats individuels



Ce potentiel naturel est délaissé et mal exploité en matière d'aménagement et même certains espaces verts sont clôturés et enclavés. Et d'autres sont non aménagés réservés aux parkings. Avec une végétation spontanée.



Figure 84 : Quatre photos montrent le délaissement du potentiel naturel

Le site ne connaît pas vraiment une véritable écologie surtout à l'intérieur de tissu. Les origines de la pollution visuelle dans le quartier sont les nuisances tels que, l'air (fumée, poussières), déchets solides (décharge, poubelles, épaves, terrain vagues), dégradation de la qualité architecturale.



Figure 85: Trois photos montrent la dégradation de la qualité paysagère naturelle

2.9.3 Le paysage urbain :

Le site ne connaît pas vraiment une unité urbaine cohérente surtout à l'intérieur de tissu. A cause de l'existence des dépôts sauvages, des friches industrielles et ferroviaires, des bâtiments non achevés, maisons à l'abandon et aussi la discontinuité de skyline de façade urbaine, la dégradation de la qualité architecturale et urbaine.



Figure 86 : Des photos montrent la dégradation de la qualité urbaine et architecturale



A/ Les points de repères : Sont des références ponctuelles, considérées comme extérieures pour l'observateur, ils ont aussi un caractère de singularité aspect par lequel il se détache de leur contexte comme unique ou mémorable tel que : Stade, la gare Routière, la gare ferroviaire, les hôtels (Zianide, Istambouli, Agadir), Khassa, cimetière...

B/ Les nœuds : Ce sont des lieux stratégiques d'une ville. Ils sont des points de convergence des voies, de rassemblement et de concentration. Les nœuds font office de lieux centraux qui tout en permettant le passage d'un quartier à un autre.

1^{er} nœud Khassa : C'est un nœud à l'échelle de la ville, son influence lui donne le caractère d'un centre, il relie 3 quartiers : Matchkana, El Hartoun. Et Riat El Hamar.

C'est un point extraverti par ses principales directions, qui sont explicites et sa liaison claire avec RN 07 qui s'avoue



Figure 87 : Le noeud El Khassa

comme une porte à Est de la ville.

2^{eme} nœud Sidi Boumediene : C'est un nœud (porte historique) connu à l'échelle de la ville. C'est l'intersection des axes importants. Il relie la médina, Sidi Lahcen et Matchkana. Il est le point de rassemblement de toutes lignes de bus en commun.

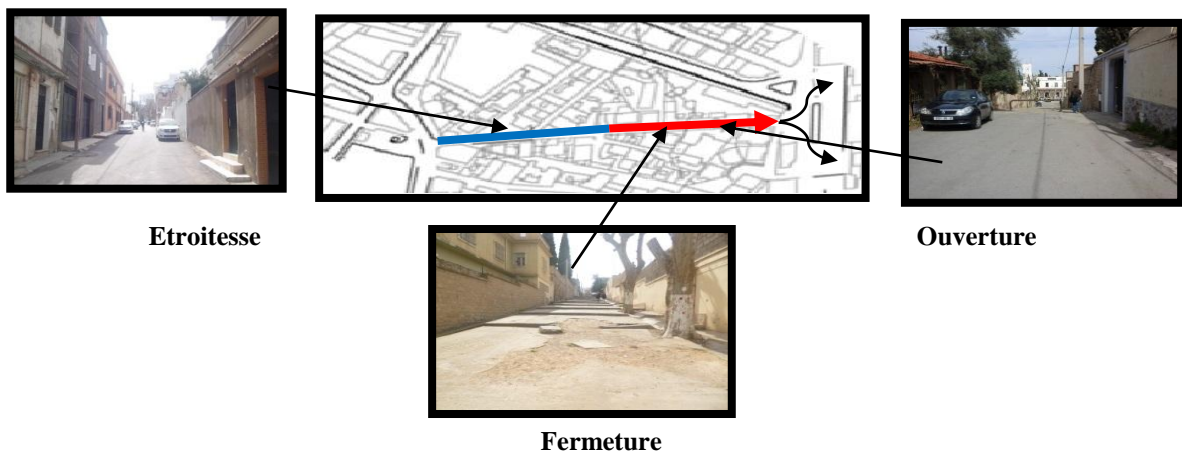


Figure 88 : Le noeud de Sidi Boumediene

D/ Les séquences (des parcours) :

Pour connaître les différentes modifications du champ visuel, on a choisi quelque trajet que l'on aura décidé d'étudier :

La Rue Sabagh Med : C'est axe linéaire qui caractérisé par l'étroitesse et la différence entre la typologie architecturale de l'habitat. Elle est un peu fréquenté à cause de la non-lisibilité de sa fonction, elle ne participe pas à l'ambiance urbaine qui est inexistante sur cet axe. On distingue les deux séquences suivantes :

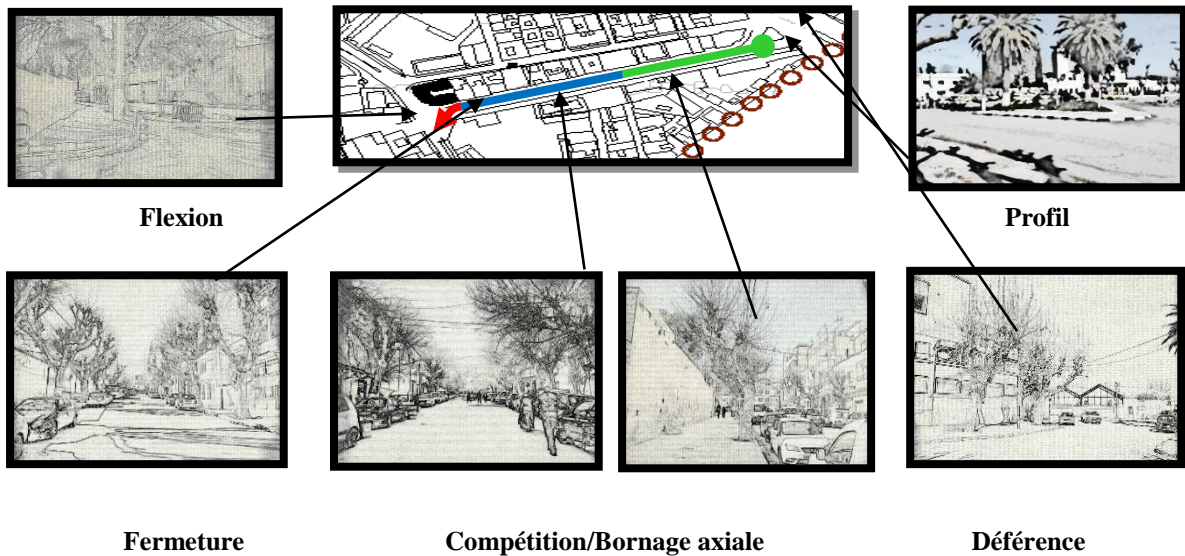


La 1^{ere} séquence : C'est un axe mécanique, elle s'arrête au début des escaliers. Dans cette séquence on a des habitations alignés avec des quelques impasse qui donne les sentiments de concavité.

La 2^{eme} séquence : Elle commence avec le début des escaliers .Elle est réservée aux piétons faible et elle est aménagée par des quelques arbres. Et qui donne vers la gare ferroviaire

(ouverture). On a les dépôts d'un côté et des maisons alignés de l'autre (déférence et dysmétrie).

La Rue de la gare Dib Ayoub : C'est un axe linéaire. Elle relie la place de la gare ferroviaire jusqu'à l'intersection avec le boulevard Ghazlaoui Abdeslam. On distingue les trois séquences suivantes :



La 1^{ère} séquence : On remarque une continuité linéaire due à l'alignement parallèle des bâtis mais avec une certaine déférence dans le bâti et le gabarit.

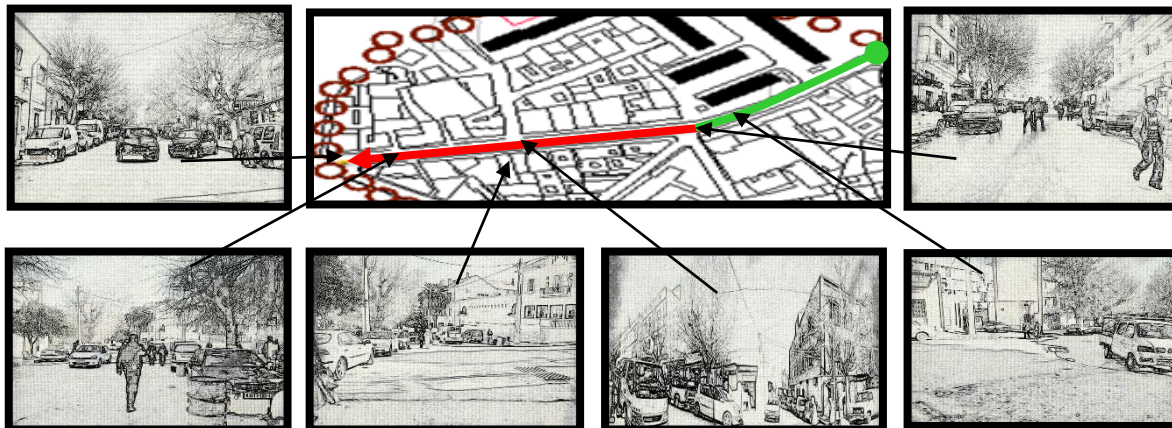
La 2^{ème} séquence : La rue est bordée des deux côtés par des arbres, ce qui renforce l'imagibilité (la lisibilité) et la compétitivité de cette séquence.

La 3^{ème} séquence : La flexion de la voie vers la gauche et la droite.

La Rue du minaret (Ibn Khaldoun) : Elle commence du pont d'Agadir jusqu'à la rampe-point de Sidi Boumediene, c'est un parcours commercial et du passage très fréquenté. Présence d'un grand nombre d'arbres sur les trottoirs des deux côtés. On distingue les deux séquences suivantes :

La 1^{ère} séquence : C'est une séquence d'un caractère topographique l'ouvre sur une vue qui s'atténue avec la pente, à une flexion de la voie, et la déférence qui est due au changement brusque de sa morphologie architecturale.

La 2^{ème} séquence : Une rue très saturée, avec des trottoirs étroits ce qui constitue un grand gêne pour les piétons



Fermeture /Étranglement

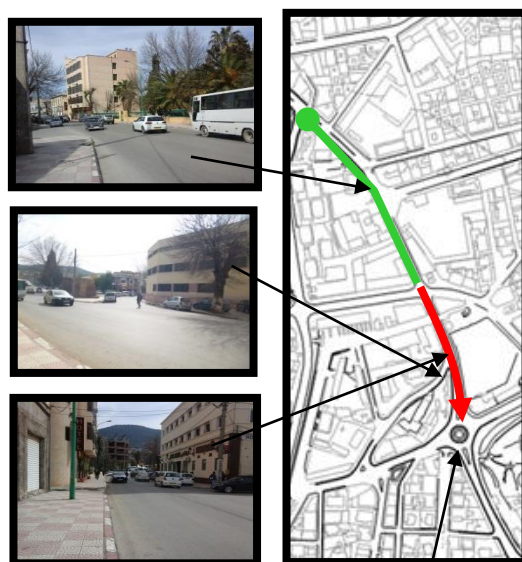
Concavité

Compétition /Flexion

Le Boulevard Ghazlaoui Abdeslam : Cet axe relie le Boulevard Inal Ahmed et le Boulevard Ghawar Hocine qui donne naissance à un nœud « Khassa ». Il est très fréquenté à cause de la lisibilité de sa fonction, elle participe un peu à l'ambiance urbaine. On distingue les deux séquences suivantes :

La 1^{ère} séquence : Elle commence du début du boulevard jusqu'au l'intersection avec la continuité du Bâb Jyad. On remarque qu'il y a eu une modification dans le champ visuel et surtout avec la discontinuité et dysmétrie du bâti.

La 2^{ème} séquence : Cette séquence commence de l'hôtel d'Agadir jusqu' au jardin publique et qui donne un effet d'une surprise et de découverte (Ouvertures sur El Khassa)



D/ Vécu de l'ambiance et confort urbaine :

-Porte et seuil de la ville mal traité et ne donne aucune confort (insécurité).-Le site est fréquenté par toutes les catégories d'âge et de sexe. Soit par les résidents, ou bien des passagers pour diverses raisons mais reste de plusieurs trajets vide qui donnent les sentiments de l'insécurité. - On constate le manque de mobilier urbain, la dégradation des majorités des trottoirs, des places de détente et de rencontre, des aires des jeux. -Un cachet architectural dégradé et la discontinuité dans la façade urbaine qui mènent vers la défiguration du paysage urbain.



Synthèse et Critique :

-Le quartier se trouve sur un terrain **en pente**, qui ne facilite pas l'**homogénéité** des formes architecturales et influence sur le paysage de tissus.

-un quartier peu aéré : -manque d'**intégration urbaine à la nature**. -le quartier souffre de la **vétusté** de bâtis dont sa **qualité architecturale** est dégradé, les façades, les couleurs, les aménagements : pousse à un paysage urbain médiocre. -inconscience de la part des habitants dans le jet des **déchets** ités. -Manque des espaces verts aménagés, et la présence des jardins peu qualifiés avec une végétation spontanée-un paysage monotone présente peu d'intérêt

-Les espaces vert doit être intégré avec des couloirs verts avec le réaménagement des rues comprenant une large bande végétalisée -Le site présente plusieurs espaces verts non structurés non soignés -La présence des déchets verts et arbustes.-La présence des places de stationnement en plein l'espace naturel.

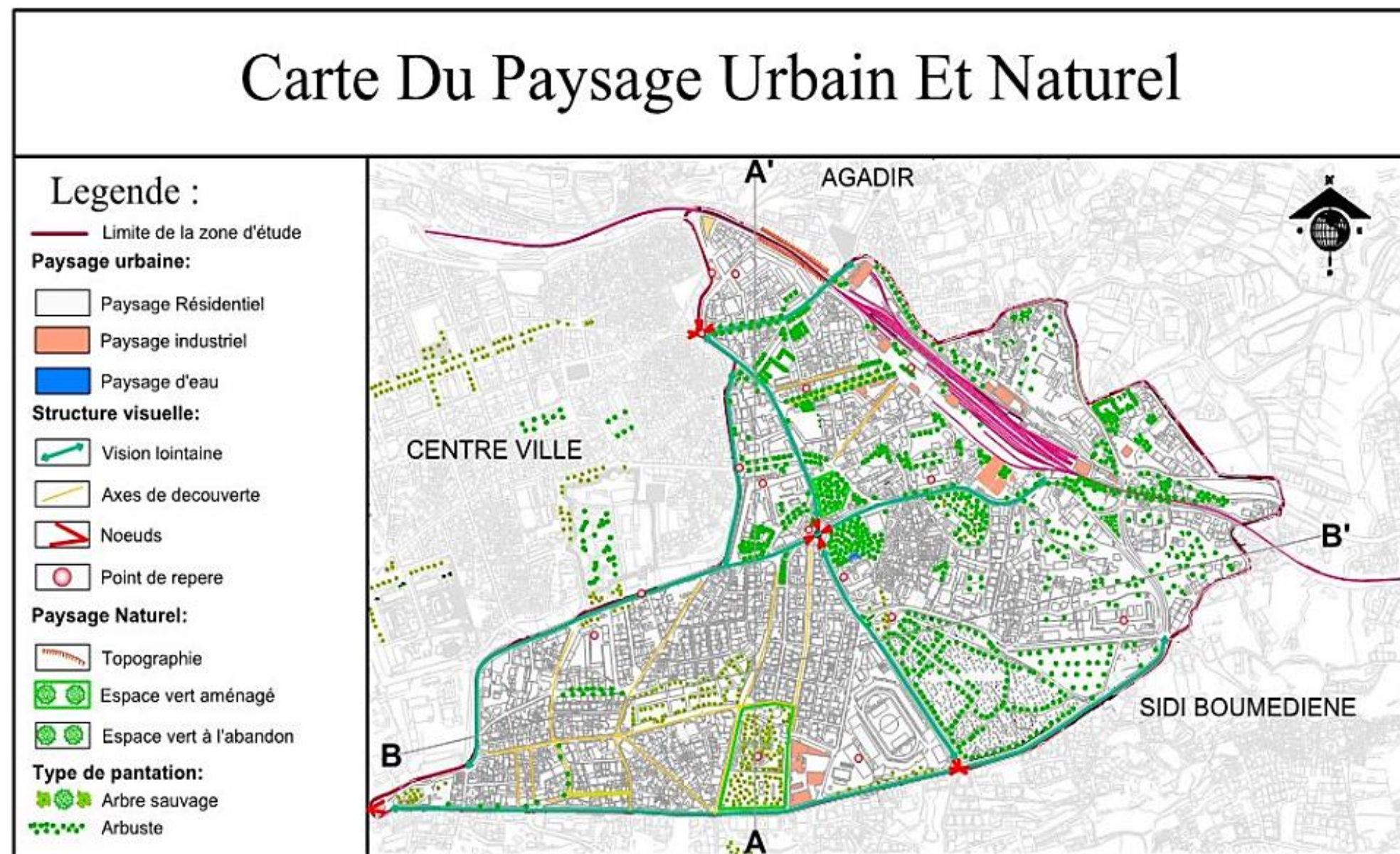
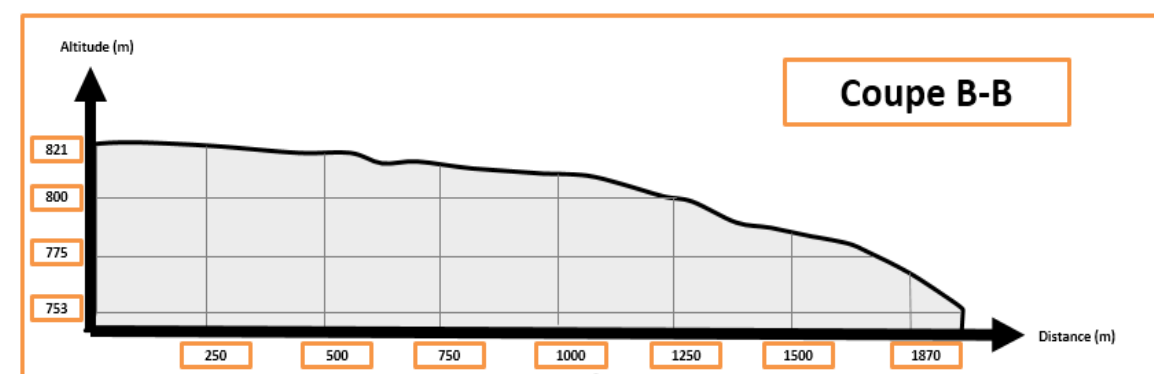
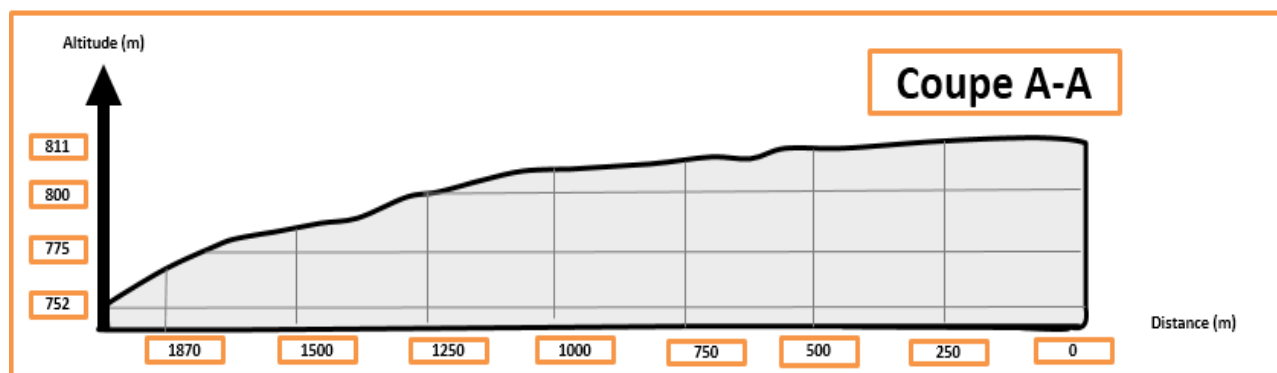


Figure 89 : Carte du paysage urbain et naturel (par l'auteur)



3. Les résultats de l'enquête sur terrain :

Quels objectifs ?

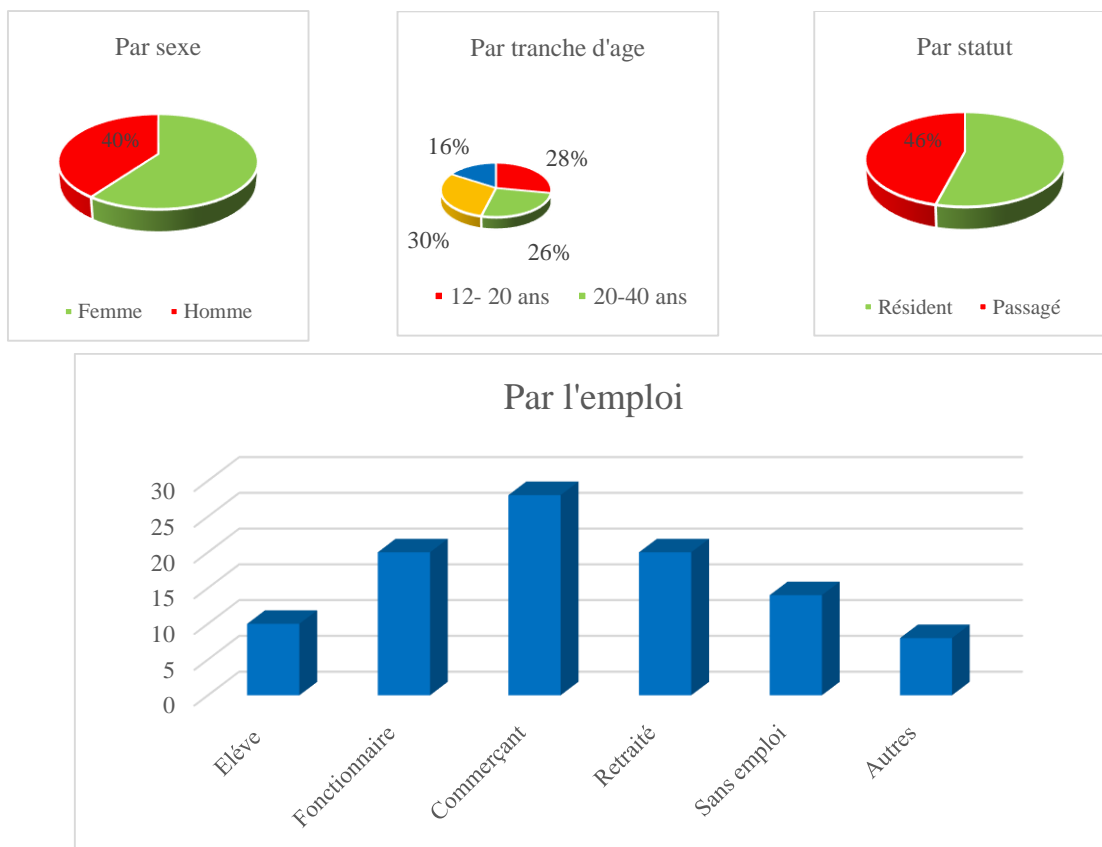
La méthode propose de placer l'individu au centre du système d'analyse à travers l'approche sociologique qui est très importante dans ce travail, qui sert d'appui à l'approche analytique de l'aire d'étude et en même temps pour confirmer le diagnostic, elle permet d'identifier de manière subjective la perception des habitants et recueillir leurs attentes.

Moyens :

Un questionnaire papier. (*Voir annexe 1*)

1ere rubrique : Echantillonnage (Coordonnées sociodémographiques)

-L'échantillon est aléatoire, 50 personnes ont été interrogées. On constate que près du 54 % répondants ont leur domicile dans les quartiers Sidi Lahcen, machkana, les plus proche à la gare. Et le reste 46 % habitent à Imama, Chetoune, le centre-ville, koudia, et des hors wilaya aussi .L'âge de ces personnes varie entre 12 et 67 ans.



2eme rubrique : Identification des problèmes du quartier de la gare

-Sont présentés ici les appréciations révélées à travers le questionnaire effectué au cours de l'enquête. Ce sont des questions pour identifier les problèmes vécus au niveau du quartier.

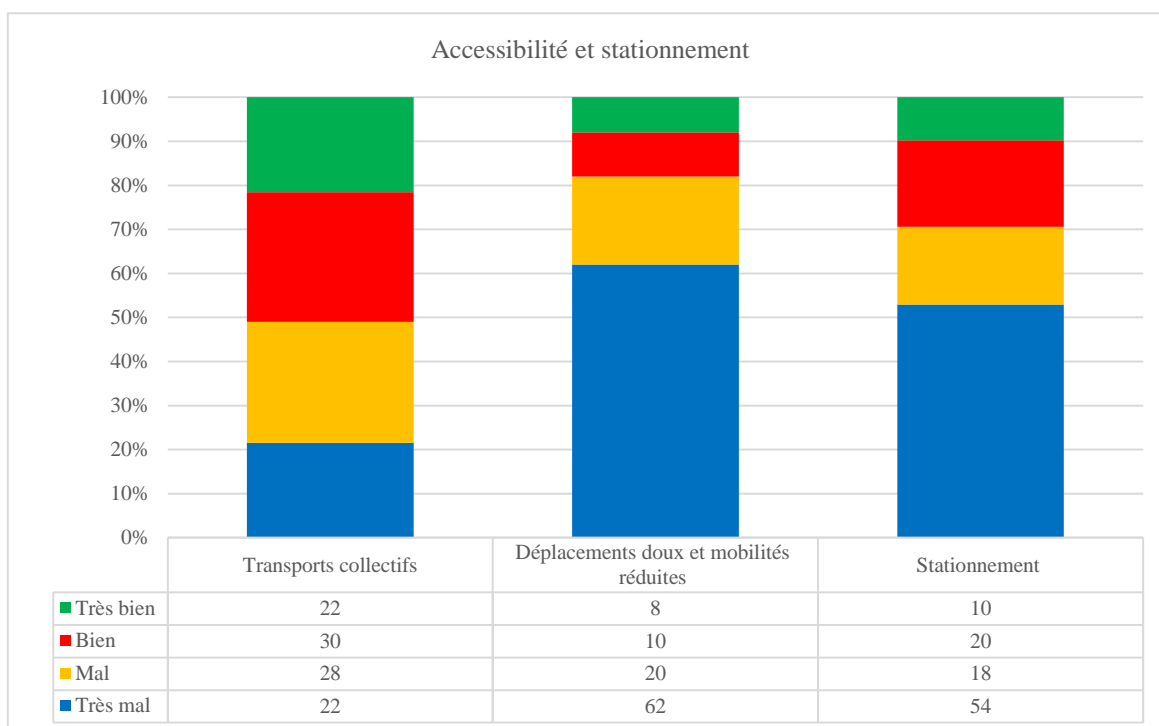
1/Accessibilité et stationnement (Q1 : A, B, C) :

Commentaire :

-Des 62% (très mal) des gens interrogés trouvent une difficulté de se déplacer dans le quartier à cause de l'insécurité posée par la vitesse des véhicules et aussi la mauvaise qualité des trottoirs pour les piétonnes.

-Le problème de stationnement reste posé par les véhiculées 54% (très mal).

-Le transport public reste bien par 30% mais la difficulté posé pour les gens qui habitent dans l'entrée de la ville ou Sidi Yaakoub.



2/ La qualité urbaine et ambiance (Q2 : A, B, C, D, E, F, G, H, I, J) :

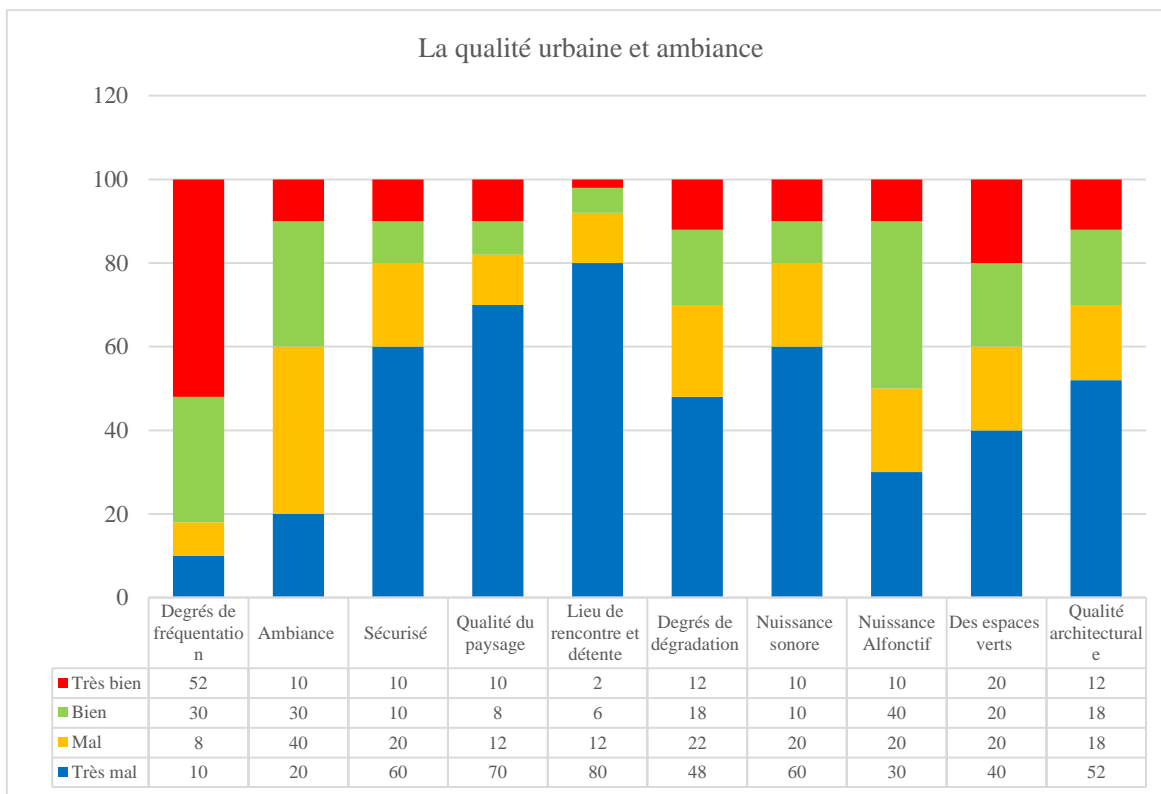
Commentaire :

-D'après cette question nous avons rencontré des problèmes majeurs dans ce quartier où les différents critères analysés vont entre le très mal et le mal (70%) qui renvoie à une qualité urbaine défavorable.

- Les différents problèmes constatés : l'insécurité (80 %), Manque des aires de jeux et de de rencontre, Couleur d'immeuble désagréable.

-Qualité environnementale, les sources de la pollution dans le quartier et les risques environnementaux qui menacent la santé de la population (Nuisance sonore, pollution visuelle, déchets).

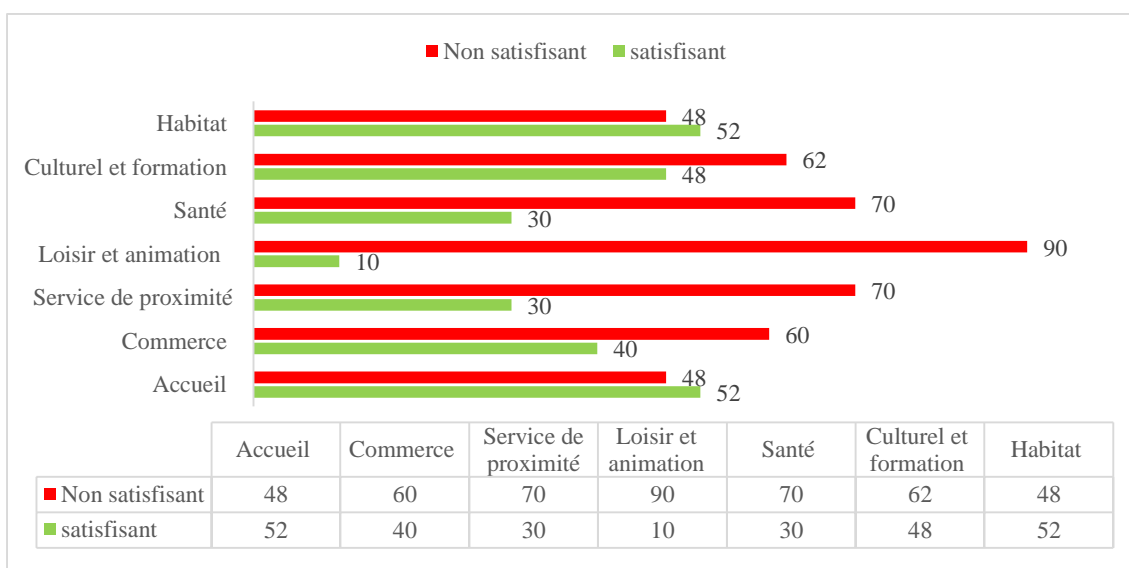
-Ambiance sociale et urbaine dans le quartier reste aussi non satisfaisante pour les plupart des personnes interrogés (60%) à cause de manque de certains qualité d'urbanisme attirante et des lieux ou bien des places de mouvements à l'intérieur de quartier.



3/ La satisfaction des gens de l'offre des services (Q3 : A, B, C, D, E, F) :

Commentaire :

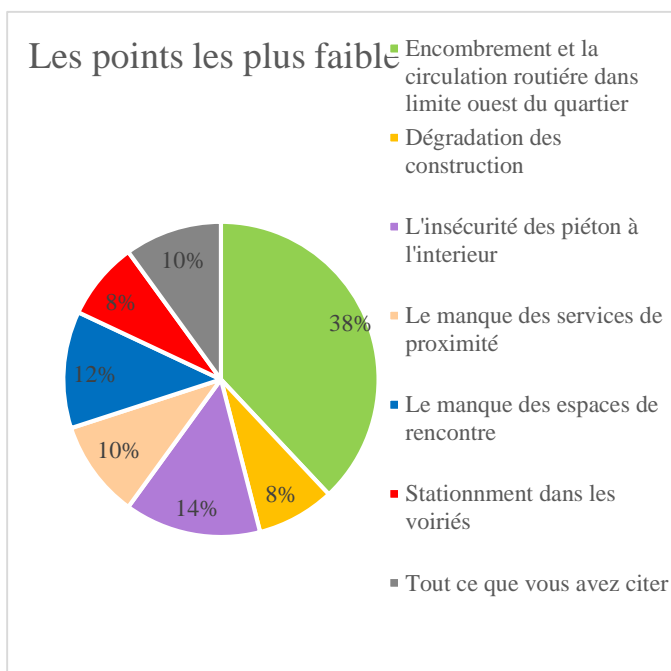
D'après ce graphique, nous pouvons constater qu'il y a un défi en matière des équipements et des services dans tous les domaines où 64% des personnes interrogés ne sont pas satisfaits, ce qui demande d'augmenter l'offre pour répondre aux besoins des habitants et usagers.



4/ Les points faibles du quartier (Q3) :

Commentaire :

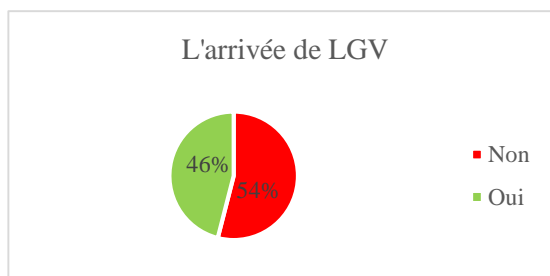
Selon les réponses obtenues on a constaté que les points les plus faibles de ce quartier ce sont : l'encombrement et le chevauchement entre les voitures et piétons se trouvant dans la zone de Rhiba et surtout l'axe limitant le côté Ouest du quartier et surtout avec la présence de la gare routière, un endroit qui ne répond aucunement aux normes du transport. 38% des individus déclarent que cela représente la principale source de problème. Et aussi les constructions dégradées et les façades en chantier et l'insécurité des piétons.



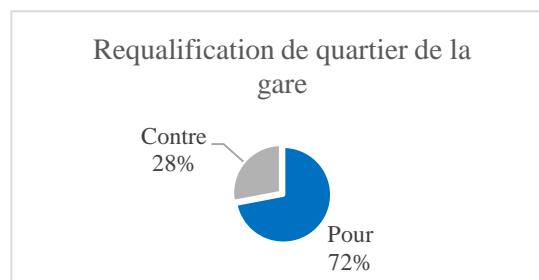
3^{ème} rubrique : Participation des habitants au projet.

Ce sont les questions liées à la participation des habitants à notre projet et sa programmation.

Q5 : 46 % des interrogées connaissent le projet de LGV. 72% des individus voient que ce projet présente un point très fort et l'occasion de renouveler la gare et ses abords.



Q6 : On note 72 % des répondants pour un projet de requalification de quartier de la gare dans le but d'améliorer la qualité urbaine du quartier et l'image de la ville.



Q7 : 52 % des personnes interrogés voient que la gare ferroviaire est un lieu d'insécurité (rassemblement des gens désœuvrés). 80 % des répondants souhaiteraient que la gare soit un espace humain et d'échange pour qu'elle soit intégrée aux spécificités du quartier. Un lieu déqualifié en matière de l'offre des services et de qualité 82 %.

Q8 : Les aspirations et les souhaits des habitants du quartier :

Cette question a été posée en vue de cerner les souhaits des habitants en vue d'étudier les possibilités de les utiliser pour la proposition d'intervention. Les recommandations les plus souhaitées sont les suivantes :

Créer des équipements d'animation pour les jeunes et les enfants.	Créer espaces verts.	Régler l'état des voiries.	Créer des espaces de détente et de loisirs.
Un quartier qui mixte habitat et activités économiques, Calme et partage des espaces voitures, piétons, vélo, habitants et personnes en transit.	Aménagement d'une "vraie" place devant la gare avec des endroits pour se poser ou attendre, passer du temps, retrouver des personnes, où l'on puisse circuler à pied, lire, flâner... et où les enfants puissent jouer		-Ménager des passages sécurisés pour les enfants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, car l'intensification des circulations risquent de les exclure.
Nettoyer l'environnement ou planter des arbres ça relève aussi d'un travail associatif pour la circulation au grand centre-ville.	S'orienter vers une architecture moderne qui respecte le patrimoine de la médina et la culture des gens Tlemceniens.		Les aires de stationnement,

Q9 : 62 % des répondants souhaitèrent en cas de disponibilité foncière et financière dans le secteur public ou en cas d'intervention du secteur privé la réalisation des entreprises tertiaire : bureaux privés, ateliers d'artisanats (bijoux, textile,) pour améliorer la vocation du centre-ville et l'attractivité de la ville.

- **Architectes, autorités publiques et les journalistes :** Le même questionnaire ont été posés à des architectes et des urbanistes.

- Les architectes nécessitent l'intervention sur cette partie de la ville surtout dans les zones à état vétuste comme Sidi Lahcen, Machtkana et ils proposent aussi l'absorption de l'habitat précaire, en créant une nouvelle centralité ou un nouveau pôle dynamique qui complète le centre-ville actuel en créant un hyper centre pouvant répondre aux besoins des usagers et la population résidente.

- Les possibilités d'intervention des collectivités locales et des pouvoirs publics

existent mais à travers la récupération des friches foncières jadis occupées par des biens de l'État, mais compte tenu de la complexité du statut juridique du foncier où le privé est dominant, l'action des pouvoirs publics peut s'avérer limitée.

-Aussi , d'après les journalistes de la presse El Watan et le Soir d'Algérie et la direction du transport que la gare ferroviaire de Tlemcen subira des travaux d'aménagement et de construction d'un nouveau bâtiment moderne qui ira de pair avec la ligne à double voie électrifiée en cours de réalisation entre Tlemcen et Oued Telelet (Oran). L'actuelle gare routière, située au quartier Rhiba en plein centre de Tlemcen, exiguë et très encombrée, était loin d'assurer un minimum de conditions de voyage pour les usagers.

Synthèse général :

Cette enquête est significative et intéressante (valider par le sociologue M. Nadir Maarouf). Elle nous a permis de modéliser la démarche méthodologique de l'analyse spatiale pour infirmer ou confirmer certaines perceptions et appréciations d'ordre qualitatif. L'autre intérêt est d'identifier certaines préoccupations majeures des habitants. Et en même temps vérifié notre hypothèse de faire un hyper centre.

Selon les résultats tirés de cette enquête, nous constatons que notre quartier de la gare nécessite des actions en profondeur pour améliorer sa qualité urbaine et également le cadre de vie des habitants et usagers.

4. Synthèse de dysfonctionnement :

La synthèse de dysfonctionnement :

D'après l'enquête et nos constatations cette zone a une problématique spécifique par rapport aux autres :

- En premier lieu : enclavement du quartier due au sous dimensionnement des voies, la mauvaise accessibilité, et même si il ya des voies larges mais qui sont mal fréquentées
- 2 eme lieu : l'aire d'étude a une mobilité assurée par le transport individuel mais ce déplacement reste limité dans les grandes voies et le transport en commun qui passe sur le même trajet.
- 3 eme lieu : la répartition des équipements fait de manière déséquilibrée entre le nord et le sud, et qui sont dispersés dans une zone d'habitation sans réflexion.
- 4 eme lieu : la présence des contraintes telles que la station HT et unité industrielle à risque d'explosion localisés à proximité de zone d'habitat, et la contrainte physique majeure le chemin de fer qui découpe le secteur en deux parties.

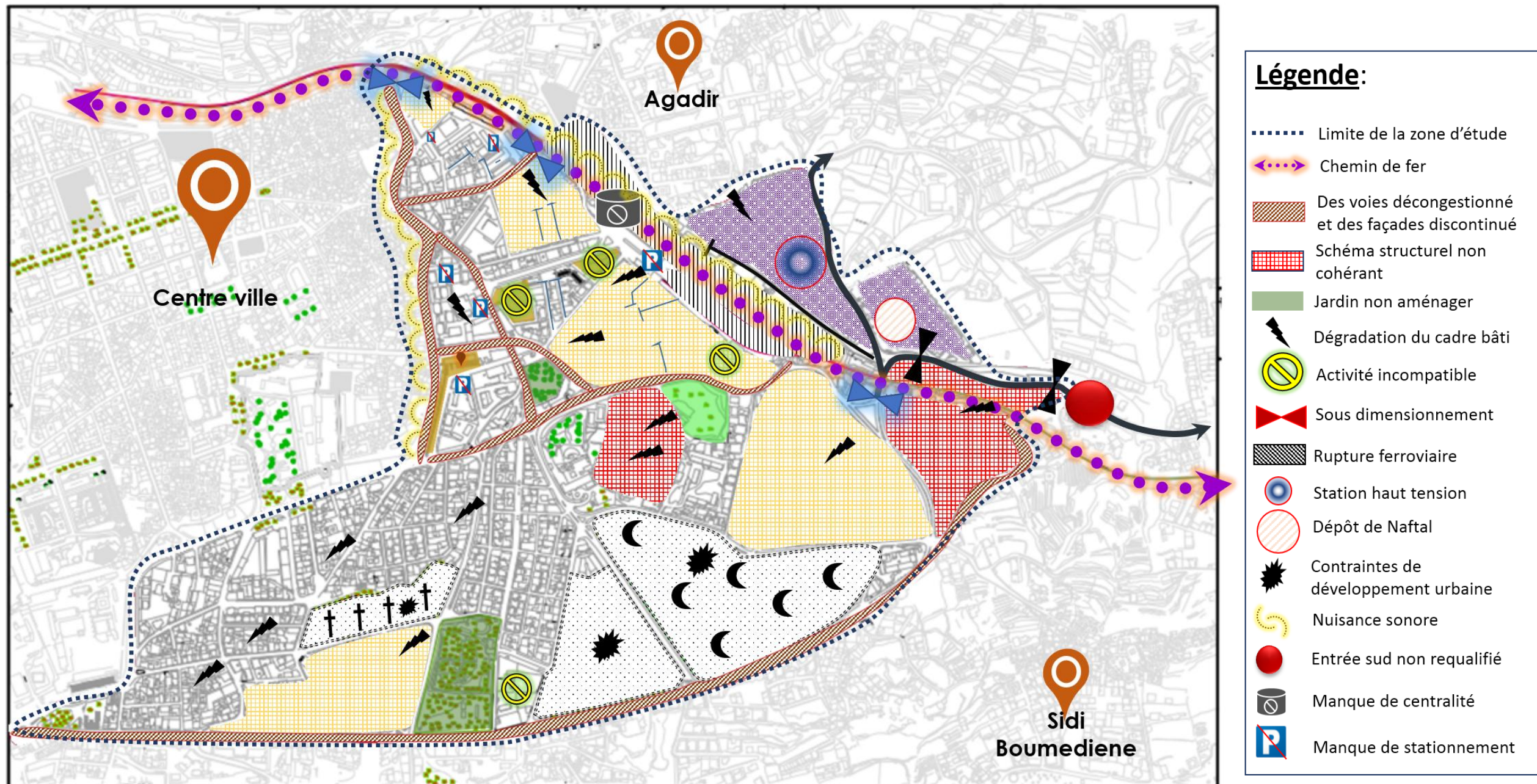


Figure 90 : Carte du dysfonctionnement de l'aire d'étude (par l'auteur)

5. Synthèse de diagnostic (Les secteurs opérationnels) :

D'après le diagnostic de notre air d'étude nous avons constaté que ce dernier peut se diviser en cinq(5) sous-secteurs selon la nature des problèmes et caractéristiques de chaque des eux.

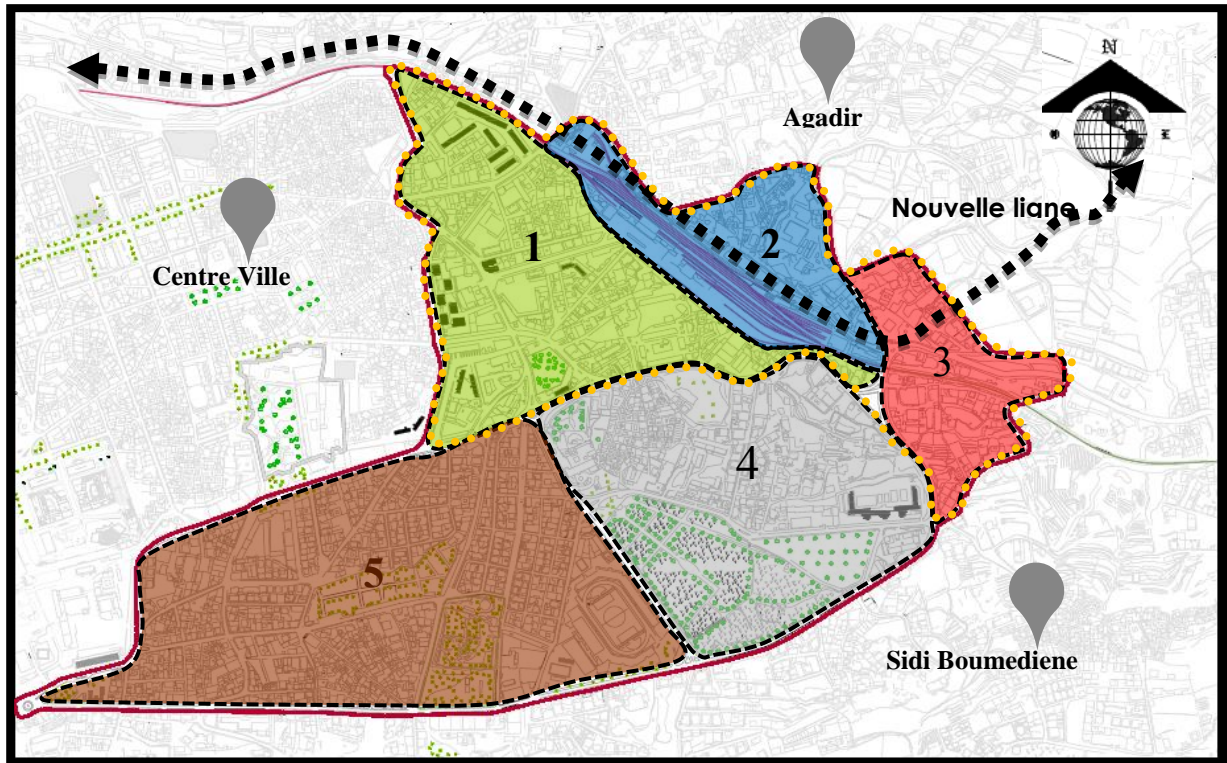


Figure 91 : Les sous-secteurs opérationnels (par l'auteur)

Tableau :

Les secteurs	Les potentialités	Les handicaps	Les enjeux
Secteur mixte 1	<ul style="list-style-type: none"> -Secteur de transition Présence des friches naturelles non exploitables -Il dispose des axes de liaison principale à l'échelle de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> -Voiries mal dimensionnées en état dégradé -mauvaise liaison avec les quartiers limitrophes -saturation de la gare -Espaces publics peu qualifiés 	<ul style="list-style-type: none"> -Créer une continuité avec le centre-ville -Un «cœur de ville» qui prend de l'ampleur, c'est amener le centre-ville, prolonger la façade urbain construite du centre historique jusqu'aux portes du quartier

Secteur échange et activité	<ul style="list-style-type: none"> -La gare ferroviaire comme porte de la ville représentant un atout -Friches industrielles et ferroviaires 	<ul style="list-style-type: none"> -absence de schéma structurelle cohérent -contrainte naturelle : terrain accidenté, talus absence de liaison avec les quartiers limitrophes due à la présence d'une emprise ferroviaire 	<ul style="list-style-type: none"> -l'aménagement d'un nouveau quartier autour de la gare -profiter de cette situation intermodale pour développer des programmes tertiaires
Secteur mixte 2	<ul style="list-style-type: none"> - Desservi deux voies urbaines structurantes. (RN) -source économique 	<ul style="list-style-type: none"> -Activité non compatibles avec les autres activités (résidentielles) -la dangerosité des activités a approximative de l'habitat. 	<ul style="list-style-type: none"> -Une nouvelle forme urbaine mettant en valeur l'entrée de ville par le rail prenant en compte l'arrivée du LGV
Secteur résidentiel 1	<ul style="list-style-type: none"> -des la friche naturelle a reconvertie -connexion avec l'entrée de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> -Espaces publics peu qualifiés -Difficile dessert à l'intérieur de quartier. -Manque d'animation commercial, habitat éparpillé 	<ul style="list-style-type: none"> Restructuration du quartier en assurant les équipements de proximité
Secteur résidentiel 2	<ul style="list-style-type: none"> -des voies hiérarchisées, ce qui facilite l'accessibilité -ces équipements se situent au long de boulevard hamsali et l'ALN -la présence d'une zone industrielle, potentiel naturel important : Jardin public -Fonction sportif à l'échelle régionale. 	<ul style="list-style-type: none"> -implantation des équipements non adaptés avec le secteur résidentiel. -étroitesse des voies de distribution -équipement sportif à l'échelle régionale intégré dans une zone résidentielle 	<ul style="list-style-type: none"> - requalifier les deux boulevards Environnement (Hamsali, 24 mètre) afin d'en faire de véritables séquences urbaines de liaison entre les quartiers -intégration de l'activité fonctionnelle qui améliore le cadre de vie

Tableau 19: Tableau des sous secteurs(par l'auteur)

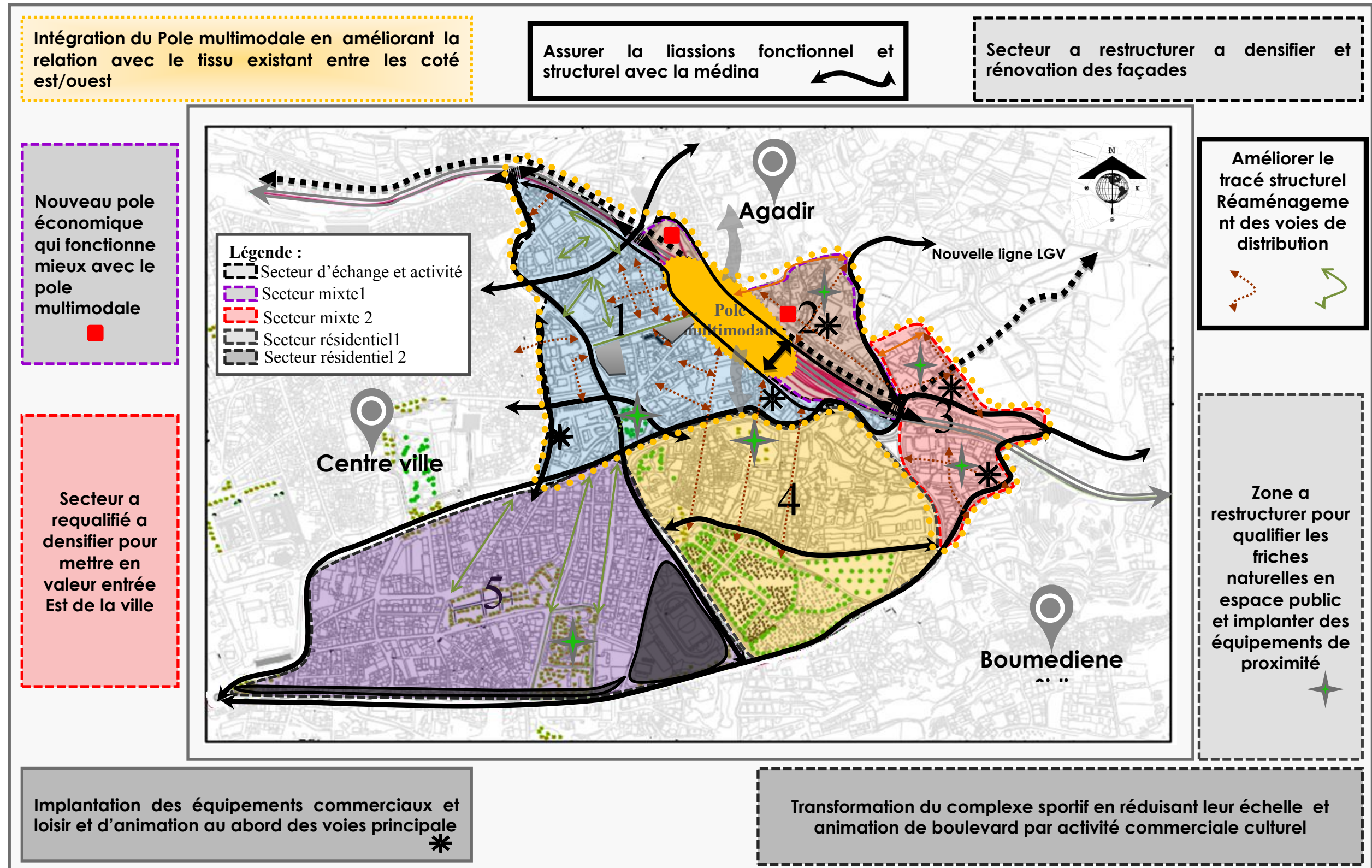


Figure 92 : Les opérations majeures sur l'aire d'étude (par l'auteur)

Conclusion :

Ce chapitre nous permet de comprendre les potentialités et les faiblesses majeurs de notre aire d'étude afin de déterminer les différents secteurs opérationnelles et nos enjeux basé sur l'analyse et l'enquête pour aller vers une échelle plus réduite : la zone d'intervention qui est liée à notre objectif initiale : faire un quartier de gare un levier pour relier la ville à travers un pôle d'échange en favorisant la durabilité.

4. CHAPITRE IV : APPROCHE THÉMATIQUE

Introduction :

Afin de réaliser un projet urbain et apporter des solutions aux problématiques posées, il doit se fonder sur des expériences et des modèles référentiels qui peuvent être des éléments de base de nos scénarios d'aménagements, nous avons sélectionné quatre exemples qui nous permettent de mieux maîtriser notre thème, les exemples retenus comportent les trois critères suivants:

L'échelle : la taille des projets urbains des exemples étudiés se rapproche de celle étudiée (échelle d'un quartier).

La pertinence : les exemples abordent des problématiques urbaines comparables à la problématique étudiée. Aussi les enjeux de ces projets sont semblables aux nôtres.

La crédibilité : les exemples choisis sont des modèles référentiels qui répondent aux principes du projet urbain durable.

1. Exemple 01: Aménagement du quartier EUROGARE Rennes (2009 – 2018)

1.1 Le contexte:

1.1.1 Situation

-Forte de sa position géographique (Rennes en France) 1h27 de Paris par TGV, et de sa vitalité démographique, économique et culturelle, l'agglomération rennaise s'inscrit dans une dynamique de développement visant à renforcer son rôle de pôle économique régional.

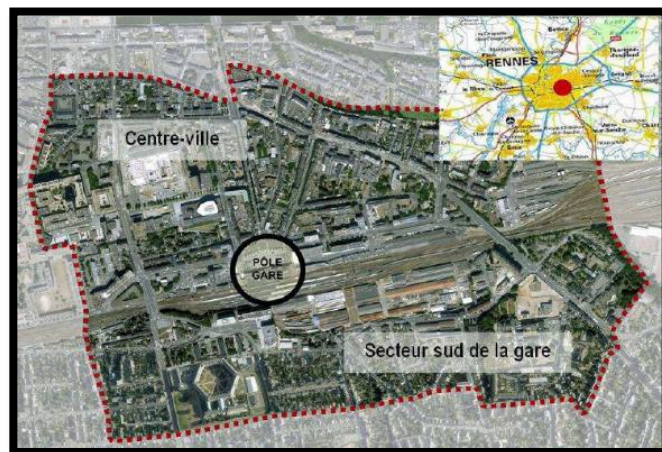


Figure 93 : Situation de quartier de la gare de Rennes⁶¹

1.1.2 La problématique de site :

-La rupture historique entre le centre-ville et le sud de Rennes.

(61) : distillerie-nouvelle.com – Photos, plans, cartes, 3D : Rennes Métropole, Territoires Publics, FGP(U) et Agence TER, D. Gouray plan de

1.2 Le projet :

-Le projet Euro Rennes est voué à étendre le centre-ville vers le sud. Pour effacer la rupture historique entre le centre-ville et le sud de Rennes, en particulier le quartier sud-gare. En enjambant le "fleuve ferroviaire" et en remettant à plat la définition du quartier de gare, le projet doit assurer un lien entre hyper mobilité, proximité et durabilité. Le projet s'étend sur une surface de 58 ha.

1.2.1 Les enjeux et les objectifs :

-Renforcer l'inter modalité du Pôle d'Échanges Multimodal de Rennes et poursuivre le développement d'un pôle économique de centre-ville par l'accueil de fonctions tertiaires supérieures et favoriser une mixité fonctionnelle.

-Créer de nouvelles liaisons urbaines nord-sud pour intégrer pleinement le Pôle d'Échanges Multimodal dans le centre-ville et améliorer la relation avec le tissu existant au sud et de réaménager les espaces publics de liaisons existants.

-Inscrire ce projet dans une démarche de développement durable : Mixités programmatiques, mobilités durables, nuisances, énergies et ressources, qualités des ambiances architecturales et urbaines, gestion de la performance.

1.2.2 Description de projet :

La proposition consiste en un vaste espace public prenant naissance dans le tissu urbain, de la part et d'autre des voies ferrées, construisant un paysage dans lequel les usages, l'importance des cheminements piétons, promettant l'avènement d'une nouvelle urbanité.

Les enjeux de mobilité sont croisés avec des enjeux urbains appelant la définition d'un véritable quartier de centre-ville avec une programmation mixte. Euro Rennes, est, ainsi, appelé à accueillir environ 200 000 m² de SHON, à dominante tertiaire, contenant également des commerces, des services, des équipements.

Il est également envisagé de construire de l'ordre de 600 à 800 logements respectant les principes de mixité sociale, fixés dans le cadre du PLH (Programme Local de l'Habitat). Le projet EURORENNES est axé autour de la gare TGV, de ses évolutions futures, ainsi qu'autour des autres modes d'échange, totalisant 120 000 voyageurs/jour à l'horizon 2020.

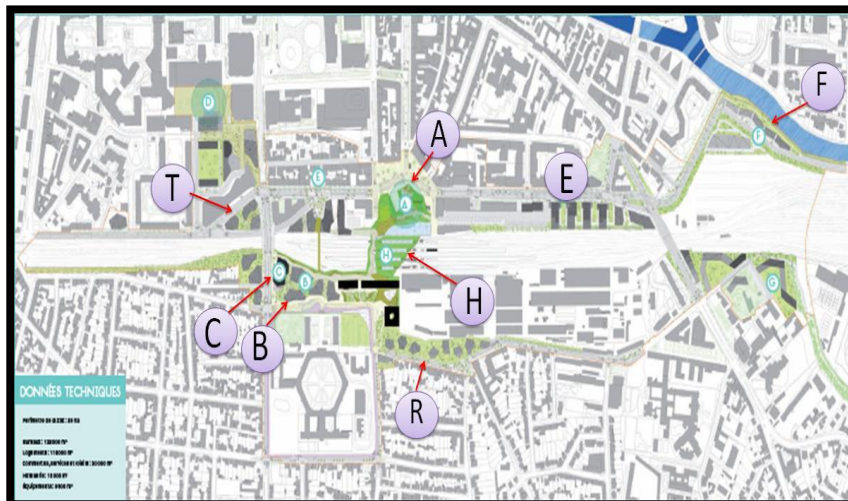


Figure 94 : Carte d'aménagement du quartier de la gare de Renne⁶²

A/PME : le pôle d'échanges multimodal

-Le pôle d'échanges multimodal (PEM), nœud des connexions à haute qualité de service entre toutes les mobilités urbaines à caractère national (trains), régional (cars, TER) et local (Vélo Star et parking vélos, bus, métro, taxi). Et le prolongement de nouvelles lignes de transport à l'horizon. Accessibilité automobile quasi-exclusivement par le sud.



Figure 95 : Vue 3D sur PME⁶³

-L'intégration de la nouvelle gare-PEM au paysage construit permet de dépasser les limites d'un bâtiment-pont. Cet ensemble deviendra un lieu animé d'échanges superposant des activités diverses, franchissant les infrastructures ferroviaires et tissant des liens différenciés avec les secteurs environnant. Les ailes du bâtiment historique ont été réduites et une extension (plateforme au-dessus des voies) a été réalisée permettant le franchissement des voies avec la création d'un accès au sud et le développement d'un centre commercial et de surfaces tertiaires.

Le parvis sud de la gare doit accueillir un espace public de qualité, favorable à la détente et à la promenade autant qu'à l'efficacité des déplacements.

(62) : Idem

(63) : Omnium Général d'ingénierie

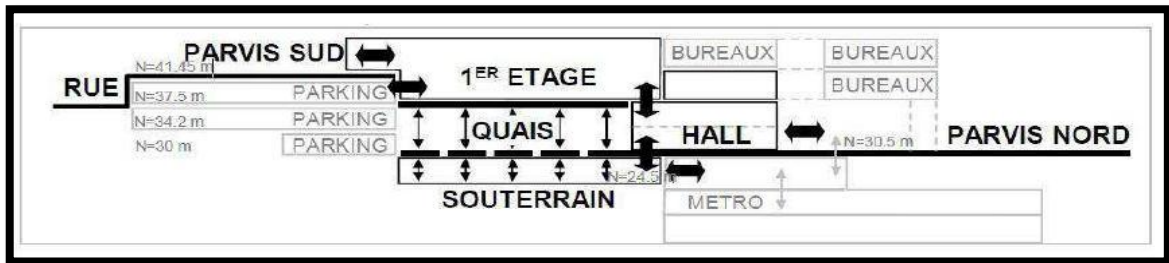


Figure 96 : Coupe de la gare PME ⁶⁴



Figure 97: Vues 3D sur la gare PME montrent le lien entre le nord de la ville et le sud ⁶⁵



Figure 98: Vue 3D de l'enveloppe végétalisée de la gare (gauche), Salle d'accueil de la gare PME (droit) ⁶⁶



Figure 99: Nouvel accès sud au PME ⁶⁷

(64) : Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de pôle d'échange multimodal de Rennes (35)

(65) : Omnium Général d'ingénierie

(66) : Idem

(67) : Idem

B/L'îlot Paul Féval et la tour Féval:

-Il constituera le principal ensemble de bâtiments du programme à forte dominante tertiaire (35 000 m²), voué à accueillir quatre immeubles de bureaux. -C'est un secteur stratégique car il est situé au croisement de l'axe Alma-Fréville et du faisceau de voies ferrées (Est-Ouest).



Figure 100: Vue 3d sur l'îlot Paul Féval⁶⁸

E/Les Français Libres:



-Les rives ferroviaires Beaumont et Solferino, deux linéaires de bâti à vocation mixte, occupées par des bureaux, des logements, services et des commerces.

Figure 101 : Vue 3D sur les Français Libres⁶⁹

F/Les Petits Ateliers:

-Ce secteur devrait accueillir la construction d'un équipement destiné à Réseau Ferré de France. Il serait aussi intégré à l'ensemble des promenades paysagères de la ZAC Euro Rennes.



Figure 102 : Vue 3D sur Les Petits Ateliers⁷⁰

T/L'îlot Trigone:

-Il sert actuellement de parking aux employés de La Poste. Il pourrait accueillir trois immeubles à destination tertiaire. Sur ce secteur la programmation est mixte : tertiaire, logements, activités. Un lien fort avec la nouvelle gare est envisagé avec la création d'un passage entre le square du Colombier et le boulevard Beaumont.



Figure 103 : Vue 3D sur l'îlot Trigone⁷¹

(68) : Idem

(69) : Idem

(70) : Idem

(71) : Idem

Figure 104 : Photo de quartier de la gare avant le projet⁷²

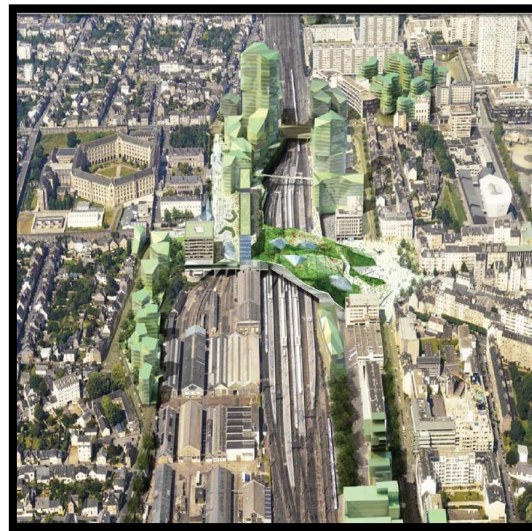
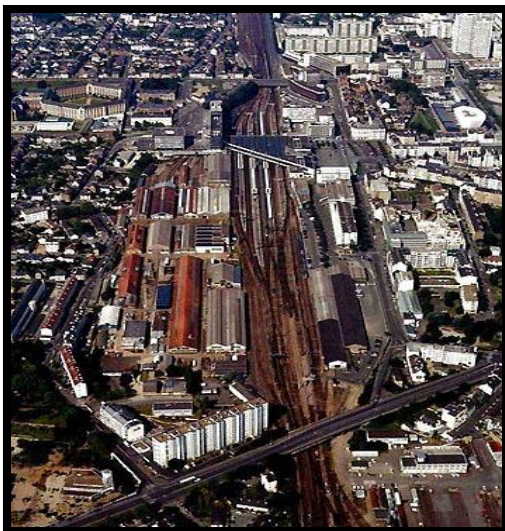


Figure 105 : photo de quartier de la gare après le projet urbain⁷³

1.3 Le programme :

Activité	Surface
commerces	16 300 m ² en continuité avec le Colombier.
services et loisir	13000 m ² dont hôtellerie
Équipements	9 520m ² l'extension de la gare et un projet de salles de cinéma (6 salles, 950 fauteuils)
	Le PME
Bureaux	Environ 124320 m ²
Logements	Environ 113740 m ²

Tableau 20: Programme urbain de projet d'Euro Gare (par l'auteur)

Retenu :

-Relier entre les deux rives ferroviaires par une plateforme multimodale.

-Rattraper la différence de niveau par un paysage construit assurant une liaison verte.

-Traitement particulière aux espaces publics

-Implantation des immeubles

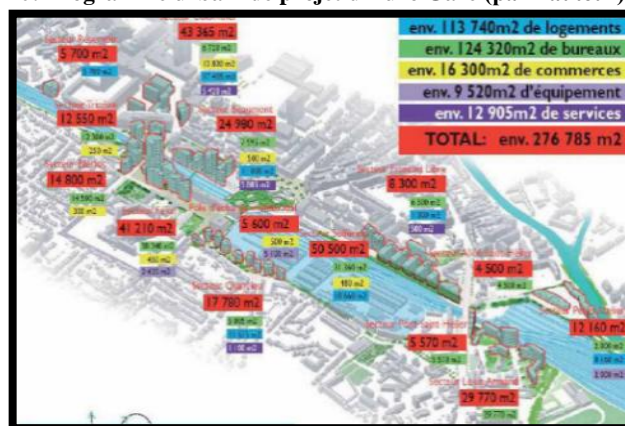


Figure 106 : Carte montre le programme global de projet urbain⁷⁴

(71) : Idem

(72) : Idem

(73) : Idem

(74) : Omnium Général d'ingénierie

2. Exemple 02: Projet de Clichy Batignolles à Paris

2.1 Le contexte :

2.1.1 Situation :

-Clichy-Batignolles, cœur d'un 17^e arrondissement modernisé .Un secteur stratégique et dynamique de la métropole de Paris et occupe une position charnière entre le centre de Paris et les communes de Clichy-la-Garenne et de Levallois-Perret. S'étendant sur près de 48 ha.

-Le secteur Clichy Batignolles est un espace technique lié aux infrastructures de transports présentant une opportunité d'urbanisation nouvelle.

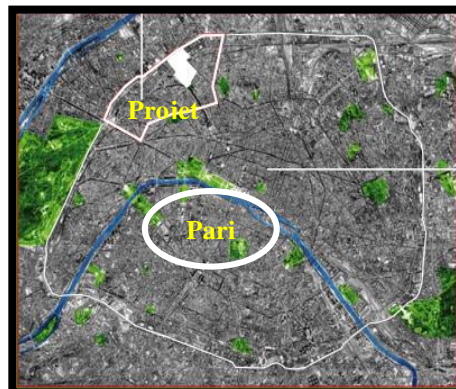


Figure 107: Situation de secteur Clichy au Paris⁷⁵

2.1.2 La problématique de site :

-Secteurs séparés physiquement par la présence du « glacis » ferroviaire.

-Manque le lien entre les quartiers des Batignolles, des Épinettes, de Monceau Pereire et des Hauts de Malesherbes.

2.2 Le projet :

-Le projet urbain de Clichy-Batignolles ne donne pas naissance à proprement parler à un « nouveau quartier », mais s'inscrit dans une continuité urbaine. Il consiste à s'ancrer dans son environnement urbain constitué, pour fédérer les quartiers autour d'un parc urbain, et mettre en œuvre toutes les liaisons nécessaires pour parachever la ville. Pour autant, cet exercice ne consiste pas à « étirer » le tissu urbain existant, ce qui reviendrait à « pasticher » le Paris haussmannien, mais bien à pratiquer une extension qui soit à l'image de la ville contemporaine et durable.



Figure 108: Le projet urbain de Clichy

(75) : Dossier initial du projet Clichy Battignolles

2.2.1 Les enjeux et les objectifs :

- L'ambition c'est de réaliser un morceau de ville résolument contemporain, mixte, ouvert et agréable à vivre, avec une architecture durable et élégante.
- Couture urbaine entre quartiers aux profils sociaux contrastés.
- Concevoir quartier dense et compact refaire la ville sur elle-même / reconquérir des friches ferroviaires.
- Renforcement des transports en communs par l'amélioration de la desserte du quartier et le confort des usagers et attention particulière à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- La proximité et la densité des services et équipements et participer significativement à l'effort régional de production de logements.

2.2.2 Description du projet :

Le projet forme un rectangle dont chaque côté tant par sa morphologie que par sa programmation répond à un environnement spécifique.

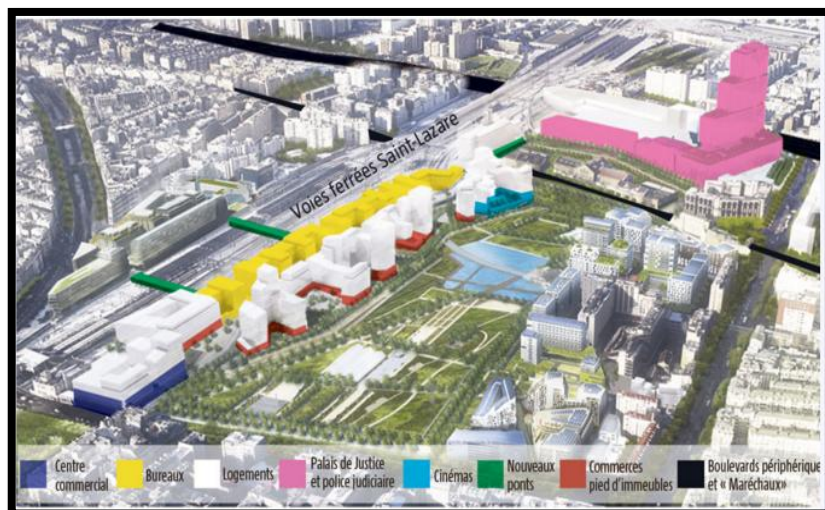


Figure 109 : Vue 3D de plan d'aménagement de projet de Clichy⁷⁶

-À l'ouest:

-Une pièce urbaine dense réunit une programmation mixte ; les logements donnent sur le parc et la rue Cardinet, tandis que les bureaux sont situés le long de la voie ferrée pour faire écran au bruit. Selon leur implantation sur la voie nouvelle, ils profiteront de la proximité de la gare Pont Cardinet et de la future station de la ligne 14 ou de la proximité du tramway T3 et du pôle de transport de la Porte de Clichy.

(76) : <http://17agauche.org/category/vie-locale/grands-chantiers/zac-clichy-batignolles>

-Réalisation de plusieurs ouvrages de franchissement : deux ponts et une passerelle enjambreront le faisceau ferroviaire pour connecter ses deux rives. Et permettant de traverser le faisceau des voies ferrées et les grands axes routiers.

Figure 19 : Les franchissements qui connectent les deux rives ferroviaires⁷⁷

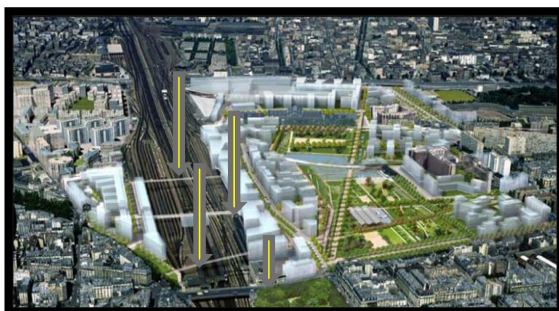


Figure 110 : Vue 3D sur la passerelle qui connecte les deux rives ferroviaires⁷⁸



Figure 111 : Vue sur les bureaux sont situés le long de la voie ferrée⁷⁹

-À l'est :

-Les programmes neufs de logements s'accrochent par leur géométrie aux îlots conservés ; les allées qu'ils laissent libres pour permettre au parc de s'étirer jusqu'à l'avenue de Clichy et au quartier des épinettes offrent des perspectives visuelles autant que des voies d'accès. Les équipements publics sont intégrés dans les socles des bâtiments d'habitation. Les commerces et services sont situés sur les voies publiques les plus fréquentées et installés en pied d'immeuble.



Figure 112 : Vue sur les différents types des bâtiments d'habitation⁸⁰

(77) : Dossier initial du projet Clichy Battignolles

(78) : Idem

(79) : Idem

(80) : Idem

-Au nord :

-Des institutions judiciaires de Paris et l'accessibilité TC renforcée (ligne 14) permettront de créer une centralité nouvelle rayonnant à la fois sur Paris et Clichy.

-Plusieurs programmes de bureaux sont prévus au voisinage immédiat du Palais.

-Les services urbains (centre de tri des déchets, centrale à béton) seront nichés au plus près du boulevard périphérique et des voies ferrées.

-Au centre :

-Le parc Martin Luther King instrument de biodiversité offrira 14 entrées et sorties sur les rues voisines, reliant entre elles la rue Cardinet, l'avenue de Clichy et le boulevard Berthier. La revalorisation de la Porte de Clichy est aussi une manière d'atténuer la coupure du boulevard Périphérique entre Paris et Clichy. La métamorphose urbaine s'étendra au-delà du périmètre de l'opération, notamment par la requalification des grands axes qui l'entourent. Les nombreux itinéraires qui traverseront le parc relieront les quartiers extérieurs, avec des prolongements sous forme de liaisons végétalisées.

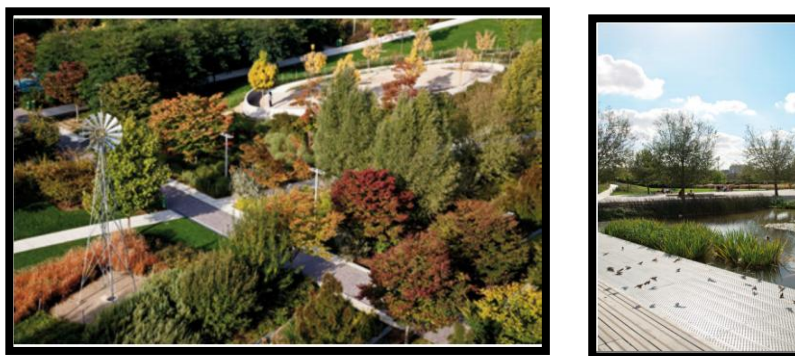


Figure 113 : Le parc Martin Luther King paysager⁸¹

-La qualité (architecturale, paysagère, d'usage et de confort) :

Le quartier offre ce que l'architecture contemporaine conçoit de meilleur, dans un contexte d'exigences environnementales très élevées et en reflétant la pluralité culturelle et esthétique de l'époque actuelle.



Figure 114 : Vers l'avenue de Clichy Une silhouette urbaine variée aux écritures architecturales affirmées, se dessine le long du parc⁸²

(81) : Idem

(82) : Idem

2.3 Le programme :

Activité	Surface
Logements	59% de la SHON affectés au logement 215 230 m ² SHON dont : -3500 logements. - 50% de logements sociaux -20 % aux logements à loyer maîtrisé - 500 logements pour étudiants et jeunes 30 % 200 chambres pour personnes âgées dépendantes.
Équipements publics	6% d'équipements publics de proximité 23 700 m ² SHON
Commerces et des services	5% de commerces et services divers 17 800 m ² SHON
Bureaux	30% de bureaux 109 400 m ² SHON
Espace public	1 parc de 10 ha et 5 ha consacrés à la logistique urbaine
Emploi	12 700

Tableau 21: Programme urbain de projet de Clichy (par l'auteur)

Retenu :

- Les bureaux sont implantés le long de la voie ferrée pour faire un écran anti bruit
- Réalisation de plusieurs ouvrages de franchissement : deux ponts et une passerelle pour connecter les deux rives ferroviaires.
- Maitre l'accent sur la qualité paysagère en reflétant la pluralité culturelle et esthétique de l'époque

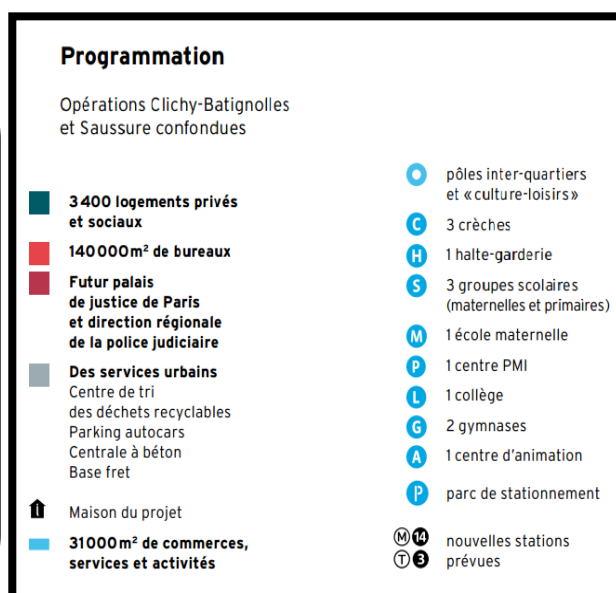


Figure 115 : Le programme global de projet de Clichy⁸³

(83) : Idem

3. Exemple 03: Pôle d'Echanges Multimodal de Saint-Brieuc (2013-2020)

3.1 Le contexte :

3.1.1 Situation :

Le quartier de la gare de Robien située au Saint Brieuc exactement au sud du centre-ville, avec son passé industriel participe de ces lieux clés d'échange et de commerce. S'étendant sur 64 ha. La ville de saint Brieuc est une ville qui a pu garder une grande partie de son patrimoine architectural historique. Alors que quartier de Robien, quartier plus récent au passé industriel présente un patrimoine plus récent.

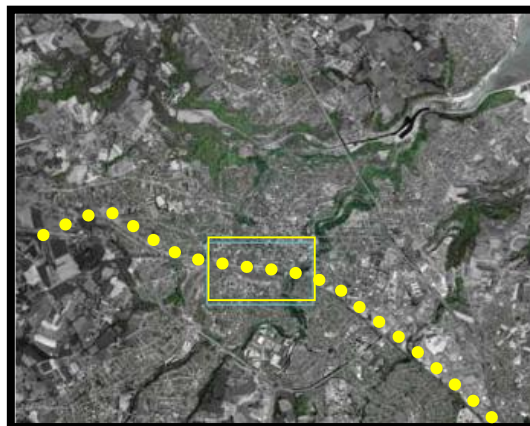


Figure 116: Situation de quartier de la gare Robien au Saint Brieuc⁸⁴

3.1.2 La problématique de site :

-Isolement physique et social de quartiers par rapport au centre-ville, allongement des parcours, foncier dévalorisé

-Des pénétrantes vertes au caractère particulièrement sauvage qui viennent interroger de manière frontale l'urbain.

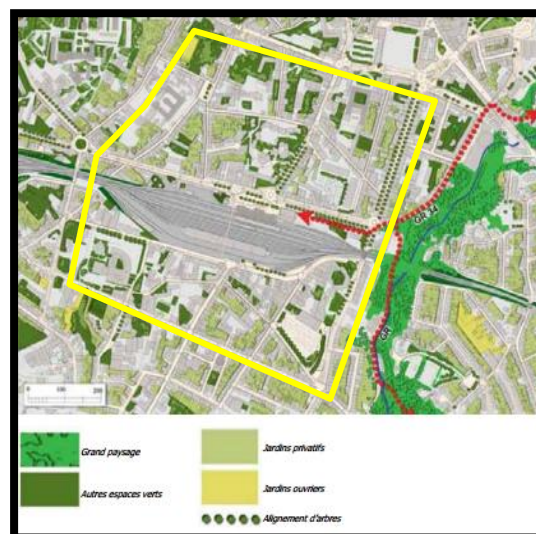


Figure 117: Situation actuel de quartier de la gare Robien⁸⁵

3.2 Le projet :

Autour du PEM, le projet urbain vise à relier ce secteur au centre-ville tout proche et à l'ouvrir au sud, vers le quartier de Robien. Pour faire du quartier « Gare » un espace d'affaires et de vie, à deux pas du centre-ville et au cœur des réseaux de déplacements urbains et interurbains. Ce secteur compte un certain nombre de sites qui peuvent accueillir

(84) : Revue Nouvelle entrée en baie de Saint-Brieuc

(85) : Idem

de nouveaux projets. Entreprises de services, habitat, équipements, commerces et espaces verts contribueront à composer un quartier vivant, pensé dans le cadre d'une Approche Environnementale de l'urbanisme.

3.2.1 Les enjeux et les objectifs :

- Elargir un cœur de ville, sous l'ère de la multimodalité: lieu qui centralise les différents modes de déplacements (trains, bus, cars, taxis, vélos...).
- Assurer une capacité d'accueil pour les nouveaux voyageurs par l'arrivée de la ligne de LGV en 2017 et en même temps aménager l'espace public et la gare pour répondre aux normes d'accessibilité.
- Requalifier le quartier de la gare : tout en favorisant le développement des activités (tertiaires, commerces, services...) pour un quartier animé, mixte et vivant.
- Respecter le patrimoine architectural par la proposition des volumes bâtis en accord avec le patrimoine historiques des différents quartiers.
- Respecter le paysage naturel (jardins privatifs, jardins ouvriers, alignement d'arbres et autres espaces verts).

3.2.2 Description du projet :

Les premières étapes de ce projet vont s'attacher à la valorisation immobilière des espaces ferroviaires, issus du réaménagement des espaces publics (5 000 m² d'emprise). Les étapes suivantes consisteront à réorganiser le foncier au cœur de certains îlots afin de permettre leur commercialisation et donc le développement des projets.

Au cœur de ce projet, le développement d'un habitat de qualité et la création d'un quartier d'affaires seront propices à l'installation d'activités tertiaires, de commerces de proximité et d'hôtels. Un pôle d'affaires au pied de la gare, des programmes de logements de qualité (environ 400 prévus), des espaces verts, un parc arboré et 2 esplanades, au nord et au sud de la gare, reliées par une passerelle piétonne qui prolongera le centre-ville.



Figure 118: Le projet de PEM de Saint Brieuc⁸⁶

(86) : Revue Nouvelle entrée en baie de Saint-Brieuc

A/ Un quartier requalifier :

-Une restructuration des espaces publics pour accueillir un nouvel inter modalité à la fois à l'échelle de l'agglomération et à la fois à l'échelle des quartiers limitrophes.

-La création d'une passerelle piétonne de grande qualité architecturale facilitera le franchissement des voies ferrées, assurant ainsi une meilleure liaison entre le sud et le nord de la ville (hyper-centre).

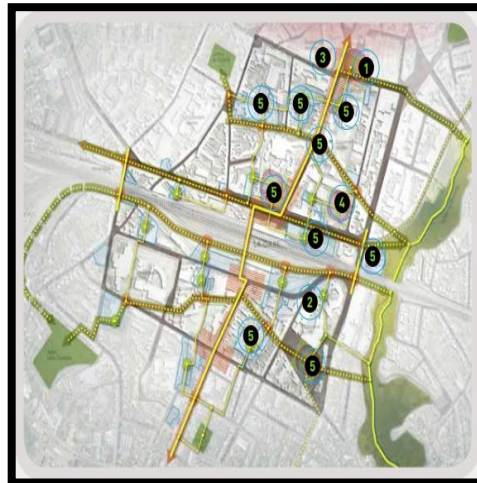


Figure 119 : La réorganisation des îlots⁸⁷



Figure 120 : Rue Jules Ferry, un meilleur partage de l'espace⁸⁸

-Cet axe traversant de la ville, formé par la rue Jules ferry et la rue de la Gare, à la fois historique et stratégique .Des renouvellements de pénétrantes pour un meilleur accès au centre-ville.

-La réorganisation des îlots :

1. Jardin Allende et centre commercial les champs :

-Suppression d'un parking aérien. - Construction d'un centre commercial et d'un parking souterrain de 643 places. -Aménagement des abords en forme semi-piétonne, accès direct aux bus (gare routière provisoire) -Aménagement d'un jardin public.



Figure 121 : Vue sur Jardin Allende

2. Projet immobilier de bureaux boulevard Carnot :

-Déconstruction de locaux désaffectés. - Reconstruction de 3 700 m² de bureaux dans un bâtiment ultra design. Quartier au sud de la gare.



Figure 122: Vue sur projet immobilier de bureaux

(87) : Idem

(88) : Idem

3. Ilot la Providence : -Résidence « seniors »

(appartements et services), résidence de tourisme d'affaires, 136 logements, parking souterrain.-

Parallèlement, réhabilitation de l'école La Providence. Acquisition par la Ville de la Chapelle Lamennais pour en faire à terme un lieu de conférences, de séminaires, d'expositions...



Figure 123 : Vue sur résidence séniors de Providence⁸⁹

4. Ilot Charner autour de l'esplanade Georges Pompidou: -Réhabilitation de l'Ecole des Beaux-Arts de Saint-Brieuc sur 4 niveaux, création d'une salle d'expositions et d'une salle de conférences.- Construction d'un parking souterrain public de 308 places géré par la Ville.

Construction d'un hôtel de standing et d'un hôtel économique, d'un restaurant et de salles de séminaire. -Aménagement d'une vaste place publique qui relie la gare au centre-ville. - Création de logements sur 3 200 m² dans le même bâtiment de caserne que l'école des Beaux-Arts. - Construction d'un bâtiment neuf de tertiaire au sud de l'esplanade.



Figure 124 : Vue sur l'Esplanade Georges Pompidou⁹⁰

5. Les sites en devenir (et leur vocation) :-Ilot médiathèque. Clinique radiologique. Clinique Jeanne d'arc. -Clinique de la Gare. - Ensemble immobilier de Saint-Brieuc agglomération.- Ilot caf.- ilot Jarry PEM nord.- ilot Carnot PEM Sud.- ateliers municipaux.- Place Brilleaud.

B/ Le pôle d'échange multimodale:

-L'arrivée de La LGV est une occasion majeure pour Saint Brieuc de gagner en attractivité et de se développer à l'instar de ce qui est observé dans les villes qui ont connu de grands bouleversements dans leurs infrastructures de transport et qui ont su les accompagner. - Des connexions entre les différents modes de transports : espace de vente des billets commun, informations voyageurs, nouvelle ligne de bus Est-Ouest à haut niveau de service TEO, parkings voitures et vélos... Les bus seront positionnés au nord (centre-ville), les voitures au sud (Robien). Une large passerelle aérienne permettra de relier ces deux quartiers. Des espaces publics de qualité : notamment deux parvis, l'un au nord l'autre au

(89) : Idem

(90) : Idem

sud, ainsi qu'un parc paysager au sud. Une gare rénovée et réaménagée : c'est l'une des plus belles de Bretagne, elle sera mise en valeur et retrouvera son lustre des années 1930.- Des espaces pour accueillir des entreprises tertiaires.

1. La passerelle : est conçue avant tout comme un passe quartier. Elle est conçue et proposée comme une rue en belvédère. Sa largeur est portée à 8 mètres et traitée en continuité des espaces publics au sol. Au droit des parvis nord et sud une halle d'accueil ouverte.

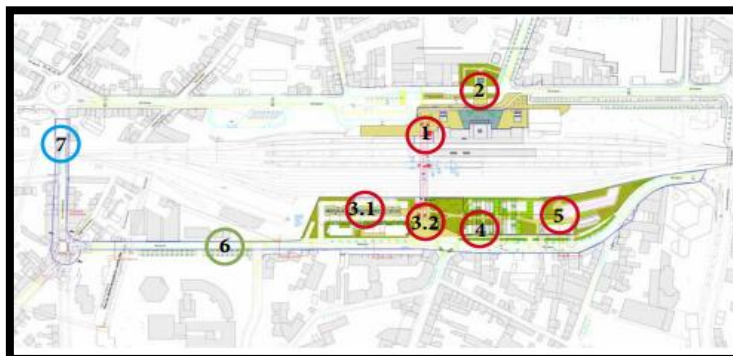


Figure 125 : Plan d'aménagement de PEM⁹¹

2. Le parvis nord : Il est l'espace de transition entre la ville et la gare le PEM, entre le voyageur et les résidents. La gare ayant retrouvé ses lettres de noblesses dans le grand chambardement du développement durable, le parvis est à la fois le lieu d'innombrables mouvements dans une séquence qui devrait remettre en scène les qualités urbaines des lieux.

3. Le parvis sud : **3.1.** Le pôle bus sud dialogue avec le pôle bus nord, la passerelle faisant un trait d'union entre les deux. Le passage de l'un à l'autre est évident. **3.2.** Le parvis piéton et l'espaces d'accueil voyageurs. Espace dégagé, il met en valeur le bâtiment d'accueil, permet la circulation des piétons en nombre et en toute sécurité. A l'extrémité sud de la passerelle l'espace voyageurs est un espace abrité et convivial, il rassemble toutes les fonctionnalités commerciales nécessaires à l'accueil des voyageurs, billetterie, abri-vélo...

Figure 126 : Les Vue 3D sur la passerelle⁹²



(91) : Idem

(92) : http://www.lemonde.fr/immobilier/article/2014/10/11/ville-en-mue-saint-brieuc-profite-de-l-arrivee-de-la-ligne-a-grande-vitesse-pour-lancer-d-importants-travaux_4504628_1306281.html

4. Les parcs de stationnement : Les parkings de stationnement répartis en quelques places de stationnement dans le boulevard Carnot et deux grands parcs plantés de part et d'autre et au plus près du parvis sud. Les accès véhicules se feront depuis le Boulevard à distance du parvis afin d'éviter tout conflit avec les circulations piétonnes. Ils sont directement reliés au parvis piéton.

5. Le espace périphérique : Deux espaces plantés de manière durable, le parc du parvis.

6. Le boulevard Carnot : Le Boulevard intègre des trottoirs accessibles, un stationnement longitudinal, une circulation à double sens, une piste cyclable entièrement dégagée de la chaussée et de larges espaces plantés.

7. La rue pierre Sémard : Il s'agit davantage d'un aménagement visant à rendre accessible les trottoirs. La section, assez courte, sera traitée en chaussée partagée avec les cyclistes.

3.3 Le programme :

Activité	Surface
Habitat	400 logements sur 30000 m ²
Commerces / services	4000 m ²
Tertiaire	22500 à 32500 m ²
Equipements publics de proximité :	2000 m ²

Tableau 22: Programme urbaine de projet

Retenu :

- Maitre l'accent sur la restructuration des espaces publics pour accueillir un nouvel inter modalité à la fois à l'échelle de l'agglomération et à la fois à l'échelle des quartiers limitrophes.

-La création d'une passerelle piétonne de grande qualité architecturale facilitera le franchissement des voies ferrées, assurant ainsi une meilleure liaison entre le sud et le nord de la ville (hyper-centre).

4. Exemple 04: Réaménagement du quartier de la gare d'Armentières

4.1 Le contexte:

4.1.1 Situation

Une position stratégique, une gare « porte » de la métropole lilloise à 15 minutes de Lille en TER.

Approprié Au titre du PDU, il est envisagé le réaménagement et le renforcement du pôle multimodal, réalisé autour de la gare (trains TER, bus urbains et interurbains, parcs de stationnement voitures et vélos).

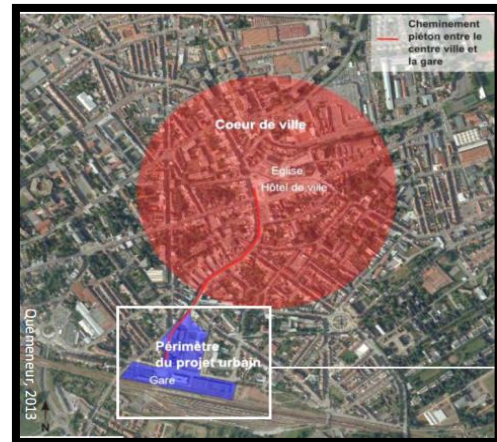


Figure 127 : Position de la gare par rapport au centre d'Armentières ⁹³

4.1.2 La problématique de site :

-Un cas symptomatique des difficultés d'un quartier de gare.

-Quartier de gare occupé par des friches industrielles, ferroviaires et du stationnement automobile en surface.

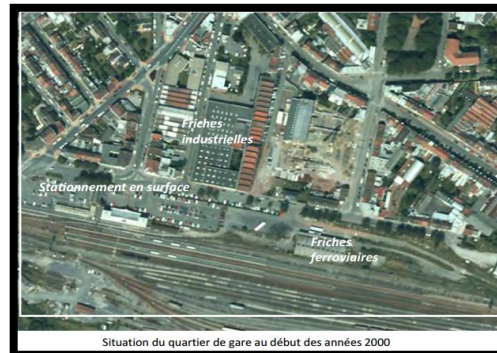


Figure 128 : Situation du quartier de gare au début des années 2000 ⁹⁴

4.2 Le projet :

Souhaitant donner un nouvel élan à ce quartier, la Ville a impulsé une dynamique de projet global, par l'implantation d'équipements publics et privés structurants : Médiathèque, nouveaux logements, activités commerciales et de loisirs venant compléter le tissu du centre-ville tout proche.

4.2.1 Les enjeux et les objectifs :

- Augmenter de façon notable l'offre des équipements culturels.
- Accentuer les accroches urbaines au centre-ville et au futur pôle d'échanges.

(93) : Ville d'ARMENTIERES S E C T E U R G A R E Compte Rendu Annuel aux Collectivités Locales

(94) : Idem

- Densifier l'offre en logements et le pôle tertiaire.
- Requalifier l'espace public et améliorer la gestion du stationnement.
- Mettre en valeur le patrimoine architectural et rendre attractif le pôle commerces / restaurations existant et le développer.

4.2.2 Description du projet :

Le pôle multimodal va redonner au secteur de la gare un essor et lui permettre de retrouver toute sa vitalité. Pour la commune elle-même, et aussi pour toute l'agglomération Armentérioise. Les études engagées et réalisées (après la démolition plusieurs friches) ont permis à la Ville d'arrêter à la fin de l'année 2000, les contours suivants de l'opération envisagée : - Réaménagement des abords de la gare, - Réalisation d'un parc de stationnement, - Réalisation d'une médiathèque, - Réalisation d'un pôle d'activités, de culture, de loisir et incluant une Rue couverte commerciale, - Réalisation d'un ensemble de bureaux, - Confortement du commerce existant et développement de surfaces commerciales en pieds d'immeubles, - Réalisation et réhabilitation de logements, - Réaménagement et aménagement des espaces publics .

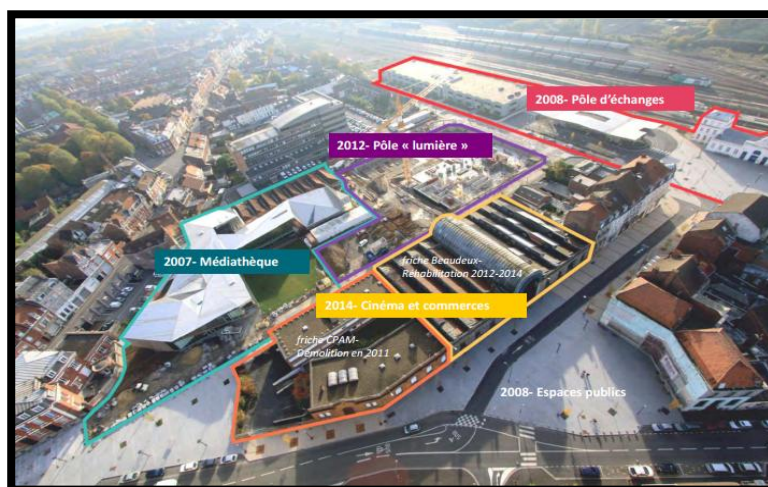


Figure 129 : Vue 3D sur le quartier de gare d'Armentières⁹⁵

A/ Le pôle d'échange :

La requalification complète des abords de la gare avec le pôle d'échanges multimodaux qui comprennent la création d'un nouveau parvis et d'une gare routière, la construction d'un parking silo d'une capacité de 450 places de stationnement, un vélo pole et toute une circulation repensée dans les rues avoisinantes Ce développement était la condition vitale du désenclavement de la ville et de l'amélioration de son attractivité.



Figure 130: Vue sur la gare et son parvis⁹⁶

(95) : <http://www.saint-brieuc.fr/Le-quartier-de-la-gare.6560.0.html>

(96) : Ville d'ARMENTIERES S E C T E U R G A R E Compte Rendu Annuel aux Collectivités Locales

Figure 131 : Vue sur la gare avant⁹⁷



Figure 132 : Vue sur le pôle d'échange après

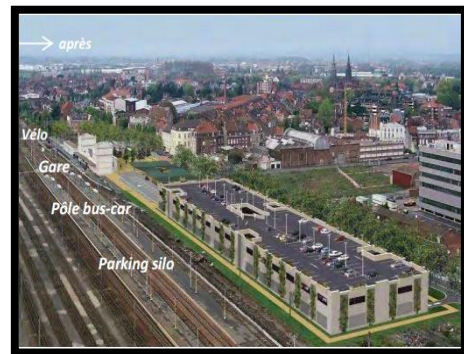


Figure133: Requalification de la Rue de la gare en voie bus et liaison piétonne avec le centre-ville



Figure 134 : Parking -relais 450 places sur 3 niveaux

B/ Le pôle Lumière :

Un projet « logement », porté en totalité par des investisseurs privés, a été initié sur la base d'un cahier des charges rédigé par la Ville. Désormais, et après deux ans de travaux les « Villas Lumière » sont sorties de terre. Elles offriront bientôt au quartier un éventail de logements de qualité. Cet aménagement prend la forme d'un carré de 3 300 m² avec une cour intérieure et disposera, à terme, de ses propres places de parking.



Figure 135: Vue sur le pôle d'habitat

(97) : <http://www.maes-architectes-urbanistes.fr/portfolio/armentieres-gare-2/>

C/ Le pôle commercial et cinématographique :

Des surfaces seront destinées à accueillir des services et commerces en pied d'immeuble, venant ainsi conforter le parc commercial du centre-ville armentierois et celui du complexe cinématographique. On y trouvera certainement des restaurants ou cafétérias et offrir des possibilités aux commerces de s'implanter à proximité immédiate de la gare elle-même. En gardant tout un style, témoignage du patrimoine industriel armentierois (la façade est préservée au niveau de l'architecture la verrière doit être également conservée).



Figure 136 : Façade Rue de la gare / Pôle commercial et cinématographique⁹⁸

D/ Le pôle médiathèque :

La redynamisation du quartier de la gare passe également par la culture. La Médiathèque L'Albatros a ainsi ouvert ses portes en décembre 2007. Ce bâtiment hors du commun, à l'architecture moderne et de caractère, donne une nouvelle image au quartier et permet aujourd'hui un accès à tous à la culture en proposant un fond documentaire riche et varié.



Figure 137 : Vue sur le pole médiathèque

(98) : Ville d'ARMENTIERES S E C T E U R G A R E Compte Rendu Annuel aux Collectivités Locales

4.3 Le programme :

Activité	Surface
Pôle d'échange	10 000 m ² .
Pole lumière	(habitat/commerces/bureaux)
	11 900 m ² .
Pole médiatique	3 000 m ²
Pole commerciale et cinématographique	3 000 m ²
Espaces publics	1000 m ²

Tableau 23: Programme global du projet (par l'auteur)

Retenu :

-Cet exemple illustre un autre type de redynamisation du quartier de la gare qui passe également par la culture et la médiation qui donne une nouvelle image au quartier.

Conclusion :

La requalification d'un quartier de la gare constitue un projet original du fait de l'isolement actuel de la gare renforcé par la coupure de chemin de fer. Il apparaît ainsi nécessaire de garantir sa faisabilité dans le temps par le biais d'une vision à long terme ambitieuse, d'une programmation volontaire et d'un phasage réaliste permettant de s'adapter aux opportunités. A défaut d'urbanisation préexistante, l'implantation d'équipements stratégiques pour l'agglomération semble constituer un levier intéressant pour renforcer l'attractivité du site, au-delà de la gare, et permettre un développement urbain mixte de ce territoire. Un défi pour le projet consistera également à réussir à concilier l'accessibilité routière, qui constitue un des atouts du site, la compétitivité du rail et la nécessaire qualité du cadre de vie pour les habitants.

**5. CHAPITRE V :
INTERVENTION URBAINE**

Introduction

En se servant des résultats décrits dans les différents chapitres précédents comme appui, on peut élaborer la phase productive.

D'abord, on limite le périmètre d'intervention ou le tissu opérationnel en ayant en vue les objectifs qui ont été déjà exprimés. Ensuite, on formulera les scénarios d'aménagement, tout en pensant à la faisabilité, rentabilité, perceptivité et à la conformité des objectifs de développement durable. Après réflexion, le scénario choisi sera développé en termes de programme d'aménagement spatial global (représentations graphiques et modélisation) comprenant tous les aspects (structuration urbaine, formes urbaines et paysage, fonctions, réseaux, trame verte, aménagements des espaces publics), en prenant en considération la notion des seuils de développement socio-économique et d'intégration au site.

1. Périmètre d'intervention : quartier de gare

Le périmètre d'intervention s'inscrit au cœur de la zone étudiée, il s'étale sur une superficie de 58 ha, il est considéré comme le nœud de convergence de tous les secteurs déduits de notre diagnostic.

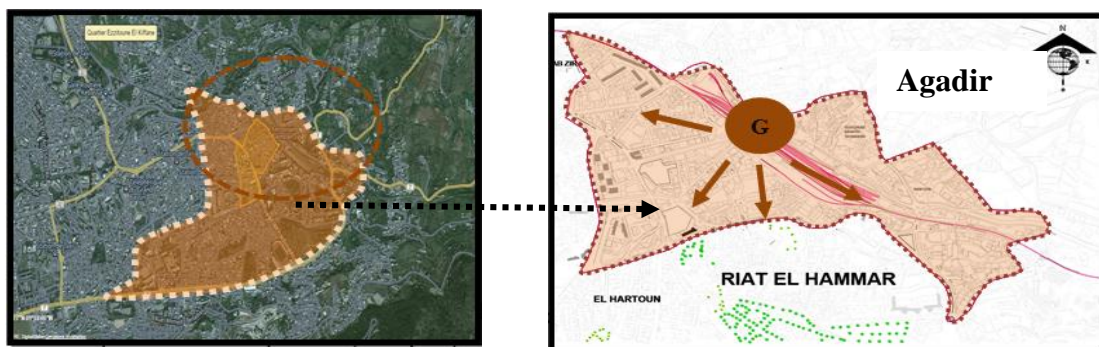


Figure 138 : Situation de la zone d'intervention par rapport à l'aire d'étude (par l'auteur)

2. Délimitation :

La délimitation suit l'aire d'influence de l'élément structurant du quartier : la gare ferroviaire sur les quartiers limitrophes d'une part, d'autre part elle suit la problématique qui est liée à la rupture physique due au chemin de fer et au dysfonctionnement structurel et fonctionnel propre à cette zone. En premier lieu : la dégradation du schéma structurel et de bâti, manque animation, fonctionnalité non enrichie.

Ce quartier est parmi les secteurs clés en matière de requalification et renouvellement urbain. Il constitue une cible stratégique de la ville pour élargir l'attractivité du centre-ville

vers un nouveau pôle d'échange en profitant de l'arrivée de LGV qui impose un nouveau développement du quartier pour une nouvelle dynamique urbaine.

3. Les scénarii d'aménagement :

De nombreux enjeux se dégagent notamment celui de l'amélioration de l'accessibilité l'amélioration de cadre de vie. Les résultats de notre enquête ont par ailleurs permis de constater un sentiment d'isolement. En effet, la particularité de ce quartier réside dans la présence de la gare, une infrastructure qui a ses avantages mais qui coupe également le quartier du reste de la ville.

Dans une optique durable, et comme réponse aux problématiques existantes. Notre intervention se traduit suivant différentes stratégies exprimées en deux scénarii.

3.2 Principe des deux scénarii :

3.2.1 Un pôle d'échange :

Le premier est ouvert sur un territoire plus vaste, celui de la future métropole et de la région nord-ouest, il s'appuie largement sur la présence de la gare. Il propose ainsi de positionner le quartier de la gare comme une nouvelle porte d'entrée sur ce territoire. C'est à travers ce parti pris qu'il tentera de répondre aux différents enjeux et besoins évoqués.

D'après les expériences, la réflexion pour un quartier de gare doit répondre à un nombre des enjeux parmi eux le développement économique, alors ce projet deviendra une destination privilégiée pour l'implantation de la fonction tertiaire, commercial et service.

Enjeux :

-Renforcer attractivité d'un pôle multimodale à travers implantation des équipements structurants à l'échelle de la ville.

-Un développement économique à l'échelle de la ville par une programmation économique diversifié permettant de répondre au développement locale et à la recherche d'un cadre de qualité.

-Le second scénario se place à l'intérieur de ce qui est reconnu comme un "quartier", à savoir un lieu de vie et qui en font une entité à part entière. C'est cette entité qu'il propose de traiter.

3.2.2 Un pôle durable :

Vu aux contraintes naturelles et physiques : les talus, forte pente, chemin de fer, et suite aux expériences nous prévoyons un projet s'inscrivant dans une démarche de développement durable duquel la nature et la construction cohabitent pour créer un nouvel espace public.

Enjeux :

-Donner sens au terme de "quartier" où l'on vit, circule, se retrouve. Imaginer un développement en interne

-Développement d'un quartier résidentiel dans une démarche durable

-Une lisière urbaine entre les différents secteurs étudiés, sous forme d'espace public planté et jalonné d'équipements publics, permettant de concevoir des nouveaux modes d'habitat

-Cette réflexion traite les espaces verts et les promenades urbaines comme des espaces publics très lisiblement défini qui aptes à accueillir les nombreux habitants des quartiers voisins.

-Même si ces deux scénarios proposent des approches totalement différentes, ils répondent aux mêmes enjeux :

-Une densification du bâti respectueuse de l'environnement existant.

-Couture urbaine inter quartier.

-Le développement du schéma structurel.

-Gestion de déplacement.

-La proposition de services et d'équipements en adéquation avec le développement proposé.

3.3 Scénario 1 : Couture urbaine à travers un pôle d'échange : pour une nouvelle porte d'entrée

3.3.1 Les stratégies d'aménagement :

D'après l'enquête sur terrain et nos déductions basées sur les expériences étrangères nous prévoyons les stratégies d'aménagement d'un quartier de gare divisé en trois grands critères :

a. Infrastructure routière et ferroviaire :

-Amélioration du schéma structurel en assurant une bonne accessibilité et en garantissant une relation entre les quartiers : Cette zone est enclavée alors la première

action à engager consiste à une recomposition de la trame viaire en valorisant l'entrée de la ville avec le redimensionnement des axes principaux tel que : l'entrée de la ville, L'avenue de la gare avec un aménagement spécifiques.

- Maitre l'accent sur l'arrivée de la ligne de grande vitesse à double électrifié qui est un axe stratégique.

-Requalification de l'entrée Est de la ville :-Face à la position excentrique du quartier nous devons rééquilibrer la ville à l'Est par le développement fonctionnel et structurel, et la projection d'un parc immobilier de type haut standing en renforçant la commercialité et le service. Une empreinte verte fortement aménagée. Une attention particulière sera portée aux points noirs tels que : sous voies ferrés avec le réaménagement de boulevard de la gare.

-La création d'une centralité à l'échelle de la gare : Vu à la présence de la gare ferroviaire porte de la ville, nous devons renforcer son attractivité par la création d'une centralité multimodale et l'implantation des équipements structurants. Cette centralité est plus affirmée quand la gare bénéficie d'une desserte à grande vitesse et assure la liaison entre les quartiers limitrophes de faire en sorte que l'emprise ferroviaire ne soit plus perçue comme une rupture urbaine.

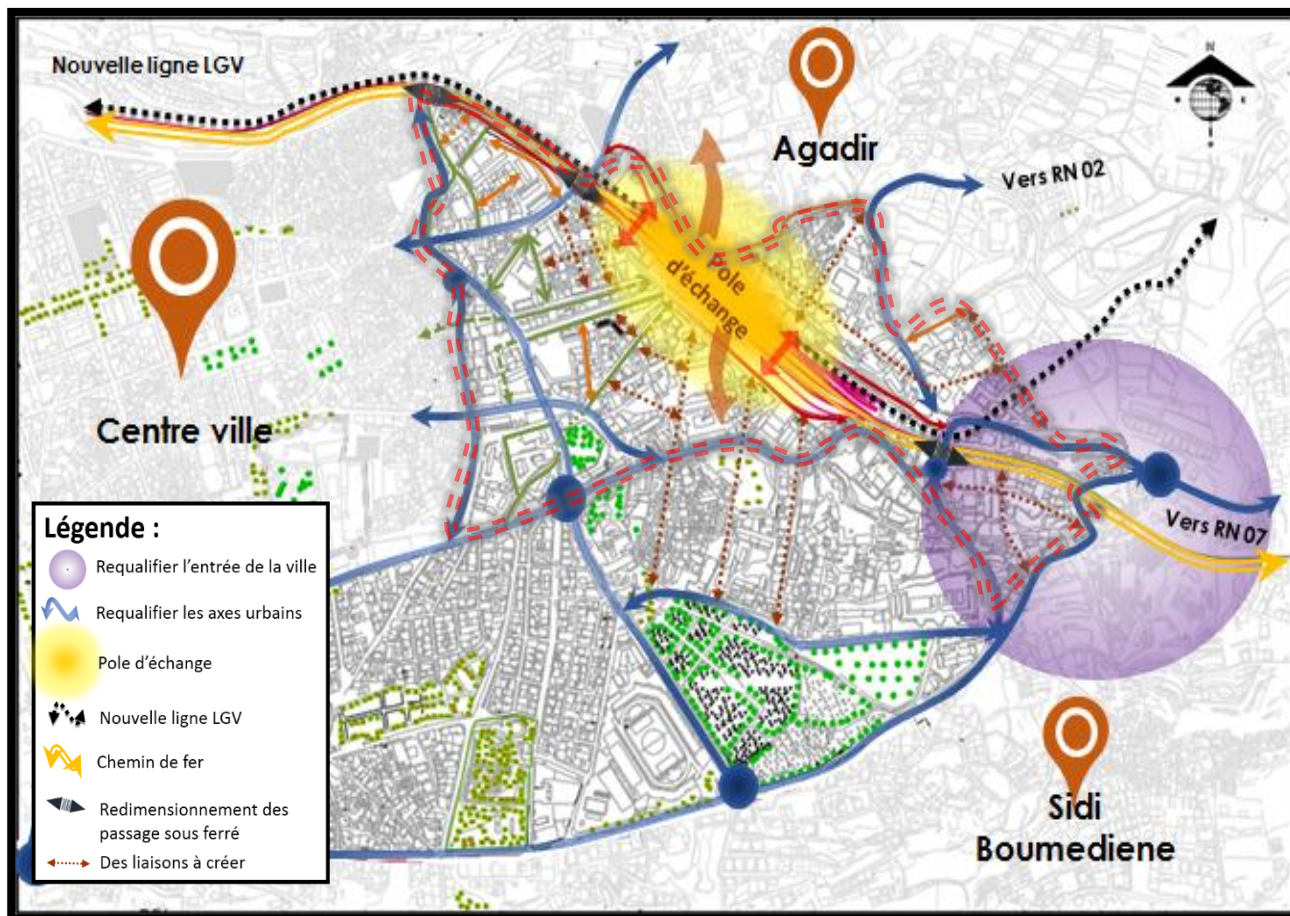


Figure 139 : Carte de l'infrastructure du premier scénario pôle d'échange (par l'auteur)

b. L'urbain :

- Valoriser le quartier par la fonction d'accueil et de service autour du pôle multimodale

: Vu la situation stratégique du quartier situé à l'entrée de la ville et contenant une des portes de la ville, nous devons renforcer sa vocation d'accueil et de service tels que : hôtellerie, développer multimodale du site de la gare. La place de la gare représente l'opportunité d'un véritable lieu de rassemblement et d'échange.

-Renforcer son attractivité commerciale : Puisque notre zone d'intervention a une vocation commerciale au niveau de sidi lahcene nous pouvons développer ce secteur par la projection des équipements commerciaux en assurant la continuité commerciale du centre-ville : renforcer l'attractivité de la gare par le commerce et la restauration au rez de chaussé des bâtiments tertiaire

- Valorisation adaptée au contexte économique local favorisant l'émergence d'une centralité tertiaire : Poursuivre le développement d'un pôle économique par l'accueil de fonctions tertiaire supérieurs et favoriser la mixité tertiaire.

-Un véritable espace public : Les espaces publics s'orienteront à partir d'une place qui fera face à la gare. Le principe est tout d'abord de maintenir les arbres sur place afin d'offrir un lieu agréable. Cette place à plusieurs vocations : attente pour les voyageurs du train et du bus, rassemblement pour des groupes de randonneurs à pied ou à vélo, zone de rencontre pour les habitants du quartier.

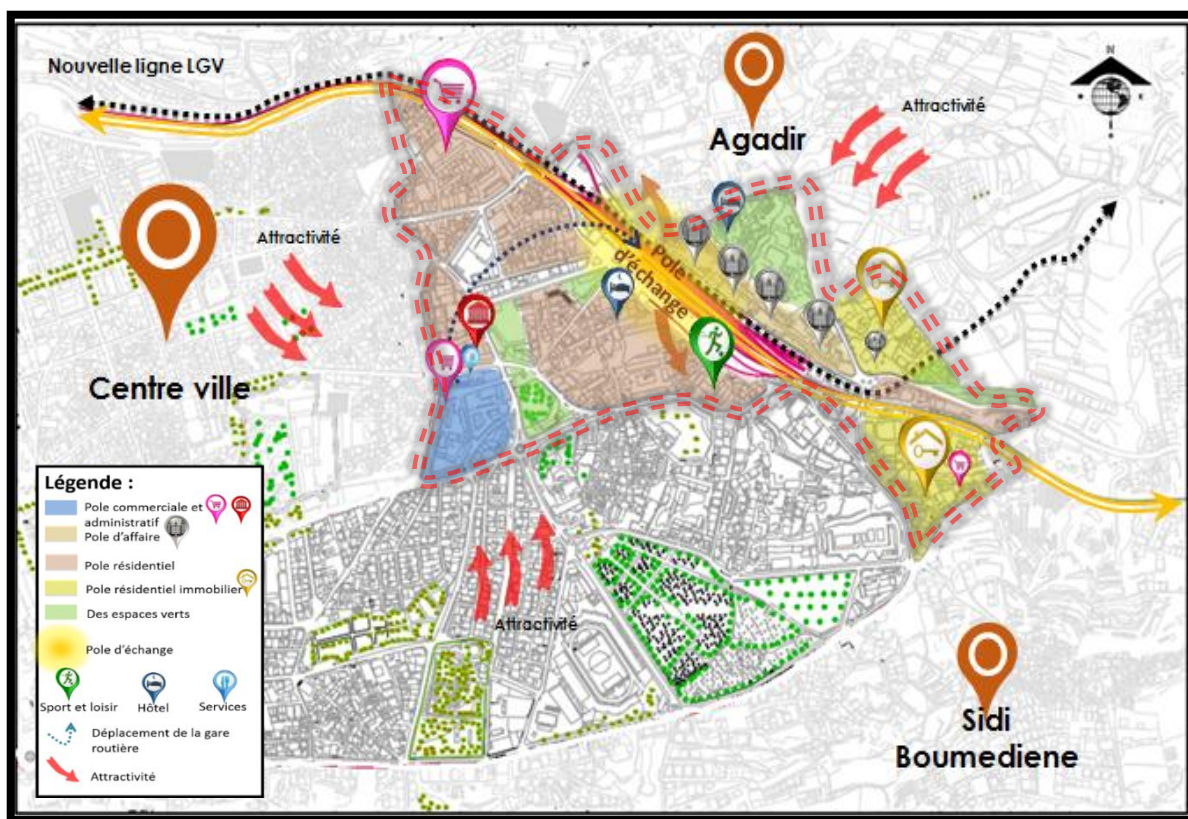


Figure 140 : Carte de l'urbain du premier scénario pôle d'échange (par l'auteur)



Figure 141 : Quartier d'affaires de Nice⁹⁹

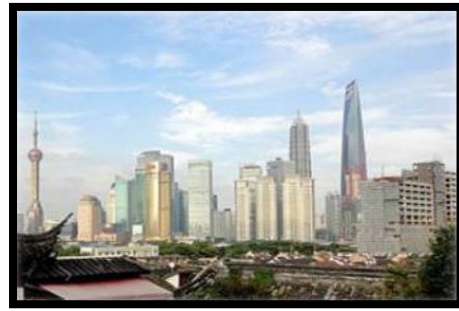


Figure 142 : Pole d'affaire-Pudond Chine¹⁰⁰

c. La mobilité :

-Renforcer la multi modalité et promouvoir chaque type de transport :

Afin de constituer un pôle d'échange nous constituerons une offre diversifiée et optimisée des modes de déplacements différents : piétons, vélos, bus urbaine, taxis, train régional. Pour rendre ce report modal BUS/TRAIN/LGV envisageable, il faut permettre le rapprochement d'une station de bus de la gare.

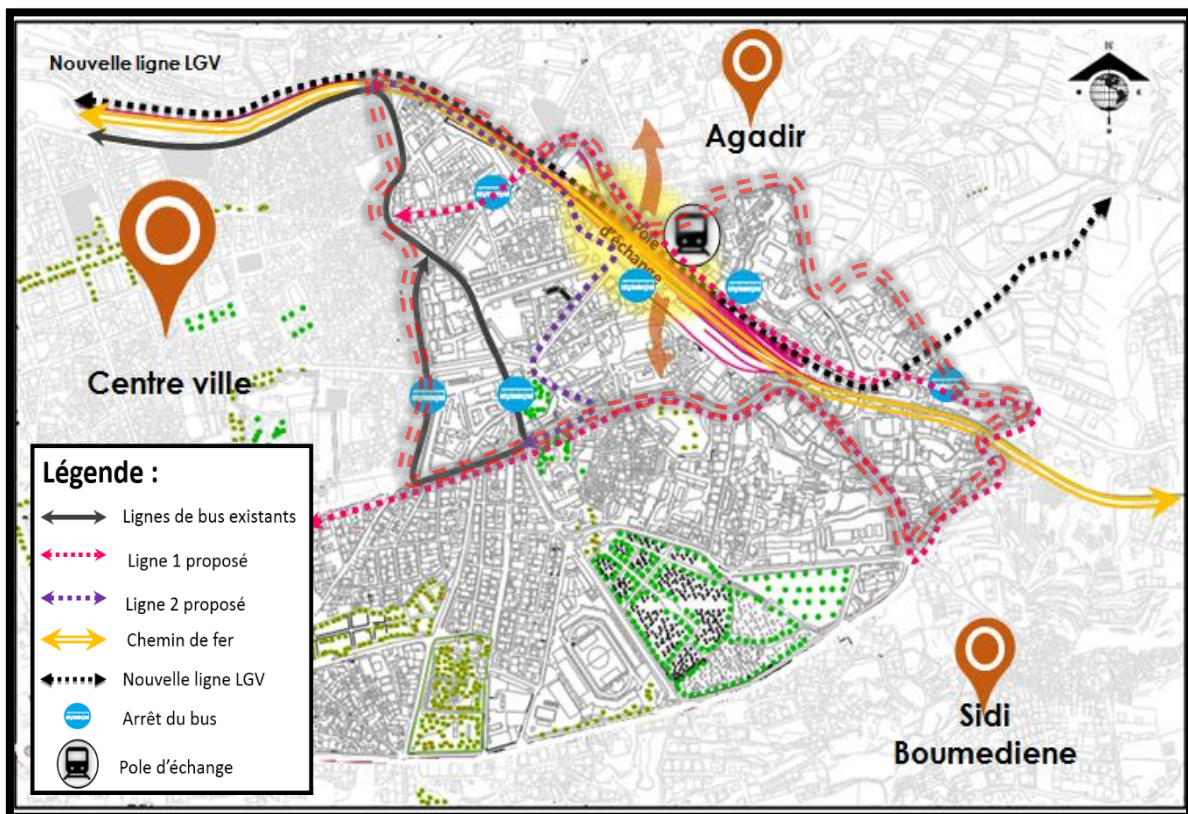


Figure 143 : Carte de mobilité du premier scénario pôle d'échange (par l'auteur)

(99) : [Http// :www.image.google.com](http://www.image.google.com)

(100) : Idem

3.4 Scénario 2 : Articulation urbaine par un espace de vie durable :

Ce scénario tend à normaliser cette partie de la ville en tant que réel quartier. Nous sommes dans la continuité de ce qu'il se passe aujourd'hui (densification d'un quartier résidentiel), et dans une démarche durable. Cela repose sur ouverture sur un espace naturel de valeur, un quartier ancré dans le local.

La zone deviendrait un micro-bassin de vie pour la population existante et future, la gare gardant seulement son rôle actuel avec une petite extension pour accueillir la nouvelle ligne de grande vitesse. Ainsi, ce serait l'occasion de faire du quartier de la gare, un quartier innovant accueillant la durabilité.

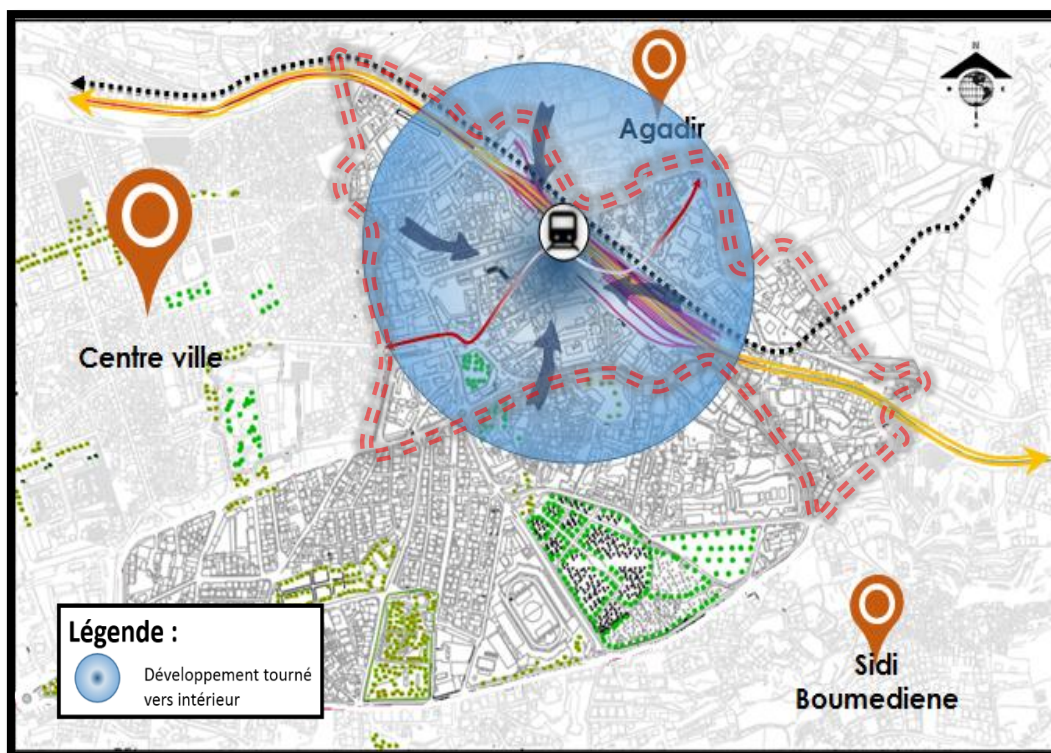


Figure 144 : Carte d'infrastructure du deuxième scénario pole de vie durable (par l'auteur)

3.4.1 Les stratégies d'aménagement :

a. Infrastructure routière et ferroviaire :

-Amélioration du schéma structurel en assurant une bonne accessibilité et en garantissant une relation entre les quartiers : interface entre les deux scénarii.

-Requalification de l'entrée de la ville : Remettre en valeur l'entrée Sud de la ville en renforçant l'identité du centre-ville. Cela se traduit par un parc habité avec le renforcement du commerce artisanal et le développement économique qui s'inscrit dans la durabilité.

-**La création d'une micro centralité à l'échelle de quartier** : Promouvoir des structures culturelles et de loisir autour de la gare par la mise en place d'équipements. Affirmer la centralité résidentielle par injection des différentes typologies d'habitat assurant la mixité verticale.

b. L'urbain :

-**Renforcer l'identité et la vocation de centre-ville** : Assurer un dialogue entre notre quartier et le centre-ville à travers le renforcement de la vocation culturel et commerciale.

-**Amélioration du cadre de vie** : La mise en place d'une mixité urbaine, le "lieu de vie" devient un "lieu à vivre". Différents type d'habitat assurant la mixité social pour renforce l'identité du quartier. Une façon de vivre innovante et en accord avec les principes du développement durable.

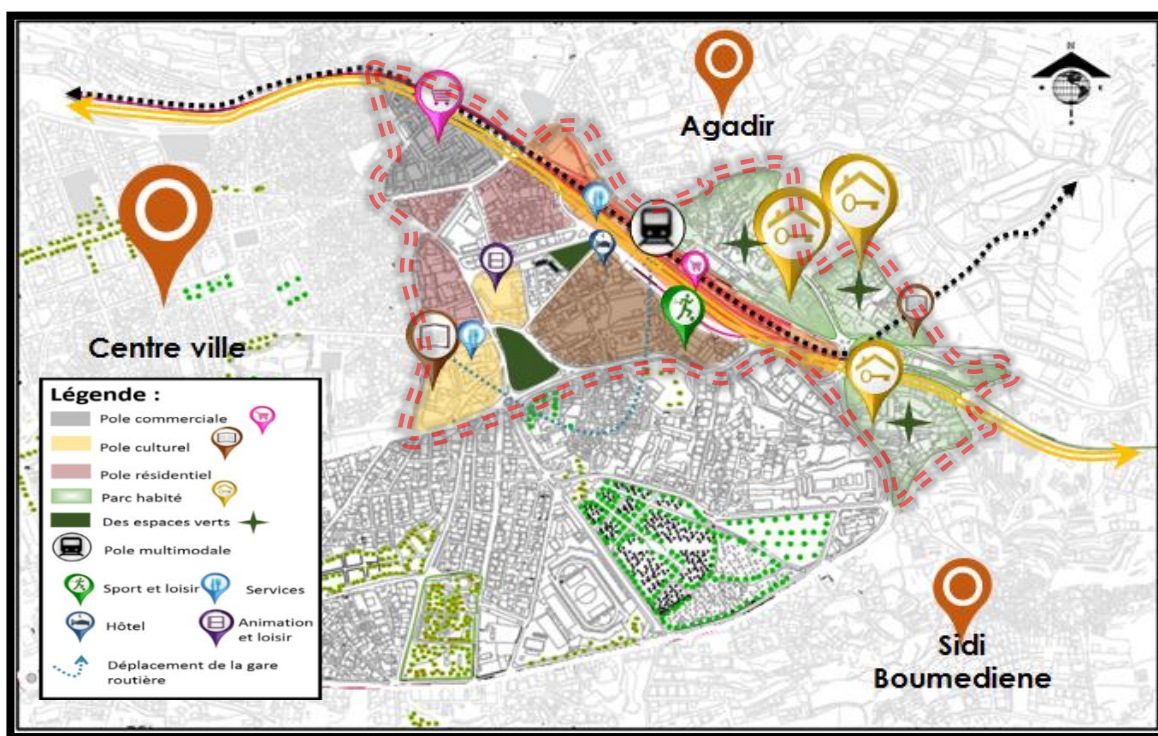


Figure 145 : Carte de la 2 eme stratégie l'urbain du deuxième scénario pole de vie durable (par l'auteur)



Figure 146 : Centre culturel dans un milieu naturel ¹⁰¹

Figure 147 : Centre commercial intégré au parc-Paris ¹⁰²

(101) : Idem

(102) : Idem

- **Renforcer la liaison entre les quartiers à travers des espaces verts** : Préserver la zone de bruit du réseau ferré par la création d'une trame paysagère construit nord sud/ est ouest. Préserver le sentiment de tranquillité en renforçant le caractère résidentiel par une densification douce entourée d'un corridor vert.

c. Mobilité :

-Le quartier de la gare doit être un lieu d'échange, donc de flux à l'intérieur du quartier favorisant la mobilité piétons. Le développement des lignes de transports publics et la redéfinition des modes doux prenant soin du confort du piéton. Connexions et desserte entre les quartiers appuyée sur la trame paysagère, liaison piétons et cycles vers le secteur gare.



Figure 148 : Des liaisons piétonnières au sein de l'éco-quartier¹⁰³

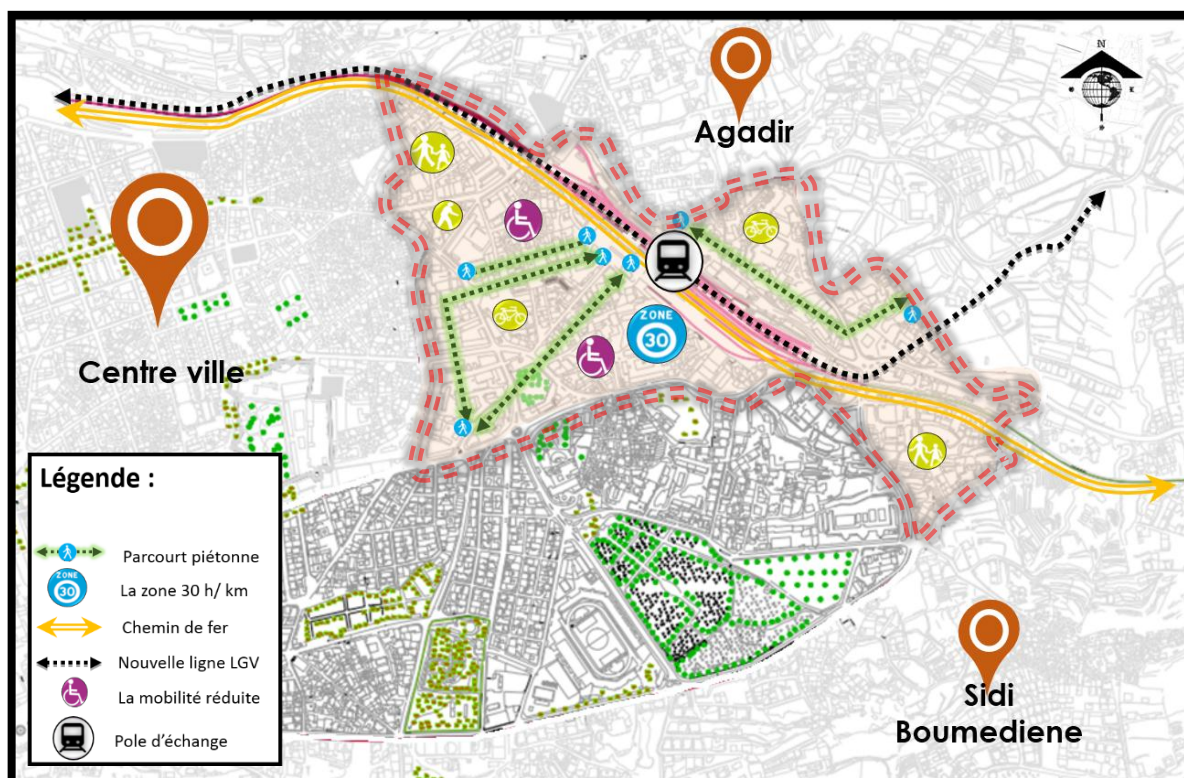


Figure 149 : Carte de mobilité du deuxième scénario pole de vie durable (par l'auteur)

(103) : Idem

3.5 Scénario d'équilibre : Requalification d'un quartier de gare : pour une centralité de proximité et d'échange

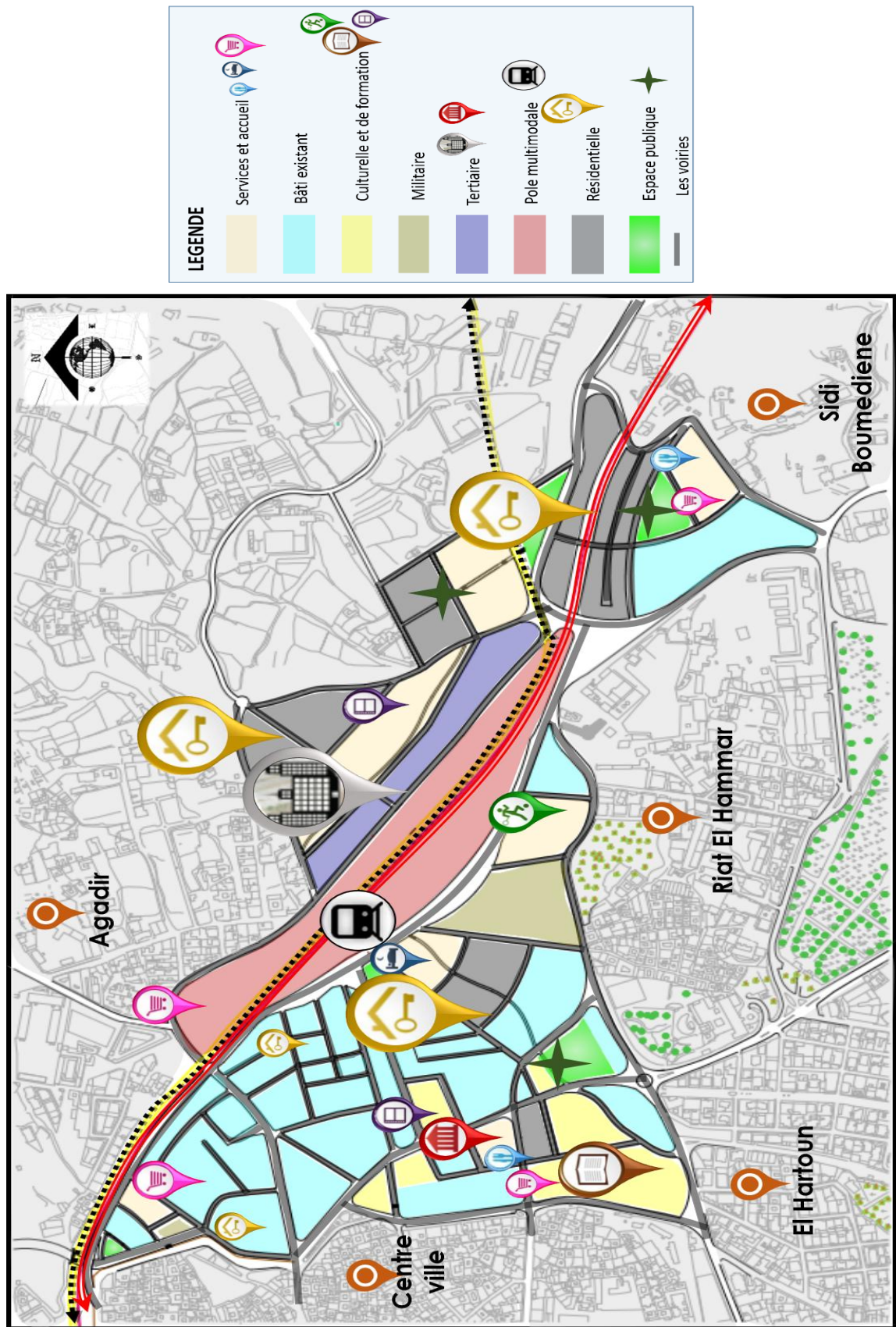


Figure 150 : Carte de scénario retenu (par l'auteur)

3.6 Schéma d'aménagement global : 1/1000

3.6.1 Etat des lieux : Les opérations d'aménagement :

a. La restructuration : Cette action est menée sur les îlots non accessibles avec un schéma non cohérent dégradé.

b. La rénovation : L'arrivée de LGV nous impose de récupérer les assiettes foncières par la démolition des constructions illicites ou abandonnées et les activités non adéquates avec le quartier comme le dépôt naftal et la haute tension pour une nouvelle organisation de l'espace avec des constructions plus fonctionnelles et des espaces publics.

c. La réhabilitation : Cette consiste les îlots qui ont de l'habitat collectif colonial et habitat individuel colonial et post colonial qui défigurent l'image du quartier.

d. Les zones exploitées : Ce sont les friches industrielles ou naturelles, les maisons abandonnées et les espaces non fonctionnels.

e. Les zones préservées : Ce sont des zones accessibles avec des constructions en bon état.

f. Les zones ont délocalisés : Selon la révision du PDAU, la gare de marchandise sera transférée vers AIN FEZZA. Aussi nous proposons la délocalisation du Parc d'APC qui sera un élément d'appel pour le quartier, et qui va renforcer son attractivité.

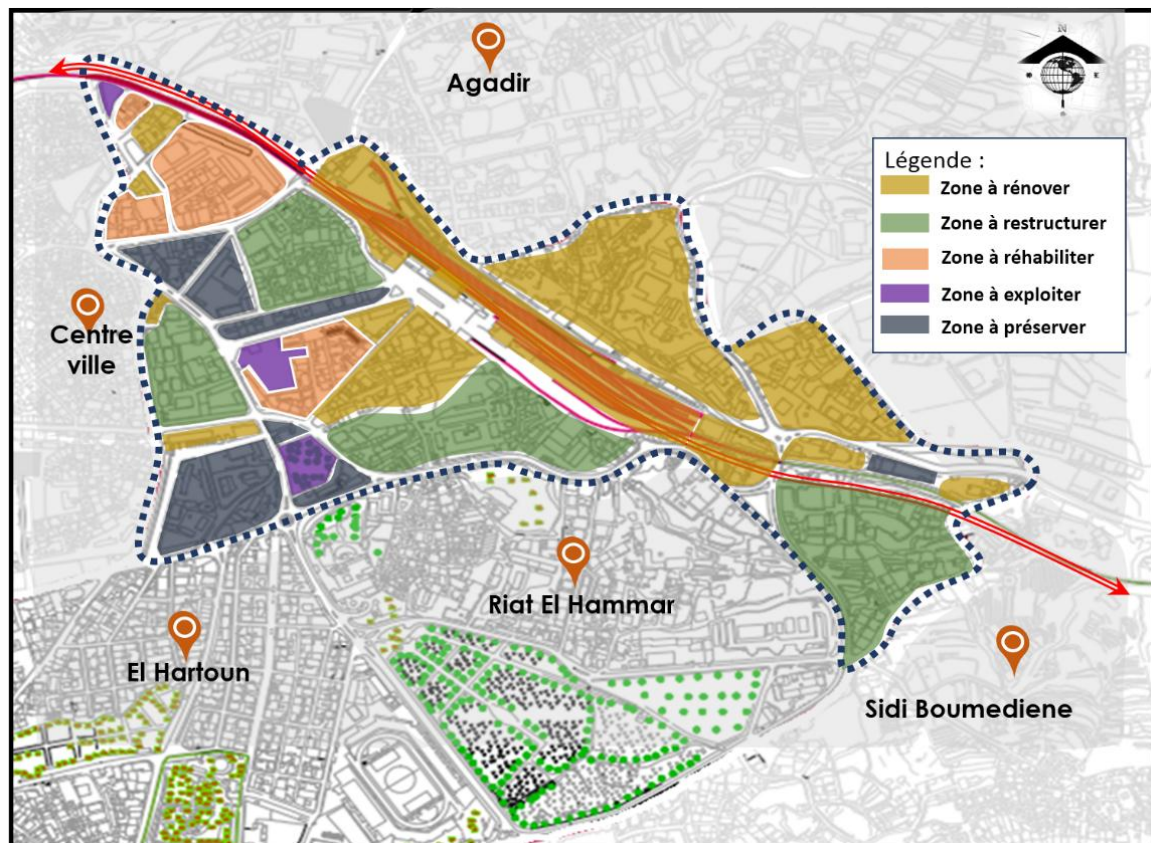
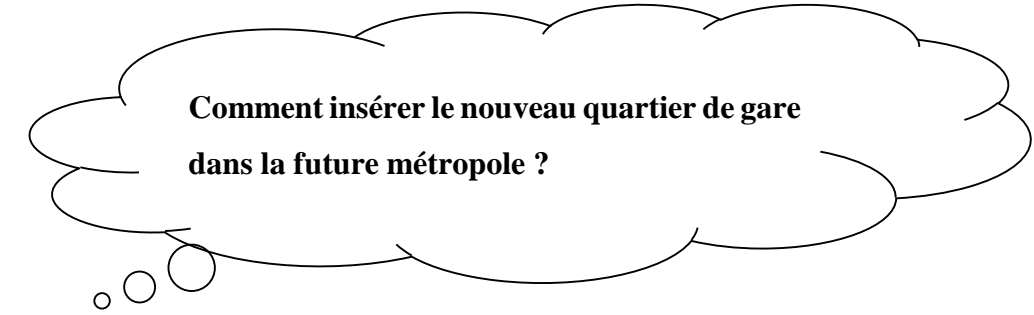


Figure 151 : Les opérations d'aménagement (par l'auteur)

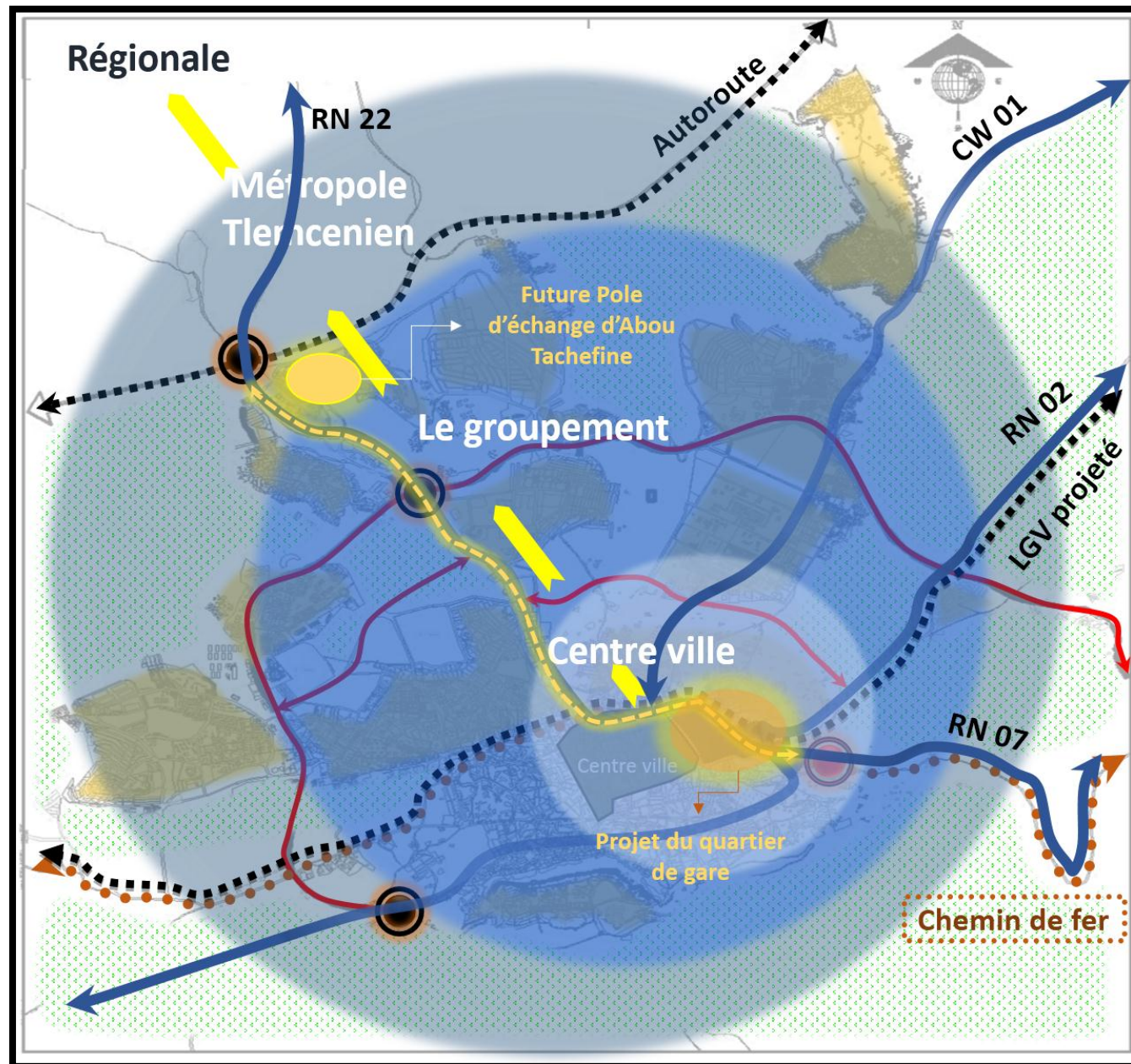
3.6.2 Les stratégies d'aménagement :

-Requalifier le tissu à grand échelle pour la future métropole/ faire l'extension du centre-ville sous l'ère de intermodalité :

Notre objectif initial est de dépasser la coupure ferroviaire et améliorer l'accessibilité de quartier à fin de le ancrer dans la ville comme nouvelle centralité stratégique.



a. Stratégies 1 : Tisser les liens à l'échelle de la ville :



-Amélioration de l'accessibilité au quartier à travers la requalification des axes urbains :

- 1/L'axe majeur N/S pour dégager la circulation du centre-ville et assurer la connexion urbaine avec la ville en orientant cet axe vers la future gare routière afin d'assurer la liaison entre notre pôle d'échange et le futur pôle d'échange : quartier de la nouvelle gare routière et relier les deux entrée de la ville.
- 2/ L'entrée de ville Est et le transformé en boulevard urbain.
- 3/Améliorer l'accessibilité vers les quartiers limitrophes par la requalification des parcours urbains.
- 4/Nouvelles voiries a créé afin de désenclaver la zone et recomposer les ilots.
- 5/Une ligne de LVG est envisagée par Etat qui passe parallèle au chemin de fer qui va changer radicalement l'organisation de l'espace actuel.

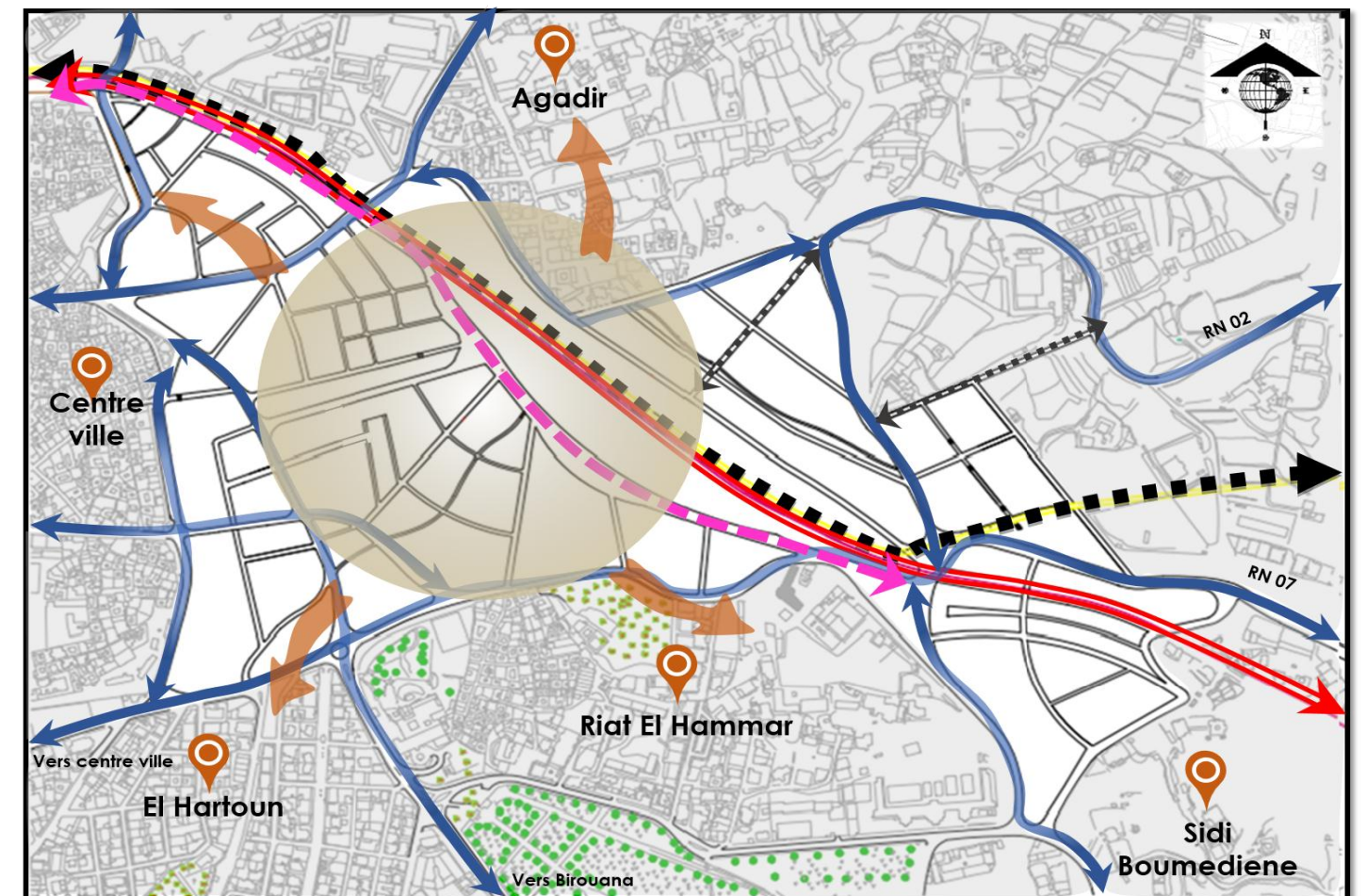


Figure 152 : Les Cartes de la 1ere stratégie de schéma d'aménagement (par l'auteur)

b. Stratégies 2 : Tisser les liens à l'échelle de quartier :

1/Recomposition des ilots en développant un maillage viaire cohérent pour faciliter l'accessibilité.

2/ Requalifier les axes existants et créer des axes intra quartier.

3/Surmonter la coupure ferroviaire à travers une passerelle piétonne facilitant le franchissement de la voie ferré et traverse la place centrale de la gare, c'est le deuxième axe stratégique entre est/ouest qui va réunifier le quartier.

4/Traitement particulier aux ouvrages d'art : élargissement des trois ponts existants, le passage sous voies ferrés

5/ Créer des parcours piétons afin de favoriser le déplacement doux.

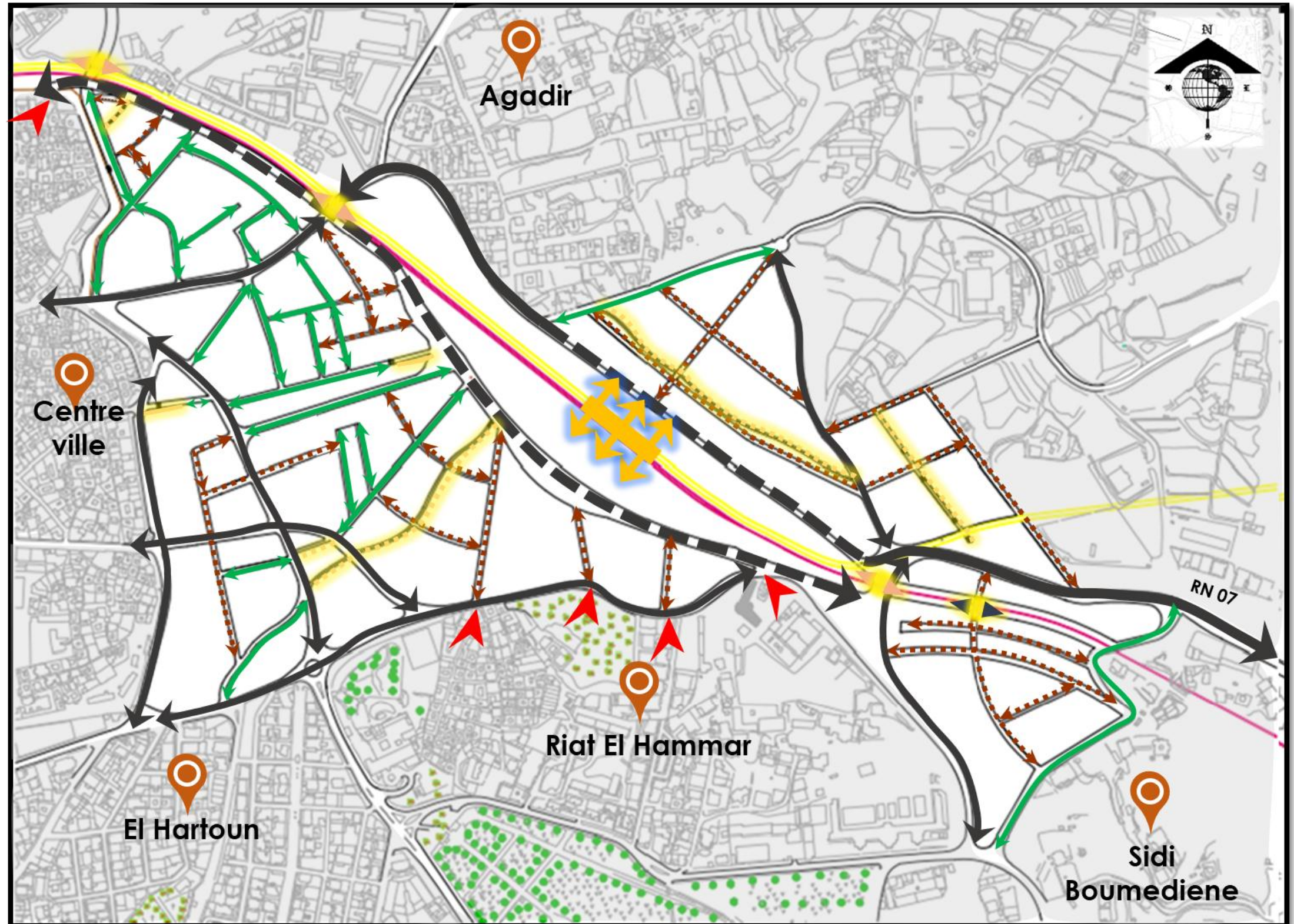


Figure 153 : La Carte de la 2eme stratégie de schéma d'aménagement (par l'auteur)

c. Stratégies 3 : Un quartier de gare un lieu d'échange : en terme de mobilité

1/Mobilité à l'échelle ville :

- Valoriser les parcours piétons continus qui traversent les ilots pour les déplacements doux et qui mènent vers un espace ouvert public.
- Facilité l'accès aux zones d'activité et urbaines en adaptant un réseau de transport en commun.
- Stationnement réservé près des espaces publics.
- Des parkings sous terrain et des parkings à étage garantissant l'offre de stationnement.

2/Mobilité à l'échelle de quartier :

- Renforcement de la desserte de transport en commun : projection de deux nouvelles lignes de bus urbains E/O vient du centre-ville, N/S vient du futur quartier de gare routière, ces lignes sont desservi aux zones d'activité économique et à l'activité multimodale avec 6 arrêts de bus a prés plus de 400 m.
- Selon le plan de circulation établi par le bureau d'étude BETUR : mise en place notre quartier en zone de 30 (30Km/h).

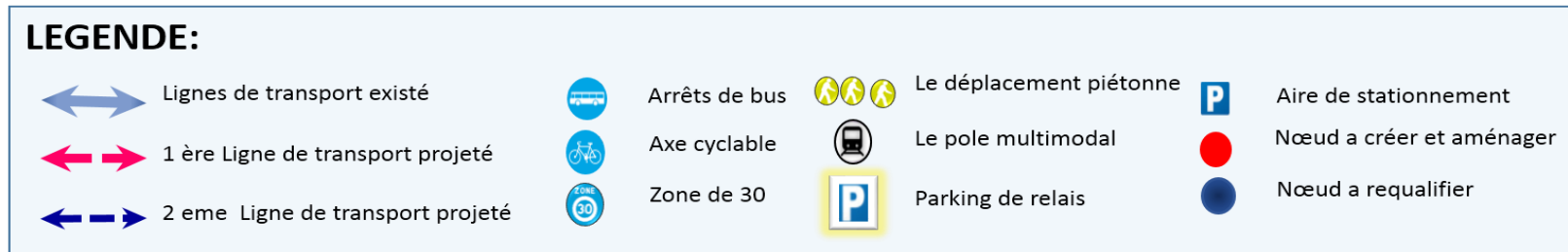
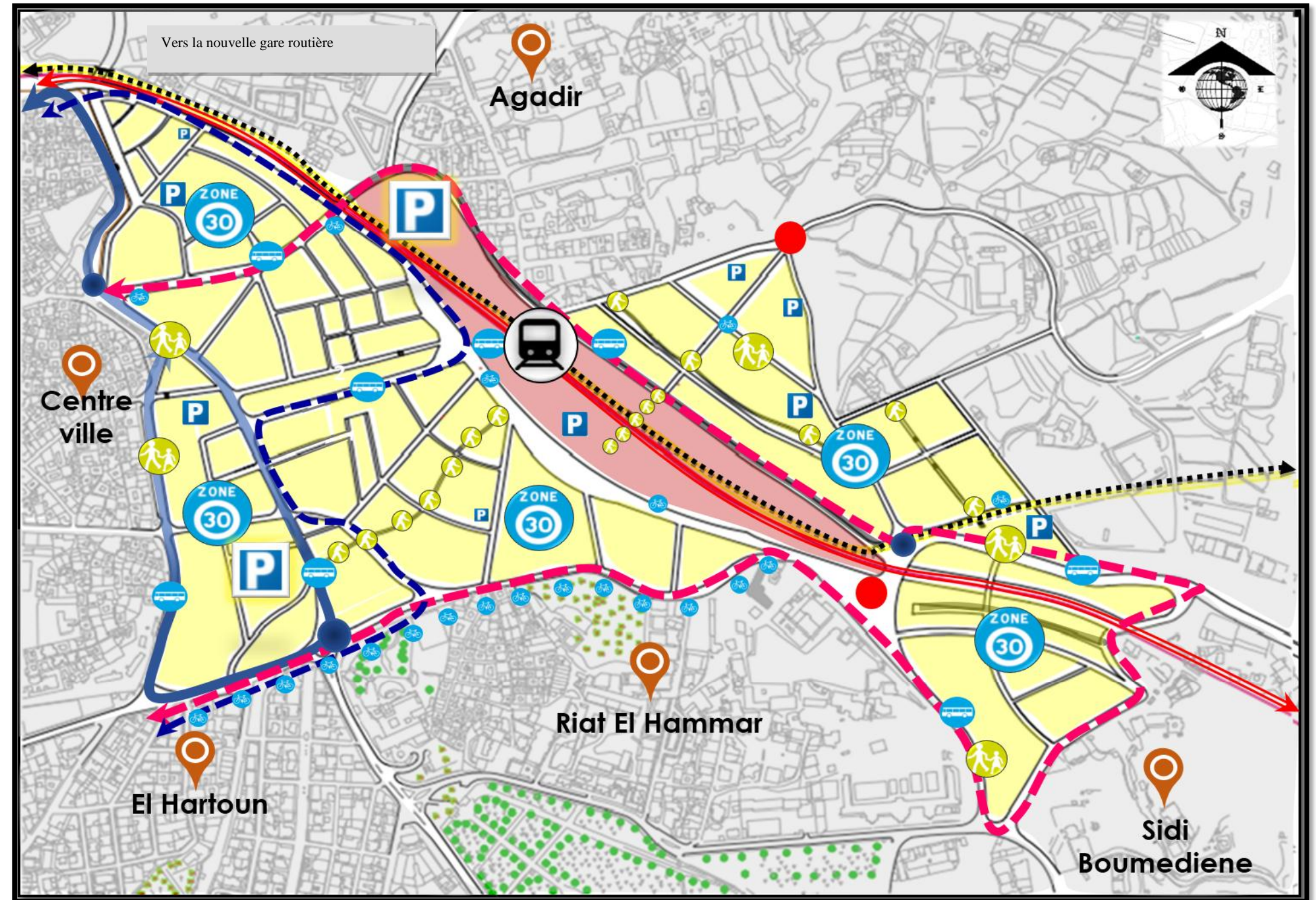


Figure 154 : La Carte de la 3eme stratégie de schéma d'aménagement (par l'auteur)

d. Stratégies 4 : Favoriser la mixité urbaine, création de diverses centralités

Tel qu'introduit précédemment dans le scénario d'équilibre, une mixité fonctionnelle est adoptée afin de créer une attractivité au quartier, ce projet propose donc une diversité de fonctions qui rayonne jusqu'à l'échelle régionale.

Création des centralités à différentes échelles : quartier/ville/métropole

1/Centralité multimodale:

-Nœud des connexions à haute qualité de service ou l'intégration de nouvelle gare passerelle

-Rénovation de gare ancienne la création d'un accès à l'est au de la ce développe un quartier économique à vocation tertiaire supérieur de rayonnement régional définissant la deuxième centralité: **centralité économique** pour renforcer la compétitivité du quartier.

2/Centralité résidentiel: sous forme du parc habité favorisant la mixité urbaine, meilleur accessibilité, l'alignement pour renforcer l'axe urbain majeur.

3/ Centralité culturel: afin de renforcer le lien urbain avec la médina nous proposons une programmation culturelle et mixte.

4/ Centralité commerciale: pour renforcera l'attractivité du le pôle tertiaire et affirmer la vocation du site au niveau de sidi Lachen, qui donne sur l'axe stratégiques Nord Sud et Est Ouest.

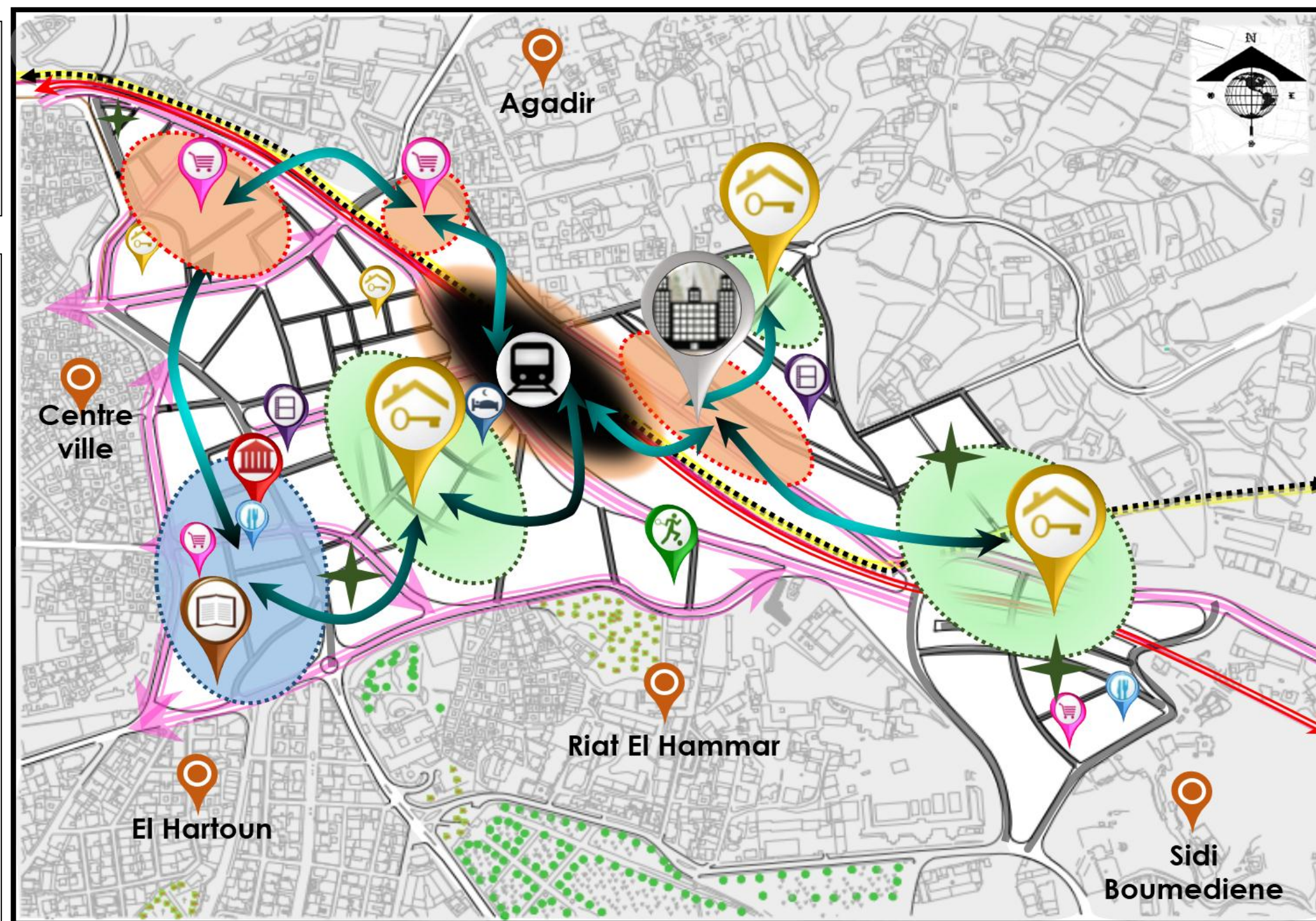


Figure 155 : La Carte de la 4ème stratégie de schéma d'aménagement (par l'auteur)

1-Requalification de l'entrée de ville : La projection des immeubles de type haut standing qui donnent sur le nouveau boulevard urbain aligner pour garder une vue dynamique dans le projet. Le RDC et l'étage sont réservés au showrooms, commerce, service, cabinets médicaux afin de créer une animation sur le futur boulevard urbain et améliorer qualité de vie.



Figure 156: Vue sur l'entrée de la ville¹⁰⁴

2-Parc habité : un axe piéton qui mène vers une place centrale de repos et de détente c'est le cœur du parc (élément d'appel), tout autour de cet espace se trouve des immeubles hauts standings, afin d'assurer une mixité verticale pour démineur les déplacements le RDC est réservé au commerce, club du sport, service.

Parc habité : principe hérité des cités jardin favorisant le lien entre les espaces verts et les espaces publics.

-Densification des ilots pour optimiser le parc.

-Assurer une bonne accessibilité

-Assurer mixité urbaine/ trame paysagère



Figure 157: Vue sur parc habité¹⁰⁵

-Centre de production et de formation d'artisanat d'art : afin d'affirmer l'identité de la ville de Tlemcen, et revaloriser la création artisanale tout en renforçant leur commercialité, le tourisme culturel permet de découvrir l'art artisanal.

3-Un quartier d'affaire : La projection des immeubles bureaux aux abords des voies ferrées donnant sur le boulevard de la gare dont l'objectif est de faire ses abords une vitrine de l'entrée de la ville et développer un nouveau axe urbain métropolitain.

-Centre d'animation et loisir : qui marche bien avec le pôle d'affaire et pour renforcer leur l'attractivité.

-Un hôtel d'affaire : afin de renforcer la fonction d'accueil et de service près du pôle de la gare.

(104) : Idem

(105) : Idem

4-Centralité multimodale :

-Rénovation de la gare : avec une extension pour accueillir la future ligne de grande vitesse, ça nous permet de développer une gare passerelle.

-Une structure hôtelière : hôtel 5 étoile, hôtel 4 étoile, auberge des jeunes

Est prévue autour de la gare permettre de renforcer la vocation d'accueil et service du pôle d'échange et qui donne sur le parvis de la gare.

-Centre commercial et de médiation : afin de renforcer attractivité du pôle multimodale

-Sureté : afin d'assurer la sécurité au quartier.

6- Centralité culturelle :

La projection des équipements culturels et de loisir et commerciale : afin de redonner une vie culturelle et renforcer l'identité du centre-ville nous projetons :

-Centre de médiation de conservation du patrimoine

-Centre de loisir scientifique

-Centre multi fonctionnel de Bâb jjad : pour assurer la continuité commerçante de Bâb jjad.

7-Centralité commerciale : est affirmé par projection d'un centre commerciale après la démolition des baraques au niveau de Sidi Lahcen .

e. Stratégies 5 : Développer le réseau d'espace public :

-Les caractéristiques du site et ses nombreuses potentialités paysagères nous mène à élaborer une trame verte importante où viendront se développer de nouvelles activités, cette trame paysagère composé de grande part par :

-Place centrale verte linéaire pour relier les pôles (pole multimodale, pole d'affaire, pole de vie) du quartier à travers des promenades et des parcours piétons verts, c'est un élément d'appel accentué vers le pole multimodale.

- La liaison entre l'avant et l'arrière de la gare demande souvent des meilleurs aménagements verts des deux parvis avec des paysages construits.

-Notre projet suit les principes d'urbanisme durable, et en particulier le principe de l'aération, par la démolition et la délocalisation de quelques fonctions inadaptés avec le quartier, et les remplaçant par des squares comme :

-Un square place de loisir animé en face de la gare multimodale pour donner une ouverture vers la gare.

- Création d'effet de perspective accentué par alignement végétale au long des voies principales.

-Parc de détente et loisir centrale au niveau de l'îlot de l'entrée de la ville qui donne vers l'équipement public pour assurer une cohérence entre le bâti et espace vert, airé la zone et exprimer une centralité à l'échelle de l'îlot.

-Parc centrale aménagé principe de parc habité espace vert et de détente pour favoriser la trame paysagère.

-Traitement des aires de détente et de jeux pour l'animation du quartier résidentiel.

-Un espace public aménagé qui donne sur le boulevard de l'entrée de ville afin de redynamiser et le rend un boulevard urbain bien animé.

-L'aménagement paysagère du nouveau quartier résidentielle sera hiérarchisé en surface privé et public.

-Le quartier doit subir des traitements minéraux (pavages et sources d'eau...).

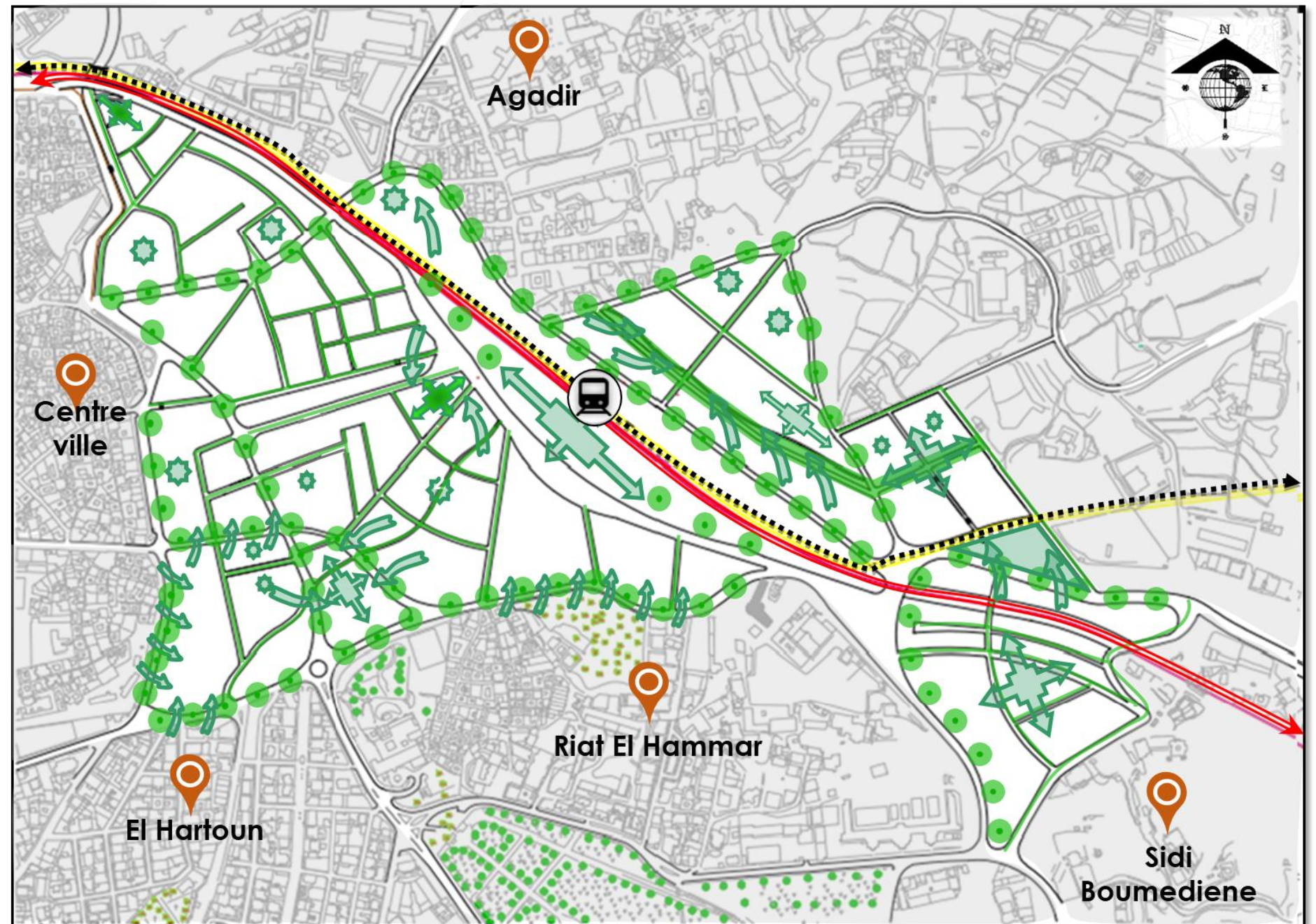
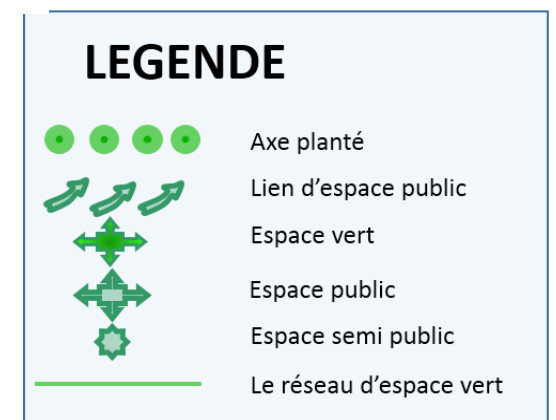


Figure 158 : La Carte de la 5eme stratégie de schéma d'aménagement (par l'auteur)



3.7 Programmation urbaine :

La programmation urbaine touche l'ensemble des composantes d'un tissu urbain –le logement, les activités économique, les équipements collectifs, les transports, la logistique et circulation –qu'elle analyse, dimensionne et organise au regard des besoins des usagers d'un territoire, d'un tissu existant et d'une évolution à court, moyen et long terme ¹⁰⁶

-Les usagers / les utilisateurs :

Le programme sera établi pour répondre au besoin des usagers et des utilisateurs suivants :

- Les familles (parents, jeunes, enfants, adolescents...)
- Le public (clients, voyageurs, passants, visiteurs...)
- Les employés (vendeurs, commerçants, gérants, professeurs ...)
- Les personnes âgées et les handicapés.

- Enjeux :

-A l'échelle de la ville : Création d'une centralité de proximité au centre-ville par :

-L'enjeu principale est de faire en sorte que emprise ferroviaire ne soit plus perçue comme rupture urbaine.

Faire de l'emprise ferroviaire comme élément de liaison et non de rupture urbaine

-Créer une centralité multi modale au sein de quartier de gare.

-réaliser une Couture urbaine entre les quartiers et organiser un inter modalité tissant un lien inter quartier

-valorise l'entrée sud de la ville par une programmation économique diversifiée

-Profiter de cette situation multi modale pour développer des programmes tertiaires de rayonnement régional.

A l'échelle du quartier :

1/ Pole multimodale :

-Avec l'arrivé de LGV ce changement de statut des accompagnements dont fait partie le projet urbaine de pole échange multimodale triple desserte (deux réseaux ferroviaire et réseau routière).

(106) : MERLIN Pierre, CHOAY Françoise Op.cit. (4 eme édition)

2/ Pole de vie : Rechercher une centralité via la requalification des quartiers 'inscrivant dans la durabilité par :

-Un point d'entrée remarquable et une vitrine du dynamisme et de la vitalité centre /ville défini par un quartier d'affaire.

-Un «cœur de ville» qui prend de l'ampleur : prolongation de la façade urbaine allant du centre historique jusqu'à la porte de la ville.

-Renforcer l'identité culturelle du centre-ville.

-Inventé un rapport nature / quartier et garantir un paysage naturelle et urbain fort.

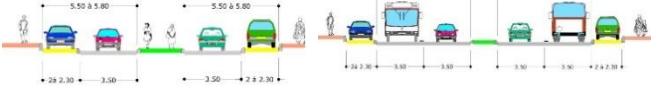
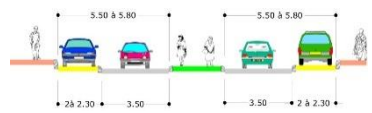
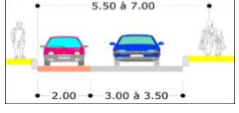

-affirmer la vocation du quartier en créant un pôle de vie avec une mixité fonctionnelle.

-Les fonctions de base :

- Habitat et résidence.
- Transport et service
- Tertiaire et industrie
- Culture et éducation.
- commerce
- Loisir et détente.
- Autres équipements liés au bien-être.

Programme de base : Pour résumer le programme en termes de fonctions et avoir une idée sur la répartition des fonctions quantitativement au sein du projet :

Voiries et circulation					
Type	Voies existantes	Voies projeté	Normes	Organisation spatiale	Rayonnement
Voie ferroviaire	-Le chemin de fer	-L'installation de deux nouveaux lignes électrifiés de grande vitesse adjacente le rail de chemin de fer.	-La ligne LGV doit être à voie normale (1.435m). -L'entraxe des voies doit être entre 4.2 et 4.5 m pour limiter le souffle au croisement de deux trains. ¹⁰⁷	- Application les normes.	A l'échelle régionale
Voies mécaniques	-La route national 07. -La rue de minaret. -Chemin vicinal à l'abord du chemin de fer.	-Création d'un axe majeur nord sud qui se devise en deux : le 1er qui vient du RN07 en parallèle du chemin de fer jusqu'à la rue de minaret, il s'oriente vers le passage sous ferré allant au Bâb Zir pour dégager l'accessibilité du quartier de la gare vers la ville et gérer la circulation dense de centre-ville. le 2 eme qui vient du RN 07 passant par le nouveau Boulevard de la gare et se croise avec la rue de minaret. -Perçement et structuration d'une nouvelle voie sous passage ferré reliant le boulevard ALN et la RN07 -Elargissement de la Rue de minaret et l'agrandissement de sous passage ferré. -Elargissement de la route nationale RN 07 a fin de restructurer l'entrée Est.	-Axe principale de 10 à 14 m : 2 x 2 voies -Lorsque la topographie du terrain ou la nature du sol l'exige, une largeur supplémentaire doit être allouée pour les talus avant, les fossés et les talus arriéré pour les déblais et les remblais, la rue doit avoir une largeur de surface finie d'au moins 10 m. -Les rues qui se croisent doivent, dans la mesure du possible, se rencontre à un de 90 °, toutefois, l'angle d'une intersection ne doit jamais être inférieur à 70 ° ou supérieur à 110 °. -Les déclivités de la rue dans un lotissement proposé ne doivent pas dépasser 8 %.	-La largeur est de 10 m -La largeur est de 10 m -La largeur est de 14 m -La largeur est de 15 m	A l'échelle de la ville
	-Voies de distributions insuffisantes	-Structuration et percement de nouvelles voies afin de désenclaver et recomposer les ilots partiellement en améliorant leur accessibilité. -Création et traitement des parcours urbains qui vont se divisées en plusieurs axes : mécanique, piétonne, cyclable.	-Axe secondaire de 8 à 10 m -Axe tertiaire de 7 m	-La largeur est de 8 m à 10 m. -La largeur varie entre 4 m à 8 m	
	-Voies secondaires et tertiaires en mauvaise état.	-Pavage et traitement des voies secondaires et tertiaires.		/////	
Voies piétons	-Discontinuité entre l'est et l'ouest due à la présence du chemin de fer.	-Création d'une passerelle comme un passe quartier piéton. Elle est proposée comme une rue en belvédère entre le parvis Ouest et parvis Est de pole multimodale.	/	- Sa largeur est portée à 8 mètres.	A l'échelle du centre-ville
	-Cheminement piétons sous dimensionné et parfois inexistant.	-Redimensionnement les trottoirs existants et le traçage de nouveaux trottoirs avec leurs traitements.	-Largeur 1.40 m en moyenne, au minimum un sur les deux côtés de la chaussée, hors points durs pouvant diminuer ponctuellement la largeur à 1.20m.	- Les trottoirs projetés seront varié de 1.5 jusqu' 'à 3 m	A l'échelle du quartier
	-Absence des parcours piétons	-Le traitement les parcours piétons et les escaliers urbains qui convergent vers la nouvelle gare multimodale.	/	/////	A l'échelle du quartier

	/	-Percements des parcours piétons qui convergent vers le pôle d'activité économique, pôle culturel et commercial.	/	/////	A l'échelle du quartier
		-Création des passages piétons au niveau de chaque intersection.	/	///	A l'échelle du quartier
Stationnement/parking	-Manque des aires de stationnement dans les équipements.	-La création des parkings sous terrain dans les équipements structurants (gare multimodale, centre commercial, centre culturel...)	- Les logements collectifs : le minimum de 1 à 3 places de stationnement. -Les équipements: un minimum de 1 place pour 200 m ² de SHON est exigé.	///	A l'échelle du quartier ainsi les quartiers limitrophes
	-Présence de stationnement sur accotements, gênant le passage des piétons. -Présence de stationnement sur chaussée via la présence d'îlots (chicane). -Bilan du stationnement existant très limité.	-Des aires de stationnement dans les nouveaux espaces publics et la place de gare. -Parking automobile sous-terrain. -Parking automobile superficiel. -Arrêts de bus	- Les hôtels : 1 place de stationnement véhicule pour 3 chambres et un emplacement pour autocar par tranche de 50 chambres. -Largeur : 2.3 m / Longueur : 5 m -Dégagement : de 6 m de surface moyen de 25 m ² . -Mise en place de systèmes anti stationnement (signalisation, bornes, potelets...)	///	
	-Le parking couvert de Rhiba.	-La création d'un parking à silo (parking de relais) près du chemin de fer 3 étage (pour les travailleurs, les voyageurs et les touristes) et qui participerait à désengorger le centre-ville.	-Réaliser des Parcs relais en différents points d'entrée de l'agglomération ainsi qu'en d'autres points stratégiques (la gare routière ou des stations). Assurer la continuité des trajets par les transports en commun ou des cheminements piétons attractifs.	///	
	-Stationnement anarchique sur les voies.	- La mise en place du stationnement sur les voiries (principale, secondaire et tertiaire).	- Sur un axe principal :  - Sur un axe secondaire :  - Sur un axe terrière : 	///	
Circulation	/	-La mise en place d'une zone «30» -Gérer les sens de circulation actuels. -Mise en sens unique de l'ensemble des « voies tertiaire ».	- C'est une zone ouverte à la circulation des véhicules mais où la vitesse est limitée à 30 km/h sur l'ensemble des rues dans un but essentiellement sécuritaire et ne provoque pas plus d'embouteillages. ¹⁰⁸ 	///	A l'échelle du quartier ainsi les quartiers limitrophes
Nœuds	-Deux voies très fréquenté face à leur dimension (îlot de Rhiba).	- Affirmation du régime de priorité sur les carrefours giratoire - Assurer le fonctionnement des intersections : feux, giratoire. -L'aménagement les intersections		///	A l'échelle du quartier ainsi les quartiers limitrophes

Les fonctions urbaines						
Fonction	Équipement existé	Équipement projeté	Rayonnement	Gabarit	Surface M ²	Justification
Habitat	Habitat individuel 90 %	Habitat individuel : 60 %	A l'échelle du quartier	R+1 à R+3	159100	-Afin de rentabiliser le foncier et atteindre la mixité et la cohésion sociale souhaitée notre programme prévoit la diversité des typologies d'habitats pour une mixité d'habitants : - Morcellement des ilots par leur densification construisant d'habitat collectif. -Programme d'habitat de type social accessible à la classe moyenne et d'autres promotionnel pour une population plus aisée intéressée. -Requalifier entrée de la ville par un programme d'habitat haut standing avec une mixité verticale
	Habitat collectif 10 %	Habitat promotionnel 15 %.	A l'échelle de la ville	R+5		
		Habitat social 12 %		R+3		
		Habitat haut standing 13 %		R+6 R+7 R+8		
Hôtellerie	Hôtel Agadir	Hôtel 4 étoiles	A l'échelle de la ville	R+4	12750	-Structure hôtelière autour de la gare est prévue pour permettre de renforcer la vocation d'accueil et service du pôle d'échange et qui donne sur le parvis de la gare.
	Hôtel Belkaid					
	Motel	Hôtel d'affaire	A l'échelle de la ville	R+4	16875	
	Hôtel Istanbuli	Auberge des jeunes	A l'échelle de la ville	R+3	3800	
Tertiaire		Immeubles bureaux	A l'échelle régionale et de la ville	R+5 R+4	55173	-Pour relancer la compétitivité économique dans la région Nord-Ouest. Nous prévoit de développer infrastructure économique à vocation tertiaire tout en assurant une offre immobilière adaptée aux exigences du marché pour l'accueil les bureaux locatifs et du nouveau service pour compléter les services existants au centre-ville. nous prévenons des immeubles bureautiques dans l'objectif de faire les abords du rail comme une vitrine de l'entrée de la ville.
Culture et formation	Centre islamique	Centre de formation et de conservation du patrimoine	A l'échelle de la ville	R+1	1412	-Tlemcen et la médina particulière à un riche patrimoine ce centre vise à renforcer cet héritage un lieu pour les spécialistes dans les différents domaines artistique.
		Centre de promotion d'artisanat d'art	A l'échelle régionale	R+3	3078	-Afin de développer de secteur d'artisanat d'art et revaloriser la création artisanale pour affirmer identité traditionnel de la ville de Tlemcen.
		Centre socio culturel	A l'échelle de la ville	R+3	12312	-L'élément central de notre zone est prévu un centre socioculturel pour assurer la liaison avec le centre-ville à travers la diffusion des équipements culturels structurants comme un haut lieu de la vie culturelle et ludique de la ville et de la région.
		Centre socio-éducatif	A l'échelle du centre-ville	R+2	5790	-Afin de améliorer les conditions de vie pour les élèves nous prévenons un centre socio-éducatif lieu d'éducation et formation.
		Centre de loisir scientifique	A l'échelle de la ville	R+2	7950	-Vise les universitaires pour le développement de la recherche scientifique.
		Enseignement préscolaire	A l'échelle du quartier	R+2	1920	
Culte	Mosquée	Mosquée Musala	A l'échelle du quartier	RDC	600	- Pour diminuer la pression exercer sur la seule mosquée nous prévoit de projeter une autre mosquée du quartier et mossala au niveau des logements haut standing pour éviter le mouvement pendulaire et l'utilisation de la voiture.

Administration	Annexe administratif	Centre de proximité administratif	A l'échelle de la ville	R+2	2898	-Jumeler le bloc administratif au-dessus de la gare et l'annexe administratifs adjacent d'une association sociale et maison de jeune dans un centre administratif.
Commerce	Commerce anarchique (les baraques)	Centre commerciale de Sidi Lahcen	A l'échelle de la ville	R+2	5790	-Afin de renforcer l'attractivité commerciale de sidi lahcene qui est déjà existé nous prévenons un centre commercial qui regroupe toutes les activités commerciales.
	Commerce du détail	Centre commerciale de la gare	A l'échelle régionale	R+3	6000	-Qui fonctionne bien avec le pôle tertiaire et renforce leur l'attractivité.
		Centre multifonctionnel	A l'échelle de quartier	R+2	9630	-Afin de répondre au besoin des habitants.
		Centre de Bâb jyard	A l'échelle de la ville	R+2	5100	-Pour assurer la continuité commerçante de la rue de Bâb jyard du centre-ville nous proposons un centre multifonctionnel à base commercial
Sanitaire	Dispensaire	Polyclinique (extension de dispensaire)	A l'échelle du quartier	R+2	3120	-Dans le but de fournir à la population de notre quartier tous les commodités nécessaires et diminuer le temps d'intervention ou de déplacement jusqu'au l'hôpital de kiffane
Loisir	////	Centre d'animation et loisir	A l'échelle de la ville	R+4	3670	-Pour animer notre quartier et le centre-ville et renforcer l'attractivité d'activité tertiaire.
		Salle omni sport	A l'échelle du centre-ville	RDC	2430	-Afin de faire face au problème de manque des équipements de loisir et de sport au niveau de centre-ville notre programme prévoit des infrastructures de loisir, de sport et de détente qui permettent à la population urbaine de se récréer à proximité de quartier où elle habite.
Transport	Gare ferroviaire Gare routière réaffecté	Gare multimodale	A l'échelle régionale	R+2	17400	-Créer une centralité multimodale majeure.
Sécurité	Une Sureté	Deuxième sureté	A l'échelle du centre-ville	R+1	1304	-Pour arriver de sécuriser notre quartier
Espaces publics	Jardins non aménagé	<ul style="list-style-type: none"> -Traitement des espaces publics. -Place centrale verte linéaire pour relier les ilots du quartier à travers des promenades verts et comme élément d'appel accentué vers le pole multimodale. -Un square place de loisir animé en face de la gare multimodale pour donner une ouverture vers la gare. -Traitement des aires de détente et de jeux pour l'animation du quartier résidentiel. -Des promenades piétonnes aménagées pour relier les quartiers. - Création d'effet de perspective accentué par alignement végétale au long des voies principales. - La liaison entre l'avant et l'arrière de la gare demande souvent des meilleurs aménagements verts des deux parvis -Parc de détente et loisir centrale au niveau de l'ilot de l'entrée de la ville qui donne vers l'équipement public pour assurer une cohérence entre le bâti et espace vert, airé la zone et exprimer une centralité à l'échelle de l'ilot. -Parc centrale aménagé principe de parc habité espace vert et de détente pour favoriser la trame paysagère. -Un espace public aménagé qui donne sur le boulevard de l'entrée de ville afin de redynamiser et le rend un boulevard urbain bien animé. 				

Tableau 24 : La programmation de base (par l'auteur)

3.8 Le master plan : 1/500

Dans le cadre de requalification urbain, notre projet prévoit l'aménagement d'une zone urbaine, composé d'un pôle multimodale, pole d'affaire et pole de vie sur un ensemble foncier 21 ha, un nouveau quartier urbain mixte est à inventer , le programme global prévoit environ : 159100m² SHON habitat , 55173m² SHON bureaux ,41.420 m² SHON équipements .

3.8.1 Implantation de bâti :

a. Au niveau de parc habité :

-Notre implantation de bâtiment suit l'ilot semi fermé pour créer un espace ouvre centrale comme un élément d'appel qui participe à l'animation du parc, avec une densification de bâti pour optimiser mieux l'espace vert.

-Nous trouvons une place centrale lieu de détente et de passage au centre bien aménagé avec des kiosques.

-L'alignement des bâtiments sur la voirie qui nous va permettre de garder le même principe d'alignement des façades au long des boulevards principaux du quartier et permettre de renforcer attractivité des boulevards.

-Le centre d'artisanat suit la continuité de la façade urbaine.



Figure 159 : Des vues sur les habitats hauts standing souhaité ¹⁰⁹

(109) : [Http// :www.image.google.com](http://www.image.google.com)

b. Au niveau du pôle multimodale :

-Notre implantation de bâtiments suit l'îlot libre afin d'offrir une diversité d'espace vert sous forme d'un paysage construit.

-Les immeubles d'affaire sont alignés afin de renforcer la compétitivité de territoire et l'attractivité du boulevard de la gare.

-Le centre commercial et de médiation est reculé de la voie puisque il existe un talus de 6m que nous avons l'exploité sous forme d'un parking a étage a deux niveaux, Donc le nouveau bâtiment doit être éloigner de la voie en prenant en compte le gabarit de habitat individuel existé qui varié entre R+1 et R+2.

-Les hôtels de catégories 4 et 5 étoiles qui donne sur la place de la gare afin de renforcer son attractivité.

c. Au niveau du pôle d'affaire :

-Il se varie entre l'îlot ouvert et semi ouvert pour donner une dynamique sur les hauteurs qui permet un ensoleillement maximal.

-Les bureaux d'affaire offrent de nouveaux services : des assurances, des agences de voyage, des bureaux d'étude, locaux commerciaux au RDC, qui participe à l'animation du quartier avec des parkings sous terrains pour garantissez les besoins de stationnement.

-Assurer une mixité verticale avec des bâtiments résidentiels ou les bureaux d'affaire sont dans les étages supérieurs.

-Traitement acoustique des façades des immeubles qui donne sur la voie ferrée.

-On retrouve aussi des jardins et des aires de jeu semi public dans chacun des îlots, accessibles par des ouvertures directes le long des voies secondaires et tertiaire. Ces jardins sont des lieux de détente, de passage. C'est l'un des points clés de la théorie de l'îlot ouvert.



Figure 160 : Les vues sur les immeubles bureaux ¹¹⁰

(110) : [Http// :www.image.google.com](http://www.image.google.com)

3.8.2 Trame viaire :

Notre projet propose une nouvelle trame viaire hiérarchisée qui consiste la requalification des voies existantes, l'ouverture des voies discontinues, et le prolongement des nouvelles voies. Cette hiérarchisation est comme ci-dessous :

1-Voies primaires :

-Elargissement des voies existantes, qui sont caractérisé par une emprise varie entre 10m et 14 m partagés entre voie mécanique en double sens avec des cheminements piétonne d'un largeur de entre 1.5 m et 2 m.

-Elargissement de l'entrée de ville avec un largeur de 20 m partagé en double sens avec des pistes cyclables et des cheminements piétons de 3m afin d'absorber le fort débit des piétonnes le long de boulevard.

2-Voie secondaire :

-Quatre voies secondaires ou voies de distribution qui ont pour vocation d'assurer l'irrigation du nouveau quartier à partir des voies structurantes, tout en assurant des liaisons internes , sens unique, piste cyclable, et deux trottoirs pour les piétonnes. Le long de ces boulevards on a favorisé les rez-de-chaussée commerciaux ou d'activités afin de conforter l'animation et le caractère de centralité du lieu.

3-Voies tertiaires :

Des voies piétons avec des pistes cyclables permettant la desserte des logements et les espaces de rencontre (jardin et placette), et offriront un lieu favorable à la vie sociale du quartier et à la rencontre entre ses habitants, ces voies sont destinées uniquement à la circulation douce

3.8.3 Déplacements :

Nous visons à travers ce projet un changement durable des pratiques en privilégiant désormais les déplacements à pied et en vélo et favoriser transport en commun dans le nouveau quartier pour celle nous prévenons :

-Parcours piétons :

-La marche à pied est l'un des moyens de déplacement urbain très important, pour le but de favoriser ce mode déplacement la circulation piétonne sera assurée dans tout le quartier par de larges trottoirs dans les rues très fréquentés, et par les deux axes forts de circulation piéton Nord-sud, des placettes et des élargissements au droit des passages pour les piétons par la généralisation des plateaux mixtes d'un largeur minimal de 3m qui donnent la priorité aux piétons et aux cyclistes .

- Connexions et desserte entre les quartiers appuyée sur la liaison piétons d'une largeur de 3 m qui traverse le quartier afin de relier les entités avec un caractère doux favorisant les parcours verte (corridor urbaine).

-Les pistes cyclables :

-Aboutir un potentiel d'un déplacement cyclable, pour cela des pistes avec une largeur de 2m seront généraliser sur l'ensemble de notre quartier, ces pistes cyclables sont strictement réservée aux vélos qui converge vers le pole multimodale, afin d'assurer chaque type de déplacement.

-Transport en commun :

-Afin de minimiser les déplacements automobile et participe à la fréquentation des boulevards principaux, nous proposons deux ligne de bus urbain qui traverse le pole multimodale et le pôle d'affaire.

-Le passage de quelques lignes intra-urbaines (des enivrants) dans notre quartier précisément le pole multimodale qui constitue un arrêt important afin d'augmenter la fréquentation de notre quartier.

3.8.4 Stationnement :

-Dans notre quartier nous proposons la création des parkings en sous-sol et réduire les parkings superficiels au maximum et cela pour des aspects environnementaux et de confort urbain. Afin de répondre au besoin de stationnement nous offrant :

- Cinq accès sous terrain un pour les voyageurs et 2 pour les habitants et 2 pour les activités.

-Stationnement superficiel près des espaces publics.

3.8.5 Espace public :

L'espace public constitue le lieu de vie d'échange et d'animation du futur quartier et qui ont un rôle civique important donc notre intervention s'intéresse beaucoup au traitement des espaces publics, pour cela nous privilégions un pourcentage important de ce espace (environ 40 %), il se traduit par :

- Affirmé la qualité urbaine de l'entrée de ville (voie requalifié en espace public)
- Pour meublé l'entrée de la ville, nous avons privilège d'aménager un espace public pour les visiteurs et les habitants pour favoriser l'arrêt.
- La connexion des quartiers appuyés sur une trame paysagère verte.
- Créer une centralité au niveau de parc habité destiné à une grande place de détente et de passage piétons.
- Parcours piétons qui traverse notre quartier favorisant une mobilité douce.
- Le parvis de gare lieu d'échange et de convergence des différentes modes de transport est aménagé par un grand espace vert ouvert pour les voyageurs.
- Des espaces jardinés bien aménagés afin de garantir une ambiance paysagère et végétale.

3.8.6 Gabarit :

Les exigences de notre quartier nous impose d'aller jusqu'à R+8 pour les habitats haut standing et les immeubles bureaux pour développer l'urbanisation et marquer l'entrée de la ville. Ou nous avons aussi respecté le gabarit R+3 autorisée dans les constructions qui se trouvent au limité de site sauvegardée Agadir selon son POS.

3.8.7 Volumétrie et style architecturale :

- Notre projet prévoit la création des façades urbaines continue le long de voies principales.
- Les constructions ont une richesse volumétrique, composé de volume pur. Les bâtiments en angle ont présenté un traitement particulier au niveau des angles qui font coin de vue dans les différents carrefours et nœuds et doivent constituées des éléments d'appels riches en éléments architectonique.
- Le style architecturale doivent être un mélange entre le contemporaine comme ouverture sur la nouveauté (Façade meublé, jeux des couleurs et texture, vitrage, terrasse jardin) et le traditionnel qui témoigne à la culture ; le patrimoine et la mémoire architecturale de la ville de Tlemcen par la mettre en valeur quelque éléments architecturales (arc en pleine ceintre, arc brisé, moucharabié, bois).

-Et en ce qui concerne les matières qui composent le revêtement des façades, doivent être résistants à l'humidité, offrent une meilleure isolation acoustique et phonique surtout dans les immeubles bureaux qui donnent sur la voie ferrées.

-Notre intervention s'intéresse aussi à la régularisation des couleurs utilisées (puisque la couleur constitue une caractéristique intrinsèque des sensations visuelles qui renseignent l'individu sur son environnement physique et dans le maintien de la spécificité identitaire des milieux pour cela deux gammes de teintes sont proposées (gris / beige) avec une certaine souplesse et elles pouvant être choisis en fonction des ambiances et des fonctionnalités des espaces mais les couleurs vives sont à proscrire.

-Notre intervention s'intéresse aussi à la régularisation des couleurs utilisées puisque la couleur constitue une caractéristique intrinsèque des sensations visuelles qui renseignent l'individu sur son environnement physique et dans le maintien de la spécificité identitaire des milieux pour cela deux gammes de teintes sont proposées (gris / beige/blanc/vert) avec une certaine souplesse et elles pouvant être choisis en fonction des ambiances et des fonctionnalités des espaces mais les couleurs vives sont à proscrire.

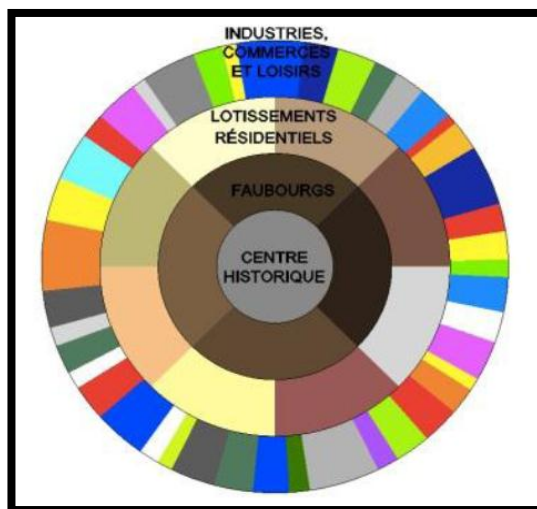


Figure 161 : Modèle radioconcentrique simplifié les couleurs de la ville¹¹¹

Quelques éléments constitutifs des façades :

-Moucharabieh pour les façades vitrées :

Elle joue un rôle d'enveloppe mais également de brise-soleil. Le design des panneaux est basé sur un motif traditionnel et culturel de la ville de Tlemcen : l'étoile de l'architecture islamique.

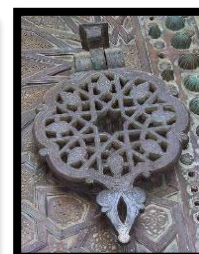
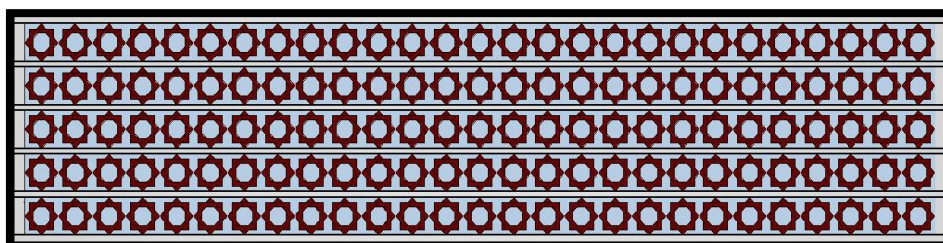


Figure 162 : Motif d'ornementation (par l'auteur)

(111) : Luan Nguyen et Jacques Teller, « La couleur dans l'environnement urbain »

-Les arcs :

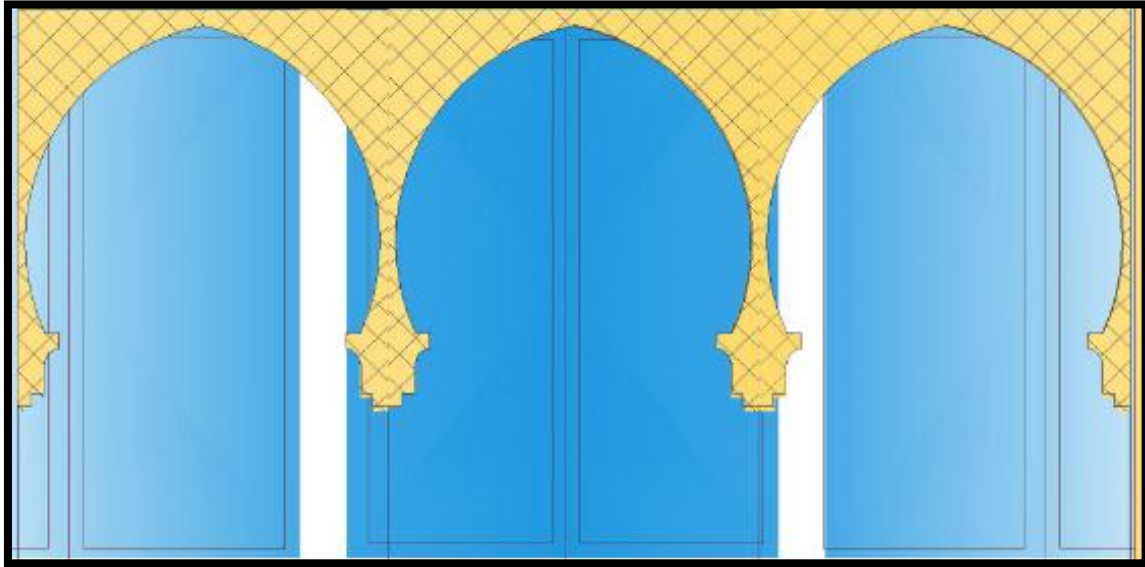


Figure 163 : Arc brisé (par l'auteur)

L'ancien traduit par l'utilisation d'un traitement architectural qui nous rappelle l'architecture local de la ville de Tlemcen par ex : les arcades inspirer des mosquées de Tlemcen.

Avec un rythme entre le plein et le vide : le plein est en brique plein et le vide par des baies vitrés, tout en prenant compte du fonctionnement et le caractère du bâtiment c'est-à-dire utilisation des grandes baies vitrés pour les espaces publics et semi publics et des petits ouvertures pour les espaces privés tel que : l'hébergement et les bureaux.

3/Les colonnes :

Les surélévations en pilotis afin d'alléger le projet et de de lui donner un aspect monumental pour faire rappeler les colonnes de l'architecture néoclassique et aussi pour donner un effet d'ouverture et dégager la circulation piétonne sur les espaces publics.

4/Matériaux :

-L'ornementation des façades est faite par le bois comme matériaux écologique disponible, puisque la ville de Tlemcen présente 70% de forêt, donc en profitant de cette richesse.

- L'utilisation le vitrage qui traduit la modernité et qui assurer une grande transparence entre l'extérieure et l'intérieur.

-Métal pour les structures en treillis comme les passerelles.

3.9 Programme spécifique :

-Pole multimodale :

Ilots	Détail	Projection	Fonction	Affectation	Gabarit	Surface M ²
1	Surface de sol : 52000 m ² Occupation de sol : 10412 CES: 0.2 Circulation piétonne : 4800 m ² Stationnements superficielle : Stationnements sous terrain : Parking a silo	Gare multi modale	Commerce et service Musé de transport Salle d'exposition Salles des jeux		R+2	17400
		Centre commercia l et de médiation	Commerce Loisir Média		R+3	3480
		Immeubles bureaux	-Des bureaux, Service et commerce - Des annexes bancaires		R+5	16800
		Sureté	/	/	R+1	1304
		Parvis de la gare	/	/	/	21299

Tableau 25 : Programme spécifique de pole multimodale

-Pole d'affaire :

Ilot	Détail	Projection	Fonction	Affectation	Gabarit	Surface M²
1	Surface de sol : 10600m ² Occupation de sol : 5333m ² CES: 0.5 Circulation piétonne : 1116 m ² Stationnements superficiele : 966 m ² (37 places) Stationnements sous terrain : /	6 Immeubles bureaux	68 Bureaux locatifs service et commerce Annexe administratif Les agences: de tourisme, bancaires		R+4	21000
	R+5				9165	
2	Surface de sol : 5265 m ² Occupation de sol : 1368 m ² CES:0.25 Circulation piétonne : 750 m ² Stationnements superficiele : / Stationnements sous terrain : 60 places	2 Immeubles bureaux			R+5	8208
3	Surface de sol : 12835 m ² Occupation de sol : 3448 m ² CES: 0.26 Circulation piétonne : 990 m ² Stationnements superficiele : / Stationnements sous terrain : /	Centre d'animation et de loisir	-Cinéma -Clubs des jeux		R+4	6896
4	Surface de sol : 7109 m ² Occupation de sol : 3514 m ² CES: 0.5 Circulation piétonne : 535 m ² Stationnements superficiele : / Stationnements sous terrain : 100 places	Hôtel d'affaire	- Chambres -Club du sport -Restaurant -Cafétéria		R+4	17570

Tableau 26 : Programme spécifique de pole multimodale

-Pole de vie :

Ilot	Détail	Projection	Fonction	Affectation	Gabarit	Surface M ²
1	Surface de sol : 5000 m ² Occupation de sol : 1584m ² CES: 0.3 Circulation piétonne : 800 Stationnements superficiele : 256 m ² (6 places) Stationnements sous terrain : 40 places	5 Bloc d'habitats social	RDC réservé au commerce		R+4 R+3	3160 3808
2	Surface de sol : 8297 m ² Occupation de sol : 2652 m ² CES: 0.28 Circulation piétonne : 1107 Stationnements superficiele : (18 places) 632 m ² Stationnements sous terrain : 40 places	7 Bloc d'habitats	RDC réservé au commerce		R+4 R+3	7545 4572
3	Surface de sol : 9346 m ² Occupation de sol : 3852 m ² CES: 0.4 Circulation piétonne : 848 m ² Stationnements sous terrain : (100 places)	12 Bloc Habitat haut standing	-Commerce et loisir.		R+4 R+5 R+6	3700 11472 8400
4	Surface de sol : 19062 m ² Occupation de sol : 4947m ² CES: 0.2 Circulation piétonne : 1681 m ² Stationnements superficiele : Stationnements sous terrain : /	-Centre de promotion d'artisanat d'art -Habitat haut standing	Ateliers de production artisanale, Exposition Locaux de commercialisation artisanale.		R+4	12170 6064 5306
5	Surface de sol : 9860 m ² Occupation de sol : 5329 m ² CES: 0.5 Circulation piétonne : 990 m ² Stationnements sous terrain : /	5 blocs Habitat haut standing	-Commerce et loisir. -Showroom, crèche, bureau, Musala.		R+8 R+7	47966

Tableau 27 : Programme spécifique de pole multimodale

PLANCHES

VUE EN 3D



Figure 165 : Vue 3D sur le quartier de gare



Figure 166 : Vue 3D sur le parvis de la gare

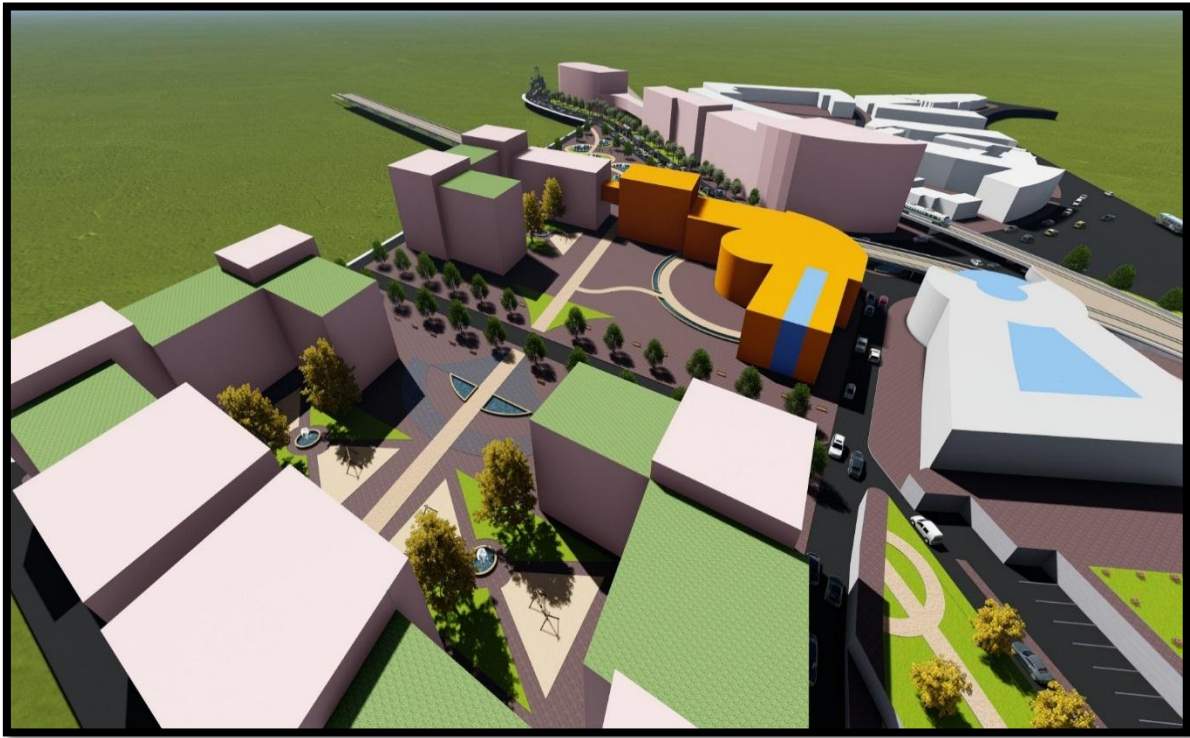


Figure 167 : Vue 3D sur le Parc habité

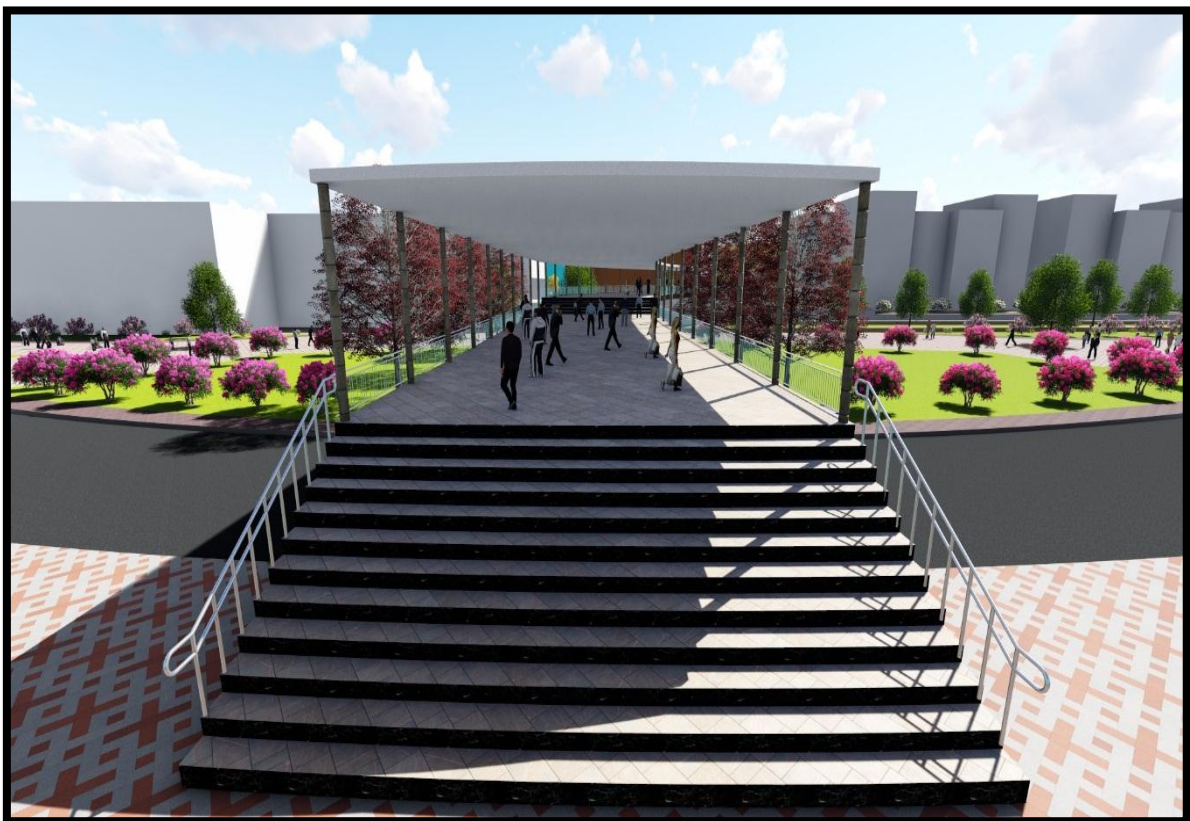


Figure 168 : Vue 3D sur la passerelle piétonne

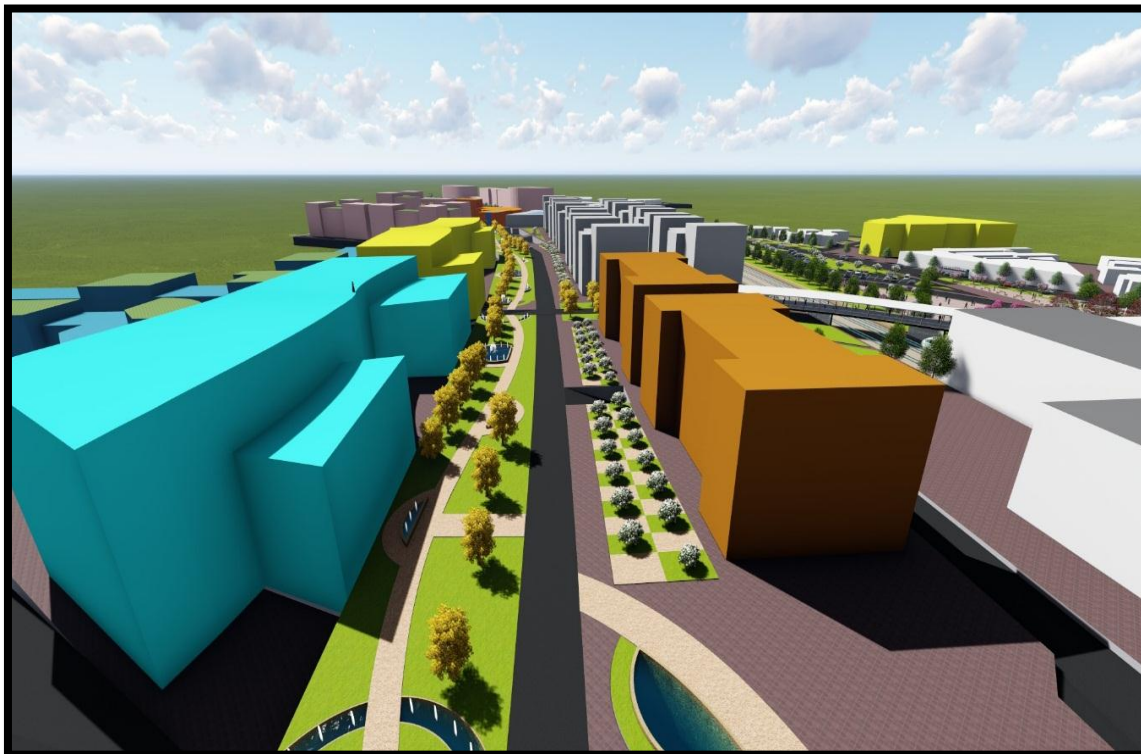


Figure 169 : Vue 3D sur le Pole d'affaire



Figure 170 : Vue 3D sur Les hôtels et la gare ferroviaire côté Ouest



Figure 171 : Vue 3D sur le parvis de la gare côté Ouest



Figure 172 : Vue 3D sur le paysage construit

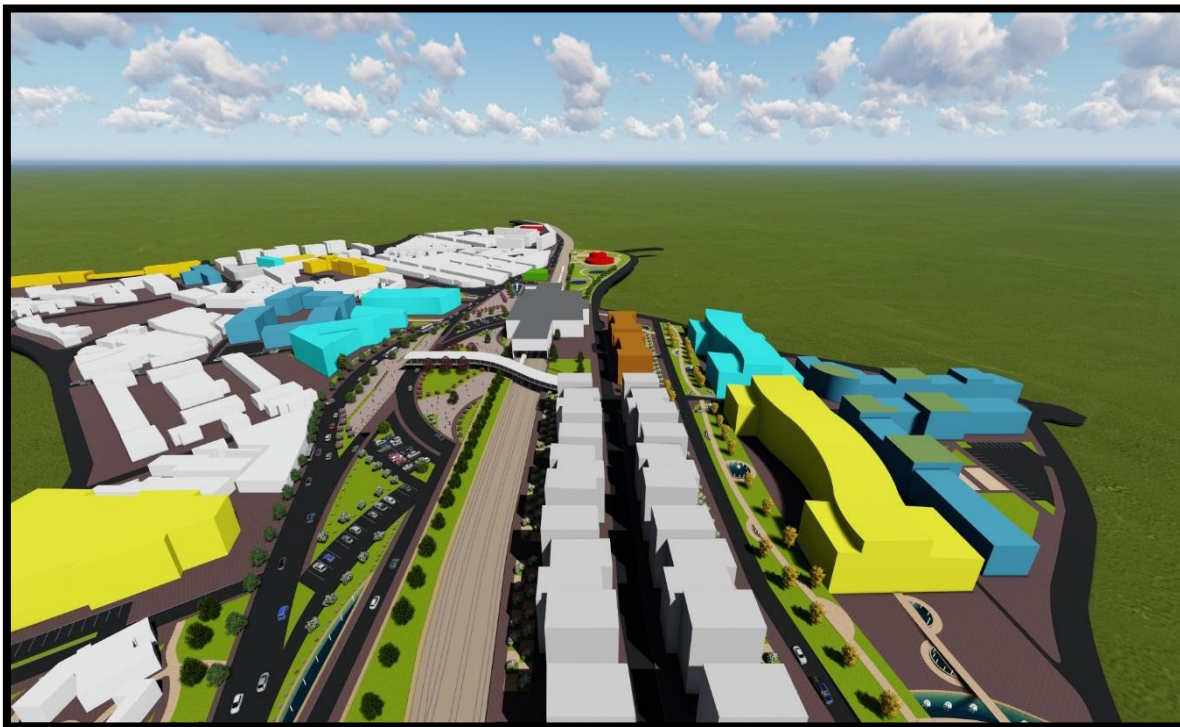


Figure 173 : Vue 3D sur les immeubles bureaux coté Est



Figure 174 : Vue 3D sur l'espace public de l'entrée de la ville

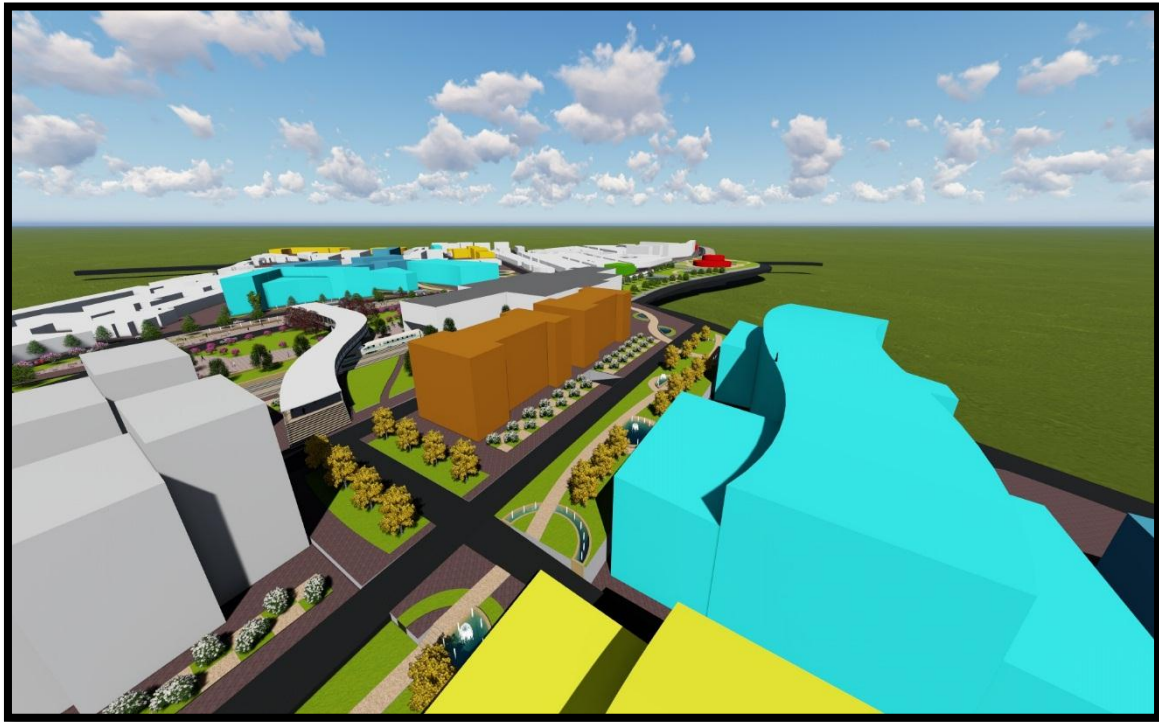


Figure 175: Vue 3D sur l'espace public de l'entrée de la ville



Figure 176: Vue 3D sur le parvis de la gare côté Est

CONCLUSION GÉNÉRALE

Conclusion générale

Sous l'effet de la dynamique de métropolisation à l'œuvre dans l'agglomération de Tlemcen, il devient difficile de penser le quartier de gare en tant qu'une entité détachée du reste de la ville. A cette échelle, nous avons tenté de réorganiser et de développer le tissu d'une manière assez similaire à celle observable en Europe. Etant les portes d'entrée dans la ville, ces quartiers de gare constituent un enjeu majeur pour le développement de fonctions de centralité dans la ville de Tlemcen comme pilier de la région nord-ouest.

Choisir une stratégie d'aménagement visant à orienter le développement d'un territoire, cette idée imposante voire avant-gardiste était donc beaucoup plus de proposer l'image d'une évolution possible qu'une image figée. Ce projet cohérent avec nos objectifs à long terme détermine également les étapes d'aménagement et les outils nécessaires qui permettent d'améliorer la compréhension de territoire, de mesurer l'évolution urbaine des quartiers de gare, d'évaluer la dynamique de construction de logements, de développement économique, etc.

En somme, ce projet qui tire ses fondement de l'Europe où le quartier de gare prend une place primordiale et constitue un point d'échange mérite inévitablement notre attention. Pour notre cas, nous proposons un modèle de quartier d'échange inséré dans son environnement mais susceptible d'évoluer pour répondre aux attentes et aspirations des générations actuelles et futures.

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie :

Ouvrage :

- CHOAY F, MERLIN P**, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Presses Universitaires de France, Paris ,1988.
- **DENISE PUMAIN, THIERRY PAQUOT ET RICHARD KLEINSCHMAGER**, Le Dictionnaire La ville et l'urbain » Anthropos-Economica, 2006.
- **MANUEL CASTELLS** Vocabulaire Français De L'art Urbain 1977.
- **JEROME MONNET** Les dimensions symboliques de la centralité, cahiers de géographie du Québec, volume 44, n°123, Décembre 2000.
- **PAUL CLAVAL**, Université de Sorbonne : Réflexions sur la centralité, cahiers de Géographie du Québec, volume 44, n°123, Décembre 2000.
- Laurant Devisme** : L'Urbanisme de nouvelles centralités : théories, dynamiques, projets, thèse sous la direction de Jean Paul Carrière, Université de Tours, 2001.
- **Maouia Saïdouni**, éléments d'introduction à l'urbanisme, éditions Casbah, 2000.
- **Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Ourequin** (2009), « L'urbanisme durable ; concevoir un écoquartier », Edition : le Moniteur, Paris.

Revues, Articles, PDF :

- CHAPON, Démarches et difficultés rencontrées par les communes françaises lors de l'initiation du concept de « quartier durable ».
- Vincent kaufman, Coordonner transports et urbanisme, 2003.
- Valérie Facchinetti-Mannone, Maître de Conférences en Géographie Laboratoire THÉMA, UMR 6049. Université de Bourgogne Dijon.
- Partie théorique NEYROUD CHRISTOPHE.
- PICARDIE directive régionale d'aménagement.
- Gares et quartiers de gares, séminaire Les lieux-mouvements de la ville, séance du 15 novembre séance du 15 novembre 1995, Paris, Ministère de l'équipement.
- CERTU, 1999, Nouvelles centralités, nouvelles pratiques. Les pratiques sociales dans les centres commerciaux de périphérie, Lyon, CERTU. CERTU Aménagement et urbanisme, 2003, Centralités dans la ville en mutation - quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?, Lyon, CERTU, Coll. Débats.
- ALLAIN R., 2010, « Formes urbaines et développement urbain durable », in DA CUNHA A., (dir.), Centralités, urbanisme durable et projet, Urbia. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne.
- ASCHER F., 2003, « En finir avec la notion de centralité ? », in GALLETY J.C. (dir), Centralité dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?, CERTU, Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.
- Valérie Facchinetti-Mannone, Maître de Conférences en Géographie Laboratoire THÉMA, UMR 6049. Université de Bourgogne Dijon.
- PICARDIE directive régionale d'aménagement.
- Guide De L'urbanisme Et De L'habitat Durables.
- La forme urbaine et l'enjeu de sa qualité .ministère de l'écologie, du développement.
- Dossier initial du projet Clichy Battignolles.

- Revue Nouvelle entrée en baie de Saint-Brieuc.
- Ville d' ARMENTIERES S E C T E U R G A R E Compte Rendu Annuel aux Collectivités Locales.

Législations, Instruments D'urbanisme, Rapports Et Documents Officiels :

- Schéma national d'aménagement du territoire : SNAT 2025.
- Schéma régional d'aménagement du territoire de la région Nord –Ouest. SRAT
- Direction de l'urbanisme et de la construction, plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tlemcen PATW.
- ANAT, PDAU du groupement du Tlemcen, Mansourah, Chetouane, Beni Master 2007.
- Le rapport de Bureau d'étude BETUR, plan de circulation.

Les Thèses, Les Mémoires Du Magister :

- BOYER-LEPROUX M., 2003, La centralité, un élément de développement urbain ? Etude de cas du projet d'agglomération de Grenoble et du PIC Urban II grenoblois, DESS Urbanisme et Aménagement, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Université Pierre Mendès France.
- DARCHIEUX C., 2004, L'agglomération polycentrique : une forme urbaine adaptée au développement des transports durables, Mémoire 3è IUP, Université Joseph Fournier de Grenoble,
- DEVISME L, 2001, L'urbanisme de nouvelles centralités : théories, dynamiques, projets, Thèse à l'Université François Rabelais de Tours
- FACHE J., 2009, A centralité spatiale : de la centralité théorique au projet territorial, Habilitation à diriger des recherches, Université de Nantes

Sitographie :

- <http://www.certu.fr/>
- <http://www.google.fr>
- <http://www.ecoquartiers-geneve.ch>

ANNEXES

Annexe1: Le questionnaire

Université Abou Bakr Belkaid - Tlemcen

Nous sommes des étudiantes du département d'architecture de Tlemcen, nous préparons actuellement une étude de projet de requalification dans vos quartier de gare. A ce titre nous souhaitons vous interroger pour connaitre vos impressions et avis sur site.

Rubrique 1 : Echantillonnage (coordonnées sociodémographiques)

- **Sexe :** Homme Femme Résident Passager
- **Age :** (12-20) (20-40) (40-60) (+60)
- **Profession :** Etudiant Fonctionnaire Commerçant Retraité Sans emploi Autres

Rubrique 2 : Identification les problèmes du quartier de la gare

1. A propos du quartier de la gare, que pensez- vous de l'accessibilité du quartier

A. Facile d'accès pour les transports collectifs ?

Très mal Mal Bien Très Bien

B. Facile d'accès pour les personnes à mobilités réduites et déplacements doux ?

Très mal Mal Bien Très Bien

C. Comment évaluer vous le stationnement dans le quartier de la gare ?

Très mal Mal Bien Très Bien

2. A propos du quartier de la gare que pensez- vous de l'ambiance et la qualité urbaine du quartier :

A. Degrés de la fréquentation :

Très mal Mal Bien Très Bien

B. Vivant :

Très mal Mal Bien Très Bien

C. Sécurisé :

Très mal Mal Bien Très Bien

D. Qualité du paysage :

Très mal Mal Bien Très Bien

E. Lieu de détente et de rencontre :

Très mal Mal Bien Très Bien

F. Degrés de la dégradation :

Très mal Mal Bien Très Bien

G. Nuisance sonore :

Très mal Mal Bien Très Bien

H. Nuisance alfonctif :

Très mal Mal Bien Très Bien

I. Présence espaces verts :

Très mal Mal Bien Très Bien

J. Qualité architecturale :

Très mal Mal Bien Très Bien

3. Que pensez – vous de l'offre des services dans le quartier de la gare ?

A. Habitat 1. Satisfaisante 2.Non satisfaisante

B. Accueil 1. Satisfaisante 2.Non satisfaisante

C. Services 1. Satisfaisante 2.Non satisfaisante

D. Commerce 1. Satisfaisante 2.Non satisfaisante

E. Culturel 1. Satisfaisante 2.Non satisfaisante

F. Loisir 1. Satisfaisante 2.Non satisfaisante

4. D'après vous quel est le point faible dans ce quartier ?

Rubrique 3 : Participation des habitants au projet

5. Avez-vous des connaissances sur l'arrivé de LVG ? Et quelle est votre point de vue sur ce projet ?

1. Oui 2. Non

6. Vous êtes pour la requalification du quartier de la gare ?

1. Pour 2. Contre

7. Comment voyiez-vous la gare ferroviaire actuelle ? Et quel est votre avis de l'intégration de la gare dans le quartier ?

8. Qu'est-ce que vous proposez pour le quartier ? À quoi aspirez-vous ?

9. En cas de disponibilité foncière et financière dans le secteur public ou en cas d'intervention du secteur privé, quelles sont les grands entreprises souhaiteriez-vous voir se réaliser ?

Annexe 2: Glossaire

Ambiance urbaine : elle peut être mise en relation avec des éléments objectifs et mesurables du cadre de vie ou des comportements collectifs. Des éléments plus subjectifs qui varient selon les usages et les perceptions différentiels du sensible (perception du niveau et de la qualité sonores, perceptions et conduites olfactives...), et des caractérisations relevant d'une esthétique urbaine de la multisensorialité, qui ne réduisent pas l'urbanisme aux seuls aspects de la forme visuelle.

Axe : Élément linéaire qui structure le développement d'une ville, généralement autour d'une importante voie de circulation. Cet axe urbanisé est parfois appelé d'un corridor urbains.

Aire d'influence : Zone polarisée par un centre, pour un ensemble de relations (aire d'influence d'une ville) ou une catégorie de relations (aire d'influence culturelle ou commerciale...). Elle se mesure à partir des fréquences de déplacement des résidents de la région périphérique vers le centre lorsqu'ils recourent aux commerces aux services aux transports offerts par le centre.

Agglomération : Ensemble urbain comprenant la ville-centre et les communes périphériques.

Attractivité : la capacité pour un territoire d'offrir aux acteurs des conditions qui les convainquent de localiser leurs projets sur leur territoire plutôt que sur un autre.

Aménagements paysagers : ils font partie de ce que l'on appelle plus généralement les espaces extérieurs, dont ils sont le constituant végétal associé aux autres éléments de ces espaces que sont : les voiries, les réseaux, le mobilier, les

clôtures, etc. Le rôle de ces aménagements est d'assurer la liaison entre les divers équipements d'un ensemble urbain, de créer une continuité entre les bâtiments et le milieu extérieur, ou de jouer un rôle d'équipement à part entière.

Base économique : Ensemble des activités qui assurent le développement d'une ville. Qui assurent des revenus par la vente de produits ou de services à une population extérieure à la ville, et satisfont les besoins de la population résidente locale. On peut parler d'une ville d'artisanat, ville universitaire, ville industriel, ville de fonctionnaires.

Compétitivité : un territoire devient compétitif s'il peut supporter la concurrence du marché avec l'assurance d'une durabilité environnementale, économique, sociale et culturelle.

Centre urbaine : est le nœud de la ville (le point focal) qui est organisé par rapport à un réseau viaire (système d'accessibilité) c'est la zone la plus intense en activités et équipements de diverses nature et de nombre variable, c'est-à-dire, le lieu de rencontre et d'échange de biens et de services (offre et demande) a une clientèle extérieur, mais pas seulement pour les résidents.

Entrée de la ville :

La notion d'entrée de ville et sa définition prend forme par « les espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré, traversé par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversé par une grande voirie de contournement». Cette notion est dorénavant courante revêtant différentes réalités et être des lieux de requalification par un remaillage, un

réaménagement et améliorer la visibilité et de casser la monofunctionnalité. C'est un lieu de l'interface entre espaces naturels et espaces artificialisés (avec une trame verte et bleue). Les entrées de la ville par fois ont l'avantage de connecter aux transports collectifs (gare, tramway, métro, train) et leurs stations et s'expriment des nouvelles dynamiques commerciales.

Flexibilité : L'espace doit être toujours flexible, ou il peut subir des changements, ou des modifications pour satisfaire les nouveaux besoins (à la future) de l'équipement, et cela peut traduire par l'utilisation des grandes trames (faciliter les aménagements).

Interurbain : s'oppose à intra-urbain (situé à l'intérieur ou relatif à l'espace d'une ville) pour désigner l'échange ou la comparaison entre plusieurs villes. Les deux adjectifs renvoient ainsi aux deux échelles principales de référence pour l'analyse des systèmes urbains.

Métropole : Agglomération urbaine dont la population totalise au moins 300.000 habitants et qui a la capacité de développer des fonctions régionales, nationales et internationales.

Multimodale : La combinaison de plusieurs modes de transport différents pour la réalisation d'un même déplacement urbain.

Pôle : ce terme est synonyme de centre et désigne un lieu attractif vers lequel convergent des flux. Il peut être une ville, ou une zone d'emplois nouvelle était susceptible de diffuser autour de lui, en "retombées" sur la région voisine, la croissance liée à une concentration d'activités en expansion.

Pôle d'échange multimodal: c'est un lieu d'articulation des différentes modes de transports : la marche, les deux roues, le

transport en commun, les taxis, le train ... Ce pôle est pensé comme une plateforme vers laquelle tous les moyens de transports convergent. Ils permettent ainsi aux utilisateurs de pouvoir avoir le choix de leur mode de déplacement.

Tourisme urbain :

«C'est l'ensemble des ressources et activités touristiques implantés en ville, stations mises à part, et proposées aux visiteurs extérieurs. De ce fait il concerne toute personne visitant une ville en dehors de son environnement habituel à des fins de loisir, d'affaires et autres motifs ».

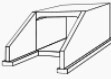

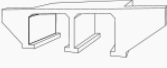

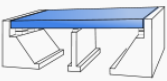



Les secteurs liés au tourisme urbain : - Secteur d'hébergements et restauration, - Secteur du transport. Le commerce de centre-ville. Les établissements culturels et les centres d'exposition.







Urbanisme : c'est l'art de concevoir et réaliser de façon volontariste le développement des villes, en tenant compte des facteurs géographiques, socio-économiques, esthétiques, institutionnels et culturels susceptible de le déterminer.

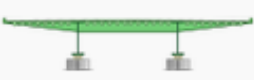



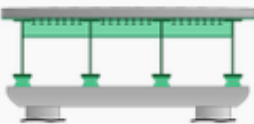

Ville durable : C'est une ville autosuffisante qui stimule la capacité à satisfaire localement les besoins fondamentaux. Une ville qui n'exporte pas ses coûts de développement. Une ville économiquement dynamique : l'efficacité à long terme, l'efficacité distributive et l'équité environnementale. Une ville alliant l'identité, la qualité de vie et l'équilibre. Une ville qui assure la cohérence sociale, économique, spatiale. Une ville habitable. Une ville compacte, mixte, recyclable. Ainsi, il est possible de parler de centre de quartier, de centre de ville, de centre de pays pour autant qu'une concentration d'éléments de facteurs ou de valeurs soit présente.

Annexe 3: Partie Technique

Les ponts :

Type d'ouvrage	Coupe ou perspective	Photo
Cadre		 Passage petite faune (A19)
Portique simple ou double		 Passage grande faune sur TA14 (Allemagne)
Pont dalle		
Pont dalle nervurée en béton armé		
Poutres sous chaussée en béton armé		 Voie d'essai de faérottrain d'Orléans




Type d'ouvrage	Coupe	Photo
Poutrelles enrobées		 Pont ferroviaire sur la ligne Tours - Saint-Nazaire
Poutres sous chaussée avec dalle participante		 Viaduc de la Maine
Caisson en métal avec dalle participante		 Viaduc de Jaulny

Type d'ouvrage	Élévation ou coupe	Photo
Poutres sous chaussée en métal avec dalle orthotrope		 Pont ferroviaire sur la Avon
Caisson en métal avec dalle orthotrope		 Pont de Cheviré
Poutres ou caisson en métal sous chaussée sans dalle participante		 Pont Guillaume-le-Conquérant

Les pavages et les revêtement de sol ont été choisis selon les critères communs suivants : - Qualité esthétique, - Localité, - Durabilité, - Facilité d'entretien et de maintenance, - Adaptés à chaque typologie de lieu - Intégrés dans leur environnement

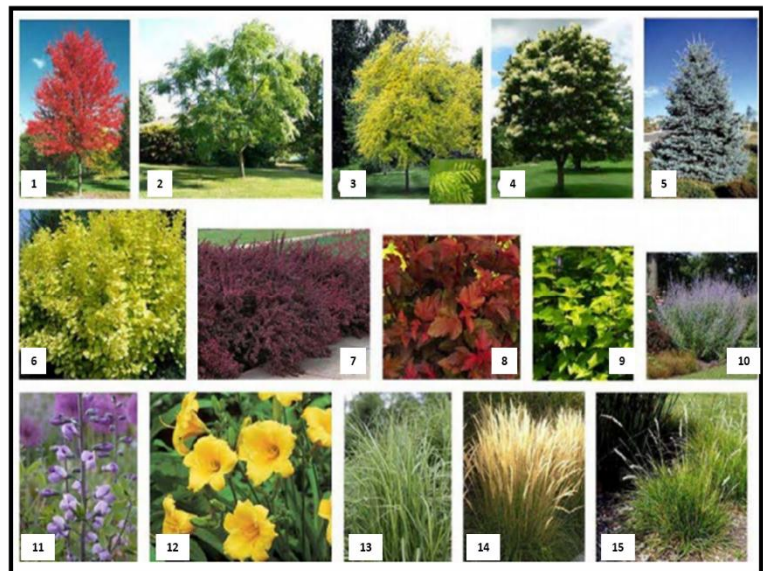


Béton bitumineux noir	Pave résine	Sable stabilise renforce
Chaussée – usage courant, parking	Chaussée – carrefour, aménagement de sécurité	Usage : cheminement mixtes piétons/cycles Accessibles (aires de jeux)
Résine perméable	Sable stabilise	Pave de grés a joints engazonnes sans solvant
Usage : parcours piétons pour la pratique des sport ou de promenade pistes cyclables		
Béton désactivé	béton bitumé gris	Béton imprimé

		
Usage pour l'intersection de deux espaces différents	Usage pour les trottoirs des grands boulevards	Usage des placettes publiques
Pavé en pierre	pavé minéral	
		
Usage pour les esplanades	Trottoirs des cheminements longeant les espaces verts	

-La végétation :

- Dans le but de créer un environnement de qualité, il faut choisir des végétaux adaptés aux différents milieux (urbain et naturel) par la plantation et la préservation durablement les arbres d'avenir.




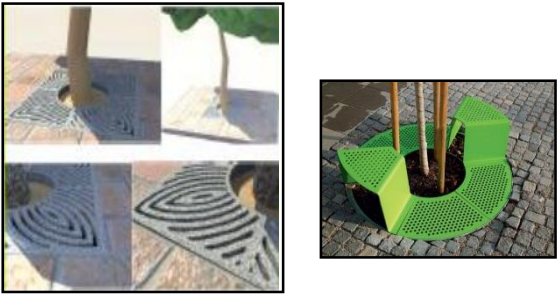

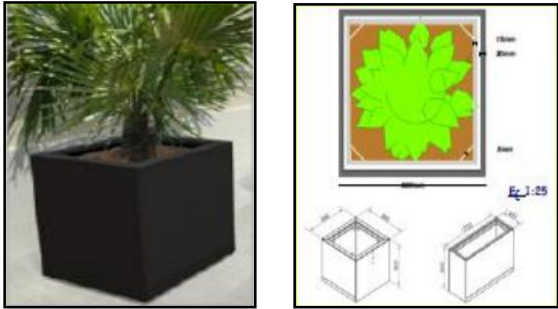
-Mobilier urbaine :

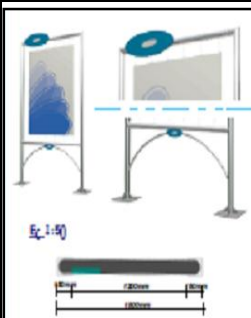



Vers une harmonisation progressive des modèles et une gamme restreinte de mobiliers Il s'agit de garantir et de préserver dans le temps comme dans l'espace la cohérence générale du paysage de l'espace public. Dans un souci d'unité et d'économie il est ainsi nécessaire :

- De restreindre la gamme de mobiliers implantés sur la ville.
- D'harmoniser les modèles de mobiliers (style, couleurs, matières...)- D'en maîtriser les renouvellements avec une vision d'ensemble.

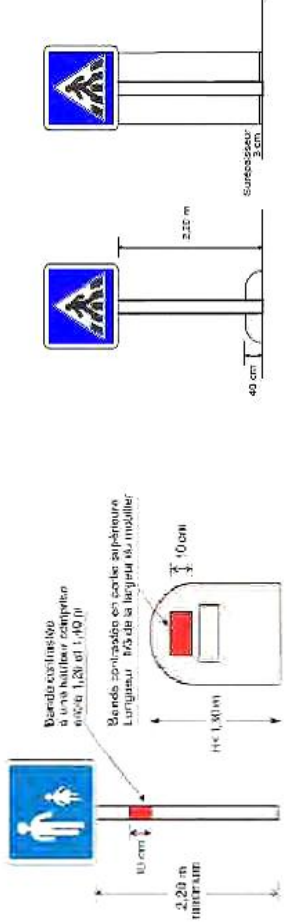
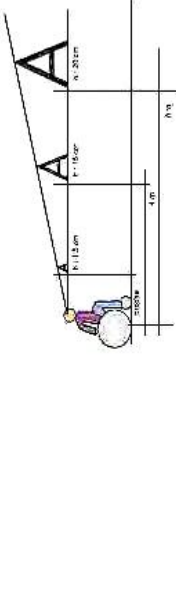
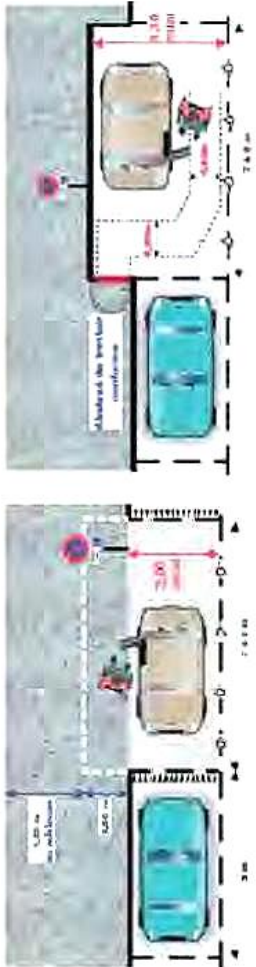
Le mobilier devra répondre aux critères suivants :

- Répondre à un besoin spécifique pour la collectivité,
- Offrir un minimum d'encombrement,
- Offrir toutes les garanties de pérennité de l'ouvrage et de renouvellement (suivi des fabricants), notamment en présentant une bonne résistance à la corrosion.

Bancs	Grille d'arbre
	
<p>Description: ensemble jardinière banc.</p> <p>Matériaux: l'assise en bois mouluré.</p> <p>Dimensions: longueur 210 cm Largeur 60 cm Hauteur d'assise 46 cm Hauteur totale 86cm.</p> <p>Fixation: auto stabilité.</p>	<p>Description: grille d'arbre de forme carrée.</p> <p>Matériaux: tôle d'acier, fer plat d'acier.</p> <p>Dimensions: épaisseur 10 mm encombrement, 100*100 cm diamètre intérieur 35*35 cm en 04 éléments</p> <p>Fixation: avec scellement sur cadre métallique et des renforts en acier.</p>
Poubelles/ Corbeille	Bac à fleurs
	
<p>Description: Une corbeille de forme trapézoïdale.</p> <p>Matériaux: acier inoxydable.</p>	<p>Description: bac à fleurs cubique ou rectangulaire.</p> <p>Matériaux: corps en tôle acier, bac intérieur en tôle galvanisée.</p>

<p>Dimensions: h 1050*500*500 mm.</p> <p>Vidage: ouverture latérale de la porte.</p> <p>Fixation: fixation au sol par vissage.</p>	<p>Dimensions: corps épaisseur 20 mm encombrement, 880*880 mm bac intérieur 790*790 mm en 04 éléments</p> <p>Fixation: structure portante en tube d'acier de 50*50 mm galvanisé.</p>
<p>Panneau publicitaire</p>	<p>Panneau d'information directionnel</p>
 <p>Éc.1-70</p>	 <p>Éc.1-80</p>
<p>Description: panneau publicitaire.</p> <p>Matériaux: acier inoxydable.</p> <p>Dimensions: h 3000*L 1500* P 1000 mm Surface d'affichage de 1600*1100 mm</p> <p>Fixation: fixation au sol par boulonnage sur chaise de scellement coulée dans massif de fondation.</p>	<p>Description: panneau d'information directionnel.</p> <p>Matériaux: acier inoxydable. Réglettes en aluminium</p> <p>Dimensions: H 2500 mm Réglettes 800*100 mm</p> <p>Fixation: fixation au sol par boulonnage sur chaise de scellement coulée dans massif de fondation.</p>
<p>Les abris du bus</p>	<p>Les abris des vélos</p>
 <p>Description: Abris en acier.</p> <p>Matériaux: -montants en acier -structure secondaire en acier tubulaire.</p> <p>Dimensions hors sol : - 3000 x 1500 x 2467 millimètres.</p> <p>fixation: Fixation au sol par ancrage des bases du montant au plancher .</p>	 <p>Description: Range-vélo avec abri pour espaces publics .</p> <p>Matériaux: -Structure acier galvanisé . - Support tubulaire et habillage en acier inoxydable .</p> <p>Dimensions hors sol : - L 3000 x l 1500 x h 2200mm</p> <p>Parking: 14 vélos .</p> <p>fixation: fixations par scellement direct , 4 fondations béton 400 x 400 x 400 mm.</p> <p>Éc.1-80</p>

-Les déplacements doux et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite :

Type	Rappel	
<p>POTEAUX BORNES</p>	<p>Le mobilier urbain (bornes, poteaux, banc, poubelles, rack d'affiche, etc.) doit être détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes. Ils ne doivent pas entraver la circulation des piétons et donc être implantés en dehors de la largeur utile du cheminement et de préférence en alignement les uns des autres.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bornes et poteaux et autres mobiliers urbains comportent une partie contrastée : bande de 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour à une hauteur comprise entre 1m20 et 1m40 • Hauteur de passage libre : 2m20 • Si passage libre inférieur à 2m20, élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol • les obstacles en saillie de plus de 15 cm situés en porte-à-faux à moins de 2m20 de hauteur doivent être rappelés à l'aplomb du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm. <p>Dispositif d'éclairage non éblouissant</p>	 <p>Le diagramme illustre les normes de hauteur et de largeur pour les poteaux-bornes. On y voit un poteau avec une bande contrastée de 10 cm de hauteur sur le pourtour. Les hauteurs indiquées sont de 1,20 m à 1,40 m pour la partie supérieure et de 0,90 m à 1,30 m pour la partie inférieure. La largeur utile est de 40 cm. Des dimensions de 2,25 m et 3,00 m sont également indiquées pour des configurations différentes.</p>
<p>SIGNALETIQUE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Informations compréhensibles, lisibles en position debout et assise • Hauteur des commandes entre 0,90 m et 1m30 • Espace d'usage devant équipement : 0,90 m x 1m30 • Signalisation des équipements par des pictogrammes, en particulier les escaliers • Informations visuelles peuvent être doublées par un signal sonore 	 <p>Le diagramme montre un signal piétonnier avec un pictogramme d'un piéton. L'angle de vision est noté de 15° à 30°. Les hauteurs indiquées sont de 1,10 m à 1,20 m pour le signal et de 1,10 m à 1,20 m pour le pictogramme. La largeur utile est de 40 cm.</p>
<p>STATIONNEMENT</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Largeur \geq à 3m30 • Pentes et dévers \leq à 2% • Cheminement accessible jusqu'au trottoir sans emprunter la chaussée, largeur de 0,80m • Rue à sens unique : <p>Stationnement à gauche de plain-pied : emplacement réduit à 2m si espace sur trottoir de largeur dégagée de tout obstacle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Répartition homogène sur la zone de stationnement • Paromètre ou horodateur lisible en toute position hauteur entre 0,30 m et 1m30 • 7 à 8 m est la longueur recommandée pour le stationnement longitudinal 	 <p>Les schémas illustrent deux types de stationnement : longitudinal et à gauche de plain-pied. Les dimensions indiquées sont de 2,40 m pour la largeur de la zone et de 2,00 m pour la largeur de la zone de stationnement. Des pictogrammes de personnes à mobilité réduite sont utilisés pour indiquer les zones réservées. Des panneaux B6d et M6h sont mentionnés, ainsi que le marquage au sol avec un pictogramme blanc sur les limites.</p>

Résumé :

La centralité urbaine est devenue une des clés de voûte du développement et aménagement urbain durable. Elle est aujourd'hui au cœur des préoccupations dans la conception de la ville contemporaine. Dans ce contexte, un exemple de centralité autour d'un quartier de gare sera abordé, à proximité du centre-ville de Tlemcen, et qui sera un point de croisement de différents réseaux de transport à différentes échelles. Actuellement, ce quartier se distingue par l'isolement du reste de la ville du fait d'un problème d'accessibilité, d'une absence fonctionnelle et d'une rupture physique créée par le chemin de fer. En effet, la particularité de ce quartier réside dans la présence de la gare ferroviaire, une infrastructure qui a ses avantages mais localisée dans un quartier en enclave, sans oublier le futur LGV programmé par l'Etat une deuxième clé de développement qui va surement changer l'image de cette zone.

De cette problématique découle la question de requalification d'une centralité existante autour du quartier de gare qui se trouve en position excentrique de la ville. Ainsi, comment intervenir dans des tissus dévalorisés et au même temps centraux tout en favorisant le développement durable et exploitant les gares et leurs quartiers comme des facteurs d'attractivité et compétitivité dans le développement local de la ville ?
Mots clés : Tlemcen, Centralité urbaine, Requalification, quartier de gare, développement économique, Proximité, Transport, attractivité, compétitivité, culture.

ملخص:

تعتبر المركزية الحضرية في الأونة الاخيرة مفتاح التنمية المستدامة ووسيلة للإعادة التهيئة العمرانية في تسيير المدن المعاصرة ولاعتبارها القلب المحرك للنشاطات الحضرية والمهيكل للنسيج العمراني وخاصة عندما تنوعت وظائفها وطرق توزيعها داخل المجال الحضري.

وفي هذا الصدد ارتئينا الى اختيار مثال عن مركزية ألا وهي مركزية حول حي المحطة الذي يقع بجوار وسط مدينة تلمسان والتي تتواجد في تقاطع شبكات النقل والمواصلات المتعددة على مختلف المستويات.

حاليا، هذه المنطقة تعاني من مشكلة خاصة مما يجعلها معزولة عن بقية المدينة بسبب سوء مداخلها وسوء تسيير وظائفها الحضرية رغم ذلك هذه المنطقة لها خصوصية والمتمثلة في وجود البنية التحتية محطة السكة الحديدية ناهيك عن برمجة مشروع الخط السريع وهذا الأخير يعتبر مفتاح ثاني لتنمية وتغيير صورة هذه المنطقة.

فكيف نستطيع إعادة تأهيل المركزية الموجودة حول حي المحطة؟ كيف يمكننا احياء هذه المنطقة غير متوازنة وجعلها قادرة على استقطاب والمنافسة في التنمية المحلية للمدينة؟

كلمات مفتاحية: تلمسان، المركزية الحضرية، إعادة التأهيل، حي المحطة، التنمية الاقتصادية، قرب، النقل، استقطاب، منافسة، ثقافة