



UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEEN

FACULTÉ DE TECHNOLOGIE
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

**UNE ARTICULATION URBAINE ENTRE IMAMA ET CHAMP DE
TIR POUR UNE COHERENCE DURABLE DU TERRITOIRE DE
L'AGGLOMERATION DE TLEMCEEN
"LA CITE DE LA DIFFERENCE"**

Soutenance le 13 juin 2016 devant le jury :

Président:	Mr MAHI M.	MA (A)	UABT Tlemcen
Examineur	Mr MESSAR A.	MA (A)	UABT Tlemcen
Examineur:	Mr BENDIOUS K.	ARCH.AS.	UABT Tlemcen
Encadrant :	Mr RAHMOUN M.	MA (B)	UABT Tlemcen
Co-encadrant:	Mr CHERRAK F.	ARCH.	UABT Tlemcen

Présenté par : Melle. HADJILA Bouchra
Matricule :15037-T-11
Melle. MOUSLIM Imane
Matricule :15086-T-11

Remerciements

Nous remercions « ALLAH » tout puissant de nous avoir donné la patience et la force pour terminer ce modeste travail.

Nos remerciements les plus sincères :

A nos encadreurs : monsieur RAHMOUN et monsieur CHERRAK, pour leur compréhension, leur encouragement et les orientations qu'ils ont pu nous prodiguer tout au long de ce travail,

A monsieur HADJILA Hocine, pour son assistance, et pour son temps consommé à notre profit.

A nos professeurs pour nous avoir guidé, tout au long de notre parcours d'étudiantes.

A nos familles qui nous ont toujours encouragé, soutenu et appris à donner le meilleur de nous-mêmes.

Aux membres du jury qui ont accepté de procéder à l'évaluation des résultats de nos recherches.

A toute l'équipe pédagogique du Département d'architecture de Tlemcen pour avoir assuré notre formation et enrichi notre savoir.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

**A ceux que personne ne peut compenser les sacrifices
qu'ils ont consentis pour mon bien être : ma chère mère,
mon cher père, mes sœurs Houda, Asma et Fairouz**

Et à tous les membres de la famille HADJILA

**Et à mes ami(e)s qui ont toujours été présent(e)s
lorsque j'en ai eu besoin, et en particulier ma chère
amie et binôme MOUSLIM Imane et à toute sa famille.**

Bouchra

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

**A ceux que personne ne peut compenser les sacrifices
qu'ils ont consentis pour mon bien être : ma chère mère,
mon cher père, ma sœur Afaf et mon frère Yahia**

**J'adresse un grand merci à ma famille et mes ami(e)s
qui ont toujours été présent(e)s lorsque j'en ai eu
besoin et en particulier ma chère amie et binôme
HADJILA Bouchra et à toute sa famille.**

Imane

Résumé :

La ville de Tlemcen qui constitue notre cas d'étude et à l'instar des autres villes du pays, n'a pas échappé au phénomène d'urbanisation massive et accélérée, notamment après les années soixante-dix du siècle dernier.

Compte tenu de la spécificité géomorphologique de son territoire, les gestionnaires de la ville ont opté pour un parti d'urbanisation qui repose sur un développement polycentrique.

Aujourd'hui nous constatons que les pôles urbains satellitaires qui gravitent autour de l'agglomération centrale sont dépourvus de centralité et de ce fait bien qu'ils soient détachés physiquement ils sont toujours rattachés fonctionnellement au centre historique de la ville.

Notre thème de recherche s'oriente dans cette direction étant donné que la centralité représente la clé de voute de tout développement urbain cohérent, équilibré et durable pour la ville contemporaine polycentrique.

C'est dans cette optique donc que nous avons essayé d'instrumenter notre projet d'intervention ayant pour objectif principal la recherche « **d'une articulation harmonieuse entre IMAMA et CHAMP de TIR pour une cohérence durable du territoire de l'agglomération de Tlemcen.** »

La reconquête d'un fragment de tissu existant occupant une position charnière entre IMAMA et CHAMP de TIR, deux entités urbaines importantes en quête d'une centralité de proximité, a été le support de notre projet urbain conçu selon les principes du renouvellement urbain.

La requalification de cet espace urbain par le biais d'opérations combinées de restructuration et de densification, entre autre, nous a permis de rompre avec l'urbanisme de juxtaposition et renouer avec les vertus de l'urbanisme de composition, l'urbanisme de proximité qui prône la mixité urbaine, la mixité fonctionnelle et la mixité sociale, dont le but majeur est d'offrir la meilleure qualité de vie aux citoyens.

Mots clés : développement polycentrique, pôles urbains satellitaires, centralité, renouvellement urbain, requalification, restructuration, l'urbanisme de juxtaposition, l'urbanisme de composition, l'urbanisme de proximité, mixité urbaine, qualité de vie, Imama, Champ de Tir, Tlemcen.

ملخص:

تلمسان التي هي موضوع دراستنا، وعلى غرار المدن الأخرى من الوطن لم تتجو من ظاهرة التعمير المكثف والسريع، لاسيما بعد سبعينات القرن الماضي. اعتبارا لطابع موقعها الجغرافي الخاص، اختار مسيرو المدينة توجه عمراني يرتكز على نمط تطوري متعدد المراكز. يمكننا أن نلاحظ اليوم بأن الأقطاب العمرانية التي تدور حول المدينة المركزية ليس لديهم مراكز يعتمدون عليها ولهذا على الرغم من كونهم منفصلين ماديا إلا أننا نجدهم متصلين وظيفيا وعمليا مع المركز التاريخي للمدينة.

موضوع بحثنا يتجه نحو هذا المنحى كون المركزية هي مفتاح بناء تطور عمراني منسجم، متوازن ومستدام تحتاجه المدينة المعاصرة متعددة المركزيات.

إذن بهذه الرؤية حاولنا أن نجد آليات لتصميم مشروعنا الذي كان الهدف من ورائه البحث عن همزة وصل متجانسة بين ايمامة وحقل الرماية (المعروف ببوهناق) من أجل انسجام مستدام لإقليم مدينة تلمسان.

من خلال اقتحام وإعادة استعمال شطر من النسيج الموجود الذي يحتل مكانة مرموقة ومحورية بين ايمامة وحقل الرماية، وحدتان عمرانيتان مهمتان في حاجة إلى مركز جوارى، كان تأسيس مشروعنا العمراني والمعتمد فيه على طريقة التجديد العمراني.

إعادة تأهيل هذا المجال العمراني من خلال عمليات مركبة منها المتعلقة بإعادة الهيكلة والتكثيف، سمح لنا بأن نضع حدا لطريقة التعمير التراكمي وفتح مجال العمران التركيبي الجوارى ذو المزايا المبنية على الاختلاط العمراني، الاختلاط الوظيفي والاختلاط الاجتماعي والذي هدفه الأسمى يرمي إلى توفير الحياة الكريمة للمواطن.

الكلمات المفتاحية: نمط تطوري متعدد المراكز، الأقطاب العمرانية، مركز جوارى، التجديد العمراني، مشروع عمراني، إعادة تأهيل، إعادة الهيكلة، العمران التركيبي الجوارى، الاختلاط العمراني، ايمامة، حقل الرماية، تلمسان.

Liste des abréviations :

JO : Journal Officiel

SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire.

PAT : Programme d'Action Territorial.

SRAT : Schéma Régional d'Aménagement du Territoire.

SEPT : Schéma d'Espace et de Programmation Territoriale.

PATW : Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya.

PUD : Plan d'Urbanisme Directeur.
PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
POS : Plan d'Occupation du Sol.
RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitat.
ONS : Office National des Statistiques.
ADDAM : Agence de Déplacements et d'Aménagements des Alpes-Maritimes
HBM: Habitat Bon Marché
HLM: Habitat à Loyer Modéré
ZHUN: Zone d'Habitat Urbaine Nouvelle
ZUP: Zone à Urbaniser en Priorité
CWATUP : Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.
SCOT: Schéma de Cohérence Territoriale
SEURA : Société d'Etudes d'Urbanisme et d'Architecture
OPU : Office de Publication Universitaire

Sommaire

Remerciements :	1
Dédicace :	2/3
Résumé :	4

Table d'abréviation :	5
Sommaire :	6/10
Table des illustrations :	11/15
Introduction générale et l'approche méthodologique:	17/18
Problématique:	19
Questions de départ :	20
Hypothèse :	20
Objectif attendu de l'intervention :	20
Chapitre I : APPROCHE THEORIQUE :	21
Introduction :	22
I.1. Définitions sémantiques des concepts:	22
I.1.1. La Planification :	22
I.1.1.1 La Planification urbaine :	22
I.1.1.1.2. La Planification stratégique :	22
I.1.2. Le Projet Urbain :	23
I.1.3. La morphologie urbaine :	24
I.1.4. La typo-morphologie urbaine :	24/25
I.1.5. Le Développement durable :	25
I.1.5.1. Définition du développement durable :	25/26
I.1.5.2. Le développement urbain durable :	26/27
I.1.5.2.1. Les principes du développement urbain durable :	27/33
I.1.6. La Ville durable :	33
I.1.7. La ville passante :	33
I.1.7.1. Philosophie de la ville passante :	33/34
I.1.8. Le Centre et La centralité : essai de définitions ::	34
I.1.8.1. La Centralité ::	34
I.1.8.2. Le Centre :	34/35
I.1.9. Types d'interventions :	35
I.1.9.1. La Reconquête d'un Espace Urbain :	35
I.1.9.2. L'Aménagement urbain :	35
I.1.9.3. Le Renouvellement urbain :	35/36
I.1.9.4. La Requalification urbaine :	36

I.1.9.5. La Réorganisation urbaine :	36
I.1.9.6. La Régénération urbaine :	36
I.1.9.6. 1. La Dimension stratégique de la régénération urbaine :	36/37
I.1.9.7. La Rénovation urbaine :	37
I.1.9.8. La Restructuration :	37/38
I.1.9.9. La Réhabilitation :	38
I.1.9.10. La Restauration immobilière :	38
I.1.9.11. La Revitalisation urbaine :	38/39
I.1.10. Conclusion :	39
Chapitre II : APPROCHE TERRITORIALE ET URBAINE :	40
Introduction :	41
II- 1. lecture du territoire à travers les instruments d'aménagement et d'urbanisme	41
II.1.1. Présentation générale du territoire Algérien :	41
II.1.2 . Lecture du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) :	42/44
II.1.3- Lecture du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) :	44/45
II.1.4- Lecture du Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya (PATW) :	45/46
II.1.5-Lecture du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du groupement de communes Tlemcen, Chetouane, Mansourah et Beni Mester (PDAU) :	46/48
II.1.6- Synthèse :	48/49
II.2. Approche urbaine :	49
II.2.1 Motif du choix de la ville de Tlemcen :	50
II.2.2 Analyse urbaine de l'agglomération Tlemcenienne :	50
II.2.2.1. Etude de La morphogénèse de la ville de Tlemcen :	50
II.2.2.1.1 Croissance urbaine de Tlemcen à travers le temps :	50
a) Période précoloniale :	50/51
b) Période coloniale :	51/52
c) Période postcoloniale :	52/54
II.2.2.2 Etude de La Morphologie urbaine de la ville de Tlemcen :	56
a) Equipements structurants :	56

b) Habitat et forme urbaine :	56/57
c) Les problèmes et les potentialités de la ville :	60/61
d) Problématique spécifique :	62
e) Hypothèses :	62
II.2.2.3 Etude des infrastructures de transport et de déplacement :	62
a) Réseaux routiers et ferroviaires :	62/65
b) Réseaux de transport et circulation :	65
c) Les problèmes et les potentialités :	66
e) Problématique spécifique :	67
f) Hypothèses :	67
II.2.2.4 Etude de l'économie urbaine de la ville de Tlemcen :	69
a) Dynamique de croissance (statistiques):	69/72
b) L'activité industrielle:	72/73
c) L'activité tertiaire:	73/74
d) La main d'œuvre qualifiée:	74/75
e) Les valeurs d'attractivité touristique :	75
f) les problèmes relatifs à l'économie urbaine	78
g) les potentialités relatifs à l'économie urbaine	78/79
h) Problématique spécifique:	79
i) Hypothèses :	79/80
II.2.2.5 Etude du paysage naturel et environnement :	82
a) Topographie:	82
b) Climat :	82
c) Limites naturelles et artificielle:	82
d) Patrimoine naturel (typologie du paysage naturel):	82
e) Les problèmes, potentialités:	84
f) Problématiques spécifique :	85
g) Hypothèses:	85
II.2.2.6 Problématique générale de l'agglomération Tlemcenienne :	85/86
II.2.2.7. Les Scénarios d'aménagement pour l'aire urbaine de Tlemcen:	86
II.2.2.7.1. Scénario1 : Tlemcen, ville durable aérée :	86
II.2.2.7.1.1 Les grandes lignes directrices du scénario :	86/87
II.2.2.7.2. Scénario retenu : Restructuration et densification du tissu urbain pour	89

un territoire Tlemcenien compacte et durable :	
II.2.2.7.2.1- Les grandes lignes directrices du scénario retenu:	89
II.2.2.8.-Les interventions urbaines sur le tissu urbain de l'agglomération de Tlemcen :	90/94
II.2.2.9. Conclusion :	94
Chapitre III: APPROCHE CONTEXTUELLE:	96
Introduction :	97
III.1- Choix de la zone d'étude entre Imama et Champ de Tir :	97/99
III.2.- Diagnostic de la zone d'étude et d'intervention :	99/102
III.3. Analyse typo morphologique du périmètre d'intervention :	103
a-Mobilité et trame viaire :	103/104
b- La forme urbaine :	107/108
c- L'état des hauteurs :	110
d- La trame foncière :	110
e- Typologie d'habitat et d'équipements :	113/114
f- Paysage naturel :	116
g- Contraintes et servitudes :	116
h- Analyse du style architectural :	118/120
i - Synthèse de l'analyse typo morphologique :	121
III.4.Problématique spécifique de la zone d'intervention :	122
Chapitre IV : PROGRAMMATION ET INTERVENTION OPERATIONNELLE	123
Introduction :	124
IV.1. Le schéma d'aménagement proposé : la requalification de l'entrée de champ de tir :	124
IV.1.1-Les orientations d'aménagement :	124/127
IV.2.-Approche Thématique :	129
IV.2.1- Exemple1 : La rénovation urbaine du quartier de Mermoz Nord, Lyon 8 ^{ème} :	129/133
IV.2.2- Exemple2 : Rénovation du quartier de la Coudraie :	133/142
IV.2.3- Exemple3 : Aménagement urbain du boulevard Pie-ix (Montréal-nord) :	142/147
IV.3. -Programme d'intervention :	148/150
IV.4. -Le projet urbain : Plan d'aménagement global (1/2000) :	151/152

IV.4.1.-Présentation du projet :	152
a-Dépollution et nettoyage du site :	152
b-Désenclavement de la zone et Organisation du maillage interne :	152/153
c- La composition urbaine :	153
d- La mixité fonctionnelle et la mixité urbaine :	154
e- La mixité sociale et intergénérationnelle :	154/155
f- L'intervention sur le bâti existant :	156
g- La création des espaces publics et de stationnement :	156/157
h- Améliorer la qualité urbaine et favoriser la vie sociale à travers une trame verte	158
h- Les repères urbains dans le quartier :	158
IV.4.2.-Plan de masse et de composition urbaine (1/500) :	163
IV.4.2.1.- Fiche technique du projet :	163/164
IV.4.2.2.-Description du projet :	165/167
IV.5.Conclusion :	171
IV.6.Conclusion générale :	173
Annexe :	174
V. Approche technique :(plan 1/500)	175/185
Bibliographie :	186/187

Table des illustrations

Figures	
Figure 1 : Projets urbains	23
Figure 2: le triangle du développement durable	26
Figure 3: les trois dimensions du développement durable	26
Figure 4: Schématisation du concept du développement durable	27
Figure 5: Le tramway de Nice, (photo ADAAM)	27
Figure 6 : Favoriser le déplacement doux (photoADAAM)	27
Figure 7: Espace urbain densifié (photoADAAM)	28
Figure 8: Modulation morphologique« note rapide sur l'occupation du sol »n°383 Juin2005 IAURIF	28
Figure 9: Commerces, services et habitat à Beaulieu sur-mer	29
Figure 10: Intégration architecturale des panneaux solaires	30
Figure 11: Lalla Setti concilier loisir et protection du milieu naturel	31
Figure 12: Bandes gazonnées d'infiltration	31
Figure 13: rigoles d'arrosage et de circulation d'eau	31
Figure 14: Poubelle publique pour le tri sélectif à Athènes(Wikimedia commons)	32
Figure 15: Réunion publique pour l'élaboration du SCOT des Paillons	32
Figure 16: l'urbanisme du réel	34
Figure 17: L'urbanisme du fantasme	34
Figure 18: L'urbanisme du possible	34
Figure 19: l'Algérie dans son territoire Nord-Africain	41
Figure 20: Scénario retenu du SNAT	43
Figure 21: Le pourcentage de l'habitat individuel et collectif dans la ville de Tlm (PDAU 2007)	56
Figure 22: Le réseau routier à l'échelle régionale	63
Figure 23: Le réseau routier à l'échelle de la wilaya	63
Figure 24: Le réseau routier de la ville de Tlemcen	64
Figure 25: le réseau ferroviaire de Tlemcen	65
Figure 26: évolution de la population du groupement par commune	70
Figure 27: La répartition de la population occupée par commune et par secteur d'activité	72
Figure 28: coupe schématique du relief de la ville	82

Figure 29: vue aérienne de la cité militaire (Google Earth)	99
Figure 30: photo de la cité militaire (Prise par Mouslim Iman)	99
Figure 31: vue aérienne du pôle universitaire (Google Earth)	100
Figure 32: vue aérienne sur la cité Nedjma (Google Earth)	100
Figure 33: photo de la cité Nedjma (Prise par HADJILA Bouchra)	100
Figure 34: vue aérienne sur la cité Zoued (Google Earth)	100
Figure 35: photo de la cité Zoued (Prise par MOUSLIM Imane)	100
Figure 36: l'entrée de la cité administrative (Prise par HADJILA Bouchra)	101
Figure 37: la D.F.P (Prise par HADJILA Bouchra)	101
Figure 38: direction de transport (Prise par MOUSLIM Imane)	102
Figure 39: direction des Moudjahidine (Prise par MOUSLIM Imane)	102
Figure 40: vue aérienne sur la cité administrative (Google Earth)	102
Figure 41: le boulevard entre la cité administrative et la cité militaire.	120
Figure 42: Orientation 1 d'aménagement	125
Figure 43: Orientations 2 et 3 d'aménagement	126
Figure 44: Orientation 4 d'aménagement	126
Figure 45: Orientation 5et 6+ 1, 2,3 et 4 d'aménagement	127
Figure 46: Vue général de Mermoz Lyon 8 ème	129
Figure 47: Exemple de l'habitat actuel de Mermoz Nord	130
Figure 48: Nouveau tissu urbain de Mermoz	130
Figure 49: L'ouverture physique et visuelle de Mermoz Nord	130
Figure 50: Renforcer l'attractivité du Mermoz Nord	131
Figure 51: Les bâtiments actuels de Mermoz nord	131
Figure 52: Réhabilitation des habitats sociaux	131
Figure 53: Répartition logement social / logement privé	132
Figure 54: Hauteurs des bâtiments	132
Figure 55: Plan de masse	132
Figure 56: Situation de la ville de Poissy (http://www.poissylacoudraie.fr/)	133
Figure 57: Situation de la Coudraie dans la ville de Poissy	134
Figure 58: L'état du quartier avant l'intervention	134
Figure 59: La création d'un maillage de cheminements doux	135
Figure 60: L'aménagement d'un espace public structurant à l'entrée du quartier	136
Figure 61 : La création d'une route venant de Villennes et se raccorde d'une part à la	136

rue de Migneaux	
Figure 62: L'aménagement du secteur central	137
Figure 63: L'aménagement de l'entrée du quartier	137
Figure 64: L'aménagement du secteur en frange Est	138
Figure 65: L'aménagement du secteur de frange Ouest	138
Figure 66: Plan de masse du projet	139
Figure 67: Le plein et le vide	139
Figure 68: Espace public et espace vert	141
Figure 69: Les parkings dans la Coudraie	141
Figure 70: Discontinuité et éparpillement de la trame et du cadre bâti	143
Figure 71: Retisser la trame urbaine	144
Figure 72: Connecter le quartier	145
Figure 73: Favoriser la mixité de fonctions et optimiser la densité	145
Figure 74: secteurs d'aménagement du boulevard pie ix	146
Figure 75: Profil du boulevard aménagé	147
Figure 76: Mobilité et accessibilité	153
Figure 77: Mixité fonctionnelle	155
Figure 78: Intervention sur le bâti existant	156
Figure 79: Espaces publics et stationnement	157
Figure 80: Coulée verte – Randonnée pédestre à Paris	157
Figure 81: Coulée verte – Département du Territoire de Belfort	157
Figure 82: Les Brionautes de Crécy-la-Chapelle et du Pays Créçois in Paris	157
Figure 83: tour d'affaire (https://structurae.info/ouvrages/tour-gamma-d)	158
Figure 84: vues d'ensemble en 3D	161
Figure 85: vue en 3D sur le boulevard sud	169
Figure 86: vue en 3D sur le boulevard sud	169
Figure 87: Vue sur l'intersection boulevard sud / passage du tramway	170
Figure 88: Vue sur la placette du centre socio communautaire	170
Tableaux	
Tableau 1: Les secteurs urbanisés selon le PDAU 2007	48
Tableau 2: l'estimation du besoin en logement d'ici 2025 (PDAU 2010)	57
Tableau 3: Les problèmes de la ville relatifs à la morphologie urbaine	60

Tableau 4: Les potentialités de la ville relative à la morphologie urbaine	61
Tableau 5: Les problèmes relatifs aux infrastructures de transport et de déplacement	66
Tableau 6: Les potentialités relatives aux infrastructures de transport et de déplacement	66
Tableau 7: L'évolution de la population du groupement par dispersion	70
Tableau 8: répartition de la population occupée du groupement par commune et par secteur d'activité (RGPH 2008)	71
Tableau 9: exemple des unités industrielles de la zone industrielle de Chetouane (monographie de Tlemcen 2014)	73
Tableau 10: exemple des unités industrielles situées à El Kiffane (monographie de Tlemcen 2014)	73
Tableau 11: exemple des entreprises tertiaires de la zone industrielle de Chetouane (monographie de Tlemcen 2014)	74
Tableau 12: les établissements de formation professionnelle publics de la ville de Tlemcen Monographie de la wilaya de Tlemcen 2014	75
Tableau 13: Les potentialités de la ville relatives à l'économie urbaine	79
Tableau 14 : Les problèmes relatifs à l'étude du paysage naturel	84
Tableau 15 : Les potentialités relatives à l'étude du paysage naturel	84
Tableau 16 : Programme d'équipements complémentaire (Source prévision POS 2000)	98
Tableau 17 : Tableau 17 : Les problèmes et les potentialités de la trame viaire de la zone d'intervention	104
Tableau 18 : Les problèmes et les potentialités de la forme urbaine de la zone d'intervention	107
Tableau 19 : La typologie des ilots	108
Tableau 20 : Les problèmes et les potentialités de l'habitat et les équipements de la zone d'intervention	114
Tableau 21 : Les problèmes et les potentialités du paysage naturel, contraintes et servitudes	116
Tableau 22 : le style architectural des façades	119
Tableau 23 : Les indicateurs de Mermoz Nord	133
Tableau 24 : Programmation actualisée des équipements et commerces	140
Tableau 25 : Les indicateurs du boulevard pie ix	147
Tableau 26 : synthèse des exemples	147
Tableau 27 : Programme d'équipements existants (source POS Entrée Champ de tir)	149
Tableau 28: Le programme projeté pour la zone d'intervention	150
Planches	
Planche 1 : l'évolution de la ville de Tlemcen : la période précoloniale, la	55

Période coloniale et la période postcoloniale	
Planche 2 : répartition des équipements	58
Planche 3 : répartition d'habitat	59
Planche 4 : Le réseau du transport urbain de la ville de Tlemcen	68
Planche 5 : La répartition des activités économiques et de la main d'œuvre qualifiée	76
Planche 6 : Les valeurs d'attractivité touristiques	77
Planche 7 : Les centralités urbaine	81
Planche 8 : Le paysage urbain	83
Planche 9 : le scénario 1 : Tlemcen, ville homogène aérée	88
Planche 10 : Scénario retenu : Restructuration et densification de tissu urbain pour un Territoire Tlemcenien compacte et durable	95
Planche 11 : La trame viaire	105
Planche 12 : La mobilité urbaine	106
Planche 13 : La forme urbaine	109
Planche 14 : L'état des hauteurs	111
Planche 15 : La trame foncière	112
Planche 16 : Typologie d'habitats et des équipements	115
Planche 17 : Paysage naturel, contraintes et servitudes	117
Planche 18 : Principaux dysfonctionnements urbains	121
Planche 19 : Le schéma d'aménagement : la requalification de l'entrée de champ de tir	128
Planche 20 : Plan d'aménagement global (1/2000)	159
Planche 21 : Plan de masse (1/500)	162
Planche 22 : Coupes et façades (1/500)	168

Introduction Générale

Introduction générale et approche méthodologique :

«La ville est un objet préétabli dont la forme se modèle au fur et à mesure de sa croissance. La population, les viabilités, les activités, les équipements urbains, les effets de la politique et de l'économie dirigeantes doivent être maîtrisés non pour dicter la forme urbaine mais pour y adhérer¹ ».

L'augmentation de la taille des villes et les nombreuses mutations auxquelles nous assistons ont secoué la société et ont imposé une redistribution des fonctions urbaines.

A ce titre le rapport relationnel avec le centre devait être redéfini pour développer de nouvelles formes loin du centre historique traditionnel.

C'est ainsi que dans un souci de cohérence territoriale sont nées les notions de nouvelles centralités, de poly centralités ou encore de réseaux de centres...

La ville de Tlemcen qui constitue notre cas d'étude, compte tenu de la spécificité géomorphologique de son territoire a développé un parti d'urbanisation qui repose sur un développement polycentrique.

Cependant, les pôles urbains satellitaires qui gravitent autour de l'agglomération centrale sont dépourvus de centralité et de ce fait bien qu'ils soient détachés physiquement ils sont toujours rattachés fonctionnellement au centre historique de la ville.

Notre thème de recherche s'inscrit dans cette direction étant donné que la centralité représente la clé de voute de tout développement urbain cohérent et équilibré.

Elle est aujourd'hui au cœur des préoccupations abordées dans les instruments d'aménagement et d'urbanisme en quête de recherche de cohérence territoriale dans la conception de la ville polycentrique contemporaine.

L'Intervention dans un Tissu Urbain Existant est une démarche qui a pour objet, dans un contexte préétabli, la production urbaine (formation et/ ou transformation du cadre bâti) en recherchant les critères valables d'insertion de nouveaux composants tout en apportant en même temps une qualité supplémentaire et une plus value à l'espace urbain considéré comme écosystème complexe.

La démarche suppose la connaissance approfondie des caractéristiques de l'espace urbain existant, la compréhension de la logique urbaine, l'interprétation et l'évaluation du besoin, l'identification de ce qui est à transformer, l'espace et le lieu de la transformation, la perception des priorités et des enjeux, la programmation des actions et enfin la projection et la conception de l'aménagement urbain souhaité.

¹ André Ravéreau in "L'atelier du désert"

La démarche méthodologique était plus que nécessaire pour une bonne maîtrise du sujet. En premier lieu le travail a été mené suivant cinq étapes principales :

- ***Etape 1 : Approche théorique***
 - Dans cette première étape il s'agit de constituer une base documentaire théorique relative aux concepts traités de façon globale. Une démarche itérative (va et vient) a été adoptée au fur et à mesure de l'avancement du travail.
- ***Etape 2 : Approche Territoriales et urbaine***
 - Dans cette étape, une lecture générale s'est avérée nécessaire à l'échelle territoriale et urbaine de Tlemcen en se basant principalement sur les instruments d'aménagements et d'urbanisme SNAT –SRAT –PATW–PDAU-POS.
- ***Etape 3 : Approche Contextuelle de l'aire d'étude***
 - Cette étape a été consacrée à l'analyse de la zone d'étude afin de relever les éléments de la problématique générale et pouvoir délimiter notre zone d'intervention et cerner la pertinence de sa problématique spécifique.
- ***Etape 4 : Approche Thématique***
 - Cette étape a été consacrée quant à elle à l'analyse des exemples choisis pour appréhender les éléments de programmation, les exigences normatives et technique de conception
- ***Etape 5 : Approche conceptuelle (Programmation & Intervention opérationnelle)***
 - C'est la projection urbaine : l'étude du site et son aménagement

Le modeste projet urbain que nous décrivons dans ce qui suit est une solution proposée pour répondre à un des aspects de la problématique du groupement du grand Tlemcen et aux aspirations de la population. Les enjeux ont été mis en exergue lors du déroulement de la démarche que nous avons suivie. La définition du projet urbain et sa concrétisation a nécessité le recours à différents instruments, notre méthodologie d'approche a consisté en l'étude et la maîtrise de chacun des instruments du projet. La superposition des instruments a abouti à la définition du **projet urbain**.

Le travail final de synthèse est présenté sous forme de deux dossiers :

- » Un dossier graphique présentant les axes structurants de la conception
- » Un dossier descriptif (**mémoire écrit**), qui retrace les étapes de la réflexion,

A travers ce modeste mémoire, nous essayerons d'exposer la démarche méthodologique que nous avons suivie pour aboutir à l'élaboration du projet urbain.

Problématique :

La ville de Tlemcen, dans la période actuelle, est marquée par un éclatement de ses secteurs d'urbanisation rendant difficile la maîtrise de sa croissance, suite à une action du développement urbain voulue qui a été adoptée dans le cadre du PUD approuvé en 1981 pour orienter l'urbanisation de l'aire urbaine de Tlemcen vers les piémonts Nord et Ouest de la ville dans le but de préserver le croissant fertile, ce qui fait apparaître des pôles satellitaires qui restent malheureusement toujours dépendants fonctionnellement par rapport au centre-ville.

L'intervention sur cette ville d'art et d'histoire qui ambitionne devenir une métropole régionale nous incite à réfléchir sur les concepts d'une production urbaine et architecturale qualitative.

Le périmètre d'intervention choisi à l'issue de l'analyse urbaine présente une problématique très pertinente. En effet le périmètre choisi couvre un territoire de 190 HA où nous assistons à la juxtaposition de quatre types d'entités cote à cote chacune différente de l'autre cloisonnée et fermée sur elle-même soit par une clôture en dur tel que le cas de la cité administrative, la cité des logements militaires, le pôle universitaire, soit par la structure de son tissu dense, irrégulier et impénétrable tel que le site d'habitat spontané (Zouad et Nedjma).

L'ensemble occupe une position charnière entre deux pôles urbains d'importance IMAMA et CHAMP DE TIR (deux ex ZHUN à l'origine).

Des servitudes technologiques et naturelles (lignes électriques H.T. et Oued Bel abbés) ainsi que la rocade constituent une barrière physique très contraignante entre les deux entités. Le quartier se trouve ainsi enclavé vue l'insuffisance de liaison avec les espaces environnants.

A l'image des carences que porte ce quartier, en matière de concept urbanistique, tels : un manque d'infrastructure de liaison et d'équipement de qualité, l'absence de mixité fonctionnelle et sociale, en plus la typologie des ensembles d'habitat, les cités clôturées et cloisonnées, tout ceci conduit à faire subir un enclavement total au quartier.

Cependant, la nouvelle cité administrative, les nouveaux équipements culturels, le pôle universitaire, les résidences universitaires, la cité sportive en cours de travaux, l'exploitation du potentiel foncier existant avec parcimonie pourraient lui conférer un caractère attractif et dynamique si des actions de requalification et d'amélioration urbaine de cet ensemble sont envisagées.

D'après ce qui précède, comment pourrions-nous requalifier cette entité pour lui faire jouer le rôle d'une articulation urbaine entre Imama et champ de tir en créant une bonne qualité de vie tout en respectant l'environnement ?

Questions de départ :

- * De quelle manière pourrions-nous requalifier la zone entre IMAMA et CHAMP DE TIR afin de la désenclaver et l'ouvrir sur son environnement ?
- * Que pourrions-nous appliquer à ce tissu pour le rendre animé, viable, attractif et durable ?

Hypothèse :

Il s'agit d'une réflexion sur un projet de renouvellement urbain dans le cadre du développement durable à travers l'utilisation combinée des outils d'intervention sur cette portion de tissu urbain existant (la rénovation urbaine – la restructuration urbaine - la réhabilitation urbaine – la revitalisation urbaine...), et en utilisant les principes de la mixité urbaine , la mixité sociale et la densité vertueuse, ceci devrait permettre de requalifier l'entrée de Champs de tir pour lui faire jouer le rôle d'articulation donnant naissance à une nouvelle centralité de proximité animée et attractive.

Objectif attendu de l'intervention :

La cohérence urbaine comme outil de maîtrise de la qualité du cadre bâti :

L'intervention sur un fragment de ville qui présente les caractéristiques sus évoquées suppose l'utilisation de plusieurs outils d'une manière combinée et d'une façon concomitante.

Il s'agit de :

- **requalifier** la zone d'intervention en vue d'une cohérence territoriale.
- **Recomposer** le territoire de la zone d'intervention en tant que fragment de ville en quête d'identité et de devenir urbain.
- **Doter champ de tir de sa propre centralité**, le rendre un pôle autonome, actif et d'équilibre de Tlemcen future métropole.
- **Chercher un nouvel équilibre** pour s'inscrire dans les exigences du développement durable et les principes de l'urbanisation durable.

Chapitre I :

Approche théorique

Introduction :

L'objectif de ce chapitre est de définir les concepts essentiels ayant trait à l'option « Urbanisme et Environnement » en abordant les notions clés de l'urbanisme, de l'environnement, du développement durable et de l'urbanisme durable puis ceux ayant trait à l'intitulé de notre projet de recherche « **Une articulation urbaine entre Imama et Champ de tir pour une cohérence durable du territoire de l'agglomération de Tlemcen** ».

I.1. Définitions sémantiques des concepts

I.1.1. La Planification :

I.1.1.1 La Planification urbaine :

« Partie et pratique de l'urbanisme dont l'objectif est de prévoir l'évolution de l'urbanisation dans le temps, à partir d'un diagnostic de la situation actuelle, les tendances constatées et le projet de ville souhaité. Concrètement, elle se traduit par la confection de plans d'urbanisme (instruments d'urbanisme). La planification urbaine a été longtemps dominée par la planification socio-économique ; ce qui se traduit, aujourd'hui par une relative méfiance de la part des architectes à l'égard de cette pratique urbanistique. »¹

On peut distinguer trois modes successifs de la planification urbaine, qui ne sont pas complètement contradictoires entre eux, ils constituent plutôt les étapes d'un élargissement et d'un approfondissement des pratiques de la planification urbaine :

- **L'urbanisme de composition**, met l'accent sur l'espace urbain en tant qu'espace architectural. il est en rapport étroit avec la théorie fonctionnaliste.
- **La planification stratégique** cherche à rendre compte dans une vue prospective de la dialectique entre réseaux de transports et urbanisation du sol.
- **L'urbanisme de participation** s'appuie sur la dialectique entre cadre de vie et mode de vie.

I.1.1.1.2. La Planification stratégique

Ce style de planification est apparu au cours des années soixante. Il correspond à l'entrée en masse des ingénieurs et des économistes sur le terrain de la planification urbaine.

La planification stratégique est dans une large mesure, une fille de la planification économique.

¹ Éléments d'introduction à l'urbanisme par M.SAIDOUNI- Editions CASBAH

Elle cherche à utiliser les méthodes économiques pour établir une prospective quantifiée de la ville, et prendre en compte les effets induits des décisions publiques relatives à l'équipement des grandes agglomérations.¹

I.1.2. Le Projet Urbain

Polysémique, le terme projet urbain est différemment défini. M.SAIDOUNI définit le Projet urbain comme étant :

« Une réaction à la planification urbaine fonctionnaliste. Cette démarche, en vogue aujourd'hui chez les théoriciens, les praticiens et les décideurs en urbanisme, a pour but de trouver un compromis entre fonctionnalité, esthétique urbaine et tracés, d'une part, et les différentes échelles de composition, d'autre part. La notion de projet urbain intègre des dimensions multiples oubliées par l'urbanisme fonctionnaliste : composition (forme urbaine), embellissement et esthétique urbaine (image de la ville), articulation et hiérarchie des différents espaces (bâtiment dans son contexte, îlot, quartier, ville), insertion de l'œuvre conceptuelle dans un système de décision et de négociation entre les différents acteurs, en réaction à la bureaucratisation de l'urbanisme au cours des dernières décennies. »²

Présentant plusieurs dimensions, il peut être défini également comme suit :

« Le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable».³

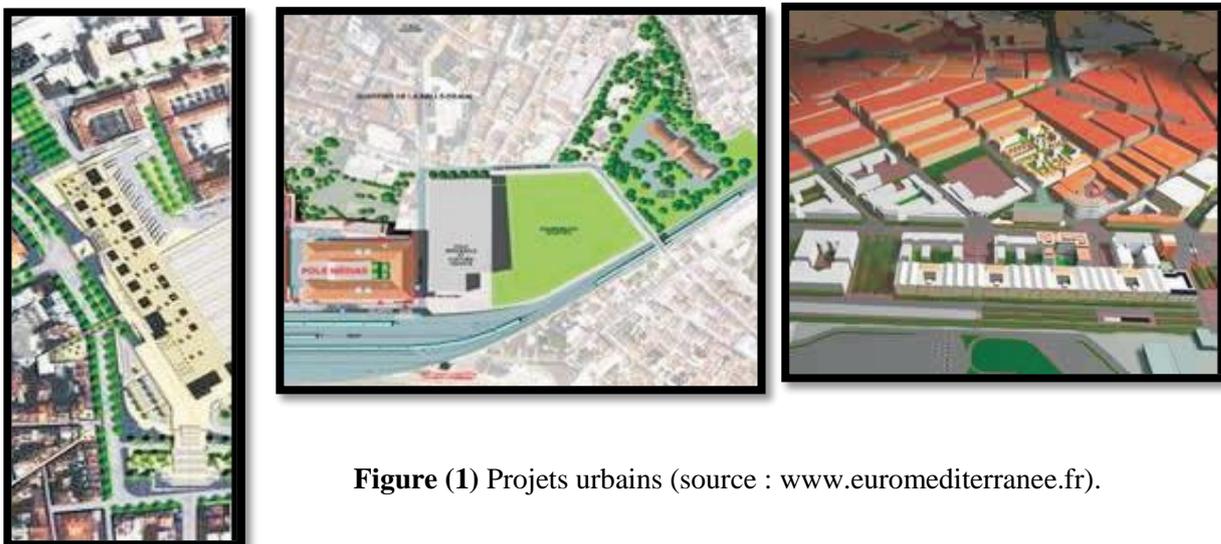


Figure (1) Projets urbains (source : www.euromediterranee.fr).

¹ Mme BENABBES cours d'urbanisme, la planification urbaine cours n°2-Constantine

² Éléments d'introduction à l'urbanisme par M.SAIDOUNI- Editions CASBAH

³ villedurable.org, Solutions pour un développement urbain durable

I.1.3. La morphologie urbaine

Etude de la forme, de la configuration et de la structure d'un ensemble (architectural ou urbain). Elle concerne ses composants, leurs rapports topologiques, géométriques et dimensionnels entre eux et avec l'ensemble.¹ Terme emprunté par les architectes et les urbanistes aux géographes. Des auteurs italiens l'ont utilisé, dès la fin des années 1950, pour désigner une science dont l'objet est la forme physique et spatiale de la ville ; son but premier est l'inventaire et le classement des formes urbaines pour une meilleure maîtrise du projet.

C'est l'étude physique de la ville, la constitution de son tissu urbain et les figures urbaines (rues, places, parcs...).

La morphologie urbaine est le résultat des conditions historiques, politiques, économiques, culturels et architecturales dans lesquelles la ville a été créée et a évolué.

I.1.4. La typo-morphologie urbaine

C'est l'analyse des formes urbaines à travers la voirie, le parcellaire, les volumes et l'implantation des bâtiments.

Elle aborde donc la question du cadre de vie des habitants, mais aussi celle des potentiels d'évolution du territoire.

Par la forme urbaine, il faut comprendre l'ensemble que constituent le bâtiment et ses annexes, dans le rapport qu'ils établissent avec leur terrain.

Entrent notamment en ligne de compte dans l'identification des types, la volumétrie, l'implantation, l'évolution prévisible, le rapport entre pleins et vides, la relation au voisinage, les fonctions urbaines présentes telles que les commerces, les services, les bureaux.

Cette Méthode d'analyse est apparue dans les années soixante, dont la théorie a été formulée par l'architecte italien Aldo Rossi² qui a fait le rapport de la forme urbaine avec la typologie dans son livre « L'architecture de la ville, paru en 1966 ».

L'approche typo-morphologique distingue six échelles d'analyse allant du macro au micro ; le territoire, le tissu urbain, les îlots et lotissement, le bâtiment, le logement, les suites et pièces.

Ses échelles d'analyse questionnent la qualité de fixation de chaque projet ; depuis sa position au niveau du territoire jusqu'à la conception de l'espace intérieur.

¹ KOUICI Lakhdar, le vocabulaire architectural élémentaire, OPU-1999

² : 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.

Pour simplifier la lecture sans réductionnisme, on procède à une décomposition du tissu urbain en systèmes :

- * **Parcellaire** : système de partition de l'espace du territoire en un certain nombre d'unités foncières.
- * **Viaire** : système de liaison de l'espace du territoire, il est constitué par l'ensemble des circulations de fonctions et d'importances variables.
- * **Bâti** : ce système regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine quelle que soit leur fonction (habitation, équipement) ou leur dimension.
- * **Espaces libres** : c'est l'ensemble des parties non construites de la forme urbaine, des statuts juridiques publics ou privés.

« Au terme des définitions du couple typo morphologie, notons simplement que la typologie renvoie vers l'échelle architecturale alors que la morphologie, elle renvoie vers l'échelle urbaine.

Leur connivence est certaine. Le couple typo morphologie en s'intéressant au bâtiment et au territoire via le quartier et la ville, à travers des problématiques complexes associant une multitude de dimensions concernant aussi bien les données du " locus" que l'espace dans sa matérialité, permet une étude de la ville dans son acception la plus étendue. »¹

I.1.5. Le Développement durable

I.1.5.1. Définition du développement durable

C'est un concept qui vise la conciliation entre le développement socio-économique permanent et la protection de l'environnement, c'est-à-dire l'intégration de la dimension environnementale dans un développement qui vise à satisfaire les besoins des générations présentes et futures.²

Les objectifs fondamentaux du développement durable sont l'équité entre les nations, les générations et les individus, l'intégrité écologique et l'efficacité économique.

La concrétisation de ces trois objectifs s'appuie sur les mesures suivantes :

1. Assurer l'équité sociale :

Permettre la satisfaction des besoins essentiels des communautés humaines pour le présent et le futur, au niveau local et global, et l'amélioration de la qualité de vie (accès pour tous à l'emploi, à l'éducation, aux soins médicaux et aux services sociaux, à un logement de qualité, ainsi que par le respect des droits et des libertés de la personne, et par la participation des différents groupes de la société aux processus de prise de décision).

2. Conserver l'intégrité de l'environnement :

¹In DRIS MAGHNOUS Zahia mémoire de magister, " La redéfinition des espaces d'articulation dans les villes duales : L'espace de la Brèche à Constantine ", 2002, institut d'architecture et d'urbanisme de Constantine.

² Loi n°03-10 du 19 Joumada El Oula 1424 correspondant au 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, JO N° 43 du 20 juillet 2003

Intégrer, dans l'ensemble des actions sociales, culturelles et économiques, la préoccupation du maintien de la vitalité, de la diversité et de la reproduction des espèces et des écosystèmes naturels terrestres et marins. Ceci, par des mesures de protection de l'environnement, par la restauration, l'aménagement et le maintien des habitats essentiels aux espèces ainsi que par une gestion durable de l'utilisation des écosystèmes exploités.

3. Améliorer l'efficacité économique :

Favoriser une gestion optimale des ressources humaines, naturelles et financières, afin de permettre la satisfaction des besoins des communautés humaines. Ceci, par la responsabilisation des entreprises et des consommateurs au regard des biens et des services qu'ils produisent et consomment ainsi que par l'adoption de politiques gouvernementales appropriées (principe du pollueur/utilisateur-payeur, internalisation des coûts environnementaux et sociaux, éco-fiscalité, etc.).

A travers la définition du rapport Brundtland, on retrouve la nécessité à long terme du développement économique sans toutefois y opposer l'environnement et le social.

Les modes de production et de consommation doivent s'efforcer de respecter

L'environnement et permettre à tous les habitants du globe de combler leurs besoins essentiels.

Schématiquement, on peut illustrer le développement durable comme suit :

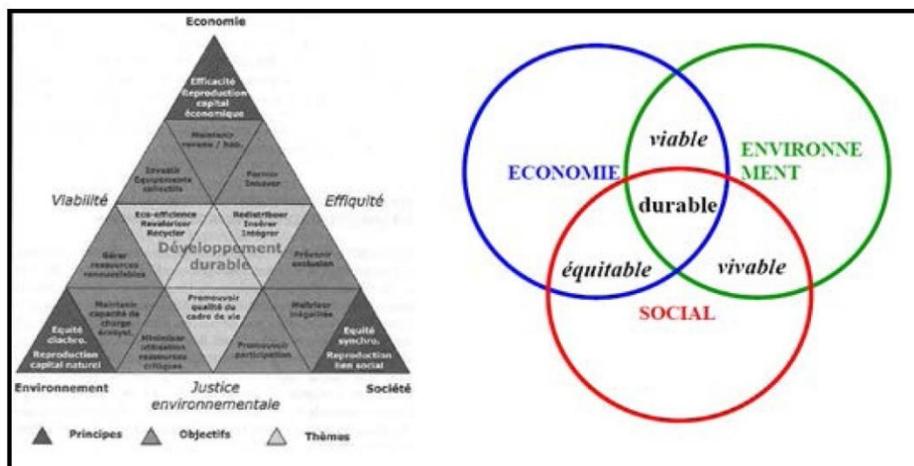


Figure (2) : le triangle du développement durable **Figure (3) :** les trois dimensions du développement durable. (source : <http://www.mairie-cabasse.fr/environnement>)

I.1.5.2. Le développement urbain durable

Le développement urbain durable, tel que défini dans la « Stratégie nationale de développement urbain », est un concept large, développé à long terme, pour indiquer quel avenir paraît à la fois souhaitable et réalisable aux acteurs locaux.

Il comprend toute forme d'activités (économique, sociale, culturelle, environnementale,..) et englobe tous les secteurs jugés pertinents pour modifier la

trajectoire de développement urbain et l'orienter vers une forme plus accomplie et plus apte à assurer des conditions de vie meilleures à la population.

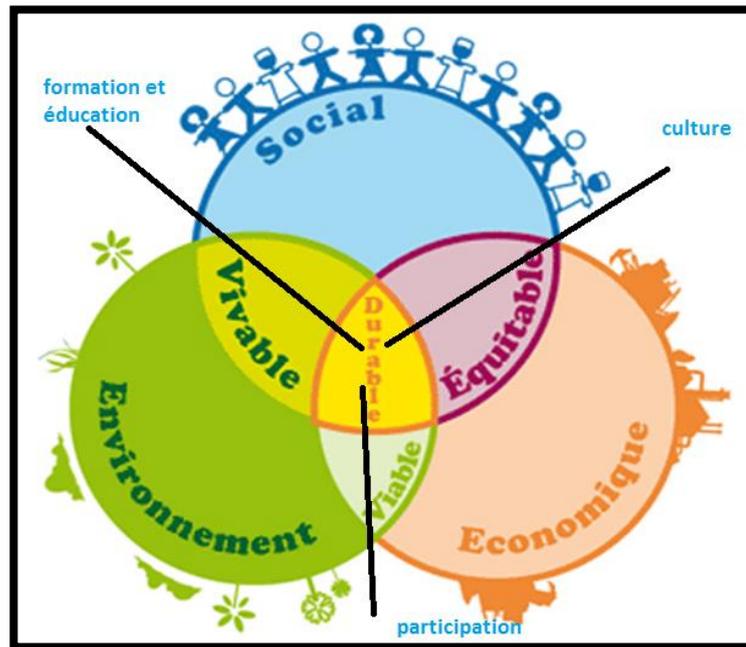


Figure (4) Schématisation du concept du développement durable.

(Source : <http://www.mairie-cabasse.fr/environnement>)

I.1.5.2.1. Les principes du développement urbain durable

I.1.5.2.1.1. Le Transport



Figure (5) Le tramway de Nice, (source : photo ADAAM) **Figure (6)** : Favoriser le déplacement doux (source : photo ADAAM)

- Optimiser l'usage des Transports en Commun (TC)
- Moduler l'urbanisation en fonction des déplacements
- Organiser et limiter les déplacements en voiture
- Elaborer un plan de circulation hiérarchisé
- Réglementer le stationnement public

- Développer des infrastructures qui privilégient les modes doux
- Garantir le confort des piétons
- Hiérarchiser les voies de quartiers
- Traiter les voies vertes pour favoriser les déplacements doux
- Organiser la logistique urbaine

I.1.5.2.1.2. Densité et forme urbaine



Fig. (7) : Espace urbain densifié
(Source : Photos ADAAM)

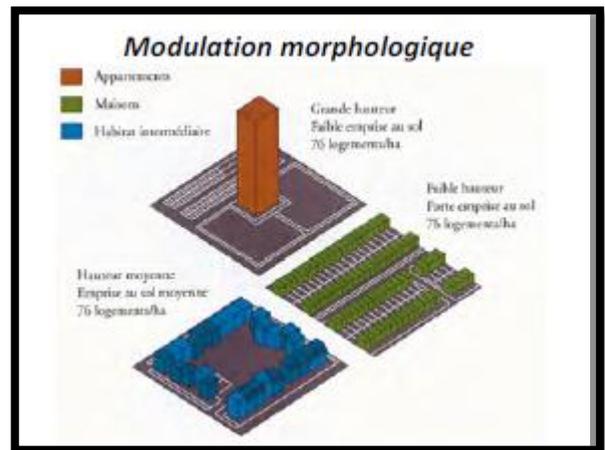


Fig. (8) : Modulation morphologique
(Source « note rapide sur l'occupation du sol » n°383
Juin2005 IAURIF)

- 1/ Densifier les tissus existants.
- 2/ Intégrer le projet urbain aux espaces environnants
- 3/ Moduler la densité en fonction de la desserte en TC
- 4/ Organiser le parcellaire pour :
 - Optimiser l'utilisation du terrain.
 - Adapter au plus juste le gabarit des voies à leur usage.
 - Limiter la place du stationnement.
- 5/ Offrir de la qualité urbaine.
 - Introduire des formes urbaines compactes et agréables à vivre
 - Créer des lieux de respiration et de dégagement visuel

I.1.5.2.1.3.Mixités

I.1.5.2.1.3.1.La Mixité urbaine



Figure (9) Commerces, services et habitat à Beaulieu sur-mer.

1/ Œuvrer pour une meilleure mixité fonctionnelle dans les espaces urbains existants et à venir

- Travailler sur l'identification et le repérage des polarités.
- Créer des lieux d'animation
- Lier les fonctions urbaines et les lieux de mixité en agissant sur la mobilité durable urbaine.

2/Diversifier la forme de l'habitat

3/Prévoir l'évolution de l'habitat

4/Concerter et communiquer

5/Mobiliser la boîte à outils de l'intervention foncière.

I.1.5.2.1.3.2 La Mixité sociale et intergénérationnelle

Le principe de mixité sociale a pour objet d'éviter les phénomènes de ghettoïsation et de ségrégation sociale en favorisant la cohabitation entre logements sociaux et logements non sociaux.

Aujourd'hui, la tendance des politiques d'aménagement urbaines est au « **vivre ensemble** » (faciliter la cohabitation sur un même territoire de groupes sociaux aux caractéristiques diverses : par l'âge, le statut professionnel, les revenus, afin d'avoir une répartition plus équilibrée des populations).

La mixité sociale désigne donc cette cohabitation et présente plusieurs avantages : la lutte contre la discrimination, la ségrégation sociale ...

Le concept de mixité sociale comprend aussi ce que l'on peut appeler (la mixité intergénérationnelle). Ceci désigne la réunion dans le même quartier voire dans le même bâtiment, des jeunes et des personnes âgées, bref des personnes issues de générations différentes.

Pour notre cas d'étude, l'existence du pôle universitaire dans le secteur du champ de tir et vu le nombre très important d'étudiants qui vivent dans le quartier, il s'avère plus que nécessaire de prendre en considération cette donnée.

L'ancrage urbain de l'université, par opposition aux campus isolés, constitue un atout capital en termes de mixité urbaines et d'interaction quotidienne des étudiants avec la vie de la cité.

I.1.5.2.1.4. Energie :



Fig. (10) Intégration architecturale des panneaux solaires
(Source : http://www.cipcsp.com/systemes/integration_architecturale.)

- 1/Des formes urbaines compactes.
- 2/Un aménagement intégré au milieu naturel et urbain.
- 3/Isoler les bâtiments pour atteindre les performances énergétiques.
- 4/Identifier des scénarios énergétiques.
- 5/Définir un schéma directeur pour l'éclairage public économe.
- 6/Créer et développer un réseau de circulations douce : piétons, vélos.
- 7/Encourager la production individuelle.

I.1.5.2.1.5. Biodiversité et continuité écologique



Fig. (11) : Lalla Setti concilier loisir et protection du milieu naturel.
(Source : cyberspaceandtime.com)

- 1/ Concevoir et gérer la trame verte dans les espaces urbains et périurbains.
- 2/ Construire une trame d'espaces verts continue.
- 3/ Créer des espaces verts de qualité, rustiques et diversifiés.
- 4/ Conserver les connexions entre les milieux naturels.

I.1.5.2.1.6. La gestion des eaux



Fig. (12) : Bandes gazonnées d'infiltration **Fig. (13) :** rigoles d'arrosage et de circulation d'eau
(Source : wirthservices.com)

- 1/ Organiser et concevoir la gestion des eaux pluviales au plus près du cycle naturel.
- 2/ Compenser l'imperméabilisation des sols.
- 3/ Favoriser l'infiltration naturelle ou le retour vers les milieux aquatiques.
- 4/ Limiter les quantités d'eau de ruissellement, pour limiter les inondations.
- 5/ Dépolluer les eaux de ruissellement avant leur rejet : le traitement.
- 6/ Récupérer les eaux pluviales.

7/ Informer et sensibiliser la population.

I.1.5.2.1.7. La gestion des déchets



Fig. (14) : Poubelle publique pour le tri sélectif à Athènes.

(Source : wikimedia commons)

1/ Gérer les déchets verts et fermentescibles à la parcelle.

2/ Limiter les déchets de chantiers.

I.1.5.2.1.8. Participation citoyenne



Fig. (15) : Réunion publique pour l'élaboration du SCOT des Paillons.

(Source : <http://www.pays-des-paillons.fr>)

1/ Mobiliser l'ensemble des outils à disposition.

- Les instances et structures participatives permanentes.
- Les instances et structures participatives.

2/ Inviter tous les partenaires à penser et construire ensemble.

3/ Organiser et instaurer un dialogue.

4/ Avoir une démarche transparente.

I.1.6. La Ville durable

En 1994, se tient la première conférence européenne sur les villes durables à Aalborg qui va permettre de rédiger la « Charte d'Aalborg ». Celle-ci prône alors la notion d'éco urbanisme et remplace en quelque sorte celle d'Athènes basée sur le fonctionnalisme.

Cyria Emelianoff articule la définition de **ville durable** autour des trois points suivants :

- Une ville durable est une ville capable de se maintenir dans le temps et de garder sa propre identité. Mais pour se projeter dans le futur, la ville doit se ressourcer dans son passé. C'est en effet le maintien de la spécificité culturelle, géographique, historique et écologique de chaque ville qui permet de garantir son dynamisme sur le long terme.

- Une ville durable doit garantir une bonne qualité de vie en tous lieux et à tous ses citoyens. Cette nécessité peut être facilitée par une (ré) organisation du territoire urbain s'appuyant sur une mixité sociale et fonctionnelle favorisant l'émergence de nouvelles proximités : commerces et services de proximité, nature et loisirs de proximité, proximité entre les différentes cultures de la ville, entre les groupes sociaux et entre les générations. Cette proximité permet de diminuer la mobilité et contribue ainsi à la baisse des coûts publics engendrés par le fonctionnement de la ville contemporaine.

- Une ville durable est avant tout un programme politique s'inspirant de « l'Agenda 21 » visant à réduire les disparités sociales et les dégradations écologiques en considérant les impacts du développement urbain à plusieurs échelles spatiales (du local au global) et temporelles (présent - futur). Il s'agit en somme de ne pas exporter les coûts du développement urbain sur d'autres générations ou sur les écosystèmes.

I.1.7. La ville passante

«C'est ce que j'appelle la ville passante et métisse, c'est-à-dire une ville où on cesse de juxtaposer des environnements fermés, sécurisés, mais très dépendants de l'automobile, et qui doivent continuellement être contournés pour se rendre d'un lieu à l'autre, et où on limite la vitesse des voies rapides pour les rendre traversables et permettre un accès plus facile à l'école, à la supérette, à l'arrêt de transport en commun. »¹

I.1.7.1. Philosophie de la ville passante

La ville passante doit relever de nombreux défis, parmi lesquels :

- le développement de l'habitat et la densification du tissu bâti,
- le maintien et le développement de l'activité économique et commerciale,
- le développement de centralités de quartiers,
- l'amélioration de l'accessibilité et des déplacements,

¹ David MANGIN Architecte urbaniste à l'agence SEURA, Gd prix de l'urbanisme nov.2008, POUR UNE VILLE PASSANTE ET MÉTISSE, les amis de l'école de paris

- les interventions sur l'espace public, dans la perspective de mixer les fonctions urbaines et de contribuer à la mise en œuvre d'une ville équitable.¹

I.1.7.2. L'urbanisme du possible

Entre un « urbanisme du réel » et un « urbanisme du fantasme », il convient de privilégier un « urbanisme du possible » :

- **L'urbanisme du réel** : ségrégation résidentielle et dépendance à l'automobile
- **L'urbanisme du fantasme** : ville sans voiture, linéaire, en doigt de gants
- **L'urbanisme du possible** : invention de formes urbaines moins productrices de dépendance automobile et d'enclavements²

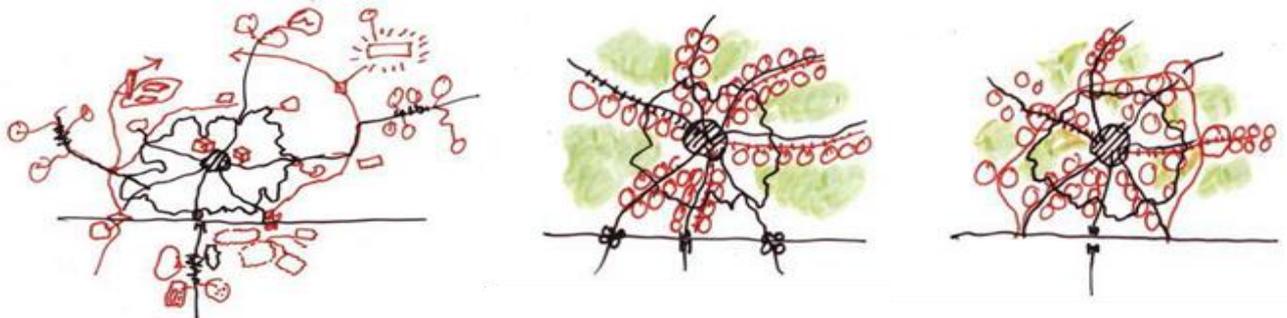


Figure (16). L'urbanisme du réel **Figure (17).** L'urbanisme du fantasme **Figure (18).** L'urbanisme du possible (Source : David Mangin Gd prix de l'urbanisme nov.2008)

I.1.8. Le Centre et La centralité : essai de définitions

I.1.8.1. La Centralité

La centralité qualifie la capacité d'action d'un élément central (le centre urbain, la métropole) sur sa périphérie en termes de desserte, de services, d'attractivité, d'une manière générale, de polarisation.³

I.1.8.2. Le Centre :

« Le centre est un groupement d'équipements de nature diverse et en nombre variable, spatialement organisé et intégré à un réseau d'infrastructures.

Il assure des prestations en services d'un certain niveau, il favorise les échanges et la diffusion des informations, et il participe à la distribution/consommation de certains biens, et ce pour une population donnée, distribuée dans une aire urbaine déterminée et limitée.»⁴

Dans le contexte des villes contemporaines, parler de centre est devenu complexe; retenons, dans un premier temps, la définition proposée par Reynaud (1992) :

Le centre, c'est essentiellement « là où les choses se passent, le nœud de toutes les relations »,

Le centre est à la fois un point (ou pôle) de convergence et de rayonnement,

¹ David Mangin Gd prix de l'urbanisme nov.2008, d'Ariella Masboungi et Olivia Barbet-Massin

² David Mangin Gd prix de l'urbanisme nov.2008, d'Ariella Masboungi et Olivia Barbet-Massin

³ Théorie de Projet 7, cours 01, la ville comme objet de l'urbanisme)

⁴ Mme BENABBES cours d'urbanisme, la morphologie urbaine et la centralité cours n°6-Constantine)

Ce rayonnement (ou centralité) peut être de type politique, économique, social, culturel, etc. et se mesure en termes d'aires d'influences multiples (ville, agglomération, région, nation, continent, monde).

Le centre peut ainsi être abordé à travers les notions de concentration et de densité (populations et activités).

I.1.9. Les Types d'interventions

I.1.9.1. La Reconquête d'un Espace Urbain

Il s'agit d'articuler la ville en créant des liens entre les quartiers, en requalifiant les voies de desserte et les cheminements piétons et en favorisant les échanges.

Dans les quartiers en difficulté, l'action sur l'espace public est un moyen d'agir contre les phénomènes de « ghettoïsation ».

Reconquérir les quartiers en difficulté et l'urbanisation périphérique passe par la requalification de ces quartiers afin de redonner aux habitants une meilleure image d'eux-mêmes au travers de l'espace dans lequel ils évoluent, créer des effets d'entraînement sur d'autres actions privées –rénovation de façades, installation de commerces et de services– entretien des espaces verts, aménagement répondant à leurs besoins.

I.1.9.2. L'Aménagement urbain

Organisation de l'espace (Urban Design chez les Anglo-saxons),

« Le terme aménagement urbain est très utilisé, prometteur en signification car très générique en comparaison à urbanisme. Il concerne plusieurs échelles à la fois.

- Aménagement du territoire : grands choix économiques, sociaux.
- Aménagement urbain : échelle de la ville.

Aménagement de détail : échelle de la parcelle et de l'îlot où s'exerce la création architecturale. »¹

I.1.9.3. Le Renouvellement urbain

Le **renouvellement urbain** est une forme d'évolution de la ville. Il est en général un phénomène de densification du tissu urbain existant. La ville évolue sur elle-même et sa croissance se fait par mutation du tissu urbain (démolition/reconstruction ou construction dans les dents creuses).

Le "**renouvellement urbain**" semble être devenu une doctrine officielle dans le champ de l'urbanisme. Ce concept est désormais utilisé pour désigner des actions d'urbanisme qui concernent une grande diversité de situations en ville. Leur dénominateur commun réside dans l'idée qu'il faut intervenir sur la ville existante, "reconstruire la ville sur la ville", pour en récupérer les parties les plus abandonnées, les plus obsolètes, bien

¹ M.SAIDOUNI, éléments d'introduction à l'urbanisme, Editions CASBAH, p.21

situées en regard de leur équipement, afin d'y développer des réalisations répondant aux besoins actuels des villes.

Il s'agit de rompre avec une pratique antérieure ancienne, ancrée dans les habitudes urbanistiques, qui consistait à créer, en dehors du territoire déjà urbanisé de la ville, les ensembles de construction dont avait besoin sa croissance, tant pour l'habitat que pour les activités.¹

I.1.9.4. La Requalification urbaine

Définition du dictionnaire français, Requalification : Nouvelle qualification, donc nouvelle attribution d'une qualité.

Le renouvellement urbain désigne aussi le phénomène de requalification de quartiers existants.

I.1.9.5. La Réorganisation urbaine

C'est une action dans le contenu est lié au souci de l'amélioration des conditions d'organisation et de fonctionnement de l'espace urbain.²

I.1.9.6. La Régénération urbaine

La **régénération urbaine** est une notion moins connue et moins précise. Elle l'est d'autant moins qu'elle est confondue avec le sens du mot anglais "*régénération*", à l'origine de la notion de renouvellement urbain et qui est lié, par ailleurs, à une notion de relance économique.

Le concept de **régénération urbaine** retient différentes significations selon le niveau de développement du pays auquel appartient une ville. Dans les pays les plus développés il s'agit surtout de favoriser un "*retour à la ville*", de revitaliser son centre, de relancer ses activités dans un contexte de sévère concurrence internationale et d'agir très largement sur le plan qualitatif d'une "*croissance intelligente*". Dans les pays émergents, si les dimensions qualitatives ne sauraient être ignorées, elles doivent impérativement être associées à des nécessités quantitatives.³

I.1.9.6. 1. La Dimension stratégique de la régénération urbaine

Chronologiquement, la régénération urbaine est passée d'une simple rénovation, réhabilitation d'équipements et de tissus bâtis obsolètes, à une restructuration de la forme urbaine, puis au renouvellement des bases économiques de la ville, de son image, tout en

¹Daniel Pinson, Professeur, Institut d'Aménagement Régional, Université de Droit, d'Économie et des Sciences d'Aix-Marseille

² Brahim BENYOUCEF, analyse urbaine, élément de méthodologie, OPU-1999

³ LIGNES DIRECTRICES POUR UNE REGENERATION URBAINE DANS LA REGION MEDITERRANEENNE, Programme d'Actions Prioritaires Centre d'Activités Régionales Split, janvier 2004

recherchant une plus grande mixité et équité sociale, la participation des habitants et leur intégration socioprofessionnelle à un contexte multifonctionnel.

Sous des terminologies diverses, selon les pays, la régénération urbaine s'identifie désormais avec les politiques urbaines nationales. Elle est devenue un nouveau mode de production de la ville, tandis que ses territoires sont désormais les supports d'expérimentations et de mise en œuvre de stratégies devenues nécessaires.

A ce titre, elle incorpore progressivement les principes du développement durable, ce qui implique, en théorie, le freinage de l'étalement urbain, la lutte contre les pollutions nuisibles à la santé publique, mais aussi la prévention des risques tant naturels que technologiques.

I.1.9.7. La Rénovation urbaine

La rénovation urbaine est une opération physique qui, sans modifier le caractère principal d'un quartier, constitue une intervention profonde sur le tissu urbain existant pouvant comporter la destruction d'immeubles vétustes et la reconstruction sur le même site, d'immeubles de même nature.¹

Toute opération physique qui, sans modifier le caractère principal d'un quartier, constitue une intervention profonde sur le tissu urbain existant pouvant comporter la destruction d'immeubles vétustes et, le cas échéant, la reconstruction, sur le même site, d'immeubles neufs ;²

Comme son nom l'indique, la rénovation urbaine vise à « rénover » un périmètre urbain :

« La rénovation urbaine peut se définir comme une action d'aménagement globale et concertée, d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres et elle se concrétise par une ou plusieurs des actions suivantes: la réhabilitation ou la construction de logements, la création ou l'amélioration d'équipements collectifs tels que définis par le Gouvernement, la création ou l'amélioration d'espaces verts, la création ou l'amélioration de bâtiments destinés au commerce ou à des activités de services».³

I.1.9.8. La Restructuration

La restructuration est une opération qui consiste en une intervention sur les voiries et réseaux divers et en une implantation de nouveaux équipements.

¹ L'article 2 du décret n° 83-684 du 26 Novembre 1983 - JO N° 49 DU 29 NOVEMBRE 1983.

² Article 03 de la loi n°11-04 relative à la promotion immobilière du 17février 2011 - JO N°14 du 06 mars 2011.

³ L'article 173 § 1er du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.

Elle peut comporter une destruction partielle d'îlots et une modification des caractéristiques du quartier par des transferts d'activités de toute nature et la désaffectation des bâtiments en vue d'une autre utilisation.¹

Elle peut être totale ou partielle, elle concerne aussi bien les réseaux de viabilité que les immeubles ou groupes d'immeubles.

Elle peut comporter une destruction partielle d'îlots et une modification des caractéristiques du quartier par des transferts d'activités de toute nature et la désaffectation des bâtiments en vue d'une autre utilisation.²

A. Zucchelli résume cette action comme étant « 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 »³.

I.1.9.9. La Réhabilitation

La réhabilitation est une opération qui consiste en la modification d'un immeuble ou d'un groupe d'immeubles ou d'équipements en vue de leur donner les commodités essentielles.⁴ La réhabilitation est toute opération qui consiste en l'intervention sur un immeuble ou un groupe d'immeubles en vue de leur restituer leurs aspects initiaux et d'améliorer le confort et l'usage des équipements d'exploitation ;⁵

I.1.9.10. La Restauration immobilière

La restauration immobilière est une opération permettant la mise en valeur d'immeubles ou groupe d'immeubles présentant un intérêt architectural ou historique.⁶

I.1.9.11. La Revitalisation urbaine

L'opération de revitalisation urbaine est une action visant, à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de services. Elle met en œuvre un partenariat entre le secteur privé (habitants, commerçants, professions libérales, promoteurs immobiliers, sociétés,) et le secteur public. (Article 172 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine CWATUP)

¹ L'article 2 du décret n° 83-684 du 26 Novembre 1983 - JO N° 49 DU 29 NOVEMBRE 1983.

² Article 03 de la loi n°11-04 relative à la promotion immobilière du 17février 2011 - JO N°14 du 06 mars2011).

³ Alberto Zucchelli, Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine, éd. OPU, 1984, p.306

⁴ L'article 2 du décret n° 83-684 du 26 Novembre 1983 - JO N° 49 DU 29 NOVEMBRE 1983.

⁵ Article 03 de la loi n°11-04 relative à la promotion immobilière du 17février 2011 - JO N°14 du 06 mars2011). (Glossaire du Ministère de l'Habitat de l'Urbanisme et de la Ville. Algérie.

⁶ L'article 2 du décret n° 83-684 du 26 Novembre 1983 - JO N° 49 DU 29 NOVEMBRE 1983.

Les objectifs de la revitalisation urbaine sont :

- Améliorer les conditions sociales et économiques de la population du secteur ;
- Agir dans un grand nombre de domaines et sur des facteurs et des conditions de vie qui engendrent la pauvreté ;
- Agir sur le cadre bâti pour améliorer le milieu physique (logements, aménagements urbains, infrastructures, transports, espaces verts, équipements collectifs, etc.) ;
- Agir dans une optique de développement durable ;
- Favoriser la prise en charge de la mise en œuvre et du suivi des actions planifiées par les citoyens et les instances qui les représentent.¹

I.1.10. Conclusion

En conclusion, et d'après ces différentes définitions, il est clair que dans la pratique rarement où on a recours à un seul type d'intervention.

Les problèmes et les conditions du terrain sont si imbriquées qu'on doit faire appel à plusieurs types d'interventions à la fois.

Pour se projeter vers la ville durable il faut trouver des stratégies et développer des politiques territoriales transversales intégrant à la fois les préoccupations sociales, environnementales et économiques.

Il est donc nécessaire de remettre en question les pratiques d'aménagement prônées par la charte d'Athènes du XXe siècle qui n'ont fait qu'accentuer et aggraver les problématiques de la ville contemporaine.

Aujourd'hui il s'agit plutôt de mettre en place des démarches à même de faire émerger un nouveau régime d'urbanisation permettant de matérialiser la ville durable. Une ville durable qui doit garantir une bonne qualité de vie en tous lieux et à tous ses citoyens.

Cet objectif peut être atteint par une requalification et une (ré) organisation du territoire urbain s'appuyant sur une mixité sociale et fonctionnelle favorisant l'émergence de nouvelles proximités.

Cette proximité permet de diminuer la mobilité et contribue ainsi à la baisse des coûts publics engendrés par le fonctionnement de la ville contemporaine.

Intervenir sur un tissu urbain existant d'une ville c'est intervenir sur les voiries, les réseaux divers, la démolition partielle ou totale de constructions vétustes, en ruine ou incompatibles, l'implantation de nouveaux équipements, la densification du tissu pour une raison de rationalité et d'optimisation de l'utilisation du sol ou encore pour une raison d'urbanité, soit tout simplement aérer le tissu urbain pour permettre aux habitants de respirer et améliorer leur cadre de vie

Bref il s'agit de rendre la ville facilement accessible, fortement sécurisée offrant un espace public fédérateur qui mixe les fonctions urbaines, générateur de lien social, agréable à vivre et devant permettre par-là l'épanouissement de la société et contribuer à la mise en œuvre d'une ville équitable et durable.

¹Alexandre Ponchaut, L'aménagement du territoire, Les opérations d'aménagement actif, Dernière mise à jour : Septembre 2013

Chapitre II : Approche territoriale et urbaine

Introduction

Dans ce chapitre, nous allons faire une lecture critique des instruments d'aménagement du territoire commençant par le SNAT, le SRAT et le PATW puis nous allons procéder à l'analyse de l'aire urbaine de Tlemcen sur le plan de la morphologie urbaine, des infrastructures de transport et de déplacement, de l'économie urbaine et du paysage naturel et environnement pour faire ressortir la problématique générale de la ville et de proposer les différentes hypothèses qui vont nous aider dans le choix du projet urbain.

II- 1.lecture du territoire à travers les instruments d'aménagement et d'urbanisme

II.1.1. Présentation générale du territoire Algérien

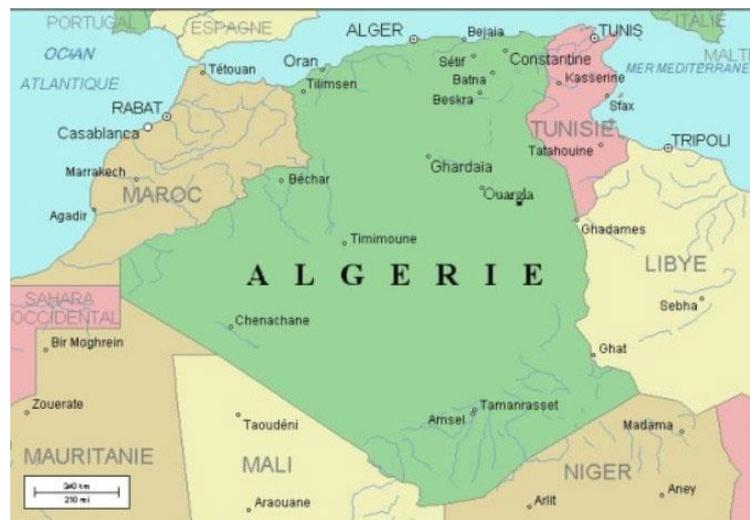


Figure (19) : l'Algérie dans son territoire Nord-Africain.

(Source : <http://amar95-algerie.blogspot.com>)

L'Algérie est un pays d'Afrique du Nord et du Maghreb bordé au Nord par la Méditerranée. Il partage des frontières terrestres au Nord-est avec la Tunisie, à l'Est avec la Libye, au sud avec le Niger et le Mali, au Sud-ouest avec la Mauritanie et le territoire du Sahara occidental et à l'ouest avec le Maroc. S'étale sur une superficie de **2.381.741 km²** ; avec **1200 km** de côtes¹.

¹ <http://amar95-algerie.blogspot.com>

II.1.2 . Lecture du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT)

Définition du SNAT

Le SNAT est un instrument prospectif et réglementaire de la politique de l'État visant à assurer un développement harmonieux de l'ensemble du territoire national, pour une durée de vingt (20) ans.

Les scénarios du SNAT

Scénario n°1 : L'équilibre volontariste : Le développement des Hauts Plateaux et du Sud. Freiner le développement littoral.

Scénario n°2 : La dynamique de l'équilibre : Une double valorisation du territoire : rééquilibrage littoral/intérieur. Faire émerger un système urbain hiérarchisé et articulé et adapté aux configurations spatiales.

Scénario n°3 : Territoire compétitif : accompagne les forces du marché dans leur fabrication d'un territoire compétitif et attractif.

Scénario n°4. Territoire dispersé : Il confirme que la rente pétrolière est une dynamique spontanée.

Scénario acceptable n°5 : Équilibre territoriale et compétitivité : rétablir un équilibre durable entre les grandes composantes du territoire national et adapter le territoire aux exigences de l'économie contemporaine.

a) Les orientations du scénario acceptable :

Les lignes Directrices sont mises en œuvre à la faveur de vingt (20) Programmes d'Action Territoriale (PAT) :

PAT n°1: la durabilité de la ressource en eau: Avec une distribution quotidienne de l'eau (réalisation de 19 barrages entre 2010 - 2014 et 15 grandes unités de dessalement), l'amélioration de la qualité de l'eau, équité dans les usages de l'eau (approvisionnement en eau dessalée pour 14 wilaya côtières et mobilisation des eaux souterraines et de barrage) et le renouvellement et la gestion de l'eau par l'économie de l'eau. Barrage projeté dans la zone nord-ouest : à Mascara ; Bel abbes ; à côté d'Oran et transfert d'eau depuis les champs de captage (el Aricha Tlemcen et de Tlemcen à sidi bel abbes).

PAT n°2 : conservation du sol et lutte contre la désertification : Par la protection du littoral; les montagnes et les forêts (aménagement de 52 bassin versant) et lutter contre la désertification par la reprise du barrage vert.

PAT n°3 : les écosystèmes : la protection et la valorisation du littoral avec le classement et l'aménagement de 11 parcs marins et terrestre à l'horizon 2030 (4 pour le nord -ouest)

PAT n°4 : risques majeurs : limitation et contrôle de l'urbanisation dans les zones à risque, déplacer les populations et activités vers l'intérieur, ville nouvelles dans des zones moins exposées aux risques sismiques, l'adoption de normes sismiques.

PAT n°5 : le patrimoine culturel : 18 pôles d'économie de patrimoine (3 pôles aux nord - ouest : Tlemcen, Oran, Nedroma)

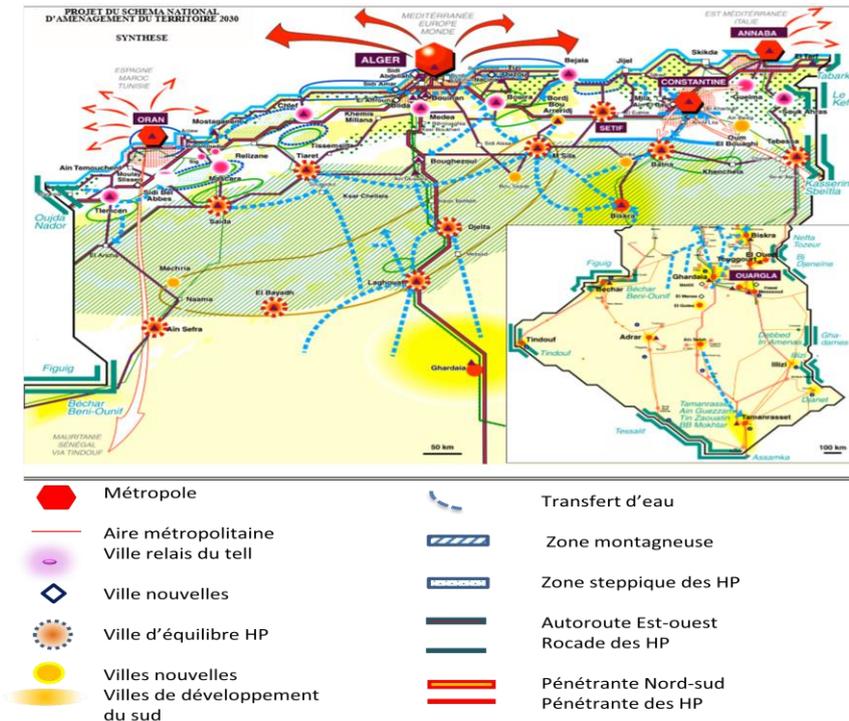


Figure (20) : Scénario retenu du SNAT.

(Source : Le SNAT Algérie)

b) Les orientations du SNAT pour la région Nord-Ouest :

- **Agriculture** : quatre pôles participant à la structuration du territoire régional (maghnia, hennaya...) une agriculture moderne répondre aux besoins alimentaires et de contribuer à l'exportation de produits de qualité.
- **L'industrie** : des projets transfrontaliers industriels et commerciaux. La création d'une zone de libre-échange (ghazaouet –maghnia).
- **L'infrastructure** : la réalisation de liaisons rapides entre les villes et l'autoroute. Relier les principales zones de la région à la rocade des hauts plateaux.
- **Patrimoine** : la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine. La réhabilitation des Médinas. Travaux de rénovation.
- **Ecosystème** : la revitalisation de la montagne, traitement des écosystèmes comme patrimoine économique¹.

c) Les orientations du SNAT pour la wilaya de Tlemcen :

¹ Le SNAT Algérie

- La création d'un axe frontalier entre MAGNIA et MÉCHRIA.
- Intégration du chemin de fer dans la dynamique de développement de la wilaya et ses zones frontalières.
- La protection et la valorisation du patrimoine naturel et culturel.
- La promotion des agglomérations au rang de centres secondaires du Tell.

II.1.3. Lecture du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) de la région nord-ouest

II.1.3.1. Définition du SRAT

Le SRAT est un **instrument d'aménagement** du territoire à l'échelle régionale qui permet de concevoir une stratégie du développement de région. Aussi il est un cadre de planification stratégique qui comprend les grandes orientations du développement futur et leurs implications spatiales.

II.1.3.2. Les scénarios du SRAT de la région nord-ouest

Scénario n°1. Souhaitable : développement efficace de la région, recherche de la compétitivité, grands équilibres écologiques : l'Etat précurseur axe son action sur les secteurs moteurs – institutionnalisation de la région

Scénario n°2. Conservatoire : développement axé sur les rattrapages économiques et surtout sociaux : l'Etat prodige joue la carte de la régulation, laissant au secteur privé les actions structurantes. Gestion centralisée de la région.

Scénario n°3. Rééquilibrage : développement axé sur le desserrement vers les hauts plateaux. Equilibrage des actions de l'Etat – Gestion régionale des grands écosystèmes et des investissements structurants.

Scénario n°4 (scénario retenu) .Développement durable : Centré sur la sauvegarde des ressources naturelles et sur une plus grande solidarité territoriale dans la région Nord-Ouest et entre la région Nord-Ouest et les Hauts Plateaux Ouest, ce scénario combine les avantages du scénario n°1 et ceux du scénario n°3.

a) Les orientations du scénario retenu : Développement Durable

- La volonté de confirmer Oran comme capitale régionale grâce notamment à la requalification de ses tissus, à la modernisation de ses infrastructures et à la promotion d'une offre économique supérieure.
- La dynamisation des villes de l'axe médian, une attention particulière sera portée aux hinterlands de ces villes médianes qui comprennent les activités économiques et les infrastructures de liaison. La structuration urbaine se fera en deux groupements complémentaires : premier (Maghnia, Tlemcen et Sidi bel Abbès à l'Ouest avec Ghazaouet comme débouché maritime) et le deuxième (Mascara, Relizane et Chlef (hors région) à l'Est, tournées vers le port de Mostaganem).

- Le confortement des infrastructures et leur nécessaire prolongement vers les Hauts Plateaux et les zones frontalières¹.

b) Les orientations du SEPT (ex SRAT) pour la wilaya de Tlemcen :

Développement du territoire de la wilaya par :

- La maîtrise de la croissance urbaine et l'amélioration de la qualité de vie
- Tlemcen, un pôle régional moteur par la création d'un pôle multifonctionnel et d'une technopole et le contrôle de l'urbanisation entre Tlemcen et Remchi
- Valorisation des atouts par la levée des obstacles de développement et la diminution de la pression sur les ressources naturelles
- Densification des activités économiques (par le développement des services de haut niveau) et des infrastructures de liaison (l'aéroport international, le port de Ghazaouet, l'autoroute, la RN 35, la RN 22 et le réseau ferroviaire).

II.1.4- Lecture du Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya de Tlemcen (PATW)

II.1.4.1.Définition du PATW

Le PATW est un instrument de concrétisation de la politique d'aménagement et du développement durable à l'échelle du territoire de la wilaya.

II.1.4.2.Les scénarios du PATW de Tlemcen

Scénario n°1 : Le scénario tendanciel : Ce scénario du "laisser faire et laisser aller" diminue et hypothèque les chances d'équité territoriale et remet en cause les solidarités territoriales.

Scénario n°2 : le scénario souhaitable (c'est le scénario acceptable) : La mise en œuvre de ce scénario retenu repose sur la maîtrise et le développement contrôlé des pôles suivants :

- Aire de métropolisation de Tlemcen
- Zone frontalière
- Pôle d'équilibre (Ghazaouet, Nedroma, Tounane et Khouriba)
- Axe d'équilibre de développement (zone steppique Sebdu, BelhadjiBoucif, El Aricha / zone de Ain Tallout, Ouled Mimoun, Sidi Abdelli et Bensekrane)

a) Les orientations du PATW retenues :

- Le PAW vise à résoudre le problème de déséquilibre par les efforts d'aménagement et d'équipements adaptés dans l'ensemble du 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.

¹ Le SRAT de la région Nord-Ouest

- Un centre anti- cancer de 120 lits en cours de réalisation.
- Réhabilitation et extension du CHU (1^{ère} tranche) ,186 lits.
- La réalisation d’Ouvrages d’Art et/ou de trémies.
- Etude de la rocade côtière.
- Réalisation de l’évitement de Maghnia.
- Densifier et 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.
- Réalisation de l’axe (structurant) Nord-Sud dit «Axe Frontalier» reliant Ghazaouet à Magoura au sud en passant par Maghnia.
- Améliorer et/ou réaliser les liaisons nécessaires avec les ports et les centres économiques de la région¹.

II.1.5-Lecture du Plan Directeur d’Aménagement et d’Urbanisme du groupement des communes de Tlemcen, Chetouane, Mansourah et Beni Mester (PDAU)

II.1.5.1. Définition du PDAU

Le PDAU est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine qui permet aux communes concernées d’organiser rationnellement la production du sol urbanisable, de contrôler la formation et/ ou la transformation du bâti dans le cadre d’une gestion économe des sols.

II.1.5.2. Les secteurs règlementaires

A/Les secteurs urbanisés :

Secteurs	Sous secteurs	POS élaborés	Superficie (ha)
UA.1 Intra Muros	UA.1a Médina	POS = 40 ha	90
	UA.1b Centre ville		
UA.2 : El Hartoun – Riat El Hammar-La garre			110
UA.3 : Bel Air – Bel Horizon-Grand Bassin			120
UA.4 : Zone Sud	UA.4a : Sidi Tahar Sidi Boumediene	POS 46 ha	232
	UA.4b : Birouana – Kalâa	POS 75 ha	
	UA.4c : Boudghène		
	UA.4d : Ouali Mustapha	POS : 30 ha	
	UA.4e: Beni Boulbène		

¹ Le PATW de Tlemcen, ANAT 2009

	UA.4f : El Attar		
	UA.4g : Lalla Setti	POS : 82	
UA.5 : Fedden Sebâa - Sidi Said-Sidi Daoudi	UA.5a : Agadir – Sidi Haloui	POS 61 ha	232
	UA.5b : Sidi Said		
	UA.5c : S.Othmane		
	UA.5d : Fedden Sebâa		
UA.6 Kiffane	UA.6a : Les Dahlias		236
	UA.6b : Kiffane 1		
	UA.6c : Kiffane 2		
UA.7 Imama	UA.7a : H.En Nassim	POS : 47,27	204
	UA.7b : Cité des Roses	POS : 25	
	UA.7c : 1060 Logts		
	UA.7d : N. Ancien		
	UA.7e : Cité Nedjma		
UA.8 Champ de Tir		POS 270	270
UA.9 : Mansourah	UA.9a : Intra-muros		155
	UA.9b: Z.d'Equip. (Ex ITMA)		
	UA.9c : Makhokh	POS 40	
UA.10 Aboutachfine	UA.10a : Zone semi – industrielle	POS : 75	140
	UA.10b : Cité des Jasmins		
	UA.10c : N. Ancien		
	UA.10d : Lotissement.		
	UA.10e: C.Boudiaf		
UA.11 Koudia	UA.11a : N.Ancien	POS : 45	107
	UA.11b : Koudia Est	POS : 23,5	
	UA.11c : Extension nouvelle		
	UA.11d : Gendarmerie		
UA.12 Oudjlida	UA.12a : Oudjlida Nord	POS : 22	203
	UA.12b : Oudjlida Sud	POS : 47	
	UA.12c : A. El Hout		
	UA.13a : Chef Lieu	POS : H.Z (22ha)	
	UA.13b : Ain Defla		

UA.13 Chetouane	UA.13c : Hamri-haouch ouai	POS : 110 ha	354
	UA.13d : Ouzidane		
	UA.13e : Msala – sidi yahia		
UA.14 Saf Saf	-		25
UA.15 M'Dig Sidi Aissa	-		10
UA.16 Zone Industrielle	-		220
UA. Beni Mester	UA.1: Beni Mester	POS : 20ha	180
	UA2 : Ounadjella		
	UA : Tizghanit		
	UA : Zelboun		
	UA1 : Ain Douz -Sud		
	UA.2 : Ain Douz Nord		
SURFACE TOTALE			2880

Tableau 1 : Les secteurs urbanisés selon le PDAU 2007.

B/ Les secteurs à urbaniser :

Incluent les zones situées dans le périmètre devant être urbanisé en priorité, à court et moyen terme, à un horizon de 10 ans, dans l'ordre de priorité prévu par le PDAU.

Les secteurs à urbaniser totalisent une superficie de 1000 ha, ces zones sont destinées à répondre aux besoins du groupement en matière d'habitat et d'équipement pour le court et le moyen terme.

C/ Les secteurs d'urbanisation future :

Est celui pour lequel l'urbanisation est différée pour le long terme (à un horizon de 20 ans) à l'échéance prévue par le PDAU.

Les secteurs d'urbanisation future (2015-2025) occuperont une superficie de 50 ha. Les espaces dégagés répondent aux objectifs du parti d'aménagement retenu dit : développement urbain.

D/ Les secteurs non urbanisables :

Comprennent les terrains laissés à l'état naturel, et ceux à vocation, d'élevage, de sylviculture, et d'extraction.

II.1.6. Synthèse des instruments d'aménagement et d'urbanisme

L'ensemble des instruments d'aménagement du territoire ont été mis en place par la politique de planification urbaine pour une meilleure organisation de l'espace.

L'objectif principal de ces instruments étant la fixation des orientations fondamentales d'aménagement des territoires et de déterminer les prévisions et les règles d'urbanisme.

Les instruments d'urbanisme introduisent la continuité d'échelle de l'aménagement du territoire à l'urbanisme de détail. Chaque instrument est conditionné par les orientations et les dispositions de l'instrument d'échelle supérieure et impose des directives aux instruments d'échelle inférieure¹.

II.2. Approche urbaine

Beaucoup de spécialistes des sciences humaines-géographes, sociologues, économistes ou architectes-ont donné des définitions différentes pour la ville.

La ville est un organisme complexe, qui ne se réduit pas au nombre de ses habitants : elle a été construite en un lieu donné, possède une physionomie originale, une dynamique propre. C'est un lieu de production de biens et de services, d'échanges de capitaux et d'informations, qui fonctionne en relation avec sa région et les autres villes².

Les villes algériennes, à la lumière du taux d'urbanisation galopant constaté à l'occasion des différents RGPH, n'échappent pas au phénomène d'urbanisation accéléré observé à l'échelle mondiale et ses incidences.

« L'urbanisation massive caractérisant la zone de Tlemcen est manifeste à travers le taux d'urbanisation qui passe de 72 % en 1977 à 80% en 1987 et atteint 87% en 1998»³

Actuellement le taux d'urbanisation avoisine 94% (Beni Mester considéré rural selon la nomenclature de la wilaya au 31/12/2014).

Ainsi la problématique générale inhérente à la maîtrise de la croissance urbaine devient de plus en plus préoccupante pour les gestionnaires.

Les mutations que connaissent les territoires de nos villes et campagnes se doivent d'être accompagnées d'une véritable stratégie à même de répondre aux attentes d'aujourd'hui et celles de demain.

Leurs tendances et leur évolution doivent faire l'objet d'une attention particulière au vu des enjeux de l'heure (ouverture économique, développement durable, l'environnement et la dimension écologique dans l'espace urbain, la bonne gouvernance urbaine, la mondialisation - compétitivité – attractivité...).

Par ailleurs la question du **vivre-ensemble** et de **l'urbanité** se pose avec acuité :

- Comment concevoir une urbanité à laquelle les habitants adhèrent pleinement ?
- Comment créer du lien spatial dans la mosaïque des espaces bâtis et non bâtis de l'urbain émergent ?
- Comment articuler les îlots fermés et augmenter leur porosité au monde environnant ?
- Comment sensibiliser les habitants à l'environnement dont ils dépendent ?
- Comment susciter la rencontre ?
- Comment favoriser le lien social ?

¹ Mémoire de Magister : les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application cas d'étude : la ville de Batna.

² Théorie de Projet 7, cours 01, la ville comme objet de l'urbanisme

³ Rap. PDAU TLEMCEM-2007 p.17

II.2.1 Motif du choix de la ville de Tlemcen

Nous avons choisi **TLEMCEM** comme corpus d'études car il s'agit d'une Agglomération d'envergure, chef-lieu de Wilaya, future métropole régionale qui doit devenir une ville phare dont le rayonnement devra dépasser les limites nationales selon les orientations des instruments d'aménagement du territoire.

« Pour assumer son rôle dans le concert des principales villes de la région nord-ouest, la ville de Tlemcen dispose d'atouts lui permettant d'assurer des fonctions métropolitaines en complémentarité avec celle d'Oran. Cette fonction doit, s'appuyer sur un certain nombre d'équipements à caractère culturels et scientifiques, permettant à Tlemcen de s'affirmer en tant que pôle structurant à l'échelle de la région voir même du bassin méditerranéen.¹»

Pour être compétitive, elle doit s'équiper, développer les Services de niveau supérieur et **requalifier son tissu urbain**, telles sont les conditions de réussite.

II.2.2 Analyse urbaine de l'agglomération Tlemcenienne

Tlemcen est située au nord – ouest de l'Algérie, elle occupe une position stratégique (carrefour d'échange) entre la TUNISIE, le MAROC, l'EUROPE et L'AFRIQUE².

II.2.2.1. Etude de La morphogénèse de la ville de Tlemcen

II.2.2.1.1 Croissance urbaine de la ville de Tlemcen à travers le temps

Trois périodes principales marquent l'évolution de la ville de Tlemcen : **la période précoloniale, la période coloniale et la période postcoloniale.**

a. La période précoloniale (1079-1842) :

La ville s'est développée à l'intérieur d'une enceinte délimitant une étendue de 90 ha environ durant huit (8) siècles. La naissance de la ville de Tlemcen s'étant établie à Pomaria en période d'occupation romaine de l'Afrique du Nord, puis s'étant imprégnée du cachet arabo- musulman avec les conquêtes arabes lui donnant le nom d'Agadir, et finalement ayant connu l'extension vers Tagrart où elle connaît successivement le passage des dynasties : **almoravide, almohades, zianides-Mérinides et ottomane.** Le tissu urbain de l'intra- murs de la médina de Tlemcen présente la stratification du savoir-faire de ces dynasties. La structure de la ville de Tlemcen ne paraît être saisissable qu'à travers le rapport dialectique : « espace construit/espace social. » comme toute ville islamique. La Médina a évolué à l'intérieur d'un périmètre délimité par des remparts, sa structure est composée par les quartiers résidentiels qui entourent un pôle névralgique religieux (la

¹cf.rap.PDAU-2007 p.123

²Révision de PDAU, ANAT 2007.

Grande Mosquée), un pôle économique (la Kissaria), un pôle culturel (les médersas) et un pôle politique (El Mechouar).

- Le noyau ainsi constitué est relié aux portes de la ville par un parcours public Est- Ouest.
- Les parcours urbains, définis par un code social, sont hiérarchisés du public vers le privé : de la rue vers la ruelle, ensuite vers l'impasse.
- L'identité et la fonction des espaces sont annoncées et exprimées par des éléments architectoniques participant à la composition urbaine de la ville. Arcades, Squifas....
- L'épanouissement des centres commerciaux organisés en corporations : Souika, Saghaa, Sabbaghine, kherrazine, Halfaouine, souk el Ghzel.

Cette période présentait une continuité dans la logique de la structure urbaine : ses éléments de permanence, ses éléments structurants et ses éléments de symboles et de repères.

b. La période coloniale (1842-1962) :

La médina de Tlemcen a subi des contres coups directs et indirects du développement urbain depuis l'occupation coloniale, correspondant surtout à de nouveaux systèmes de référence économique et culturelle.

Ainsi la ville a traversé une période de colonisation pleine de fluctuations et de transformations qui a laissé des empreintes, parfois brutales.

Ce processus de transformation a entraîné une saturation de la cité traditionnelle, qui malgré les altérations qu'elle a pu subir, a gardé une certaine cohérence spatiale et fonctionnelle.

Jusqu'à maintenant, Tlemcen présente toujours le visage d'une ville coloniale, bien qu'un grand nombre d'édifices (église, temple, synagogue, caserne bedeau....) aient perdu leur fonction d'origine, ayant peu de liens avec les fonctions contemporaines de la ville d'aujourd'hui.

L'intervention coloniale s'est effectuée suivant deux principales phases :

- **En première phase**

- 1842-1860 : occupation militaire (contrôle militaire et défense)

L'intervention s'est d'abord effectuée sur l'intra-muros de la Médina par :

- L'appropriation de certains espaces signifiants pour la médina en guise de leur réaffectation à d'autres fonctions.

- 1860-1900

- La restructuration du tissu et l'extension de la ville se sont effectuées suivant le modèle haussmannien typiquement Orthogonal (ouverture du grand boulevard national sur une largeur de 32 m comme axe générateur Est – Ouest. Celui-ci a commandé les percées de rues parallèles et orthogonales).

- Cette opération fut confiée au génie militaire.

- **En deuxième phase**

- 1900-1962

- Implantation de nouveaux équipements administratifs et socioculturels.
- l'extension urbaine à l'extérieur de la muraille s'est concrétisée par la réalisation des premiers quartiers résidentiels européens entourant la médina (El Kalâa, Beau séjour, Pasteur, Bel air, Bel horizon sous forme de lotissements individuels).
- o **1959 : Plan de Constantine**
 - élaboration du PUD (Plan MAUGER de 1959) prévoyant le développement futur de la ville en introduisant certains zonings fonctionnels (ZUP).
 - Lancement des opérations de logements –HBM-HLM.

Cette période a marqué la ville par une dualité spatiale et socioculturelle.

L'architecture produite au début est une architecture éclectique. Au début du 20ème siècle certaines constructions ont été réalisées selon le style néo-mauresque (gare ferroviaire, l'actuel musée l'ex-lycée franco-musulmans...). Par contre les bâtiments réalisés à la veille de l'indépendance appartiennent au style moderne.

c. La période postcoloniale (1962 à ce jour) :

A- Evolution de la législation en matière d'urbanisme durant la Période Poste Coloniale

La législation en matière d'urbanisme a connu trois périodes distinctes depuis l'indépendance du pays en 1962.

1. Période avant 1974 :

La période avant 1974 a été marquée principalement par la reconduction de la législation en vigueur durant la colonisation.

Instruments d'urbanisme adoptés :

Au lendemain de l'indépendance, un exode rural massif s'est enclenché, comblant le vide laissé dans les villes par la population européenne. A cette époque, le problème du logement ne se posait pas en termes de priorité pour l'Etat. Les efforts de l'Etat étaient plutôt axés sur la reconstruction de l'économie du pays et le lancement des bases du développement national...

Nous assistons au lancement des révolutions Agraire, Industrielle et culturelle.

Les études d'urbanisme sont élaborées selon les principes du code de l'urbanisme français de 1959.

➤ **PUD de 1962 complété en 1966**

Limitation de l'expansion urbaine :

- » à la ligne de chemin de fer au nord
- » Mansourah à l'ouest
- » Sidi Boumediene à l'est
- » la barrière naturelle du plateau de Lalla Setti au sud

➤ **PUD de 1971**

Tlemcen avait bénéficié d'un plan dit « spécial » il s'agit de résorber les déficits et jeter les jalons du développement industriel.

- L'implantation de la zone industrielle à Chetouane sur 220 ha.
- L'implantation de la zone semi industrielle à Abou Tachfine sur 80 ha.

2. Période de 1974 à 1989 :

Le développement économique et social conjugué à un accroissement démographique très important a vite engendré un phénomène d'urbanisation accéléré et accentué par l'exode rural.

L'émergence de la crise du logement et le souci de maîtriser le développement urbain explosif ont amené les autorités politiques à intervenir dans le secteur de l'habitat et à l'organiser.

Cette période a connu la promulgation des premiers textes de l'Algérie indépendante devant régir le foncier urbanisable et le contrôle de l'acte de bâtir :

- La promulgation de l'ordonnance n° 74/26 du 20 février 1974 instituant une politique de réserves foncières au profit des communes qui avait eu pour objectifs la maîtrise de l'occupation du sol et son utilisation rationnelle.

- L'ordonnance 75.67 du 29/09/1975 relative au permis de construire et au permis de lotir puis remplacée par la loi 82-02 du 06/02/1982.

- L'ordonnance 85-01 du 13 Aout 1985 approuvée par la loi 85-08 du 12 novembre 1985 qui fixe à titre transitoire les règles d'occupation des sols en vue de leur préservation et leur protection.

Instruments d'urbanisme adoptés :

Durant cette époque, l'occupation du sol a été essentiellement opérée à partir de trois instruments :

- le Plan d'urbanisme Directeur (P.U.D.) ou Périmètre d'urbanisation provisoire (P.U.P.) « en tant qu'instrument de planification urbaine » ;
- la Zone d'Habitat Urbain Nouvelle (Z.H.U.N.) ;
- le lotissement communal.

Il convient de noter que durant cette période toute l'urbanisation a été opérée sous forme d'extension des agglomérations existantes sur site vierge.

Cette forme d'urbanisation "d'urgence" allait avoir d'importantes répercussions sur une consommation effrénée des terrains induisant une croissance spatiale démesurée.

3. Période après 1989 :

Les réformes politiques, économiques et sociales annoncées par la nouvelle constitution de 1989 ont fait appel à la promulgation d'une série de textes législatifs visant à harmoniser la législation en vigueur avec les nouvelles dispositions constitutionnelles visant **l'instauration d'une économie de marché libéral.**

Parmi ces textes, il y a lieu de citer :

- Les lois 90.08 et 90.09 du 07 avril 1990, relatives respectivement à la commune et à la wilaya modifiées et complétées
- la loi n° 90.25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière modifiée et complétée ;
- la loi n° 90.29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme modifiée complétée
- la loi n° 90.30 du 1^{er} décembre 1990 portant loi domaniale modifiée complétée

Instruments d'urbanisme adoptés :

A partir de 1991, l'occupation du sol est opérée à partir de trois instruments :

- **Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU)** « en

tant qu'instrument de planification spatiale et de gestion urbaine » ;

- **Le Plan d'Occupation du Sol (P.O.S.)** « qui fixe de façon détaillée les droits d'usage des sols et de construction ».
- **Le lotissement** initié soit par le privé soit par l'agence foncière locale « en tant qu'instrument d'urbanisme opérationnel. ».

B- Les Etapes de Croissance Urbaine durant la Période Poste Coloniale

Après l'indépendance du pays, nous assistons à deux étapes principales d'évolution à Tlemcen :

1. Evolution en tache d'huile et consommation du tissu interstitiel :

- l'espace qui séparait le centre-ville des villages coloniaux : Mansourah, Abou Tachfine et Chetouane a été entamé, la création du lotissement Birouana.....
- une extension linéaire vers l'Ouest à travers la création des lotissements de Kiffane et la ZHUN de Kiffane-Imama (300ha).
- L'implantation de grands équipements (la zone industrielle de Chetouane (220ha), la zone semi industrielle d'Abou Tachfine (80ha), l'INELEC à Chetouane actuellement faculté des sciences de l'ingénieur.....)
- Avec l'implantation des unités industrielles, ceci a entraîné un exode rural et un désintéressement du politique envers la production artisanale.

2. L'éclatement satellitaire à partir des années quatre-vingt :

Pour remédier au phénomène de mitage des terres agricoles et préserver le croissant vert ceinturant la ville d'Est en Ouest, l'option qui consiste à créer des pôles satellitaires sur les piémonts au-delà d'une rocade à créer a été adoptée dans le cadre du (PUD de 1977) approuvé en 1981.

Ainsi nous assistons à la création successive des nouveaux pôles urbains au-delà de la rocade réalisée : ZHUN du Champ de Tir à Bouhennak (262ha) – village spontané de Koudia – Oudjlida (3000 lots) – Boudjlida- extension du village de Chetouane

Une mosaïque de réalisations nouvelles qui oscille entre la monotonie, le désordre et l'inachevé. Les situations d'urgence et les pressions sociales ont fini par imposer le logement comme un simple espace de rangement en lieu et place de l'habitat prônant la qualité de vie. Le déséquilibre entre les secteurs d'urbanisation récente est flagrant au plan de la répartition des typologies d'habitat, des densités, de la qualité du cadre bâti, des fonctions ainsi que des caractéristiques sociodémographiques.

La ville, dans la période actuelle, est marquée par un éclatement de ses secteurs d'urbanisation rendant difficile la maîtrise de sa croissance. En matière d'architecture, la ville est à la recherche de ses repères identitaires.

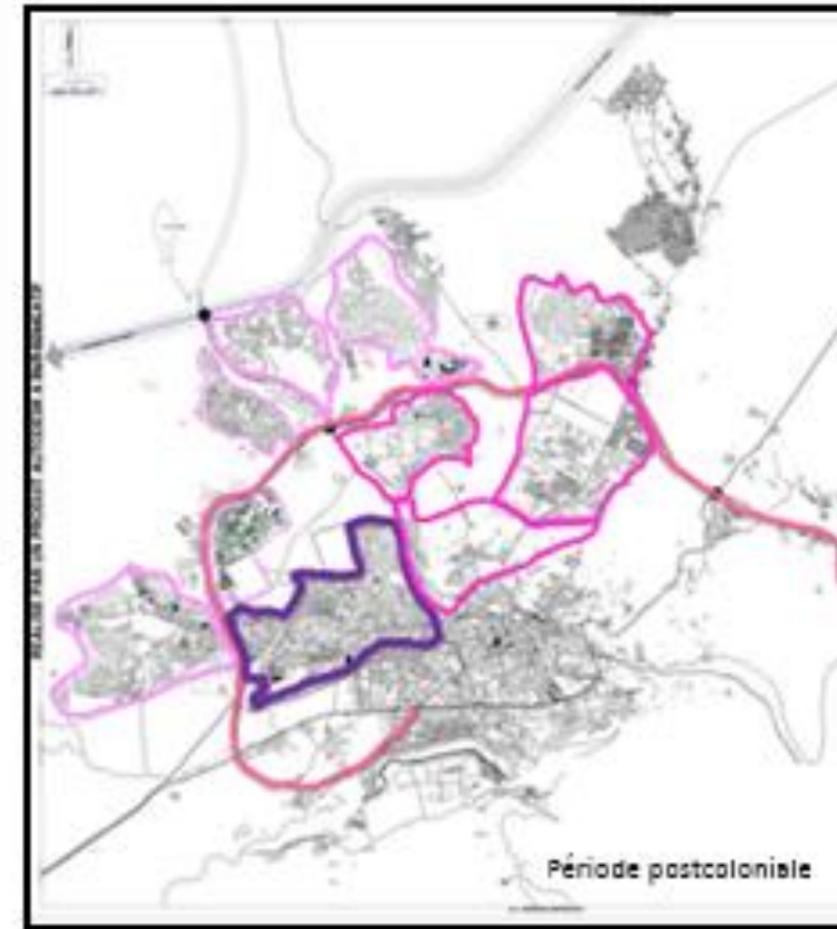
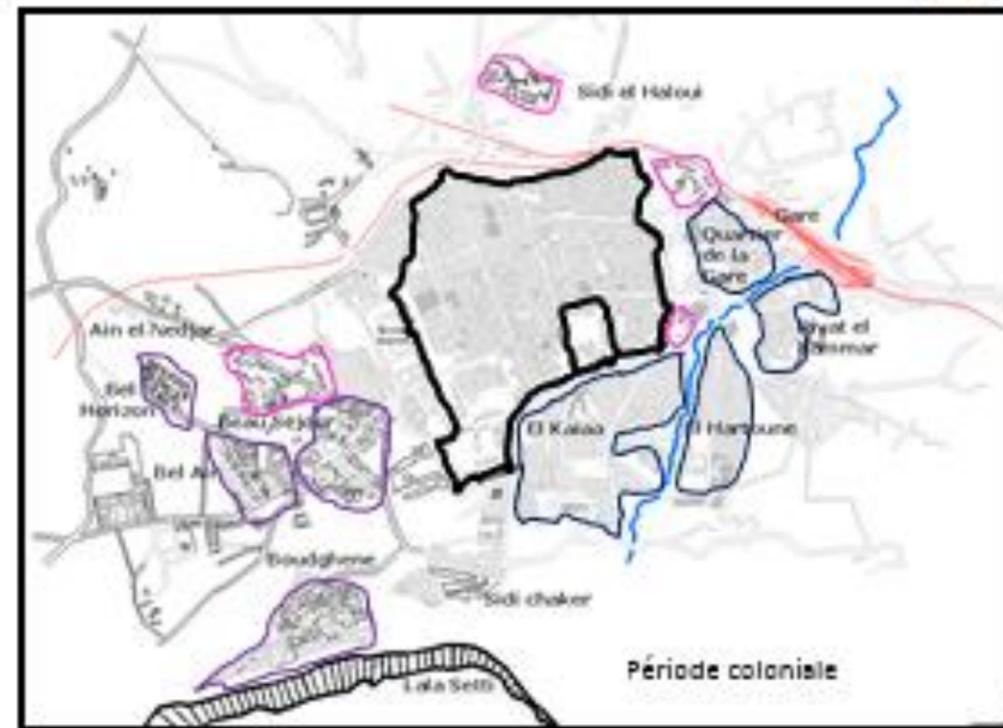
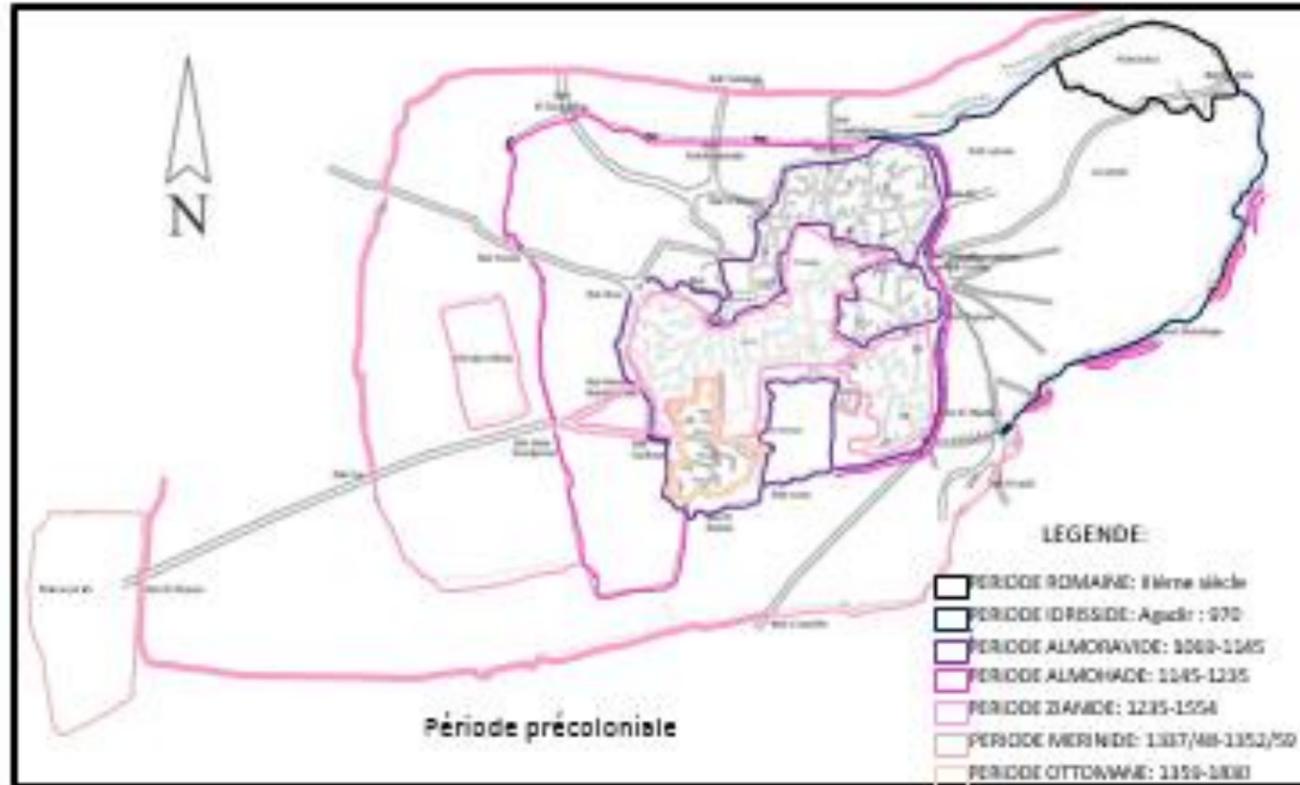


Planche 1 : L'EVOLUTION DE LA VILLE DE TLEMCEN A TRAVERS LE TEMPS : LA PERIODE PRECOLONIALE, LA PERIODE COLONIALE ET LA PERIODE POSTCOLONIALE.

II.2.2.2 Etude de La Morphologie urbaine de la ville de Tlemcen

a) Les équipements structurants :

La présence massive d'une population dans une ville oblige les autorités à installer des équipements conséquents pour la bonne marche de la vie sociale, l'économie étant le facteur primordiale qui encourage cette population à se concentrer dans un tel endroit.

La ville de Tlemcen dispose d'une variété d'équipements de différentes échelles (de l'échelle régionale jusqu'à l'échelle du quartier) dont leur concentration diminue en allant du centre-ville vers la périphérie.

Le centre-ville de Tlemcen (y compris Bel Air et Bel Horizon), Imama et El Kiffane sont les entités les plus équipées où on trouve tous types d'équipements (éducatifs, administratifs, commerciaux, culturels et culturels, sportifs et de loisirs, d'hôtellerie, de transport...).

Par contre, les entités périphériques (Champ de Tir, Mansourah, el Koudia, Abou Tachfine, Chetouane, Ouzidane, Oujlida, Boujlida et Ain El Hout ainsi que les quartiers de Riat El Hammar, Sidi Boumediene, Sidi Taher, Boudghnene, El Kalaa, Sidi Said, FeddanSbaa et Agadir) restent sous équipés ce qui augmente la dualité entre le centre et la périphérie.

La programmation des équipements socioculturels et de sport est d'une importance majeure dans toute réflexion urbaine. Le groupement de Tlemcen – Mansourah – Chetouane et Beni Mester a bénéficié ces dernières années d'un maillage en matière d'équipements de sports pour jeunes relativement acceptable, mais insuffisant par rapport aux attentes d'une population jeune en quête de loisirs¹.

b) Logements et forme urbaine :

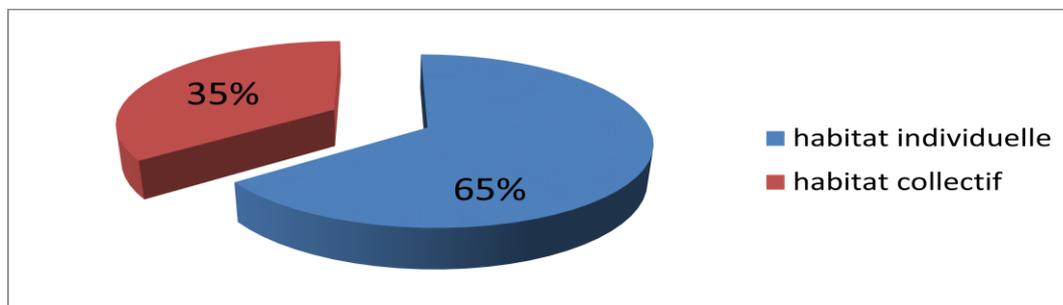


Figure (21) : Le pourcentage de l'habitat individuel et collectif dans la ville de Tlemcen (Source : PDAU 2007).

La ville est composée d'habitat à majorité individuel soit :

- De type pavillonnaire comme c'est le cas pour les quartiers : El Hartoun, Bel Air, Birouana ... etc.
- Sous forme de petites maisons individuelles éparpillées comme c'est le cas pour les quartiers : Agadir, Sidi El Haloui...etc.

¹ PDAU de Tlemcen ANAT 2007

- Sous forme de constructions illicites d'une manière hasardeuse, elles se regroupent sous forme de quartiers populaires, sous équipés, désorganisés comme c'est le cas pour Boudghène, Koudia, ouzidane.
- L'habitat collectif est majoritairement récent de type « grand ensemble » comme le cas pour la cité des Cerisiers, Imama, Champ de Tir, Chetouane, Oudjlida, Boudjlida

Les Besoins en logements d'ici 2025 sont estimés à 28200 logements (selon le PDAU 2007)

Communes	2004-2009	2010-2014	2015-2025	TOTAL
Tlemcen	2 600	5 000	5 100	12 700
Mansourah	2 200	1 380	3 700	7 280
Chetouane	2 680	690	1 600	4 970
Beni Mester	760	500	2 000	3 260
Total Groupement	8 240	7 570	12 400	28 210

Tableau2 : L'estimation du besoin en logement d'ici 2025. (source : PDAU 2007)

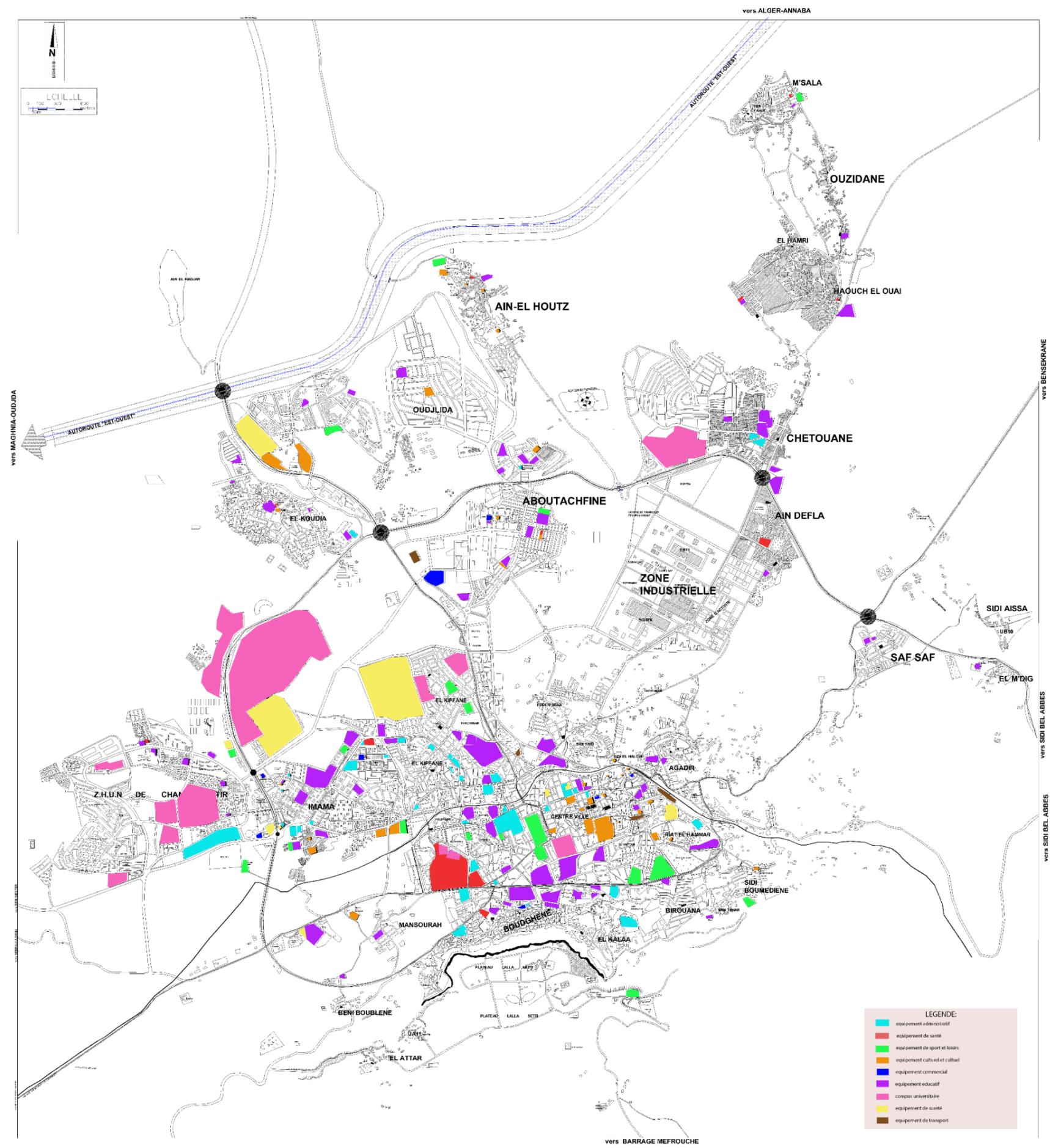


Planche 2 : CARTE DE REPARTITION DES EQUIPEMENTS

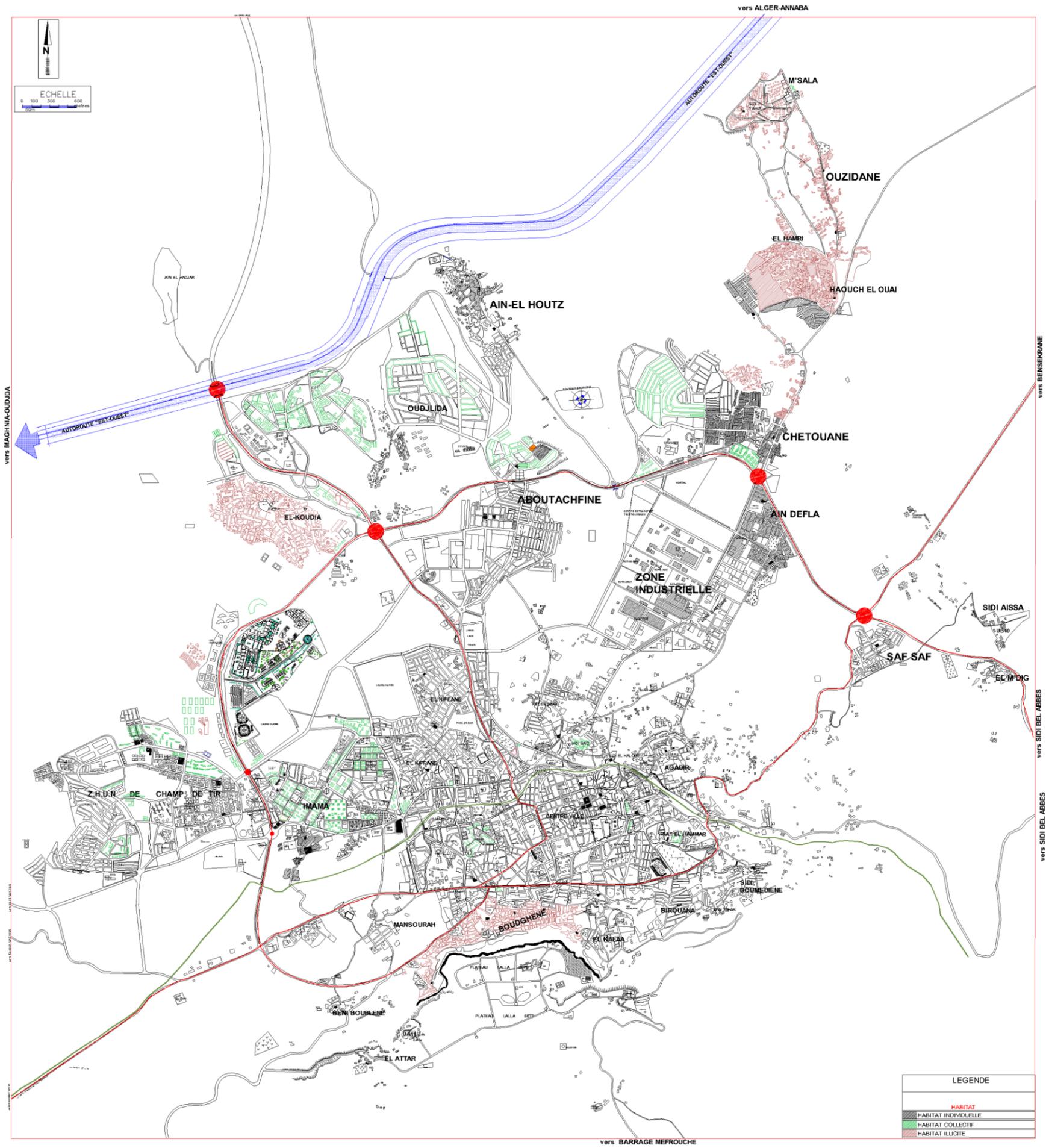


Planche 3 : REPARTITION DE L'HABITAT

c) Les problèmes et les potentialités de la ville relatifs à la morphologie urbaine :

Problèmes	Localisation	Social	économie	Environnement
des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et qui sont mal protégés Dégradation du cadre bâti au niveau du centre historique	Agadir , sidiBoumediene , SidiTahar ,	Ces quartiers historiques perdent leurs valeurs résidentielles ainsi que leurs habitants se déplacent vers les nouvelles entités urbaines « Oujlida, Imama, Kiffane, »	la destruction de leur valeur touristique.	Défiguration du paysage urbain Dégradation du patrimoine
Apparition et prolifération de l'habitat spontané dans la périphérie	El koudia, boudghen, champs de tir (village nedjma), ouzidane	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	Modèle d'habitat informelle qui se disperse sur le territoire et qui provoque une rupture avec le reste du tissu urbain ce qui engendre une défiguration du paysage urbain.
Une pauvreté en matière d'équipements dans les pôles périphériques	El koudia, Oujlida, Boujlida, Boudghene	Accessibilité difficile aux équipements pour les habitants de la périphérie Par contre une richesse au niveau du centre-ville engendre des zones surpeuplées et une forte circulation (embouteillage)	Concentration des équipements au niveau du centre-ville engendre une pression en matière de circulation automobile et une attractivité au détriment des quartiers périphériques.	/

Une urbanisation déséquilibrée entre l'Est et l'Ouest		Une inégalité sociale	Défaillance d'attractivité dans le côté est de la ville	la topographie génère un obstacle devant l'extension vers l'est
Déséquilibre en matière d'équipement Des équipements mal réfléchis et mal localisé (exemple du palais des expositions El Koudia)	Koudia SafSaf, Ain Defla ...	/	Absence d'emplois ce qui engendre un accroissement du taux de chômage	/
Défaillance en matière de gestion urbaine	Boujlida, champ de tir	Création de ghettos Détérioration de la qualité de vie Mono fonctionnalité des pôles	La négligence de ces espaces en matière d'échange économique (entreprise, commerce ...)	Problème de ramassage des ordures, recyclage des déchets...
Une grande partie de la ville est marquée par un manque important d'aménagement des espaces naturels	/	Manque d'espaces de rencontre et de promenade pour les habitants	/	Manque de biodiversité
Le phénomène de conurbation	Entre sidi othman et ZI, oudjlida et aboutachfine, Feddansbaa et aboutachfine...	Apparition des phénomènes sociaux « l'insécurité, la ségrégation social »	Perturbation du fonctionnement des entreprises (zone industrielle)	Empiètement des terrains agricoles

Tableau3 : Les problèmes de la ville relatifs à la morphologie urbaine

potentialités	Social	économie	Environnement
<p>L'aire urbaine de Tlemcen possède un centre-ville fonctionnel qui contient une gamme d'équipements de proximité, intermédiaires et supérieurs</p> <p>Equipements de proximité : école, marché ...</p> <p>Equipements intermédiaires : lycée Polyvalent, lycée Maliha, maison de culture...</p> <p>Equipements supérieurs : la gare ferroviaire, la gare routière, la faculté de médecine, el Mechouar</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 comportant de l'emploi</p>	<p>aire géographique plus dense et plus dynamique</p>
<p>Une ville reconnue aujourd'hui par son patrimoine architectural d'une grande valeur historique</p>		<p>Un important potentiel de développement de l'offre touristique</p>	<p>un site particulièrement exceptionnel, esthétique, riche en patrimoine et chargé d'une forte histoire</p>
<p>La meilleure vocation de l'existence 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 assurent les bonnes conditions d'attractivité des investisseurs et des entreprises</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 compétitif</p>		<p>L'activité industrielle permet d'employer le maximum de personnes et assurer les conditions d'attractivité</p>	

Tableau 4 : Les potentialités de la ville relatives à la morphologie urbaine.

d) Problématique de la morphologie urbaine :

L'analyse du tissu urbain et l'étude de la relation entre les éléments qui le compose génèrent un ensemble de problèmes qui touchent la morphologie urbaine en général **Malgré la forte concentration de population au niveau des pôles périphériques, ils restent toujours sous équipés par rapport au centre-ville, ce qui engendre leurs rattachement fonctionnelle au centre-ville qui perd jours après jours sa valeur historique.**

En premier lieu, cette situation génère la pression au centre-ville en matière de mobilité (problème d'embouteillage, manque de parking, un transport en commun peut performant), en deuxième lieu, le développement de commerce incontrôlé en parallèle cause un préjudice au commerce légal qui participe au renforcement des impôts de l'état. Cette répartition illégale des équipements engendre le phénomène de conurbation entre l'agglomération et ses pôles satellitaires au détriment du croissant fertile.

e) Hypothèses de la morphologie urbaine :

- Renouvellement urbain et densification du centre-ville.
- Réinsérer le centre historique dans les nouveaux enjeux de la ville moderne.
- Délocalisation des équipements administratifs du centre-ville vers d'autres pôles.
- Création des équipements d'accompagnement au niveau des quartiers périphériques.
- Affecter une vocation fonctionnelle spécifique à chaque pôle.
- La création d'une mixité fonctionnelle par la projection d'équipements d'accompagnement et de différents type d'habitat au niveau des quartiers périphériques.
- Le recours au développement des centralités au niveau des pôles périphériques.

II.2.2.3 Etude des infrastructures de transport et de déplacement

a) Les réseaux routiers et ferroviaires :

- **Le réseau routier :**
- **A l'échelle régionale :**

Le groupement est relié aux principales agglomérations de la wilaya et de la région par un réseau de routes nationales :

- * **RN7** : relie le Maroc, Tlemcen et Sidi Bel Abbes à l'Est.
- * **RN98** : relie Ghazaouet à Tlemcen
- * **RN7A** : relie Marsa Ben M'hidi à Maghnia.
- * **RN2** : traverse Tlemcen vers Ain Temouchent jusqu'à Oran.
- * **RN99** : relie Maghnia à El Aricha, Naama, Saida et Ain Safra.
- * **RN22** : l'axe le plus important qui relie le Nord au Sud : de Beni Saf à Méchria en passant par Remchi, Hennaya, Sebdou et El Aricha sur 130 Km.
- * **RN13** : débute d'El Aricha vers Telegh puis vers Sidi Bel Abbes.

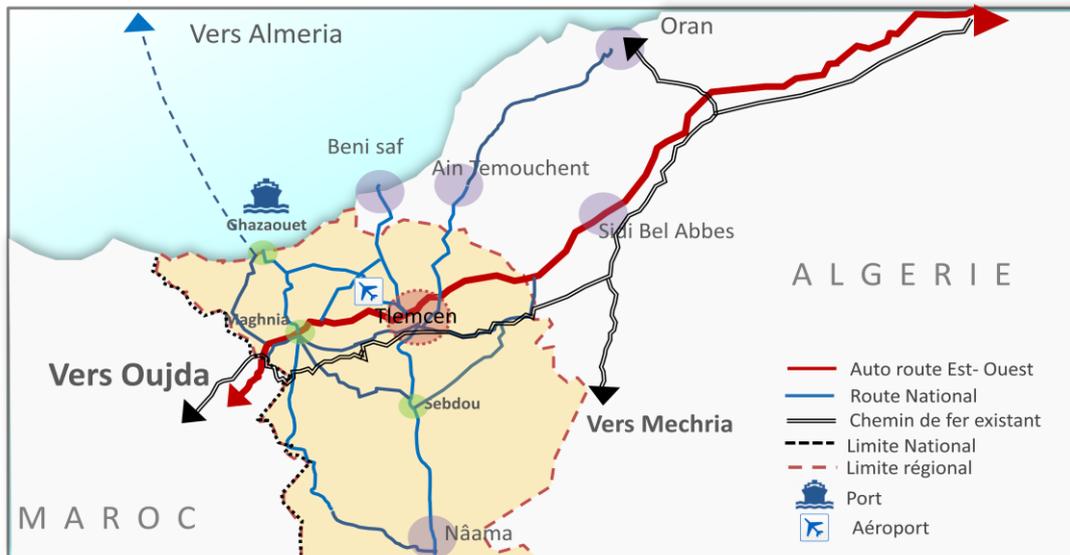


Figure (22) : réseau routier à l'échelle régionale

- A l'échelle de la wilaya :

L'aire urbaine de Tlemcen est traversée par les routes nationales (RN) suivantes :

- * **RN7** : relie le Maroc, Tlemcen et Sidi Bel Abbès à l'Est.
- * **RN2** : traverse Tlemcen vers Ain Temouchent jusqu'à Oran.
- * **RN22** : l'axe le plus important qui relie le Nord au Sud : de Beni Saf à Méchria en passant par Remchi, Hennaya, Sebdo et El Aricha sur 130 Km.
- * Ainsi qu'un tronçon de 100 Km de l'auto route Est-Ouest traverse la wilaya de Tlemcen

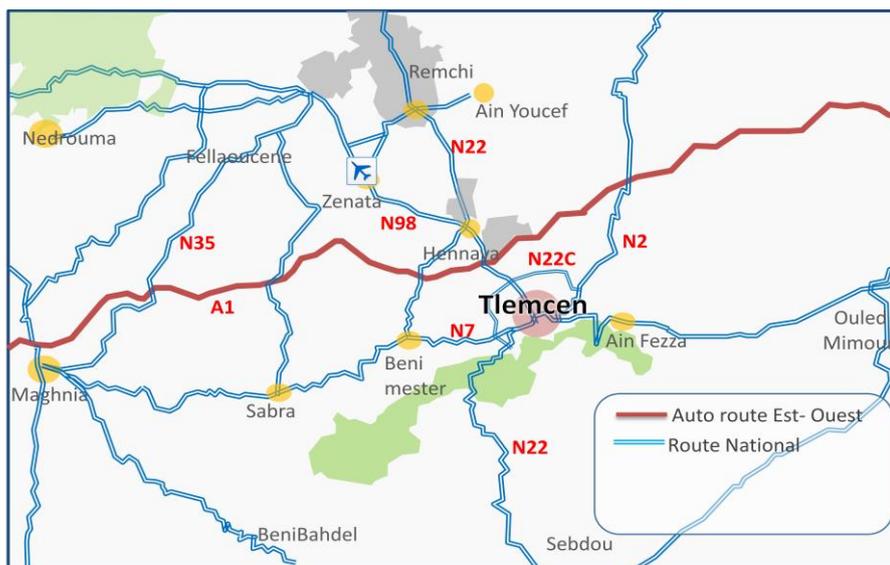


Figure (23) : réseau routier à l'échelle de la wilaya.

- **A l'échelle du groupement :**

L'accès au réseau principal, se fait par l'intermédiaire, de voies aux largeurs adéquates, les intersections sont traitées par des carrefours aménagés, selon les capacités. Par ailleurs, l'existence de plusieurs radiales : Boulevard Bab El Khémis, Boulevard Hamsali Sayah (Benzerdjeb), assurent une bonne distribution de ce trafic, en direction du centre-ville.

En regardant de près, les liaisons inter – agglomérations on remarque que Tlemcen fait figure de pôle, vu l'importance des itinéraires qui s'y concentrent. La rocade est l'axe qui articule le maximum d'agglomérations ; Mansourah, Chetouane et l'ensemble des agglomérations secondaires. Son rôle est capital pour le développement de l'ensemble urbain¹.

La ville de Tlemcen contient deux principales gares routières : La première est une gare régionale qui comporte une multitude de lignes de transports implantée à Metchkana (Une nouvelle gare est en cours de construction à Abou Tachfine pour remplacer cette dernière). La deuxième est une gare pour le réseau routier de la périphérie implantée à Kbassa.

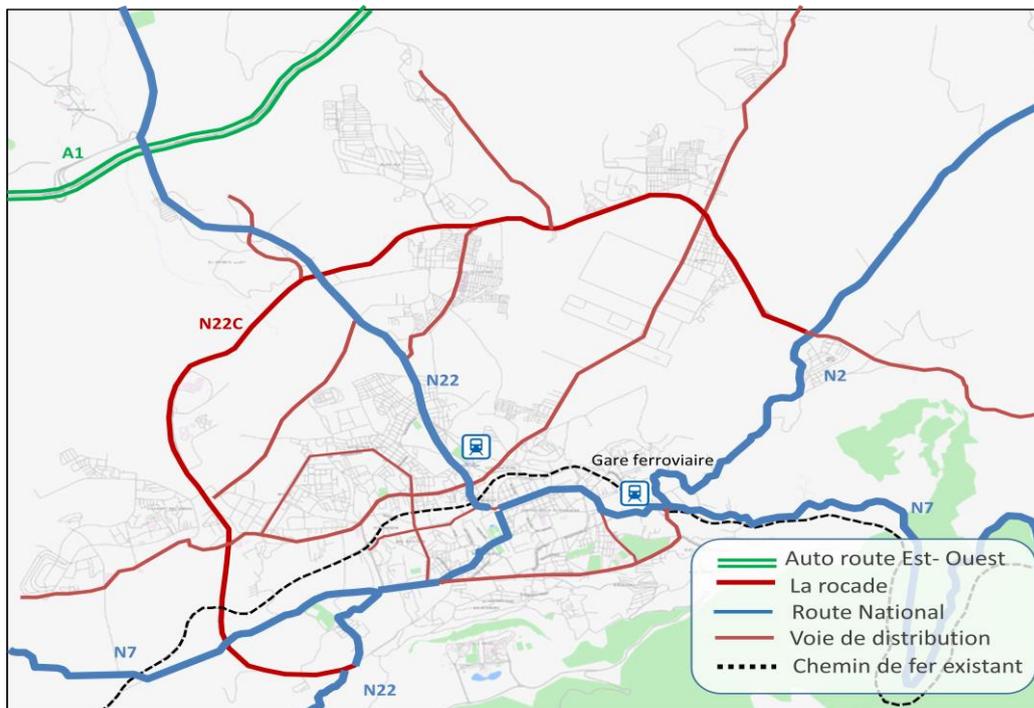


Figure (24) : le réseau routier de la ville de Tlemcen.

La ville de Tlemcen dispose d'un téléphérique inauguré en 2009 qui relie la ville au plateau de Lalla Seti situé à plus de 1200m d'altitude

- **Le réseau ferroviaire :**

La ligne de chemin de fer Oran - Maghnia traverse les communes de Tlemcen et de Mansourah sur plus de sept (7) Km. Il s'agit d'une voie normale et d'une gare de

¹PDAU de Tlemcen ANAT 2007

voyageurs et de marchandises localisées dans la zone Est de la ville de Tlemcen, aux abords de deux voies de dégagement (RN.2 et RN.7)¹.

La ville de Tlemcen va bénéficier d'une nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) qui va relier Tlemcen avec Sidi Bel Abbas jusqu'à Oued Tilet (Oran).

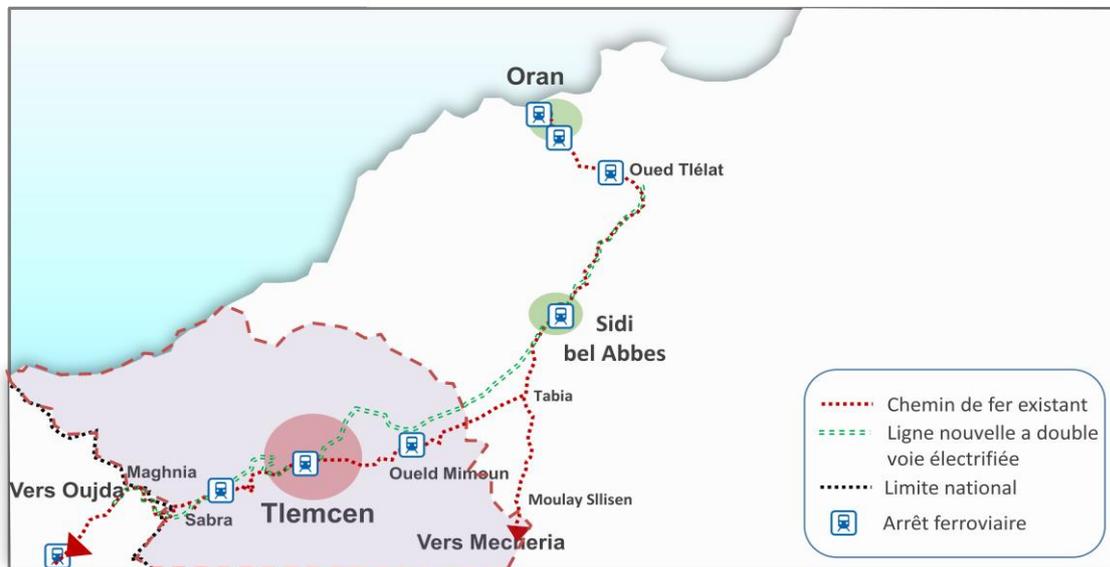


Figure (25) : le réseau ferroviaire de Tlemcen.

b) Le réseau de transport urbain :

Le plan de transport urbain est articulé essentiellement autour d'un schéma de circulation entre le centre-ville qui concentre les principales activités et équipements et les pôles satellitaires. Les différentes lignes de bus convergent vers le centre-ville, par contre il n'y a pas de liaison directe en matière d'infrastructure de transport public entre les entités périphériques.

c) Les problèmes et les potentialités relatifs aux infrastructures de transport et de déplacement :

¹ PDAU de Tlemcen ANAT 2007

problèmes	Social	économie	Environnement
le tracé de la LGV suit celui du chemin de fer actuel qui passe au milieu de notre aire urbaine	un risque sur la population (accident et électrocution)	/	Une rupture physique du paysage urbain
Le tramway projeté ne fait que suivre les lignes de transport en commun donc il n'apporte pas une nouvelle solution pour relier les pôles satellitaires entre eux.	Enclavement des entités périphériques	Absence d'échange entre les pôles périphériques Pression sur le centre historique	/
l'absence des lignes de transport urbain en commun qui relie les différents pôles entre eux se qui accentue leur enclavement.	/	/	/
manque d'infrastructures de stationnement (parking) au niveau des centralités.	/	/	/
les infrastructures routières telles que la rocade et la mini rocade	encourage l'étalement urbain et l'auto construction incontrôlée d'où le risque de conurbation.	La naissance des entités périphériques déprimées économiquement	Empiètement des terrains du croissant fertile
l'insuffisance voire l'absence de desserte et de relation directe entre les pôles satellitaires, ceci est à l'origine du problème de l'encombrement de la circulation au niveau des nœuds urbains.	/	/	/

Tableau5 : Les problèmes relatifs aux infrastructures de transport et de déplacement

potentialités	Social	économie	Environnement
l'aire urbaine de Tlemcen possède une infrastructure routière et ferroviaire complète	assure la fluidité et la mobilité continue	facilite l'échange des biens à l'intérieur de la ville encourage l'investissement exogène de se développer (développer la compétitivité et rendre l'aire urbaine attractive)	/
La rocade comme infrastructure de liaison des entités périphériques entre elles.	améliore la qualité de vie et élimine l'inégalité en désenclavant les pôles	permet l'extraction facile des produits dans les pôles périphériques	/
le centre-ville est bien desservi par les lignes de transport urbain cela facilite l'accès au centre-ville encourage le déplacement collectif	/	/	/
la proximité de l'aéroport internationale de notre aire urbaine	/	encourage les entreprises de venir investir il permet aussi de développer le tourisme et rapprocher le monde à Tlemcen	/

Tableau 6 : Les potentialités relatives aux infrastructures de transport et de déplacement

d) Problématique des infrastructures de transport et de déplacement :

En dépit de l'existence d'une importante infrastructure routière et ferroviaire, l'aire urbaine de Tlemcen ne profite pas de cette richesse, d'une part cela se traduit par une désarticulation des pôles les uns des autres, accentué par l'absence des moyens de transport en commun qui relient les pôles entre eux, d'autre part.

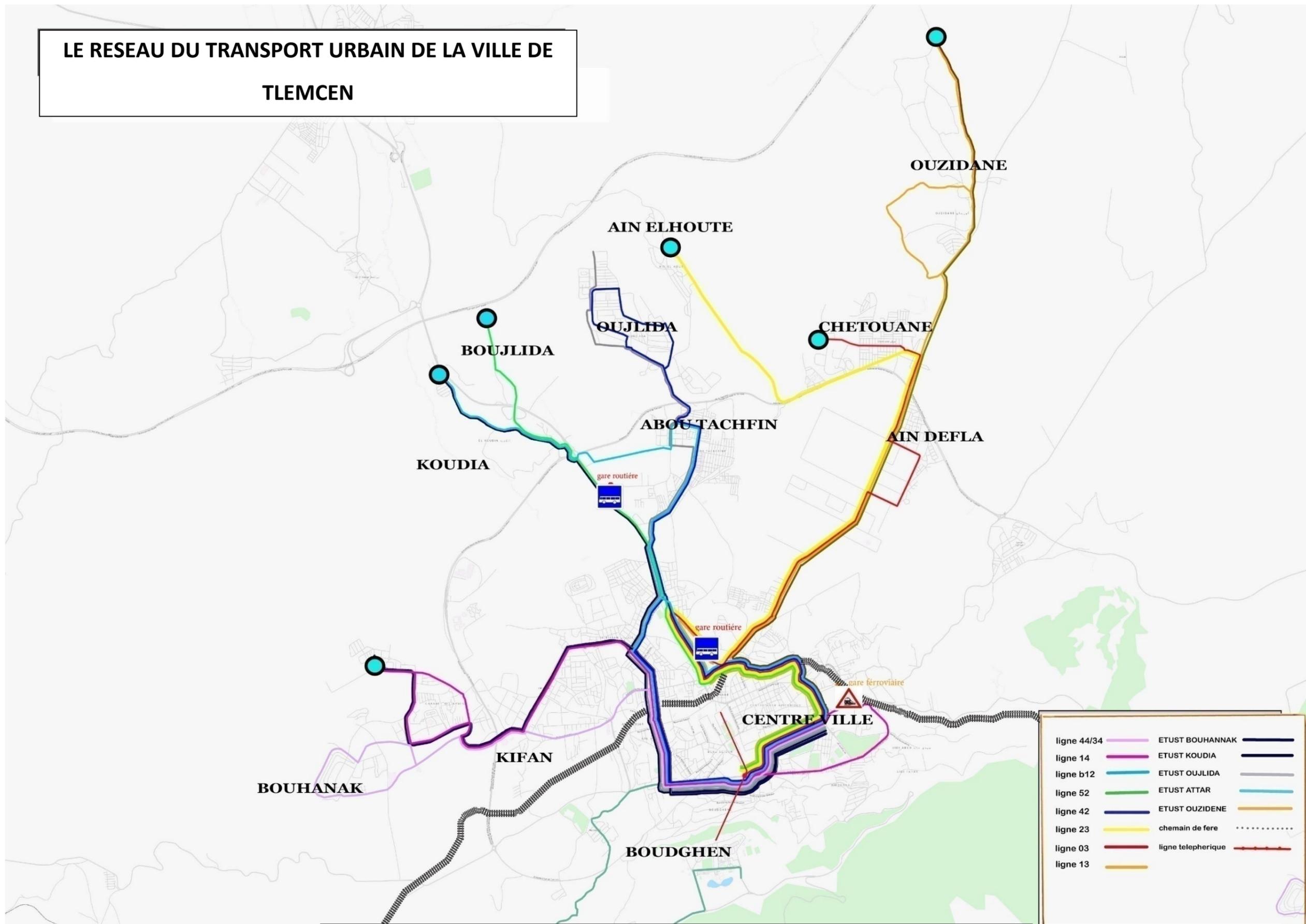
La ligne LGV (ligne à grande vitesse) projetée va accentuer et renforcer la rupture du tissu urbain.

L'étalement urbain non contrôlé et l'insuffisance des liaisons directes provoquent la déconnexion des entités périphériques, ainsi que des quartiers mal desservis et enclavés. Ces anomalies dans l'infrastructure urbaines repoussent l'attractivité des investissements exogènes. Enfin, le déséquilibre au niveau de la répartition des lignes de transport en commun encourage le déplacement automobile individuel, ce qui aggrave la pollution, et va à l'encontre des principes du développement durable.

e) Les Hypothèses des infrastructures de transport et de déplacement :

- Créer des lignes de transport en commun pour relier les pôles périphériques entre eux.
- Favoriser le déplacement doux « création des pistes cyclables, élargissement des voies piétonnes »
- Soulager la pression au niveau du centre-ville en diminuant le déplacement automobile individuel et le remplacer par le déplacement doux et le transport en commun.
- Traiter les nœuds et les échangeurs pour assurer la fluidité des déplacements.
- Proposer des liaisons routières directes entre les pôles périphériques.

LE RESEAU DU TRANSPORT URBAIN DE LA VILLE DE TLEMCCEN



ligne 44/34	ETUST BOUHANNAK	
ligne 14	ETUST KOUDIA	
ligne b12	ETUST OUJLIDA	
ligne 52	ETUST ATTAR	
ligne 42	ETUST OUZIDENE	
ligne 23	chemain de fere	
ligne 03	ligne telepherique	
ligne 13		

Planche 4 : LE RESEAU DU TRANSPORT URBAIN DE LA VILLE DE TLEMCCEN

II.2.2.4. Etude de l'économie urbaine de la ville de Tlemcen

a) Dynamique de croissance :

La population de la ville de Tlemcen atteint un volume de 285564 habitants avec un taux d'accroissement annuel de 2.2 %.

Un volume de 350000 habitants est prévu à l'horizon de 2025, suivant un rythme d'accroissement de 1.8 %¹.

Dispersion	Pop 1998	2004	2009	2014	2025
Tlemcen	120 019	130 546	140 000	160 000	170 000
Koudia	9 427	12 000	13 000	13 500	24 000
Zone éparsé	1 472	1 500	1 550	1 000	1 000
Total C. Tlemcen	130 918	144 046	154 550	174 500	195 000
Mansourah	34 235	36 303	47 000	50 000	64 000
As Mansourah	738	750	800	1 300	2 000
Zone éparsé	262	300	400	450	500
Total C. de Mansourah	35 235	37 353	46 200	51 700	66 500
Chetouane	14 749	17 085	23 000	24 000	28 000
Ain El Hout	4 667	5 000	5 100	5 200	5 500
Ouzidane	10 376	11 000	15 000	16 250	17 000
Saf – Saf	3 133	3 200	3 350	3 800	4 500
M'dig sidi Aissa	1 920	2 000	2 300	2 400	3 000
Zone éparsé	237	250	300	350	500

¹ PDAU Tlemcen 2007

Total C. de Chetouane	35 082	38 535	49 250	52 000	58 500
Beni- Mester	4 164	4 800	6 000	7 000	10 500
Zelboun	5 345	6 300	7 000	8 000	9 000
Ain Douz – Sud	783	800	850	900	1 000
Ain Douz – Nord	1 790	1 840	2 000	2 100	3 000
Ouled Ben Heddi	1 387	1 451	1 500	1 700	2 200
Tizghanit	1 392	1 468	1 800	1 900	2 300
Boudjemil	163	213	600	1000	1500
Zone éparsé	105	114	350	400	500
Total C. Beni-Mester	15 708	16 939	20 000	22 000	30 000
Total Général	216 946	236 773	270 000	300 000	350 000

Tableau (7): évolution de la population du groupement par dispersion. (PDAU 2007)

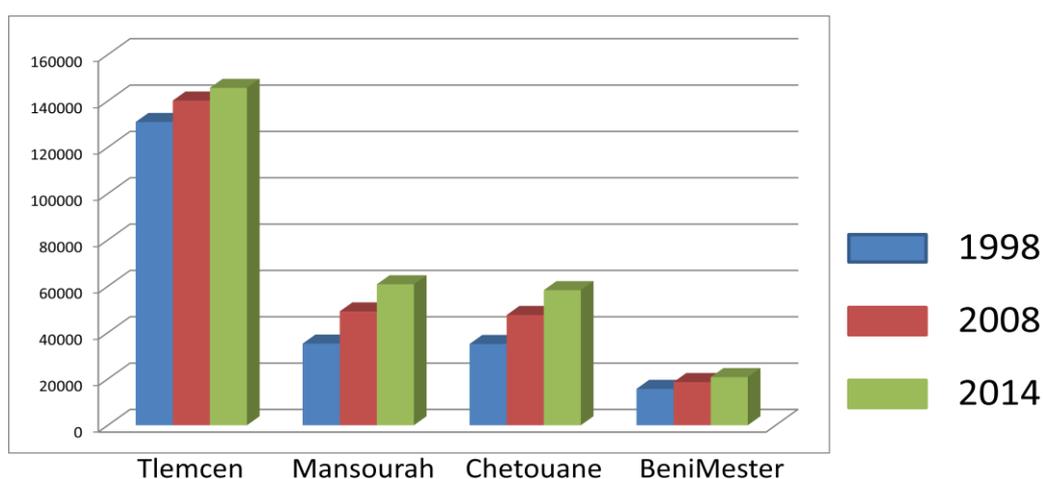


Figure (26) : évolution de la population du groupement par commune.

(Source : RGPH 2008)

Le taux de croissance démographique est peu élevé dans les agglomérations de Chetouane, El Koudia et Mansourah (2.14, 1.03, 0.77) par rapport à celui de Tlemcen qui est relativement faible (0.55) cela revient à la forte urbanisation qu'a connue la périphérie.

Une concentration de population dans les quartiers spontanés tels que Ouzidane, Boudghen et El Koudia revient à une fixation de population suburbaine attirée là par ses besoins sanitaires, scolaires et l'appât d'un travail régulier ou saisonnier.

La grande densité de la population au niveau des quartiers imama, el kiffane, et champ de tir revient aux importants programmes de logements qu'a connu cette zone dans la période 1977-1987 plus l'existence des principaux équipements structurants qui ont induit une dynamique à cette zone¹.

Quant à la population active selon la définition adoptée par l'office national des statistiques (ONS) concerne la tranche d'âge des 18 – 59 ans. Elle représente la proportion la plus importante puisqu'elle est de 50 % (66976 personnes) pour la commune de Tlemcen, 49 % pour les communes de Mansourah (17401 personnes) 48 % Chetouane (16863 personnes)

commune	Population totale occupée	Population occupée en agriculture	Population employée dans le BTP	Population employée dans l'industrie	Population employées dans les services	Population employées dans l'administration
Tlemcen	32968	926	3455	1727	7537	6403
Beni Mester	4299	2293	784	111	278	285
Chetouane	15323	1725	1491	1283	3488	2149
Mansourah	12512	640	1372	597	2462	2171

Tableau 8 : répartition de la population occupée du groupement par commune et par secteur d'activité (source : RGPH 2008).

¹PDAU Tlemcen 2007

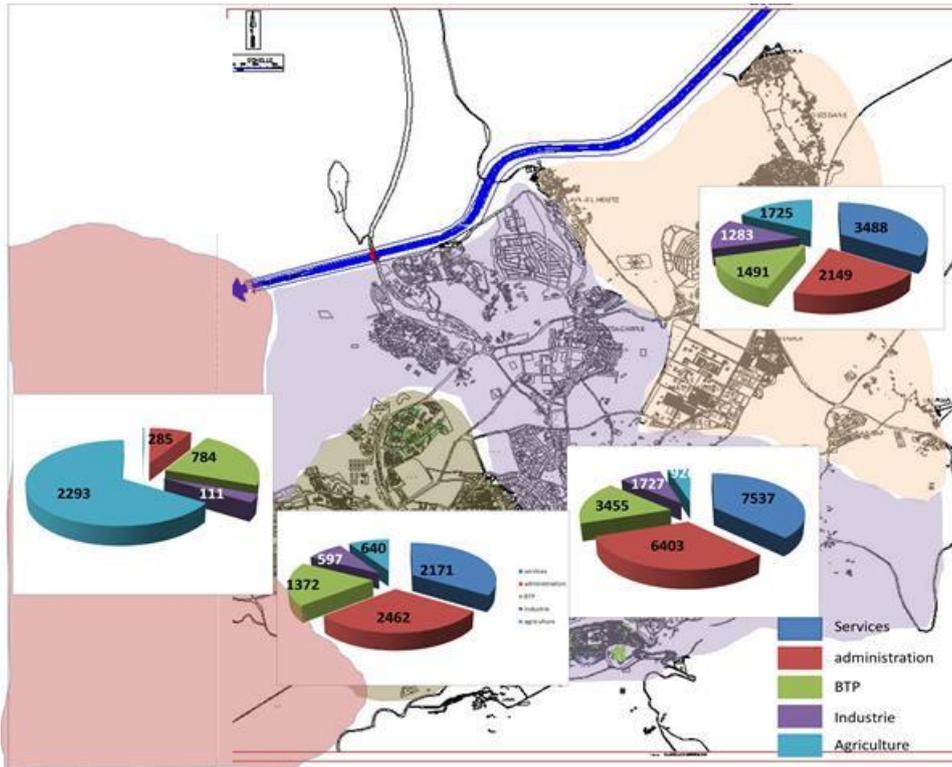


Figure (27) : répartition de la population occupée par commune et par secteur d'activité.

Malgré que Tlemcen dispose d'une zone industrielle et d'une zone semi industrielle, le secteur secondaire reste le moins occupé par rapport au secteur tertiaire. Le taux d'emploi du groupement est des 0.35 dont 0.32 dans la commune de Tlemcen, 0.45 dans la commune de Chetouane, 0.35 dans la commune de Mansourah et 0.35=1 dans la commune de Beni Mester.

b) L'activité industrielle :

La ville de Tlemcen dispose d'une zone industrielle de 220 hectares, associant à la fois une partie du lotissement aux entreprises privées (33.42 ha) et une autre destinée aux entreprises publiques locales (138.25 ha). L'implantation de ces grands établissements, gérées par les anciennes Sociétés nationales, a transformé la vie de la ville et la physionomie de l'économie locale grâce au recrutement d'une main d'œuvre effectué dans un large rayon géographique et en ouvrant le marché du travail aux femmes. Les entreprises privées implantées dans les autres quartiers de la ville (regroupées beaucoup plus dans la zone d'El Kiffane) sont beaucoup plus intéressées par la création de sociétés de B.T.P, agro-industrie... donnant ainsi une sorte d'image moderne d'une ville en chantier.

Zone industrielle Chetouane		
société	activité	N° d'employés
SITEL	Câbles, fibre optique, téléphone fixe, interphone, caméra de surveillance	117
SONACOME	Pièces détachées de véhicule	215
SONATRACH	Distribution de gaz (véhicule/bouteille)	135
L'exquise	Production de produit alimentaire	117
SOITEX	Textile pour l'ANP	163
Papèterie El Amine	Imprimerie dans le papier	73

Tableau 9 : Exemple des unités industrielles de la zone industrielle de Chetouane

(Source : monographie de la wilaya de Tlemcen 2014).

El Kiffane		
société	activité	N° d'employés
AGRO EMBALLE BARKA AHMED	Industrie plastique et emballage	20
SARL MINO	Boisson jus production et distribution	25
HORIZON	Yaourt	04
ETS AFROLAIT	Yaourt-fromage fondu	12

Tableau 10 : Exemple des unités industrielles situées à El Kiffane.

(Source : monographie de la wilaya de Tlemcen 2014).

c) L'activité tertiaire :

Le secteur tertiaire par toutes ses activités (services, BTPH, commerce...) représente le secteur le plus occupé en matière d'emploi.

Société	Activité	N° d'employés
SNTR	Parking pour 120 bus	135
Parc commune	Parking et stockage à l'intérêt de commune	57

URBAT	Bureau d'étude	48
Scanner	Contrôle de véhicule	12
Scanner COTA	Contrôle technique de véhicule	30
Administration de l'exquise	Bureaux pour gestion des produits+laboratoires	30
Dépôt	Stockage	05
Tapis d'or	Stockage+livraison	43
Fleche bleu	Stockage et livraison à toute distance	40
Volkswagen	Service après-vente+stock	44

Tableau 11 : exemple des entreprises tertiaires de la zone industrielle de Chetouane.

(Source : monographie de la wilaya de Tlemcen 2014).

d) La main d'œuvre qualifiée :

L'université de Tlemcen enregistre également la réalisation de trente laboratoires de recherche qui s'ajouteront aux vingt déjà opérationnels, de trois grands centres de recherche qui sont en cours notamment : centre de recherche en sciences et génie des matériaux qui comporte des laboratoires de mécanique, de traitement thermique, de process, de mesures optiques et des espaces de microscopie ; centre de transfert technologique et la recherche appliquée ; centre réservé à des laboratoires de chimie, de biologie, de pharmacologie et de toxicologie ; ce qui devra, selon les responsables de cet établissement universitaire, contribuer au développement de la recherche scientifique répondant aux besoins de son environnement socio-économique¹.

La formation professionnelle est représentée par neuf (09) établissements publics plus des établissements de formation ont une capacité privés qui sont implantés dans les espaces à forte densité de population. Ces établissements ont une capacité pour former 3000 personnes.

Etablissement	Communes	Capacité théoriques
CFPA TLEMCEN GARÇONS	Tlemcen	400
CFPA TLEMCEN FILLES	Tlemcen	300
CFPA AT TLEMCEN	Tlemcen	250
CFPA BOUDJELIDA	Tlemcen	300

¹http://portail.cder.dz/IMG/article_PDF/article_a2048.pdf (Un nouveau campus universitaire à Tlemcen)

INSFP AT TLEMCEN IMAMA	Tlemcen	300
CFPA TLEMCEN II	Chetouane	450
CFPA TLEMCEN SIDI BOUMEDIENE	Mansourah	300
INSFP TLEMCEN MANSOURAH	Mansourah	300
CFPA MANSOURAH	Mansourah	200

Tableau 12 : les établissements de formation professionnelle publics de la ville de Tlemcen.

(Source : monographie de la wilaya de Tlemcen 2014).

e) Les valeurs d'attractivité touristique :

Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique riche et 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); monuments historiques (Minaret et ruines de Mansourah, Le Minaret d'Agadir, Palais Royal de Mechoir, Musée, Bab El Karmadine, grandes mosquée, mosquée sidi el haloui...)

Tlemcen a un immense avantage de bénéficier du plateau de lala Setti et des forêts environnantes qu'il y a lieu de mettre en valeur pour 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 à savoir : musée d'art et d'histoire, palais de culture, bibliothèque, centres culturels...

Une disponibilité en matière d'hôtellerie : Ibis, Renaissance, Pomaria, Agadir, Zianide, résidence Stambouli...

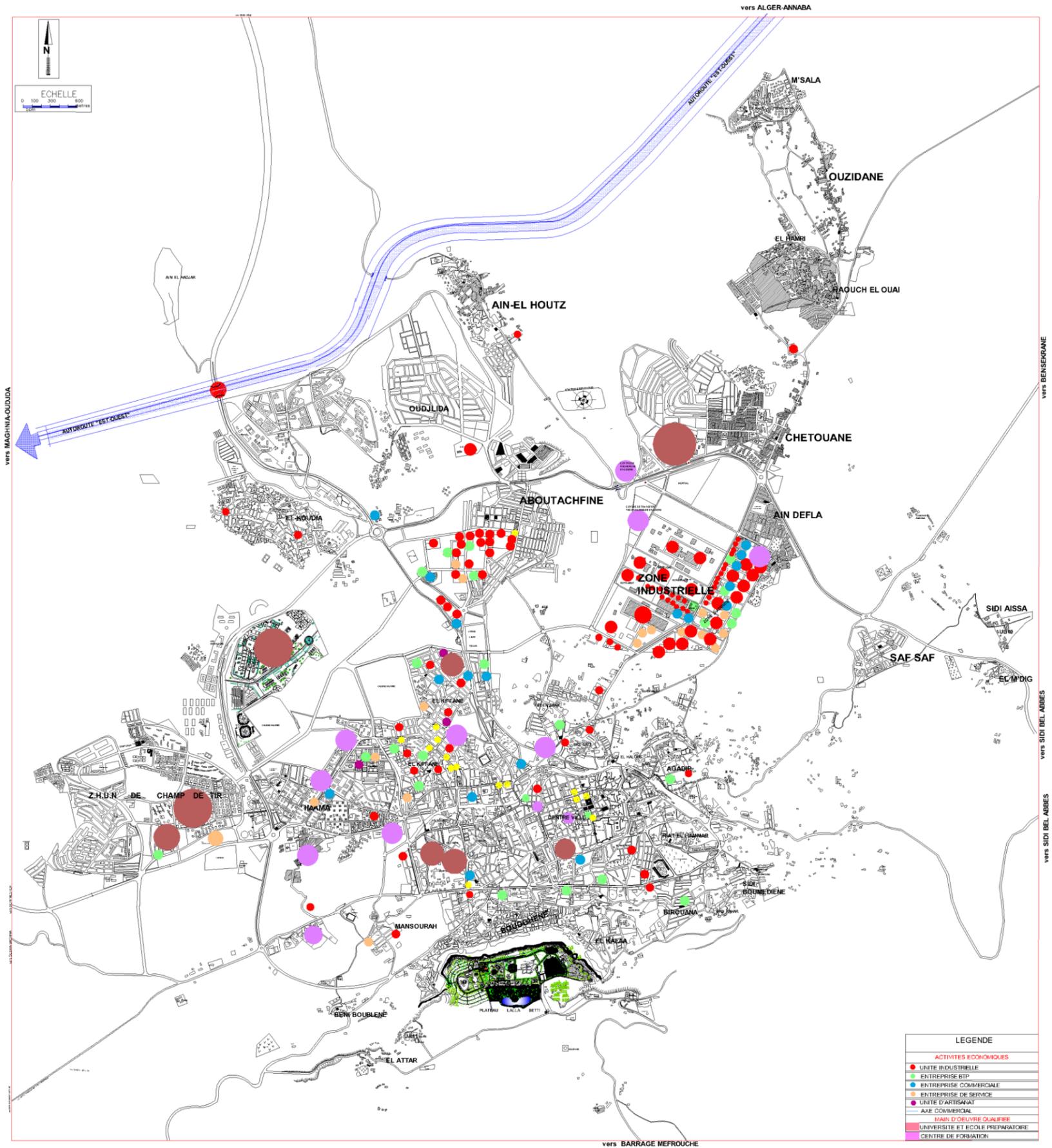


Planche 5 : REPARTITION DES ACTIVITES ECONOMIQUE ET DE LA MAIN D'OEUVRE QUALIFIEE

f) Les problèmes relatifs à l'économie urbaine :

- Absence des conditions d'attractivité économique au niveau de la zone industrielle et semi industrielle (le sous équipement de ces zones, manque de services aux entreprises et aux habitants, insuffisance des infrastructures de transport...)
- Le vaste foncier occupé par la zone industrielle et semi industrielle n'est pas pleinement mis à profit par les investisseurs, fabricants, fournisseurs et industriels.
- La zone industrielle perd jour après jour son caractère industriel, d'où plusieurs de ces industries tournent vers les activités tertiaires.
- Le secteur de l'artisanat, comme patrimoine historique, culturel et social, est de plus en plus abandonné.
- le regroupement des principales activités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, semi industrielle, El Kiffane et au centre-ville montre que ces zones offrent plus d'emplois et d'attractivité par rapport aux autres quartiers périphériques qui sont déprimés économiquement.
- Sites touristiques mal exploités et mal desservis. (le cas d'El Ourit)
- Dégradation du patrimoine culturel dans la médina ce qui dévalorise sa vocation touristique.
- une défaillance en matière d'offre d'emploi et des possibilités économiques dans les quartiers à forte concentration de population comme Ouzidane et El Koudia ce qui engendre le chômage.

g) Les potentialités de la ville relatives à l'économie urbaine :

potentialités	économie	Environnement
le regroupement des unités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, semi industrielle, El Kiffane et le centre-ville représente un potentiel économique pour la ville qui doit être développé.	Qui peut assurer l'émergence de pôles de compétitivité	
Un potentiel agricole périurbain qui doit être intégré dans l'urbanisation (agriculture urbaine et périurbaine sous forme de réconciliation entre l'urbanisme et l'agriculture)	Ce qui va créer de l'emploi et renforcer l'activité économique de la ville. Créer de l'emploi en agroalimentaire	aérer le tissu urbain et ajouter un patrimoine de verdure au groupement. Assurer la biodiversité dans le milieu urbain

<p>Tlemcen possède une multitude de centres de formation professionnelle concentrés au niveau du centre du groupement, de cinq pôles universitaires et deux écoles préparatoires réparties dans le groupement ce qui va former une main d'œuvre qualifiée</p>	<p>Qui doit être exploitée comme facteur de développement endogène et d'attractivité exogène.</p>	
<p>Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique riche varié entre sites historiques et touristiques (Mansourah, La médina, El Eubbad, inhumé Sidi Boumediene, le Mechouar, le grand bassin, Plateau de Lalla-Setti, le parc national, les cascades d'El Ourit); et monuments historiques (Minaret et ruines de Mansourah, Le Minaret d'Agadir, Palais Royal de Mechouar, Musée, Bab El Karmadine, grande mosquée, mosquée sidi el haloui...)</p>	<p>qui représente une valeur d'attractivité touristique pour la ville de Tlemcen.</p>	<p>Le parc national offre à la ville de Tlemcen la biodiversité de la faune et la flore.</p>

Tableau 13 : Les potentialités de la ville relatives à l'économie urbaine.

h) Problématique de l'économie urbaine :

Le secteur économique occupe une place primordiale dans le développement des villes, alors que la stratégie de développement de la ville de Tlemcen n'inclue pas ce secteur, ce qui se traduit par un taux de chômage élevé (65%), et par voie de conséquence une répercussion négative sur le pouvoir d'achat des habitants.

Cette situation est due en premier lieu: à la faiblesse du secteur secondaire(industrie et entreprises qui produisent des biens matériels) et tertiaires (entreprises qui produisent des biens immatériels),ainsi que l'absence des facteurs d'attractivité, en parlant du manque des services aux entreprises et aux habitants, du réseaux de transport en commun peu performant, sous-développement au niveau des technologies de télécommunication...;

En deuxième lieu, cette situation est due à la mauvaise exploitation des potentialités touristiques en matière de desserte, des infrastructures hôtelières... etc.

i) Hypothèses concernant l'économie urbaine :

- Renforcer le secteur économique par le développement au niveau de la technologie et de la télécommunication, exploitation de la main d'œuvre qualifiée, améliorer et moderniser l'infrastructure de transport afin d'assurer une meilleure mobilité et fluidité pour faciliter l'accès des employeurs aux entreprises.
- Regrouper les entreprises complémentaires dans un seul endroit afin de recouvrir les distances et le gain de temps.
- Rapprocher la production à la recherche (cluster d'innovation)
- Renforcer la mixité fonctionnelle.

- Créer plusieurs clusters de différentes vocations au niveau des pôles satellitaires.
- Renouvellement des friches industrielles.
- Exploiter les potentialités touristiques (culturelles, environnementales, architecturales et de loisir) pour développer une industrie touristique de qualité.

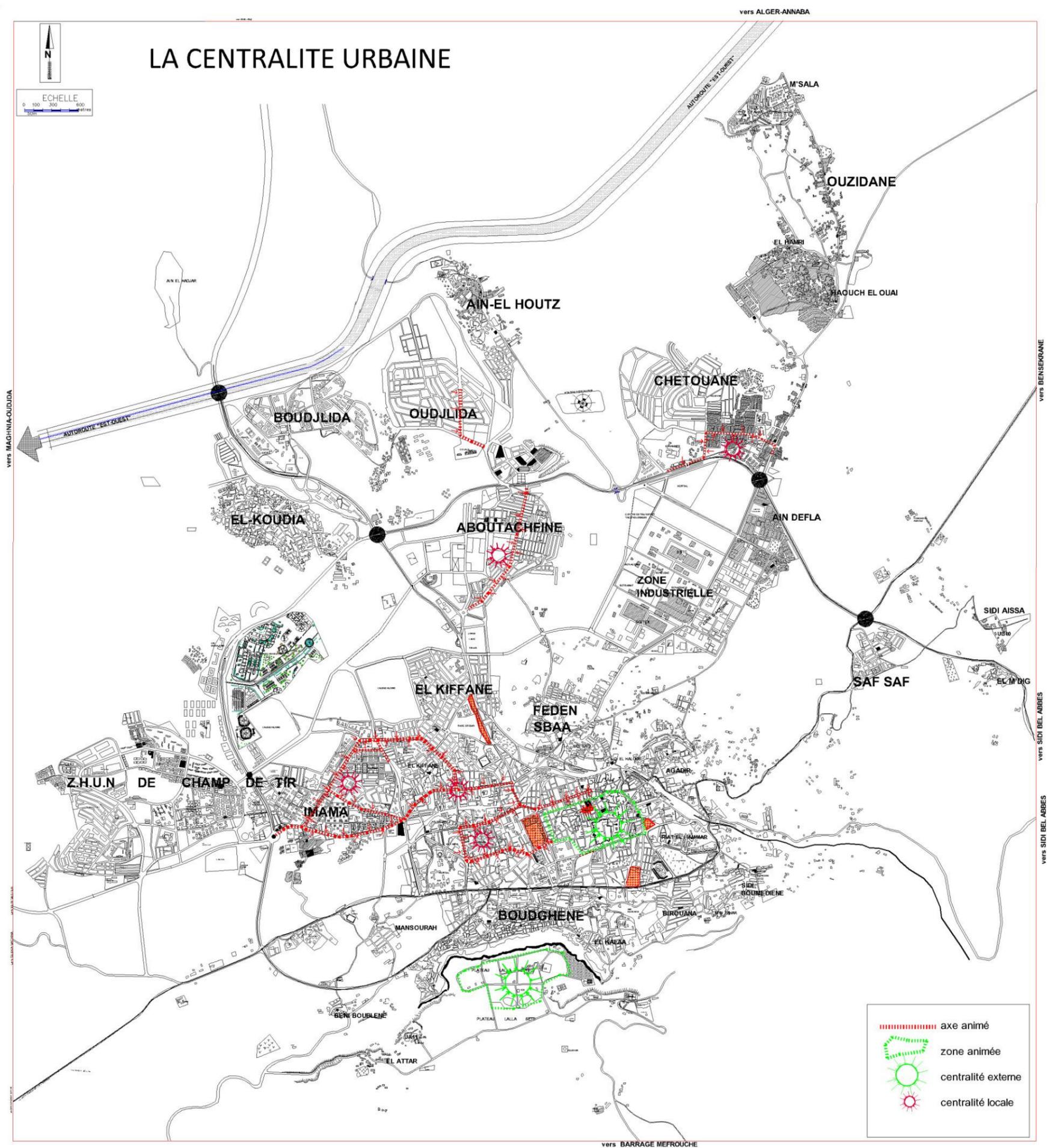


Planche 7: CARTE DES CENTRALITES

Les centralités à Tlemcen sont de deux types: une centralité locale au niveau de quelques poles périphériques citant: Abou Tafine, Oujlida et Chetouane; et une centralité externe en allant de Imama vers le centre ville et aussi au niveau du plateau de Lala Setti, cette centralité est matérialisée par la concentration du commerce, des équipements administratif, de l'emploi et des espaces publics

II.2.2.5. Etude du paysage naturel et environnement

a) La topographie :

La ville de Tlemcen se compose de plusieurs types de reliefs ; qui se distinguent selon leurs altitudes en : montagnes, plaines et plateaux. Elle repose sur une série de Collines :

- Plateau Lalla Setti 1000 m, Tzarifet 874 m, El-Koudia 679 m, Ain-El-Hout 651 m, Boudjlida 650 m.

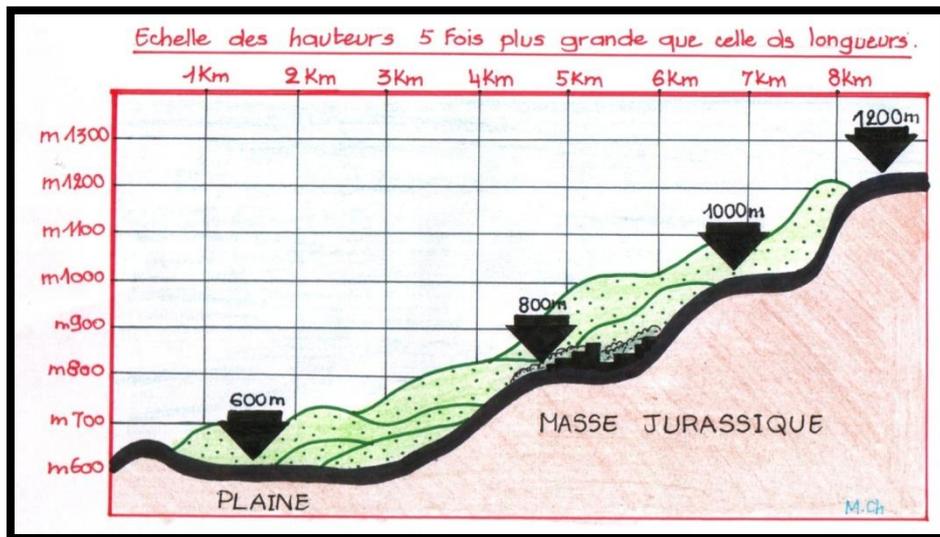


Figure (28) : coupe schématique du relief de la ville.

La forte déclinaison relevant une succession d'ensembles géographiques relativement distincts. L'étude de la topographie nous aide à déterminer l'orientation de l'extension du bâti.

b) Le climat :

Tlemcen est caractérisé par un climat méditerranéen avec : Une période sèche et chaude et Une période très froide et pluvieuse.

Les vents qui prédominent à Tlemcen sont d'intensité plus importante en hiver qu'en été, l'intensité maximale est au mois de janvier avec 12km/h tandis qu'en été ils sont d'une intensité de 9km/h. Pour les directions ils proviennent de l'ouest, et du nord-ouest

Le but de cette analyse est de permettre au concepteur de proposer une architecture qui prend en considération les variations climatiques et de maintenir les conditions thermiques dans la zone de confort.

c) Les limites 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

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

A l'est par Ain fezza et Amieur (topographie accidentée).

d) Patrimoine naturel (typologie du paysage naturel) : voir la carte du paysage ci-après.

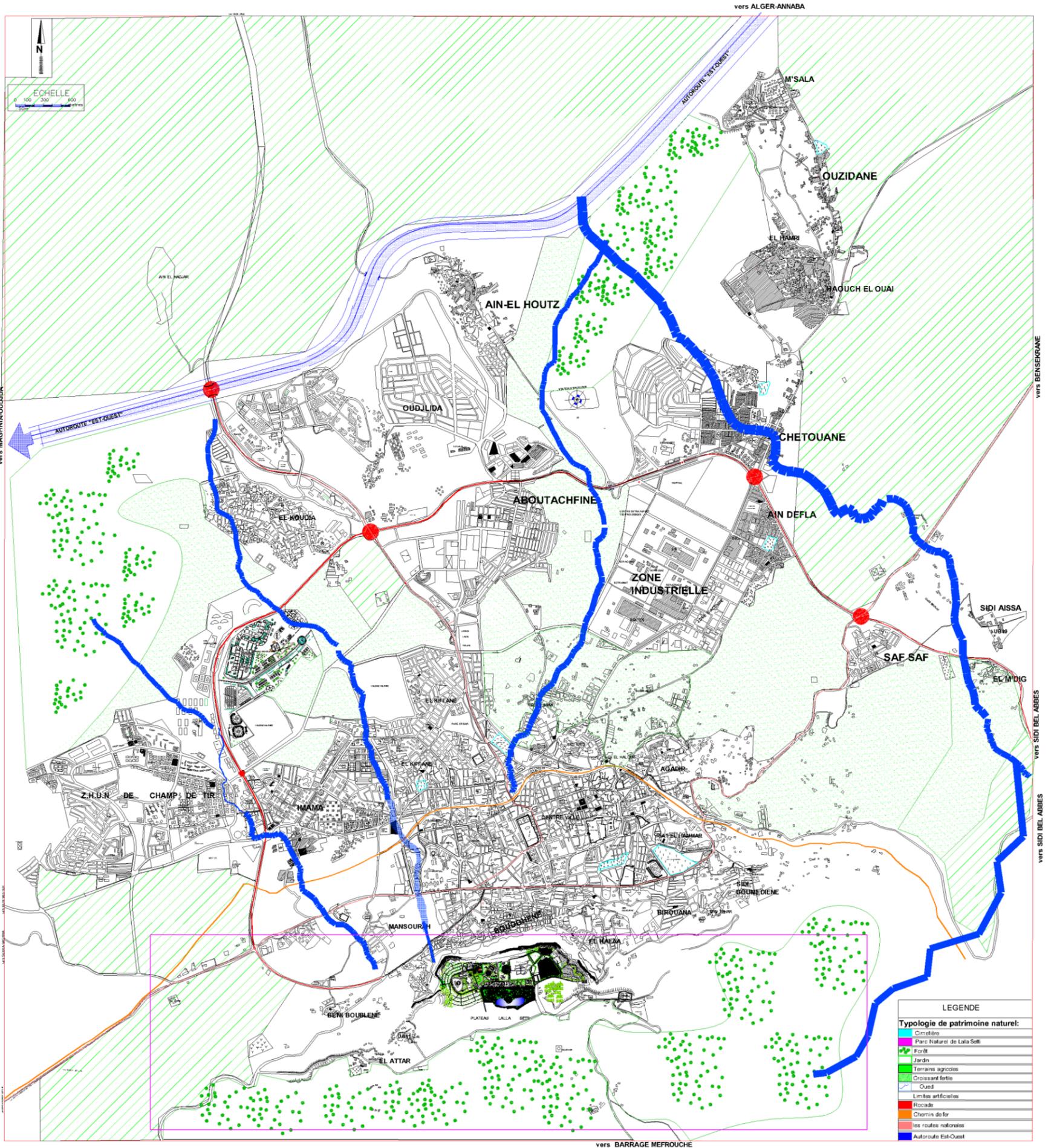


Planche 8 : CARTE DU PAYSAGE NATUREL

e) Les problèmes et les potentialités relatifs à l'étude du paysage naturel :

Problèmes	Social	économie	Environnement
Invasion du croissant fertile (Abou Tachfine : zone d'activités, Chetouane : zone industrielle)	- Créer une rupture entre les nouvelles entités et la médina.	-La diminution des revenus d'arboriculture	-La Dégradation des terrains agricoles -Absence de la biodiversité
L'urbanisation du parc naturel de lalla setti	-La dégradation de l'espace de rencontre et de regroupement -La baisse de la qualité de vie	-La diminution de l'attractivité touristique -L'Absence de l'animation	-Une destruction de la réserve naturelle -Une absence de la biodiversité
La topographie et la forme urbaine	-La rupture du tissu urbain	-La difficulté d'échange entre les zones.	/
L'urbanisation des zones de servitudes : passage des oueds (champs de tir, fedensbaa et makhokh),	-un danger pour la vie des habitants concernés. -Prolifération des maladies -Problèmes d'hygiène	/	-La Pollution -la destruction de la nature -Risque d'inondation et problèmes des déchets.
la mobilité rurale.	La création des quartiers spontanés → Inégalité social	-La forte population face à la diminution d'emploi	-L'occupation anarchique des espaces

Tableau 14 : Les problèmes relatifs à l'étude du paysage naturel

potentialités	Social	économie	Environnement
Le parc Naturel lala Seti une potentialité touristique	-La Connaissance et la rencontre et l'échange -Donner une qualité de vie à l'espace urbain	-Une Attractivité touristique endogène et exogène -Attirer les investisseurs	-Considérer comme un réservoir naturel -Créer une biodiversité.
La présence des sources naturelle (les sources d'eau mobilisables (à la fois souterraines, superficielles et de retenues collinaires, forêts d'El Ourit., Ain Fezza ...)		-Une Capacité d'innovation -Une Source de revenue -L'Irrigation de l'agriculture	-Une capacité d'entretien urbain -Propreté de la ville -Hygiénisme de l'espace
Les terrains agricoles du croissant fertile	-La cohérence entre l'urbain et le rural -Présenter une source d'emploi	-l'espace vital de la ville en terme d'agriculture -Présenter une source d'emploi	-La fraîcheur de l'air -attribuer une biodiversité à l'aire urbaine -Un bonne micro climat

Tableau 15 : Les potentialités relatives à l'étude du paysage naturel

f) Problématique du paysage naturel et environnement :

L'espace périurbain est aujourd'hui révélateur de la désorganisation spatiale de l'aire urbaine Tlemcenienne. D'une part, à cause de l'extension des quartiers populaires au détriment des terrains agricoles (Sid El Haloui, FedenSabaa, Agadir...), d'autre part, à cause de la croissance incontrôlée et l'absence d'un plan d'organisation de l'ensemble ou un schéma de cohérence de la ville, le croissant fertile est envahi par Abou Techfine (zone semi industrielle) et Chetouane (zone industrielle), la marginalisation des terrains agricoles en vue d'une urbanisation qui grignote continuellement le foncier agricole.

g) Les Hypothèses du paysage naturel et environnement:

- Re naturalisation des espaces urbains (oued, Friche agricole, et l'Ourit...) et la Revalorisation des sources naturelles.
- Requalification et dynamisation du croissant fertile qui est la spécificité de la ville de Tlemcen par la création de parcs par exemple.
- Favoriser les aménagements des espaces publics par la création de parcs d'attractivité et d'espaces de rencontre.
- Renforcer les enjeux environnementaux et améliorer la qualité paysagère pour développer un tourisme de qualité.

II.2.2.6 Problématique générale de l'agglomération Tlemcenienne

Dans un souci de préserver le croissant fertile, une action du développement urbain voulu a été menée pour orienter l'urbanisation de l'aire urbaine de Tlemcen vers les piémonts Nord et Ouest de la ville suivant un plan radioconcentrique, faisant apparaître des pôles satellitaires qui sont : Champ de tir, El Koudia, Oujlida, Boujlida, Chetouane, Ain El Hout, Ouzidane et SafSaf.

Ces entités périphériques n'ont pas réussi à développer des centralités urbaines et elles restent toujours dépendantes fonctionnellement du centre-ville ce qui accentue la mono centralité de la ville et par conséquent la dégradation de son noyau historique. Cette situation revient essentiellement à l'inachèvement du développement de ces pôles ainsi qu'à leur sous équipement.

Ce modèle de croissance autour du croissant vert n'empêche pas le grignotage de ses terres agricoles qui est en train de s'accroître d'année en année soit par des programmes d'équipement planifiés (création du nouveau pôle universitaire à Imama, le pôle sanitaire à Chetouane au niveau du secteur UB15...) ou bien par l'avancée des constructions illicites (entre Feddan Sbaa et Abou Tachfine, entre Sidi Othmane et la zone industrielle et entre Oudjlida et Abou Tachfine...) ce qui engendre le phénomène de conurbation entre l'agglomération et ses pôles satellitaires.

Cet étalement urbain crée des tissus urbains insuffisamment irrigués par un maillage de voiries urbaines peu développées et accentue l'insuffisance voire l'absence de

relation directe entre l'Est et l'Ouest de l'aire urbaine d'une part et entre les pôles satellitaires d'autre part, ceci est à l'origine du problème de l'encombrement de la circulation au niveau des nœuds urbains.

Parlant de l'économie urbaine de Tlemcen, le taux de croissance économique reste toujours sous développé à cause de la faiblesse du secteur secondaire et tertiaire ainsi que l'absence des facteurs d'attractivité endogène et exogène et la marginalisation des potentialités touristiques importantes que possède la ville.

II.2.2.7 Les scénarios d'aménagement pour l'aire urbaine de Tlemcen

TLEMCCEN est une agglomération d'envergure, chef-lieu de Wilaya, ambitionne de devenir une métropole régionale. Elle doit devenir une ville phare dont le rayonnement devra dépasser les limites nationales. Pour être compétitive, elle doit s'équiper, développer les services de niveau supérieur et requalifier son tissu urbain.

Les Communes composants le groupement urbain doivent agir dans un esprit de complémentarité et de solidarité intercommunale et améliorer la gouvernance urbaine par le biais d'une gestion cohérente et concertée du territoire sans omettre la question importante de la participation des citoyens à la vie de la cité.

En vue de rattraper le retard et corriger les déséquilibres enregistrés, une stratégie de développement de la ville doit être menée dans le respect des exigences du développement durable ceci à travers l'élaboration d'un schéma de cohérence territoriale dans le cadre d'une démarche participative.

II.2.2.7.1. Scénario1 : Tlemcen, ville durable aérée

Il s'agit d'une Croissance urbaine au-delà de la rocade pour préserver la spécificité de la ville « un cœur naturel ».

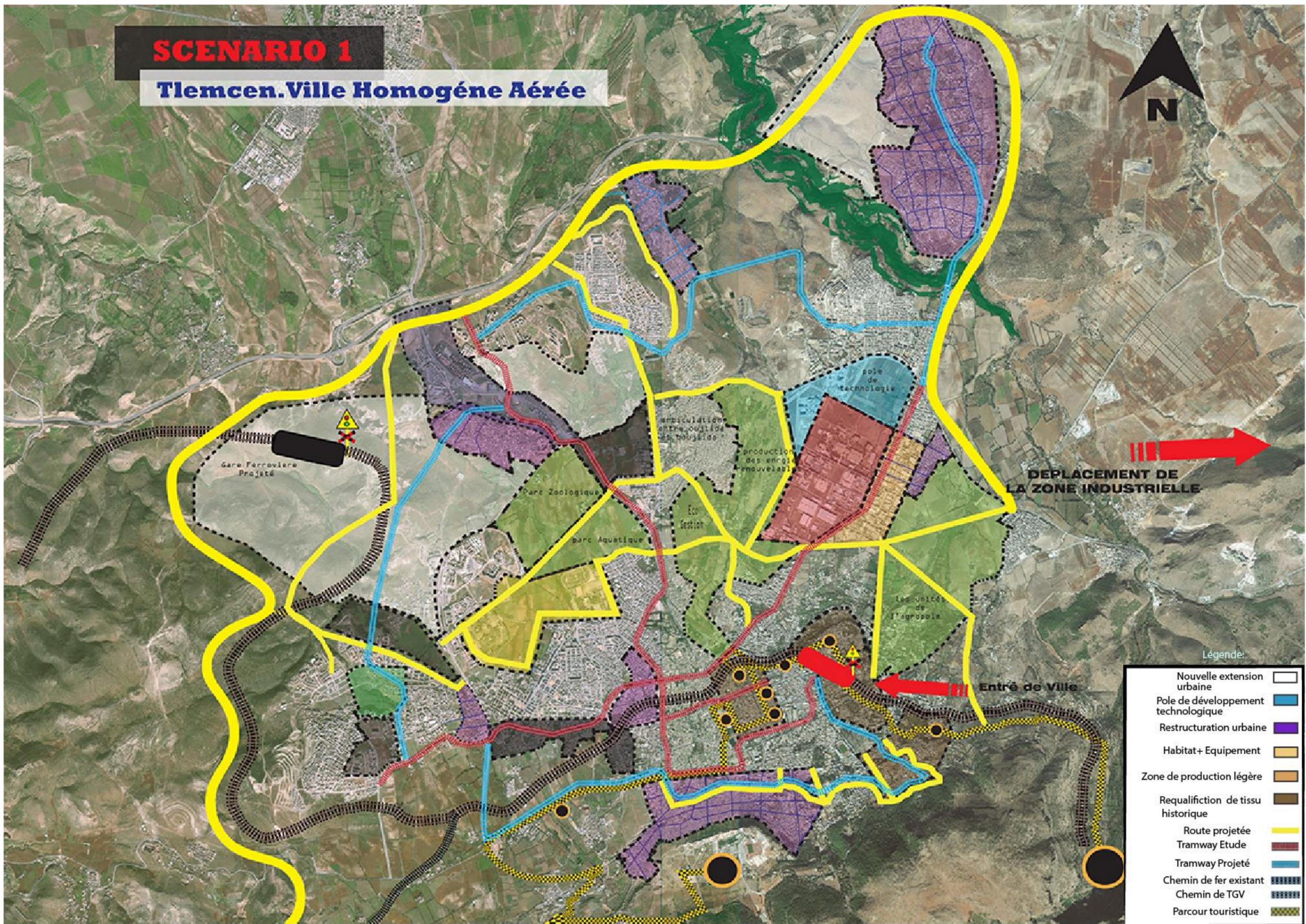
II.2.2.7.1.1 Les grandes lignes directrices du scénario 1

- Ce scénario a pour objet d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale de l'aire urbaine de Tlemcen et de stopper son développement anarchique et incontrôlé en préservant les terrains restants du croissant fertile et les réintégrer dans la dynamique urbaine de la ville.
- Ce scénario prévoit comme urbanisation future de la ville la densification des pôles périphériques ainsi que l'occupation rationnelle de tout sol constructible au-delà de la rocade.
- Développer les facteurs économiques endogènes que possède la ville par le renforcement du tourisme, la revitalisation de l'activité artisanale, l'intégration de la main d'œuvre qualifiée locale dans le développement économique de la ville, le développement du commerce et des services et l'encouragement de l'attractivité des investissements exogènes tout en améliorant la mobilité urbaine.

- Renforcer le schéma de structure actuel de la ville pour une meilleure mobilité urbaine diversifiée et proposer des nouveaux modes de déplacement ce qui va améliorer l'articulation des pôles périphériques entre eux et avec le centre-ville.
- Requalification et dynamisation du croissant fertile par la création de parcs (zoologique et aquatique) ainsi que la préservation des terrains agricoles par l'arboriculture, l'agriculture urbaine et périurbaine...

SCENARIO 1

Tlemcen.Ville Homogène Aérée



DEPLACEMENT DE LA ZONE INDUSTRIELLE

Entrée de Ville

Légende:

Nouvelle extension urbaine	
Pole de développement technologique	
Restructuration urbaine	
Habitat+ Equipement	
Zone de production légère	
Requalification de tissu historique	
Route projetée	
Tramway Etude	
Tramway Projeté	
Chemin de fer existant	
Chemin de TGV	
Parcour touristique	

II.2.2.7.1.2.Critique du scénario

La préservation de ce qui reste du croissant fertile demeure un point discutable puisque le grignotage des terrains fertiles est en train de s'accroître d'année en année par des programmes d'équipements planifiés par l'état (le nouveau POS UB15, le nouveau pôle universitaire.....)

II.2.2.7.2. Scénario retenu : Restructuration et densification du tissu urbain pour un territoire Tlemcenien compact et durable

Dans ce scénario nous matérialisons un modèle de ville compact qualitatif, en limitant les extensions dans la périphérie à travers l'utilisation des espaces d'une manière parcimonieuse avec des opérations de densification.

II.2.2.7.2.1- Les grandes lignes directrices du scénario retenu

- Ce scénario prévoit comme urbanisation future de la ville la restructuration et la densification du tissu urbain ainsi que l'occupation rationnelle des terrains du croissant fertiles, et tout sol constructible en limitant la dispersion dans les périphéries.
- Développer les facteurs économiques endogènes que possède la ville par le renforcement du tourisme, la revitalisation de l'activité artisanale, l'intégration de la main d'œuvre qualifiée locale dans le développement économique de la ville, le développement du commerce et des services et l'encouragement de l'attractivité des investissements exogènes tout en améliorant la mobilité urbaine.
- Renforcer le schéma de structure actuel de la ville pour une meilleure mobilité urbaine diversifiée et proposer des nouveaux modes de déplacement ce qui va améliorer l'articulation des pôles périphériques entre eux et avec le centre-ville.
- ce scénario propose la recombinaison des territoires qu'occupent les satellites en tant que fragment de ville et l'affirmation des nouvelles centralités par l'implantation d'équipements de base et la création d'une mixité fonctionnelle pour assurer une autonomie pour chaque pôle satellitaire.
- la création des parcs urbains et des espaces publics à l'intérieur de la ville pour aérer le tissu urbain et pour assurer la biodiversité dans le milieu urbain.
- La densité urbaine est la solution aux problèmes posée par l'automobile en milieu urbain. La ville compacte privilégie une accessibilité de service avec une grande limitation des déplacements automobile au profit des transports collectifs, des transports mi-lents et non motorisés → la ville des courtes mobilités.

II.2.2.8.-Les interventions urbaines sur le tissu urbain de l'agglomération de Tlemcen

Pour la future urbanisation de la ville de Tlemcen, et dans le cadre de sa réintégration dans les enjeux de la ville durable, il s'agit de proposer :

1) LA REQUALIFICATION ET LA REHABILITATION DU TISSU HISTORIQUE.

❖ LE CENTRE VILLE :

Le centre-ville joue le rôle d'un centre historique depuis lequel le plan radioconcentrique s'organise.

- soulager le centre et parachever la délocalisation des activités encombrantes (administratives et autres) vers les nouvelles centralités,
- régénérer et réhabiliter les bâtiments non fonctionnels et incompatibles avec la vocation du centre (les minoteries, le centre de rééducation...) pour accueillir des infrastructures culturelles.
- prévoir des travaux de réhabilitation et de rénovation du tissu ancien dégradé et mettre en valeur les sites et monuments historiques et culturelle (mosquée BabZir.....).
- revaloriser le secteur touristique au niveau de ce pôle en mettant à profit l'existence de plusieurs monuments historiques et la présence d'une variété culturelle et des capacités hôtelières appréciables.
- Renforcer la vocation du centre-ville par l'introduction d'équipements à caractère culturel : les musées, salles de spectacle, les théâtres, les galeries d'exposition ainsi que l'activité artisanale : des centres de formation, des espaces d'exposition, des locaux d'activité... en préservant le cadre architectural et patrimonial de la ville.
- Diminuer la circulation automobile à l'intérieur du centre ville en utilisant les mini bus et les modes de déplacement doux.
- créer des espaces publics pour aérer le tissu urbain.
- créer des espaces de stationnement aux entrées du centre historique.
- créer de nouvelles lignes téléphériques qui débutent de Sidi Boumediene passant par Agadir, le centre-ville, le Grand Bassin et arrivant au parc de Lala Setti.

❖ SIDI BOUMEDIEN, SIDI TAHAR, AGADIR, SID ELHALOUI:

- vu l'état de dégradation de ces sites, prévoir des travaux de réhabilitations et de revalorisation du tissu, la reconversion des sites en complexe culturel et touristique.
- créer une structure d'accueil pour les monuments historiques classés tel que Sidi Boumediene
- Créer de grands palais de culture, pavillons d'expositions, musées d'art et d'histoire judicieusement répartis à travers ses sites (des enregistrements du patrimoine (musical, culturel et artistique)
- Prévoir des équipements d'accompagnement pour les quartiers qui entourent les sites historiques comme ; les équipements sanitaires (une polyclinique) les équipements sportifs et de loisir, du commerce et service.
- Pour renforcer l'accessibilité à ses endroits : les lignes de tramways, des pénétrantes nord sud facilite la circulation et intégrant ses quartiers avec le tissu.
- La revalorisation des espaces perdus et des espaces verts.

❖ **QUARTIER DE LA GARE (La régénération du quartier de la gare pour un quartier d'entrée de ville)**

Il s'agit de mener les actions suivantes:

- Des travaux de réhabilitation et de rénovation des constructions dégradées
- La revalorisation des façades
- L'implantation des équipements d'accueil tels que les hôtels
- Implantation de l'habitat intégré, des commerces, des services, des bureaux...
- Requalification et élargissement des voies
- Création des passages mécaniques et piétons, des passerelles...
- Création des espaces publics et des aires de stationnement
- Renforcer le transport en commun (bus, tramway, taxis...)

2) AU NIVEAU DES TERRAINS AGRICOLES AU COTÉ EST DE LA ZONE INDUSTRIELLE

Créer un agropole pour la production agroalimentaire, localisé dans la partie sud de la zone industrielle. Ce pôle comporte une zone d'activités tertiaires, un espace dédié à la formation et la recherche (technologique), un parc industriel pour la transformation des produits agricoles.

3) AU NIVEAU DE LA ZONE INDUSTRIELLE:

- Requalification de la zone industrielle en pôle d'excellence et siège d'industries légères compétitives
- Délocalisation de l'industrie lourde et incompatible avec la nouvelle vocation attribuée à cette zone,
- la création d'un cluster de développement technologique en profitant de la proximité de l'université,
- la création d'un pôle de développement médical à proximité de l'hôpital.

4) POUR LA NOUVELLE EXTENSION QUI EST À PROXIMITÉ DE L'AGROPOLE :

On estime un besoin en logements : entre 2500 et 3000 pour l'individuel et entre 5000 et 5500 pour le collectif.

Un éco-quartier est à prévoir suivant les principes du développement durable, qu'on explique comme suit:

- Traitement des eaux usées par un système biologique.
- Utilisation des matériaux recyclables pour réduire la pollution et favoriser l'économie locale.
- Traitement des déchets par l'adaptation des bons réflexes de tri des déchets, dans les appartements par des bacs à quatre cases (verre, plastique, emballages et déchet biodégradables et des aires d'apport volontaire.
- Encourager le mode de déplacement écologique doux.
- Concrétiser la mixité sociale par l'implantation des différents types d'habitat (collectif intégré, semi collectif et individuel) et la mixité fonctionnelle par la diversité des équipements de proximité et de l'emploi, qu'assure la réduction des déplacements des travailleurs.
- Création des espaces de stationnement autour du quartier.
- La gestion de l'énergie par les panneaux photovoltaïques

5) AU NIVEAU D'ABOU TECHFINE (une centralité de jonction entre les pôles nord et le centre-ville)

- Réaffectation de la zone semi industrielle pour l'intérêt d'une mixité fonctionnelle de quartier et de la ville.
- L'implantation de l'habitat collectif intégré
- La création des espaces publics urbains et des parcs urbains
- L'implantation des équipements de base : lycée, polyclinique, équipement culturel, de loisirs et du sport, équipements administratifs, renforcement de l'activité commerciale, des services et des bureaux
- Développement d'un cluster d'affaire en profitant de la diversité des moyens de transport en commun (passage du tramway, gare routière) qui comporte des bureaux des services tertiaires (banques, assurance, et entreprises) pour conforter une attractivité économique et assurer une bonne qualité de vie.
- la création d'un pôle d'habitat avec une mixité fonctionnelle et une bonne accessibilité à travers la rocade et la mini rocade. On estime un besoin en logement : entre 2000 et 2500 pour l'individuel, et entre 4500 et 5000 pour le collectif.

6) AU NIVEAU D'IMAMA ET EL KIFFANE

La réaffectation des casernes militaires et des friches agricoles pour la création d'une nouvelle urbanisation basée sur le développement des principes des éco quartiers en développant la mixité fonctionnelle

- L'Implantation des équipements de base : polyclinique, groupe scolaire, tour administrative, mosquée, centre socio culturel et sportif...
- Renforcer la spécificité de l'entité qui a une vocation commerciale de niveau supérieur par la projection d'un cluster commercial, des centres commerciaux, des supers marchés, des magasins aux RDC des immeubles...
- Renforcer l'accessibilité de l'entité depuis imama et depuis el kiffane
- Privilégier la circulation douce à l'intérieur de l'entité
- Création des parkings, des espaces publics et des parcs urbains...

7) CHAMPS DE TIR

- Le quartier s'articule autour d'un grand parc urbain le long du talweg qui sera aménagé comme espace de détente, vaste esplanade, parc urbain...
- La réintégration du quartier Hai Nedjma avec son environnement immédiat par sa restructuration et la création d'une nouvelle centralité pour assurer l'articulation entre Imama et Champ de tir.
- la projection d'une gare TGV et la création d'une nouvelle centralité (en face du nouveau pôle universitaire) qui va accueillir notamment les structures de recherche et de développement ainsi que des fonctions au profit des étudiants universitaires (espaces de rencontre, club, studio...) ce qui va permettre de créer un bassin d'emploi pour l'ensemble du quartier.
- L'injection des différents types d'habitat notamment l'habitat individuel, semi collectifs et l'habitat intégré.
- L'injection des équipements d'accompagnements : sanitaires, culturels et culturels, sportifs et de loisirs, administratifs, commerces et services...
- Création des aires de stationnement, des espaces publics et des parcs urbains ...

8) AU NIVEAU DES POLES SATELLITAIRES (le développement des centralités de proximité locales):

- Chetouane, Ouzidane et Ain el hout :
 - Des travaux de restructuration
 - Elargissement des voies.
 - Développer la mixité fonctionnelle par l'injection des différents types d'habitat (collectifs et semi collectif) et des équipements administratifs, culturels, de loisir et sport, culturels, éducatifs, de formation, de santé, commerce et services...
- Articulation entre Oujlida et Boujlida:
 - Création d'une nouvelle centralité pour Oujlida et Boujlida en occupant les terrains vierges
 - Assurer la continuité urbaine et fonctionnelle par la diversité des équipements d'accompagnements (de santé, sport et loisirs, administratifs, renforcement du commerce et des services), d'habitat (habitat intégré et semi collectif), des espaces de stationnement et des espaces publics.

9) Des opérations de restructuration urbaine selon les principes du développement durable, des tissus urbains des quartiers : El Koudia, ain el hout, ouzidane, aindefla, boudghene, Riat, El Kalaa, cité Nedjma (champ de tir), ain nedjar et kolombia (el kiffane) pour leur intégration dans leur environnement immédiat :

- Rénovation des constructions
- L'aménagement des espaces extérieurs
- Création et élargissement des voies
- L'amélioration des déplacements
- Création des centralités locales pour chaque entité par la création d'une mixité sociale en implantant les différents types d'habitat (collectif intégré, semi collectif...) et par l'implantation des équipements d'accompagnement : annexe PTT, annexe APC, groupe scolaire, lycée, mosquée, marché, sureté urbaine, équipements culturel, de loisirs et sportifs, création des bureaux, de commerce et des services...
- Cette mixité fonctionnelle va assurer la disponibilité de l'emploi aux habitants au niveau de leurs quartiers respectifs.

10) LE TOURISME EQUESTRE AU NIVEAU DE LA ZONE DE LALLA SETTI

Cette Activité de loisir permet de découvrir la région en parcourant les distances.

Cette dernière reliée avec l'équitation et le tourisme, permet de donner :

- La possibilité d'observer le paysage.
- La possibilité de découvrir la nature, la faune et la flore.
- La possibilité de découvrir le patrimoine naturel de la ville.

II.2.2.9. L'INFRASTRUCTURE DE LIAISON ENTRE LES ENTITES:

- Dans le but de garder la variété et la richesse et la multifonctionnalité de la ville nous prévoyons l'élargissement de la route RN22 depuis l'entrée de la ville jusqu'au centre-ville « grand bassin » avec un traitement et un ameublement des façades et la projection de plusieurs équipements et services le long de cette voie, et aussi maintenir une forte liaison entre les pôles périphériques koudia, Oudjlida, le cluster d'affaire et le centre-ville
- Créer une mini rocade intermédiaires partant de l'agropole jusqu'au champ de tir

- Créer une voie à l'entrée de la ville qui mène directement vers la nouvelle centralité de la gare TGV (champ de tir) passant par koudia.
- Création des pénétrantes (nord /sud) pour renforcer la liaison des pôles entre eux.
- Le maintien du réseau du tramway proposé par l'état et la création d'une nouvelle ligne qui suit le tracé de la rocade et qui assure la liaison des pôles entre eux et le renforcement du réseau de bus pour faciliter le déplacement et l'accès aux nouvelles entités créées.
- Créer un pont entre Oujlida et Boujlida et un autre entre Oujlida et Abou Tachfine pour résoudre le problème d'embouteillage au niveau du nœud d'interaction Oujlida-Abou Tachfine.
- Création d'une rocade parallèle à l'autoroute pour assurer une liaison extérieure des pôles : SafSaf, Ouzidane, Ain El Hout, Oudjlida, Boudjlida, El Koudia jusqu'au champ de tir. Cette rocade va jouer le rôle d'une limite artificielle de l'urbanisation future de la ville.

II.2.2.10. Conclusion

La ville de Tlemcen à l'instar des villes algériennes, vit actuellement de multiples problèmes notamment ceux liés à l'étalement urbain, les dysfonctionnements et les incohérences structurelles, socio-économiques, les déséquilibres spatiaux, la perte de la qualité de vie, de la qualité du cadre bâti et des espaces publics, les impacts environnementaux des activités humaines etc.

La ville, dans la période actuelle, est marquée par un éclatement de ses secteurs d'urbanisation en dehors d'une cohérence territoriale rendant difficile la maîtrise de sa croissance.

Cet état de fait demande la recherche de solutions appropriées et urgentes au contexte local.

En urbanisme on dit « quand c'est urgent, c'est déjà trop tard ! »

En attendant de mettre en place une stratégie de développement de la ville à long terme, il semble judicieux d'opter dans l'immédiat pour une stratégie de développement de la ville à l'intérieur de son territoire composé des pôles et de la métropole, autrement dit aller vers un projet de ville compacte, pour des raisons d'économie d'échelle et du respect des exigences du développement durable d'une part et par anticipation au phénomène inéluctable de conurbation d'autre part.

Dans cette optique des actions sur l'espace urbain doivent être menées selon deux directions d'une manière concomitante :

- 1- Une **recomposition/requalification** des territoires urbains qui concernent les aires périphériques et les tissus urbains en formation au niveau des pôles satellitaires. Il s'agit de retrouver la cohérence territoriale qui fait défaut actuellement en tant que facteur déterminant pour l'amélioration de la qualité du cadre bâti.
- 2- Une **reconquête** des centres urbains aussi bien les tissus hérités de l'époque coloniale que les tissus traditionnels anciens à travers des opérations de régénération et de renouvellement urbain.

Chapitre III :

Approche contextuelle

Introduction

Le présent chapitre a pour objet la compréhension de l'aire d'étude suivant tous ses aspects à la fois urbains et architecturaux, mais aussi humains, historiques, économiques et sociaux à travers une analyse typo morphologique pour faire ressortir la problématique spécifique de la zone et proposer un schéma d'aménagement global ; ensuite nous auront à entamer l'analyse des exemples thématiques choisis. Toutes ces analyses vont nous aider pour appréhender les éléments de programmation, les exigences normatives et techniques de conception (qui fera l'objet du dernier chapitre IV).

III.1- Choix de la zone d'étude entre Imama et Champ de Tir

Partant de la problématique générale de l'agglomération de Tlemcen sus esquissée, notre choix a été porté sur la ZHUN du Champ de tir et plus précisément sur **la zone de jonction située entre Imama et champ de tir.**

En étant la deuxième ZHUN créée après celle de Kiffane –Imama pour être une véritable ville nouvelle autonome de 35000 habitants, indépendante et à l'écart de l'agglomération centrale, selon l'option retenue par le PUD de 1981 ; cette entité urbaine a retenu notre attention pour l'étudier de plus près et voir dans qu'elle mesure elle pourrait être inscrite dans la stratégie de développement durable de l'agglomération de Tlemcen, futur métropole régionale.

Notre étude a été consacrée à un fragment significatif de cette ZHUN et qui occupe une position charnière entre Imama et Champ de tir.

Le choix de ce périmètre repose sur certains critères devant répondre aux conditions d'attractivité et de performance en vue d'atteindre l'objectif recherché.

Le périmètre d'étude et d'intervention comprend :

La porte d'entrée sud, carrefour rocade –boulevard imama (station d'essence), hay Nedjma et terrain Zoued y compris la zone non aedificandi longeant oued bel abbes, jusqu'à la cité de 500 logements au Nord, la cité administrative, la cité militaire avec les terrains situés de part et d'autre, le pôle universitaire, la cité universitaire à la limite des terrains de l'ENPI (ex EPLF) devant recevoir des équipements centraux (actuellement à l'arrêt) et la cité sportive. Ce périmètre couvre une superficie de 190 Ha environ.

A la lumière de ce qui précède, le quartier possède un fort potentiel en termes d'équipements qui pourront constituer des atouts notables sur lesquels il est nécessaire de s'appuyer pour lui donner une nouvelle dynamique ainsi qu'une nouvelle image dans la ville.

❖ **Rappel sur les conditions de création et de réalisation de la ZHUN du champ de tir :**

De l'exploitation des archives auprès de l'administration (DUC-Subdivision-APC-URBAT-ANAT), des interviews qui nous ont été accordées par certains cadres et anciens responsables de l'urbanisme, de nos propres investigations sur le terrain nous avons pu retenir ce qui suit :

La ZHUN du champ de tir a été programmée par le PUD de Tlemcen (approuvé en 1981), pour être une entité autonome par rapport à l'agglomération centrale, elle représentait la deuxième ZHUN créée à l'époque après celle de Kiffane – Imama.

Avec le temps et en fonction de l'évolution de la situation plusieurs défaillances ont apparu mettant en exergue les limites de la procédure ZHUN :

- Dans le cadre d'une économie planifiée, la ZHUN dans sa logique de production se basait essentiellement sur le volontarisme de l'Etat.
- La procédure ZHUN se basait essentiellement sur la programmation à travers des chiffres.
- l'aspect urbanistique et architectural était négligé ce qui a engendré un cadre urbain de qualité très médiocre à savoir :
 - Production de cités numériques sans âme sous le sceau de l'urgence (cité des 500 logts, ...).
 - manque d'équipements d'accompagnement.
 - Un flou total dans la définition et le traitement de l'espace public.
 - **Le manque de centralité et l'absence d'équipements de niveau supérieur attractifs ainsi que le manque d'emplois in -situ lui confèrent la fonction de simple zone dortoir qui reste toujours dépendante du centre-ville ;**
 - La prolifération des constructions informelles notamment à l'entrée de la zone (cité Nedjma et terrain Zoued) défigure l'environnement ;

La ZHUN du champ de tir a connu beaucoup de changement depuis sa création en 1982 soit sur le plan de l'aménagement soit sur le plan de la réalisation des programmes d'habitat et d'équipements. Avec l'instauration des nouveaux instruments d'urbanisme, elle été couverte par un POS suivant les termes de référence définis par le PDAU du groupement approuvé en 1996. Le POS en question fut approuvé en 2000 et prévoit le programme suivant :

DESIGNATION	SITUATION
Fonctions libérales	Centre projeté
Agences	"
Centre bancaire	"
Centre artisanal	"
Centre commercial	"
Restaurant	"
Cafétéria+Salon de thé	"
Centre d'affaires	"
Sièges annexes	"
Centre culturel	"
Centre de loisirs	"
Centre sanitaire	"
Mosquée	"
Ecole	"
Protection civile	Sud
Institut d'Architecture	Nord université
Ecole	Cité policière
Ecole	394 logts CNEP
Marché découvert	Est cité 500 lgts
Centre de loisirs	Parc
Eqpt de restauration	Parc
Maison de jeunes	Secteur restructuré
Dispensaire	"
Sièges annexes	"
Parking à étages	"
Kiosques	Parc

Tableau 16 : Programme d'équipements complémentaire (Source prévision POS 2000).

❖ **Orientations d'aménagement suivant le PDAU révisé et approuvé en 2007.**

- La restructuration du quartier «Zouad» par l'ouverture de certaines artères et la projection des équipements d'accompagnement (maison de jeunes, dispensaires etc.).
- Assurer une meilleure accessibilité aux équipements et aux espaces communautaires.
- Création d'un noyau d'équipement composé : d'une cité administrative, d'un centre d'artisanat, d'un centre d'affaire, d'un centre culturel, d'un centre commercial, d'un centre de santé, d'une mosquée, d'un centre de loisirs et de détente, 03 écoles, d'un Siège de la protection civile, et d'un parking à étage.
- La projection d'un nombre important de logements dont 590 logements individuel et 818 logements collectif¹.

❖ **Elément majeur apporté par la Révision du PDAU du Groupement approuvé en 2007.**

Dans le cadre de la révision du PDAU du Groupement en 2007 il a été décidé l'implantation à l'entrée de la zone du champ de tir une cité administrative, un projet d'envergure qui pourrait avoir un impact considérable sur la vocation et le devenir de la zone et son périmètre d'influence.

Cet ensemble de sièges administratifs se situe dans le prolongement des équipements de souveraineté déjà réalisés (siège APC-siège de Daira-siège de sûreté-siège de la cour de justice –siège de protection civile) au niveau du nœud (rocade-boulevard Imama).

Cet axe se prolonge sur près d'un kilomètre et joue plusieurs rôles :

Il assure une couture et une articulation à la fois entre champ de tir et la zone d'Imama.

Dans sa partie Est, c-à-d-au niveau du nœud (rocade-boulevard Imama) il constitue une entrée de ville à mettre en valeur.

Dans sa partie Ouest, à l'intérieur de champ de tir, il offre l'opportunité de création d'une vraie centralité, qui fait d'ailleurs défaut actuellement, compte tenu des potentialités existantes en matière de sol urbanisable et autres atouts qui sont offerts.

III.2.- Diagnostic de la zone d'étude et d'intervention

- **La cité des logements militaires** constitue le premier projet réalisé dans la zone vers la fin des années soixante-dix. Cité de 150 logements collectifs dits « type nord » occupant un terrain de 9 Ha. avec une densité très faible. La cité est fermée sur elle-même et cloisonnée par une clôture complètement aveugle.



Figure (29) : vue aérienne de la cité militaire. **Figure (30) :** photo de la cité militaire.

- **Le pôle universitaire** constitue le deuxième projet réalisé dans la zone vers la deuxième moitié des années quatre-vingt. Le complexe bio médical, devenu l'actuelle école préparatoire est le premier à être réalisé puis les instituts INES Génie civil

¹ rap.PDAU-2007. P.151

&Hydraulique (construits en préfabriqué, système encouragé à l'époque), la cité universitaire ensuite les différentes extensions successives.



Figure (31) : vue aérienne du pôle universitaire. (source : google earth)

- **L'Habitat informel** : La fin des années quatre-vingt a vu la prolifération des constructions illicites au niveau de village « kounda » actuellement appelé hai « Nedjma ». Ce site, lieu de passage d'oued bel abbes, devait être préservé comme zone « tampon » en tant que coulée verte entre champ de tir et imama. Le début des années quatre-vingt-dix a connu la naissance du quartier illicite des « Zoued ». Ce type d'habitat informel, non structuré, a hypothéqué le développement harmonieux de l'entrée de la zone de champ de tir et a clochardisé le paysage urbain.



Figure (32) : vue aérienne sur la cité Nedjma **figure (33)** : photo de la cité Nedjma



Figure (34) : vue aérienne sur la cité Zoued

Figure (35) : photo de la cité Zoued

- **La cité Administrative :** Dans le cadre de la révision du PDAU du Groupement en 2007 il a été décidé l'implantation à l'entrée de la zone du champ de tir une cité administrative.

Cet ensemble de sièges administratifs clôturés se situe dans le prolongement des équipements de souveraineté réalisés vers la fin des années deux mille huit (siège APC-siège de Daira-siège de sureté-siège de la cour de justice –siège de protection civile) au niveau du nœud (rocade-boulevard Imama).

Liste des équipements réalisés ou en cours de réalisation : Direction des affaires sociales D.A.S.- Direction de la jeunesse et du sport D.J.S.- Direction de la Formation professionnelle D.F.P.- Maison de l'artisanat - A.N.E.M. - D.P.A.T.- Direction du Transport - Direction des mines et de l'industrie D.M.I.- Direction du Tourisme - Direction des Moudjahidine - Direction de l'Environnement - Direction des Affaires religieuses - Direction des Domaines - Cours des comptes - Centre culturel islamique - Centre de loisir scientifique - Subdivision de l'agriculture - Police communale - Subdivision de l'hydraulique - Contrôle Financier C.F.- Direction des travaux publics D.T.P.- Direction du travail -...

Remarques sur la conception de la cité Administrative:

L'étude d'aménagement du site a été confiée à l'URBAT sur la base d'un cahier de charges établi par l'administration (DUC).

L'étude présentée a été conçue sous forme de lotissement (reconduite après sous forme de POS) où à chaque administration fut attribué un lot de terrain en fonction de son programme, sachant que chaque administration avait inscrit son projet individuellement.

Concernant la réalisation des sièges, chaque administration en tant que maître d'ouvrage avait retenu un bureau d'études sur la base d'un concours lancé à cet effet.

Le résultat obtenu c'est cet ensemble où plusieurs tendances et courants se côtoient et ne dialoguent pas malheureusement en termes de cohérence architecturale, à notre humble avis.



Figure (36) : l'entrée de la cité administrative



Figure (37) : la D.F.P



Figure (38) : direction de transport



Figure (39) : direction des Moudjahidine

Le résultat aurait été autrement plus intéressant si la cité administrative avait été conçue sous forme de projet urbain intégré avec tout le sens que cela signifie.

Ainsi le plan de masse monofonctionnel serait évité et remplacé par un aménagement qui mixe les fonctions et favorise l'émergence d'une nouvelle centralité autour de l'activité tertiaire.

L'espace public au lieu d'être traité comme espace résiduel devait avoir un rôle majeur dans l'ordonnancement des constructions qui constituent l'espace urbain, lieu par excellence de l'urbanité.



Figure (40) : vue aérienne sur la cité administrative.

(Source : Google earth)

III.3. Analyse typo morphologique du périmètre d'intervention

a) Mobilité et trame viaire :

On distingue 3 types de voiries :

- 1- Les voies primaires: sont des voies avec un flux mécanique fort, elle sont représentées par la rocade qui permet l'accessibilité à notre zone par deux points d'interaction majeurs qui relient la zone d'étude avec le reste de la ville et des voies primaires qui permettent la liaison de notre zone avec le reste de la ZHUN de champ de tir.
- 2- Les voies secondaires: sont des voies avec un flux mécanique moyes, elles sont utilisées comme des raccourcis.
- 3- Les voies tertiaires : sont des voies avec un flux mécanique faible qui permet la circulation à l'intérieur des ilots. Elles sont caractérisées par la dégradation et leur étroitement et on trouve même des impasses.

-L'entité est desservie par un réseau de transport public (bus) qui permet le déplacement des habitants vers le centre-ville.

Synthèse :

L'accessibilité à notre zone d'étude est assurée depuis la rocade par deux voies seulement, ce qui provoque une difficulté de liaison avec les différentes entités de la ville.

La dégradation des voies intérieures et l'existence des impasses qui gênent la circulation mécanique et piétonne à l'intérieur des ilots.

Une insuffisance en matière des aires de stationnement.

Une absence de liaison en matière de transport en commun entre l'entité d'étude et les autres pôles satellitaires de la ville.

POTENTIALITES	PROBLEMES
<p>-Le passage de la rocade qui assure une facilité de liaison avec de multiples destinations, et améliore la qualité de vie des habitants.</p>	<p>-L'accessibilité à notre zone d'étude est assurée depuis la rocade par deux voies seulement, ce qui provoque une difficulté de liaison avec les différentes entités de la ville.</p>
<p>-L'entité est desservie par un réseau de transport public qui permet le déplacement des habitants vers le centre-ville.</p>	<p>-Une absence de liaison en matière de transport en commun entre l'entité d'étude et les autres pôles satellitaires de la ville.</p>
	<p>-La circulation interne est assurée par le seul axe mécanique goudronné existant et la voie pénétrante qui ceinture l'université et les logements OPGI, d'où la nécessité d'assurer une meilleure liaison entre Tlemcen et la nouvelle extension champ de tir.</p>
	<p>-La dégradation de voies intérieures et l'existence des impasses gênent la circulation mécanique et piétonne à l'intérieur des ilots.</p>
	<p>-Une insuffisance en matière des aires de stationnement.</p>

Tableau 17 : Les problèmes et les potentialités de la trame viaire de la zone d'intervention.

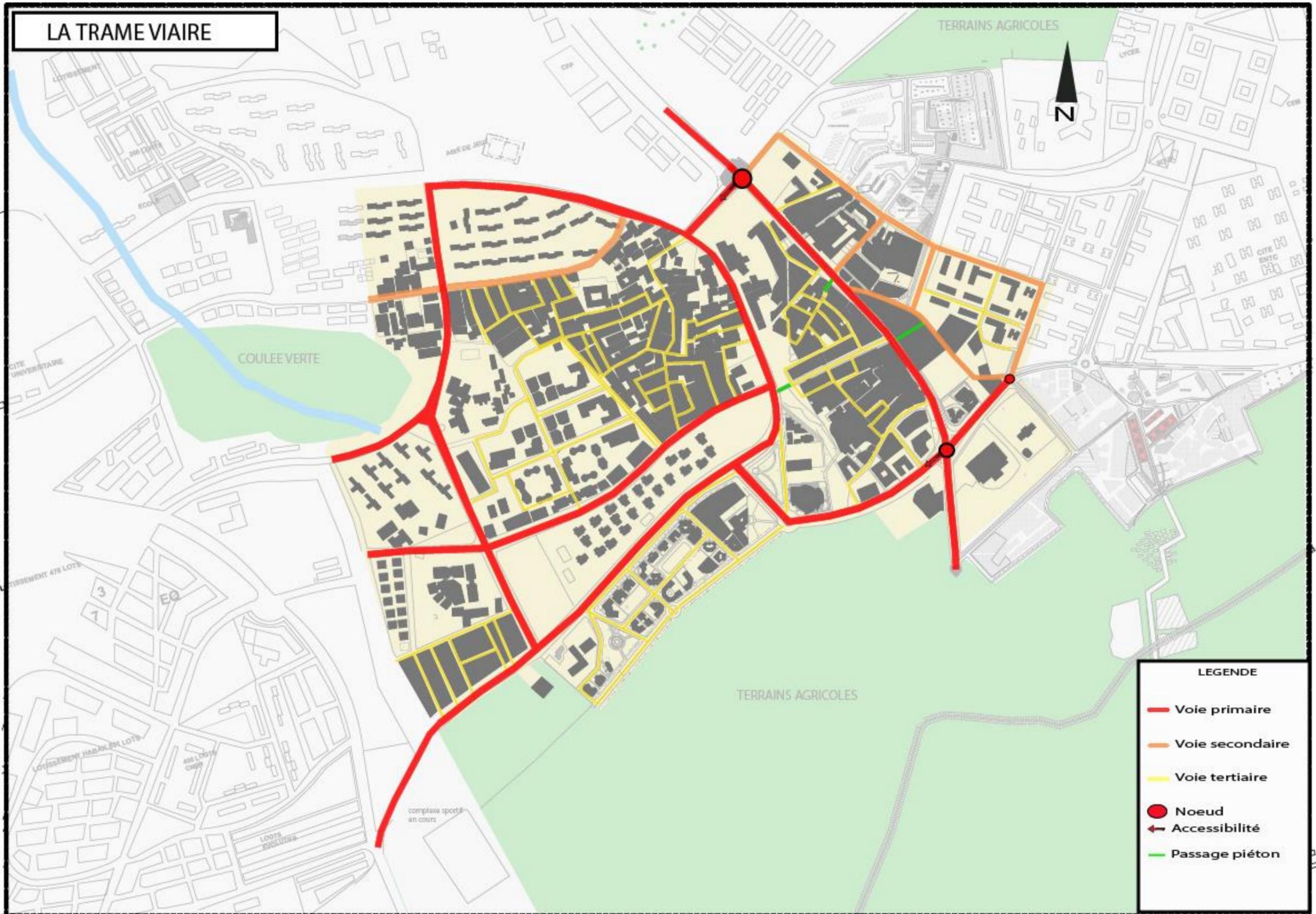


Planche 11 : LA TRAME VIAIRE

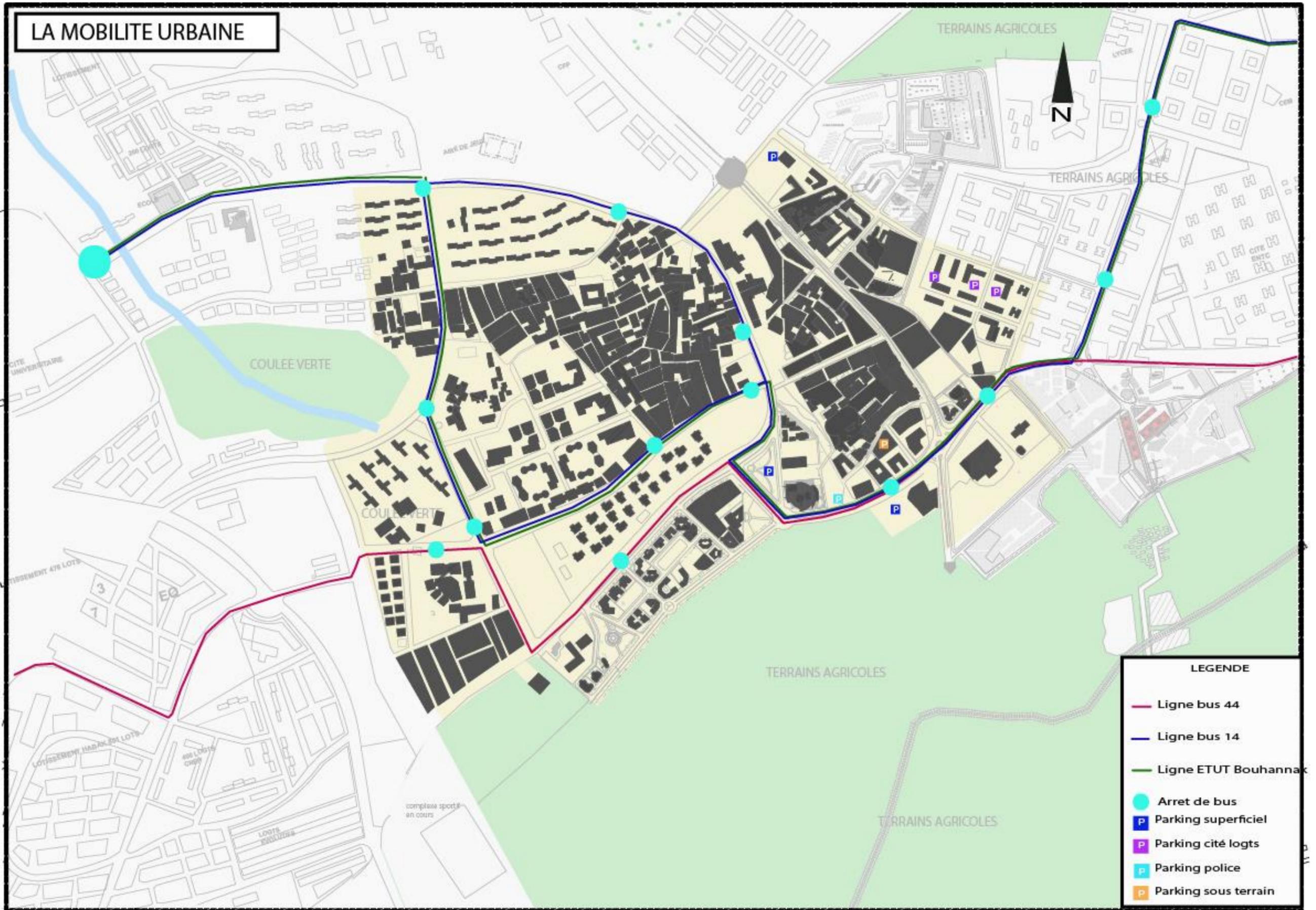


Planche 12 : LA MOBILITE URBAINE

b) La forme urbaine :

Dans l'analyse de la forme urbaine nous avons constaté que la zone d'étude est formée de deux zones :

-**la première zone** est occupée par la fonction résidentielle où la densité du bâti est assez grande par rapport au vide. Le bâti est implanté d'une manière aléatoire formant un tissu vernaculaire où on trouve à l'intérieur des ilots d'habitation des ruelles et même des impasses. Cette forme irrégulière des ilots et l'absence d'une trame urbaine génèrent un système viaire en labyrinthe à l'intérieur des ilots d'habitations.

-**la deuxième zone** est occupée principalement par des équipements et par des logements collectifs en barre où la densité du bâti est faible par rapport au terrain occupé. Les ilots de cette zone sont ouverts avec des formes plus ou moins régulières.

Synthèse :

Le tissu urbain est mal structuré à cause de la mauvaise implantation/répartition du bâti et l'absence d'une trame viaire régulière qui assure la fluidité de circulation ainsi que l'absence des espaces publics (surtout au niveau des constructions illicites) ce qui défigure le paysage urbain.

L'espace urbain au niveau de la cité Nedjma et celle des Zouad est fortement occupé avec l'existence de quelques poches vides, par contre un grand espace vide non occupé et non aménagé à l'intérieur des ilots d'équipements et des cités de logements collectifs notamment au niveau de la cité militaire.

POTENTIALITES	PROBLEMES
-L'entité possède des équipements d'enseignement supérieur (université et une école préparatoire) ce qui va former une main d'œuvre qualifiée qui doit être exploitée comme facteur de développement endogène et exogène.	-Ce tissu urbain est mal structuré à cause de la mauvaise répartition/implantation du bâti (surtout au niveau des constructions illicites)
-La dominance des équipements administratifs qui facilite les services aux habitants, attire les investissements pour assurer un développement endogène et exogène.	- L'absence d'une trame viaire régulière qui assure la fluidité de circulation.
	-Ainsi que l'absence des espaces publics ce qui défigure le paysage urbain.
	-L'existence des murs de clôtures de part et d'autre des boulevards et l'absence d'une activité le long de ces voies provoque l'absence d'animation et de centralité pour la zone.

Tableau 18 : Les problèmes et les potentialités de la forme urbaine de la zone d'intervention.

Typologie des ilots :

numéro	Type de l'ilot	Position sur carte	Photo aérienne	description
1	Ilot de l'université			C'est un îlot monofonctionnel, avec une grande taille, il contient du bâti discontinu en léger retrait sur la voie primaire. Les hauteurs des bâtiments varient entre R+1 et R+3 avec une moyenne emprise au sol.
2a	Ilot résidentiel individuel régulier			Ces îlots forment un ensemble de maisons individuelles regroupées et implantées à l'alignement des voies. Les hauteurs des bâtiments varient entre RDC et R+2 avec une forte emprise au sol.
2b	Ilot résidentiel individuel irrégulier			Dans les îlots de forme irrégulière, les maisons sont désorganisées où il est difficile de déterminer les voies tertiaires dont on trouve même des impasses.
3	Ilot résidentiel collectif			Il contient un ensemble d'immeuble collectif en barre avec des grands espaces ouverts et du bâti discontinu implanté en retrait de la voie publique, il occupe des grandes parcelles. Les bâtiments sont en R+4 avec une faible emprise au sol.
4	Ilot d'équipements administratifs			Sont des îlots ouverts d'une forme régulière. Le bâti est hétérogène et discontinu implanté en retrait de la voie publique. Les hauteurs varient entre R+2 et R+3 avec une moyenne emprise au sol.

Tableau 19 : La typologie des ilots.

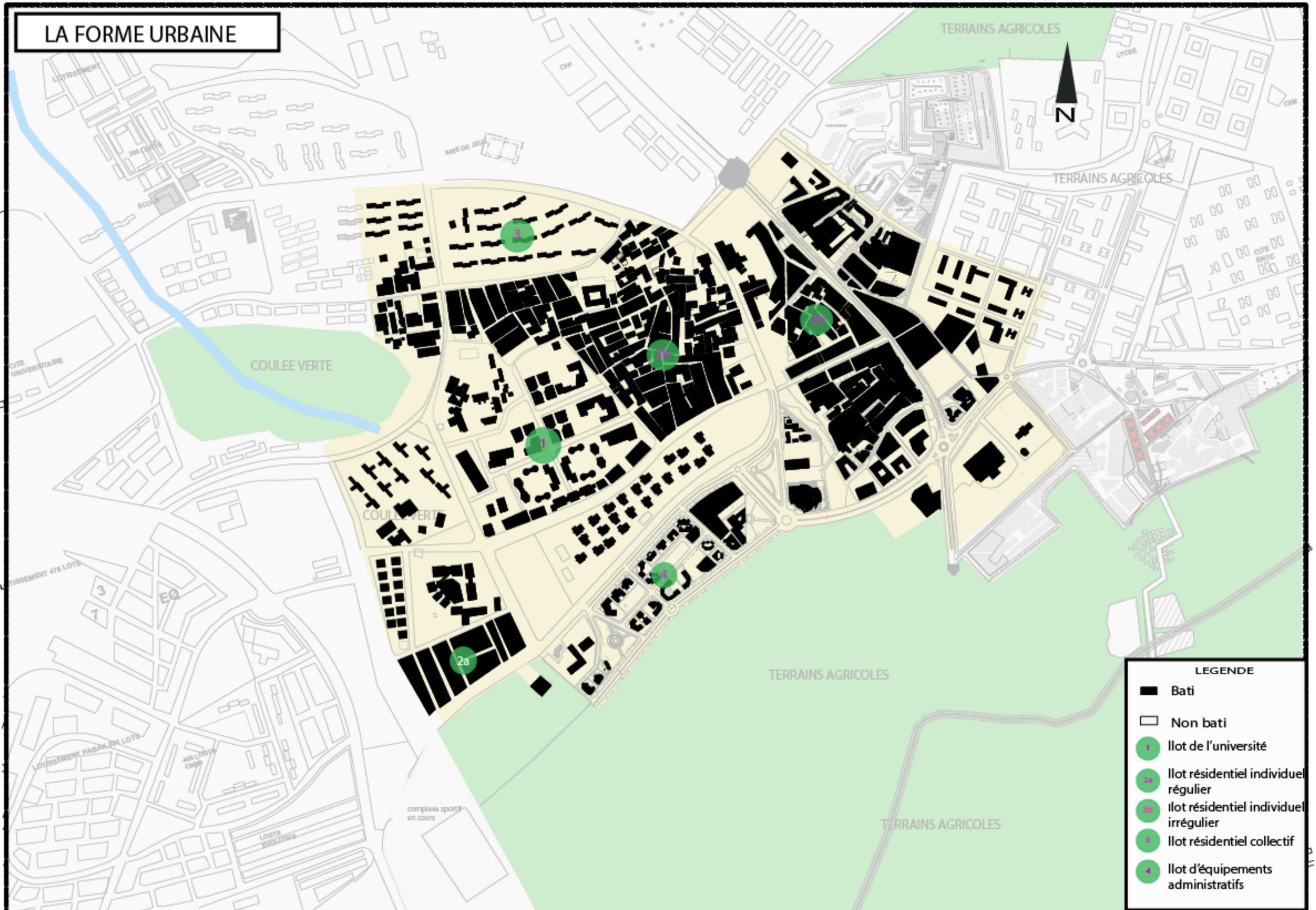


Planche 13 : LA FORME URBAINE

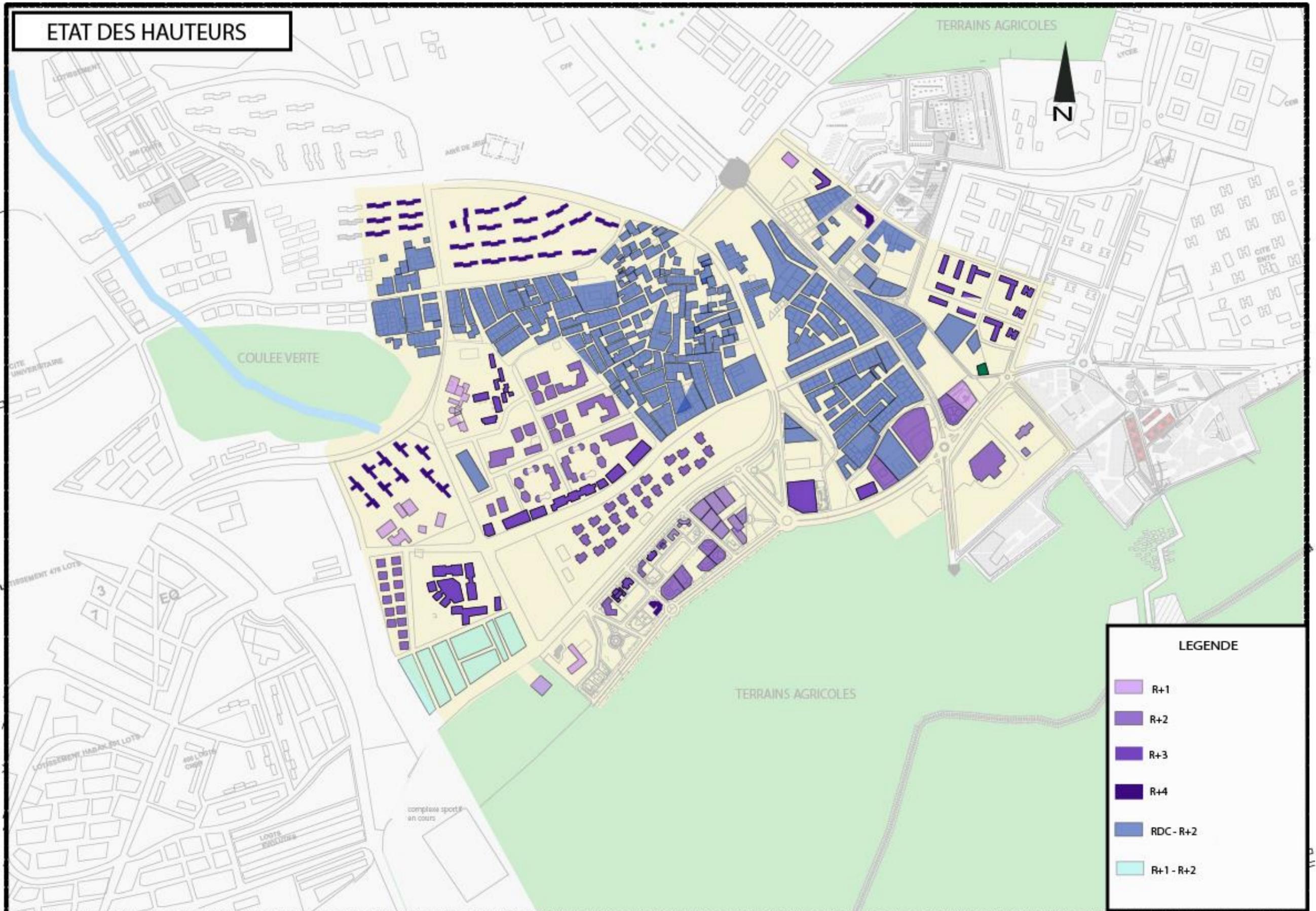
c) L'état des hauteurs :

Après l'analyse des gabarits des constructions nous avons remarqué qu'il y a une certaine homogénéité au niveau des hauteurs qui varient entre RDC et R+3. Elles ne dépassent pas les R+4 pour les immeubles d'habitat collectif.

Le gabarit des maisons individuelles varie entre RDC et R+2, donc nous constatons qu'il y a une grande consommation de l'espace (grande emprise au sol) par contre une faible densification en hauteur.

d) La trame foncière :

La zone d'étude représente une variété de propriétés foncières. Cette variété de propriété foncière a provoqué un désordre au niveau de l'image urbaine et architecturale . Chaque propriétaire construit son projet à sa manière en négligeant l'intégration avec son environnement ce qui génère une absence de cohérence urbaine et architecturale.



ETAT DES HAUTEURS

LEGENDE

■	R+1
■	R+2
■	R+3
■	R+4
■	RDC - R+2
■	R+1 - R+2

Planche 14: L'ETAT DES HAUTEURS

e) Typologie de l'habitat et des équipements :

- **Habitat :**

A partir de l'analyse de la typologie, nous constatons quatre (4) types d'habitat :

- **Habitat individuel formel:** qui possède une trame régulière avec une implantation bien organisée, le gabarit varie entre R+1 et R+2.
- **Habitat individuel informel:** cette catégorie possède des formes irrégulières et des voies anarchiques. Pour le cadre bâti, il s'agit de constructions spontanées illicites avec une implantation aléatoire sur le site avec des hauteurs variant entre RDC et R+2.
- **Habitat collectif:** occupé par la cité des 500 logements (dominance du type LSP d'un gabarit de R+4) la cité des 1200 logements (R+4), et aussi la cité militaire d'un gabarit de R+2.
- **Habitat semi collectif**

- **Equipements :**

Nous remarquons la dominance des équipements administratifs (la cité administrative, palais de justice, l'APC...), l'existence d'équipements commerciaux (les marchés, quelques commerces au niveau des RDC des maisons individuelles ...), les équipements éducatifs (école, CEM, lycée...) et les équipements d'enseignement supérieur (l'université et l'école préparatoire).

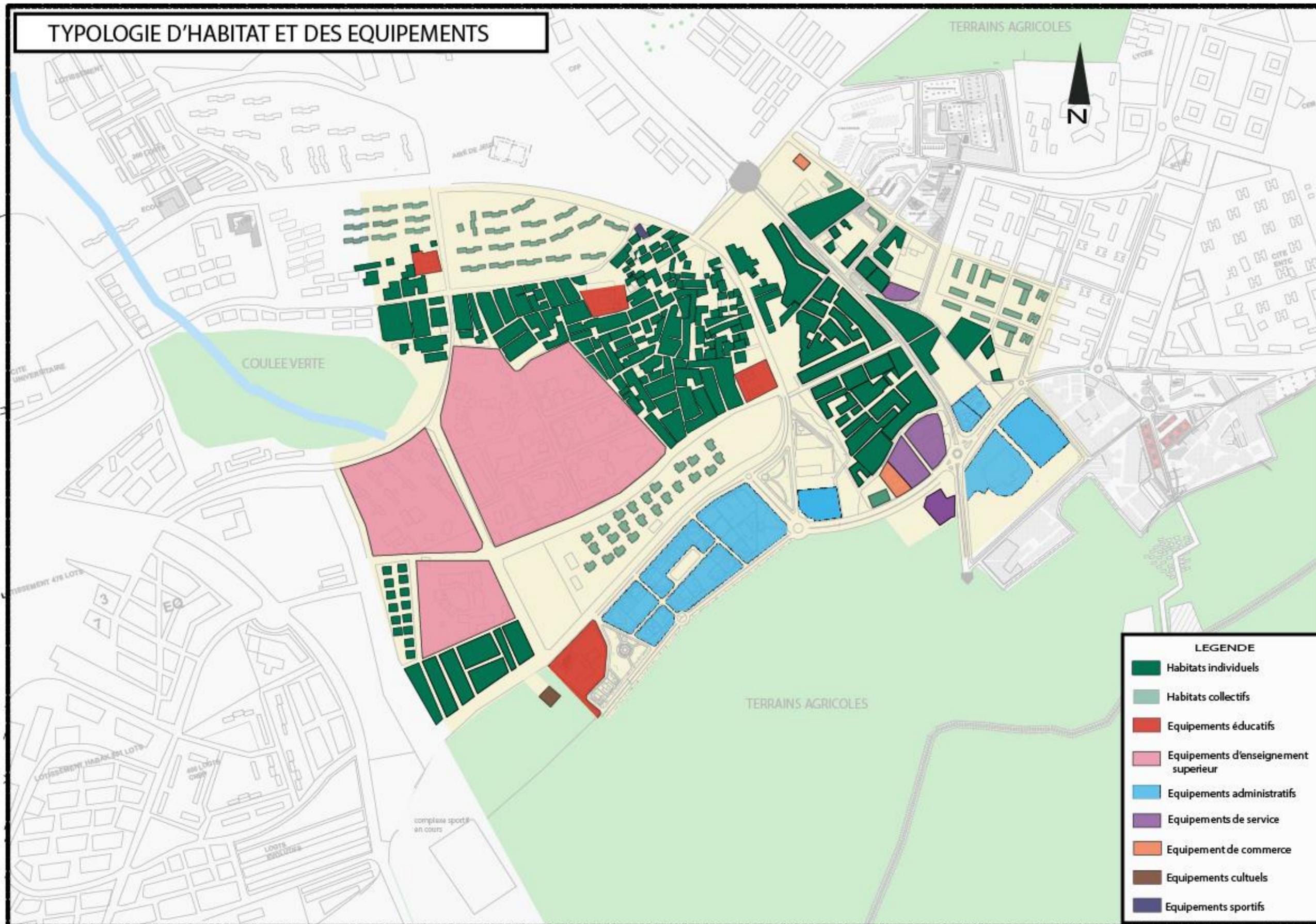
Synthèse :

- Le déséquilibre dans la répartition des Fonctions urbaines où l'habitat prend de l'ampleur au détriment des autres équipements.
- La dominance de l'habitat informel (Cité Nedjma et Zouad) qui défigure le paysage urbain.
- L'absence des équipements de culture, de loisir et de sport.
- L'absence d'équipements de proximité, les espaces verts et les espaces publics comme les placettes et aires de jeux surtout au niveau de la cité Nedjma et zouad.
- L'étroitesse et la dégradation des voies de desserte et de circulation.

POTENTIALITES	PROBLEMES
-La dominance de la fonction administrative dans l'entité qui assure l'emploi aux habitants et facilite les investissements pour un développement endogène et exogène.	-Le déséquilibre dans la répartition des fonctions urbaines où l'habitat prend de l'ampleur au détriment d'autres équipements.
-la population est attirée par la proximité d'Imama et du Centre-ville qui offrent toutes les commodités de la vie dont a besoin l'humain	-La dominance de l'habitat informel (Cité Nedjma et Zouad) qui défigure le paysage Urbain.
	-L'absence des équipements de proximité, les espaces verts et les espaces publics comme les placettes et les aires de jeux surtout au niveau de la cité Nedjma et zouad.
	-L'absence des équipements de culture, de loisir et de sport.
	-L'étroitesse et la dégradation des voies.

Tableau 20 : Les problèmes et les potentialités de l'habitat et des équipements de la zone d'intervention.

TYOLOGIE D'HABITAT ET DES EQUIPEMENTS



LEGENDE	
	Habitats individuels
	Habitats collectifs
	Equipements éducatifs
	Equipements d'enseignement supérieur
	Equipements administratifs
	Equipements de service
	Equipement de commerce
	Equipements culturels
	Equipements sportifs

Planche 16 : TYPOLOGIE D'HABITAT ET DES EQUIPEMENTS

f) Paysage naturel :

Après la lecture du paysage naturel, on a remarqué que le tissu urbain est traversé par une coulée verte tout le long de l'Oued Belabes.

- La présence des terrains agricoles dans la partie sud de l'entité d'étude.
- Un vaste foncier inoccupé à l'intérieur de la cité militaire et l'existence de poches vides à l'intérieur du tissu (espaces perdus, fermes ...etc.)

g) Contraintes et servitudes :

Le tissu étudié est caractérisé par la présence de certaines contraintes naturelles et artificielles dont nous citons :

- Le passage de l'Oued Belabes qui présente un risque d'inondation.
- Le passage des lignes électriques à haute tension au-dessus des habitations qui présente un risque majeur.
- l'existence d'une cité militaire clôturée qui crée une rupture urbaine et architecturale entre la cité administrative et le reste du tissu.
- Le passage de la rocade provoque une rupture fonctionnelle entre Imama et Champ de tir et sa transformation en voie urbaine par l'implantation non contrôlée des habitations de part et d'autre ce qui aggravera le problème des relations entre l'entité et les pôles satellitaires de la ville.
- Ces contraintes n'ont pas empêché les gens de construire sur des terrains qui présentent des risques naturels (inondation) ou en violation des règles de sécurité (proximité des réseaux électriques haute tension) dans le cas de la cité Nedjma.

Tableau 21 : Les problèmes et les potentialités du paysage naturel, contraintes et servitudes

POTENTIALITES	PROBLEMES
-Le passage d'oued malgré qu'il crée une rupture naturelle, il peut être réaménagé et traité pour créer un paysage naturel qui va aérer notre entité.	-Le passage d'Oued Bel abbés au Nord-Est exige un aménagement particulier et une servitude à respecter.
	-Le passage des lignes électriques à haute tension au-dessus des habitations qui présente un risque majeur.
	-Le passage de la rocade provoque une rupture fonctionnelle entre Imama et Champ de tir et sa transformation en voie urbaine par l'implantation non contrôlée des habitations de part et d'autre aggravera le problème des relations entre l'entité et les pôles satellitaires de la ville.

PAYSAGE NATUREL, CONTRAINTE ET SERVITUDE

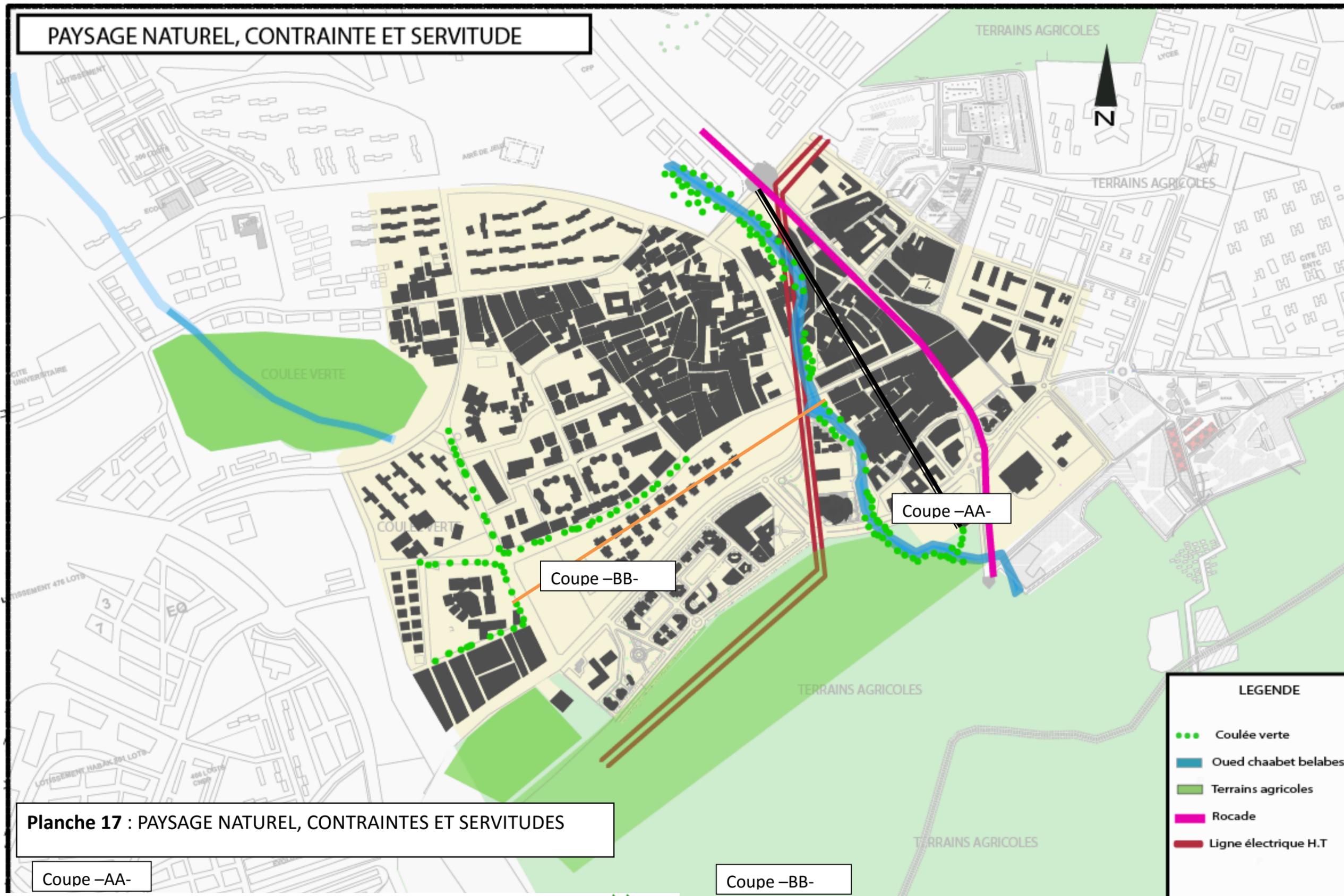
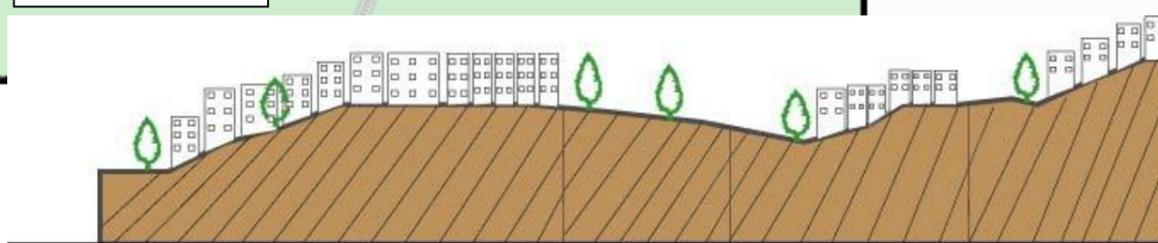


Planche 17 : PAYSAGE NATUREL, CONTRAINTES ET SERVITUDES

Coupe -AA-

Coupe -BB-



h) Analyse du style architectural :

façade	localisation	Catégorie de bâtiment	Forme générale	Structure de la façade	gabarit	Forme d'ouverture	couleur
	Cité administrative	administration	-Façade symétrique alignée par rapport au trottoir - La dominance du vide par rapport au plein	Une façade en un seul corps avec un traitement central en mur rideau pour marquer l'entrée	R+3	Mur rideau rectangulaire courbé en haut dans la partie centrale	Beige et orange
	Cité administrative	administration	- Façade rythmée alignée par rapport au trottoir - un équilibre entre le plein et le vide	Une façade en un seul corps dont l'entablement est marqué par des fenêtres arquées	R+2	Grandes Fenêtres rectangulaires et arquées dans la partie supérieure de la façade	Beige et bordeaux
	Cité administrative	administration	-Façade hétérogène avec un rythme entre le plein et le vide - façade alignée par rapport au trottoir	Une façade en un seul corps où il n'y a pas une différence entre le RDC et le dernier niveau	R+2	- Murs rideau en hauteur -Fenêtres rectangulaires en hauteur -Fenêtres circulaire	Beige et bordeaux
	Cité administrative	administration	-Façade symétrique alignée par rapport au trottoir dont l'entrée est surélevé par un escalier - La dominance du vide par rapport au plein	Un élément centrale en arc outrepassé brisé pour marquer l'entrée - Les deux niveaux supérieurs sont différenciés au RDC par un traitement de coin en mur rideau	R+2	-Murs rideau en hauteur -Fenêtre en arc plein cintre	Beige et bordeaux Et du vert pour le vitrage

Façade	localisation	Catégorie de bâtiment	Forme générale	Structure de la façade	gabarit	Forme d'ouverture	couleur
	Cité administrative	administration	-Façade hétérogène dont le vide occupe la partie droite du bâtiment et le plein dans la partie gauche - façade alignée par rapport au trottoir	La façade est divisée verticalement t où on trouve la dominance du plein dans la partie gauche et du vide dans la partie droite et un équilibre entre plein et vide dans la partie centrale. l'entrée est en angle du bâtiment	R+2	- Mur rideau trapézoïdale -Fenêtre rectangulaire - mur rideau en hauteur	Beige et bordeaux
	Cité des Zouad	Maison individuelle	Façade hétérogène alignée par rapport au trottoir	un RDC (soubassement) occupé par des locaux commerciaux Le corps réservé pour l'habitation L'entablement marqué par le garde corps de la terrasse	R+1- R+2	- Fenêtres rectangulaires -Balcon en longueur	Beige, rose, orange ...
	Cité Nedjma	Maison individuelle	-Façade inachevée , anarchique avec une absence d'un style architectural - l'absence d'alignement	/	RDC-R+2	-Fenêtre rectangulaire -Des balcons en longueur	Façade non teintée (gris et rouge brique du parpaing et du brique.
	Cité 500 logts	Habitat collectif	-Façade en longueur avec un rythme d'ouverture - elle est en retrait par rapport à la voie publique	La façade est en un seul corps avec an même traitement du RDC jusqu'au dernier étage	R+4	-Fenêtre rectangulaire en hauteur	Blanc et rose

Tableau 22 : le style architectural des façades

Synthèse de l'analyse architecturale :

- Absence d'homogénéité dans le traitement des façades des bâtiments ce qui défigure l'image globale de la ville.
- La cité administrative est caractérisée par la diversité des styles architecturaux des administrations ce qui crée un désordre visuel pour sa façade urbaine.
- le traitement des façades des maisons individuelles est fait suivant les besoins des propriétaires sans se soucier du côté esthétique de la ville ce qui défigure le paysage urbain.
- Le prolongement des clôtures le long des boulevards crée une rupture urbaine et génère l'absence d'une façade urbaine pour l'entité.



Figure (41) : le boulevard entre la cité administrative et la cité militaire.

i) Synthèse de l'analyse typo morphologique :



Planche 18: PRINCIPAUX DYSFONCTIONNEMENTS URBAINS

III.4.Problématique spécifique de la zone d'intervention

L'objectif principal du master plan proposé pour la ville de Tlemcen était d'affirmer les nouvelles centralités pour les pôles satellitaires afin d'assurer leur autonomie et les intégrer dans le tissu global de la ville.

Le périmètre d'intervention choisi à l'issue de l'analyse urbaine présente une problématique très pertinente.

En effet le périmètre choisi couvre un territoire **de 190 HA** où nous assistons à la juxtaposition de quatre types d'entités cote à cote chacune différente de l'autre cloisonnée et fermée sur elle-même soit par une clôture en dur tel que le cas de la cité administrative, la cité des logements militaires, le pôle universitaire, soit par la structure de son tissu dense, irrégulier et impénétrable tel que le site d'habitat spontané (Zouad et Nedjma).

L'ensemble occupe une position charnière entre deux pôles urbains d'importance IMAMA et CHAMP DE TIR.

Des servitudes technologiques et naturelles (lignes électriques H.T. et Oued Bel abbés) ainsi que la rocade constituent une barrière physique très contraignante entre les deux entités.

Le quartier se trouve ainsi enclavé vue l'insuffisance de liaison avec les espaces environnants.

Il en résulte ainsi un enclavement du quartier et une accessibilité piétonne difficile.

- Très peu d'activités sont présentes à l'échelle du quartier; cette absence de mixité de fonction rend le **quartier peu dynamique et peu attractif.**
- **Le quartier souffre d'un manque d'infrastructures et d'équipements de qualité, devant favoriser l'urbanité et créateurs de lien social.**
- De plus, la typologie des ensembles d'habitat, les **cités clôturées et cloisonnées** (la cité militaire, la cité administrative, le pôle universitaire et la cité de jeunes filles), **le fonctionnement flou des espaces** engendrent des abus d'usages ainsi qu'un sentiment d'inconfort et d'insécurité chez les habitants.

Cependant, la nouvelle cité administrative, les nouveaux équipements culturels, le pôle universitaire, les résidences universitaires, la cité sportive en cours de travaux, pourraient lui conférer un caractère attractif et dynamique si des actions de requalification et d'amélioration urbaine de cet ensemble sont envisagées.

Chapitre IV :
**Programmation et intervention
opérationnelle**

Introduction :

«Le mot « programmation » a pris un sens nouveau à partir des années soixante. Il correspond à une démarche d'action rationnelle dont les principes, qui ont été théorisés et appliqués dans la planification économique et le management des organisations en France et aux Etats-Unis, ont ensuite été étendus à l'urbanisme et à l'architecture. On l'envisage alors en tant que « méthode » de résolution des problèmes, de définition de « besoins » ou de « contraintes » comportant des étapes spécifiques¹ ».

Après la démarche d'analyse et d'expression des enjeux confrontée aux observations recueillies lors de la phase analytique, il s'agira d'établir tous les éléments qui vont permettre de poursuivre la mise en œuvre du projet d'aménagement envisagé, et ses conditions de faisabilité,

Ces éléments sont réunis dans un document de synthèse qui est le « **programme de base** ».

IV.1. Le schéma d'aménagement proposé : la requalification de l'entrée de champ de tir :

Comme nous l'avons vu précédemment, l'accès à la zone qui s'effectue uniquement à partir de la rocade ouest en deux endroits seulement, la faiblesse en matière de structuration urbaine, la carence en lieux de centralité et d'attractivité, justifient amplement la nécessité d'une requalification urbaine qui doit reposer sur la cohérence urbaine comme outil de maîtrise de la qualité du cadre bâti.

IV.1.1-Les orientations d'aménagement :

Orientation 1 : Désenclaver physiquement le quartier, renforcer les liens avec les quartiers voisins, l'ouvrir et l'intégrer à son environnement. Il s'agit d'une opération de restructuration urbaine de l'entité Zouad et Nedjma par l'ouverture des voies mécaniques et piétonnes pour assurer la fluidité de circulation et renforcer l'accessibilité et l'articulation entre Imama et Champ de Tir.

¹(Chiali, cours de théorie de projet 7 2013)

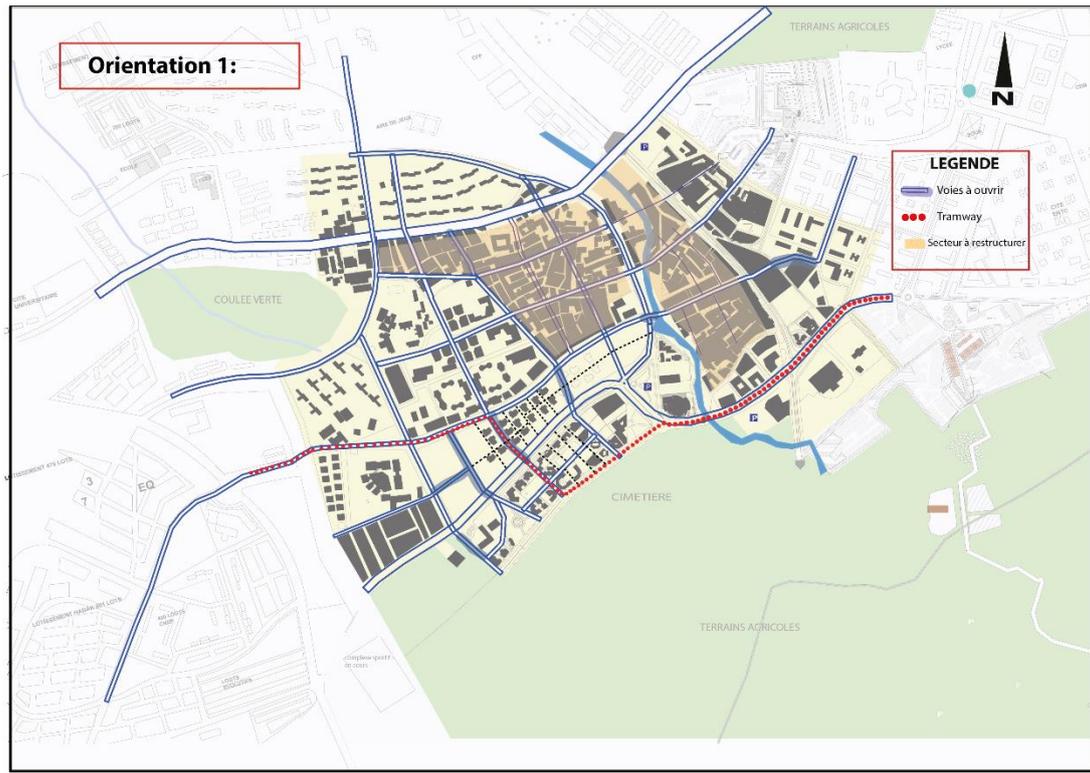


Figure (42) : Orientation 1 d'aménagement.

Orientation 2 : requalifier les voies d'accès de part et d'autre de la cité militaire en boulevard urbains meublés et animés.

Orientation 2 : supprimer les clôtures et reconsidérer l'aménagement de l'espace public intérieur.

Orientation 3 : Diversifier l'habitat pour assurer une mixité sociale et améliorer la qualité de vie (densification de la cité militaire /réhabilitation des façades des maisons situées le long des axes principaux avec la création des commerces au RDC.)

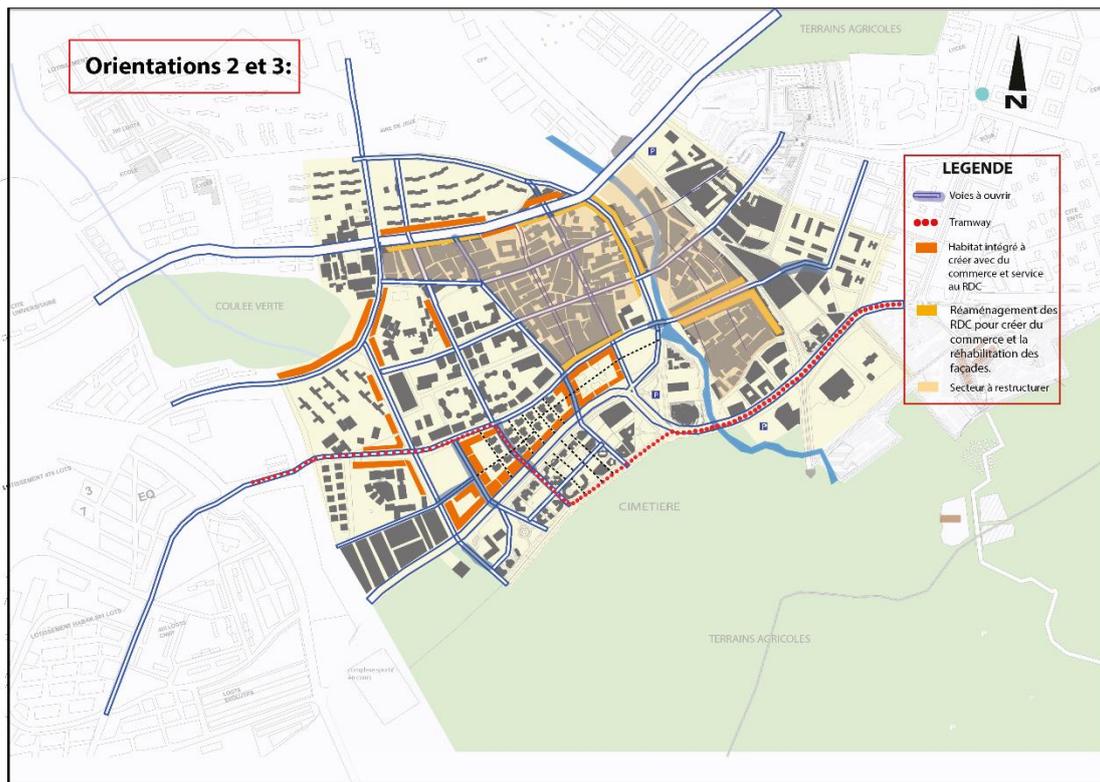


Figure (43) : Orientations (2) et (3) d'aménagement.

Orientation 4 : dynamiser et rendre attractif le quartier par l'implantation d'activités tertiaires et de services communautaires.

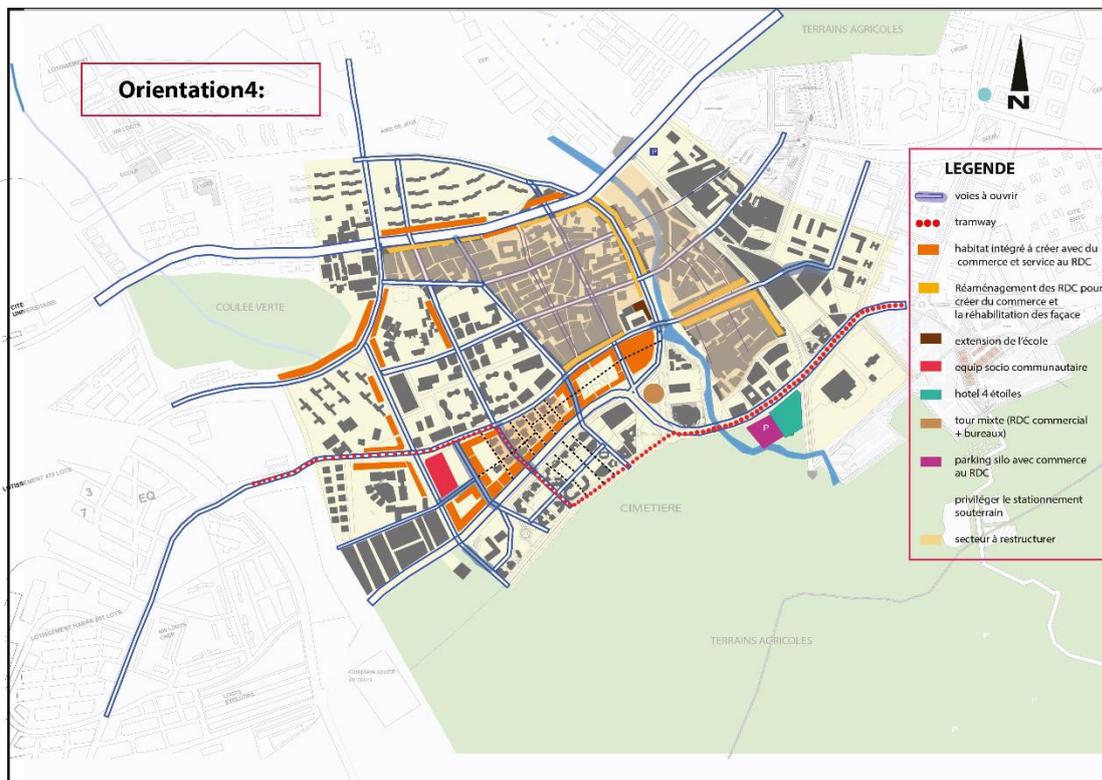


Figure (44) : Orientation (4) d'aménagement.

Orientation 5 : Développer l'agriculture durable et de proximité.

Orientation 6 : Aménager l'emprise du talweg en coulée verte (servitude d'oued belabbés non aedificandi) et la création des espaces publics à l'intérieur du tissu existant pour l'aérer.

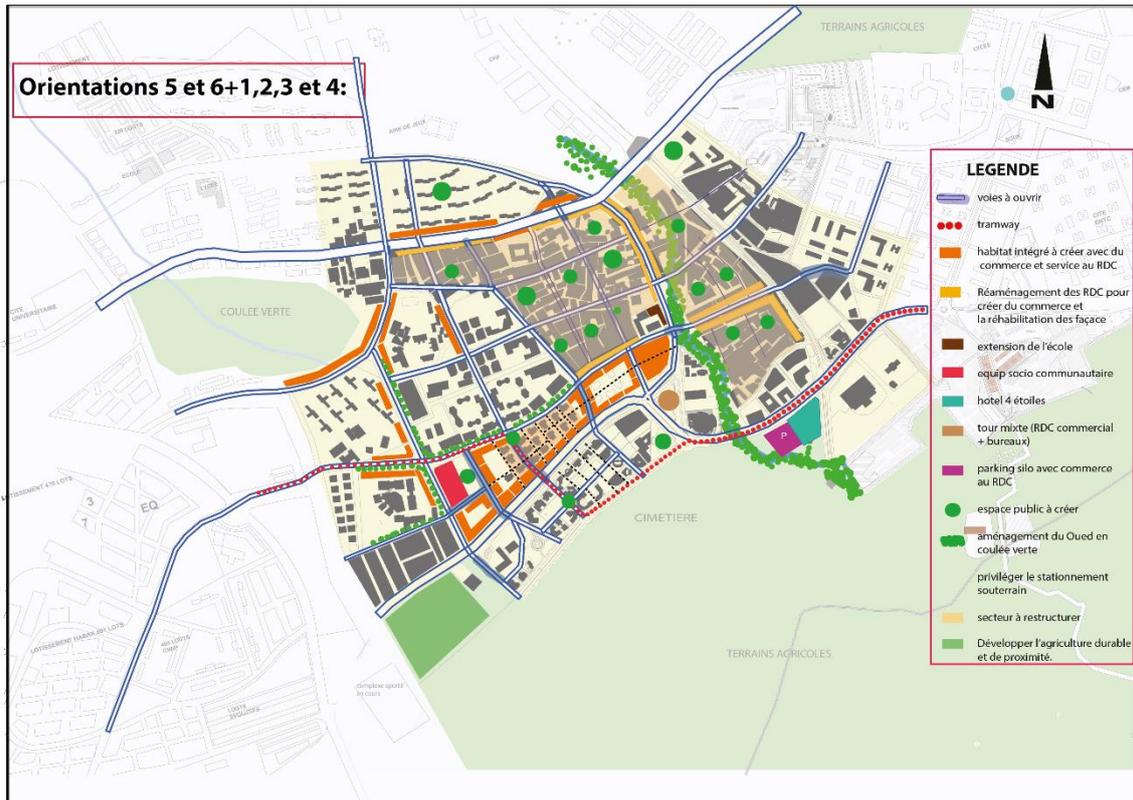


Figure (45) : Orientation (5) et (6) + (1, 2,3) et(4).

LE SCHEMA D'AMENAGEMENT : LA REQUALIFICATION DE L'ENTREE DE CHAMP DE TIR :

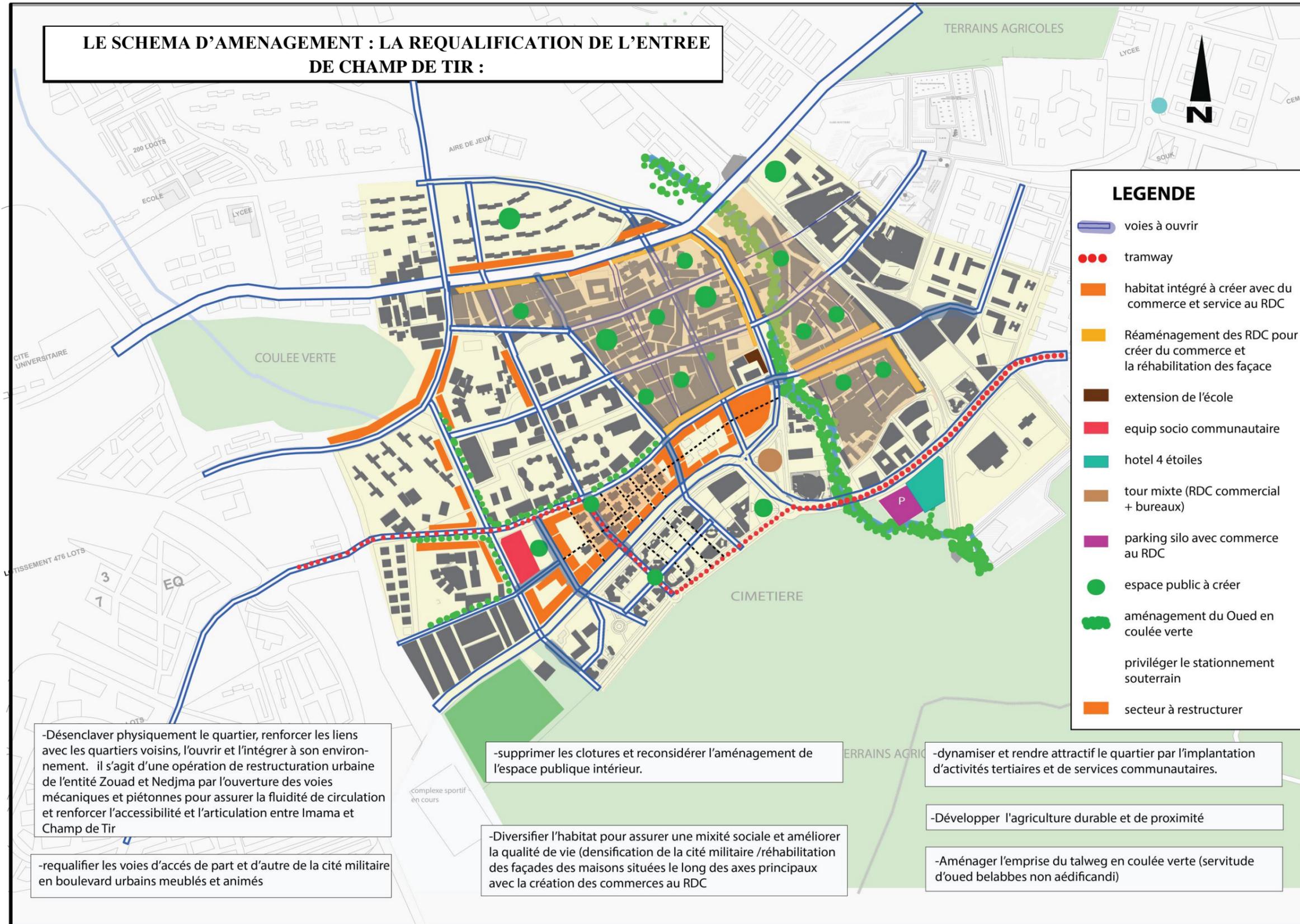


Planche 19:LE SCHEMA D'AMENAGEMENT : LA REQUALIFICATION DE L'ENTREE DE CHAMP DE TIR

IV.2.-Approche Thématique

IV.2.1- Exemple1 : La rénovation urbaine du quartier de Mermoz Nord, Lyon 8^{ème}

I-Présentation de l'exemple :

Le renouvellement urbain de Mermoz Nord intègre donc des enjeux d'habitat mais aussi de commerces, de déplacements et de requalification des espaces publics.

1- Situation du projet :



Figure (46) : Vue général de Mermoz Lyon 8^{ème}. (source : <http://gaston.lema.arch.ulg.ac.be>)

Le quartier Mermoz Nord est situé à l'entrée Est du 8^{ème} arrondissement de la ville de Lyon. Il est assez jeune, a été coupé en deux par l'autopont (arrivée de l'A43). Il est composé de deux quartiers Mermoz Nord et Mermoz Sud d'identité distincte mais de culture très proche.¹

- La problématique du quartier :
 - A l'échelle de l'Est du 8^{ème}, le quartier est enclavé, d'une part, **au sud, par l'autopont Mermoz / Pinel, barrière physique forte entre Mermoz Nord et Sud**, et d'autre part, par **le manque de liaison avec les quartiers pavillonnaires voisins**. Il en résulte **une accessibilité piétonne difficile et un enclavement du quartier**.
 - A l'échelle de Mermoz Nord, très peu d'activités sont présentes ; cette absence de mixité de fonction rend le quartier peu dynamique et peu attractif, aussi le disfonctionnement des espaces qui donne un sentiment d'inconfort et d'insécurité

Chez les habitants. Logés exclusivement dans des logements sociaux vieillissants et inadaptés, les locataires de Mermoz Nord sont touchés par la précarité et le chômage. Le quartier présente clairement un manque de mixité sociale, ainsi qu'un habitat délabré et vétuste.

¹ http://gaston.lema.arch.ulg.ac.be/urba/Cours/Projet/Exemples_Lyon/DossierGroupe4.pdf

2- Les objectifs de l'opération :

Dans cette analyse, on a choisi d'orienter le projet vers une intervention sur les limites du quartier Mermoz Nord afin de l'ouvrir et l'intégrer à son environnement.

Alors dans cette pensée, le projet **OSMOSE** vise les **objectifs** suivants :

- **Désenclaver physiquement le quartier** et renouer des liens avec les quartiers voisins.
- **Dynamiser et rendre attractif le quartier**, par une implantation d'activités, et l'aménagement d'espaces publics attractifs.
- **Améliorer l'habitat pour assurer une mixité sociale.**

II. Programme d'intervention :

1- Afin de désenclaver physiquement le quartier :

L'année: 2007-2009

- Le projet OSMOSE prévoit une intervention sur les axes de circulation du quartier. Celle-ci s'appuiera sur la suppression du viaduc Mermoz /Pinel, qui engendrant nuisances et insécurité pour les riverains. Cette destruction crée une entrée progressive dans l'agglomération par l'aménagement d'un boulevard urbain paysagé où chaque mode de transport aura sa place.
- Le développement d'un réseau de voiries interne claires et hiérarchisées au sein du quartier Mermoz Nord, dont le maillage s'insèrera dans le tissu environnant et notamment sur le nouveau boulevard Mermoz pour l'ouverture du quartier sur son environnement.

- Le prolongement des rues Tixier et Latarget assurera également la couture urbaine entre Mermoz Nord et Mermoz Sud.
- **La création d'un axe piéton végétal** qu'est un parcours vert entre le groupe scolaire et la place Sangnier. Ce cheminement piéton est bordé par des jardins ouvriers, destinés à la population du quartier. Notre volonté est de développer un axe Est-Ouest marqué, dans l'optique d'ouverture de Mermoz



Figure (47) : Exemple de l'habitat actuel de Mermoz Nord (source : <http://gaston.lema.arch.ulg.ac.be>)

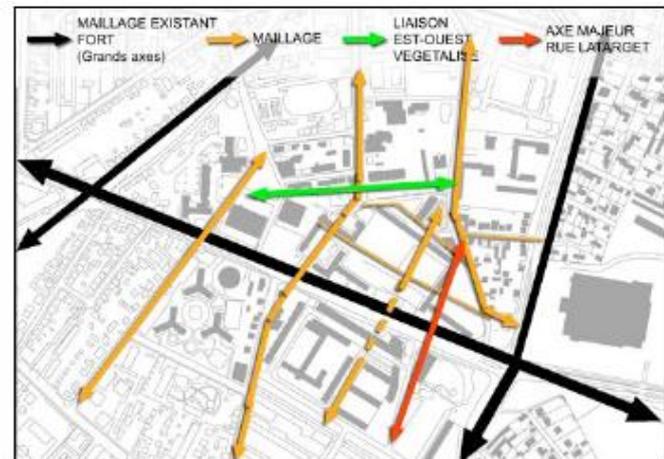


Figure (48) : Nouveau tissu urbain de Mermoz (source : <http://gaston.lema.arch.ulg.ac.be>)

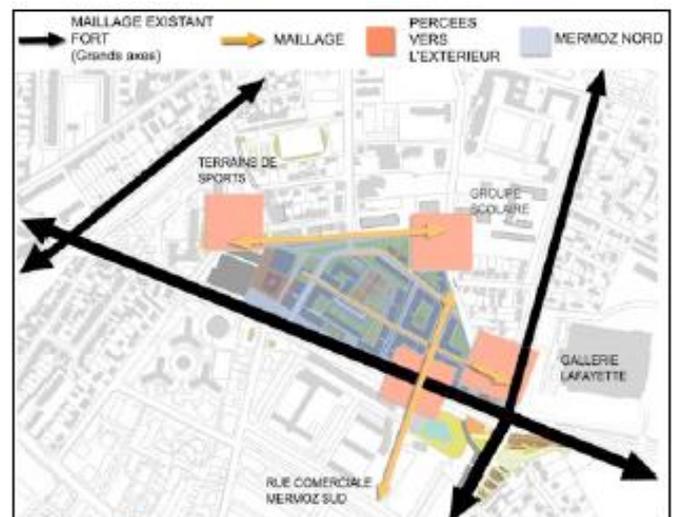


Figure (49): L'ouverture physique et visuelle de Mermoz Nord.

Nord vers les quartiers environnants.

- Travailler aux limites du quartier (galerie Lafayette, groupe scolaire Et la place Sangnier) par des percées Physiques sur l'extérieur, offrant une Perspective viaire entrante sur le quartier Qui renforceront l'accessibilité du Quartier : **L'ouverture physique et visuelle de Mermoz Nord.**
- La création d'un réseau d'espaces publics fonctionnels et hiérarchisés, en lien avec le contexte et les pôles environnants de Mermoz Nord que sont la place Sangnier et la place que nous appellerons place des Galeries Lafayette. Situées aux limites du quartier, elles jouent le rôle de rotule entre le quartier et son environnement direct.
- Au niveau du groupe scolaire, les prolongements des rues Tixiere, Latarget et l'axe végétalisé Est-Ouest relieront Mermoz Nord avec le Nord du quartier.

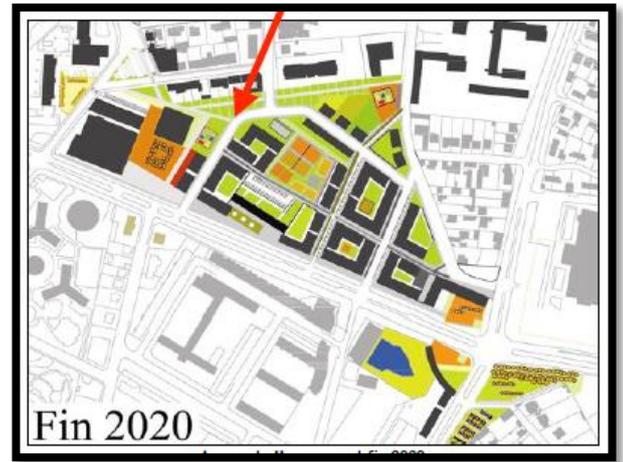


Figure (50) : Renforcer l'attractivité du Mermoz Nord

2-Le projet Osmose s'efforce d'offrir une dynamique interne au quartier et de lui apporter un caractère attractif :

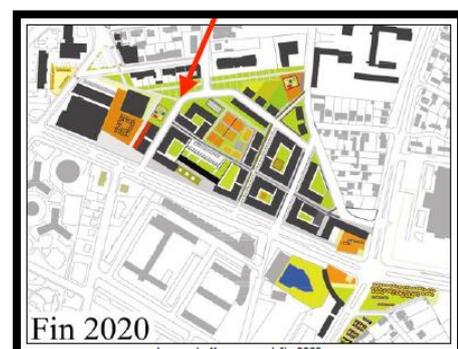
L'année : 2011-2020

- Il prévoit la création d'une façade urbaine dense le long du boulevard Mermoz. L'orientation des nouveaux bâtiments le long du boulevard Mermoz, sera parallèle à celui-ci afin de créer une continuité du bâti. Les seules ouvertures seront constituées par les rues perpendiculaires présentant elles-mêmes une continuité des façades.
- L'implantation d'activités tertiaires au niveau de rez-de-chaussée de ces nouveaux bâtiments le long du boulevard que permettront de redynamiser économiquement le quartier et d'y développer une réelle mixité de fonction.
- Le renforcement de l'attractivité commerciale du quartier se fera par la réimplantation des commerces de Mermoz Nord, depuis l'avenue, dans la rue Latarget prolongée en continuité avec la rue commerçante de Mermoz Sud.
- L'aménagement d'espaces publics attractifs, qui comportera également une mise en valeur des équipements existants à proximité du quartier, comme la piscine de Mermoz Sud, dont nous déplacerons l'accueil sur la place des Galeries.

3- Afin d'améliorer l'habitat et d'assurer une mixité sociale au sein de Mermoz Nord :



Phase de démolition/
reconstruction



Et de réhabilitation des logements sociaux

Figure (51) : Les bâtiments actuels de Mermoz nord

Figure (52) : Réhabilitation des habitats sociaux

- Cette réhabilitation consistera à remettre aux normes actuelles les appartements dégradés et vieilles, afin d'offrir aux locataires des logements confortables et adaptés. L'ensemble des parties communes (rez-de-chaussée, cage d'escalier, etc.) sera également réaménagé.
- Les cœurs d'îlots, au rez-de-chaussée des immeubles, seront aménagés comme suit : jardins privatifs en bordure des logements en rez-de-chaussée, jardins collectifs au centre.

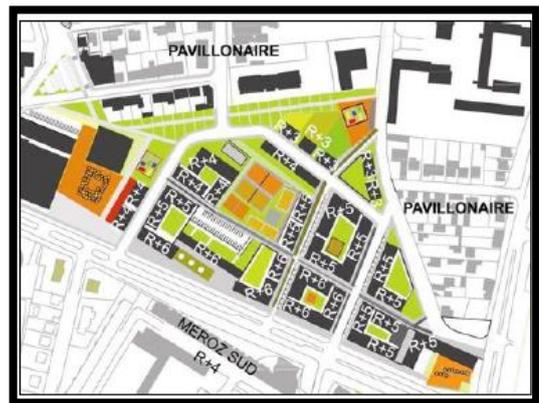
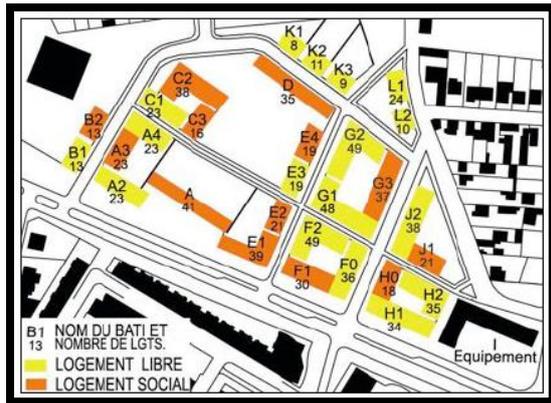


Figure (53) : Répartition logement social / logement privé

Figure (54) : Hauteurs des bâtiments

- Le nombre des logements sociaux en 2020 est de 350 logements alors que le parc de logements libres (locatif privé et accession à la propriété), inexistant en 2006, mais en 2020 sera de 454 logements.
- La hauteur des bâtiments varie entre R+4, R+5 et R+6.
- La majeure partie du quartier sera réaménagée en îlots mixtes.

➤ **Schéma de composition urbaine et éléments de programme :**



Figure (55) : Plan de masse

III-Quelques indicateurs de Mermoz nord :

surface du terrain d'assiette totale	surface plancher	nombre de logements	proportion habitat	Surface des bureaux	Proportion bureaux	Proportion d'espace vert	Nombre de niveaux	Coefficient d'occupation du sol
6,8 ha	36 140 m ²	570	(52 % de logements sociaux, 48 % de logements privés)	4 560 m ²	13 %.	30%	Varie entre R+4 et R+6	2

Tableau 23 : Les indicateurs de Mermoz Nord.

IV.2.2- Exemple2 : Rénovation du quartier de la Coudraie

1-Situation :

La Ville de Poissy

La ville de Poissy, est située à 25km à l'Ouest de Paris dans le département des Yvelines. La commune est bordée au nord par la Seine, à l'est par la forêt de Saint-Germain-en-Laye et à l'ouest par des punctuations topographiques telles que la butte de la Coudraie.

Le quartier de la Coudraie se situe en frange de la partie urbanisée de la ville. Il est séparé du centre-ville par une distance de 3km depuis la gare, accentuée par une topographie marquée. Le quartier est par ailleurs entouré d'espaces vides le séparant de l'autoroute. Il ne bénéficie ainsi d'aucun rattachement urbain fort à ce jour.



Figure (56) : Situation de la ville de Poissy (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)



Figure (57) : Situation de la Coudraie dans la ville de Poissy (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

2- problématique du quartier :

La Coudraie est une petite cité HLM constituée de quelques barres décatées aux trois quarts vides, perdue aux confins de l'Ouest parisien. Une sorte d'excroissance urbaine malheureuse de la ville de Poissy (Yvelines), coincée sur un plateau entre deux autoroutes et des terres agricoles. La sous occupation du quartier a également facilité le développement des phénomènes délinquants et installé une image très négative du quartier pour les personnes extérieures.



Figure (58) : L'état du quartier avant l'intervention (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

3- Objectifs du projet :

Le projet de la Coudraie s'inscrit dans une volonté de rattacher le quartier à la ville dans le cadre d'une stratégie globale de développement des hauts de Poissy. Celle-ci se décline selon plusieurs axes :

- Améliorer les conditions de vie des habitants du quartier.
- Renforcer la présence des institutions sur le quartier et les relations entre les habitants et les institutions afin de lutter contre le sentiment de l'abandon.
- Renforcer les liens de continuité entre le quartier de la Coudraie et son environnement.
- Proposer dans le quartier une offre d'habitat diversifiée.

- Développer une offre commerciale, d'équipements et de services attractifs.
- Conforter la desserte en transports en commun.
- Répondre aux exigences du développement durable.

II-Les actions de désenclavement du quartier

La volonté de désenclavement du quartier par une ouverture sur le quartier en devenir côté Poncy reste un axe majeur du projet de rénovation urbaine de La Coudraie et a orienté certaines propositions de traitement de l'articulation entre les deux secteurs telles que :

- La création d'un maillage de cheminements doux qui permet la desserte Nord Sud et Est Ouest reliant le quartier de la coudraie avec le quartier Beaugard à l'Est, la ville de Villennes à l'Ouest, le Hameau de Migneaux au Nord Est et le secteur de Poncy au Sud.

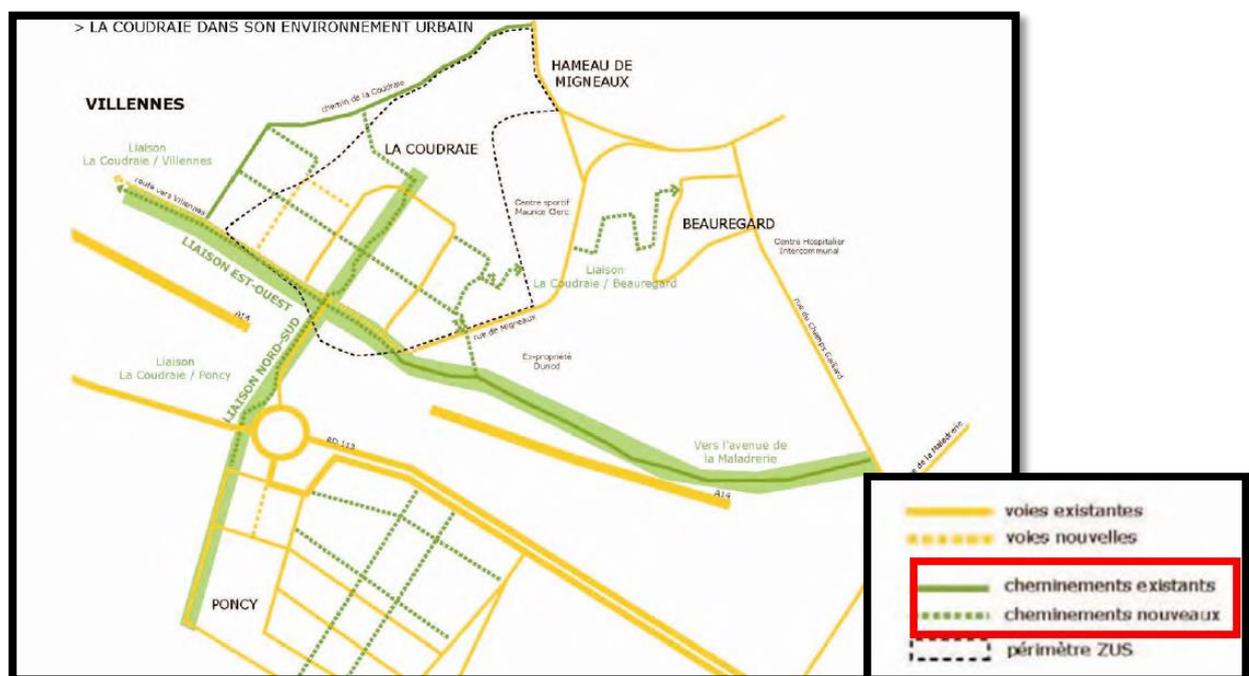


Figure (59) : La création d'un maillage de cheminements doux (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

- L'aménagement d'un espace public structurant à l'entrée du quartier, à l'intersection de la rue de Migneaux modifiée et de la future route vers Villennes, caractérisé par un trafic important, permettrait d'organiser un espace public s'articulant autour d'un arrêt de transport en commun, d'un ensemble de commerces de proximité, services, et d'un équipement structurant pour le quartier.¹

¹<http://www.poissylacoudraie.fr/>

III-Restructuration du quartier : aménagements et recomposition urbaine :

1-Les secteurs opérationnels du projet :

a- Le secteur central, où se concentrent les constructions existantes, s'articulera autour d'un grand mail central réservé aux liaisons douces, rejoignant d'une part l'entrée du quartier avec son pôle commercial et ses équipements, d'autre part les équipements scolaires actuels (école élémentaire Robert Fournier en cours de restructuration et école maternelle) situés en fond de quartier.

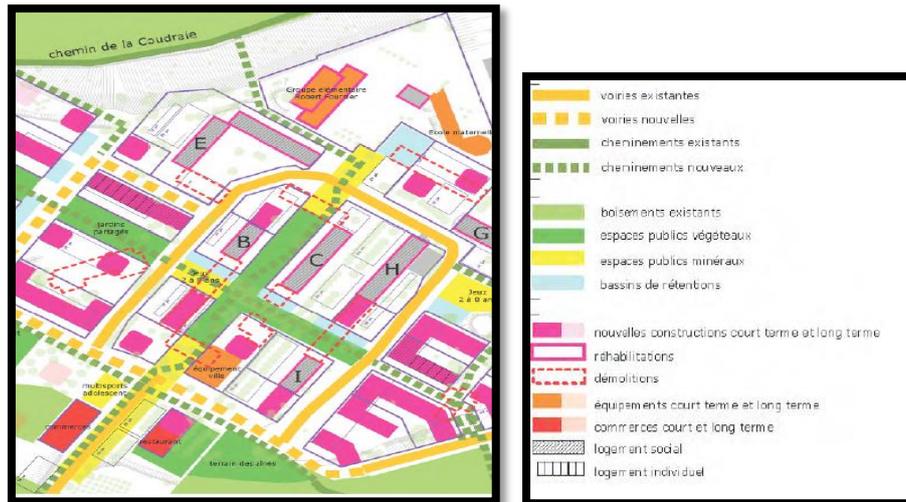


Figure (62) : L'aménagement du secteur central (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

b- L'entrée du quartier : L'aménagement d'un espace public structurant à l'entrée du quartier, qui s'articulant autour d'un arrêt de transport en commun, d'un ensemble de commerces de proximité, services, et d'un équipement structurant pour le quartier.



Figure (63) : L'aménagement de l'entrée du quartier (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

c- Le secteur en frange Est du quartier pourra être le premier à recevoir l'extension du quartier par de nouvelles constructions (la localisation de 30 logs sociaux (des collectifs (R+4 à R+5) et habitat individuel dense) et des jeux d'enfants.), à proximité du bâtiment G dont la réhabilitation est également prévue dans ce cadre.

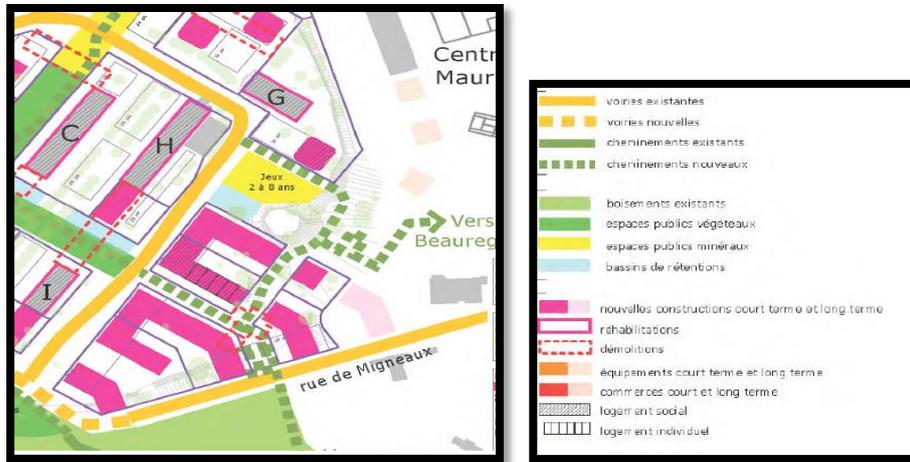


Figure (64) :L'aménagement du secteur en frange Est (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

d- Le secteur ouest, Il comprendra essentiellement des fonctions d'habitat (petits collectifs, individuel dense, avec une diversité de statut d'occupation), en proximité de la forêt, complété par l'aménagement de jardins familiaux, partagés avec les autres habitants du quartier.

Cette frange accueillera également une opération de 35 logements sociaux.

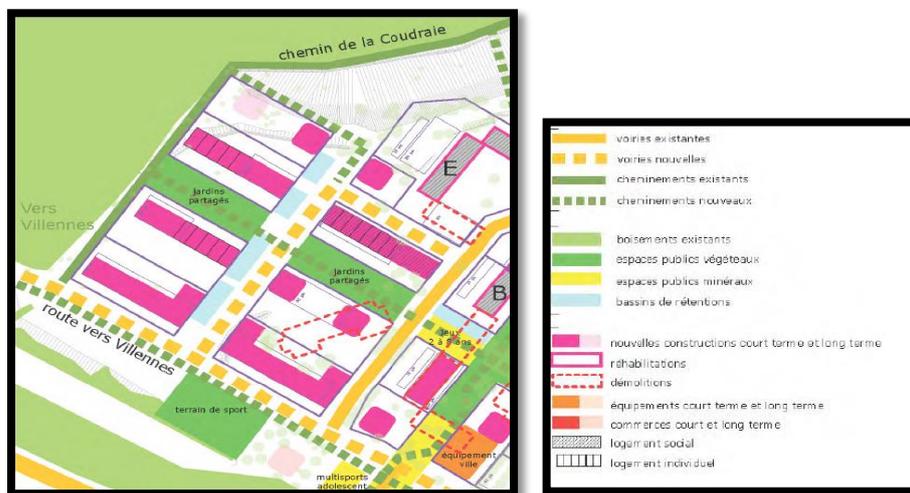


Figure (65) :L'aménagement du secteur de frange Ouest (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

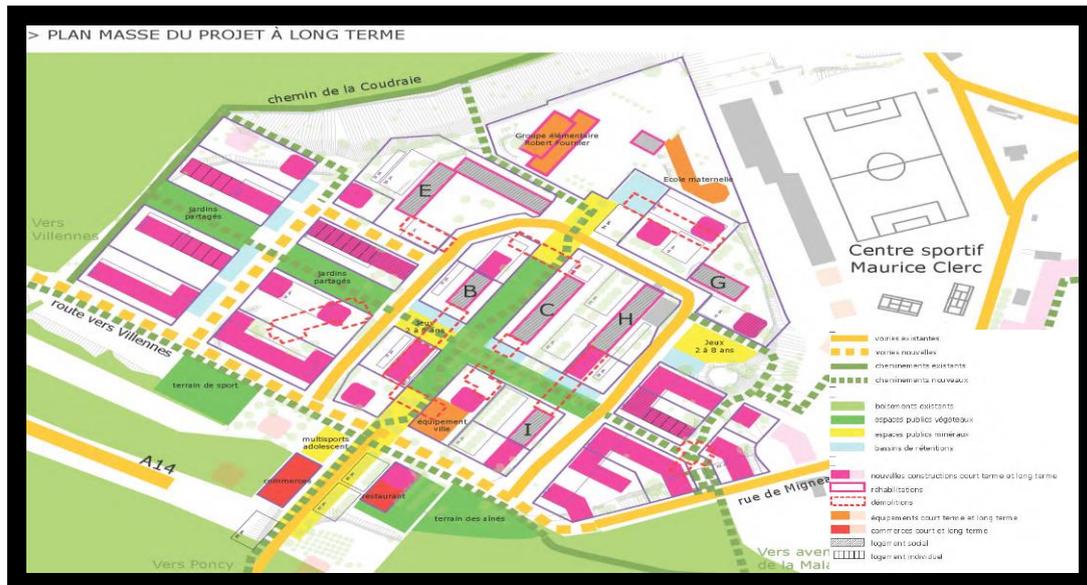


Figure (66) : Plan de masse du projet (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

2-La forme urbaine :

Le bâti créé se développe dans la continuité de la trame originelle afin de favoriser les liens entre le neuf et ce qui est conservé,

Le découpage parcellaire se fait d'une manière orthogonale avec la création des îlots de formes régulières et de taille moyenne (pour les nouvelles constructions) dont la densité bâtie est de 50% par rapport aux espaces publics.

Les îlots du quartier sont monofonctionnels dont la fonction dominante est la fonction résidentielle.



Figure (67) : Le plein et le vide (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

IV-Programmation actualisée des équipements et commerces :

Désignation	Localisation	Situation dans bâtiment	Surface/emprise	Programmation
Commerces et services				
Centre commercial	Entrée sud du quartier, visible depuis la RD113	RDC + terrasse/surfaces extérieures pour quelques tables + stationnement visiteurs	Environ 800 m ²	Une supérette de 200 m ² et 6 cellules commerciales de 100 m ² chacune en moyenne (avec locaux techniques, réserve, laboratoire...) : une boulangerie, un café/snack, un coiffeur, une pharmacie, un tabac/presse, 1 supplémentaire commerce (bouche ou service).
Professions libérales	Entrée sud du quartier, visible depuis la RD113	A l'étage au dessus des commerces, pourrait être couplé avec une petite offre de bureaux	A préciser, idéalement 1er étage du bâtiment	Idéalement : un cabinet de soins infirmiers, un cabinet médical, un kinésithérapeute
Restauration	Entrée sud-est du quartier, visible depuis la RD113, face au centre commercial dans un site plus valorisé d'un point de vue paysagé, à proximité de la végétation sur la couverture de l'A14 et du square des anciens	RDC + terrasse/surfaces extérieures pour quelques tables + stationnement visiteurs	A préciser, environ 650 m ²	Un restaurant d'application à vocation d'insertion sociale (centre d'aide par le travail) permettant une offre qualitative à bas prix, attractive et répondant aux enjeux sociaux du dossier ANRU
Equipements				
Ecole maternelle reconvertie en équipement petite enfance	Emplacement actuel	Conservation du bâtiment existant, amélioration de la visibilité et de l'accès. Reconversion en équipement petite enfance en vue d'un regroupement primaire + maternelle dans le bâtiment principal.		
Ecole primaire et maternelle	Emplacement actuel	Conservation du bâtiment existant rénové, amélioration de la visibilité et de l'accès. Possible implantation des activités de loisirs et culturelles du quartier en attendant la réalisation du nouvel équipement en entrée sud et la progression des effectifs scolaires Rassemblement dans une première phase des écoles primaires et maternelle dans le même bâtiment.		
Maison de quartier	Entrée sud du quartier, en rotule entre l'offre de commerces et de services et les logements	Au RDC d'un bâtiment qui pourra comporter une partie dédiée aux logements	Environ 930 m ²	Locaux associatifs Activités de type centre social et de loisirs, activités culturelles

Tableau 24 : Programmation actualisée des équipements et commerces (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

V- L'espace public et espaces verts :

L'aménagement de deux mails paysagers piétons se croisant au cœur du quartier, rejoignant d'une part l'entrée de quartier aux équipements scolaires, d'autre part la rue de Migneaux au chemin de la Coudraie. Ces deux axes se croisent dans l'espace central. Plusieurs séquences sont prévues sur cet aménagement central (espaces paysagers, rétention d'eau, espaces ludiques).



Figure (68) : Espace public et espace vert (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

VI- Le stationnement :

Le projet privilégie de petites poches de stationnement résidentiel autour de l'anneau central pour les bâtiments conservés qui sont orientés du côté des entrées des immeubles. Une capacité d'une place par logement est recherchée sur les parcelles privées. Pour les constructions neuves, le stationnement souterrain ou en rez-de-chaussée de bâtiment est favorisé. Des parkings publics visiteurs complètent l'offre le long des voies publiques et sur certains emplacements stratégiques, à proximité des équipements et commerces.

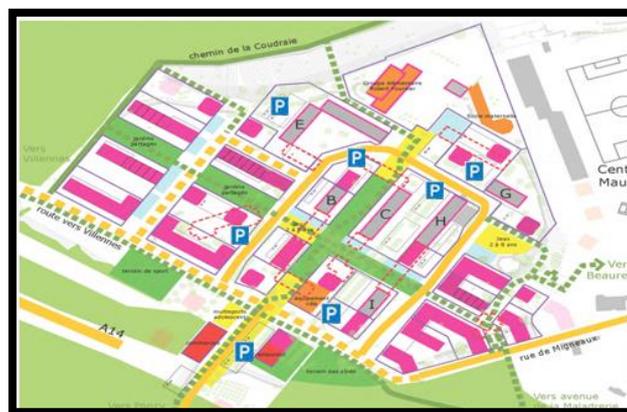


Figure (69) : Les parkings dans la Coudraie (source : <http://www.poissylacoudraie.fr>)

VII-Indicateurs relatifs au projet :

L'opération du projet : la rénovation du quartier de la Coudraie

Maitre d'ouvrage : AFTRP et Ville de Poissy

Date du projet : 2013-2021

Surface de l'assiette : 12 ha

Surface de plancher construit : 65500 m²

-1500 m² de commerce et d'équipements neufs en RDC

-64000 m² de logement

-50% d'espaces publics

-(3) hectares d'espaces verts

Nombre de niveaux : entre RDC et R+9

Densité de logements : 94 logs/ ha

Nombres de logements : 865 dont 580 nouvelles constructions, 324 démolis et 285 réhabilités.

IV.2.3- Exemple3 : Aménagement urbain du boulevard Pie-ix (Montréal-nord)

I-Présentation générale du projet :

- Le boulevard Pie-IX constitue à la fois un axe de circulation majeur pour le nord-est de Montréal, une importante porte d'entrée de la Ville de Montréal et une « façade » de Montréal-Nord pour ceux et celles qui y transitent
- L'arrondissement de Montréal-Nord est le 8^{ème} arrondissement le plus peuplé de la Ville de Montréal. Le boulevard Pie-IX est un axe Nord Sud structurant au sein de cet arrondissement et de l'île de Montréal puisqu'il relie le Vieux-Port de Montréal à la Ville de Laval et qu'il traverse une diversité de milieux de vie et de pôles économiques.
- La planification doit se réaliser sur une distance d'environ 500 mètres de part et d'autre de l'axe de circulation. Le secteur d'étude rassemble environ 6000 ménages

1-OBJECTIFS :

- Créer un milieu de vie dynamique pour les citoyens nord-montréalais
- Favoriser l'épanouissement d'une vie de quartier
- Concevoir des espaces publics accessibles et sécuritaires
- Créer un effet de levier pour assurer un développement économique
- Positionner l'artère comme porte d'entrée de la ville et, par le fait même, de l'arrondissement et mettre en valeur son caractère identitaire propre
- Appliquer les principes de développement durable
- Valoriser le transport collectif.¹

¹<http://www.montreal-nord2020.com/fr/grands-projets/boulevard-pie-ix.html>

2-PROBLEMATIQUE :

Décalage de la trame urbaine de part et d'autre de Pie IX : pas d'alignement de rues de part et d'autre

- Architecture de mauvaise qualité et faible densité d'occupation du sol
- la présence de nombreux sites résiduels, non aménagés ou sous-utilisés contribuant à la désorganisation du milieu. Ce qui se traduit par un grain bâti dont la densité et la compacité sont très faibles.
- Stationnement en façade
- Parcours piétonniers et traverses peu Sécuritaires
- Faible utilisation des transports collectifs dans l'arrondissement par rapport à l'automobile (TC 33 %/Auto 46 %)
- Faible mixité des fonctions, peu de commerces de proximité, particulièrement dans la portion Henri-Bourassa (fuites commerciales vers Laval), pas de logements communautaires, aucun espace vert.
- Manque d'espaces publics et de lieux conviviaux et manque d'activités de loisir.

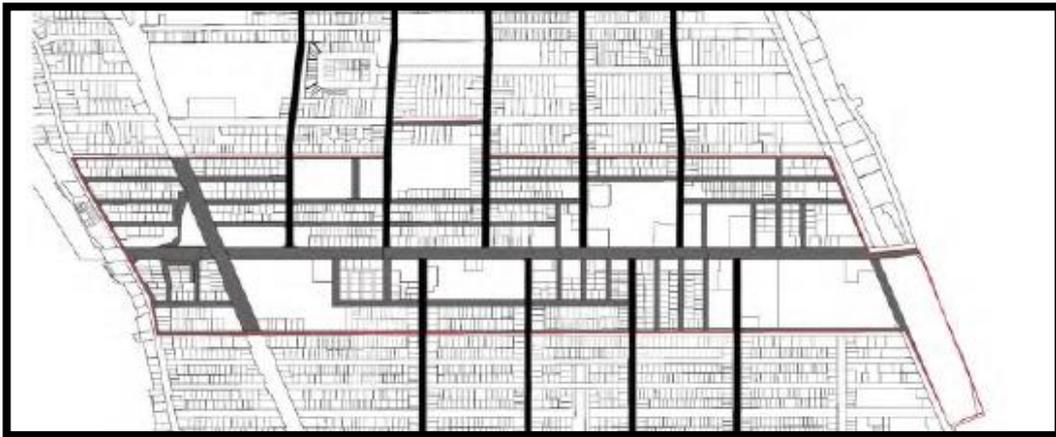


Figure (70) : Discontinuité et éparpillement de la trame et du cadre bâti
(Source : <http://www.montreal-nord2020.com>)

II-Principes d'aménagement :

1- Retisser la trame urbaine :

Le scénario de mise en valeur du boulevard Pie-IX rétablira la fracture actuelle entre les milieux de vie localisés de part et d'autre de cet axe linéaire en privilégiant, entre autres, l'aménagement de liens transversaux sécuritaires, des fonctions compatibles et complémentaires ainsi que des aménagements qui favoriseront une transition naturelle entre les milieux et vocations diverses du secteur.



(Avant)



(Après)

Figure (71) : Retisser la trame urbaine
 (Source : <http://www.montreal-nord2020.com>)

2- Encadrer le boulevard Pie-IX :

Le nouvel encadrement des abords du boulevard contribuera à l'établissement d'un parcours dynamique offrant une diversité d'expériences aux usagers où la modulation harmonieuse du cadre bâti, l'échelle humaine des interventions et l'aménagement de lieux de rassemblement de diverses natures seront privilégiés.

3- Connecter le quartier :

La sécurité, la convivialité et l'inter connectivité entre les divers modes de déplacements et d'infrastructures en transport ainsi que leur parfaite intégration au tissu urbain seront des conditions essentielles au succès du projet.

Il s'agit aussi de donner une place importante aux piétons en réaménageant les trottoirs.

Créer des circuits parallèles pour cyclistes et piétons qui offrent une solution de rechange

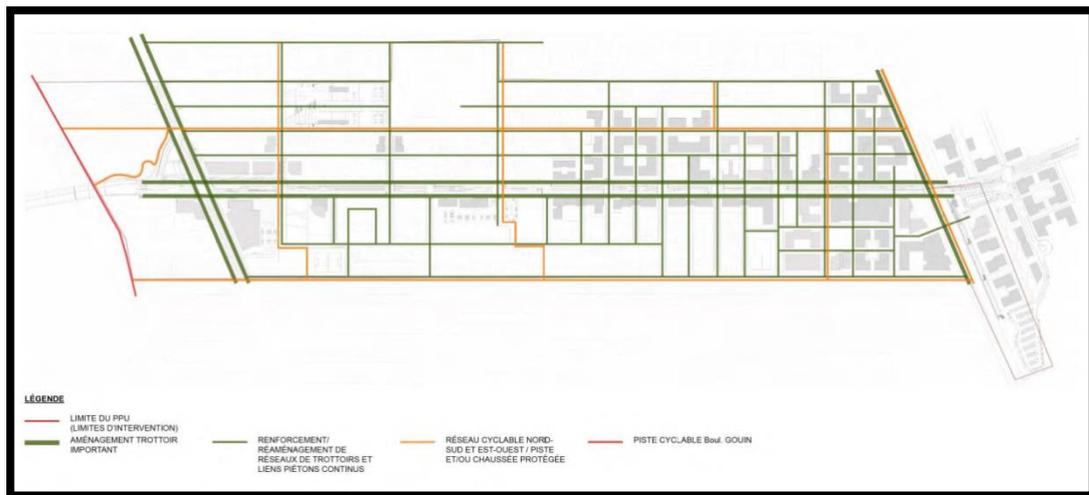


Figure (72) : Connecter le quartier

4- Favoriser la mixité de fonctions et optimiser la densité :

Qualifié par la collectivité de futur centre urbain et de lieu identitaire dans l'arrondissement de Montréal Nord, l'axe Pie-IX deviendra un pôle économique multifonctionnel où les fonctions commerciales, d'affaires, institutionnelles, culturelles, communautaires, résidentielles et récréatives répondant aux besoins de la population locale seront privilégiées, tout en favorisant une mixité et une densification des activités aux endroits appropriés.

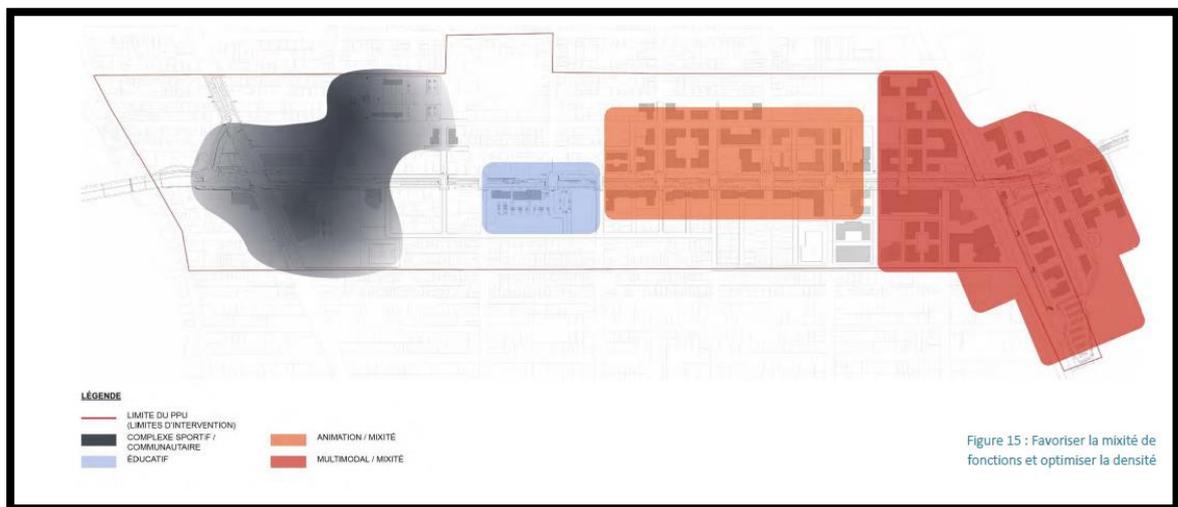


Figure 15 : Favoriser la mixité de fonctions et optimiser la densité

Figure (73) : Favoriser la mixité de fonctions et optimiser la densité

III-Principaux secteurs d'aménagement du boulevard pie ix

Le PPU Pie-IX se décline en fonction de quatre (4) principaux secteurs, soit l'entrée de ville, la place communautaire, la place Forest et le quartier de la gare

1 : Il s'agit de créer un pôle sociocommunautaire et sportif ainsi qu'une place publique significative à l'entrée nord de l'arrondissement.

2 : Actuellement occupé par un centre commercial éloigné de la rue, présente un fort potentiel de développement en raison de sa superficie et de son emplacement en bordure du boulevard Pie-IX.

3 : Ce pôle communautaire et institutionnel regroupe les principales institutions d'enseignement suivantes : le centre de technologie de Rosemont, le centre d'éducation des adultes Galileo et l'école Saint-Rémi - annexe.

4 : Il s'agit de la présence d'infrastructures d'importance, et de privilégier une mixité de fonctions.¹

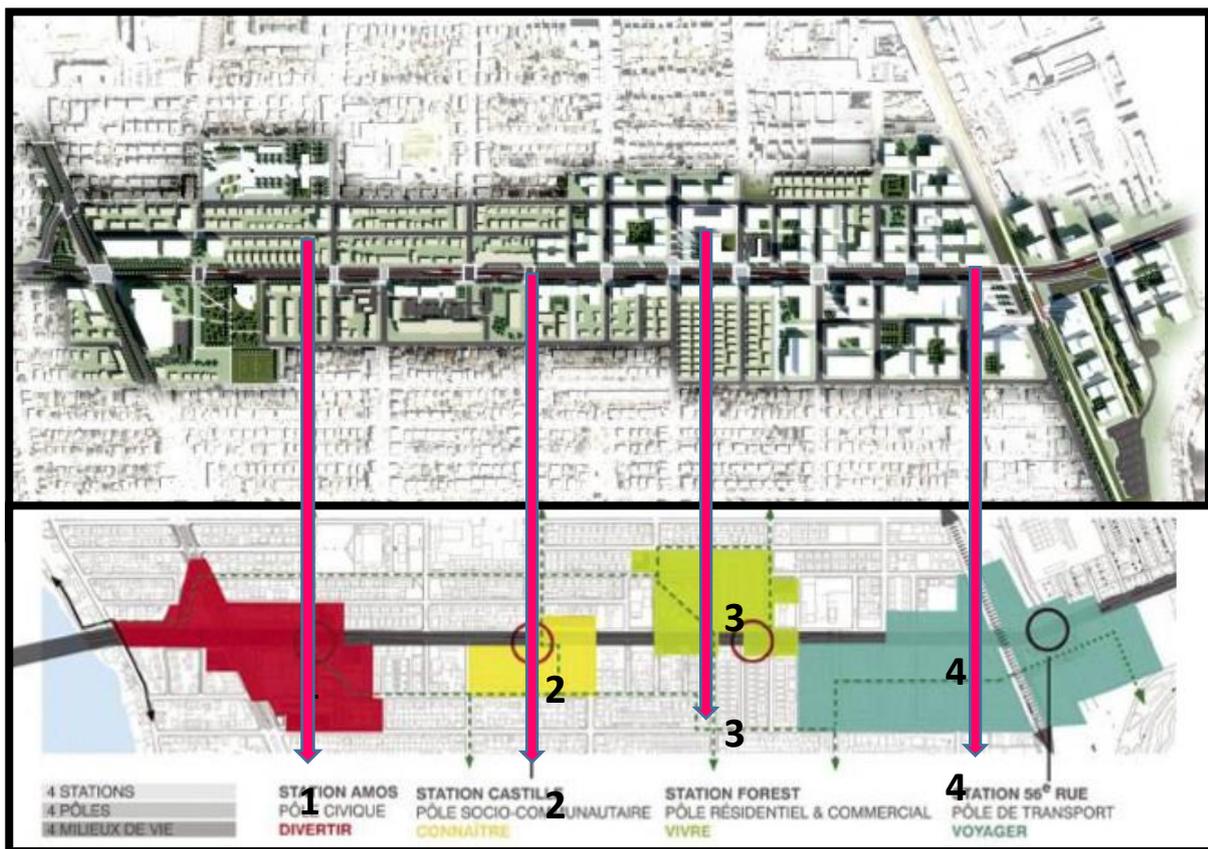


Figure (74) : secteurs d'aménagement du boulevard pie ix
(Source : <http://www.montreal-nord2020.com>)

Profil du boulevard aménagé :

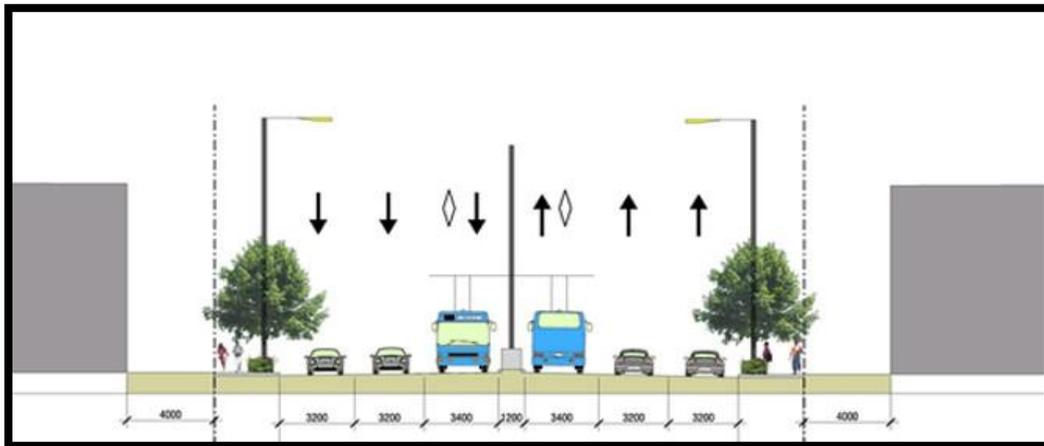


Figure (75) : Profil du boulevard aménagé

VI-Indicateurs relatifs au projet :

Paramètres réglementaires	Secteur A		Secteur B		Secteur C		Secteur D		Secteur F	
	Quartier de la gare		Entrée de ville		Place du quartier Forest		Place communautaire		Îlots résidentiels résiduels	
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
Nombre d'étages	4,0	10,0	8,0	12,0	4,0	8,0	4,0	8,0	1,0	4,0
Coef. d'occupation du sol	2,0	7,5	3,5	10,5	3,5	5,0	2,0	5,0	0,5	3,6
Taux d'implantation (%)	50	80	60	80	60	80	60	85	25	70

Tableau 25 : Les indicateurs du boulevard pie ix

- **Synthèse du programme :**
 - Transport en commun (tramway) qui renforce l'aménagement et la requalification
 - Activités commerciale et culturelle comme fonctions d'animation du boulevard
 - Réaménagement suivant les normes et dimension des voies
 - Importance à la voie piétonne.
- **Synthèse des exemples :**

Exemples	La rénovation urbaine du quartier de Mermoz Nord, Lyon 8ème	Rénovation du quartier de la Coudraie	Aménagement urbain du boulevard Pie-ix (Montréal-nord)
Choisis pour :	- l'ouverture, le désenclavement et l'intégration du quartier à son environnement.	-Le désenclavement du quartier –le rattacher à la ville, aussi la création de la mixité fonctionnelle.	-L'ouverture des voies, le renforcement de la mixité fonctionnelle et la création des espaces publics.

Tableau 26 : synthèse des exemples

Synthèse :

A l'issue de l'analyse des différents exemples internationaux concernant des fragments ayant la même problématique que notre projet nous avons pu retenir quelques solutions qui peuvent nous aider à résoudre la problématique liée à notre situation.

Parmi ces solutions nous pouvons citer :

- La Solution de désenclavement à partir de l'exemple 1et2.
- Réaliser une mixité fonctionnelle aux abords des boulevards. Exemple 3
- Technique d'Aménagement et choix du mobilier urbain pour améliorer la qualité esthétique
- L'importance capitale de la notion des espaces extérieurs « les placettes, les aires de repos, les espaces publics,...»
- Privilégier le déplacement doux.

IV.3. -Programme d'intervention

Programme d'habitat existant

- Logements individuels existants (Terrain ZOUAD à restructurer) :580 logts
- Logements individuels existants (Hay NEDJMA à restructurer) : 400 logts
- Logements collectifs existants (Cité militaire à densifier et à restructurer) :150 logts + la cité des 500 logts universitaires

Programme d'équipements existants

- Cité administrative :

N°	Programme	Avancement
01	Direction de la D.A.S.	90%
02	Direction de la jeunesse et du sport D.J.S.	80%
03	Direction de la Formation professionnelle F.P.	98%
04	Centre de proximité des impôts	N.L.
05	Maison de l'artisanat	70%
06	A.N.E.M.	30%
07	D.P.A.T.	80%
08	Direction du Transport	80%
09	Direction des mines et de l'industrie D.M.I.	75%
10	Direction du Tourisme	75%
11	Direction des Moudjahidine	95%
12	Direction de l'Environnement	90%
13	O.N.M.L.	20%
14	P.M.I.-P.M.E.	N.L.
15	Direction des Affaires religieuses	80%
16	C.N.L.	N.L.
17	Direction des Domaines	95%
18	Cours des comptes	90%
19	Centre culturel islamique	90%

20	Equipement ₂	N.L.
21	Equipement ₃	N.L.
22	Equipement ₄	N.L.
23	Equipement ₅	N.L.
24	Equipement ₆	N.L.
25	Subdivision D.T.P.	N.L.
26	Centre de loisir scientifique	85%
27	Equipement ₇	N.L.
28	Subdivision de l'agriculture	85%
29	Police communale	100%
30	Subdivision de l'hydraulique	100%
31	Contrôle Financier C.F.	30%
32	Direction des travaux publics D.T.P.	05%
33	Direction du travail	85%
43	Equipement ₈	N.L.
44	Subdivision D.L.E.P.	N.L.

Tableau 27 : Programme d'équipements existants (source POS Entrée Champ de tir)

- Sièges Administratifs de souveraineté existants (activités tertiaires de commandement) Siège A.P.C.-Siège de Daïra-Cours de justice.
- Pôle universitaire existant à intégrer
- Mosquée
- Divers petits commerces-café-kiosques
- Complexe sportif existant à intégrer

Le programme complémentaire projeté :

Le tableau ci-après fait ressortir le programme complémentaire projeté suite aux opérations de restructuration et de densification de la zone d'intervention.

A terme, le quartier devrait permettre de développer une superficie de plancher totale d'environ **360000m²** à travers une grande variété de programmes (logements collectifs, activités tertiaires, équipements publics de proximité, commerces) nécessaire pour garantir une vie de quartier et permettre la production d'une forme urbaine cohérente avec les objectifs d'aménagements envisagés (bâtiments R+5 et R+6, façades sur rue, volumétries et ordonnancements urbains).

FONCTION	INTERVENTION	SUPERFICIE	GABARIT
VOIRIE ET STATIONNEMENT	Réaménagement de la voie d'entrée sud et la voie située entre la cité militaire et la cité administrative en boulevard urbain	2x2 voies de 5 m de large et de 2740 m de long	
	Réaménagement de la rocade en boulevard urbain	2x2 voies de 3m de large et de 735 m de long	
	Ouverture de trois (3) tronçons de voies pour renforcer l'accessibilité au champ de tir depuis la rocade	Entre 8m et 12m de large avec une longueur totale de 490m	
	L'ouverture des voies à l'intérieur de la cité militaire pour assurer la liaison nord-sud entre la cité administrative et le reste de champ de tir	6 voies de 8m de largeur et 3790m de longueur	
	Création de cinq (5) pénétrantes piétonnes pour faciliter l'accessibilité douce et assurer l'articulation entre imama et champ de tir	5m de largeur	
	L'aménagement des stationnements latéraux le long des deux boulevards urbains		
	Injection de deux (2) parking à étage l'un dans la cité nedjma et l'autre dans celui des Zouad	3525 m ²	
ESPACES PUBLICS	Élargissement des trottoirs et l'aménagement des pistes cyclables le long des boulevards	5 m + 3 m	
	L'aménagement de l'oued en coulée verte	9 ha	
	La création des placettes et des espaces verts à l'intérieur des quartiers Nedjma et Zouad		
	L'aménagement des stationnements latéraux le long des deux boulevards urbains	2.5 m de largeur	
	Création des places de stationnement à l'intérieur de la cité Nedjma et celle des Zouad		
HABITAT	Logements sociaux	57000 m ² (570 logts)	Entre 2 et 4 niveaux
	Logements standing	36000 m ² (360 logts)	
COMMERCE ET SERVICES	Locaux commerciaux Restaurants et cafétéria Deux (2) Super marchés	20000 m ²	RDC
LOISIRS ET RENCONTRE	Centre communautaire (qui contient une salle de cinéma, salle de sport, salles des jeux, clubs et associations, ateliers d'art, restaurants, garderie, jardins divers, ...)	14853 m ²	R+3
SANTE	Centre médical	1000 m ²	R+2
HEBERGEMENT	Hôtel 4 étoiles	70000 m ²	R+10
BUREAUX	Tour d'affaires / Centre bancaire	45000m ² (900 burx) / 3372.8 m ² (67 bureaux)	R+12 / R+5
	Bureaux au 1 ^{er} étage des immeubles d'habitat intégré	10000 m ² (250 burx)	
EDUCATION	Crèche	800 m ²	R+1
	Extension de l'école primaire	1200 m ²	R+2

Tableau 28 : Le programme projeté pour la zone d'intervention

IV.4. -Le projet urbain : Plan d'aménagement global (1/2000) :

- **Le projet urbain :**

« Je ne fais pas de distinction nette entre ce qui serait architecture et ce qui est urbanisme. Il est crucial aujourd'hui que ces deux disciplines se parlent.

Ce n'est pas l'échelle qui distingue l'urbanisme de l'architecture, mais le dialogue avec l'autre, le partage à plusieurs d'une règle du jeu.

Lorsqu'on construit un bâtiment, on maîtrise à quatre-vingt-dix pour cent ce que l'on veut faire. Dans l'urbanisme, on ne le maîtrise qu'à cinquante pour cent peut-être... : il y a de «l'autre», de l'inconnu, de l'aléatoire...L'urbanisme est une action politique qui exige beaucoup d'intelligence partagée. »¹

Le Parti d'aménagement retenu :

Avec l'ambition de répondre aux différents problèmes soulevés, les enjeux décrits dans la phase précédente, et pour atteindre l'objectif recherché nous avons retenu **le Parti d'aménagement** qui se décline à travers l'intitulé suivant :

**« Une articulation urbaine entre Imama et Champ de tir pour une cohérence durable du territoire de l'agglomération de Tlemcen,
- LA CITE DE LA DIFFERENCE - »**

L'entrée de champ de tir sera le support d'un nouveau pôle de centralité organisé autour d'un élément structurant vecteur de développement : **la cité administrative.**

Il s'agit d'un secteur stratégique pour l'aménagement du territoire imama - champ de tir.

➤ **La cité administrative un « Master Project »**

La cité administrative regroupe l'essentiel des directions de l'exécutif de la wilaya et autres structures importantes.

Elle constitue un véritable « **Master Project** » tel que défini par Acher, qui offre l'opportunité « d'impulser par et autour de celui-ci une dynamique urbaine de croissance, de mutation, de restructuration... »²

Il agit ainsi comme un bras de levier ou comme un « catalyseur » du développement de la zone de champ de tir.

Notre Projet Urbain « complexe » conçu comme une « grande opération d'urbanisme » est capable de mettre en mouvement tout le secteur IMAMA –CHAMP DE TIR.

Il sert de point d'appui et de pôle structurant pour entraîner, animer et organiser le développement d'une **nouvelle centralité.**

¹ : Christian de Portzamparc, Grand Prix de l'urbanisme, 2004.

² : Théorie de projet 7, cours 05, concept(s) du « projet urbain »

➤ **Un nouveau quartier mixte :**

Le projet d'urbanisation envisagé pour le secteur « **entrée de champ de tir** » a pour objectif la création d'un nouveau quartier mixte mêlant habitat et activités qui aura pour ambition d'organiser la continuité urbaine d'imama vers l'est, en proposant un maillage propre à assurer un développement de la ville harmonieux et équilibré.

Suite à l'analyse faite et à notre propre réflexion avec l'aide de notre encadreur M.RAHMOUN, nous avons choisi d'orienter notre projet vers une intervention ayant trait à la **requalification de l'entrée de la zone**, partant de la requalification de l'axe principal qui constitue le cordon de liaison avec la ville et en même temps l'épine dorsale sur laquelle viennent s'accrocher et s'articuler les éléments du programme polyfonctionnel conçu à cet effet.

IV.4.1.-Présentation du projet :

Notre intervention s'appuie sur la philosophie de la « **ville passante** » telle que définie par David Mangin Grand prix de l'urbanisme en novembre 2008.

Neuf stratégies essentielles constituent la genèse de notre projet.

a) Stratégie 01 : Dépollution et nettoyage du site

La première action consiste en la dépollution et au nettoyage du site :

- Libérer la zone de servitude de oued bel abbés (zone inondable non aedificandi) et l'aménager en coulée verte avec un traitement paysager en qualité d'espace de détente et de loisir.
- Enterrement de la ligne électrique haute tension et supprimer ainsi la zone à risque technologique. La récupération d'une assiette appréciable permet la réalisation de plusieurs projets.
- Démolition de la clôture de la cité de logements militaires .L'ouverture de cet espace et sa restructuration constitue la clef du parti de requalification de la zone, vue sa position névralgique dans le secteur et l'étendue de la surface urbanisable à récupérer.
- Enlèvement de la clôture de la cité administrative et celle de l'école préparatoire. La suppression de ces barrières physiques et visuelles devra permettre de meubler les parois des rues et boulevard urbains à requalifier.

b) Stratégie 02 : Désenclavement de la zone et Organisation du maillage interne

-Le désenclavement s'entend sur le plan physique, mais également social avec la nécessité de faire venir des personnes du reste du groupement, voire de la wilaya et d'ailleurs (activités commerciales, services divers, loisirs...) et inversement encourager la mobilité des gens du quartier vers les quartiers limitrophes et vers l'extérieur.

-D'autre part construire la ville consiste notamment à produire un espace structuré, perméable avec son environnement par un maillage organisé de l'espace public.

Dans ce but et pour faciliter le fonctionnement du quartier, un travail sur la voirie a été donc mené :

-La restructuration des poches d'habitat illicites à partir de l'élargissement des ruelles existantes ou de l'ouverture de nouvelles voies et la création de dégagements pour aérer le tissu dense,

-La matérialisation d'un axe piéton fort de liaison entre imama et champ de tir traversant hai Nedjma.

-La requalification des voies primaires en boulevards urbains meublés.

-L'ouverture d'un système de voies secondaires et tertiaires, se recoupant selon un plan orthogonal, organise les secteurs du quartier en créant des relations transversales entre les unités urbaines du quartier.

-L'ouverture des voies à l'intérieur de la cité militaire pour assurer la liaison nord-sud entre la cité administrative et le reste de champ de tir.

-L'aménagement des carrefours, place publique, placette...

-Divers aménagements sont prévus, circuit de transport en commun, déplacement des vélos, circulation piétonne, aires de stationnement.

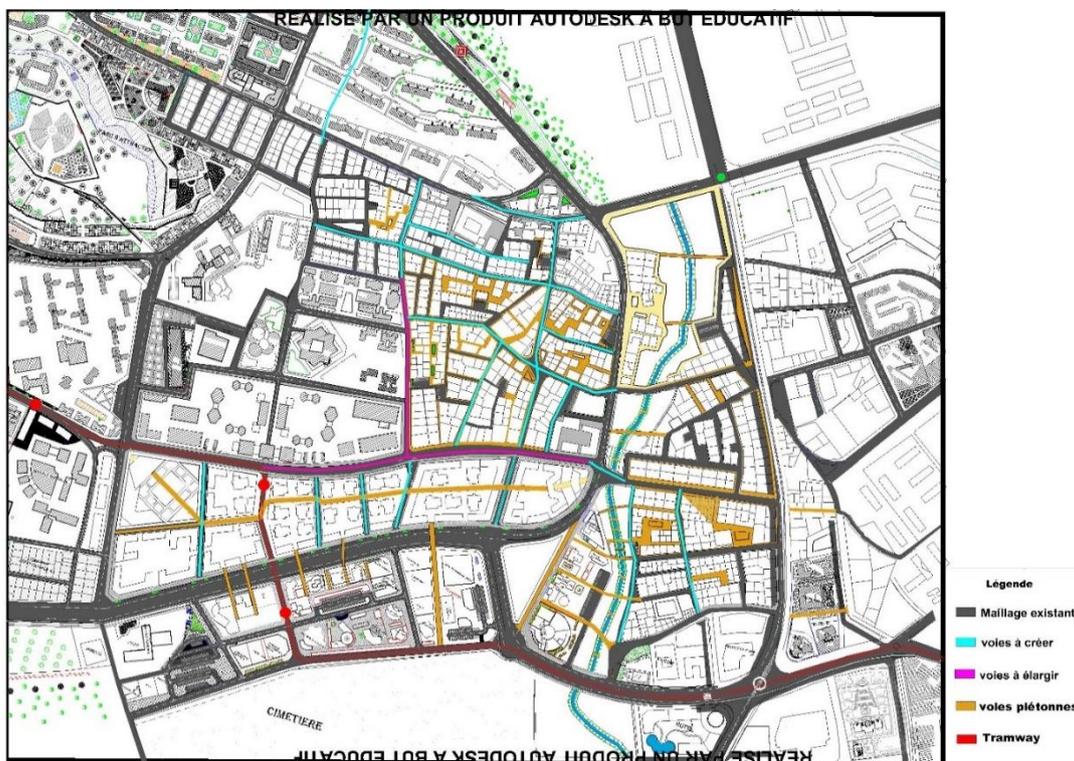


Figure (76) : Mobilité et accessibilité

c) Stratégie 03 : La composition urbaine

Le projet urbain est synonyme de retour aux parcours, à la place, à la rue, aux ambiances changeantes des lieux, aux contrastes visuels, auditives et sensoriel et à la promenade urbaine.

La ville selon cette nouvelle vision doit retrouver son rôle de cadre agréable pour les rencontres, les échanges, et la vie sociale.

L'image qu'elle doit donner est aussi importante que les prestations qu'elle doit fournir.

d) Stratégie 04 : La mixité fonctionnelle et la mixité urbaine

Pour en finir avec le zonage existant (prôné à l'époque par la Charte d'Athènes) il fallait promouvoir la mixité urbaine.

C'est ainsi que la spatialisation du programme (logements, activités, commerces, équipements administratifs, culturels, de mobilité, de loisirs...) devait se traduire par l'imbrication des fonctions et non pas leur simple juxtaposition par secteurs.

Le projet urbain est alors envisagé comme pensée de la relation et non pas de la séparation

IL s'agit alors de substituer l'urbanisme de composition, l'urbanisme d'imbrication, l'urbanisme de proximité à l'urbanisme de juxtaposition, l'urbanisme de zonage, d'isolement et de cloisonnement monofonctionnel....

e) Stratégie 05: La mixité sociale et intergénérationnelle

Dans notre périmètre d'intervention cohabitent plusieurs groupes sociaux aux caractéristiques diverses : par l'âge, le statut professionnel, les revenus etc.

Nous rencontrons ainsi une couche de population plus ou moins fragile dans les zones d'habitat illicites (hai Nedjma et terrain Zoued), une population de couche moyenne dans les lotissements et cités d'habitat collectif, des cadres enseignants de l'université et fonctionnaires de la cité administrative et la présence d'une population estudiantine très importante.

Un des enjeux était donc de réussir le « **vivre ensemble** » et faciliter la cohabitation de groupes sociaux aux caractéristiques très diverses.

L'existence du pôle universitaire dans le secteur du champ de tir et vu le nombre très important d'étudiants qui vivent dans le quartier, il s'est avéré plus que nécessaire de prendre en considération cet aspect de mixité dite « mixité intergénérationnelle ».

L'ancrage urbain de l'université, par opposition aux campus isolés, constitue un atout capital en termes de mixité urbaines et d'interaction quotidienne des étudiants avec la vie de la cité.

Aussi, pour assurer cette mixité nous devons :

- * Diversifier l'habitat et améliorer la qualité de vie (densification de la cité militaire/requalification/amélioration urbaine).
- * Dynamiser et rendre attractif le quartier, par une implantation d'activités tertiaires de service et communautaires, et l'aménagement d'espaces publics attractifs intergénérationnels.

HABITAT	Logements sociaux	39000 m ² (487 logts)	Entre 2 et 4 niveaux
	Logements standing	26000 m ² (260 logts)	
COMMERCE ET SERVICES	Locaux commerciaux Restaurants et cafétéria 2 Super marchés	20000 m ²	RDC
LOISIRS ET RENCONTRE	Centre communautaire (qui contient une salle de cinéma, salle du sport, salles des jeux, clubs et associations, ateliers d'art, restaurants, garderie, jardins divers, maison d'étudiant ...) Maison de jeunes	14853 m ²	R+3
		1100 m ²	R+1
SANTE	Centre médical	1000 m ²	R+2
HEBERGEMENT	Hôtel 4 étoiles	70000 m ²	R+10
BUREAUX	Tour d'affaires	45000m ² (900 bureaux)	R+12
	Centre bancaire	3372,8 m ² (67 bureaux)	R+5
	Bureaux au 1 ^{er} étage des immeubles d'habitat intégré	10000 m ² (250)	
EDUCATION	Crèche	800	R+1
	Extension de l'école primaire	1200 m ²	R+2

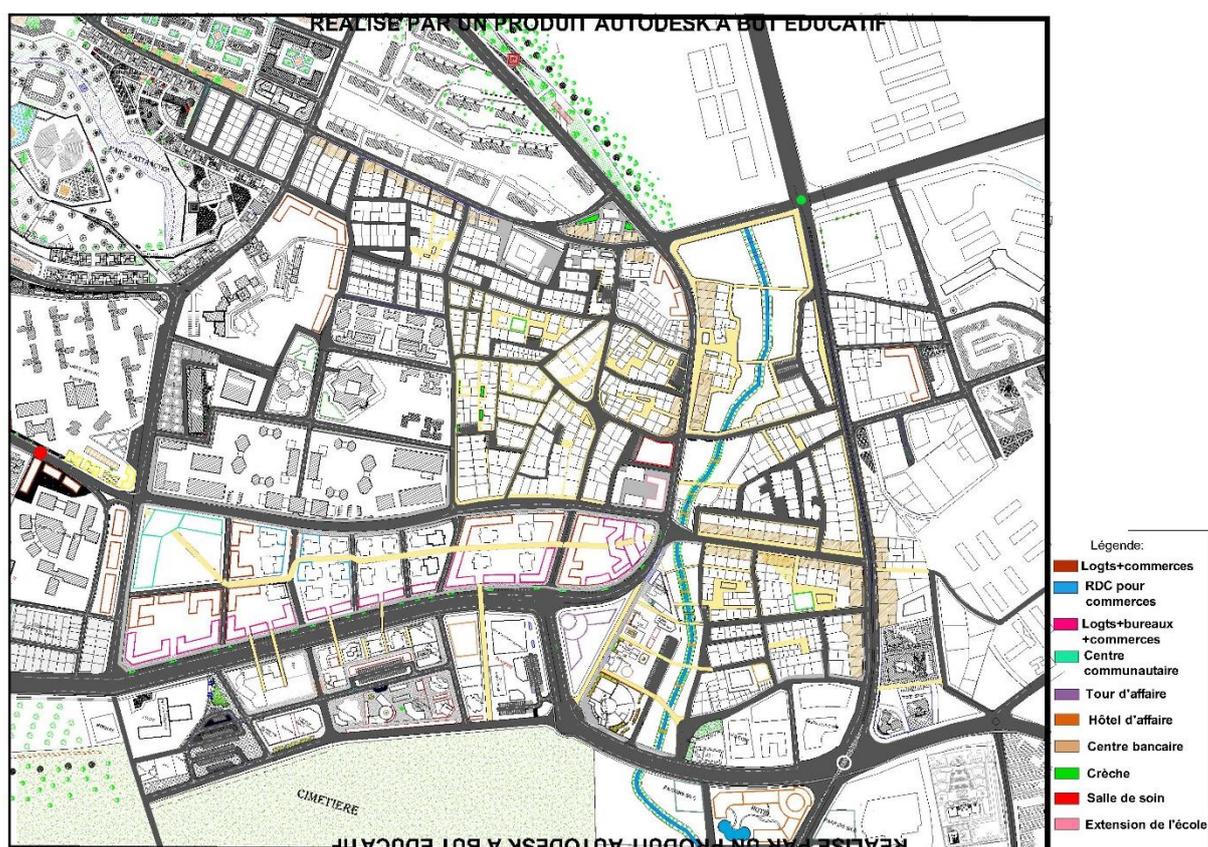


Figure (77) : Mixité fonctionnelle

f) Stratégie 06 : L'intervention sur le bâti existant par :

- * La Réhabilitation des façades des maisons individuelles situées le long des boulevards principaux et le réaménagement de leurs réz de chaussée pour accueillir des locaux commerciaux. (57 maisons)
- * L'Intégration des ensembles d'habitat informel des Zouad en les restructurant et en les équipant.
- * La Restructuration de la zone tampon (cité Nedjma) occupée par de l'habitat spontané en vue d'assurer une continuité urbaine homogène entre Champ de tir et la cité des oliviers (1060 logts collectifs).

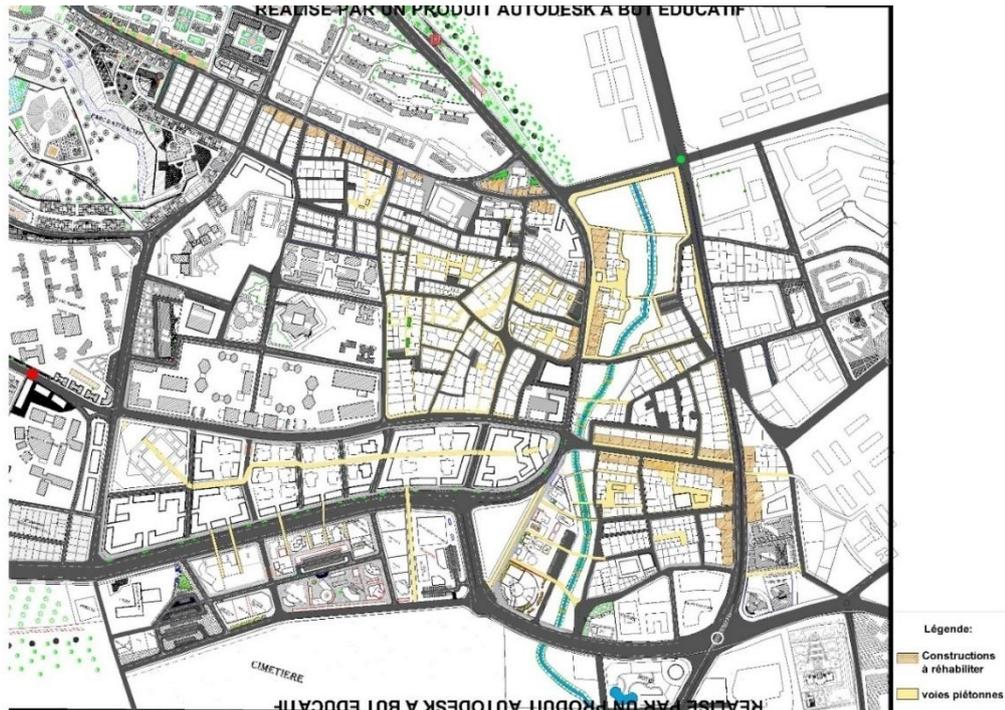


Figure (78) : Intervention sur le bâti existant

g) Stratégie 07 : La création des espaces publics et de stationnement à travers les actions suivantes :

- * L'aménagement du stationnement latéral le long des deux boulevards urbains
- * La création des places de stationnement à l'intérieur de la cité Nedjma et celle des Zouad.
- * La création de deux parking silo l'un à côté de la cours de justice et l'autre à côté de oued belabbés.
- * Privilégier le stationnement sous terrain pour les nouveaux immeubles mixtes
- * Le développement de l'agriculture (périurbaine) durable et de proximité

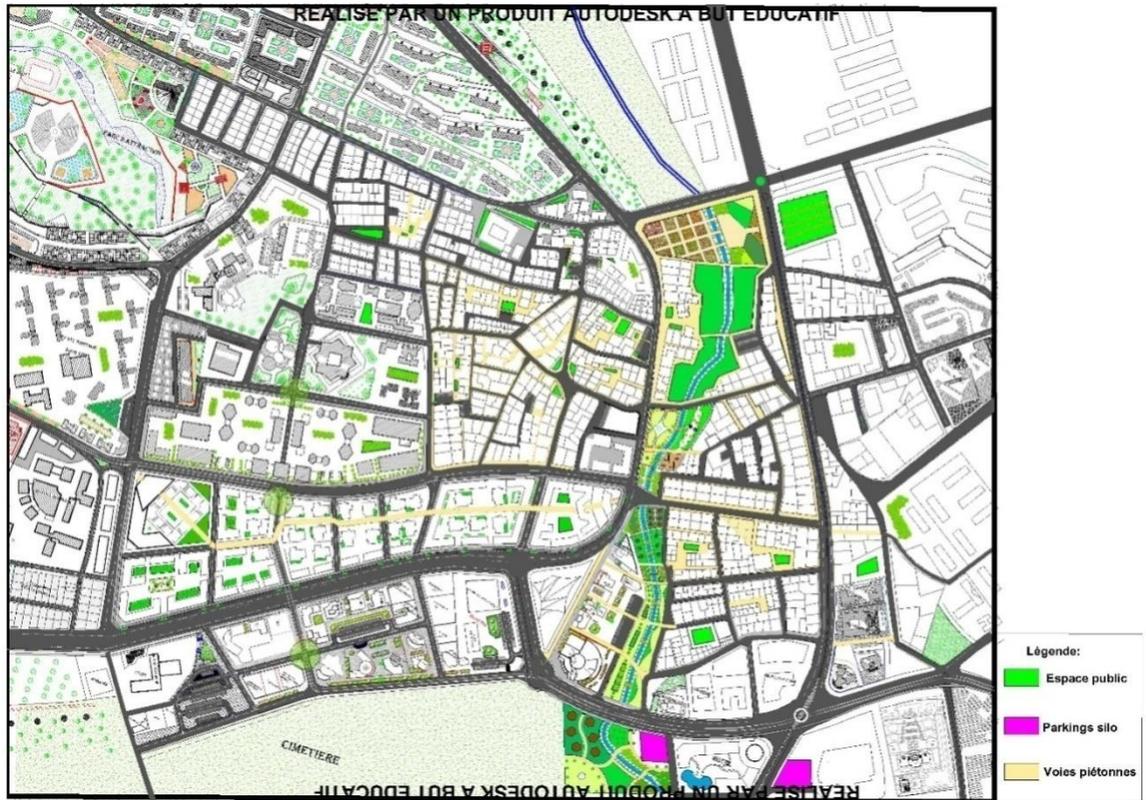


Figure (79) : Espaces publics et stationnement



Figure (80) : Coulée verte – Randonnée pédestre à Paris

Source : www.justacote.com



Figure (81) : Coulée verte – Département du Territoire de Belfort

Source : www.territoiredebelfort.fr



Figure (82) : Les Brionautes de Crécy-la-Chapelle et du Pays Créçois in Paris.

Source : www.brionautes.com

h) Stratégie 08 : Améliorer la qualité urbaine et favoriser la vie sociale à travers une trame verte

- * Dans son aspect écologique le parti d'aménagement prévoit de mettre en place une trame paysagère d'espaces publics pour améliorer l'image du quartier, qui va constituer un lieu de rencontre, de détente qui favorise la vie extérieure et l'animation du quartier.
- * L'Aménagement de l'emprise du talweg en coulée verte (servitude d'oued bel abbés non aedificandi).
- * La création des placettes et des espaces verts à l'intérieur des quartiers Nedjma et Zouad.

i) Stratégie 09 : La création de repères urbains dans le quartier

Kevin Lynch nous définit les caractéristiques principales des points de repère dans la ville comme suit :

« Les points de repère, références ponctuelles considérées comme extérieures par l'observateur, sont des éléments matériels simples dont l'échelle est variable dans de grandes proportions. Il semble qu'il y ait une tendance chez ceux qui sont les plus habitués à une ville, à s'appuyer de plus en plus sur des systèmes de points de repère pour se guider. Comme l'utilisation de points de repère implique qu'on choisisse un seul élément au milieu d'une armée de possibles, la qualité physique clef qui caractérise cette catégorie d'éléments, est la singularité, aspect par lequel il se détache sur le contexte comme unique ou mémorable¹ ».

Dans cet esprit nous prévoyons la réalisation d'une tour d'affaires au niveau du nœud marquant l'entrée, sur le terrain libéré après suppression de la servitude technologique (lignes électriques H.T.). Cette tour servira de point de repère qui doit être assez singulier et se détache sur le contexte.



Figure (83) : tour d'affaire Source : <https://structurae.info/ouvrages/tour-gamma-d>

¹ Kevin Lynch, l'image de la cité, Collection de l'urbanisme, dunod

Vues d'ensemble en 3D





Figure (84) : vues d'ensemble en 3D

Plan de masse 1/500

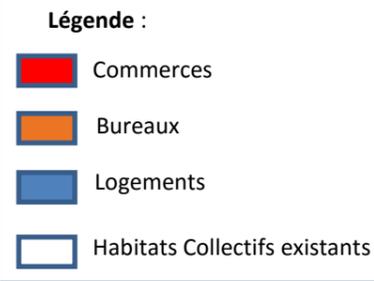
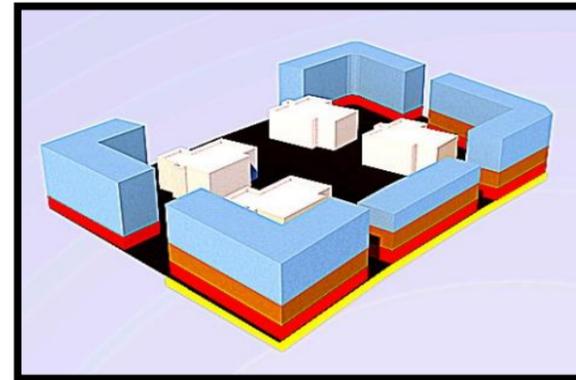


IV.4.2.-Plan de masse et de composition urbaine (1/500) :

IV.4.2.1.- Fiche technique du projet

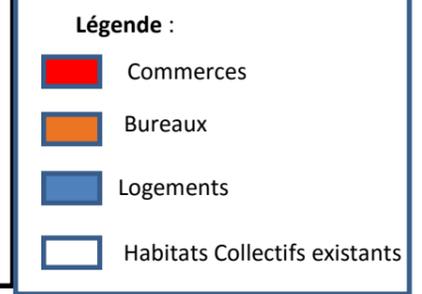
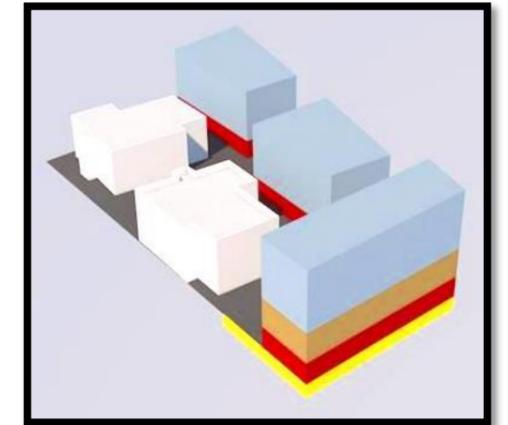
Ilot 1 :

- Surface d'assiette totale : 15720m².
- surface d'assiette hors voirie publique : 13319.3m².
- surface plancher : 26210.84 m².
- proportion habitat : 67%.
- proportion services (commerces + bureaux) : 33%.
- densité bâtie avec voirie publique interne : 0.45.
- densité bâtie sans voirie publique interne : 0.53.
- nombre de logements : 176 logements.
- nombre de bureaux : 117 bureaux.
- nombre de commerces : 195 locaux.
- surface moyenne du logement : 100m².
- coefficient d'emprise au sol : 0.36
- nombre de niveaux : entre R+4 et R+6
- stationnement (3 places pour 2 logts) : 264 places.



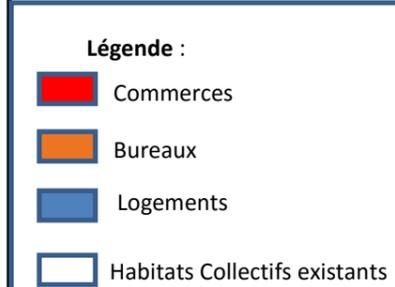
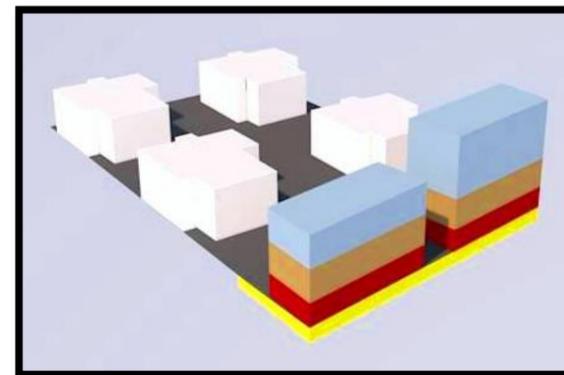
Ilot 2 :

- Surface du terrain d'assiette totale : 4587.9 m²
- surface du terrain d'assiette hors voirie publique : 3728m²
- surface plancher : 8069.69m²
- proportion habitat : 70%
- proportion services (commerces + bureaux) : 30%
- densité bâtie avec voirie publique interne : 0.58
- densité bâtie sans voirie publique interne : 0.72
- nombre de logements : 57 logts
- nombre de bureaux : 27 bureaux
- nombre de commerces : 71 locaux.
- surface moyenne du logement : 100m².
- coefficient d'emprise au sol : 0.5
- nombre de niveaux : entre R+4 et R+6.
- stationnement (3 places pour 2 logts) : 85 places



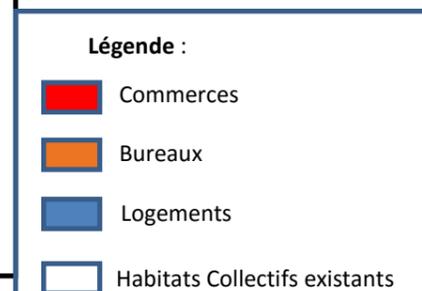
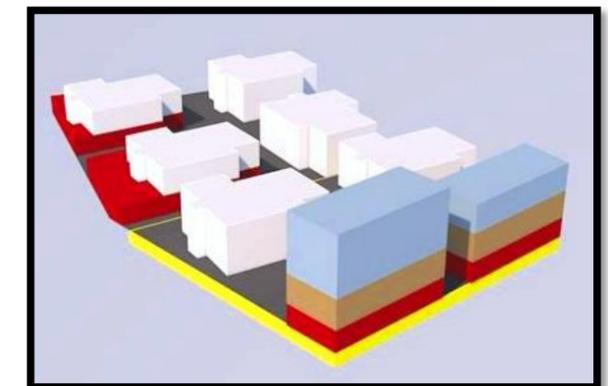
Ilot 3 :

- Surface du terrain d'assiette totale : 6217.2 m²
- surface du terrain d'assiette hors voirie publique : 4631.3m²
- surface plancher : 3411.7m²
- proportion habitat : 50%
- proportion services (commerces + bureaux) : 50%
- densité bâtie avec voirie publique interne : 0.54
- densité bâtie sans voirie publique interne : 0.73
- nombre de logements : 20 logts
- nombre de bureaux : 32 bureaux
- nombre de commerces : 32 locaux
- surface moyenne du logement : 100m².
- coefficient d'emprise au sol : 0.38
- nombre de niveaux : entre R+4 et R+6.
- stationnement (3 places pour 2 logts) : 30 places.



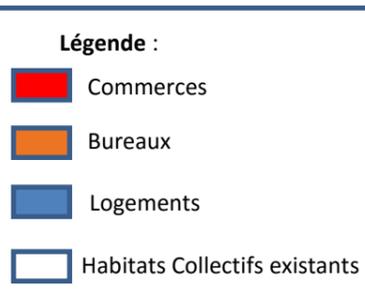
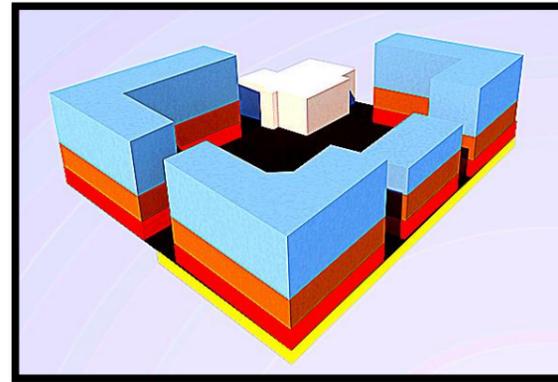
Ilot 4 :

- Surface du terrain d'assiette totale : 8604m²
- surface du terrain d'assiette hors voirie publique : 6936m²
- surface plancher: 4060.02 m²
- proportion habitat : 54%
- proportion services (commerces + bureaux) : 46%
- densité bâtie avec voirie publique interne : 0.57
- densité bâtie sans voirie publique interne : 0.71
- nombre de logements : 20 logts
- nombre de bureaux : 33 bureaux
- nombre de commerces : 33 locaux
- surface moyenne du logement : 100m²
- coefficient d'emprise au sol : 0.38
- nombre de niveaux : entre R+4 et R+6.
- stationnement (3 places pour 2 logts) : 30 places.



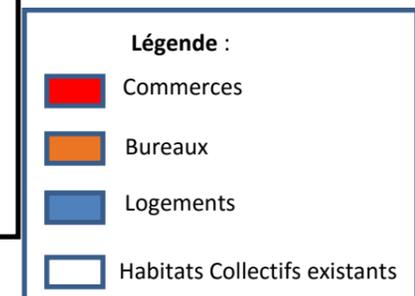
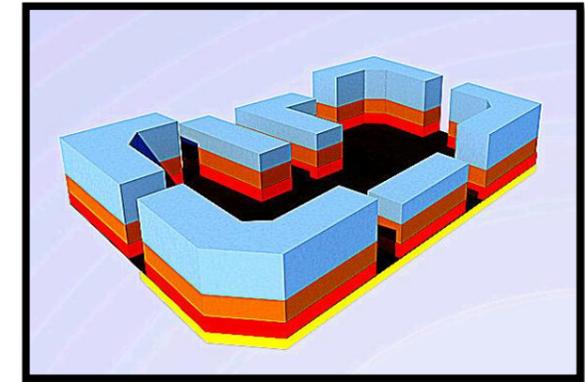
Ilot 5 :

- **Surface du terrain d'assiette totale :** 6505.7m²
- **surface du terrain d'assiette hors voirie publique :** 5885.7m²
- **surface plancher :** 15198.62m²
- **proportion habitat :** 55%
- **proportion services (commerces + bureaux) :** 45%
- **densité bâtie avec voirie publique interne :** 0.42
- **densité bâtie sans voirie publique interne :** 0.46
- **nombre de logements :** 84 logts
- **nombre de bureaux :** 112 bureaux
- **nombre de commerces :** 112 locaux
- **surface moyenne du logement :** 100m²
- **coefficient d'emprise au sol :** 0.42
- **nombre de niveaux :** entre R+4 et R+6.
- **stationnement (3 places pour 2 logts) :** 126 places.



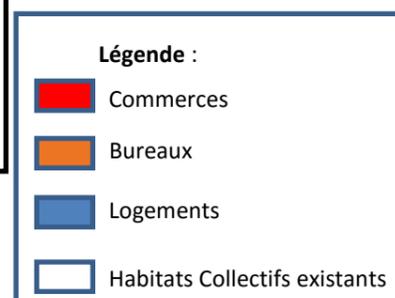
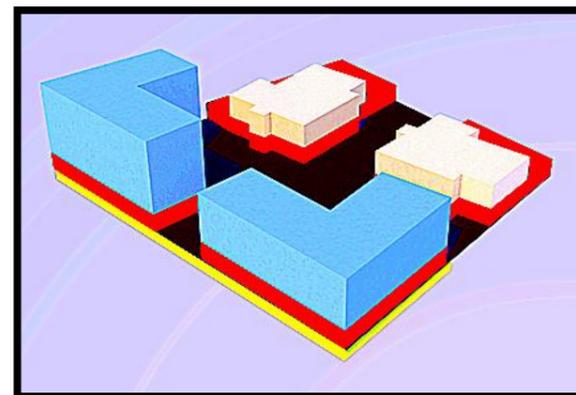
Ilot 6 :

- **Surface du terrain d'assiette totale :** 12063.4m²
- **surface du terrain d'assiette hors voirie publique :** 10663.4m²
- **surface plancher :** 29394.19m²
- **proportion habitat :** 52%
- **proportion services (commerces + bureaux) :** 48%
- **densité bâtie avec voirie publique interne :** 0.37
- **densité bâtie sans voirie publique interne :** 0.42
- **nombre de logements :** 155 logts
- **nombre de bureaux :** 232 bureaux
- **nombre de commerces :** 232 locaux
- **surface moyenne du logement :** 100m²
- **coefficient d'emprise au sol :** 0.39
- **nombre de niveaux :** entre R+4 et R+6.
- **stationnement (3 places pour 2 logts) :** 232 places.



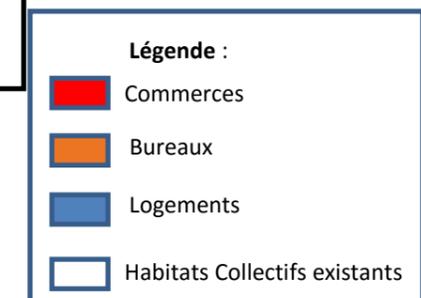
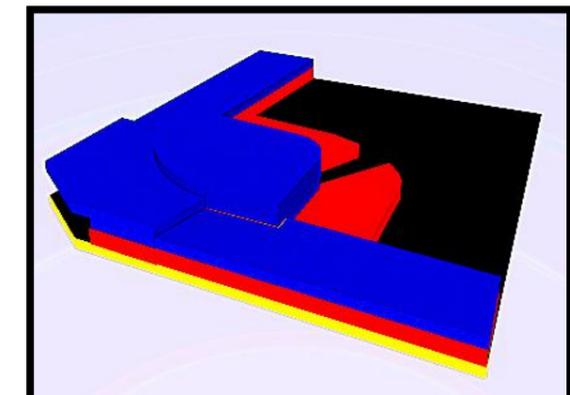
Ilot 7 :

- **Surface du terrain d'assiette totale :** 5900.6m²
- **surface du terrain d'assiette hors voirie publique :** 5186.4m²
- **surface plancher :** 8014.19m²
- **proportion habitat :** 82%
- **proportion services (commerces) :** 18%
- **densité bâtie avec voirie publique interne :** 0.53
- **densité bâtie sans voirie publique interne :** 0.60
- **nombre de logements :** 66 logts
- **nombre de commerces :** 68 locaux
- **surface moyenne du logement :** 100m²
- **coefficient d'emprise au sol :** 0.51
- **nombre de niveaux :** entre R+4 et R+6.
- **stationnement (3 places pour 2 logts) :** 99 places.



Ilot 8 :

- **Surface du terrain d'assiette totale :** 12584,4m²
- **surface du terrain d'assiette hors voirie publique :** 11280,2m²
- **surface plancher :** 10272 m²
- **densité bâtie avec voirie publique interne :** 0.55
- **densité bâtie sans voirie publique interne :** 0.61
- **nombre de commerces :** 250 locaux
- **coefficient d'emprise au sol :** 0.57
- **nombre de niveaux :** entre R+1 et R+3.
- **stationnement :** 50 places.



-Description du projet :

1-La trame viaire :

Construire la ville consiste notamment à produire un espace structuré, perméable avec son environnement par un maillage organisé de l'espace public.

Dans ce but et pour faciliter le fonctionnement du quartier une trame viaire hiérarchisée a été mise en place qui se traduit comme suit :

✓ Elargissement des boulevards existants, pour une meilleure accessibilité. Ils auront une emprise de vingt mètres (20 m) de large, partagées entre voies mécaniques en double sens, pistes cyclables d'une largeur de deux(2) m et des cheminements piétons d'une largeur variable de cinq (5) à neuf (9) m afin d'absorber le grand flux des piétons le long de ces boulevards.

✓ L'ouverture de cinq (5) voies secondaires de distribution, qui ont pour but l'articulation des deux cités et assurer des liaisons internes entre les différents ilots. Ces voies ont une largeur de neuf mètres (9 m) et conçues de sorte que les voies de desserte de la cité militaire soient dans le même alignement que celles dans la cité administrative. Une voie est réservée pour la ligne de tramway pour faciliter la mobilité urbaine et assurer la liaison entre la cité administrative et l'université. Des pistes cyclables, et des trottoirs pour les piétons, permettant la desserte des ilots et des équipements.

Le long de ces boulevards nous avons favorisé les rez-de-chaussée commerciaux, de services et d'activités afin de conforter l'animation et le caractère de centralité du lieu.

✓ Des voies tertiaires sont créées (venelles piétonnières) pour permettre la desserte des logements et des espaces de rencontre (jardins et placettes), offriront un lieu favorable à la vie sociale et à la rencontre entre les habitants. Ces voies sont destinées exclusivement à la circulation douce.

En plus de la hiérarchisation de la voirie selon le gabarit et l'emprise (voies mécaniques, pistes cyclables et piétonnes), nous avons également marqué cette hiérarchisation des voies par des ambiances différentes à travers le choix de plusieurs types d'arbres d'alignement :

- Des arbres à grand développement pour les voies principales.
- Des arbres à moyenne développement pour les voies secondaires,
- Des arbres à petit développement pour les voies tertiaires.

Cette hiérarchisation des voies est assurée aussi par un type de pavage et d'éclairage d'ambiance différencié ce qui va donner une sensation singulière à chaque voie même pour les personnes non-voyantes par le moyen d'aménagement approprié (à travers les différentes odeurs de chaque type d'arbre, les revêtements du sol par différents types de traitements du pavé, les avertisseurs sonores...).

Le stationnement :

Toujours dans le but d'aller vers un quartier durable, notre projet consiste à encourager la limitation de la motorisation et la réduction de la place de la voiture, en généralisant le stationnement payant et en privilégiant le stationnement de courte et moyenne durée qui maintient l'activité économique et commerciale du quartier le long des voies.

Dans notre quartier nous proposons la création des parkings en sous-sol et la réduction au minimum les parkings en surface pour deux raisons :

- Premièrement il s'agit pour dissuader les automobilistes d'opter pour une politique qui pénalise la voiture
- Deuxièmement, pour des raisons environnementales et de confort, il s'agit de lutter contre l'effet d'îlot thermique urbain provoqué par les surfaces recouvertes d'asphalte (les aires de stationnements qui accumulent la chaleur et la répercutent sur la température de l'air ambiant.)

2-L'implantation du bâti:

L'implantation des bâtiments au niveau des îlots devra suivre le principe de l'îlot ouvert, favorisant la pénétration de la lumière au cœur de l'îlot d'une part, et le principe de l'alignement des façades le long des boulevards principaux, d'autre part, afin d'assurer l'homogénéité, la continuité et la succession des façades urbaines et de l'activité commerciale et tertiaire aux niveaux de ces dernier.

3-La qualité architecturale et urbaine :

La qualité architecturale d'un édifice regroupe différentes notions :

- ✓ L'aspect extérieur et son apparence ;
- ✓ Son adéquation à l'usage pour lequel il est destiné ;
- ✓ Son intégration dans le cadre bâti dans lequel il s'implante ;
- ✓ Le cadre de vie qu'il génère.

La multiplicité et la diversité des typologies de logements et de bâtiments, existants ou projetés, doit être exploitée pour enrichir la qualité architecturale.

En ce qui concerne le logement, la qualité architecturale du cadre bâti doit être traitée avec attention car elle peut être un moyen d'identification et un vecteur de rencontre, donc de lien social entre les habitants.

La typologie urbaine et architecturale du projet reposera sur un principe d'alignement des façades sur les axes de circulation permettant d'affirmer le caractère urbain dense du nouveau quartier, et d'éviter l'émergence d'espaces résiduels mal définis.

La volumétrie des bâtiments sera un élément essentiel de l'image urbaine recherchée (développement en hauteur avec des niveaux (R+4 et R+6).

Les façades des boulevards devront permettre la restitution d'une ambiance urbaine et de ce fait nécessiteront un traitement de grande qualité.

Au niveau des RDC l'utilisation des ouvertures franches et bien marquées avec une parfaite transparence qui doit permettre d'accéder visuellement à l'espace intérieur.

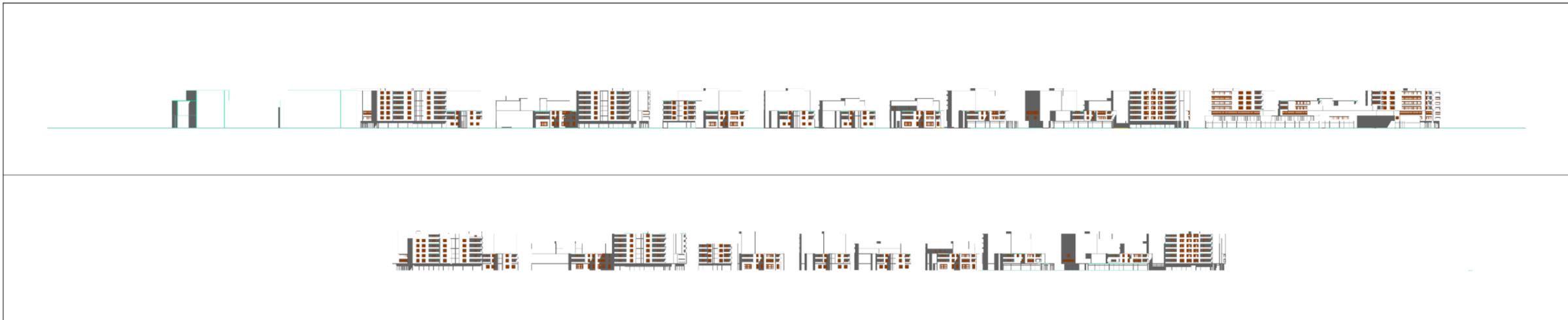
Concernant la polychromie, étant donné que la couleur constitue une caractéristique intrinsèque des sensations visuelles sur le plan de l'esthétique, un nuancier de couleurs est proposé à partir du mariage entre deux gammes de teintes (du gris au beige).

Toutefois, les teintes peuvent être choisies, avec une certaine souplesse par rapport à une palette de couleurs, en fonction des ambiances et des fonctionnalités des espaces considérés.

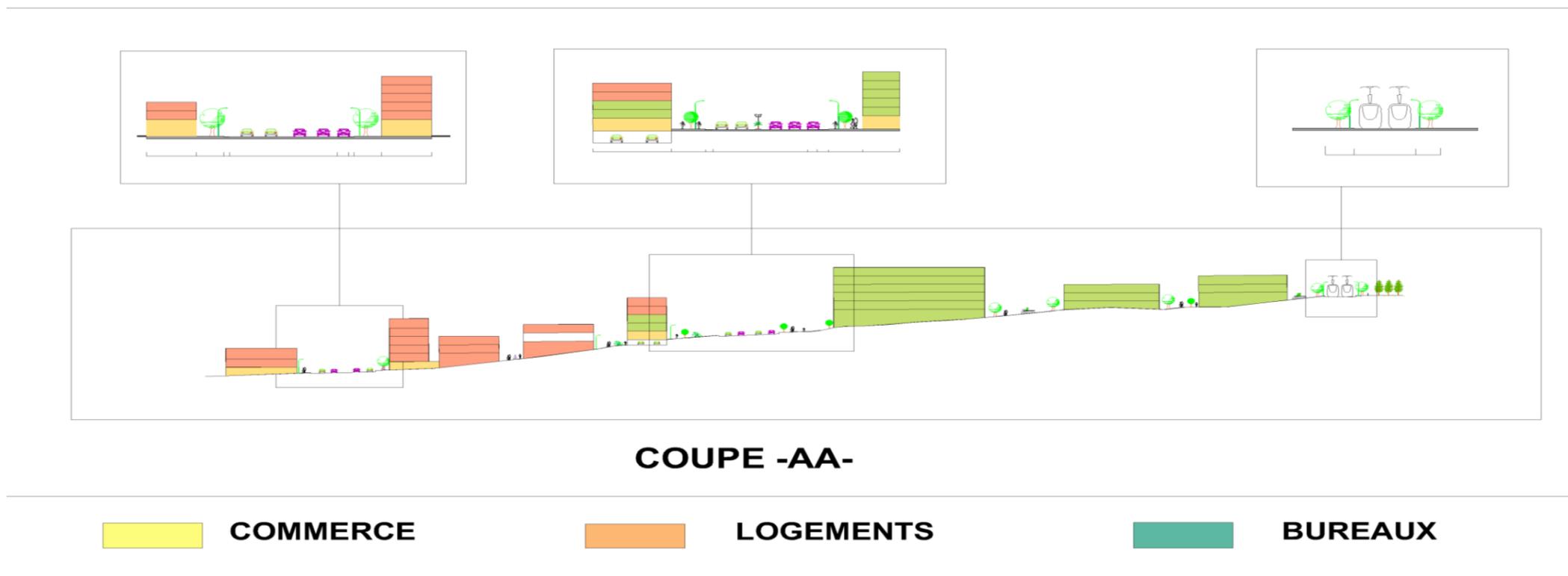
Dans chacun des îlots nous retrouvons des jardins et des aires de jeu semi publics accessibles par des ouvertures directes le long des voies secondaires et tertiaires. Ces jardins sont à la fois des lieux de détente et de passage. C'est l'un des principes clés de la théorie de l'îlot ouvert.

Le Principe d'épannelage :(les coupes urbaines)

Pour une meilleure intégration paysagère de notre quartier dans son environnement, une transition progressive et douce de la hauteur du bâti est mise en place pour assurer une homogénéité avec le contexte urbain existant et en même temps elle nous a permis d'atteindre des hauteurs variant entre R+4 et R+6 afin de rentabiliser cette assiette stratégique selon les principes de la densité vertueuse.



Façade urbaine (1/500)



Coupes urbaine (1/500)

Vues en 3D du projet 1/500



Figure (85) : vue en 3D sur le boulevard sud



Figure (86) : vue en 3D sur le boulevard sud



Figure (87) : Vue sur l'intersection boulevard sud / passage du tramway



Figure (88) : Vue sur la placette du centre socio communautaire

IV.5.Conclusion :

Partant de la problématique générale de l'agglomération du grand Tlemcen et son développement polycentrique,

Champ de tir, un des pôles urbains d'importance en quête d'une centralité se trouve en situation d'enclavement par rapport au quartier limitrophe d'imama.

Prenant l'entrée de champ de tir sur une surface de 190 ha, nous nous sommes proposées de requalifier cet espace en vue de créer **une articulation entre imama et champ de tir dans le cadre d'une cohérence territoriale durable.**

Les problèmes et les conditions d'occupation du terrain sont si imbriquées que pour arriver à bout de notre objectif nous avons fait appel à plusieurs types d'interventions à la fois.

De la restructuration des secteurs d'habitat spontané à la reconquête d'un vaste territoire occupé irrationnellement par un programme de logements types des années soixante dix à l'intégration de nouvelles constructions réalisées récemment et où chacune des entités occupait un espace monofonctionnel et cloisonné.

Il était donc nécessaire de remettre en question les pratiques d'aménagement héritées de la seconde moitié du siècle dernier qui n'ont fait qu'accentuer et alimenter les problématiques de la ville contemporaine.

Aujourd'hui il est question plutôt de mettre en place des démarches stratégiques qui doivent contribuer à faire émerger un nouveau régime d'urbanisation permettant de matérialiser la ville durable. Une ville durable qui doit garantir une bonne qualité de vie en tous lieux et à tous ses citoyens.

Nous pensons que cet objectif pourrait être atteint par la (ré) organisation et la requalification de ce fragment de territoire urbain à ouvrir sur son environnement que nous préconisons à travers ce modeste travail et qui s'appuie sur la mixité sociale et fonctionnelle favorisant l'émergence de nouvelles proximités : commerces et services de proximité, nature et loisirs de proximité, rencontre et échange entre les groupes sociaux et entre les générations.

Il s'agit là de l'esprit même de la ville durable appelée à garantir une bonne qualité de vie en tous lieux et à tous ses citoyens tout en étant capable de se maintenir dans le temps et de garder sa propre identité.

Conclusion Générale

IV.6. Conclusion générale :

Selon les instruments d'aménagement du territoire et les prévisions du PDAU du groupement du grand Tlemcen, la ville de Tlemcen est promue pour devenir métropole régionale à moyen terme (horizon 2025).

Dans la période actuelle, la ville polycentrique est marquée par un éclatement de ses secteurs d'urbanisation en dehors d'une cohérence territoriale rendant difficile la maîtrise de sa croissance. D'autre part, elle connaît de multiples problèmes notamment ceux liés à l'étalement urbain, l'incohérence structurelle, au dysfonctionnement et au déséquilibre spatial des entités qui la composent.

Partant de la problématique générale sus esquissée, notre choix a été porté sur la zone de Champ de tir, cette entité dont la capacité avoisine 47 000 habitants selon le POS et qui cherche à acquérir son autonomie par rapport à l'agglomération centrale.

Depuis la création de la ZHUN en 1982, ce territoire qui s'étend sur plus de 280 hectares ne cesse de connaître une urbanisation par à-coups selon les conjonctures.

À l'origine, la ZHUN était conçue sur un site propre et à l'écart de la ville.

Aujourd'hui nous assistons à une conurbation non contrôlée avec le quartier limitrophe d'imama.

La recherche d'« **Une articulation harmonieuse entre IMAMA et CHAMP DE TIR pour une cohérence durable du territoire de l'agglomération de Tlemcen (LA CITE DE LA DIFFERENCE)** » a été l'objet de notre projet de fin d'études.

La reconquête d'un fragment qui s'étale sur près de 190 hectares a constitué donc notre périmètre d'étude et d'intervention.

Partant d'une analyse contextuelle et d'un diagnostic sur l'état de fait actuel, ceci nous a permis d'identifier les enjeux et appréhender les éléments de la problématique.

La requalification de cet espace par le biais d'opérations combinées tels que le désenclavement, la restructuration, la reconversion, la densification etc. nous a permis d'insuffler au quartier une nouvelle dynamique et lui faire acquérir une nouvelle image en exploitant toutes les opportunités et les atouts qui sont offerts.

La démarche qui consiste à suivre les principes du développement urbain durable a concerné toutes les formes d'activités (économique, sociale, culturelle, environnementale,...) pour orienter le développement du quartier vers une forme plus accomplie et plus apte à assurer des conditions de vie meilleures à la population dans le cadre d'une mixité plurielle (fonctionnelle, urbaine, sociale, intergénérationnelle...).

D'un autre côté, il y a lieu de noter que la reconquête des tissus urbains existants et plus précisément la **recomposition/requalification** des territoires urbains qui concernent les aires périphériques et les tissus urbains en formation au niveau des pôles satellitaires pourrait constituer peut être la seule alternative pour retrouver la cohérence territoriale qui fait défaut actuellement en tant que facteur déterminant pour l'amélioration de la qualité du cadre bâti d'une part et contre carrer le phénomène de l'étalement urbain d'autre part.

Cependant sur le plan pratique, la réussite de ses opérations complexes d'urbanisme opérationnel passe par la mise en place de procédure de montage de « projet urbain » suivant un ancrage juridique et réglementaire qui fait défaut actuellement en Algérie.

L'exemple de la cité administrative qui fait partie de notre aire d'étude a été réalisée, faut-il le rappeler, sous forme de lotissement classique au lieu de « projet urbain » digne de ce nom. Cet exemple est éloquent à ce sujet.

Un axe de recherche dans ce sens demeure ouvert pour faire émerger un nouveau régime d'urbanisation permettant de matérialiser la ville du futur compétitive et durable voulue et non subie.

Annexes

V. Approche technique

1- Les matériaux et revêtements du sol :

Les pavés permettent d'assurer ou de contribuer à la lisibilité de l'espace public en matérialisant des zones dédiées ou des limites élaborées par les urbanistes et à travers leurs formes, couleurs, textures et leurs appareillages, peuvent accentuer ou atténuer les effets de perspectives, permettant ainsi de changer la perception et favoriser une esthétique ou une perception architecturale des aménagements urbains.

Le pavé utiliser dans notre quartier doit répondre aux exigences fonctionnelles suivantes :

- l'esthétique (à court et long terme) et l'intégration dans l'environnement
- la structuration de l'espace,
- l'insertion des personnes handicapées,
- la sécurité des utilisateurs (antidérapants)
- la tenue au trafic,
- la résistance aux sollicitations climatiques,
- la facilité de mise en œuvre et d'entretien,
- la durabilité et la pérennité,

En se basant sur les exigences précédentes nous avons choisi les revêtements suivant :



Pavé de terre cuite

Usage : pour les traitements de l'intérieur des ilots



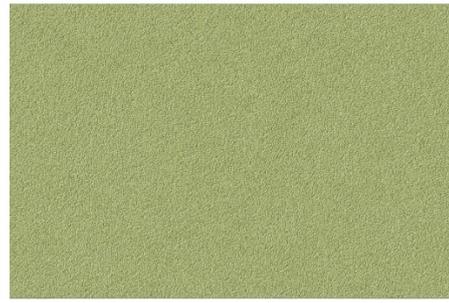
Dalle en pierre blanche

Usage : pour les placettes et les cheminements piétons à l'intérieur des ilots.



Des dalles en pierre

Usage : pour les trottoirs



Béton désactivé coloré

Usage : pour le traitement de la promenade verte piétonne

Les plateaux :

Un plateau est une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de la chaussée d'un trottoir à l'autre. Il vise :

- le respect de la vitesse réglementaire ; une lisibilité particulière de l'espace pour que les usagers adoptent des vitesses appropriées ; un équilibre entre tous les modes de déplacement en favorisant un partage de la voirie dans des conditions de sécurité et de commodité surtout pour les usagers vulnérables.



Les plateaux participent à la modération de la vitesse tout en présentant les avantages suivants :

- Grande adaptabilité de localisation et de dimensions.
- Efficacité aux carrefours, pour les traversées piétonnes et cyclables.
- Situé à hauteur du trottoir, amélioration du confort de la traversée par les piétons, notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- Participation au marquage et à la mise en valeur de l'espace public.
- Situé aux carrefours, pas de réduction du nombre de places de stationnement.
- Plus doux que le ralentisseur de trafic (meilleur confort pour les transports en commun et les poids lourds).

2- Mobiliers urbains et d'éclairage :

➤ Mobilier urbain :

1. Implantation des mobiliers urbains dans l'espace public :

Les recommandations qui suivent ont pour but de **préserver la continuité des cheminements piétons sur les trottoirs** et de garantir un bon confort de déambulation dans la ville, tout en permettant la gestion des espaces publics par les engins de maintenance.

Pour cela, il est nécessaire de libérer les espaces dévolus aux piétons de tout obstacle inattendu en limitant la quantité d'éléments implantés et en maîtrisant leur disposition. Mieux ordonner les mobiliers sur le domaine public, c'est aussi offrir un paysage plus cohérent, plus fluide au regard et plus respectueux de l'environnement bâti.

2. La protection des trottoirs

Les principes d'aménagement :

Pour limiter l'impact des éléments de protection dans le paysage urbain, les principes suivants seront respectés :

1. Envisager toute alternative possible à la pose d'obstacle sur le domaine du piéton, en particulier à l'occasion des projets de transformation des voiries (nivellement, traitements spécifiques des bordures).

2. Garantir la continuité des cheminements et la sécurité des usagers piétons par une implantation claire des éléments de protection, non accidentogènes.

3. Restreindre la diversité des modèles pour une meilleure lisibilité des dispositifs de partage de l'espace public, donc plus de sécurité, et plus de cohérence dans le paysage urbain.

4. Limiter la quantité des éléments en optimisant leur disposition (écartement, alternance avec d'autres types de mobiliers pouvant faire obstacle au stationnement).

La barrière est particulièrement indiquée pour les cas suivants :

- Les parvis d'écoles ou d'établissements recevant un public réputé "fragile".
- En refuge central de traversée de voiries de largeur supérieure à 12 mètres.
- En alternance avec les potelets pour rompre l'uniformité des alignements, et pour marquer des éléments singuliers (bâti remarquable, parvis...)

- Éléments de repos :



Banc simple « BR 43 ES » - France Urba
10 lames en bois exotique /
Dimensions : longueur de 200 cm



Banc dos-à-dos « BRD 43 ES » - France Urba
10 lames en bois exotique /
Dimensions : longueur de 200 cm



Bancs, banquettes en pierre de Comblanchien - SETP

Pierre de comblanchien, dimensions : sur mesure, en fonction des projets.



Table « Osmose » - PLASECO
Plastique recyclé
Dimensions : 180 x 68 cm



Salon « Osmose » - PLASECO
Plastique recyclé et piétement en acier peint
Dimensions (L x l x h) :
- Chaise longue : 150 x 72 x 84 cm
- Fauteuil : 68 x 40 x 82 cm
- Table basse : 150 x 72 x 84 cm



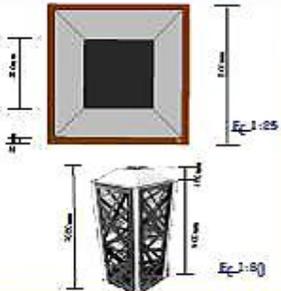
Assise en platelage - PLASECO
Plastique recyclé – dimensions : sur mesure, en fonction des projets.

Mobiliers de propreté et d'hygiène

Poubelles 01



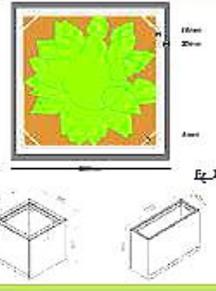
Description: une corbeille de forme trapézoïdale.
Matériaux: Acier inoxydable.
Dimensions: h 1050 x 500 x 500 mm.
Contenance: 80 L.
vidage: Ouverture latérale de la porte.
fixation: Fixation au sol par vissage.



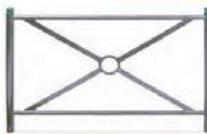

Bac à fleurs 02



Description: Bac à fleurs cubique ou rectangulaire.
Matériaux: Corps en tôle acier Bac intérieur en tôle acier galvanisée.
Dimensions: corps épaisseur 20mm ; encombrement, 880*880mm bac intérieur 790*790mm en 04 éléments.
Poids: 100Kg
fixation: structure portante en tube d'acier de 50 x 50 mm galvanisé.

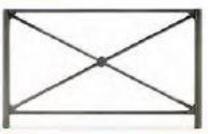



BARRIERES DE RUE



Barrière « 41 2120 » - SINEU GRAFF
Acier – dimensions (L x h):
1,56 x 1,00 m ou 0,86 x 1,00 m

OU



Barrière « 41 611 » - SINEU GRAFF
Acier – dimensions (L x h):
1,60 m x 0,97 m ou 0,87 x 0,97 m

POTELETS ET BORNES



Potelets et bornes « Classiques » - SINEU GRAFF Fonte grise, dimensions de 0,60 à 1,15 m. Modèles à enfourir, sur platine ou amovibles, avec chaîne en fonte à maillage simple.



Potelet à mémoire de forme « Nantes » - X-Last
Polymère renforcé, dimensions ht. 80 cm x diam. 95 cm.



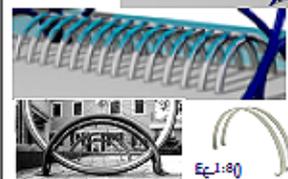
Bornes et rondins – PLASECO

Plastique recyclé – Forme carrée ou rondin, avec ou sans liseré – dimensions :
Bornes : ht. 60 à 120 cm et diam. 8 à 12 cm/rondins : ht. et diam. suivant les besoins (borne, clôture, contre-marche). *En option : bande réfléchissante, réflecteur ou dispositif de scellement amovible.*

Les Abris

Abris de Bus ; Abris à Vélos 01



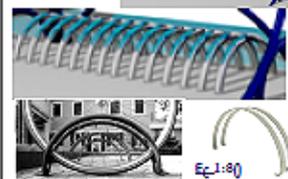



Description: Abris en acier.

Matériaux:
- montants en acier
- structure secondaire en acier tubulaire.

Dimensions hors sol :
- 3000 x 1500 x 2467 millimètres.

fixation: Fixation au sol par ancrage des bases du montant au plancher .


Description: Range-vélo avec abri pour espaces publics .

Matériaux:
- Structure acier galvanisé .
- Support tubulaire et habillage en acier inoxydable .

Dimensions hors sol :
- L 3000 x l 1500 x h 2200mm

Parking: 14 vélos .

fixation: fixations par scellement direct , 4 fondations béton 400 x 400 x 400 mm.



➤ Mobilier d'éclairage

1- Les principaux objectifs :

Le choix de l'éclairage visera à concilier performances énergétiques et nécessité d'éclairage. En fonction des types de secteurs et d'usages, le choix d'éclairage sera différent. Il faut également raisonner en qualité d'éclairage et en nécessité d'éclairage, en fonction des usages.

Les principaux objectifs sont les suivants :

- Optimisation des coûts d'investissement et de fonctionnement face au gain
- Réduction des consommations d'énergie : optimisation de la puissance des lampes, réduction de la pollution lumineuse, ...
- Réduction des coûts de maintenance des matériels : choix de verres autonettoyant (plus-value d'environ 20 euros par matériel), mâts en bois à éviter car ils demandent un entretien régulier, ...
- Sécurité des usagers par un bon éclairage des lieux : puissance d'éclairage, couleur de l'éclairage, homogénéité de l'éclairage.

- Création d'ambiances : la commune est dotée d'espaces aux typologies variées. Chaque typologie de lieu bénéficiera d'une ambiance lumineuse particulière : espaces urbains, espaces naturels, ...

- Mise en valeur du patrimoine urbain et paysager : Saint-Rémy bénéficie d'un patrimoine architectural et paysager de qualité qui doit être valorisé par un éclairage qualitatif. Ce patrimoine devra être illuminé à sa juste valeur par des projecteurs, des luminaires encastrés ...

2-Les niveaux d'éclairage à maintenir par typologie de voie

Le « guide d'application de la norme européenne de l'Eclairage Public EN 13201 », nous indique les niveaux d'éclairage moyen minimal à maintenir (en lux) par typologie de voie.

DEFINITION DE LA VOIE	NIVEAU LUMINEUX AMBIANT CONSEILLE
Voie urbaine importante (boulevard, avenue) Vitesse < 50 km/h	20
Voie urbaine secondaire Vitesse < 50 km/h	15
Voie de desserte Vitesse < 30 km/h	15
Voie commerçante Vitesse < 30 km/h	20
Lotissement Vitesse < 30 km/h	10
Voie piétonne isolée de la route (piétons seuls)	10 à 15
Trottoir piéton, piste cyclable adjacents à la route	10 à 15

PROJECTEURS



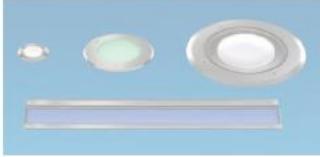
« FLC230 Médium LED » - WE-EF
Corps en fonte d'aluminium - IP 66, IK 08, Classe I
Photométrie symétrique
Lampe LED en couleur blanc chaud à blanc froid, rouge, vert ou bleu. Puissance : 15 W (12 Leds).

SPOTS ENCASTRES



« ETC 130 Orientable Médium Led » - WE-EF
Encastré de sol inclinable (30°) et rotatif (360°), photométrie symétrique médium.
Corps en acier inoxydable - IP 67, IK 10, Classe I
Lampe LED disponible en blanc chaud à blanc froid, rouge, vert ou bleu. Puissance : 15 W (12 Leds).
En option : verre anti-dérapant.

ET/OU



« Noctis » - COMATELEC
IP 67, IK 10, Classe II
Quatre modèles de base (trois circulaires et un linéaire) et de nombreuses distributions photométriques au choix : indirecte, directe, semi-directe, étroite, semi-concentrante, extensive, ...
IP 67, IK 10, classe II
Lampe LED disponible en blanc, rouge, vert, bleu ou ambre.
Usages : balisage, effet décoratif, illumination, mise en valeur des détails architecturaux, en fonction de la puissance de Led choisie.



PASSAGES PIETONS



**Eclairage passages piétons
« Eliptec » - ECLATEC**

« Eliptec » - ECLATEC
Fonderie d'aluminium - IP 66, IK 08, Classe I ou II
Photométrie symétrique
Lampes à iodures métalliques à brûleur céramique.
Ouverture sans outil.
Usages : éclairage des passages piétons aux abords des écoles, sur des voies à circulation rapide et dense, ...

OU



« Thais 450 PP » - Ragni
Réflecteur parabolique en aluminium pur et traité anodiquement. Il comporte un écran dissimulant la lampe à vue directe et assure une répartition du flux lumineux délimitant le passage piéton.
Usages : en remplacement de luminaires vétustes dans une même rue.

OU



« Vence 45 PP » - Ragni
La « Vence » possède les mêmes caractéristiques que la « Thais ».
Usages : afin d'assurer une continuité avec les luminaires de style présents dans le centre-ville et les quartiers.

➤ Les végétaux :

Les principaux objectifs

- Créer un environnement de qualité,
- Choisir des végétaux adaptés aux différents milieux (urbain et naturel) : nature de sol, espaces dédiés, environnement, ...
- Planter et préserver durablement les arbres d'avenir,
- Préserver, valoriser et accroître le patrimoine arboré : inventaire du patrimoine arboré, protection de l'arbre pendant des travaux de voirie par exemple, conservation des arbres crevassés en tant que niches écologiques si leur état sanitaire n'influe pas sur la sécurité des habitants,
- Limiter l'usage de produits phytosanitaires,
- Bannir les produits non agréés par l'agriculture biologique,
- Limiter les pertes en eau potable,
- Apporter des solutions alternatives respectueuses de l'environnement.

En tenant compte de notre volonté de hiérarchiser les espaces par les différents types des arbres nous allons choisir :

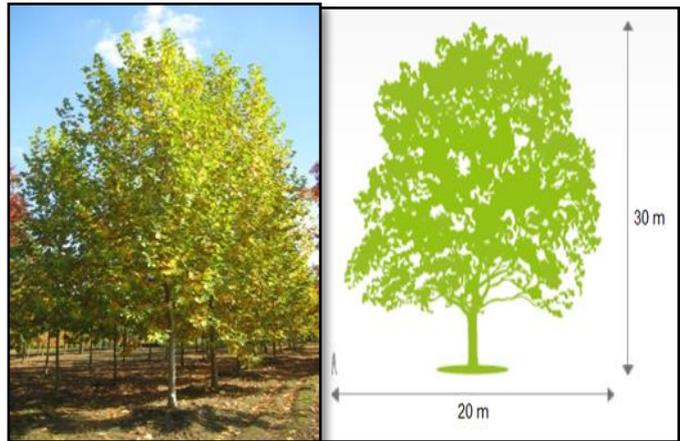
✓ **Les arbres de Platane** comme un arbre à grand développement pour **les voies principales.**

✓ **Les arbres de Tilleul** comme un arbre à moyenne développement **pour les voies secondaires.**

✓ **Les arbres BETULA pendula** comme un arbre à petit développement **pour les voies tertiaires.**

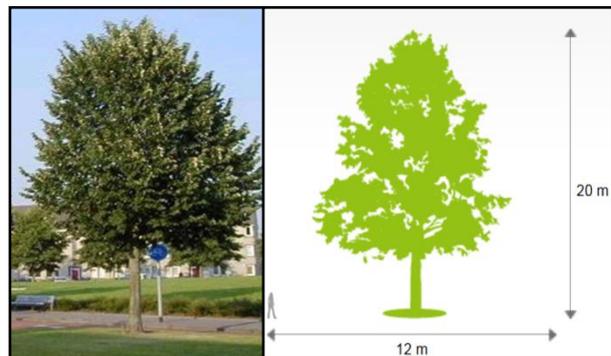
- Les espèces sélectionnées :

Platanus : est un genre d'arbres de la famille des Platanaceae qui comprend une dizaine d'espèces. La plus répandue est un hybride, le platane commun largement utilisé comme arbre d'alignement pour orner les places et les rues. Les platanes sont de grands arbres, pouvant atteindre de 25 à 55 m de haut, dont les caractéristiques générales diffèrent peu d'une espèce à l'autre. Ils ont une durée de vie assez longue.



- Tilleul argenté (Tilia tomentosa) : est un arbre d'ornement qui supporte bien la pollution. Il ne convient cependant pas aux emplacements de stationnement à cause de la production de miellat par les pucerons qu'ils peuvent abriter.

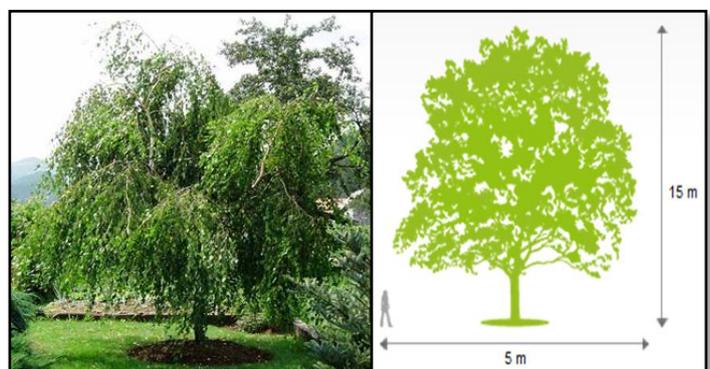
Les feuilles sont caduques, grandes, arrondies. De couleur vert foncé, elles deviennent jaunes d'or à l'automne. Le revers des feuilles est de plus blanc argenté. Les fleurs sont petites, blanchâtres et très odorantes. Le Tilleul argenté est un arbre majestueux apprécié pour son port arrondi, sa taille importante et ses belles couleurs d'automne.



Le Tilleul argenté est un arbre majestueux apprécié pour son port arrondi, sa taille importante et ses belles couleurs d'automne.

-BETULA pendula :

Les bouleaux sont des arbres de la flore locale qui peuvent s'adapter à beaucoup de milieux différents. Ils comptent parmi les arbres les plus décoratifs. Les bouleaux sont des arbres de la flore locale qui peuvent s'adapter à beaucoup de milieux différents. Ils comptent parmi les arbres les plus décoratifs. Leurs feuilles sont caduques,



petites et dentées, de couleur vert vif en été, elles prennent des couleurs jaunes à l'automne. Le tronc blanc brillant à brun rosé des bouleaux, leur belle silhouette, leur feuillage léger et

leurs petites feuilles scintillantes qui prennent des coloris jaune à l'automne donne une impression de légèreté qui fond de ces arbres de bons arbres d'ornement.



Exemple de mail piétonnier



La végétalisation des voies principales



L'implantation au pied des façades (traitement des voies tertiaires)



Plantes grimpantes sur supports métalliques en colonne



Bacs d'orangerie disposés sur trottoirs



Fleurissement en pieds de mur ou de façades.

➤ L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite :

-Les recommandations :

Lorsque le trottoir est très large ou sur une vaste place, les personnes aveugles ou malvoyantes ont besoin de repères et d'information de localisation pour cheminer seules et trouver leurs destinations. S'il n'existe pas de surface qui constitue un guide naturel, des aménagements particuliers seront réalisés au sol : mise en place de bandes podotactiles, de rails de guidage de canne et de potelets contrastés.

AIDES AUX FRANCHISSEMENTS DE VOIES

DALLES PODOTACTILES OU CLOUS PODOTACTILES



DALLE PODOTACTILE – Fonderies Dechaumont

Fonte ductile – non glissant – Deux dimensions disponibles (Lxl) : 800x420mm ou 400x420mm, épaisseur 10 mm.



CLOU PODOTACTILE – Accès +

Acier zingué – Clous à frapper, visser ou sceller – Réalisation sur sol béton, enrobé, calcaire, ... Il permet de ne pas « dénaturer » un sol qualitatif contrairement aux bandes podotactiles en résine collées. Dimensions selon la norme NF P 98-351 : Ø de tête : 25 mm, Ø de tige : 7,85 mm, Ø moletage : 8,3 mm, hauteur de tête : 5 mm, longueur de tige : 16-18 mm [standard] ou 13 mm (courte), 11 stries.

RAIL DE GUIDAGE



RAIL DE GUIDAGE SYNTHETIQUE

Rail permettant de guider la canne d'un aveugle au droit d'un passage piéton. Il facilite et sécurise sa traversée.

Plaque de polyuréthane à coller, existe en noir ou en blanc.

Dimensions : 815 x 150 ou 815 x 175 mm

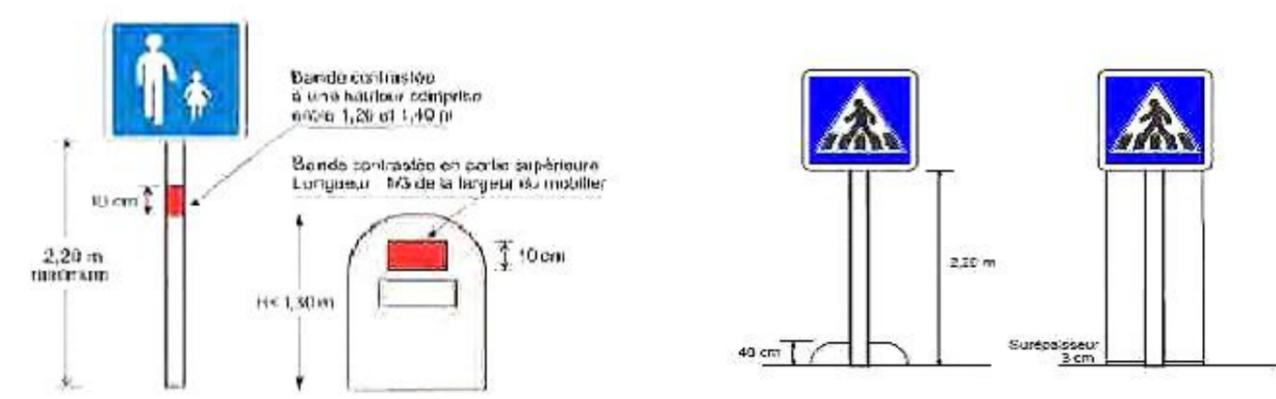
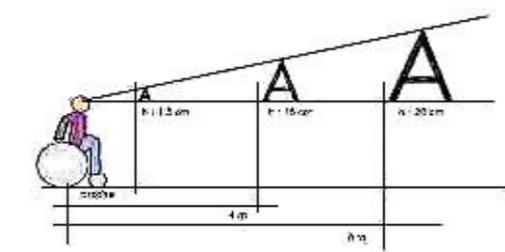
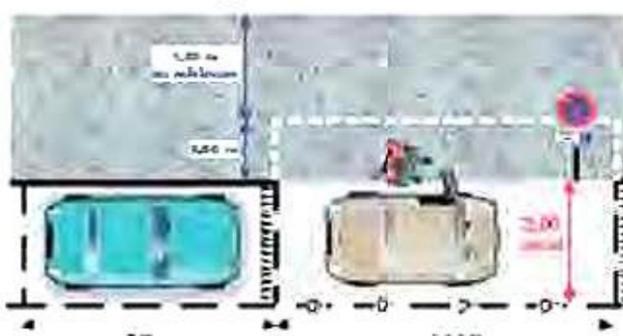
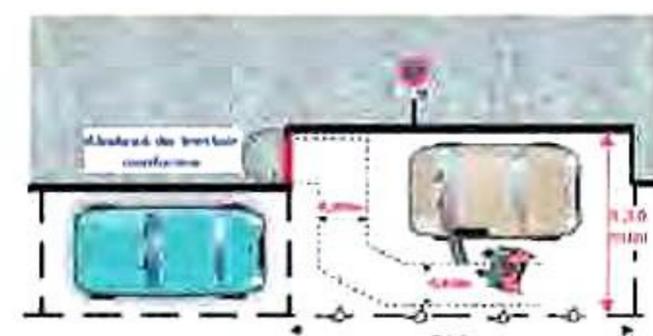
Fournisseur : ABC Equipements Collectivités

BALISE SONORE



**BALISE D'INFORMATION SONORE DEPORTEE « Sonopass »
Argos Services**

Système d'informations sonores d'aide à l'orientation au niveau des traversées piétonnes diffusées par radiofréquence et programmées par un éditeur de texte par ondes bluetooth.

Type	Rappel	
<p>POTEAUX BORNES</p> <p>Le mobilier urbain (bornes, poteaux, banc, poubelles, mât 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>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 <p>Espace d'usage devant équipement : 0,90 m x 1m30</p> <ul style="list-style-type: none"> • Signalisation des équipement par des idéogrammes, en particulier les escaliers • Informations visuelles peuvent être doublées par un signal sonore 		
<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 : Stationnement à gauche de plain-pied : emplacement réduit à 2m si espace sur trottoir de largeur dégagé de tout obstacle • Répartition homogène sur la zone de stationnement • Parcmètre ou horodateur lisible en toute position hauteur entre 0,90 m et 1m30 • 7 à 8 m est la longueur recommandée pour le stationnement longitudinal 	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1365 1029 1988 1428"> <p>Stationnement longitudinal de plain-pied à gauche de la chaussée</p>  </div> <div data-bbox="2018 1029 2671 1428"> <p>Stationnement longitudinal à droite de la chaussée</p>  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>INTENDI GAUF 0.16.-0.16.</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>Panneau B6d + panneau M6h + marquage au sol pictogramme blanc sur les limites</p> </div>	

Bibliographie :

OUVRAGES & LIVRES :

- Saidouni, Maouia, *Eléments d'introduction à l'urbanisme*, Editions casbah, 2001
- Brahim, BENYOUCEF, *analyse urbaine, élément de méthodologie*, OPU-1999
- Philippe, Panerai; Mangin David, *Projet Urbain*, Editions Parenthèses, 2006
- Philippe, Panerai; Jean, Castex; Jean Charles, Depaule, *Forme Urbaine, de l'ilot à la Barre*, Marseille, Edition Parenthèse, 2004
- Philippe, Panerai; Jean Charles, Depaule; Marcelle, Demorgon, *analyse urbaine*, Edition Parenthèse 2009
- Aldo, Rossi, *l'architecture de la ville*, Traduit de l'italien par Francesco Biamonte et Vincenzo di Marco, édition italienne de 1995
- Kevin, Lynch, *Image de la Cité*, édition Bordas 1976.
- Acher (François); Giard (Jean), *demain la ville, urbanisme et politique* ; Paris : Editions sociales, 1975,
- Djilali, ADJA; Bernard, DROBENKO, *droit de l'urbanisme*, Alger, BERTI Editions, 2007.
- Jacques, Lucan, *Où va la ville aujourd'hui? Formes urbaines et mixités*, Éditions de La Villette, 2012.
- Ariella, Massbongi, *Projets Urbain en France*, éditions le Monteur 2002.
- Ariella, Masboungi; Breda, *Faire la ville durable*, éditions du moniteur. 2008
- Alberto, ZUCHELLI, *Introduction à l'Urbanisme Opérationnelle et à la composition Urbaine*, Alger, VOL 1, 2,3 &4, OPU 1984.
- André, Ravéreau, *l'atelier du désert*, Marseille, Editions Parenthèse, 2003
- Collectif sous la direction de R.Sidi Boumédiène, *Echec des Instruments ou Instruments de l'échec ?* Editions Alternatives Urbaines, 2013.
- Denise, Pumain; Thierry, Paquot et Richard Kleinschmager, *Le Dictionnaire « La ville et l'urbain »*, Anthropol-Economica, 2006.
- Lakhdar, KOUICI, *le vocabulaire architectural élémentaire*, OPU-1999.

THESES DE DOCTORAT, MEMOIRES DE MAGISTER, HABILITATIONS:

- DRIS MAGHNOUS Zahia mémoire de magister, « La redéfinition des espaces d'articulation dans les villes duales : L'espace de la Brèche à Constantine », institut d'architecture et d'urbanisme de Constantine, 2002
- Nedjai, Fatiha. Mémoire de Magister ; « Les instruments d'urbanisme Entre propriétaires fonciers Et application, Cas d'étude : la ville de batna », Université Mohamed Khider Biskra, 2007

LEGISLATION, INSTRUMENTS D'URBANISME, RAPPORTS ET DOCUMENTS OFFICIELS:

- Schéma National d'Aménagement du Territoire : S.N.A.T.
- Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la région Nord –Ouest : S.R.A.T.
- Plan d'Aménagement du Territoire de la wilaya de Tlemcen : P.A.T.W.
- Plan d'Urbanisme Directeur de Tlemcen : P.U.D. 1981.

- Zone d'Habitat Urbaine Nouvelle de Champ de tir : Z.H.U.N. (Création 1981-Permis de lotir 1982)
- Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du groupement des communes de Tlemcen, Mansourah et Chetouane : P.D.A.U. 1997.
- Révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du groupement des communes de Tlemcen, Mansourah, Chetouane et Beni Mester : P.D.A.U. 2007.
- Plan d'Occupation du Sol de Champ de tir : P.O.S. 2000
- Plan d'Occupation du Sol de l'entrée du Champ de tir (Cité Administrative) : P.O.S. 2008
- Corpus législatif et réglementaire en matière d'urbanisme, ministère de l'Habitat et de l'urbanisme. Algérie (M.H.U.)
- Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (C.W.A.T.U.P.)

AUTRES ORGANISMES, ADMINISTRATIONS ET SERVICES :

- D.U.A.C. Tlemcen
- A.P.C. Mansourah
- U.R.B.A.T. Tlemcen
- A.N.A.T. Tlemcen

LES SOURCES ELECTRONIQUES ET LIENS INTERNET :

- <http://fr.wikipedia.org>
- [www.google .fr](http://www.google.fr)
- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Oranie>. Algérie 360 : "L'Algérie devenu une terre d'immigration».
- <https://www.presse-dz.com/>. Le portail de la presse algérienne.
- <http://www.routard.com/guide/algerie/2116/geographie.htm>
- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Urbanisme>
- https://fr.wikipedia.org/wiki/ville_durable
- [www.isa-lille.fr/fileadmin/user.../ définition de l'environnement.pdf](http://www.isa-lille.fr/fileadmin/user.../definition_de_l'environnement.pdf)
- <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Environnement.htm>
- http://www.eduki.ch/fr/doc/dossier_2_dd.pdf
- www.cairn.info/revue-natures-sciences-societes-2006-1-page-80.htm.
- www.carfree.Dree.FR
- www.actu-architecture.com
- www.vivrelesvilles.com
- www.biodiversité2010.Fr
- www.architectes.org
- www.cyberarchi.com
- www.inti.be
- www.lemoniteurs.Fr
- www.certu.Fr
- www.ecoquartiers-geneve.ch.