



UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEEN
FACULTÉ DE TECHNOLOGIE
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE
MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE
OPTION : Urbanisme et environnement

**LE QUARTIER DE LA GARE, UNE NOUVELLE
DYNAMIQUE URBAINE POUR LA VILLE DE TLEMCEEN**

Soutenue le 13 juin 2016 devant le jury:

Président:	Mme KEDROUSSI H	MA (A)	UABT Tlemcen
Examineur:	M TASFAOUT A	MA (A)	UABT Tlemcen
Examineur:	M LAROUSSE M	MA (A)	UABT Tlemcen
Encadrant :	M Mohammed RAHMOUN	MA (A)	UABT Tlemcen
Co-encadrant :	M Fariz CHERRAK	ARCHI	UABT Tlemcen

Présenté par: Samira BENMIMOUN

Matricule: 15109-T-11

Imane BENGOU DIFA

Matricule: 15158-T-11

Remerciements

Tout d'abord, nous remercions le Dieu, notre créateur de nous avoir donné la force, la volonté et le courage afin d'accomplir ce travail.

Nous tenant compte à exprimer nos remerciements les plus vifs à notre encadreur **M RAHMOUN Mohammed**, qui a su nous guider et nous aider par ses conseils et ses dirigés du début à la fin de ce travail avec beaucoup de tact et de gentillesse et par sa grande connaissance dans le domaine et son expérience.

Nous tenant également à remercier **M CHERRAK Fariz** notre co encadreur pour son encouragement continue, ses conseils, son soutien et ses idées intéressantes.

Nous souhaitons ainsi à remercier tous les respectables membres du jury pour bien vouloir nous accorder de leur temps précieux pour commenter , discuter et juger notre travail ,

On remercie Mme **KEDROUSSI H** la président de soutenance,
M TASFAOUT A et **M LAROUSI M** d'avoir examiné notre travail

Finalement, nous tenons à exprimer notre profonde gratitude à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à mon mari MOHAMMED par son soutien et sa compréhension et son encouragement et à mon fils adorable IYAD

A mes chères parents, que nulle dédicace ne puisse exprimer mes sincères sentiments, pour leur patience illimitée, leur encouragement continu, leur aide, en témoignage de mon profond amour pour leur grand sacrifice

A mes chères sœurs SAMIHA, SOUMIA et mes frères OUSSAMA et ABDULLAH, et à toute ma famille en particulier mes tantes LEILA et KHADIDJA.

A tous mes chères amies pour tous les bons moments passés

Benmimoun samira

A mes chers parents,

Aucun mot, aucune dédicace ne saurait exprimer mon respect, ma considération et l'amour éternel pour leurs sacrifices, leurs encouragements, et leur soutien que Dieu leur procure bonne santé et longue vie.

A ma chère sœur DJIHANE et mon cher frère MOHAMMED, à qui je dois tout l'amour, avec tout mes vœux de les voir réussir dans leurs vies

A ma chère famille, petit ou grand, proche ou lointain, à mes oncles et tantes paternelle et maternelle

A mes très chères amies, je vous souhaite la prospérité et le succès

Bengoudifa imane

Résumé

La ville de Tlemcen par son caractère architectural distinctif et son histoire authentique, est l'une des plus importantes ville algérienne admissible a devenir une métropole a l'horizon 2025.

On prévoit A travers ce projet de donner a la ville de Tlemcen sa place mérité en développant un projet qui vient d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale de l'aire urbaine de Tlemcen et de stopper son développement anarchique et incontrôlé et faire de Tlemcen une ville compacte et durable, en favorisant un renouvellement qualitatif du tissu urbain existant, dans un soucis de bâtir un territoire équilibré on privilégiant un développement « endogène »

grâce a sa position géostratégique « porte de ville » et sa place historique entre « Agadir » et centre ville « Medina » le quartier de la gare possède un potentiel et des qualités pour faire créer une nouvelle dynamique urbaine au sein de quartier , qui vise a developper le secteur économique par la dominance de l'activité tertiaire et par la mixité des logements et de fonctions .

mots clefs :

Métropole – projet de développement durable – porte de ville – développement endogène – attractivite – compétitivité

ملخص

إن مدينة تلمسان بطابعها المعماري و الحضاري المتميز و تاريخها الأصيل تعد من ابرز المدن الجزائرية المؤهلة لتصبح مدينة كبرى على الافق 2025

لذلك إرتئينا في عملنا هذا ان نعطي هذه المدينة القيمة التي تستحق من خلال مشروع يهدف الى التنمية و التناسق الاقليمي لمدينة تلمسان ، و وقف العمران الفوضوي والغير منتظم، وكذلك جعلها مدينة مندمجة و مستدامة بتشجيع التحديد النوعي للنسيج العمراني الموجود بهدف خلق مدينة متوازنة عن طريق التطور داخلي المنشأ

" نظرا لموقعه الاستراتيجي " مدخل تلمسان " و مكانته التاريخية بين "اقادير " و وسط المدينة حي المحطة يمثل عامل نوعي لمدينة فعالة و ديناميكية و الذي يهدف إلى تطوير قطاع الإقتصاد بإحتوائه على كافة الأنشطة من المرتبة الثالثة والسكن و الوظائف و ما يوفره من ايجابيات يمكن إستغلالها في دعم مدينة تلمسان و النهوض بها نحو افق تنافسي لأفضل المدن الجزائرية ذات الإستقطاب الإقتصادي التنافسي

كلمات مفتاحية :

مدينة كبرى- مشروع التنمية المستدامة -مدخل مدينة - أفق تنافسي - إستقطاب - التنافسي

Sommaire

Remerciements	1
Dédicaces.....	3
Résumé	4
ملخص	5
Sommaire.....	6
Table des illustrations.....	8
introduction générale	10
problématique générale	12
CHAPITRE I DEFINITION DES CONCEPTS	14
introduction.....	15
<u>1.</u> urbanisme et environnement	15
<u>2.</u> la ville et son tissu urbain	16
<u>3.</u> agglomération	18
<u>4.</u> projet urbain	23
<u>5.</u> l'économie urbaine	25
<u>6.</u> le développement durable	26
<u>7.</u> concepts liée au thème	26
CHAPITRE II ETUDE ET ANALYSE URBAINE DE LA VILLE DE TLEMCCEN ..	27
Introduction.	28
1. Lecture des instruments d'urbanisme.....	29
1.1. Shema national d'aménagement de territoire (SNAT).....	29
1.2 Shema regional d'aménagement de territoire (SRAT).....	30
1.3 Plan d'aménagement territorial de wilaya (PATW).....	31
Conclusion	32
Choix de la ville.....	32
2. Etude et analyse urbaine de la ville de Tlemccen	33
2.1.Généralité sur la ville de Tlemccen.....	33
2.1.1 situation géographique	33
2.1.2 les réseaux	34
2.1.3 délimitation de la zone d'étude	37
2.2 Etude de la morphogénèse de Tlemccen	38
2.2.1 .période précoloniale	38
2.2.2 .période coloniale	39
2.2.3 .période post - coloniale	43
2.3. Etude de la morphologie urbaine.....	45
2.3.1 .model de croissance de la ville	45
2.3.2 .les équipements structurants	47
2.3.3 .l'habitat	49
2.4 Etude de l'infrastructure de transport et de déplacement.....	53
2.4.1 .Reseau routier	53
2.4.2 .Reseau ferroviaire	54
2.5 Etude de l'conomie urbaine	57

2.5.1 .dynamique de croissance	57
2.5.2 .Activités industrielle	60
2.5.3 .Activité tertiaire	61
2.5.4 .Main d'œuvre qualifiée	61
2.6 Etude de paysage urbaine	66
2.6.1 .Topographie.....	66
2.6.2 .Climat	67
2.7 Etude de la centralité de la ville de Tlemcen.....	70
3. Lecture de Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme PDAU.....	72
Critique de PDAU	78
4. Problématique générale	79
5. Pour un territoire tlemcenien compacte et durable.....	80
introduction	80
5.1.1 Scénario 01 :restructuration et aération de coeur urbain pour un territoire tlemcenien homogène et durable.....	81
5.1.2 Scénario 02 : restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable	81
5.2. restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable	83
5.3. Le choix de périmètre d'intervention.....	87
CHAPITRE III Le quartier de la gare , une nouvelle dynamique urbaine pour la ville de Tlemcen	89
1. Lecture de plan d'occupation de sol de quartier POS(AGADIR-SIDI YAKOUB).....	90
2. L'analyse typo-morphologique de quartier de la gare.....	94
2.1. Forme urbaine.....	95
2.2.Typologie équipement et habitat	96
2.3.Paysage naturel et servitude	97
2.4. Trame viaire mobilité et transport	98
2.5. Etat de dégradation	99
2.6. Gabarit des bâtiments	100
2.7. Etat juridique	101
2.8. coupe urbaine	101
conclusion.....	103
3 Les principaux dysfonctionnements urbains de quartier de la gare.....	104
4 Problématique spécifique de la zone d'étude	105
CHAPITRE IV INTERVENTION OPERATIONNELLE.....	106
Introduction	107
1. l'analyse thématique	107
1.1. Le quartier de la gare « PERIGUEUX »France	108
1.2. Le quartier de la gare « RABAT» MAROC	109
1.3. Le quartier de la gare « MELUN » France	110
conclusion.....	111
2. Esquisse urbaine « quartier de la gare une nouvelle dynamique urbaine ».....	111

2.1. les grandes lignes d'aménagement de quartier de la gare	112
3. Plan d'aménagement global 1/2000	114
3.1. les stratégies d'aménagements	114
3.1.1 l'ouverture des nouvelles voiries /élargissement des voies	114
3.1.2. Assurer une continuité urbaine et une connexion des deux rives.....	115
3.1. 3 Réorganiser la trame urbaine	116
3.1.4. Offrir les différentes modes de mobilité et de transport	117
3.1.5. Rééquilibrer les deux rives	118
3.1.6. Améliorer la qualité environnementale et assurer une mixité fonctionnelle	119
3.2. Description de plan de masse 1/2000	120
3.2.1 Voiries et stationnement	120
3.2.2 Espaces bâtis	120
3.2.3 Espaces verts	121
3.2.4. plan de masse 1/200.....	122
3.2.5 le quartier de la gare avant et apres	123
3.2.6 coupe et facade urbaine	124
3.2.7 la vue 3D pour le 1/2000	125
3.3. Le programme spécifique	126
4. Plan de masse 1/500	130
4.1. typologie des ilots	131
4.1. les vue 3D	132
5. la partie technique.....	135
Conclusion générale	142
Bibliographie.....	143
Annexe	144

Table des illustrations

Figure

Figure 1. Gestion de l'eau	30
Figure 2. Structure urbaine littorale , Hauts Plateaux	30
Figure 3. Scénario acceptable: équilibré territorial et compétitive (projet du SNAT)	30
Figure 4. menaces et actions environnementales source SRAT 2025	31
Figure 5. Schéma des infrastructures de transport existante et proposé selon le SRAT 2025	31
Figure 6. Développement économique source SRAT 2025	31
Figure 7. carte des neuf régions d'Algérie	31
Figure 8. plan d'aménagement de wilaya synthèse des actions horizon 2025	32
Figure 9. Evolution de la population par commune	32
Figure 10. Découpage territorial par commune et par unité d'analyse	32
Figure 11. Situation de Tlemcen à l'échelle internationale	34
Figure 12. la position de Tlemcen dans la région Nord-Ouest	35
Figure 13. Découpage administratif de la wilaya de Tlemcen	35
Figure 14. Les lignes maritimes et aériennes, et réseau routier à l'échelle internationale	36
Figure 15. Les réseaux à l'échelle nationale	36
Figure 16. Les réseaux à l'échelle régionale	37
Figure 17. Les réseaux routiers à l'échelle de wilaya	38
Figure 18. Delimitation de l'aire d'étude	38
Figure 19. Carte synthèse de période pré-coloniale	41
Figure 20. Carte synthèse de période coloniale	43
Figure 21. carte synthèse de période post coloniale	45
Figure 22. modèle de croissance de la ville de Tlemcen	47
Figure 23. Carte des équipements structurants à Tlemcen	49
Figure 24. Carte des typologies d'habitat à Tlemcen	51
Figure 25. Les réseaux routiers à l'échelle locale	54
Figure 26. Carte de réseau de transport ferroviaire à Tlemcen	55
Figure 27. Carte de transport urbain de la ville de Tlemcen	57
Figure 28. Evolution de la population par commune et par dispersion à Tlemcen	59
Figure 29. Population occupée par commune et par secteur d'activité à Tlemcen	60
Figure 30. Activité économique & potentialité de main d'œuvre qualifiée	64
Figure 31. valeur d'attractivité touristique	65
Figure 32. Carte de topographie de Tlemcen	67
Figure 33. Carte représente le paysage naturel à Tlemcen	69
Figure 34. Carte des centralités locale et régionale à Tlemcen	72
Figure 35. schéma des infrastructures de Groupement Tlemcen Mansourah Chetouane Beni Mester	77
Figure 36. Schéma d'organisation du territoire du groupement à l'horizon 2020	77
Figure 37. Schéma d'aménagement du groupement Tlemcen – Mansourah – Chetouane – Beni mester	78
Figure 38. Scénario 01 restructuration et aération de coeur urbain pour un territoire tlemcenien homogène et durable	83
Figure 39. Scénario 02 restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable	83
Figure 40. Scénario retenu restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable	87

Figure 41 limitation de perimetre d'etude	88
Figure 42 POS AGADIR - SISI HALLOUI - SIDI DAOUDI.....	92
Figure 43. L'ouverture et l'élargissement des voies	115
Figure 44la connexion entre les deux rives et les axes structurants.....	116
Figure 45la réorganisation de la trame urbaine.....	117
Figure 46les differente modes de mobilité et de transport	118
Figure 47rééquilibrage des deux rives	119
Figure 48Amélioration de la qualité environnementale.....	120
Figure 49 plan de masse 1/2000.....	123
Figure 50 le quartier de la gare avant et apres.....	124
Figure 51 coupes et facade urbaine	125
Figure 52 plan de masse 1/500.....	126

Planche

planche 1 Shema national d'aménagement de territoire SNAT	96
planche 2 Shema regional d'aménagement de territoire SRAT	96
planche 3 Plan d'aménagement de territoire de la wilaya PATW.....	96
planche 4 Forme urbaine	96
planche 5 TYpologie Habitat / Equipement	97
planche 6 Paysage naturel et Servitude	98
planche 7 trame viaire mobilité de transport	99
planche 8 etat de degradation	100
planche 9 Gabarit des batiments.....	101
planche 10 Etat juridique.....	102
planche 11 coupe urbaine.....	103
planche 12 Synthese et problemes	105
planche 13 le quartier de la gare PERIGUEUX.....	109
planche 14 le quartier de la gare RABAT Maroc.....	110
planche 15 le quartier de la gare MELUN France.....	111
planche 16 Esquisse urbaine	113
Planche 17 les stratégies d'aménagement.....	114

Tableau

Tableau 1. Tableau des destinations aériennes à Tlemcen	36
Tableau 2. Les équipements structurants de la ville de Tlemcen	48
Tableau 3. L'estimation du besoin en logement « Document du PDAU »	50
Tableau 4. Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025 Source:PDAU2007.....	58
Tableau 5. activités industrielles de groupement	62
Tableau 6. Activités et n d'emplois au niveau de la zone industrielle	62
Tableau 7. Établissements de F.P publics	62
Tableau 8. Etablissements de F.P privés	62
Tableau 9. bilan de POS de groupemets des commues de TLEMCEN	74
Tableau 10le programme spécifique de p'erimetre d'etude	126

INTRODUCTION GENERALE

L'avancée très rapide de l'urbanisation exige des moyens de maîtrise, des situations très complexe afin de trouver des solutions adéquates aux problèmes que vivent nos villes et surtout d'éviter les dysfonctionnements à venir¹, le but de la présente recherche est donc de répondre à la complexité liée au contexte du territoire et faire une proposition à l'échelle urbaine tlemcenien qui a pour objet d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale.

Notre travail sera divisé en quatre chapitres « définition des concepts », « étude et analyse urbaine de la ville de Tlemcen », « », « intervention opérationnelle » .

En premier lieu nous allons aborder une problématique générale qui a motivé notre démarche de recherche, en suite nous énoncerons nos hypothèses et l'objectif de la recherche.

Dans le premier chapitre, nous nous intéressons par la définition des concepts qui ont une relation avec l'option « urbanisme » et l'intitulé de recherche

Le deuxième chapitre aborde quatre parties :

- Dans la première partie on mettant la lumière sur la lecture des instruments d'urbanisme Il s'agit des instruments d'aménagement des territoires (territoire national, territoire régionale et territoire de la wilaya), qui sont SNAT, SRAT, PATW, et le choix de la ville
- Dans la deuxième partie nous allons présenter la ville de Tlemcen sous ses différents aspects afin de mieux la connaître, notamment sa situation géographique, ainsi que son évolution urbaine durant les différentes périodes qui l'on marqué. sa caractéristique physique, climatique et démographique
- La troisième partie consacré à l'analyse de l'état actuel de l'instruments d'urbanisme (PDAU) dans la ville de Tlemcen, pour enfin maîtriser l'application des instruments , et ensuite faire une critique l'instrument d'urbanisme « PDAU »
- La quatrième partie dont on va proposer deux scenario d'aménagement et de développement pour la ville de Tlemcen pour enfin choisi un scenario qui vient d'améliorer l'état actuel de la ville
- Et enfin on vient de présenter notre périmètre d'étude et motivation de choix

Le troisième chapitre comprend deux parties :

¹les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application , cas d'étude : la ville de batna , chapitre I , p 38

- La première partie sera consacrée à l'étude des scénarios d'aménagement proposés pour le territoire tlemcenien, en suite en sortant avec un scénario retenue, après on vient de choisir notre périmètre d'intervention.
- Dans la deuxième partie nous nous intéresseront par la lecture de plan d'occupation de sol en suite par l'analyse typo-morphologique du tissu urbain de quartier de la gare afin de faire ressortir les problèmes liés à ce périmètre d'étude , Enfin, nous soulignerons la problématique spécifique qui résume le diagnostic donc on mettra le point sur les différents problèmes de quartier afin d'apporter les meilleures solutions au quartier de la gare

Le quatrième chapitre présente cinq parties :

- Nous aborderont dans un premier temps une analyse thématique qui vient d'améliorer et d'enrichir notre recherche à travers des idées et des nouvelles prospectives d'aménagement de projet urbain
- En suite,l'esquisse urbaine et les stratégies d'aménagement qui font une essentielle étape dans la démarche du projet urbain
- Le troisième point présente les stratégies d'aménagement et le plan de masse globale 1/2000, avec leur programme spécifique
- Le quatrième point présente le plan de masse 1/500 qui décrit le projet urbain en détail
- La cinquième partie est consacrée pour la partie technique ou on montre de plus le détail concernant le projet urbain

Nous terminerons cette recherche par une conclusion générale

PROBLEMATIQUE GENERALE :

De par sa position géostratégique, Tlemcen développe ses relations économiques avec l'Afrique et l'Europe, la capitale devient un grand centre de commerce, Elle dispose un patrimoine naturel très important par une spécificité culturel , historique et artisanal , elle devient aussi une ville universitaire avec un effectif d'étudiants toujours en expansion

En dépit de toutes ses potentialités, aujourd'hui un nouveau débat apparait face à l'urbanisation et une porte qui s'ouvre par les problèmes liés aux actions de développement urbain voulue.

l'urbanisation de l'aire urbaine de Tlemcen a été orienté vers les Nord et Ouest de la ville suivant un plan radioconcentrique dans le souci de préserver le croissant fertile ,faisant apparaitre des pôles satellitaires qui sont : Champ de tir, El Koudia, Oujlida, Boujlida, Chetouane, Ain El Hout, Ouzidane et SafSaf., Ces entités périphérique n'ont pas réussi a developper des centralités urbaine autonome , elle restent toujours dépendante fonctionnellement au centre ville , cette situation revient essentiellement a l'inachèvement du développement de ses pôles périphérique ainsi qu'a leur sous équipement . La mono centralité de centre ville devient plus forte qui plus est se trouve déficitaire en infrastructure de mobilité, cet étalement urbain se pose de problème de discontinuité de l'agglomération créée par les ruptures urbaines , ce phénomène on l'observe dans le coté sud – est de Tlemcen

Le quartier de la gare entant qu'un pôle d'attraction exceptionnel , pole d'échange multimodal constutut une potre d'entrée de la ville et son espace d'accueil , ces critères n'ont pas été mis en considération pour le quartier de la gare de Tlemcen , qui se trouve confronté a des phénomènes urbains qui ont mal surgi sur l'environnement urbain , d'une parle décroissement de quartier qui crée une discontinuité urbaine et qui le rendre isolé et non attractif par rapport a la ville, d'autre part , la gare qui se trouve dans un site historique constitué une forte rupture urbaine séparant le centre historique agadir et le centre ville

A cet effet comme peut on faire ressortir le quartier de son cloisement, afin qu'il soit réintégrer dans la ville de tlemcen et le rendre dynamique et attractif en lui dennant une nouvelle image ?

Hypothèse :

Réfléchir sur un projet urbain qui vient :

- renforcer les enjeux environnementaux
- améliorer la qualité de vie par l'offre de service et de logement
- favoriser les aménagements des espaces publics par la création des parcs d'attractivités et les espaces de rencontre
- créer une mixité fonctionnelle et sociale
- intégrer le quartier de la gare dans son ensemble urbain
- assurer une continuité urbaine

Objectif :

Faire une proposition à l'échelle urbaine tlemcenienne qui a pour objet d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale

la mise en œuvre d'un projet urbain ponctuel qui vise à développer le secteur économique de pointe et du bassin d'emploi, des projets ambitieux la qualité de vie, l'identité et la beauté de la ville

Intervenir sur un fragment urbain « quartier de la gare »

il s'agit pour la présente étude et recherche la place réelle de quartier dans l'ensemble urbain en assurant un meilleur fonctionnement de cet entité et en veillant à son intégration au reste de la ville, tout en tenant compte des contraintes que présente le terrain

CHAPITRE I
DEFINITION DES CONCEPTS

Introduction

Dans ce chapitre on ne traitera que les concepts qui ont une relation avec l'option « urbanisme » et l'intitulé de recherche et les sujets qui se posent actuellement, pour mieux comprendre l'analyse en général

1. Urbanisme et environnement :

1.1. Urbanisme :

« L'urbanisme, entendu comme l'ensemble des techniques mises en oeuvre pour organiser les villes afin d'en optimiser le fonctionnement et de l'adapter aux besoins de ses habitants² », ne procède pas de l'action d'un seul acteur, mais d'une multiplicité d'organisations de nature et de perspectives différentes. L'urbanisme ne se structure pas en un seul système d'acteurs mais en une multiplicité de scènes ayant des fonctions sensiblement distinctes et regroupant une combinaison d'acteurs et d'organisations relativement spécifique. Ces scènes forment en cela autant de systèmes d'action qui concourent tous à la production de la ville, mais sont néanmoins irréductiblement différents, d'autant plus qu'ils ne sont pas réellement hiérarchisables. »³

- Art d'aménager et d'organiser les agglomérations humaines : *les travaux d'extension, d'embellissement, de réorganisation, bref, d'urbanisme* (Romains).
- Art de disposer dans l'espace urbain ou rural les établissements humains au sens le plus large (habitations, locaux de travail, lieux de loisir, réseaux de circulation et d'échanges), de telle sorte que les fonctions et les relations entre les hommes s'exercent de la façon la plus commode, la plus économique et la plus harmonieuse.
- Ensemble des règles juridiques qui permettent aux pouvoirs publics de contrôler l'utilisation du sol en milieu urbain. [...] ⁴

1.2. Environnement :

« Environnement tire son origine de mot environnement , utilisé dans le sens « circuit » de « contour »⁵ . Il a trois définitions principales :

1. ce qui entoure, qui constitue le voisinage ;
2. l'entourage habituel d'une personne, milieu dans lequel elle vit ;
3. l'ensemble des éléments naturels et artificiels qui conditionnent la vie humaine

Les deux dernières définitions seraient apparues au milieu de XX e siècle .Le Grand Robert se fait plus précis :

*Ensemble des conditions naturelles (physiques, chimiques , biologiques) et culturelles (sociologiques) susceptibles d'agir sur les organismes vivants et les activités humaines*⁶ »⁷

² Merlin, P., Choay, F., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Puf, 2000.

³ Paul Boïno. *Lyon , la production de la ville*, édition Parenthèse 2010 , p 12

⁴ *Grand Larousse de la langue française en sept volumes, tome 7 : SUS-Z*, Paris, Lib. Larousse, 1978

⁵ selon le *Grand Larousse de la langue française*, 1972

⁶ selon le *Grand Robert , dictionnaire de la langue française*, 1992

⁷ Pierre André, Claude E. Delisle Jean-Pierre Revéret *Évaluation des impacts sur l'environnement*, 3e édition , , chapitr 2 , p 35-36

2. La ville et son tissu urbain :

2.1. La ville :

La complexité du phénomène urbain engendre une difficulté pour définir la ville. « La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existé mais est apparue à un certain moment de l'évolution de la société, et peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment. Elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle, mais celui d'une nécessité historique qui a un début et peut avoir un fin »⁸

« La ville est non seulement un objet perçu et peut-être apprécié par des millions de gens, de classe et de caractère très différents, mais elle est également le produit de nombreux constructeurs qui sont constamment entraînés à en modifier la structure pour des raisons qui leur sont propres. Tandis qu'elle peut rester stable dans ses grandes lignes pendant un certain temps ».⁹

2.1.1- Les éléments de la ville :

a- LES VOIES :

les voies sont les chenaux le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnel habituellement, ou potentiellement, allées piétonnières, voies de métropolitain, des canaux des voies de chemin de fer ..

b- LES LIMITES :

ce sont les éléments, de même caractère que les voies mais de fonctions différentes, elles sont considérées comme des frontières entre deux phases, les solutions des continuités linéaires : virages, tranchées de voies ferrées, limites d'extension, murs...

c- LES QUARTIERS :

les quartiers sont des parties de la ville, d'une taille assez grande qu'on représente comme un espace à deux dimensions, ou un observateur peut pénétrer par la pensée, et qui se reconnaissent parce qu'elles ont un caractère général qui permet de les identifier. Cette identification est possible grâce à son homogénéité sur le plan morphologique. un quartier peut être identifié à travers la pratique sociale, les lieux d'activités, les services d'équipements

d- LES NŒUDS :

les nœuds sont des points stratégiques d'une ville, un nœud peut être un point de jonction, un endroit où on change de système de transport, un croisement ou un point de convergence de voies, ils tirent leur importance du fait qu'ils sont une concentration de certaines fonctions urbaines.

e- LES POINTS DE REPERES :

⁸Leonardo Benevolo *L'histoire de la ville*. Editions Parenthèses, 1994, introduction, page 7

⁹Kevin Lynch. *L'Image de la cité*, Edition. Dunod, coll. Architecture, urbanisme, 1999, Chapitre. I, p 2

les points de repères sont un autre type de référence ponctuelle, mais dans ce cas, l'observateur n'y pénétrant pas, ils sont externes. Ce sont généralement des objets physiques et certains points de repères sont des objets éloignés.

2.1.2- Typologie des villes :

On peut établir une typologie des villes :

- en fonction de leur taille (mesurée par le nombre d'habitants, ou l'importance de la zone d'influence, ou leur rang dans la hiérarchie urbaine : bourg, petite ville, ville moyenne, grande ville, métropole, mégapole)
- en fonction de leur activité dominante (bourg agricole, ville industrielle, ville commerciale, place financière, ville carrefour (ou nœud ferroviaire, port, aéroport), ville administrative, ville universitaire, ville touristique) ; on décrit toutes ces activités avec la notion de fonction urbaine
- en fonction de leur plan (ville-rue, plan hippodamien, plan radioconcentrique, plan biparti)
- en fonction de leur âge (villes antiques, médiévales, modernes, contemporaines)
- en fonction de leur niveau de développement (villes des pays développés, villes du Tiers-Monde)
- de la civilisation à laquelle elles appartiennent (villes européennes, villes nord-américaines, villes latino-américaines, villes musulmanes, villes indiennes, villes chinoises, villes africaines),
- en fonction de leur croissance géographique : ville « verticale » (Abidjan, Tokyo) ou horizontale (Los Angeles).

2.1- Le tissu urbain :

La notion de tissu urbain inclut l'idée d'une imbrication et d'une solidarité de ses composants : disposition et typologie des édifices, du parcellaire, de la voirie, forme des espaces libres et leur rapports, expression des contraintes du site.

Les quatre systèmes organisateurs du tissu urbain ¹⁰ :

a- Le parcellaire :

Le système parcellaire est un système de partition de l'espace du territoire en un certain nombre d'unités foncières, les parcelles. Le parcellaire fragmente donc le territoire

b- La voirie :

Le système viaire est le système de liaison de l'espace du territoire. Il est constitué par l'ensemble des circulations de fonction et d'importance variables. Ce réseau est destiné à innover les parcelles, donc à relier entre elles les différentes parties du territoire. En principe, mais cette règle souffre peu d'exceptions, chaque parcelle est desservie par une circulation.

c- Le bâti :

¹⁰Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, UNESCO p4

Le système bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine, quelle que soit leur fonction (habitation, équipement) ou leur dimension .

d- Les espaces libres :

Le réseau des espaces libres est l'ensemble des parties non construites de la forme urbaine, que ces espaces soient publics (places, esplanades, rues, etc.) ou privés (cours, jardins)

3. Agglomération :

2.2- Une agglomération :

Action d'agglomérer, de réunir en un tout ; masse, amas ainsi constitués ; agglomérat : Une agglomération de terre et de pierres. Groupe d'habitations constituant un village ou une ville indépendamment des limites administratives : Traverser une agglomération. Ensemble formé d'une ville-centre et de ses banlieues ('agglomération parisienne).

3.2- Métropole :

« C'est une ville de plusieurs millions d'habitants regroupant d'importants centres de décisions, de gestions ou de transports. C'est le centre d'influence principal d'une région ou d'un pays. »¹¹

2.1.1. Le processus de métropolisation

Il s'agit là d'une nouvelle manière de traiter l'urbain par le recours à l'urbanisme intensif (densité) au lieu de l'urbanisme extensif (étalement).

Ce processus se développe en trois phases essentielles :

- Phase de prés-développement; la prise de conscience de la capacité d'accéder au statut de métropole.
- Phase de développement; élaboration de projets structurants.
- Phase de post-développement ;gestion et prise en charge de la structure métropolitaine

2.1.2. Notions majeurs du processus:

Le processus de métropolisation s'accompagne de notions nécessaires à toute étude traitant de la ville contemporaine.

a- centre/centralité:

Suite au processus de métropolisation, le centre véhicule désormais les signes urbains de la métropole:

- Une fonction internationale capable de créer le grand événement.
- Des formes signifiantes à même d'envoyer les signes de la métropole et d'exprimer une nouvelle image.
- La cohérence spatiale qu'il doit exprimer « *le centre doit être articulé avec l'ensemble de la ville* ».

¹¹ Raymond Guglielmo, *Les grandes métropoles du monde*, Paris, Armand Colin, Collection U,

- La création d'une dynamique de centralité, il doit être un support où le jeu matériel des forces de la ville puisse s'accomplir « *le centre est un lieu exclusif de la centralité, ou tout au moins certaines parties du centre* »
- La centralité, étant un concept du processus de métropolisation, il engendre des transformations sur l'espace architectural.

b- la notion de lieu

Le lieu est tout ce qui confère à l'habitant un sentiment de sécurité émotive, il offre un appui, un repère, une situation d'appartenance étant structurée et identifiée. « *Le concept de lieu est donc une faculté vitale* ».

« Malgré tous leurs défauts, les villes anciennes étaient des lieux auxquels on pouvait s'identifier qui donnaient à leurs citoyens un profond sentiment d'appartenance ».

c- la notion de quartier

Le quartier est une composante de la lecture globale qu'est la ville, celle-ci lui donne âme et signification. Il représente d'une part un support physique, lieu de rencontre, de communication, d'animation et d'activité.

« *C'est en fait un cadre de vie locale où sont aménagés des lieux pour la rencontre, des supports matériels pour communication, l'animation et l'activité économique la plus courante* ».

Le quartier représente une unité morphologique dotée d'un paysage urbain, véhiculant un contenu social et abritant une fonction déterminée.

« *Unité morphologique et structurelle, caractérisée par un paysage urbain, contenu social, et fonction déterminée* ».

Les quartiers sont des lieux distingués par leurs caractères sociaux et leurs structures sociales.

3.3- La centralité :

La centralité n'est pas le centre. on ne peut pas définir le centre urbain en faisant abstraction des fonctions centrales qui s'y remplissent, quoique nécessaire ne suffisent pas à définir le contenu de la notion de centre.

« Centralité est devenue une notion dormante. Il est vrai que la notion de centralité, abstraite dans son espace, à un pouvoir mobilisateur moins que les quartiers anciens dont l'aménagement est devenu un des objectifs contemporains majeurs. »¹².

- La centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie.
- La centralité dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et son accessibilité.
- Cet élément peut être un centre urbain, ou un équipement métropolitain polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel).

3.3.1. Le centre :

¹² Jean .Paul. Levy - *centres villes en mutation* . Editions du Centre national de la recherche scientifique, 1987 p42

La transformation dans le territoire, et l'évolution du phénomène urbain montre et confirme que le centre de tout environnement socio- physique est façonné par les activités humaines.

« Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la distribution, consommation de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée»¹³

3.4. **L'attractivité d'un territoire :**

Est généralement assimilée à la capacité de ce territoire à attirer et à retenir les facteurs mobiles de production et/ou la population. Nous définirons cette attractivité, comme la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur comme zone de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités ; cette attractivité est une attractivité perçue qui n'implique que des personnes physiques, des individus, des ménages ou des équipes, par exemple des équipes dirigeantes d'une entreprise ou d'une administration publique.

3.5. **Plan radio-concentrique :**

Une ville a un plan radioconcentrique lorsque ses quartiers s'organisent en cercles concentriques, du centre-ville à la périphérie.

Ce plan est assez répandu dans les villes européennes (Bruxelles, Paris, Moscou, etc.). Il est caractérisé par la présence d'auréoles, ceinturées par des boulevards périphériques, et par des radiales correspondant aux autoroutes ou axes de pénétration urbaine . Son origine est liée à la présence d'enceintes successives ceinturant la ville. Souvent, les anciennes fortifications sont devenues des axes routiers ou autoroutiers (ex.: la petite ceinture à Bruxelles). Ce plan, fortement lié à l'histoire des villes, renforce la notion de centre et périphérie et provoque des engorgements à l'intersection des radiales (pénétrantes) et des roades .

3.6. **Conurbation :**

Une conurbation est un ensemble urbain constitué de plusieurs noyaux urbains (ou villes) dont les banlieues finissent par se rejoindre. La notion et le terme ont été formulés dès le XIX^e siècle par l'urbaniste britannique Patrick Geddes. Ce terme a tendance à être remplacé, souvent improprement, par celui de mégalopole.

3.7. **Étalement urbain :**

L'étalement urbain est la propension des agglomérations urbaines à croître et se développer sur de beaucoup plus larges périmètres. Si certains utilisent indifféremment ce terme et celui de périurbanisation, d'autres font la distinction : l'étalement urbain est une extension urbaine en continuité avec la ville compacte, la périurbanisation une extension urbaine en discontinuité.

¹³Alberto Zucchelli - *introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine*, Office des publications universitaires, 1983

L'étalement urbain est une forme de croissance urbaine mais ne doit pas être confondu avec elle : la croissance urbaine peut se réaliser sans nécessaire augmentation de la surface de l'aire urbaine, mais par densification du tissu urbain existant.

L'Agence Européenne de l'Environnement décrit l'étalement comme la forme physique d'une expansion en faible densité des grandes régions urbaines, sous l'effet de conditions de marché, et principalement au détriment des surfaces agricoles avoisinantes.

3.8. La croissance urbaine :

La croissance urbaine est l'extension des villes liée le plus souvent à l'augmentation de la population urbaine, c'est-à-dire au phénomène d'urbanisation.

En s'étendant, les villes ont tendance à s'aplatir (les habitations ont moins d'étages) et à provoquer une hausse du prix du foncier. Les terres agricoles situées aux alentours des villes sont souvent les plus fertiles

De plus en plus de personnes viennent vivre en ville. La mécanisation de l'agriculture a entraîné une diminution des besoins en main-d'œuvre dans les campagnes. Beaucoup de ruraux sont contraints de rejoindre les centres urbains en espérant trouver du travail (phénomène de la prolétarisation).

Les pays en développement voient leur population urbaine croître très rapidement et les plus grandes villes des pays en développement rattrapent ou dépassent en taille celles des pays développés. Nombre de ces néo-urbains vivent dans des bidonvilles.

Parler de la croissance urbaine nous amène à attaquer ses trois formes les plus connues. La plus simple consiste à suivre dans un temps donné l'évolution numérique de la population sur l'air urbain. On peut également expliquer la croissance urbaine par consultation des revenus créés ou perçus sur le territoire de la ville. Enfin on peut compter sur l'extension spatiale de l'agglomération pour mesurer sa croissance. La croissance revêt donc une triple signification :

- Démographique (augmentation de la population urbaine)
- Économique (croissance du produit urbain).
- Spatiale (extension de l'espace urbanisé).

Les facteurs de la croissance urbaine :

Il est commode de distinguer les conditions permissives, puis les facteurs exogènes et les causes endogènes de la croissance des villes.

a- Les conditions permissives

Fernand Guyot (1968) écrit : « les auteurs qui étudient la croissance urbaine estiment de manière à peu près unanime qu'elle est conditionnée par quatre facteurs : un progrès agricole important, le développement des moyens de communication et de transport, une organisation politique et sociale bien structurée et enfin une réserve d'eau adaptée aux besoins ». Le progrès agricole : l'élévation de la productivité agricole qui permet de dégager un surplus net dans le secteur primaire, rend possible de dégager un surplus net

dans le secteur primaire, visionnement vivrier. Les moyens de communication et de transport, et une organisation politique et sociale : contribuent de manière évidente aux processus d'urbanisation. La réserve d'eau : peut être vue comme une condition permissive mais aussi un facteur limitatif de la croissance urbaine, comme on commence à le constater dans les grandes mégapoles américaines.

Il est bien clair cependant que ces conditions permissives de l'urbanisation en général que comme des facteurs explicatifs directs de la croissance des villes et surtout de la ville. Sur ce point, les auteurs se séparent en deux groupes selon qu'ils privilégient l'action des facteurs extérieurs ou intérieurs à la ville.

b- Les facteurs exogènes

Selon un premier groupe d'auteurs, que l'on peut approximativement ranger parmi les tenants de la théorie dite de la base, la croissance urbaine serait en grande partie orientée par le développement des activités exportatrices de la ville. L'accent est ainsi placé sur les facteurs exogènes et présente trois avantages : l'attention sur les problèmes d'équilibre de la balance des échanges extérieurs de la ville, dans la mesure où, en quelque sorte, la ville doit couvrir ses importations de produits alimentaires par mesurer l'effet entraînant des exportations de biens et services ; exportations de la ville sur les autres activités urbaines, par application des idées keynésiennes sur l'effet multiplicateur du commerce extérieur ; calcul de multiplicateurs d'emploi dans les activités exportatrices ou de base et de multiplicateurs de la population totale induite

c- Les causes endogènes

Nombreux sont les auteurs qui ont privilégié les forces internes du développement urbain. Chaque institution doit innover ou bien découvrir ses propres facteurs de survie et d'extension. La ville sécrète ainsi sa propre croissance à partir du complexe d'activités qu'elle constitue. Dès 1909, dans son analyse spatiale des localisations, Weber avait parlé de forces agglomératives pour caractériser les avantages de la concentration industrielle et urbaine (compression des frais généraux, adaptabilité plus grande aux indications d'un marché élargi, possibilité des firmes, etc.) La conception wébérienne a été perfectionnée par les analystes des économies externes d'agglomération et notamment par Jean Remy (1966) dont l'ouvrage étudie en profondeur la signification de la juxtaposition spatiale des activités du point de vue de l'entrepreneur et du point de vue du consommateur final. C'est ainsi qu'il analyse tour à tour l'agglomération spatiale de la demande, l'organisation de transports et le système d'interdépendance technico-économique entre les firmes en tant que causes directes du développement urbain, ce qui le conduit à rejeter la théorie de la base comme instrument d'analyse de la croissance des villes. Enfin nombreux sont ceux qui estiment que ce sont plutôt les services urbains hautement spécialisés (administrations, bureaux d'études, cabinets conseils, laboratoires, de recherches des universités, etc.) qui contribuent pleinement à la croissance urbaine et qui peuvent être un véritable moteur de cette croissance.

Cette théorie des services urbains locaux a notamment été défendue sur l'exemple des villes américaines par Hans Blumenfeld (1955) et Gunnar Alexandersson (1956). Il convient alors d'inverser les sens des relations d'induction dans la théorie de la base en reconnaissant un rôle moteur aux services locaux. On verra d'ailleurs que certaines tentatives de dynamisation de la théorie de la base conduisent à relayer les activités basiques de l'industrie par les services tertiaires spécifiques des grandes agglomérations. En définitive, les facteurs mis en jeu dans les processus de la croissance urbaine sont relativement complexes : la logique d'évolution n'est pas univoque ; des causes différentes se relayent au cours de phases successives. Jusqu'à présent, les forces motrices l'ont emporté sur les causes de déclin

4. Projet urbain :

le projet urbain est une stratégie pensée et dessinée de la ville , il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux , économique , urbains et territoriaux

il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche , moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats

Jques Rey définit le projet urbain comme manière contemporaine d'intervenir sur la ville en crise, non sur la totalité mais sur ses fragments¹⁴

4.1. Les modes d'intervention du projet urbain:

Le projet urbain propose plusieurs modes d'interventions ou solutions aux problèmes de la ville en générale et des centres villes en particulier.

Une analyse bien conduite nous offre une masse d'informations diverses, spatiales et a-spatiales, qu'il faut mettre en rapport pour arriver à une recombinaison sélective de l'entité étudiée.

Cette mise en rapport des informations a pour objectif de dégager une problématique qui découle de la compréhension particulière de la réalité urbaine par l'urbaniste, et doit conduire aux choix du type d'intervention adéquat. L'intervention urbanistique peut prendre plusieurs formes :

4.1.1. Rénovation urbaine :

C'est une opération physique qui ne doit pas changer le caractère principal du quartier. Elle est relative à une intervention profonde sur le tissu urbain. Elle peut comporter la destruction d'immeubles vétustes.

Elle adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique . Cette intervention est de nature beaucoup plus radicale que la précédente et s'applique à des secteurs dont les caractères facilitent et justifient une intervention forte.

4.1.2. Aménagement urbain:

¹⁴ Jean Yves et Monique Zemmerman. *projet urbain , ménager les gens aménager la ville* . Editions Mardaga 1998 p 35

Action de transformer, de modifier pour rendre plus pratique et plus agréable. L'ensemble des dispositions et des actions arrêtés pour transformer un espace urbain dans ses composantes spatiales c'est-à-dire pour donner une organisation différentes aux fonctions urbaines existantes, ou en introduisant des fonctions nouvelles.

4.1.3. Réaménagement urbain:

Créer les conditions d'une vie nouvelle pour les quartiers menacés d'un abondant total, il implique un certain degré de changement de la configuration physique. Il n'implique pas obligatoirement une modification systématique de la trame et des volumes des bâtiments.

4.1.4. Réorganisation urbaine:

C'est l'action dont le contenu est lié aux soucis de l'amélioration des conditions d'organisation et de fonctionnement de l'espace urbain.

Elle a pour objectif l'amélioration de la réalité urbaine par des actions superficielles, non radicales, à court ou à moyen terme. Elle correspond aux situations urbaines où il est difficile ou non nécessaire de mener des interventions radicale

4.1.5. Restructuration urbaine :

Elle introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant .elle implique, de ce fait, un changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé. Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évidents au niveau du tracé ou du cadre bâti

Exemples: « La recomposition d'entités périphériques dont le développement s'est fait anarchiquement et sans relation avec le reste de la ville »¹⁵

4.1.6. Réhabilitation urbaine:

Elle consiste à modifier un immeuble ou un groupe d'immeubles ou d'équipement en vue de leur donner les commodités essentielles et nécessaires aux besoins de base des locataires ou utilisateurs, alimentation en eau potable, électricité, remise à neuf des sanitaires.

Cette action, assez récente dans le discours et la pratique urbanistique, a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social.

4.1.7. le renouvellement urbain:

L'objectif est de transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain. Le renouvellement urbain permet de : - reconquérir des terrains laissés en friche - restructurer des quartiers d'habitat social - rétablir l'équilibre de la ville La rénovation urbaine, concept qui a succédé au renouvellement urbain, concentre son action sur les Zones Urbaines Sensibles (ZUS)

4.1.8. La restauration :

Ce type d'intervention urbanistique se limite au cas de figure d'une entité à identité culturelle ou architecturale menacées, qui réclame des mesures de sauvegarde. La restructuration urbaine :

La restructuration implique un changement radical d'un espace urbain assez vaste ,aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti. Elle s'applique à des entités qui

¹⁵ Maouia Saidouni, Eléments d'Introduction à l'urbanisme, Casbah édition page 129

présentent déstructuration et un manque d'homogénéité évidents au niveau du tracé ou du cadre bâti.

4.1.9. La densification urbaine :

Elle s'applique à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées. Ces secteurs sont souvent densifiés sous la pression de l'urbanisation et l'augmentation de leurs valeurs foncières.

4.1.10. L'extension urbaine :

Elle s'applique aux entités non urbanisées et qui sont destinées par le plan d'urbanisme à une urbanisation future. L'extension urbaine doit être guidée par le souci d'intégration fonctionnelle et morphologique au reste de la ville. •

Toute intervention urbanistique est accompagnée par des recommandations et mesures diverses et par des délais afin d'en assurer la cohérence et la faisabilité (comme les mesures de sauvegarde de secteurs donnés qui sont souvent fixés par la loi : protection de patrimoine et des richesses naturelles...).

5.1.L'économie urbaine :

L'économie de chaque ville, quelque soit son ampleur, comprend différents secteurs. Bien que chaque secteur ait ses spécificités, le fait que leurs processus de production soient confinés dans une zone géographique limitée (zone urbaine) facilite les échanges. En outre, bon nombre de secteurs sont déjà techniquement interconnectés (à titre d'exemple: services collectifs, infrastructure, bâtiment et traitement des déchets). C'est pourquoi les questions concernant le travail d'un secteur spécifique de l'économie urbaine sont liées à ce qui se passe dans d'autres secteurs – d'où l'importance d'une approche d'intégration. Parmi les autres motifs justifiant une telle approche

5.1.1. les secteurs de l'économie :

La répartition de l'ensemble de l'activité économique en trois grands secteurs économiques :

Secteur primaire

Le secteur primaire correspond aux activités liées à l'extraction des ressources naturelles. Il comprend l'agriculture, la pêche, l'exploitation forestière et l'exploitation minière. On désigne parfois les trois dernières industries par « autres industries primaires ».

Secteur secondaire

Le secteur secondaire correspond aux activités liées à la transformation des matières premières, qui sont issues du secteur primaire. Il comprend des activités aussi variées que l'industrie du bois, l'aéronautique et l'électronique, le raffinage du pétrole...

Secteur tertiaire

Le secteur tertiaire regroupe toutes les activités économiques qui ne font pas partie des deux autres, essentiellement des services. Par exemple, le conseil, l'assurance,

l'enseignement, la grande distribution, le tourisme et les agences immobilières font partie du secteur tertiaire.

5. Le développement durable :

Le développement durable est une nouvelle conception de l'intérêt public, appliqué à la croissance économique et reconsidéré à l'échelle mondiale afin de prendre en compte les aspects écologiques et culturels généraux d'une planète globalisée.

*« le développement durable est un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre les besoins du futur, en intégrant aussi bien les aspects environnementaux , sociaux, que politiques».*¹⁶

6. Pole d'échange multimodale :

Un « pôle d'échanges » est un lieu où différents réseaux de transport sont interconnectés. Il s'agit donc d'un espace urbain spécialement aménagé pour associer les différents modes de transport de voyageurs et favoriser la pratique de l'intermodalité. Les pôles d'échanges constituent un élément essentiel des systèmes de déplacement dans les villes. Leur création et leur mise en oeuvre obéissent à une démarche de planification prévue par les Plans de déplacement urbain.

Les pôles d'échanges ne sont pas simplement des lieux de transit ; ils sont aussi des lieux d'accès privilégié à toutes les autres composantes du service indispensables à la réalisation du voyage (information multimodale, vente de titres...). Ils sont également des lieux de vie où peuvent se développer des activités connexes (restauration rapide, presse, petites réparations, informations ville..) qui contribuent à agrémenter le déplacement, facilitent la gestion du temps d'attente et dont l'attractivité peut s'étendre au-delà de la seule clientèle du transport.

7. Dynamique urbaine :

Les transformations des villes dépendent à la fois de facteurs exogènes , dont les courants migratoires traduisent bien l'importance , et d'une dynamique interne qui s'exprime notamment par la mobilité résidentielle et par des changements progressifs dans l'occupation sociale de l'espace intra – urbain.

¹⁶la Commission mondiale sur l'environnement et le développement dans le rapport Brundtland , 1987

CHAPITRE II
ETUDE ET ANALYSE URBAINE DE LA
VILLE DE TLEMCCEN

Introduction :

A travers ce chapitre nous allons présenter quatre parties :

- Dans la première partie en mettant la lumière sur la lecture des instruments d'urbanisme Il s'agit des instruments d'aménagement des territoires (territoire national, territoire régionale et territoire wilayale), qui sont SNAT, SRAT , PATW , et le choix de la ville
- Dans la deuxième partie nous allons présenter la ville de Tlemcen sous ses différents aspects afin de mieux la connaître, notamment sa situation géographique, ainsi que son évolution urbaine durant les différentes périodes qui l'ont marqué. sa caractéristique physique, climatique et démographique
- La troisième partie consacré à l'analyse de l'état actuel de l'instrument d'urbanisme (PDAU) dans la ville de Tlemcen, pour enfin maîtriser l'application des instruments, et ensuite faire une critique l'instrument d'urbanisme « pdau »
- La quatrième partie dont on va proposer deux scénarios d'aménagement et de développement pour la ville de tlemcen pour enfin choisir un scénario qui vient d'améliorer l'état actuel de la ville
- **Et enfin on vient de présenter notre périmètre d'étude et motivation de choix**

L'objectif de ce chapitre est de maîtriser l'application des instruments d'urbanisme et connaître la ville de Tlemcen, ces principaux dysfonctionnements urbains, pour enfin proposer des scénarios d'aménagement pour le développement de la ville

LECTURE DES INSTRUMENTS D'URBANISME

SCHEMA NATIONAL D'AMENAGEMENT TERRITORIAL « SNAT »

INTRODUCTION

Les instruments d'urbanisme figurent parmi les principaux outils qui peuvent être mis en œuvre pour faire et concevoir la ville.

Le développement urbain d'un pays ne peut être atteint qu'à travers la bonne application et la fiabilité de ses instruments sur le terrain.

1 SCHEMA NATIONAL D'AMENAGEMENT TERRITORIAL « SNAT »

DEFINITION

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 20 ans

LE RÔLE DU SNAT :

Le SNAT détermine les objectifs, les orientations, les plans de développement globale, et qui décrit les besoins et les priorités.

LES ORGANISMES D'ÉLABORATION DU SNAT

Le SNAT est établi à l'initiative de l'administration avec la participation des départements ministériels les établissements publics, les collectivités territoriales et des acteurs économiques et sociaux concernés.

DIAGNOSTIC DU SNAT : « L'ALGERIE, UN TERRITOIRE CONTRASTE »

Le SNAT propose des orientations générale qui doit être suivie par le SRAT et se dernier oriente le PATW qui Concrétise ces actions en termes de programmes à destination des territoires communaux.

Le territoire est un ensemble des systèmes ce qui exige un diagnostic selon une approche systémique en analysant les différents systèmes :

Le système de l'eau et des sols:

Le système écologique

Le système patrimonial

Le système relationnel des transports

Le système productif

Le système urbain

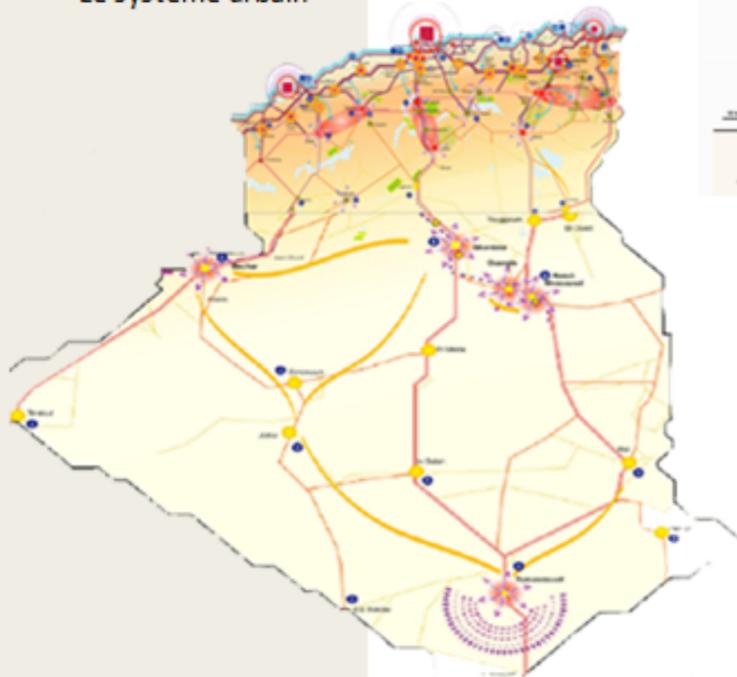


Figure 1. Scénario acceptable: équilibré territorial et compétitive (projet du SNAT)

LES ORIENTATIONS URBANISTIQUES DU SNAT :

LES ORIENTATIONS DU SCENARIO ACCEPTABLE :

PAT n 1 : la durabilité de la ressource en eau

PAT n 2 : conservation de sol et lutte contre la désertification

PAT n 3 : les écosystèmes : la protection et valorisation de 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 : limitation et contrôle de l'urbanisation dans les zones à risque

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

PAT n 6 : limitation de l'urbanisation dans le littoral, ville nouvelle qui participe à la constitution de pôle d'attractivité

PAT n 9 : délocalisation des établissements à risque majeur

PAT n 10 : système urbain hiérarchisé et articulé, définition des catégories des villes (grandes villes Oran Constantine Annaba) avec des grands équipements et services métropolitains

PAT n 11 : Modernisation et maillage des infrastructures de travaux public, de transport, de logistique de technologie de l'information et de la communication

PAT n 13 : le renforcement de la compétitivité du territoire à travers des pôles d'attractivité et des zones intégrées du développement industriel

PAT n 14 : les espaces de programmation territoriale

PAT n 15 : développement local à travers une gouvernance adaptée au développement local qui repose sur une répartition des fonctions entre l'état les espaces de programmation territoriale et les wilaya et communes.

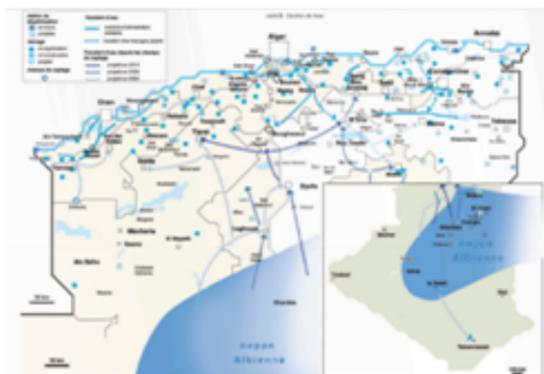


Figure 2. Gestion de l'eau

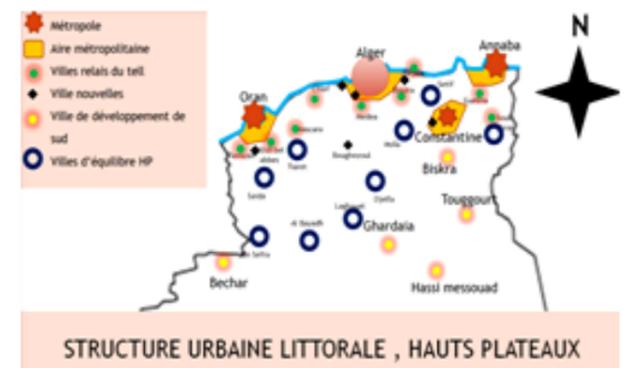


Figure 3. Structure urbaine littorale, Hauts Plateaux

LES CRITIQUES DU SNAT :

- Le SNAT se concentre surtout sur le littoral et les hauts plateaux de pays et néglige le Sud.
- Les propositions d'aménagement donnent une grande importance au développement économique et industrielle et marginalise les grandes potentialités (touristiques, naturelles...)
- L'équilibre durable est assuré lorsqu'on limite le développement dans les zones fragiles et vulnérables et le favorise dans les zones moins sensibles; donc cela va créer un autre déséquilibre en termes de fonctions et services entre ces deux zones.
- Les orientations de SNAT concernant l'infrastructure présentent plusieurs lacunes: l'absence des voies pénétrantes surtout dans les hauts plateaux.

LECTURE DES INSTRUMENTS D'URBANISME

SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT TERRITORIAL « SRAT »

2 SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT TERRITORIAL « SRAT »

DÉFINITION DU SRAT :

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

LE RÔLE DU SRAT :

Le SRAT reprend à son compte les propositions de montage institutionnel et financier préconisées par le SNAT et répond aux orientations de la planification urbaine et d'aménagement du territoire

LES ORGANISMES D'ÉLABORATION DU SRAT :

Le SRAT est défini par l'article 03 de la loi 01-20 du 12/12/2001, initié par l'état et approuvé par voie législative pour 20 ans et actualisé tous les cinq ans.

Sa démarche d'élaboration se base sur la concertation et la participation des partenaires à travers l'organisation des ateliers, des journées d'études et des conférences régionales, en direction des régions programmées tout au long de l'élaboration. « Les schémas régionaux d'aménagement du territoire (SRAT) sont à l'échelle inter-wilayat, c'est-à-dire des régions-au nombre de 9. Ils sont initié par l'état central. Ils distribuent les activités et le peuplement à travers la région, localisent les infrastructures et les équipements et règlent l'armature urbaine régionale ».

DIAGNOSTIC DU SRAT :

- Le système de l'eau et des sols
- Le système écologique
- Le système patrimonial
- Le système relationnel des transports, de communication, d'enseignement et de formation
- Le système productif
- Le système urbain

LES ORIENTATIONS DU SRAT DE LA RÉGION NORD-OUEST :

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 renouvellement du monde rural passant par la lutte contre les phénomènes d'érosion des bassins versants et par une utilisation rationnelle des ressources en eau dans l'irrigation, assortie d'une assistance individualisée et pluridimensionnelle au niveau des poches de précarité.

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



Figure 4 .menaces et actions environnementales source SRAT 2025



Figure 5:Schéma des infrastructure de transport existante et proposé selon le SRAT 2025



Figure 6.Développement économique source SRAT 2025

CRITIQUES DU SRAT

Le SRAT a lancé des propositions qui sont déclinées sous forme de 12 PAT (programme d'action territoriale). Ces 12 PAT ont proposés un ensemble des projets dans les différents domaines : économique ; tourisme ; agriculture ; industrie ; environnement ; l'infrastructure... Le SRAT touche des projets ponctuels qui s'inscrivent dans des échelles plus réduites comme celles de PATW. Le SRAT donne un caractère spécifique pour chaque ville, en négligeant ces autres potentialités existantes. Ainsi que le SRAT n'a pas suivi les 21 schémas du SNAT ; aussi le scénario retenue qui est le développement durable n a pas été appliqué sur terrain. Le SRAT ; par ces PAT n'a pas donné à l'ensemble des wilayas l'occasion de profiter de ces différents projets, donc ce document a spécialisé quelques wilayas par des fonctions multiples notamment la métropole d'Oran, par contre il y on a d'autre qui n'ont pas profité de ces programmes.



Figure 7:.carte des neuf régions d'Algérie

PLAN D'AMENAGEMENT DE TERRITOIRE DE WILAYA « PATW »

3 PLAN D'AMENAGEMENT DE TERRITOIRE DE WILAYA « PAW »

DÉFINITION DU PATW :

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

LE RÔLE DU PATW :

Il est construit autour d'axe d'aménagement et de développement structurants mettant en cohérence les dynamiques et les transformations des milieux et des ressources en articulant le local au régionale et national pour garantir un développement durable et mieux faire face aux enjeux de la mondialisation.

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE DE LA WILAYA DE TLEMCCEN:

Lecture environnementale :

Ressources en sol et un domaine forestier :

La wilaya de Tlemcen est caractérisée par un important potentiel forestier ; mais la forêt est en partie dégradée malgré qu'elle a le taux de boisement avoisine les 20% à l'échelle régionale.

Hétérogénéité et diversité topographique :

La wilaya de Tlemcen, forme une véritable mosaïque de milieux naturels qui se succèdent de manière grossièrement parallèle et inclinée du nord au sud sont : Zone côtière et plateau continental, les Monts des Trara, les plaines intérieures et les plateaux, les monts de Tlemcen, la zone steppique

Un réseau hydrographique : La totalité de wilaya de Tlemcen est concerné au plan hydrologique par un important réseau ; le bassin versant de Oued Tafna.

Lecture socio-économique:

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

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

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

- **Le tourisme :** (voir figure n°06) Le tourisme dans la wilaya de Tlemcen est basé sur l'histoire, le patrimoine et géographie plurielle.

- **Le commerce :** le commerce de détail, de gros et extérieur (l'import /export).Tlemcen, «air d'influence » vue son classement en seconde wilaya de la région avec 3.3% (en 2007).

ORIENTATIONS URBANISTIQUES DU PATW RETENUES:

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

Réalisation d'un complexe culturel islamique, un centre de loisir scientifique et conservatoire de musique , Un centre anti-cancer de. Réhabilitation et extension du CHU ,Extension de l'urgence médico-chirurgicale (UMC) de Nedroma ; et d'autres structures de proximités réparties sur l'ensemble du territoire de la wilaya.

Densifier et d'entretenir le réseau du Sud de la wilaya pour faciliter la mobilité entre les populations locales. La réalisation d'Ouvrages d'Art et/ou de trémies. Etude de la rocade côtière. Réalisation de l'évitement de Maghnia. 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 région.

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

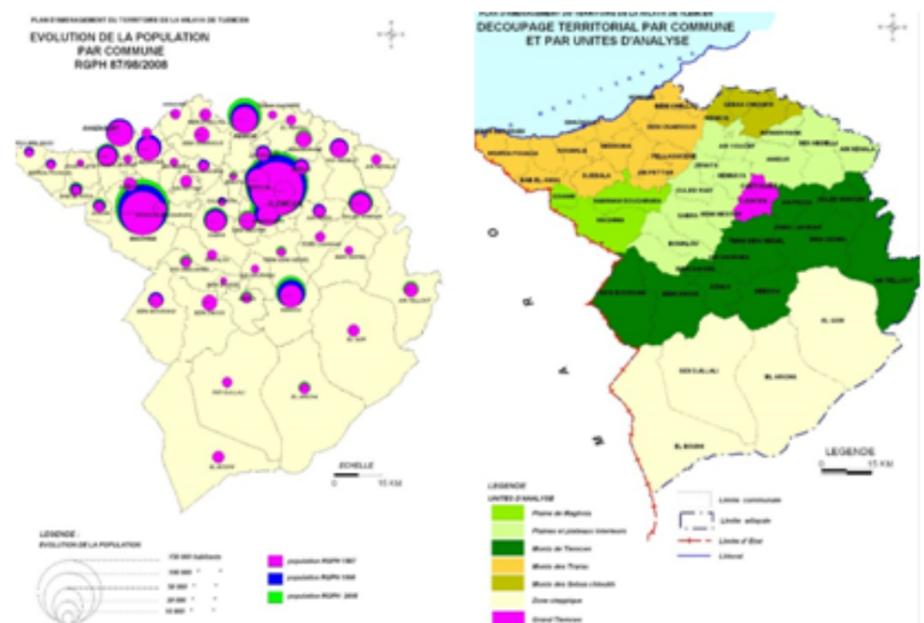


Figure 8. Evolution de la population par commune

Figure 9. Découpage territorial par commune et par unité d'analyse

Lecture fonctionnelle :

Le système urbain : Ce phénomène se manifeste dans la ville de Tlemcen par la profération des petites et moyennes villes.

Les équipements : la wilaya de Tlemcen ce caractérise par la présence d'un nombre important d'équipement éducatifs (un nombre important d'équipement des trois cycles: primaire moyen et secondaire), Sanitaire , et instituts de l'innovation et de la recherche

Infrastructures de liaisons et de transport : une amélioration continue:

Le réseau routier s'articule autour de cinq axes principaux qui ont un caractère structurant et d'animation pour la wilaya et toute la région. **Le réseau ferroviaire** comporte, actuellement, deux lignes, l'une exploitée pour le transport des voyageurs entre Tlemcen et Oran et la deuxième exploitée pour le transport de marchandises entre le port de Ghazaouet et Tlemcen. En plus, la wilaya dispose d'un **aéroport international** avec une piste de 2600x45 mètres, d'un port commercial pour le transport mixte de marchandises et de voyageurs, d'un port de pêche, d'un abri de pêche et d'un port de plaisance.

CRITIQUES DU PATW:

- Le plan d'aménagement du territoire de wilaya est basé sur le secteur économique.
- Les orientations du PATW sont concentrées sur le chef-lieu Tlemcen, en négligeant les autres communes.
- Le PATW ne présente pas des solutions aux plusieurs problèmes tel que celui de l'exode rural et la démographie.



Figure 10. plan d'aménagement de wilaya synthèse des actions horizon 2025

¹⁹ PATW (plan d'aménagement de territoire de la wilaya) – ANAT 2009

Conclusion

Les instruments d'urbanisme caractérisés par une rationalisation de l'occupation du sol et une maîtrise de l'aménagement et de l'urbanisme d'une manière globale à toutes les échelles mais ces instruments sont limités car :

-La majorité des orientations proposées par les différents instruments d'urbanisme (SNAT, SRAT, PAW) reste juste dans le domaine théorique et ne sont pas toutes appliquées sur le terrain.

-Les instruments d'urbanisme ne concrétisent pas les concepts théoriques à titre d'exemple les dimensions de développement durable

-L'absence totale de la notion "penser global agir local": ces instruments se basent sur des projets sectoriels

-Le SRAT et le PAW ne développent pas les actions de SNAT et restent globales.

- L'absence de la notion de gouvernance participative dans l'élaboration des différents instruments d'urbanisme

-La majorité des orientations proposées ne prennent pas en compte la spécificité de chaque région.

Choix de la ville « TLEMCCEN » :

Pour mieux comprendre la réalité des villes algériennes on s'intéresse aux celles qui sont encouragées du développement afin de créer un équilibre territorial, à partir de la région Nord-ouest un contre poids qui soulagera la métropole d'Oran d'où on opte pour le choix de la ville de Tlemccen.

"Le paradis de l'éternité, ô tlemccéniens, ne se trouve que dans votre patrie et s'il m'était donné de choisir, je n'en voudrais d'autre que Tlemccen" (Ibn Khafadja de Cordoue).

Tlemccen est l'une des candidates que le SNAT veut la rendre une métropole régionale à l'échéance 2025. Multiple vocations vont réussir ce désir :

- d'abord Tlemccen, la deuxième ville de l'Oranie, fière de son passé glorieux et prospère, de ses monuments et ses faubourgs hispano-mauresques, de ses sites naturels, est une «ville d'art et d'histoire» comme l'a dénommée Georges Marçais.
- Sa position au carrefour des grandes routes reliant l'Ouest algérien au Maroc et le Tell du Sahara, l'a prédisposée à servir de lieu d'échanges entre des communautés complémentaires citadine et rurale, pastorale et agricole.
- la ville de Tlemccen, avec ses ressources humaines, naturelles et sa position géo-stratégique,
- Tlemccen elle est aussi l'ex-capital de la culture islamique 2011.
- C'est une ville universitaire: avec de grandes capacités d'accueil pédagogique.
- Tlemccen dispose d'un patrimoine naturel très important avec la diversité de son relief. Elle est aussi caractérisée par leurs spécificités culturelles, historiques, artisanales
- Outre les paysages magnifiques qu'elle offre la nature, Tlemccen possède également un grand patrimoine historique qui traduit l'attractivité de la région. en citant le fameux site de Mansourah, Sidi Boumediène, Palais Mechouar...ect

2. ETUDE ET ANALYSE URBAINE DE L'AGLOMERATION DE TLEMCCEN

Introduction :

Cette phase analytique a pour but la prise de connaissance de l'aire d'étude, se fera selon six grilles d'analyse

Une première lecture s'intéressera à l'étude de la position géographique de Tlemcen

- Une deuxième lecture concerne la croissance urbaine de la ville
- La troisième lecture a pour objet d'appréhender l'aire d'étude à travers l'analyse de son tissu urbain
- La quatrième concernera la mobilité urbaine
- La cinquième s'articule autour de l'économie urbaine
- La sixième sera réservée au paysage urbain et environnement
- enfin l'étude de la centralité urbaine

2.1. Généralité sur la ville de Tlemcen :

2.1.1. Situation géographique :

a- *Tlemcen dans le cadre international :*

La wilaya de Tlemcen se situe à l'extrémité nord-ouest du pays, elle est délimitée par :

- **Au nord** par la Méditerranée
- **Au sud** par la wilaya de Naâma
- **A l'est** par Ain Temouchent et Sidi – Belabès
- **A l'ouest** par : Oujda (Maroc)



Figure 11 Situation de Tlemcen à l'échelle internationale

b- *Tlemcen dans le réseau urbain national :*

Tlemcen occupe une position excentrique par rapport au territoire national et se trouve à l'écart du réseau nord de communications, bloquée à l'ouest par la frontière marocaine, les voies ferroviaires et routières aboutissent aux deux grandes métropoles : Oran (600km) centre de développement industriel de la région ouest et ALGER la capitale.

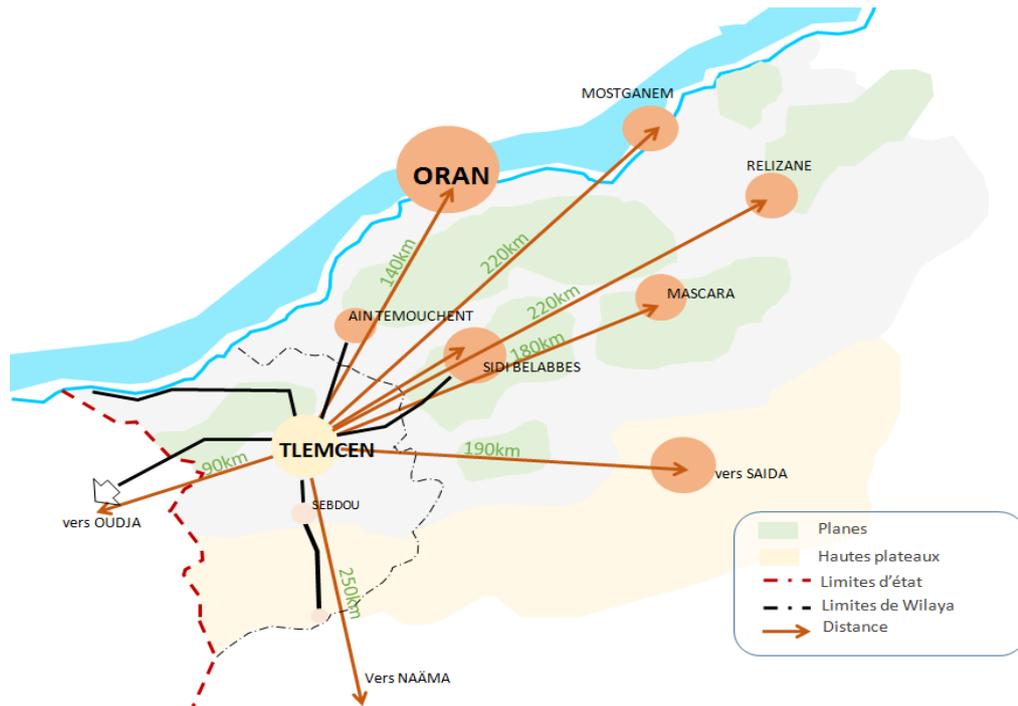


Figure 12 la position de Tlemcen dans la région Nord-Ouest

- *Le groupement de Tlemcen dans le cadre de la wilaya :*

La wilaya se divise en : 20 daïra , 53 communes , avec une superficie de 90000 hectares, et 950000 habitants

Le groupement de Tlemcen (Tlemcen , Mansourah , Chetouane , Beni mester) se situe au Centre De la wilaya

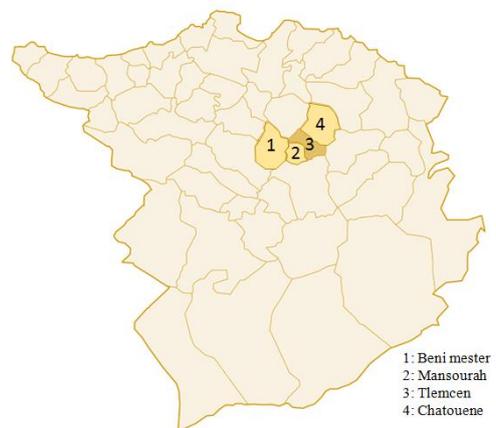


Figure 13. Découpage administratif de la wilaya de Tlemcen

2.1.2. les réseaux :

a- Réseau maritime :

- Le port « Ghazaouet » : Port mixte marchandises, voyageurs ,et pêches Abri de pêche « Honaine » et Projet d’abri de pêche Marsa ben mhidi
- Le port est relié de manière régulière aux ports européens d’Anvers, d’Alicante, de Marseille, de Valence et de Malte, pour le trafic des marchandises, et d’Almeria pour le trafic des passagers, auto passagers et des frets

b- Réseau aérienne :

- L’aéroport de Tlemcen « Messali El Hadj » : Est un aéroport international algérien, situé sur la commune de Zenata, 22 Km au Nord-Ouest de la ville de Tlemcen.

Compagnie aérienne	Destinations
Aigle Azur	Marseille , Paris-Orly
Air Algérie	Alger , Lyon ,Marseille ,Paris-Orly
Jetairfly	Bruxelles-Charleroi
Tassili Airlines	Alger
Turkish Airlines	Batna , Istanbul - Ataturk

Tableau 1. Tableau des destinations aériennes à Tlemcen

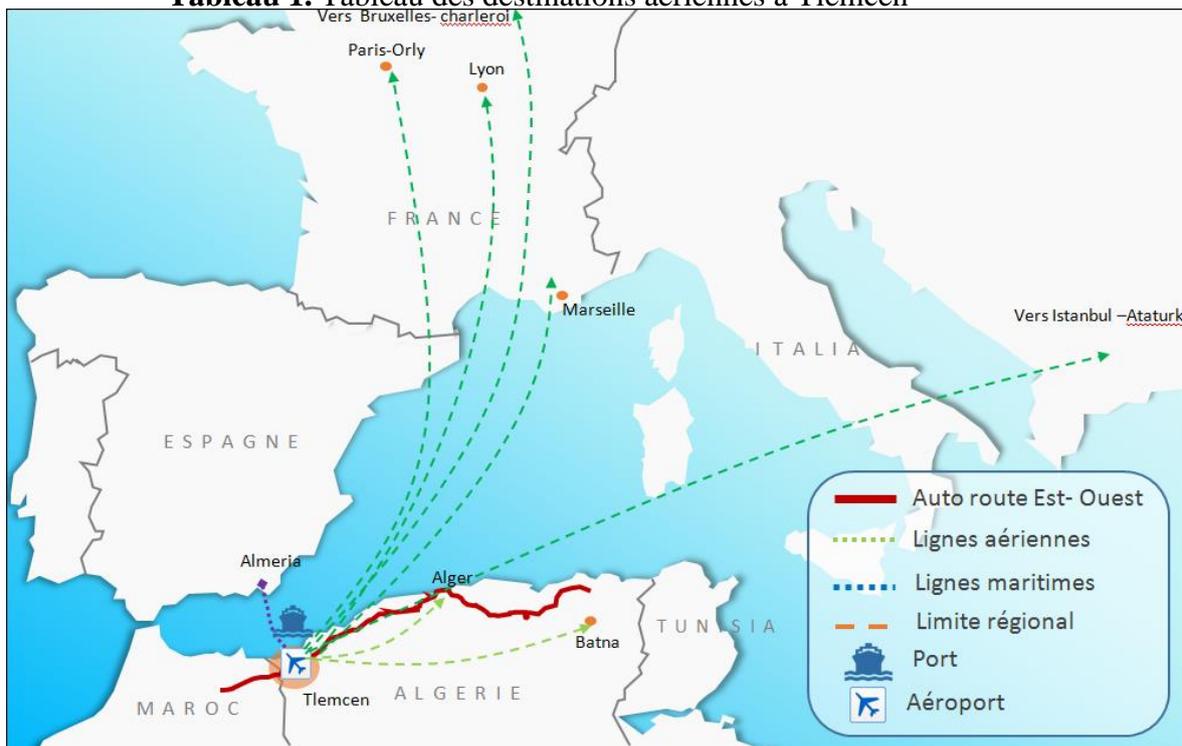


Figure 14. Les lignes maritimes et aériennes, et réseau routier à l'échelle internationale

c - Réseau routier :

- **Echelle nationale**

Auto route est ouest: un tronçon de 100 Km du projet de l'auto route traverse la wilaya de Tlemcen



Figure 15. Les réseaux à l'échelle nationale

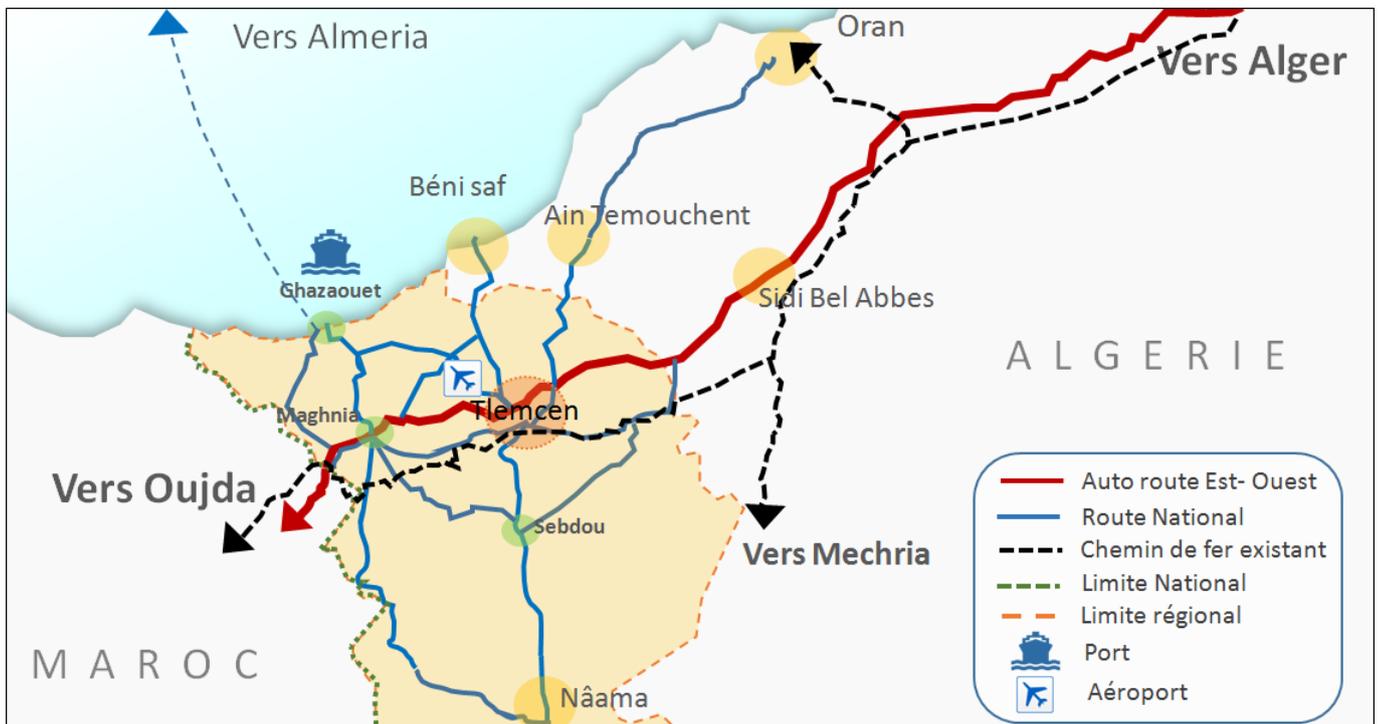


Figure 16. Les réseaux à l'échelle régionale

Echelle régionale

Les routes nationales RN :

- RN7 : relie le Maroc, Tlemcen et Sidi Bel Abbès à l'Est.
- RN98 : relie Ghazaouet à Tlemcen
- RN7A : relie Marsa Ben M'hidi à Meghnia.
- RN2 : traverse Tlemcen vers Ain Temouchent jusqu'à Oran.
- RN99 : relie Meghnia à El Aricha, Naama, Saïda 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, Sebdo et El Aricha sur 130 Km.
- RN13 : débute d'El Aricha vers Telegh puis vers Sidi Bel Abbès.

- Echelle de wilaya

Les routes nationales RN

- 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.

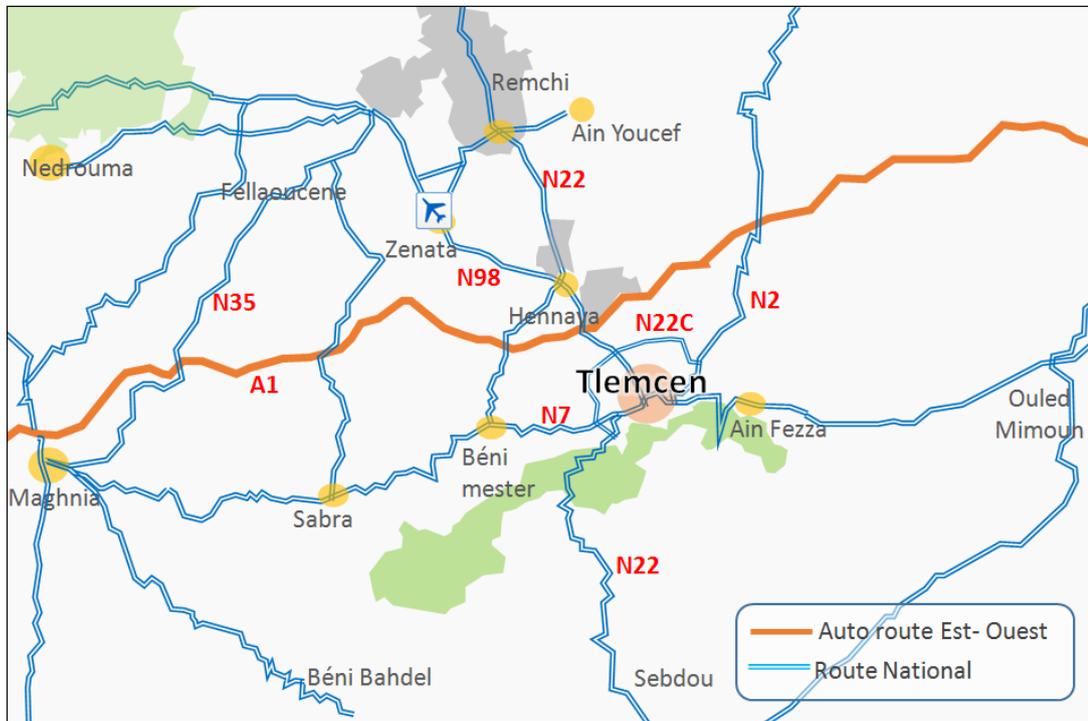


Figure 17. Les réseaux routiers à l'échelle de wilaya

2.1.3. Délimitation de la zone d'étude :

Nous avons limité l'échantillon de notre analyse urbaine au groupement suivant : (Tlemcen – Chetouane – Mansourah – béni Mester). Ceci pour maîtriser l'échelle de notre étude ainsi que pour les raisons de la qualité représentative de cet espace qui est le chef lieu de wilaya, ainsi que des potentialités qu'il présente.

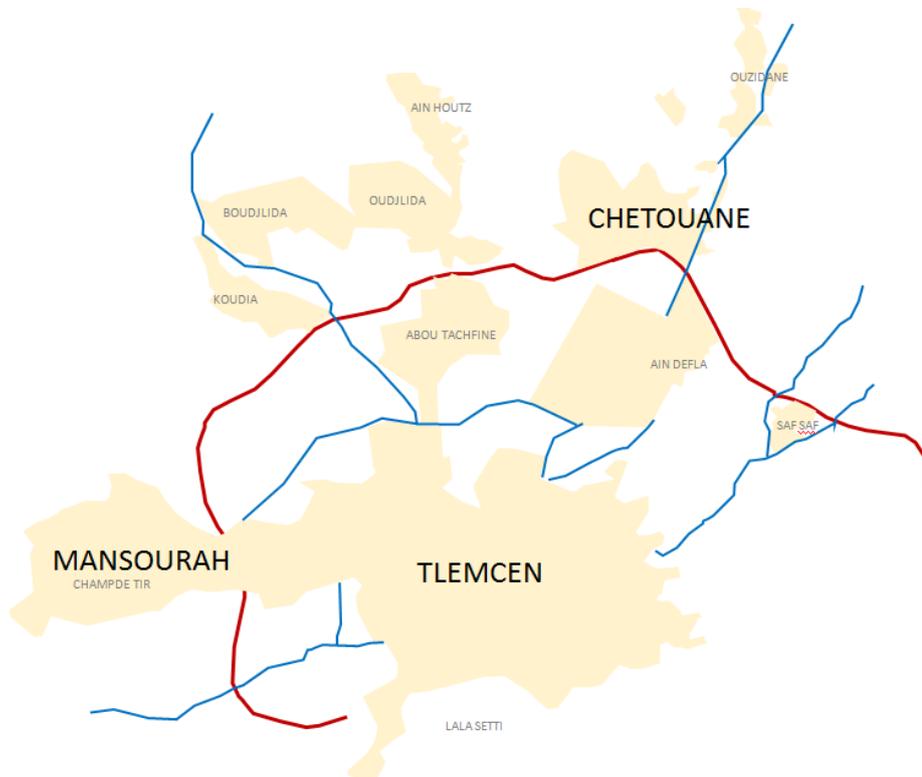


Figure 18. Delimitation de l'aire d'étude

2.2. Etude de la morphogénèse de Tlemcen :

2.2.1. période précoloniale : ²⁰

a- l'époque néolithique « Préhistoire » :

- L'existence des grottes
- Habité depuis les temps les plus anciens par des tribus troglodytes (Ouzidane, Kalaa)

b- l'époque romaine « IV-VII^e siècle, 222-235, ville POMARIA » :

- Fondé par Alexandre sevre
- La transformation de camp en cité
- Ce fût Pomaria (ville aux vergers) dont une population civile et commerçante était installé au sud du castellum

c- l'époque Idrisside « IX^e siècle ,790-1079 , ville AGADIR » :

- Fondé par IDRIS I
- la construction des portes et des remparts défensifs : Agadir était entourée d'un Rampart percé de 5 portes : trois port dans le midi sud : bab el hmam ,babwabh , bab el khoukha , une dans l'ouest babali kora , et une à l'est bab el Akba
- la construction de la mosquée d'Agadir.

d- l'époque Almoravide « XI^e siècle , 1079-1147 , ville TAGRART » :

- Fondé par Youcef ibn tachfine
- Installation de camp militaire au nord-ouest d'Agadir
- le camp évolue en cité nouvelle « TAGRART » qui fusionne avec Agadir
- Tagrart a évoluée d'une cité résidentielle a une cité commerciale et administrative.
- Tagrart était entourée d'une forte muraille
- En plus des portes d'Agadir, 4 portes ont été percées : Bab El Karmadine, BabGuechout, BabZir et BabTakatkaret
- Elle est devenu indépendante d'Agadir avec la construction de la grande mosquée .
- Création d'un espace résidentiel (Bâb zir, Bâb Ali, derbEssensla, Sidi El Djabbar, El Korrane, derbEssadjane, derb Sidi Hamed et derbMessoufa).

e- l'époque Almohades « XII^e siècle , 1160 , ville TLEMCCEN » :

- Fondé par Abdel-Moumen
- Union des deux villes : Agadir et Tagrart
- Tlemccen devient un lieu de transit pour les marchandises européennes et africaines.
- Détruire les remparts qui a contrainté la population à l'exode et Construction d'une forte muraille
- après 15 ans , ils ont construit des châteaux , des palais et des remparts solides aussi les fondouks et le port de « honaine » pour le commerce et en fin le minaret d'Agadir
- La construction des riches monuments : bab el karmadine pour faire de tlemccenun métropole

²⁰ mémoire ANALYSE URBAINE DU NOYAU HISTORIQUE DE TLEMCCEN ,étudiants 4^{ème} année architecture (2003-2004)

f- l'époque Zianide « XIII ° siècle ,1235-1269, ville TLEMCCEN » :

- Fondé par Yaghmoracen Ibn Zyan , Abou Saïd Othman
- La construction d'ElMechouar.
- La construction du minaret d'Agadir.
- La construction du minaret de la grande mosquée.
- La construction de la mosquée Sidi Bel Hassen.

g- l'époque Mérinide « XIV siècle ,1299 – 1465 , ville MANSOURAH » :

- Fondé par : Abou Zyan , Abou Hamou, Abou Tachfin , Abou l'Hassen Ali , Abou Saïd Othman , Abou Hamou I Abou Hamou II
- Fondation de Mansourah al'ouest de Tagrart.
- La construction de : la mosquée Mansourah, Medersa Tachfinia , palais du Méchouar ,le grand bassin ,la mosquée Sidi Boumediene ,Médersa d'El Eubbad, la mosquée de Sidi El Haloui ET Sidi Brahim.
- Construction à Mansourah du Palais de la victoire et achèvement de la mosquée.

h- L'époque Ottomane « XVI° siècle, 1599-1830 » :

- la ville de Tlemcen se limitait qu'au noyau de Tagrart.
- Les turcs tissèrent des liens de mariage (Les Kouloughlispère turc et méreandalouse).
- Tlemcen a perdu son rôle capital du Maghreb.
- La Kissaria transformée en caserne
- Les maisons des militaires turcs à l'intérieur du Mechouer

2.2.2. Période coloniale :²¹

Cette période commence en 1842 avec l'occupation de Tlemcen par les Français et se termine en 1962 par l'indépendance de l'Algérie

a- Entre 1842 – 1900 :

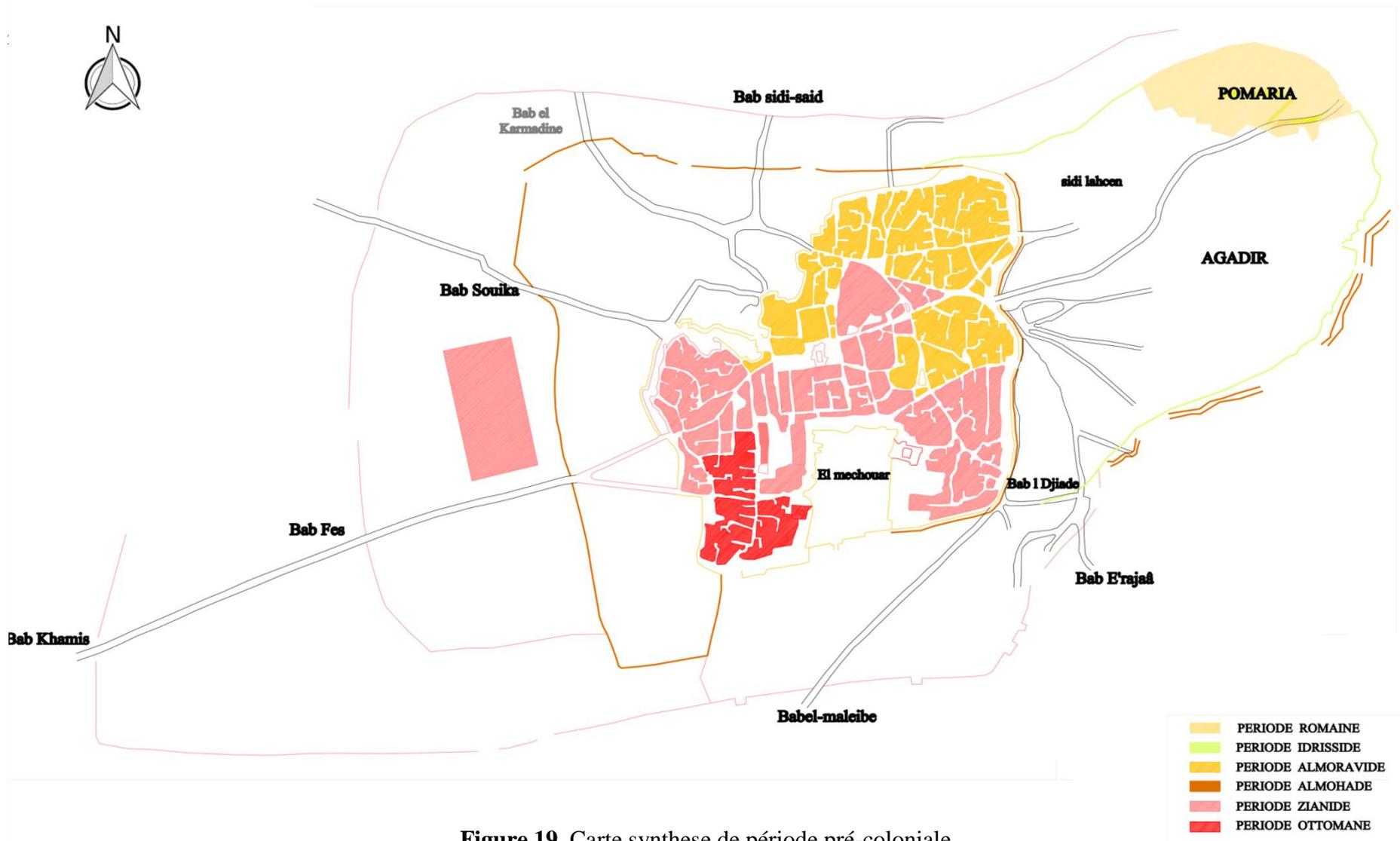
- la préoccupation de l'autorité militaire étaient d'organiser la défense et améliorer les fortifications ancienne « El Mechouar » , et d'assurer le contrôle militaire, d'où la création des casernes « caserne El Mechouar »
- le nouveau plan orthogonal lié à la destruction de plusieurs îlots et percement de plusieurs voies de la médina
- ce plan en damier est guidé par un grand axe générateur Est-Ouest « Boulevard National »

Les équipements structurants et marquants de cette période :

Equipement	Localisation	Année	Actuellement
Caserne d'El Mechouar	Mechouar	1842	Détruite
Caserne Gourmala	Rue de l'armée	1850	Réaffecté en maison de la culture
Eglise Saint Michel	Boulevard National	1863	Réaffecté en salle d'exposition Boulevard colonel Lotfi
La Mairie	Place de la Mairie	1872	Daira de Tlemcen Place Emir Abdelkader
Le Tribunal	Rue de Paris	1861	Palais de justice

²¹ ANALYSE URBAINE DE TLEMCCEN A LA PERIODE COLONIALE II ,etudiants 4 eme année architecture (2005-2006)

CARTE SYNTHÈSE PERIODE PRE - COLONIAL



²²par l'auteur , réalisé sur un support « medina de tlemcen , essai de restitution » , ANALYSE URBAINE DE TLEMCEN A LA PERIODE COLONIALE II , étudiants 4 eme année architecture (2005-2006) p 21

Entre 1900 – 1940 :

- L'adaptation d'une forme de plan radioconcentrique, les voies convergent vers les portes de l'intra muros « Porte de l'abattoir, Porte de Boumediene, portes du Sud, Porte des carrières, Porte de Fès , porte d'Oran »
- l'extension vers le sud –est et l'est « première périphérie », à subir une organisation par ilots , un groupement d'habitat anarchique « El Hartoun , El Kalaa , Riat El Hammar »

Les équipements structurants et marquants de cette période :

Equipement	Localisation	Année	Actuellement
Caserne Bedeau	Boulevard Nemer Guy	1903	Lycée Polyvalent Boulevard commandant Miloud
Le Marché couvert	Rue Jean Mary	1904	Le Marché Place de la Kissaria
Poste et télégraphe	Boulevard national	1928	La direction des impôts Place Moudjahidine
La B.N.C.I	Angle de la place d'Alger et la rue de France	1919	Banque national d'Algérie
Le stade municipal	Boulevard Nemer Guy	1939	Stade trois frères Zerga Boulevard commandant Miloud
Ecole primaire supérieur des filles	Boulevard Nemer Guy	1936	Lycée Maliha Hamidou Boulevard commandant Miloud

b- Entre 1940 – 1958 :

- l'extension vers l'ouest « deuxième périphérie » , a subi un regroupement d'habitat individuel « Beau séjour , bel horizon , Bel-Air » avec l'extension de l'habitat spontanée « Boudghène »

Les équipements structurants et marquants de cette période :

Equipement	Localisation	Année	Actuellement
Commissariat central	Place de Gavaignac	1952	La sureté urbaine Place de 1 ^{er} Mai
Ecole de fille	Rue de Fez	1946	Ecole Benzaghoul Rue Hamzaoui Mounir
E.G.A	Rue Engène Etienne	1947	Sonel Boulevard du commandant Djeber Gaz
Synagogue de la Hebra	Quartier juif	1955	Bibliothèque Angle rue Ibn khemis et Merbah

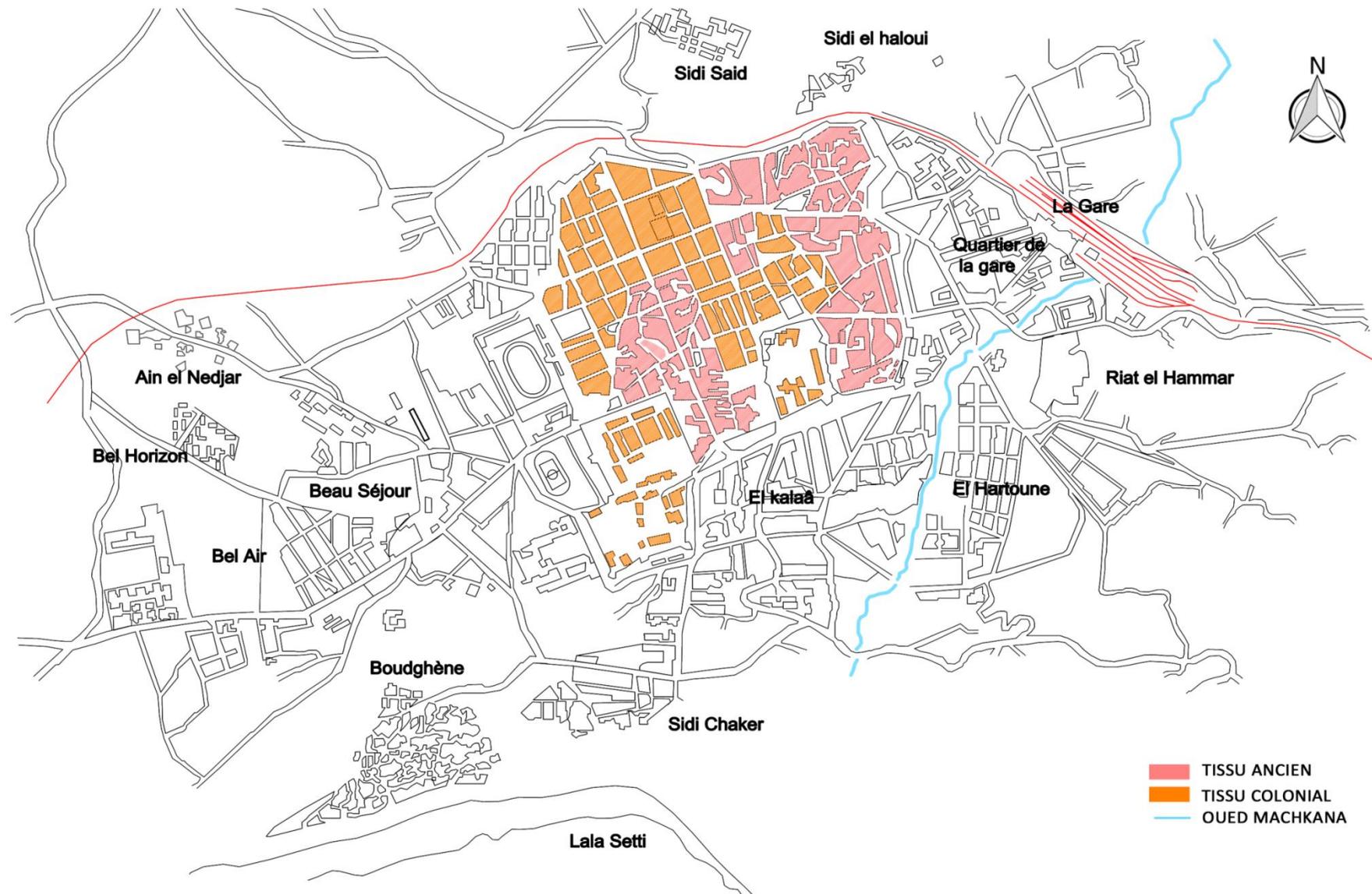
a- Entre 1958 – 1962 :

- plan de Constantine (plan Mauger) projet d'habitat collectif de type HLM en vue d'intégrer la population autochtone par la création des cités « cité Sidi Saïd, Sidi Chaker , Pasteur, Cerisier »

Les équipements structurants et marquants de cette période :

Equipement	Localisation	Année	Actuellement
Ecole HeneryAdes	Rue Henry Ades	1961	EcoleIbnMsaïb Rue KortAbdelahamid
Lycée des garçons	Boulevard Nemer Guy	1961	Lycée Benzrdjeb Boulevard commandant Miloud
Casoran mutualité	Rue Martalembert	1961	Rue BedjaouiChaouche

CARTE SYNTHÈSE PERIODE COLONIAL



²³ par l'auteur, réalisé sur un support « Tlemcen 1962, carte synthèse », ANALYSE URBAINE DE TLEMCEN A LA PERIODE COLONIALE II, étudiants 4^{eme} année architecture (2005-2006)

Figure 20. Cartesynthese de période colonial

2.2.3. Période post-coloniale : ²⁴

Tlemcen a subi des transformations brutales de sa forme urbaine durant la colonisation française en provoquant une densification de son tissu traditionnel, en 1962 Tlemcen présentait une concentration des principales fonctions urbaines au niveau du centre européen, avec des zones d'habitat spontané sous-équipées et surpeuplées.

a- Entre 1962 – 1970 :

- Promulgation d'un état socialiste
- Nationalisation des biens vacants des colons
- La nouvelle proposition S.O.F.R.E.D consiste à limiter l'expansion urbaine « au nord par le chemin de fer, plateau de Lala Setti au sud , à l'est par Sidi Boumediene , et par Mansourah à l'ouest »

b- Entre 1970 – 1990 :

- PUD 1971 : implantation de la zone industrielle « Chetouane » et la zone semi industrielle « Abou Tachfine »
- L'apparition des ZHUN et l'implantation du pôle universitaire à Imama
- L'apparition de la nouvelle stratégie d'industrialisation conformément au plan quadriennal 1970-1973
- PUD 1981 : a freiné l'urbanisation interne de l'agglomération, et la réservation des terrains libres aux équipements collectifs , espaces verts , circulation et au stationnement automobile et l'encouragement des activités agricoles .

c- Entre 1990 – 2000 :

- L'adaptation d'un système libéral
- L'ouverture vers l'économie de marché, encouragement des investissements et privatisation des secteurs
- La mise en place d'un nouveau cadre réglementaire et législatif « loi 90-25 relative à l'orientation foncière et la loi 90-29 relative à l'aménagement du territoire »
- L'institution des nouveaux instruments d'aménagement du territoire et d'urbanisme « le plan d'aménagement de Willaya PAW, le plan directeur d'aménagement urbain PDAU, et le plan d'occupation de sol POS »
- Loi de sauvegarde des terrains agricoles
- Annulation des réserves foncières
- Extension des nouveaux pôles (Mansourah , Imama , Chetouane , Ain El Houtz , SafSaf , EkKifane)

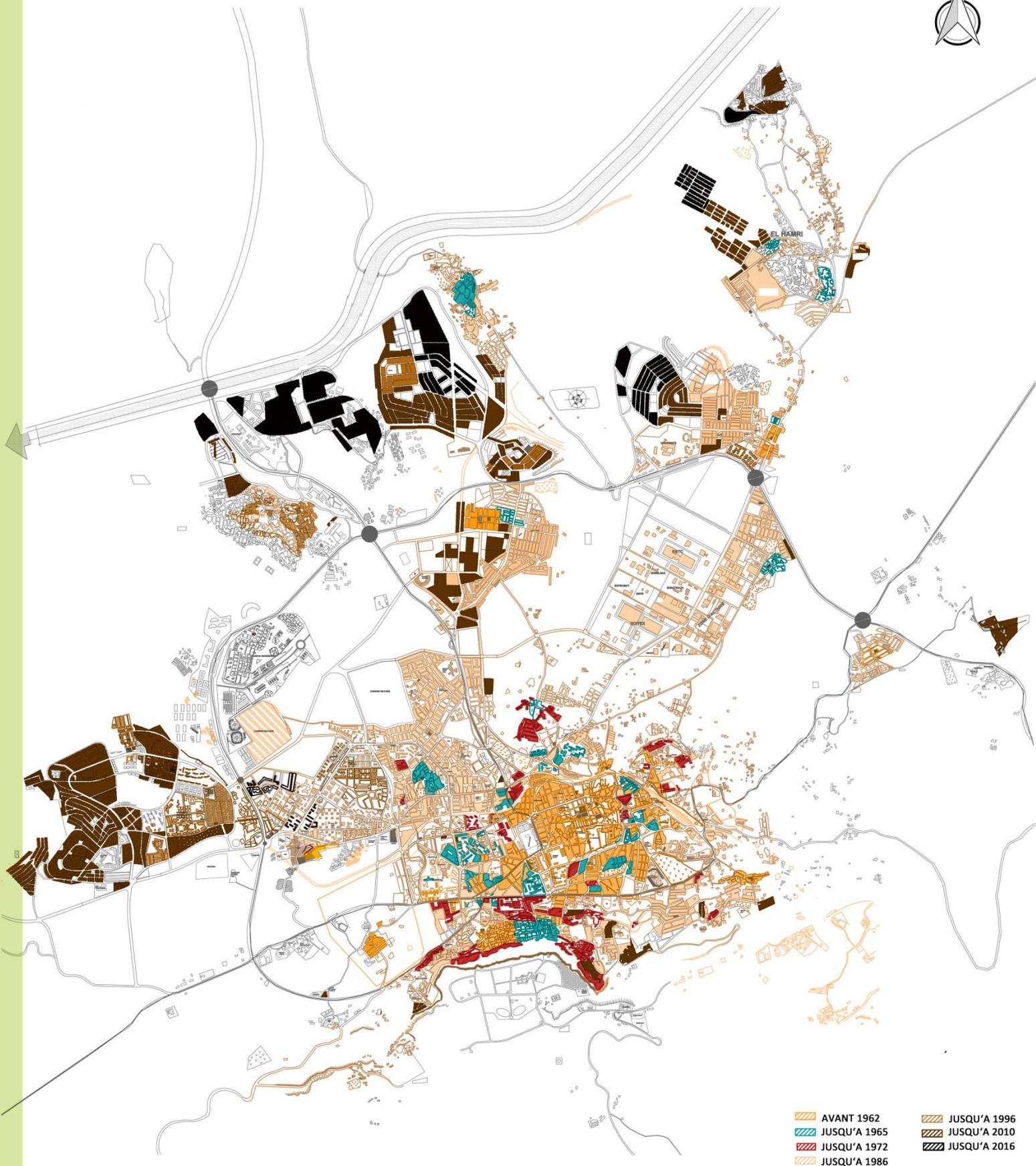
d- Entre 2000 – 2016 :

- Modification de la loi N°90/29 du 1er décembre 1990 par la loi conformément à la loi N° 04 /du 14 Aout 2004
- Relancement d'un programme d'un million logements
- Promulgation des nouvelles lois liées au développement durable et à la gestion des risques naturels
- En Avril 2004 un deuxième mandat marqué par l'insertion de l'Algérie dans l'économie mondiale se qui implique les investissements intérieurs et étrangers dans le secteur industriels hors les hydrocarbures et l'amélioration du secteur agricole (la loi de préservation des terrains agricoles).
- L'application de la loi d'ajustement structurelle en accord avec le fond monétaire international(FMI) pour résoudre le problème des dettes extérieures

²⁴mémoire ANALYSE URBAINE DU NOYAU HISTORIQUE DE TLEMCCEN ,étudiants 4ème année architecture (2003-2004)

CARTE SYNTHÈSE

PERIODE POST COLONIAL



- | | |
|--------------|--------------|
| AVANT 1962 | JUSQU'À 1996 |
| JUSQU'À 1965 | JUSQU'À 2010 |
| JUSQU'À 1972 | JUSQU'À 2016 |
| JUSQU'À 1986 | |

Figure 21. carte synthèse de période post colonial

2.3. Etude de la morphologie urbain

2.3.1. Model de croissance de la ville « type de croissance » :

L'agglomération de Tlemcen a connu des transformations au niveau de sa croissance et ses formes urbaines à travers le temps.

la médina a subi un modèle d'organisation de l'espace suivant une forme radioconcentrique , cette structure morphologique se matérialise par l'existence d'un noyau central composé de trois pôles économiques « EL KISSARIA » , militaires « EL MECHOUAR » et religieux « la grande mosquée » , et après la succession de plusieurs dynasties qui ont gouverné la ville « Idrissides , Almoravides , Almohade , Zianide , Ottoman » le tissu urbain a évolué

La nouvelle structure morphologique apportée par la colonisation française à crée une multipolarité urbaine avec une collaboration Entre trame radioconcentrique et trame en damier, et à partir de 1920 ,l'urbanisation prend une nouvelle dimension avec des constructions au-delà des remparts et la création des Faubourgs Beauséjour et Bel air sur la route de Mansourah et Sidi Chaker au pied du plateau de LallaSetti, en continuation d'el Kalâ.

Après l'indépendance , la ville à attribuée une extension dominante vers le nord avec une dispersion des villages coloniaux qui se développe d'une manière individuelle et anarchique sur les terrains agricoles qui ceinture la ville de Tlemcen , ainsi qu'une continuation de la croissance urbain de centre-ville vers l'ouest ,cet accroissement urbain peut être expliqué par le facteur de l'accroissement naturel de la population et de l'exode rural provenant des villages et des villes de Sud.

Le PUD 81 a bloqué l'urbanisation à l'intérieur des limites de la ville et il a encouragé les activités agricoles, alors que l'extension a dépassé les limites de la ville allant vers des quartiers satellitaires autonomes celle d'Oujlida , Boujlida , Chetouane , Champ de Tir et laissant les vides occupé par le reste d croissant fertile et des terres agricoles .

Le plan de Tlemcen se développe selon un modèle de croissance radioconcentrique lorsque ses quartiers s'organisent en cercles concentriques, du centre à la périphérie.

2.3.2. .



Figure 22.modele de croissance de la ville de Tlemcen

2.3.2. Les équipements structurants :

La zone	E. Éducatif	E. Administratif	E. Commerciaux	E. Culturels/ culturels	E.de transports	E. Hôtellerie	E. de suretés	E.de loisirs	E.Sanitaires	E. Industriel
Centre-ville	-3 écoles- caserne Miloud - lycée Maliha - lycée polyvalent	- DUCH , -PTT -PCA-CPA -DTP	-Souk kissaria	-El Mechouar - maison de la culture -bibliothèque -musée-la grande mosquée -centre culturel islamique	-Gare ferroviaire - gare routière	-Hôtel Les Zianide -hôtel Stambouli -hôtel Agadir	- Gendarmerie -la sureté	Complexe omnisport	/	/
Bel Horizon	- Lycée benzerdj université paramédical -Écoles –CEM	-Siege de la wilaya -central - PTT -la radio – SAA - DSA	/	/	/	/	/	-Grand bassin -complexe sportif 3 frères Zarga	-Hôpital -clinique dentaire	/
Imama	-3 écoles - 3 CEM -lycée - CFPA	APC,OPGI,Sonelgaz ,CNR-palais de justice mairie – daïra	Centre commercial, maison de voiture	-Palais de culture- mosquée – bibliothèque- Institue des études andalouses- Institue islamique	/	-Hôtel Nedjma	-La sureté	-Piscine -salle omnisport	Polyclinique	/
El kiffane	-2 écoles - 2 CEM - - CFPA -institue de genie civil -cité universitaire	- Palais de justice – SAA – CNEP - DLEPAPC - banque -3 banques	/	/	/	-Hôtel IBIS	-Caserne militaire	-Stade -salle polyvalente	/	/
Champ de tir	-Université – Lycée -3 écoles -CEM-cité universitaire	- cité administratif	-Marché	/	/	/	-Protection civile	/	- S de soin	/
Mansourah	- 2 écoles - école d'agriculture	- Hydraulique	/	-Minaret de Mansourah	/	/	/	/	/	/
Boudghene – El kalaa	-8 écoles - 2 CEM - lycée Ferradj - Technicum	- PTT	-Marché	/	/	/	-Protection civil	/	/	/
BirouanaSidi Boumedien	- 2 écoles	/	/	-Mosquée de Sidi Boumediene	/	/	/	/	/	/
AgadirSidisaid Fedensbaa	-3 écoles -CEM - CFPA	/	-Souk	-Minaret d'Agadir -mosquée de Sidi Haloui	-Gare routière	/	/	/	/	/
Aboutachfine – Ain Defla	- centre de transfert technologique - 5 écoles - 2 CEM	/	- Marché de Gros	/	-Gare routière	/	/	-Stade	-Salle de soin -hôpital	-Zone semi industrielle
Chetouane	-Campus universitaire -3 écoles - 2 lycée - CEM	- APC - Casoran	-Marché	/	/	/	/	/	-Salle de soin	-Zone industrielle
Oudjlida – Boujlida – ain el hout	-3 écoles - 2 CEM - lycée	-Bloc administratif	/	Mosquée -maison de jeune	/	/	/	-Stade	-Salle de soin	/
El koudia	-3 écoles -2 CEM	-Molhaka	/	-Palais d'exposition -théâtre	/	/	- Gendarmerie -la sureté	/	-Salle de soin	/
Ouzidane	-2 écoles -CEM	/	/	-Mosquée	/	/	/	-Stade	- 2 salles de soins	/

2.3.3. L'habitat :

Habitat individuelle	Habitat collectif
65%	35%

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

Sous forme d'habitat pavillonnaire comme c'est le cas pour les quartiers : El Hartoun, Bel Air, Birouanaetc.

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

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

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

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

Tableau 3. L'estimation du besoin en logement « Document du PDAU »

2.3.4. Problématique de la morphologie urbaine :

Problèmes	localisation	Social	économie	Environnement
des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et qui sont mal protégé Dégradation de cadre bâtis au niveau de centre historique	Agadir , sidiBoumediene , SidiTahar ,	Ces quartiers historiques perd leurs valeurs résidentielle ainsi que leurs habitants se déplace vers les nouvelles entités urbaines «Oujlida ,Imama, Kifane »	la destruction de leur valeur touristique.	Défiguration de paysage urbain
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 de tissu urbain ce qui engendre une dégradation du paysage urbain. La mauvaise image

TYPOLOGIE D'HABITAT

DE LA VILLE DE TLEMCCEN

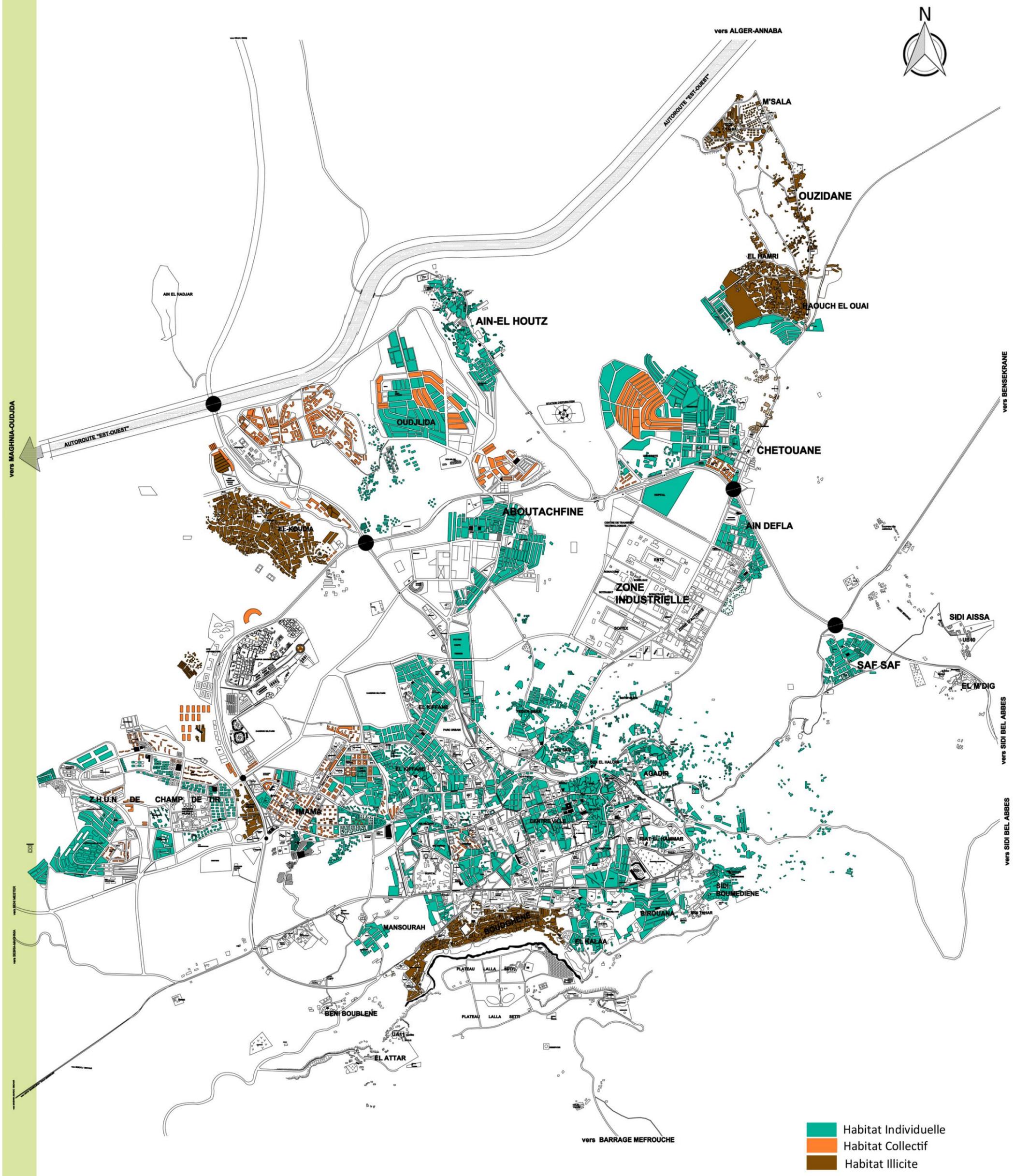


Figure 24. Carte des typologies d'habitat à Tlemcen

une richesse en matière d'équipements de première nécessité au niveau de centre ville par contre au niveau de la périphérie	El koudia ,oujlida , boujlida , boudghene	Accessibilité difficile au équipements pour les habitants de la périphérie Cette richesse engendre des zones surpeuplés et une forte circulation (embouteillage)	Concentration des équipements au niveau de centre ville engendre une pression en matière de circulation automobile et une attractivité au dépriment les quartiers périphériques.	/
Une urbanisation déséquilibrée entre l'est et l'ouest			Défaillance d'attractivité dans le coté est de la ville	la topographie génère un obstacle devant l'extension vers l'est
Une diversité de programmes qui sont faiblement intégré dans leur environnement et une négligence totale de certain endroit dans la projection	« ex: palais d'exposition Koudia » SafSaf , Ain Defla	/	Absence d'emploiese qui engendre un accroissement de taux de chômage	
La planification de l'espace sans le géré	boujlida		La négligence de ces espaces en matière d'échange économique(entreprise , commerce ,,)	
Manque d'équipement d'accompagnement (santé, éducation, sécurité)	au niveau des pôles périphériques (koudia, oujlida, ouzidane, ain el hout , le nouveau pole	provoque leur isolation, la dégradation du qualité de vie	Absence de la main d'œuvre compétente Absence de la capacité d'innovation (laboratoire qui produit des idées)	Incohérence et incoordination dans l'implantaion des équipement , le cas de nouveau pole
Une grande partie de la ville est marquée par un manque important d'aménagement des espaces verts		Manque d'espace de rencontre et de promenade pour les habitants		Un paysage urbain pauvre en matière d'espace public
Les phénomènes de conurbation	De périphérie vers le centre-ville	Apparition des phénomènes sociaux « l'insécurité , la ségrégation social »		Empiètement des terrains agricoles

Potentiels	Localisation	Social	économie	Environnement
L'aire urbaine de Tlemcen possède un centre-ville fonctionnel qui contient une gamme d'équipement de proximité, intermédiaire et supérieur Equipements de proximité : école, marché Equipements intermédiaire : lycée Polyvalent, lycée Maliha, maison de culture Equipements supérieur : la gare ferroviaire, la gare routière, la faculté de médecine, el Mechouar	Centre ville	L'ensemble de ces équipements constitue une offre tout à fait satisfaisante de services nécessaires à la population comparable aux autres quartiers	Grâce aux activités implantées notamment au centre-ville, il est l'un des pôles majeurs comptant d'emploi	aire géographique plus dense et plus dynamique
Une ville reconnue aujourd'hui par son patrimoine architectural et d'une valeur historique	El Mechouar, Mansourah, SidiBoumedien, Agadir, Sidi El Haloui		Un important potentiel de développement de l'offre touristique	Un site particulièrement exceptionnel, esthétique, riche en patrimoine et chargé d'une forte histoire Un environnement naturel riche en matière d'équipements historiques
La meilleure vocation de l'existence de la gare ferroviaire et la gare routière	Centre ville	Une fréquentation exceptionnelle de population et un véritable centre d'attraction	les gares se transforment et deviennent de véritables lieux de service et de commerce et donc de consommation	Un point de convergence et de desserte pour les quartiers environnants
le groupement dispose d'un potentiel industriel qui mérite une attention particulière pour le rendre compétitive	Ain Defla, Abou Tachfine		L'activité industrielle permet d'employer le maximum de personnes	Garder la diversité de la ville par l'intégration ou l'existence d'une grande surface suscite des dispositions particulières

En conclusion

L'analyse de tissu urbain et l'étude de la relation entre les éléments qui le compose génère un ensemble de problèmes qui touchent la morphologie urbaine en général malgré la forte concentration de population au niveau des pôles périphériques, il reste toujours sous équipé par rapport au centre-ville, ce qui engendre leurs rattachement fonctionnelle au centre-ville, en 1^{er} lieu, cette situation génère la pression au centre-ville en matière de mobilité (problème d'embouteillage, manque de parking, un transport en commun peu performant), en 2^{ème} lieu, le développement de commerce incontrôlé en parallèle encourage les propriétaires de commerce contrôlé à rejoindre le rond de l'illégalité, ainsi que le commerce informel cause un préjudice au commerce légal qui participe au renforcement des impôts de l'état.

2.4. Etude de l'infrastructure de transport et de déplacement :

2.4.1. Réseau routier :

a- A l'échelle locale

- Les routes nationales RN²⁵

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, Sebdou et El Aricha sur 130 Km.

- Auto route est ouest :

Un tronçon de 100 Km du projet de l'auto route traverse la wilaya de Tlemcen

- La rocade :

Assure la liaison entre Safsaf, Chetouane, Koudia et Mansourah.

- Téléphérique :

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

- Gare routière :

- La 1ère est une gare régionale qui contient une multitude de lignes de transports
- La 2ème est une gare pour réseau routière de la périphérie

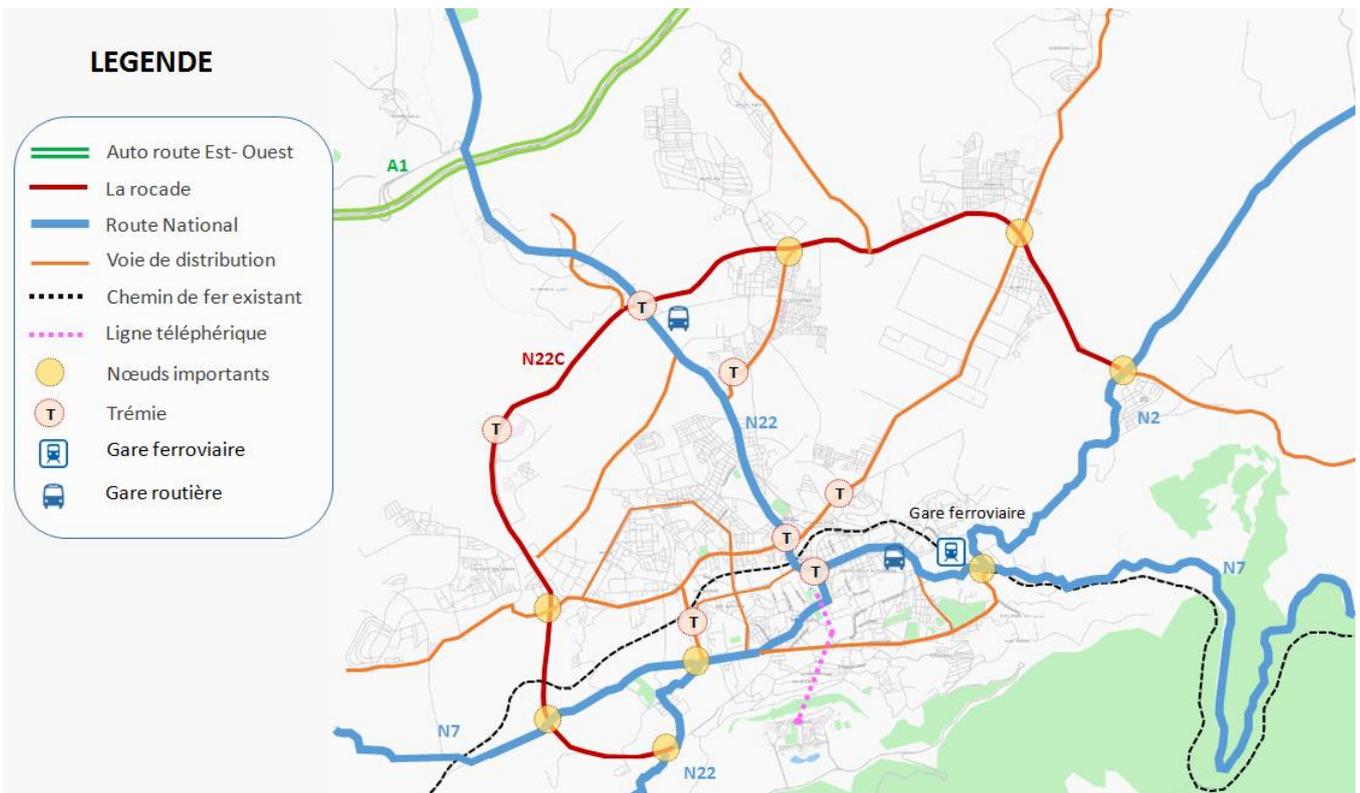


Figure 25. Les réseaux routiers à l'échelle locale

²⁵ rapport final : revisionned PDAU de groupement de tlemcen –chetouane-mansourah et benimester p 84

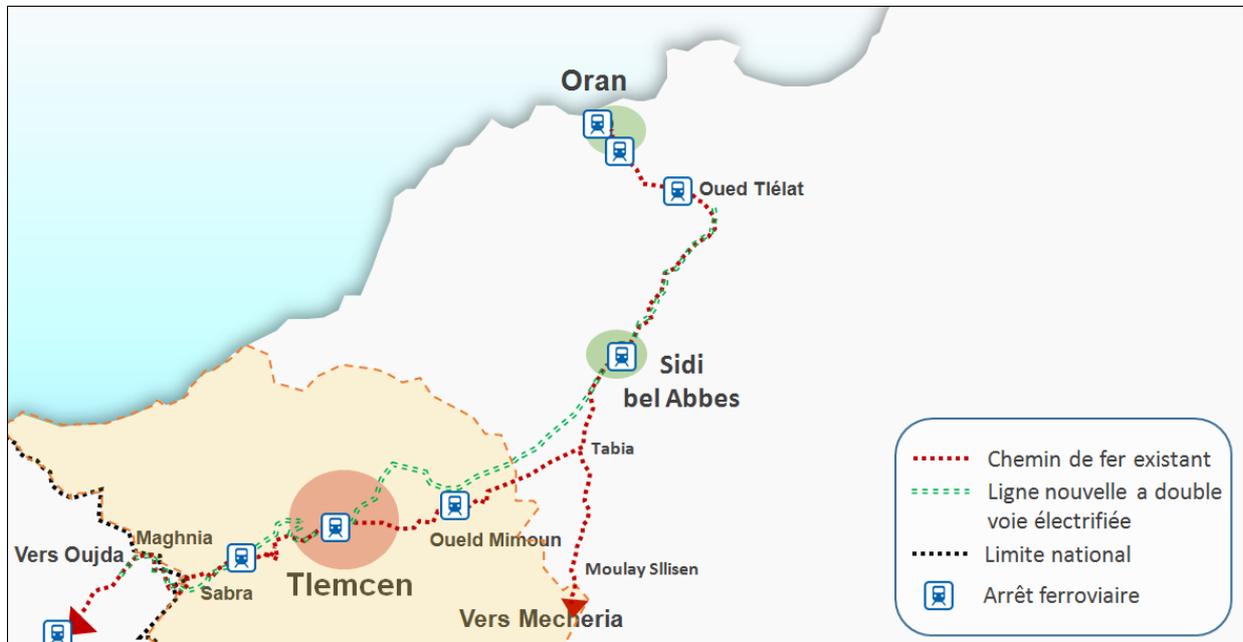


Figure 26. Carte de réseau de transport ferroviaire à Tlemcen

2.4.2. Réseau ferroviaire :

a- La ligne ferroviaire

reliant Oran à Tlemcen , assure actuellement le déplacement en rame classique , cet autorail couvre la ligne Oran, Oued Tlélat, Sidi Bel Abbès , Oueled Mimoun, Tlemcen , Maghnia , ces embranchements sur le réseau ont facilité le transport des marchandises et des produits des secteurs économiques de Tlemcen , Maghnia et Ghazaouet.

b- la ligne TGV

Cette deuxième tranche de la ligne ferroviaire électrifiée à double voie s'insère dans un projet à vocation national reliant la ville de Tlemcen aux frontières ouest du pays

Deux entreprises italiennes chargées de la réalisation de cette voie ferrée électrifiée reliant la gare de Oued Tlélat (Oran) et Akid Abbès (Tlemcen) soit une distance de 270 km pour des trains à grandes vitesses qui peuvent atteindre les 220 km/heure

Afin de renforcer l'interconnectivité, d'une part, et corriger les déséquilibres entre territoires , d'autre part .

2.4.3. Problématique de l'infrastructure de transport et de déplacement :

Problèmes	localisation	Social	Environnement
-la ligne du LGV qui passe au milieu de l'air urbain Tlemcenien	Le milieu de l'air urbain de Tlemcen	-provoque un risque sur la population (accident et électrocution)	- provoquer une faille et discontinuité dans notre air urbain - Il va occasionner de nombreuses nuisances
-La même direction prise par le Tramway projeté et les lignes de transport en commun		-provoque un risque sur la population (accident et électrocution)	-il n'apporte pas une nouvelle solution et il n'essaye pas de relier les entités entre eux
-La présence de la gare périurbaine au niveau de centre-ville	Centre-ville		-densification et embouteillage

-l'absence des lignes de transport urbain en commun qui relie les différents pôles périphériques entre eux et manque de structure de stationnement (parking)	Les pôles périphériques	- provoque une perte de temps à la population	-accentue un enclavement et un isolement des pôles périphériques (cités dortoir)
-les structures routières telle que la rocade et la mini rocade encourage l'étalement urbain et l'auto construction incontrôlé		-Apparition des phénomènes sociaux « l'insécurité, la ségrégation sociale	(apparition des quartiers populaires au niveau de la périphérie)

Potentiels	localisation	Social	Economie
-l'aire urbaine de Tlemcen possède une infrastructure routière complète ce qui assure la fluidité et la mobilité continue	L'aire urbaine de Tlemcen	-Un gain de temps pour la population	facilite l'échange des biens à l'intérieur de notre aire urbaine et encourage l'investissement exogène à se développer (développe la compétitivité et rend l'aire urbaine attractive)
La meilleure vocation de la rocade	Les pôles périphériques	-améliore la qualité de ville et élimine les inégalités en désengageant ces pôles	-relie les pôles périphériques entre eux économiquement -contribue à l'extraction facile des produits dans ces pôles -augmente la compétitivité des pôles entre eux
le centre-ville est bien desservi par les lignes de transport urbain	Centre-ville	facilite l'accès à la population et encourage le déplacement collectif	
la proximité de l'aéroport international de notre aire urbaine	Tlemcen « Zenata »	-rapproche le monde à Tlemcen -anticipe la croissance du trafic voyageurs	-encourage les entreprises à venir investir -permet aussi de développer le tourisme

En conclusion

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 aux autres, qui est marquée par l'absence des moyens de transport en commun qui relie ces pôles entre eux, d'autre part, la ligne LGV (ligne à grande vitesse) projetée qui accentue et renforce la rupture de tissu urbain.

Ces anomalies dans l'infrastructure urbaine provoquent tout d'abord l'étalement urbain non contrôlé, ainsi que des quartiers mal desservis et enclavés, puis elles repoussent l'attractivité des investissements exogènes. Enfin, le déséquilibre au niveau de la répartition des lignes de transport urbain en commun encourage le déplacement automobile individuelle, ce qui renforce la pollution, et qui va à l'encontre des principes de développement durable.

TRANSPORT URBAIN DE LA VILLE DE TLEMCCEN

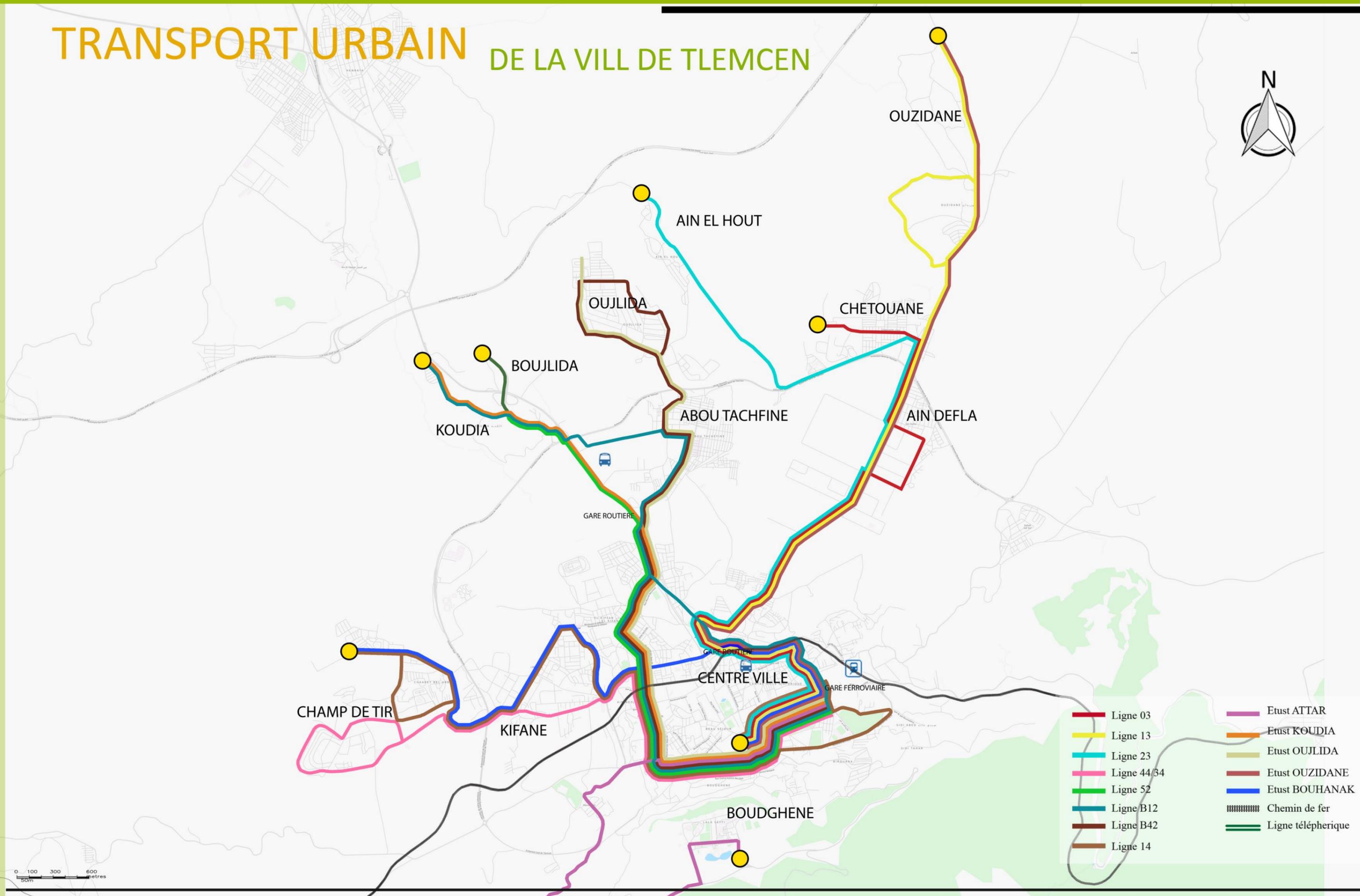


Figure 27. Carte de transport urbain de la ville de Tlemcen

2.5. Etude de l'économie urbaine :

2.5.1. 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 %

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
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 4. Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025 Source:PDAU2007²⁶

- Quant à la population active selon la définition adoptée par l'office national des statistiques (ONS) est la tranche d'âge des 18 – 59 ans, 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)
- 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.
- Le centre-ville de Tlemcen (taux d'accroissement de 0,98 %) non seulement, elle ne reçoit plus de population mais redéploie une partie de son croît vers les autres centres du groupement (champ de tir, Chetouane, Oudjlida etc...)
- 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.
 - **L'évolution de population / la population active :** ²⁷

²⁶Rapport final : revisionned PDAU de groupement de tlemcen –chetouane-mansourah et benimester p 132

²⁷ Monographie de la wilaya de Tlemcen2014 – Recensement général de la population et l'habitat 2008

EVOLUTION DE LA POPULATION

DE LA VILLE DE TLEMCCEN

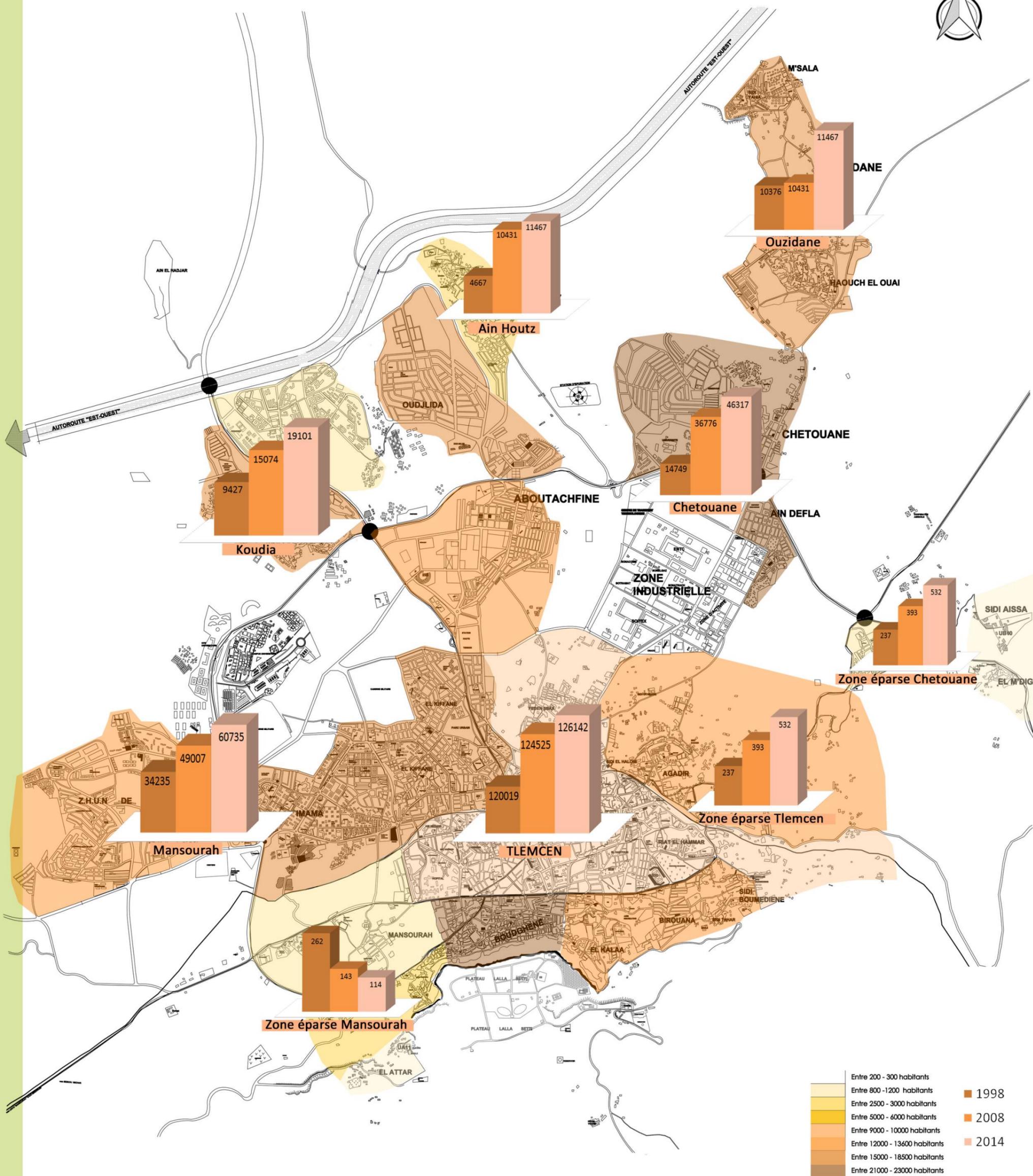


Figure 28. Evolution de la population par commune et par dispersion à Tlemcen

POPULATION ACTIVE

DE LA VILLE DE TLEMCCEN

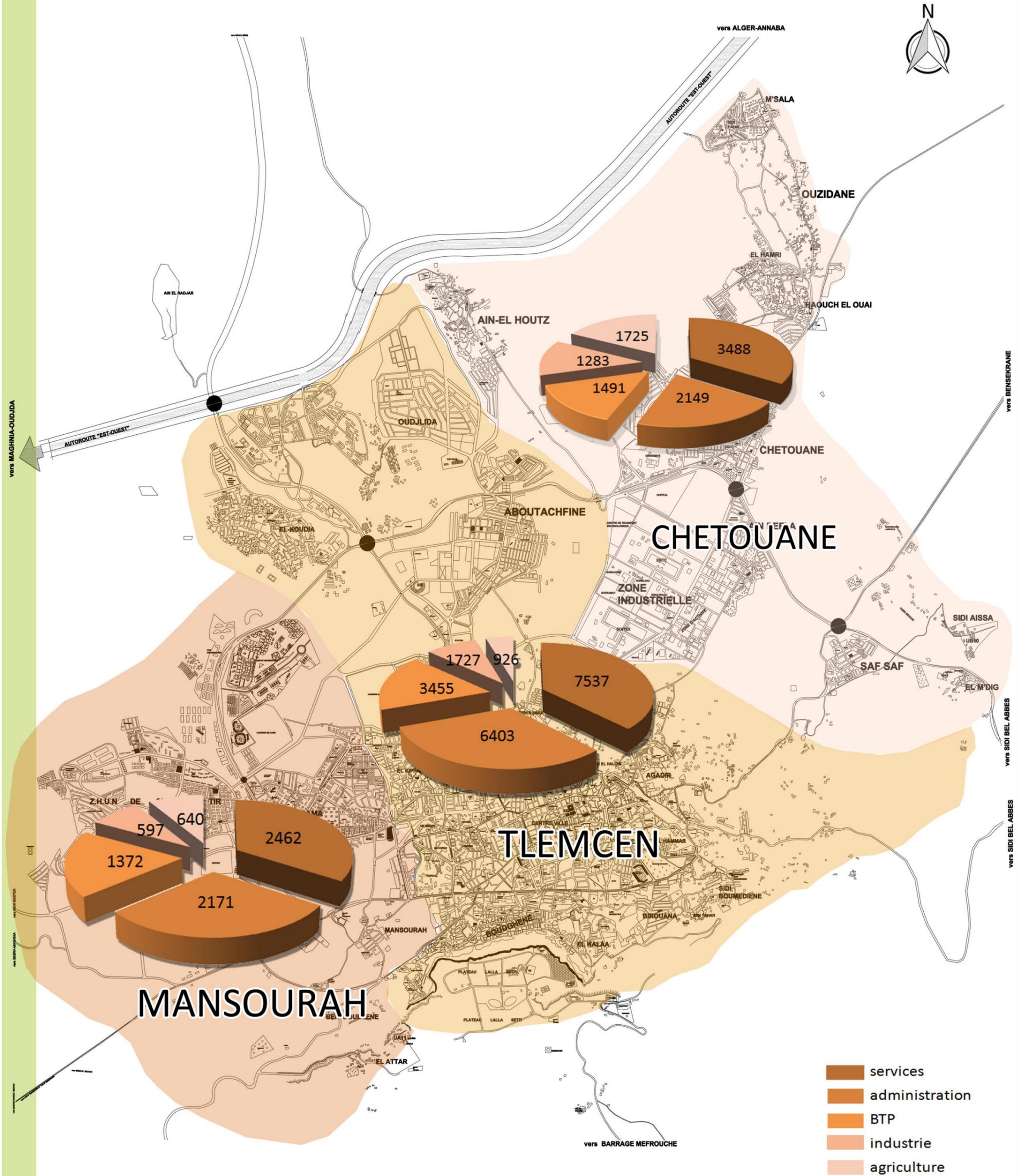


Figure 29. Population occupée par commune et par secteur d'activité à Tlemcen

2.5.2. Activités industrielle :

société	activité	N° d'employés
Zone industrielle Chetouane		
SITEL	Câbles, fibre optique, téléphone fixe, interphone, camera de surveillance	117
SORIMAP	Armoire pour l'armé	225
SONACOME	Pièces détachées de véhicule	215
SONALGAZ	/	104
SONATRACH	Distribution de gaz (véhicule/bouteille)	135
La source	Production de produit alimentaire	63
Belkaid	Production de produit alimentaire	48
L'exquise	Production de produit alimentaire	117
SARL	Production de la tuyauterie	115
SOITEX	Textile pour l'armé	163
CANAL PLAST	PVC	67
CANAL PLAST	PHD	64
Agro industrie	Montage des tracteurs et fabrication des pneumatiques	137
Aquatique	Soudure des citerne, etc....	57
Atelier de marbre	Fabrication des pièces en marbre	/
BRIXI textile	Production des tissus	/
ECOPACK	Production de papier	115
Méga-papier	Production de papier	47
Atelier de textile	Production des matelas et des couettes	42
Béton. P	Production de béton préparé et livraison	45
Papèterie El Amine	Imprimerie dans le papier	73
Usine polyester	Production de polyester	/
Matériaux de construction	Produire la tuile, revêtement des murs	/
Usine de serviette en papier	Produire les serviettes, les jetables et les couches pour bébé	/
Nescafé	Produits alimentaires	/
Malta Atlas	Production des matelas	137
Minoterie maghrébin	Produits alimentaires	43
Minoterie Tafna	Produits alimentaires	49
Usine de M.C	Production des matériaux de construction	/
Zone semi industrielle Abou Tachfine		
S.I.RE.W.I.T	Bois et papier	16
SERELEC	/	/
EGETHYT	/	17
SOREPEC	Industries divers	04
HAMZACHERIF Frigorifique	Comptoirs frigo chambre froide	15
RUIPLAIT	Yaourt	03
ETS KAZIN TANI RACHIDA	Fabrication des Carreaux dalle de sol et granito	07
El Kiffane		
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
Fromagerie la Capricienne	Fromage	08
BABYLAIT	Fromage fondu	03
Fromagerie MKALCHA	Fromage	05
Rhiba Tlemcen		

BENSMAN ZAKIA	Produit Emballé	06
Cité Ennahda Mansourah Tlemcen		
PHARMACIE BENDELLA RACHIDA (MADANI)	Produit Pharmaceutiques et parapharmaceutiques	01
SARL TLEMCCEN PHARM	Produit pharmaceutique	28
Sidi Said Tlemcen		
SARL "AU TISSERNAD	Sortie de Bain Draps De Bain	40

2.5.3. Activités tertiaire : **Tableau 5.** activités industrielles de groupement

- Entreprise de service
- Entreprise de BTPH
- Entreprise commerciale: point de vente, commercialisation des produits,...
- Banques et assurances

Société	Activité	N° d'employés
Zone industrielle		
SNTR	Parking pour 120 bus	135
Parc commune	Parking et stockage à l'interet 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 6. Activités et n d'emplois au niveau de la zone industrielle

2.5.4. Main d'œuvre qualifiée :

Etablissement	communes	Capacité théoriques
CFPA Tlemcen garçons	Tlemcen	400
CFPA Tlemcen filles	Tlemcen	300
CFPA AT Tlemcen	Tlemcen	250
CFPA Tlemcen II	Chetouane	450
CFPA Tlemcen Sidi Boumediene	Mansourah	300
INSFP Tlemcen Mansourah	Mansourah	300
INSFP AT Tlemcen Imama	Mansourah	300
CFPA Mansourah	Mansourah	200

Tableau 7. Établissements de F.P publics

Etablissements	capacité	Spécialités dispensées	Effectifs des stagiaires
PERFORM ex CPA / Tlemcen	80	Informatique – bureautique	90
Space Net El Hayat	10	Informatique – bureautique	60
MSINF Tlemcen	40	Informatique – bureautique gestion	209 (en Brigade)
PROTECH Tlemcen	40	Informatique – bureautique	42
IBN SINA Tlemcen	30	Informatique – bureautique	136
IBN EL HAYTAM Tlemcen	10	Informatique – bureautique	10
EDIT Tlemcen	16	Informatique – bureautique	11
Total	226	Informatique – bureautique	558

Tableau 8. Etablissements de F.P privés

La formation professionnelle est représentée par huit (08) établissements publics plus des établissements de formation privés qui sont implantés dans les espaces à forte densité de population. Ces établissements ont une capacité de former 3000 personnes.

2.5.5. Valeurs d'attractivité touristique :

a- La valeur géographique :

- Une ville frontalière avec le Maroc : deux postes frontalières.
- Une ville à cheval entre le Nord et le Sud.
- Un Climat méditerranéen Favorable à tout type d'activité.

b- la valeur historique et culturelle :

- Ville d'art et d'histoire avec des vestiges et monuments, l'artisanat, la musique Andalouse et la cuisine Tlemcenienne.
- Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique riche varié entre sites historiques et touristiques (Mansourah, La médina, El Eubbad, inhumé Sidi Boumediene, le Méchouar, le grand bassin, Plateau de Lalla-Setti, les cascades d'El Ourit); et monuments historiques (Minaret et ruines de Mansourah, Le Minaret d'Agadir, Palais Royal de Mechoir, Musée, Bab El Karmadine, grandes mosquée, mosquée sidi el haloui...)
- Une diversité des équipements culturels qui reflètent la vocation historique et culturelle de Tlemcen citant: musée d'art et d'histoire, palais de culture, bibliothèque, centres culturels...
- Une disponibilité en matière d'hôtellerie citant: Ibis, Renaissance, Pomaria, Agadir, Zianide, résidence Stambouli...

c- la valeur naturelle :

- Forêts et campagnes
- Les sources thermo-minérales.
- Tlemcen a un immense avantage de bénéficier du plateau de lala Setti et des forêts environnants

d- la valeur des moyens de transport :

- L'Aéroport International De ZENATA. Le Port MARITIME
- L'autoroute EST-OUEST.
- La Rocade Côtière.
- Ligne De Chemin De Fer (Tlemcen – Bel abbés).

Le tourisme occupe une très grande place dans l'économie car il est créateur d'emplois, et tous les indicateurs montrent que l'activité touristique s'est accrue et la tendance se poursuit aujourd'hui, grâce à la manifestation de «Tlemcen capitale de la culture islamique». Etant l'un des secteurs qui connaît le plus fort taux de développement économique dans la région de Tlemcen, puisque la saison estivale a drainé plus de 8 millions d'estivants, le tourisme est désormais l'un des pôles attractifs de la région, et il représente une source économique non négligeable. Pour atteindre les objectifs d'ici à l'an 2025, les décideurs du secteur sont à pied d'œuvre pour atteindre l'objectif tracé

ACTIVITE ECONOMIQUE &

POTENTIALITE DE LA MAIN D'OEUVRE QUALIFIE

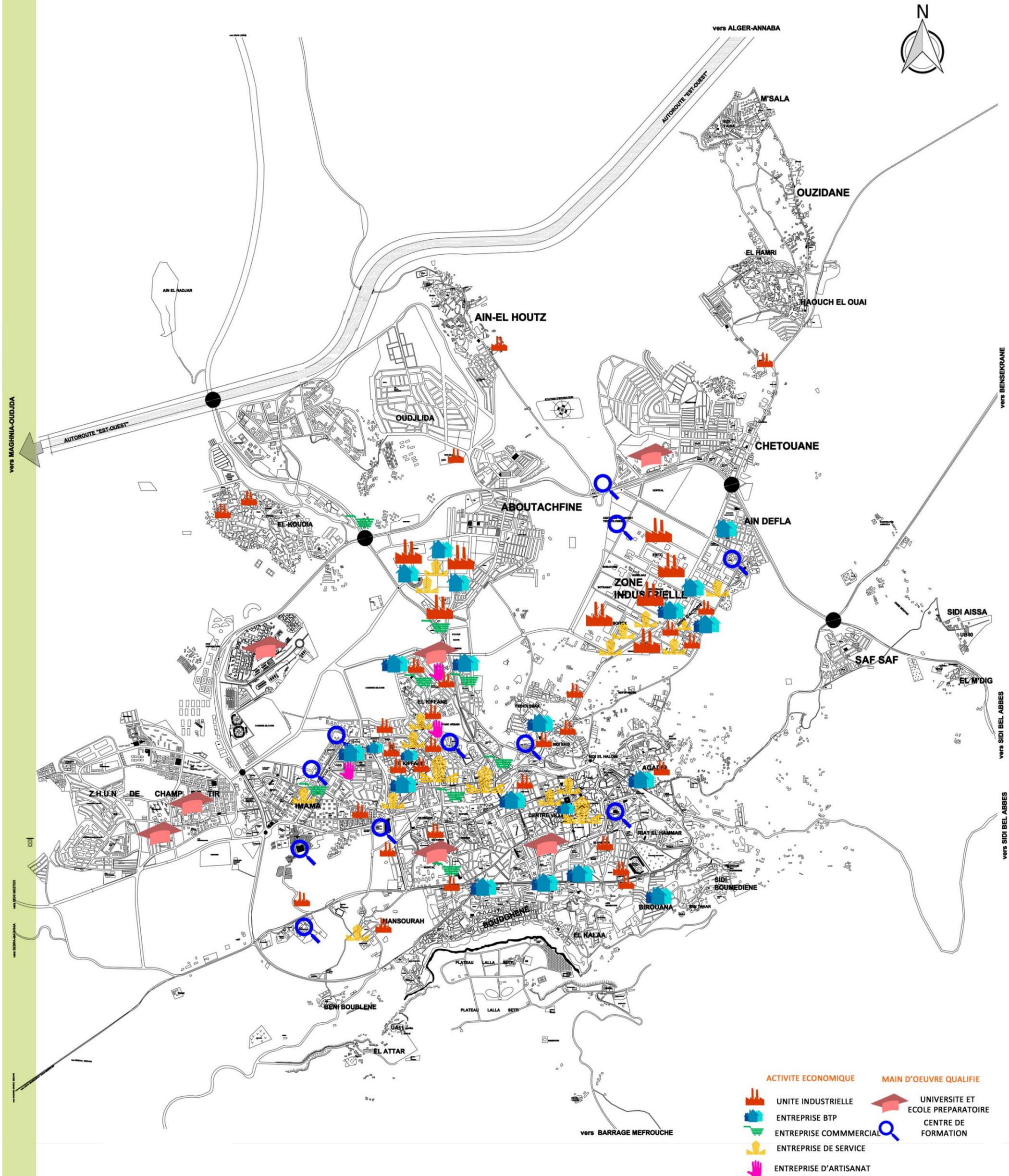


Figure 30. Activité économique & potentialité de main d'œuvre qualifié

2.5.6. Problématique de l'économie urbaine :

a- Problème :

Absence des conditions d'attractivité économique au niveau de la zone industrielle et semi industrielle (le sous équipement de ces zones, manque des 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 devenu plus en plus abandonné.

le regroupement des principales activités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, semi industrielle et El Kiffane 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 culturelle dans la médina ce qui dévalorise sa vocation touristique.

une défaillance en matière d'offre de l'emploi et des possibilités économiques dans les quartiers à forte concentration de population comme Ouzidane et El Koudia ce qui engendre le chômage.

potentialités	économie	Environnement
le regroupement des unités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, semi industrielle et El Kiffane représente un potentiel économique pour la ville qui doit être développé.	Il permet d'assurer un développement endogène ou/et exogène pour la ville de Tlemcen	
Un potentiel agricole périurbain qui doit être intégré dans l'urbanisation	Ce qui va créer de l'emploi et renforcer l'activité économique de la ville.	aérer le tissu urbain et ajouter un patrimoine de verdure au groupement.
Tlemcen possède d'une multitude de centres de formation professionnelle concentrés au niveau du centre de groupement, de 5 pôles universitaires et 2 écoles préparatoires réparties dans le groupement ce qui va former une main d'œuvre qualifiée	Qui doit être exploitée dans le développement endogène de la ville de Tlemcen.	
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...)	qui représente une valeur d'attractivité touristique pour la ville de Tlemcen.	Le parc national offre à la ville de Tlemcen la biodiversité de la faune et la flore.

En conclusion

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, cela se traduit par un taux de chômage élevé (65% de population en âge de travail sont des chômeurs), et un pouvoir d'achat en déclin, cela revient en premier lieu: a la faiblesse de secteur secondaire(industrie et entreprises qui produisent des biens matériels et tertiaires 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 réseau du transport en commun qui est peu performant, et de sous développement au niveau des technologies de télécommunication...; et en deuxième lieu, à la mauvaise exploitation des potentialités touristiques en matière de desserte, des infrastructures hôtelières...

2.6. Etude de paysage urbain :

2.6.1. Topographie :

Tlemcen a une superficie de 9020Km², représentant une très grande variété de paysages: piémonts côtiers, plaines et plateaux, montagnes et steppes. Les monts de Tlemcen occupent plus d'un tiers du territoire de la Wilaya et atteignent une altitude de 1200m. Tlemcen a un grand pouvoir de rétention d'eau, d'où elle mérite son nom de château d'eau de l'ouest algérien.

La ville de Tlemcen représente une diversité au niveau de sa composition géographique, elle s'inscrit entre le massif jurassique des monts de Tlemcen.

De ce fait, l'espace du groupement est très contrasté, Ainsi, il est limité par :

- **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).

La forte déclinaison relevant une succession d'ensembles géographiques relativement distincts

a- Les profils du groupement

- **Le 1er palier** : chetouane 600 m.
- **Le 2 ème palier** : centre ville 800m.
- **Le 3 ème palier** : plateau de lallasetti 1200m

Son milieu physique est très riche et divers, on trouve des forêts, des terrains agricoles, maquis, oueds,.....

La ville de Tlemcen se compose de plusieurs types de reliefs ; qui se distingue selon leurs altitudes en : mont, plaines et les plateaux.

Elle repose sur une série de Collins :

- Plateau LallaSetti **1000 m.**
- Tfatiset **874 m.**
- El-Koudia **679 m.**
- Ain-El-Hout **651 m.**
- Boudjlida **650 m**

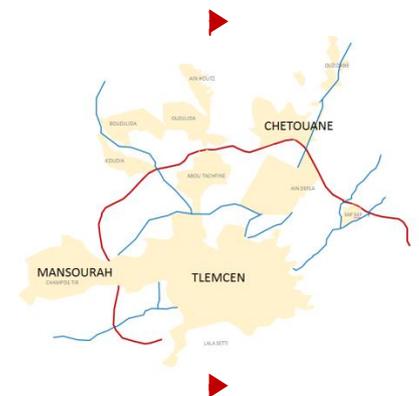
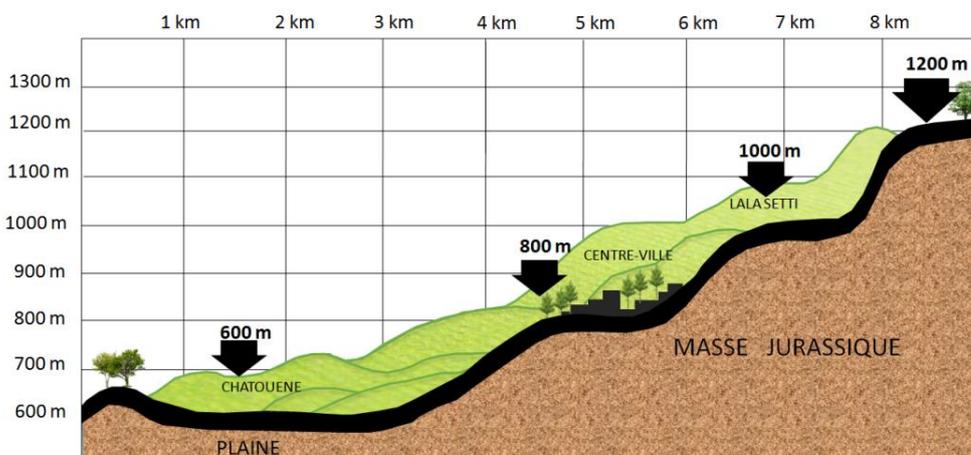


Figure 32. Carte de topographie de Tlemcen

2.6.2. Climat :

Le climat de groupement de Tlemcen, Mansourah, et Chetouane se caractérise par deux saisons contrastées.

Le climat de Tlemcen de type méditerranéen, est caractérisé par deux saison :

a- Une saison humide :

Qui s'étend d'Octobre à Mai avec des précipitations irrégulières et irrégulièrement réparties sur le territoire de la Wilaya dans l'espace et dans le temps. Si la moyenne de la pluviométrie de la Wilaya se situe autour de 400 mm, ce chiffre peut atteindre 850 mm dans les Monts de Tlemcen et moins de 300 mm au Sud de Sebdou. Les 3 / 4 des 410 mm de pluie que reçoivent les Traras tombent de Octobre à Mars en 37 jours.

La température moyenne pour cette saison oscille généralement autour de 10° avec une température minimale absolue pouvant aller jusqu'à moins 6°. Les hivers sont donc assez rigoureux, avec vent, neige et gel.

b- Une saison sèche :

Elle va du mois de Juin au mois de Septembre. La température moyenne de cette saison oscille autour de 26° avec un maximum pouvant atteindre 40°. La température moyenne annuelle est de 18°.

2.6.3. Pluviométrie :²⁸

Le groupement jouit d'un climat méditerranéen caractérisé par une saison pluvieuse (septembre à mai) et par un été sec. La pluviométrie est fonction de l'altitude, elle est relativement abondante avec une variation inter annuelle importante. La moyenne calculée est de 560 mm/an. La quantité d'eau qui reste disponible pour le ruissellement et l'infiltration profonde atteinte 100 m/an. Les précipitations sous forme de neige sont fréquentes au niveau des altitudes

La moyenne enregistrée entre 1924 et 1985 est 630 mm/an.

2.6.4. Vents :

Les vents de nord – ouest sont dominants, froids en hivers et chauds en été.

2.6.5. Le sol et la végétation :

a- La géologie :

Le groupement aura à gérer une problématique environnementale avec une certaine hétérogénéité géologique avec des formations tendres (marnes et argiles) et des formations résistantes (calcaires) et ceci entraîne des implications sur les constructions.

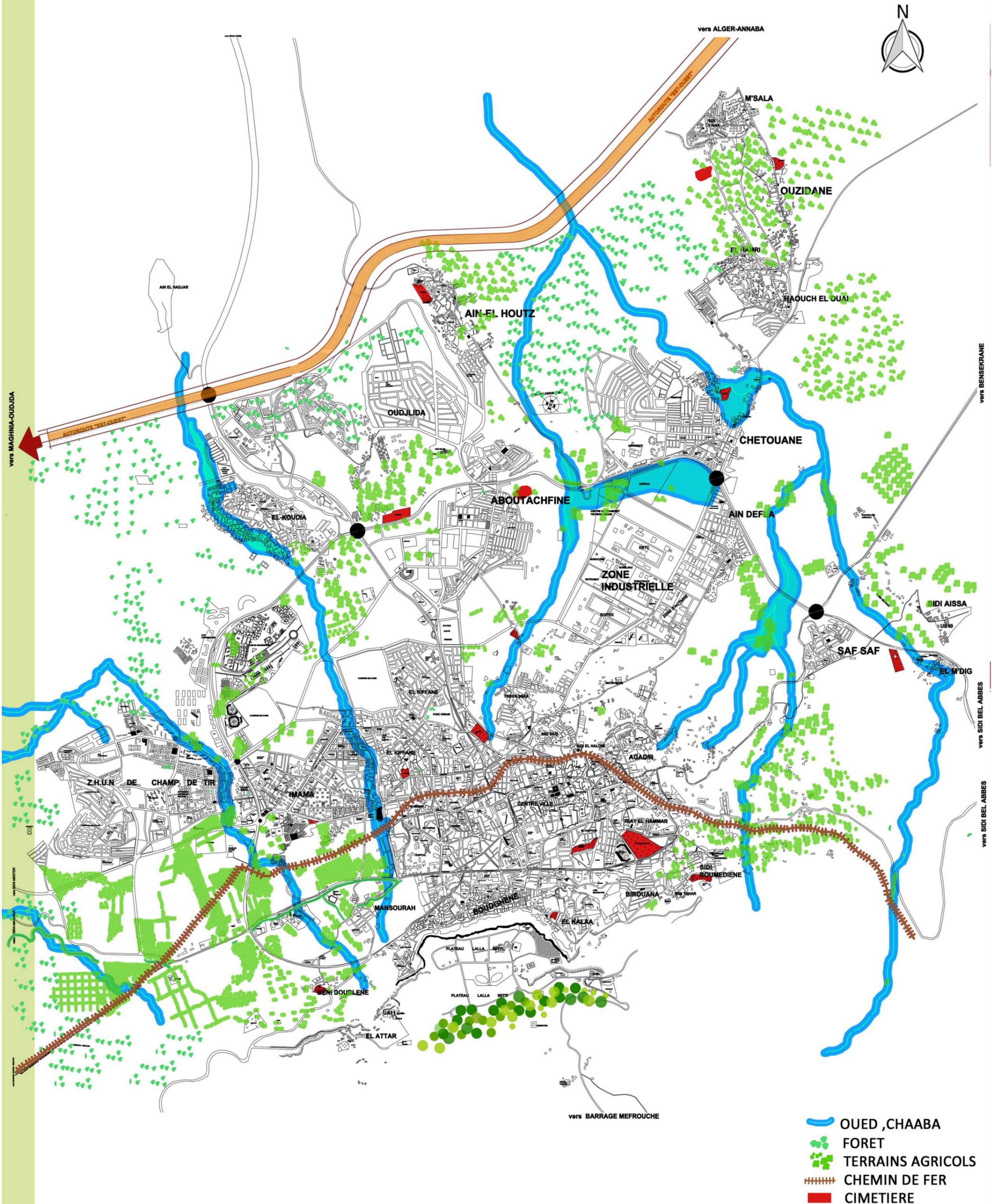
A cela, s'ajoutent les trois principaux talwegs (*Methekana, El Horra et oued Makhokh*) qui constituent des drains naturels, mais aussi des espaces à risques.

a- Les forêts ont une vocation écologique :

Conservation de sol, lutte contre l'érosion, lutte contre la sécheresse. Pour cela toute concentration de population est à éviter, et même souhaité le délestage. Donc Faut-il conserver l'exploitation agricole de ces terres ou les verser au domaine forestier.

La préoccupation de l'environnement forestier et l'espace péri-urbain agricole, doit faire l'objet d'une approche commune, concertée, entre les collectivités locales de Tlemcen– Mansourah-Chetouane, chargées de gérer ces espaces stratégiques.

²⁸Rapport final ,P.O.S ENTREE DE LA VILLE DE TLEMCEN , p4



- OUED ,CHAABA
- FORET
- TERRAINS AGRICOLS
- - - - CHEMIN DE FER
- CIMETIERE

Figure 33. Carte représente le paysage naturel à Tlemcen

0 100 300 600
mètres

2.6.6. Problématique de paysage urbain :

a- *problème :*

- L'étalement urbain et le phénomène de la conurbation mènent à l'empiètement des terrains agricoles avec une urbanisation fortement concurrencée et anarchique et qui touche indirectement le secteur économique par diminution des revenus arboriculture
- Les extensions urbaines des quartiers illicites (sidi el Haloui, Sidi Said, Feden Sbaa) sans cohérence de leurs tissu urbain au détriment des terrains agricoles engendre l'apparition des phénomènes sociaux « l'insécurité , la ségrégation social » , et aussi des espace non homogène (hétérogène)
- L'urbanisation des zones de passage des oueds (champs de tir , feden sbaa et makhokh), marque un danger pour la vie des habitants concernés donc la préservation de la nature est négligeable
- La ligne de chemin de fer qui traverse Tlemcen sur plus de 7 Km présente une rupture urbaine sur le déplacement piétons interzone (sidlhaloui , bablkarmadine ..), ainsi que des problèmes environnementaux tel que Pollution sonore
- Manque des Espaces publiques et des espaces de rencontre trop réduite

b- *Potentiel :*

- Le parc Natural lala Seti a une potentialité touristique local et extra local et un espace de rencontre et de soulagement
- La présence des ressources naturelle l'eau mobilisables (à la fois souterraines, superficielles et de retenues collinaires,forêts..) le cas de l'Ouerit, Ain Fezza

En conclusion

L'espace péri-urbain est aujourd'hui révélateur de la désorganisation spatiale de l'aire urbaine tlemcenienne tout comme leurs dernières transformations ou celles à venir.

Lieu "des configurations inédites et parfois équivoques » ou des implantations inadéquates voire illicites (les extensions des quartiers populaires au détriment des terrains agricoles « Sid elhaloui , Feden Sabaa , Agadir Champ de tir ...) , Un espace agricole périurbain fortement concurrencé par l'urbanisation

La problématique du périurbain évolue en permanence. Quand l'espace en périphérie s'urbanise (invasion du croissant fertiles « Abou Techfine zone d'activités, Chetouane zone industrielle «) il intègre le système urbain , du fait de la croissance incontrôlée , Absence d'un plan d'organisation de l'ensemble ou un schéma de cohérence de la ville .

la politique agricole est restée en deçà de ce qu'elle devrait être: marginalisée et protégeant peu efficacement les terres arables au vu d'une urbanisation qui "ronge continuellement" le foncier agricole.

2.7. Etude de la centralité de la ville de Tlemcen :

La ville est une centralité en elle-même qui assure par sa localisation et son existence l'échange et la rencontre entre les hommes et par les éléments centralisateurs de besoin les entreprises de production industrielle ou agricole ne peuvent fonctionner sans utiliser des services bancaires d'assurance de gestion et d'infrastructure

La centralité peut être défini par plusieurs critères : l'accessibilité, les interactions, la domination l'activités économiques « la main-d'œuvre et emploi », les monuments et les équipements culturelles

a- Des éléments historiques et culturels :

Elle se concentre au niveau de centre-ville , ces éléments structurent le paysage urbain et lui confère une identité patrimoniale « El Mechouar , La grande mosquée » et constituent des lieux importants de rencontre de la ville , ainsi qu'il accueille la plupart des services et des fonctions culturel « Maison de la Culture, le musée, la bibliothèque, le centre culturel islamique » qui assure en même temps une centralité régionale .

b- Des éléments économiques et administratifs

Les commerces de proximité sont principalement regroupés au sein du centre-ville le long des boulevardset des rues « ex : rue de Paris , El Kissaria , le marché », plusieurs boulevards a Imama sont attractifs par leurs équipements et services de proximité ainsi que par des services administratifs tels que les banques ,la mairie, palais de justice,cette zone adopte une centralité locale attractive .

Certains quartiers périphériques développent leurs propre centralité locale par des axes animés et attractives commerce de proximité a Chetoaune et Abou Tachfine

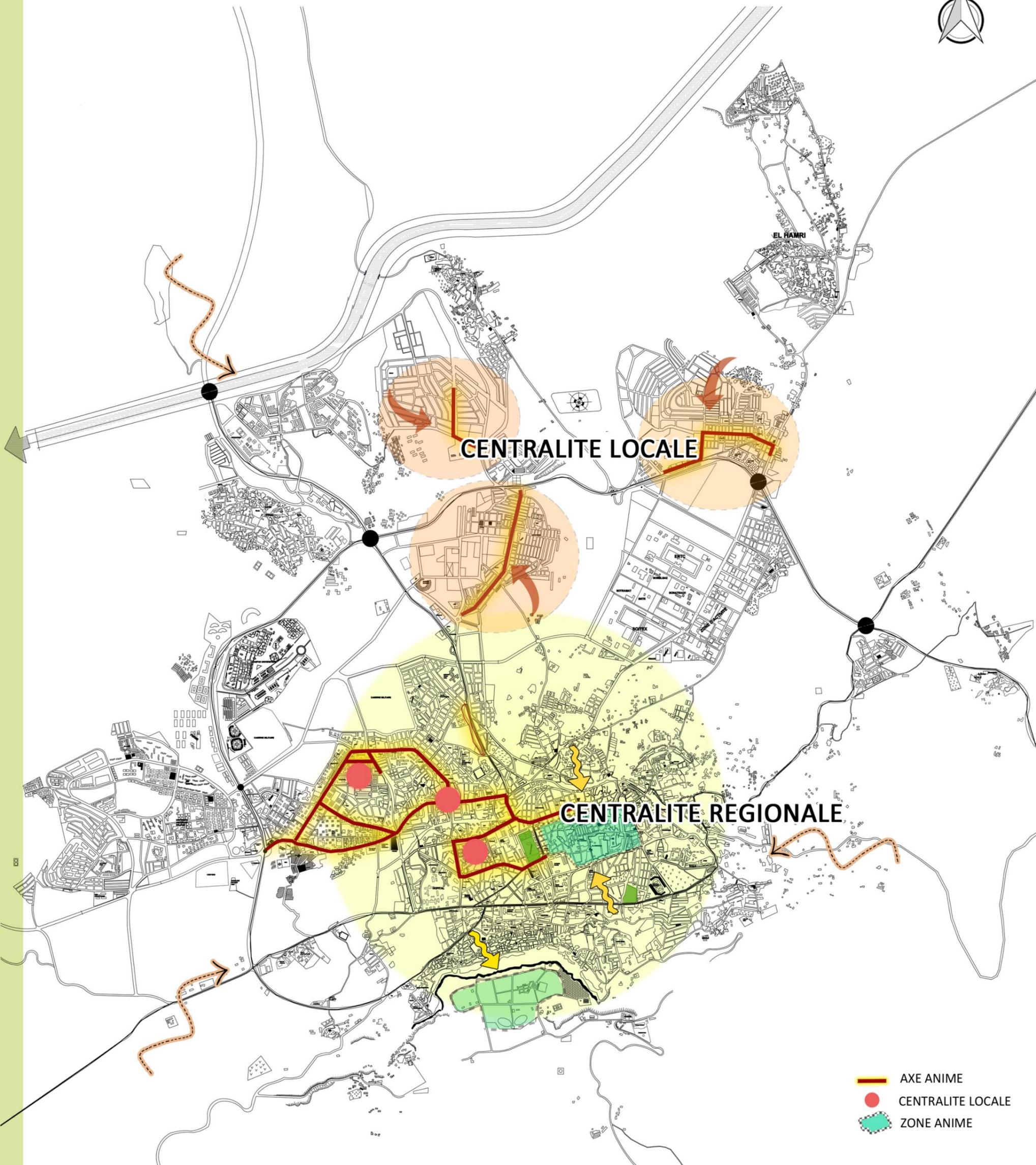
c- Des éléments touristiques :

Les parcs et les jardins représentent pleinement les catégories des centralités et de rencontre de population on cite le parc de LALA SETTI et Le grand bassin

La centralité doit s'appuyer sur de bonnes fonctionnalités mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel. Faire centralité, c'est travailler sur l'agencement harmonieux des espaces et le respect de l'environnement.

CENTRALITE URBAINE

DE LA VILLE DE TLEMCCEN



3. LECTURE DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME « PDAU » :

3.1.Définition de PDAU :

Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (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, de l'équilibre entre les différentes fonctions ainsi que la préservation de l'environnement, des milieux naturels, des paysages et du patrimoine culturel et historique ...

3.2.LE ROLE DE PDAU :

- Détermine la destination générale des sols sur l'ensemble du territoire
- Définit l'extension des établissements humains, la localisation des services et des activités, la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructures,
- Détermine les zones d'intervention sur les tissus urbains et les zones à protéger.
- Divise le territoire auquel il se rapporte en secteurs: les secteurs urbanisés, les secteurs à urbaniser, les secteurs d'urbanisation future et les secteurs non urbanisables.

3.3.LE CONTENU DE PDAU²⁹ : Selon l'art .17 du décret exécutif 91-177 du 28 Mai 1991, modifié et complété

Un rapport d'orientation:

- l'analyse de la situation et les perspectives
- Le parti d'aménagement
- Un règlement qui fixe:
 - règles applicable pour chaque zone.
 - Les conditions de construction particulières

dans les parties du territoires à préserver.

- Les périmètres d'intervention des POS.

Des documents graphiques :

- Un plan de l'état de fait.
- Un plan d'aménagement délimitant les secteurs homogènes; les périmètres d'intervention des plans d'occupation des sols;
- Un plan de servitudes.
- Un plan d'équipements

3.4.PROCEDURE D'ELABORATION DE PDAU :

Délibération de l'APC:

Orientations.Modalités de participation.Listes des équipements d'intérêt public.

Lettres aux présidents des:

Chambres de commerces et d'agriculture.

Organisations professionnelles.

Associations locales d'usagers.

Arrêté précisant la liste des personnes à consulter

²⁹les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application , cas d'étude : la ville de batna , chapitre II , p 92

3.5.BILAN DES POS DU GROUPEMENTS DES COMMUNES DE TLEMCEN – MANSOURAH – CHETOUANE ET BENI MESTER :

	ZONE DE POS	SU. HA	DENSITE PROJ.	ORIENTATIONS	NBRE LOGTS
TLEMCEN	Koudia	60	35 logts/ha	Périmètre à restructurer	877
	Koudia Est	22	40 logts/ha	Zone mixte (Habitat + équipements)	
	ABOU TACHEFINE	75	35 log/ha	Centralisé nouvelle à créer (POS A REVISER)	2600
	OUJLIDA	117	37 logts/ha	Pôle résidentiel	4313
	BOUDJLIDA	130	40logts/ha	Pôle résidentiel (POS A REVISER)	5200
	MEDINA	40		Quartier historique à sauvegarder (POS A REVISER)	
	S.BOUMEDIENE	46	11 logts/ha	Espace historique à préserver (POS A REVISER)	271
	BIROUANA- KALAA	120	25 logts/ha	Activité à délocaliser (minoterie moulin COUVERTEX)	262
	AGADIR-SID HALOUI	59	98 logts/ha	Quartier historique désenclaver et équiper (POS A REVISER)	295
MANSOURAH	MAKHOKH	23,5	49 logts/ha	Site historique à préserver (POS A REVISER)	193
	HAI NASSIM	47	100 logts/ha	Pôle résidentiel et centralité à créer.	195
	CITE DES ROSES	27	60 logts/ha	Périmètre à réhabiliter (POS A REVISER)	229
	OUALI MUSTAPHA	30	90 logts/ha	Périmètre à restructurer	301
	CHAMP DE TIR			Pôle universitaire et résidentiel + centralité nouvelle à créer .	1408
CHETOUANE	EL HAMRI	110	146 logts/ha	Quartier à restructurer	2490
	HAI ZITOUNE	22	93 Logts/ha	Quartier à restructurer (POS A REVISER)	1016
BENIMESTER	ZONE NORD EST	20	25 Logts/ha	Densification(POS A REVISER)	120
TOTAL GROUPEMENT		948.5	D.M 61 logts/ha		19770

Tableau 9. bilan de POS de groupements des communes de TLEMCEN³⁰

3.6.PROMOUVOIR UN DEVELOPPEMENT DURABLE :

- Un développement équilibré
- La préservation des espaces naturels actuels
- Une organisation qualitative des espaces urbains
- L'agriculture, outil essentiel de valorisation économique
- Des déplacements rationalisés
- L'environnement et les paysages, axe fort et dénominateur commun du projet de développement

3.7.LES PRINCIPES DE BASE ET LES STRATEGIES D'ACCOMPAGNEMENT POUR L'AMENAGEMENT DU GROUPEMENT³¹ :

3.7.1 L'amélioration des fonctions de l'actuel centre-ville

- Le maintien et le développement des activités tertiaires de commandement (supérieur),
- Les activités tertiaires productives (sièges sociaux d'entreprises régionales, nationales ou internationales),
- Les activités immatérielles,
- Les commerces de niveau supérieur,

³⁰ RAPPORT DE REVISION DE PDAU DU GROUPEMENT TLEMCEN – MANSOURAH – CHETOUANE – BENI MESTER , p164

³¹idem , Page 124

- Les services aux entreprises et à la population résidente,
- Les activités artisanales traditionnelles (dinanderie, cuir, orfèvrerie, etc.),
- Les activités et manifestations culturelles et culturelles,

Ces activités sont peu consommatrices de l'espace et n'entraînent pas de circulation de poids lourds et emploie une main d'œuvre hautement qualifiée. Par ailleurs, il faudrait tenir compte du desserrement de l'urbanisation au niveau des périphéries plus ou moins éloignées et le développement d'une centralité relais ou secondaire et des zones d'emplois.

3.7.2. Les infrastructures routières et ferroviaires

- Maintien de la fonction de la voie ferrée existante,
- Nécessité de prévoir deux voies de liaisons supplémentaires projetées par l'ancien PDAU de part et d'autre de la rocade existante (rocade jusqu'à la route de Sidi Bel Abbés),
- Pour la mini rocade : il s'agit principalement de compléter le tronçon Est part son raccordement à la RN7,
- Pour la rocade "inter quartier" : il s'agit de réexaminer le tracé à partir de Docks silos jusqu'à la RN22,
- La création de deux radiales à l'Est et à l'Ouest du groupement,

3.7.3. L'organisation et la régulation des déplacements urbains

La restructuration de réseau routier, des schémas de circulation des transports en commun et la mise en place de rues piétonnières.

3.7.4. La maîtrise de la qualité de l'urbanisation

- L'aménagement des espaces extérieurs,
- Le stationnement,
- Aménagement des espaces verts,
- L'assainissement et déchets solides,
- Délocalisation des activités nuisantes et polluantes avec des mesures incitatives.

3.7.5. Amélioration de la gouvernance

L'intercommunalité doit, s'exercer dans le sens :

- D'une gestion cohérente est concertée du territoire,
- De la complémentarité et de la solidarité entre les différents acteurs : la participation des acteurs privés et citoyens est indispensable à un triple titre puisqu'il s'agit des promoteurs d'activités, des propriétaires fonciers et des usagers.
- D'une mise en place de mesures incitatives pour le redéploiement des fonctions et activités urbaines

3.8. PROGRAMMATION ET STRUCTURATION DE L'ESPACE DU GROUPEMENT :

- Répartition de la croissance de la ville de part et d'autre des emprises du croissant fertile notamment sur les piémonts Nord en intégrant les terrains situés entre le champ de tir et Koudia.
- Préservation des terres agricoles et de l'écosystème originel de Tlemcen fondé sur la coexistence de la ville et de ses jardins

- 350 000 habitants sont prévus à l’horizon 2025 (selon un rythme d’accroissement de 1,8 %), soit un volume additionnel de 113 000 habitants.

3.9. LES BESOINS EN SURFACES A URBANISER

Les besoins en espace à dégager à l’horizon 2025, sont estimés à 1500 ha dont 1130 ha pour l’habitat selon une densité brute de 40 logements/ha pour le collectif et 25 logements/ha pour l’individuel dont 2/3 du programme réservé pour le collectif.

Perspectives de population du groupement

Ils sont situés en majorité dans les zones péri-urbaines :

- Besoins en logements: 28200 logements (d’ici 2025)
- Les besoins en surface des équipements structurants sont estimés à environ 370 ha
- Le total des besoins en surface sont estimés à l’horizon 2025 à 1500 ha.

3.10. LES SYSTEMES DE DEPLACEMENTS ET DEVELOPPEMENT DURABLE

DESIGNATION	RGPH 1998	POP 2004	POP 2009	POP 2014	POP 2025
TOTAL GROUPEMENT	216946	236773	270000	300000	350000

Promouvoir le transport intermodal au niveau du périmètre de transport urbain.

1) Actions pour le court et moyen terme

- Transfert de la gare marchandise de Tlemcen vers Ain Fezza. Elle permettrait de libérer une emprise de 3 ha.
- Redimensionnement du projet gare routière de Mansourah.
- La réhabilitation du transport ferroviaire urbain et sub urbain par la prise en charge prioritaire du transport universitaire (Réhabilitation des haltes ferroviaires de Pasteur – Imama et Mansourah).
- La réalisation de nouvelles haltes à Sidi Said – OuledBenziane (Beni Mester).

2) Actions pour le long terme

- Étude de maturation pour la réalisation d’une gare inter modale entre Koudia et Hennaya (jeter les bases d’un modèle intégré de transport rail – route).

3) Actions Complémentaires

- Il s’agit d’actions concernant les aspects d’ordres organisationnels, réglementaires et d’adaptation progressive du système de transport de voyageurs vers le système de transport multi-modal, elles portent sur :
 - La refonte du plan de circulation des transports collectifs urbains, tenant compte :
 - Des options qui seront adoptées en matière de circulation urbaine (périmètre piéton – circulation prioritaire)
 - Des opérations en cours de réalisation ou projetées (prolongement allée des pins, mini rocade et entre les différentes entités urbaines).

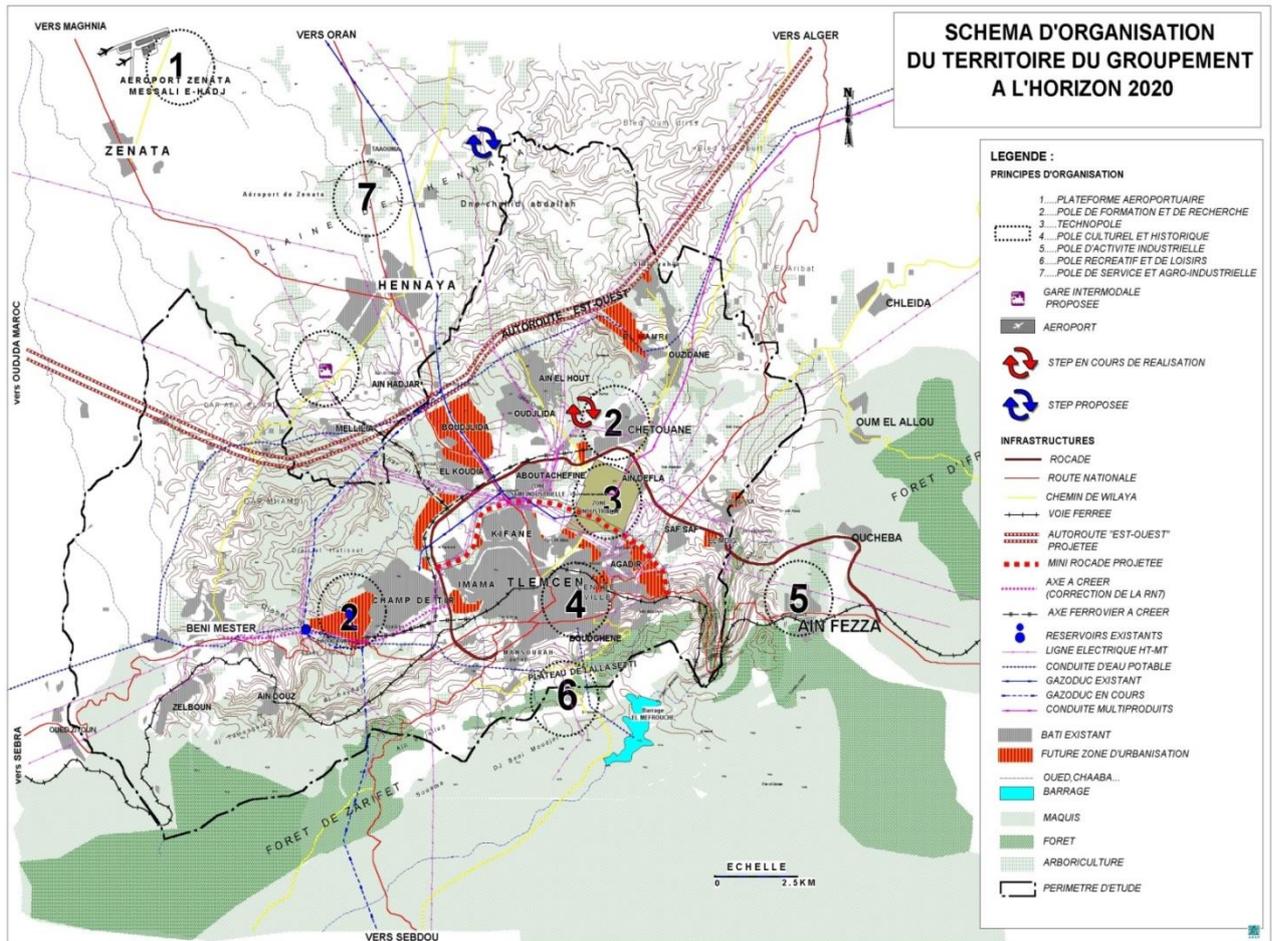


Figure 36 . Schéma d'organisation du territoire du groupement a l'horizon 2020

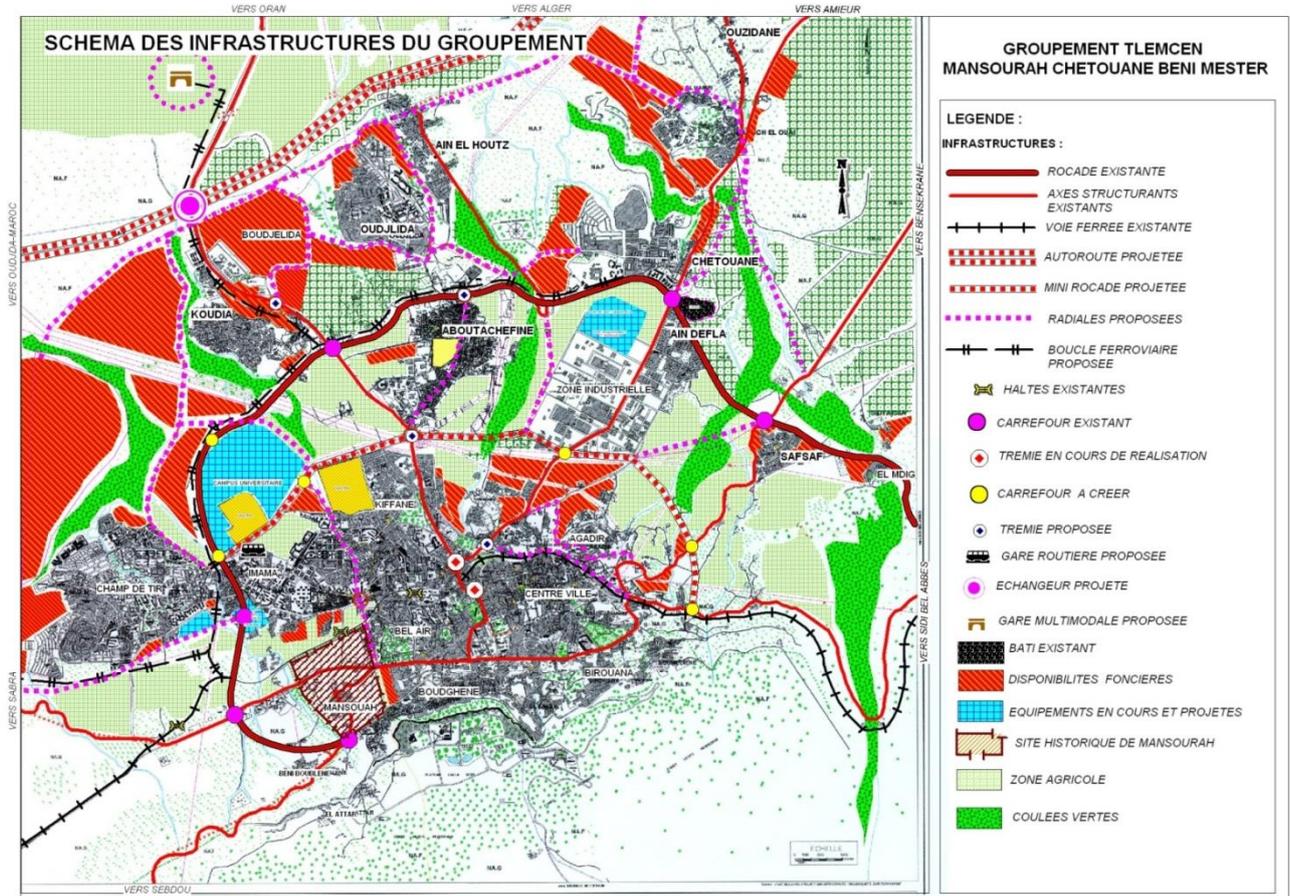
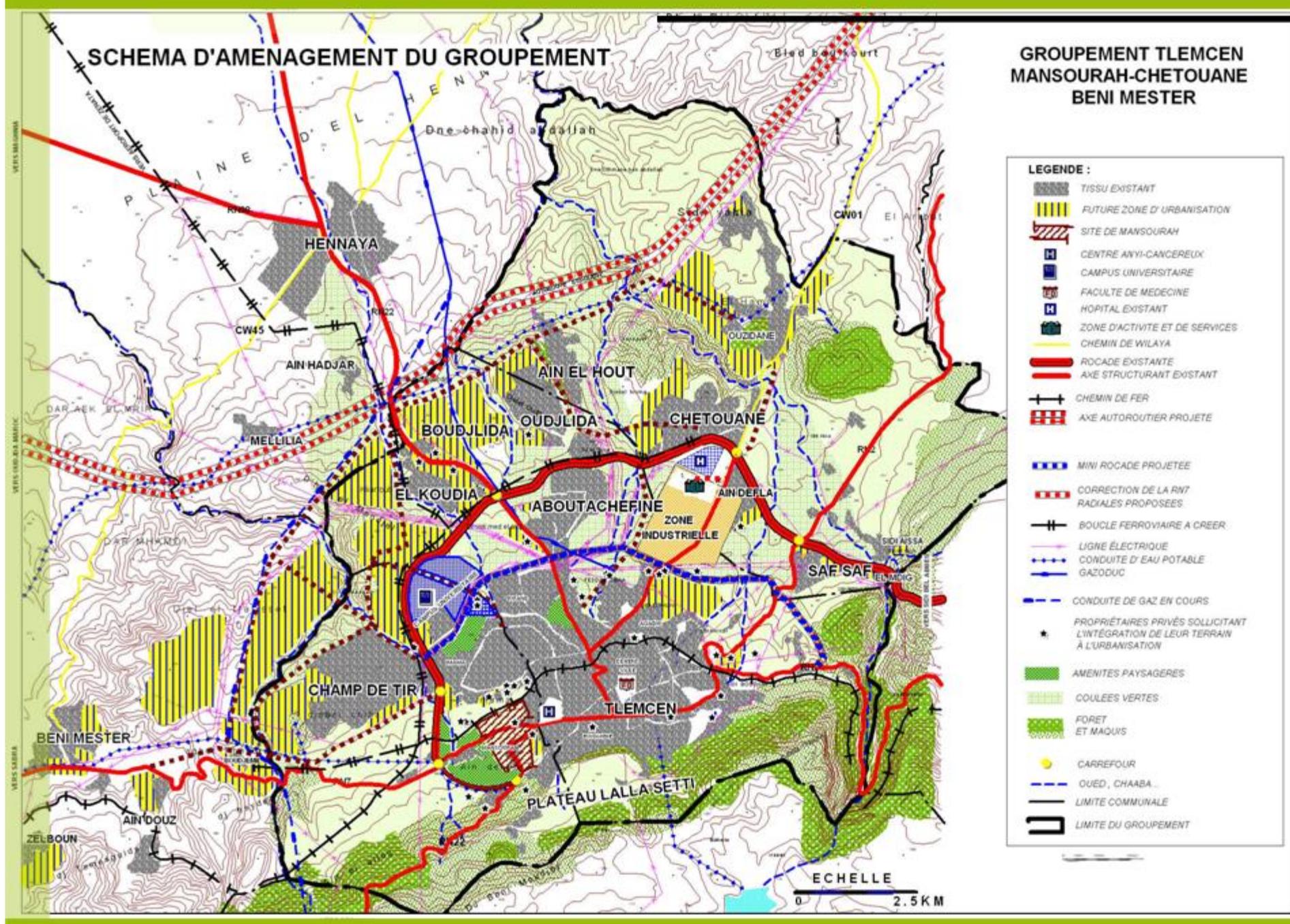


Figure 35. schéma des infrastructures de Groupement Tlemcen Mansourah Chetouane Beni Mester



³² Idem ; p 168

Figure 37. Schéma d'aménagement du groupement Tlemcen – Mansourah – Chetouane – Beni mester

3.11. CRITIQUE DE PDAU :

A l'instar de la lecture abordée de la procédure juridique d'élaboration et d'approbation de l'instrument d'urbanisme PDAU, nous pouvons conclure que malgré que le PDAU soit un instrument qui constitue un moyen de maîtrise du développement urbain, il demeure que ces derniers vont être confrontés à une série de problèmes, on cite :

- Manque d'étude technique faite au préalable mentionnant la nature des terrains choisis dans le cadre d'une future urbanisation de la commune, etc.) , des projets ont été réalisés sur des terrains non constructibles. (exemple de nouveau hôpital de Chetouane)
- La procédure d'approbation des plans d'occupation des sols POS est souvent très lente, sans la garantie d'une approbation, ce qui rendait le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU caduc avant même sa réalisation, ce qui crée un vide juridique qui ouvre le champ aux interventions et décisions anarchiques.³³
- le PDAU proposé pour Tlemcen n'a pas résolu les problèmes actuels, car l'action voulue par l'état de préserver le modèle de croissance autour du croissant vert n'empêche pas le grignotage de ces 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...) ce qui engendre le phénomène de conurbation entre l'agglomération et ses pôles satellites.
- ainsi l'action de créer des centralités urbaines spécifiques pour les pôles périphériques n'a pas réussi car ces pôles restent toujours dépendants fonctionnellement au centre ville ce qui accentue la mono centralité de la ville

³³ les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application, cas d'étude : la ville de batna, chapitre II, p 128

4. Problématique générale :

D'après notre analyse de la situation actuelle de la ville de Tlemcen, il est évident de mettre la lumière sur une action de développement urbain voulu a été mené pour orienter l'urbanisation de l'air urbain de Tlemcen vers les Piémonts nord et ouest de la ville suivant un modèle de plan radioconcentrique, on préservant le Croissant fertile, et on renforçant le réseau routier,cette action fait apparaître des poles satellitaire : Champ de Tir , Oujlida, Boujlida , Koudia, Ain El Hout , Chetouane , Ouzidane , SafSaf.

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

Ce modèle de croissance autour du croissant vert n'empêche pas le grignotage de ces 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 FeddanSbaa et Abou Tachfine,entre Sidi Othmane et la zone industrielle...) ce qui engendre le phénomène de conurbation entre l'agglomération et ses pôles satellitaires.

Cet étalement urbain crée des tissus urbains insuffisamment irrigués avec un maillage de voirie urbaine peu développé et il 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.

Finalement, l'ambition de l'économie territoriale est de comprendre le positionnement et les particularités du territoire, d'étudier les comportements des ménages et des entreprises, a ce niveau l'aire urbaine de Tlemcen dispose des potentialités économiques importantes qui peuvent la rendre une ville compétitive mais qui sont malheureusement mal exploitées.

a- Hypothèse de la morphologie urbaine

- Délocalisation des équipements administratifs du centre ville vers d'autres pôles
- Création des équipements d'accompagnement au niveau des quartiers périphériques
- Affecté une vocation fonctionnelles spécifique à chaque pôle
- La création d'une mixité fonctionnelle par la projection d'équipement d'accompagnement et de différents types d'habitat au niveau des quartiers périphériques
- Le recours au développement de centralité au niveau des pôles périphériques

b- Hypothèse de l'infrastructure de transport et de déplacement :

- Création des lignes de transport en commun qui relient les pôles périphériques entre eux
- Délocaliser la ligne LGV qui sépare l'aire urbaine.
- Favoriser le déplacement doux « création des pistes cyclables, élargissement des voies piétonnes »
- Soulager la pression au niveau du centre ville en éliminant le déplacement automobile individuel et le remplacer par le déplacement doux et le transport en commun.
- Traitement des nœuds et des échangeurs pour assurer la fluidité de déplacement

c- Hypothèse de 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.
- Création de plusieurs clusters à vocation différents au niveau des pôles.
- Mettre en œuvre des actions environnementales à l'échelle de notre territoire pour le développement touristique.

d- Hypothèse du paysage urbain :

- Préservation du reste des terrains agricoles du croissant fertile qui est la spécificité de la ville de Tlemcen avec la création d'une ceinture verte qui le délimite .
- Favoriser les aménagements des espaces publics par la création des parcs d'attractivité et les espaces de rencontre.
- Renforcer les enjeux environnementaux et améliorer la qualité paysagère préservé les vues vers les espaces verts.

5. pour un territoire Tlemcenien compacte et durable :

Introduction

Le développement de secteurs économiques de pointe et du bassin d'emploi, la mise en œuvre de projets urbains et culturels ambitieux, la qualité de la vie, l'identité et la beauté de la ville s'affirment comme moteurs d'un nouveau dynamisme métropolitain.

Nous avons pris comme hypothèse que dans les prochaines années les questions liées aux équipements, économie, infrastructure et à l'environnement seront résolues, il ne sera donc pas possible de laisser les choses suivre les anciennes tendances il faut initier par des nouvelles propositions bien réfléchis

1.1. Les scénarios d'aménagements pour la ville de Tlemcen :

Lors des études préalables, on vient de proposer deux scénarios d'aménagement et d'organisation durable sur le périmètre urbain de la ville de Tlemcen :

- Le premier scénario est lié un objectif choisi « la préservation des terres agricoles pour les utilisés d'une manière favorable et au même temps faire face à la consommation de croissant fertile, et de donner une vocation fonctionnelle à chaque zone », 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 réintégrant dans la dynamique urbaine de la ville.
- Le deuxième scénario est lié à « la préservation du modèle de plan radioconcentrique et l'encouragement vers une urbanisation sur les terres agricoles et le renforcement du réseau routier », ce scénario a pour objectif de faire l'articulation entre le centre-ville et le périphérie par un réaménagement cohérent et durable de territoire de l'aire urbaine de Tlemcen dans lequel la mobilité urbaine sert de fil conducteur au développement urbain.

1.1.1. Scenario 01 : restructuration et aeration de coeur urbain pour un territoire tlemcenien homogène et durable

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 réintégrant dans la dynamique urbaine de la ville.

Ce scénario prévoit comme urbanisation future de la ville la densification et la restructuration du tissu urbain ainsi que l'occupation rationnelle de tout sol constructible au-delà de la rocade.

D'ici 2025, le groupement de Tlemcen compterait un volume de population de l'ordre de 350000 habitants, soit un volume additionnel de 64436 par rapport à la population de 2014, un besoin en logement est défini par le PDAU 2007 de 28000 logements.

Tout d'abord, et afin d'ignorer la dualité entre le centre et la périphérie, une vocation forte doit être administrée à la ville par la réhabilitation de son centre historique à haute valeur culturelle et patrimoniale, pour ce faire, il s'agit de soulager le centre et parachever la délocalisation des activités encombrantes (administratives et autres) vers les nouvelles centralités, régénérer et réhabiliter les bâtiments non fonctionnel et incompatibles avec la vocation du centre (les minoteries, le centre de rééducation...) et enfin de requalifier le centre historique en pôle culturel et résidentiel ayant comme support économique la revitalisation de l'activité artisanale.

En deuxième lieu, ce scénario propose la recomposition des territoires qu'occupent les satellites 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.

1.1.2. Scenario 02 : restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable

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 et faire de Tlemcen une ville compacte et durable

il prévoit la densification de cœur urbain, en préservant les terrains agricoles dans les périphériques

L'articulation entre le centre ville et les pôles périphériques en assurant l'injection des équipements de proximité dans ces pôles

renforcement de réseau routier par l'injection des nouvelles routes, voies, rues, pénétrantes pour assurer la continuité urbaine et articulation entre le centre ville et les périphéries, et articulation entre les pôles

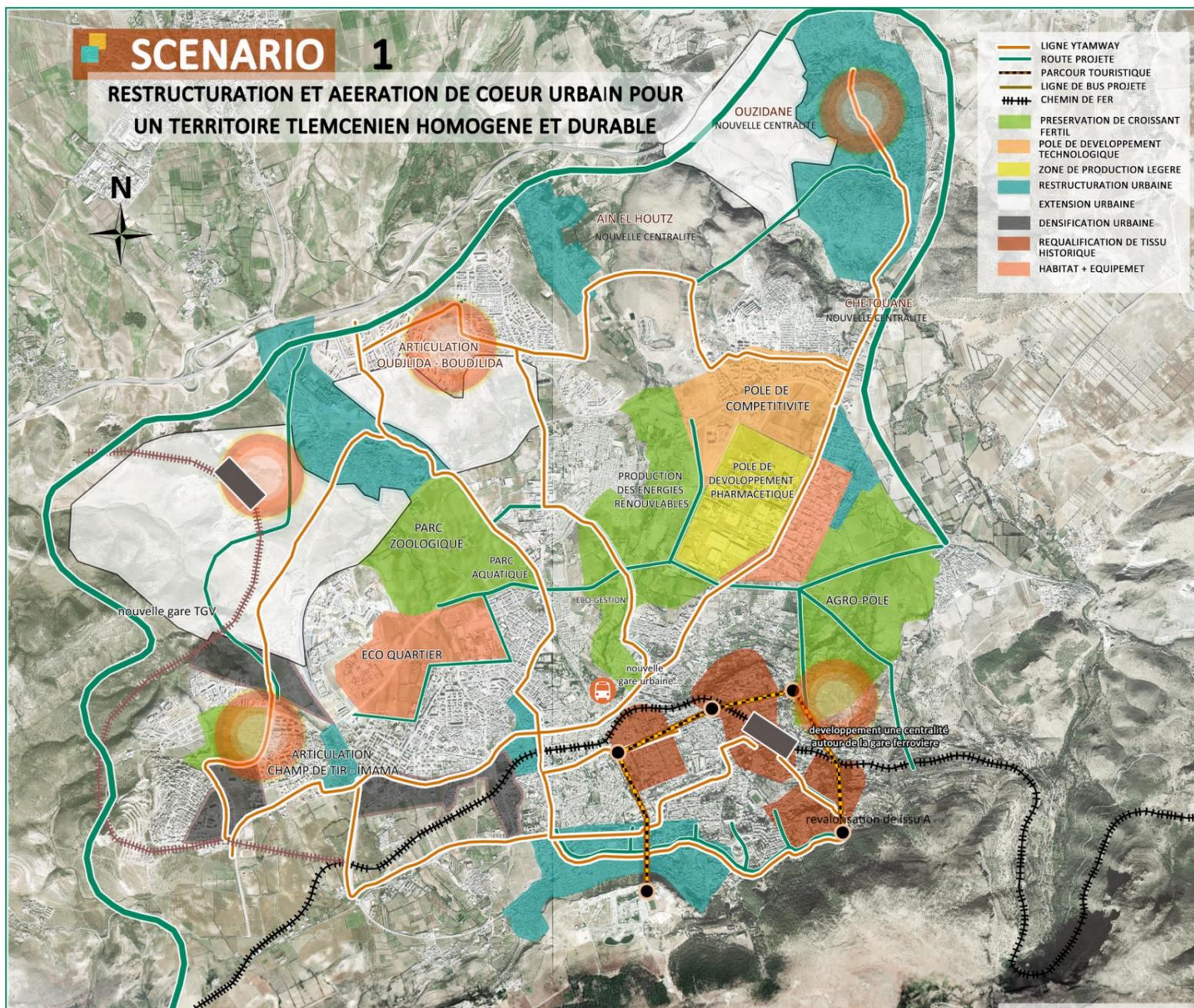


Figure 38. Scenario 01 restructuration et aeration de coeur urbain pour un territoire tlemcenien homogène et durable

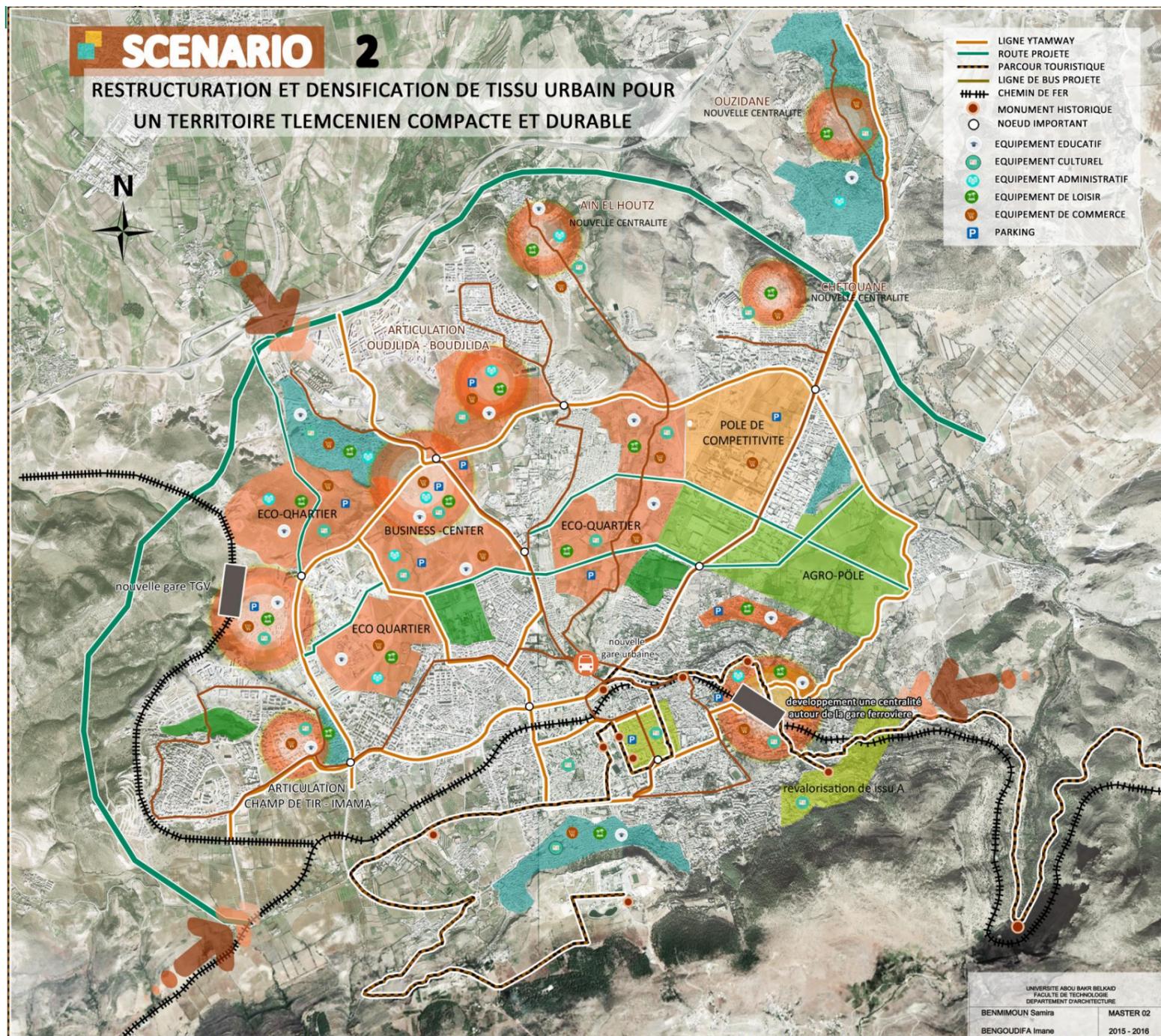


Figure 39. Scenario 02 restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable

1.2.Scenario retenu : « restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable »:

Le scénario de développement urbain retenu est le deuxième scénario «RESTRUCTURATION ET DENSIFICATION DE TISSU URBAIN POUR UN TERRITOIRE TLEMCENIEN COMPACTE ET DURABLE» qui favorise le maillage du territoire par le renforcement de model de plan radioconcentrique, en contribuant au renforcement de la qualité de vie urbaine par la création des centralités urbaines attractives tout en restant hiérarchisées, et en favorisant un renouvellement qualitatif du tissu urbain existant ,dans un soucis de bâtir un territoire équilibré on privilégiant un développement « endogène » du territoire, c'est-à-dire prenant appui sur des activités et des projets novateurs et des implantations rayonnantes pour la ville de Tlemcen .

Ce scénario a pour objectif de préserver le modèle de plan radioconcentrique, et l'encouragement vers une articulation entre le centre-ville et la périphérie en consommant les terrains agricoles et en renforçant le réseau routier et la mobilité urbaine.

Les orientations du scénario retenu :

a- Sur le plan morphologique :

- On prévoit la localisation d'un business center « un pôle d'affaire »à Abou Tachfine, en rattachant de l'entrée de ville, et en bénéficiant de la bonne accessibilité à travers la rocade et la mini rocade, ainsi la présence de la gare routière, et que cette richesse en matière d'équipement administratif (banques, bureaux, trésor.....) soit accessible aux différentes pôles.
- dans un objet de créer une mixité fonctionnelle on prévoit le développement des centralités local des Pôles périphériques suivantes : Ouzidane , Chetouane, Ain El Hout, El Koudia, Champ de Tir et Boudghene, par la projection de multiples services et équipements culturel (bibliothèque), commercial, éducatif ,loisirs et sportifs (stade, aire de jeux) et des bureaux.
- L'exploitation des terrains vides pour l'aménagement des éco-quartiers qui répond au besoin de 28000 habitants a l'horizon de 2025 suivant les principes de développement durable (Concrétiser la mixité sociale pour les différentes classes sociales et la mixité fonctionnelle par la diversité des équipements de proximité, qu'assure la réduction de déplacement des travailleurs, Encourager le mode de déplacement écologique doux, Utilisation des matériaux recyclablepour réduire la pollution et favoriser l'économie locale) on estime un besoin en logements :
 - entre 3000et 3500logtspour l'individuelle, et entre4500 et 5000logts pour le collectifs à proximité de l'agro pole.
 - entre 2500et 3000logts pour l'individuelle, et entre 4000et 4500logts pour lecollectif à Abou Tachfine.
 - entre 1000 et1500logts pour l'individuelle et entre 1500 et 2000logts pour le collectifacoté d'Imama et El Kifane.
- La création des nouvelles centralités constituer des services commerciaux, éducatifs, culturel et de loisirs à destination à des futurs résidents et travailleurs dans les éco-quartiers projetés au niveau des terrains videsàImama, Kifane, Les Dalia, Feden

Sebaaet la Caserne, et aussi assurer une continuité urbaine fonctionnelles (diversité d'équipement d'accompagnement d'habitat et d'espaces publics) entre Oujlida et Boujlida et à proximité d'El Koudia .

- Le développement d'une nouvelle dynamique urbaine et centralité multifonctionnel autour de la gare ferroviaire du centre-ville pour atteindre une attractivité et une meilleure compétitivité territoriale de la ville de Tlemcen et pour créer une nouvelle structure d'accueil et entrée de ville de coté de Bab Sidi Boumedien
- Création d'une centralité autour la nouvelle gare ferroviaire projeté au niveau de champ de Tir

b- Sur le plan économique :

- Ouvrir le champ pour la naissance d'un nouveau pôle de compétitivité au niveau de la zone industrielle en bénéficiant de la proximité de la faculté de technologie, le nouveau centre de formation et l'hôpital , cette nouvelle zone va occuper :
 - le développement des biens immatériels de l'industrie à Tlemcen en coordination avec le centre de formation et l'université de technologie
 - Un espace dédié à la formation et la recherche technologique
 - La production agro-alimentaire
 - La production tertiaire TIC
- La délocalisation de l'industrie lourde, dangereuse et incompatible avec la nouvelle vocation attribuer à cette zone
- Prévoir la projection d'un agro pôle à côté de la zone industrielle en bénéficiant des terrains fertiles pour les essais.
- Renforcement de l'aspect culturel du centre-ville par la domination d'équipements à caractère culturel tel que « les musées, les théâtres, salle de spectacles, galeries d'exposition ainsi que les activités artisanales, en gardant le cadre architectural et patrimonial de la ville.
- Renforcer l'attractivité économique par l'injection d'un quartier d'affaire à Abou Tachfine qui contient des bureaux et des services tertiaires.
- Développement du tourisme équestre au niveau de Lala Setti, cette activité de loisir permet au gens de découvrir la région en parcourant les distances , c'est aussi une façon de découvrir le patrimoine naturel , architectural et culturel du territoire et d'observer le paysage.

c- Sur le plan de mobilité urbaine :

- Création d'une deuxième rocade en juxtaposition avec l'autoroute qui assure une liaison extérieure des pôles : SafSaf, Ouzidane, Ain El Hout, Oudjlida, Boudjlida, El Koudia jusqu'au champ de tir.
- Faire continuer le tracé de la mini rocade en reliant le nouveau pôle universitaire avec la zone industrielle et que se prolonge jusqu'au SafSaf.
- Dans le but de garder la variété et la richesse et la multifonctionnalité de la ville on prévoit un élargissement de la route RN22 qui débute de l'entrée de 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 pôle d'affaire et le centre ville

- La création des nouvelles voies, et l'élargissement des pénétrantes qui convergent vers le centre ville
- pour assurer une bonne liaison dans cette zone on crée des lignes pénétrantes intégrant les quartiers sud (boudghen, kalaa..) avec le tissu, et aussi les travaux de démolition et d'élargissement des voies à Boudghène et une restructuration de son tissu ancien.
- Le maintien du réseau du tramway proposé par l'état et la création des nouvelles lignes qui assure la liaison des pôles entre eux et avec le centre historique.
- La création d'un parcours touristique au niveau de centre ville de l'Ourit, Sidi Boumediene, Agadir ; Sidi El Haloui, Bab EL Karmadine ; centre ville, grand bassin ; Mansourah et Lala Setti
- Projection des parkings souterrains au niveau de centre ville et autour de la gare ferroviaire, et des parkings superficiels au niveau des éco-quartiers, la zone industrielle, les nouvelles centralités et au niveau du quartier d'affaire.
- Diminuer la circulation mécanique à l'intérieur de centre ville et encourager la circulation douce
- Stopper le trajet des bus au niveau de la gare routière Kbassa, et la mise en place d'un système de transport en commun spécifique au centre ville

d- Sur le plan paysager :

- Organisation des grands parcs urbains au niveau de Champ de Tir, la Caserne, et à côté de l'agro pôle aménagés comme des espaces de détente de promenade, et de vaste esplanade.
- On prévoit les travaux de réhabilitations et revalorisation du tissu dégradé
- Améliorer l'image de la ville dans une logique d'attractivité.
- maintenir les travaux de recomposition et restructuration dans les quartiers populaires tels que Koudia, Ouzidane, Boudghene, hayNedjma.

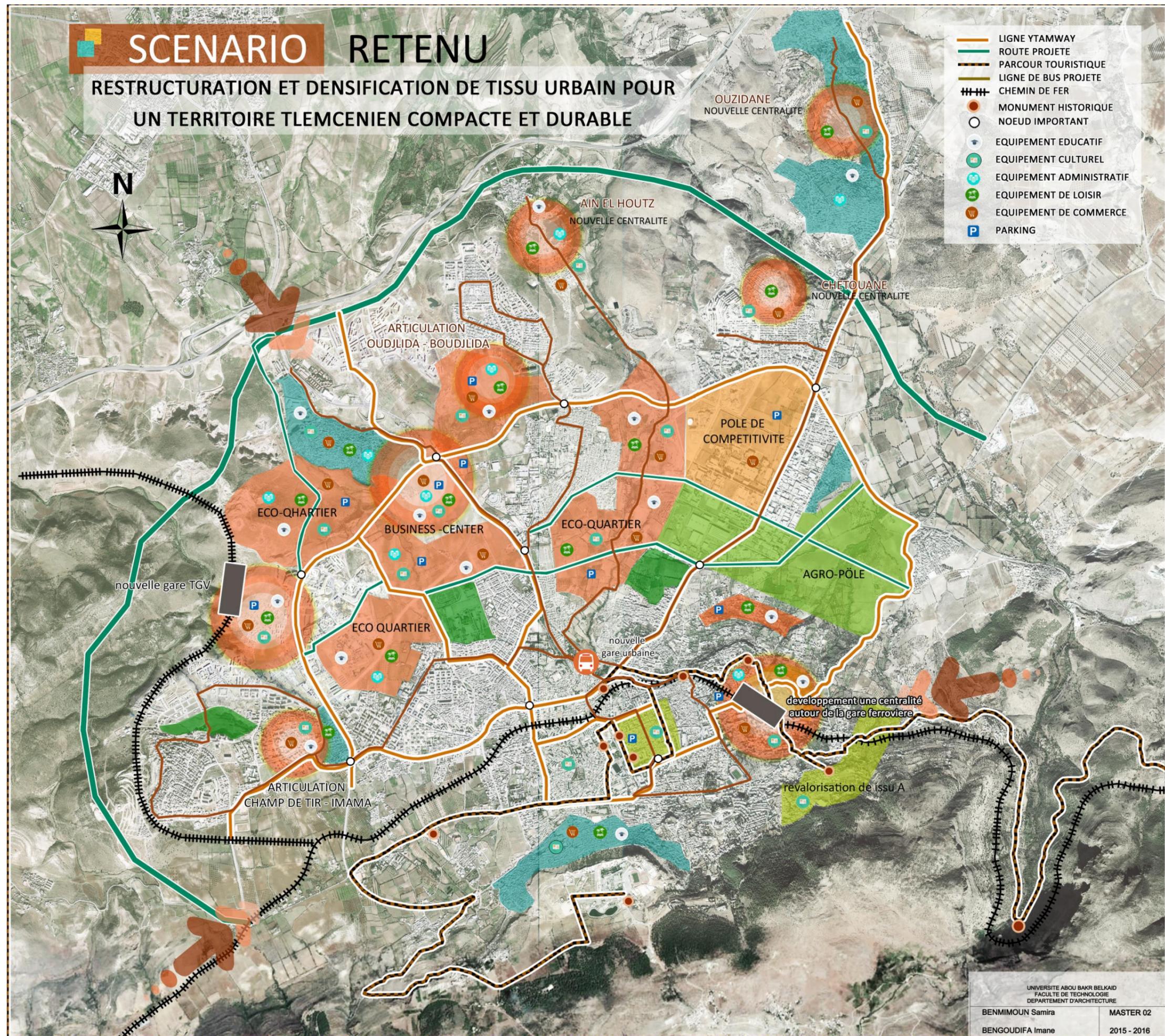


Figure 40 . Scenario retenu restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable

1.3. Le choix de périmètre d'intervention :

Introduction

La croissance du trafic ferroviaire et le développement du réseau à Grande Vitesse « TGV » à Tlemcen obligent à repenser l'organisation à l'intérieur et autour de la gare de centre-ville.

Les gares ne sont plus de simples lieux de passage et de transit, elles deviennent de plus en plus des lieux de vie, et constituent aujourd'hui de véritables entrées de ville. Il est donc apparu nécessaire d'améliorer leur organisation et leur fonctionnalité pour gérer les nouveaux flux de voyageurs et augmenter leur confort et plus largement adapter la gare aux enjeux du futur.



Figure 41 limitation de perimetre d'etude

1.3.1. Les motifs pour lesquels le projet a été retenu :

Le choix du projet retenu correspond à la prise en compte des objectifs visant à répondre aux enjeux du territoire :

- L'articulation de deux échelles, l'échelle régionale (pour les mobilités inter-villes, les grands projets d'aménagement et de développement économique) et

l'échelle locale (pour l'intermodalité avec les services de mobilité urbaine et périurbaine, l'aménagement urbain, l'offre de services,...).

- La possibilité d'intervenir et de repenser l'organisation du tissu autour de la gare, vue sa position stratégique « porte de ville », et la proximité du centre-ville et ainsi par rapport au développement du réseau à grande vitesse à Tlemcen « TGV ».
- Le pôle d'échanges multimodal est le lieu d'articulation des réseaux, qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre les différents modes de transport de voyageurs (train, bus, cars interurbains, taxis, vélos, cheminements piétons,...), où la gare devient lieu de rencontres, d'échanges et de promotion du territoire.
- Promouvoir le quartier de la gare en tant que nouveau pôle urbain et contribuer à faire un espace stratégique pour l'attractivité économique et touristique de la ville

1.3.2. Les fonctions de centralités envisagées autour de la gare ferroviaire :

Afin de créer un véritable quartier de gare attractif et dynamique à la fois un lieu de travail et un lieu de vie, on prévoit :

- Un renouvellement de tissu urbain existant de quartier de la gare tout en respectant l'environnement et le patrimoine existant.
- Créer une mixité fonctionnelle autour de la gare en y projetant (des équipements structurants de type hôtellerie d'affaires, immeubles de bureaux, des loisirs, logements, cafés, commerce et services de proximité)
- Intégration des jardins familiaux et des parcs urbains bien aménagés
- Réaménagement de l'entrée Sud-Est de la ville
- Créer un stationnement connecté à la gare par la réalisation d'un parking souterrain relié aux voies de la gare
- Redistribuer l'espace public pour prioriser les modes doux (parvis piétons, piste cyclable,)

CHAPITRE III

LE QUARTIER DE LA GARE UNE

NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE

POUR LA VILLE DE TLEMCEN

1. Lecture de Plan d'occupation de sol « POS » agadir sidi halloui sidi daoudi³⁴

1.1.SITUATION :

situé au Nord – Est de la ville, le quartier d'AGADIR SIDI HALLUOI et SIDI DAOUDI se distingue par des caractéristiques fonctionnelles spécifique liées a son détachement de la ville, un seul accès important le relie a Tlemcen, la présence de la voie ferré qui a crée et favorisée cette rupture spatiale

Le quartier objet de l'étude se distingue par quatre entités urbaines différentes :

- la première c'est la zone tissu traditionnel (Kessarine , sidi halloui)
- la deuxième se caractérisé par le tissu colonial et le centre de quartier et tissu récent
- la troisième c'est les différentes eones semi-urbaines
- la quatrième se caractérise par une zone de vocation agricole (rurale)

1.2.PRINCIPE GENERAL D'AMENAGEMENT :

Le quartier garde sa fonction résidentielle en plus de celle émanant de son role historique et la présence de monuments et vestiges qui le rend attractif

ces propositions s'articuleront autour des lignes directrices et invariantes suivantes :

- la requalification et revalorisation de l'axe historique principal (rue du minaret) par l'organisation et de la règlementation de processus de rénovation (volumétrie , nombre de niveau et traitement des facades) et par la réservation des rdc en commerces et services
- revalorisation des sites archéologiques qui sont riches en monuments et vestiges historique, on proposant en premer lieu des des actions concrètespour leur classifications et en deuxième lieu il faut proposé des aménagement en espaces vert et détente dans leur périmètre pour le rendre attractif et ramener les visiteurs
- l'élargissement de 8 m et rénovation de la route qui relie sidi daoudi à sidi othmane et la zone industrielle
- la modernisation et la rénovation du cadre bâti en moyen et mauvais état vu l'âge des constructions , la nature des matériaux en plus du manque d'entretien
- la réorganisation et la restructuration du tissu urbain surtout au niveau des zones anciennes , Ces opérations nous permettront de désenclaver ces zones , de créer un tissu fonctionnel et d'augmenter les possibilités de rénovation et de réhabilitation du cadre bati
- la dé densification de certains ilots afin de faciliter une réhabilitation des constructions et d'améliorer les conditions de vie des ménages
- la récupération de certains espaces libres pour le renforcement du quartier en matière d'équipements espaces vert et d'attraction et l'habitat (individuel et promotionnel) cela permettra de créer une intégration de quartier avec la ville , et drainer la population extra muros vers le quartier
- la création de voies secondaires et tertiaires reliant plusieurs zones du quartier , et la rénovation des voies existantes qui sont dans leurs majorités dans un état dégradé

³⁴ POS Agadir – Sidi Haloui – Sidi Daoudi.Centre d'étude et de realisation en urbanisme. U.R.B.A.T

POS AGADIR - SIDI HALLOUI - SIDI DAOUDI

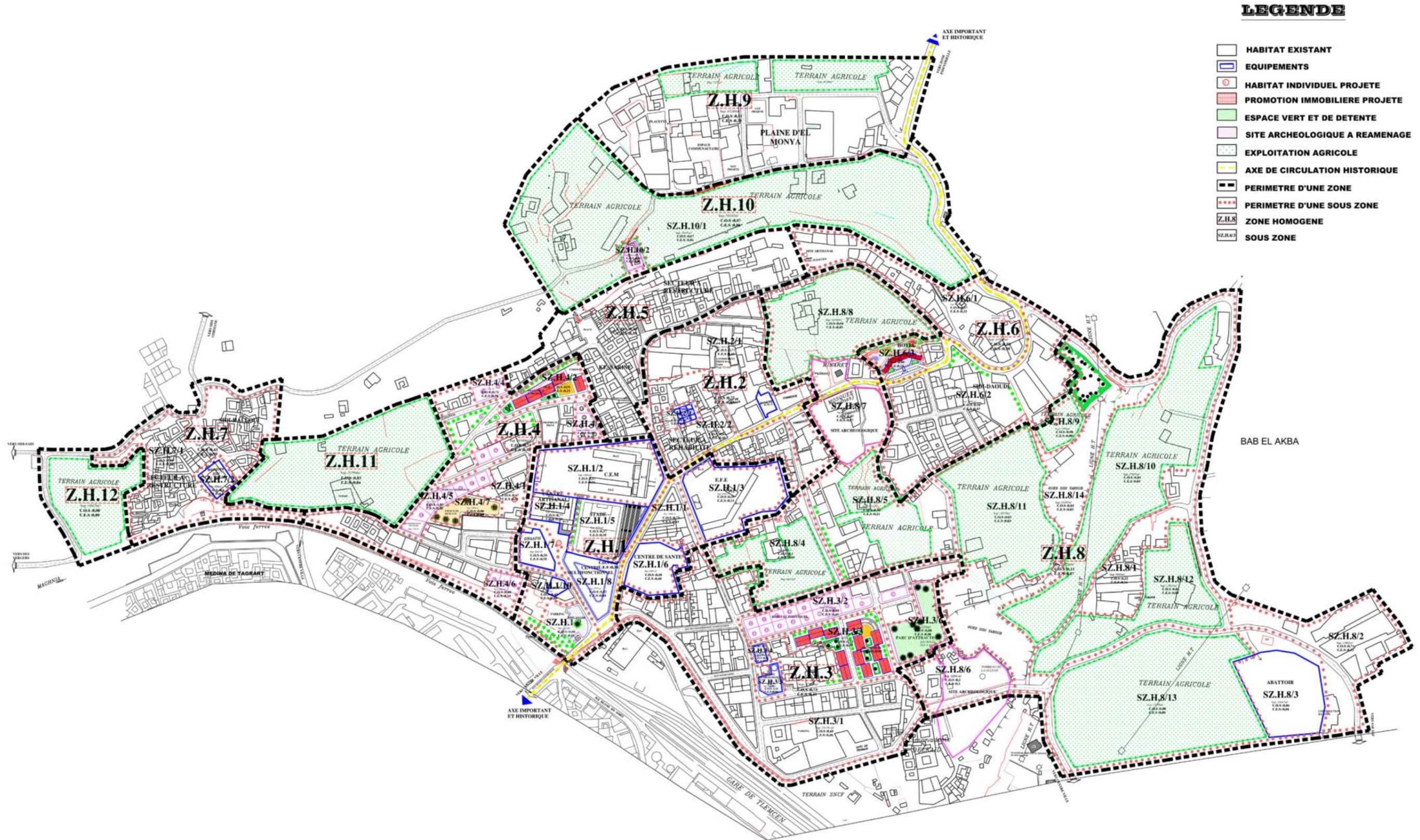


Figure 42 : POS Agadir - Sidi Halloui - Sidi Daoudi

1.3.IDEES FORTES DE L'AMENAGEMENT PROPOSE

- Requalification et revalorisation de l'axe historique principal « rue du Minaret » par l'organisation des bâtisses le long de cette voie et réservation des rez de chaussée en commerces et services
- Extension veflieale du marché aux puces, qui sera affectée a un centremultifonctionnel, le niveau - 1 gardera toujours sa fonction actuel (stands auxpuces), le R-D-C sera affecté pour des locaux commerciaux sur la rue du
- Minaret- les autres niveaux pour des li'iiictions professionnelles libérales.
- Réaménagement du stade avec projection de gradins , proposition de locaux commerciaux sous les gradins donnant sur la rue du Minaret
- L'élargissement de 8m et rénovation de la route qui relie Sidi Daoudi a Sidi Othman et la zone industrielle , pour créer une autre liaison forte entre la zone industrielle , Ain Defla et Chetouane a l'agglomération de Tlemcen
- Création et revêtement de la voie qui relie Sidi Daoudi a la route nationale qui mène a Saf-Saf , en passant par les exploitation agricoles se trouvant a l'est du secteur de notre site d'étude
- L'élargissement de la rue Bensnane dans sa partie étroite a coté de la limonaderie de Belkaid en démolissant une baraque , la règlementation de la circulation dans un sens et aussi recommandée
- Rénovation et revêtement des différentes voies qui sont en moyen ou mauvais état
- Création de plusieurs voies secondaires et tertiaires , reliant plusieurs zones de quartier
- Réorganisation et restructuration des tissues urbains anciens Sidi Haloui et Kassarine , ces opérations permettront de désenclaver ces deux zones , et créer un tissu fonctionnel
- revalorisation des différents sites archéologiques , qui sont riches en monuments et vestiges historiques , en proposant une ceinture spatiale a ces sites , frappée par la regle « NON AEDIFICANDIE » en proposant des aménagements et espaces de détente dans les périmètres immédiat de ses sites , les rendre attractifs pour ramener les touristes et les visiteurs
- Un programme en habitat individuel et collectif pour enclaver et harmoniser l'armature urbaine
- une école archéologique est projeté dans la rue Taouli
- une cybercafé sera projeté acoté de l' école archéologique, cela permettra de marié la recherche historique et le passé , a la recherche scientifique et le future
- régler le groupement d'habitat se trouvent dans la zone nord appelée plaine de la Monya
- Création de plusieurs espaces de détente et d'attraction dans différentes lieu du site

1.4.HABITAT ET EQUIPEMENTS PROJETES

Certains terrains libres ou réuquoérés seront programmés pour recevoir l'habitat de type individuel et promotionnel .

Des équipements programmés ont un rapport avec les besoins de la population du quartier et des équipement qui ont une importance urbaine pour tout la ville de Tlemcen .

habitat

HABITAT	LOGEMENT PROJETES
individuel	93 lots
promotionnel	142 logements + commerces
Semi collectif	60

taille moyen des lots pour l'habitat individuel est de 150 m²

Equipement

EQUIPEMENT	SURFACE D'EMPRISE
Centre artisanal	2626
Stade + commerces	5170
Centre multifonctionnel	2777
Pole commercial	1064
Centre culturel	2179
Cyber café	611
Ecole archéologique	1148
Parc d'attraction	4255
Espace de détente	1828

1.5.CARACTERISTIQUES DES SECTEURS :

- secteur s'étalant sur une superficie de 594 357 m²
- secteur composé de Douze (12) zones :

zone 1 ZH1 : Urbanisée (centre du quartier)

- centre actuel du quartier d'agadir
- superficie 44 768 m²
- état technique des constructions = bon et moyen
- localisation de presque tous les équipements dans cette zone

zone 2 ZH2 : urbanisée (habitat individuel existant)

- superficie 30 407 m²
- zone a réabilité vue l'existence de certains constructions dégradées

zone 3 ZH3 : Urbanisée et a urbanisée (quartier résidentiel)

- superficie : 57 101 m²
- existence de l'habitat individuel type colonial
- habitat individuel a projeté
- promotion immobilière a projeté
- projection d'équipement spécifiques

zone 4 ZH4 : urbanisée et a urbanisée (habitat individuel type villa)

- superficie : 38 549 m²
- existence de l'habitat individuel type villa
- habitat individuel a projeté
- promotion immobilière a projet é

zone 5 ZH5 :urbanisée (tissu ancien , quartier kessarine)

- superficie : 27 867 m²
- tissu urbain a restructuré

zone ZH6 : urbanisée (quartier sidi –Daoudi , habitat individuel)

- superficie : 28 990 m²
- etat technique des constructions = bon et moyen
- améliorer l'état des voies

zone 7 : ZH7 : urbanisée (quartier sidi halloui , habitat individuel)

- superficie : 21 869 m²
- tissu urbain ancien a restructuré

zone 8 ZH8 ; urbanisée (secteur semi-urbain et agricole)

- superficie : 211 420 m²
- existence de groupement d'habitat a l'intérieur des exploitation agricoles

zone 9 ZH9 : urbanisée (secteur semi-urbain et agricole)

- superficie : 45 269 m²
- presence de terrains agricoles et groupement d'habitat individuel

zone 10 ZH10 : Non urbanisée (secteur agricoles)

- superficie : 55 183 m²
- présence de quelque fermes dans ce secteur

zone 11 ZH11 : non urbanisée (secteur agricole)

- superficie : 22 790 m²
- zone situé entre Agadir et sidi halloui

zone 12 ZH12 : non urbanisée (secteur agricole)

- superficie : 10 027 m²
- zone située a l'ouest de sidi halloui en allant vers sidi said

2. L'analyse typo-morphologique de quartier de la gare :

Introduction :

L'urbanisme se développe un jour après jour, afin de répondre a la complexité liée au contexte du territoire, tout en respectant la cohérence de l'ensemble, a ce niveau, nous aborderons danscechapitre une démarche très importante dans le cadre de projet urbain,en se basant sur les différentes synthèses qui structure le chapitre précédent.

L'analyse typo – morphologique est une phase très importante dans la démarche d'intervention, elle consiste à mieux comprendre la zone d'étude et tirer ses différents problèmes à travers de nombreuses lectures :

ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIE

1 *Forme urbaine*

La forme urbaine, rapport entre le tissu urbain et la structure urbaine la quelle est constituée par l'ensemble des éléments de la ville

Le bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine quelle que soit leur fonction ou leur dimension « habitat ou équipement »

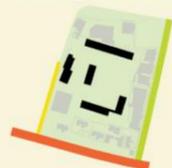
Les espaces non bâtis se sont des espaces libres, regroupent l'ensemble des parties non construites , que ces espaces soient publics (places , rues , parcs ,) ou privés (cours , jardins)

La zone étudiée a une densité moyenne ou l'espace non bâti constitue des terrains agricoles passifs et actifs

TYPE D'ÎLOTS

La forme des îlots est adaptée aux découpages des voies et aux formes géométriques des parcelles

Au niveau de la zone étudiée , l'îlot prend des formes variées et aléatoires « îlots ouverts , semi ouverts et fermés » , traversés par des voies de circulation internes ou des sentiers piétons, on remarque des îlots de grande taille entre 1,1 ha et 17 ha



ILOT SEMI OUVERT



ILOT OUVERT



ILOT FERME

LES PARCELLES

Le système parcellaire divise le territoire en plusieurs tranches de tailles et formes variables

TRAME URBAINE

La trame urbaine du quartier peut être divisée en trame irrégulière « l'architecture vernaculaire » , en la trouve souvent dans le tissu traditionnel , en trame moins régulière « tissu colonial » , et en trame orthogonale résultante d'une intervention programmée et faite par rapport à un découpage en trame régulière

RAPPORT PLEIN / VIDE

Le rapport plein vide est exprimé par la consommation de l'espace avec un pourcentage totale de 50% , dans la zone d'étude il est également exprimé par la densité du bâti , on remarque que le tissu urbain est dense au niveau de quartier de la gare , et faible dans le quartier d'Agadir



Forme des îlots

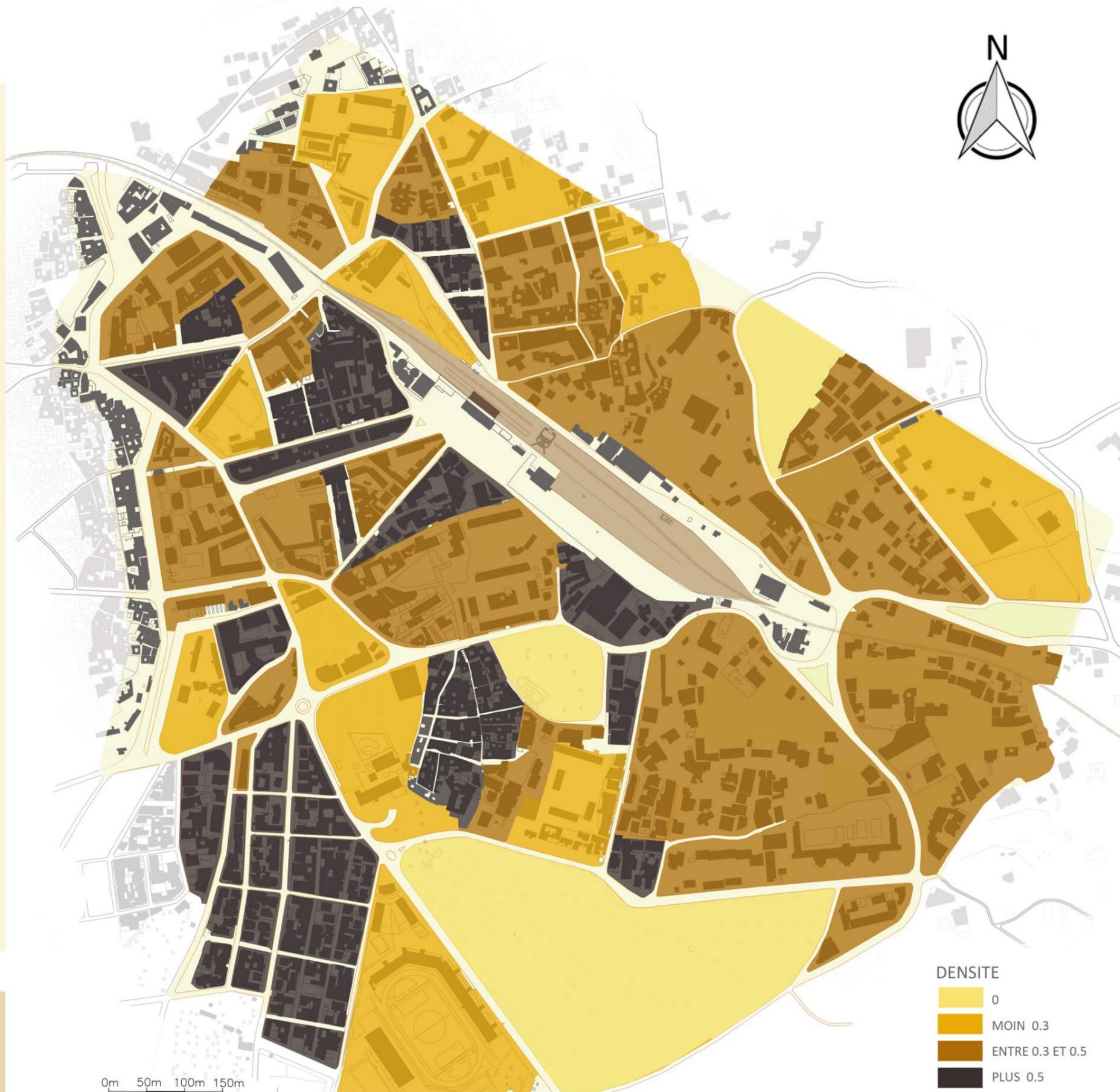


Rapport plein / vide

SYNTHÈSE

Le périmètre d'étude possède une structure urbaine anarchique, avec une organisation quelconque et une division en parcellaire à différentes formes, ce qui engendre une difficulté dans la lecture du plan

On constate que dans la partie nord et sud de la zone, un rapport est différent entre le plein et le vide



DENSITE

0
MOINS 0.3
ENTRE 0.3 ET 0.5
PLUS 0.5

0m 50m 100m 150m

ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIE

2 Typologie équipement habitat

Afin de définir les typologies de tissu, l'analyse de la zone d'étude nous a permis de catégoriser les différents types de tissu urbains :

Les tissus résidentiels individuels : l'habitat occupe une grande partie des terrains , formant un ensemble de maison individuelles « El Hartoun , Riat El Hammar , le quartier de Sidi Daoudi »

les tissus résidentiels collectifs : formant des grands ensembles d'immeubles collectifs dans la partie nord de Sidi Lahcen et la cité des jardins a Riat El Hammar

Les tissus mixtes a dominance d'habitat : ensemble d'habitat déployant du commerce en rez-de-chaussée ainsi qu'il est important de noter les rues qui présente des axes commerciaux telle que la rue du minaret

les équipements publics ou collectifs : cette zone accueille une multitude d'équipement éducatif ,sportif ,administratif, sanitaire et culturel nécessaire pour le quartier à l'échelle locale et d'autres équipements à l'échelle régionale telle que la gare ferroviaire ,les hôtels et le centre culturel islamique, ainsi que l'existence de quelques activité qui se localisent a l'est de la zone d'étude « le station a haute tension , le dépôt naftal , les friches industrielles »



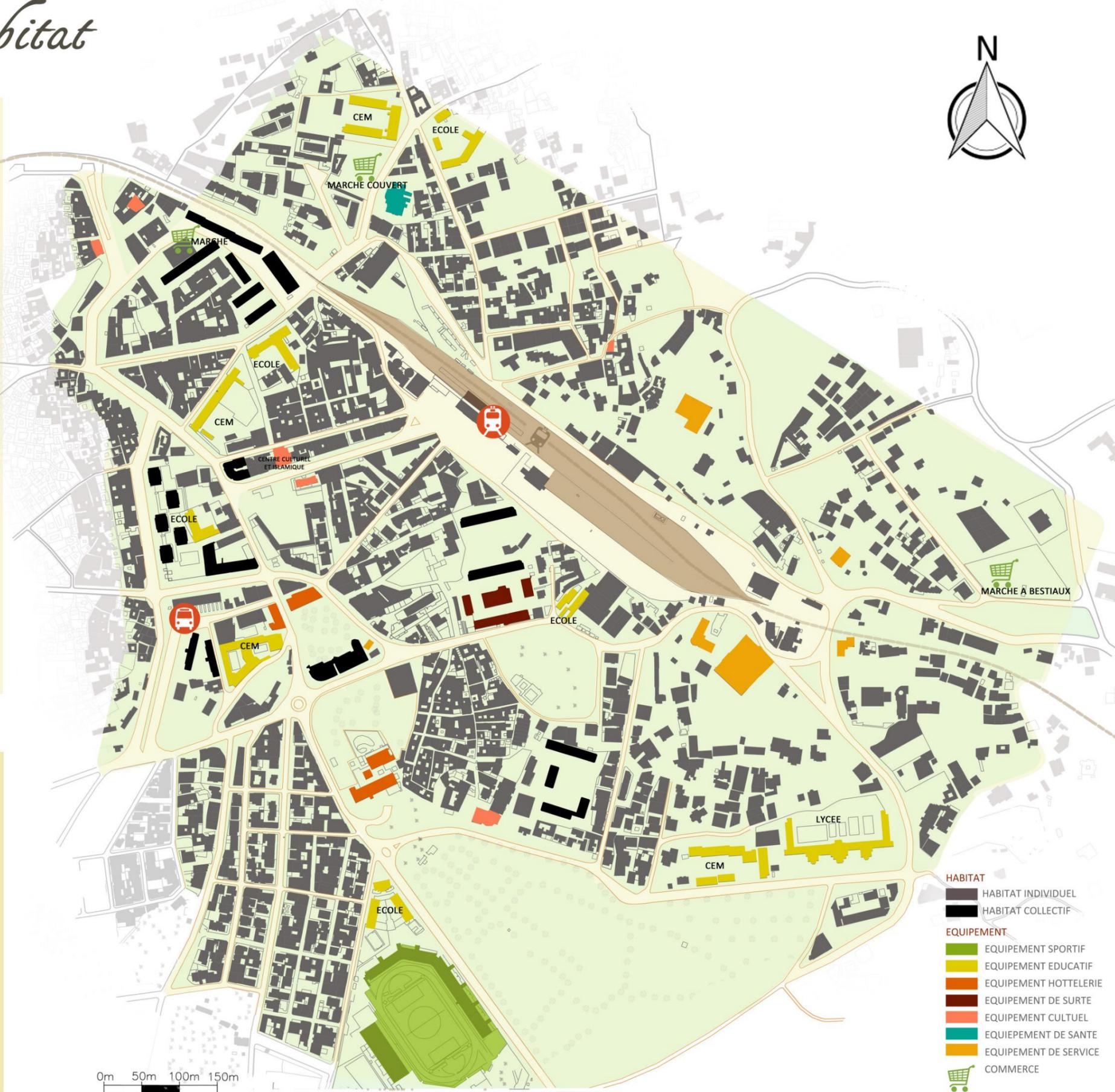
SYNTHESE

L'analyse de cette carte montre que la zone d'étude réserve la majorité des terrains pour une vocation résidentielle avec des typologies et densités différentes.

L'entrée sud de la ville ne possède ni un traitement bien défini ni des points de repère important pour une entrée au périmètre d'étude ainsi que l'absence de la mixité fonctionnelle dont il existe un véritable manque d'équipement , alors il est important de projeter quelques équipement qui permet de donner plus de valeurs et meilleur qualité de vie pour les habitants .

Le quartier de la gare est caractérisé par une grandes emprises des différents équipements , tandis qu'il y'a un manque au niveau de quartier d'Agadir , et une absence dans la continuité des fonctions

Le chemin de fer crée une rupture urbaine entre le quartier d'Agadir et le quartier de la gare



- HABITAT**
- HABITAT INDIVIDUEL
- HABITAT COLLECTIF
- EQUIPEMENT**
- EQUIPEMENT SPORTIF
- EQUIPEMENT EDUCATIF
- EQUIPEMENT HOTELERIE
- EQUIPEMENT DE SURTE
- EQUIPEMENT CULTUEL
- EQUIPEMENT DE SANTE
- EQUIPEMENT DE SERVICE
- COMMERCE

ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIE

3 *Paysage naturel Servitudes*

La notion de paysage urbain résulte de la perception des différents éléments et composants majeurs de cette notion.

LES ESPACES PUBLICS :

En principe, l'espace public appartient au domaine public de la collectivité publique où il s'insère

Ce qui engendre la mauvaise gestion et le fonctionnement inadéquat de ces endroits c'est l'occupation illégale et illicite de ces zones, certains places publics est occupé par des différents réseaux avec des aménagement inadéquat. parmi les espaces publics qui se trouve au niveau de la zone d'étude on cite : le cimetière, le jardin à côté de la gare routière, les aire de jeux

LA TOPOGRAPHIE :

Le périmètre d'étude se situe dans un relief accidenté avec une pente qui fait plus que 14% au niveau de la zone nord.

L'assiette de la zone s'étale suivants des courbes de niveaux qui présente une forte déclivité ce permettre d'avoir des différences de niveau



LES FRICHES AGRICOLES :

Ce sont les terrains ou les propriétés sans occupant humain actif, qui n'est en conséquence pas ou plus cultivée, ni même entretenue, elles sont des terrains fortement pierreux et de faible qualité, ce qui rend la pratique de l'activité agricole plus difficiles, et cela engendre la diminution de la valeurs paysagère

LES SERVITUDES :

Les lignes électriques : la ligne a haute tension est liée au passage des lignes électriques et correspond au renversement du poteau

Les oueds : limitent le tissu urbain de la zone d'étude du côté nord est

SYNTHESE

le quartier se trouve sur un terrain accidenté avec des contraintes naturels et artificiels, il est marqué dans la partie EST par la présence des friches agricoles et industrielles

Il englobe des tissus urbains peu aérés : manque d'intégration urbaines à la nature

une rupture urbaine : atténuer par la présence de la gare qui divise la zone en deux parties



ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIE

4 Trame viaire Mobilité & Transport

Le système viaire est le système de liaison, ce réseau est destiné à relier les parcelles entre elles

CIRCULATION MÉCANIQUE

représente le flux majeurs dans la zone d'étude, et qui détermine une répartition des réseaux et des voies hiérarchisées ayant différentes dimensions qui se divise en :

Voie principale : ce sont des axes majeurs les plus fréquentés par les habitants tels que la rue du minaret, un espace entouré par les immeubles, des bâtisses et du commerce, et aussi les trois voies qui relient le centre-ville avec le quartier d'Agadir, premiers tracés de voiries primaires avec le boulevard Hamsali, boulevard Ho-chiminh, rue Khedim, les deux axes qui mènent vers le quartier d'Agadir,

Voie secondaire : contenant un flux de circulation moyen

Voie tertiaire : permet la fonction de distribution, on la trouve souvent dans les quartiers résidentiels

CIRCULATION PIÉTON

Les escaliers : relient souvent des parties à différents niveaux pour faciliter le déplacement des habitants

Les impasses : ce sont des éléments qui structurent le quartier et assure la liaison entre l'extérieur et les maisons par des espaces fermés et étroites

LA MOBILITÉ URBAINE

La zone d'étude est desservie par plusieurs lignes de bus qui traverse juste la limite de la zone avec des arrêts de bus mal implanté, ainsi que l'existence de plusieurs parking public et privé



SYNTHÈSE

La zone d'étude a un manque au niveau d'articulation, et le quartier d'Agadir a une mauvaise accessibilité, on trouve deux passages seulement au-dessous du pont de chemin de fer qui permet l'accès mécanique et piéton à ce quartier, ainsi que le problème de transport et de liaison et l'absence des bordures des trottoirs et le manque des aires de stationnement. Le sous équipement de la gare ferroviaire qui est un moyen de transport des voyageurs et des marchandises et un élément important pour le traitement d'une entrée de ville



MOBILITE ET TRANSPORT

- PARKING COUVERT
- PARKING D'HOTEL
- PARKING DES TAXIS
- PARKING PRIVE
- PARKING DES CAMIONS
- LIGNE DE BUS URBAIN
- CHEMIN DE FER

TRAME VIAIRE

- VOIE PRIMAIRE
- VOIE SECONDAIRE
- VOIE TERTIAIRE
- ESCALIER

ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIE

5 *Etat de dégradation*

l'état de bâti des constructions varie d'un parcelle à autre , dont nous avons catégorisé le périmètre d'étude en trois situations d'états physique : construction en bon état , moyen et mauvaise état.

Il est important de noter que la majorité des constructions sont en bon et moyenne état dans la partie sud-est de la zone , aussi des constructions à Sidi Lahcen . el Hartoun et Riat El Hammar

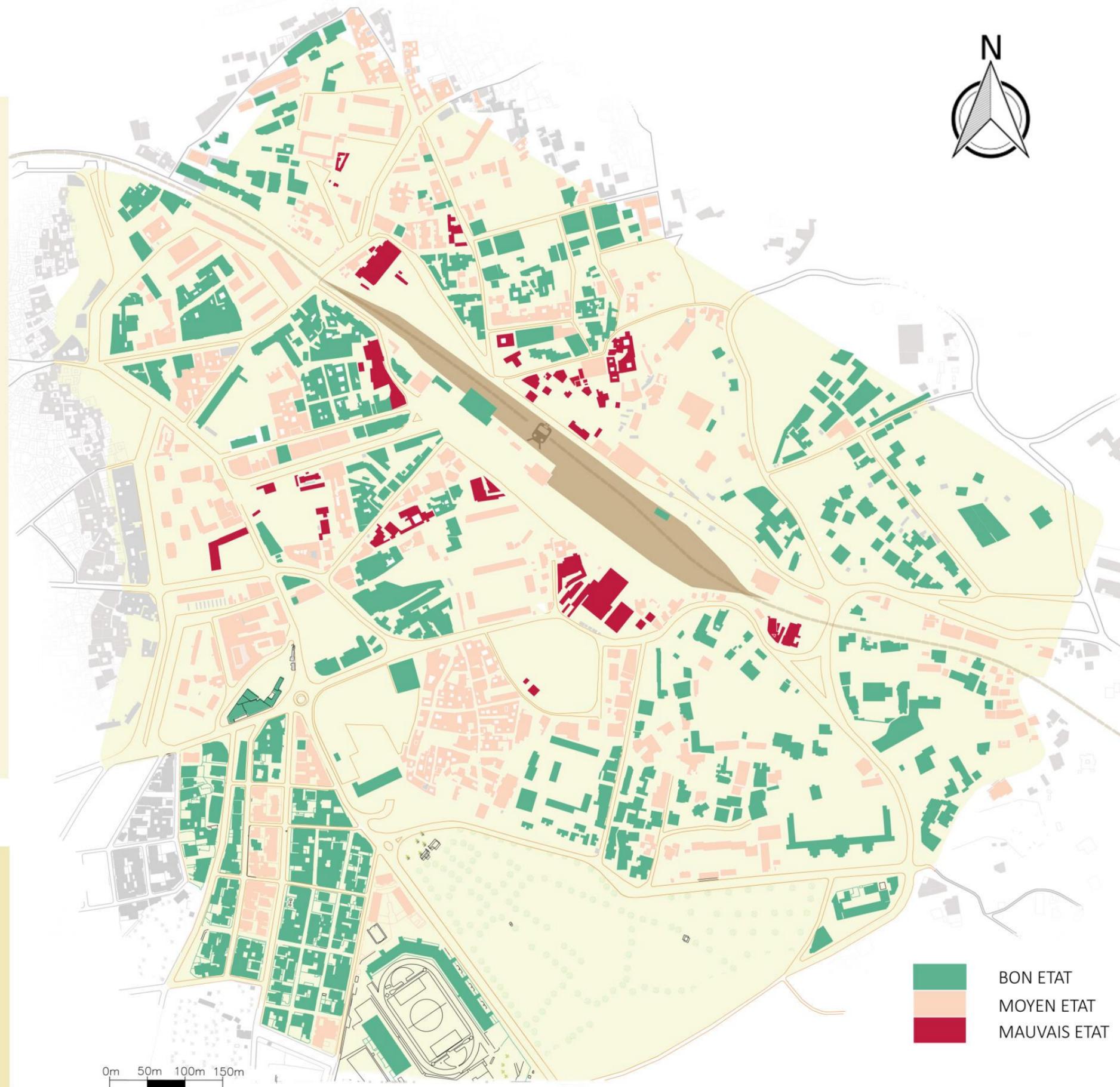
Aux alentours de la gare ferroviaire et surtout à Agadir une mosaïque d'édifices en mauvaise et moyenne état, la plupart des constructions en mauvaise. Date de la période coloniale et pré-coloniale , dont un manque d'entretien qui engendre la fragilisation et la dégradation des murs et le décollement de revêtement a travers le temps



SYNTHESE

Il est important d'intervenir sur l'état physique des constructions traditionnelle qui ont besoin d'une réhabilitation pour assurer une meilleur qualité et donner une image agréable à ce quartier

La zone d'étude dispose d'un environnement historique , composé d'édifices historiques , et malheureusement situé dans un milieu urbain endommagé et non conservé qui donne une mauvaise l'image à la zone



ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIE

6 *Gabarit des bâtiments*

La zone d'étude dispose une altimétrie des bâtiments légèrement variable et irrégulière

Le site a une limite de gabarit dont les hauteurs culminent à R + 7 tel que le centre culturel et islamique, des habitations collectives à R + 5

Le quartier d'Agadir constituant des bâtiments dont les hauteurs varient entre rez-de-chaussée jusqu'à R + 3, et la même chose pour les quartiers résidentiels à Riat El Hammar et El Hartoun .



R + 7



R + 5



R + 5



R + 2



R + 2



R + 1



R + 1

SYNTHESE

L'absence de rythme au niveau de la zone d'étude qui s'exprime à travers une juxtaposition additionnelle des éléments urbains



Pour mener à bien ce travail, l'analyse des caractéristiques du tissu urbain s'est appuyée sur l'utilisation des données disponibles, à savoir le fond du plan cadastral, ainsi que sur des visites sur terrain

Le résultat de l'enquête effectués sur le terrain montre que la nature juridique de la propriété foncière dans la zone étudiée, à une prédominance quasi totale du secteur privé, et l'existence des logements de fonction au niveau des écoles et des CEM.



Secteurs privés

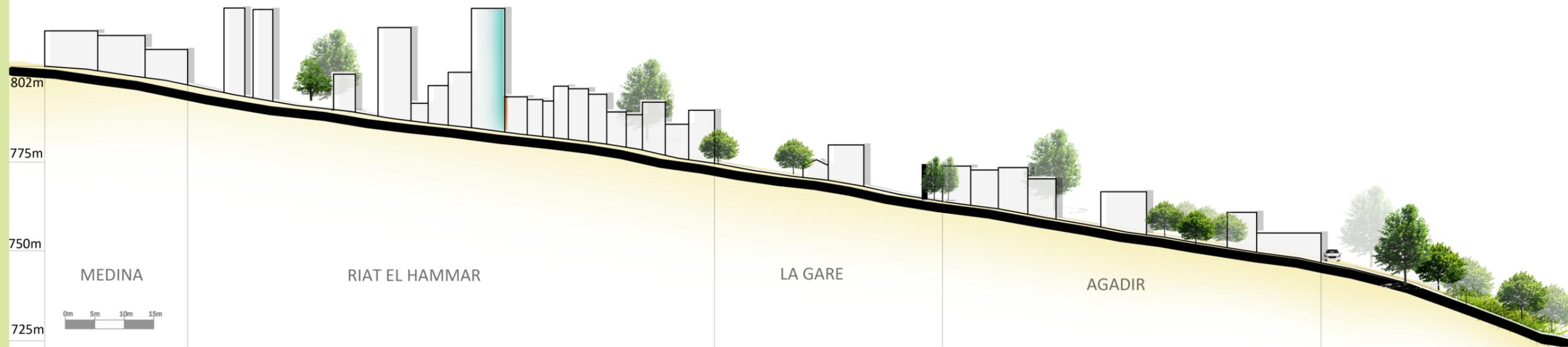
- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1 Propriété Bouali Ahmed | 6 Propriété Mecheri |
| 2 Propriété Yaadel | 7 Propriété Chiali |
| 3 Propriété Belkaid | 8 E A I Belfadel Rachid |
| 4 Propriété Boussalah | 9 Propriété Hadj Slima |
| 5 Propriété Boublanza | 10 Propriété Sari |

Secteurs de l'état

- 11 Bien de la commune
- 12 Société nationale des transports ferroviaires
- 13 Ministère de la défense
- 14 Bien de l'état
- 15 Bien de la commune
- 16 Sonatrach « Naftal »

ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIE

Coupe urbaine



Conclusion :

Afin de résumer notre analyse typo-morphologique plusieurs éléments peuvent être rappelés, le quartier de la gare détient un formidable potentiel pour la ville de Tlemcen, la situation géographique de quartier et sa proximité du centre ville lui donne une valeur très importante, il est la porte d'entrée dans la ville et présente une capacité de développement urbain important, ainsi qu'un patrimoine historique de valeur à côté.

Cependant, malgré ce fort potentiel le quartier de gare reste pour l'instant peu investi, et ne constitue donc qu'un lieu de passage.

D'autre part, ce site correspond à des espaces peu denses, de qualité urbaine hétérogène et peu attractifs, de plus, c'est un site où les fonctions sont relativement peu concentrées surtout au niveau de Sidi Yakoub, et donc peu structurantes pour le quartier.

Ce quartier est marqué par un déséquilibre au niveau de ces deux rives (la rive nord cotée de Sidi Yakoub , et la rive sud cotée de Centre ville) en matière d'attractivité et aussi d'ambiance et dynamisme urbain , on met l'accent sur le quartier de Sidi Yakoub qui est caractérisé par un manque au niveau d'équipement et de services de proximité .

La rupture ferroviaire accentuée par le chemin de fer et aussi par les talus (sépare les deux rives de quartier)

Ainsi, le quartier de Sidi Yakoub est isolé du centre-ville, que ce soit parce que les liaisons ne sont pas travaillées (passerelle piétonnière et cyclable) et que des obstacles physiques existent tel que les talus ferroviaires qui accentuent la rupture urbaine

3. Les principaux dysfonctionnements urbains :

Malgré les potentiels que possède le quartier de la gare , il présente beaucoup de problèmes

SYNTHESE & PROBLEMES

LES PROBLEMES

- Rupture ferroviaire et urbaine qui sépare les deux rives (quartier de la gare et quartier d'agadir)
- Déséquilibre entre la rive nord et la rive sud (en matière d'ambiance et dynamique urbaine , et de service et équipement)
- Déficit de traversées nord/sud : Absence des liens entre les deux rives (uniquement deux passages a la fois piétonne et routier)
- Topographie marquée : présence forte des talus ferroviaires
- Pas ou peu de repère urbain (à l'exception d'hôtel zianides et centre culturel «rive sud » et monument SIDI YAKOUB «rive nord »)
- saturation de l'unique passage routier (rue qui mène directement a la gare)
- Saturation de boulevard « Gaouar Hocine» par les bus
- Problème de stationnement
- Une gare sous dimensionnée
- pas d'accès a la gare coté nord (coté agadir)
- Problème de Visibilité de la gare (a cause de la topographie de la zone)
- Une faible attractivité du pôle nord : Déficit de l'image fonctionnelle du quartier d'agadir et sidi yakoub , ce qui engendre une zone non dynamique et non attractif
- La présence des terrains vides inutilisés , ainsi que des friches agricoles
- Peu d'espaces publics
- Des espaces cloturé : la gare ferroviaire , hôtel Zianide , terrain de Riat El Hammar , la gendarmerie
- Risques technologiques : Station haute tension , Naftal
- Absence de parvis et intermodalité mal organisé
- Des monuments historique qui n'ont pas été mis en valeur
- Des nuisances sonores : gare routière , gare ferrovière , marché , arrêt de bus (sidi lahcene)
- Pas de remaniement de la place faisant face à la gare
- Action non compatible : marchi a bestiaux « l'entrée de ville » et parc APC



LEGENDE

- | | | | | | |
|---|----------------------|---|--------------------------------|---|--------------------------------|
|  | NOEUD D'ENCOMBERMENT |  | REPERE URBAIN |  | RUPTURE FERROVIERRE ET URBAINE |
|  | ACCES A LA GARE |  | RUES EN IMPASSE |  | RISQUE TECHNOLOGIQUE |
|  | NUISANCE SONORE |  | ENCLAVEMENT DU SCTEUR |  | FRICHE AGRICOLE |
|  | TALUS |  | SATURATION DE L'UNIQUE PASSAGE |  | ESPACE PUBLIC MAL EXPLOITE |
|  | POINT ACCES LIMITE |  | CONVERGENCE DES LIGNES DE BUS |  | ACTION NON COMPATIBLE |

4. Problématique spécifique de la zone d'étude :

Le quartier de la gare est caractérisé en tant que pôle d'attraction exceptionnelle , un pôle d'échange multimodale , porte de ville et espace d'accueil , ces critères n'ont pas été mis en considération pour le quartier de la gare de Tlemcen , qui se trouve confronté a des phénomènes urbains qui ont mal surgi sur l'environnement urbain , d'une part la mauvaise image que donne le quartier d'Agadir par l'existence des friches industrielles et agricoles a l'entrée sud de la ville , d'autre part , la rupture urbaine accentuer par le chemin de fer qui présente une barrière physique entre les deux rives

Le périmètre d'étude est un fragment historique donc il a une potentialité touristique, Agadir fut la première partie érigé de la ville de Tlemcen, elle rassemble plusieurs vestiges témoignant la présence Romaine par son axe historique et par ces remparts en pierre et plusieurs civilisations arabo-musulmanes, par la mosquée d'Agadir, et plusieurs mausolée... , Ainsi qu'il présente une Potentialité agricole avec ses terres fertiles, mais peu à peu ces terres commencent à être concurrencées par l'urbanisation et vu sa position par rapport à la ville, il peut avoir une potentialité commerciale .

A l'état présent, ce fragment est marginalisé, son tissu urbain paraît désarticulé et désordonné par rapport à d'autre fragment de la ville, ainsi que leur état de bâtis dégradés et leurs monuments non revalorisé qui donne une mauvaise image à l'entrée sud de la ville

D'autre part, ce fragment a perdu sa vocation culturelle et touristique, car il n'été pas mis en valeurs par les instruments qui prennent en considération la valorisation et la conservation de ces types de site « PPSMVSA – PPSMVSS. »

A cet effet , comment peut-on exploité les potentialités du quartiers de la gare afin de lui offrant toutes les qualités d'un pôle d'échange multimodale, dynamique et attractif de la ville , et lui donnant une nouvelle image dans une logique d'attractivité ?

CHAPITRE IV
INTERVENTION OPERATIONNELLE

Introduction

L'urbanisme se développe un jour après jour, afin de répondre à la complexité liée au contexte du territoire, tout en respectant la cohérence de l'ensemble, à ce niveau, nous aborderons dans ce chapitre une démarche très importante dans le cadre de projet urbain, en se basant sur les différentes synthèses qui structure le chapitre précédent.

Cette démarche se traduit par plusieurs parties :

- une analyse thématique qui vient d'améliorer et d'enrichir notre recherche à travers des idées et des nouvelles perspectives d'aménagement de projet urbain
- l'esquisse urbaine et les stratégies d'aménagement qui font une essentielle étape dans la démarche du projet urbain
- le plan de masse globale 1/2000 qui résume les perspectives d'aménagement à grande échelle, et le plan de masse 1/500 qui décrit le projet urbain en détail avec leur programme spécifique
- la partie technique où on montre de plus le détail concernant le projet urbain

L'objectif de ce chapitre est de promouvoir un cadre de vie attractif en s'appuyant sur tout ce qui présente un potentiel au quartier de la gare, et de faire de ce périmètre un pôle de centralité et de créer une véritable dynamique au quartier

1. ANALYSE THEMATIQUE :

Introduction

Afin de promouvoir la réalisation d'un excellent projet et apporter des meilleures solutions qui répondent à la problématique liée à notre périmètre d'étude, on a choisi quatre exemples qui peuvent nous aider à améliorer la situation au niveau de quartier de la gare.

Chaque exemple doit être porté les trois critères suivantes : l'échelle de projet et son milieu urbain, des exemples qui apportent des réponses à notre problématique, la pertinence et la crédibilité c'est à dire un projet qui est reconnu et qui répond aux principes de développement durable.

Critères de choix des exemples :

- a- L'échelle : les projets urbains sont projetés sur un quartier qui fait entre 30 jusqu'à 110 ha dans une agglomération, alors que notre périmètre d'étude se situe à Tlemcen une agglomération de la région nord-ouest d'Algérie.
- b- La pertinence : Ces exemples abordent des problématiques urbaines semblables à notre projet, des quartiers qui sont divisés en deux rives par le chemin de fer qui crée une rupture urbaine dans le tissu, les enjeux de ces projets sont proches aux nôtres.
- c- les projets de quartier de la gare sont reconnus, puisqu'ils sont réalisés par des grandes maîtrises d'ouvrages

EXEMPLE 01 : LE QUARTIER DE LA GARE PERIGUEUX "FRANCE"

1 CRITERE DE CHOIX

L'échelle : le projet urbain est projeté sur un quartier de 110 ha à PERIGUEUX qui est une agglomération, alors que notre périmètre d'étude se situe à Tlemcen une agglomération de la région nord-ouest d'Algérie.
La pertinence : Cet exemple aborde des problématiques urbaines semblables à notre projet, le quartier est divisé en deux rives par le chemin de fer qui crée une rupture urbaine dans le tissu aussi qu'il est à coté de centre ville et possède un patrimoine culturel. les enjeux de ce projet sont proches aux nôtres

2 SITUATION ET DESCRIPTION

Périgueux est une agglomération française, chef-lieu du département de la Dordogne dans la région administrative d'Aquitaine. Au cœur de la ville et de l'agglomération, LE GRAND QUARTIER DE LA GARE a un potentiel riche et varié.
Description de projet :
Nom: quartier de la gare de périgueux
Date de réalisation : 24 mars 2013
L'équipe : LE GROUPEMENT :
- DESSIN DE VILLE – urbanistes , paysagistes , architectes , mandataire
- IRIS CONSEIL – bureau d'étude VRD , circulation , environnement , cotraitant
- ID.DE VILLE urbanistes planification urbaine cotraitant



figure : situation de quartier de gare perigueux

6 SCENARIO PROGRAMMATIQUE

scenario programmatique



fonctionnement par zone



figure : scenario programmatique et fonctionnement par zone

3 LES OBJECTIFS DE PROJET

Avec ce projet, la Ville souhaite positionner ce secteur comme nœud d'échange, lieu d'accueil d'habitat pour les familles et d'activités économiques pour les entreprises du tertiaire. Transport, logements, espaces verts, équipements et déplacements doux sont envisagés pour offrir un cadre de vie social et environnemental attractif et de qualité.

Prendre en compte la réalité du marché économique et immobilier, ne pas saturer et ne pas proposer une offre inadéquate
Atténuer les deux coupures dans les fonctionnements du quartier
Repenser la circulation dans son ensemble pour améliorer la desserte locale
Amélioration de la desserte locale (double sens, petites boucles,...)
Reconquête de l'espace public par les autres usages que ceux des véhicules (modes doux, plantations,...)
Franchissement tous modes de déplacements
Performance des transports en commun
Capacité d'intégration des flux traversant

4 LES PRINCIPAUX DYSFONCTIONNEMENTS URBAINS



figure : les principaux dysfonctionnements de gare perigueux

CONTEXTE

Un périmètre de projet d'environ 110 hectares à proximité immédiate du centre ville.

Deux quartiers en mutation :
Le Bassin et Saint Martin

- Voie ferrée une frontière e coupure
- L'Isle une coupure, un enjeux
- Points d'accès limités
- Eléments patrimoniaux



figure : les principaux dysfonctionnements de gare perigueux

CONTRAINTES

Le site du projet possède des contraintes :
-topographiques liées à la plateforme de la gare qui génère levées de terrain et talus -et d' inondabilité

- Limite PPRI
- Zones humides
- Topographie
- Points d'accès limités
- Sites pollués ou potentiellement pollués

POTENTIELS FONCIERS

- Quartier du Bassin
- SERNAM propriété du Grand Périgueux
 - ERDF
 - l'Isle / Tissu économique / ilot ou unité d'habitation vétuste.
 - Ateliers SNCF (à questionner)
 - Opération de renouvellement U
 - Emplacements réservés



DEPLACEMENTS

Des forts trafics de transit portés par des axes automobiles structurants pénalisant les modes actifs
Des fortes contraintes à la circulation (Isle, voies SNCF, etc.) qui limitent les possibilités de diffusion
Des sens de circulation contraignants qui imposent une augmentation des temps de parcours et réduisent la lisibilité de la gare et des services de transports collectifs
Des possibilités de franchissement limitées au Sud, présentant un bilan coût/avantage déséquilibré



figure : les problèmes de déplacement

5 SCHEMA DE PROJET URBAIN

propositions : cadre de vie / Deplacement



figure : schema de projet urbain (cadre de vie / déplacement) de gare perigueux

propositions :Economie/ Environnement

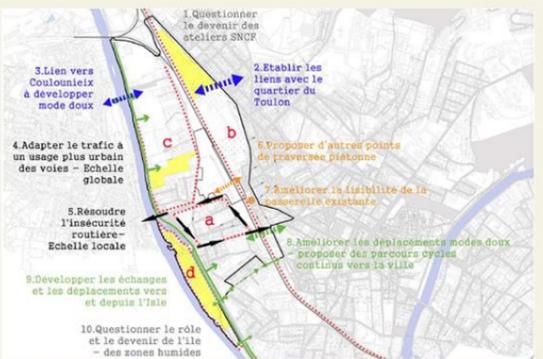


figure : schema de projet urbain (economie / environnement) de gare perigueux

Developpement économique

- Centre des Affaires : emprise parcelle 3 300 m²
- Digital Valley : emprise parcelle 3 000 m²
- Développement économique (programme à préciser) 15 000 m²
- Cité de la gastronomie
- Hôtellerie (R+3) + Commerces : Restaurant emprise parcelle 1 000 m²
- Foyer des jeunes Travailleurs Programme SP 2 300 m² sur SEITA
- Site d'économie collaborative nouveau Bâtiment ou hangars existants, à définir

Equipement et espaces publics

EP1 (7 500 m²) : Parvis de la gare
Réalimentation dans le cadre de l'étude sur le Pôle d'échanges multimodal
Préservation & Réhabilitation de hangars SCNF, potentielle implantation d'activités commerciales : restauration, café, boutiques .
Aménagement du débouché de la nouvelle passerelle
EP2 (8 000 m²) Parvis du centre d'affaires et de Eq1 : Bâtiment
Pôle d'échanges Multimodal (350 m²)
Espace de connexion : ilot SERNAM /accès nouvelle passerelle / préservation d'un Bâtiment de gare Eq1 et bâtiment de la SEITA.
EP3 (1 700 m²) : Aménagement de la patte d'oise Louis Blanc / Rue Puebla
EP4 Parvis de l'ISLE et Eq3 : Espace Crown
EP5 (1 100 m²) & Eq2 (10 000 m²) : Parvis du Centre de loisirs et/ou Crèche



figure : scenario programmatique (equipement)

Déplacement / stationnement

Nouvelle hiérarchisation du réseau avec irrigation du centre-ville renforcée / requalification des voies.
Meilleure répartition des flux par un nouveau jalonnement.
Une ALTERNATIVE, l'élargissement de la traversée actuelle des Ponts: Pont des Fainéants et Pont de la Cité pour intégrer une voie réservée Bus / Encorbellement pour les cycles
Un principe de fluidification pour les transports en commun sur l'Avenue du Maréchal Juin /Louis Blanc et rue Chanzy avec des voies réservées vers le centre-ville et à l'approche des carrefours.
Gestion de nouveaux carrefours et des carrefours modifiés

figure : scenario programmatique (déplacement)

Déplacement doux

- 1- Création d'un maillage cyclable qui vient renforcer le rôle structurant de la voie verte des bords de l'Isle => Renforcement du maillage du quartier
- 2- Principe d'aménagement en voie verte en dehors des voies, le long des jardins linéaires et du parc urbain
- 3- Aménagements cyclables sur voirie le long des axes structurants et liaison => Maréchal Juin / Allée du Port / Rue Alphée Maziéras
- 4- Création d'encorbellements sur les ouvrages pour le maintien des continuités cyclables (Pont de la Cité/ Pont des fainéants)



figure : scenario programmatique (déplacement doux)

EXEMPLE 02 : LE QUARTIER DE LA GARE RABAT " MAROC "

1 CRITERE DE CHOIX

L'échelle :

le projet urbain est projeté sur un quartier de 13 ha à RABAT ,ce périmètre est plus petit que le notre , son intervention concentre surtout sur le fonctionnement d'un pole d'échange multimodal

La pertinence :

Cet exemple aborde des problématiques urbaines semblables à notre projet, le quartier est divisé en deux rives par le chemin de fer qui crée une rupture urbaine dans le tissu aussi qu'il est à côté de centre-ville et possède un patrimoine culturel. les enjeux de ce projet sont proches aux nôtres.

2 SITUATION ET DESCRIPTION

Le quartier de la gare de Rabat-Ville , situé dans la capitale Rabat, la gare est l'une des principales gares marocaines en termes de trafic. Malgré son importance, elle ne comprend que deux voies et ne dispose d'aucune voie de garage. Elle est desservie par la ligne L1 du tramway de la capitale marocaine reliant la gare aux différents quartiers de Rabat et à sa ville jumelle Salé.



figure : situation de quartier de la gare par rapport au maroc

3 LES OBJECTIFS DE PROJET

L'ONCF a développé une vision stratégique pour la requalification de ses emprises, basée sur :

- l'optimisation de l'outil ferroviaire pour répondre à la progression du trafic voyageurs ;
- la délocalisation des activités ferroviaires et la maintenance à l'extérieur du périmètre urbain des villes ;
- l'amélioration et la diversification des conditions d'accès et de confort des voyageurs (nouvelle gare et centre multiservices) ;
- l'accompagnement du développement urbain des villes et la création d'une nouvelle dynamique urbaine autour des gares à travers le développement de projets urbains sur le foncier libéré.

4 SCENARIO PROGRAMMATIQUE

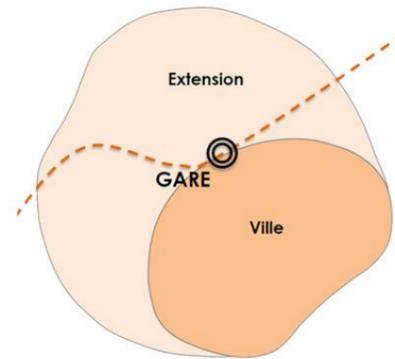


figure : schema des dysfonctionnements urbains

LES CONTRAINTES

- Rupture urbaine : le chemin de fer qui divise les deux rives rabat et agdal
- Problèmes d'accès
- Problèmes de circulation
- Développement urbain contrarié par le caractère industriel des activités ferroviaires

LES ATOUTS

- Centralité urbaine des emprises ferroviaires
- Disponibilité de réserves foncières importantes
- Repère urbain constitué par la gare

5 SCHEMA DE PROJET URBAIN

U Le projet, qui va connecter les deux rives du site de la gare, a pour objectif d'absorber les flux croissants des voyageurs en leur offrant des services répondant aux standards de qualité, en accueillant les trains navettes, de la grande ligne et de la grande vitesse.

Il a aussi pour but l'amélioration du fonctionnement de la gare en termes de visibilité, d'accessibilité et de hiérarchisation des espaces et l'accompagnement du développement urbain de la capitale "Rabat, ville des lumières", à travers la requalification urbaine des emprises ferroviaires et la création d'un centre multiservices avec un programme mixte : bureaux, commerces et hôtels.

Ce projet consiste en la construction d'un nouveau bâtiment voyageurs qui intègre un niveau rez-de-chaussée et quais abritant les halls d'entrée, les bureaux de l'Office national des chemins de fer (ONCF), les locaux techniques et le salon d'honneur.

Il s'agit aussi d'un niveau esplanade (en pont) qui comprend la billetterie, les halls d'embarquement, les commerces, le salon Grands voyageurs et les accès des quais et d'un niveau esplanade+1 dédié à la restauration (food-court), aux commerces et aux commodités de la gare.

Traité en continuité du projet, l'espace extérieur public valorise l'insertion du projet dans l'espace urbain, par deux parvis: parvis nord sur l'avenue Hassan II et parvis sud sur le boulevard Ahmed Cherkaoui.

La réalisation d'un parvis côté nord, comportant un nœud multimodal (taxis, bus et tramway), offre, de son côté, un deuxième accès nord de la gare.



figure : schema des contraintes urbaines de quartier de la gare



figure : scenario d'aménagement de quartier de la gare

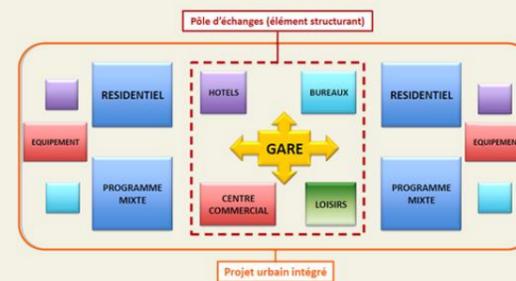


figure : organigramme des éléments structurants de projet

6 PROGRAMMEATION



figure : plan de masse de quartier de la gare rabat



figure : schéma programmatique de quartier de la gare rabat

- Bureaux : 81.500 m²
Logements : 88.600 m²
Commerces : 55.380 m²
SHON : 225.450 m²

- 1 – nouvelle gare
- 2 – tour bureaux ONCF
- 3 – centre commercial
- 4 – centre d'affaires
- 5 – ensemble résidentiel & plateaux bureaux
- 6 – multiplex et tour hôtel
- 7 – plateforme multimodale
- 8 – ensemble résidentiel
- 9 – hôtel
- 10 – hôtel
- 11 – poste central commandement
- 12 – ensemble résidentiel



figure : vues 3d de projet de la gare de rabat

EXEMPLE 03 : LE QUARTIER DE LA GARE MELUN "FRANCE"

1 CRITERE DE CHOIX

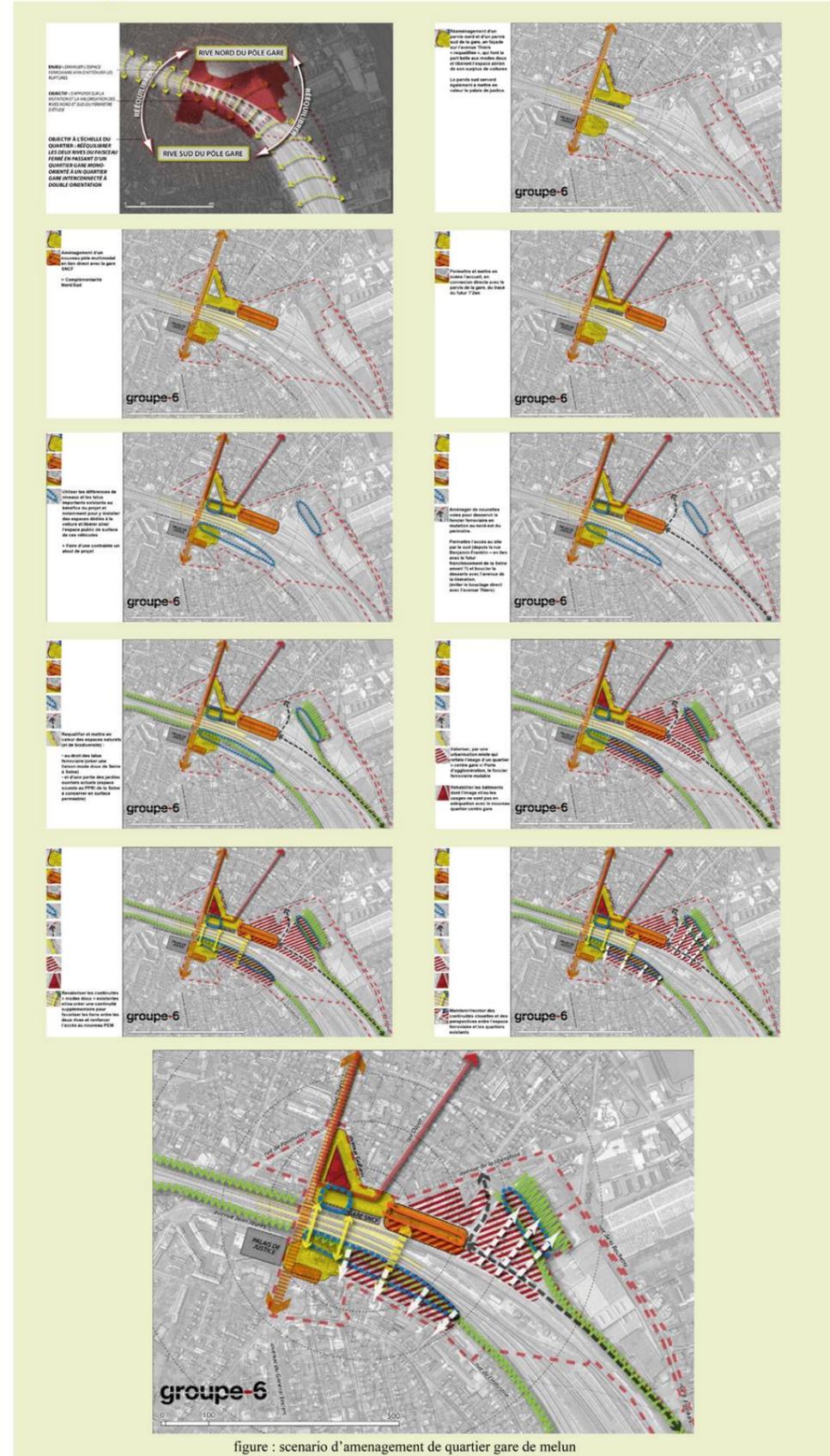
L'échelle :
 Le projet urbain est projetés sur un quartier de 30 ha à MELUN qui est une agglomération, alors que notre périmètre d'étude se situe à Tlemcen une agglomération de la région nord-ouest d'Algérie.
 La pertinence :
 Cet exemple aborde des problématiques urbaines semblables à notre projet, le quartier est divisé en deux rives par le chemin de fer qui crée une rupture urbaine dans le tissu aussi les enjeux de ce projet sont proches aux nôtres.
 La crédibilité :
 Le projet de quartier de la gare à MELUN est reconnu puisqu'il est réalisé par des grandes maîtrises d'ouvrages (groupe-6) architectes urbanistes, paysagistes, programmistes.

2 SITUATION ET DESCRIPTION

- Situation
 Le territoire situé à 45 kilomètres du centre de Paris.
- Description de projet :
 Nom : Quartier de la gare de Melun
 Date de réalisation : 2015 (en cour de réalisation)
 Equipe : Véra Broez, Architecte, urbaniste responsable cellule urbaine à Paris Jean nicolas pinaire, Architecte urbaniste, responsable d'étude Lisa vinassac, programmiste, urbaniste



4 SCHEMA DE PROJET URBAIN



3 LES OBJECTIFS DE PROJET

- Réorganisation complète du pôle multimodal (réseau urbain, interurbain, stationnement,...) et amélioration de son accès par tous les modes.
- Implantation d'un quartier mixte bureaux / activités et habitat sur les emprises
- libérées afin de raccrocher le quartier gare au cœur d'agglomération.
- Mise en accessibilité complète du pôle multimodal.
- La Ville de Melun souhaite totalement réaménager quartier afin de le moderniser, de la rendre plushumain et de sécuriser les déplacements entre les différents modes de transports.

6 SCENARIO PROGRAMMATIQUE

- Créer un quartier d'affaires aux abords de la gare entre 15 000 et 20 000 m² debureaux dans une première phase
- Des petites surfaces tertiaires à 500 m²
- Des services aux usagers des différents réseaux
- De la brasserie / restauration
- Accompagner le pôle tertiaire d'au minimum une centaine de logements (6 000 m² habitat) pour favoriser la mixité sociale et fonctionnelle ainsi que pour assurer l'animation du quartier aux différentes temporalités
- Implanter un hôtel 3 étoiles minimum

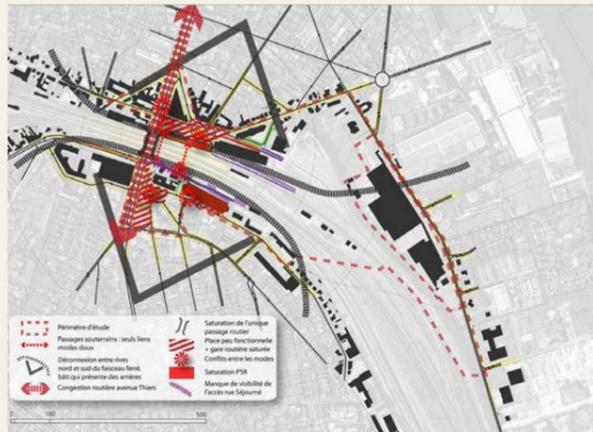


- ou une résidence-service (4 500 m²)
- Renforcer l'offre commerciale et de services (60 000 m² d'activités économiques) en lien avec les flux de la gare, les actifs, les habitants, sans pénaliser l'activité commerciale du centre-ville.



- Des commerces de proximité
- Des équipements de proximité
- Reconstituer les besoins immobiliers des transporteurs (SNCF, Minibus, Seine et Marne Express)
- 11 000 m² de logements organisés autour d'un parc urbain
- 66 000 m² à bâtir dont 60 000 m² de bureaux, commerces et locaux d'activités

5 LES PRINCIPAUX DYSFONCTIONNEMENTS URBAINS



- Déséquilibre entre la rive Nord «avant» et la rive sud «arrière» du pôle gare
- Rupture ferroviaire et urbaine qui sépare les deux rives du faisceau ferré (entre 100 et 300m)
- Impression de faille dans la ville renforcée par l'interruption du réseau bâti et du réseau viaire
- Topographie marquée : présence forte des talus ferroviaires
- Pas ou peu de repère urbain (à l'exception du palais de justice)
- Déficit d'espace public et de véritable place pour le piéton
- Déficit d'image commerciale et du bâti en général
- Saturation de l'avenue Thiers
- Problème d'enclavement et d'accessibilité pour tous les modes
- Eclatement de l'offre TC
- Problème de lisibilité des espaces du pôle multimodal
- Nombreux conflits entre les différents modes

- Déficit de traversées nord/sud
- Manque de visibilité de l'accès sud de la gare
- Image dégradée, depuis la ville et depuis les espaces ferrés



- Un environnement bâti déconnecté qui présente des «arrières»
- Modes doux entravés
- Problèmes de stationnement
- Difficultés de transit : sursaturation de voitures sur tous les espaces
- Une gare sous-dimensionnée par rapport à sa fréquentation (24 000 entrants/jr)

Conclusion :

A travers l'analyse des exemples de quartier de la gare, on met l'accent sur les différents problèmes rencontrés tel que la rupture ferroviaire accentuée et les liaisons piétonniers qui ne sont pas travaillés, ainsi que le déséquilibre des deux rives, un manque au niveau de fonctionnement « équipements et services », c'est pourquoi des solutions d'aménagement ont été souhaitées pour accueillir des projets liés au dynamisme et à l'attractivité par le développement des fonctions de centralité autour des quartiers de gare

2- ESQUISSE URBAINE « QUARTIER DE LA GARE UNE NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE » :

Pour répondre à la commande de la dynamisation urbaine de quartier de la gare plusieurs intentions d'aménagement ont pu émerger ayant pour champ d'action l'ensemble du quartier.

Le diagnostic de terrain, a permis de faire émerger plusieurs enjeux majeurs à l'échelle du quartier de la gare, Les différentes perspectives d'aménagements qu'on a proposés ont pour but de restructurer ce quartier, tout en répondant à des enjeux communs, vers un ensemble dynamique, au développement et à l'ambiance future pour le quartier de gare.

- les grandes lignes d'aménagement de quartier de la gare :
- Atténuer la rupture urbaine entre le quartier de la gare et le quartier d'Agadir et le centre-ville par la création d'une liaison entre eux (passerelles, tunnel, passage souterrain), et renforcer l'accessibilité qui vise à éliminer les barrières physiques
- Ouvrir des nouvelles voies pour faciliter l'accès à la gare
- Elargir les voies importantes pour accueillir les différents modes de transport
- Créer des axes importants qui accueillent des activités et des fonctions différentes (service, bureau, équipements, commerce, logements, hôtels.....)
- Développer et renforcer l'intermodalité de l'ensemble des modes de transports
- maintenir l'équilibre et la mixité des fonctions
- Faciliter le passage d'un mode de transport à un autre
- Garantir plus de confort en gare et plus de services aux voyageurs
- Rendre attractif le quartier par l'implantation de nouvelles activités.
- Recréer une centralité au niveau du quartier, un espace de rencontre, un espace de vie
- Améliorer le confort des logements et réhabiliter les logements anciens
- Aménager des espaces publics : des rues et des voies
- Moderniser et valoriser les espaces publics du quartier
- Restructurer la façade urbaine de part et d'autre des boulevards

ESQUISSE URBAINE



LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

- Atténuer la rupture urbaine entre le quartier de la gare et le quartier d'Agadir et le centre-ville par la création d'une liaison entre eux (passerelles, tunnel, passage souterrain), et renforcer l'accessibilité qui vise à éliminer les barrières physiques
- Reequilibrer les deux rives de la gare
- Créer un bâtiment voyageur mixte qui regroupe plusieurs fonctions (centre commercial, centre d'affaires, hôtel...)
- Ouvrir des nouvelles voies pour faciliter l'accès à la gare
- Elargir les voies importantes pour accueillir les différents modes de transport
- Créer des axes importants qui accueillent des activités et des fonctions différentes (service, bureau, équipements, commerce, logements, hôtels...)
- Développer et renforcer l'intermodalité de l'ensemble des modes de transports
- Maintenir l'équilibre et la mixité des fonctions
- Faciliter le passage d'un mode de transport à un autre
- Garantir plus de confort en gare et plus de services aux voyageurs
- Rendre le quartier attractif par l'implantation de nouvelles activités.
- Rehabilitation et restructuration des habitations existantes
- Projection d'un programme d'habitat (individuel, collectif, promotionnel...)
- Favoriser une mixité fonctionnelle et sociale
- Recréer une centralité au niveau du quartier, un espace de rencontre, un espace de vie
- Améliorer le confort des logements et réhabiliter les logements anciens
- Moderniser et valoriser les espaces publics du quartier
- Restructurer la façade urbaine de part et d'autre des boulevards
- Délocalisation de la gare routière à côté de la gare pour un pôle d'échange multimodal

LEGENDE

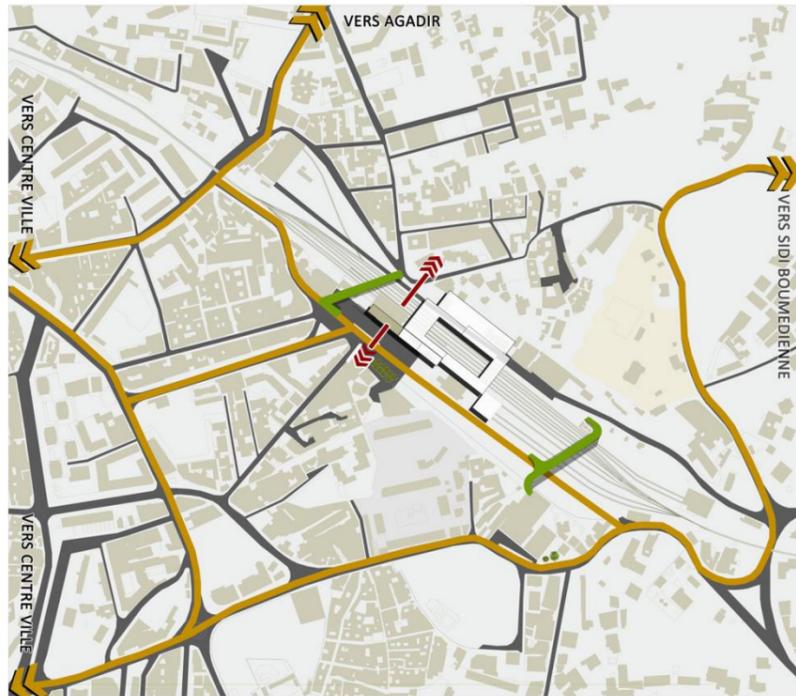
- o-o-o-o-o-o-o-o LIGNE DE TRAMWAY
- - - - NOUVELLE VOIE
- - - - AXE STRUCTURANT
- ELARGISSEMENT DE VOIE



- REEQUILIBRER LES 2 RIVES
- NOUVELLE LAISON URBAINE
- NOUVELLE ACCES A LA GARE
- NOUVEL POINT DE REPERE

STRATEGIE D'AMENAGEMENT

1 ASSURER UNE CONTINUITÉ URBAINE ET UNE CONNEXION DES DEUX RIVES / AXES STRUCTURANTS



2 OUVERTURE DES NOUVELLES VOIES ELARGISSEMENT DES VOIES



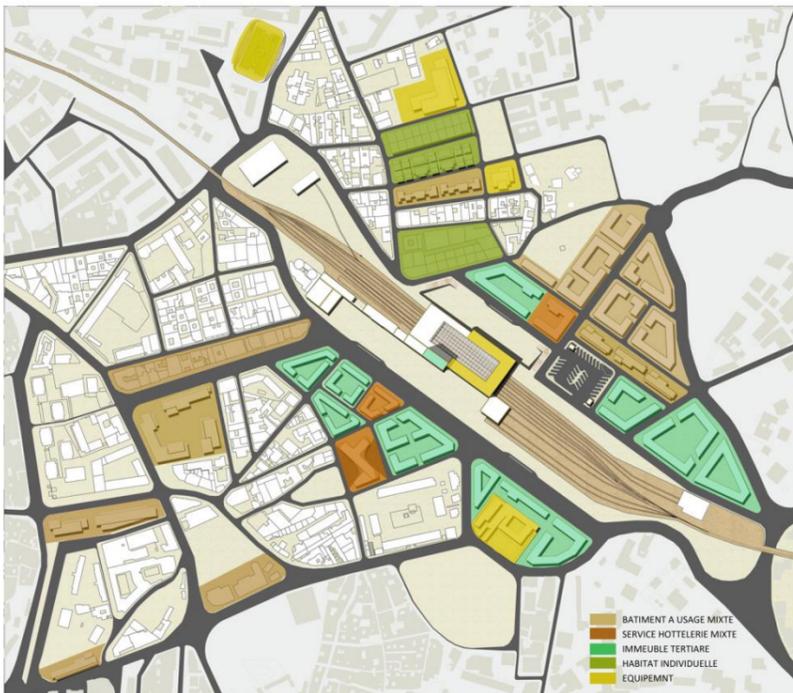
3 REORGANISER LA TRAME URBAINE



4 OFFRIER LES DIFFERENTS MODES DE MOBILITE ET DE TRANSPORT



5 REEQUILIBRER LES DEUX RIVES DE LA GARE AMELIORATION DU CADRE DE VIE & FAVORISER UNE MIXTE FONCTIONNELLE



6 AMELIORER LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET ASSURER UNE MIXITE SOCIALE



3- Le plan d'aménagement global 1/2000

3.1 Les stratégies d'aménagement :

3.1.1 L'ouverture des nouvelles voiries / l'élargissement des voies



Figure 43 L'ouverture et l'élargissement des voies

- Assurer des continuités fonctionnelles et visuelles par l'ouverture de nouvelles voiries pour faciliter le déplacement et l'accès à la gare
- L'élargissement des voiries pour intégrer les circulations douces et une accessibilité pour tous les modes de transport, et accueillir le passage de tramway

3.1.2 Assurer une continuité urbaine et une connexion des deux rives / axes structurants :

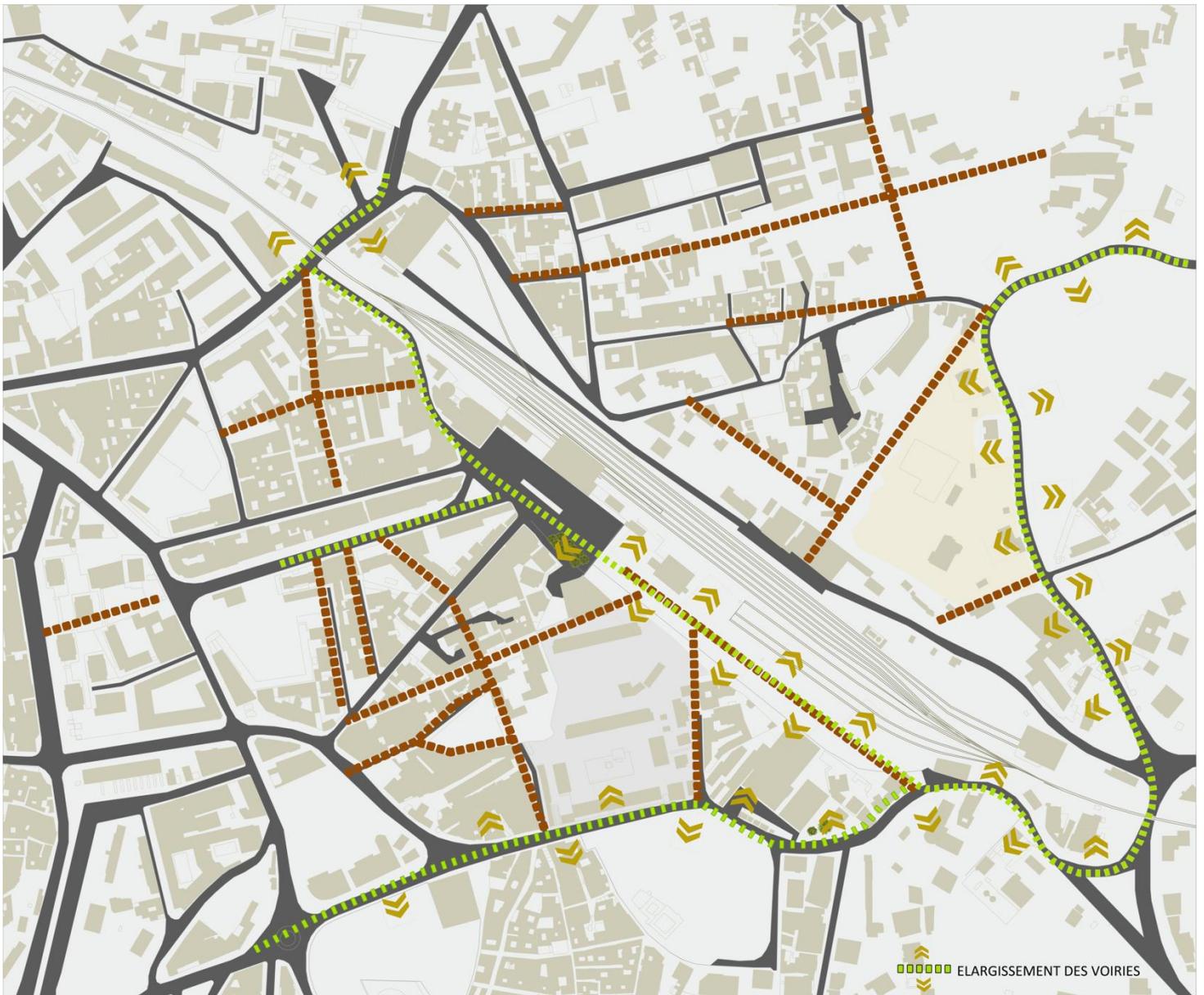


Figure 44 la connexion entre les deux rives et les axes structurants

- La création de deux passerelles et un passage souterrain pour faciliter la mobilité d'une rive à l'autre
- La création d'un pôle d'échange multimodale qui rassemble plusieurs fonctions (bâtiment voyageur, centre commercial, hôtel, bureaux, service ...), et qui relie les deux rives
- La création des axes structurants qui permet une liaison rapide entre la rive nord et sud en installant une gamme d'équipements, service, logements et du commerce au niveau de RDC

3.1.3 Réorganiser la trame urbaine



Figure 45 la réorganisation de la trame urbaine

3.1.4 Offrir les différentes modes de mobilité et de transport :



Figure 46 les différentes modes de mobilité et de transport

- favoriser le transport en commun par les différents modes de transport (ligne de tramway, ligne de bus, taxis)
- le déplacement de la gare routière à proximité de la gare ferroviaire

3.1.5 Rééquilibrer les deux rives : (amélioration de cadre de vie / favoriser une mixité fonctionnelle)

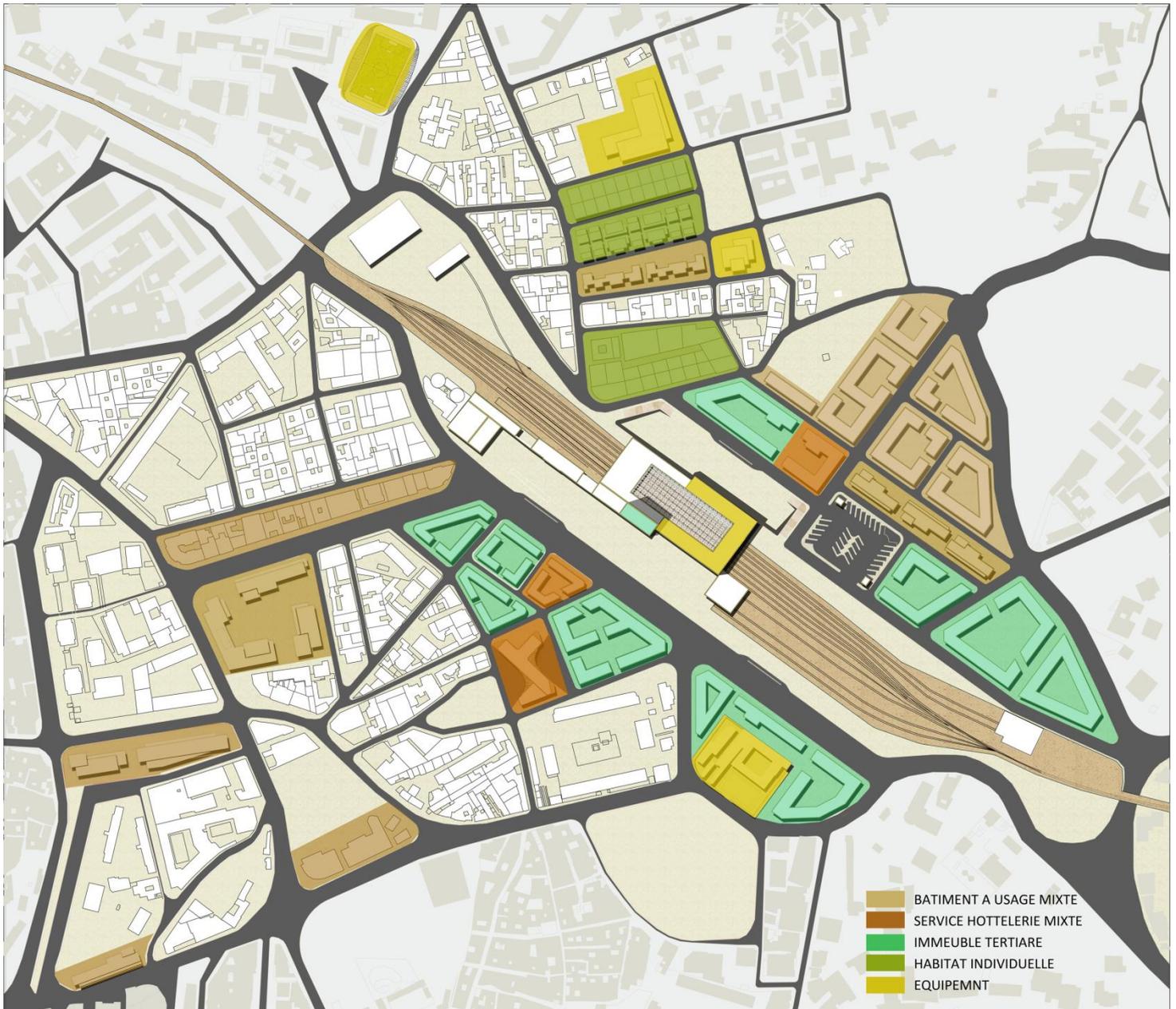


Figure 47 rééquilibrage des deux rives

- Rééquilibrer les deux rives de quartier et de renforcer son attractivité en offrant un ensemble d'équipements, services et logements, ainsi que des opérations de réhabilitation, restructuration et de revalorisation des deux rives, et Améliorant la qualité environnementale de quartier et de l'habitat PAR :
- l'amélioration de cadre de vie et renforcer l'image du quartier par la projection d'un programme de logements
- Favoriser une mixité fonctionnelle par l'injection des bureaux, équipements, services, commerces

3.1.6 Améliorer la qualité environnementale et assurer une mixité fonctionnelle :



Figure 48 Amélioration de la qualité environnementale

- Améliorer la qualité environnementale par injection des espace naturels, ainsi végétaliser les voies, et projection d'un parc urbain, ce lieu constituera un véritable espace attractif pour les habitants et usagers.
- Assurer une mixité sociale par la création des espaces public, des rencontre, des équipements de loisirs de détente

3.2.Description de plan de masse 1/2000 :

Introduction :

Le quartier de la gare constitue de formidable porte d'entrée de la ville qui sont donc favorable au développement des projets mixtes mêlant : logements , service , activité et transport et pour le rendre plus dynamique et attractive on prévoit :

3.2.1. Voiries et stationnement :

Pour assurer la continuité urbaine et éliminer la rupture ferroviaire faite par le chemin de fer on propose l'ouverture des rues en impasse prenant en considération la trame viaire existante dans l'ancien tissu , pour avoir des percés visuels importantes et assurer une continuité fonctionnelle et urbaine .

Pour assurer une connexion entre les deux rives on prévoit la création des deux passerelles piétonnes et permettre la continuité du passage souterrain existant jusqu'aux le quartier de Sidi Yakoub en profitant du talus existant qui fait plus de 5m , dont en installant des escaliers de part et d'autre de parvie de la gare .

Pour intégrer les différentes modes de circulations et de transport (cyclable, espace de stationnement) et accueillir le passage de tramway on prévoit l'élargissement des voiries jusqu'aux 20 m .

Permettre une liaison mécanique rapide entre les deux rives nord et sud par la création des axes structurants, dont en installant une gamme d'équipements (services , logements , et du commerce) au niveau de RDC .

La projection d'un parking en silo , dont en offrent un nombre important de stationnement suffisant qui répond aux besoins des usagers .

Le déplacement de la gare routière de Bab El Jiada proximité de la gare on offrent 28 places de stationnement pour les bus

L'amélioration de l'espace de stationnement des taxis accolé de la gare.

3.2.2. Les espaces bâtis :

L'enjeu pour le quartier de la gare est donc d'acquérir une véritable place de centralité, que ce soit par les activités qui s'y trouvent , par la forme urbaine ou encore car , depuis le quartier de gare s'organiseront les futurs déplacements vers l'ensemble de la ville , ce quartier sera donc un espace de vie ou seront aménagés à la fois , des espaces résidentiels intégrant des services de proximité et des bureaux de façon à favoriser l'usage des transports en commun .

L'aménagement d'un pôle d'échange multimodal par l'extension de la gare existante , on offrant une mixité fonctionnel a la gare (un centre d'affaire , centre commercial , bâtiment voyageur , service de la gare , parking en silo .

Favoriser une mixité fonctionnel par l'installation des immeubles tertiaires (services , commerce , hôtellerie , bureaux) de part et d'autre de la gare

Offrant des zones résidentiels en intégrant des commerces et des parkings au niveau de RDC.

Pour améliorer le cadre de vie en offrant une différente typologie d'habitat (logement social , professionnel) ainsi que des habitations individuelles au niveau de Sidi Yakoub .

Dans la perspective d'une attractivité au sein du quartier , on prévoit la projection des hôtels a proximité de la gare en installant des espaces de regroupement , restaurants , cafétéria

Elargissement de l'école primaire

Création d'un lycée pour le quartier d'Agadir

La projection d'un centre multifonctionnel pour accueillir des différents événements

La réhabilitation de tissus existant on améliorant l'image de la ville

3.2.3. Espace vert :

Afin de revaloriser et améliorer la qualité environnementale du quartier en créant plusieurs espaces publics de qualité , des lieux de rencontre accueillant et agréable en favorisant la sociabilité et la mixité , d'une part , les espaces collectifs seront organisés pour former un ensemble cohérent , d'autre part , des espaces vert seront implantés afin d'aérer le quartier et de proposer des espaces de loisirs agréables

L'aménagement d'un parc urbain qui va offrir une nouvelle mixité sociale au niveau du quartier, ce lieu constituera un véritable espace attractif pour les habitants et usagers.



Figure 49 plan de masse 1/2000

AVANT  APRES



AVANT



APRES

COUPES & FACADE URBAINE

FACADE URBAINE



COUPES URBAINES

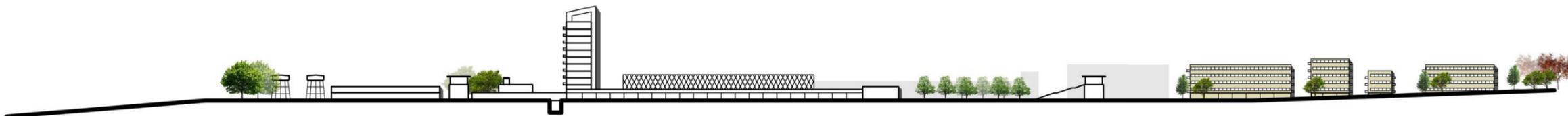
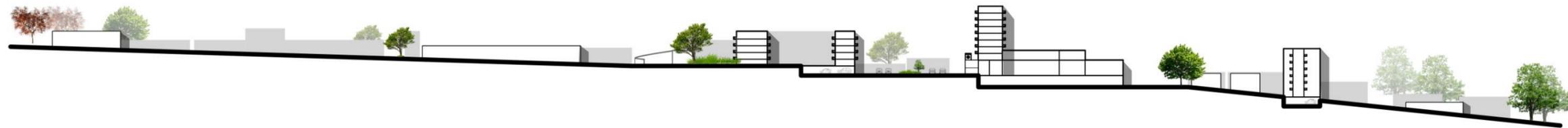
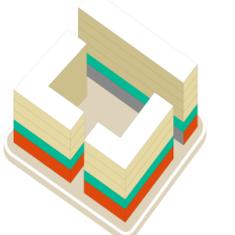
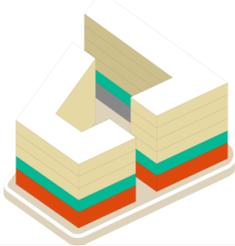
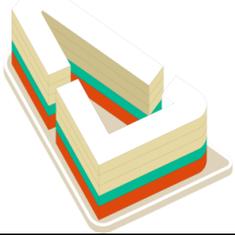
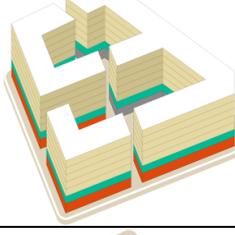
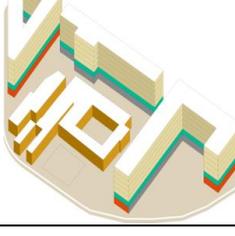
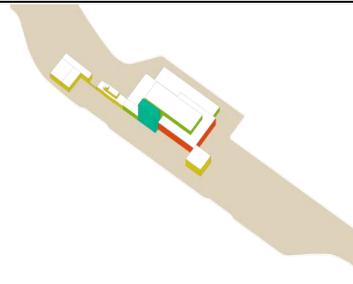
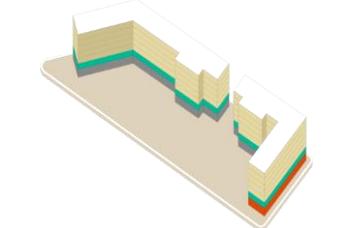
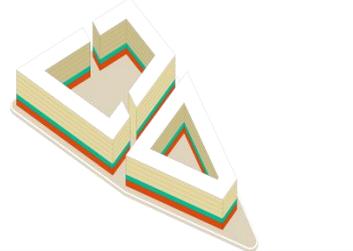
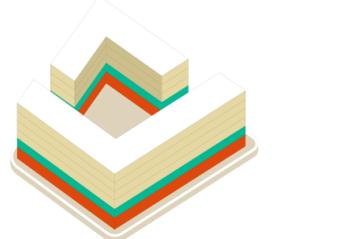
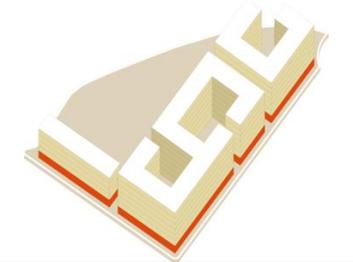
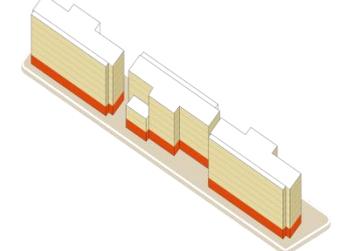
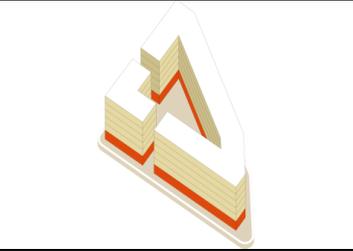
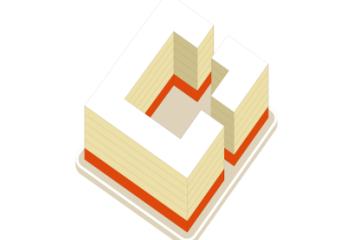


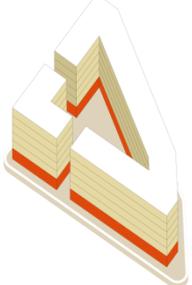
Figure 51 coupes et facade urbaine



3.3. Programmes spécifique :

Ilot	Type d'intervention	Type de bâtiment	Gabarit	Activité	3D
Ilot 1 Surface : 2257 m ²	Démolition/urbanisation	Immeuble tertiaire	R+5	Commerce (boutique)-Service-bureau – logement -t -Cafétéria -Parking	
Ilot 2 Surface : 2033m ²	Démolition/urbanisation	Immeuble tertiaire	R+5 / R+4	Commerce (boutique)-Service-bureau – logement -Equipement -Cafétéria -Parking	
Ilot 3 Surface 1558m ²	Démolition/urbanisation	Hôtel mixte	R+5 / R+4	Commerce- Equipement (fitness, sauna, jacuzzi, squash- salle de séminaire modulable salle des fête - point info-club enfant-ado-jazz club, coin communication, wifi, internet, cinéma, vidéo)- Cafétéria-Parking	
Ilots 4 Surface : 1889m ²	Démolition/urbanisation	Immeuble tertiaire	R+4	Commerce (boutique)-Service-bureau – logement -Equipement -Cafétéria -Parking	
Ilot 5 Surface : 5062 m ²	Démolition/urbanisation	Immeuble tertiaire	R+6	Commerce (boutique)-Service-bureau – logement -Equipement -Cafétéria -Parking	
Ilots 6 Surface : 2006 m ²	Démolition/urbanisation	Hôtel mixte	R+5	Commerce- Equipement (fitness, sauna, jacuzzi, squash- salle de séminaire modulable salle des fête - point info-club enfant-ado-jazz club, coin communication, wifi, internet, cinéma, vidéo)- Cafétéria-Parking	
Ilot 7 Surface : 10943 m ²	urbanisation / rénovation	Immeuble tertiaire	R+6	Commerce (boutique)-Service-bureau – logement -Equipement -Cafétéria – salon de thé -Parking	

<p>Ilot 8</p> <p>Surface : 62355 m²</p>	<p>urbanisation / rénovation</p>	<p>Bâtiment voyageur / centre</p>	<p>R+1 / R+7</p>	<p>Bâtiment voyageur - centre commercial - centre d'affaire, hotel</p>	
<p>Ilot 9</p> <p>Surface : 5584m²</p>	<p>Démolition / urbanisation</p>	<p>Immeuble tertiaire / hôtel mixte</p>	<p>R+6</p>	<p>Commerce (boutique)- Service-bureau - logement -Equipement - Cafétéria -Parking</p>	
<p>Ilot 10</p> <p>Surface : 9686 m²</p>	<p>Démolition/urbanisation</p>	<p>Immeuble tertiaire</p>	<p>R+5 / R+6</p>	<p>Commerce (boutique)- Service-bureau - logement -Equipement - Cafétéria -Parking</p>	
<p>Ilot 11</p> <p>Surface : 3253m²</p>	<p>Démolition/urbanisation</p>	<p>Immeuble tertiaire</p>	<p>R+5 / R+4</p>	<p>Commerce (boutique)- Service-bureau - logement -Equipement - Cafétéria -Parking</p>	
<p>Ilot 12</p> <p>Surface : 11163m²</p>	<p>Démolition / urbanisation</p>	<p>Logement social</p>	<p>R+4 / R+6</p>	<p>Commerce – équipement- logement – parking</p>	
<p>Ilot 13</p> <p>Surface : 3643m²</p>	<p>Démolition / urbanisation</p>	<p>Logements promotionnel</p>	<p>R+5 / R+6</p>	<p>Commerce – équipement- logement – parking</p>	
<p>Ilot 14</p> <p>Surface : 3287m²</p>	<p>Démolition / urbanisation</p>	<p>Logement social</p>	<p>R+5</p>	<p>Commerce – équipement- logement – parking</p>	
<p>Ilot 15</p> <p>Surface : 2858m²</p>	<p>Démolition / urbanisation</p>	<p>Logement social</p>	<p>R+5</p>	<p>Commerce – équipement- logement – parking</p>	

Ilot 16 Surface : 3287m ²	Démolition / urbanisation	Logement social	R+5	Commerce – équipement- logement – parking	
Ilot 17 Surface : 3810m ²	Démolition / urbanisation	Gare routière	R	28 places de parking	
Ilot 18 Surface : 13219m ²	Aménagement extérieur	Parc urbain		Aménagement jardin Espace de détente	
Ilot 19 Surface : 1712m ²	Aménagement aire de jeux	Aire de jeux			
Ilot 20 Surface : 8123m ²	Démolition/urbanisation	Bâtiment à usage mixte (haute standing)	R+5/R+6/ R+4	Commerce (boutique)-bureau-Loisir (salle de sport, salle de jeu)-Cafétéria -Restaurant Garderie d'enfant et crèche -Logement -Parking	
Ilot 21 Surface : 6889m ²	Réorganisation urbaine Réhabilitation des façades			Commerce (boutique)	
Ilot 22 Surface : 4514	Réaménagement de jardin				
Ilot 23 Surface : 4531m ²	Démolition/urbanisation	Bâtiment à usage mixte	R+6 / R+5	Commerce (boutique)-bureau-Loisir (salle de sport, salle de jeu)-Cafétéria -Restaurant Garderie d'enfant et crèche -Logement -Parking	
Ilot 24 Surface : 1456m ²	Démolition/urbanisation	Bâtiment à usage mixte	R+5	Commerce (boutique)-bureau-Loisir (salle de sport, salle de jeu)-Cafétéria -Restaurant Garderie d'enfant et crèche -Logement - Parking	

Ilot 25 Surface : 6206m ²	Rénovation			
Ilot 26 Surface : 7750m ²	Zone a préservée (monument historique)			
Ilot 27 Surface : 6206m ²	Rénovation			
Ilot 28 Surface : 3056m ²	Démolition/urbanisation	Logement promotionnel	R+5	Commerce - Bureau - Service - Parking
Ilot 29 Surface : 1414m ²	Démolition/urbanisation	Centre multifonctionnel	R+4	Commerce (boutique)- Service -Loisir -Cafétéria - Salon de thé-Restaurant -Parking
Ilot 30 Surface : 3446m ²	Démolition/urbanisation	Habitat semi collectif		
Ilot 31 Surface : 2446m ²	Réaménagement jardin	Jardin public		
Ilot 32 Surface : 3355m ²	Démolition/urbanisation	Lotissement		
Ilot 29 Surface : 4528m ²	Démolition/urbanisation	Lycée	R+2	
Ilot 36 Surface : 4531m ²	Réaménagement de stade	Stade		

Tableau 10le programme spécifique de p'erimetre d'etude

4. Plan de masse 1/500 :



Figure 52 plan de masse 1/500

FORME URBAINE & TYPOLOGIE DES ILOTS



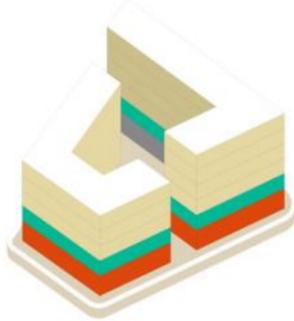
ilot 1

IMEUBLE TERTIAIRE
 parcelle : 2257 m²
 surface bâti : 978.3 m²
 densité : 0.43
 hauteur : R+5
 nombre de bureau : 10



ilot 2

IMEUBLE TERTIAIRE
 parcelle : 2033 m²
 surface bâti : 767 m²
 densité : 0.37
 hauteur : R+5 / R+4
 nombre de bureau : 8



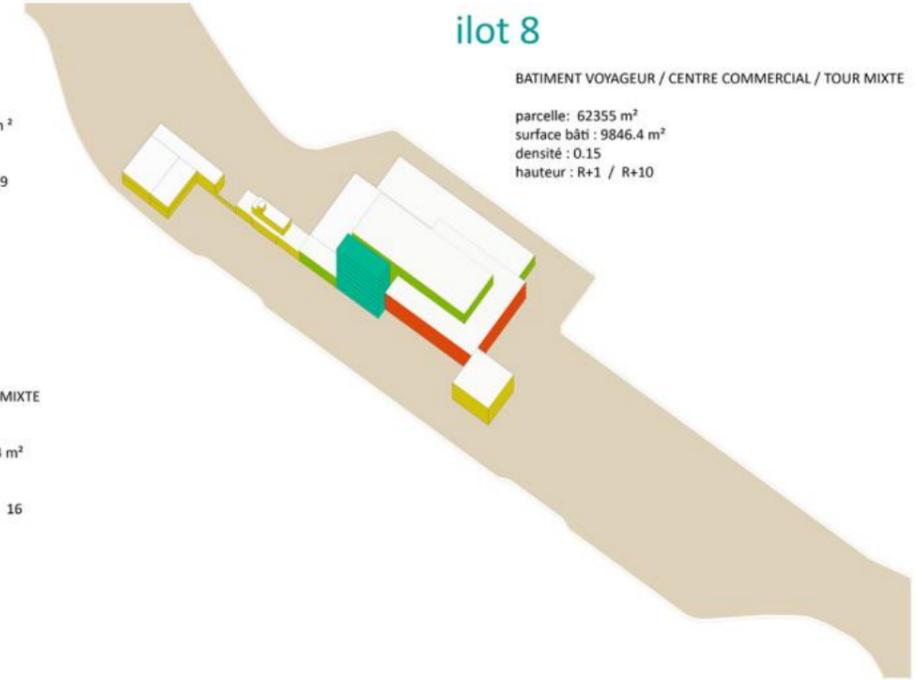
ilot 3

IMEUBLE TERTIAIRE
 parcelle : 1558 m²
 surface bâti : 657.9 m²
 densité : 0.42
 hauteur : R+5 / R+4
 nombre de bureau : 6



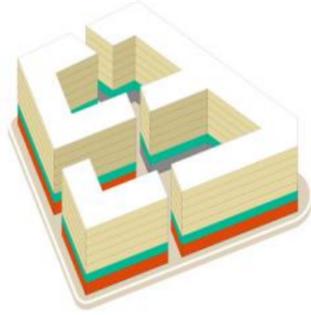
ilot 4

IMEUBLE TERTIAIRE
 parcelle : 1889 m²
 surface bâti : 896.1 m²
 densité : 0.47
 hauteur : R+4
 nombre de bureau : 9



ilot 8

BATIMENT VOYAGEUR / CENTRE COMMERCIAL / TOUR MIXTE
 parcelle : 62355 m²
 surface bâti : 9846.4 m²
 densité : 0.15
 hauteur : R+1 / R+10



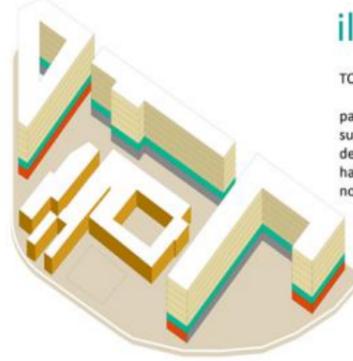
ilot 5

IMEUBLE TERTIAIRE
 parcelle : 5062 m²
 surface bâti : 2385.6 m²
 densité : 0.47
 hauteur : R+6
 nombre de bureau : 23



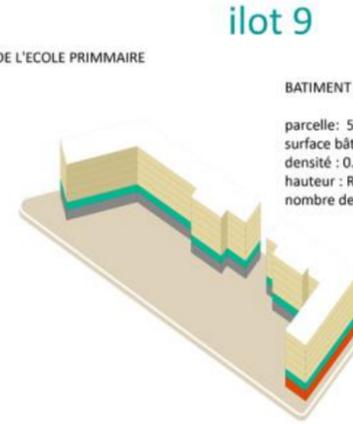
ilot 6

HOTEL
 parcelle : 2006 m²
 surface bâti : 1041.5 m²
 densité : 0.51
 hauteur : R+2



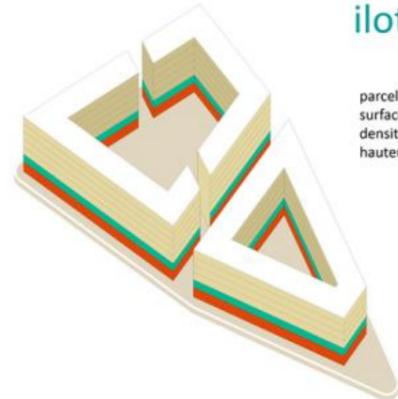
ilot 7

TOUR MIXTE / RENOVATION DE L'ECOLE PRIMAIRE
 parcelle : 10943 m²
 surface bâti : 4186.1 m²
 densité : 0.38
 hauteur : R+6
 nombre de bureau : 25



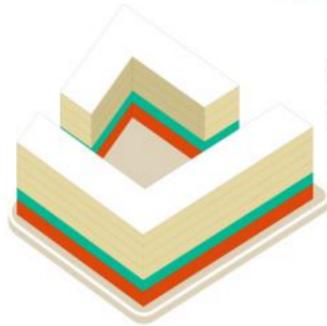
ilot 9

BATIMENT A USAGE MIXTE
 parcelle : 5584 m²
 surface bâti : 1598.4 m²
 densité : 0.28
 hauteur : R+6
 nombre de bureau : 16



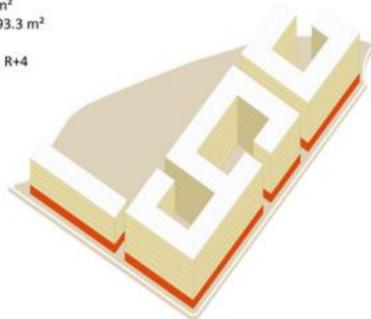
ilot 10

parcelle : 9686 m²
 surface bâti : 3926.1 m²
 densité : 0.40
 hauteur : R+6 / R+5



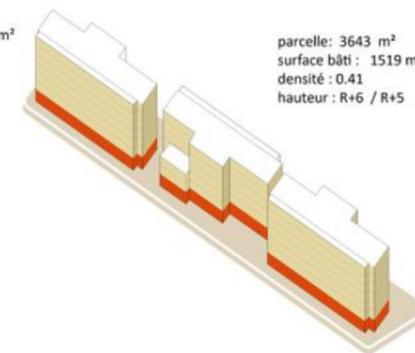
ilot 11

parcelle : 3253 m²
 surface bâti : 1393.3 m²
 densité : 0.42
 hauteur : R+5 / R+4



ilot 12

parcelle : 11163 m²
 surface bâti : 3485.5 m²
 densité : 0.31
 hauteur : R+6 / R+4



ilot 13

parcelle : 3643 m²
 surface bâti : 1519 m²
 densité : 0.41
 hauteur : R+6 / R+5



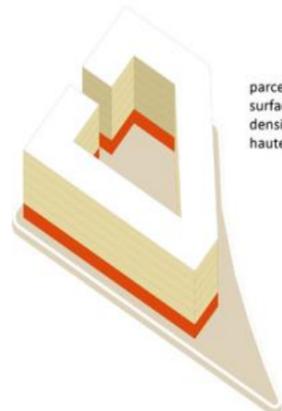
ilot 14

parcelle : 3287 m²
 surface bâti : 1613.3 m²
 densité : 0.49
 hauteur : R+5



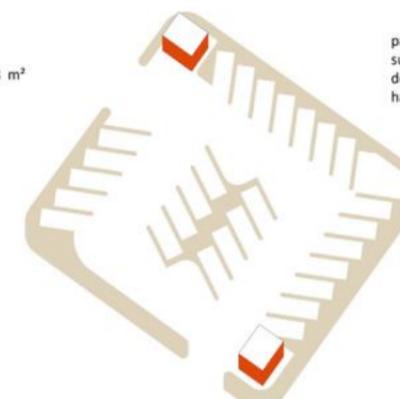
ilot 15

parcelle : 2858 m²
 surface bâti : 1353.2 m²
 densité : 0.47
 hauteur : R+5



ilot 16

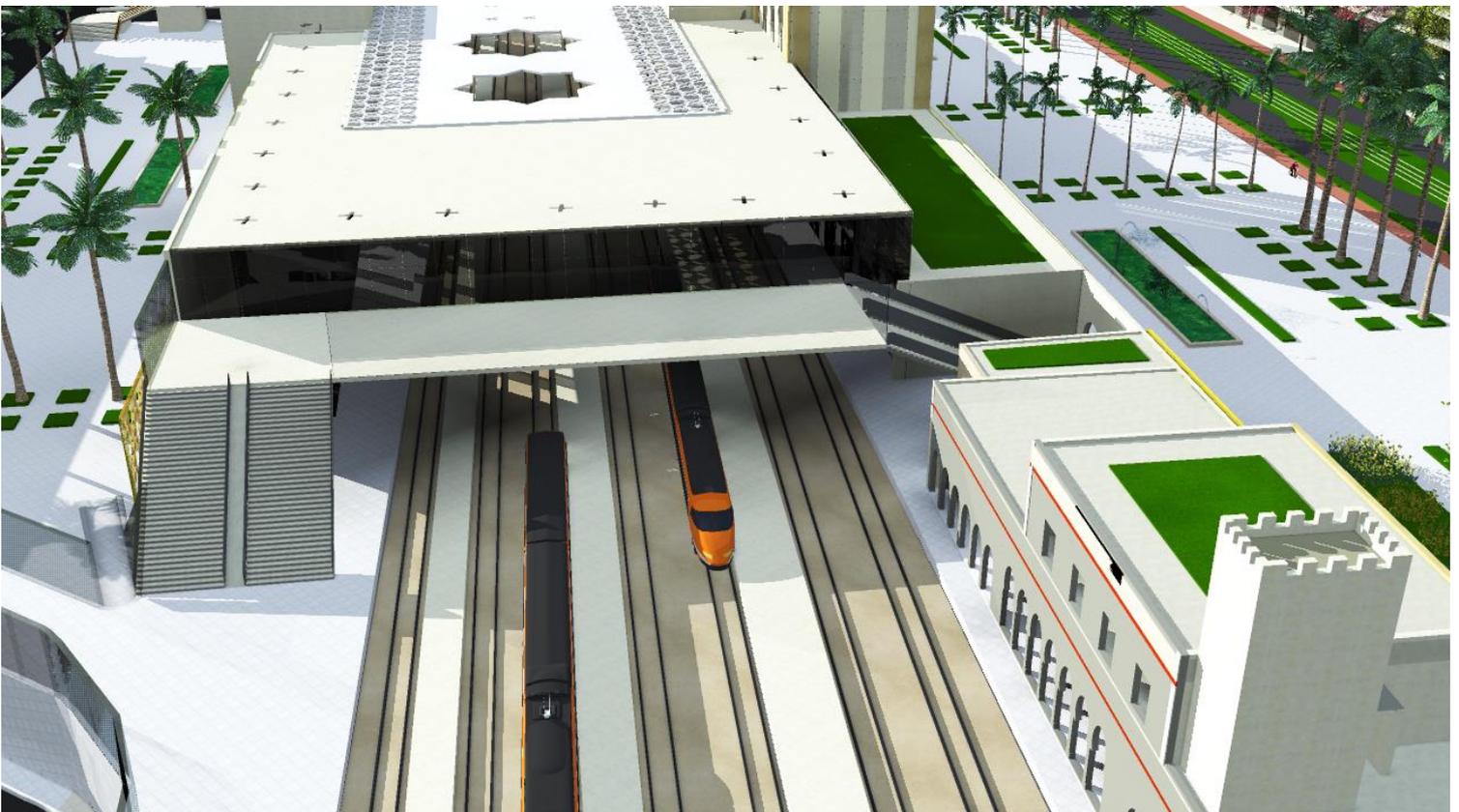
parcelle : 3439 m²
 surface bâti : 1527.8 m²
 densité : 0.44
 hauteur : R+5



ilot 17

parcelle : 3810 m²
 surface bâti : 81 m²
 densité : 0.02
 hauteur : R

5. Les vues 3D :







6. La partie technique :

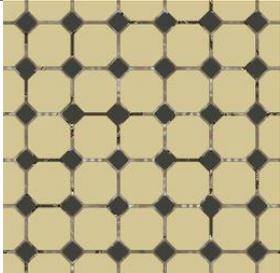
8.1 Les matériaux de revêtements de sol : ³⁵

La surface des cheminements doit être repérable par des couleurs de revêtement contrastant avec les abords (chaussée, parking). Les sols et les revêtements de sols des cheminements doivent être plats, stables, non meubles, non glissants et ne pas présenter d'obstacles ni de risques pour les roues, les cannes ou les piétons.

a- Les critères de choix des matériaux et revêtements de sol :

- Qualité esthétique
- Localité
- Durabilité
- Facilité d'entretien et de maintenance
- Optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation
- Adaptés à chaque typologie de lieu
- Intégrés dans leur environnement.

b- Les palettes de matériaux et revêtements de sol :

<p>Chaussée – usage courant, parking</p>  <p>Bétonbitumineux noir</p>	<p>Chaussée – zone de rencontre</p>  <p>Usage enpavage et/oudallage</p>
<p>Texture aire de jeux</p> 	<p>Texture zone de regroupement</p> 
<p>Chaussee – carrefour, aménagement de securite</p> 	<p>Bordures et caniveaux</p> 

³⁵ Guide de l'aménagement urbain , parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse

Trottoirs passage piéton – usages courants / particuliers



trottoirs et cheminements accessibles cheminements mixtes piétons/cycles passage piétons surélevé accessibles

Délimitations/voliges



Limites et zones de découpe entourage d'arbre chainettes de delimitation de places de stationnement

Éléments particuliers : murs et murets, marches...



Usages : murs, murets, séparations, clôtures marches d'escaliers, murs et murets

Cheminements courants/particuliers



Usages : cheminements accessibles, pistes cyclables, cheminements mixtes

8.2 Les mobiliers urbains et d'éclairage : ³⁶

Le mobilier urbain est une expression contemporaine qui englobe tous les objets publics ou privés installés sur l'espace public d'une ville pour répondre aux besoins des usagers d'une collectivité.

Il existe neuf types de mobiliers:

Mobilier de **confort** (bancs, fontaines...)

Mobilier de **propreté** (corbeilles, sanisettes)

Mobilier de **protection** (bornes, potelets...)

Mobilier lié aux **transports** (Atribus, horodateurs, stationnement vélo...);

Mobilier de **communication** (cabines téléphoniques, boîtes à lettres...)

Mobilier de **vente et d'accueil** (kiosques...)

Equipements **techniques** (armoires EDF-GDF, signalisation...);

Mobilier **temporaire** (marché, information chantiers...);

Mobilier **d'éclairage**.

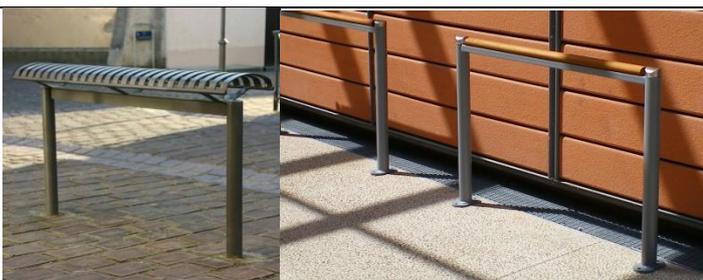
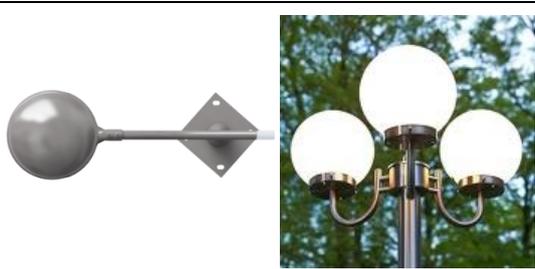
a- Critères de choix des modèles de mobilier :

- Répondre à un besoin spécifique pour la collectivité,
- Offrir un minimum d'encombrement,
- Offrir toutes les garanties de pérennité de l'ouvrage et de renouvellement (suivi des fabricants), notamment en présentant une bonne résistance à la corrosion.

b- Les palettes des mobiliers urbains :

<p>Bancs et banquettes</p> 	<p>Corbeille de propreté</p> 
<p>Stationnement vélos</p> 	<p>jardinieres</p> 
<p>Grilles d'arbres</p> 	<p>Delimitation des espaces verts</p> 

³⁶ Catalogue des matériaux de voirie et d'espace publics, la direction de Claude Roussel, Lille

<p>Potelets et bornes</p> 	<p>Fontaines</p> 
<p>Assis-debout</p> 	<p>Cendrier</p> 
<p>Delimitation des stationnements</p> 	<p>Elements de repos</p> 
<p>Recharge de telephone</p> 	<p>Barrieres de rue</p> 
<p>Candelabres</p> 	<p>Bornes basses</p> 
<p>Borne rasante</p>	<p>Spots encastres</p>



8.3 Les éléments de signalétique :³⁷

a- Les palettes de signalétique :

<p>Signalisation directionnelle</p>	<p>Relais information service</p>
<p>Publicites, evenements</p>	<p>Signaletique</p>
<p>Borne d'arrêt minutes</p>	<p>Vitrines d'affichage</p>

8.4 Les végétaux :

a- Critères de choix des essences végétales :

- Espèces locales adaptées au climat et au sol,
- Végétaux nectarifères et mellifères, à fruits comestibles pour les oiseaux et la petite faune,
- Végétaux peu exigeant en eau (adaptés aux milieux secs),
- Végétaux résistants à la pollution et aux maladies
- Végétaux à port compact et dense pour servir de refuge aux animaux,
- Palettes végétales à floraisons étalées dans le temps,

³⁷ Guide de l'aménagement urbain , parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse

- Vivaces privilégiées aux annuelles et bisannuelles (croissance moins demandeuse en eau),
- Palette composée des différentes strates végétales (herbacée, arbustive et arborée)
- Palettes végétales composées d'espèces et de variétés différentes afin de limiter les risques d'épidémies.
- Végétaux toxiques et épineux à éviter à proximité des passages piétons et des pôles scolaires.
- Essences proportionnées aux espaces qu'on leur destine, notamment pour les arbres

b- Les palettes végétales :

<p>Mail piétonnier / place</p> 	<p>Traitement du talus de la ratp</p> 
<p>Traitements des rues</p> 	<p>Les végétaux pour massifs et jardinières</p>  <p>Arbustes vivaces graminées</p>
<p>Les végétaux grimpants</p> 	<p>Les végétaux tapissants pour pieds d'arbres</p> 
<p>Type d'arbre</p>  <p>Judé Amendier palmier</p>	

8.5

L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite :

Les palettes d'accessibilité :

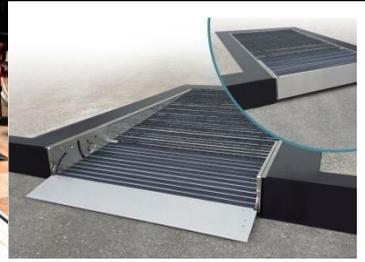
Aides aux franchissements de voies



clous podotactiles

rail de guidage

Aides aux franchissements de seuils d'équipements

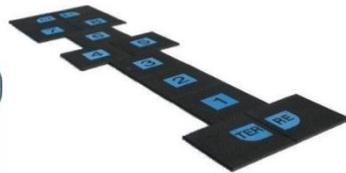


Procedemanuelsprocedeaumatique

8.6 Les équipements de loisirs :

Les palettes d'équipements de loisirs :

Jeux pour enfants



Jeux pour adolescents et adultes



Conclusion générale

Ce projet de fin d'étude, pour nous, une importante opportunité afin de développer et enrichir nos connaissances, c'est un apprentissage sur cette vaste et complexe discipline qu'est l'urbanisme.

Notre projet portant sur l'amélioration et la dynamisation d'une partie de la ville en assurant le meilleur fonctionnement et en veillant à son intégration au reste de la ville, répondant aux plus hautes exigences environnementales, résolument contemporaines, mixtes, ouvert, dense et agréable à vivre.

A travers la problématique soulignée dans la première phase de recherche nous avons souhaité travailler sur le quartier de la gare, un fragment extrêmement important, mais marqué par son isolement et par sa rupture spatiale et fonctionnelle par rapport au reste de la ville.

Ce fragment complexe possède un potentiel et des qualités pour faire créer une nouvelle dynamique urbaine au sein de quartier, donc la mise en œuvre d'un projet urbain au niveau du quartier de la gare résolument vise à développer le secteur économique de pointe et du bassin d'emploi, et aussi consiste à intégrer le quartier de Sidi Yacoub au reste de la ville, tout en contribuant à son attractivité et à son rayonnement par la dominance de l'activité tertiaire et par la mixité des logements et de services.

Le projet de quartier de la gare s'inscrit dans une volonté de durabilité, de cohérence territoriale et de développement urbain, il nécessite à inscrire l'agglomération Tlemcenien dans un cadre de dynamique, d'attractivité et de développement économique, grâce à sa richesse en matière des fonctions « bureaux, services, logement, équipements », créer au niveau du quartier.

Ce projet a été une réelle opportunité pour nous, d'allier à la fois, nos connaissances dans le domaine de l'urbanisme, mais également d'innovation et d'ouverture d'esprit

BIBLIOGRAPHIE

Livre :

Benevolo, Leonardo. *l'histoire de la ville*. Editions Parenthèses, 1994.

Boino. Lyon. *la production de la ville*. edition Parenthèse , 2010 .

Levy, Jean Paul. *centres villes en mutation*. Editions du Centre national de la recherche scientifique, 1987.

Lynch, Kevin. *L'image de la cité* .Edition. Dunod, coll. Architecture, urbanisme, 1999.

Lyon, Paul Boino. *la production de la ville*. France: edition Parenthèse , 2010.

Pierre André, Claude-E. Delisle, Jean-Pierre Revéret et A. Sene. *L'évaluation des impacts sur l'environnement : Processus, acteurs et pratique*. Presse Internationales Polytechnique, 1999.

Raymond, Guglielmo. *Les grandes métropoles du monde et leur crise*. Paris : A. Colin : Masson, 1996.

Zucchelli, Alberto. *introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine*. Office des publications universitaires, 1983.

Mémoire

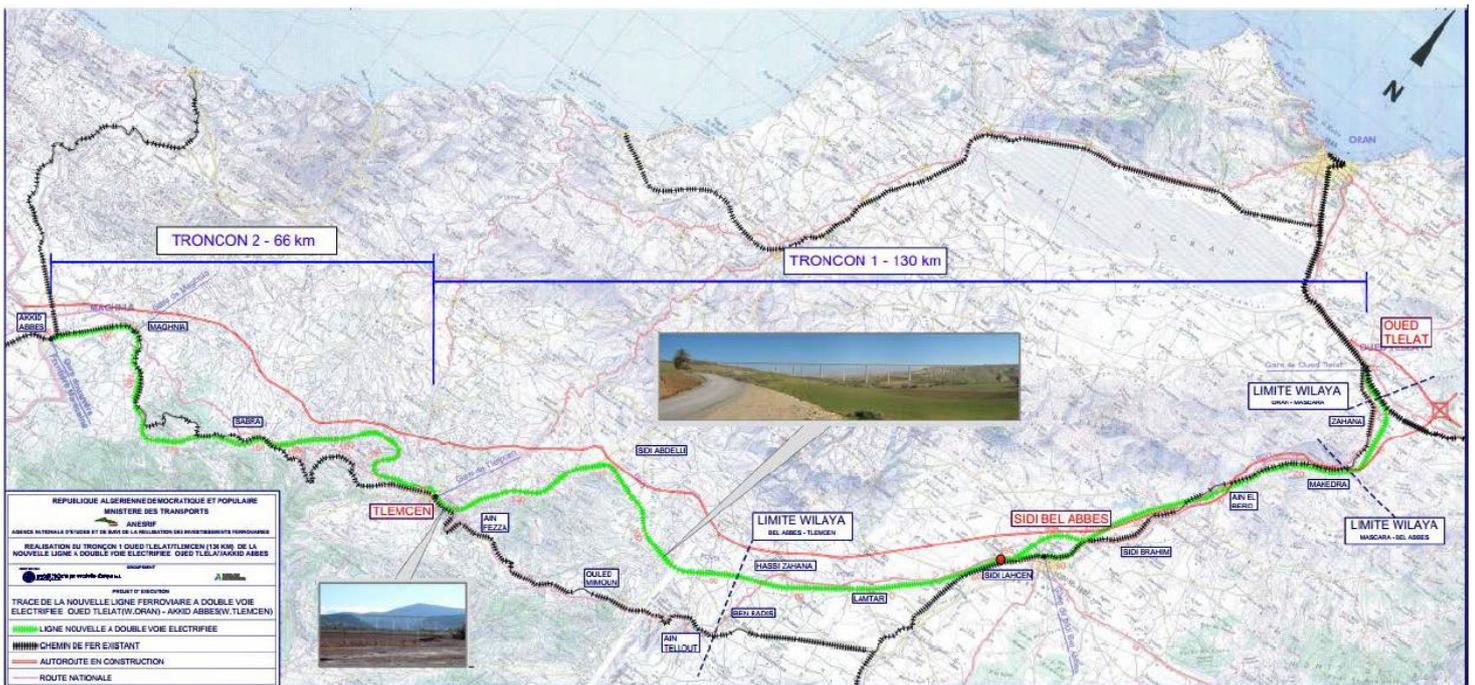
Fatiha, Nedjai. «les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application , cas d'étude : la ville de batna.» memoire obtention du diplome Magister .

architecture, etudiants 4ème année. «ANALYSE URBAINE DU NOYAU HISTORIQUE DE TLEMCEN.» 2003-2004.

Annexe

Futur projet « ligne LGV » :

La première ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) reliera Oued Tlelat près d'Oran à Tlemcen (130 km). Une longue ligne ferroviaire qui serpente dans les immenses plaines de l'Ouest algérien. Cette ligne fait partie du grand projet d'électrification de la ligne



ferroviaire Est-Ouest qui longera l'autoroute Est-Ouest.

projet de renovation de la gare ferroviaire de Tlemcen :

Le projet comprend la Rénovation du bâtiment voyageur existant et la Construction d'un nouveau terminal pour la nouvelle Ligne Grande Vitesse (LGV).

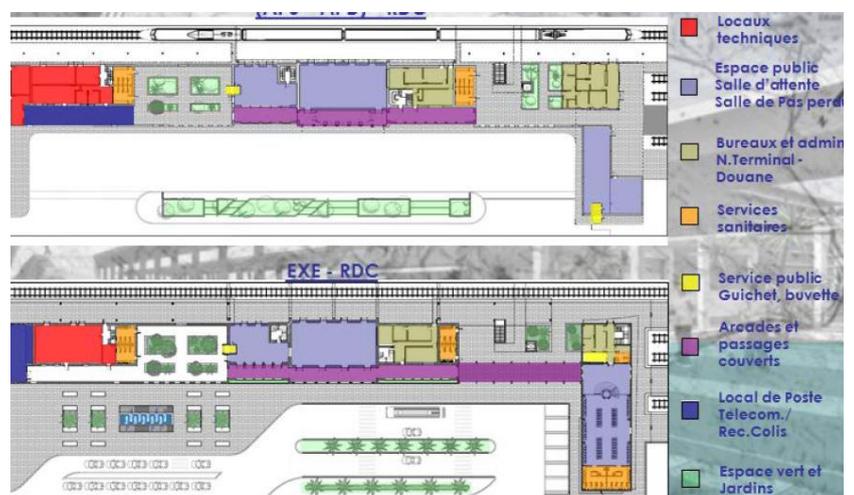
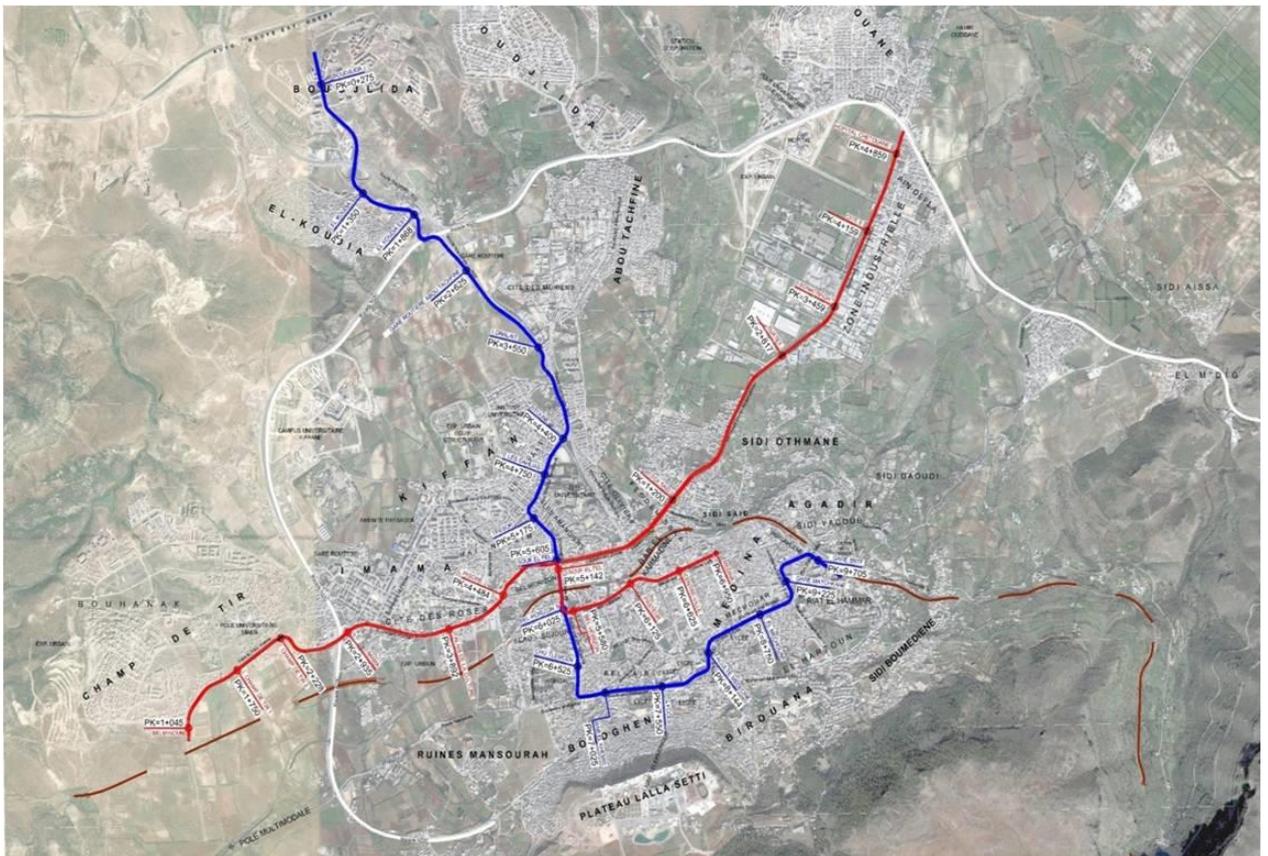


Figure 53 plan de RDC de la gare



Figure 54 plan de masse de la gare

Etude de ligne de tramway en Tlemcen





Résumé

La ville de Tlemcen par son caractère architectural distinctif et son histoire authentique, est l'une des plus importantes ville algérienne admissible a devenir une métropole a l'horizon 2025.

On prévoit A travers ce projet de donner a la ville de Tlemcen sa place mérité en développant un projet qui vient d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale de l'aire urbaine de Tlemcen et de stopper son développement anarchique et incontrôlé et faire de Tlemcen une ville compacte et durable, en favorisant un renouvellement qualitatif du tissu urbain existant, dans un soucis de bâtir un territoire équilibré on privilégiant un développement « endogène »

grâce a sa position géostratégique « porte de ville » et sa place historique entre « Agadir » et centre ville « Medina » le quartier de la gare possède un potentiel et des qualités pour faire créer une nouvelle dynamique urbaine au sein de quartier , qui vise a développer le secteur économique par la dominance de l'activité tertiaire et par la mixité des logements et de fonctions .

mots clefs :

Métropole – projet de développement durable – porte de ville – développement endogène – attractivité – compétitivité

ملخص

إن مدينة تلمسان بطابعها المعماري و الحضاري المتميز و تاريخها الأصيل تعد من ابرز المدن الجزائرية المؤهلة لتصبح مدينة كبرى على الأفق 2025

لذلك إرتئينا في عملنا هذا ان نعطي هذه المدينة القيمة التي تستحق من خلال مشروع يهدف الى التنمية و التناسق الاقليمي لمدينة تلمسان ، و وقف العمران الفوضوي والغير منتظم، وكذلك جعلها مدينة مندمجة و مستدامة بتشجيع التحديد النوعي للنسيج العمراني الموجود بهدف خلق مدينة متوازنة عن طريق التطور داخلي المنشأ

نظرا لموقعه الاستراتيجي " مدخل تلمسان " و مكانته التاريخية بين "اقادير " و وسط المدينة حي المحطة يمثل عامل نوعي لمدينة فعالة و ديناميكية و الذي يهدف إلى تطوير قطاع الاقتصاد باحتوائه على كافة الأنشطة من المرتبة الثالثة والسكن و الوظائف و ما يوفره من ايجابيات يمكن إستغلالها في دعم مدينة تلمسان و النهوض بها نحو افق تنافسي لأفضل المدن الجزائرية ذات الإستقطاب الإقتصادي التنافسي

كلمات مفتاحية :

مدينة كبرى- مشروع التنمية المستدامة -مدخل مدينة - أفق تنافسي - إستقطاب - التنافسي