

République Algérienne Démocratique et Populaire  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



## UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEEN

FACULTÉ DE TECHNOLOGIE

DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

### UNE NOUVELLE CENTRALITE URBAINE POUR UNE COHÉRENCE DURABLE DU TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATON DE TLEMCEEN.

Soutenu le 13 Juin 2016 devant le jury:

<b>Président:</b>	M. SELKA Chiheb	ARCHI	UABT Tlemcen
<b>Examineur:</b>	M. KHETTABI Lahcène	MA (A)	UABT Tlemcen
<b>Examineur:</b>	M. LAROUCI Mohammed	ARCHI	UABT Tlemcen
<b>Encadrant :</b>	M. RAHMOUN Mohammed	MA (A)	UABT Tlemcen
<b>Co-encadrant:</b>	M. CHERRAK Fariz	ARCHI	UABT Tlemcen

Présenté par: KHIAT Asma Wafa  
Matricule: 15084-T-11

OUADI Azzedine  
Matricule: 11076-I-09

Année académique: 2015-2016

# Remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier DIEU le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience d'accomplir ce modeste travail.

Nous adressons nos profonde gratitude a nos encadreurs :

**Mr. RAHMOUN Mohammed** (maitre assistant classe A)

**Mr. CHERRAK Fariz** (architecte)

Pour le suivi et l'encadrement qu'ils nous ont apporté.

Nous souhaitons ainsi, remercier tous les membres de notre jury :

**Mr. SELKA.C** (architecte vacataire) pour avoir accepté de présider le jury ainsi que **Mr.**

**KHETTABI.L** (maitre assistant) **Mr.LAROUCI. M** (architecte associé) pour avoir examiné notre modeste travail.

Nos respects

Ainsi que tout les enseignants depuis le cycle primaire jusqu'aux études supérieures. car si nous soutenons aujourd'hui c'est grâce a leurs fonctions éminentes dans notre réussite, la transmission de leurs connaissances et leur savoir faire.

Enfin, il nous est agréable d'adresser nos sincères remerciements a tous ceux qui nous ont aidés de près ou de loin, aides et conseils lors de l'élaboration de ce mémoire.

## Dédicaces

*Je dédie ce modeste travail:*

A mes très chers parents pour leur patience, leur soutien, leurs sacrifices, et leur encouragement . Pour ceux qui m'ont entourée pour que rien n'entrave le déroulement de mes études..  
pour vous "Papa et Maman" ,et j'espère être toujours à la hauteur de vos espérances .

A ma belle sœur : Aya.

A tous mes amies qui n'ont jamais cessé de m'encourager.

Je le dédie à tous ce qui m'ont donné leur moindre coup de pouce pour réussir ce travail

**Khiat Asma Wafa**

Je dédie ce mémoire :

Aux personnes qui m'ont apporté leur soutien

A mima

A mon cher père

A celle qui m'a transmis la vie , l'amour et le courage,à toi ma très chère mère

A mes frères Djelloul et Oussama que je leur souhaite une réussite dans la vie et ma sœur

A mes amis, ainsi qu'à toute ma famille et toutes les personnes chères qui ont une place dans ma vie.

**Ouadi Azzedine**

## Résumé

Tlemcen une des vieilles ville historique et capitale du Maghreb central. Cette ville chargé d'une richesse a différente vocation : archéologique, culturelle, naturelle, monumentale ... aider à devenir une métropole a l'horizon de 2025, et un carrefour d'échange et point de réunion virée Ville enchantresse, pleine de vie et d'histoire.

Mais malgré cette richesse des nombreux obstacles apparait face a se désir particulièrement le dysfonctionnement total de la ville et le système de liaison entre les pôles satellitaires ce qui a engendré le sous développement et la fragmentation de ces derniers.

À travers notre projet intitulé «**Une nouvelle centralité urbaine pour une cohérence durable du territoire de l'agglomération de Tlemcen.** » nous proposons le développement d'une polarité dans la coté ouest de la ville, cette centralité permet de donner une position nouvelle à une ville frontalière d'une agglomération importante, Tlemcen, face aux enjeux urbains de la ville de demain.

Ce pole accueillera plusieurs prospectives urbaines axés sur différents thèmes: des activités tertiaires, des grandes entreprises a multiservice et d'autre spécialisé, des nouvelles entités de recherche et d'accompagnement destiné aux jeunes chercheurs et mains d'œuvre qualifier existant sur le territoire, l'ensemble s'articule autour d'une nouvelle plate forme intermodale lié a la proximité de la ligne LGV ,ceci passe aussi par la projection d'un nouveau quartier durable à grande mixité sociale et fonctionnelle associant des logements et des équipements de proximité ,rayonnant à l'échelle de la ville.

## ملخص

تلمسان وواحدة من اقدم المدن التاريخية وعاصمة المغرب الأوسط. هذه المدينة محملة بترواة مختلفة منها: الأثرية, الثقافية, الطبيعية, المعمارية , والمهن المختلفة... تساعد تلمسان لتصبح حاضرة بحلول عام 2025، ومركزا للتبادل ..ونقطة اجتماع لمدينة ساحرة مليئة بالحياة والتاريخ

وعلى الرغم من هذه القدرات الا انه يوجد العديد من العقبات التي تواجه المدينة تظهر بشكل رئيسي في الضعف الكلي للمدينة و ضعف الارتباط بين أقطاب نظام الأعمار الصناعية الذي يعمل على تفتيت هذه الأخيرة

من خلال مشروعنا "مركز حضري جديد لتماسك مستدام داخل التجمعات الحضرية في تلمسان. " ارتأينا إلى إعطاء المدينة .. وظيفة جديدة في الجهة الحدودية و في المجتمعات الحضرية الكبرى. تلمسان، في مواجهة التحديات الحضرية لمدن الغد

وهذا القطب يستضيف عدة مواضيع مستقبلية موجهة الحضرية: أنشطة التعليم العالي، والشركات الكبيرة متعددة الخدمات وغيرها من الكيانات المتخصصة في الأبحاث الجديدة ودعم الباحثين الشباب في التأهيل العمل القائم في الإقليم، كل مرتبط بقربه من خط القطر فائق السرعة، وهذا ينطوي أيضا على فحص تشكيلة جديدة التنمية المستدامة الاجتماعية والوظيفية يجمع بين المرافق السكنية والاجتماعية، يشع في جميع أنحاء المدينة.

# Sommaire

Remerciements .....	1
Dédicaces.....	3
Résumé (01p).....	4
ملخص.....	5
Sommaire.....	5
Table des illustrations.....	10
Introduction générale.....	14
Problématique.....	15
Hypothèse.....	16
Objectifs.....	16
1    Chapitre I: Gènese et définitions sémantiques .....	17
1.1    La centralité urbaine.....	18
1.1.1    Du centre urbain a la centralité.....	18
1.1.2    L'évolution historique de la centralité.....	19
1.1.3    Les types de la centralité urbaine :.....	21
1.1.4    La centralité autour des grands équipements.....	23
1.1.5    Centralité autour des gares :.....	26
1.2    L'économie d'agglomération.....	26
1.2.1    Les catégories de l'économie d'agglomération.....	26
a    Les économies de localisation.....	26
b    Les économies d'urbanisation.....	27
1.2.2    Les économies d'agglomération d'urbanisation : la taille de la ville et la diversité professionnelle.....	28
2    Chapitre II: ANALYSE    URBAINE .....	29
2.1    Le territoire.....	30

2.1.1	Situation territoriale : .....	30
2.1.2	Lecture du schéma national d'aménagement territorial SNAT : .....	31
2.1.3	Lecture du schéma regional d'aménagement territorial SRAT. ....	33
2.1.4	Lecture du Plan d Aménagement de Territoire de la Wilaya (la wilaya de tlemcen) .....	34
2.2	L'agglomération : .....	37
2.2.1	Le choix de la ville : .....	37
2.2.2	Généralité sur Tlemcen : .....	37
2.2.3	Lecture du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme PDAU : .....	40
2.2.4	Etude de la morphologie urbaine : .....	41
a	La croissance urbaine de la ville de tlemcen à travers le temps : .....	41
b	Habitat et forme urbaine : .....	46
c	Equipement structurant : .....	48
d	Contraintes et potentialités : .....	51
e	Problématique de la morphologie urbaine.....	53
2.2.5	Etude de l'infrastructure de transport et de déplacement.....	54
a	Reseaux routier : .....	54
b	Transport et circulation : .....	55
c	Contraintes et potentialités : .....	58
d	Problématique de l'infrastructure : .....	59
2.2.6	Étude de l'economie urbaine : .....	60
a	Dynamique de croissance (type de croissance) : .....	60
b	Les facteurs d'attractivité touristique : .....	63
c	Main d'œuvre qualifiée. ....	65
d	L'activité industrielle : .....	67
e	L'activité tertiaire. ....	68
f	Contraintes et potentialités : .....	70

g	Problématique de l'économie urbaine	: .....	71
2.2.7	Étude de Paysage et environnement	: .....	72
a	Climat et topographie	: .....	72
b	Limites naturels et artificiel	: .....	73
c	Contraintes et potentialités	: .....	75
d	Problématique du paysage et environnement	: .....	76
2.2.8	La centralité urbaine	: .....	77
2.2.9	Problématique générale de la ville	.....	78
	Hypothèses	.....	78
2.2.10	Schéma d'aménagement global de l'agglomération	: .....	80
a	Scénario 1 : TLEMCEN, VILLE HOMOGENE AEREE	.....	80
b	Scénario retenu : RESTRUCTURATION ET DENSIFICATION DE TISSU URBAIN POUR UN TERRITOIRE TLEMCENIEN COMPACTE ET DURABLE	.....	81
3	Chapitre III: LE PROJET URBAIN ET INTERVENTION OPERATIONNELLE	.....	87
3.1	Analyse typomorphologique du périmètre d'étude (entre IMAMA et BOUHENAK 'terrain BOUKHATEM')	.....	88
3.1.1	Carte des principaux dysfonctionnements	.....	101
3.1.2	La problématique spécifique	: .....	102
3.2	Analyse thématique	: .....	103
3.2.1	Exemple 01 : LA VIRGULE ET LE PARC D'ACTIVITÉS DE COURTINE –FRANCE	.....	104
3.2.2	Exemple 02 : EUROPOL ET LE POLYGONE SCIENTIFIQUE DE GRENOBLE –FRANCE	: .....	109
3.3	Le schéma d'aménagement et ses orientations	.....	118
3.4	Plan d'aménagement global 1/2000	.....	124
3.4.1	Les stratégies d'aménagement	.....	124
a	Typologie des voiries	: .....	124



b	Transport public et stationnement. ....	127
c	Piste cyclable. ....	127
d	Typologie des ilots : ....	130
e	Espace bati :.....	132
f	Espace public :.....	135
3.4.2	Le programme urbain.....	139
3.5	Projection opérationnelle : Le périmètre d'intervention. ....	142
3.5.1	Le programme détaillé. ....	142
3.5.2	L'implantation du bâti :.....	147
3.5.3	Mobilité urbaine et stationnement : ....	148
3.5.4	Les matériaux de revêtements de sol :.....	151
3.5.5	Mobilier urbain et éclairage :.....	153
3.5.6	Les végétaux. ....	157
	Conclusion générale .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
	Annexe.....	165
	Bibliographie .....	177

# Table des illustrations

## Figures.

Figure 1: une placette centrale.....	18
Figure 2:Structure urbaine et distribution spatiale des éléments caractéristiques de la centralité urbaine .....	25
Figure 3 : Les déterminants d'une localisation.....	27
Figure4 :l'algeriedanslecadre international. ....	30
Figure 5:le decoupage regional proposé par le SRAT.....	33
Figure 6 :schéma présentater tlemcen a l echelle international .....	37
Figure 7 : tlemcen dans le cadre national .....	38
Figure 8:tlemcen a l'echelle régionale .....	39
Figure 9 : position du groupement tlemcen mansourah chetouane beni master .....	39
Figure 10: un secteur presente les pourcentages de l'habitat individuelle et collectif.....	46
Figure 11:un graphe présente le pourcentage des equippemnts dans le groupemet.....	48
Figure 12: les réseaux routier qui traverse tlemcen.....	54
Figure 13 : les reseaux routier local .....	55
Figure 14:Carte de réseau de transport ferroviaire et TGV .....	55
Figure 15: evolution liniaire des modes de deplacement .....	56
Figure 16: histogramme de l'evolution de la population .....	61
Figure 17: les etablissements et F.P privé .....	65
Figure 18:coupe schématique présente la topographie de la ville.....	72
Tableau 19:Besoins en logements: 28200 logements (d'ici 2025).....	81
Figure 20: le périmètre choisis. ....	88
Figure 21: la situation de la gare d'avignon.....	104
Figure 22: le pole d'echange et le parc d'atractivité.....	105
Figure 23: le projet urbain. ....	106
Figure 24 : plan de la gare .....	107
Figure 25: les spécialités des entreprises existantes .....	108
Figure 26: situation et plan d'aménagement de la city sud .....	108
Figure 27 :la trame viaire du site .....	109
Figure 28: paysage et environnement du site .....	109
Figure 29: la situation du projet.....	110

Figure 30:plan d'aménagement.....	111
Figure 31: plan d'aménagement du quartier de la gare.....	111
Figure 32: projet urbain du polygone scientifique .....	112
Figure 33: quartier combridge .....	113
Figure 34:Polytec et le jardin interieur du secteur oxford.....	114
Figure 35: quelques équipements du campus Giant.....	114
Figure 36: des perspectives sur la place de Nilsson Mandela .....	115
Figure 37: schéma de la mobilité.....	116
Figure 38: la composition urbaine du polygone scientifique .....	116
Figure 39: des perspectives sur la qualité paysager.....	117
Figure 40: les grandes opérations .	
Figure 41: un schéma presente la nouvelle trame viaire .....	120
Figure 42: un schéma presente la mobilité doux	
Figure 43: :un schéma presente la qualité envirimmentale.....	121
Figure 44:la mixité fonctionnelle, des differents activités a projeté.....	122
Figure 45: le périmètre d'aménagement. ....	123
Figure 46:un schéma presente la continuité de la facade .....	147
Figure 47:espace à partage à l'interieur de l'ilot. ....	147
Figure 48: photo présente les principes de la mobilité urbaine durable .....	148
Figure 49:aménagement de la voie avec la ligne de tramway .....	148
Figure 50 : une coupe schématique presente le developement de la circulation.....	149
Figure 51:piste cyclable.....	149
Figure 52 : sationnement en sous sol.....	149
Figure 53:stationnement plein aire .....	150
Figure 54: abris vélo : Acier galvanisé.....	150
Figure 55: arret de tramway	
Figure 56: coupe schématique du parking en sous sol .....	150
Figure 57: prospective d'aménagement des espaces publiques. ....	159
Figure 58: familles d'usages des espaces publiques.....	160
Figure 59:la technique de la facade végétalisé. ....	161
Figure 60: des prospéctive des facades végétalisé.....	161
Figure 61: des exemples de la toiture végétalisé. ....	162
Figure 62 :Carte localisant le périmètre d'étude du POS « UB 06 ».....	171

## **Tableaux.**

Tableau 1: tableau descriptif sur la situation de l'algerie .....	31
Tableau 2:tableau présente les compagnies de l'aéroport de tlemcen .....	38
Tableau 3:Les équipements sanitaires du groupement .....	48
Tableau 4:La répartition des équipements socioculturels et sportifs par Daïra.....	49
Tableau 5:Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025.....	60
Tableau 6:: tableau presente la repartition des activités industrielles dans la ville. ....	67
Tableau 7:les entreprises de service .....	68
Tableau 8: le programme surfacique du quartier .....	107
Tableau 9: programme surfacique du quartier de la gare .....	112

## **Planches.**

Planche 1. Des schémas concernant les instruments d'urbanisme .....	34
Planche 2. L'évolution historique de la ville .....	43
Planche 3. Model de croissance .....	43
Planche 4. Habitat et forme urbaine .....	45
Planche 5. Equipement structurant .....	48
Planche 6. Transport public .....	55
Planche 7. La repartition de la population .....	60
Planche 8. L'attractivité touristique .....	62
Planche 9. La repartition de la main d'oruvre qualifier .....	64
Planche 10. La repartition de l'activité industrielle et tertiaire .....	67
Planche 11 Paysage et environnement .....	72
Planche 12. La centralité urbaine .....	75
Planche 13. Le scénario retenu .....	83
Planche 14. Forme urbaine : typologie d'habitat .....	87
Planche 15. Forme urbaine : typologie des équipements .....	88
Planche 16. Forme urbaine : typologie des ilots .....	89
Planche 17. Forme urbaine : plein et vide .....	90
Planche 18. Forme urbaine : gabarit .....	91
Planche 19. Mobilité et transport : la héarchisation des voiries .....	93
Planche 20. Mobilité et transport : transport public .....	94
Planche 21. Payasage et environnement .....	96

Planche 22. Principaux dysfonctionnements .....	99
Planche 23. Schéma d'aménagement du périmètre d'étude .....	116
Planche 24. Schéma d'aménagement .....	120
Planche 25. Typologie de voirie .....	123
Planche 26. Transport public .....	125
Planche 27. Piste cyclable .....	126
Planche 28. Typologie des ilots .....	128
Planche 29. Espace bâti .....	131
Planche 30. Espace libre .....	133
Planche 31. Coupe urbaine .....	134
Planche 32. Programme détaillé .....	139

## Introduction générale

La ville est une construction en constante transformation. Les évolutions économiques, politiques et sociétales qui rythment l'histoire provoquent des changements de formes urbaines et d'usages de la ville.

L'organisation manichéenne ou dualiste opposant le centre à la périphérie. Ces dernières années, de nombreuses révolutions (l'industrialisation, l'automobile et l'évolution des modes de transport, l'éclatement de la structure familiale, la réduction du temps de travail et ...) ont secoué la société et ont redistribué les fonctions urbaines. L'augmentation de la taille des villes a redéfini la relation vécu avec le centre et a développé de nouvelles formes en dehors du centre historique. C'est la naissance des notions de centralité.

Depuis plusieurs décennies, la centralité est devenue une des clés de voûte du développement urbain. Elle est aujourd'hui au coeur des préoccupations dans la conception de la ville contemporaine. Cette dernière émane du mouvement de l'urbanisme durable qui souhaite appliquer les principes de développement durable à l'organisation territoriale, et qui prône notamment la gestion des mobilités (le déplacement automobile), la densification, le développement d'espaces de qualité, mixtes et de proximité...

Dans ce mouvement de remaniement de la ville, tlemcen face a cette situation, tente de devenir un carrefour d'échange par sa position géographique et son potentiel en différentes matières .Cette politique consiste à renforcer la compétitivité, l'attractivité de la ville et l'ouverture vers internationale.

## Problématique

Le processus de développement accéléré qu'a connu l'Algérie depuis l'indépendance a permis des améliorations importantes dans la qualité urbaine de vie des citoyens, cependant, cette amélioration a été établie au prix d'une crises urbaines qui se manifestent très tôt sous forme de contrainte changeant le développement futur du pays.

En effet l'étalement urbain a un impact non négligeable sur l'environnement, et la qualité de vie des citoyens. La capacité de charge de la ville contemporaine algérienne est mise à mal par l'expansion de l'urbanisation, impliquant des problèmes aigus de mobilité, d'insécurité, de pollution, de consommation de terres agricoles, d'utilisation excessifs d'énergie et des ressources naturelles, etc.

L'analyse et le diagnostic de la situation actuelle de nos villes, et plus précisément de la ville de Tlemcen qu'on a prise comme cas d'étude, se caractérise essentiellement par :

La création d'une boucle centrale réunissant les différentes polarités et centralités comme : bâtir une agglomération répondant aux préconisations et exigences de l'urbanisme durable par un système polycentrique réticulaire .Mais l'aire urbaine de l'agglomération n'a pas suivi le schéma des années 80 les différentes tentatives de structuration du territoire autour des centralités n'ont pas aboutis, ce qui a engendré une discontinuité urbaine entre les pôles : des entités périphériques non développé reste toujours rattaché fonctionnellement au centre ville ce qui engendre la dégradation de ce dernier , Ce modèle de croissance autour du croissant vert n'empêche pas le grignotage des ses terres agricoles qui est en train de s'accroître d'année en année soit par des programmes d'équipement planifiés, ou a travers des constructions illicites , et l'apparition des nouvelles extensions .

Parallèlement à situation, l'étalement urbain crée un déficit réel en matière des infrastructures et transport ; des tissus mal irrigués en voirie urbaine, voire l'absence d'une connectivité directe entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération avec la présence des enclaves et ruptures urbaines.

La région ouest de la ville est considéré comme un exemple vivant de cette situation :un espace urbain mono-focionnelle abrite une densité déséquilibré, un défaut de liaison et d'accessibilité a cause du nouveau pole universitaire ;par sa masse vient de creer une rupture et une barrière entre BOUHENEK , ELKHIFAN et le reste de TLEMCEN, a cela s'ajoute la rocade, la nouvelle ligne LGV qui vient a renforcé et accentue cette rupture urbaine.

Face a cette situation, la question qui se pose aujourd'hui est de trouver comment mettre en valeur les atouts de compétitivité et d'attractivité de l'agglomération tlemcenienne afin qu'elle de redevient, par sa position stratégique, un carrefour d'échange économique, culturel et scientifique respectant l'environnement naturelle et améliorant la qualité de vie des citoyens. ?

Et comment résoudre le problème de la discontinuité en profitant des potentialités d'infrastructure et la proximité des universités afin de créer une centralité urbaine cohérente ?

## **Hypothèse**

-Basculer l'espace monofonctionnel vers une porte d'entrée d'agglomération à caractères multiples structurée par l'intermodalité et articulée autour de fonctions urbaines organisées.

-Inscrire l'agglomération tlemcenienne dans une dynamique de développement visant à renforcer son rôle de pôle économique et à la positionner sur l'échiquier des villes frontalières.

## **Objectifs**

- Poursuivre le développement et créer une nouvelle centralité en assurant des nouvelles liaisons urbaines nord sud et est- ouest.
- Le développement de l'éco-mobilité, et la préférence étant donnée à l'usage des modes doux et de l'attractivité des transports en commun.
- le renforcement de la mixité urbaine et sociale, pour permettre la convivialité urbaine et la cohésion sociale, la diversité des fonctions (activités économiques, logements, commerces de proximité et équipements publics).
- Inscrire ce projet dans une démarche de développement durable.



**1 Chapitre I:**  
**Gènese et définitions sémantiques**

## Introduction.

Le premier chapitre qu'on va traiter définit le thème de notre projet qui s'articule autour des concepts liés à la centralité urbaine et l'économie d'agglomération, et rassemble les théories qu'on va aborder dans l'étude et le développement de projet, pour cela on a décomposé le chapitre en deux grandes parties.

En premier lieu, on va aborder la question de la centralité urbaine la définition des concepts des explications liens avec l'armature urbaine à travers des illustrations.

En deuxième lieu, ce chapitre présente l'approche de l'économie d'agglomération, le principe de l'économie de localisation et ses avantages liés au regroupement des entreprises.

### 1.1 La centralité urbaine.

« La centralité : notion qui aurait à voir avec l'image ici présentée. Souvent problématique au pluriel. »<sup>1</sup>

La centralité est « *la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure* », définition que W. Christaller propose en 1933<sup>2</sup>.

Depuis le Néolithique jusqu'à la période précédant la Révolution industrielle, l'urbanisation monocentrique d'un territoire juxtapose des notions de centre et de centralité. Le noyau urbain est le centre qui rassemble l'ensemble des fonctions de centralité, qu'elles soient politiques, économiques, religieuses



Figure 1: une placette centrale.<sup>2</sup>

symboliques ou sociales. « Le centre est donc moins le reflet d'un principe d'unité profond que le résultat d'un modèle d'urbanisation historiquement daté qui a produit un recouvrement contraint entre centre et centralité. »<sup>3</sup>. C'est aussi l'espace géographiquement central de la ville, et le point de convergence des voies de communication.

#### 1.1.1 Du centre urbain à la centralité.

##### a Le Centre urbain:

Un centre urbain se distingue d'un pôle en cela qu'il dispose d'une plurifonctionnalité, et que son pouvoir attracteur ne se limite pas à une seule dimension. Alors que les usines et les complexes commerciaux exercent des pouvoirs d'attraction bien spécifiques et

<sup>1</sup> Laurent devisme

<sup>2</sup> La théorie des lieux centraux

<sup>3</sup> GASCHET, LACOUR, 2002

sectoriels, un centre urbain offre une palette plus large de possibilités, faite de complémentarité et de diversité. En conséquence son attractivité est plus universelle.<sup>4</sup>

Le Centre, concept à la fois pur et opérationnel, est « un lieu de rassemblement et de concentration, un lieu où ce qui se passe est important, un lieu d'action et d'interaction maximum » (HURIOT et PERREUR, 1994, 47 ; Raynaud, 1992) ; il fonde de manière partiellement tautologique une préférence pour la centralité : « toutes choses égales, certaines activités cherchent à se trouver le plus près du centre pour bénéficier de ses avantages » (LACOUR, 1980, 9) et son complément, sa préférence pour l'accessibilité. Il est évidemment au cœur de la théorie des places centrales, de la structuration formelle par lui orientée et déterminée des périphéries (HURIOT et PERREUR 1994, 49 ; LACOUR, 1980, 7 ; PUISSANT et ROUSSEAU, 1978).<sup>5</sup>

## **b La centralité :**

La question de la définition de la centralité est certainement plus complexe aujourd'hui qu'elle ne l'était avant l'avènement de l'ère de la mobilité individuelle facilitée par l'automobile. En effet, à cette époque, la centralité urbaine s'imposait à tous par sa matérialité, la ville était une entité clairement délimitée, siège des pouvoirs politique, économique et religieux. Mais les choses se sont complexifiées, et bon nombre d'espaces qui s'offrent à nous aujourd'hui sont le résultat d'un lent processus d'hybridation, au travers duquel l'« urbain » semble de plus en plus marquer les espaces ruraux.<sup>6</sup>

Un autre sens : La centralité est essentielle, fondatrice de l'analyse de l'espace qui impose ou présuppose l'existence d'un centre à partir duquel on définit, mesure les distances et les frontières. C'est la centralité qui structure les organisations et les pouvoirs. Les réflexions sur la ville, l'économie urbaine, assimilent souvent ville et centre, en limitant ou marquant l'aire du centre-ville : « la ville naît... de la concentration et de la diffusion d'informations, de son potentiel d'innovation et d'adaptation, de la richesse de son réseau de communication » (DERYCKE, 1979, 88). Plus généralement encore, centralité et Centre sont le « symbole de la loi organisatrice » (D.S. 189), (BAILLY, BAUMONT, HURIOT, SALLEZ, 1995), ou ce que DURANTON (1999) appelle le principe organisateur.<sup>7</sup>

### ***1.1.2 L'évolution historique de la centralité.***

Le concept de la centralité s'est généralisé et étendu pour caractériser tout lieu d'offre de service polarisant une clientèle. Manuel Castells en 1972 signalera que « *la centralité est la combinaison à un moment donné 'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville* »<sup>8</sup>. Il part de l'idée que

---

<sup>4</sup> Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard. Samuel BELLEIL. Mémoire de fin d'études 2013. Grenoble

<sup>5</sup> <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.html>

<sup>6</sup> Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard. Samuel BELLEIL. Mémoire de fin d'études 2013. Grenoble

<sup>7</sup> <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.html>

<sup>8</sup> Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain, par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

le centre doit rassembler les fonctions centrales économiques, politiques et idéologiques. Satisfaire ces besoins suppose l'interconnexion de lieux géographiques par les réseaux de transport et de télécommunication. L'évolution de l'urbanisme part de la centralité unique d'une ville « *pour aboutir aux noyaux urbains de l'agglomération* » (R. Auzelle).

« *Elle dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité. L'élément peut être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif, etc.). L'accessibilité est une condition majeure.* »<sup>9</sup> (F. Choay)

\* Le **forum** romain, né au carrefour du *cardo maximus* et du *decumanus maximus*, accueillait toutes les activités publiques et religieuses.

\*L'urbanisme médiéval est caractérisé par « la constitution de villes dont toutes les lignes convergent vers le centre, et le contour est généralement circulaire ». C'est le système radioconcentrique, composé d'un élément d'attraction, l'église, le château, la halle, le marché ou l'hôtel de ville, autour duquel la ville étend son attractivité dans un rayon de quinze km sur l'espace rural. La France a vu ainsi son territoire maillé de petites villes. À l'époque du haut Moyen Âge, l'île de la Cité, avec la cathédrale Notre-Dame, représentait la centralité.<sup>10</sup>

\*À la Renaissance, le centre de la ville était toujours représenté par une **place**, carrée, rectangulaire, polygonale ou circulaire.

À l'époque de Louis XIV, la centralité de Paris se dédouble avec le déplacement de la cour du roi à Versailles qui devient le lieu du pouvoir absolu.

\*À la fin du XIXe siècle, la construction des **gares en périphérie** de la ville crée un nouveau centre d'attraction et d'échanges de personnes, qui se développe autour du quartier de la gare en liaison avec le centre-ville. L'avenue de la gare et la place de la gare seront les espaces publics majeurs de représentation de cette centralité.<sup>11</sup>

\*En 1898, l'Anglais Ebenezer Howard propose une réforme politique, économique et sociale représentée par la **cité-jardin**, qui constitue le module de base d'une métropole social-city.

L'évolution de notre société urbaine vers l'agglomération implique une multiplicité de centres urbains. Ainsi le modèle radioconcentrique de Groer (1936) est plutôt lié à la ville pré-industrielle où le système des transports est encore peu développé.<sup>12</sup>

La ville s'étend ensuite selon les lignes de communications, routes, voies ferrées, créant des situations favorables d'accessibilité et favorisant le regroupement de certaines activités. Ainsi est apparue en 1947 le modèle polycentrique de Abercrombie.<sup>13</sup>

\*Les « grands ensembles », dénommés « cités dortoirs », répondant au seul besoin de logements, construits en périphérie des villes anciennes, ne disposaient pas lors de leur construction, dans les années soixante, des qualités de la centralité.<sup>14</sup>

---

<sup>9</sup> Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain, par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

<sup>10</sup> Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain, par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

<sup>11</sup> Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain, par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

<sup>12</sup> Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard. Samuel BELLEIL. Mémoire de fin d'études 2013. Grenoble

<sup>13</sup> Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain, par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

<sup>14</sup> Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain, par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

\* La création des « villes nouvelles », en 1965, fut une des solutions envisagées par l'état pour répondre au problème de développement urbain des grandes régions françaises. Celles-ci, construites à l'intérieur d'un périmètre déterminé, organisées autour d'un centre nouveau, devaient voir s'étendre leur zone d'influence aux bourgades alentour dans une fonction structurante.<sup>15</sup>

Chaque ville nouvelle, selon son histoire, ses stratégies de programmation et ses choix politiques, a essayé de répondre à sa manière aux besoins de centralité exprimés par ses habitants : Évry avec l'Agora, Cergy Pontoise avec la préfecture, Saint-Quentin-en-Yvelines avec la halle de Philippe Deslandes ont regroupé une partie de leurs activités sur un lieu central fort autour d'un équipement de référence.<sup>16</sup>

\*La « ville nouvelle » de Marne-la-Vallée est structurée sur un axe avec des centresgares.

Depuis, l'implantation des grands équipements, aéroports, gares, centres commerciaux, bureaux, stade de France, a généré de nouvelles centralités. R. Auzelle a pu écrire que « *le prestige de l'aéroport d'Orly et l'intérêt de ses techniques, l'animation presque perpétuelle qu'il suscite, la rêverie qu'il procure, tout cela contribue à attirer la population d'une banlieue* ». <sup>17</sup>

\*Les gares d'aujourd'hui représentent des équipements multifonctionnels précurseurs, avec leurs restaurants rapides, leurs galeries marchandes. La gare du Nord à Paris voit l'espace commercial faire partie intégrante de l'équipement.

Les centres commerciaux, tel celui de Val d'Europe à Marne-la-Vallée, sont localisés selon la logique de flux des personnes, des véhicules et d'échanges économiques. Ils sont construits autour du commerce de grande distribution ; se greffent à eux d'autres services et équipements publics comme à la Défense.

### 1.1.3 Les types de la centralité urbaine :

Il semble exister deux manières principales d'abord la notion du centre, a priori contradictoires : le centre peut être une chose pensée en fonction d'un référentiel spatial de niveau supérieur mais le centre peut tout aussi être une chose pensée de façon introvertie .le centre est, dit de façon moins sibylline, un lieu défini par son cadre ou l'inverse par son contenu.<sup>18</sup>

**Centre extraverti:** être un centre, lorsque celui-ci est défini par son cadre ,au sens le plus banal du terme n'est qu'être au milieu d'un espace quelconque a un référentielle établi .c'est la une approche que nous pourrions qualifier de géométrique ou plus généralement de spatialisée.

« Un centre selon cette approche, est quelque chose qui n'existe que replacé dans un contexte spatial .ce bon positionnement peut être direct ou issu d'une valorisation : un

---

<sup>15</sup> <http://fr.slideshare.net/Saamysaami/centralit-urbaine-01>

<sup>16</sup> Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard. Samuel BELLEIL. Mémoire de fin d'études 2013.Grenoble

<sup>17</sup> Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain, par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

<sup>18</sup>Centralité urbaine et la concentration de commerces .Nicolas lebrun .2003.thèse de doctorat .region de RIEMS.

centre sera un espace situé au cœur d'un espace ou a défaut, un espace dont l'accessibilité aura été repensée.

Des lors, pour un lieu, l'accessibilité n'est pas seulement un plus à exploiter, mais une des conditions de sa centralité, le centre en vertu de cette première acception, ne désigne pas nécessairement un lieu qui représente un pouvoir spécifique ; mais tout un lieu peut tirer son caractère plus ou moins central de son potentiel d'accès ». <sup>19</sup>

**Centre introverti :** mais un second sens du mot centre et communément répandu. c'est le centre défini de façon égoïste, le centre déterminé par son contenu. ainsi selon une telle approche, le centre se marque par une présence : présence des fonctions, d'activité, de vie. on parlera même de centre ville pour définir le cœur d'une ville, mais encore de centre de secours, de centre commercial, de centre aère.....

« Le centre alors tantôt une institution, tantôt un lieu .... La ce n'est plus l'emplacement ou situation qui prime mais la fonction.

On peut donc désigner deux types de centres introvertis :

- Ceux pour lesquels, le fait être un pôle d'activité fort est très matérialisé. le centre ville par exemple même si c'est limité sont flous.
- Ceux pour lesquels, l'emplacement ou la situation n'intervient pas ou seule la fonction prime. le C.N.R.S. est à ce titre d'exemple type ou le terme centre ne désigne en rien un lieu, mais une multitude de lieux définis par les points d'attaches des groupes de recherche et des nombres qui constituent. le centre est alors fonction, structuration d'activités ou de compétences ». <sup>20</sup>

### a Centralité et nodalité

Le concept de centre est à distinguer de celui de nœud, même si les deux entretiennent de nombreuses interdépendances. « Un nœud, en géographie, est un lieu qui se trouve à l'intersection de plusieurs axes (routiers, ferrés, aériens) et qui jouit de ce fait d'une bonne connectivité. Les réseaux servant avant tout à connecter et rendre accessibles les zones de peuplement les unes avec les autres pour réduire les contraintes de la distance physique, il est logique que les grands centres soient des nœuds sur les réseaux ». <sup>21</sup>

Cependant, il peut également y avoir des nœuds qui se constituent hors des centres, pour des raisons d'organisation des réseaux, « ces nœuds peuvent à terme devenir des centres, du fait de la qualité de l'accessibilité dont ils jouissent. Le caractère nodal d'un lieu peut ainsi être créateur de nouvelles centralités. La création de pépinières d'entreprises ou la construction de zones commerciales à proximité des échangeurs routiers et en dehors de tout noyau villageois en sont les témoins ». <sup>22</sup> Toutefois, il est rare que ces nouvelles centralités soient dotées de véritables qualités urbaines; il s'agit bien souvent d'espaces

<sup>19</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas lebrun. 2003. thèse de doctorat. région de RIEMS.

<sup>20</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas lebrun. 2003. thèse de doctorat. région de RIEMS

<sup>21</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas lebrun. 2003. thèse de doctorat. région de RIEMS

<sup>22</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas lebrun. 2003. thèse de doctorat. région de RIEMS

structurés pour un accès aisé aux automobiles, légèrement dotés d'espaces publics et bien souvent monofonctionnels.

## **b Centralite et accessibilité**

Si un noeud n'est pas forcément un centre, en revanche un centre est presque systématiquement un noeud, car « l'accessibilité est une condition majeure et quasi indissociable de l'exercice d'un pouvoir d'attraction ou de diffusion sur un « hinterland ». Si les réseaux ne permettent pas à la périphérie de rallier efficacement le centre, alors ce dernier perd de sa capacité à exercer son attraction, donc sa qualité de centre »<sup>23</sup>. Les réseaux sont conçus pour relier prioritairement les espaces centraux entre eux dans les meilleures conditions. « Les centres sont donc au carrefour de ces grands axes, et ils se nourrissent de ces réseaux pour prospérer ». Cependant, « l'importance croissante de la connexion à certains types de réseaux pour assurer le développement peut inverser la perception des liens entre villes et réseaux, et l'on peut se demander si ce ne sont pas plutôt les villes qui sont dépendantes des flux qui parcourent les réseaux »<sup>24</sup>. L'enjeu pour les villes devient alors d'attirer les flux, et de se constituer en nœud majeur du réseau pour ne pas être à l'écart des flux matériels et informationnels qui conditionnent le dynamisme économique d'un pôle. » A l'instar du développement du réseau ferré au 19<sup>ème</sup> siècle, qui a fortement influencé le rayonnement des villes connectées au détriment des autres, condamnées à rester des villes de second rang, la présence d'un aéroport, véritable interface avec le reste du monde, est aujourd'hui fondamentale pour permettre à un centre de rayonner à une échelle internationale et de s'insérer dans les réseaux globaux »<sup>25</sup>.

### **1.1.4 La centralite autour des grands équipements.**

La centralité peut être de différentes, il y a une distinction majeure entre la centralité liée à l'existence d'une offre de commerces et de services entretenue par des acteurs privés et la centralité liée à une offre d'équipements publics. « La présence d'un commerce est ainsi conditionnée par l'existence d'une demande susceptible de garantir la viabilité du commerce. L'implantation d'un commerce de proximité, qui participe à la centralité commerciale d'un lieu, est donc dépendante d'un minimum de densité mais également de la présence, ou non, d'autres offres commerciales répondant déjà à une partie de la demande exprimée »<sup>26</sup>.

La présence de commerces est donc le reflet dans l'espace d'un certain équilibre entre offre et demande, équilibre qui peut être perturbé soit par une croissance de l'emploi et de la population générant une augmentation de la demande, soit par l'établissement d'autres

<sup>23</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces .Nicolas lebrun .2003.thèse de doctorat .region de RIEMS

<sup>24</sup> Mongin, 20054

<sup>25</sup> La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives. Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial

<sup>26</sup> La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives. Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial

commerces venant significativement augmenter l'offre. « La présence d'équipements publics de proximité n'est pas aussi strictement conditionnée par le besoin d'atteindre des seuils de population garantissant une rentabilité économique. Leur distribution dans l'espace est également régie par une logique d'équité dans l'accès de la population aux services de base, à l'enseignement, à la culture ou aux soins, même si la question de la bonne gestion de l'argent public reste très importante »<sup>27</sup>.

L'aménagement du territoire, qui est une pratique politique, ne dispose donc pas d'un pouvoir absolu pour déterminer le caractère central d'un lieu dans les pays d'économie capitaliste. Autant les autorités publiques peuvent-elles décider de l'installation d'équipements publics et d'infrastructures qui vont concourir à renforcer l'attractivité d'un lieu, autant elles ne peuvent garantir le maintien d'une activité économique dans une commune, même si celle-ci apporte une plus-value sociale très importante. Les pouvoirs publics peuvent certes donc créer des conditions plus favorables à l'établissement de tel ou tel type d'activité dans une commune mais ils ne peuvent en garantir le succès <sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives. Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial

<sup>28</sup> La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives. Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial



## Représentation schématique des différentes formes de distribution spatiale des équipements/services/commerces dans l'espace en fonction de leur nature

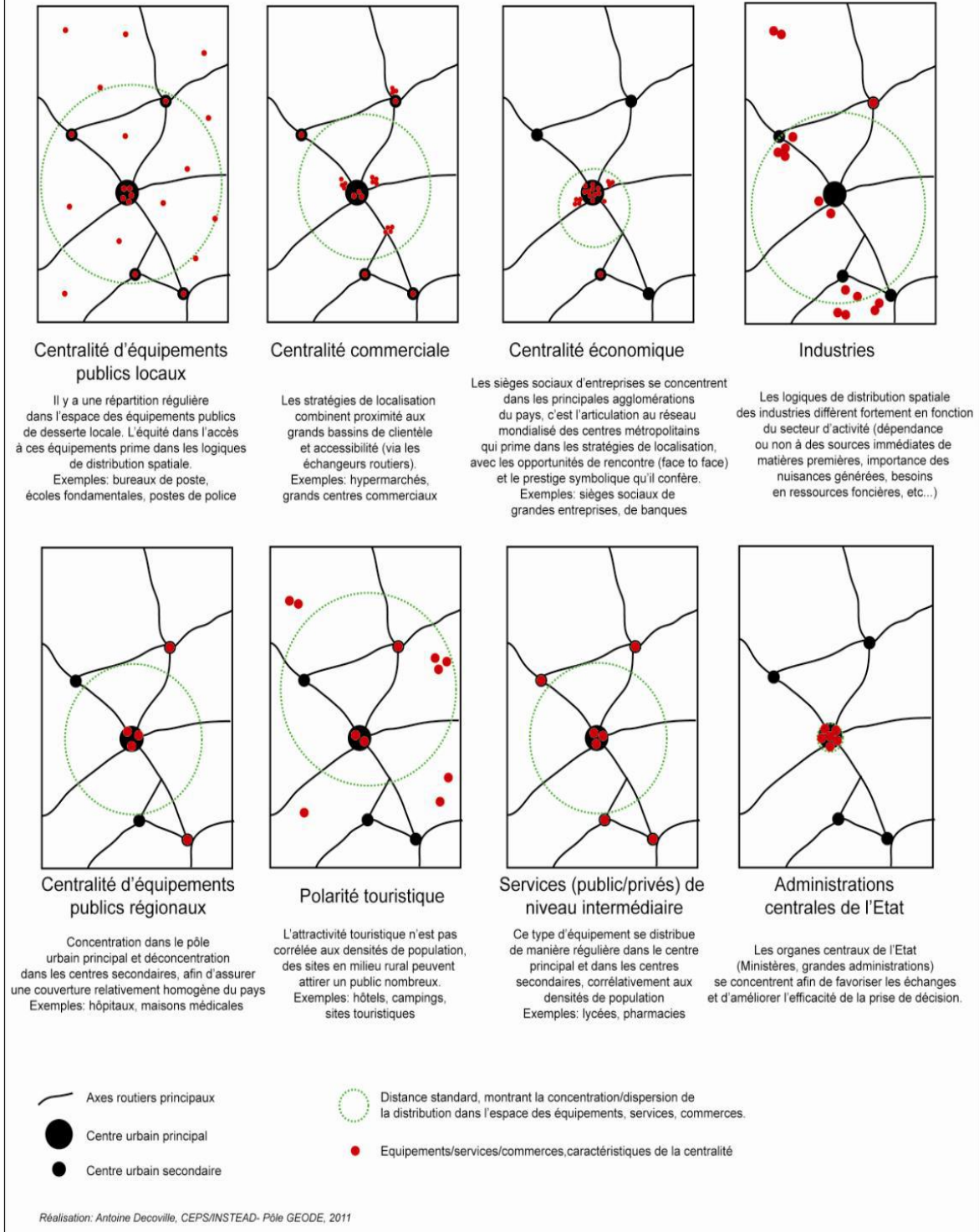


Figure 2: Structure urbaine et distribution spatiale des éléments caractéristiques de la centralité urbaine<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Auteur Antoine Decoville .CEPSANSTEAD -pole GEODE 2011

### **1.1.5 Centralité autour des gares :**

« Les gares sont à la fois l'expression d'un réseau dont elles forment les nœuds et en même temps les portes sur les villes auxquelles elles donnent accès. »<sup>30</sup>

« Mais allons au fond des choses : l'urbanisation proliférante périmé le concept même de "ville" puisque, remplacée par l'agglomération et la conurbation, la ville a cessé d'exister. [...] Si l'on suppose une certaine pérennité des moyens de transports actuels, si l'on se refuse à gaspiller les routes et voies ferrées disponibles, si l'on tient compte de l'urbanisation qui tend à contester le principe de centralité unique, il ne fait aucun doute qu'elle se trouve dans le traitement judicieux des noyaux urbains. [...] La solution "noyaux urbains" rencontre cette tendance très forte selon laquelle, dans notre société, on recherche volontiers une résidence à l'écart des centres urbains pourvu qu'on puisse facilement les atteindre quand le désir ou le besoin s'en font sentir. » R. Auzelle, *Clefs pour l'urbanisme*

Enfin, comme le signale J.-C. Gallety, la « centralité » doit s'appuyer sur de bonnes fonctionnalités mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel. Faire centralité, c'est travailler sur l'agencement harmonieux des espaces et le respect de l'environnement. Cela passe par la qualité de l'architecture, de l'espace public et du paysage. La « logique de scène » doit devenir une préoccupation majeure des maîtres d'ouvrage pour que la centralité soit synonyme d'Art urbain.<sup>31</sup>

## **1.2 L'économie d'agglomération.**

Les économies constituent un élément central dans l'économie spatiale urbaine. Il est largement reconnu que la proximité physique des firmes apporte des avantages supplémentaires à la production. L'hypothèse que l'agglomération géographique des activités économiques génère des gains de productivité se réfère, entre autre, à la conception des externalités initiées par, les externalités liées au regroupement industriel relèvent de: la disponibilité des intrants et des services spécialisés, la formation d'un marché de travail, l'échange d'information et la diffusion des technologies. Traditionnellement, les économistes urbains font appel aux externalités marshalliennes pour expliquer l'existence et la croissance des villes.<sup>32</sup>

Les économies d'agglomération du savoir constituent un enjeu majeur dans une économie fondée sur le savoir, si bien que réfléchir aux déterminants du processus de leur création et diffusion est devenu essentiel pour mieux comprendre le développement économique urbain.<sup>33</sup>

### **1.2.1 Les catégories de l'économie d'agglomération.**

Les économies d'agglomération sont traditionnellement distinguées en deux grandes catégories:

#### **a Les économies de localisation**

<sup>30</sup> J.-M. Duthilleul, *Diagonal*, mars 1991

<sup>31</sup> Extrait du Vocabulaire français de l'Art urbain, par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

<sup>32</sup> <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/effet-d-agglomeration.html>

<sup>33</sup> [http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=0&id=2598](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&id=2598)

Liées à la concentration des entreprises : il s'agit d'économies externes à la firme mais internes à localisée.<sup>34</sup>

Les économies de localisation sont associées aux entreprises appartenant au même secteur et implantées au même endroit. Elles dépendent de la taille de l'output de l'industrie en ce lieu ; Les économies de localisation correspondent aux externalités dites Marshalliennes Puisqu'elles dépendent de la présence d'équipement collectifs et de la taille de l'agglomération. Les économies de localisation expliquent pour une large part la croissance et le succès des districts industriels, c'est-à-dire, de sites qui accueillent un nombre important de firmes de petite taille, produisant des biens similaires et qui tirent profit de l'accumulation localisée de compétences associées aux travailleurs résidant en ces lieux.<sup>35</sup>

Le choix d'implantation des activités économiques est le résultat d'un compromis et d'options parmi un nombre plus ou moins grand de facteurs dont le poids et la diversité varient d'une situation à l'autre. La localisation des activités économiques est influencée par les caractéristiques des établissements et par les caractéristiques des territoires.<sup>36</sup>

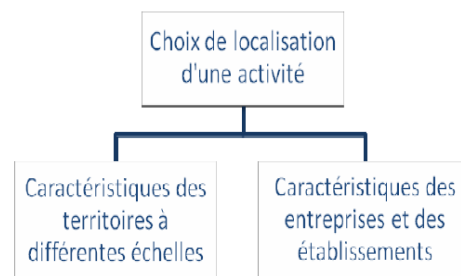


Figure 3 : Les déterminants d'une localisation.<sup>34</sup>

## b Les économies d'urbanisation

Liées à la concentration de la population et à d'autres activités dans le milieu urbain : il s'agit d'économies externes à la firme et externes au savoir-faire à laquelle appartient la firme.

Les économies d'agglomération d'urbanisation résulteraient du fait que l'on retrouve dans les grands centres urbains des niveaux élevés de diversité du tissu. Les nouvelles idées et les nouvelles connaissances qui émergent d'un secteur peuvent s'appliquer dans des secteurs différents et générer des économies d'agglomération d'urbanisation. De plus, les grandes villes seraient le cadre d'une diversité prise dans un sens plus large. En effet, tel que l'avance Castells (1996), les métropoles sont des noeuds dans les réseaux de communication planétaire. Elles sont donc un environnement privilégié où se développent des réseaux de production et d'échanges internationaux du savoir, dont pourront bénéficier les travailleurs du haut savoir qui y sont localisés.<sup>37</sup>

En dynamique, les externalités spatiales agissent sur les gains de productivité et, de la même manière, peuvent être de type: économies de localisation liées à la spécialisation (intra et/ou inter-) ou de type: économies de variété liée à la diversité des activités dans le milieu économique urbain.<sup>38</sup>

Les avantages liés à la concentration géographique des entreprises ont été identifiés, ces avantages ou économies d'agglomération tirent leur origine de trois sources :

<sup>34</sup> <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2003-2-page-209.htm>,

<sup>35</sup> La localisation des activités économiques au sein de l'Aire Urbaine de Lyon. *Rapport intermédiaire*

<sup>36</sup> La localisation des activités économiques au sein de l'Aire Urbaine de Lyon. *Rapport intermédiaire*

<sup>37</sup> Pensé .fr

<sup>38</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomie\\_g%C3%A9ographique](https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomie_g%C3%A9ographique)

-les économies reliées à la proximité d'un grand nombre de fournisseurs spécialisés (biens intermédiaires et services).<sup>39</sup>

- celles reliées à la présence d'un plus grand bassin de main-d'œuvre spécialisée et stable.

- finalement celles liées à la diffusion des connaissances (externalités technologiques).

Les deux premières sources d'économies d'agglomération ont été reprises dans les « nouvelles » théories du commerce et de la nouvelle « géographie économique »<sup>40</sup>

### ***1.2.2 Les économies d'agglomération d'urbanisation : la taille de la ville et la diversité professionnelle.***

La population et la diversité professionnelle du haut savoir en tant qu'indicateurs de l'accumulation du savoir favorisant l'émergence des économies d'agglomération d'urbanisation. En premier lieu, plus la population est importante, plus forte sera la présence des éléments structurels favorisant l'émergence de ces économies, parmi ceux-là se retrouvent les réseaux internationaux du savoir et la densité urbaine. D'une part, nous faisons ici l'hypothèse que la densité de population dans une ville représente un stock decapital humain, non pas cette fois-ci associé uniquement au haut savoir, mais de tout type. La densité de population facilite les échanges et permet aux nouvelles idées de se diffuser plus rapidement et à moindre coût, ce qui permet de générer un stock de savoir disponible, entre autres, aux travailleurs du haut savoir. Les travailleurs en bénéficiant de ce stock de savoir pourront accroître leur productivité. D'autre part, les grandes villes sont un environnement privilégié où se développent des réseaux de production et d'échanges internationaux du savoir. Ceux-ci facilitent l'accumulation de ce savoir, accumulation qui pourrait bénéficier aux travailleurs du haut savoir qui y sont localisés. Nous avons de ce fait choisi la taille de la ville comme indicateur de la densité de population.<sup>41</sup>

Enfin, Les économies de l'agglomération sont le dernier concept important. Une force centripète majeure de ces économies d'agglomération réside dans les externalités. Les entreprises retirent des profits à se localiser à proximité les unes des autres. Nous pouvons différencier les externalités de localisation et les externalités d'urbanisation. Les externalités de localisation résultent de l'agglomération sur un même territoire d'activités de secteurs similaires ou voisins. Les externalités d'urbanisation résultent de la diversité sectorielle sur le territoire, de la proximité de tous les producteurs.

#### **Conclusion**

Ce chapitre nous a permis d'identifier les différents concepts liés au projet : on a pu avoir des informations attachées à la centralité urbaine et sa structuration, les nouvelles tendances de l'économie d'agglomération est ses différents types, qui pousse vers une nouvelle organisation en réalisant le développement nécessaire pour répondre aux besoins actuels.

---

<sup>39</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomie\\_g%C3%A9ographique](https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomie_g%C3%A9ographique)

<sup>40</sup> <https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2008-2-page-39.htm>

<sup>41</sup> <https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2008-2-page-39.htm>

**2 Chapitre II:**  
**ANALYSE URBAINE**

## **Introduction.**

Dans ce chapitre, on va aborder les différents instruments d'urbanisme en Algérie pour connaître les orientations qui propose ces documents par rapport à la ville de Tlemcen.

Le chapitre est divisé en deux parties, la première celle de lecture territoriale (les différents instruments d'urbanisme) et la deuxième partie pour l'analyse urbaine de l'agglomération à travers les quatre thématiques : de la morphologie urbaine, l'infrastructure, l'économie urbaine, et le paysage et environnement pour arriver en fin à la problématique générale de la ville avec ses schémas d'aménagement global.

### **2.1 Le territoire.**

Le territoire est la matrice et le creuset au sein desquels se déroulent les activités et la vie des citoyens.

Le territoire national est une synthèse entre les données du terrain et les injonctions de l'histoire.<sup>42</sup>

#### **2.1.1 Situation territoriale :**

##### **a L'Algérie dans le monde.**

L'Algérie. Ce plus vaste pays africain, du monde arabe et du bassin méditerranéen, classé 14e des plus grands pays en superficie et renferme de grandes richesses naturelles, Elle Médie l'Ancien Monde (Europe-Afrique - Asie).



Figure4 :l'algeriedanslecadre international.<sup>43</sup>

##### **b L'Algérie dans l'Afrique et le monde arabe.**

L'Algérie occupe une place importante en Afrique et dans le monde arabe, sa position stratégique joue un rôle central dans le développement de la coopération au niveau arabe et africain.

L'Algérie présente une superficie de 8 % de la population de continent africain, elle est la porte de l'Afrique vers l'Europe.<sup>43</sup>

##### **c Lecture du territoire Algérien.**

En vue de leur importance entre les pays méditerranéens et sa baie côtière même son immense Sahara, sa superficie et ses richesses, et son histoire, l'Algérie obéit aujourd'hui à une compétition qui ne s'impose pas seulement entre ses entreprises mais entre ces différents territoires et ces régions grâce à l'effet de la mondialisation, d'où elle doit

<sup>42</sup> SNAT

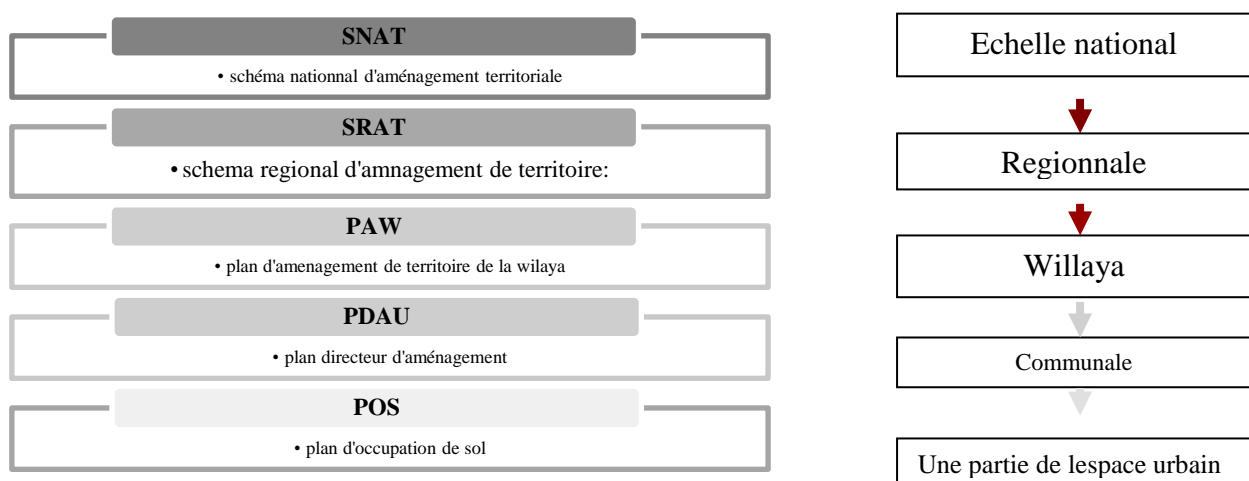
<sup>43</sup> <http://www.lematindz.net/news/16722-lalgerie-est-le-seul-pays-au-monde.html>

développer ces capacités d'innover dans un contexte globalisant, une concurrence plus en plus rude pour gagner la bataille de l'attractivité et de la compétitivité...

<u>Données géographiques</u>	<u>Données démographiques</u>
Superficie : 2381741 km <sup>2</sup> , dont 85% de désert Capitale : Alger Villes principales : Alger, Oran, Constantine, Annaba Langues officielle (s) : Arabe classique, Tamazight (langue nationale)	Population : 39.2 millions d'habitants (2015) Densité : 15.88 h / km <sup>2</sup> , 56% de la population sur 3% du territoire Croissance démographique : 20.3% Espérance de vie : 76.5% Alphabétisation : 77.9% Religion : Islam
<u>Situation économique</u>	
Taux de croissance : 4,1%, 5% (hors hydrocarbures) Taux de chômage : 9,8% de la population active (24,3 % des jeunes, source BIT) Taux d'inflation : 3.2%, 3.3. (2013)	

Tableau 1: tableau descriptif sur la situation de l'algerie<sup>44</sup>

### -la hiérarchisation des instruments d'urbanisme en algerie<sup>45</sup>



#### 2.1.2 Lecture du schéma national d'aménagement territorial SNAT :

Le SNAT est un instrument prospectif et réglementaire de la politique de l'État visant à assurer un développement harmonieux de l'ensemble du territoire national, pour une durée de 20 ans.<sup>46</sup>

##### a Les scénarios :

Scénario n 1. L'équilibre volontariste.

Scénario n 2 - la dynamique de l'équilibre.

Scénario n 3 - territoire compétitif.

Scénario n 4 - le territoire dispersé.

<sup>44</sup> <http://www.tsa-algerie.com/20150818/crise-economique-lalgerie-est-elle-prete-pour-le-choc-a-venir/>

<sup>45</sup> Travail fait par l'auteur

<sup>46</sup> Journal officiel

Le scénario acceptable : équilibre territorial et compétitivité. L'objectif, à long terme, est de concilier harmonieusement les deux impératifs de l'aménagement du territoire : rétablir un équilibre durable entre les grandes composantes du territoire national et adapter le territoire aux exigences de l'économie contemporaine.<sup>47</sup>

### **b Les orientations urbanistiques du snat :**

Les lignes Directrices sont mises en oeuvre à la faveur de 20 Programmes d'Action Territoriale « PAT ». Les Programmes d'Action Territoriale constituent.

- les orientations du nord –ouest : les orientations du SNAT pour la région programme Nord-Ouest, a pour objectif d'aller vers un territoire durable, Cette stratégie présente un caractère stratégique, compte tenu de la fragilité de certains milieux, elle est particulièrement concernée par les axes stratégiques relatifs aux différents domaines :

-Agriculture : le renforcement des outils de maîtrise foncière et protection des terres agricoles autour des villes. Suivit une agriculture moderne capable de répondre aux besoins alimentaires et de contribuer à l'exportation de produits de qualité, quatre pôles participant à la structuration du territoire régional ont été identifiés: le triangle Maghnia-Remchi-Tlemcen; la ceinture péri-urbaine d'Oran; le pôle Sig-Mohammedia-Ghriss et La Mina, Bas-Cheliff et Kramis

-L'infrastructure de transport: des différentes orientations a été prévues tels que : la réalisation de liaisons rapides pour rapprocher les principales villes à l'autoroute, relier les principales zone de la région à la rocade des hauts plateaux, aménagement de la partie Ouest (tronçon Oran-Marsa Ben Mhidi),le projet «Axe Frontalier» : Nord-Sud la liaison Ghazaouet sur la côte à Magoura . L'infrastructure portuaire et aéroportuaire, le rendement des ports existants notamment le port d'Oran.modernisation et la mise à niveau internationale de l'aéroport d'Oran.

le secteur touristique l'insertion des projets touristiques dans la politique d'aménagement du territoire tels que Dans toute la région,

-Le patrimoine et l'écosystème : la protection et à la valorisation du patrimoine naturel et culturel, la protection du patrimoine ancien par la réhabilitation des Médinas.

### **c Les limites du snat :**

- Compétitivité internationale : Le SNAT fixe des orientations de compétitivité tournées vers le nord (Europe Maghreb) en détriment du sud, il serait équitable d'ouvrir le pays d'avantage sur les territoires africains subsaharien et développer de nouvelles compétitivités pour les territoires du sud algérien.

- Compétitivité nationale: Le déséquilibre entre les villes du nord et les villes des hauts plateaux et du sud en matière d'attractivité. Une réorganisation de territoire nationale il demeure pas mois que une décomposition entre le Tell les hauts plateaux et le Sahara reste fortement visible dans les orientations du SNAT.

---

<sup>47</sup> Journal officiel



-L'équité sociale: L'absence d'une équité social entre le nord et le sud , la ville/campagne en matière d'infrastructure et des services. Une défaillance entre les richesses du sud et les conditions de vie de ces habitants.

- Le développement économique : Face aux principes du SNAT qui sert à respecter les dimensions du développement durable alors que ces orientations basent uniquement sur un développement économique accentués sur les réserves pétrolières.<sup>48</sup>

### 2.1.3 Lecture du schéma régional d'aménagement territorial SRAT.

L'Algérie est décomposée en neuf régions et pour le nord-ouest Comme des willayas concernée (Oran Tlemcen,Sidi bel abbes ,Ain Témouchent, Nâama , Saida, Mascara) 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.<sup>49</sup>

Les scénarios : Le SRAT propose quatre scénarios :

Un scénario souhaitable de préparation aux mutations, d'un scénario conservatoire de rattrapage, un scénario de rééquilibrage et celle qui est retenu Le scénario de acceptable (développement durable).<sup>50</sup>

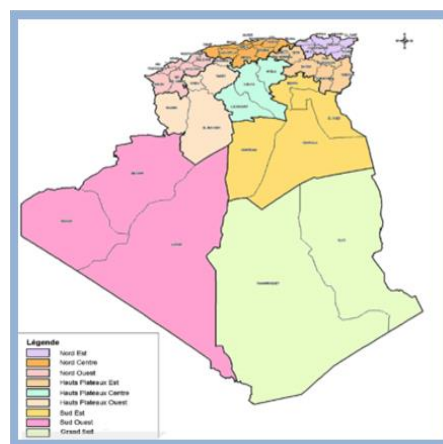


Figure 5:le decoupage regional proposé par le SRAT.<sup>47</sup>

#### a Les orientations urbanistiques du SRAT.

-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).<sup>51</sup>

-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.

<sup>48</sup> Travail des étudiants .journée d'urbanisme.

<sup>49</sup> SNAT

<sup>50</sup> SRAT

<sup>51</sup> SRAT

## **b Les limites du SRAT.**

Le schéma regional d aménagement territorial ne joue pas son role et parmi es principaus critiques :

-La notion de développement durable reste des orientations généralistes détachées des objectifs territoriaux.

LES 12 PAT ont proposé un ensemble de projet mais sont concentrés sur la métropole d'Oran et négligeant les autres wilayas de la région.

-Les projets qui sont proposés par les PAT n'ont pas été tous réalisés.

-Les échelles des propositions de SEPT sont males définie.

### ***2.1.4 Lecture du Plan d Aménagement de Territoire de la Wilaya (la wilaya de tlemcen)***

La wilaya de Tlemcen est Située à l'extrême ouest du pays et frontalière avec le Maroc. Elle occupe une position stratégique dans la région nord-ouest. Elle présente une des ouvertures littoral de pays vers l'occident ce qui lui donne un rôle fondamental dans la mise en œuvre de la stratégie national et régional d'aménagement du territoire.<sup>52</sup>

Le découpage administratif : La wilaya contient 20 daïra et 53 communes

-Scénario n 1 tendanciel: 'laissé faire et laissé aller' diminue et hypothèque les chances d'équité territoriale et remet en cause les solidarités territoriales.

-Scénario n 2 souhaitable : est celui **acceptable**

## **a Les orientations du PATW :**

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

Amélioration et réalisation les liaisons nécessaires avec les ports et les centres économiques de la région.

Sur le plan historico-culturel Protection et valorisation des sites historique, culturels.

Protection de sites naturels et de la biodiversité marines, ainsi que la réalisation d'un complexe culturel islamique, un centre de loisir scientifique et conservatoire de musique.

La réhabilitation et le renforcement des réseaux, par la réalisation l'interconnexion avec l'autoroute Est-ouest par une bretelle de raccordement, La modernisation de la rocade côtière, et la création de l'axe (structurant) Nord-Sud dit «Axe Frontalier» reliant Ghazaouet à Magoura au sud en passant par Maghnia.

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 de type triporteur.

---

<sup>52</sup> Travail des étudiants 2015

## **b Les limites du PATW :**

D'après l'analyse des orientations du PATW, on constate que cet instrument traite les projets ponctuels qui ne s'inscrivent pas dans son échelle. Ainsi il concentre en grande partie son diagnostic sur l'aspect économique du développement de la wilaya, et néglige le développement des autres secteurs.

Le PATW ne remplit pas son rôle de coordination, de cohérence et mise en relation des territoires et pôles qui composent la wilaya

L'absence d'un organisme local qui assure en même temps le suivi et la bonne mise en œuvre des directives du PATW au niveau du territoire de la wilaya.

Les orientations du PAW sont concentrées sur le groupement de Tlemcen, au détriment du reste des communes qui composent la wilaya.

### **SYNTHESE : des instruments d'urbanisme :**

Les instruments d'urbanisme: SNAT, SEPT, PAW (et PDAU ) ont été conçus dans une logique de penser global, agir local, selon une décomposition des instruments de l'échelle du territoire national (SNAT), jusqu'au niveau local.

D'après cette approche, on sent une volonté de l'état en terme d'intervenir sur l'aménagement du territoire, cependant il existe plusieurs lacunes au niveau des instruments.

Bien que la décomposition des instruments, le SEPT (SRAT) ne trouve pas son échelle d'intervention: soit il donne des orientations globales (à l'échelle du SNAT) soit il touche des projets ponctuels (à l'échelle du PDAU et POS).<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> Travail des étudiants : journée d'urbanisme

Planche 1. les schémas des instruments d'urbanisme

## 2.2 L'agglomération :

### 2.2.1 Le choix de la ville :

- Pourquoi ...Tlemcen ?

L'Algérie est entrain de connaître un déséquilibre régional sans précédent, entre l'est et l'ouest (c'est-à-dire une concentration des métropoles a l'est : Constantine, Bejaia, Annaba.. par rapport a l'Ouest : Oran), c'est pour cela qu'on a choisi cette ville , en vue de la faire progresser, et de développer s' attractivité et sa compétitivité , créer un équilibre territorial et soulager la métropole d'oran .

Tlemcen se distingue des autres villes par des atouts considérables, Une ville frontalière située au carrefour des systèmes de communication, elle est nome comme la ville d'art et histoire, aussi capitale de la culture islamique 2011.

### 2.2.2 Généralité sur Tlemcen :

#### a Tlemcen dans le cadre international :

**Tlemcen** Situer au a l'extrême nord – ouest De l'Algérie qui représente une position stratégique (carrefour d'échange) : TUNISIE, MAROC, EUROPE, L'AFRIQUE .

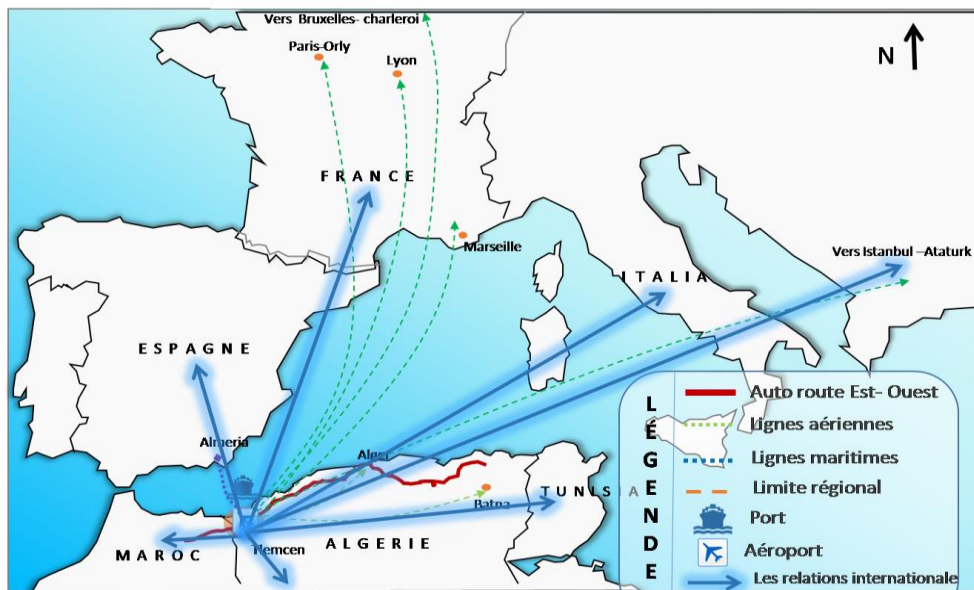


Figure 6 :schéma présentater tlemcen a l'echelle internationnal<sup>54</sup>

Tlemcen avec sa capacité, elle participe aux relations internationales :

- **Le port de Ghazaouet** 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.

<sup>54</sup> Travail de l'auteur

-L'aéroport de Tlemcen - Zenata - Messali El Hadj est un aéroport international algérien, situé sur la commune de Zenata, à 22 kilomètres au nord-ouest de la ville de Tlemcen.

Les Compagnies aérienne	Destination
Aigle Azur	Marseille, Paris-Orly –France-
Air Algérie	Lyon, Marseille ,Paris-Orly-France -
Jetairfly	Bruxelles-Charleroi-Belgique -
Turkish Airlines	Istanbul-Atatuk –TURQUIE -

Tableau 2:tableau présente les compagnies de l'aéroport de tlemcen<sup>55</sup>

### b Tlemcen dans le cadre national :

Tlemcen occupe une position excentrique par rapport au territoire national, bloquée à l'ouest par la frontière marocaine, elle se trouve à l'écart du réseau nord de communications, 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 7 : tlemcen dans le cadre national<sup>56</sup>

### c Tlemcen dans le cadre wilaya :

La wilaya de Tlemcen s'étend sur une superficie de plus de (9000) km<sup>2</sup> répartie sur 20 daïras, regroupant 53 communes et compte une population de (981125) habitants.

La wilaya de Tlemcen gère 4188 Km de routes se répartissant comme suit :

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

-Les chemins de wilaya et les chemins communaux:-1190 Km de chemins de Wilaya.-  
2134 Km de chemins communaux.

<sup>55</sup> <http://www.elmatar.com/vols-arrivee/aeroport-de-tlemcen/>

<sup>56</sup> Travail de l'auteur

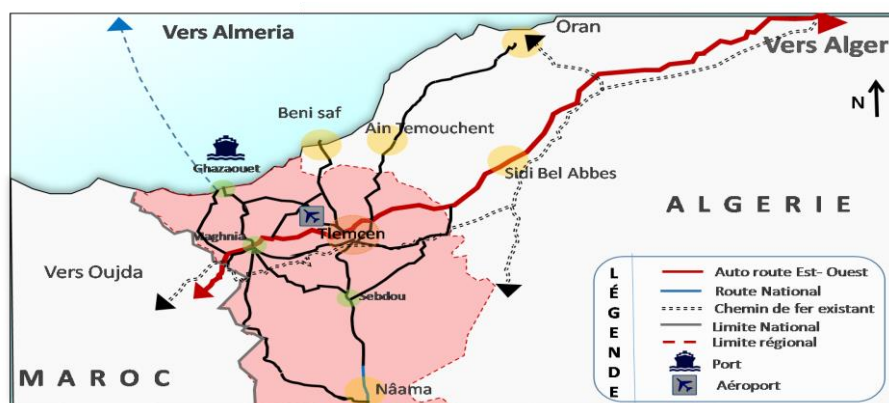


Figure 8: tlemcen a l'echelle régionale<sup>57</sup>

Le groupement de Tlemcen se situe au centre de la wilaya.

#### d Délimitation de l'aire urbaine :

Nous avons limité l'échantillon de notre analyse urbaine au groupement suivant :

(Tlemcen – Chetouane – Mansourah – benî Mester).

Ceci pour maîtriser l'échelle d'étude ainsi que pour les raisons de la qualité spécifique de cet espace qui est le chef lieu de wilaya, ainsi que des potentialités qu'il présente.

La ville de Tlemcen est à 3°38 de longitude ouest et 34°53 de latitude nord, elle représente une diversité dans la composition géographique, elle s'inscrit entre le massif jurassique des monts de Tlemcen.

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

- \*Une barrière physique représentée par le plateau de Lalla Setti au Sud.
- \*L'autoroute est – ouest et la couronne formée de Djebel rocailleux Au Nord.

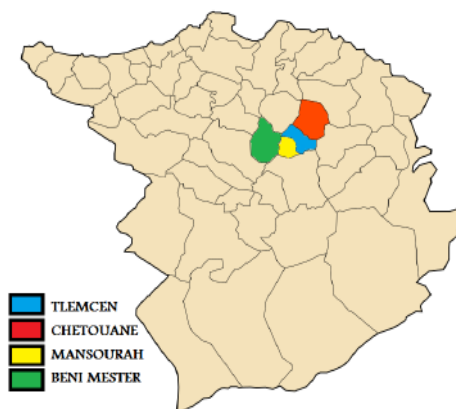


Figure 9 : position du groupement tlemcen mansourah chetouane benî mester .<sup>53</sup>

<sup>57</sup> Travail de l'auteur

<sup>58</sup> MDJAHED M SALIM, BENHAZIL HAMZA. Centre hospitalo-universitaire à Tlemcen . 2012

### **2.2.3 Lecture du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme 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. Il sert à déterminer la destination générale des sols sur l'ensemble du territoire d'une ou d'un ensemble de communes par secteur.<sup>59</sup>

#### **Les limites du PDAU :**

Le PDAU est resté quand même inopérant pour la maîtrise de l'urbanisation et la modification effective du paysage urbain à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations.

Contraintes du foncier : Le problème du foncier présente le grand obstacle dans l'application des instruments d'aménagement et d'urbanisme dans la ville de Tlemcen, ainsi que le statut privé des terrains périurbains considérés comme étant agricoles n'ont pas empêché le développement d'îlots d'habitat illicite et spontané encouragé par la crise de logement et la mauvaise interprétation de la loi 08-15.

Le parti d'urbanisation retenu par le PDAU dû essentiellement à la dualité urbanisme/agriculture a abouti d'une manière générale à une urbanisation par satellisation (la ville devient un ensemble d'entités entrecoupées par des espaces naturels). Ce modèle d'urbanisation engendre :

-Les constructions illicites dans ces espaces naturels agricoles interstitiels, du fait de la rareté des eaux d'irrigation, de leurs émiettements et de leur situation géographique.

-Cet étalement de l'urbanisation engendre des problèmes de mobilité, de transport et de consommation excessive des terres agricoles. Avec le risque de conurbation, tout ceci est contraire aux principes du développement durable!

Chaque entité du tissu urbain de la ville de Tlemcen soulève de part ses spécificités une problématique différente : les orientations d'aménagements fixées pour les quartiers informels restent mal appliquées, ainsi que l'application des programmes d'urgence (logements) engendrait l'apparition des cités dortoirs avec des multitudes de problèmes (social, transport, viabilité, sécurité...).

La forte déclinaison relevant une succession d'ensembles géographiques relativement distincts. Un milieu physique riche et divers, on trouve des forêts, des terrains agricoles, maquis, oueds.

---

<sup>59</sup> PDAU 2007



## 2.2.4 Etude de la morphologie urbaine :

### a La croissance urbaine de la ville de tlemcen à travers le temps :

La ville évolue en fonction d'évènements et situations économiques, socio historique et politiques sous l'influence de facteurs exogènes (Globalisation, Mondialisation, Développement Durable) et endogènes (les politiques locales de planification et de gestion urbaines et les pratiques citoyennes)

La ville de Tlemcen d'aujourd'hui est la résultante d'une longue nuit coloniale et d'une lutte pour la restauration de l'identité nationale à l'ère post indépendance...

#### - PERIODE PRECOLONIALE :

	<u>La date</u>	<u>Les principales événements de cette période</u>
P E R I O D E P R É C O L O N I A L E	le 4 <sup>eme</sup> siècle (201)  <u>les romaines</u>	<u>La ville de pomaria</u> A l'époque romaine Tlemcen aura son histoire POMARIA (les vergers) c'était une citadelle militaire de sept hectares, avoisinante à la source d'eau (Oued Metchkana)  organiser selon le principe des villes romaines « cardo et decumanus ». <sup>60</sup>
	790 à 828  <u>LES IDRISIDES</u>	<u>La ville d'AGADIR</u> construite sur les ruines de pomaria, Le premier acte l'édification des remparts fut de construire une mosquée à Agadir (au centre au début) . <sup>61</sup>
	1079 à 1147  <u>LESALMORAVIDES</u>	<u>La ville de : TAGRART</u> une cité résidentielle pour les élites almoravide surélevée, dominante, surplombante, construite sui la coté ouest d'agadirr avec la construction de la grande mosquée, kasr El Bali et El machouar. <sup>62</sup>
	1236 à 1298  <u>LES ALMOHADES</u>	<u>L'union des deux villes : AGADIR et TAGRART</u> destruction des remparts ouest d'Agadir qui contraignait la population à l'exode.
	1236-1462  <u>LESZIANIDES</u>	<u>TLEMCEN (TILIMSEN)</u> une des villes arabo musulmane les plus civilisé du monde, un l'élargissement du tissu urbain vers le sud est, la construction du Mechouar, la mosquée Sidi Bel Hassen. <sup>63</sup>
	1299 à1307 ET 1335-1337  <u>LES MERINIDES</u>	<u>MANSOURAH ( la victorieuse)</u> Installation du camp militaire sur les hauteurs qui dominant Tlemcen au Sud-ouest, après transformer en ville. <sup>64</sup>
	1559 – 1830  <u>LES OTTOMANS</u>	<b>cette période Tlemcen a perdu toute sa prédominance politique et économique, l'immigration de la population.</b>  Tlemcen turc se limitait à l'ancien noyau de Tagrart, elle ne bénéficiera d'aucun nouvel édifice, et La Kissaria transformée en caserne les maisons des millitairesturcs à l'intérieur du Mechouar <sup>65</sup> .

<sup>60</sup> Travail des étudiants. La médina de tlemcen avant 1830. 2010

<sup>61</sup> Travail des étudiants. La médina de tlemcen avant 1830. 2010

<sup>62</sup> Travail des étudiants. Tlemcen avant 1830

<sup>63</sup> Analyse et lecture urbaine Sites : Tlemcen, Honaine, Nedroma.2006

<sup>64</sup> Analyse et lecture urbaine Sites : Tlemcen, Honaine, Nedroma.2006

<sup>65</sup> Analyse et lecture urbaine Sites : Tlemcen, Honaine, Nedroma.2006

**Synthèse1 :** Le période précolonial est la succession des dynasties Almohades, Almoravides, Mérinides et le règne durable des Zianides auxquels ont succédé les Ottomans .Croissance et décroissance urbaines entre moments de paix et d'instabilité.

La ville fut faite et défaite sans jamais s'éteindre entre pratique institutionnelle et pratique informelle, Les pans de murailles et les portes encore existances, les monuments représentent un mouvement de flux et de reflux de l'espace tlemcénien.

→L'urbanisme en tant que discipline et moyen de gestion urbaine n'avait pas encore émergé.

- PERIODE COLONIALE :

La mise en place de l'occupation française s'est faite par : -installation militaire et administratif\_-la densification de la ville (intra-muros).\_-l'urbanisation extra-muros (les périphéries).

	<u>Date</u>	<u>Les événements</u>
P E R I O D E C O L O N I A L E	<b>1836-1900</b>	<p><b><u>Intramuros</u></b></p> <p>la densification et le peuplement de la ville, et la destruction d'ilots de la médina, et la démolition des équipements signifiants( la médersa Tachfiniya) et percement de larges rues...)</p> <p>-Rétablir et améliorer les fortifications anciennes, pour la défense et la résistance aux attaques (ElMechouar),</p> <p>-Elaboration d'un plan de dissection selon une trame en damier (un esprit haussmannien).<sup>66</sup></p>
	<b>1900-1958</b>	<p><b><u>Extramuros</u></b></p> <p><b>1900-1939 :</b> La ville sort de ses remparts et s'étale vers l'est la route des cascades, le faubourg d'Agadir → <b>Le chemin de fer</b></p> <p>-la première périphérie s'est faite par l'extension vers l'est pour des raisons de: La proximité des remparts, la présence de ressources naturelles (la fouara principale source alimentant la ville), la proximité de la gare. → El Hartoune -El Kalaa</p> <p>-Création des nouveaux villages coloniaux → Agriculture : Mansourah, Negrier, Bréa ...</p> <p><b>1936-1958 :</b> L'extension de la ville vers la deuxième périphérie (Ouest) une trame urbaine régulière et plus ouvertes avec des constructions extraverties, la réalisation des nouveauxéquipements structurants (hôpital,...) et l'apparition des quartiers spontanés (Boudghène...).<sup>67</sup></p>
	<b>1958-1962</b>	<p><b><u>Plan de Constantine: plan Mauger à Tlemcen :</u></b> le plan se traduit par le lancement d'un vaste programme de logements de type HLM repartis suivant l'origine ethnique, en vue d'intégrer la population autochtone (Sidi Said...) et la population française, tracer les lignes directrices pour le développement urbain futur de Tlemcen.</p> <p>il comporte aussi la création de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zones industrielles à l'est de la gare.</li> <li>- Des voiries d'évitement.</li> <li>- Le développement des voiries routières existantes.<sup>68</sup></li> </ul>

<sup>66</sup> Analyse et lecture urbaine Sites : Tlemcen, Honaine, Nedroma.2006

<sup>67</sup> Travail des étudiants. Analyse du groupement de tlemcen mansourah -chetouane-beni mester .2008

<sup>68</sup> Travail des étudiants .analyse fonctionnel de la ville de tlemcen .2014

**Synthèse 2** : L'espace urbain tlemcénien conquis de force devient enjeu de pouvoir avec la promulgation de nouvelles lois et circulaires judiciaires.

Réorganisation de l'espace subordonnée à un control militarisé du territoire.

La marginalisation de la population algérienne : La loi visant à chasser les populations paysannes des plaines et terres fertiles vers les terres incultes.<sup>69</sup>

Création de nouveau quartier résidentiels européen et villages coloniaux. (Préservation du « croissant fertile » et des terres agricoles.

**- PERIODE POST COLONIALE :**

Les formes d'appropriation de l'espace urbain à Tlemcen se sont faites selon :

-Une évolution par étapes décennales.

-En rapport avec les instruments et mécanismes mis en place.

	<u>La date</u>	<u>Les événement</u>
<b>P E R I O D E P O S T C O L O</b>	<b>1962 – 1970</b>	-Achèvement du plan du Constantine (Plan <b>Mauger</b> ) . -Nouvelle étude S.O.F.R.E.D qui consiste à : restructure la périphérie surtout au niveau des voiries et l'implantation d'immeuble collectif a pasteur et bel horizon. - le plan était complet en 1966, qui a proposé de limiter l'expansion urbaine: à la ligne de chemin de fer au nord - Mansourah en ouest - Sidi Boumediene en est. Et la barrière naturelle des plateaux de Lala Seti au sud. <sup>70</sup>
	<b>1970- 1990</b>	<b><u>PUD 1971 :</u></b> -L'implantation de la zone industrielle à Chetouane, et la zone semi industrielle à Abou-Tachfin. - l'implantation du pôle universitaire à imama. - l'apparition de la Z.H.U.N.  <b><u>PUD 1981</u></b> le PUD 81 a bloqué l'urbanisation à l'intérieur des limites de l'agglomération, et il a aussi affecté tous les terrains libres en priorité aux équipements collectifs. Une croissance multidirectionnelle du noyau vers les pôles satellitaires celle d'Abou Tachfine, Negrier, Champ de tir, Saf Saf, Oujlida, les lignes de croissances s'écartent progressivement allant vers le nord-est et le nord-ouest, laissant des vides occupé par le reste du croissant fertile et des terrains agricoles <sup>71</sup> .
	<b>1990 - 2000</b>	L'extension dans le grand Tlemcen dans cette période est périphérique donc c'est un développement polycentrique pour diminuer l'intensité sur le noyau. La rocade : Nouvelle équipement universitaire, Z.H.U.N: kiffane, imama <sup>72</sup> .  Nouveaux poche de l'habitat précaire : koudia, kounda...
		les anciens instruments de planification urbaine (PUD, ZHUN), devenaient caduques. Et on a dû développer de nouveaux instruments de planification, répondant aux aspirations de la nouvelle politique. Ce ne sont autres que le Plan Directeur d'Aménagement Urbain (PDAU), et le Plan d'occupation du Sol (POS). <sup>73</sup>  La mise en place du programme de relance économique à partir de 2000 .

<sup>69</sup> Travail des étudiants .analyse fonctionnel de la ville de tlemcen .2014

<sup>70</sup> Analyse et lecture urbaine Sites : Tlemcen, Honaine, Nedroma.2006

<sup>71</sup> Analyse et lecture urbaine Sites : Tlemcen, Honaine, Nedroma.2006

<sup>72</sup> Analyse et lecture urbaine Sites : Tlemcen, Honaine, Nedroma.2006

<sup>73</sup> Analyse et lecture urbaine Sites : Tlemcen, Honaine, Nedroma.2006

<p>N I A L E</p>	<p>2000-2015</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La relance du programme d'un million logements.</li> <li>- Une mise en œuvre d'un vaste programme de privatisation.</li> </ul> <p>Dés 2003 :</p> <p>Le développement progressif de l'urbanisation à partir des noyaux et des axes existants → Le développement polycentrique qui vise à répartir la croissance de la ville autour du « croissant fertile ».</p> <p>La préservation des activités tertiaires et locales et le renforcement des infrastructures routières et ferroviaires (maintien du chemin de fer existant).<sup>74</sup></p>
----------------------------------	------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### **Modèle de croissance de la ville (type de croissance) :**

L'extension dans le grand tlemcen est périphérique, suivis un model de developpement urbain polycentrique, des plusieurs centres (visant donner a la ville plusieurs centre de direction) ce developpemnt qui se base sur une ceinture verte autour de la ville centre (croisant fertie) avec l'organisation des excroissances à la périphérie (koudia, oujlida, boujlida, chetouane, champ de tir, safsaf) sont appelés a se developper et organiser.

\*La ville, dans la période actuelle, est marquée par un éclatement de ses secteurs d'urbanisation rendant difficile la maitrise de sa croissance.

En matière d'architecture, la ville est à la recherche de ses repères identitaires.

---

<sup>74</sup> Analyse et lecture urbaine Sites : Tlemcen, Honaine, Nedroma.2006

Planche 2: l'evolution historique de la ville de tlemcen

## b Habitat et forme urbaine :

La typologie d'habitat de la ville de Tlemcen suit d'une manière générale l'ordre chronologique de l'évolution historique et les opérations adoptées à chaque période. L'agglomération de Tlemcen a connu une croissance spatiale considérable. Cette croissance a touché presque toutes les zones (le centre, et le périurbain, en particulier de l'Ouest à l'Est).

Le centre-ville réservé aux habitats traditionnels

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

- Sous forme des habitats pavillonnaires comme c'est le cas pour les quartiers : El Hartoun, Bel Air, Birouana, Bel Horizon .....etc.
- Sous forme de petites maisons individuelles dispersées le cas des quartiers : Agadir, Sidi El Haloui,.....etc.
- Sous forme de constructions illicites d'une manière hasardeuse, elles se groupent sous forme de quartiers précaires (populaires), sous équipés, mal organisés le cas de : 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 .

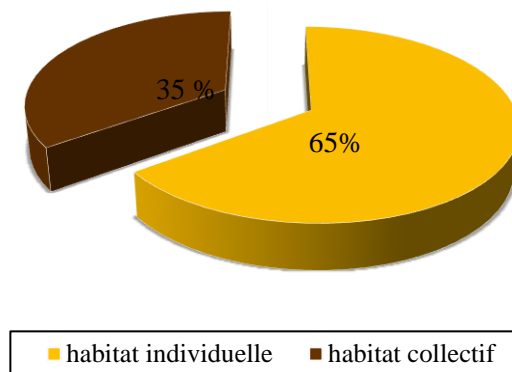


Figure 10: un secteur présente les pourcentages de l'habitat individuel et collectif<sup>75</sup>

<sup>75</sup> Travail fait par l'auteur

**Planche 3: habitat et forme urbaine**

### c Equipement structurant :

Le groupement tlemcen, dispose d'une richesse en matière d'équipement. On constate la prédominance des équipements éducatifs d'un pourcentage de 63%, cette masse est répartie dans l'ensemble du groupement,

suis d'équipement d'enseignement d'un pourcentage de 32% (imama, chetouane, champ de tir...) Et l'équipement administratif est de 5% concentrer essentiellement dans le centre ville (banques, ...)

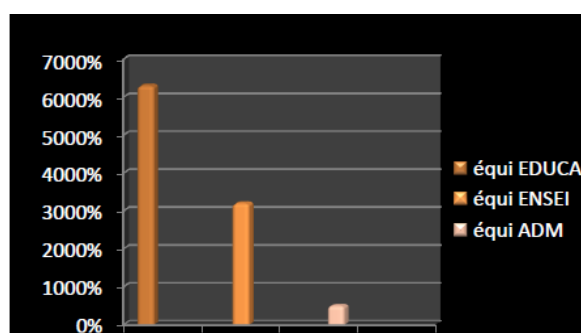


Figure 11: un graphe présente le pourcentage des équipements dans le groupement<sup>76</sup>

La répartition des structures sanitaires du groupement représenté par un réseau de structure solide pour l'agglomération de Tlemcen, une multiplication d'unités légères réparties sur le territoire y compris les zones périphériques.

Commune	Poly	centres+salle S
TLEMCEN	3	11
MANSOURAH	/	5
CHETOUANE	/	7
BENIMESTER	/	6

Tableau 3: Les équipements sanitaires du groupement<sup>77</sup>

Pour la planification des équipements culturels et de sport est d'une importance majeure dans toute réflexion urbaine. Le groupement a profité ces dernières années d'un croisement en matière d'équipements de sports pour jeunes relativement acceptable, mais insuffisant par rapport aux attentes d'une population jeune en quête de loisirs.

Daira	Equipements
Tlemcen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Salle omnisports les Dhalias</li> <li>- Stade OPOW à Birouana</li> <li>- Stade communal, 3 frères Zerga</li> <li>- 3 Salles polyvalentes à Koudia- Oudjlida et Boudghène</li> <li>- Maison de jeunes à Metchekana- Akid Lotfi (Kebassa et Sidi Haloui Djedid)</li> <li>- Centre culturel Bab El Khémis</li> <li>- Maison de Jeunes en cours à El Kalâa ( projet APC)</li> <li>- Maison de jeunes à Abou Tachfine.</li> </ul>
Mansourah	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piscine olympique Imama</li> <li>- Maison des jeunes Imama</li> </ul>

<sup>76</sup> MDJAHED M SALIM, BENHAZIL HAMZA. Centre hospitalo-universitaire à Tlemcen . 2012

<sup>77</sup> MDJAHED M SALIM, BENHAZIL HAMZA. Centre hospitalo-universitaire à Tlemcen . 2012



	- Salle omnisports Kara Zitri Imama - Maison de Jeunes à Beni Mester
Chetouane	C.S.P à Ain Defla - Centre culturel - Maison de jeunes à Ain El Hout.

Tableau 4:La répartition des équipements socioculturels et sportifs par Daïra<sup>78</sup>

Synthèse : On remarque d'une façon général qu'il y a un déséquilibre dans la répartition des équipements où on trouve une forte concentration au niveau de centre ville et celle là se diminue en allant vers la périphérie .

- D'après l'analyse de la concentration des équipements dans l'air urbain de Tlemcen on constate qu'il ya une répartition mal équilibrer des équipements. La réunion la plus haute des équipements se trouve au niveau du centre ville et immama (les 2 centralités de Tlemcen). Contrairement au pole satellitaires (Chetouane, Oudjlida, Boudjlida, Ouzidane, Koudia, Ain houte, Champ de tir).

<sup>78</sup> MDJAHED M SALIM , BENHAZIL HAMZA. Centre hospitalo-universitaire à Tlemcen . 2012

Planche 4:les equipements structurant

#### d Contraintes et potentialités :

La Clasification des problèmes et potentialité suivant l'impacte de chaque une sur le plan social, economique, et envirementale :

Les contraintes	Localisation	Social	Economie	Environnement
Une diversité de programmes qui sont faiblement intégré dans leur environnement et une négligence totale de certain endroit dans la projection	Agadir , sidi Boumediene , Sidi Tahar ,	Ces quartiers historiques perd leurs valeurs résidentielle ainsi que leurs habitants se déplace vers les nouvelles entités urbaines « Oujlida , Imama, Kifane ,,,, »  Perte de la valeur historique.	la destruction de leur valeur touristique.	Défiguration de paysage urbain  Détruire le patrimoine culturel
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'emploie 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.
Un manque d'équipement de première nécessité à la périphérie de la ville contrairement au centre	El koudia , oujlida , boujlida , boudghene	Accessibilité difficile aux 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 périphérique	/
Une urbanisation déséquilibrée entre l'est et l'ouest		Une inégalité sociale entre les espaces .	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 »  Saf Saf , Ain Defla	/	Absence d'emploie se qui engendre un accroissement de taux de chômage.	/
Une défaillance en matière de gestion urbaine	boujlida	Monofocctionnalité des poles →une mauvaise qulité de vie .	la négligence de	Absence de la gestion (planifier sans le gérer )
Manque d'équipement d'accompagnement (santé,	Les pôles périphériques	provoque leur isolation, la dégradation du	Absence de la main	Incohérence et incoordination dans

éducation, sécurité).	(koudia, oujlida, ouzidane, ain el hout , le nouveau pole	qualité de vie.	d'œuvre compétente Absence de la capacité d'innovation (laboratoire qui produit des idées ) .	l'implantation des équipements, le cas de nouveau pole universitaire .
Les phénomènes de conurbation et l'étalement urbain.	De périphérie vers le centre ville	Apparition des phénomènes sociaux « l'insécurité, la ségrégation social » .	Déséquilibre entre l'habitat et zone industrie.	Empiètement des terrains agricoles.
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 .  Une inégalité sociale entre les différents quartiers .  Prolifération de stress et de la décontracte .	Diminué la productivité  Pas d investissements.	Un paysage urbain pauvre en matière d'espace public.  La pollution .  Dégradation de paysage urbain .

- Les potentialités :

Potentialités	Social	Economie	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, elMechouar.	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 majeur comptant d'emploi.	aire géographique plus dense et plus dynamique .
Une ville reconnue aujourd'hui par son patrimoine architectural et d'une valeur historique .	Crée un zone d'échange et de culture .	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 historique .
La meilleur vocation de l'existence de la gare ferroviaire et la gare routière .	Une fréquentation exceptionnelle de population et un véritable centre d'attraction .	des grasses transformant et deviennent des lieux de services et commerce → 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 .	Création d'emploi pour la société et diminution de chômage .	L'activité industrielle permet d'employer le maximumdespersonnes.	Garder la diversité de la ville par l'intégration ou l'existence d'une grande surface suscite des dispositions particulières.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### e Problématique de la morphologie urbaine.

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<sup>er</sup> lieu , cette situation génère la pression au centre ville en matière de mobilité ( problème d'embouteillage , manque de parking , un transport en commun peut performant ) , en 2eme lieu , le développement de commerce incontrôlé en parallèle encourage les propriétaires de commerce contrôlé a 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 .

## 2.2.5 Etude de l'infrastructure de transport et de déplacement

### a Réseaux routier :

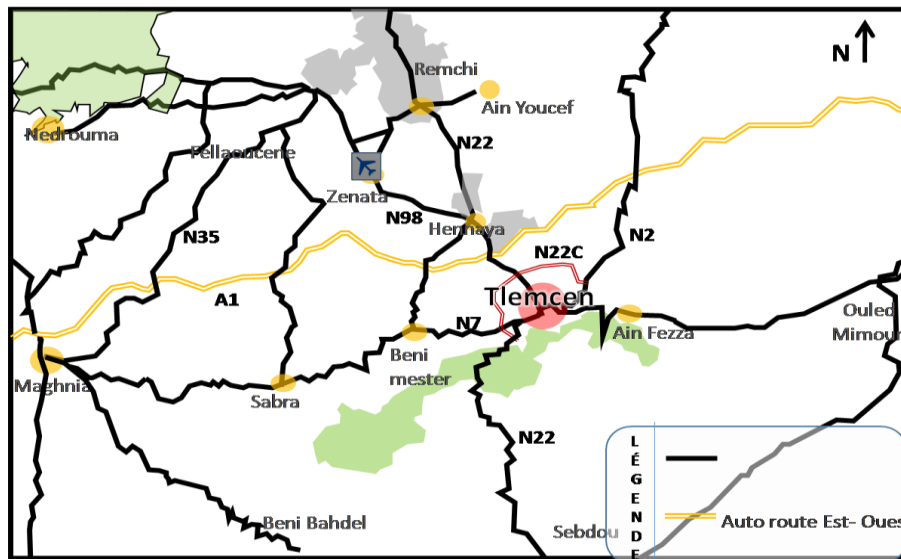


Figure 12: les réseaux routier qui traverse tlemcen<sup>79</sup>

L'évolution de l'occupation de sol permet de mettre en évidence des infrastructures routières :

-la route nationale n°2 (vers AIN TEMOUCHENT), la route nationale n°7 ((vers SIDI BELABBESS et MASCARA) et la route nationale n°22 (vers ORAN).

-l'autoroute (est –ouest): une extrême importance économique et qui représente une rupture physique de l'urbanisation coté nord.

-La ligne de chemin de fer Oran – Maghnia : traverse les communes de Tlemcen et de Mansourah sur plus de 7 Km. Il s'agit d'une voie normale et d'une gare de voyageurs et de marchandises localisées dans la zone Est de la ville de Tlemcen.

-La rocade de l'est a l'ouest : assure la liaison entre Safsaf, Chetouane, Koudia et Mansourah.

<sup>79</sup> Travail de lauteur

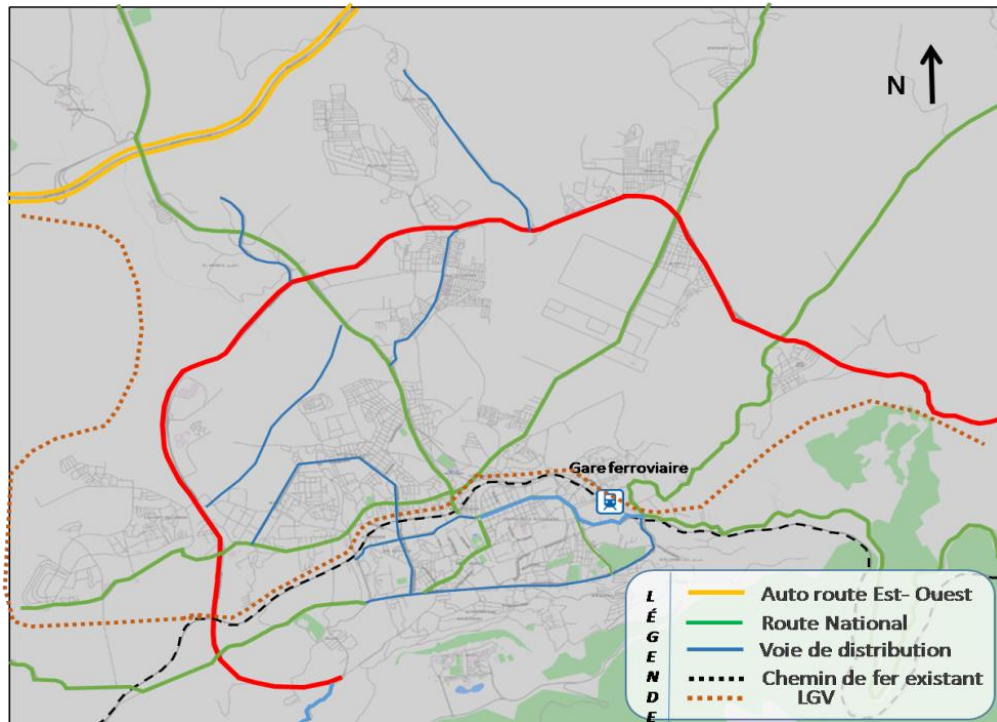


Figure 13 : les reseaux routier local<sup>80</sup>

La ville de Tlemcen dispose aussi d'une ligne téléphérique inaugure en 2009 qui relie les quartiers ouest de la ville au plateau de lalla Seti à plus de 1200m d'altitude.

**b Transport et circulation :**

La ville 2 principaux gares:

\*La 1ere est une gare régionale qui contient une multitude de lignes de transports .

\*La 2 ème est une gare pour réseau routière de la périphérie.

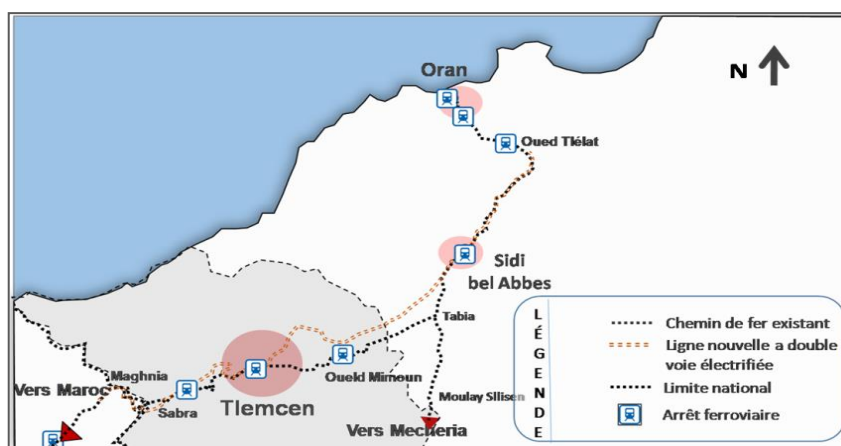


Figure 14: Carte de réseau de transport ferroviaire et TGV<sup>81</sup>

<sup>80</sup> Travail fait par l'auteur .

<sup>81</sup> Travail fait par l'auteur .

La ville de tlemcen bénéficier aussi d'une nouvelle ligne nouvelle a double voies electriques TGV.

D'après la carte :L'aire urbaine de Tlemcen possède deux grandes entreprises de transport urbain qui assure le transport des citoyens vers les différents points du groupement. L'une est privée et la 2 éme est étatique (ETUST). La 1 entreprise possède 8 lignes de transport toutes allant des pôles vers le centre ville tel que la ligne 03 qui relie Chatouéne au centre ville et la ligne 12B qui relie boujlida au centre ville.

La 2éme entreprise fait que reprendre le même principe de plus elle essaye de couvrir le manque de la 1 entreprise tel la ligne ETUST ATTAR qui relie Lalla Setti au centre ville.

- Les schémas des circuits des transports en commun n'assure pas les liens organiques entre la vieille ville et les nouvelles entités urbaines.

Concentration des voies vers le centre ville.

-D'une part, Les nouvelles urbanisations en formation (champ de tir, Oudjlida, Chetouane, Hai Zitoun, Hamri, ...) réalisées au-delà de la rocade et qui sont généralement dépourvues de centralités, confronter au problème du stationnement et de la ciculation

-D'autre part, les nouvelles entités urbaines posent la question de l'accessibilité aux services urbains et les problèmes de desserte.

-Le chemin de fer qui provoque une rupture urbaine, qui s'augmente avec la nouvelle ligne de LGV.

-Faiblesse des infrastructures de liaison entre zone du Champ de tir , boujlida , ouzidane , ain lhout, et le reste de l'agglomération risque de transformer ce secteur en cité dortoir.

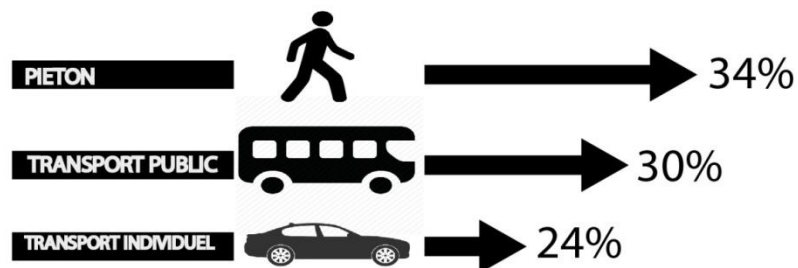


Figure 15: evolution liniaire des modes de déplacement<sup>82</sup>

<sup>82</sup> Monographie .2012



Planche 5: transport public

### c Contraintes et potentialités :

Les contraintes	Social	Environnement
la ligne du LGV qui passe au milieu de l'air urbain Tlemcenien (suit l'ancien ligne ferroviaire)	provoque un risque sur la population (les accidents et l'électrocution)	-provoquer une faille et discontinuité dans notre air urbain -Detruire le patrimoine culturel par le passage a coté des site historique (agadir, sid elhaloui )
Le tramway projeté fait que suivre les memes lignes de transport en commun (bus)	il n'essaye pas de relier les entités qui ne sont pas relié.	il n'apporte pas une nouvelle solution pas de relation entre les entités . Le trafic routier interzone engorgé .
La présence de la gare périurbaine au niveau de centre-ville.	Une zone dense et chargé. Diminuer la qualité de vie au niveau de centre ville (site historique)	Elle accentue le problème de densification et d'embouteillage. Un étouffement.
l'absence des lignes de transport urbain en commun entre les nouvelles entités	accentue leur enclavement et les isole (citer dortoir).	Inadéquation de trame viaire par rapport au cadre bâti
les structure 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 social, la violence »	(apparition des quartiers populaires au niveau de la périphérie)
La rocade ne remplis pas sa role	Ne répond pas au besoins de circulation rapides (elle ralentie la circulation)	Une rupture physique, une difficulté dans le déplacement entre quartier

#### - Les potentialités :

Les potentialités	Social	Economie
-l'aire urbain de Tlemcen possède une infrastructure routière complète ce qui assure la fluidité et la mobilité continue	-Un gain de temps pour la population	facilite l'échange des bien à l'intérieure de notre aire urbain et encourage l'investissement exogène a se développé (développé la compétitivité et rendre l'aire urbain attractive)
La meilleure vocation de la rocade	-améliore la qualité de ville et élimine les inégalités en désengagent ces pôles	-reliés les pôles périphérique entre eux économiquement, ( facilité l'échange entre les poles ) -contribué à l'extraction facile des produits dans ces pôles -augmenté la compétitivité des pôles entre eux
le centre-ville est bien desservi par les lignes de transport urbain, et la présence des différents types de transports (feroviaire et routier)	Zone de recontre et confrontation et échange.	Une attractivité locale et extralocale

la proximité de l'aéroport internationale de notre air urbain	-rapproche l'Univers à Tlemcen. -prédit à la croissance des trafics voyageurs.	-encourage les entreprises à venir investir -permet de développer le tourisme
---------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------

#### **d Problématique de l'infrastructure :**

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 marqué 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 ) projeté qui accentue et renforce la rupture de tissu urbain .

Ces anomalies dans l'infrastructure urbaine provoque tout d'abord l'étalement urbain non contrôlé , ainsi que des quartiers mal desservi et enclavé , puis elle 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 .

## 2.2.6 Étude de l'économie urbaine :

### a Dynamique de croissance (type 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
<b>Total C. Tlemcen</b>	<b>130 918</b>	<b>144 046</b>	<b>154 550</b>	<b>174 500</b>	<b>195 000</b>
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
<b>Total C. de Mansourah</b>	<b>35 235</b>	<b>37 353</b>	<b>46 200</b>	<b>51 700</b>	<b>66 500</b>
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
<b>Total C. de Chetouane</b>	<b>35 082</b>	<b>38 535</b>	<b>49 250</b>	<b>52 000</b>	<b>58 500</b>
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
<b>Total C. Beni-Mester</b>	<b>15 708</b>	<b>16 939</b>	<b>20 000</b>	<b>22 000</b>	<b>30 000</b>
<b>Total Général</b>	<b>216 946</b>	<b>236 773</b>	<b>270 000</b>	<b>300 000</b>	<b>350 000</b>

Tableau 5: Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025<sup>83</sup>

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

<sup>83</sup> PDAU 2007

puisque'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 qui ont induit la dynamique à cette zone.

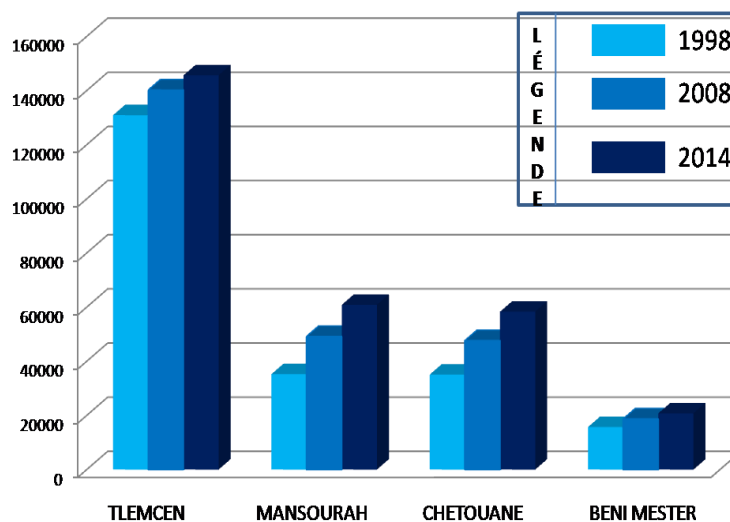


Figure 16: histogramme de l'evolution de la population<sup>84</sup>

<sup>84</sup> RGPH .2008

Planche 6:dynamique de croissance

## **b Les facteurs d'attractivité touristique .**

Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique pratique 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, sidi belahssen...)

Tlemcen a un immense avantage de bénéficier du plateau de lala Setti et des forêts environnantes qu'il y a lieu de mettre en valeur par une évolution touristique et le maintien de la faune et de la flore.

Une divergence 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...

Planche 7: les facteurs d'attractivité touristique



### c Main d'œuvre qualifiée.

<b>Etablissement</b>	<b>Communes</b>	<b>Capacité</b>
<b>CFPA TLEMCEN GARÇONS</b>	Tlemcen	400
<b>CFPA TLEMCEN FILLES</b>	Tlemcen	300
<b>CFPA AT TLEMCEN</b>	Tlemcen	250
<b>CFPA BOUDJELIDA</b>	Tlemcen	300
<b>INSFP AT TLEMCEN IMAMA</b>	Tlemcen	300
<b>CFPA TLEMCEN II</b>	Chetouane	450
<b>CFPA TLEMCEN SIDI BOUMEDIENE</b>	Mansourah	300
<b>INSFP TLEMCEN MANSOURAH</b>	Mansourah	300
<b>CFPA MANSOURAH</b>	Mansourah	200

Figure 17: les établissements et F.P privé<sup>85</sup>

La formation professionnelle est représentée par neuf 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.

L'université de Tlemcen est aussi bénéficiaire des laboratoires de recherche, des centres de recherche: en sciences et génie des matériaux et mécanique de la chimie et la biologie, de pharmacologie...

---

<sup>85</sup> Monographie .2008

Planche 8:les mains d'oeuvre qualifier

## d L'activité industrielle :

La zone industrielle <sup>86</sup>					
Société	Activité	N.EMPLOYEE	Société	Activité	N.EMPLOYEE
<b>SITEL</b>	Câbles, fibre optique, téléphone fixe, interphone, camera de surveillance	117	CANAL PLAST	PVC	67
<b>SORIMAP</b>	Armoire pour l'armé	225	Agro industrie	Montage des tracteurs et fabrication des pneumatiques	137
<b>SONACOME</b>	Pièces détachées de véhicule	215	Aquatique	Soudure des citernes, etc....	57
<b>SONATRACH</b>	Distribution de gaz (véhicule/bouteille)	135	Atelier de marbre	Fabrication des pièces en marbre	/
<b>La source</b>	Production de produit alimentaire	63	Méga-papier	Production de papier	47
<b>Belkaid</b>	Production de produit alimentaire	48	Atelier de textile	Production des matelas et des couettes	42
<b>L'exquise</b>	Production de produit alimentaire	117	Usine polyester	Production de polyester	/
<b>SARL</b>	Production de la tuyauterie	115	Usine deserviette en papier	Produire les serviettes, les jetables et les couches pour bébé	/
<b>SOITEX</b>	Textile pour l'armé	163	Nescafé	Produits alimentaires	/
<b>BRIXI textile</b>	Production des tissus	/	Malta Atlas	Production des matelas	137
<b>Minoterie Tafna</b>	Produits alimentaires	47	Usine de M.C	Production des matériaux de construction	/
LA ZONE SEMI INDUSTRIELLE ABOU TACHFINE					
<b>S.I.RE.W.I.T.</b>	bois et paper	16	<b>SOPEPEC</b>	Industrie divers	04
<b>SERLEC</b>	/	/	<b>HAMZACHRIF</b>	Comptoire de figos	15
<b>EGETHYT</b>	/	17	<b>RUIPLAIT</b>	Yaourt	03
			<b>ETS KAZIN TANI</b>	Fabrication des careaux dalle de sol	07
EL KHIFFANE <sup>87</sup>					
<b>AGRO EMBALLLE BARKA</b>	Industrie plastique et emballage	20	<b>FROMAGERIE LA CAPRICIENNE</b>	Fromage	03
<b>SARL MINO</b>	Boisson jus production et distrubution	25	<b>FROMAGERIE MKALCHA</b>	Fromage	05
<b>HORIZON</b>	Yaourt	04	Ets m benbrebit	Métallique et aluminium	02
<b>BABYLAIT</b>	Yaourt fromage fondu	12			
Mansourah <sup>88</sup>					
<b>PHARMACIE BENDELLA ACHIDA</b>	Produit pharmaceutique et parapharmaceutique	03	<b>SARL TLEMEN PHARM</b>	Produit pharmaceutique	28

Tableau 6:: tableau presente la repartition des activités industrielles dans la ville.

La zone industrielle accueille des dizaines d'entreprises spécialisées dans les activités : de la mécanique, l'électricité et la métallurgie, la chimie et le para-chimique, l'agroalimentaire, l'imprimerie, le BTP, les services et commerce, le transport, la menuiserie, les matériaux de construction, le plastique, les textiles, le papier et carton, importante en terme de surface et

<sup>86</sup> Rahmani. la restructuration urbaine pour un pole industriel integre cas de la zone industrielle tlemcen .2014

<sup>87</sup> Monographie .2012

<sup>88</sup> Monographie .2012

d'unités industrielles. Un vaste foncier (220 hectares) n'est pas pleinement mis à profit par les investisseurs, fabricants, fournisseurs, et industriels.

La zone semi industrielle d'abou techfine : un grand espace central au niveau de l'agglomération, elle comporte des activités industrielles différentes caractérisée par une faible densité.cette zone accueille les activités : de l'industrie, les matériaux de construction, bois et papier, production alimentaire (yaourt) ...

Au niveau d'elkiffane, mansourah, rhiba, sidi said : des entreprises privées éparpillé dans le tissu urbain, recoit les activités : alimentaires (yaourt, fromage, boisson), la chimie et pharmaceutique, industrie plastique et emballage ...

### e L'activité tertiaire.

Société	Activité	N° d'employés
<b>SNTR</b>	Parking pour 120 bus	135
<b>Parc commune</b>	Parking et stockage à l'interet de commune	57
<b>URBAT</b>	Bureau d'étude	48
<b>Scanner</b>	Contrôle de véhicule	12
<b>Scanner COTA</b>	Contrôle technique de véhicule	30
<b>Administration de l'exquise</b>	Bureaux pour gestion des produits+laboratoires	30
<b>Dépôt</b>	Stockage	05
<b>Tapis d'or</b>	Stockage+livraison	43
<b>Fleche bleu</b>	Stockage et livraison à toute distance	40
<b>Volkswagen</b>	Service après vente+stock	44

Tableau 7:les entreprises de service<sup>89</sup>

un vaste champ d'activités qui va du commerce à l'administration, en passant par les transports, les activités financières et immobilières, les services aux entreprises et services aux particuliers, l'éducation, la santé et l'action sociale, c'est l'activité la plus attaché en emplois.

<sup>89</sup> Monographie 2008

Planche 9: cartes des industrie et tertiaire

## f Contraintes et potentialités :

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, El Kiffane et au centre ville montre que ces zones offrent plus d'emplois et d'attractivité par rapport aux autres quartiers périphériques qui sont déprimés économiquement.

Sites touristiques mal exploités et mal desservis. (le cas d'El Ourit)

Dégradation du patrimoine 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.

- Les potentialités :

Potentialités	Economie	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	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.

(Minaret et ruines de Mansourah, Le Minaret d'Agadir, Palais Royal de Mechouar, Musée, Bab El Karmadine, grande mosquée...)		
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

### **g Problématique de l'économie urbaine :**

Le secteur économique occupe une place primordiale dans le développement des villes, alors que la stratégie de développement de la ville de Tlemcen n'inclue pas ce secteur, 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: à 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.

### 2.2.7 Étude de Paysage et environnement :

La ville de Tlemcen est une ville forte et dynamique, occupe un site géographique unique et d'une rare beauté. Le territoire de la ville comme un lieu unique et convoité est caractérisée par des rivières, nombreux ruisseaux (El Horra et oued Makhokh) qui constituent des drains naturels, affirme que l'eau est omni présent dans la ville, mais aussi des espaces à risques. Plaine agricoles de bonne qualité le croissant fertile qui présente une superficie importante du territoire donne a la ville une partie naturelle et agricoles, aussi des endroits humides dispersé tel que WRITT, ain fezza et les forêts de lalla seti qui offre un avantage indéniable.

#### a Climat et topographie :

Tlemcen ce lieu unique est caractérisé par un environnement stratégique, riche en ressources, avec des variations climatiques de type méditerranéen caractérisé par un hiver froid et pluvieux, et un été chaud et sec. Les précipitations et les températures sont résumées comme suit :

- La première : allant d'Octobre à Mai où se concentre le gros volume des précipitations.
- La deuxième : allant de Mai à Septembre est nettement sèche. Les précipitations sous forme de neige sont fréquentes au niveau des altitudes, (La température moyenne annuelle enregistrée au niveau de Tlemcen est de 16,5).

La topographie qui compose l'aire urbaine en plusieurs types de reliefs (se distingue selon leurs altitudes en : mont, plaines et les plateaux.

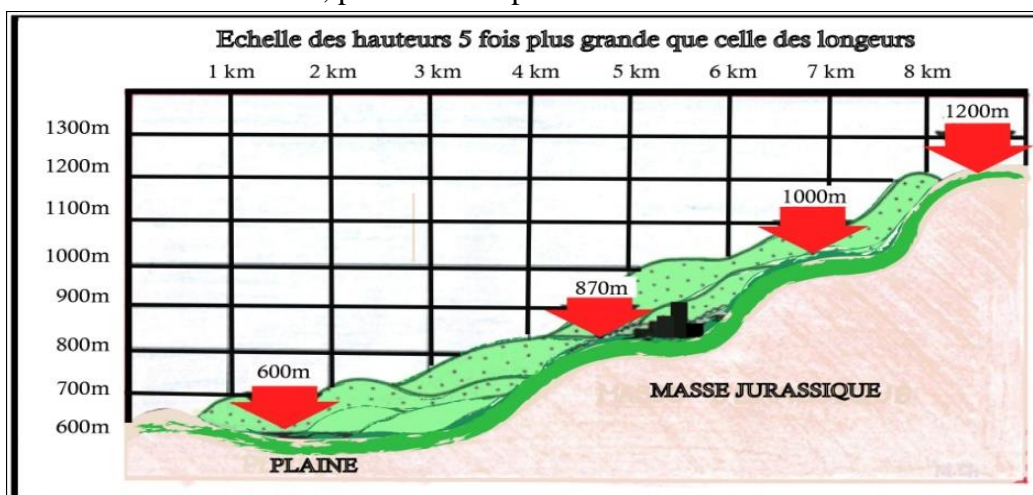


Figure 18: coupe schématique présente la topographie de la ville<sup>90</sup>

Les profils du groupement

- le 1er PALIER : Chetouane 600 m.
- le 2<sup>ème</sup> PALIER : Centre ville 800m.
- le 3<sup>ème</sup> PALIER : Plateau de lalla setti 1200m.

<sup>90</sup> Travail fait par l'auteur



### **b Limites naturels et artificiel :**

- Au Nord par l'autoroute est-ouest
- Au sud par le plateau de Lalla setti 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).
- Les sites historiques.

### **c La nature du sol.**

D'après analyse du sol on distingue deux grandes catégories de formation du sol :

- Catégorie des sols rocheux résistants au Sud.
- Catégorie composées essentiellement de formation meubles, marneuses et argileuses très variable.

Planche 10;paysage et environnement

#### d Contraintes et potentialités :

Contraintes	Social	Economie	Environnement
Occupation intense du sol Invasion du croissant fertile .  ( Abou Techfine zone d'activités, Chetouane zone industrielle ).  Un espace agricole périurbain fortement concurrencé par l'urbanisation.	Rupture entre les nouvelles entités et la médina .  Une barrière naturelle .	Diminution des revenus arboriculture.  La diminution de l'activité agricole ce qui détruit le paysage économique.	Dégradation des terrains agricoles.  Absence de la biodiversité.
Les extensions urbaines (sidi el Haloui, Sidi Said, Feden Sbaa) illicites sans cohérence du tissu urbain au détriment des terrains agricoles.	Apparition des quartier populaire et les phénomènes sociaux (violence..) .	Risque d'empiétement de terrain agricole.	Espace non homogène (hétérogène) .  Empiètement sur des terrains agricoles.
Le parc Natural lala Seti présente comme une barrière physique .	Décroissement de l'espace de rencontre et de regroupement.  Le baissement de la qualité de vie.	Diminution de l'attractivité touristique .  Absence de l'animation.	Une détruite de la réserve naturelle .  Une absence de la biodiversité.
rupture dans la continuité du tissu urbain par rapport à l'existence des terrains agricoles entre le focus et les nouvelles entités.	Ségrégation du tissu urbain.	La difficulté d'échange entre les zones.	Problème de topographie surtout a la coté est de la ville.
L'urbanisation des zones de passage des oueds (champs de tir, feden sbaa et makhokh),	un danger pour la vie des habitants concernés).  Prolifération des maladies.		La Pollution  Détruite la nature .  Plus des déchets.  Détruit le perse visuel de la ville.
Manque des Espaces publiques.	Réduction des espaces de rencontre.  une mauvaise la qualité de vie  Mal a laisse	Diminution de la capacité productive.  Pas les investisseurs.	Étouffement qui due a la forte densification de tissu urbain.  Augmentation de la pollution.
L'exode urbain (que d'exode rural) la mobilité rurale.	Création des quartiers spontanés →Inégalité social .	Forte population face au diminution d'emploi et le chômage .	Occupation anarchique des espaces .

#### - Les potentialités

Potentialités	Social	Economie	Environnement
Le parc Natural lala Seti une potentialité touristique.	Connaissance et rencontre et échange.  Donné une qualité de vie a l espace urbain .	Attractivité touristique local et extra local .  Attirer les investisseurs .	Un réservoir naturel .  Crée une biodiversité.

La présence des sources naturelle (les sources d'eau mobilisables (à la fois souterraines, superficielles et de retenues collinaires, forêts..)Writt .., Ain Fezza .	/	Une Capacité d'innovation / Une Source de revenue / Irrigation de l agriculture.	Une capacité d'entretien urbaine . Propreté de la ville . Hygiénisme de l'espace
Les terrains agricoles du croissant fertile .	Cohérence entre l urbain et rural.  Présente une source d'emploi.	l'espace vital de la ville en termes d'agriculture.  Présente une source d'emploi.	Gardé de la fraîcheur pour la ville.  Contribuer une biodiversité a l aire urbaine.  Une bonne micro climat équilibré le climat .

### e Problématique du paysage et environnement :

L'espace péri-urbain est aujourd'hui révélateur de la désorganisation spatiale de l aire urbaine tlemcenienne .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 croissance incontrôlée, et l'absence d'un plan d'organisation de l'ensemble ou un schéma de cohérence de la ville de fait que l'invasion du croissant fertiles « Abou Techfine zone d'activités, Chetouane zone industrielle, le compus universitaire «

Une marginalisation les terres arables au vu d'une urbanisation qui "ronge continuellement" le foncier agricole.

### 2.2.8 *La centralité urbaine :*

•Un centre est un lieu privilégié d'interactions, de rencontres, de confrontations, d'échanges matériels et immatériels

-la centralité a tlemcen est défini par plusieurs critères pris séparément ou dans différentes combinaisons : l'accessibilité, l'agglomération, les interactions, la domination l'activités économiques (la main-d'œuvre et emploi), culturelles, les monuments et équipements..Ce qui permet de crée une richesse, connaissances, capacités d'innovation...

Cette attractivité est connectée aux enjeux de developpement economiques urbain, et baser sur des realités social qui oriente cette polarité. Dans ce cas tlemcen est caractériser par une héarchisation des polarités :

-En premier lieu une centralité regional ou extralocal : ( dans la carte présenté par une zone de la médina et le parc de lala setti ) la médina ou le centre ville est connu par sa valeur historique et sa qualité architecturale patrimoniale ,une diversité permet d'offrir des perspectives urbaine , sa mixité fonctionnelle et spaciale : du commerces et services de base ( kissaria ,marché central ..) des differents equipements publique ( les banques , .....),créé une attractivité touristique (mechouar , la place ...) sans oublier la proximité de toutes modes de transport collectifs ( des gares feroviaire et routiere, les bus de transport convergent vers le centre ville ) qui vont concourir a renforcer cette attractivité du centre ville .

Le parc de lala setti, un lieu d'ettente offre une perpective urbaine, garantir la reconnaissance, et renforcé l'image de la ville.

-en deuxième lieu une centralité local : IMAMA, BELAIR, CERISIER ... comme des nouvelles polarités, benificiers d'une mixité fonctionnelle d'equipements, du commerce de qualité (le boulevard de imama) implantation des entreprises et services (les banques, maison de voiture ....)

Une destribution régie par un equité dans l'accé de la population a ses derniers.

-Contrairement au niveau de KOUDIA, BOUJLIDA, BOUDGHEN,... connaissent une defaillance de la centralité à cause d'un manque des equipements de proximité, un déficit en maitère de transport et liaison et l'absence de connection entre eux ....

### **2.2.9 Problématique générale de la ville**

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

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 monocentralité de la ville par conséquent la dégradation de son noyau historique. Cette situation revient essentiellement à l'inachèvement du développement de ces pôles ainsi qu'à leur sous équipement.

Ce modèle de croissance autour du croissant vert n'empêche pas le grignotage des 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 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'aire urbaine de Tlemcen dispose des potentialités économiques importantes qui peuvent la rendre une ville compétitive mais qui sont malheureusement mal exploitées. surtout secteur secondaire et tertiaire ainsi que l'absence des facteurs d'attractivité endogène et exogène.

#### **Hypothèses**

Les hypothèses proposées liées à l'analyse des quatre thématiques (morphologie urbaine, infrastructure de transport et déplacement, économie urbaine, paysage et environnement)

##### **a Hypothèses de la morphologie urbaine :**

-Délocalisation des équipements administratifs du centre ville vers d'autres pôles et réinsérer la médina dans les enjeux à travers un renouvellement urbain .

- Création des équipements d'accompagnement au niveau des quartiers périphériques
- Affecté une vocation fonctionnelles spécifique a chaque pole
- La création d'une mixité fonctionnelle par la projection d'équipement d'accompagnement et de différents type d'habitat au niveau des quartiers périphérique
- Le recoure au développement de centralité au niveau des pôles périphériques

#### **b Hypothèses d'infrastructure de transport et de déplacement:**

- Création des lignes de transport en commun qui relie les pôles périphériques entre eux
- Délocalisé la ligne LGV qui sépare l'aire urbain.
- Favoriser le déplacement doux « création des pistes cyclable, élargissement des voies piétonnes »
- Soulagé la pression au niveau de centre ville en éliminant le déplacement automobile individuel et le remplacé par le déplacement doux et le transport en commun.
- Traitement de nœuds et des échangeurs pour assurer la fluidité de déplacement .

#### **c Hypothèses de l'economie urbaine :**

- Renforcer le secteur économique par le développement au niveau de la technologie et de la télécommunication, exploitation de la main d'œuvre qualifié, 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 a vocation différents au niveau des pôles.
- Mettre en œuvre des actions environnementales a l'échelle de notre territoire pour le développement touristique.

#### **d Hypothèses du paysage et environnement :**

- Naturalisation des zones endogènes et la Revalorisation des sources naturelles .Requalification ou la réintégration 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 publiques 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 vert.

### **2.2.10 Schéma d'aménagement global de l'agglomération :**

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 d'abord maintenue comme hypothèse que d'ici 2025 les questions liées aux infrastructures et à l'environnement seront résolues. Initier par des nouvelles propositions bien réfléchies.

Pour cela on a proposé deux scénarios pour l'aménagement futur de l'aire urbaine de Tlemcen :

SCÉNARIO 1 : liée a la préservation du croissant fertile pour le utiliser d'une façon favorable et au même temps faire face a la conurbation sur de ses terres agricoles.

SCÉNARIO 2 : liée a densification de la ville et l'encouragement vers la conurbation sur les terrains agricoles et le renforcement de réseau routier, suivant un modèle de ville durable.

#### **a Scénario 1 : TLEMCEN, VILLE HOMOGENE AEREE**

Une Croissance urbaine au-delà de la rocade pour préserver la spécificité de la ville « un cœur naturel ». La future urbanisation de la ville de Tlemcen, et dans le cadre de la réintégrer dans les enjeux de la ville 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 des 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 restructuration du tissu urbain ainsi que l'occupation rationnelle de tout sol constructible au-delà de la rocade.

En premier lieu, 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,

En deuxième lieu, la recomposition des territoires qu'occupent les satellites entant 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 pole satellitaire.

(Voir l'explication et le schéma dans l'annexe)



**b Scénario retenu : RESTRUCTURATION ET DENSIFICATION DE TISSU URBAIN POUR UN TERRITOIRE TLEMCENIEN COMPACTE ET DURABLE.**

Dans ce scénario on matérialise un model de ville compacte qualitatif , on limitant les extensions dans le périphérie a travers l'utilisations des espaces d'une manière parcimonieuse et des opérations dense suivant un modèle de plan radioconcentrique .

Ce scénario prévoit comme urbanisation future de la ville qui répond au besoin de 28000 habitants a l horizon de 2025, la restructuration du tissu urbain ainsi que la densification et l'occupation rationnelle des terrains du croissant fertiles, et tout sol constructible, On limitant la dispersion dans les périphéries.

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	<b>28 210</b>

Tableau 19: Besoins en logements: 28200 logements (d'ici 2025)<sup>91</sup>

La densité urbaine est La solution aux problèmes posée par l automobile en milieu urbain.

La ville compacte privilégient une accessibilité de service avec une forte limitation des déplacements automobile au profit des transports collectifs, des transports mi-lents et non motorisés → la ville des courtes.

-plongeant dans le futur proche, les grandes lignes de ce scénario :

<b>L'economie urbaine</b>	<p>Une attractivité économique exogène et endogène par: l'attrance des investisseurs, l'amélioration de la qualité de vie ...</p> <p>Secteur touristique : tourner vers les activités culturelles et envirementales, pour une attractivité nationale et internationale profitant des capacités touristique : les sites historique et monuments.</p> <p>Economie industrielle et tertiaire : renforcer plus les activités tertiaires, et le déplacement de l'industrie lourde hors de la ville, en exploitant les capacités universitaires.</p>
<b>- Infrastructure de transport et de déplacement :</b>	<p>-La création d'une plate forme de transport multimodale et des flux urbaine modélisé .Fait appelle à une ville courte par l'utilisation de transport public douce.</p> <p>-Relier les poles périphériquepar la projection d'une nouvelle rocade parallèle a l'existence, pour renforcer la liaison et la cohérence urbaine, et éviter les goulots de circulation .</p> <p>-prolonger des voies structurantes a partir de la rocade : - a l'est de la ville en passant par la zone industrielle –a l'ouest de la ville de l'entrée de la ville vers champs de tir .-la continuité de la mini rocade.</p>

<sup>91</sup> Pdau 2007

	<p>-En matiere de transport public : renforcé les lignes de bus existantes par d'autres qui assure la liaison et l'articulation entre les poles et le centre ville</p> <p>Garantir la liaison par les lignes de tramaway : suivant le tracé de la rocade, - 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.</p> <p>-Pour les gares :</p> <p>La projection d'une nouvelle gare TGV a l'ouest de la ville a proximité de deux infrastructure : la gare routière d'ABOU TACHFINE , et l'autoroute est-ouest cette gare va soulager la gare ferroviaire du centre ville a cause de sa situation dans un tissu historique (entre agadir et sidi elhaloui) et pour laisser la vocation touristique au centre ville et minimiser la circulation automobile a l'interieure .</p> <p>-La création des gares urbaine au niveau de kbassa, pour limiter la circulation automobile au rayon du centre historique.</p> <p>-Les grandes aires de stationnement : on prévoit des parkings en silos à coté des gares, parking sous solou sous des espaces publiques</p>
<p><b>-La morphologie urbaine :</b></p> <p>Consolider la vocation culturel touristique et le développement de tlemcen en évitale métropole, nous proposons :</p>	
<p><b>La requalification du tissu historique (la medina, agadir, sid elhaloui, sidi boumediene, sidi tahar</b></p>	<p>soulager le centre et parachever la délocalisation des activités encombrantes (administratives et autres) vers les nouvelles centralités, requalifier le centre historique en pole culturel et résidentiel ayant comme support économique la revitalisation de l'activité artisanale.</p> <p>L'existence de plusieurs monuments historiques et la présence d'une variété culturelle et les capacités hôtelières nous dirige vers la revalorisation du secteur touristique au niveau de cette zone.</p> <p>Pour sidi boumédiane et sidi tahar : vue de l'état de dégradation de ses sites on prévoit les travaux de réhabilitations et revalorisation du tissu, La conversion des sites en complexe culturel touristique.</p> <p>Au volet des nouvelles réalisations La création d'une structure d'accueil pour les monuments historiques classés tel que sidi Boumediene</p> <p>Crée des grands palais de culture, pavillons des expositions, musées d'art et d'histoire qui seront irrigués sur ses sites (ainsi des enregistrement du patrimoine (musical , culturel ... et artistique ) ,des Medersas .</p> <p>La revalorisation des espaces perdu et espaces vert .</p> <p>*Diminuer la circulation mécanique à l'intérieur et encourager la circulation douce.</p> <p>*la création des espaces publics pour aérer le tissu urbain ,et la réhabilitation et la rénovation des tissus urbains dégradés.</p> <p>* 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 arrivant au parc de Lala Setti.</p>
<p><b>Des opérations de restructuration</b></p>	<p>El Koudia, ain el hout, ouzidane, ain defla, boudghene, Riat, El Kalaa, cité Nedjma (champ de tir), ain nedjar et pour leur intégration dans leur environnement immédiat: Rénovation des constructions, l'aménagement des espaces extérieurs, création et élargissement des voies</p> <p>Création d'une mixité sociale en implantant les différents types d'habitat (collectif, individuel...)</p>

<p><b>urbaine</b></p>	<p>L'implantation des équipements d'accompagnement : annexe PTT, annexe APC, groupe scolaire, lycée, mosquée, marché, sureté urbaine, équipements culturel, de loisirs et sportifs, création des bureaux, de commerce et des services</p> <p>Cette mixité fonctionnelle va assurer la disponibilité de l'emploi aux habitants aux niveaux de leurs quartiers</p>
<p><b>-la jonction entre les pôles nord et le centre ville pour aboutachfine</b></p>	<p>réaffectation de la zone semi industrielle pour l'intérêt d'une mixité fonctionnelle de quartier et de la ville, l'implantation des équipements de base : lycée, polyclinique, équipement culturel, de loisirs et du sport, équipements administratifs, renforcement de l'activité commerciale, des services et des bureaux ...</p> <p>Réaffectation de cette zone profitant de la gare routiere pour la projection d'un quartier d'affaire.ce quartier d'affaire sera composé de Grands bâtiments publics, Abrite des bureaux et autres locaux professionnels,des espaces de stationnement important,les grands espaces publics... pour assurer une attractivité économique en développant une filière de tertiaire supérieur.</p>
<p><b>-Le croissant fertile occupé</b></p>	<p>Des opérations de densifications et relogement de 350000 habitants .suivant le principe de développement durable .pour cela on prévoit :</p> <p>la création des écoquartiers, pour répondre aux besoins des habitants a l'horizon de 2025, on estime un besoin en logement : entre 2500et 3000 pour l individuelles, et entre 4000et 4500 pour le collectifs.</p> <p>Un nouveau quartier entre la zone industrielle et aboutechfine.</p> <p>Un quartier durable a coté de campus universitaire qui subit des principes de développement durable, on estime un besoin en logement : entre 3000et 3500pour l individuelles et entre 4500 et 5000 pour le collectifs.</p>
<p><b>-La zone industrielle</b></p>	<p>Développer un pole de compétitivité .Réduction de la surface des industries étatiques selon l'usage rationnelle de chaque production et le déplacement des entreprises privées vers la zone étatique pour libérer l'espace à l'implantation de l'habitat et des équipements pour le profit des quartiers limitrophes : ain defla, sidi othmane, sidi said et feddan sbaa .</p> <p>Ce pole de compétitivité prévoit : le développement de la production pharmaceutique, service tertiaire le développemnt de TIC .</p>
<p><b>champs de tir</b></p>	<p>le quartier s'articule autour d'un grand parc urbain le long du ruisseau qui sera aménagé comme espace d'entente, vaste esplanade, promenade.</p> <p>ce qui. Assure l'animation du quartier et la qualité environnementale,</p> <p>Pour la typologie d'habitat a injecté, on prévoit de l habitat individuelle et semi collectifs, pour créer un certain équilibre.</p> <p>La projection des équipements d'accompagnements : sanitaires (clinique, salle du soin ...), sportifs (stade, salle des jeux..) administratifs (des annexes) commerces (centre commercial , magasin )</p> <p>L'accessibilité a cette zone ce faite par village kounda après la restructuration, ligne de tramway, une voie vient de l'entrée de ville.</p>
<p><b>Au niveau des pôles satellitaires le développement des centralités locales:</b></p>	<p>Chetouane: -Développer la mixité fonctionnelle par l'injection des équipements culturels (bibliothèque) et les équipements de loisir et sportif ( stade, aires de jeux pour les enfants...).</p> <p>-Elargissement des voies.</p> <p>Boujlida, oujlida : Assurer la continuité urbaine et fonctionnelle(diversité des équipements d'accompagnements, d'habitats et des espaces publiques.</p>

<p><b>au niveau des terrains agricoles au coté est de la zone industrielle</b></p>	<p>On va créer un agropole qui est occupé par la production agroalimentaire qui est localisée à la partie sud de la zone industrielle, et ce pole comporte une zone des activités tertiaires, un espace dédié à la formation et la recherche (technologique) , Un parc industriel pour la transformation des produits agricoles.</p>
<p><b>-Des nouvelles centralités :</b></p>	<p>Une nouvelle zone à urbaniser entre Oudjlida et Boudjlida qui va représenter une articulation entre eux en développant une nouvelle centralité et en créant une mixité fonctionnelle.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Une nouvelle centralité urbaine pour une cohérence durable du territoire de l'agglomération de Tlemcen :</b></li> </ul> <p>la création d'une nouvelle centralité a coté de campus universitaire, Une nouvelle centralité à créer entre Imama et Bouhenek en développant une mixité fonctionnelle entre le campus universitaire et les cités universitaires qui sont enclavé dans un tissu indigent</p> <p>Une nouvelle organisation lier au transport avec l'implantation de la nouvelle gare TGV ce qui va assurer l'autonomie de ce pole ainsi que l'ensemble de la ville ,au 1 lieu cette nouvelle gare TGV a l'ouest de la ville a proximité de deux infrastructure : la gare routière d'ABOU TACHFINE , et l'autoroute est-ouest ,va soulager la gare feroviaire du centre ville a cause de sa faible Capacité d'accueil, et sa Fonctionnalité et en plus sa situation dans un tissu historique (entre agadir et sidi elhaloui) et pour laisser la vocation touristique au centre ville et minimiser la circulation automobile a l'interieure , en 2 lieu facilite la liaison avec les autres entités .</p> <p>➔ Une centralité développe une attractivité exogène et endogène avec la présence de campus universitaire, la proximité des infrastructure autoroute est –ouest, et la gare routiere, ainsi le quartier d'affaire comme un centre point.</p> <p>Faire face étalement urbain et l'occupation anarchique des terrains.</p> <p>Cette centralité sera l'ancrage entre la gare et l'université, créer une vie a cet endroit par des attracteurs commerciaux et des équipements ...</p> <p>L'enjeu du projet urbain est de créer autour de la gare un lieu de vie et d'animation où se rencontre habitants, étudiants et salariés.</p>
<p><b>la qualité envirementale</b></p>	
<p>Parc de lala setti</p>	<p>-renforcer le tourisme équestre a la zone de lala Setti : relier avec l'équitation et le tourisme, permet de donné :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* La disponibilité pour observer le paysage.</li> <li>* Faire découvrir la nature la faune et la flore.</li> <li>* Une façon de découvrir le patrimoine naturel de la ville.</li> </ul>
	<p>-améliorer la qualité de vie au niveau de la ville par la création des parcs urbains : entre kiffane imama, champs de tir , entre la zone industrielle et les nouveaux quartiers .</p>



**Planche 11: le scénario retenu**

**3 Chapitre III:**  
**LE PROJET URBAIN ET INTERVENTION**  
**OPERATIONNELLE**

## Introduction.

Ce chapitre a pour le but de nous permettre la compréhension de notre zone d'étude à travers un diagnostic, sous différents aspects, urbains et architecturaux, économiques et sociaux, afin de tirer les différentes problématiques de différents ordres, à la suite la conception d'un nouveau projet urbain parfaitement intégré au territoire de la ville.

### 3.1 Analyse typomorphologique du périmètre d'étude (entre IMAMA et BOUHENAK 'terrain BOUKHATEM').

#### a Le choix du périmètre.

D'après le scénario retenu d'aménagement global de la ville, on a opté de travailler sur la coté ouest de la ville.

Et d'après l'analyse de l'aire urbaine on a remarqué que l'extension urbaine de la ville s'oriente vers la coté ouest, et sa grace au différents critères (ex : la disponibilité du foncier, la topographie ...).

Cette extension se fait soit à travers un programme d'habitat (logement collectif de type LSP, LPP) soit par des extensions d'habitat individuelle jugé illicite avec l'absence des équipements de proximité et la présence des ruptures urbaine ( les cités universitaire , l'université )

Face à cette situation, notre démarche proposée est celle d'un changement d'image de cette coté.

Il s'agit de revercer un espace monofonctionnel vers une porte d'entrée d'agglomération à caractères multiples structurée par l'intermodalité(LGV) et articulée autour de fonctions urbaines organisées.

#### b Analyse typomorphologique.

**La typo-morphologie** est une méthode d'analyse apparue dans l'école d'architecture italienne des années 60 (S. Muratori, A. Rossi, C. Aymonino, G. Caniggia). Il s'agit d'une combinaison entre l'étude de la morphologie urbaine et celle de la typologie architecturale, à la jonction des deux disciplines que sont l'architecture et l'urbanisme. La typo-morphologie aborde la forme urbaine par les types d'édifices qui la composent et leur distribution dans la trame viaire. Plus précisément, cela consiste à penser en termes de rapports la forme urbaine (trame viaire, parcellaires, limites, etc.) et la typologie c'est-à-dire les types de construction (position du bâti dans la parcelle, distribution interne, etc.).

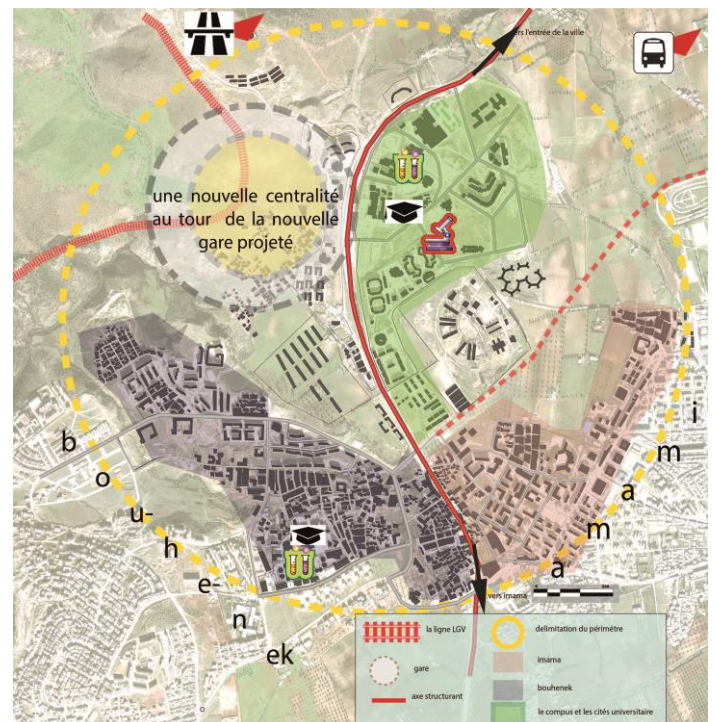


Figure 20: le périmètre choisis.



Les types s'inscrivent ainsi dans certaines formes urbaines plus que dans d'autres. On s'intéresse ainsi particulièrement à :

**La morphologie** : étude de la forme urbaine dans son développement historique, à partir des éléments la constituant (le site d'implantation, le plan de la ville, le tracé des voies...).

**La typologie** : analyse des caractères spécifiques des composants d'un ensemble ou d'un phénomène, afin de les décrire et d'établir une classification. Dans notre cas, c'est l'étude des types d'édifices et leur classification selon plusieurs critères (dimensions, fonctions, distributions, systèmes constructif et esthétique).

**Le type** : Catégorie qui possède les mêmes caractéristiques urbanistiques et architecturales. La détermination de types se réalise par la recherche de coprésence, d'invariants, d'une part, et d'écarts et de variations d'autre part, dans les traits du bâti et de la forme urbaine.

Cette approche typo-morphologique s'intéresse non seulement aux formes bâties les plus largement répandues mais aussi à celles plus exceptionnelles, parce que toutes les deux traduisent un processus de stratification et de transformation des tissus urbains.

-Dans notre cas on va diviser cette analyse en quatre theme :

- Forme urbaine.
- Mobilité et transport.
- Paysage et environnement.
- Style architectural.

Planche 12: situation du périmètre d'étude

Planche 13: forme urbaine:typologie d'habitat

Planche 14:forme urbaine : la typologie des equipements

Planche 15/forme urbaine : plein et vide

Planche 16: forme urbaine : gabarit

Contraintes et potentialités liées à la forme urbaine :

Contrainte	Potentialité
<p>Un tissu hétérogène correspondant aux extensions de la ville, une consommation anarchique du foncier et l'apparition des habitations illicites.</p> <p>-l'absence des équipements de base (commerces et services)</p> <p>-Présence d'un équipement édilitaire (caserne).</p> <p>-Les 2 pôles universitaire sont détachés, (Absence d'articulation entre le pôle universitaires de champ de tir et le campus universitaire (le nouveau pôle))</p> <p>- Plusieurs enclaves constituent des ruptures urbaines (village kounda , les nouvelles extensions (nord) ) .</p> <p>-une absence de toute homogénéité en matière équipements (uniquement des équipements: éducatifs et scolaires et quelques commerces) →déséquilibre dans la répartition des fonctions urbaines .</p> <p>-la mono-fonctionnalité de cette partie de la ville , elle a deux fonctions par excellence qui sont : l'habitat et l'enseignement→Absence de l'harmonie et de relation de ces fonctions avec les autres fonctions de la ville. (Irrégularité du bâti et Domination des équipements a caractère unique.) ces fonctions sont répartir d'une manière un peu déséquilibré entre la partie Nord et la partie sud.</p> <p>- Le nord de la zone connaît une propagation de l'habitat jugé illicite et une mauvaise configuration spatiale impliquant une dénaturation du paysage urbain.</p> <p>- Déstructuration de cadre bâti (-Irrégularité et non Restructuration du bâti.)</p> <p>--Un tracé des ilots non unifié et non structuré.et une absence d'homogénéité dans la forme des parcelles.</p> <p>-Absence de la centralité Qui provoque le non connectivite entres les espaces.</p>	<p>-La présence de deux pôles universitaires et les CFPA , l'école préparatoire , se qui affirme la présence de la mains d'œuvre qualifiée</p> <p>-mixité sociale assurée par la diversification de l'habitat (la présence d'une variété des types d'habitat : semi collectif, collectif , et individuel )</p> <p>- bâti relativement continu (coté sud du périmètre)</p>

Planche 17: mobilité et transport : la hiérarchisation des voiries



Planche 18:mobilité et transport : transport public

Contraintes et potentialités liées à la mobilité et transport :




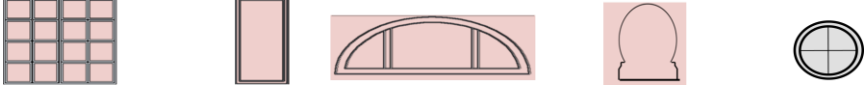

Contraintes	Potentialités
<p>Problèmes d'accessibilité du moment où la connexion avec le centre Tlemcen et assuré qu'a travers deux nœuds sur la rocade. (Pas de connectivité entre champ de tir ,Imama et centre ville, ).</p> <p>-Manque de renforcement des liaisons vers le centre Tlemcen .</p> <p>-mauvaise étude des voiries concrétisées par l'absence de l'hierarchisation des voies, des voies sont étroites et dégradées ce qui engendre le Problème d'embouteillage et de circulation, et non fluidité des nœuds .</p> <p>-La rocade devient une voie urbaine.</p> <p>-Réseau viaire inachevé, ne dessert pas toute l'agglomération ( coté ouest de la rocade ) .</p> <p>-l'insuffisance de parking et garages.</p> <p>-Les schémas des circuits des transports en commun n'assure pas les liens organiques entre bouhanak et les nouvelles extensions urbaines (entre le nord et le sud du périmètre ).</p> <p>-une faiblesse des infrastructures de liaison entre zone du Champ de tir et le reste de l'agglomération risque de transformer ce secteur en cité dortoir.(relation est -ouest) .</p> <p>-Un tracé non structuré : discontinuité des voies.</p> <p>-un manque d'entretien des rues et des trottoirs.</p> <p>-Des voies sinueuses qui nécessite une restructuration (les nouvelles extensions, village kounda )</p> <p>- une grave pénurie en matière des espaces de rencontre, de détente et les places de stationnement.</p> <p>-Voies piétonne très étroite pour la majorité de 0.50 m,1m .</p> <p>-Le réseau des voies non hiérarchisé, les flux automobiles et piéton non séparés dans le nord du périmètre d'étude.</p> <p>- des voies primaire à double rôles: circulation et aire de stationnement.</p>	<p>-La rocade devient une voie urbaine.</p> <p>-Il dispose des axes de liaisons principaux à l'échelle de la ville : la rocade et la mini rocade.</p> <p>-la proximité des infrastructure de liaison (la gare routière, et l'autoroute est-ouest) .</p> <p>- La proximité de la future ligne LGV qi passe a cote des nouvelles extensions</p>

Planche 19: paysage et environnement

Contraintes et potentialités liées au paysage et environnement :

Contraintes	Potentialités
<p>- La mauvaise qualité de sol .ce périmètre représente une zone de contact entre les formations carbonatées au Sud et marneuses s'étendant vers le Nord.</p> <p>- le retard de certain programme (l'aménagement d'un parc)</p> <p>-Le passage d'Oued Abbès au Nord, ce qui présente une rupture au niveau des constructions, et un problème qui exige un aménagement particulier et une servitude à respecter. (-risque des inondations à cause de l'oued) .</p> <p>-présente des difficultés en matière d'aménagement de certains terrains où les pentes sont importantes.</p> <p>-phénomène d'inondation des vides sanitaires au niveau de la cité des 500 logements.</p> <p>-le phénomène de tassements différentiels .</p> <p>-Médiocrité des espaces libres.(Inconfort visuelle et psychologique) .</p> <p>-existence de friches urbaines ; et des places de parkings non aménagées.</p> <p>un manque crucial en matière d'espace de détente et d'aération du tissu.</p> <p>manque d'intégration urbaine à la nature.</p> <p>-le quartier souffre de la vétusté de bâtis dont sa qualité architecturale est dégradé, les façades, les couleurs, les aménagements : pousse à un paysage urbain médiocre.</p> <p>-inconscience de la part des habitants dans le jet des déchets et une mal gestion d'entretien de la part des autorités.</p>	<p>-la présence des friches agricoles</p> <p>--disponibilité du foncier.</p> <p>-Des surfaces libres considérables.</p>

## d Style architectural.

Analyse des façades	
<b>Système constructif</b>	 <p>Système moderne : Poteau -poutre , pré fabriqué ... des matériaux plus développés et plus résistants,</p>
<b>typologie des façades :</b>	 
<b>typologie des ouvertures</b>	 

La conception architecturale se centre essentiellement sur l'esthétique du bâtiment souvent en sous estimant ce qu'elle génère d'un point de vue urbain. En effet, nombre de bâtiments sont implantés en retrait par rapport à la rue, exposent une façade aveugle sur l'espace public. De même, des façades entières d'équipements censés créer une attractivité tournent le dos aux places ou aux rues qu'ils bordent. Plus encore, certains d'entre eux présentent une architecture en rupture avec l'environnement. Au nom du geste architectural, ils deviennent des objets urbains en rupture. Leur architecture apparaît « désurbanisant ».

- Manque d'homogénéité dans le traitement des volumes sur les axes importants.
- d'un point de vue esthétique ; Les couleurs des enduits relatifs aux façades ne répondent pas à une certaine intégration urbaine.

Un cadre bâtis reste limités au niveau de la richesse architecturale d'où on doit assurer une absence d'harmonies.

### 3.1.2 Carte des principaux dysfonctionnements.

### **3.1.3 *La problématique spécifique :***

A partir d'aménagement et proposition retenu par le master plan, reposé sur un développement urbain polycentrique, durable et compact, centré sur la création des nouvelles centralités. Le choix de la zone était dicté par le scénario, qui réalise une nouvelle centralité à l'ouest de la ville, entre IMAMA et BOUHENEK au niveau du terrain BOUKHETEM.

Cette nouvelle centralité sera confrontée à des phénomènes urbains qui ont mal surgi sur un environnement urbain : un espace urbain qui abrite une densité déséquilibré, et l'absence de toute homogénéité nait du déséquilibre dans la répartition des fonctions urbaines, ou l'habitat prend l'ampleur au détriment des équipements, ce qui explique l'absence d'identification de ce secteur .

Cette situation a crée un tissu urbain discontinu fragmenté, insuffisamment irrigués avec un maillage de voiries non développé, ce qui accentue l'absence de relations directes entre le nord et le sud (bouhenek et les nouvelle extensions) d'une part, et entre l'est et l'ouest d'autre part, ceci est l'origine du problème d'accessibilité et la presence des ruputure urbaine et des enclaves : les universités , et les cité universitaires avec ses masse vient de creer une barrière , a cela s'ajoute la rocade et la nouvelle ligne LGV qui accentu cette discontinuité urbaine .

Finalement, le périmètre d'étude dispose d'un paysage urbain entrecoupé des chaabats (oued sidi belabess) , et des servitudes (ligne d'électricité ) , l'ensemble caractériser par un manque des espaces publics , d'animation et d'ambiance .

Alors, comment et par quel type d'intervention peut-on intervenir sur un site enclavé, et sur un tissu sensible ? Et quel est la dimension future qu'on va donner a cette zone ?

### **3.2 Analyse thématique :**

**Les critères du choix des exemples :** Les exemples thématiques qu'on a choisis portent sur les trois critères suivants :

**A / L'échelle :** la taille des projets urbains des exemples étudiés s'approchent à celle de notre zone d'intervention (échelle d'un quartier, et correspond a une ville moyenne comme la ville de Tlemcen)

**B / La pertinence :** les exemples abordent des problématiques urbaines semblables au problématique de notre aire d'intervention.

**C / La crédibilité :** Les trois exemples sont de "bons projets" évidents, des modèles qui répondent aux principes du PROJET URBAIN DURABLE.

### 3.2.1 Exemple 01 : LA VIRGULE ET LE PARC D'ACTIVITÉS DE COURTINE – FRANCE

#### a Fiche technique.

Exemple	un parc d'activité autour d'une nouvelle gare tgv d'Avignon (la virgule)
Situation	Le sites, situés en bordure ou à proximité du fleuve, en interconnexion avec les communes, , constituent un réseau unique par leur taille et leur localisation dans le quart sud-est de la France.  le quartier de Courtine la gare d'Avignon TGV, une polarité sud de la ville d'Avignon à quelques kilomètres de la gare d'Avignon Centre. La zone de chalandise de la gare d'Avignon TGV s'étend sur trois départements (Vaucluse, Gard et partie nord des Bouches-du-Rhône), au développement important sur un plan économique et urbanistique. d'Avignon TGV qui accueille actuellement, uniquement des circulations de trains à grande vitesse. <sup>92</sup>
Architecte	l'urbaniste alain amedeo , architecte jm duthilleul, f. bonnefille
Superficie	250 ha

#### b Présentation du projet .

Le secteur Courtine est identifié comme l'une des 5 polarités métropolitaines du bassin de vie.

Ce secteur constitue l'une des principales polarités en devenir du cœur urbain. En effet, environ 70ha dont 7 déjà inscrits dans une procédure de ZAC seront à long terme dévolus au développement du site autour de l'équipement majeur que constitue la gare TGV relié directement au centre-ville historique via la "virgule" ferroviaire.

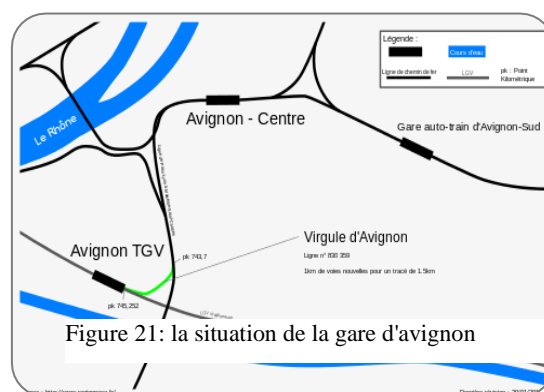


Figure 21: la situation de la gare d'avignon

<sup>92</sup> <http://www.gares-sncf.com/fr/gare/fravg/avignon-tgv>



Ce secteur stratégique est caractérisé par un rôle de pôle d'échanges multimodal majeur et doit être développé et aménagé avec l'ambition d'en faire une porte d'entrée métropolitaine, vitrine pour l'ensemble du bassin de vie. Il s'agit également d'une porte d'entrée touristique importante. En effet, « la gare TGV d'Avignon a connu une croissance annuelle de 4% et a battu son record de fréquentation en 2010 avec 2,7 millions de passagers dont une majorité de clientèle de loisirs et voyageurs d'affaires. »<sup>93</sup>

Ce pôle devra faire l'objet d'un projet d'ensemble déclinant les principes d'urbanisme suivants :

- la définition d'un pôle d'échanges multimodal intégrant un parking relais. Ce noeud est un point majeur dans l'organisation des déplacements à l'échelle du bassin de vie.

- renforcer l'attractivité du train par rapport au règne du « tout-voiture »... L'objectif est de développer massivement l'offre de transport public ferroviaire afin de susciter un « report modal » vers le rail. Il s'agit également de désenclaver, structurer et ainsi développer et aménager

durablement le territoire, favoriser l'inter modalité et proposer une offre de transport efficace, accessible au plus grand nombre et respectueuse de l'environnement. « Modernisation du réseau ferroviaire, amélioration des dessertes, développement de l'offre, rénovation de gares, financement de pôles multimodaux, ouverture de nouvelles lignes et attractivité des tarifs de la gamme »<sup>94</sup>

- permet à la fois le développement d'une zone, l'extension d'une ville et la hausse générale de l'attractivité des communes rassemblées dans l'intercommunalité.

- la recherche d'une urbanisation innovante devra guider la construction de ce nouveau quartier qui se doit ambitieuse : architecture contemporaine, performance énergétique, gestion intégrée des risques...<sup>95</sup>

### c Schéma du projet urbain.

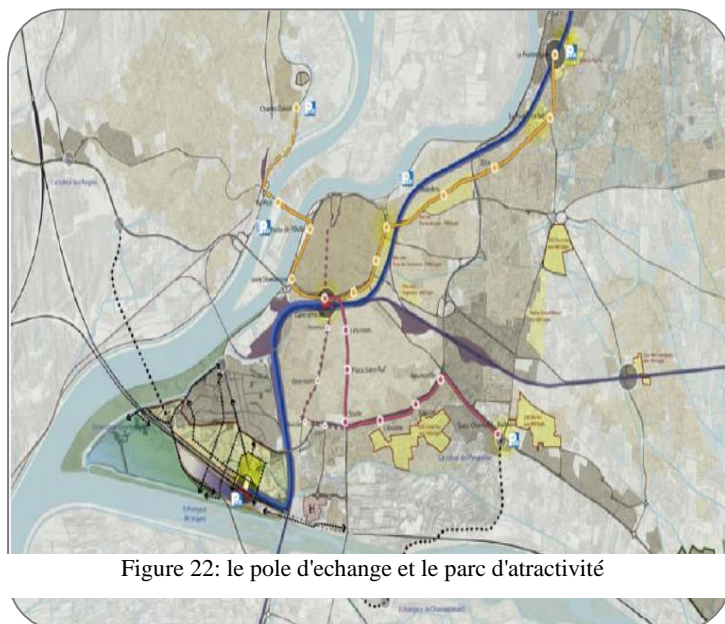


Figure 22: le pôle d'échange et le parc d'attractivité

<sup>93</sup> Atlas des quartiers gare de l'étoile ferroviaire avignonnaise

<sup>94</sup> Avignon centre - Avignon tgv en 5 minutes-la virgule est arrivée -

<sup>95</sup> Le COMMERCE DANS LE BASSIN DE VIE d'AVIGNON.agence d'urbanisme AURAV



Figure 23: le projet urbain.<sup>96</sup>

- la Courtine : Un pôle de compétitivité mixte sur 250 ha implanté sur la presqu'île de la Courtine, entre Avignon et la confluence Rhône-Durance. Il est connecté à la ligne LGV Méditerranée
- C'est une zone d'activités mixte : elle regroupe entreprises, établissements d'enseignement supérieur, centres de recherches, centre de vie, services et logements, accueille environ 350 entreprises pour 5000 emplois. Elle se situe à proximité de la ville d'Avignon l'université et de la gare SNCF, ce qui est intéressant du point de vue des connexions et des transports en commun.<sup>97</sup>

**- - Le programme :**

		Surface
Nombre de logements	Logement individuelle	40 000
	Logement collectif social	
	résidences services	
	foyer des étudiants	
Tertiaire	Bureaux	180 000 m <sup>2</sup>
Equipement culturel	Cinéma	2000 m <sup>2</sup>
	Bibliothèque	
	Centre de formation	
	Hall d'exposition	
Activités	Agro parc	30 500 m <sup>2</sup> /
	Pépinière d'entreprise	
	pépinière entrepreneurial	
Equipement de proximité :	centre commercial	12 000 m <sup>2</sup>
	cinéma	
- une gare routière de 8 quais .		

<sup>96</sup> Opération Liaison Est-Ouest au Sud d'Avignon (LEO) - RN1007

<sup>97</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare\\_d%27Avignon\\_TGV](https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_d%27Avignon_TGV)

- un local d'articulation de la gare routière et du parvis de la gare .
- plusieurs parkings relais dont une partie en parkings silo.
- un parking « loueurs » et aménagement de leur local dans le pavillon situé à proximité. parking de 600 places.

Tableau 8: le programme surfacique du quartier<sup>98</sup>

#### **d Les principes d'aménagement :**

- le pole d'échange : un pôle d'échanges moderne, éco-durable et fonctionnel qui se composera:
  - d'un bâtiment voyageurs « éco-durable », accueillant les services liés au transport ferroviaire et routier.
  - d'une gare routière (16 quais), d'un parking de 253 places et d'un abri vélos accès - cible par des aménagements sécurisés.
  - d'un parvis piéton, de voiries et cheminements piétons requalifiés.
  - d'une zone réservée au dépose-minute et une autre aux taxis.
  - d'un bassin de rétention des eaux pluviales.
- L'ensemble s'étend sur une superficie de 20 hectares.

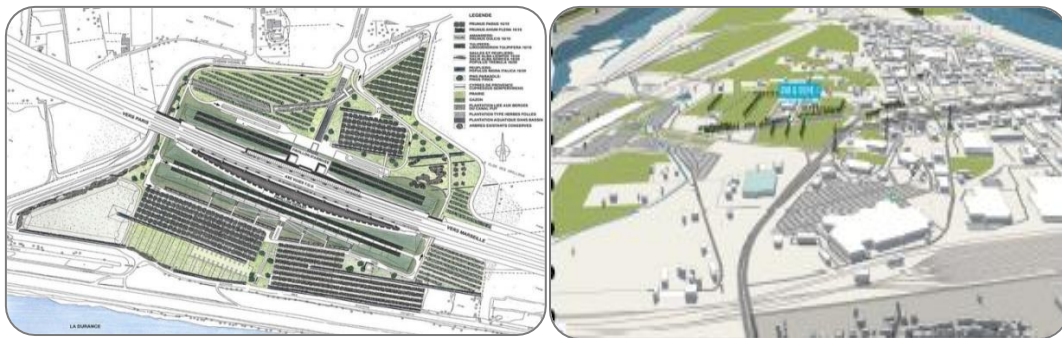


Figure 24 : plan de la gare .<sup>99</sup>

- Le parc d'activité : la technopole "Agroparc" est essentiellement destiné à l'accueil d'activités tertiaires grâce a sa proximité de l'université d'avignon.

Regroupe environ 350 entreprises, de la TPE aux sièges sociaux de sociétés importantes. Il comporte également des établissements, d'enseignement supérieur et de formation professionnelle souvent liés à l'agroalimentaire et aux nouvelles technologies, la pépinière entrepreneurial (94 % de la surface locative, Afin d'accompagner au mieux les jeunes entreprises ) totalisant 1850 étudiants et 350 enseignants, ainsi que plus de 650 chercheurs sur le site. Favoriser la mixité des fonctions, garante d'animation et de sécurité du quartier, un centre de vie a été développé au cœur de l'opération ; il a permis l'implantation de plus de 750 logements et des services de proximité.

<sup>98</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare\\_d%27Avignon\\_TGV](https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_d%27Avignon_TGV)

<sup>99</sup> <http://www.igares.com/gare-tgv-avignon/transports-bus.htm>

310 Entreprises	12 Organismes de formations	8 Centres de Recherche	
Secteurs d'activités :	Domaines :	Domaines :	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Télécommunications</li> <li>- Environnement</li> <li>- Matériel et fournitures pour l'industrie</li> <li>- Ingénierie</li> <li>- Communication</li> <li>- Conseil et formation professionnelle</li> <li>- Prestation de services</li> <li>- Sièges sociaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agriculture et Agro Alimentaire</li> <li>- Informatique</li> <li>- Commerce</li> <li>- Marketing</li> <li>- Gestion</li> <li>- Mécanique et Automatisme</li> <li>- Electrotechnique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agro Alimentaire</li> <li>- Conservation des Produit Agricoles et Agro Alimentaires</li> <li>- Fruits et Légumes</li> <li>- Environnement méditerranéen</li> <li>- Télédétection et Biomathématiques</li> <li>- Pesticides</li> <li>- Agriculture Biologique</li> <li>- Semences</li> <li>- Analyse Sensorielle</li> <li>- Informatique</li> </ul>	

Figure 25: les spécialités des entreprises existantes<sup>100</sup>

-City Sud : la nouvelle cité des affaires et des loisirs, s'implantera sur un terrain de 14,6 hectares à la forme d'un triangle, délimité par trois axes structurants.

Le projet s'inscrit dans la volonté de créer une « passerelle » verte, une liaison dynamique cohérente & harmonieuse entre la gare TGV et la nouvelle cité des affaires.

L'harmonie, l'équilibre, l'interactivité, le dynamisme sont les thèmes principaux du projet : osmose entre bureaux & commerces/ciné, interaction & mouvement dans le bâti (avancées, reculs, percées paysagères), formes libres laissant place à une évolution et donnant en même temps une stabilité aux volumes linéaires, paysage en faux-parallélisme.

Le programme est en devenir, constitué pour l'instant d'un projet de bureaux «phare», de bureaux en blanc fractionnables, d'un multiplex de cinémas et équipement culturelle et d'un «mall» commercial et plus de 450 logements.<sup>101</sup> Surface :52 000 m<sup>2</sup> SHON .



Figure 26: situation et plan d'aménagement de la city sud<sup>102</sup>

**\*Accessibilité et circulation :** La desserte du quartier s'effectue au moyen de nouvelles voies mécaniques orientées du Nord au Sud, Est –Ouest: -des nouvelles voies traités en double sens , destinés à la circulation piétonne et cyclable .

Penser l'organisation du stationnement du parc d'activités en fonction des besoins et privilégier le stationnement à la parcelle.

- Encourager la mutualisation des parkings privés entre parcelles ;

<sup>100</sup> DES PARCS D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES CRÉATION - REQUALIFICATION - IMMOBILIER  
'ENTREPRISES.ecoparc

<sup>101</sup> DES PARCS D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES CRÉATION - REQUALIFICATION - IMMOBILIER  
'ENTREPRISES.ecoparc

<sup>102</sup>

- Prévoir et gérer le stationnement d'attente des PL, par la mise en place d'emplacements d'arrêt minute mixtes suffisamment éloignés des bâtiments pour ne pas être détourné en stationnement complémentaire.

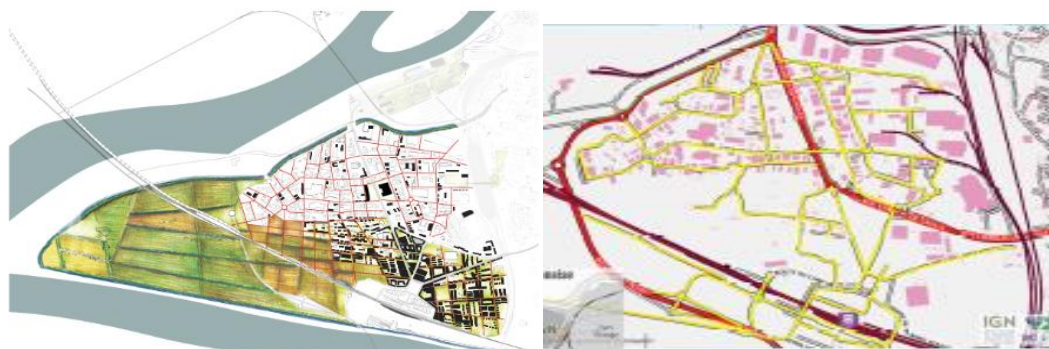


Figure 27 :la trame viaire du site <sup>103</sup>

Un quartier a vocation mixte d'habitat, de commerces et de services.

Le projet prévoit de mettre en place une trame paysagère d'espaces publics, en prolongeant l'esplanade de la gare par une artère/rue intérieure piétonnière, formant un axe vert/une coulée verte. Cette « véritable » artère devient ainsi un lieu de vie, d'activités, de découverte et de promenade dans un contexte paysager maîtrisé.

Tous les intervenants du projet souhaitent s'engager dans une démarche HQE, intégrant la mise en œuvre d'un système de management environnemental avec certification, au travers d'une démarche NF HQE Bâtiments Tertiaires.<sup>104</sup>



Figure 28: paysage et environnement du site

L'organisation faite selon le concept de l'îlot ouvert. La parcelle est scindée en deux parties, séparées soit par des passages piétonniers, un escalier paysage, permettant de rejoindre le cœur du site.

### 3.2.2 Exemple 02 : EUROPOL ET LE POLYGONE SCIENTIFIQUE DE GRENOBLE –FRANCE :

#### a Fiche technique.

Exemple	Europol et le polygone scientifique de Grenoble presque-île –France
Situation	Le quartier occupe une position stratégique ; l'ouest de l'agglomération comme un troisième polarité accueillie : la gare de Grenoble-Université Gières, seconde gare de l'agglomération et située non loin du campus ; les trains qui desservent cette gare sont

<sup>103</sup> L'aire urbaine d'Avignon : une nouvelle échelle de réflexion territoriale

<sup>104</sup> Zac Courtine (1 à 4) - Zac TGV Avignon – (84)

	exclusivement des tgv , au bout duquel se trouve le pôle de Recherche Minatec et tout le Polygone scientifique. <sup>105</sup>
Architecte	la SEM Grenoble 2000, la SNCF et le SMTC
Superficie	250 ha

## b Présentation du projet.

Grenoble Presqu'île révèle l'ambition d'une métropole européenne dynamique et innovante qui a fait de l'aménagement urbain un des enjeux forts de son développement. Sur 250 hectares, Grenoble Presqu'île s'affirme comme l'un des plus vastes projets urbain, scientifique, universitaire et économique. L'enjeu est triple :

- > Faire d'un site aujourd'hui dédié à la science et la technologie un nouveau quartier d'agglomération
- > imaginer une nouvelle façon de vivre la ville post-carbone avec un projet d'écoCité retenu parmi les 13 projets français.

- > accompagner un projet scientifique, universitaire et économique – GIANT\* – qui vise à faire de ce site, représentant aujourd'hui 1/3 du PIB de l'agglomération grenobloise, un campus d'innovation.<sup>106</sup>

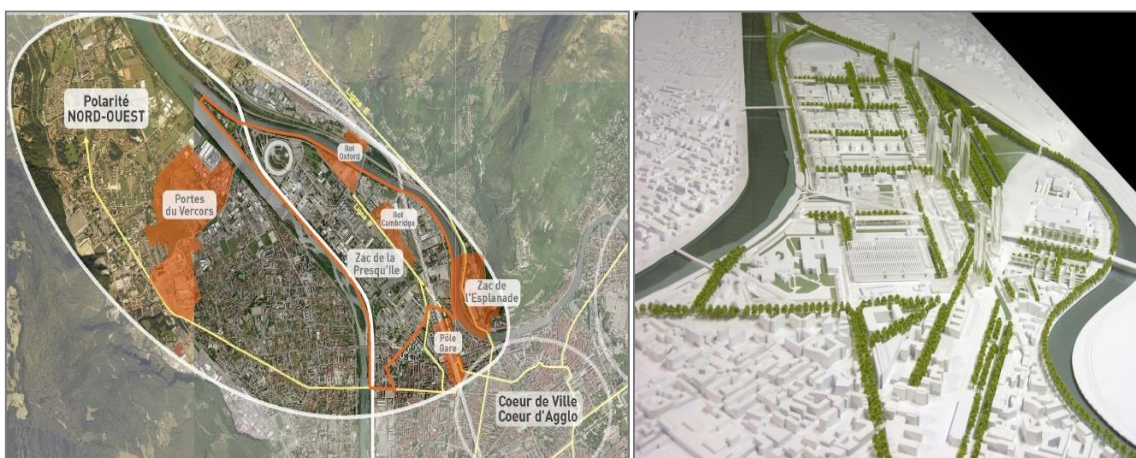
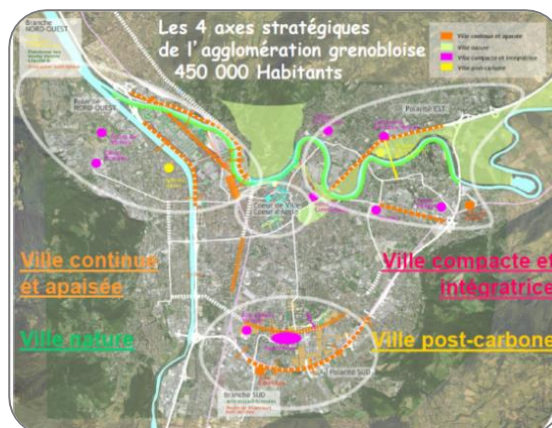


Figure 29: la situation du projet<sup>107</sup>

## c Schéma du projet urbain.

Le site de la Presqu'île s'étend sur 250 hectares, soit plus de 15% de la superficie totale de la commune de Grenoble. A ce jour elle regroupe des équipements de recherche, des laboratoires prestigieux, deux pôles de compétitivité, des leaders industriels mondiaux et des PME innovantes.

L'objectif est d'intégrer ce site à la ville et d'en faire un véritable quartier de vie au coeur de la ville, avec une accessibilité et mobilité facilitées, des logements de qualité et de haute

<sup>105</sup> <http://sfp.grenoble.cnrs.fr/spip.php?rubrique18>

<sup>106</sup> <http://www.grenoble-inp.fr/acces-itineraires/grenoble-inp-phelma-polygone-575889.kjsp>

<sup>107</sup> <http://www.grenoble.cnrs.fr/>

performance énergétique, des services et équipements innovants, un lien avec la nature présente important.



Figure 30: plan d'aménagement<sup>108</sup>

Le programme général du site : 250 hectares, 850 000 m<sup>2</sup> SHON correspondant à :

- 1800 à 2200 logements familiaux, dont 30% de logements sociaux,
- 2700 à 3300 logements pour étudiants et chercheurs,
- 25000 m<sup>2</sup> de commerces, loisirs, services,
- 25000 m<sup>2</sup> d'équipements collectifs et de loisirs,
- 800 000 m<sup>2</sup> d'activités économiques, de recherche et d'enseignement supérieur.

Aujourd'hui :

-25 000 actifs

-10 000 étudiants

-10 000 habitants dans des logements familiaux et des commerces, des services, des espaces publics, des infrastructures...<sup>109</sup>

#### d Principe d'aménagement :

##### - **Europole quartier de la gare:**

Europole à Grenoble : un quartier mixte à dominante tertiaire tiré par des équipements publics et universitaires. Implanté dans une ZAC de 14 hectares, Europole regroupe plusieurs types d'activités (205 000 m<sup>2</sup> au total), bien que le secteur tertiaire domine : 70500 m<sup>2</sup> de bureaux, 6 000 m<sup>2</sup> d'hôtellerie, restauration et services, 55 500 m<sup>2</sup> de logements, nombreux équipements publics (Ecole de Commerce et management, Lycée International, Palais de Justice, ...).<sup>110</sup>



Figure 31: plan d'aménagement du quartier de la gare.<sup>105</sup>

<sup>108</sup> <http://sfp.grenoble.cnrs.fr/spip.php?rubrique18>

<sup>109</sup> <http://www.grenoble.cnrs.fr/>

<sup>110</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/Europole>

Equipements	SHON en (m <sup>2</sup> )	Pourcentage
Logement Résidence Service	55500	27%
Bureaux	72500	36%
Hôtelleries , restauration	9000	4%
Equipements publics	/	33%
ESC, gymnase et cité scolaire	44000	/
Plais de justice	24000	/
Stationnement	2parcs publics totalisants 1100 places	/
Total	205000	/



Tableau 9: programme surfacique du quartier de la gare<sup>111</sup>

- **Le polygone scientifique :**

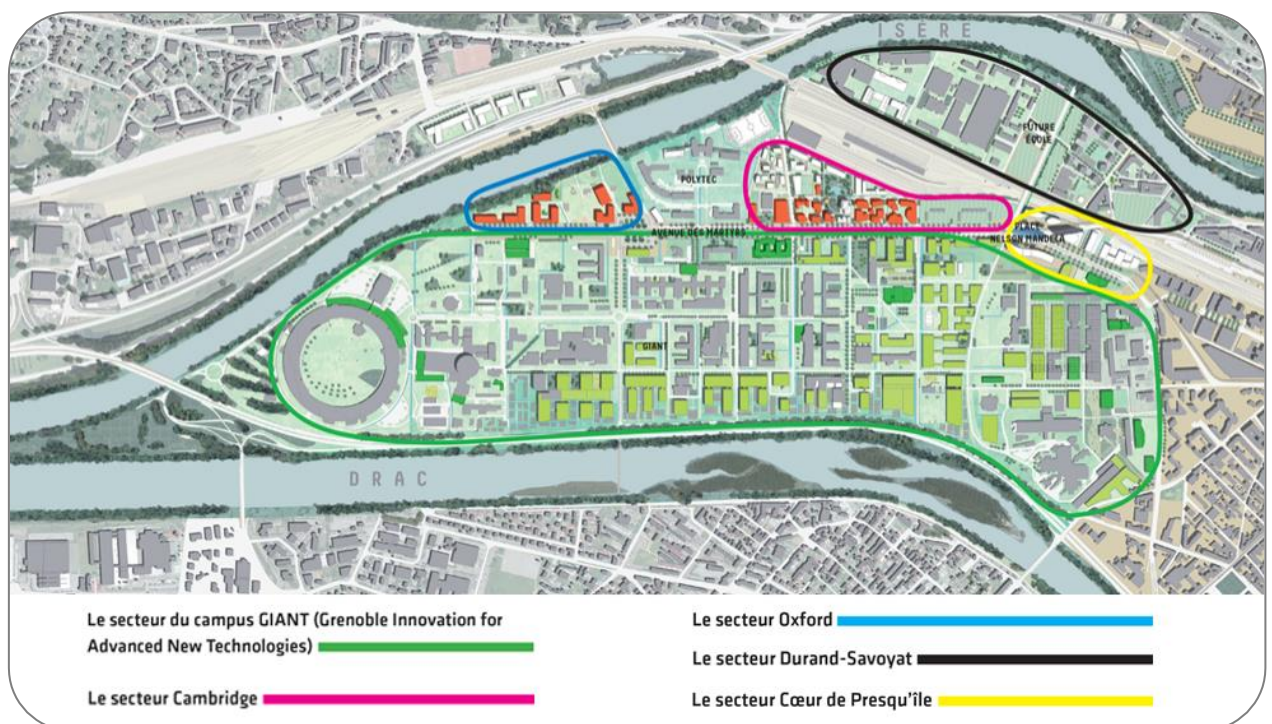


Figure 32: projet urbain du polygone scientifique<sup>112</sup>

<sup>111</sup> <http://biblio2.grenoble.cnrs.fr/webbiblio2-inp/>

<sup>112</sup> Investissements d'avenir : l'Etat soutient 93 projets innovants présentés par les 13 EcoCités.eco-cité



- Secteur Cambridge :

<b>Lieu :</b>	<b>QUARTIER CAMBRIDGE, ZAC PRESQU'ILE</b>
<b>Nature :</b>	logements intergénérationnels, jardins d'étage, services intégrés, parking mutualisé, coeur d'îlot passif, gestion des déchets à l'échelle de l'îlot, nouveaux usages (living-lab) mobilité partagée, énergie et ressources mutualisées.  Autonomie santé à domicile : soutenir le développement et la diffusion de technologies et les services fondés sur ces technologies, en lien avec les publics concernés (vitrine technologique).  (Construction d'une résidence étudiante 222 studios, 13 studios PMR, 31 T2, 2 T4 et Locaux communs Maison des Étudiants : Salle de sports, espace festif, cafétéria et salle de restaurant, bureaux associatifs, salle de réunion, salle de répétition. Centre de santé) <sup>113</sup>
<b>Surface :</b>	Résidence : SP = 7550 m <sup>2</sup> et SHAB = 5600 m <sup>2</sup> MDE : SP = 980 m <sup>2</sup> et SU = 670 m <sup>2</sup> . <sup>114</sup>



Figure 33: quartier combridge <sup>115</sup>

- Secteur Oxford :

<b>Lieu :</b>	<b>QUARTIER oxford, ZAC PRESQU'ILE</b>
<b>Nature :</b>	Superposition logements étudiants-chercheurs en colocation et services intégrés, nouveaux usages, jardins intérieurs et pôle forme santé loisirs culture.  Composer aussi d'un parc d'activité Poly tec: de 5 ha un parc d'entreprise, les entreprises collaborant avec les centres de recherche du campus GIANT y sont privilégiées dans leur installation.  Une banque qui doit s'installer en 2017 près du Pont d'Oxford avec l'édification du siège du Crédit agricole sud Rhône-Alpes dans un immeuble de 10 000 m <sup>2</sup> , pour viser une consommation énergétique de 40 % . Schneider Electric décide d'installer 25 000 m <sup>2</sup> de bureaux à l'horizon 2018, en lieu et place de ses anciens entrepôts. <sup>116</sup>
<b>Surface :</b>	<b>Superficie totale : 41 500 m<sup>2</sup> dont</b> usine D : 19 500 m <sup>2</sup> et usine J : 22 000 m <sup>2</sup>

<sup>113</sup> <http://www.grenoble.cnrs.fr/>

<sup>114</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/Europole>

<sup>115</sup> Eco Cité grenobloise : Vivre la ville post-carbone dans les Alpes

<sup>116</sup> EcoCité grenobloise : Vivre la ville post-carbone dans les Alpes



Figure 34: Polytec et le jardin intérieur du secteur oxford<sup>117</sup>

- **Secteur du campus Giant**

- <b>Lieu :</b>	- <b>CAMPUS GIANT :</b>
- <b>Nature :</b>	un nouveau campus : Giant. Celui-ci devra permettre la rencontre entre chercheurs, universitaires, membres de la société civile et industriel autour d'une même volonté : répondre aux défis du monde de demain (ressources naturelles, énergies, déplacements). Il réunit en même lieu, la recherche, les plates-formes technologiques, les instituts d'enseignement supérieur et les partenaires industriels, membres de l'alliance Giant. Des organismes de recherche : Commissariat à l'Energie Alternatives (CEA) Centre national de Recherche Scientifiques (CNRS). De grandes infrastructures européennes de recherche European Molecular Biology Laboratory (EMBL) European Synchrotron Radiation Facility (ESRF) Institut Laue-Langevin (ILL). Des écoles supérieures et des universités : Grenoble Ecole de Management (GEM) Grenoble INP Université Joseph Fourier (UJF). <sup>118</sup>
- <b>Surface :</b>	- 790 000 m <sup>2</sup> constructibles



Figure 35: quelques équipements du campus Giant<sup>119</sup>

- **secteur Cœur de Presqu'île.**

Lieu	- Cœur de presqu'île
Nature	le secteur Cœur de Presqu'île est symbolisé par une nouvelle place en ellipse, dénommée place Nelson Mandela. Le projet de ce secteur prévoit l'implantation de bureaux, de cafés et brasseries dans l'objectif d'une place animée en journée et en soirée. Traversée par le tramway, les bassins miroirs d'eau reflèteront à terme les bâtiments alentours. La première construction de la place sera un bâtiment de bureaux de recherche et d'innovation basé sur le partage, la coopération entre les entreprises et le monde universitaire et de la recherche, et des commerces en rez-de-chaussée dont les travaux sont prévus en 2016 .  (1 200 logements dont 30% de logements sociaux et 10% en accession sociale, services de

<sup>117</sup> ZAC PRESQU'ILE Grenoble.pdf

<sup>118</sup> EcoCité grenobloise : Vivre la ville post-carbone dans les Alpes

<sup>119</sup> EcoCité grenobloise : Vivre la ville post-carbone dans les Alpes

	loisirs et commerces (restaurants). - un parc de 6 hectares) <sup>120</sup>
Surface	29 hectares



Figure 36: des perspectives sur la place de Nilsson Mandela<sup>121</sup>

le quartier presque-île de Grenoble a pour ambition de doter l'aire urbaine grenobloise d'une attractivité de niveau européen..S'appuyant sur les meilleures expériences d'éco-quartiers grenoblois, et sur l'expertise technologique et industrielle du pôle d'innovation local, « l'EcoCité grenobloise offre un territoire démonstrateur unique au service de la ville de demain : la ville post-carbone, issue d'une vision systémique de ses composantes : système urbain, mobilité et énergie. »<sup>122</sup>

C'est le Système Urbain Intégré qui caractérise la démarche d'innovation urbaine de l'ÉcoCité grenobloise. Elle s'appuie sur deux composantes interdépendantes :

- **le pass mobilité** : le projet consiste à agir de façon drastique sur les comportements en vue de réduire le taux de motorisation individuelle, d'augmenter le taux de remplissage des véhicules qui circulent (covoiturage), d'optimiser la gestion de leur stationnement (auto partage, parking mutualisés) et de développer les modes doux.<sup>123</sup>

<sup>120</sup> EcoCité grenobloise : Vivre la ville post-carbone dans les Alpes

<sup>121</sup> Eco Cité grenobloise : Vivre la ville post-carbone dans les Alpes

<sup>122</sup> [www.grenoblepresquile.fr](http://www.grenoblepresquile.fr)

<sup>123</sup> [www.grenoblepresquile.fr](http://www.grenoblepresquile.fr)

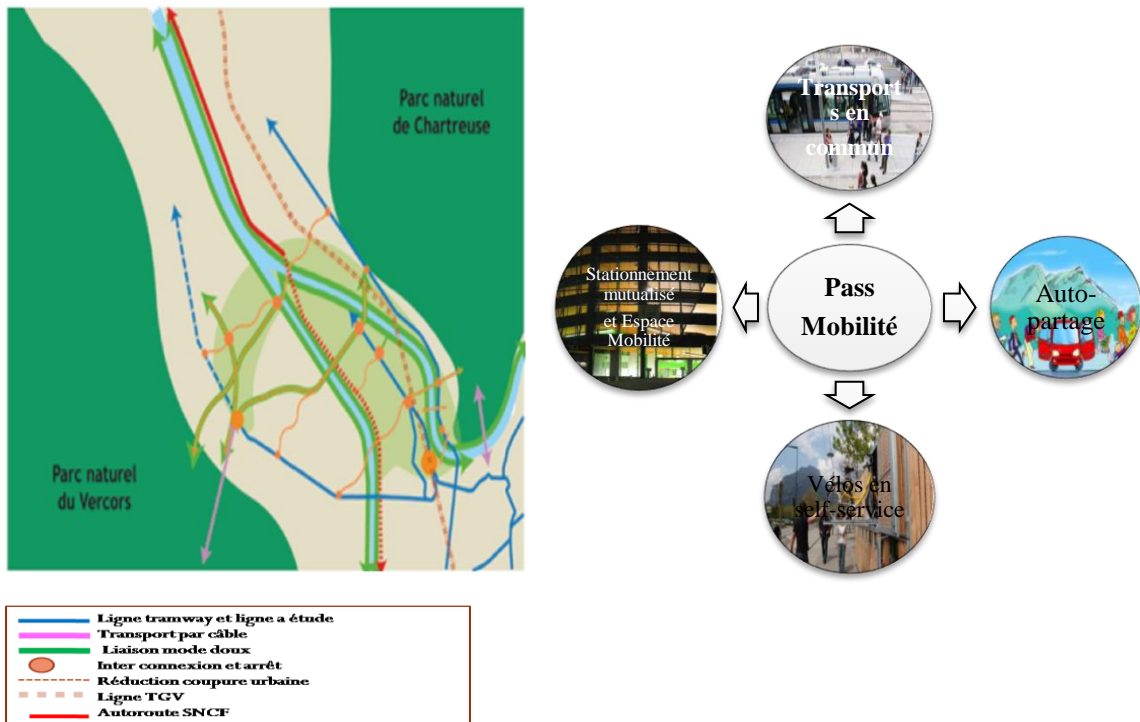


Figure 37: schéma de la mobilité.<sup>124</sup>

2 - **l'îlot urbain intégré** : L'îlot urbain, regroupement de plusieurs bâtiments et d'espaces extérieurs à partager, semble être une bonne échelle de cellule de vie pour penser de nouveaux modes de vie et tendre vers la ville post carbone.<sup>125</sup>

- le projet met ainsi en avant l'îlot urbain intégré, conçu comme un point de départ et un vecteur de la mixité, de l'identité, du changement des comportements et des nouveaux usages :
- des grands espaces publics urbains, tels des parcs, des avenues ou des parcours sportifs et de loisirs seront aménagés afin d'offrir une grande liberté d'usage et de connexions aux réseaux et services...

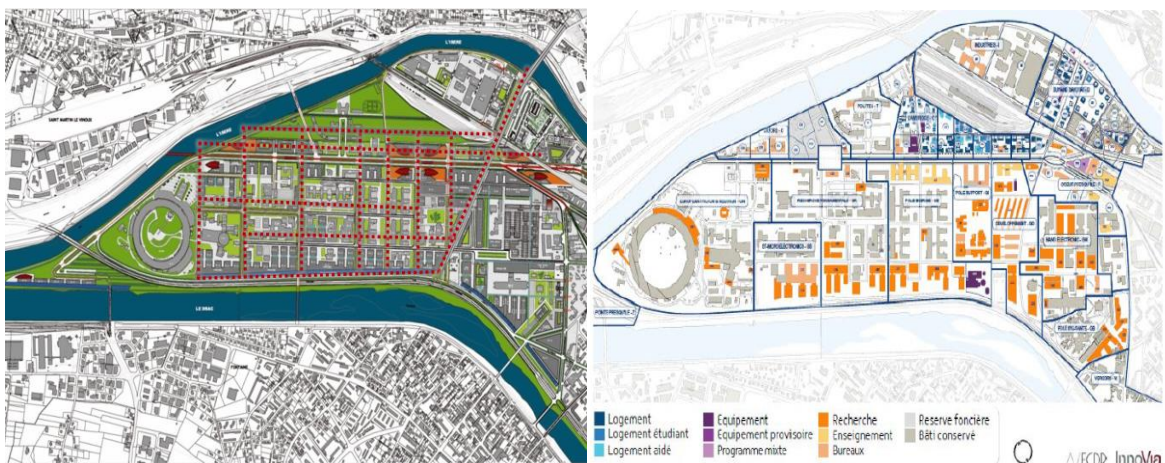


Figure 38: la composition urbaine du polygone scientifique<sup>126</sup>

<sup>124</sup> Le projet Mobilité Presqu'île. Déploiement de services de nouvelles mobilités et de stationnement sur le territoire démonstrateur de l'écocité grenobloise.

<sup>125</sup> [www.grenoblepresquile.fr](http://www.grenoblepresquile.fr)

<sup>126</sup> [www.grenoblepresquile.fr](http://www.grenoblepresquile.fr)



Figure 39: des perspectives sur la qualité paysager<sup>127</sup>

### 3.2.3 Synthèse des exemples thematique.

---

<sup>127</sup> IMAGINE GRENOBLE PRESQU'ÎLE.

### **3.3 Le schéma d'aménagement et ses orientations.**

Le schéma d'aménagement est la description de la situation future du périmètre d'étude et de cheminement cohérent des événements permettant de passer de la situation présente à cette situation future améliorée.

Avec l'ambition de répondre aux différents problèmes soulevés et les enjeux décrits dans la phase précédente (analyse typomorphologique), ce schéma d'aménagement s'appuie sur 6 orientations :



**a La création d'une seule unité urbaine à travers une série d'actions .**

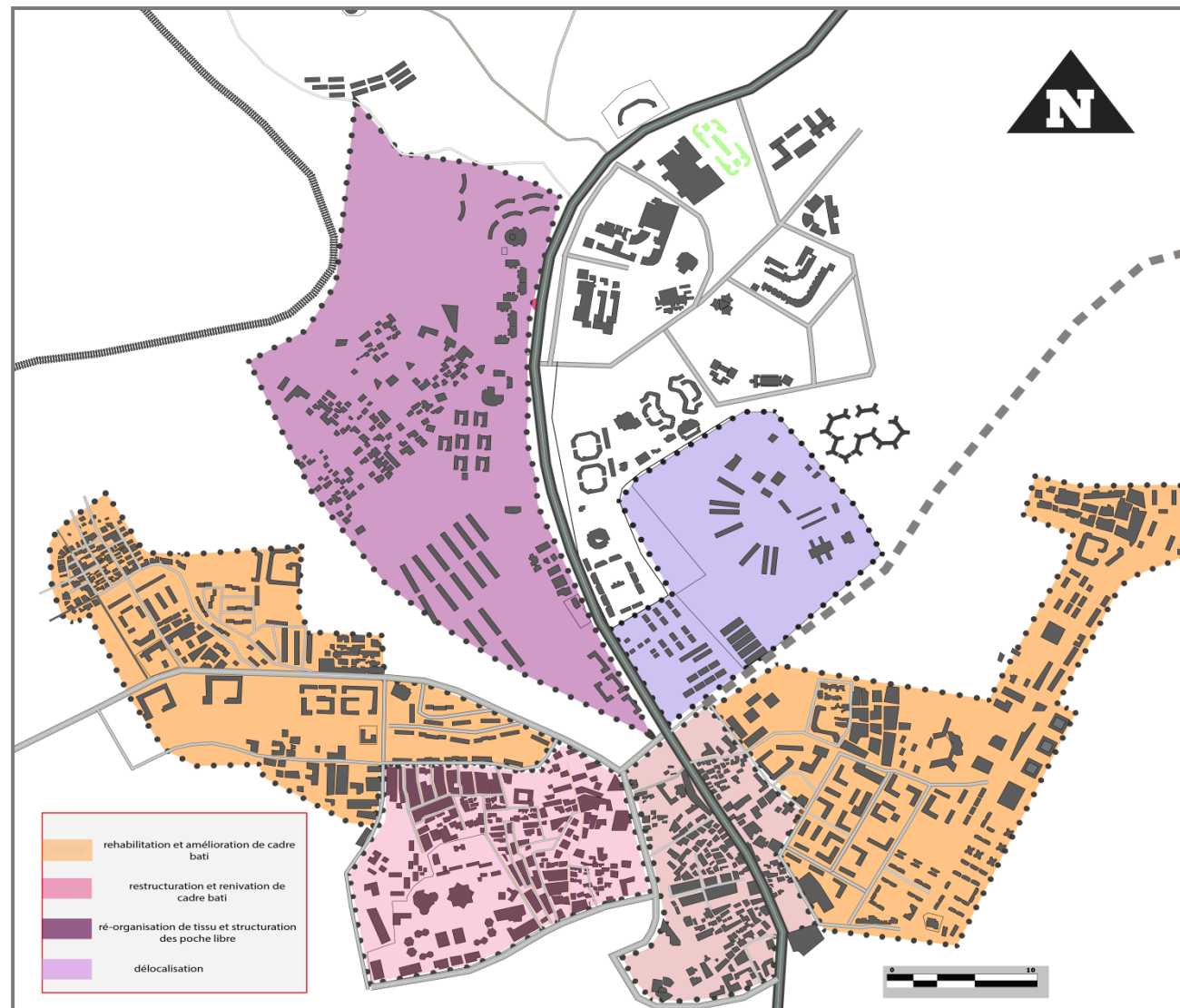


Figure 40: les grandes opérations .

- La projection des nouveaux quartiers d'habitat pour garantir la mixité sociale et favoriser et promouvoir la participation citoyenne dans une perspective d'amélioration de la qualité de vie.
- Eliminer les ruptures urbaines et fonctionnelles.
- La restructuration et amélioration de l'accessibilité (par élimination des barrières)
- L'amélioration de cadre bâti (villeg kounda, zouad) .
- La restructuration et restitution de la continuité urbaine aux axes importants.
- La rénovation et réhabilitation de cadre bâti dégradé (zouad bouhenek )
- La reorganisation de tissu éclaté dans la coté nord du périmètre(terrain boukhatem) .
- La structuration des poches libres, et les friches urbaines.
- La délocalisation de la caserne militaire et la projection des différents types d'habitats.
- La réhabilitation du cadre bâti qui est en bonne état (coté nord du périmètre)

**b Un quartier homogène et ouvert.**

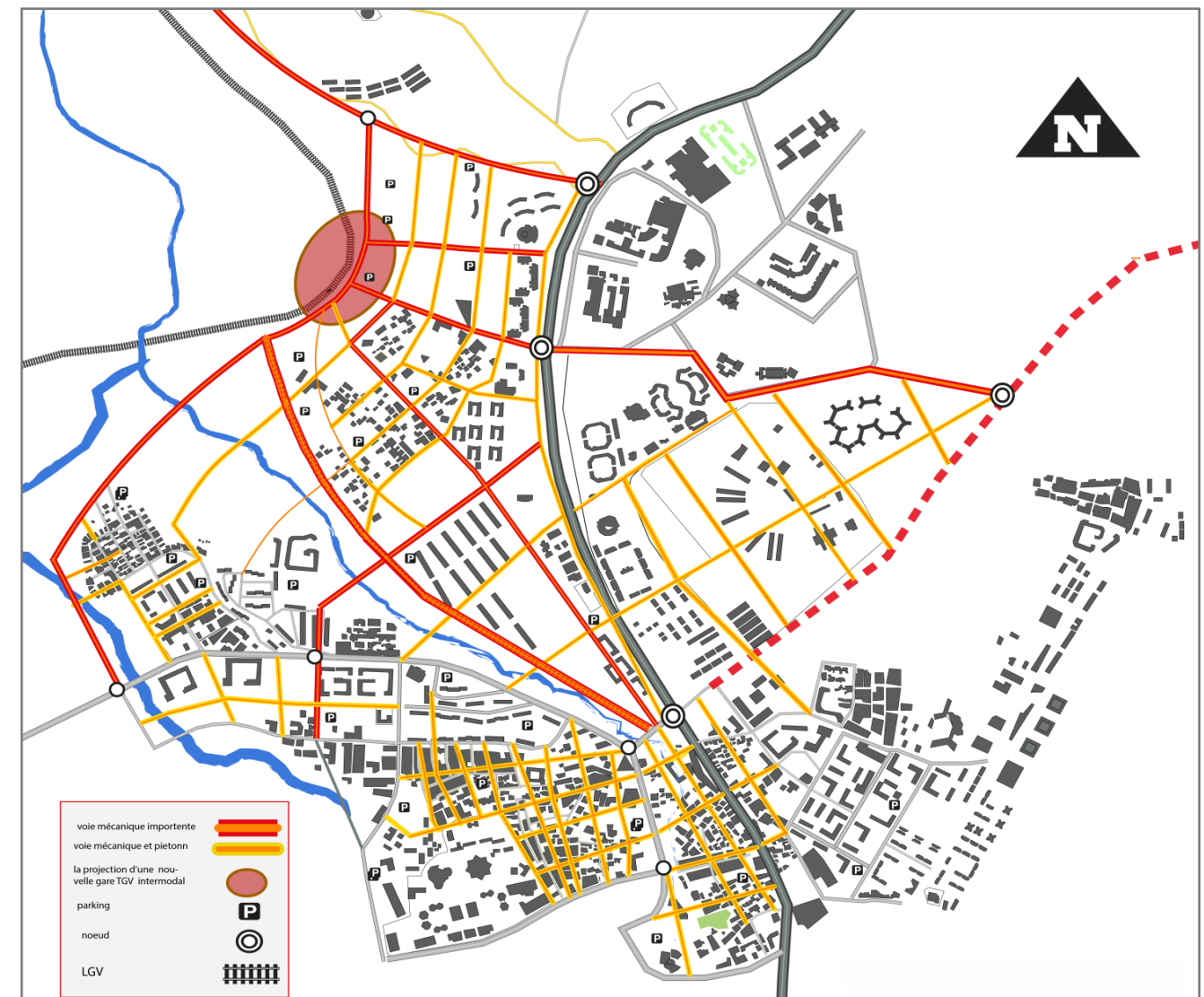


Figure 41: un schéma présente la nouvelle trame viaire

- Le projet consiste à agir de façon drastique sur les comportements en vue de réduire le taux de motorisation individuelle.
- Mise en place d'une nouvelle maille qui induira une meilleure structuration et irrigation du périmètre, ainsi que l'apparition de connexions Nord/Sud, et Est /Ouest , cette nouvelle maille injecté suivant :la topographie du site(la création des nouvelle voies suivant les courbes de niveau, pour facilité la circulation ) ;les risque naturelles (le oued) ; et d'autre suivant le tracé initial du site .
- Le raccordement de la voirie nouvelle avec l'ancienne, et la réorganisation de la voirie et intégration cohérente des différentes mobilités urbaines (autopartage, modes doux, piétons, TC, etc.) : prolonger des tracés structurants, qui desservent les quartiers limitrophes ce qu'il permette l'insertion du nouveau quartier dans un tissu urbain global et cohérent.
- L'aménagement des voies pour assurer l'accessibilité à la personne a mobilité réduite.
- La restructuration des grands axes et l'aménagement de boulevard.
- La création de plateformes intermodales sur les voies structurantes permettant d'accueillir les principaux flux irrigant le territoire, et la projection d'une nouvelle gare TGV, grace à la proximité de la ligne LGV .



c la mobilité douce et les déplacements durables :



Figure 42: un schéma présente la mobilité douce

- Favoriser la mobilité douce et les déplacements durables
- augmenter le taux de remplissage des véhicules qui circulent (covoiturage), le déplacement cyclable, optimiser la gestion de leur stationnement (auto partage, parking mutualisés).
- Augmenter l'offre de transports en commun  
Il s'agit de limiter l'usage de la voiture individuelle, grâce à des transports en commun terrestres moins polluants et plus économiques, comme les trains à grande vitesse et les trams. Pour cela, des nouvelles lignes de tramways et de bus sont projetées.

d Améliorer la qualité urbaine et favoriser la vie sociale à travers une trame verte :

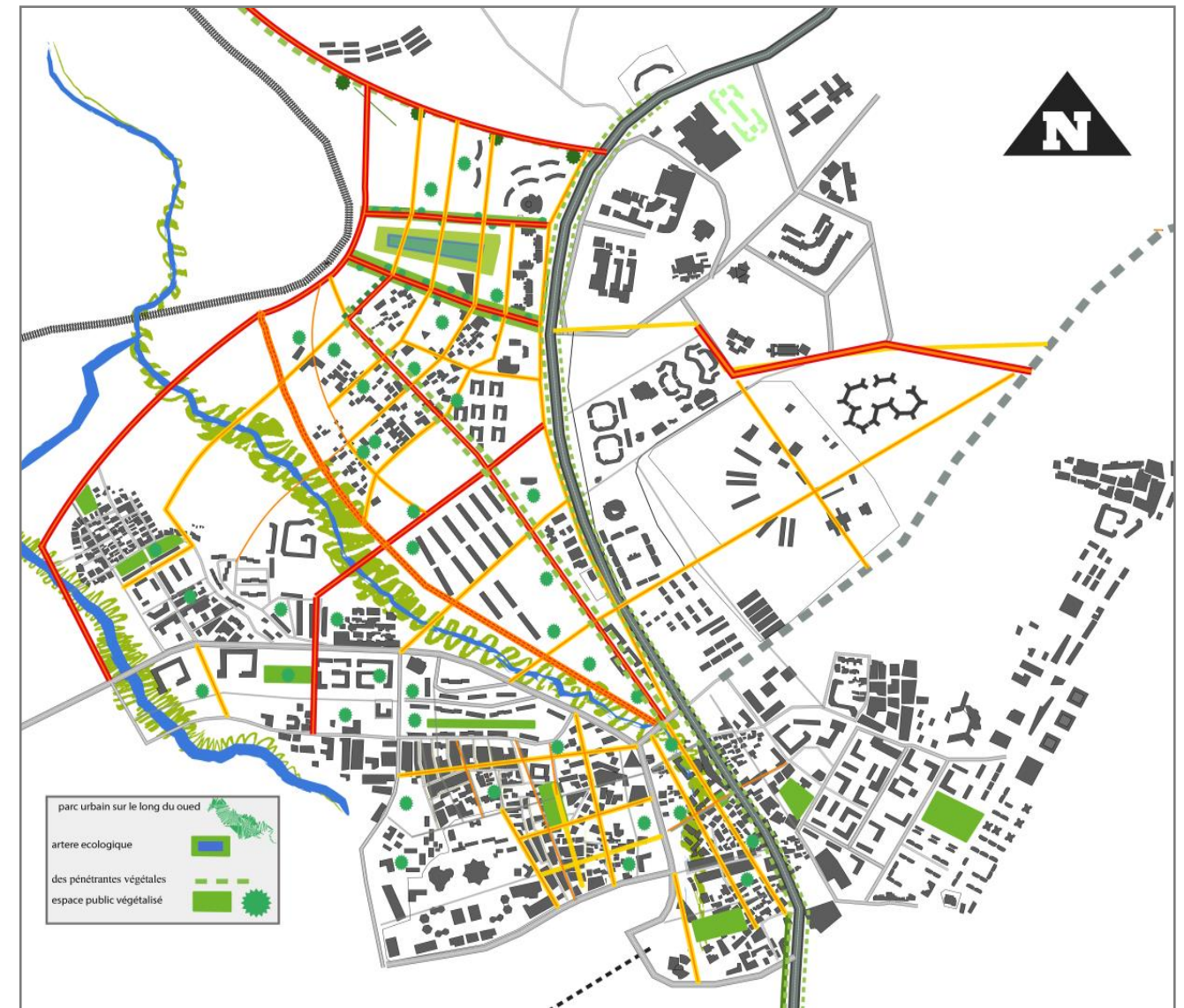


Figure 43: un schéma présente la qualité environnementale

- Dans son aspect écologique le projet prévoit de mettre en place une trame paysagère d'espaces publics pour améliorer l'image de quartier.
- Renforcer le lien ville/nature.
- Créer des pénétrantes végétales pour valoriser la structure écologique
- Insérer l'aménagement dans son environnement : S'inscrire dans les lignes de force du paysage (topographie, trame végétales ...)
- Préserver et valoriser les éléments naturels et architecturaux existants : cours d'eau, haie bocagère, muret ... Le Respect d'une servitude et le recule.
- Créer des espaces verts récréatifs (lieux de repos et de convivialité) . des parcs qui s'inscrit dans la continuité du jardin public, afin d'amener ' la nature au quartier'. En plus de ça ce parc aménagé sur le long du oued pour favoriser la qualité environnementale cette trame verte constituer un lieu de rencontre pour les usagers et résidents qui participe aux ambiances propices à la promenade, aux jeux, à la détente, au sport et encourager la vie extérieure et l'animation du future quartier.

e Mettre en place une mixité urbaine et sociale sur le futur quartier.

f Une nouvelle articulation scientifique.

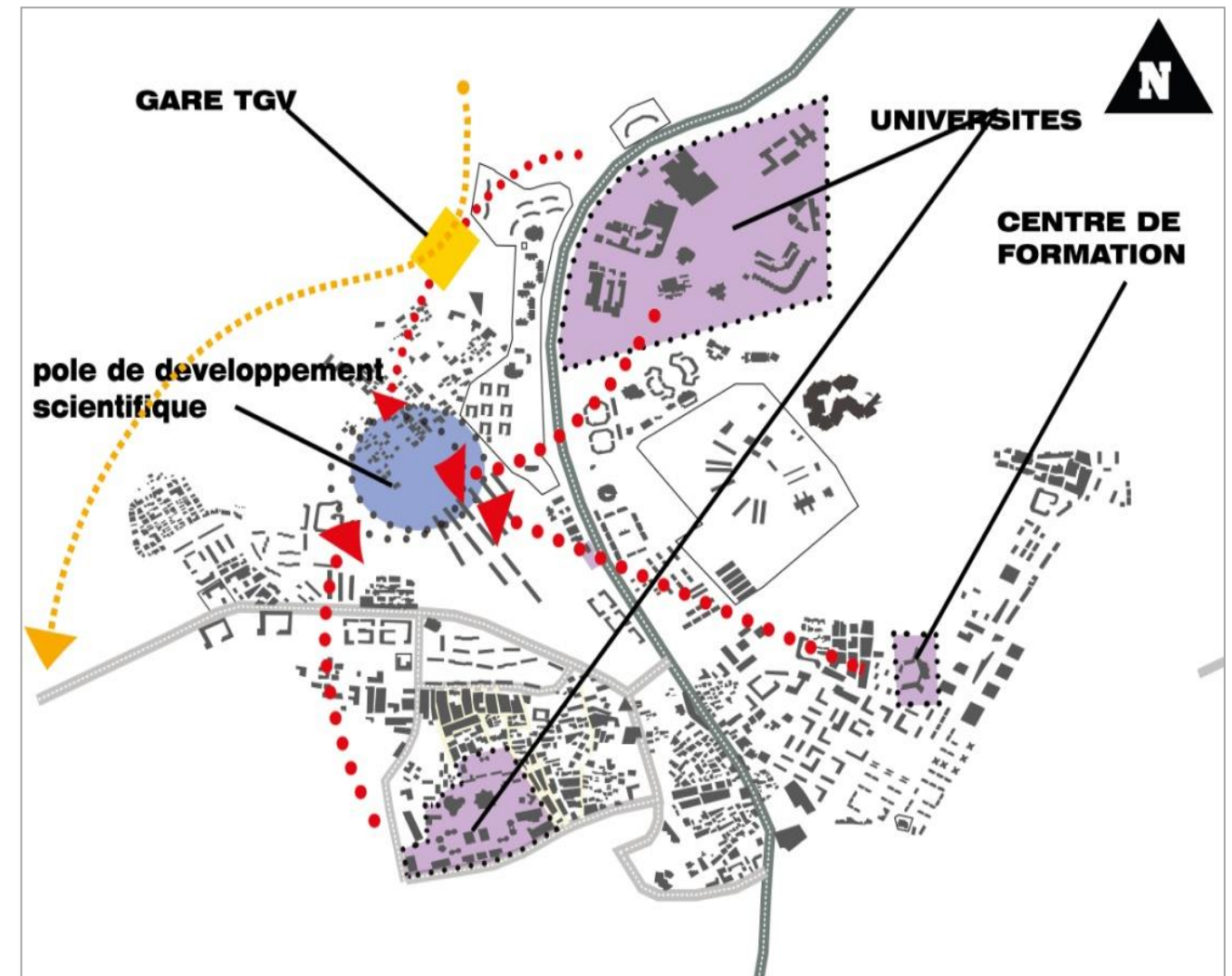


Figure 44: la mixité fonctionnelle, des différents activités à projeté

- Le projet constitue un futur quartier à vocation mixte d'habitat, des équipements et de services qui renforcer la centralité et participe à un renouvellement du périmètre.
- Le renforcement de la fonction commerciale au cœur de quartier, à proximité de l'espace vert public et des cheminements doux afin de participer à créer une vie de quartier.
- Des aménagements luxueux en bordure de la rocade d'Imama (trémie, porte monumentale du campus universitaire, parkings, esplanades, espace vert et jets d'eau). Travailler avec le principe des îlots urbain intégré: L'îlot urbain, regroupement de plusieurs bâtiments et d'espaces extérieurs à partager.
- Le scénario vise à rééquilibrer l'offre d'habitat avec des immeubles de programmes mixtes et l'injection des différents équipements à différentes fonctions :

fonction	exemple
Hebergement	Logements familiaux et étudiants.-auberge de jeunesse -hôtel -résidence des étudiants-habitat intégré
Commerce et service	-centre commercial --des magasins -des boutiques --supermarché -des restaurants - cafeterias-hotel...
Culturelle	une bibliothèque-complexe culturel (un musée – conservatoire musique-galerie des beaux-arts-salle de spectacle) -maison de jeune-cinéma - amphithéâtre ...
Recherche Et accomp agnement	Centrederechercheet de Formation -Centre de Compétence.-Parc d'activités ((Parc d'entreprises-Institut informatique-pole d'entrepreneurial -La pépinière d'entreprise a «multi services»...
Loisir et sport	centre de loisir -salle des arts martiaux -Salle de gym - les stades de proximité -aire de jeux -parc urbain -des squares -des agrafes vertes -...

- Ouvrir le champ pour la naissance d'un pôle de développement scientifique sous la vision de l'université et des centres de formation.
- Rattraper le retard de la compétitivité par des yeux universitaire.
- Ouvrir le champ pour les différents et les nouveaux investisseurs par l'implantation des pépinières d'entreprises spécialisé en biologie et en biochimie (liées à l'université des sciences, et la présence d'un potentiel économique sur le territoire spécialisé dans la production pharmaceutique (voir l'étude de l'économie urbaine)) et d'autre à multiservice destiné aux différents mains d'œuvre qualifier des centres de formation.
- L'objectif est d'accueillir l'ensemble des éléments de la chaîne de valeur de ces entreprises (formation, recherche, et production) afin de créer des partenariats entre elles ce qui créer une attractivité.
- Les avantages de cette opération c'est la concentration géographique des entreprises tirent leur origine de sources :
  - reliées à la proximité d'un grand nombre de fournisseurs spécialisés (biens intermédiaires et services).
  - reliées à la présence d'un plus grand bassin de main-d'œuvre spécialisée et stable (la présence des université et des centre de formation) .reliées a la mixité fonctionnelle et spaciales.

## g Le périmètre d'aménagement

le choix du périmètre d'aménagement est justifié par plusieurs critères :

- un terrain central, médie les universités, celle de bouhenek et le nouveau pole, ainsi que les centres de formation.
- la proximité de la future ligne LGV, et l'implantation de la gare lgv proposé par le master plan de la ville.
- un tissu enclavé par les cités universitaires et l'université
- la disponibilité du foncier.

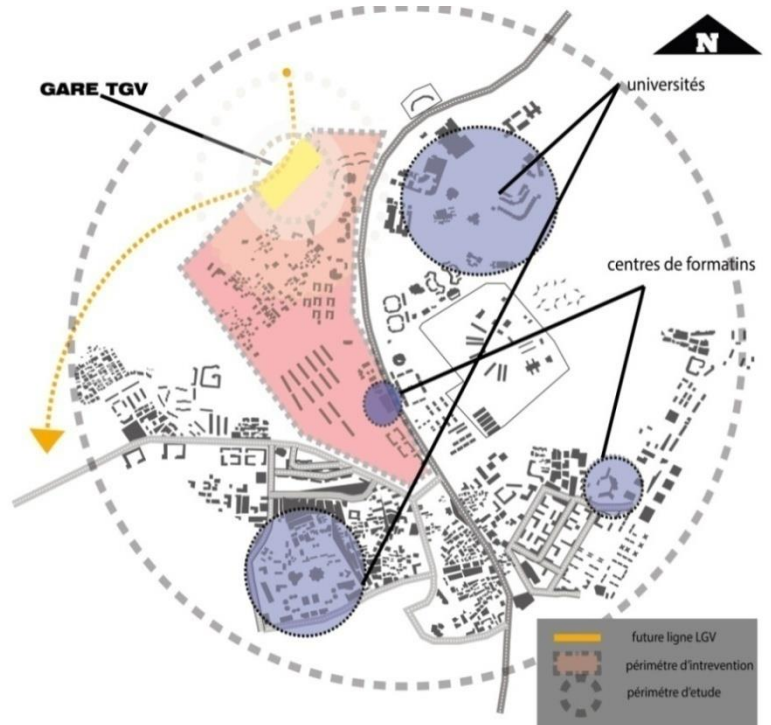


Figure 45: le périmètre d'aménagement.

### 3.4 Plan d'aménagement global 1/2000.

La démarche proposée est celle d'un changement d'image quartier. Il s'agit de basculer d'un espace monofonctionnel, vers une porte d'entrée d'agglomération à caractères multiples, structurée par l'intermodalité et articulée autour de fonctions urbaines organisées.

#### 3.4.1 Les stratégies d'aménagement.

Les stratégies visant à s'appuyer sur les potentiels de mobilité vient apporter une nouvelle image au territoire. Le quartier se redéfinit en tant que une nouvelle centralité interconnectée aux différentes polarités. Le projet cherche à valoriser les espaces mutables et par la même de répondre aux enjeux démographiques par une intensification et une densification des fonctions urbaines.

##### a Typologie des voiries :

Pour éliminer la rupture urbaine posée par les enclaves des cités universitaires et l'université, on a proposé une nouvelle trame viaire selon des critères afin d'assurer une bonne accessibilité. Pour cela une nouvelle trame viaire hiérarchisée garantit un quartier apaisé bien desservi pour la nouvelle gare proposée :

**1-voie primaire** : ou les axes structurant du quartier.

Le boulevard projeté qui fait la continuité du boulevard imama, et transmette les différents sections de notre projet, débute de pont de champ de tir passe par les bâtiments collectifs puis le pôle de développement, le quartier résidentielle, vers la gare arrivant à la 2 rocade proposée par le master plan de la ville, cet axe est animé par différentes activités linéaires (commercial, service ..). Accueil des différents mouvements de circulations, soit mécanique public, piétonne, et cyclable. L'axe promouvoir les plantations d'alignement pour une qualité, lisibilité, et offrir une meilleur percé visuel.

Le 2<sup>ème</sup> axe structurant ; connecté le cœur du projet la gare avec le reste de la ville (Kiffane, et le reste de Tlemcen) passant par le nouveau pôle universitaire. Pour cela l'idée sera de couper et désenclaver les cité universitaire (coté ouest) et de faire la transition entre le pôle et les cités au cause de la rupture qui était posé par le bloc universitaire. Le tronçon est animé par le commerce service et tertiaire ainsi que des espaces publics ouverts (la placette de la gare). Assurer par une performance des réseaux de transport public (le tramway).

Sans oublier la rocade et le 2 rocade comme des voies primaires existant.

**2- voie secondaire** : celle qui organise le quartier, crée une nouvelle maille qui induira une meilleure structuration et irrigation du secteur. Caractériser par une emprise de 15<l<20. Ces voies permettront aussi l'accès aux unités agglomérées et contribueront à diluer la circulation.

Les voies secondaires parti nord : desservent la gare, en désenclavant les cités universitaires pour assurer des nouvelles accessibilités au quartier ses voies permettront de créer un

découpage en damier animé par des fonctions urbaines diversifier (équipements tertiaires, commerces..)

D'autres voies secondaires projetées :- une pour limiter l'urbanisation sur les abords du oued , et une nouvelle suivant la ligne de gaz permet de greffer ce quartier avec bouhenek et les nouvelles extensions proposées par le master plan global vers la mini rocade .

**3- les voies tertiaires** : les voies de distribution de quartier, ou les voies de desserte. Elles servent à la circulation interne de desserte de la zone d'intervention, distribuant les constructions.

Au niveau du quartier résidentiel on a essayé de tracer et élargir et suivre l'existant pour faciliter l'accessibilité.

Côté sud : du pôle de développement et les équipements projetés, on a choisi des voies tertiaires qui donnent sur des espaces publics, assurer des nouvelles entrées à partir de bouhenek.

	Désignation	Emprise
voie Primaire	T 1	18<L<25 m
voie Secondaire	T2	12<L<18m
voie Tertiaire	T3	8<L<12 m

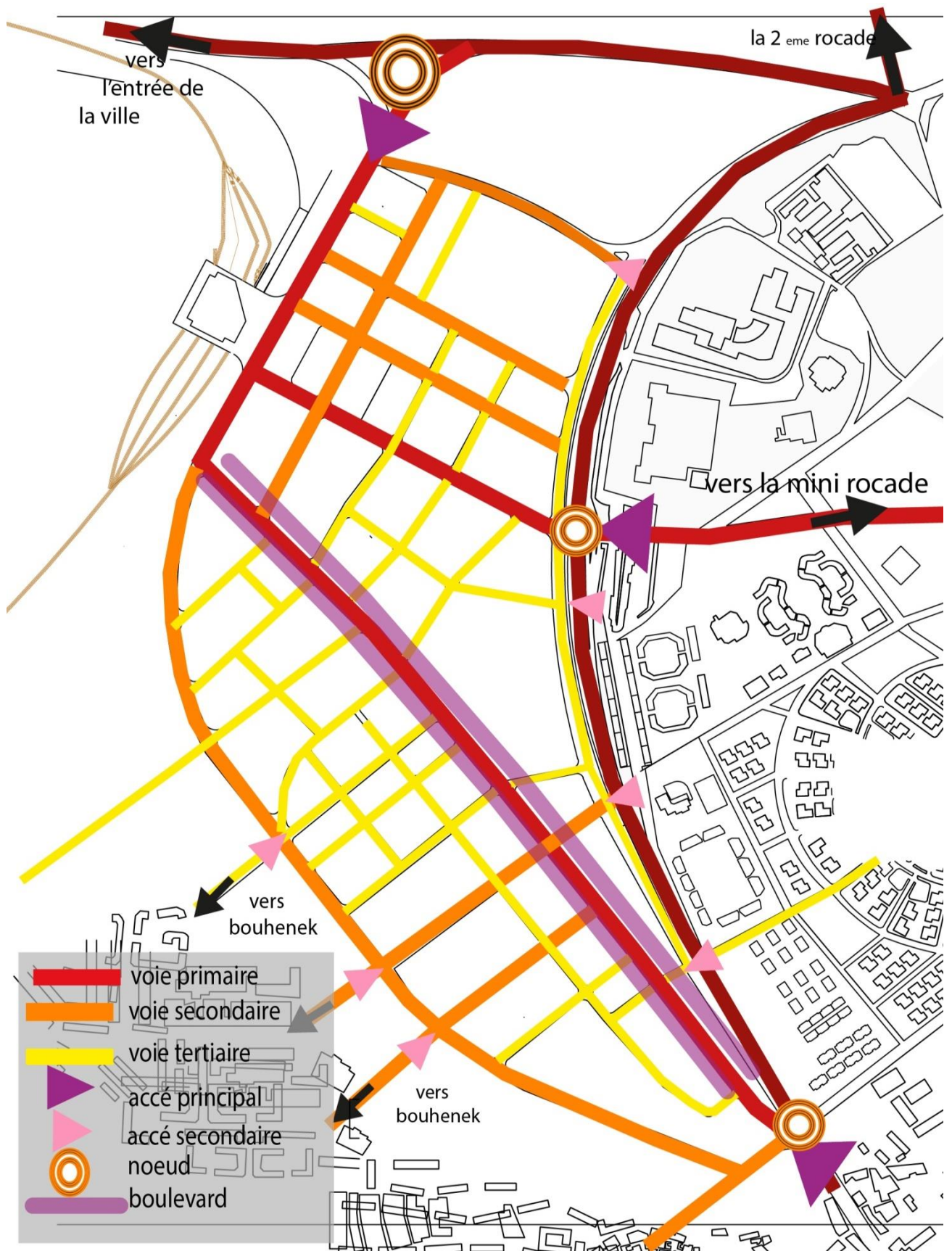


Planche 20: la typologie des voiries<sup>128</sup>

<sup>128</sup> Travail fait par l'auteur

## **b Transport public et stationnement.**

La présence de transports publics permet de prospérer et de réaliser des ambitions sur les plans économique, environnemental et social.

Alors dans un souci de renforcer l'attractivité de transport collectif, une nouvelle desserte en transports collectifs sera facilitée pour une intégration cohérente des différentes mobilités urbaines (autopartage, modes doux, piétons, TC, etc.)

- la projection d'une nouvelle ligne de tramway sur les axes structurant du quartier, et la rocade, et projection de nouveaux réseaux de bus (de la 2ème rocade le boulevard vers la mini rocade), l'ensemble passe par la nouvelle gare TGV.

L'offre de stationnements (stationnements superficiels et sous sol en profitant de la topographie du site) : \*Sur les axes structurant un stationnement sur trottoir grâce à la disponibilité des fonctions commerciales,

\*A coté de la gare un stationnement sous sol .

\*Au niveau du quartier résidentielle un stationnement superficielle.

	Désignation
Les arrêts de transport public	Au niveau des espaces s structurants : <ul style="list-style-type: none"><li>- Les espaces publics</li><li>- la gare</li><li>- -les équipements structurants, publics</li></ul>
Stationnement	Superficielle : <ul style="list-style-type: none"><li>-boulevard (sur trottoir )</li><li>-quartier résidentielle</li></ul> Sous sol : <ul style="list-style-type: none"><li>-a coté de la gare</li><li>-au niveau des équipements publics</li></ul>

## **c Piste cyclable.**

Pour favoriser la mixité des modes au niveau de quartier .on a proposé des pistes cyclables intégrées à la route. (En réservant un espace de circulation spécifique aux cyclistes.) Le vélo est au service de la qualité de vie, et répondre au question de développement durable Encourager le vélo c'est également parler de « le quartier qui va avec » : apaisée, accessible aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes.. (Économe en place dans le flux de la circulation et améliore donc grandement la fluidité de la circulation.)

Stationnement : Leur implantation en milieu urbain se fait généralement aux abords des stations de transport en commun (tramway, bus, gare) et des parcs de stationnement automobile pour favoriser la multimodalité.

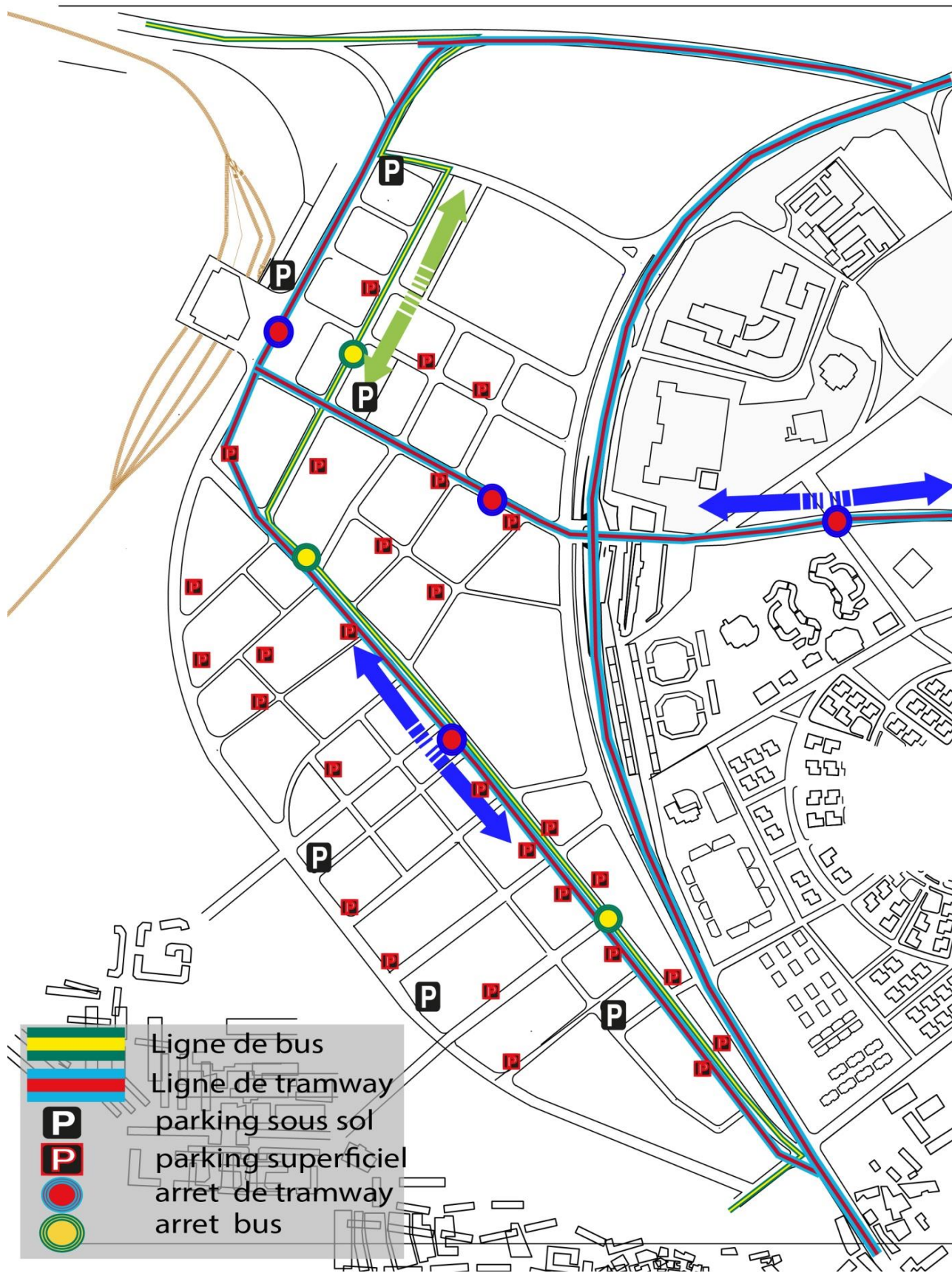


Planche 21:transport public.<sup>129</sup>

<sup>129</sup> Travail fai par l'auteur



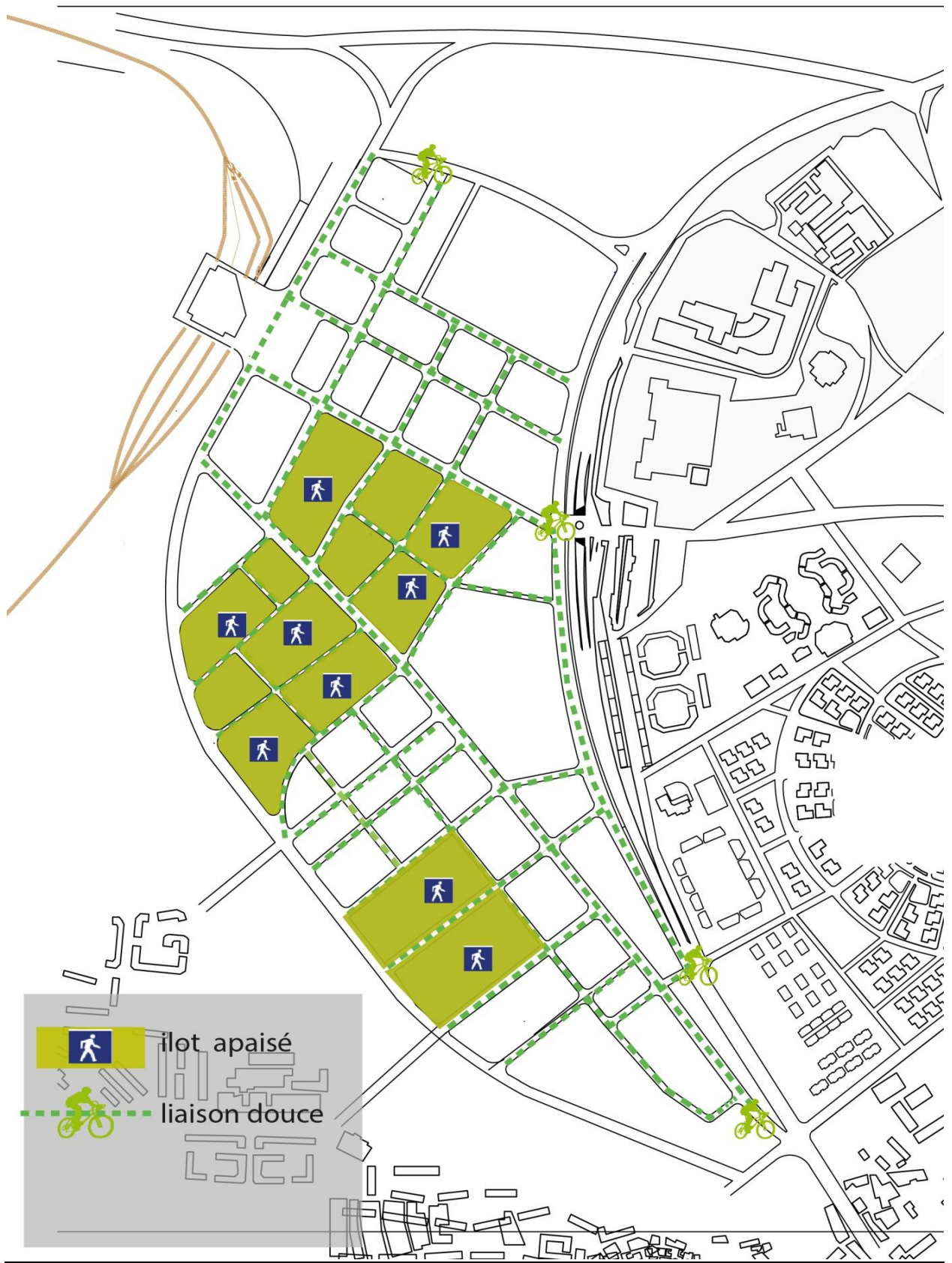


Planche 22:piste cyclable.<sup>130</sup>

<sup>130</sup> Travail fait par l'auteur

## d Typologie des îlots :

ON Prévoit l'implantation des îlots a dominance mixte pour assurer plus de mixité fonctionnelle et social :

\* L'îlot urbain intégré : L'îlot urbain, regroupement de plusieurs bâtiments et d'espaces extérieurs à partager.

\*Le projet met ainsi en avant l'îlot urbain intégré, conçu comme un point de départ et un vecteur de la mixité, de l'identité, du changement des comportements et des nouveaux usages :

\*Favoriser le lien social: Offrir une diversité des formes d'habitat (collectif, individuel, intégré) a travers des îlots moyen dense et mixte .

L'injection des différents équipements a différents fonctions qui occupent des îlots d'équipement ou des îlots ouverts renforcer l'attractivité de l'axe structurant par un aménagement pour assurer la fluidité et l'animation du tissu, et la projection de commerce et de service au bord pour créer une ambiance.

Le quartier sera structuré selon un découpage en îlots, regroupant des parcelles de différentes superficies avec des variations de dimensions et de formes à savoir :

-150m2 minimale pour l'habitat individuel (existants) .

Et pas moins de 700 m2 pour les équipements (aprojeté).

D'autres îlots sont destinés à recevoir des espaces vert et places de parkings.

Type d'îlots	Description	Surface	Gabarit et densité
Ilot fermé	L'îlot construits avec des bâtiments en fond de parcelles qui laissent place à des espaces libre .ou Le tissu urbain est discontinu, néanmoins les murs entourant  L'implantation du bâti se fait d'une manière aléatoire  La densité de logements est très faible.	10000m <sup>2</sup> <s<50000m <sup>2</sup>	R+4 a R+5  D~1.5
Ilot ouvert et mixte	L'îlot est de forme rectangulaire. Sa profondeur est formée de deux longueurs de parcelles.  Une forme rectangulaire et est déterminé par le bâti aligné sur les voies.  le tissu urbain est discontinu pour créer des percées. Le cœur des îlots est aménagé en jardins privés ou publics.  Le parcellaire est calqué sur la forme de l'îlot.	1000m <sup>2</sup> <s<20000m <sup>2</sup>	R+5 a R+7  D~3.5
Ilot ouvert moyen dense	Les parcelles sont allongées avec le bâti en retrait de 5 mètres par rapport à la voirie, laissant place à de vastes jardins.  " Le tissu urbain est discontinu avec la plupart des maisons jumelées et participe à l'aspect aéré et vert du quartier.	1500m <sup>2</sup> <s< 7500m <sup>2</sup>	R a R+4  D~1

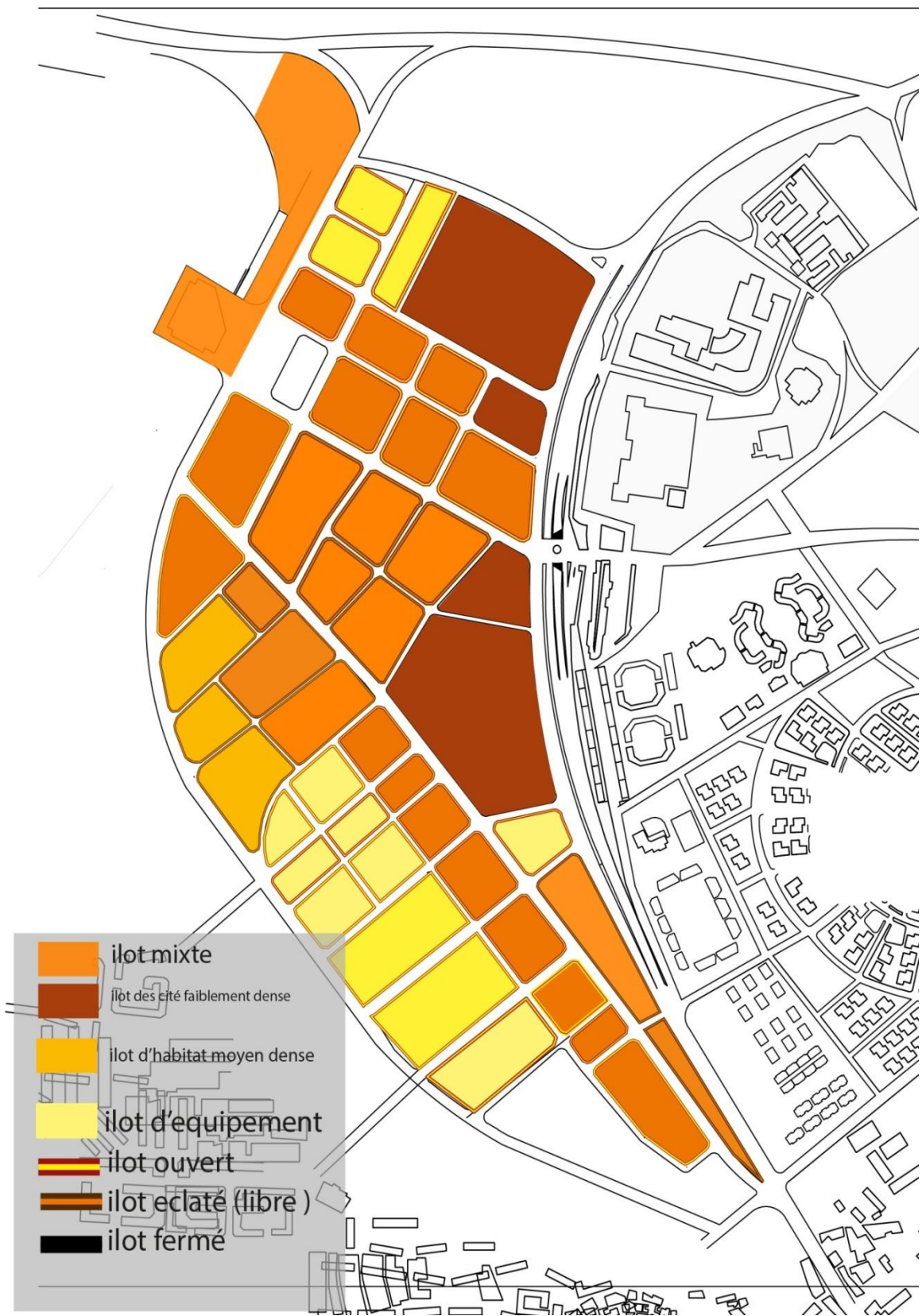


Planche 23:typologie des ilots<sup>131</sup>

<sup>131</sup> Travail fait par l'auteur

### **e Espace bâti :**

Mettre en place une mixité urbaine et sociale sur le futur quartier: -Le projet constitue un futur quartier à vocation mixte d'habitat, de commerce et de services et tertiaire de transport et de la recherche scientifique qui renforce la centralité et participe à un renouvellement de la coté ouest de la ville.

Pour cela notre projet prévoit un programme multifonctionnel ces diverse fonction vont être placés suivant des sections :

Section de la gare (parti nord du quartier) : à côté de la gare à ce niveau ,on Renforce l'activité tertiaire à travers des annexes, agences et bureaux. Du services et commerce : (hôtels, restaurants et cafétéria, des magasins et boutique) .Culturelle (médiathèque cinéma, ..) Et densifier par l'hébergement : logements familiaux et étudiants, habitat de qualité

L'ensemble sont intégrés dans des bâtiments à usage mixte pour renforcé la mixité fonctionnel et générationnelle.

-Section deux celle du quartier résidentielle et le pole de développement :

Améliorer la qualité urbaine du quartier résidentielle, un programme de renouvellement urbain permet d'améliorer l'image et du cadre de vie général du quartier : des modifications de l'aspect extérieur d'une construction.

Densifier et récupérer les terrains vides par l'injection des espaces semi public, du commerce de proximité, créer un alignement sur les axes structurants par des bâtiments avec du tertiaire et loisir et du commerce au RDC, tout en gardons le même principe de quartier afin d'assurer l'homogénéité, la continuité et la succession des façades urbaines .et de l'activité commerciale et tertiaire aux niveaux de ces dernier.

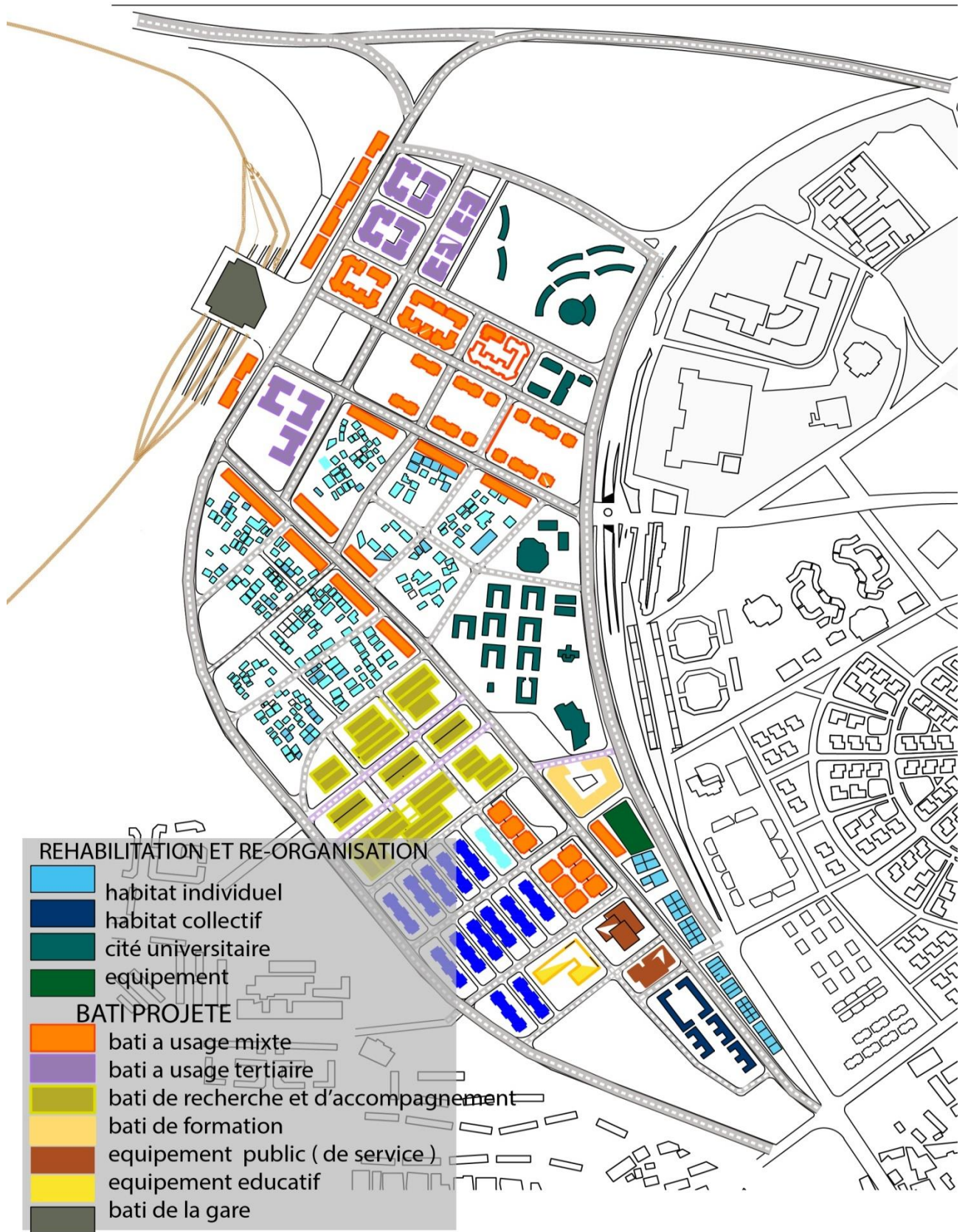
Concernant le pole de développement : on prévoit l'implantation des équipements de recherche et d'accompagnement à travers des pépinières d'entreprises à multiservice. Et spécialisé en biologie et biochimie relier avec l'université des sciences (le nouveau pole) et aussi un centre de ressource, et centre de compétence qui relie entre l'université ,centres de formation . Ces équipements dotés par du commerce au niveau de rez de chaussée sur le long du boulevard principal.

La section sud : c'est l'implantation des bâti a usage mixte sur le long du boulevard recueil du commerce et service au niveau inferieur , du tertiaire (bureaux ) ainsi que des logement de qualité destiné au chercheurs et les employés du pole de développement .la réhabilitation de l'habitat collectif par l'aménagement des espaces extérieurs avec l'injection des équipement public a fonction culturelle sanitaire et éducatif et sportif , on prévoyant du commerce au niveau de RDC pour assurer l'animation et et l'attractivité du boulevard principal .

Travailler les socles des habitats individuelles existant de la coté est du boulevard par l'injection du commerce au niveau de ses socles pour garantir la continuité et l attractivité du boulevard.

Concernant le gabarit, une transition progressive et douce de la hauteur des bâtis est mise en place pour assurer une homogénéité avec le contexte urbain environnant. Selon ce principe les gabarits du boulevard principal passent de R+4 (le gabarit du dernier bâtiment existant sur le boulevard) jusqu'à R+7 pour les batiment a usage mixte et les equipements de recherche et d'accompagnement. Alors pour la coté de la gare, les batiments implantés, le même principe va être appliqué, ou on va descendre de R+7, le gabarit du dernier immeuble en Est de notre quartier jusqu'à R+1 le niveau de la gare.

Notre projet prévoit la création des façades urbaines continue le long des axes principales ou les rares ouvertures seront constituées par les rues perpendiculaires, par contre, les façades qui donnent sur les voies tertiaires vont être discontinues (par exemple au niveau du quartier residentielle) .



REHABILITATION ET RE-ORGANISATION

- habitat individuel
- habitat collectif
- cité universitaire
- équipement

BATI PROJETE

- bati a usage mixte
- bati a usage tertiaire
- bati de recherche et d'accompagnement
- bati de formation
- équipement public ( de service )
- équipement éducatif
- bati de la gare

Planche 24:espace bati<sup>132</sup>

<sup>132</sup> Travail fait par l'auteur

## **f Espace public :**

Notre projet vise à créer une série d'espace public qui constitue un lieu de vie et d'animation du quartier.

\*Des agrafes vertes vont être localisés et implantés à l'entrée de chaque îlot ce qui lui confère un caractère d'espace jardiné entre les immeubles. et afin d'assurer une mixité sociale et générationnelle, et une attractivité urbaine.

\*Ces espaces publics sont entièrement dédiés aux piétons de façon quasi permanente. Les vélos y sont admis à condition qu'ils roulent au pas et ne gênent pas les piétons. Les véhicules motorisés peuvent être exceptionnellement et expressément autorisés par le maire seulement pour la desserte riveraine (livraisons et déménagements notamment) et à condition également de rouler au pas :

Mettre en place une promenade jardinée depuis les équipements publics liés à la jeunesse (les cités ...) des liaisons interquartier mode doux protégée en cœur d'îlot qui dessert des espaces partagés.

Préférer des espaces simples et polyvalents : associer, combiner les usages, éviter le cloisonnement. Penser à la capacité d'adaptation et d'évolution que doit avoir l'espace public.

Des placettes a différentes taille , la plus remarquable celle de la gare ,cette dernière sera un espace convivial a partager , doté des restaurants , du cafeteriats crèmeris , espace d activité en plaine aire tel ; aire de jeux ,espaces de repos ;a pour l objectif de rencontre et de détente et ouvrir le champs de vision vers la gare .

Des espaces semi publics au niveau du quartier résidentiel (des aires de jeux et des squares

L'aménagement des axes structurant par des espaces verts, meublé, et le prolongement des espace de repos et de detente sur les abors, pourgarantir une qualité payasager.

D'une facon général, L'aménagement du quartier sera marqué par une présence forte du végétal notamment autour d'une trame verte qui constituera un espace majeur de desserte piétonne, de promenade, et de valorisation du quartier. (Continuité visuelle et d'identification claire des rapports public/privé.).



Planche 25:espace public<sup>133</sup>

<sup>133</sup> Travail fait par l'auteur



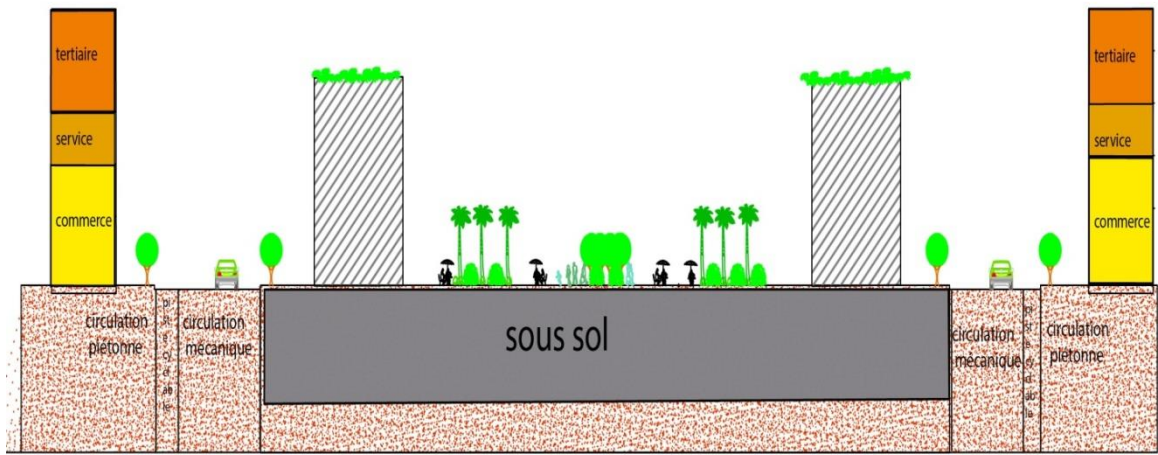


Planche 26 : des coupes schématiques

## Plan d'aménagement

3.4.2 Le programme urbain.

Surface total du quartier : 120.3170 m<sup>2</sup>

Surface de voiries publiques : 30 %

CES ~ 0.57

2.8% environ de logements à l'horizon 2025

<i>Fonction</i>	<i>Equipement</i>	<i>Echelle</i>	<i>Surface</i>	<i>Gabarit</i>	<i>Justification</i>
<b><i>Hébergement</i></b>	-habitat intégré - F4 – F5-F6 -résidence des étudiants -hôtel -auberge de jeunesse -habitat individuel	A l'échelle de la ville A l'échelle régionale A l'échelle du quartier	220185m <sup>2</sup> / 66000 m <sup>2</sup> 2000 m <sup>2</sup> 5600 m <sup>2</sup> /	R+4 R+3 R +1aR+7	La fonction d'hébergement est prévue dans notre programme pour permettre à la ville de Tlemcen d'accueillir les différentes expressions scientifiques et culturelles au niveau local par le biais des infrastructures qu'elle dispose, et en même temps créer une certaine animation et ambiance et faire face au problème de transfert de la centralité (renforcé les liens sociaux)
<b><i>Service et commerce</i></b>	-centre commercial -des magasins -des boutiques --supermarché -des restaurants -cafeterias -commerce de proximité	A l'échelle régionale A l'échelle de la ville A l'échelle du quartier	5400m <sup>2</sup> De 25 à 150 m <sup>2</sup> 8000m <sup>2</sup> De150à500m <sup>2</sup> 70800m <sup>2</sup> De 200 à 500 m <sup>2</sup> De 20 a 35 m <sup>2</sup>	De R a R+2 RDC au pied des immeubles	l'activité commerciale est la source principale d'animation du quartier ,notre programme prévoit la densification et la diversification qualitatif et à l' échelle de rayonnement tout en profitant de s axes structurants en plus des habitudes de la population et de la position .
<b><i>Sanitaire</i></b>	-salle du soin -laboratoire médicale	A l'échelle du quartier	800m <sup>2</sup> 600m <sup>2</sup>	De R a R+1	Dans le but de procurer à la population de notre quartier tous les commodités nécessaires et diminuer le temps de déplacement jusqu'au l'hôpital ou le centre de imama, on a projeté les équipements ci-contre.
<b><i>Educatif</i></b>	-annexe éducatif : - crèche - classe primaire - classe moyen	A l'échelle du quartier	7000 m <sup>2</sup>	De Ra R+3	un lieu d'accueil collectif destiné aux enfants pré-scolaires et aux élèves du primère et cem . La crèche a pour rôle de pallier au mieux l'absence des parents, mais sans s'y substituer. Il s'agit également d'un lieu permettant à l'enfant de découvrir la vie en collectivité et dont l'équipe d'encadrement et d'animation s'appuie sur un projet éducatif  Cette fonction elle est proposé afin de répondre aux besoins du future extension.

<b><i>Culture</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-une médiathèque</li> <li>-complexe culturel (un musée —galerie des beaux-arts-salle de spectacle)</li> <li>-maison de jeune</li> <li>-cinéma</li> <li>-amphithéâtre en plein aire</li> </ul>	<p>A l'échelle de la ville A l'échelle du quartier</p>	<p>4920 m<sup>2</sup> 8850 m<sup>2</sup> / 7880 m<sup>2</sup></p>	<p>De R+4 R+5 De R+2 a R+4</p>	<p>Le programme prévoit des équipements culturels de différents échelle d'influence afin de développer le tourisme culturel qui rend la fréquentation des tissus traditionnels , et au même temps résoudre les problèmes posé d' après l'analyse typo morphologique (la dominance des équipements éducatif )</p>
<b><i>Tertiaire</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-bureaux</li> <li>-show-room</li> <li>-des administrations</li> <li>-des annexes (poste, APC, financiers, ... )</li> <li>-agences ( bancaire , intérim , tourisme , voyage , gestion , communication , immobilière , travail, transport , marketing , promotion , relation public , service d'entreprise , média , Événementiel , Location-gérance ... )</li> <li>-Bureau de service (a location)</li> </ul>	<p>A l'échelle du quartier</p>	<p>De 60 m<sup>2</sup> a 80 m<sup>2</sup> De 100 à 120 m<sup>2</sup> De 200 a 300 m<sup>2</sup>  180605m<sup>2</sup>  De 200 a 300 m<sup>2</sup> De 60 a 80 m<sup>2</sup></p>	<p>De R+1 a R+5</p>	<p>Pour renforcer son rôle dans le concert des principales villes de la région Nord-Ouest notre programme prévoit la fonction tertiaire pour relancer la compétitivité économique de la ville, et surtout avec l'implantation de la gare LGV .</p>
<b><i>Recherche et accompagnement</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Centre de Compétence.</li> <li>-La pépinière d'entreprise a «multi services».</li> <li>-incubateur</li> <li>- hôtel d'entreprise</li> <li>-pépinière d'entreprise en biochimie .</li> <li>-incubateur</li> <li>- hôtel d'entreprise</li> <li>Des immeubles tertiaires .</li> <li>-Des unités de recherche</li> <li>-centre de ressource et d'exposition .</li> </ul>	<p>A l'échelle régionale A l'échelle de la ville A l'échelle du quartier</p>	<p>8590 M<sup>2</sup> 21 000 m<sup>2</sup> 11 904 m<sup>2</sup>  3507 M<sup>2</sup>  De 100 a 800 m<sup>2</sup> De 100 a 300m<sup>2</sup>  2950m<sup>2</sup></p> <p style="text-align: right;">} 340945m<sup>2</sup></p>	<p>R a R+6</p>	<p>-Cette partie est exploitée en 1er lieu par la catégorie des étudiants notamment avec la proximité des différents programmes de formation et de recherche des CFPA , et l' école préparatoire aussi la proximité deux pôles universitaires , s'adresse aux demandeurs d'emploi porteurs d'un diplôme pour: améliorer les compétences des étudiants par des formations pratiques à haute valeur technique, centrées sur l'évolution des besoins rencontrés par les entreprises. améliorer l'employabilité des masters du secteur par des formations spécifiques en gestion de projets de recherche, gestion d'équipe, gestion financière et affaires réglementaires ainsi que des processus d'assurance qualité...</p>
<b><i>L'Echange et inter modalité</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une gare tgv</li> <li>- - bâtiment voyageur</li> <li>- - parvis de la gare</li> </ul>	<p>A l'échelle régionale A l'échelle de la ville A l'échelle du quartier</p>	<p>5000 à 9 200 m<sup>2</sup> 24000 m<sup>2</sup></p>	<p>R a R+2</p>	<p>Notre projet intervention s'articule autour de la création d'une nouvelle gare LGV , avec le passage de la future ligne LGV , alors que cette gare sera un nouveau point de centralité de la coté ouest de la ville (soulagé la gare de centre ville et au même temps</p>

<p><b><i>Loisir et sport</i></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-centre de loisir</li> <li>-salle des arts martiaux</li> <li>-les stades de proximité</li> <li>-aire de jeux</li> <li>-des squares</li> <li>-des agrafes vertes</li> <li>-des placettes publiques <ul style="list-style-type: none"> <li>- placette de la gare</li> <li>- placette semi public</li> </ul> </li> </ul>	<p>A l'échelle du quartier</p>	<p>6100 m<sup>2</sup> 400m<sup>2</sup> 400m<sup>2</sup> 350 m<sup>2</sup> / De 100 à 250 48 090m<sup>2</sup> / De 200 à 300m<sup>2</sup></p>	<p>De R+3 a R+4 RDC RDC</p>	<p>Afin de faire face au problème de manque des équipements de loisir et de sport au niveau de ce périmètre notre programme prévoit des infrastructures de loisir, de sport et de détente qui permettent à la population urbaine de se récréer à proximité de quartier où elle habite.</p> <p>Et pour renforcer la qualité paysagère et les espaces publics , Le projet prévoit de mettre en place une trame verte paysagère d'espaces publics à travers un croisement et un traitement favorisant notamment l'animation urbaine et la convivialité et qui assurent le désenclavement du site (posé par les cité universitaire ) et le relier avec le jardin public, par des jardins se développe sur une surface importante et constituera un lieu de rencontre pour les usagers et les résidents du futur quartier.</p>
<p><b><i>Stationnement</i></b></p>	<p>-PAVILLON DE LA MOBILITÉ - Stationnements mutualisés, offres mobilités Multiples --parking automobile sous-sol -parking automobile superficiel -parking cyclable</p>	<p>A l'échelle du quartier</p>	<p>de 300 m<sup>2</sup> 470 places -Une 1,5 à la min par logt. -1 place à la min pour 50 m<sup>2</sup>, bureaux -1 par 3 chambres l'hébergement -1 place pour 80m<sup>2</sup> au-delà de 300 m<sup>2</sup> -1 place pour 100 m<sup>2</sup> pour les équipements.</p>	<p>R a R+1 Sous sol /</p>	<p>La plupart des places de stationnement sont au niveau du sous-sol afin de dégager le sol au maximum alors que les places de stationnement superficiel sont limité afin d'encourager un report sur les autres moyens alternatifs de transport qui doivent profiter de la topographie du site (site en pente) et la disponibilité de transport en commun</p>
<p>-la Réhabilitation et la réorganisation des habitats individuels, collectifs. -le désenclavement et Louverture des cités universitaire. -densifier et récupération des terrains vides -injection des nouvelle fonctions pour une mixité urbaine et sociale sur le futur quartier: -un futur quartier à vocation mixte d'habitat, de commerce et de services et tertiaire de transport et de la recherche scientifique qui renforcer la centralité et participe à un renouvellement de la coté ouest de la ville. -réunis plusieurs fonction dans un seul bâtiment (bâtiment a usage mixte) pour renforcé la mixité fonctionnelle et générationnelle. - Travailler par des poly centralités afin de faciliter le repérage pour les visiteurs et le déplacement. - Favoriser la circulation douce et le transport en commun avec une faible présence de la voiture. - La mise en place d'une trame paysagère verte par le prolongement et la continuité des espaces vert environnantes.</p>					

### **3.5 Projection opérationnelle : Le périmètre d'intervention.**

Dans le cadre de renouvellement urbain, notre projet prévoit l'aménagement d'une zone urbaine à côté de la nouvelle gare projetée, sur un ensemble foncier d'environ 17.2 ha, un nouveau quartier urbain mixte.

Notre proposition est guidée par des ambitions : participer au renouvellement du tissu urbain, optimiser les parcelles disponibles pour offrir un maximum des activités tout en définissant une qualité architecturale contemporaine équitable pour tous, créer un bâtiment performant, des espaces communs agréables, des commerces attractifs, une matérialité élégante et cohérente vis-à-vis de existant.

#### **3.5.1 *Le programme détaillé.***

**Planche 27: le programme détaillé**









### 3.5.2 L'implantation du bâti :

Notre implantation des bâtiments au niveau des îlots est suit le principe des îlots ouvert, l'un des points clés de ce dernier qu'on a appliqué est la pénétration visuelle des ouvertures donnent amène le regard à traverser l'îlot par curiosité, pour voir ce qui se passe de l'autre côté et au même temps crée des champs de vision.

On retrouve aussi des jardins et des aires de jeu semi public et public dans chacun des îlots, accessibles par des ouvertures directes le long des voies secondaires et tertiaire. Ces jardins sont des lieux de détente, de passage. C'est l'un des points fort de l'îlot ouvert.

On peut aussi remarquer une autre caractéristique de ce type d'îlot qui est l'alignement des bâtiments sur la voirie qui nous va permettre de garder le principe d'alignement des façades, afin d'assurer la continuité et la succession des façades urbaines.



Figure 46:un schéma presente la continuité de la facade<sup>134</sup>

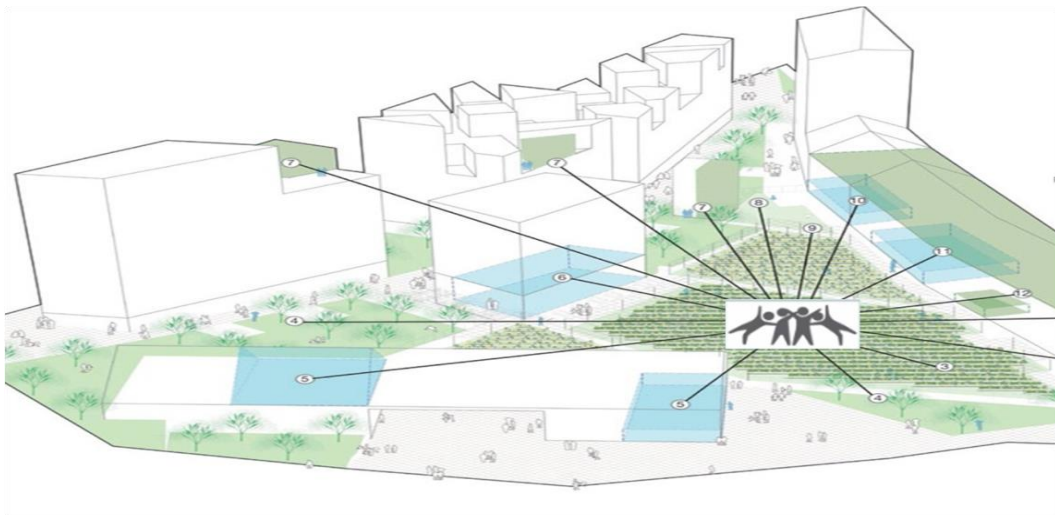


Figure 47:espace à partage à l'interieur de l'îlot.<sup>135</sup>

<sup>134</sup> <http://www.ateliermep.com/?portfolio=extension-du-groupe-scolaire-nautilus-a-cergy>

<sup>135</sup> <http://www.soa-architectes.fr/fr/projects/show/257>

### 3.5.3 Mobilité urbaine et stationnement :

Ce secteur une mise en place une trame viaire hiérarchisé tout en assurant un quartier apaisé bien desservi pour la nouvelle gare proposé , des nouvelles voies de desserte réguleront la desserte et la mobilité du nouveau quartier étaient créés ce qui vas permettre d'insérer ce dernier dans un maillage urbain global et cohérent.

Utilisant le principe de la mobilité durable

a travers des mesures du plan de mobilité urbaine durable :

- Réduire l'utilisation des véhicules personnels.
- Créer un réseau de transports urbains adapté, et promouvoir la marche et le vélo .



Figure 48: photo présente les principes de la mobilité urbaine durable<sup>136</sup>

-Diversifier les modes de transports : atravares les lignes de tramway, et nouvelle lignes de bus.



Figure 49:aménagement de la voie avec la ligne de tramway <sup>137</sup>

Le développement des circulations douces à travers la sécurisation d'itinéraires doux, que ce soit aux abords de la voirie mais également sur des réseaux « indépendants » des routes et qui offrent de nouvelles possibilités de connexions inter-ilots , de nouvelles perméabilités et de nouvelles perspectives paysagères en tirant parti des contraintes topographiques qui peuvent limiter l'usage de la voiture.

<sup>136</sup> Manuel des transport . IUSES . pdf

<sup>137</sup><http://tempsreel.nouvelobs.com/immobilier/neuf/20130215.OBS9102/portes-d-orly-l-eco-quartier-verra-le-jour-en-2015.html>

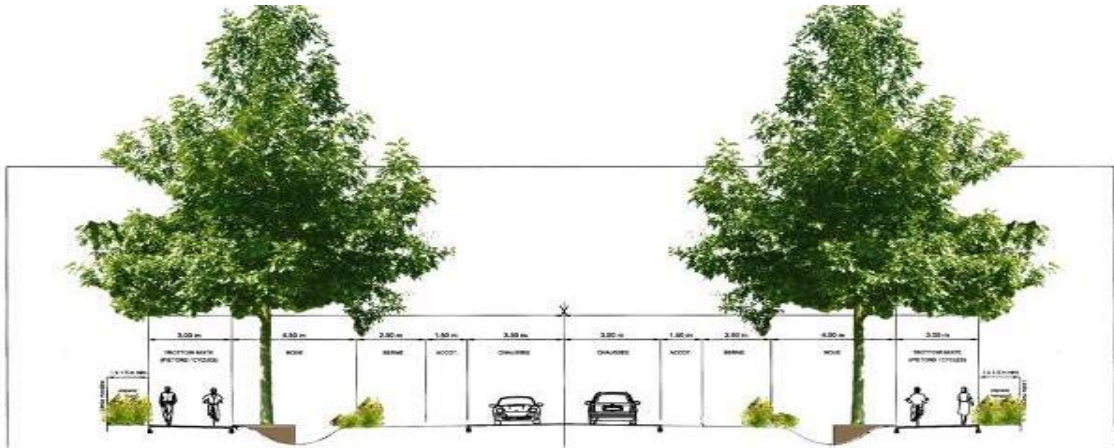


Figure 50 : une coupe schématique présente le développement de la circulation <sup>138</sup>



Figure 51:piste cyclable

**a Le stationnement :**

L A  M O B I	<b>Stationnement des véhicules</b>	
Figure 52 : stationnement en sous sol <sup>139</sup>		

<sup>138</sup>[http://www.montauban3ra.com/montauban-3-rivieres\\_amenagement](http://www.montauban3ra.com/montauban-3-rivieres_amenagement)

<sup>139</sup>[https://www.google.dz/search?q=stationnement+sous+sol&biw=1366&bih=667&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiLwq-BpdTMAhXIMBoKHfPACe8Q\\_AUIBigB#imgrc=P9Jf\\_oVg5QEBTM%3A](https://www.google.dz/search?q=stationnement+sous+sol&biw=1366&bih=667&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiLwq-BpdTMAhXIMBoKHfPACe8Q_AUIBigB#imgrc=P9Jf_oVg5QEBTM%3A)

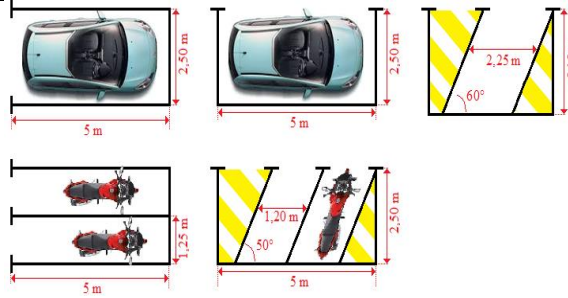


Figure 53: stationnement plein aire<sup>140</sup>

### Stationnement cyclable

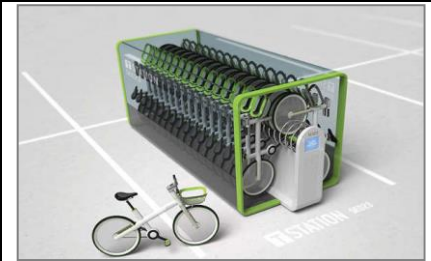


Figure 54: abris vélo : Acier galvanisé

### Les arrêts



Les abris en verre et métal s'intègrent parfaitement au contexte de part la légèreté de la structure et la transparence.  
D : 2500 - 3750 - 5000 et 6250 mm



Figure 55: arrêt de tramway

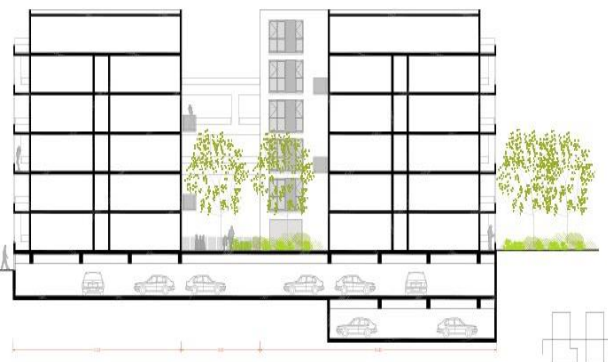


Figure 56: coupe schématique du parking en sous sol<sup>141</sup>

### b -Accessibilité à la mobilité réduite

<sup>140</sup>[https://www.google.dz/search?q=stationnement+sous+sol&biw=1366&bih=667&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiLwq-BpdTMAhXIMBoKHfPACe8Q\\_AUIBigB#imgrc=IGQ\\_2mvCarcfyM%3A](https://www.google.dz/search?q=stationnement+sous+sol&biw=1366&bih=667&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiLwq-BpdTMAhXIMBoKHfPACe8Q_AUIBigB#imgrc=IGQ_2mvCarcfyM%3A)

<sup>141</sup>Travail fait par l'auteur .

Quelque aménagement proposé :

<b>Accessibilité à la mobilité réduite</b>		
		
<p><b>DALLE PODOTACTILE</b> Fonte ductile – non glissant – Deux dimensions disponibles (Lxl) : 800x420mm ou 400x420mm, épaisseur 10 mm.</p>		<p><b>BALISE D'INFORMATION SONORE</b> : Système d'informations sonores d'aide à l'orientation au niveau des traversées piétonnes diffusées par radiofréquence et programmées par un éditeur de texte par ondes bluetooth.</p>
		
<p><b>MARCHE RABATTABLE MANUELLE</b>  <b>Constitution</b> : tôle de 3 mm, deux demi-rampes articulées sur la tôle et recouvertes d'un revêtement anti-dérapant, tôle support du tapis de sol anti-dérapant articulée sur la tôle fixée au bâti.  <b>Caractéristiques</b> : franchissement de seuils <b>de 7 à 22 cm de hauteur</b>. Pente maximale admissible de 15%, dévers maximal admissible de 3%. Poids max. : 200 kg.</p>		

### 3.5.4 Les matériaux de revêtements de sol :

Les critères de choix des matériaux et revêtements de sol :

Les matériaux de revêtements de sol ont été choisis selon les critères communs suivants :

- 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.

#### Choix des matériaux et revêtements de sol par typologie de lieux


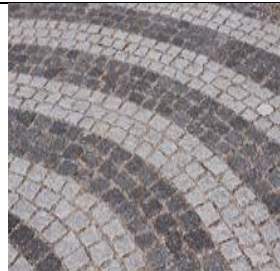
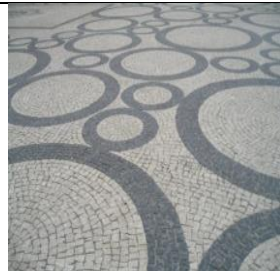


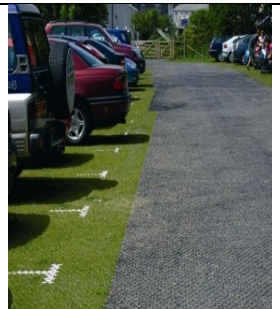





Les palettes de matériaux de revêtements de sol ont été définies par typologie des lieux :

\*Le quartier récent : Le quartier récent sera traité par des matériaux de qualité moindre.

Les éléments modulaires seront en béton et les revêtements de sol en béton bitumineux ou en éléments béton.

\*Les axes principaux : Les grands axes doivent se différencier des circulations intérieures des quartiers et du centre-ville.

Ils doivent être perçus en tant que tels. Pour cela, les trottoirs seront traités en béton bitumineux rouge, avec entrées charretières délimitées par des chainettes de grès, et les bordures en béton.

<b>M A T E R I A U X  E T  R E V E T E M E N T  D E  S O L</b>	<b>Chaussée – usage courant :</b>			
				
	Pave résine	Béton paléo	Granit Usage pour les esplanades	
	<b>Chaussee et trottoire :</b>			
				
	Tapis de fibre	Béton bitumineux noir	Sable stabilise	Dalles nids d'abeilles stabilisatrices de graviers
	<b>Cheminements courants/particuliers :</b>			
				
	Pave de grés a joints engazonnes sans solvant - Usage des placettes publiques		<b>SABLE STABILISE</b> Cheminement courant non accessible PMR, piste cyclable, cheminement mixte	Resine permeable sans solvant
	<b>Bordure et caniveau</b>			
				
<b>BETON COMPRESSE</b> Usages : bordures A2 (remplacement) ou T2 (neuf) et caniveaux CS1 et/ou CC1				



### 3.5.5 Mobilier urbain et éclairage :

Le mobilier urbain, est un élément constitutif de l'espace public, est une composante essentielle du paysage de notre secteur. Outre sa fonction première, le mobilier urbain joue un rôle dans la structuration de l'espace public. Il implique donc pour les collectivités de nombreux enjeux : économique, fonctionnel, esthétique, social, technique, commercial. Il doit répondre aux besoins des usagers en leur assurant le meilleur service possible, tout en s'intégrant dans la composition de l'espace.

L'implantation du mobilier urbain trouve sa pertinence dans un fragile stabilité entre le niveau de service et de confort offert à l'utilisateur, et la fluidité et la sécurité du cheminement de tous les piétons.

**Le choix des modèles de mobilier :** Vers un accompagnement des modèles et une gamme restreinte de mobiliers .Il s'agit de garantir et de préserver dans le temps comme dans l'espace la cohérence générale du paysage de l'espace public. Dans un souci d'unité et d'économie il est ainsi nécessaire :

- De restreindre la gamme de mobiliers implantés sur le quartier .
- D'harmoniser les modèles de mobiliers (style, couleurs, matières...).
- D'en maîtriser les renouvellements avec une vision d'ensemble.

Le mobilier devra répondre aux critères suivants :

- Répondre à un besoin spécifique pour la collectivité,
- Offrir un minimum d'encombrement,

#### **Les matériaux :**

*\*Le bois :* Le bois sera utilisé pour une intégration de la nature mais en moins possible car il demande un entretien régulier et se dégrade avec le temps (tous les un à deux ans). Il est fragile en présence d'humidité (climat méditerranéen).

*\*Le métal :* L'aluminium est un matériau léger mais non recyclable et onéreux c'est pourquoi il sera proscrit.

L'acier zingué ou la fonte grise sont plus recommandés. L'acier corten présente de nombreux avantages : résistance mécanique élevée, résistance à la corrosion importante, coûts de maintenance diminués, moins onéreux que l'inox, pas de traitement de peinture, facile à travailler, aspect qualitatif.

Un traitement spécifique du matériau stabilise son oxydation et permet alors d'éviter les coulures sur les surfaces minérales voisines.

- La fonte est un matériau naturel et noble mais plutôt coûteux c'est pourquoi il sera peu utilisé.





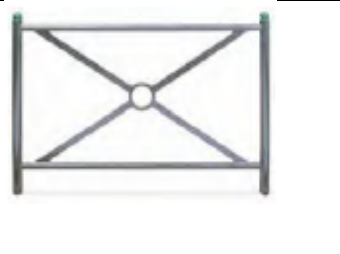

*\*Le plastique recyclé :* Ce matériau, issu du recyclage de déchets ménagers et industriels, ne nécessite aucun entretien, contrairement au bois, est imputrescible et recyclable.

Contrairement au métal, son contact est chaud.

*\*La pierre :* C'est un matériau noble et intemporel. On peut l'utiliser au sein des mobiliers urbains sous forme de bancs, bornes, murets ou autres éléments particuliers qui trouveront leur place au sein des projets.

#### **Les types de mobilier urbains utilisés :**

		<b>Les bancs</b>			
<b>M O B I L I E R</b>					
	Banquette pin et structure acier à Martigues	Banquettes et corbeilles de propreté assorties pin structure acier à Berre	Banc courbe design en bois exotique.	Banc courbe « Porto » Acier et fonte, assise métal – rayon extérieur : 1,80m, 60°.	
					
Ensemble table et banquettes pique nique en plastique recyclé	Bancs, banquettes en pierre de Comblanchien -dimensions : sur mesure, en fonction des projets.				
<b>Mobilier de propretés :</b>					
<b>U R B A I N</b>					
	Corbeille « Ecolore » – Tôle d'acier – 50 ou 90 L	Corbeille de propreté Acier	Corbeille Lames en bois exotique / bac intérieur en acier électro zingué (supplément). Dimensions : diam. 53,5 cm, ht. 70 cm, 100 L	Corbeille Plastique recyclé Dimensions : ht 80 cm, diam. 56 cm (100L)	
	<b>Les jardinières :</b>				
					
Jardinière Plastique recyclé, forme carrée ou rectangulaire : de 50 à 154 cm.	Jardinière circulaire en tôle d'acier	entourage-arbre-metal-	Jardinière Plastique recyclé – forme conique, lattes horizontales, dimensions : 40 x 65 x 68 cm ; 60 x 63 x 83 cm ; 40 x 59 x 97 cm.		

<b>Potelets et bornes :</b>		
		
<p>Potelets et bornes « Classiques »</p> <p>Fonte grise, dimensions de 0,60 à 1,15 m. Modèles à enfouir, sur platine ou amovibles, avec chaîne en fonte à maillage simple</p>		<p>Potelet fixe lumineux</p>
<b>Barrières :</b>		
		
<p>Barrière « 41 6010 » - Acier – dimensions (L x h): 1,60 m x 0,97 m ou 0,87 x 0,97 m</p>		<p>La barrière urbaine qui se transforme en parking à vélo</p>

### a L'éclairage :

#### Les principaux objectifs :

Le choix de l'éclairage visera à concilier performances énergétiques et nécessité d'éclairage.

En fonction des types de secteurs et d'usages, le choix d'éclairage sera différent. Il faut également raisonner en qualité d'éclairage et en nécessité d'éclairage, en fonction des usages.

Les principaux objectifs sont les suivants :




- Optimisation des coûts d'investissement et de fonctionnement face au gain
- Création d'ambiances : la commune est dotée d'espaces aux typologies variées. Chaque typologie de lieu bénéficiera d'une ambiance lumineuse particulière : espaces urbains, espaces naturels, ...

#### Les critères de choix de l'éclairage

Les lampes seront choisies en fonction de plusieurs critères :

- Le flux lumineux (Lumens) : quantité de lumière émise par la lampe,

- L'efficacité lumineuse, rapport entre le flux lumineux nominal de la lampe et sa puissance consommée (Lumens par Watts), devra être d'au moins 85 lm/W.
- La durée de vie économique (heure) : période au terme de laquelle le flux de la lampe ne permet plus de garantir les niveaux d'éclairage requis, devra être d'au moins 12000 heures.

<b>Eclairage</b>			
			
<p>-Simple crosse (SC) Hauteurs de feu : 8 à 12 m Saillies : 1,50 et 2 m.</p> <p>-Double crosse Hauteurs de feu : 8 à 12 m Saillies : 1,50 et 2 m</p> <p>-Simple crosse (SC) Hauteurs de feu : 6 à 8 m Saillies : 1 m (existe en double crosse).</p>	<p>Spot : Encastré de sol <b>inclinable (30°)</b> et <b>rotatif 360°</b>, photométrie symétrique médium.</p> <p>Corps en acier inoxydable - IP 67, IK 10, Classe I Lampe LED disponible en <b>blanc chaud à blanc froid, rouge, vert ou bleu.</b></p> <p>Puissance : 15 W (12 Leds).</p> <p>En option : verre anti-dérapant.</p>	<p>Condélabre : en fonte : hauteur totale : 2.60m, hauteur de condélabre : 2m</p>	<p>Borne éclairante</p>

### **b Des mobiliers de jeux variés**

De manière générale, les mobiliers de jeux des espaces verts « naturels », auront une connotation « naturelle » avec une dominante de matériau bois. Les mobiliers de jeux des jardins publics, des squares et des petites aires de jeux existantes auront une connotation plus urbaine, avec une dominante de métal. Les mobiliers de jeux seront variés de manière à satisfaire chaque tranche d'âge : jeunes enfants, enfants, adolescents et adultes. Les jeux pour jeunes enfants et enfants seront composés de balançoires, de jeux de grimpes et d'équilibre, de jeux sensoriels, ... Les adolescents et adultes profiteront de jeux collectifs : terrain multisports (football, basketball, tennis,...), ping-pong, baby-foot, jeu d'échec, parcours sportif, fitness de plein air...

		<b>Aire de jeux</b>			
<b>A I R E  D E  J e u X</b>					
	Structure multi activités Activités : escalade, glisse, rencontre, entraînement. Zone de sécurité : 51 m <sup>2</sup> . Age : 6-12 ans	Balançoire Dimensions : 2,33 m de ht x 3,56 m/Zone de sécurité : 23 m <sup>2</sup> Age : 3-12 ans	COPEAUX DE BOIS « LUDOSOL » – Coloris : naturel, jaune, rouge, bleu, vert Usages : revêtement amortissant pour les espaces verts« naturels » : parc du Prieuré, plaine de Beauplan, ...	REVETEMENT BI-COUCHE EN CAOUTCHOUC Coloris : vingt coloris. Usages : cheminements piétons, revêtement amortissant et jeux 3D (photo 1) pour les espaces verts « urbains » et « naturels	
					
	Exercice rotation .Relâche les muscles de la taille, du dos et de l'abdomen et aide à augmenter leur souplesse et fait travailler également les articulations de la taille et de la colonne vertébrale.	Combiné à 4 postes Excellente possibilité pour exercer tous les muscles. Elle aide à empêcher l'obésité	Balançoire à bascule – SIK HOLZ FRANCE Robinier - Bascule à deux places Dimensions : longueur 4m, hauteur max. 1,10m Tranche d'âge : 1 à 12 ans	Toupie Zone de sécurité : 10 m <sup>2</sup> . Hauteur : 60 cm. Age : 4-15 ans. Accessible PMR.	

### 3.5.6 Les végétaux.

Les espaces publics du quartier , sont les plantations des habitants, sur leurs parcelles, qui instaurent un cadre verdoyant aux quartiers : arbres perçus depuis l'emprise publique, haies de délimitations de parcelles, plantation de vivaces, annuelles et bisannuelles en pieds de façades et de murs, ... Les emprises publiques, généralement peu importantes, ne permettent pas la plantation d'alignements d'arbres. Cependant, le procédé de fleurissement en pieds de murs et de façades pourrait être généralisé.

#### Les principaux objectifs

- Créer un environnement de qualité.
- Choisir des végétaux adaptés aux différents milieux (urbain et naturel) : nature de sol, espaces dédiés, environnement, ...
- Bannir les produits non agréés par l'agriculture biologique.
- Limiter les pertes en eau potable.
- Apporter des solutions alternatives respectueuses de l'environnement.

#### Critères de choix des essences végétales

- Espèces locales adaptées au climat et au sol.
- 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.
- Vivaces privilégiées aux annuelles et bisannuelles (croissance moins demandeuse en eau),
- Palette composée des différentes strates végétales (herbacée, arbustive et arborée).
- 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.

**a Traitements des rues des quartiers.**

**- Les arbres d'alignement :**





Nous savons tous l'importance des arbres dans le paysage urbain. Plus que des éléments décoratifs simplement, ils contribuent à l'amélioration de la ville et favorisent les impressions de continuité, soulignent les perspectives, et peuvent modifier l'échelle d'un ensemble ou en masquer l'aspect disparate, les principaux éléments à prendre en considération lors de la planification des arbres urbains dans notre quartier sont :





\* Ombrage: cela est une stratégie de refroidissement passif d'une importance majeure, car il bloque le rayonnement solaire direct afin de ne pas atteindre les personnes, les bâtiments et les surfaces en plus de ça les arbres réduisent la température de l'air à travers le processus d'évapotranspiration.

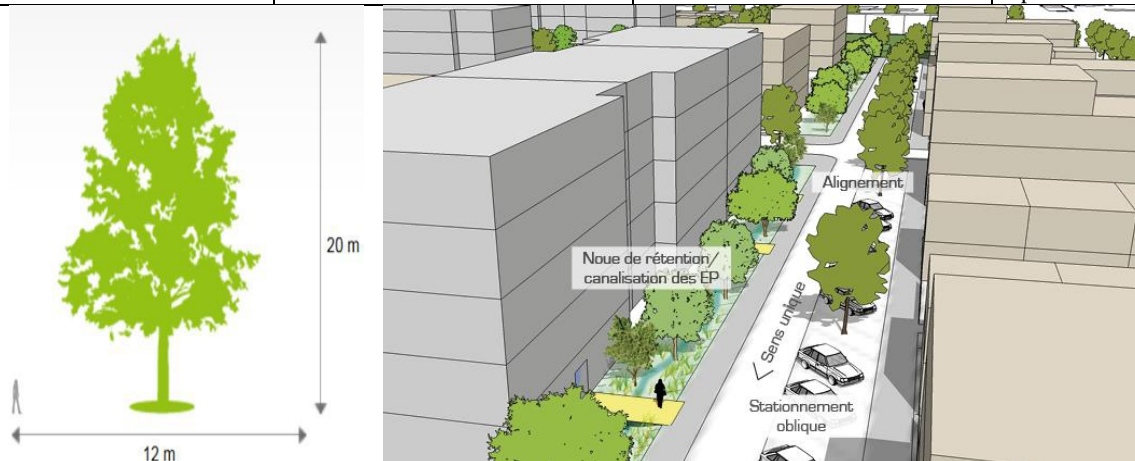
\*Climat: le choix des arbres qui sont appropriés pour le climat local de la ville, encore mieux, choisir des espèces indigènes.

\*Végétaux peu exigeant en eau (adaptés aux milieux secs).

\* Palettes végétales à floraisons étalées dans le temps.

Les arbres d'alignement				
L E S  V E G E				
	<b>L'orme</b> : hauteur 2.5 m	Palmiers	<b>Platane</b> : atteindre de 25 à 55 m de haut	tilleul

T A U X	Les arbustes			
				
	Photinia x fraseri 'Red robin'	Deutzia gracilis	Rhododendron ferrugineux, Rhododendron	Busserolle à feuilles Épaisses.



**-Traitement des placettes et des espaces piétonniers.**

Les aires de jeux et les placettes de quartiers seront préférentiellement plantées d'essences ornementales afin de mettre en avant le caractère urbain du quartier.

Des espaces publics pour les jeunes générations, des lieux pour se lancer dans la vie professionnelle, pour expérimenter des projets et concrétiser les innovations de demain. Il a pignon sur rue. Des espaces pensés comme un domaine d'extension des fonctions, un lieu pour se retrouver, se ressourcer, se divertir.

Offrir aux usagers un cadre de travail agréable et donc propice à l'invention. Le système décline plusieurs familles d'usages : se lancer, travailler, se réunir, se ressourcer, se divertir. Chacune définit un registre d'occupation, un rythme de fréquentation, une ambiance.



Figure 57: prospective d'aménagement des espaces publiques.

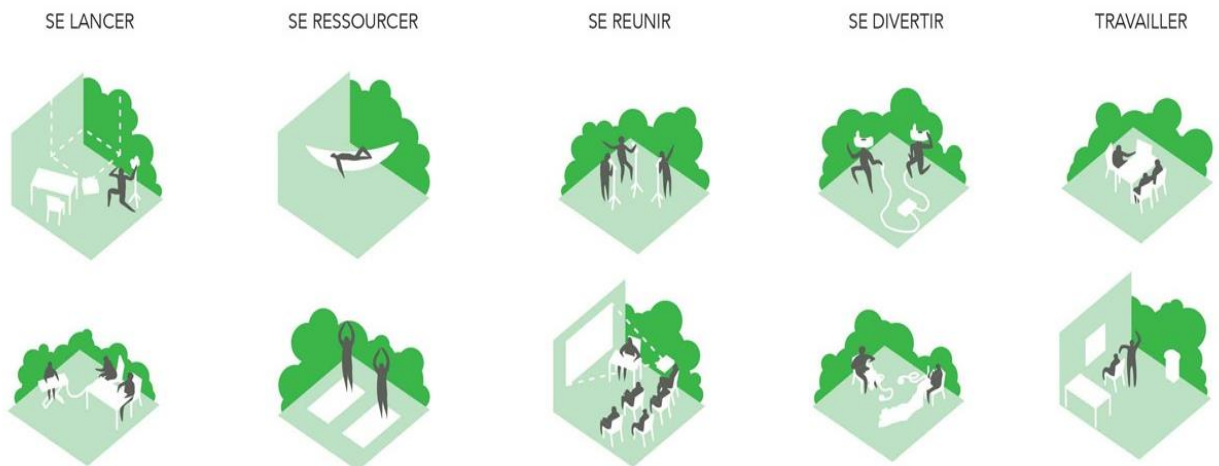


Figure 58: familles d'usages des espaces publics.

## b Végétaliser le bâti

Permet de renforcer la sensation de nature en ville, lorsqu'on est en présence d'un milieu très minéral, et cela à de nombreux bénéfices, à différents points de vue.

**Les façades végétalise :** D'abord d'un point de vue paysage et cadre de vie : la végétalisation va agrémenter le paysage urbain, le rendre plus agréable à vivre grâce à la sensation positive et relaxante procurée par la présence de « vert ». Elle met en valeur et anime le bâti, peut camoufler un mur disgracieux ou le protéger des graffitis.

Ensuite d'un point de vue de la construction, on est à présent convaincu des avantages apportés au bâti en termes d'isolation thermique, qu'il s'agisse de se protéger des fortes chaleurs ou des grands froids.

D'un point de vue biodiversité, aménager des toits ou murs végétaux va permettre de contribuer au maillage écologique urbain les contraintes sont trop importantes pour un maillage au sol.

Enfin, et de manière générale pour la présence de nature en ville, celle-ci contribue à une amélioration de la qualité de l'air (piégeage des poussières et métaux lourds), à une régulation du climat urbain (réduction des effets « îlots de chaleur »), et à une humidification de l'air ambiant grâce au processus d'évapotranspiration des végétaux.





Figure 59: la technique de la facade végétalisée.<sup>142</sup>



Figure 60: des prospective des facades végétalisée.<sup>143</sup>

<sup>142</sup> Guide technique .biodiversité & bati.mur et facade végétalisée.

<sup>143</sup> <http://urbanisme-bati-biodiversite.fr/club-u2b/fiches-u2b/article/vegetalisation-des-batiments-quelle-efficacite-pour-la-biodiversite>

exemples de plantes grimpantes utilisées dans les façades végétalisées



Rudus ideaus



Hedera helix



Glycine



Campsis radicans

-Des toitures végétalisées : jardins partagés en passant par les ruches, de nouveaux espaces sont aménagés pour satisfaire la demande citoyenne pour une ville plus verte, où la biodiversité trouve enfin toute sa place. La toiture végétalisée représente une excellente solution d'isolation thermique : elle permet de réduire de près de 40% les variations de température.

Des solutions qui permettent de rendre la nature urbaine moins artificielle.



Figure 61: des exemples de la toiture végétalisée.<sup>144</sup>

<sup>144</sup> <http://www.vicaire-espacevert.com/toiture-terrasse-vegetalisee/>

Plan

1/500

## **Conclusion.**

En conclusion, le projet en question doit s'inscrire dans le cadre de développement des territoires qui s'intéresse à renforcer l'attractivité et la compétitivité de la ville de Tlemcen dans son aspect architectural et urbanistique qui sert à donner un sens à cette urbanisation, dans laquelle se développe la ville.

Notre étude est structurée de la manière suivante :

Trois chapitres : le premier chapitre est consacré aux différents concepts et définitions théoriques ayant une relation avec le thème.

Le 2ème chapitre : présente une lecture territoriale, la région programme Nord-Ouest, la wilaya et la commune de TLEMCEN, en basant sur les instruments d'urbanisme (SNAT, SRAT, PAW, PDAU), et les grandes orientations d'aménagement de chacun de ses instruments. En deuxième niveau l'analyse de l'agglomération tlemcenienne basé sur l'étude de quatre thématique celles de :la morphologie urbaine ,l' infrastructure et transport , l'économie urbaine et le paysage et environnement .D'après ces études on a ressortie par une problématique générale de la ville ,et pour répondre a cette problématique posée on a proposé des scénarios d'aménagement global dans lequel des hypothèses s' inscri .

Le troisième chapitre, nous avons opté de travaillé sur la coté ouest de la ville entre IMAMA et BOUHENEK le terrain de BOUKHETEM, on a tenté de faire une analyse typo morphologique de ce périmètre .Ceci nous a permis de tirer certaines conclusions partielles et relatives à l'état actuelle, de son situation fonctionnel, ses contraintes et ses potentialités à valoriser. Mais elle nous a permis d'autant plus de ressortir avec une problématique spécifique et les grands principaux dysfonctionnements de ce périmètre .

Pour répondre à la problématique posée et dans le but d'améliorer le cadre bâti et le cadre de vie de ses habitants et créer une nouvelle attractivité. Notre projet a touché certains aspects de la vie urbaine en intégrant les dimensions du développement et des villes durables dans leur plus simple définition, il a abordé la dimension sociale et environnementale en visant :

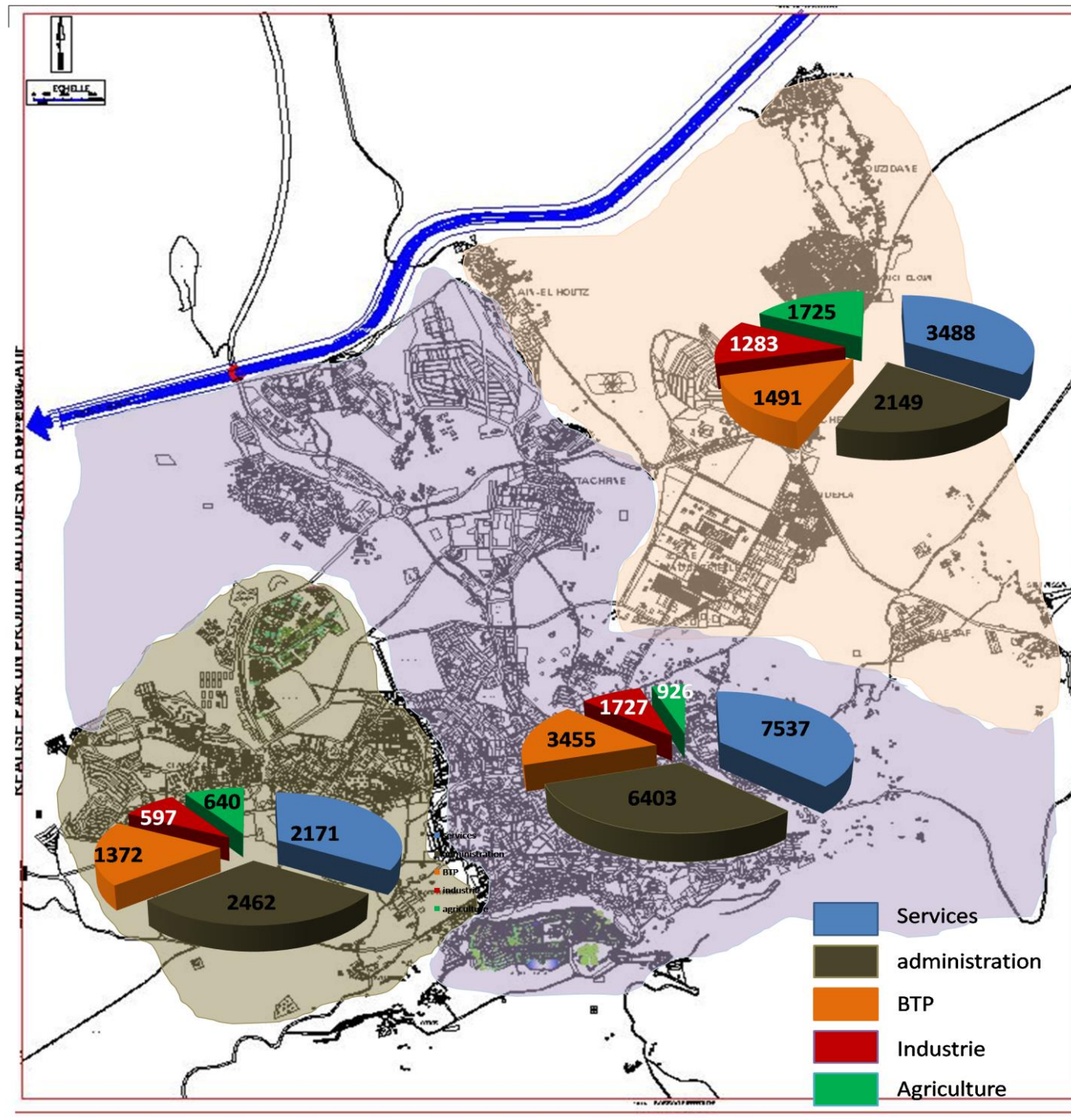
- La réinsertion du quartier et l'ouvrir sur son environnement, en éliminant un certain de ruptures urbaines posé par les universités et les cités universitaires.
- L'amélioration de réseaux viaire par la création des nouvelles voiries. En favorisant la circulation douce qui respecte l'environnement et renforcé l'attractivité de transport public par l'injection d'une nouvelle plate forme ferroviaire lié au TGV.
- L'intégration de la mixité sociale, générationnelle, et fonctionnelle.
- Une nouvelle articulation scientifique a travers des équipements de recherche et d'accompagnement qui participe a la compétitivité par des yeux universitaire.
- Le projet consiste aussi d'améliorer l'eco-mobilité du transport collectif par le prolongement des nouvelles lignes de bus et tramway.

Donc, Notre projet «Une nouvelle centralité urbaine pour une cohérence durable du territoire de l'agglomération de Tlemcen » s'inscrit dans la logique d'aménagement, base sur des données social economique et environnementale que nous considérons comme une valeur fondamentale de l'aménagement urbain durable.

Le projet permet d'inscrire l'agglomération tlemcenienne dans une dynamique de développement visant à renforcer l'attractivité.

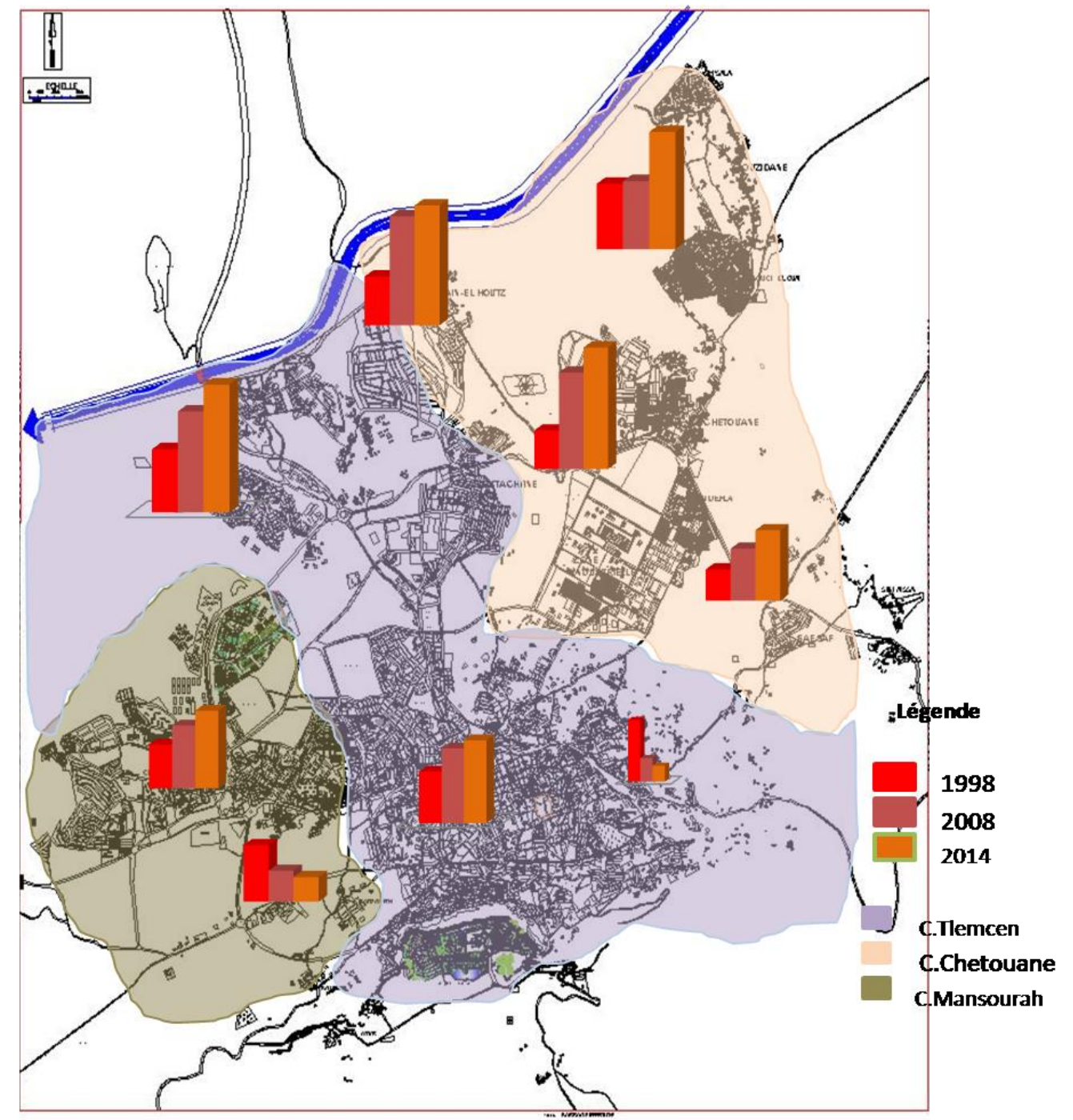
## **4 Annexe**

Etude de l'économie urbaine de la ville de tlemcen



Population occupée par commune et par secteur d'activité

145



Evolution de la population par commune et par dispersion

Planche 28: la ligne LGV

Scénario 01



## **Le scénario01 :**

Les grandes orientations de ce scénario :

### **Occupation du foncier libre pour un projet d'entrée de ville : entre Koudia et Boujlida**

La plantation de la RN22 de part et d'autre en créant un dégagement vert (verdure) pour créer un aspect d'accueil.

L'implantation de l'habitat intégré avec un RDC occupé par des locaux commerciaux, des shows room, agences,...

L'implantation des équipements d'accueil tels que les hotels, un centre multifonctionnel

La création des espaces publics et les espaces de détente.

Renforcer la liaison mécanique entre El Koudia et Boujlida par la création d'un autre pont, et piétonne par la création des passerelles .

Traitement architectural qui reflète la double vocation de Tlemcen : histoire et modernité.

### ***La requalification du tissu historique : (la medina, agadir, sidi boumediene)***

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 fonctionnels et incompatibles avec la vocation du centre (les minoteries, le centre de rééducation...) pour accueillir des infrastructures culturelles.

Requalifier le centre historique en pole culturel et résidentiel ayant comme support économique la revitalisation de l'activité artisanale.

L'existence de plusieurs monuments historiques et la présence d'une variété culturelle et les capacités hôtelières nous dirige vers la revalorisation du secteur touristique au niveau de cette zone,

Diminuer la circulation mécanique à l'intérieur et encourager la circulation douce

La mise en place d'un système de transport en commun spécifique au centre ville

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

***Des opérations de restructuration urbaine, qui intègrent les principes du développement durable, du tissu urbain des quartiers: El Koudia, ain el hout, ouzidane, ain defla, boudghene, Riat, El Kalaa, cité Nedjma (champ de tir), ain nedjar et kolombia (el kiffane) pour leur intégration dans leur environnement immédiat:*** Rénovation des constructions

Création et élargissement des voies ,L'amélioration des déplacement

L'implantation des équipements d'accompagnement : annexe PTT, annexe APC, groupe scolaire, lycée, mosquée, marché, sureté urbaine, équipements culturel, de loisirs et sportifs, création des bureaux, de commerce et des services

Cette mixité fonctionnelle va assurer la disponibilité de l'emploi aux habitants aux niveaux de leurs quartiers

Pour le cas du ain nedjar et cité nedjma il s'agit de réorganiser et de restructurer le tissu urbain en en vue de créer une articulation urbaine entre imama-el kiffane et le centre ville et imama et le champ de tir en renforçant le passage piéton et mécanique

***Nouvelle centralité de jonction entre les pôles nord et le centre ville pour abou tachfine***

Réaffectation de la zone semi industrielle pour l'intérêt d'une mixité fonctionnelle de quartier et de la ville

L'implantation des équipements de base : lycée, polyclinique, équipement culturel, de loisirs et du sport, équipements administratifs, renforcement de l'activité commerciale , des services et des bureaux

Renforcement du transport en commun : bus, tramway, taxis...

***La zone industrielle*** : Développer un pôle de développement technologique dans la partie nord pour profiter de la proximité de l'université

Réduction de la surface des industries étatiques selon l'usage rationnelle de chaque production et le déplacement des entreprises privées vers la zone étatique pour libérer l'espace à l'implantation de l'habitat et des équipements pour le profit des quartiers limitrophes : ain defla, sidi othmane, sidi said et feddan sbaa

***Le cœur naturel*** : Afin de créer un cœur naturel pour la ville de Tlemcen, on a proposé l'aménagement des vallées du Oued, l'implantation des espaces publics, des terrains du sport, l'arboriculture... en intégrant la technique thermodynamique pour la production d'énergie renouvelables (le chauffage) et le développement d'un centre de l'éco gestion de l'utilisation de cette énergie dans la nouvelle entité à créer entre Oudjlida et Boudjlida comme un prototype pour la ville et aussi pour la gestion du parc zoologique et le parc aquatique proposés.

***Une nouvelle centralité.*** Une nouvelle zone à urbaniser entre Oudjlida et Boudjlida qui va représenter une articulation entre eux en développant une nouvelle centralité et en créant une mixité fonctionnelle.

***Une nouvelle centralité.*** Le développement d'une centralité au niveau de Chetouane, Ouzidane et Ain El Hout avec l'extension ouest d'Ouzidane par l'implantation des équipements de base en conservant l'activité agricole qui représente une spécificité ancienne pour cette zone.

***Une nouvelle urbanisation*** : Une nouvelle entité à créer entre El Koudia et Champ de tir en développant une centralité par la création d'une mixité fonctionnelle et l'implantation de la nouvelle gare TGV ce qui va assurer l'autonomie de ce pôle.



## **a Développement en quartier périphérique auto-centrique**

Selon les termes de référence définis par le PDAU, composé d'un programme d'habitat et d'équipement, un nouveau quartier d'habitat, doté d'un programme de logements (environ 8 000 unités) et d'équipements d'accompagnement sera proposé. Il offrira au Groupement urbain de Tlemcen, en conséquence, une nouvelle opportunité d'expansion urbaine, tout en répondant à ses besoins futurs.

### **Principes d'aménagement :**

#### o Structuration urbaine

L'aménagement sera structuré par quatre (04) axes principaux, à savoir le boulevard d'excellence projeté, la voie de contournement et de deux (02) axes secondaires reliant les axes primaires.

\*Les hauteurs fixées concernant l'habitat collectif projeté seront du R+5.

#### 1. Voies primaires : elles comprennent :

Rocade existante : la limite Est du POS, sur une distance de 2183 ml et une emprise moyenne de 70m.

Boulevard d'excellence projeté : traverse le périmètre du POS, du Nord au Sud, sur une distance de 2989 ml et une emprise de 39m.

Voie de contournement : la limite Nord et Ouest du POS, sur une distance de 2650 ml et une emprise de 13m.

Voies secondaires : ces voies permettront l'accès aux unités agglomérées et contribueront à diluer la circulation.

Voies tertiaires : ce sont les voies de desserte. Elles servent à la circulation interne de desserte de la zone d'intervention, distribuant les constructions.

### **Programme projeté :**

-Programme Habitat : Le nombre de logements projeté est de 5002 logements. Selon un TOL de 5, la population attendue à long terme sera de 25 010 habitants.

- Activités et commerces : Les commerces de première nécessité seront intégrés aux RDC des immeubles alignés sur le boulevard urbain projeté, en plus des commerces complémentaires, tels que le marché et le centre commercial qui seront accompagnés de parkings.

-Espaces verts et aires de jeux : Des places publiques seront injectées dans les trois centralités projetées. La place qui définit en général, un lieu de rencontre privilégié.

Les espaces verts et les aires de jeux sous forme de terrains combinés, seront répartis sur tout le périmètre du POS.

On note la projection d'un parc urbain dans la partie supérieure de la colline.

-La restructuration du lotissement Gadi : Avec la création d'un établissement scolaire, et d'un certain nombre d'équipements publics de première nécessité, le lotissement Gadi va acquérir une dimension nouvelle. L'objectif est de créer un nouveau pôle dynamique qui permettra de renforcer l'axe central du POS.

Cette intervention consistera en une proposition d'aménagement, qui prend en charge problème de l'habitat illicite, au niveau du lotissement Gadi, en particulier.

Les différentes étapes pour cette restructuration ont été comme ce suit :

Composition Urbaine :

- Ilots et parcelles :  
Les quartiers seront structurés selon un découpage en îlots, regroupant des parcelles de différentes superficies avec des variations de dimensions et de formes à savoir :
- Habitat :
  - 1) L'habitat individuel spontané existant (lotissement Gadi):  
Une hauteur, entre R+1 et R+2 situés dans la zone (ZH2).
  - 2) L'habitat collectif : secteurs (ZH1), (ZH3), (ZH4), (ZH5).

- Equipements : Il s'agit d'intégrer des fonctions nouvelles dans les limites du site, qui seraient à l'image du rang métropolitain de la ville de Tlemcen. Il s'agit notamment de la projection des équipements structurants afin de permettre une meilleure desserte et accessibilité, et d'autres équipements de services et des équipements d'accompagnements (scolaires) sont implantés à l'intérieur des groupements d'habitations. En effet, la présence du pôle universitaire favorise l'implantation de ce genre d'équipements.

Activités et commerces : Les commerces de première nécessité seront intégrés au RDC des immeubles alignés sur le boulevard urbain projeté, en plus des commerces complémentaires tel que le marché, qui sera accompagné d'un parking.

Espaces extérieurs : Ils sont constitués par les espaces publics à savoir les passages piétons projetés, les tampons verts et les trottoirs revêtus d'un traitement du sol adéquat « pavés, dallage,... ». En plus du boulevard projeté qui fera l'objet d'un aménagement particulier, avec un mobilier urbain adapté «bancs public, arbres, bacs à fleurs,...etc.»

**Point de vue :**

Le POS à proposer un programme riche en matières d'équipements, mais cette richesse touche essentiellement le secteur d'enseignement, à travers des équipements culturelles et éducatifs.

Une faiblesse d'infrastructure de liaison entre le nord et le sud, et La présence des enclaves qui constituent une rupture urbaine en matière d'accessibilité et de connectivité.

Absence de la mixité fonctionnelle et générationnelle.

L'aménagement proposé ne suit pas la topographie du terrain.

Les POS ne prend pas comme considération la nouvelle ligne LGV qui passe à côté du site (l'absence d'une réflexion à long terme) .

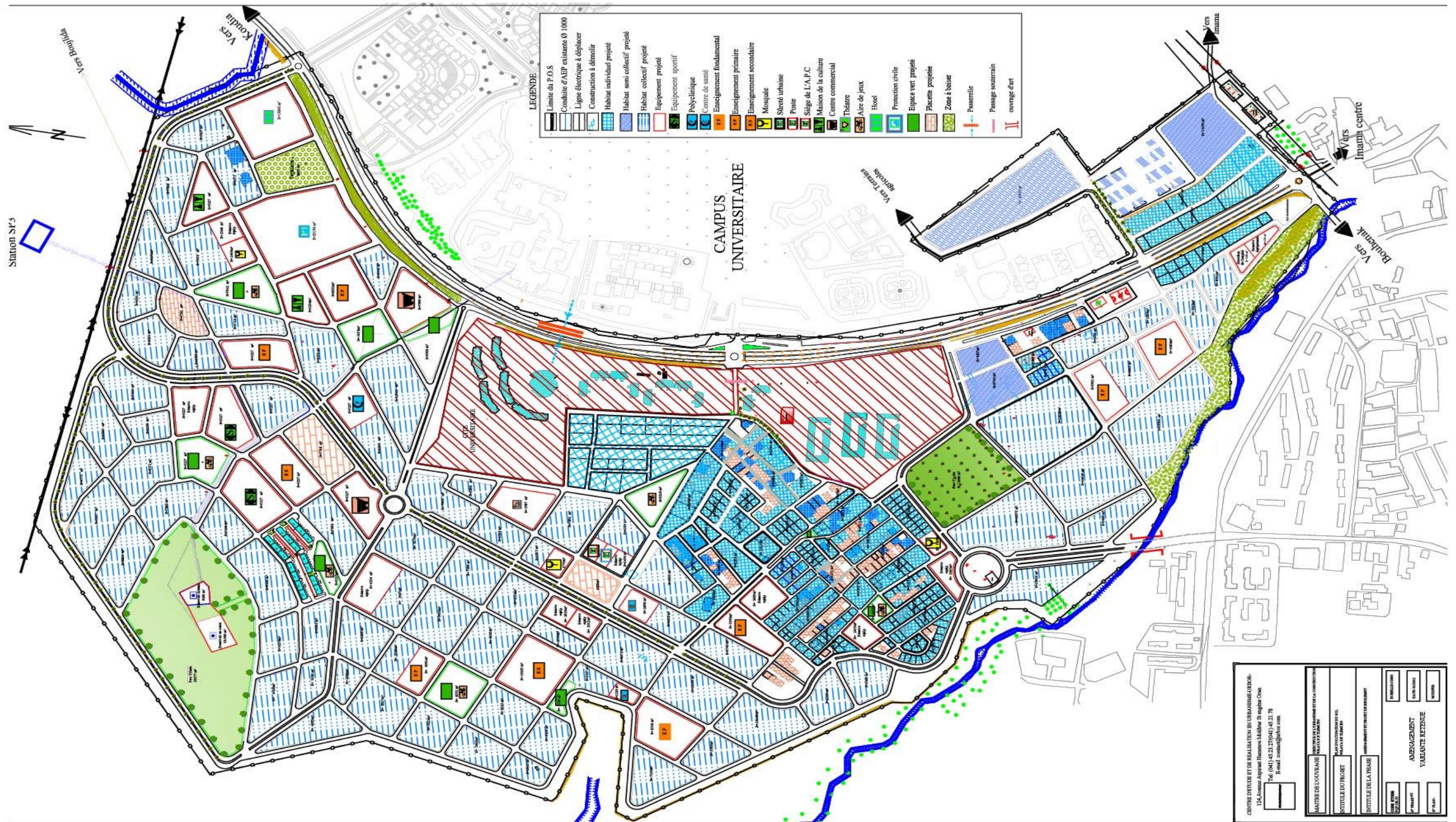


Planche 29: PLAN D'OCCUPATION DU SOL DE FACE AU POLE UNIVERSITAIRE ,MANSOURAH (BOUHENEK)



Historique



# Bibliographie

## Ouvrages

W. Christaller. *La théorie des lieux centraux*. Paris 1993

Allain, Rémy. *Morphologie urbaine*. Paris: collection U, 2004.

CHOAY, Françoise, et Pierre Merlin. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Presses Universitaires de France, 1990.

Robert-Max, Antoni. *Vocabulaire Français de l'Art Urbain*. Cerema, 2010.  
Isabelle Généau de Lamarlière, Jean-François Staszak. *Principes de géographie économique*. Editions Bréal, 2000.

Joëlle Salomon Cavin. *La ville, mal-aimée: représentations anti-urbaines et aménagement du territoire en Suisse : analyse, comparaisons, évolution*. PPUR presses polytechniques, 2005.

Saidouni M. *Eléments d'introduction à l'urbanisme*. Casbah, Alger 2000

LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Vincent et Fréal, 1966.

Robert, Paul. *Le Petit Robert de la Langue Française*. PR1, 2006.

## Revue et Articles

KERDOUD, Nadia. «Nouvelles centralités, périphéries spontanées,Thèse de Magistère en urbanisme,» 2007

Samuel BELLEIL. « Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard ». Mémoire de fin d'études 2013.Grenoble.

Nicolas lebrun. « Centralité urbaine et la concentration de commerces ». Thèse de doctorat 2003.region de RIEMS.

« La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives ». Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial.

Ministère de l'habitat et de l'urbanisme « projet de glossaire de l'urbanisme ».» Juin 2011

Journal officiel N°61.» journal de la republique algerienne, 21 octobre 2010

plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Sidi bel abbes( PATW).» 2010

Schéma régional d'aménagement du territoire (S.R.A.T), Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Vocabulaire Français de l'Art Urbain. CEREMA, 2010.