

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la

Recherche Scientifique



**UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEM**

FACULTÉ DE TECHNOLOGIE

DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : urbanisme et environnement

**LA REQUALIFICATION DU BOULEVARD 1<sup>er</sup> MAI POUR UNE  
RECONCILIATION URBAINE ENTRE LE PASSE ET LE PRESENT**

Cas d'étude : la ville d'Ain Temouchent

Soutenue le 02 Juillet 2017 devant le jury :

**Président** : Mme DJEBAR K.

**Examineur** : Mr KHILOUN R.

**Examineur** : Mme OUADAH HS.

**Encadrant** : Mr RAHMOUN M.

**Co-encadrant** : Mr KALAJDI

Présenté par : Mr BATOUCHE Imad

Matricule : 13062020004/TRF/12

Melle BOUZIANE Ines Nedjma

Matricule : 15009-T-11

Année académique : 2016-2017

## **Remerciement.**

Initialement, ce mémoire n'aurait pas été réalisé sans la bénédiction du Bon Dieu qui nous a permis de nous instruire et Qui a récompensé nos prières.

Nous exprimons nos sincères remerciements à nos encadrants :

**Mr. RAHMOUN ET Mr. KALAJDI.**

Qui ont bien voulu suivre et diriger ce travail avec leurs conseils précieux, leurs critiques qui ont été pour nous un encouragement.

Nos remerciements vont droit à l'ensemble du corps professoral du département d'architecture.

Nous tenons également à exprimer notre profonde gratitude au président et membres

Du jury de bien vouloir accepter d'évaluer ce modeste travail.

A toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

## **Dédicaces**

Tout d'abord, je dédie ce mémoire à mes parents pour tout ce qu'ils  
Ont fait pour moi afin que je puisse arriver là, veuillez trouver dans cet ouvrage

L'expression de ma gratitude et de mon amour

Ce travail est également dédié :

A ma sœur et à toute ma famille

Qui n'ont cessé d'être pour moi des exemples de persévérance, de courage et de générosité.

Je dédie en fin le présent travail à tous à mes collègues et amis

Pour leurs efforts et leurs soutiens et pour tous les agréables moments qu'on a passé  
ensemble.

A toute personne qui a su être présente lorsque j'en avais besoin.

Merci à vous tous !

Imad

## Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

A la mémoire de mon cher père Mustafa,

Qu'Allah l'accueille dans son vaste paradis.

« Papa, tu es dans mon cœur et tu le resteras toujours, sache que je ferai mon possible pour honorer ta mémoire... »

A ceux que personne ne peut compenser les sacrifices

Qu'ils ont consentis pour mon bien être : ma chère mère Hassina,

Mon frère Mehdi, ma tante bien aimée Samia, Mohammed,

Chafia, Imane,

Et mon binôme Imad avec qui j'ai énormément apprécié de travailler ces dernières années,

Ainsi qu'à toute la famille BOUZIANE et FERHAT.

Ines

## Résumé :

La ville de Ain Temouchent était conçue en tant que centre agricole en raison d'une topographie sans contraintes et sa position centrale par rapport aux terres agricoles environnantes. Ce fut alors, un centre de commandement pour créer ainsi un pôle viticole de toute la zone de la wilaya. Elle est ainsi devenue un centre urbain structurant de tout l'espace environnant. Ou on assiste un éclatement urbain sans cohérence urbaine avec une absence d'un schéma de structure en raison des programmes d'urgences notamment avec la promulgation de la ville en tant que chef-lieu de wilaya en 1984, ce qui a nécessité une mise à niveau pour répondre à la fonction administrative par des équipements structurants.

A travers la lecture du tissu urbain, le noyau colonial demeure structuré par sa trame et sa typologie de l'habitat par contre les nouvelles extensions réalisées sont sous forme d'agréats et sont dépourvus de centralité. Bien qu'ils soient détachés physiquement ils sont toujours rattachés fonctionnellement au centre historique de la ville.

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

C'est dans cette optique donc que nous avons essayé d'instrumenter notre projet d'intervention ayant pour objectif principal « **la requalification du boulevard 1<sup>er</sup> Mai pour une réconciliation urbaine entre le passé et le présent** »

Le traitement du boulevard 1<sup>er</sup> Mai occupant une position charnière entre le centre-ville et le secteur des 336 lots et les 410 lots, afin d'obtenir une articulation harmonieuse entre deux entités urbaines appartenant à deux époques différentes, a été le support de notre projet urbain conçu selon les principes du renouvellement urbain.

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

**Mots clés :** centralité, renouvellement urbain, boulevard, gare, Requalification, restructuration, densification, l'urbanisme de juxtaposition, l'urbanisme de composition, l'urbanisme de proximité, mixité urbaine, qualité de vie, Ain Temouchent, centre-ville, 336 lots, 410 lots, colonial, postcolonial.

## ملخص

تم تصميم مدينة عين تموشنت للاستغلال الزراعي بفضل جودة اراضيها الخصبة وموقعها الاستراتيجي الفعال بالنسبة إلى الأراضي الزراعية المحيطة بها. و من ثم أصبحت منطقة رائجة في انتاج النبيذ وخلق قطب قيادي سيطر على كل الولاية.

فقد أصبحت مركزا عمراني موجه في اطار هيكلية كل المساحة المحيطة بها. اذ نرى النزوح الحضري دون تخطيط العمراني بما يتفق مع عدم وجود برامج ومخططات هيكلية بسبب برامج الطوارئ خصوصا مع صدور قرار ترسيم المدينة عاصمة للولاية في عام 1984، الأمر الذي يتطلب تحديث المدينة بإنشاء مرافق عمومية و مؤسسات للخدمة الادارية لتلبية احتياجات المواطنين.

من خلال دراسة النسيج الحضري، يبقى وسط المدينة المتمس بالطابع العمراني الاستعماري منظم من ناحية هيكلية الطرقات والتصنيف السكنات على غرار التوسعات العمرانية الجديدة في شكل تجمعات سكنية غير منضمة، وتخلو من ادنى شروط المركزية. على الرغم من كونهم منفصلين ماديا الا اننا نجدهم متصلين وظيفيا و عمليا مع المركز التاريخي للمدينة.

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

وفي هذا المنوال حاولنا أداء مشروع بهدف "إعادة التأهيل شارع 1 مايو للمصالحة بين الماضي والحاضر

اعادة تهيئة شارع 1 مايو الذي يتوسط وسط المدينة والقطاع 336 تجزئة عقارية و410 تجزئة عقارية، لتحقيق علاقة متناغمة بين الكيانات الحضرية التي تنتمي إلى حقبتين تاريخيتين مختلفين بين الحاضر و الماضي، تم لدعم مشروعنا الذي يتماشى وفقا لمبادئ برنامج تطوير المخطط العمراني للمدينة

وقد تم إعادة تطوير شارع من خلال عمليات مركبة منها المتعلقة بإعادة الهيكلة والتكثيف، سمح لنا بان نضع حدا لطريقة التعمير التراكمي وفتح مجال العمران التركيبي الجوّاري ذو المزايا المبنية على الاختلاط العمراني، الاختلاط الوظيفي و الاختلاط الاجتماعي و الذي هدفه الاسمى يرمي الى الحياة الكريمة للمواطن.

**كلمات البحث:** مركزية، التجديد العمراني، نهج، محطة برية، محطة سكة الحديد، إعادة تأهيل، إعادة الهيكلة، التكثيف، العمران التركيبي الجوّاري، العمران التركيبي الجوّاري، والتنوع العمراني، ونوعية الحياة، عين تموشنت، وسط المدينة، 336 تجزئة عقارية، 410 تجزئة عقارية، مرحلة الاستعمار، مرحلة ما بعد الاستعمار

<b>SOMMAIRE :</b>	
Remerciement	1
Résumé	5
Sommaire	7
Table des illustrations	10
I. Introduction générale et approche méthodologique	11
II. Problématique	13
III. Hypothèse	14
IV. Objectifs	14
<b>CHAPITRE I : Genèse et définitions sémantiques des concepts</b>	
Introduction	16
1.1 Urbanisme et environnement	16
1.1.1 l'urbanisme	16
1.1.2 l'urbain	16
1.1.3 le tissu urbain	17
1.1.4 la ville	17
1.1.5 l'environnement	18
1.2 Phénomènes urbains	18
1.2.1 étalement urbain	18
1.2.2 conurbation urbaine	18
1.3 Aménagement et planification	18
1.3.1 Aménagement du territoire	18
1.3.2 Planification	18
1.3.3 Planification urbaine	18
1.4 Du développement durable au développement urbain durable	19
1.4.1 Le développement durable	19
1.4.2 Le développement urbain durable	19
1.5 Mobilité urbaine	19
1.6 Paysage urbain	20
1.6.1 Selon A BAILY	20
1.6.1 Selon W.J.T MITCHEL	20
1.7 Centralité	20
1.7.1 Du centre urbain à la centralité	20
1.7.2 Les types de centralité urbaine	22
1.7.3 La centralité autour des grands équipements	24
Conclusion	25
<b>CHAPITRE II : Lecture et analyse de l'agglomération de Ain Temouchent et définition de la problématique générale</b>	
Introduction	27
1.2 Lecture du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de la commune de Ain Temouchent	27
1.3 Généralités sur Ain Temouchent	
1.3.1 Situation géographique	28
a. Dans le cadre national	28
b. Dans le cadre de la wilaya	28
c. Réseaux routiers	29
d. risque séismiques	29
e. Délimitation de l'aire urbaine	30
1.4 Analyse urbaine de la commune de Ain Temouchent	30

1.4.1 Morphologie urbaine de Ain Temouchent	30
a. L'évolution et développement spatial de la ville de Ain Temouchent	30
b. modèle de croissance de la ville (type de croissance)	33
c. Habitat et forme urbaine	35
e. Equipements structurants	35
1.4.2 Etude de l'infrastructure de transport et de déplacement	39
a. Réseau routier	39
b. Réseau ferroviaire	40
c. Réseau de transport urbain	41
1.4.3 La centralité urbaine	44
1.5 Problématique générale	46
1.6 Hypothèses	47
1.6.1 Hypothèses liées à la morphologie urbaine	47
1.6.2 Hypothèses d'infrastructure de transport et de déplacement	47
1.7 Schéma d'aménagement global de l'agglomération	48
<b>CHAPITRE III : Etude et analyse du quartier « 1<sup>er</sup> Mai » et définition de la problématique spécifique</b>	
Introduction	
1.8 Analyse typo morphologique du périmètre d'étude : « 1 <sup>er</sup> Mai »	54
1.8.1 Le choix du périmètre d'étude	54
1.8.2 Lecture du plan d'occupation du sol	54
1.8.3 Analyse typo morphologique	54
a. Mobilité et trame viaire	55
1.8.4 La forme urbaine	55
1.8.5 Centralité	60
1.8.6 Gabarit	63
1.8.7 Limites et secteurs homogènes	63
1.8.8 Type de structure	66
1.8.9 Type de structure	68
1.8.10 Etat de la façade urbaine	70
1.8.11 Espace vert	72
1.9 Problématique spécifique	74
<b>CHAPITRE VI : Intervention opérationnelle</b>	
Introduction	
1.10 Analyse thématique	76
1.10.1 Exemple n°01 : La requalification du boulevard CHARLES GAUTIER	77
1.10.2 Exemple n°02 : La requalification de l'avenue DENFERT-ROCHEREAU	78
1.10.3 Exemple n°03 : l'ilot ouvert : quartier MASSENA (CHRISTIAN DE PORTZAMPARC)	80
Synthèses	81
1.11 Scenarios	82
1.11.1 Scenario n°1 : Attribuer une nouvelle centralité multifonctionnelle au quartier	
1.11.2 Scenario n°02 : L'habitat comme élément de composition majeur	
1.11.3 Scenario n 03 : La requalification du boulevard 1 <sup>er</sup> Mai pour une réconciliation urbaine entre passé et présent	
1.12 Plan d'aménagement global	85
1.12.1 Stratégies d'interventions	85

1.12.2 Programme spécifique	89
1.13 projection opérationnelle : plan de masse 1/200	104
1.13.1 Implantation du bâti	
1.13.2 Trame viaire et mobilité	
1.13.2 Style architectural	
1.13.3 Espace public	
1.13.4 Hauteurs des bâtiments	
1.13.5 Habitats et équipements	
1.13.6 Texture et mobilier urbain	
1.14 Conclusion	115
Bibliographie	116
<b>Annexe : (cartes, tableau...)</b>	

Table des illustrations :

<b>Figure 1.</b> Décomposition en systemes - Paris : place de la Réunion (BOR-84).....	17
Figure 2. Structure urbaine et distribution des éléments caractéristiques de la centralité urbaine .....	25
Figure 3 Découpage administratif de Ain Temouchent .....	28
Figure 4 Monographie Ain Temouchent 2013 .....	29
Figure 5 zonage sismique de la wilaya de Ain Temouchent .....	30
Figure 6 carte de l'évolution historique de Ain Temouchent .....	34
Figure 7 le pourcentage de l'habitat individuel et collectif dans la ville de Ain Temouchent (PDAU 2016) .....	35
Figure 8 les différents équipements sanitaires de Ain Temouchent.....	36
Figure 9 le réseau routier de la wilaya de Ain Temouchent.....	40
Figure 10 surfaces du réseau routier de la wilaya de Ain Temouchent .....	40

## Introduction générale et approche méthodologique :

*« Une ville est une organisation à buts multiples, toujours changeante, un abri pour de nombreuses fonctions, construite à une vitesse relative par un grand nombre de mains. Une spécialisation absolue, où tout finirait par être engrené, est improbable et indésirable. »<sup>1</sup>*

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 cœur 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...

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

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

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

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

- Etape 1 : genèse et définitions sémantiques :

---

<sup>1</sup> KEVIN LYNCH « l'image de la cité ».

- Dans cette première étape il s'agit de constituer une base documentaire théorique relative aux concepts traités de façon globale. Une démarche itérative (va et vient) a été adoptée au fur et à mesure de l'avancement du travail.
- Etape 2 : lecture et analyse de l'agglomération de Ain Temouchent et définition de la problématique générale
  - Cette étape a été consacrée à l'analyse de l'agglomération de Ain Temouchent afin de relever les éléments de la problématique générale et pouvoir délimiter notre zone d'intervention et cerner la pertinence de sa problématique spécifique.
- Etape 3 : étude et analyse du quartier 1<sup>er</sup> Mai et définition de la problématique spécifique
  - Cette étape a été consacrée quant à elle à l'analyse du périmètre d'intervention " le quartier 1<sup>er</sup> Mai" afin de définir la problématique spécifique.
- Etape 4 : Intervention opérationnelle :

Cette étape a été consacrée à :

- L'analyse des exemples choisis pour appréhender les éléments de programmation, les exigences normatives et techniques de conception ....
- La projection urbaine : aménagement et intervention sur le périmètre d'étude

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

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

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

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

## Problématique :

Durant la période coloniale, la ville de Ain Temouchent se composait d'un centre-ville qui se caractérise par sa valeur historique, identitaire et culturelle, bien structuré, comportant plusieurs fonctions qui offrent une diversité de services compactes et bien hiérarchisées. Ces spécificités qui l'ont marqué, ont poussé la population local a pratiqué leur espace.

Après l'indépendance on a assisté à une grande crise de logements due à l'augmentation de la population et le séisme de 1999, ce qui a provoqué un étalement urbain non contrôlé au profil des terres agricoles, qui est le fruit d'un ensemble de programme d'urgence privé de toutes vision à long terme, qui se voit dans les tissus urbain créer d'une manière hétérogène et anarchique, dépourvus d'identité et de valeurs (absence des éléments de repères...etc.)

Les nouvelles extensions réalisées sont sous forme d'agrégats et sont dépourvus de centralité. Bien qu'ils soient détachés physiquement ils sont toujours rattachés fonctionnellement au centre historique de la ville.

Le périmètre d'intervention choisi à l'issue de l'analyse urbaine présente une problématique très pertinente. En effet le périmètre choisi couvre un territoire de 150 HA où nous assistons à la juxtaposition de cinq types de secteur s cote à cote chacun différent de l'autre cloisonné et fermé sur lui-même :

- **le premier secteur** qui est le centre-ville avec un caractère colonial et une hiérarchisation en damier, avec une diversité en termes d'équipements, hormis le problème de stationnement et la présence d'un seul parking qui ne subvient pas aux besoins des habitants.
- **Le deuxième secteur** qui regroupe le quartier des 411 lots et celui des 320 lots ; est de types post colonial, et un tracé d'ilots non unifié, avec la prédominance de la fonction résidentielle, ou l'on remarque une mixité sociale vue la diversité des types d'habitats : individuels et collectifs. Cette partie du fragment est digne d'une cité dortoir vue l'inexistence d'attractivité.
- **Le troisième secteur** qui est situé entre les deux premiers secteurs, bénéficie d'un potentiel important vu son emplacement et la disponibilité des assiettes foncières a usage d'équipements, sauf que ce dernier est mal exploité, puisque la seule source de loisir a rayonnement communal voir wilayal qui est le parc d'attraction , est destiné seulement au individus d'une tranche d'âge de cinq à quinze ans tout en négligeant les autres classes de la populations, sans oublier d'évoquer la non exploitation des terrains de jeux mis à part un seul.
- **Le quatrième secteur** est défini comme étant une entrée de la ville de Ain Temouchent vue la présence de la gare routière et ferroviaire mais celle-ci est dépourvue d'équipements d'accompagnements malgré son importance à l'égard de la ville.
- **Et le cinquième est dernier secteur** : appelé Douar El Balini situé au niveau de la fin du boulevard 1<sup>er</sup> Mai, et représente la limite sud de la ville de Ain Temouchent, et il conduit vers les deux sorties ; route de Sidi Bel Abbes, et Aghlal.

Le boulevard 1<sup>er</sup> Mai occupe une position charnière entre le centre-ville et le secteur des 336 lots et les 410 lots, mais constituent une barrière physique très contraignante séparant les deux époques coloniale et postcoloniale, ceci due au manque d'harmonie, d'équilibre fonctionnelle et structurelle, d'équipements de qualité, et de mixité fonctionnelle et sociale entre les deux.

Cependant, l'exploitation du potentiel foncier existant avec parcimonie et rationalité pourraient lui conférer un caractère attractif et dynamique si des actions de requalification et d'amélioration urbaine du quartier sont envisagées.

**D'après ce qui précède, comment pourrions-nous requalifier le boulevard 1<sup>er</sup> Mai pour lui faire jouer le rôle d'une articulation urbaine entre les deux rives (centre-ville et le secteur 336 lots et 411 lots) en créant une bonne qualité de vie et assurer l'harmonie et l'équilibre entre les deux époques coloniale et postcoloniale?**

**Hypothèse :**

Il s'agit d'une réflexion sur un projet de renouvellement urbain dans le cadre du développement durable à travers l'utilisation combinée des outils d'intervention sur cette portion de tissu urbain existant (la rénovation urbaine – la restructuration urbaine – la réhabilitation urbaine – la revitalisation urbaine, restauration...etc.), et en utilisant les principes de la mixité urbaine, la mixité sociale et la densité vertueuse afin de minimiser l'étalement urbain de la ville de Ain Temouchent.

Ceci devrait permettre de requalifier le boulevard 1<sup>er</sup> Mai et lui attribuer le rôle d'articulation des deux rives, et d'accueillir vue sa position au niveau de la porte de la ville (la gare routière et ferroviaire).

**Objectifs :**

- Animation du boulevard 1<sup>er</sup> Mai et équilibrer entre les deux rives.
- Traitement de voies et axes principaux.
- Exploitation des friches afin de densifier la ville
- Exploiter l'assiette foncière importante des terrains de jeux inexploités.
- Implantation d'équipements culturels, sportifs, et de loisir au niveau de la rive Est
- Améliorer l'imagibilité de la ville de Ain Temouchent
- Créer des espaces communs et de rencontres
- Restauration du cadre bâti du centre-ville dégradé
- Réaménagement des espaces verts mal entretenus

## **CHAPITRE I :**

### **GENESE ET DEFINITIONS SEMANTIQUES DES CONCEPTS**

## Introduction

Ce chapitre traitera les concepts et les termes en relation avec l'option urbanisme et environnement, Le thème de notre thèse et aussi les sujets d'actualités. Pour bien comprendre la réalité d'aujourd'hui.

### 1.1 Urbanisme et l'environnement

#### 1.1.1 L'urbanisme.

« L'urbanisme est la science (et l'art) d'aménager les villes, son vaste programme peut se résumer en trois mots : Assainir ; Agrandir ; Embellir. Auxquels il convient d'ajouter dans le cas des villes anciennes historiques ou pittoresques :-sauvegarder et mettre en valeur »<sup>2</sup>

##### a. Un architecte-urbaniste.

*« Je ne fais pas de distinction nette entre ce qui serait architecture et ce qui est urbanisme. Il est crucial aujourd'hui que ces deux disciplines se parlent. Ce n'est pas l'échelle qui distingue l'urbanisme de l'architecture, mais le dialogue avec l'autre, le partage à plusieurs d'une règle du jeu. Lorsqu'on construit un bâtiment, on maîtrise à quatre-vingt-dix pour cent ce que l'on veut faire. Dans l'urbanisme, on ne le maîtrise qu'à cinquante pour cent peut-être... : il y a de« L'autre », de l'inconnu, de l'aléatoire...  
[...] L'urbanisme est une action politique qui exige beaucoup d'intelligence partagée. »*<sup>3</sup>

#### 1.1.2 L'urbain.

Du latin URBANUS (de la ville ou bien citadin). Terme utilisé sous forme d'adjectif pour caractériser ce qui concerne la ville par opposition au rural et par extension aussi pour désigner l'habitat des villes. Depuis les années 60 ce terme est utilisé de façon très flou et imprécise ce qui constituerait le caractère propre intemporel de la vie urbaine.<sup>4</sup>

#### 1.1.3 Le tissu urbain.

Ce concept est développé en urbanisme pour décrire le rapport entre espace bâtie en milieu urbain. Il comprend le réseau urbain (villes reliées par les axes sur lesquels circulent des flux), l'armature urbaine (desserte et encadrement territoriale dévolue à l'ensemble des villes).

Il est basé sur une organisation hiérarchique des villes entre elles, sur un maillage plus au moins serré. Ainsi en emploie l'expression «système de villes».

En 1984, l'architecte Daniel et l'urbaniste Borie, ont mis au point une méthode d'analyse morphologique [BOR-84]<sup>5</sup>. Ils préconisent une décomposition du tissu urbain en quatre systèmes organisateurs :

- Le système parcellaire, système de partition du territoire en unité foncière, la parcelle. Le parcellaire fragmente le territoire.

<sup>2</sup> Nedjai, Fatiha. Mémoire de Magister : Les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application Cas d'étude : la ville de Batna Université Mohamed Khider Biskra, 2007

<sup>3</sup> Christian de Portzamparc, Grand prix de l'urbanisme, 2004

<sup>4</sup> Francois Choay, Pierre Merlin, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement

<sup>5</sup> BORIE, A, AND DENIEUL, F. AND UNESCO, Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, UNESCO, étude et documents sur le patrimoine culturel, 1984.

- Le système voirie, système de liaison du territoire, c'est l'axe structurant.
- Le système bâti, ensemble des masses construites de la forme urbaine, quelles que soient leur fonction ou leur dimension.
- Le système des espaces vides, ensemble des parties non construites de la forme urbaine, que ces espaces soient publics ou privés.

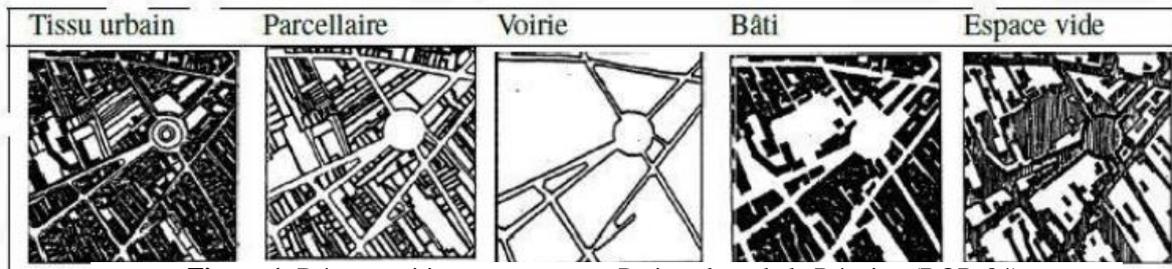


Figure 1. Décomposition en systèmes - Paris : place de la Réunion (BOR-84)

Nous pouvons noter ici la complémentarité entre l'espace vide et le système bâti d'une part ; entre le système voirie et le système parcellaire d'autre part (voir le tableau2). Le premier couple caractérise l'occupation du sol urbain, tandis que le second constitue le mode de distribution du territoire urbain. La distribution du territoire et s'exprime en deux dimensions alors que l'occupation du territoire est liée à la forme urbaine s'exprime en trois dimensions.

#### 1.1.4 La ville.

Un phénomène très complexe ce qui engendre une difficulté pour définir la ville. Néanmoins certains chercheurs en essayer de la définir :

*«La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existé mais apparue a un certain moment de l'évolution de la société, et peut disparaître ou être radicalement transformée a un autre moment. Elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle, mais celui d'une nécessité historique.»<sup>6</sup>*

*«La ville est non seulement un objet perçu et peut apprécier par des millions de gens, de classe et de caractère très défient, mais elle est également le produit de nombreux constructeurs qui sont constamment en train d'en modifier la structure pour les raisons qui leurs sont propres. Tandis qu'elle peut rester stable dans ses grandes lignes pendant un certain temps.»<sup>7</sup>*

#### 1.1.5 L'environnement.

D'après J.Dreyfus : *« d'une façon plus précise, parler d'environnement ou de cadre de vie revient à dire que l'homme ou plutôt chaque homme est pris comme le centre de quelque chose: une aire, laquelle est limitée. C'est cette aire qui définit le cadre de vie; elle est élevée*

<sup>6</sup> Leonard Benevolo, l'histoire de la ville.

<sup>7</sup> Kevin Lynch, l'image de la cité

*au rang d'objet en entendant par là qu'elle se trouve dotée de propriétés spécifiques, c'est à dire encore que l'on admet l'existence d'une relation fonctionnelle entre elle et l'homme».*<sup>8</sup>

## **1.2 Phénomènes urbains.**

### **1.2.1 Etalement urbain.**

On appelle étalement urbain l'extension des espaces construits autour des pôles urbains. Les conséquences de l'étalement urbain sont environnementales et économiques : il induit une consommation élevée des sols, un développement urbain dépendant de l'automobile, une congestion des transports, un coût important en équipements et en énergie ainsi qu'une pollution atmosphérique accrue.

### **1.2.2 Conurbation urbaine.**

Une agglomération formée par la réunion de plusieurs centres urbains initialement séparés par des espaces ruraux, très peu hiérarchisés sans aucun plan d'ensemble.

## **1.3 Aménagement et planification.**

### **1.3.1 Aménagement du territoire.**

C'est le cadre général dans lequel la planification des sols (SCoT, PLU...) et l'urbanisme opérationnel (opérations d'aménagement : ZAC...) peuvent être mis en œuvre. Les actions et interventions d'aménagement du territoire visent à assurer un développement équilibré du territoire, notamment par la localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et services collectifs.

### **1.3.2 Planification.**

La planification exprime les "choix stratégiques et objectifs à moyen terme du développement économique, social et culturel" (loi n°82-653 du 29 juillet 1982 portant sur la réforme de planification). Elle s'exprime dans des documents de planification (SCOT, PLU...) visant à organiser le développement de la ville et de ses territoires de façon cohérente.

### **1.3.3 Planification urbaine.**

C'est une méthode récente qui permet d'organiser les potentialités d'un milieu, d'en promouvoir des ressources et de créer des biens tout en respectant le cadre de vie des habitants actuels et futurs, elle consiste à maîtriser l'utilisation des sols et des communications en promouvant délibérément l'aménagement et d'établir l'équilibre nécessaire entre population et équipements (espaces publics, espaces verts, réseaux d'eau potable, d'assainissement, réseaux de communication...).

**Selon Friedman :**

---

<sup>8</sup> DREYFUS J, « Le rouge et le jaune ». Publication de la société amicale des anciens élèves de l'école polytechnique, 1971, paris. In « Pratique de la ville »

La vision globale en planification urbaine se fait d'abord à la conscience que la ville est un système de variables sociales et économiques reliées entre elles ; qui œuvrent dans l'espace et pour se faire il faut que :

- a. Les programmes fonctionnels respectent le système urbain de relation.
- b. Les coûts et les gains de ces programmes soient calculés sur une base aussi large que possible.
- c. Que les programmes individuels intègrent toutes les variables en cause.

#### **1.4 Du développement durable au développement urbain durable.**

##### **1.4.1 Le développement durable.**

L'expression *sustainable développement*, traduite de l'anglais par « développement durable », apparaît pour la première fois en 1980 dans la Stratégie mondiale de la conservation, une publication de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN).

Quelques années plus tard, elle se répandra dans la foulée de la publication, en 1987, du rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, Notre avenir à tous (aussi appelé rapport Brundtland, du nom de la présidente de la commission, Mme Gro Harlem Brundtland). C'est de ce rapport qu'est extraite la définition reconnue aujourd'hui :

« *Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.* ».

##### **1.4.2 Le développement urbain durable.**

Le développement urbain durable doit être considéré comme un système articulant des éléments des trois sphères suivantes, de façon interdépendante : la sphère économique, la sphère sociale et la sphère environnementale. Selon Béatrice Bochet et Antonio Cunha de l'Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable, « *l'approche durabiliste établit [...] les politiques publiques permettant d'articuler le développement socioéconomique et l'aménagement spatial des agglomérations avec une gestion prudente de l'environnement* ». Ce type de développement consiste donc en une approche intégrée destinée à répondre efficacement aux problèmes urbains tels que l'étalement des villes, la dégradation des paysages, la nuisance des flux de transport ou les mauvaises conditions d'habitat. Ainsi, certains principes peuvent s'appliquer à la ville pour tendre vers un développement urbain durable. On note par exemple la nécessité d'augmenter les densités de population afin de limiter l'étalement urbain tout en encourageant la vie locale, l'importance de favoriser la reconversion des friches industrielles et des terrains à l'abandon pour préserver les terrains encore vierges et garder ainsi des possibilités de « respiration » pour la ville. De plus, la réduction de la dépendance à la voiture au profit de l'utilisation du vélo et de la marche à pied – parce que c'est devenu possible – sont des éléments essentiels du développement urbain durable.

#### **1.5 Mobilité urbaine.**

Une première nécessité pour le raisonnement qui suit est de préciser ce qu'il convient d'entendre par mobilité urbaine. Le terme de *mobilité*, tout d'abord, contient une idée de mise en mouvement.

Il fait référence à une notion de *déplacement*. De manière très générale, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs *modes de transport*. Le déplacement est donc défini par la notion de *motif*, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport (Orfeuill, 1996).

Le mode de transport est le moyen de locomotion emprunté pour effectuer le déplacement. La marche à pied, les deux-roues ou la voiture particulière sont les modes de transport individuel, à l'inverse des transports en commun qui sont les modes de transport collectif.

La mobilité urbaine concerne les déplacements des individus pris dans un *environnement urbain*, pour l'opposer aux déplacements interurbains ou ruraux réalisés dans un environnement non urbain. Traditionnellement, la mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain (Raux, Andan, 1988 ; Andan, Faivre d'Arcier, Raux, 1994). Elle relève des activités habituelles ou *routinières* des individus (Haumont, 1994). La mobilité urbaine exclut par conséquent les déplacements exceptionnels comme les déplacements professionnels de longue distance ou les déplacements pour vacances. Elle concerne au contraire les déplacements récurrents liés au travail, aux achats et aux loisirs. Elle est parfois qualifiée de mobilité relative aux activités « banales » des individus (Bieber, Massot, Orfeuill, 1993). S'agissant des personnes précisément, elle considère la pratique de déplacements des individus appréhendée dans un contexte spatial propre à l'urbain et limitée, en termes de temps, à leur cadre de vie habituel (Orfeuill, Troulay, 1989). En termes d'importance, elle représente *grosso modo* un tiers des voyageurs-kilomètres annuels (Chausse, 1996).

Dans le propos qui suit, *la mobilité urbaine définit l'ensemble des déplacements de personnes relatifs à des activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs, inscrits dans un espace urbain*. La notion d'espace urbain dans cette définition reste cependant relativement floue. Il convient donc de préciser le champ spatial de réalisation de la mobilité urbaine. Un exposé du contexte urbain et de ses mutations permet de cadrer la mobilité urbaine et son évolution.

## **1.6 Paysage urbain.**

Vue d'ensemble qu'offre la nature d'une étendue de pays, d'une région.

- Par extension: vue d'ensemble d'un endroit quelconque (ville, quartier...etc.)
- Au figuré: paysage intérieur, mental.

### **1.6.1 Selon A Bailly.**

« *Le paysage urbain est différent suivant le type d'approche. La notion de paysage urbain résulte de la perception structurée d'éléments majeurs avec une construction active de l'esprit* ».

### 1.6.2 Selon W.J.T Mitchell.

« *Il s'agirait de penser le paysage non comme un objet à observer ou un texte à lire, mais comme un processus au travers duquel des identités sociale et individuelle sont formées.* ».

## 1.7 Centralité.

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

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.

Depuis le Néolithique jusqu'à la période précédant la Révolution industrielle, l'urbanisation mono centrique 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 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. ». C'est aussi l'espace géographiquement central de la ville, et le point de convergence des voies de communication.

### 1.7.1 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 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>9</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>10</sup>

#### b. La centralité :

<sup>9</sup> Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? le cas de l'agglomération du pays de Montbéliard, Samuel BELLEIL. Mémoire de d'études 2013. Grenoble

<sup>10</sup> <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.html>

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>11</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>12</sup>

### ***1.7.2 Les types de la centralité urbaine :***

Il semble exister deux manières principales d'aborder 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>13</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 à un référentielle établie. 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 centre sera un espace situé au cœur d'un espace ou à 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>14</sup>

#### **Centre introverti :**

<sup>11</sup> Le polycentrique comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? le cas de l'agglomération du pays de Montbeliard, Samuel BELLEIL . Mémoire de fin d'étude 2013.Grenoble

<sup>12</sup> <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.html>

<sup>13</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas Lebrun.2003. thèses de doctorat. Région de RIEMS

<sup>14</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas Lebrun.2003. thèses de doctorat. Région de RIEMS

mais un seconde sens du mot centre et communément répandue .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 fonction ,d'activité , de vie .on parlera pèle mêle 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 .... Là ce n'est plus l'emplacement ou situation qui prime mais la fonction.

On peut donc designer deux types de centre introvertis :

- Ceux pour lesquels, le fait être un pôle d'activité fort est très matérialisé .le centre-ville par exemple même si c'est limites sont floues.
- Ceux pour lesquels, l'emplacement ou la situation n'interviennent pas ou seul 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>15</sup>

### **a. Centralité et natalité**

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>16</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>17</sup>

Toutefois, il est rare que ces nouvelles centralités soient dotées de véritables qualités urbaines; il s'agit bien souvent d'espaces structurés pour un accès aisé aux automobiles, légèrement dotés d'espaces publics et bien souvent monofonctionnels.

### **b. Centralité et accessibilité**

Si un nœud n'est pas forcément un centre, en revanche un centre est presque systématiquement un nœud, 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

<sup>15</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas Lebrun.2003. thèses de doctorat. Région de RIEMS

<sup>16</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas Lebrun.2003. thèses de doctorat. Région de RIEMS

<sup>17</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas Lebrun.2003. thèses de doctorat. Région de RIEMS

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>18</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>19</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 19ème 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 ».

### ***1.7.3 La centralité 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>20</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 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>21</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

<sup>18</sup> Centralité urbaine et la concentration de commerces. Nicolas Lebrun.2003. thèses de doctorat. Région de RIEMS

<sup>19</sup> La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives. Rapport de l'observation du développement spatial

<sup>20</sup> La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives. Rapport de l'observation du développement spatial

<sup>21</sup> La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives. Rapport de l'observation du développement spatial

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>22</sup>

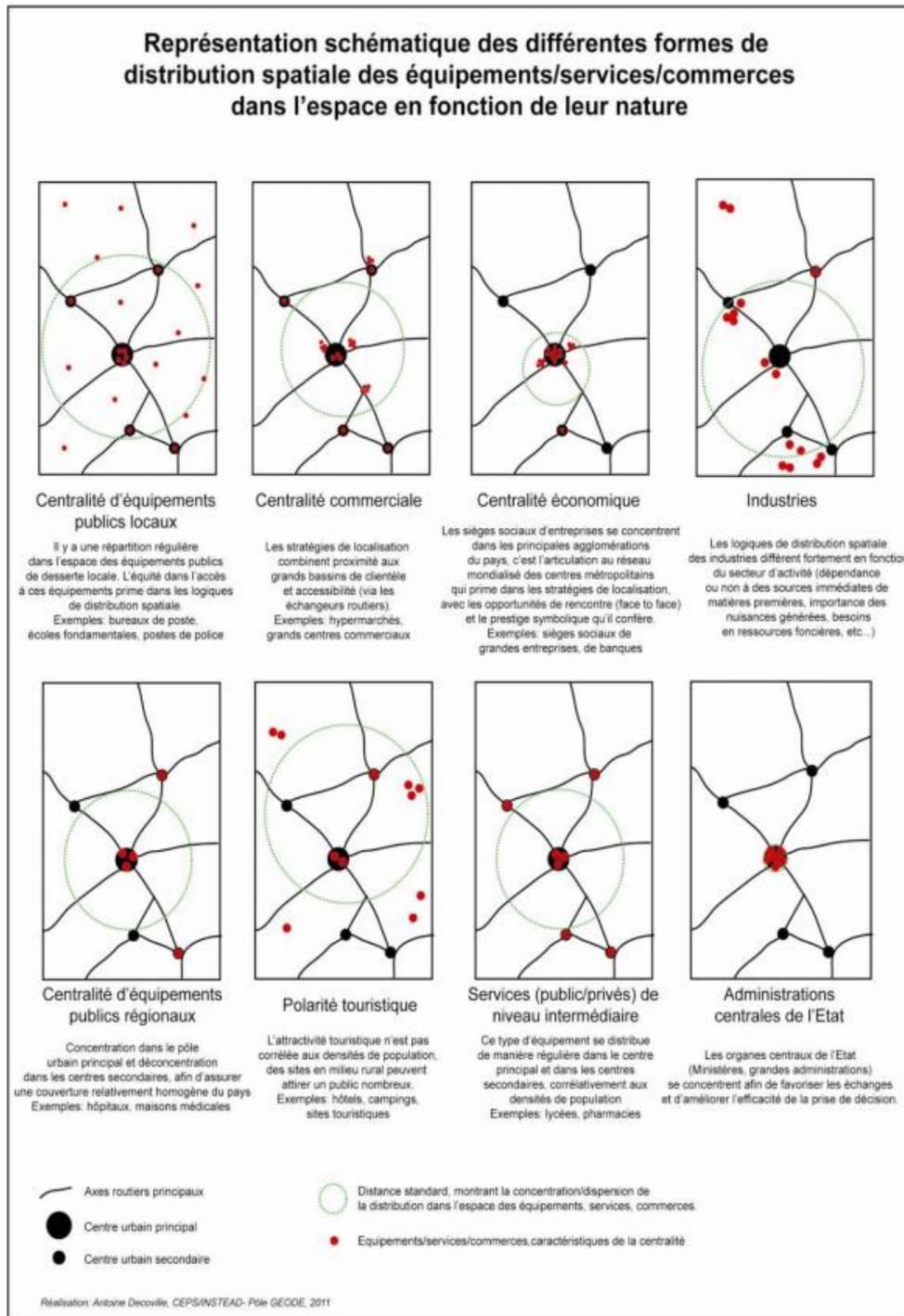


Figure 2. Structure urbaine et distribution des éléments caractéristiques de la centralité urbaine<sup>23</sup>

### Conclusion.

Ce chapitre reprend les concepts et les termes utilisés dans notre option, abordés dans notre mémoire. Il essaye de définir ces concepts afin de mieux comprendre ces derniers.

<sup>22</sup> La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives. Rapport de l'observation du développement spatial

<sup>23</sup> Auteur Antoine Decoville. CEPSSANSTEAD-pôle GEODE 2011

## **CHAPITRE II :**

LECTURE ET ANALYSE DE L'AGGLOMERATION DE AIN  
TEMOUCHENT ET DEFFINITION DE LA  
PROBLEMATIQUE GENERALE

## **Introduction :**

Dans ce chapitre, nous allons faire une lecture critique d'un instrument d'urbanisme qui est le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU puis nous allons procéder à l'analyse de l'aire urbaine de Ain Temouchent sur le plan de la morphologie urbaine, des infrastructures de transport et de déplacement... Afin de ressortir la problématique générale de la ville et de proposer les différentes hypothèses qui vont nous aider dans le choix du projet urbain.

### **1.2 Lecture du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la commune de Ain Temouchent :**

Le PDAU, instrument de planification spatiale et de gestion urbaine a pour objet : La ville de Ain Témouchent : Un pôle urbain structuré et structurant à renforcer<sup>24</sup>

De par sa dimension, sa situation géographique, son histoire et sa richesse intrinsèque et en dépit de certains handicaps, Ain Témouchent est capable de se hisser au rang d'un pôle de croissance économique et tertiaire, d'autant plus que les facteurs exogènes (situation de carrefour) et endogènes (mise à niveau au plan des équipements structurants) incitent à cette fonction.

Néanmoins, ce processus étant lent, dépend étroitement de la nature des mutations en cours et de leur aboutissement. A cet effet, il y a lieu d'œuvrer dès maintenant pour l'engagement de ce processus de développement dans les meilleures conditions, à savoir :

- Définir la notion de pôle de croissance eu égard aux potentialités existantes,
- Identifier les créneaux porteurs de développement
- Identifier des fonctions nouvelles pour la ville et évaluer le degré d'attractivité et sa durabilité.

Dans une première étape, des actions urgentes sont à entreprendre afin d'apporter des solutions aux problèmes identifiés tels que la problématique des tissus urbains vétustes en voie de dégradation, le dysfonctionnement des infrastructures de base à plusieurs niveaux, la faible intégration intrinsèque, le cadre de vie et la satisfaction des besoins.

Dans une seconde étape, il s'agit de définir les futurs grands projets à rayonnement régional dont sera dotée la ville, (espaces de centralité, fonctions supérieures de recherche scientifique, formation, équipements de haut niveau, aires de commerce et d'échanges, espaces de production etc.)

La ville ne doit son importance qu'à sa vitalité et qu'à sa situation géographique privilégiée par rapport à la région Nord- Oest. Compte tenu de son relatif rôle, il serait plus opportun de renforcer les capacités de cette ville afin d'éviter le processus d'une dépendance négative ne faisant d'elle qu'un grand espace résidentiel monofonctionnelle de consommation, n'ayant aucun impact sur le développement de sa zone. Une telle option créera ainsi de meilleures conditions pour négocier l'intégration de cette ville dans l'armature urbaine de la région.

---

<sup>24</sup> PDAU de Ain Temouchent 2016



N°	Dénomination daïra	Nombre de communes	Superficie (Km <sup>2</sup> )
1	AIN KIHAL	04	353,58
2	AIN LARBAA	04	571,99
3	AIN TEMOUCHENT	02	151,81
4	BENI SAF	03	172,96
5	EL AMRIA	05	377,01
6	EL MALEH	04	238,87
7	HAMMAM BOUHDJAR	04	365,09
8	OULHAÇA	02	86,29

Figure 4 : découpage administratif Ain Temouchent<sup>26</sup>

### c. Réseaux Routiers :

La wilaya d'Ain Temouchent gère 1416.46 Km de routes se répartissant comme suit :

- 327.95 Km de routes nationales
- 235.31 Km de chemins de wilaya
- 853.20 Km de chemins communaux

### d. Risque sismique :

Le premier événement sismique enregistré à Ain Temouchent est survenu le 13 mai, 1964 et était de magnitude 5.2. Le tremblement de terre a causé beaucoup de dommages. L'épicentre de ce tremblement de terre a été localisé au niveau des monts de Tessala qui est, situé à 20 km à l'Est d'Ain Temouchent. C'est dans la partie sud : le vieux Temouchent, où se concentre le vieux bâti, que les dégâts ont été les plus importants 2000 habitations touchées dont 39% durement touchées et 15% à démolir. Par contre la nouvelle ville, construite plus ou moins selon des règles antisismiques, n'a pratiquement subi aucuns dommages importants (Houmadi, 2012). Le 22 Décembre 1999, la ville d'Ain Temouchent, et également les villages environnant de Sidi Ben Adda, Ain Tolba et Ain Lâalem ont été secoués par un tremblement de terre de magnitude (Mw 5.7). Le séisme avait fait officiellement 22 morts et 247 blessés, dont 82 seront hospitalisés. Le vieux bâti amplifia démesurément l'onde de choc. Ainsi, 4323 unités bâties seront endommagées, dont 4103 habitations (6734 logements), 66 bâtiments administratifs, 59 infrastructures scolaires, 24 infrastructures hospitalières, 19 sportives et culturelles et 30 équipements industriels. Au total, les dégâts matériels au niveau des édifices publics avaient été estimés à 17 millions de dollars US.

<sup>26</sup> Monographie Ain Temouchent 2013

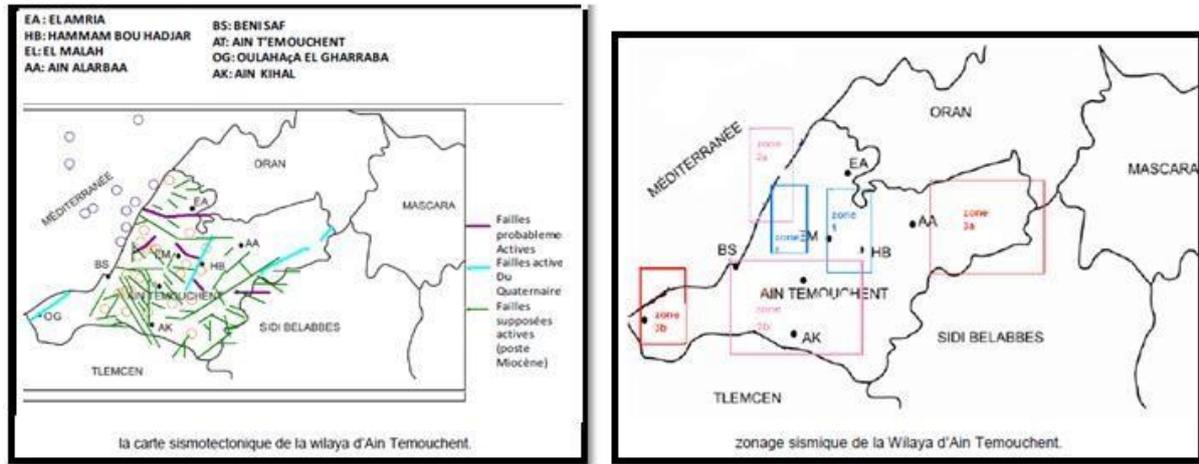


Figure 5 : zonage sismique de la wilaya de Ain Temouchent<sup>27</sup>

Selon les deux cartes présentées si dessus, la commune de Ain Temouchent est située dans une zone à risque (2b). ce zonage séismique a été fait selon l'intensité des epicentres et de la nature des failles, puisque notre zone d'étude est caractérisée par la présence de failles supposées actives, et des epicentres a faible intensité, cette dernière est affectée par des séismes ; non pas par les failles propre à cette zone mais par les failles actives situées un peu plus loin, et c'était le cas de l'ancien séismes qui a touché la ville puisque la faille responsable est située à 20 Km de celle-ci.

#### e. Délimitation de l'aire urbaine :

Nous avons limité l'échantillon de notre analyse urbaine à la commune d'Ain Temouchent. Ceci pour maîtriser l'échelle d'étude et pour les raisons de la qualité spécifique de cet espace qui est le chef-lieu de wilaya, ainsi que des potentialités qu'elle présente.

### 1.4 Analyse urbaine de la commune de Ain Temouchent :

#### 1.4.1 Morphologie urbaine de Ain Temouchent :

##### a. L'évolution et développement spatial de la ville de Ain Temouchent :

Morphologiquement, la ville d'Ain Temouchent est située sur un site de plateau à une altitude moyenne de 250 m, limitée à l'Est par l'Oued Ain Temouchent et au Sud et Sud-Ouest par l'Oued Senane.

Historiquement, la ville était conçue en tant que centre agricole en raison d'une topographie sans contraintes et sa position centrale par rapport aux terres agricoles environnantes occupées essentiellement par la viticulture et aux voies de communication. Ce fut alors, un centre de commandement pour créer ainsi un pôle viticole de toute la zone d'Ain Temouchent et les localités situées sur les plaines d'Ain Temouchent, d'El Amria et de Hammam Bouhahdjar.

<sup>27</sup> CHEMOURI KHADIDJA mémoire de master "contribution à l'évaluation du risque sismique de la wilaya de Ain Temouchent"

La ville d'Ain Temouchent est devenue un centre urbain structurant de tout l'espace environnant :

- Les différentes étapes de la croissance urbaine se présentent comme suit :
  - Le centre initial colonial de 1857-1930 : caractérisé par un plan en damier et orthogonal dominé par l'habitat européen.
  - Vers 1930 : réalisation des quartiers de Sidi Said et de Douar Moulay Mustapha
  - La période de 1930-1953 : a été consacrée à la réalisation des grandes infrastructures et des équipements centraux (chemin de fer, Hôpital, stade, caserne,...).

Le chemin de fer a constitué une rupture entre les différentes entités urbaines vers le Nord. La lecture du tissu urbain n'était pas lisible et clairement définie.

- La période post coloniale (1962-1974) : retrace les limites actuelles de la ville avec le renforcement et la réalisation des ZHUN d'une superficie de 120 Ha et le programme CNEP sur 20 Ha.

La densification du tissu urbain par des programmes d'habitat et d'équipements pour répondre à la demande sociale en raison de la forte croissance démographique.

A travers la lecture du tissu urbain, le noyau colonial demeure structuré par sa trame et sa typologie de l'habitat par contre les nouvelles extensions réalisées sous forme d'aggrégats.

On assiste un éclatement urbain sans cohérence urbaine avec une absence d'un schéma de structure en raison des programmes d'urgences notamment avec la promulgation de la ville en tant que chef-lieu de wilaya en 1984, ce qui a nécessité une mise à niveau pour répondre à la fonction administrative par des équipements structurants.

Toute cette problématique de la croissance urbaine de ce pôle nécessite des opérations de requalification urbaine pour aboutir à la conception d'un projet urbain structuré sur la base d'une centralité principale et des centralités secondaires spécialisées selon leurs fonctions. Au niveau des quartiers et des nouvelles extensions pour assurer un meilleur fonctionnement et une structuration cohérente de l'espace urbain.

- La période de 1974 -2000 des nouvelles extensions

Elle est caractérisée par une forte consommation du foncier qui s'est élevée à 480 Ha répartie comme suit :

- 150 Ha du lotissement EST
- 195 Ha du lotissement OUEST.
- 135 Ha de la zone d'activités et d'équipements de proximité : Lycée, stade....
- La période de 2000 à 2016 :

On assiste à un glissement de la centralité initiale vers le Nord avec :

- La réalisation des sièges administratifs de la wilaya.
- Réalisation de la nouvelle ville AKID OTHMANE de 59 HA au Nord de la ville avec des équipements de proximité.
- Le POS Nord Est d'une superficie de 37,5 Ha y compris l'implantation de la gendarmerie (20HA). La superficie de 17,5 Ha a été effectuée au programme des 1000 logements AADL avec des équipements d'accompagnement.
- Le POS Sud Est II d'une superficie de 136,30 HA

**b. Modèle de croissance de la ville (type de croissance) :**

La ville de Ain Temouchent est structurée selon le modèle polycentrique, le centre principal est le centre-ville située au Sud-ouest de la ville et le deuxième qui est l'axe reliant le secteur de Hai Zitoune et le secteur de la CNEP située au Nord-Ouest de l'agglomération. La croissance de celle-ci se fait de l'ouest vers l'Est vue la limite créée par l'Oued qui stop l'urbanisation vers l'ouest et la dirige vers l'Est où on trouve largement de l'espace vu la présence des terres agricoles.

Carte évolution et développement spatial  
de la ville de Ain Temouchent

### c. <sup>29</sup>Habitat et forme urbaine

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

Le centre -ville réservé aux habitats traditionnels d'un pourcentage de 29%

La périphérie de la ville est composée d'habitat à majorité individuel d'un pourcentage de 44% soit :

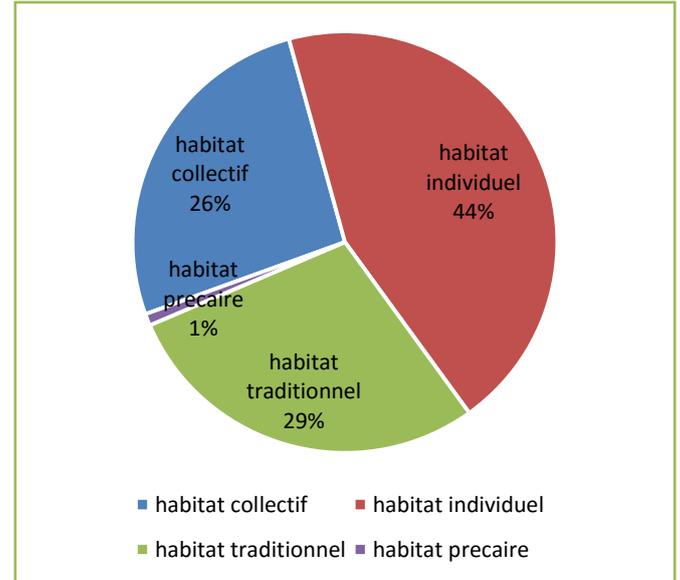


Figure 7 le pourcentage de l'habitat individuel et collectif dans la ville de Ain Temouchent (PDAU 2016)

- Sous forme des habitats pavillonnaires comme c'est le cas pour les quartiers : Hai Zitoun, les 411 lots, les 320 lots.....etc.

- Sous forme de petites maisons individuelles dispersées le cas des quartiers : ...etc.

D'autres constructions illicites d'une manière hasardeuse, se regroupent sous forme de quartiers précaires (populaires) d'un pourcentage de 1%, ces dernières sont sous équipés, mal organisés tel le quartier d'El Graba

L'habitat collectif est majoritairement récente de type « grand ensemble » d'un pourcentage de 26% comme le cas : de la nouvelle ville, logements AADL....etc.

### d. Equipement structurant :

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

Les équipements structurants de la ville de Ain Temouchent sont concentrés au niveau de l'axe qui s'étend du Sud-ouest vers le Nord-Ouest,

La ville de Ain Temouchent, bénéficie d'une richesse en matière d'équipement .On constate la prédominance des équipements éducatifs cette masse est répartie dans l'ensemble de la commune, Suivis d'équipement administratifs concentré essentiellement dans l'axe qui sépare le quartier Omar Ibn El Khattab et Hai Zitoune.

Les équipements sanitaires de la commune de Ain Temouchent constitue 60% des hôpitaux de la wilaya dont :

<sup>29</sup> Travail de l'auteur

<i>Désignation</i>	<i>Total Lits</i>	<i>Polyclinique</i>	<i>Salles soins</i>
<i>Etablissement Hospitalier (E.H) Dr BENZERDJEB</i>	228		
<i>Etablissement Hospitalier Public (E.H.P) AHMED</i>	222		
<i>Etablissement Hospitalier Spécialisé (E.H.S) Mère et Enfant</i>	127		
<i>Total</i>	577	06	04

Figure 8 les différents équipements sanitaires de Ain Temouchent<sup>30</sup>

La commune d'Ain Temouchent dispose d'un centre universitaire situé au niveau de la cité el Djawhara, Le centre est doté des différentes infrastructures en matière d'hébergement et de restauration au niveau des cités universitaires.

La ville comprend en termes d'équipements sportifs, seulement deux stades dont l'un est destiné exclusivement à l'équipe de football de la wilaya et le deuxième pour la population, et on retrouve sur toute l'agglomération trois bibliothèques et quelques maisons de jeunes en termes d'équipements culturelles, chose qu'on juge insuffisante par rapport aux attentes d'une population jeune en quête de loisirs.

D'après l'analyse de la concentration des équipements dans l'air urbain d'Ain Temouchent on constate qu'il y a une répartition mal équilibré des équipements. La réunion la plus haute des équipements se trouve au niveau du centre-ville et l'axe sud-ouest vers le nord-ouest Contrairement à la périphérie (la nouvelle ville, Hai mouley Moustafa, El Baraka, 411 Lots, 320 Lots...).

<sup>30</sup> PDAU Ain Temouchent 2016

Contraintes :	Potentialités :
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les secteurs de l'extension restent toujours sous équipés par rapport au centre-ville, ce qui engendre leur rattachement fonctionnel au centre-ville, cette situation génère la pression au centre-ville en matière de mobilité...etc.</li> <li>▪ Les quartiers historiques n'ont pas été mis en valeur.</li> <li>▪ Dégradation du cadre bâti au niveau du centre historique</li> <li>▪ Une urbanisation déséquilibrée entre l'Est et l'Ouest</li> <li>▪ Déséquilibre en matière d'équipements.</li> <li>▪ Les autres secteurs sont pauvres voir dépourvus d'équipements ce qui augmente leur dépendance du centre-ville et les qualifie comme cité dortoir.</li> <li>▪ Manque d'animation et d'attraction au niveau des nouvelles extensions.</li> <li>▪ L'hôpital par son importance à rayonnement wilayale ne dispose pas d'équipements d'accompagnements.</li> <li>▪ Manque d'équipements sportifs, de loisirs et culturelles chose qui a un grand impact surtout pour une population majoritairement jeunes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le centre-ville est considéré comme le secteur de centralité par excellence.</li> <li>▪ L'aire urbaine de Ain Temouchent possède un centre-ville fonctionnel qui contient une gamme d'équipement de proximité, intermédiaire et supérieur.</li> <li>▪ Le secteur administratif offre une grande centralité pour les secteurs avoisinants qui sont en manque d'attractivité.</li> <li>▪ Une ville reconnue aujourd'hui par son patrimoine architectural et d'une valeur historique.</li> <li>▪ La commune dispose d'un potentiel agricole qui mérite une attention particulière pour le rendre compétitive.</li> <li>▪ Une fréquentation exceptionnelle de population au niveau des gares routières et ferroviaire, un véritable centre d'attraction.</li> </ul>

Carte de morphologie urbaine

#### 1.4.1 Etude de l'infrastructure de transport et de déplacement :

##### a. Réseau routier :

La région est dotée d'une infrastructure routière et ferroviaire appréciable qui lui permet de bonnes liaisons internes et externes.

La Ville de Ain Temouchent constitue un point focal du réseau routier. Les liaisons routières inter-agglomérations sont bien assurées et l'on peut estimer, compte tenu de la relative faiblesse de la densité de population dans la zone éparsée, que le maillage couvre la majorité des établissements humains avec des densités supérieures à la moyenne de la Wilaya.

Le réseau routier de la commune d'Ain Temouchent compte un linéaire total de 83,09 km soit une densité routière de 1,06 km/km<sup>2</sup>.

La commune est traversée par cinq routes nationales sur un linéaire total 32,97 km :

- Du Sud au Nord par la RN 2 (RN reliant TLEMCEM-AIN TEMOUCHENT-ORAN)
- De Sud Est par la RN 101 (RN reliant AIN TEMOUCHENT – SIDI BEL ABBES).
- Du Ouest au Nord par la RN 35 A (RN reliant ECHANGEUR ELAMIR AEK-AIN TEMOUCHENT-RN2)
- Du Sud-Ouest par la RN 96 (RN reliant BENI SAF-AIN TEMOUCHENT-RN7)
- Du Est par la RN 108 (RN reliant AIN TEMOUCHENT-CHABAT LHAM-HBH-AIN LARBAA)

Et par un chemin de wilaya CW67 dans la partie Nord reliant AIN TEMOUCHENT à TERGA.



Figure 9 le réseau routier de la wilaya de Ain Temouchent<sup>32</sup>

Commune	SupKm <sup>2</sup>	RN	CW	CV	Densité Km/Km <sup>2</sup>
Ain Temouchent	78.38	32.97	16.52	33.596	1.06 <sup>33</sup>

Figure 10 surfaces du réseau routier de la wilaya de Ain Temouchent<sup>34</sup>

### b. Réseau ferroviaire :

Le réseau ferroviaire s'étend sur une longueur de 57 km et dessert 6 agglomérations. La principale ligne relie Ain Témouchent à Oran. Béni Saf est relié au chef-lieu de wilaya par une ligne ferroviaire où transite exclusivement des trains de marchandises.

- Il existe deux gares au niveau de la ville d'Ain Temouchent :
  - La gare routière multi service « Mohamed Belloufa » avec une capacité de 442 véhicules/jour
  - La gare routière et ferroviaire avec une capacité de 921 véhicules/jour

<sup>32</sup> Monographie de Ain Temouchent 2013

<sup>33</sup> PDAU AIN TEMOUCHENT 2016

<sup>34</sup> PDAU Ain Temouchent 2016

**c. Le réseau de transport urbain :**

La commune d'Ain Temouchent dispose de treize lignes de transport en commun :

- Ligne 01 : débute du quartier Hai Mouley Moustafa passant par le centre-ville en arrivant au final au pôle universitaire
- Ligne 02 : débute de la nouvelle gare routière passant par la direction de l'agriculture en arrivant au final au pôle universitaire
- Ligne 03 : débute du quartier Hai Zitoune en passant par l'hôpital Benzerdjeb et les 214 logements afin d'arriver au pôle universitaire
- Ligne 04 : passe en premier lieu par le quartier Omar Ibn El Khattab allant vers Hai Zitoune, le centre-ville et en dernier lieu par le pôle universitaire
- Ligne 05 : passe en premier lieu par Sidi Ben Adda, Hai Zitoune, Premier Novembre, le centre-ville afin d'arriver au pôle universitaire
- Ligne 06 : débute de la nouvelle ville en passant par le Boulevard Mohammed Boudiaf, Hai El Baraka afin d'arriver au centre-ville
- Ligne 07 : débute de la nouvelle ville en passant par Hai Zitoune, le centre-ville en arrivant vers le pôle universitaire
- Ligne 08 : débute par la nouvelle ville en passant par Hai El Baraka, le centre-ville en arrivant vers le pôle universitaire
- Ligne 09 : cette ligne est intercommunale venant de Sidi Ben Adda passant par le centre-ville et l'hôpital et arriver au final au pôle universitaire
- Ligne 10 : cette ligne est intercommunale, venant de Chaabat Lham passant par Hai El Baraka, le centre-ville afin d'arriver au pôle universitaire
- Ligne 11 : cette ligne est intercommunale venant d'El Malah passant par Chaabat Lham, le centre-ville afin d'arriver au pôle universitaire
- Ligne 12 : venant de la Nouvelle ville et passant par l'hôpital Benzerdjeb en arrivant a pôle universitaire
- Ligne 13 : débute de la nouvelle gare routière passant par le centre-ville en arrivant au pôle universitaire

Contraintes :	Potentialités :
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Manque d'infrastructures de stationnement (parking) au niveau des centralités</li> <li>▪ L'insuffisance voire l'absence de desserte et de relation directe entre les pôles satellitaires, ceci est à l'origine du problème de l'encombrement de la circulation au niveau des nœuds urbains.</li> <li>▪ La ligne ferroviaire cause une rupture urbaine et sépare les deux cotées Est et ouest.</li> <li>▪ Les lignes de transports en commun sont plus disponibles dans certains secteurs tels que le centre-ville que dans d'autres.</li> <li>▪ La voie SAINT ROCK comprend 8 lignes de transport sur 13 qui mènent vers la même destination qui est l'université en passant par l'hôpital. Alors que plusieurs secteurs sont dépourvus de lignes de transport ce qui impose aux habitants de prendre soit la voiture individuel ou un taxi chose qui augmente l'embouteillage et le problème de stationnement au niveau des centralités.</li> <li>▪ On a pu remarquer un grand nombre de bus stationnés à côtés de l'université (qui est considérée comme un terminus) mais ce secteur ne dispose pas de station de bus et d'équipements d'accompagnements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le centre-ville est bien desservi par les lignes de transport urbain cela facilite l'accès au centre-ville encourage le déplacement collectif.</li> <li>▪ Le centre-ville, par son importance dispose d'une bonne accessibilité des différents cotés.</li> <li>▪ L'université est bien desservie par les lignes de transport chose qui assure le déplacement des étudiants et enseignants venants des différents points de la wilaya.</li> </ul>

Carte du réseau routier et ferroviaire

Carte de ligne de transport

#### **d. La centralité urbaine :**

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

Cette attractivité est connectée aux enjeux de développement économique urbain, et baser sur des réalités sociales qui orientent cette polarité. Dans ce cas Ain temouchent est caractérisé par une hiérarchisation des polarités :

- En premier lieu une centralité régionale ou extra local : tel que le centre-ville. Les deux gares routières et ferroviaires, le pôle universitaire, Hai Sidi Said, et la zone d'activité
- le centre-ville est connu par sa valeur historique et sa qualité architecturale patrimoniale, une diversité permet d'offrir des perspectives urbaines, sa mixité fonctionnelle et spatiale : du commerce et services de base (marché couvert...), des différents équipements publics (les banques, la Daïra .....), crée une attractivité touristique (la placette ...). sans oublier la proximité de toutes modes de transport collectifs (des gares ferroviaire et routière, les bus de transport convergent vers le centre-ville) qui vont concourir à renforcer cette attractivité du centre-ville.
- Le pôle universitaire par son attractivité éducative au service des étudiants de toute la wilaya, Le centre est doté également des différentes infrastructures en matière d'hébergement et de restauration au niveau des cités universitaires. Ce dernier est largement servi en matière de transport local est inter local, vu que le pôle universitaire est considéré comme étant un terminus.
- Le quartier Sidi Said se situe dans un endroit où convergent les différentes entrées de ville (Tlemcen/ Oran), il comprend l'Etablissement Hospitalier Dr BENZERDJEB chose qui lui donne une grande centralité qui touche l'ensemble de la wilaya
- En deuxième lieu une centralité locale : Omar Ibn el Khattab, El Djawhara, les 411 lots, les 320 lots,... bénéficient d'une mixité fonctionnelle d'équipements culturels (la bibliothèque), du commerce, des entreprises et services, et équipements de loisir tel que le parc d'attraction
- Une distribution régionale par une équité dans l'accès de la population à ses derniers.
- Contrairement au niveau d'El Graba, la nouvelle ville... connaissent une défaillance de la centralité à cause d'un manque des équipements de proximité, un déficit en matière de transport et liaison et l'absence de connexion entre eux ....

Carte de centralité

Carte de dysfonctionnement urbain

## 1.5 Problématique générale :

Durant la période coloniale, la ville de Ain Temouchent se composait d'un centre-ville qui se caractérise par sa valeur historique, identitaire et culturelle, bien structuré, comportant plusieurs fonctions qui offrent une diversité de services compactes et bien hiérarchisées. Ces spécificités qui lui marque, ont poussé la population local a pratiqué leur espace.

Après l'indépendance on a assisté à une grande crise de logements due à l'augmentation de la population et le séisme de 1999, ce qui a provoqué un étalement urbain non contrôlé au profil des terres agricoles, qui est le fruit d'un ensemble de programme d'urgence privé de toutes vision à long terme, qui se voit dans les tissus urbain créer d'une manière hétérogène et anarchique, dépourvus d'identité et de valeurs (absence des éléments de repères/ assurances)

Ces derniers ne sont pas compactes et produits à l'échelle de la voiture, contrairement au centre-ville (à l'échelle humaine), ou les différents services restent éparpillé et mal intégrés aux tissus contraignant la mixité fonctionnelle, ce phénomène s'aggrave avec la défaillance du réseau viaire et l'absence de l'ordonnancement des espaces publics (équipements/lieux de rencontres/ espaces verts) et de l'animation qui se focalisent essentiellement au centre historique ce qui a provoqué la disparition de la centralité au niveau de ces tissus, cette perte a été absorbé surtout par les grands axes de la ville, ou se présente notamment les opportunités foncières dictant l'emplacement des équipements structurant, qui restent eux même éclatés sur ces axes sans être accompagné d'une bonne desserte de transport en commun.

Dans ces nouveaux quartiers on va assister, soit à des espaces qui ont dû être des lieux de polarité, mais qui restent non exploités suite à l'absence d'une planification qui ne prend pas en considération les besoins locaux ; soit à des centralités anarchiques créées par la population à cause de l'absence d'une réflexion et planification pour faire une centralité dans ces quartiers, Cela va créer un déséquilibre de la centralité urbaine, faisant du centre-ville le point le plus névralgique, poussant les agences de transport à se converger sur les axes de centralités (lignes rentables) suivant leurs intérêts plutôt que le service des habitants. Avec ce système de transport on va hériter un centre saturé et encombré ou les autres quartiers restent en marge et mal desservi, tout ça va créer un dysfonctionnement, une discontinuité urbaine, et des quartiers enclavés dépendant du centre-ville.

Cette situation d'une part ne permettra pas aux habitants de la périphérie d'exploiter et de pratiquer leurs espaces Et d'autre part elle va s'aggraver de plus en plus si l'étalement se continuera vers l'Est sans prendre en considération la densification de la ville par des projets de recyclage urbain notamment dans les poches libres

## 1.6 Hypothèses :

### 1.6.1 Hypothèses liées à la morphologie urbaine :

- Suite à la consommation abusive des terres agricoles causées par l'étalement urbain avec l'existence de plusieurs poches libres au sein de la ville. Donc il est recommandé de limiter cet étalement en revenant sur la ville et la compacter par des projets de recyclage urbain en créant une mixité fonctionnelle au sein du quartier ou les différentes fonctions doivent être placées avec une réflexion à l'échelle humaine.
- L'étalement urbain a donné naissance à des quartiers périphériques sans identités, enclaver et mal intégrer au sein de la ville on propose de donner des vocations propres à chaque quartier avec des activités et des ambiances qui se différencient d'un quartier à un autre.

### 1.6.2 Hypothèses d'infrastructure de transport et de déplacement :

- Création des lignes de transport en commun qui relient les pôles périphériques entre eux
- Favoriser le déplacement doux « création des pistes cyclables, élargissement des voies piétonnes »
- Soulager la pression au niveau du centre-ville en diminuant le déplacement automobile individuel et le remplaçant par le transport en commun.
- Traitement des nœuds et des échangeurs pour assurer la fluidité de déplacement.

## 1.7 Schéma d'aménagement global de l'agglomération :

**SCENARIO RETENUE : RESTRUCTURATION ET DENSIFICATION DU TISSU URBAIN POUR UN TERRITOIRE TEMOUCHENTOIS COMPACTE ET DURABLE.**

<b>La morphologie urbaine :</b>	
<b>Etalement Urbain</b>	<p>Limiter l'étalement vers l'est revenant sur la ville et la compacter pour des projets de recyclage urbain, en créant une mixité fonctionnelle</p> <p>Densifier la ville par un des projets de renouvellement urbain et de requalification des friches et des terrains libres. Tout en créant une mixité fonctionnelle.</p>
<b>Centralité</b>	<p>La centralité se concentre sur les axes du centre-ville ou converge la différente ligne de transport. Ce qui a provoqué la saturation de ce dernier. Donc on propose de retracer le système de transport en commun d'une manière à s'adapter à la nouvelle structure de la ville en passant par les différents centres créer ce qui va permettre d'éviter la condensation de plusieurs lignes sur les mêmes axes/arrêts et renforcer la relation entre les différents quartiers périphériques (désenclaver).</p>

Entrées de la ville	Afin de répondre aux besoins des voyageurs et des touristes et améliorer l'image de la ville on propose le traitement des nœuds et les points névralgiques de la ville en créant une centralité aux entrées de la ville et animer les zones autour des gares (équipements d'accueil, d'accompagnement afin de donner une attractivité)
L'Oued	Les déchets solides sont rejetées vers l'oued ce qui va causer un éboulement et gêne l'image de la ville donc on a proposé de faire des aménagements au niveau des berges pour rendre l'oued un axe écologique
Servitude du gaz	On propose de profiter de la servitude du gaz en aménageant des espaces verts tout en gardant la verdure des terres agricoles qui l'entourent.
<b>Création des centres secondaires qui possède une diversité de fonctions et d'animation répondant au besoin de la population local en améliorant l'attractivité de ces dernières ou va se développer une centralité tout autour. Pour leurs donner, des identités et des valeurs propres à chacun en préservant celle du centre-ville.</b>	
Le centre historique	<b>Vocation touristique :</b> vue son riche patrimoine est différents édifices qui contribuent à la richesse de l'identité du secteur : la grande poste, le marché... ces derniers nécessitent une : Revalorisation ; réhabilitation ; rénovation <b>Vocation commerciale :</b> une richesse en termes d'équipements commerciaux à l'échelle de l'ensemble de la commune (le boulevard 1 <sup>er</sup> Novembre)
Secteur EL BARAKA	<b>Vocation de recherche et développement :</b> Marginalisation du secteur vue qu'il est mal intégré et enclaver sur lui-même (absence commerce et équipement) La caserne crée une discontinuité urbaine alors on propose de la délocaliser afin de garder la continuité urbaine en injectant une activité qui a une relation avec la vocation de la ville (agricole) qui est le pôle de recherche et de développement avec ses fonctions d'accompagnants. Ceci s'inscrit dans le cadre de crée une centralité et intégré el Baraka avec l'ensemble de la ville
Secteur de La nouvelle ville AKID OTHMANE	<b>Vocation Accueil avec service et commerce :</b> Malgré son emplacement stratégique qui est l'entrée de la ville et à cause de l'absence des équipements d'accueil et de service le secteur en question n'a pas pu absorber la charge sur le centre en matière de service et de commerce donc afin de régler ce problème on propose de projeter un centre commercial ; hôtel ; restaurant
Secteur de HAI ZITOUN	<b>Vocation résidentielle avec service et équipement :</b> Afin d'éviter de tomber dans le cas d'un quartier dortoir on a pour objectif l'organisation et l'injection des commerces et Aménagement des espaces publics pour créer une certaine animation et attractivité

<p>Secteur d'OMAR IBN EL KHATAB</p>	<p><b>Vocation sport avec accueil et service :</b>            Ce secteur est perçu comme une cité dortoir dépourvu de service d'animation malgré son emplacement au niveau de l'entrée de la ville et la présence de la gare urbaine et l'opportunité du stade qui ne porte pas son poids sur la ville, on profite de ces potentialités (stade ; gare) en injectant des équipements d'accueil et service qui vont servir à l'animation du quartier (hôtel ; école de formation ; musée ; centre commercial)            Le gaspillage d'un grand terrain réservé seulement pour une sureté national alors il est préférable de la délocalisé et mettre en valeur cette grande assiette foncière</p>
<p>Secteur du 1<sup>er</sup> Mai</p>	<p><b>Vocation de loisir et de culture :</b>            Ce secteur bénéficie de plusieurs atouts dont : son emplacement central, la disponibilité de poches libres, la présence des deux gares routières et ferroviaires. Il est Limité par le centre-ville et l'axe majeur de la ville, la Présence d'un parc d'attraction et d'une bibliothèque régionale... Alors pour mettre en valeur et renforcer les fonctions existantes on propose de faire de ce secteur un bien de loisir et de culture.</p>
<p>Secteur EL TOUNSI</p>	<p><b>Vocation Administrative :</b>            Un secteur dote d'une richesse d'équipement administratif et de directions notre intervention a pour but d'implanter un centre d'affaire regroupant : des administrations et logements de fonctions avec leurs équipements d'accompagnant (école ; airs de jeux ; commerce)</p>
<p>Secteur de La nouvelle ville DJAWHARA</p>	<p><b>Vocation service et accueil :</b>            Un secteur positionné à l'entrée de la ville, qui se détache des autres par la présence de l'université à qui il doit son attractivité et son animation donc cette dernière doit contenir des équipements offrant des services en sa faveur (commerce et gastronomie) et même de l'accueil si on parle des étrangers de la ville (étudiant ; conférence) dans le cadre des échanges entre universités</p>
<p>Secteur de SIDI SAID</p>	<p><b>Vocation centre de relais :</b>            Sidi Said se situe dans un endroit ou converge les différents entrée de ville (Tlemcen/ Oran) alors il est préférable de faire de lui un centre de relai qui offre une diversité de service et les attraits touristiques ; culturels ; présenté dans deux secteurs en relation directe avec Sidi Said et naturel (par des aménagements de qualité notamment l'Oued)</p>
<p>Secteur de la CNEP</p>	<p><b>Vocation loisir et animation :</b>            C'est un grand parc qui anime l'entrée de ville depuis Oran-Tlemcen desservie par les grands axes il peut être qualifié d'apporter une attractivité extra locale et revitaliser les quartiers périphérique tout en améliorant la perception visuelle et stopper l'urbanisation pour protéger les terres agricoles</p>
<p>Secteur les 1000</p>	<p><b>Vocation commerciale :</b>            Un secteur inanimé majoritairement résidentiel, cependant on a pour objectif de donner de l'importance à l'axe 1<sup>er</sup> mai par l'injection d'équipements de commerces chose qui permettra de contribuer à son animation</p>

<p>Secteur de GRABA</p>	<p><b>Vocation de relai :</b> Il représente un point de relais entre les différents quartiers ou chacun présente une vocation dont ce secteur doit être la continuité de ces derniers donc il va contenir une diversité de fonctions pour assurer la relation d'interaction entre ces quartiers. Ces fonctions doivent être hiérarchisé avec une réflexion à l'échelle humaine (mixité fonctionnelle) d'une manière à faire un quartier emblématique qui fait rappel d'une spécificité du centre historique</p>
<p>Secteur de la zone d'activité</p>	<p><b>Vocation de production et de commercialisation :</b> La Zone d'activité présente un immense potentiel économique mais qui reste mal exploité (seulement 20% de tout le secteur) pour la ville et dont le contexte d'avoir une ville durable (productive) efficace. Il est nécessaire de revitaliser la partie opérationnelle et exploité le reste en injectant des activités qui ont une relation avec la vocation de la ville (agro-industrielle).</p>
<p><b>Infrastructure de transport et de déplacement :</b></p>	
<p>LA RESTRUCTURATION DES RELATIONS ENTRE LES DIFFERENTS SECTEURS DE LA VILLE</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La structuration des voies d'Ain Témouchent est plus au moins acceptable en termes de dimensionnement des voies et de leurs états. Par contre il y a une certaine absence de liaison entre les différents secteurs et ceci s'implique sur leurs centralités aussi, alors on a tracés plusieurs voies en s'assurant d'avoir une liaison entre tous ces secteurs et centralités</li> <li>▪ Puisque ces centralités nécessitent une bonne accessibilité alors on s'est assuré que celle-ci soit sur ou a proximités des axes principaux.</li> <li>▪ Le traitement des nœuds c'est fait par l'injection d'éléments qui peuvent être vue comme éléments de repères.</li> <li>▪ La ligne ferroviaire cause une rupture urbaine et sépare les deux cotées Est et ouest alors on a proposé de lier ses deux entités par des tracés qui la traversent.</li> <li>▪ La voie Est est dédiée au transport de marchandises</li> </ul>
<p>LA REORGANISATION DES LIGNES DE TRANSPORTS EN COMMUN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les lignes de transports en commun sont plus disponibles dans certains secteurs tels que le centre-ville que dans d'autres. Et s'organisent selon les axes principaux menant vers l'université.</li> <li>▪ La voie SAINT ROCK comprend 8 lignes de transport sur 13 qui mènent vers la même destination qui est l'université en passant par l'hôpital. Alors que plusieurs secteurs sont dépourvue de lignes de transport ce qui impose aux habitants de prendre soit la voiture individuel ou un taxi chose qui augmente l'embouteillage et le problème de stationnement au niveau des centralités, donc on a allégé le nombre de lignes dans cette voie et retracer d'autre lignes qui faciliteront le déplacement des habitants des différents secteurs</li> <li>▪ On s'est focaliser sur le principe de relier entre les différentes centralités existantes et projetées et que celle-ci soit atteintes facilement et ceci depuis les différents secteurs</li> <li>▪ D'après la visite des lieux on a pu remarquer un grand nombre de bus stationnés a côtés de l'université qui est considérée comme un terminus donc un traitement de ce dernier s'impose vue son importance, alors on propose</li> <li>▪ L'implantation d'une aire de stationnement et des équipements d'accompagnements (cafeteria, restaurant, espace d'attente, commerces,) et ceci s'applique aussi sur la gare routière située à l'entrée de la ville et celle du centre-ville.</li> </ul>

Master plan

### **CHAPITRE III :**

**ETUDE ET ANALYSE DU QUARTIER « 1<sup>er</sup> MAI » ET  
DEFINITION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE**

## **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.

### **1.8 Analyse typo morphologique du périmètre d'étude : " L'AXE DU 1er MAI"**

#### **1.8.1 Le choix du périmètre d'étude :**

D'après le scénario d'aménagement global de la ville d'Ain Temouchent, on a choisi de travailler sur le centre-ville, et spécialement sur l'axe du premier Mai appelé rue de platane.

Pendant notre analyse ont remarqué que la gare nodale et la gare ferroviaire ne contenais aucun Equipment d'accompagnement, ainsi le manque total des Equipements sportifs, de loisir, et culturels.

On a constaté aussi que la partie coloniale domine sur la partie post indépendance sur tous les domaines de comparaison Notre stratégie serais donc de donner une nouvelle image urbaine qui serait la continuité entre la partie pré et post indépendance

#### **1.8.2 Lecture du plan d'occupation du sol :**

Notre zone d'étude regroupe deux POS dont : le premier englobe le centre-ville et le deuxième concerne la zone Sud Est de la ville (cité El Djawhara et une petite partie des 411 lots et 321 lots)

##### **a. POS centre-ville :**

Le POS du centre-ville datant de l'année 2005 avait pour objectifs de renforcer la centralité du centre-ville qui est déjà assurer depuis longtemps malgré les différents soucis à qui il a était confronté (séisme, dégradation de l'ancien bâti...etc.) par : le renforcement du boulevard du 1<sup>er</sup> novembre, de la rue Ali Ben Mohamed dans le sens Nord-sud. Et dans le sens Est-ouest, quatre axes sont concernés, Bd Didouche Mourad et rue M'barek Boussif, la rue Amour Ahmed et la rue de la Révolution. Et ceci par l'implantation d'équipements structurants, et de proximités ou bien des habitations. Il était programmé de réhabiliter et de reconstruire les zones touchées par le séisme tout en respectant les règlements propres aux zones sismiques. Les équipements en question sont à nos jours réalisés tel que : le centre commercial, hôtels, maison de jeunes, CNAS ...etc.

##### **b. POS sud-est :**

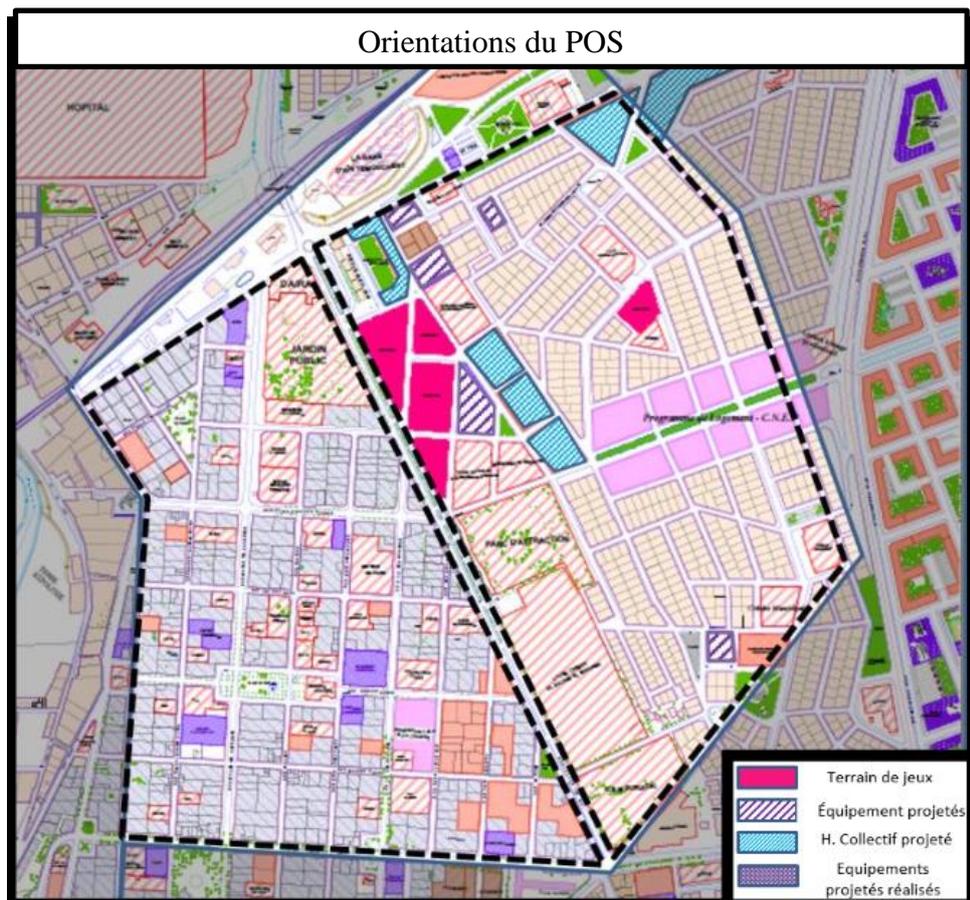
Le POS sud-est a pour objectif : l'animation de la nouvelle cité d'El Djawhara qui était conçue dans le but de subvenir aux besoins en logements, mais celle-ci a fini comme étant une cité dortoir dépourvue de toute attraction et animation, alors afin de crée une centralité dans ce secteur il a était proposé d'implanter des équipements. Concernant notre fragment d'étude ce POS inclue la rive droite dont il a était suggéré d'implanter des équipements tel que : des

locaux commerciaux au niveau des habitations collectifs CNEP, le long du boulevard Khmisti et au niveau des terrains de jeux.

Il a été programmé d'implanter des habitations collectifs à l'est des terrains de jeux, à l'est de la cité Bouledjraf El Hadj, et au niveau du Boulevard Khmisti.

La restructuration de l'îlot situé au Sud de la crèche municipale en créant trois différents îlots afin d'implanter un immeuble coopératif, un équipement, et une placette.

L'aménagement des espaces vert non exploiter ni entretenue.



### 1.8.3 Analyse typo morphologique :

#### c. Mobilité et trame viaire :

*« Les voies sont les chenaux le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement, ou potentiellement. Ce peut être des rues, des allées piétonnières, des voies de métropolitain, des canaux, des voies de chemin de fer. »*

On distingue 3 types de voiries :

<sup>39</sup> Travail de l'auteur

1- **Les voies primaires** : notre périmètre d'étude comprend 4 axes structurants, dont : l'axe du Bd du 1<sup>er</sup> novembre à l'Ouest, l'axe du Bd 1<sup>er</sup> Mai à l'est, le Bd Khmisti au Nord, et le Bd de la révolution au Sud.

2- **Les voies secondaires** : sont des voies avec un flux mécanique moyes, elles sont utilisées comme des raccourcis.

3- **Les voies tertiaires** : sont des voies avec un flux mécanique faible qui permet la circulation à l'intérieur des ilots. Elles sont destinées majoritairement qu'à la distribution des habitants du quartier.

- **Accessibilité** : notre périmètre d'étude constitue le point de convergence et de divergence de toutes les voiries primaires. Les points d'accessibilités sont :

- Au Nord, l'accès se fait au niveau de l'intersection de la RN 2, vers Oran, le CW 34 vers Chabet et le CW 59 vers Sidi Ben Adda près du pont de chemin de fer.
- Au Sud, il se fait au niveau de la sortie de l'ancien CW 10 en direction d'Aghlal.
- Au Sud-est, le seul nœud praticable est celui de l'intersection du Bd de la révolution et du CW 85 vers Sidi bel Abbès. Un second nœud à l'intersection du Bd du 1<sup>er</sup> Mai et celui de Didouche Mourad est amorcé.
- A l'Ouest les accès sont possibles à partir des nœuds situés à l'intersection de la Rue Ben Mhidi et la rue Belhadj, et à celle du Bd de la révolution et du Bd des frères Benfissa

Problèmes :	Potentialités :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le tracé des voies au niveau de la rive droite du secteur est mal structuré contrairement à la rive gauche (centre-ville)</li> <li>• Toutes les lignes de transport traversent la rive gauche du fragment d'étude contrairement à la rive droite ou les lignes de bus passent seulement autour sans desservir le cœur de cette dernière</li> <li>• Le parking situé au niveau de la rive gauche ne répond pas aux besoins de la population qui se gare le long des voies chose qui créer le problème d'embouteillage</li> <li>• Le lycée crée une barrière entre la rive gauche et droite puisqu'il n'y a pas de pénétrante tout au long de cette grande surface, ce qui impose aux habitants de faire</li> <li>• le tour pour atteindre l'axe 1<sup>er</sup> Mai et de traverser vers la rive gauche.</li> <li>• L'axe majeur de notre cas d'étude 1<sup>er</sup> Mai, qui relie les deux entités ne répond pas aux caractéristiques d'un boulevard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notre périmètre d'étude est suffisamment accessible des différents côtés du secteur, et vue l'importance de la rive gauche pour l'ensemble de la commune, ce besoin est largement satisfait</li> <li>• La proximité d'infrastructure de liaison qui est la gare routière et ferroviaire</li> </ul>

Carte de la trame viaire

Carte de ligne de transport

#### 1.8.4 La forme urbaine :

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

- La première zone est occupée par la fonction résidentielle où la densité est moyenne. Le bâti est implanté d'une manière aléatoire formant un tissu vernaculaire où on trouve à l'intérieur des ilots d'habitation des ruelles.
- La deuxième zone est composée principalement par des habitations individuelles, riche en termes d'équipements et des logements collectifs en barre, c'est une zone très dense. La structure de cette zone est en damier d'où la régularité des ilots et la bonne structuration des voies
- La troisième zone : se situe entre les deux premiers secteurs et se constitue d'équipements et d'un seul immeuble collectif, ces derniers sont disposés tout le long de cette axe créant un long couloir
- La quatrième zone : est occupée principalement par la fonction de transport, cette zone est d'une densité faible
- La prédominance de la fonction résidentielle avec un pourcentage de 70% d'habitat individuel et de 30% d'habitat collectif.

Contraintes :	Potentialités :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La concentration des équipements et diversité des fonctions du secteur Ouest contrairement.</li> <li>• Au côté Est ou l'on trouve principalement la fonction éducative en terme d'équipements ce qui entraine un déséquilibre et la mauvaise répartition des équipements et l'absence de la diversité fonctionnelle.</li> <li>• Le fragment d'étude dispose d'un nombre important de friches qu'on considère comme potentiel qui sera dans l'intérêt des habitants.</li> <li>• La mixité sociale est assurée par la diversification des types d'habitats.</li> <li>• La présence d'une grande surface de terrains de jeux dont seulement un seul est exploitée.</li> <li>• Disponibilité de plusieurs terrains favorable à l'implantation d'espaces verts qui sont non entretenue dont le jardin de la daïra.</li> <li>• Les deux gares sont mal aménagées et ne dispose pas d'équipements d'accompagnements.</li> <li>• Les axes structurants monopolisent la quasi-totalité de l'armature commerciale et de l'activité urbaine du centre-ville, mais au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ces axes, l'animation diminue et la fonction dominante se réduit à une fonction résidentielle.</li> <li>• Les deux rives ne sont pas d'une densité égale puisque le centre-ville est plus dense que le 2eme secteur chose qui provoque un déséquilibre visuelle.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La rive gauche est assez riche en termes d'équipements.</li> <li>• La disponibilité d'un nombre important d'assiettes foncières a usage d'équipements ou d'habitations.</li> <li>• L'axe de 1<sup>er</sup> Mai est doté d'un potentiel d'attractivité vue son emplacement et l'animation que pourrait offrir le secteur qui sépare les deux rives.</li> </ul>

Carte de typologie architecturale

### 1.8.5 Centralité :

- La rive gauche comprend plusieurs centralités ponctuelles et linaires contrairement à la rive droite où l'on perçoit qu'une seule centralité au niveau du parc d'attraction et du lycée
- La rive droite est dépourvue de point de repère et de centralité chose qui permet de mentionner ; l'absence d'identité, et d'imagibilité du secteur en question
- La centralité au niveau du centre-ville et de l'entrée de la ville, on un rayonnement son seulement vers toute la commune mais aussi toute la wilaya, contrairement au secteur Est qui dispose d'une faible centralité
- Malgré la grande disponibilité foncière située entre les deux secteurs Est et Ouest qui peut créer une centralité et servir d'articulation entre les deux entités, elle est malheureusement mal planifiée

### 1.8.6 Gabarit :

Après l'analyse des gabarits des constructions nous avons remarqué qu'il y a une certaine homogénéité au niveau des hauteurs qui varient entre R+1 et R+2. Elles ne dépassent pas les R+11 pour les immeubles d'habitat collectif.

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

Carte de parcours, éléments de repère,  
centralité

Carte d'état des hauteurs

### 1.8.7 Limites et secteurs homogènes :

Les secteurs homogènes de notre cas d'étude sont :

- Secteur 01 : la rive gauche autrement dit le centre-ville par son caractère colonial et une hiérarchisation en damier, avec une diversité en termes d'équipements
- Secteur 02 : regroupe le quartier des 411 lots et celui des 320 lots ; est de types post colonial, et un tracé d'ilots non unifié, avec la prédominance de la fonction résidentielle
- Secteur 03 : est situé entre les deux premiers secteurs, bénéficie d'un potentiel important vu son emplacement et la disponibilité des assiettes foncières a usage d'équipements
- Secteur 04 : c'est l'entrée de la ville d'Ain Temouchent vue la présence de la gare routière et ferroviaire
- Secteur 05 : Douar el Balini qui prend une position de clôture du boulevard 1<sup>er</sup> Mai et dessert vers les deux sorties qui mènent vers, Sidi bel Abess et Aghlal.

*« Les limites sont les éléments linéaires que l'observateur n'emploie pas ou ne considère pas comme des voies. Ce sont les frontières entre deux phases, les solutions de continuité linéaires : rivages, tranchées de voies ferrées, limites d'extension, murs. Elles servent de références latérales plutôt que d'axes de coordonnées. De telles limites peuvent être des barrières, plus ou moins franchissables, qui isolent une région de l'autre; ou bien elles peuvent être des coutures, lignes le long desquelles deux régions se relient et se joignent l'une à l'autre. »*

Selon Kevin Lynch ; les limites (Edges) ce sont des secteurs qui marquent visuellement leur achèvement. Elles peuvent être représentées par une coupure dans le tissu : boulevard, parc, canal, voie ferrée, ou alors marquées par un changement typologique dans le bâti.

Les limites dans notre cas sont : les deux axes reliant les deux rives Est et Ouest et le Nord et Sud du périmètre d'étude, et en deuxième lieu c'est limite ressentie entre le secteur 03 et le secteur 02 vue le changement typologique entre les deux zones

- Le secteur 02 est isolé du secteur 01 non seulement par les deux limites mais aussi par le secteur 03 qui forme une sorte de barrière entre les deux
- Le secteur 04 est en position favorable puisqu'il peut être lié avec les trois secteurs si on brise la limite

Carte de limites et secteurs homogènes

### 1.8.8 Type de Structures :

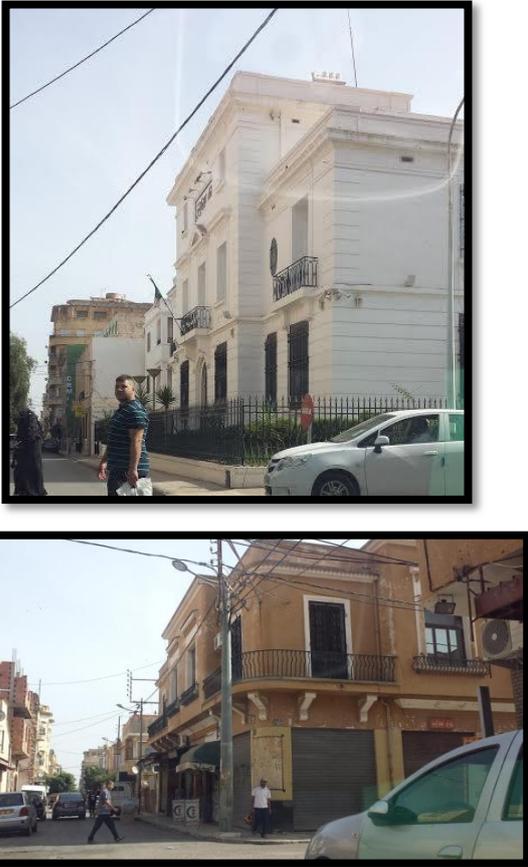
Nous remarquons que le quartier dispose de deux types de structures :

Rive Ouest « Secteur n°01 (centre colonial) » : Une structure basée sur un plan hippodamien (en damier) ou les rues sont rectilignes et se croisent en angle droit, créant des îlots de forme rectangulaire.

Rive Est : une structure irrégulière, qui forme des îlots de formes différentes et non homogène.

Carte de structure

1.8.9 Style architectural :

rives	photos	Style architectural
<p>Rive ouest : tissu colonial</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Style colonial ; néo-classique</li> <li>- La façade est composée en trois parties :             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le soubassement en lignes de refend et maçonnerie (commerce et activités au RDC)</li> <li>2. le corps de la façade : étages (habitat, bureaux...etc.)</li> <li>3. le couronnement.</li> </ol> </li> <li>- une façade basée sur l'ordre, l'équilibre et la symétrie.</li> <li>- les ouvertures sont rectangulaires et se développe en hauteur.</li> <li>- le type d'ornementation : Utilisation de listels, et talons en plâtre, et balcons en fer forgé.</li> <li>-le rapport plein vide de : 1.98.</li> </ul>
<p>Rive Est : tissu postcolonial</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- style postcolonial</li> <li>- les ouvertures sont rectangulaires et plus larges que celles du styles colonial.</li> <li>- Un type de façade dépourvue d'identité.</li> <li>- Une façade résultante du plan, et sans aucune réflexion.</li> </ul>

Carte de style architectural

### 1.8.10 Etat de la façade urbaine :

- **La rive ouest** du boulevard où se trouve le secteur colonial, la façade est dans un état majoritairement dégradé, avec plusieurs friches et habitations détruites tout au long du boulevard où se crée une façade urbaine détériorée, non homogène, non attractive, et dotée d'un caractère et d'immagibilité villageoise, indigne d'une ville comme Ain Temouchent.



48

Segment de la façade de la rive ouest (friches, état dégradé)



49

Segment de la façade de la rive ouest (friches, état dégradé)

---

<sup>48</sup> Photo prise par l'auteur

<sup>49</sup> Photo prise par l'auteur



50

Segment de la façade de la rive ouest (friches, état détérioré)



51

Segment de la façade de la rive ouest (friches, état détérioré)

---

<sup>50</sup> Photo prise par l'auteur

<sup>51</sup> Photo prise par l'auteur



52

Segment de la façade de la rive ouest (friches, état détérioré)



53

Segment de la façade de la rive ouest (friches, état détérioré)

---

<sup>52</sup> Photo prise par l'auteur

<sup>53</sup> Photo prise par l'auteur



54

Façade de l'ancienne église Saint Laurent, devenue mosquée Lalla Khadidja



55

Façade du CEM MAX MARCHAND (un bâtiment de valeur patrimoniale importante)

---

<sup>54</sup> Photo prise par l'auteur

<sup>55</sup> Photo prise par l'auteur



56

Façade de la cité Thiers (un bâtiment d'une valeur patrimoniale importante)

- **La rive Est :** on retrouve majoritairement tout au long de la façade urbaine du vide vu la grande surface d'espace non bâti, mis à part le lycée, le parc d'attraction, le CEM, et le centre de formation qui ont une façade assez bien entretenue et en bon état.



57

Façade de la cité BOULAARAF (élément de repère et bâtiment d'une valeur patrimoniale importante)

<sup>56</sup> Photo prise par l'auteur

<sup>57</sup> Photo prise par l'auteur



58

Façade du centre de formation



59

Façade des aires de jeux et terrains de sports



60

Façade des aires de jeux et terrains de sports

<sup>58</sup> Photo prise par l'auteur



Façade du lycée EL BACHIR IBRAHIMI

61



Façade du parc d'attraction

62

---

<sup>59</sup> Photo prise par l'auteur

<sup>60</sup> Photo prise par l'auteur

<sup>61</sup> Photo prise par l'auteur

<sup>62</sup> Photo prise par l'auteur

### 1.8.11 Espace vert :

Notre fragment d'étude a un potentiel important qui pourrait participer à l'animation et attraction du quartier 1<sup>er</sup> Mai ; qui est le jardin public.

<sup>63</sup>Il est situé au niveau de la porte de la ville (la gare routière et ferroviaire) et exactement à l'entrée du quartier du côté de la rive ouest, à caractère colonial construit vers 1940 et couronné par l'ancienne église de Saint Laurent, devenue après l'indépendance la mosquée de Lalla Khadîdja.

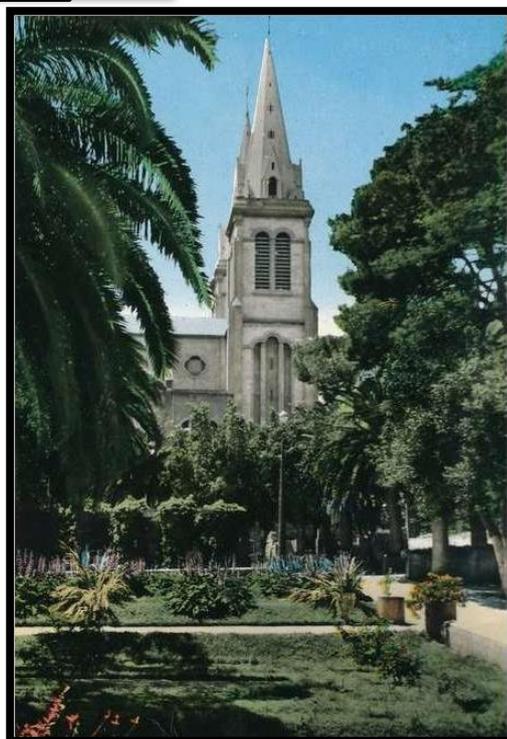


L'ancienne «église Saint Laurent

<sup>64</sup>Le jardin public a gardé son caractère et son aménagement datant de l'époque colonial, mais est maintenant dans un état dégradé puisqu'il est fermé et abandonné depuis longtemps.

Il est doté :

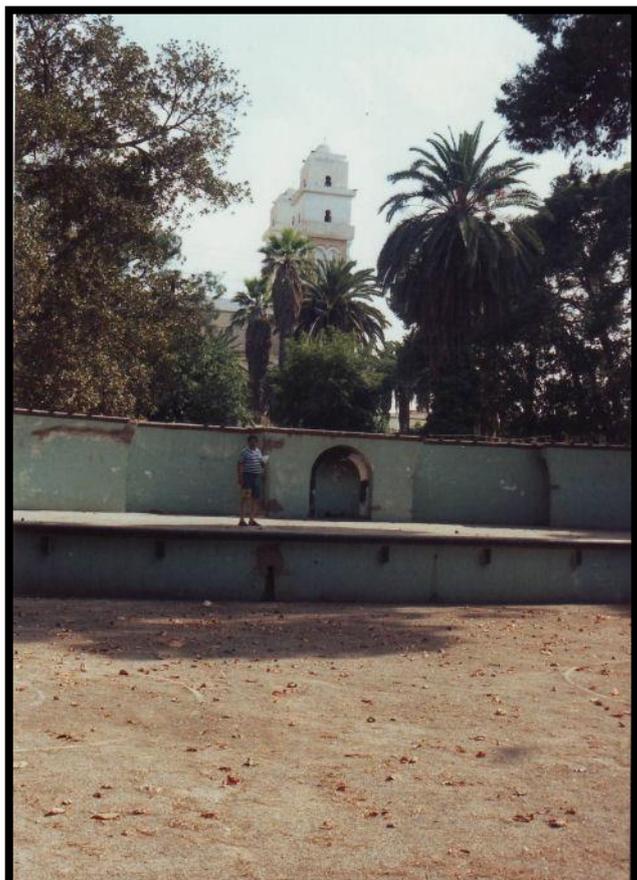
- D'un théâtre de verdure
- De promenades cernées de part et d'autre part d'arbres.
- On retrouve aussi des promenades tracées par des colonnes, ou le chemin est couvert de poutrelles.
- 



Vue de l'intérieur du jardin public vers l'église

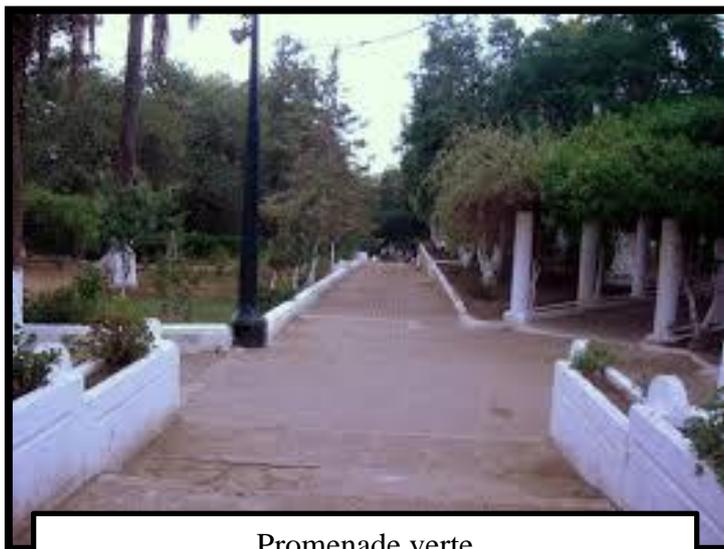
<sup>63</sup> <http://antoine.gras.pagesperso-orange.fr/ain-temochent>.

<sup>64</sup> <http://antoine.gras.pagesperso-orange.fr/ain-temochent.htm>



Théâtre de verdure

6566



Promenade verte



Promenade des colonnes qui mène vers l'église



Ancienne photo du jardin et l'église Sain Laurent

67

<sup>65</sup> <http://antoine.gras.pagesperso-orange.fr/ain-temochent.htm>

<sup>66</sup> <http://antoine.gras.pagesperso-orange.fr/ain-temochent.htm>

## 1.9 La problématique spécifique :

Conformément aux propositions retenus du master plan de la ville de Ain Temouchent, qui ont pour principe : l'organisation polycentrique, avec la diversité, durabilité et l'équilibre des différentes centralités, tout en assurant leurs liaisons les unes aux autres : d'où le choix du périmètre d'étude de l'axe du Boulevard 1<sup>er</sup> Mai qui sépare deux différentes entités.

Le périmètre d'intervention choisi à l'issue de l'analyse urbaine présente une problématique très pertinente, que l'on perçoit rapidement, en effet le fragment est devisé en quatre entités distinctes, cloitrées sur elles-mêmes : le premier secteur qui est le centre-ville avec un caractère colonial et une hiérarchisation en damier, avec une diversité en terme d'équipements, hormis le problème de stationnement et la présence d'un seul parking qui ne subvient pas aux besoins des habitants. Le deuxième secteur qui regroupe le quartier des 411 lots et celui des 320 lots ; est de types post colonial, et un tracé d'ilots non unifié, avec la prédominance de la fonction résidentielle, ou l'on remarque une mixité sociale vue la diversité des types d'habitats : individuels et collectifs. Cette partie du fragment est digne d'une cité dortoir vue l'inexistence d'attractivité. Le troisième secteur qui est situé entre les deux premiers secteurs, bénéficie d'un potentiel important vu son emplacement et la disponibilité des assiettes foncières a usage d'équipements, sauf que ce dernier est mal exploité, puisque la seule source de loisir a rayonnement communal voir wilaya qui est le parc d'attraction , est destiné seulement au individus d'une tranche d'âge de cinq à quinze ans tout en négligeant les autres classes de la populations, sans oublier d'évoquer la non exploitation des terrains de jeux mis à part un seul. Le quatrième est dernier secteur du périmètre d'étude est défini comme étant une entrée de la ville de Ain Temouchent vue la présence de la gare routière et ferroviaire mais celle-ci est dépourvue d'équipements d'accompagnements malgré son importance à l'égard de la ville.

L'ancien centre et l'entrée de la ville dominant non seulement le périmètre d'étude mais aussi toute la wilaya vue le rayonnement de leurs centralités , contrairement au deux autres secteurs qui disposent d'une seule centralité qui est le parc d'attraction ce qui provoque un déséquilibre et surtout une mauvaise connectivité entre celles-ci ; chose qu'on perçoit visiblement surtout que le premier secteur est isolé du deuxième non seulement par l'axe du 1<sup>er</sup> Mai qui crée une rupture mais aussi le troisième secteur qui forme une barrière entre les deux. La quatrième entité est en position favorable puisqu'elle peut être liée avec les trois autres parties si on brise la limite qui est la voie venant de l'Est vers l'Ouest.

---

<sup>67</sup> <http://antoine.gras.pagesperso-orange.fr/ain-temochent.htm>

**CHAPITRE IV:**  
INTERVENTION OPERATIONNELLE

## Introduction :

Ce chapitre va aborder notre intervention urbaine et va essayer de concrétiser les objectifs tracés dans les études précédentes, en se basant sur l'analyse des exemples choisis pour appréhender les éléments de programmation, les exigences normatives et techniques de conception ....etc.

### 1.10 Analyse thématique :

#### 1.10.1 Exemple 01 : la requalification du boulevard CHARLES GAUTIER :



Vue aérienne du boulevard Charles Gautier

##### a. Présentation du projet :

L'opération d'aménagement urbain "ZAC Boulevard de la Baule - Charles Gautier" va aboutir à l'édification d'un nouveau quartier. Il reliera des secteurs de Saint-Herblain aujourd'hui séparés, tout en préservant la nature en milieu urbain et en renforçant l'attractivité.

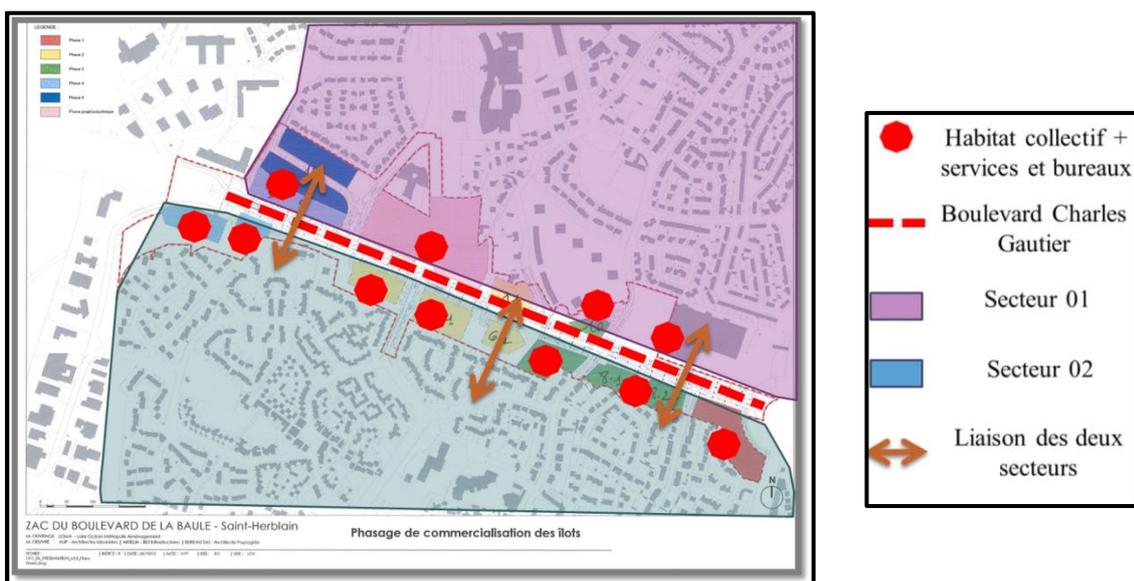


Schéma de la requalification du boulevard

**b. Objectif du projet :**

Relier les secteurs de Saint-Herblain aujourd'hui séparés par l'axe routier : « recoudre » les deux pans urbains que sont les quartiers situés de part et d'autre du boulevard Charles-Gautier pour les transformer en une seule et unique « ville-parc », agréable à vivre; et améliorer la sécurité pour les usagers du boulevard et les riverains.

PROGRAMME :	SURFACE :
Périmètre d'intervention	22 Ha
Longueur du boulevard	1,5 Km
logements	- 57 000 m <sup>2</sup> (surf plancher) Dont 850-900 logements : 25% log locatifs sociaux 25% log abordables 50% log libres; propriétaires, locatifs privés. hauteur : 9m - 20m
Bureaux et services	33 000 m <sup>2</sup> (surf plancher)
Places de parking	- Pour 138 log : 125 places
Espaces publics	- Placettes et espaces verts

### 1.10.2 Exemple 02 : la requalification de l'avenue DENFERT-ROCHEREAU :

#### a. Présentation du projet :

Un axe qui fait face à la gare de Châteaueux, à Saint-Etienne, est réaménagé pour assurer une liaison fluide de la gare vers le centre-ville



#### b. Objectif du projet :

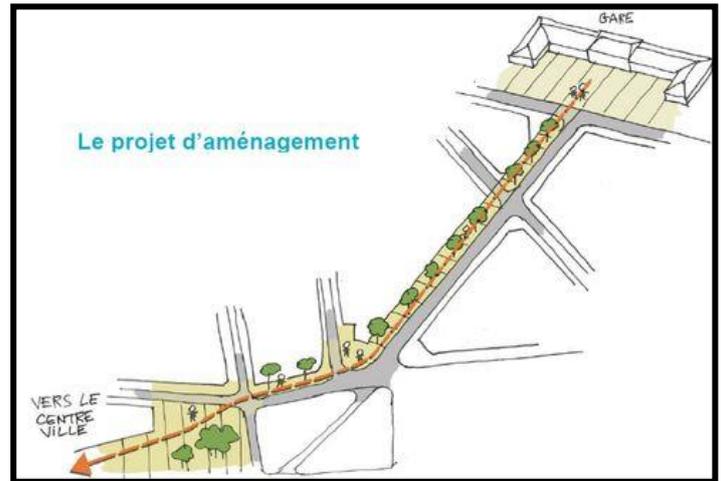
Le projet consiste à réaliser sur toute la longueur de l'artère une large promenade piétonne qui rende la voie « évidente » pour se rendre au centre-ville donc il fallait avant toute chose harmoniser cet axe et le rendre attractif.

Ces travaux contribuent également à renforcer une logique d'extension du centre-ville vers la gare SNCF et faire de cette avenue une entrée de ville confortable pour les 12 000 voyageurs quotidiens qui doivent se rendre en centre-ville.

PROGRAMME :	SURFACE :
Longueur du boulevard	300 m
boulevard	<p>Une voie de 24 m de largeur dont :</p> <p>Trottoirs :</p> <p>Rive ouest : 10,5 m --&gt;</p> <p>6,3 avec arbre</p> <p>4,2 bandes vides</p> <p>Rive est : 4,7 m</p> <p>Bande avec mobilier urbain</p> <p>Une voie mécanique a sens unique</p> <p>Piste cyclable</p>



Esquisse de l'aménagement du boulevard



Chemin de la gare vers le boulevard

### 1.10.3 Exemple 03 : l'îlot ouvert : quartier MASSENA (CHRISTIAN DE PORTZAMPARC) :

**Situation:** Paris 13<sup>ème</sup>

**Date:** 2010

**Superficie de logements:** 67 500 m<sup>2</sup>

**Superficie de bureaux:** 116 600 m<sup>2</sup>

**Superficie d'universités:** 105 000 m<sup>2</sup>

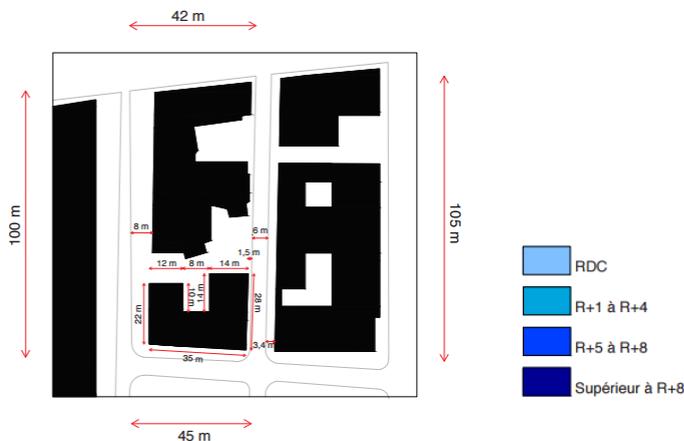
**Superficie construite:** 339 100 m<sup>2</sup>

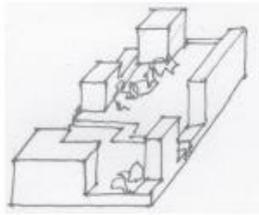
**Densité:** forte P/S= 2,5

**Usages:** logements, universités et bureaux

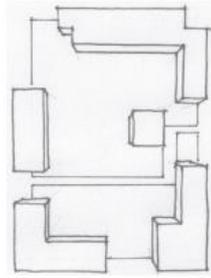
Le quartier Masséna-Grands Moulins présente un concept urbain novateur, celui de "l'îlot ouvert". Ce principe intègre la mixité des programmes souhaités, c'est-à-dire des logements, des universités, des bureaux et des commerces. Le plan est caractérisé par des rues ouvertes. Les immeubles ne sont plus collés les uns aux autres, ce qui permet de laisser la lumière. Chaque immeuble peut prendre le jour sur quatre façades. Ces séparations permettent également une longue distance de vue et, dans un en même temps, de ménager l'intimité

Les fronts bâtis les plus denses sont situés le long des voies de circulation des plus empruntées, tandis que les espaces verts, de repos, donnent sur des rues calmes.





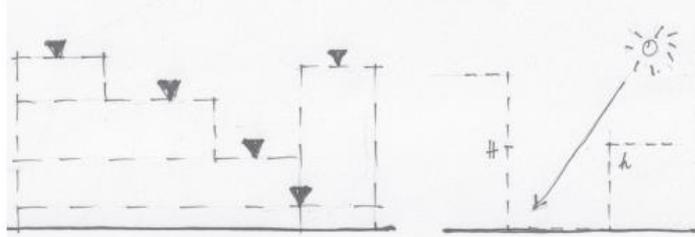
Occupation de l'intérieur d'îlot par des jardins et des cours privatives.



Implantation en bordure, ouvertures entre les bâtiments, variations des hauteurs.



Ouvertures et retraits créant des vues et des cours, et rendant les rues plus claires.



Dynamique des hauteurs qui permet un ensoleillement maximal.

### 1.10.4 Synthèses :

La requalification du boulevard Charles Gautier:	La requalification de l'avenue Denfert-Rochereau	L'îlot ouvert : Quartier Masséna (Christian De Portzamparc)
<p>Renforcer l'offre de logements, de commerces, et de services le long des abords du boulevard principal afin de participer à son animation,</p> <p>L'équilibre entre les deux rives du boulevard principal afin de garantir la liaison des deux entités, et le rendre dynamique et attractif.,</p> <p>La variété en terme de type d'habitats collectifs afin de faciliter l'acquisition de logements et d'atteindre une mixité sociale.</p>	<p>L'importance de l'aspect esthétique, l'aménagement et le choix du mobilier urbain qui favorisent l'attractivité vers le boulevard par les voyageurs venant de la porte de la ville qui est la gare</p> <p>L'importance capitale de la notion des espaces extérieurs « les placettes, les aires de Repos, les espaces publics,...»,</p> <p>Assurer la liaison fluide de la gare vers le centre-ville, par la transformation du boulevard en une entrée de ville confortable, et agréable aux voyageurs.</p>	<p>- Structurer les îlots selon l'îlot ouvert qui favorise la mixité fonctionnelle (des logements, des bureaux, université...etc.) sans coller les immeubles pour plus de luminosité, et bénéficier de 4 façades.</p>

### 1.11 Scenarios :

Le scenario est la description de la situation future du périmètre d'étude et le cheminement cohérent des évènements permettant de passer de la situation présente à cette situation future améliorer.

Avec l'ambition de répondre aux différents problèmes soulevés et les enjeux décrits dans la phase précédente (analyse typo morphologique), nous avons proposés trois scenarios différents :

Scenarios 1/2

Scenario 3

## 1.12 Plan d'aménagement global :

Avec l'ambition de répondre aux différents problèmes soulevés, les enjeux décrits dans la phase précédente, et pour atteindre l'objectif recherché nous avons retenu le Parti d'aménagement qui se décline à travers l'intitulé suivant : **la requalification du boulevard 1<sup>er</sup> Mai pour une réconciliation entre le passé et le présent.**

Ayant pour principe la juxtaposition de deux entités appartenant à deux périodes différentes (coloniale et postcoloniale) par la création d'une nouvelle centralité tout au long du boulevard, et l'implantation d'une placette centrale qui représente l'élément de jonction et de rencontre des deux rives.

Pour ce faire, nous avons élaboré sept stratégies d'interventions :

### 1.12.1 Stratégies d'interventions :

- 1ere stratégie : la restructuration viaire
- 2eme stratégie : l'équilibre et l'homogénéité du boulevard 1<sup>er</sup> Mai
- 3eme stratégie : la placette centrale : une nouvelle attraction du quartier
- 4eme stratégie : une mixité sociale et fonctionnelle
- 5eme stratégie : améliorer la qualité urbaine et favoriser la vie sociale à travers la trame verte
- 6eme stratégie : création de repère urbain dans le quartier
- 7eme stratégie : gestion du stationnement et du transport public

**1ere stratégie : la restructuration viaire**Point A

- Rive ouest : tracé une voie qui coupe l'îlot du jardin public pour assurer une homogénéité urbaine le long du boulevard
- Rive est : ouvrir la cité 411 lots sur le boulevard 1<sup>er</sup> Mai en traçant une nouvelle pénétrante

Point B

- cadrer l'élément central qui est la placette en supprimant le tronçon qui traversait l'îlot
- Restructuration de l'îlot en supprimant les voies mécaniques qui sont dans un état détérioré et a flux mécanique faible.
- Ouvrir la cité 336lots sur le boulevard par la suppression d'une partie du lycée et la création d'une voie

Point c

- rediriger le flux mécanique vers les deux sorties de sidi bel Abbes et Aghlal en clôturant l'îlot

**2eme stratégie : l'équilibre et l'homogénéité du boulevard 1<sup>er</sup> Mai**

- Assurer l'équilibre et l'harmonie du boulevard par une organisation spatiale qui combine les structure des deux rives
- Création de façades urbaine continue le long de l'axe principale 1<sup>er</sup> Mai, et un gabarit fixe de R+5, ceci en se basant sur le gabarit de la cité Boularaf existante.

**3eme stratégie : la placette centrale : une nouvelle attraction du quartier**

- L'implantation de la place centrale au niveau d'un nœud très important situé au centre du secteur et à l'intersection de deux axes importants
- Pour ce faire nous avons délocalisé le parc d'attraction et combiné les deux îlots parallèles
- La placette va permettre au boulevard qui formé une limite entre les deux rives, a les rassemblées et constitué une seule entité
- L'ouverture de l'espace centrale qui est la placette permettra de cassé la monotonie du boulevard et fournir une variété de perception visuelle et une promenade agréable
- Donner une vocation culturelle et administrative à la placette par l'injection d'une salle de cinéma, une bibliothèque, un centre culturel, la daïra, un centre d'affaire, et de l'habitat collectif intégré

**4eme stratégie : une mixité sociale et fonctionnelle**Point A

- renforcer l'offre de logement par l'injection de l'habitat collectif intégré en délocalisant le parc SONATRAC et la réhabilitation du bâtiment Boularaf pour sa valeur historique

Point B

- Rive ouest : Améliorer la qualité de la façade urbaine par le réaménagement des ilots situés au bord du boulevard, vue leurs états détériorés. Ceci par l'injection de l'habitat collectif intégré ou on aura du commerce et services au RDC et 1<sup>er</sup> étage
- Rive est : Assurer la continuité fonctionnelle du boulevard par l'implantation de l'habitat collectif intégré au niveau de l'ilot n 02  
Améliorer l'accessibilité piétonne au lycée et son ouverture sur les deux quartiers par le changement de son accès principal vers la voie projetée

Point c

- dynamisé et rendre attractif le secteur Douar el Balini pour lui donner une vocation administrative par l'injection d'une tour hybride ou l'on retrouve ; des bureaux, administration...etc.

**5eme stratégie : améliorer la qualité urbaine et favoriser la vie sociale à travers la trame verte**

Point A

Ouvrir le jardin public sur l'espace urbain par la délocalisation de la Daïra

Point B

- Marquer l'entrée de la placette par l'implantation de barrière végétale le long du boulevard afin d'assurer la continuité visuelle par :
- L'aménagement des axes structurants par des espaces verts et le positionnement des espaces de repos et de détente sur les abords, pour garantir une qualité paysagère
- Notre projet vise à créer un série d'espaces public qui constitue un lieu de vie et d'animation ;
- Ces espaces sont entièrement dédiés aux piétons de façon quasi permanente

**6eme stratégie : création de repère urbain dans le quartier**

*« Les points de repère sont un autre type de référence ponctuelle, mais dans ce cas l'observateur n'y pénétrant pas, ils sont externes. Ce sont habituellement des objets physiques définis assez simplement : immeuble, enseigne, boutique ou montagne. [...] Certains points de repère sont des objets éloignés, dont la nature est d'être vus sous de nombreux angles et à des distances variées, dépassant les sommets des éléments plus petits, et servant de points de référence radiale. [...] D'autres points de repère ont surtout une utilité locale, quand on ne peut les voir que d'un nombre limité d'endroits, ou sous certains angles. Ce sont les signaux innombrables, vitrines de boutiques, arbres, poignées de portes, ou autres détails du paysage urbain. »<sup>69</sup>*

- En se basant sur la caractéristique principale des points de repères selon Kevin Lynch nous prévoyons la réalisation d'une tour hybride au niveau du nœud marquant la fin du boulevard
- Cette tour servira de point de repère qui doit être assez singulier et se détache du contexte

---

<sup>69</sup> KEVIN LYNCH « l'image de la cité »

**7eme stratégie : gestion du stationnement et du transport public**

- Prévenir le problème de stationnement que pourrai engendrer l'attractivité vers le quartier en créant des parkings à l'intérieur des ilots situés le long du boulevard
- Afin de couvrir tout le quartier en matière de transport public nous avons projeté une nouvelle ligne de bus qui traverse la rive Est

## Programmation



## Programmation



## Plan d'aménagement global

Plan de masse

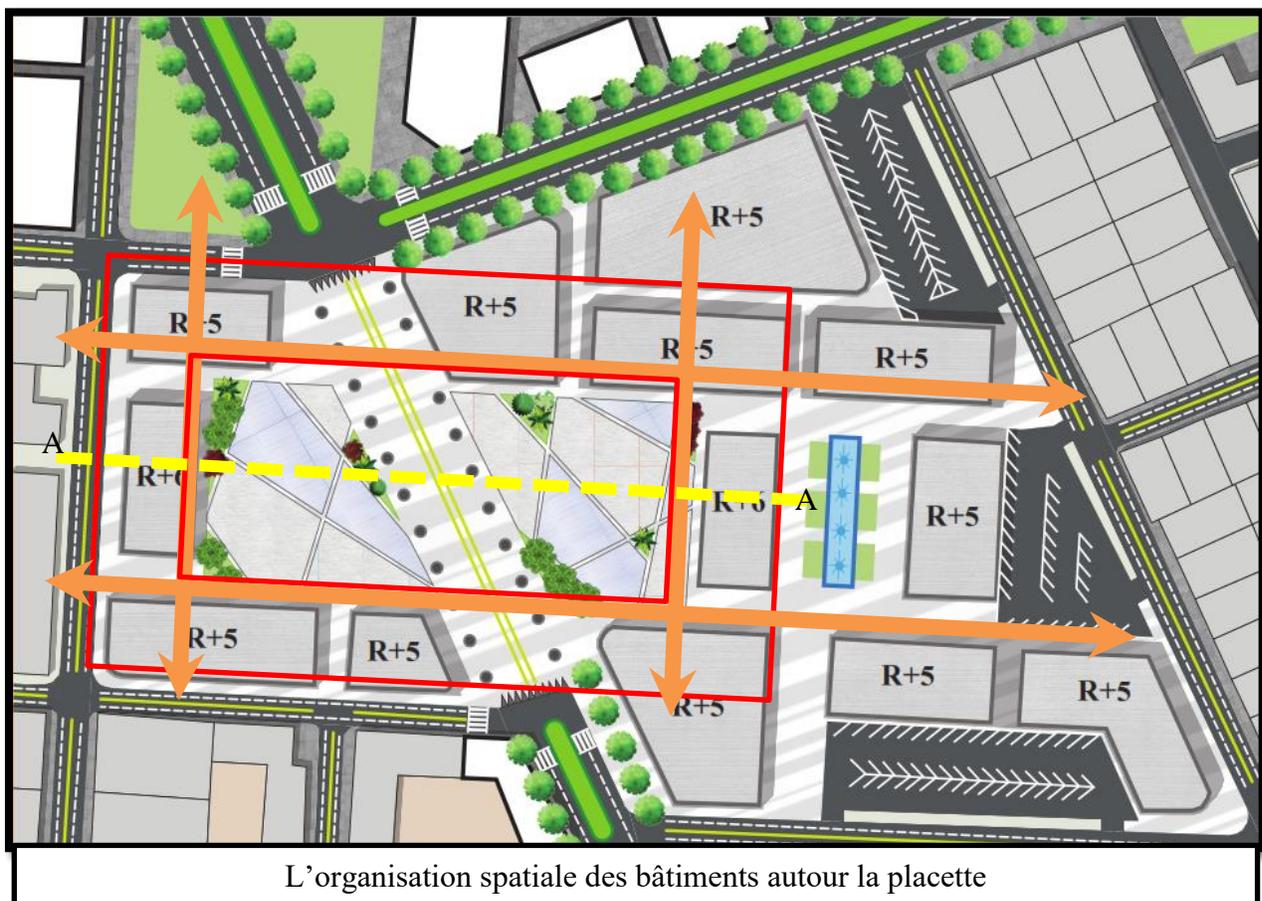
### 1.13 Projection opérationnelle : plan de masse 1/200

#### 1.13.1 Implantation du bâti :

Les bâtiments sont organisés de manière à cadrer l'élément centrale qui est la placette, en assurant leurs continuité et leurs alignement.

Entre chaque bâtiments on retrouve un dégagement d'une distance de 10 m afin d'attribuer une meilleur accessibilité piétonne vers les deux rives, et favoriser la pénétration de la lumière au cœur de l'ilot.

L'alignement et la continuité des bâtiments trace un chemin piétons qui devient évident et se fait de manière spontanée, ce tracé sert d'une promenade au niveau de la placette doté de part et d'autre de galeries avec des activités commerciales et de services.



#### 1.13.2 Trame viaire et mobilité :

Le projet est traversé par le boulevard 1<sup>er</sup> Mai qui est d'une largeur de 24m le long quartier, mais au niveau de la placette nous avons réduit cette largeur à 20m dans le but d'obliger les véhicules à réduire la vitesse ceci d'une part et d'autre part nous avons surélevé le niveau de la placette et le tronçon qui la traverse par rapport au niveau initial de la voie 1<sup>er</sup> Mai.

Les aires de stationnements sont disposées à l'intérieur des ilots, vue la valeur de la façade urbaine tout au long du boulevard ou il est préférable de l'utilisée de manière rationnelle et efficace, et éviter le stationnement au bord de la placette.

La placette est doté seulement d'une circulation piétonne, et exclusivement en cas d'urgence ou il est possible d'accéder au véhicules d'urgence (police, pompiers, ambulances...etc.)

### 1.13.3 Style architectural :

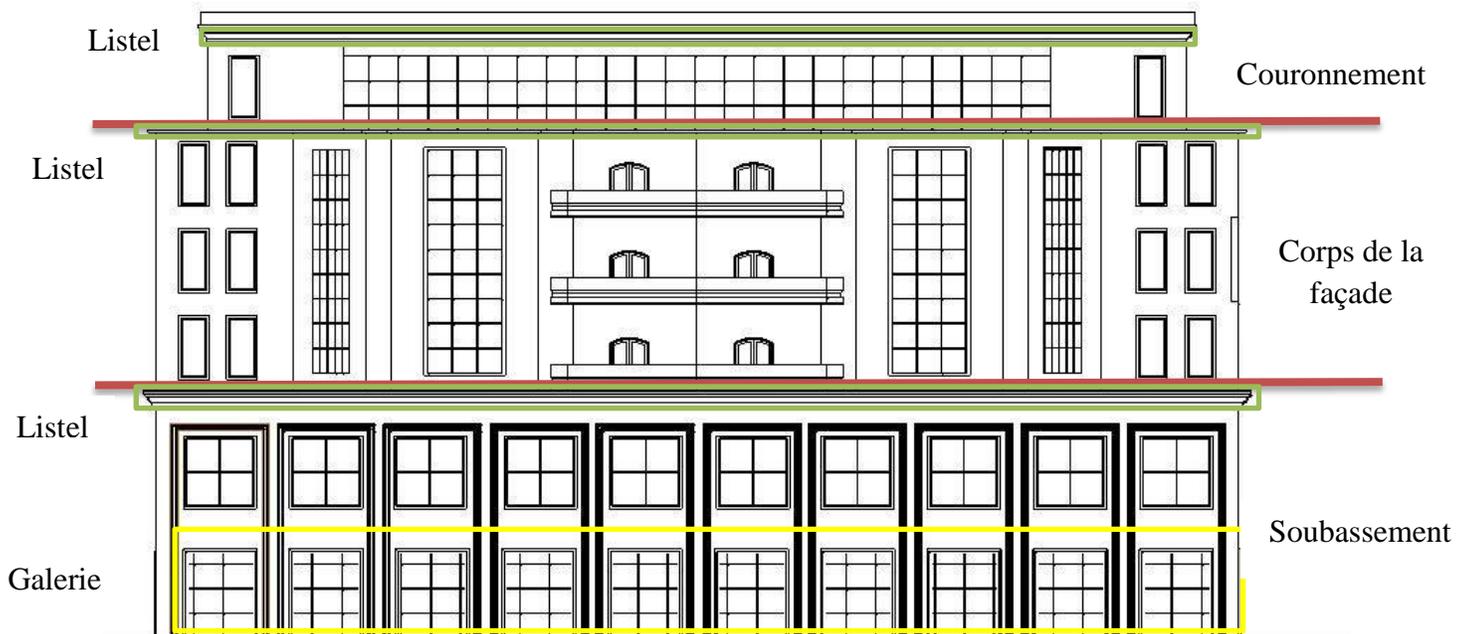
Le projet est situé au milieu d'un secteur doté d'une dualité en terme de style architecturale, ou l'on retrouve le style colonial au niveau de la rive Ouest et un style postcolonial au niveau de la rive Est, alors pour garantir l'harmonie du secteur nous avons opté pour un style architectural qui combine les deux styles, tout en rajoutant une touche du style de notre époque.



Façade organisée selon le style colonial (soubassement, corps de la façade, couronnement)

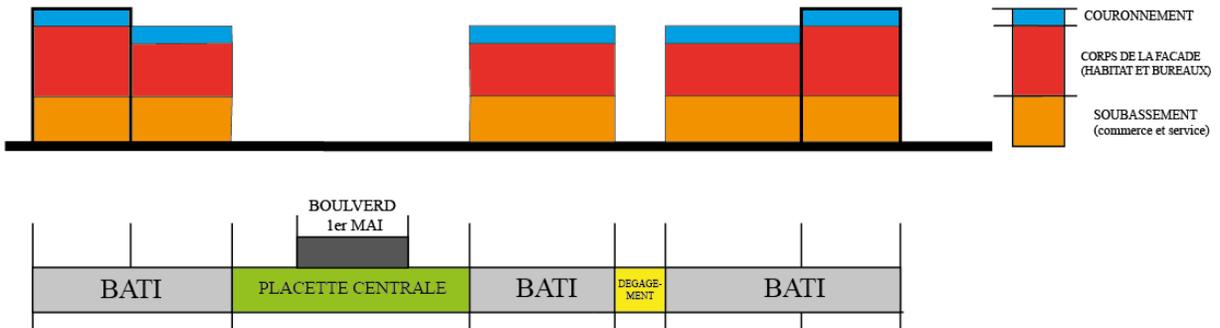
De ce fait, les façades devraient se composer de trois parties :

- Le soubassement : une ligne réservée aux activités commerciales et de services située au niveau du RDC et 1<sup>er</sup> étage. Ayant un système de galerie tout a long du bâtiment, avec des ouvertures en bais vitrés.
- Le corps de la façade : comprend les étages d'habitations, d'administrations, et de bureaux...etc. ayant pour principe l'ordre et l'équilibre des ouvertures, ou le rapport plein et vide serai inférieur à celui du style néo-classique (majoritairement de 1.98), c'est-à-dire le vide serais supérieur au plein dans le but d'obtenir une façade plus au moins transparente et un éclairage naturel maximum.
- <sup>70</sup>Couronnement : ce dernier étage sera doté d'habitat de type haut standing, et suit le principe d'ordre et d'équilibre et d'une façade plus transparente que la partie précédente.



Façade de la salle de cinéma, organisée selon le style colonial  
(soubassement, corps de la façade, couronnement)

<sup>70</sup> Travail de l'auteur



COUPE AA



#### 1.13.4 Espace public :

La placette projetée représente le cœur du projet urbain du quartier 1<sup>er</sup> Mai, elle n'est pas qu'un lieu de rencontre mais aussi un lieu de jonction des deux rives, elle participe à donner une identité et une image au quartier.

Le traitement de celle-ci est à 80% minérale, avec quelques arbres afin de garantir de l'ombre aux piétons, elle est dotée de terrasses exploitées par les restaurants, cafétérias, crémeries...etc. Situées aux RDC des immeubles.

arbre	nom	Mode de croissance	ensoleillement	Hauteur de l'arbre à maturité	Espacement requis
	Févier	rapide	soleil	18 m	11.5m
	Erable à sucre	lente	Soleil, mi-ombre	15 m	8m
	Chêne écarlate	lente	soleil	20m	11m
	Marronnier a fleurs rouge	moyenne	Soleil, mi-ombre	10 m	6.5m
	Osiryerde virginie	lente	Soleil, mi-ombre	12 m	5 m
	Tilleul d'Amérique	rapide	soleil	15m	7.5 m

	Phellodendron amur	rapide	soleil	12 m	6 m
---	-----------------------	--------	--------	------	-----

### 1.13.5 Hauteurs des bâtiments :

Le gabarit sera de R+5 tout au long du boulevard suivant l'immeuble existant appelé cité Boulaaraf afin de garantir un équilibre tout au long du boulevard et une façade urbaine cadrée, et marquer la Daïra et le Cinéma situé de part et d'autre de la placette ont un gabarit de R+6.

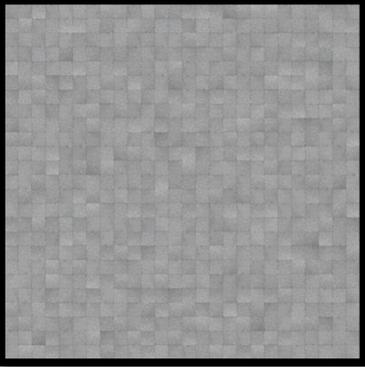
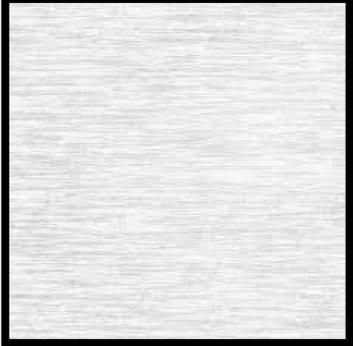


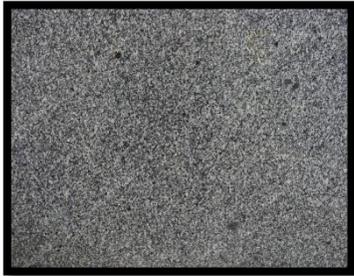
### 1.13.6 Habitats et équipements :

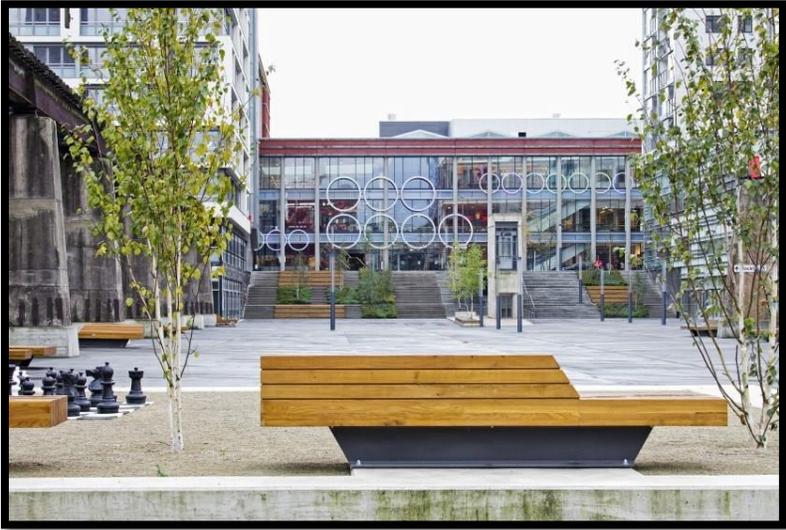
La placette représente le cœur du quartier ou on a voulu lui attribuer la fonction culturelle (cinéma, bibliothèque, centre culturelle) et administrative (Daïra, centre d'affaire).

Le type d'habitat du fragment est du moyen et haut standing, afin d'assurer une mixité sociale et permettre une meilleure accessibilité à toutes les classes sociales.

**1.13.7 Texture et mobilier urbain.**

type	texture
	Utiliser au niveau des trottoirs
	Utiliser au niveau du trottoir de la placette
 	Utiliser dans l'aménagement de la placette (terrasse, aire de repos)

	<p>Une surélévation de la voie qui traverse la placette afin d'inciter les véhicules à réduire leurs vitesses.</p>
	<p>Bitume pour les voies urbaines</p>

<p>type</p>	<p>Mobilier urbain</p>
	<p>bancs</p>



Espace d'entablement au niveau de la placette



Potelet de sécurité qui sépare la voie de la placette afin d'éviter l'accès des véhicules à l'intérieur de l'espace. Ce type de potelet n'est pas fixe, afin de permettre aux véhicules d'urgences d'accéder à l'intérieur de l'espace.



Poteaux lumineux

	
	<p>Poubelle urbaine</p>

Vue 3D

## 1.14 Conclusion

La ville de Ain Temouchent a subi une consommation abusive des terres agricoles causées par l'étalement urbain non contrôlé suite à la crise de logements due à l'augmentation de la population et le séisme de 1999, chose qui a donné naissance à des quartiers périphériques sans identités, enclavés, mal intégrés au sein de la ville, dépourvus de centralités, et qui dépendent toujours du centre historique de la ville ce qui a exercé une grande pression sur ce dernier.

Alors pour régler cette problématique, nous avons adopté la méthodologie suivante :

- La lecture du Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville de Ain Temouchent et ses grandes orientations d'aménagement.
- L'analyse de la ville de Ain Temouchent basée sur trois thématiques celles de :
  1. La morphologie urbaine.
  2. L'infrastructure de transport et de déplacement.
  3. Centralité urbaine.

Suite à ces étapes nous sommes parvenues à définir la problématique générale de la ville de Ain Temouchent, où l'on a opté pour les solutions suivantes :

- Création des centres secondaires qui possèdent une diversité de fonctions et d'animation répondant au besoin de la population locale en améliorant l'attractivité de ces dernières ou va se développer une centralité tout autour. Pour leur donner, des identités et des valeurs propres à chacun en préservant celle du centre-ville.
- La restructuration des relations entre les différents secteurs de la ville.
- L'amélioration des réseaux viaires par la création des nouvelles voiries.
- La réorganisation des lignes de transports en commun.
- Traitement des nœuds et des échangeurs pour assurer la fluidité de déplacement.

Nous avons choisi de travailler sur le quartier 1<sup>er</sup> Mai, où on a tenté de faire une analyse typomorphologique de ce périmètre. Ceci nous a permis de tirer certaines conclusions partielles et relatives à l'état actuel, de sa situation fonctionnelle, 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 de requalifier le boulevard 1<sup>er</sup> Mai et lui attribuer le rôle d'articulation des deux rives, et d'accueillir vu sa position au niveau de la porte de la ville (la gare routière et ferroviaire), nous avons proposé de :

- La restructuration des deux rives dans le but d'assurer un équilibre et une homogénéité du boulevard
- Traitement des trois nœuds importants du quartier, en leur attribuant chacun une fonction qui lui est propre dont : la fonction d'accueil, de jonction et rencontre, et de distribution.
- Renforcer l'offre de logement et favoriser la mixité sociale et fonctionnelle.
- Gestion du transport et du déplacement.

*« La “jonction” [“junction”] ou “point de rencontre” [“a break in transportation”] a de l'importance pour celui qui observe la ville parce que contraignant. Dans ces points de rencontre, parce qu'on doit y prendre des décisions, les gens font beaucoup plus attention et ont une perception des objets proches supérieure à la normale. »<sup>71</sup>*

Notre projet « la requalification du boulevard 1<sup>er</sup> Mai pour une réconciliation urbaine entre le passé et le présent » par sa position à proximité de la porte de la ville, sa valeur historique, et son ouverture pour de nouveaux horizons permet d'inscrire l'agglomération de Ain Temouchent dans une dynamique de développement visant à renforcer l'attractivité.

---

<sup>71</sup> KEVIN LYNCH « l'image de la cité »

## Bibliographie :

### Ouvrages

- Françoise choay et Pierre Merlin. Dictionnaire de l'urbanisme et d'aménagement .édition Puf.
- BORIE, A. AND DENIEUL, F. AND UNESCO, Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, Unesco, Etudes et documents sur le patrimoine culturel, 1984.
- Leonardo Benevolo, l'histoire de la ville. Edition paranthèse-mars1983
- DREYFUS J, «Le rouge et le jaune». Publication de la société amicale des anciens élèves de l'école polytechnique, 1971, paris. In «Pratique de da ville » op
- Françoise Choay l'urbanisme, Utopies & une anthologie, Paris, Seuil, 1965
- Le développement durable, MANCEBO F., Collection U, Armand Colin, Paris2006-1
- Projet urbain, D. Mangin, Ph. Panerai, Parenthèses, Marseille 1999

### Reuves 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. région 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
- PDAU plan directeur d'aménagent et d'urbanisme de Ain Temouchent
- 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.

## Résumé :

La ville de Ain Temouchent était conçue en tant que centre agricole en raison d'une topographie sans contraintes et sa position centrale par rapport aux terres agricoles environnantes. Ce fut alors, un centre de commandement pour créer ainsi un pôle viticole de toute la zone de la wilaya. Elle est ainsi devenue un centre urbain structurant de tout l'espace environnant. Ou on assiste un éclatement urbain sans cohérence urbaine avec une absence d'un schéma de structure en raison des programmes d'urgences notamment avec la promulgation de la ville en tant que chef-lieu de wilaya en 1984, ce qui a nécessité une mise à niveau pour répondre à la fonction administrative par des équipements structurants. A travers la lecture du tissu urbain, le noyau colonial demeure structuré par sa trame et sa typologie de l'habitat par contre les nouvelles extensions réalisées sont sous forme d'agrégats et sont dépourvus de centralité. Bien qu'ils soient détachés physiquement ils sont toujours rattachés fonctionnellement au centre historique de la ville.

Notre thème de recherche s'oriente dans cette direction étant donné que la centralité représente la clé de voute de tout développement urbain cohérent, équilibré et durable pour la ville contemporaine polycentrique. C'est dans cette optique donc que nous avons essayé d'instrumenter notre projet d'intervention ayant pour objectif principal « **la requalification du boulevard 1<sup>er</sup> Mai pour une réconciliation urbaine entre le passé et le présent** »

Le traitement du boulevard 1<sup>er</sup> Mai occupant une position charnière entre le centre-ville et le secteur des 336 lots et les 410 lots, afin d'obtenir une articulation harmonieuse entre deux entités urbaines appartenant à deux époques différentes, a été le support de notre projet urbain conçu selon les principes du renouvellement urbain. La requalification de ce boulevard s'est faite par le biais d'opérations combinées de restructuration et de densification, entre autre, ça nous a permis de rompre avec l'urbanisme de juxtaposition et renouer avec les vertus de l'urbanisme de composition, l'urbanisme de proximité qui prône la mixité urbaine, la mixité fonctionnelle et la mixité sociale, dont le but majeur est d'offrir la meilleure qualité de vie aux citoyens.

**Mots clés :** centralité, renouvellement urbain, boulevard, gare, Requalification, restructuration, densification, l'urbanisme de juxtaposition, l'urbanisme de composition, l'urbanisme de proximité, mixité urbaine, qualité de vie, Ain Temouchent, centre-ville, 336 lots, 410 lots, colonial, postcolonial.

## ملخص

تم تصميم مدينة عين تموشنت للاستغلال الزراعي بفضل جودة اراضيها الخصبة وموقعها الاستراتيجي الفعال بالنسبة إلى الأراضي الزراعية المحيطة بها. و من ثم أصبحت منطقة رائجة في انتاج النبيذ وخلق قطب قيادي سيطر على كل الولاية. فقد أصبحت مركزا عمراني موجه في اطار هيكلية كل المساحة المحيطة بها. اذ نرى النزوح الحضري دون تخطيط العمراني بما يتفق مع عدم وجود برامج ومخططات هيكلية بسبب برامج الطوارئ خصوصا مع صدور قرار ترسيم المدينة عاصمة للولاية في عام 1984، الأمر الذي يتطلب تحديث المدينة بإنشاء مرافق عمومية و مؤسسات للخدمة الادارية لتلبية احتياجات المواطنين. من خلال دراسة النسيج الحضري، يبقى وسط المدينة المتمسك بالطابع العمراني الاستعماري منظم من ناحية هيكلية الطرقات والتصنيف السكنات على غرار التوسعات العمرانية الجديدة في شكل تجمعات سكنية غير منضمة، وتخلو من ادنى شروط المركزية. على الرغم من كونهم منفصلين ماديا الا اننا نجدهم متصلين وظيفيا و عمليا مع المركز التاريخي للمدينة. موضوع بحثنا يتجه نحو هذا المنحى كون المركزية هي مفتاح بناء تطور عمراني منسجم، متوازن و مستدام تحتاجه المدينة المعاصرة متعددة المركزيات.

وفي هذا المنوال حاولنا أداء مشروع بهدف "إعادة التأهيل شارع I مايو للمصالحة بين الماضي والحاضر. إعادة تهيئة شارع I مايو الذي يتوسط وسط المدينة والقطاع 336 تجزئة عقارية و410 تجزئة عقارية، لتحقيق علاقة متناغمة بين الكيانات الحضرية التي تنتمي إلى حقبتين تاريخيتين مختلفتين بين الحاضر و الماضي، تم لدعم مشروعنا الذي يتماشى وفقا لمبادئ برنامج تطوير المخطط العمراني للمدينة. وقد تم إعادة تطوير شارع من خلال عمليات مركبة منها المتعلقة بإعادة الهيكلة والتكثيف، سمح لنا بان نضع حدا لطريقة التعمير التراكمي و فتح مجال العمران التركيبي الجوّاري ذو المزايا المبنية على الاختلاط العمراني، الاختلاط الوظيفي و الاختلاط الاجتماعي و الذي هدفه الاسمي يرمي الى الحياة الكريمة للمواطن.

**كلمات البحث:** مركزية، التجديد العمراني، نهج، محطة برية، محطة سكة الحديد، إعادة تأهيل، إعادة الهيكلة، التكثيف، العمران التركيبي الجوّاري، العمران التركيبي الجوّاري، والتنوع العمراني، ونوعية الحياة، عين تموشنت، وسط المدينة، 336 تجزئة عقارية، 410 تجزئة عقارية، مرحلة الاستعمار، مرحلة ما بعد الاستعمار