

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

Thématique : L'habiter au cœur du renouvellement urbain

# **LA GARE DE AIN TEMOUCHENT : UNE NOUVELLE FORME DE DYNAMIQUE URBAINE.**

Soutenance le 02 juillet 2017 devant le jury :

**Président :** Mme DJEBBAR K  
**Examineur :** Mme OUADAH H S  
**Examineur :** Mr KHILOUN R  
**Encadreur :** Mr RAHMOUN Mohamed  
**Co-encadreur:** Mr KALAJDI Moncef

**Présenté par :**

Imane EL HADJ SAID  
Matricule : 15116-T-12

Imane MOSTEFAOUI  
Matricule : 15117-T-12

Année universitaire : 2016 - 2017

## **REMERCIEMENT :**

*Nous tiendrons tous d'abord à remercier Allah de nous avoir donné la force, la patience et le courage pour arriver à accomplir ce travail.*

*Nous exprimons nos remerciements les plus sincères à notre encadreur **Mr. RAHMOUN Mohamed**, pour sa patience, sa confiance, ses remarques et ses conseils, et surtout pour sa disponibilité et sa bienveillance. Qu'il trouve ici le témoignage de notre profonde gratitude.*

*Nous remercions également **Mr. KALAJDI Moncef** notre co-encadreur pour son encouragement et ses dirigés grâce à sa grande connaissance et son expérience dans le domaine.*

*Nous tiendrons à remercier aussi les membres du jury pour avoir accepté d'évaluer ce travail et pour toutes leurs remarques et critiques,*

*A tous nos enseignants qui ont contribué à notre formation, et qui nous ont initiés aux valeurs authentiques, en signe d'un profond respect et d'un profond amour.*

*A toute personne qui a contribué de loin ou de près à la réalisation et la réussite de ce travail.*

*Merci à vous tous.*

## **DEDICACE :**

*A la mémoire de mes chers grands parents.*

*A la plus belle créature que Dieu a créé sur terre, à cette source de tendresse, de patience et de générosité... ma mère que nul remerciement ne peut exprimer mon amour le plus sincère envers toi !*

*A ma très chère et adorable sœur Hadjer qui a été toujours à mes côtés avec son soutien et son encouragement.*

*A ma chère tante Salima son mari et ses fils. A mes chers oncles : Mohamed, Badreddine, Faudel et Mourad qui ont été un fort appui pour moi dans la vie, ainsi que leurs femmes et leurs enfants.*

*A ma chère binôme Imane pour tous les bons moments qu'on a vécu ensemble, je te remercie ma précieuse car ce travail est le fruit de notre amitié.*

*A ceux qui me sont très chers et proches Hassan, Inès, Hanen et Fouad, à tous mes amis et mes collègues, et à tous les étudiants de la promotion 2016/2017, je vous souhaite tous le succès et le bonheur.*

*A tous ceux qui, par un mot, m'ont donné la force et le courage de continuer .....*

*EL HADJ SAID Imane*

## DEDICACE :

*Je remercie **DIEU** le tout puissant de m'avoir donnée la force et le courage de finir ce modeste travail*

*Je dédie ce mémoire :*

*A **ma mère** qui m'a encouragée à aller de l'avant et qui m'a donnée tout son amour pour finir mes études.*

*« Tu m'a donnée la vie, la tendresse et le courage pour réussir. Tout ce que je peux t'offrir ne pourra exprimer l'amour et la reconnaissance que je te porte. »*

*A **mon père** « L'épaule solide, l'œil attentif compréhensif et la personne la plus digne de mon estime et de mon respect. Aucune dédicace ne saurait exprimer mes sentiments, que dieu te préserve et te procure santé et longue vie »*

*A la mémoire de **mes chers frères** qui nous ont quittés voilà 14 ans*

*A mes chers frères **Imad, Mohamed Amine, Issam Nadir***

*A mon ami **Tayeb** qui est toujours à mes côtés depuis le début de mes études avec son encouragement et son soutien*

*A celle avec qui j'ai partagé les nuits, les jours et les moments de bonheur et de joies, ce travail est le fruit de notre amitié .... Ma chère binôme **Imane** et sa famille.*

*A toute ma famille*

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

*MOSTEFAOUI Imane*

## **RESUME**

La ville de Ain Témouchent par son caractère architectural distinctif, mixé entre l'urbanisme colonial et postcolonial, est l'une des villes algériennes admissible à devenir une métropole importante, reliant les trois grandes villes de l'ouest algérien.

On prévoit à travers ce travail de donner à la ville de Ain Témouchent une structure spéciale, en développant un projet qui vient d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale de l'aire urbaine, et de régler son développement anarchique et incontrôlé, de sorte à faire de cette ville une ville compacte et durable, en favorisant un renouvellement qualitatif du tissu urbain existant.

Grâce à sa position géostratégique en plein milieu de la ville de Ain Témouchent, le quartier de la gare possède un potentiel et des qualités importantes qui aident à créer une nouvelle dynamique urbaine. La réflexion de créer cette nouvelle dynamique à partir de ce quartier, vise à développer et perfectionner sa mobilité, en corrigeant à travers cette dernière le système de transport et de déplacement de l'ensemble de la ville de Ain Témouchent, ainsi que l'amélioration du volet social et économique par l'injection des activités primaires, secondaires et tertiaires, et par la mixité du logement avec les services.

## ملخص

مدينة عين تموشنت بطابعها المعماري المتميز، الممزوج بين العمران الفرنسي العائد الى فترة الاستعمار ، و عمران فترة ما بعد الاستقلال، هي واحدة من المدن الجزائرية الصائبة لتصبح واحدة من اهم المدن التي تشكل محطة ربط بين اكبر ولايات الغرب الجزائري .

نرتئي من خلال هذا العمل اعطاء هذه المدينة هيكل خاص عن طريق تطوير مشروع يضمن التنمية التناسق الاقليمي لمدينة عين تموشنت، وتعديل نموها الفوضوي و غير المنضبط، بهدف جعل هذه المدينة مدينة مندمجة و مستدامة، و تعزيز تجديدا نوعيا في نسيجها الحضاري القائم.

نظرا لموقعه الاستراتيجي في وسط مدينة عين تموشنت، حي المحطة يمتلك خصائص و مميزات مهمة تساعد على تشكيل ديناميكية حضرية جديدة. فكرة تشكيل هذه الاخيرة من خلال هذا الحي ترمي الى تطوير و تحسين حركة السير و التنقل، و ذلك عن طريق تعديل نظام النقل المواصلات في جميع انحاء المدينة، و كذلك تحسين الجوانب الاجتماعية و الاقتصادية من خلال تزويد الحي بمختلف الخدمات من سكن و ادارة و تجارة .

## Sommaire :

Remerciement .....	1
Dédicace .....	2
Résumé .....	4
ملخص .....	5
Sommaire .....	6
Table des illustrations.....	9
Introduction générale .....	11
Problématique générale.....	13

### A. CHAPITRE I : GENESE ET DEFENITION SEMENTIQUE.... 16

Introduction.....	17
-------------------	----

1. Urbanisme et renouvellement.....	17
1.1.L'urbanisme.....	17
1.2.Le renouvellement urbain.....	17
2. La ville et ses composantes.....	20
2.1.La ville.....	20
2.2.Les composantes de la ville.....	20
3. L'agglomération.....	21
4. Le tissu urbain.....	22
5. La centralité urbaine et le centre urbain .....	22
5.1.La centralité urbaine.....	22
5.2.Le centre urbain.....	23
6. Le réseau d'infrastructure.....	23
6.1.Le réseau routier.....	23
6.2.Le réseau ferroviaire.....	23
7. Le transport intermodal et multimodal.....	23
7.1.Transport intermodal.....	24
7.2.Transport multimodal.....	24
8. Pôle d'échange.....	24
9. Gare intermodale.....	24
10. Parvis de la gare.....	24

### B. CHAPITRE II : ANALUSE GENERALE DE L'AGGLOMERATION URBAINE DE LA VILLE D'AIN TEMOUCHENT ET DEFINITION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE..... 25

1. Introduction.....	26
2. Lecture du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme.....	26
2.1.Définition .....	26

2.2.Rôle et secteurs du PDAU.....	26
2.3.Principes d'aménagements.....	26
2.4.Orientations du PDAU.....	27
3. l'agglomération.....	28
3.1. Présentation de la wilaya.....	28
3.2.Généralité sur la ville de Ain Temouchent.....	28
3.2.1. Situation géographique.....	28
3.2.2. Les réseaux.....	29
3.3.Délimitation de la zone d'étude.....	29
3.4.Etude de la morphogénèse de Ain Temouchent.....	30
3.4.1. Période précoloniale.....	30
3.4.2. Période coloniale.....	30
3.4.3. Période post – .....	31
3.5.Les équipements structurants.....	32
3.6.L'habitat .....	32
3.7.Etude de l'infrastructure de transport et de déplacement.....	35
3.7.1. Reseau routier.....	35
3.7.2. Reseau ferroviaire.....	35
3.8.Etude de la centralité de la ville de Ain Temouchent.....	38
3.8.1. Définition .....	38
3.8.2. Lecture de la carte.....	38
3.9.Etude de paysage urbain.....	40
3.9.1. Données naturelles.....	40
3.9.2. Données climatiques.....	40
3.9.3. Données socio-économiques.....	40
4. Problématique générale.....	41
5. Plan d'aménagement global.....	42
5.1.Scénario d'aménagement.....	42
5.2.Les orientations du scénario d'aménagement.....	42
<b>C. CHAPITRE III : ETUDE ET ANALYSE URBAINE DU QUARTIER DE LA</b>	
<b>GARE ET DEFINITION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE...</b>	<b>47</b>
1. Introduction .....	48
2. Délimitation de la zone d'étude.....	48
2.1.Situation .....	48
2.2.Choix du périmètre.....	48
2.3.Critères de choix .....	48
3. lecture du Plan D'occupation du Sol « POS ».....	48
3.1.Définition .....	48
3.2.Les potentialités.....	48
3.3.Principe d'aménagement .....	49
4. Analyse typomorphologique.....	50
4.1.Evolution historique.....	51
4.2.Forme urbaine.....	52
4.3.Typologie de l'habitat / équipements.....	53



4.4. Gabarits des batiments.....	54
4.5. Limites et secteurs homogènes.....	55
4.6. Trame viaire, mobilité et transport.....	56
4.7. Parcours, centralités et élément de repère.....	57
4.8. Disfonctionnement urbain.....	58
5. Problématique spécifique.....	59
D. CHAPITRE IV : INTERVENTION OPERATIONNELLE .....	60
1. Introduction .....	61
2. Analyse thématique.....	61
2.1. Critère de choix des exemples.....	61
2.2. Les exemples.....	61
2.2.1. Projet urbain du quartier de la gare de Rabat.....	62
2.2.2. Projet urbain du quartier de la gare Saint Briec.....	63
2.2.3. Projet urbain du quartier de la gare de Chaumont .....	64
2.2.4. Projet urbain du quartier de la gare d'Armentières.....	65
2.3. Synthèses des exemples thématiques.....	66
2.4. Conclusion .....	66
3. Esquisse urbaine.....	67
3.1. Scénario non retenu.....	67
3.2. Scénario souhaitable.....	68
4. Plan d'aménagement global 1/1000.....	72
4.1. Stratégies d'aménagement.....	72
4.1.1. Assurer une continuité urbaine et une connexion entre les rives.....	72
4.1.2. Réorganiser la trame viaire.....	73
4.1.3. Offrir les différents modes de mobilité et de transport.....	74
4.1.4. Développer la circulation douce .....	75
4.1.5. Rééquilibrer les deux rives et améliorer le cadre bâti...	76
4.1.6. Traiter la qualité environnementale.....	77
4.2. Plan de masse 1/1000.....	78
4.2.1. Description du plan de masse.....	78
4.2.2. Plan de masse 1/1000.....	78
4.2.3. Plan du quartier avant et après.....	80
4.2.4. Perspectives d'aménagement.....	81
4.2.5. Coupes et façades urbaines.....	82
4.2.6. 3D du fragment.....	83
4.3. Programmation.....	84
5. Plan de masse 1/200.....	87
6. Les vues 3D.....	88
7. Partie technique.....	91
Conclusion générale.....	101
Bibliographie .....	102

## TABLE DES ILLUSTRATIONS :

### Figure

✓ Figure 1. Les différents secteurs du PDAU.....	26
✓ Figure 2. situation de la wilaya de Ain Témouchent à l'échelle internationale	28
✓ Figure 3. La position de Ain Témouchent dans la région Nord-ouest et son découpage administratif	
✓ Figure 4. Réseau routier de la wilaya de Ain Témouchent.....	29
✓ Figure 5. Position de la ville de Ain Témouchent par rapport à la wilaya...	30
✓ Figure 6. Graphe de changement de chaleur .....	40
✓ Figure 7. Situation de la zone d'étude .....	48
✓ Figure 8. continuité urbaine et connexion des deux rives .....	72
✓ Figure 9. trame viaire.....	73
✓ Figure 10. mode de transport et mobilité.....	74
✓ Figure 11. la circulation douce.....	75
✓ Figure 12. rééquilibrage des deux rives.....	76
✓ Figure 13. la qualité environnementale.....	77

### Planche

✓ Planche 1 carte de la ville de Ain Témouchent à l'époque coloniale.....	30
✓ Planche 2 carte de la ville de Ain Témouchent à l'époque post – indépendance	31
✓ Planche 3 carte des équipements structurants de la ville de Ain Témouchent....	33
✓ Planche 4 carte de la typologie de l'habitat de la ville de Ain Témouchent.....	34
✓ Planche 5 carte de réseau d'infrastructure de la ville de Ain Témouchent.....	36
✓ Planche 6 carte de transport en commun de la ville de Ain Témouchent.....	37
✓ Planche 7 carte des centralités urbaines de la ville de Ain Témouchent .....	39
✓ Planche 8 carte de synthèse de disfonctionnement.....	45
✓ Planche 9 schéma d'aménagement global .....	46
✓ Planche 10 carte de l'évolution historique du périmètre d'étude .....	51
✓ Planche 12 carte de la typologie de l'habitat / équipements du périmètre d'étude .	52
✓ Planche 13 carte des gabarits du périmètre d'étude.....	53
✓ Planche 14 carte des limites et secteurs homogènes du périmètre d'étude .....	54
✓ Planche 15 carte de la trame viaire / mobilité et transport en commun du périmètre d'étude .....	56
✓ Planche 16 carte des parcours, centralités et points de repère du périmètre d'étude .....	57
✓ planche 17 carte des disfonctionnements du périmètre d'étude .....	58
✓ Planche 18 le quartier de la gare de Rabat .....	62
✓ Planche 19 le quartier de la gare de Saint Brieuc.....	63
✓ Planche 20 le quartier de la gare de Chaumont .....	64
✓ Planche 21 le quartier de la gare d'Armentières .....	65

✓	Planche 22 scénario non retenu .....	67
✓	Planche 23 scénario souhaitable .....	70
✓	Planche 24 les stratégies d'aménagement .....	71
✓	Planche 25 plan d'aménagement global 1/1000.....	79
✓	Planche 26 plan du quartier avant et après .....	80
✓	Planche 27 prospectives d'aménagement .....	81
✓	Planche 28 coupes et façades urbaine.....	82
✓	Planche 29 3D du fragment.....	83
✓	Planche 30 plan de masse 1/200 .....	87

### **Tableau**

✓	Tableau 01. Secteur urbanisé.....	27
✓	Tableau 02. Secteur à urbaniser .....	27
✓	Tableau 03. Secteur a urbanisation future .....	27
✓	Tableau 04. Pourcentage de la typologie de l'habitat.....	32
✓	Tableau 05. Tableau récapitulatif des exemples thématiques .....	66
✓	Tableau 06. Programmation du plan de passe .....	84
✓	Tableau 07. Programmation du plan de masse .....	85
✓	Tableau 08. Programmation du plan de masse .....	86

# INTRODUCTION GENERALE

L'urbanisme est une discipline qui s'intéresse à la manière de faire la ville et à l'art de l'édifier, Le transport représente l'un des piliers fondamentaux de l'urbanisme des villes, du développement durable et de la prospérité de tout pays. Des systèmes de transport efficaces et des réseaux modernes sont donc une nécessité pour le développement économique, le bien-être social, la production à grande échelle, et la préservation de l'environnement.

Le but de la présente recherche est donc de répondre à la complexité liée au contexte du territoire et faire une proposition à l'échelle urbaine de la ville d'Ain Témouchent qui a pour objet d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale.

Notre travail sera divisé en quatre chapitres :

- définition des concepts
- analyse de l'agglomération urbaine de la ville de Ain Témouchent
- étude et analyse urbaine du quartier de la gare
- intervention opérationnelle.

En premier lieu nous allons ressortir une problématique générale qui est la source de notre démarche de recherche, ensuite nous allons répondre à cette problématique par l'élaboration des hypothèses et des objectifs de la recherche.

Dans le premier chapitre, nous nous intéressons par la définition des concepts qui ont une relation avec « le renouvellement urbain » et notre projet de recherche

Le deuxième chapitre englobe un travail qui a été réalisé en groupe, et aborde :

- Une lecture du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) de la ville de Ain Témouchent, et faire une critique de cet instrument.
- Le choix et la présentation de la ville de Ain Témouchent sous ses différents aspects afin de mieux la connaître, notamment sa situation géographique, son

évolution urbaine, ainsi que ses caractéristiques physiques, climatiques et démographiques.

- Une analyse de la ville sur les différents aspects (mobilité et transport, centralité, typologie d'habitat...), pour arriver enfin à élaborer la problématique générale et proposer un plan d'aménagement global qui vient améliorer l'état actuel de la ville d'Ain Témouchent.

Le troisième chapitre comprend trois parties :

- La première partie concernant la présentation de notre périmètre d'étude et les critères de choix.
- la deuxième partie est consacré à la lecture du plan d'occupation de sol (POS) ensuite par l'analyse typo-morphologique du tissu urbain de quartier de la gare afin de connaître les problèmes liés à ce périmètre d'étude,
- dans la troisième partie nous élaborons la problématique spécifique nous permettant d'identifier les différents problèmes de quartier de la gare afin de nous permettre d'apporter les meilleures solutions.

Le quatrième chapitre présente les cinq points suivants :

- Une analyse thématique qui nous aide à améliorer et enrichir notre recherche à travers de nouvelles idées d'aménagement de projet urbain.
- Proposer deux scénarios d'aménagement afin de d'opter pour une esquisse urbaine à travers différentes stratégies d'aménagement.
- Le plan de masse globale 1/1000, avec son programme spécifique
- Le plan de masse 1/200 qui décrit le projet urbain en détail
- une partie technique qui montre le détail concernant le projet urbain.

Nous terminerons cette recherche par une conclusion générale

## **PROBLEMATIQUE GENERALE**

Durant la période coloniale, la ville d'Ain Témouchent se composait d'un centre-ville de valeur historique, 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, créés d'une manière hétérogène et anarchique, dépourvus d'identité et de valeurs.

Ces quartiers ne sont pas compactes, ou on trouve les services éparpillés 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 et de centralité, cette disparition 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 et suite à l'absence de la planification, soit à des espaces qui sont dû être des lieux de polarité, mais qui restent non exploité, soit à des centralités anarchiques créer par la population. Cela va créer un déséquilibre de la centralité urbaine, faisant du centre-ville le point le plus névralgique, par le passage de la plupart des lignes de transport (lignes rentables). Avec ce système de transport on va hériter un centre saturé et encombré, et autres quartiers en marge et mal desservi, tout ça va créer un disfonctionnement, une discontinuité urbaine, et des quartiers enclavés dépendant du centre-ville.

Cette situation ne permettra pas aux habitants de la périphérie de pratiquer leurs espaces et 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

Le quartier de la gare est un point de repère exceptionnel, un pôle d'échange multimodal et une porte d'entrée de la ville et son espace d'accueil par excellence, ces critères n'ont pas été mis en considération pour le quartier de la gare de Ain Temouchent, qui représente de nombreux problèmes urbains qui ont mal influencé sur l'environnement, évidemment la rupture causées par le passage du chemin de fer, et par les murs de clôtures qui ne permettent pas l'interaction entre les différents secteurs.

C'est deux ruptures marquent la différence entre l'est et l'ouest, le nord et le sud, en terme d'équipements structurant, de centralité, et de transport en commun,

Ces problèmes vont créer de ce secteur un endroit de défaillance et de déséquilibre fonctionnel et urbain, qui donnent naissance à des quartiers dortoirs et marginalisés.

### ***HYPOTHESE***

Dans le cadre de cette recherche, les hypothèses que nous formulons, feront l'objet de vérification et constituerons une forme de réponse à la problématique posée :

- 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 doit être placé 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 propre à chaque quartiers avec des activités et des ambiances qui se différent d'un quartier a un autre

### ***OBJECTIFS***

- Densifier la ville par un des projets de renouvellement urbain et de requalification des friches et des terrains libre).tout en créant une mixité fonctionnelle.

- 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 leur donné des identités et des valeurs propre à chacun en préservant celle du centre-ville.

- La Zone d'activité présente un immense potentiel économique secteur mais qui reste mal exploité (20%) 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).

- Le dysfonctionnement de la trame viaire a provoqué l'enclavement des quartiers périphériques donc on propose de Restructurer le réseau aux seins des quartiers.

- 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 périphérique (désenclaver).

- Traitement des nœuds et les points névralgiques de la ville

- L'aménagement de l'oued

Exploitation de la servitude du gaz pour un aménagement (placette/espace vert / aire de jeux).



**1. CHAPITRE I :**  
**GENESE ET DEFINITION SEMANTIQUE**

## ***Introduction.***

Dans ce chapitre on tiendra principalement à définir la thématique de notre projet qui s'articule autour des concepts liés au renouvellement urbain et la centralité urbaine, et rassemble les théories qu'on va aborder dans l'étude du développement du projet, dont l'objectif de mieux comprendre notre thème.

### ***1. Urbanisme et renouvellement urbain :***

#### ***1.1. L'urbanisme :***

« C'est l'art de concevoir et réaliser de façon volontariste le développement des villes, en tenant en compte des facteurs géographiques, socio-économiques, esthétiques, institutionnels et culturels susceptible de la déterminé »<sup>1</sup>

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

Art de disposer dans l'espace urbain ou rural les établissements humains au sens le plus large (habitations, locaux de travail, lieux de loisir, réseaux de circulation et d'échanges), de telle sorte que les fonctions et les relations entre les hommes s'exercent de la façon la plus commode, la plus économique et la plus harmonieuse.

Ensemble des règles juridiques qui permettent aux pouvoirs publics de contrôler l'utilisation du sol en milieu urbain.<sup>3</sup>

#### ***1.2. Le renouvellement urbain :***

« Le renouvellement urbain désigne l'ensemble des interventions mise en œuvre dans les quartier en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions empreintes plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte du transport, la création de nouveaux service publique a l'implantation d'entreprise et l'accompagnement social des habitants. Car en réalité, il s'agit bien de changer la ville, de la renouveler, de modifier

---

<sup>1</sup> Roland Castro combats pour une ville visible, in villes en parallèle n°17-18, 1991

<sup>2</sup> Doubrère. j-c, cour d'urbanisme applique. Ed.eyrolles, 1979, paris, p.15

<sup>3</sup> Grand Larousse de la langue française

fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficultés, c'est pour changer la vie des habitants »<sup>4</sup>

### **1.2.1. Le projet du renouvellement urbain :**

Un projet de renouvellement urbain nécessite de pouvoir s'inscrire dans une politique d'ensemble de développement et de renouvellement urbain, dont les orientations majeurs sociales, économiques et urbaines.

D'autre part, un tel projet doit pouvoir se définir à une échelle suffisante non seulement sur le territoire « bloqué » et/ou qui fonctionne mal, mais aussi sur les espaces proches, voisins, contigus qui peuvent participer et contribuer à sa réussite ou à ses difficultés.

### **1.2.2. Les opérations liées au renouvellement urbain :**

En général le renouvellement urbain regroupe plusieurs phénomènes à la fois :

#### **1.2.2.1. la densification :**

Le renouvellement urbain est en général un phénomène de densification du tissu urbain existant. La ville évolue sur elle-même et sa croissance se fait par mutation du tissu urbain.

Actuellement dans un souci de développement urbain soutenable, reconstruire la ville sur elle-même, sans consommer de nouveaux terrains vierges, est une réponse apportée à l'étalement urbain. Dans la plupart du temps il est plus coûteux de démolir pour reconstruire, que de construire sur des parcelles libres. Mais le renouvellement urbain reste un moyen efficace pour contrôler l'étalement urbain.<sup>5</sup>

#### **1.2.2.2. la requalification :**

Le terme « requalification urbaine » est souvent utilisé pour définir des projets très différents. Et qui peut à la fois représenter des projets initiés par des habitants, par des acteurs privés ou par les pouvoirs publics ; elle peut concerner de petites interventions (réaménagement d'une rue ou d'un vieux bâtiment) ou de grands projets (réaménagement de zones de friches, quartiers anciens ou dégradés...) ou encore des projets qui ont comme buts l'amélioration de la qualité de vie des habitants du quartier et d'autres qui visent plutôt au développement économique de la ville (Créville 2009)

---

<sup>4</sup> Mettre le projet de renouvellement urbain au service du projet social-mémoire magister –page15

<sup>5</sup> Mettre le projet de renouvellement urbain au service du projet social-mémoire magister –page36

### **1.2.2.3. la réhabilitation :**

La réhabilitation urbaine, est une stratégie de gestion urbaine qui cherche à requalifier la ville existante par des interventions multiples destinées à valoriser les potentialités sociales, économiques et fonctionnelles afin d'améliorer la qualité de la vie de la population résidante

### **1.2.2.4. la revitalisation urbaine :**

Concerne les opérations destinées à relancer la vie économique et sociale d'une partie de la ville en décadence. Cette notion proche de la réhabilitation urbaine s'applique à toute la ville avec ou sans identité ou caractéristique marquée, concerne moins l'habitat de la population et les activités.

### **1.2.2.5. la rénovation urbaine :**

Intervention qui implique la démolition de la structure morphologique et typologique existante dans une zone urbaine dégradée et le remplacement par un nouveau modèle urbain, avec de nouveaux bâtiments attribuant une nouvelle structure fonctionnelle à cette zone.

« Est une opération physique qui, sans modifier le caractère principal d'un quartier, constitue une intervention profonde sur le tissu urbain existant pouvant comporter la destruction d'immeubles vétustes et la reconstruction, sur le même site, d'immeuble de même nature ».<sup>6</sup>

### **1.2.2.6. la reconstruction d'un bâtiment :**

Tout travaux pour refaire de façon totale ou partielle une construction existante sur le lieu occupé par elle et en maintenant, dans les aspects essentiels, la trace originale.

La reconstruction est une opération qui consiste en une intervention sur les voiries et réseaux divers et en une implantation de nouveaux équipements.<sup>7</sup>

### **1.2.2.7. la gentrification :**

Limiter l'étalement urbain et opter pour le renouvellement urbain, modifier les formes urbaines et restructurer les bases économiques et sociales ne conduisent pas seulement à des impacts positifs.

---

<sup>6</sup> Joradp n°14, 2011. L'article n°3 revient en détail sur la définition attribuée à la rénovation urbaine

<sup>7</sup> Mettre le projet de renouvellement urbain au service du projet social-mémoire magister page 63

« Des processus par lesquels des quartiers centraux, anciennement populaire, se voient transformés profondément par l'arrivée de nouveaux habitants appartenant aux classes moyennes et supérieures »<sup>8</sup>

## **2. La ville et ses composantes :**

### **2.1. La ville :**

La ville est définie comme : «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, ou tout finirait par être engrené, et improbable et indésirable »<sup>9</sup>

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

Leonardo Bénévole « l'histoire de la ville »

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

Kevin Lynch « l'image de la cité »

### **2.2. Les composantes de la ville :**

#### **2.2.1. Les voies :**

Les voies sont les chenaux le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement ou potentiellement : rues, allées piétonnières, voies de métropolitain, des canaux des voies de chemin de fer. Pour beaucoup de gens, ce sont les éléments prédominants de leur image. Les gens observent la ville quand ils y circulent.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Yankel Fijalkow et Edmond Prétéceille, p5-13, 2006

<sup>9</sup> Kevin Lynch, 1999, l'image de la cité trad. Par Marie – Françoise Venard et Jean- Louis Venard de the image of the city 1960, Paris, Dunod, p. 221

<sup>10</sup> Kevin Lynch l'image de la cité trad. Par Marie – Françoise Venard et Jean- Louis Venard de the image of the city 1960, Paris, Dunod, p54

### **2.2.2. Les limites :**

Ce sont les éléments, de même caractère que les voies mais de fonctions différentes, elles sont considérées comme des frontières entre deux phases, les solutions des continuités linéaires : virages, tranchées de voies ferrées, limites d'extension, murs... bien qu'ils prédominent moins que les voies, ils jouent pour beaucoup de gens un rôle important d'organisation.<sup>11</sup>

### **2.2.3. Les quartiers :**

Les quartiers sont des parties de la ville, d'une taille assez grande qu'on représente comme un espace à deux dimensions, ou un observateur peut pénétrer par la pensée, et qui se reconnaissent parce qu'elles ont un caractère général qui permet de les identifier. Cette identification est possible grâce à son homogénéité sur le plan morphologique. Un quartier peut s'identifier à travers la pratique sociale, les lieux d'activités, les services d'équipements...<sup>12</sup>

### **2.2.4. Les nœuds :**

Les nœuds sont des points stratégiques d'une ville, un nœud peut être un point de jonction, un endroit où on change de système de transport, un croisement ou un point de convergence de voies, ils tirent leur importance du fait qu'ils sont une concentration de certaines fonctions urbaines.<sup>13</sup>

### **2.2.5. Les points de repère :**

Les points de repères sont un autre type de référence ponctuelle, mais dans ce cas, l'observateur n'y pénétrant pas, ils sont externes. Ce sont généralement des objets physiques et certains points de repères sont des objets éloignés.<sup>14</sup>

## **3. L'agglomération :**

Action d'agglomérer, de réunir en un tout ; masse, amas ainsi constitués ;  
agglomérat : Une agglomération de terre et de pierres. Groupe d'habitations constituant un village ou une ville indépendamment des limites administratives : Traverser une

---

<sup>11</sup> Kevin Lynch l'image de la cité trad. Par marie – francoise venard et jean- louis venard de the image of the city 1960, paris, dunod, p54

<sup>12</sup> Kevin Lynch l'image de la cité trad. Par marie – francoise venard et jean- louis venard de the image of the city 1960, paris, dunod, p55

<sup>13</sup> Kevin Lynch l'image de la cité trad. Par marie – francoise venard et jean- louis venard de the image of the city 1960, paris, dunod, p55

<sup>14</sup> Kevin Lynch l'image de la cité trad. Par marie – francoise venard et jean- louis venard de the image of the city 1960, paris, dunod, p56

agglomération. Ensemble formé d'une ville centre et de ses banlieues (l'agglomération parisienne).

#### **4. Le tissu urbain<sup>15</sup> :**

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

Les quatre systèmes organisateurs du tissu urbain :

##### **4.1. Le parcellaire :**

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

##### **4.2. La voirie :**

Le système viaire est le système de liaison de l'espace du territoire. Il est constitué par l'ensemble des circulations de fonction et d'importance variable. Ce réseau est destiné à innover les parcelles, donc à relier entre elles les différentes parties du territoire.

##### **4.3. Le bâti :**

Le système bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine, quel que soit leur fonction (habitations, équipements) ou leur dimensions.

##### **4.4. L'espace libre :**

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

#### **5. La centralité urbaine :**

##### **5.1. La centralité :**

La centralité est la capacité d'un lieu à polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, c'est-à-dire à exercer un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. Centralité et polarité sont donc indissociables.

La centralité est « la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure », définition que W. Christeler propose en 1933 dans La théorie des lieux centraux.

---

<sup>15</sup> *Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels* , UNESCO p4

La centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville<sup>16</sup>

### **5.2. Le centre urbain :**

La transformation dans le territoire, et l'évolution du phénomène urbain montre et confirme que le centre de tout environnement socio- physique est façonné par les activités humaines.<sup>17</sup>

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

Alberto Zucchelli- introduction à l'urbanisme opérationnel

## **6. Le réseau d'infrastructures :**

### **6.1. Le réseau routier :**

C'est l'ensemble des voies de circulation terrestre permettant le transport par véhicule routiers et en particulier motorisé on trouve :

#### **6.1.1. Selon un statut administratif :**

- L'autoroute
- La route nationale
- Le chemin de wilaya
- Le chemin communal

#### **6.1.2. Selon un contexte géographique :**

- Route urbaine
- Route interurbaine et internationale
- Route suburbaine
- Route forestière
- Route de montagne

---

<sup>16</sup> W. Christaller, *La théorie des lieux centraux*, 1933

<sup>17</sup> Alberto Zucchelli - *introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine*, Office des publications universitaires, 1983



## **6.2. Le réseau ferroviaire :**

Le chemin de fer est le système de transport guidé sur une voie ferrée servant au transport de personnes et de marchandises.

## **7. Le transport intermodal et multimodal :**

Le transport est dit **multimodal** quand il associe dans une chaîne de transport constituée de plusieurs maillons, des techniques, des modes de transport différents.

Par contre le terme **intermodal** implique non seulement multiples modes mais aussi un haut degré de connectivité et d'échange entre ces modes

## **8. Pôle d'échange<sup>18</sup> :**

Un pôle d'échanges est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs

## **9. Gare intermodale<sup>19</sup> :**

C'est une gare qui englobe multiples modes de transport avec un haut degré de connectivité et échange entre ces modes.

## **10. Parvis de la gare<sup>20</sup> :**

Un parvis de gare est une place située devant une gare, servant à magnifier celle-ci, ainsi qu'à lui donner une certaine visibilité et à améliorer son accessibilité tant piétonne que par des transports motorisés

---

<sup>18</sup> Grand Larousse de la langue française

<sup>19</sup> Grand Larousse de la langue française

<sup>20</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Parvis\\_de\\_gar](https://fr.wikipedia.org/wiki/Parvis_de_gar)

**CHAPITRE II :**

**ANALYSE GENERALE DE L'AGGLOMERATION**

**URBAINE DE LA VILLE DE AIN TEMOUCHENT ET**

**DEFINITION DE LA PROBLEMATIQUE**

**GENERALE**

## 1. Introduction :

Dans ce chapitre, on va aborder une lecture du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la ville d'Ain Témouchent pour connaître les orientations proposées par ce document.

Le chapitre est divisé en deux parties, la première est celle de lecture du PDAU, et la deuxième c'est l'analyse urbaine de l'agglomération, un travail qu'on a élaborer en groupe, à travers les cartes thématique : de la morphologie urbaine, l'infrastructure, centralité urbaine, équipements structurants et typologie pour arriver à la fin a la problématique générale de la ville avec le schéma d'aménagement global.

## 2. Lecture du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme « PDAU » :

### 2.1. Définition :<sup>21</sup>

Le PDAU est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine alliant à la fois l'urbanisme et l'aménagement du territoire, c'est aussi un document à caractère technique et réglementaire, servant à la fois, à la planification locale des actions entreprises et à la gestion du territoire de la commune concernée. Il est défini au sens de la loi 90-29 du 1er décembre 1990. il est aussi un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine.

### 2.2. Rôle et secteurs du PDAU<sup>22</sup> :

- La répartition des orientations fondamentales de l'aménagement de la commune.

- La rationalisation de l'utilisation de l'espace, protection des espaces sensibles.

- La détermination des affectations générales des sols et la délimitation des secteurs d'urbanisation aux différents horizons.

- La délimitation des zones exposées aux risques.

### 2.3. Les principes d'aménagement<sup>23</sup> :

- Les infrastructures routières et ferroviaires :

- La modernisation de quelques liaisons. - Renforcement des capacités du transport urbain et inter urbain par des moyens de transport de masse (tramway...).
- La réalisation d'une

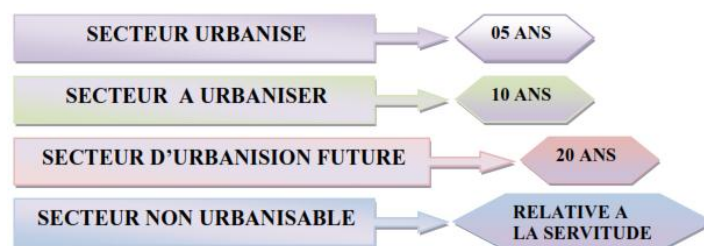


Figure 1 : les différents secteurs du PDAU

<sup>21</sup> Mémoire de magistère, les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application, page 65

<sup>22</sup> Mémoire de magistère, les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application, page 71

<sup>23</sup> Pdau de la ville de Ain temouchent

gare modale. - Prolongement de la voie ferrée. - Ouverture des pistes agricoles et forestières. - Modernisation de l'ensemble des routes (CW, CC). - La projection d'une rocade de l'ouest au nord (voie de contournement).

- L'habitat :

- Un programme de résorption de l'habitat précaire. - Un renforcement du parc logement. - Un renouvellement du vieux bâti.

- L'environnement urbain :

- Embellissement de la ville. - Mise à niveau des quartiers posant des problèmes. - L'implantation d'un mobilier urbain adopté. - Augmentation des espaces verts. - Traitement des entrées de la ville. - L'aménagement des espaces publics.

Sous-secteur	Superficie (ha)	Occupation dominante	fonction	Modalités d'aménagement
SU1	110,00	Habitat et équipement	Centre-ville	Renouvellement Urbain
SU2	105,00	Habitat collectif (ZHUN)	Zone mixte	Renforcement de son rôle fédérateur
SU3	222,20	Habitat à faible densité	Résidentiel	Fera l'objet d'une étude de POS
SU4	237,00	Habitat et équipement	Résidentiel	Renforcement des liens avec le centre
SU5	160,40	Zone d'activité	Production	-

Tableau 01 Secteur urbanisé

Sous-secteur	Superficie (ha)	Affectation dominante	fonction
SAU1	136,30	Habitat et équipement structurant	Nouvelle centralité
SAU2	32,00	-	-

Tableau 02 Secteur à urbaniser

Sous-secteur	Superficie (ha)	Affectation dominante	fonction
SUF1	36,50	Habitat et équipement	-

Tableau 03 Secteur à urbanisation future

## 2.4. Orientations du PDAU :

-Le PDAU propose une superficie de future urbanisation de 450 ha afin de répondre à un programme d'urgence en matière de logements et des équipements de nécessité pour les habitants et aussi pour le chef-lieu de la wilaya.

-La superficie agricole est de 75% de la superficie totale de la commune, elle doit être prise en compte et la préserver et développer d'avantage et intensifier par d'autres spéculations déterminantes dans la production des services de l'agriculture de la wilaya en particulier la spéculation dominante : le vignoble.

-Il est préférable de mettre en évidence l'association des céréales aux cultures pérennes, du type arboriculture et viticulture de table ; oliviers et d'autres arbres fruitiers.

-L'aménagement communal devrait s'appuyer sur une partition de l'espace, aboutissant à la délimitation des secteurs urbanisés, urbanisables, à urbanisation future et non urbanisable.

Pour chacun de ces secteurs correspondrait un type de règlement et d'exploitation, toutefois des lignes directrices de l'aménagement du territoire communal seront énoncés :

- Prévention des terres agricoles de l'urbanisation anarchique.
- Développer de nouveaux axes d'urbanisation.
- Développement de l'agriculture en irrigué (coté Oued sennane).
- Accroissement de la mobilisation de la ressource en eau

- Développement des programmes de reboisement et de protection contre l'érosion, en vue de l'amélioration de la couverture végétale.

- Maitrise des aspects de pollution générée par les rejets des réseaux d'assainissement

- Amélioration de l'alimentation en eau potable des centres agglomérés (zones éparses).

- Développer les secteurs agricoles et les structures et de soutien à l'agriculture.

- Déterminer l'extension des établissements humains, la localisation des activités et services, ainsi que la nature et l'implantation des grands établissements industriels,

- Définir les zones d'intervention sur les tissus urbains et les zones à protéger.

- Préserver l'environnement : milieux naturels, paysages, patrimoines culturels et historiques, espaces verts et de loisirs,

- Organiser l'équilibre entre les fonctions d'habitat, l'agriculture et d'industrie.

### 3. L'agglomération :

#### 3.1. Présentation de la wilaya :

La wilaya de Ain Temouchent présente un point de relai entre les wilayas d'Oran, Sidi Bel Abbès et Tlemcen, c'est une ville carrefour importante entre la métropole oranaise et les villes ouest et sud de la région.

#### 3.2. Généralité sur la ville d'Ain Temouchent :<sup>24</sup>

##### 3.2.1. Situation géographique :

###### a- Dans le cadre international :

La Wilaya d'Ain Témouchent est située à l'Ouest du pays, elle est limitée Géographiquement comme suit :

- ✓ Au nord par la mer méditerranée
- ✓ A l'Est par la Wilaya d'Oran
- ✓ A l'Ouest par la Wilaya de Tlemcen
- ✓ Au Sud par la Wilaya de Sidi Belabbès.



Figure 2 : situation de Ain Temouchent à l'échelle internationale

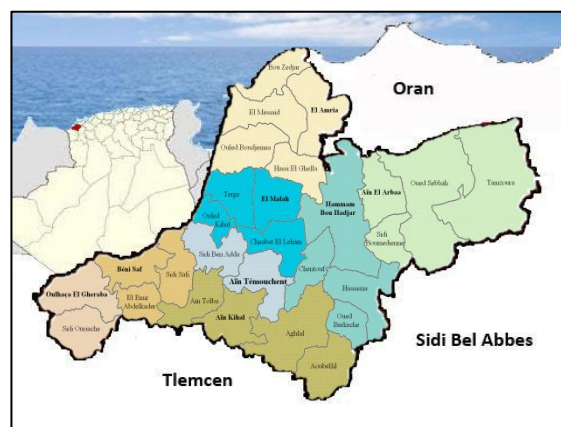


Figure 3 : la position de Ain Temouchent dans la région Nord-Ouest et son découpage administratif

<sup>24</sup> PDAU de la ville de Ain Temouchent.

*b- Dans le réseau urbain national :*

Elle constitue un véritable carrefour dans la région nord-ouest par sa position centrale entre trois grands pôles urbains et industriels à savoir : - Oran à 72 km au sud-ouest – Sidi Belabess à 65 km à l'ouest – Tlemcen à 75 km au nord est – le littoral à 15 km au nord.

*c- Dans le cadre de la wilaya :*

Elle couvre une superficie totale de 2377 Km<sup>2</sup> avec une façade maritime de 80 km, Elle regroupe actuellement 8 Daïras et 28 Communes, et compte une population de 405 116 habitants soit une densité de 170 hab./Km<sup>2</sup>.

**2.2.2. Les réseaux :**<sup>25</sup>

**a- Le réseau routier :**

Le réseau routier de la Wilaya est d'une consistance de 1.411,618 Km

Elle est traversée par 05 voies de communications :

- RN 2 qui relie Oran à Ain Temouchent
- RN 35 qui relie Oran à Ain Temouchent et Tlemcen en passant par Remchi
- RN 96 qui relie Beni Saf, Ain Temouchent et Sidi Bel Abbas.
- CW 85 qui relie Ain Temouchent à Chentouf et Sidi Bel Abbas
- CW 34 qui relie Ain Temouchent à Chaabat El Leham et Hammam Bouhadjar.

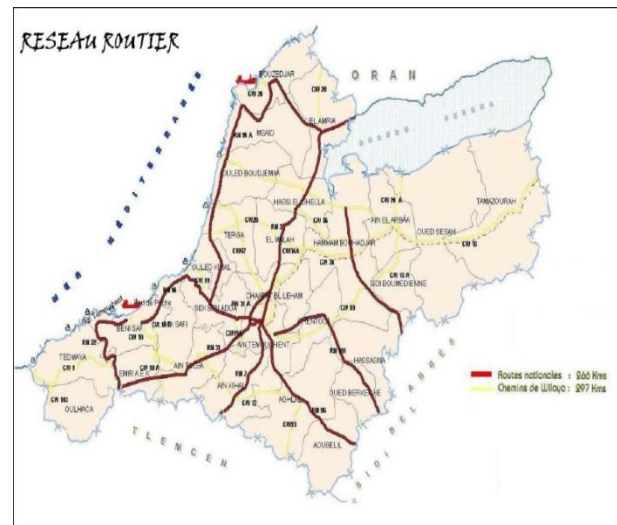


Figure 4 : réseau routier de la wilaya de Ain Temouchent

**b- Le réseau ferroviaire :**

Le réseau ferroviaire de la wilaya s'étend sur une longueur de 57 km. Béni Saf est relié au chef-lieu de wilaya par une ligne ferroviaire où transite des trains de marchandises et de voyageurs.

**3.3. Délimitation de la zone d'étude :**

<sup>25</sup> [www.andi.dz/index.php/fr/morphologie-deswilayas?id=97](http://www.andi.dz/index.php/fr/morphologie-deswilayas?id=97)

Ain Témouchent est le chef-lieu de la wilaya d'Ain Témouchent. Située à l'extrémité occidentale de la haute plaine du sahel oranais, dont le fond en cuvette est occupé par la grande sebkha d'Oran. Elle fut noyau de l'actuelle ville d'Ain-Témouchent.

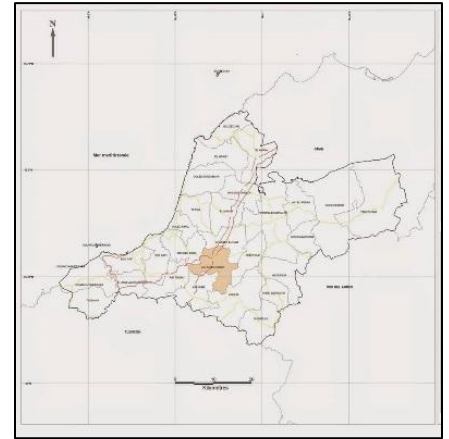


Figure 5: position de la ville de Ain Témouchent par rapport à la wilaya

### 3.4. Etude de la morphologie de Ain Temouchent :

#### 3.4.1. Evolution historique :

##### a- Période pré-coloniale<sup>26</sup> :

- L'antéquité :

Cette région a connu pendant cette période plusieurs changements géologiques à cause des volcans et séisme.

- Les premiers habitants de la ville, les Berbères adoptèrent le nom de "Sufa".

- L'époque romaine :

- La "ville" fut créée en l'an 119 sous le règne de l'empereur romain Hadrien (création d'un poste militaire).

##### b- La période coloniale<sup>27</sup> :

- ❖ Entre 1836-1851 :

- En 1836, la construction d'une voie de communication entre l'île de Rachgon et Ain Temouchent et de créer aussi une base militaire.

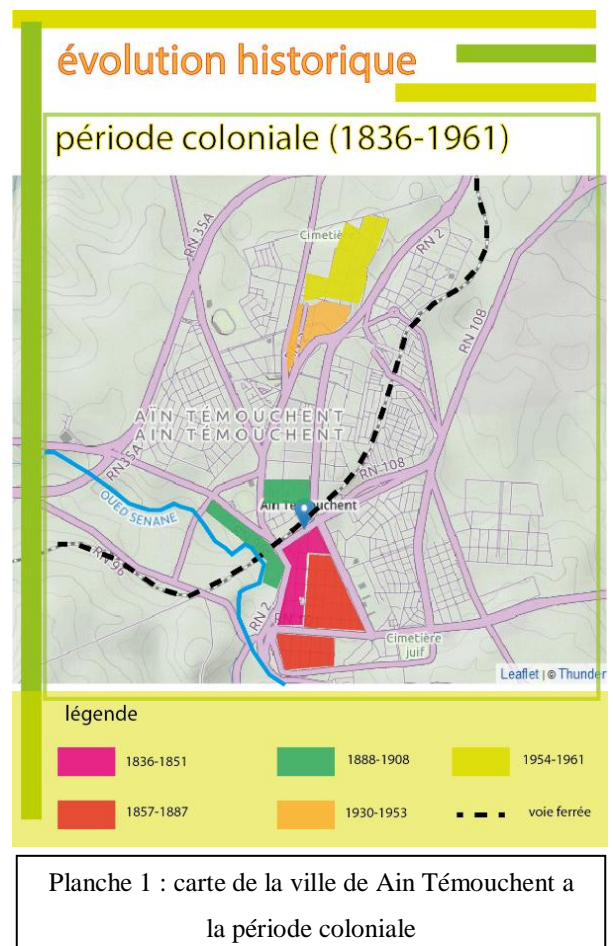
- En 1843 Ain Témouchent est devenu un poste militaire de l'état colonial.

- ❖ Entre 1857-1887 :

La création d'un noyau central de la place de la mairie aménagé de part et d'autre par une fontaine et une scène pour les fêtes.

- ❖ Entre 1909-1929 :

La ville devient l'image de deux situations totalement contradictoires : L'une développée et structurée (le centre colonial), l'autre spontanée et mal



<sup>26</sup> [www.encyclopedie-afn.org/Historique\\_Ain\\_Temouchent\\_-\\_Ville](http://www.encyclopedie-afn.org/Historique_Ain_Temouchent_-_Ville)

<sup>27</sup> [www.temouchent-info.com/information/historique](http://www.temouchent-info.com/information/historique)

aéré de type rural (Hai Moulay Mustapha).

❖ Entre 1930-1953 :

- L'implantation de la voie ferrée en 1930 ainsi que quelques grands équipements
- L'extension des bidonvilles (quartier Hai Moulay Mustapha).
- Le chemin de fer a constitué une rupture entre les différentes entités urbaines vers le nord.

❖ Entre 1954-1961 :

- La période de la guerre de libération caractérisée essentiellement par une densification du Hai Moulay Mustapha afin d'accueillir la population pauvre.

**c- La période post coloniale<sup>28</sup> :**

Entre 1962-1973 :

- Retracer 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'habitats 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'agrégats.

❖ Entre 1974 – 2000 :

- L'élaboration du PUD de la ville.
- La revalorisation du quartier Hai Moulay Moustafa par la démolition des habitations précaire et la construction de nouveaux logements prévu par le PUD.

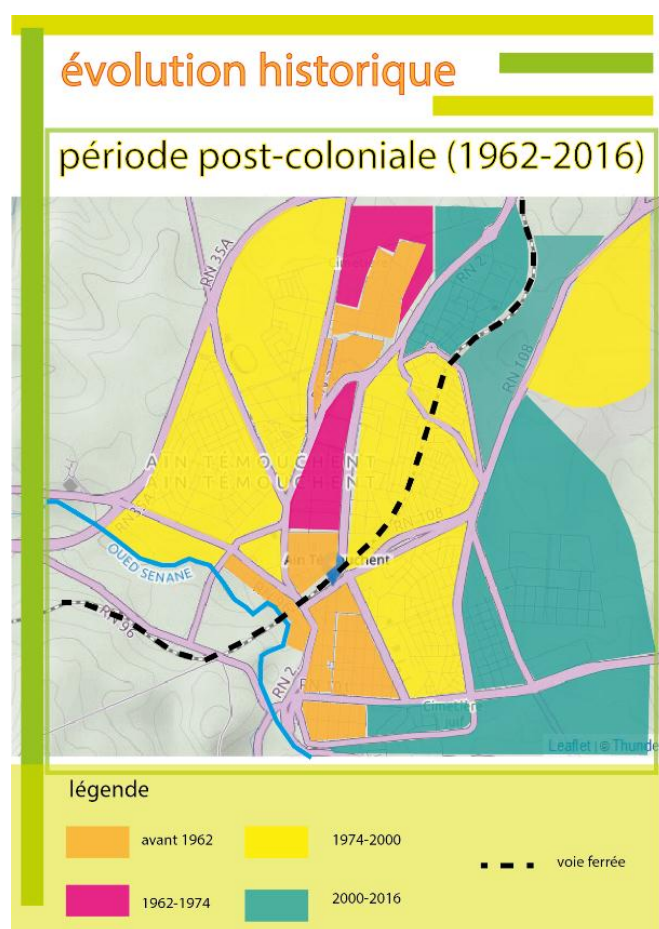


Planche 2 : carte de la ville Ain Témouchent à la période postcoloniale

<sup>28</sup> [www.babzman.com/une-ville-une-histoire-ain-temouchent-partie-i/](http://www.babzman.com/une-ville-une-histoire-ain-temouchent-partie-i/)



- 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, 160 Ha de la zone d'activités et d'équipement de proximité (lycée, stade... etc.)

- La création du chef-lieu d'Ain Témouchent
- En 1999 un tremblement de terre a détruit une bonne partie de la vieille ville.

❖ Entre 2001 – 2014 :

Nous assistons à un glissement de la centralité initiale vers le nord avec :

- La réalisation des sièges administratifs de la ville.
- La réalisation de la nouvelle ville Akid Ottman et la doter par des équipements

**3.5. Les équipements structurants :**

Ils sont répartis suivant leur échelle, et leur aire de desserte, à cela on aura des équipements : à l'échelle régionale (l'université, les gares...), de la wilaya (l'hôpital, la DUC...), et de la commune (le centre commercial, lycée...).

Sur l'ensemble de la ville les différents équipements structurant sont placés d'une manière éparpillée avec des grandes distances entre eux ou ils sont placés sur des grandes voies de communication.

On remarque une concentration des équipements dans le centre historique où ces derniers sont compacts et rapprochés entre eux.

Une autre concentration observée ; c'est celle des équipements administratifs qui s'organise tout au long de l'axe Akid Abbas.

• **Synthèse des équipements :**

La ville d'Ain Témouchent n'offre pas encore la diversité de services et d'équipements supérieurs pour satisfaire les besoins qualitatifs et quantitatifs de son réseau urbain, encore moins pour atténuer la prépondérance des grandes villes limitrophes.

Certains noyaux sont dépourvus totalement des équipements, d'autres ne bénéficient que de quelques équipements d'accompagnement, cette implantation dans certains cas est sans rapport avec la taille et les fonctions des quartiers desservis.

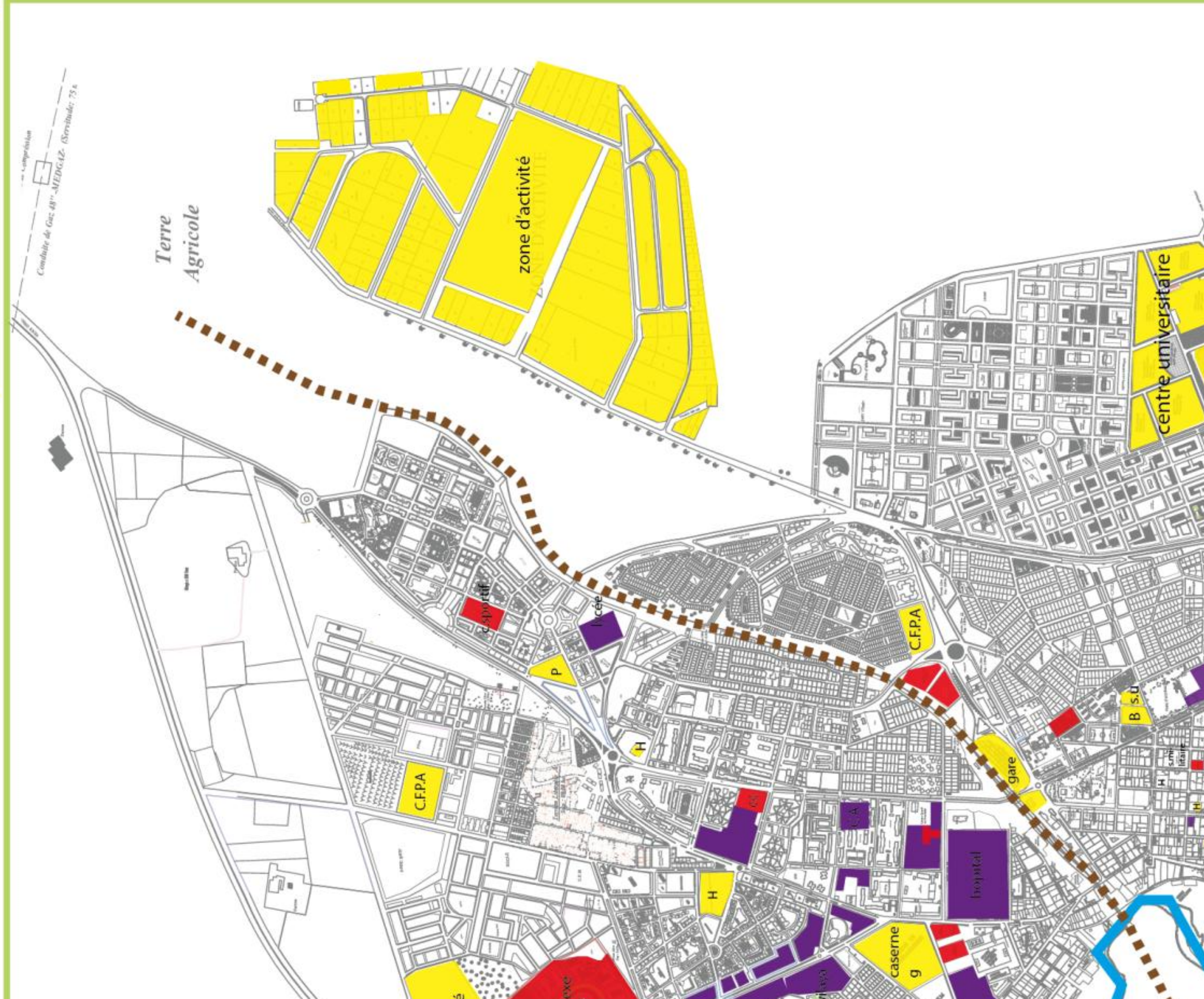
**3.6. L'habitat :**

La typologie d'habitat de la ville d'Ain Témouchent suit d'une manière générale l'ordre chronologique et l'évolution historique et les opérations adoptées à chaque période.

<i>Individuel</i>	6 744	51.7 %
<i>Collectif</i>	7 214	48.3 %

Tableau 04 pourcentage de la typologie de l'habitat

# ements structurants



# ie d'habitat



### **3.7. Etude de l'infrastructure de transport et de déplacement :**

#### **3.7.1. Le réseau routier :**

##### **- Les routes :**

La ville de Ain Temouchent est structurée sur la base des axes structurants constitués par des radiales. L'accessibilité à la ville se fait par les axes suivant à partir d'éboulement de la RN 35 :

✓ Le 1<sup>er</sup> axe menant de la ville a Chabaat El Leham desservant la zone d'activité.  
✓ Le 2<sup>ème</sup> axe desservant la nouvelle ville Akid Ottman vers le nouveau centre-ville.  
✓ Le 3<sup>ème</sup> axe du déboulement de la RN 35 et de la station – service en passant par le cimetière et le parc SNTF.

✓ Le 4<sup>ème</sup> axe de la RN 35 qui aboutit vers la cité administrative (siège et direction de la wilaya)

✓ Le 5<sup>ème</sup> axe à l'entrée Est de la ville menant d'Ain Temouchent a Chentouf.

##### **- Les gares :**

La 1<sup>ère</sup> gare « Mohamed Beloufa » située à l'entrée nord-ouest de la ville est une gare régionale qui contient une multitude de ligne de transport, avec une capacité de 442 véhicules par jour.

La 2<sup>ème</sup> gare située au centre de la ville c'est l'ancienne gare qui desserve la périphérie.

#### **3.7.2. Transport en commun :**

Les différents moyens de transport présent a Ain Temouchent sont : bus, taxi et train

##### **1. Réseau ferroviaire :**

La ligne ferrée reliant Beni saf avec Oran sur 56 Km, est traversée quotidiennement par 03 trains de voyageurs, chacun de ces trains assure une rotation, ce qui fait que nous avons à la fin 06 navettes répartie sur 03 allers et 03 retours.

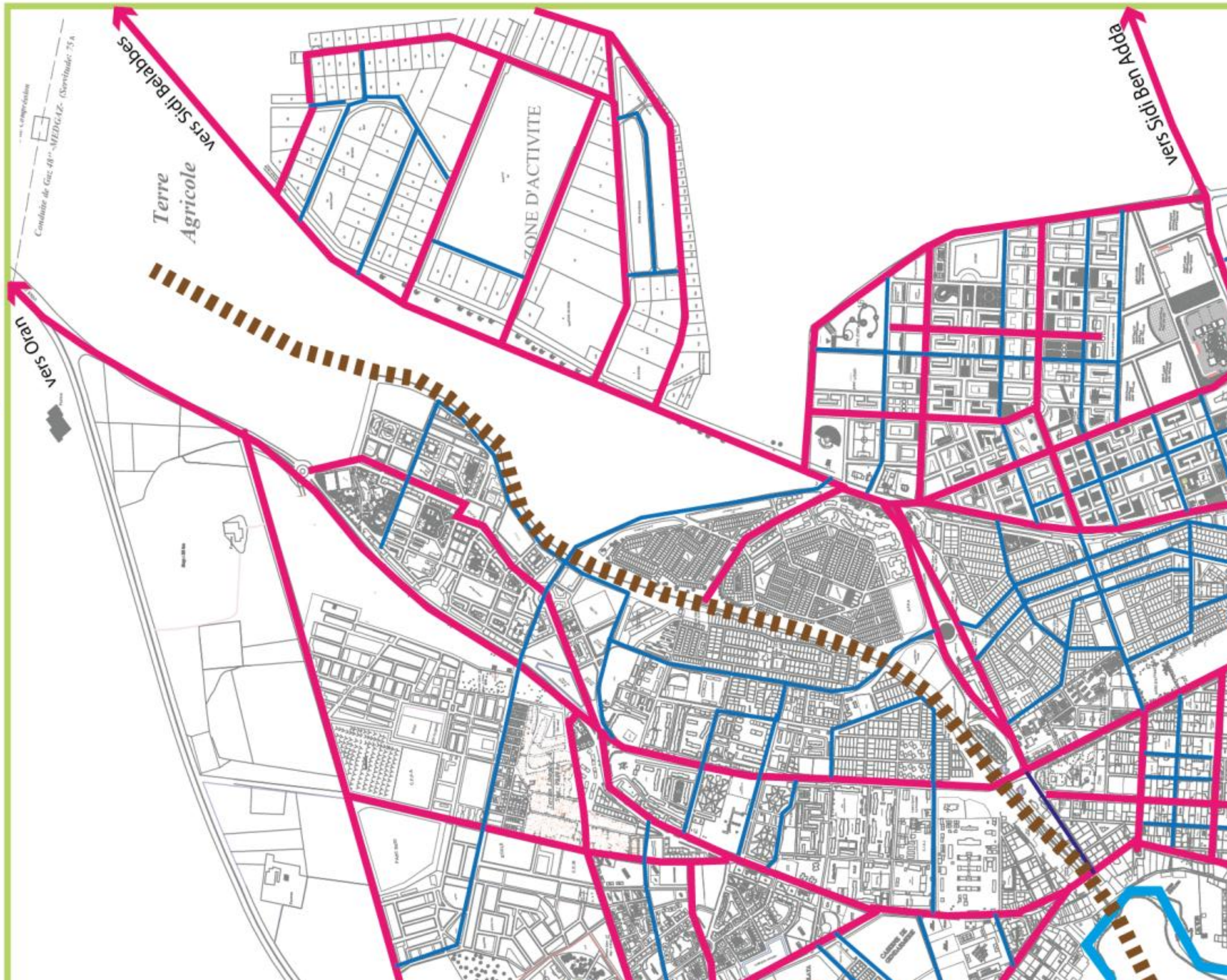
##### **2. Réseau de bus :**

Le parc wilaya : la wilaya d'Ain Temouchent contient 798 bus (25125 sièges), repartit sur 78 lignes de transport, e l'échelle nationale, local, communale, et urbaine.

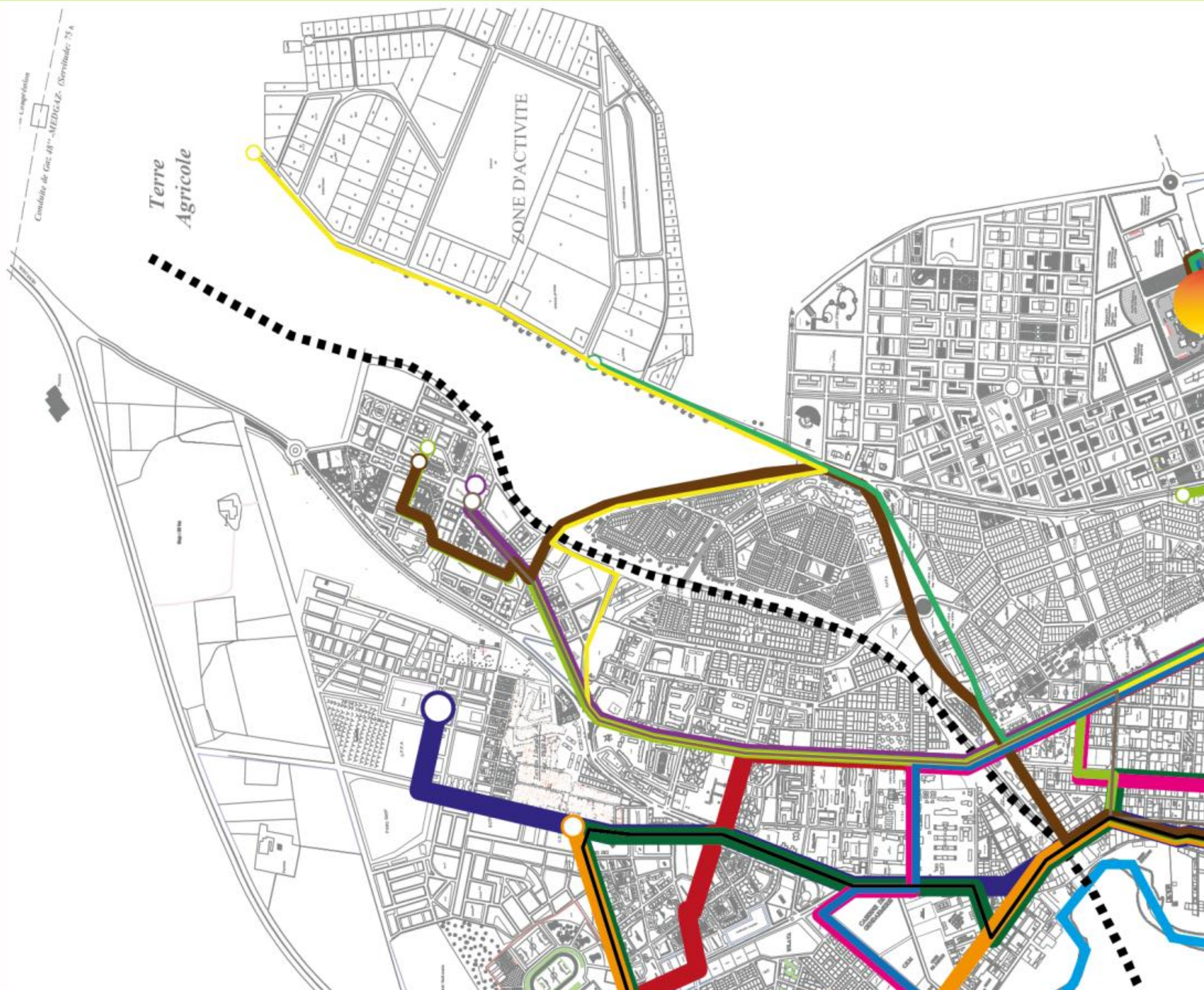
Parc urbain : Avec ses 13 lignes, et 187 bus, le transport urbain du chef-lieu contribue à 23% du parc wilaya.

Ces lignes de bus sont réparties en transport privé et transport public, urbain (parties de la ville), et périurbain (communes périphériques).

# Infrastructures



# de transport



### **3.8. Etude de la centralité de la ville d'Ain Témouchent :**

#### **3.8.1. Définition :**

La centralité est la capacité d'un lieu à polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, c'est-à-dire à exercer un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. Centralité et polarité sont donc indissociables.

#### **3.8.2. Lecture de la carte :**

Centralité linéaire : se développe selon un axe linéaire. Cet axe peut être un axe commercial, administratifs...etc.

- Boulevard du 1er novembre, de la révolution et l'axe du 1er mai. : Ces axes abritent des centralités commerciales qui ont un rayonnement extra- local, suite à leur situation (centre historique) et les fonctions qu'ils recueillent (boutique, gastronomie).

- L'axe administratif : ce boulevard abrite les différentes administrations. Créant une centralité extra –local.

- Boulevard "Mohamed BOUDIAF" : il constitue une centralité permanent à cause de sa fonction gastronomique.

- Axe de relais : cet axe contient une centralité extra locale créée par les utilisateurs de RN 35 et la population de la ville.il comporte de différentes fonctions de service et de gastronomie.

- Boulevard de Hai Moulay Moustafa : centralité extra local développer à partir de la fonction gastronomique (poulet rôti).

Centralité ponctuelle : se développe autour d'une placette ou des espaces libres.

- La place de l'APC : est un lieu de rencontre et d'échange de la population.

- Le grand marché avec sa placette : lieux de commerce et de convergence.

- Les 2 Gare routières et la gare ferroviaire : ces points constituent des portes urbaines de la ville. Elles sont marquées par une centralité crée par les voyageurs.

- Le parc d'attraction : comporte une fonction de loisir de récréation.

- L'université : centralité créée par le mouvement des étudiants et le terminus de plusieurs lignes de transport en commun

# ité urbaine





### 3.9. Etude du paysage urbain :

#### 3.9.1. Données naturelles :

##### a- Topographie :

- Une topographie légèrement ondulée accidenté. Elle a un grand plan incliné du sud au nord avec des pentes généralement allant de 5% dans les parties basses a plus de 10% dans les piémonts.

#### 3.9.2. Données climatiques :

- La ville d'Ain Témouchent a un climat méditerranéen, caractérisé par un été Chaud (max 38°C) et un hiver tempéré (max 15°C).

#### 3.9.3. Données socio-économique :

- Superficie et population :

La population totale de la ville est de 79 745 habitants répartis sur une superficie de 80.61 Km<sup>2</sup>, soit une densité de 989 habitants par Km<sup>2</sup>.

- Les activités :

- L'agriculture : La ville d'Ain Témouchent occupe une superficie agricole totale de 8 014.13 Ha, ce qui représente 4.25 % de la superficie de la wilaya.
- L'industrie : le secteur industriel et des mines est une activité limitée a quelque unité héritée de la période d'industrialisation, elles sont concentrées dans la zone industrielle de Ain Témouchent

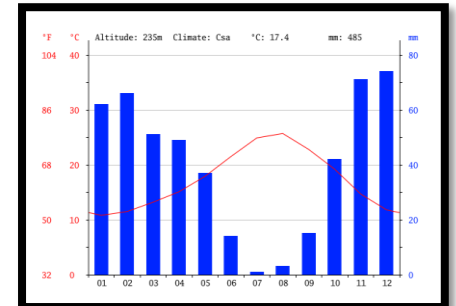


Figure 6 : graphe de changement de chaleur

#### **4. Problématique générale de la ville :**

Durant la période coloniale, la ville d'Ain Témouchent 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 marquent, ont poussé la population locale à pratiquer 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 profit des terres agricoles, qui est le fruit d'un ensemble de programmes d'urgence privés de toute vision à long terme, qui se voit dans les tissus urbains 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), où les différents services restent éparpillés 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 absorbée surtout par les grands axes de la ville, où se présente notamment les opportunités foncières dictant l'emplacement des équipements structurant, qui restent eux même éclatés sur ces axes sans être accompagnés d'une bonne desserte de transport en commun.

Dans ces nouveaux quartiers on va assister, soit à des espaces qui sont 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/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 disfonctionnement, une discontinuité urbaine, et des quartiers enclavés dépendant du centre-ville.

Cette situation ne permettra pas aux habitants de la périphérie de pratiquer leurs espaces et 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

### ***Hypothèse :***

Dans le cadre de cette recherche, les hypothèses que nous formulons, feront l'objet de vérification et constituerons une forme de réponse a la problématique posée :

- 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 doit être placé 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 diffèrent d'un quartier a un autre.

### ***5. Plan d'aménagement global :***

**5.1. Scénario d'aménagement :** une nouvelle identité pour une meilleure compétitivité territoriale de la ville de Ain Témouchent

**5.2. Les orientations du scénario d'aménagement :**

1. La Création des centres secondaires animés avec une diversité des fonctions afin d'améliorer l'attractivité. Donc on procédera à un système de vocation par secteur :

Le centre historique : vocation touristique/ commerciale.

➤ Le patrimoine historique (APC, marché, grande poste, hôtel, cinéma) a besoin des opérations de réhabilitations et rénovations, pour une meilleure attractivité.

➤ Il comporte aussi des services et des commerces à valoriser (Boulevard 1er novembre/ axe de la révolution)

Secteur 411 logements (1er novembre) : vocation de loisir et de culture.

➤ La présence de plusieurs opportunités : les deux gares, des équipements culturels et de loisir (la bibliothèque régionale et le parc d'attraction). La vocation proposée renforce ces fonctions existantes.

Secteur el djawhara : vocation de service/accueil.

➤ Grace à sa position sur une entrée de ville et la présence du centre universitaire, on propose l'injection des équipements de service (commerce) et d'accueil (hôtel, cafétéria...)

Secteur de sidi Saïd : centre de relai

➤ Sidi Saïd représente le point de convergence des deux entrées de villes (Tlemcen et Oran), la vocation donnée lui offre une diversité de service, de culture et de tourisme pour assurer la continuité avec le centre historique.

Secteur des 1000 logements : vocation commerciale

➤ la restructuration de cet axe reste indispensable pour mieux exploiter l'activité commerciale.

Secteur el baraka : vocation de recherche et développement

➤ la vocation proposée au quartier El Baraka sert à résoudre le problème d'enclavement, on injectant une activité en relation avec la vocation agricole de la ville qui est un pôle de développement et de recherche agricole avec les différents équipements d'accompagnement constituant un espace tampon entre la zone d'activité et la ville.

Secteur du Hai Zeitoun : vocation résidentielle avec équipements de services.

➤ On préserve le caractère résidentiel du Hai Zeitoun, mais avec l'organisation et l'injection du commerce et des espaces publics pour l'animation, et pour ne pas hériter un modèle d'un quartier dortoir.

Secteur Akid Abbas : vocation administrative

➤ La présence de différentes administrations et directions au niveau de ce secteur, nous permet de faire un centre d'affaires constituer des administrations et des logements de fonctions avec ses équipements d'accompagnements.

Secteur Omar Ibn Elkhettab : vocation sport avec accueil et service.

➤ La situation du secteur sur une entrée de ville et la présence de la gare routière et le complexe sportif, représentent des opportunités à renforcer, en proposant des équipements d'accueils et de services.

Secteur la CNEP : vocation loisir et animation

➤ Le secteur occupe une place stratégique sur l'entrée de ville venant d'Oran, et possède un grand potentiel foncier débordant l'axe principal, donc l'aménagement de cette assiette par un parc d'attraction extra local améliore la perception visuelle de la ville.

Secteur la nouvelle ville : vocation d'accueil/ commerce

➤ Dans la nouvelle ville Akid Othman on constate l'absence des équipements d'accueil, malgré son emplacement important au nord, la vocation donnée au secteur corrige cette situation par l'injection des équipements d'accueil (hôtel/ centre commercial...).

Secteur Grabat : centre de relai

➤ Représente un point de relais entre les différents quartiers ou chacun présente une vocation dont ce secteur sera la continuité de ces derniers en contenant une diversité de fonctions pour assurer l'interaction entre ces quartiers.

2- La Zone d'activité présente un potentiel économique mal exploité (20%) pour la ville, 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).

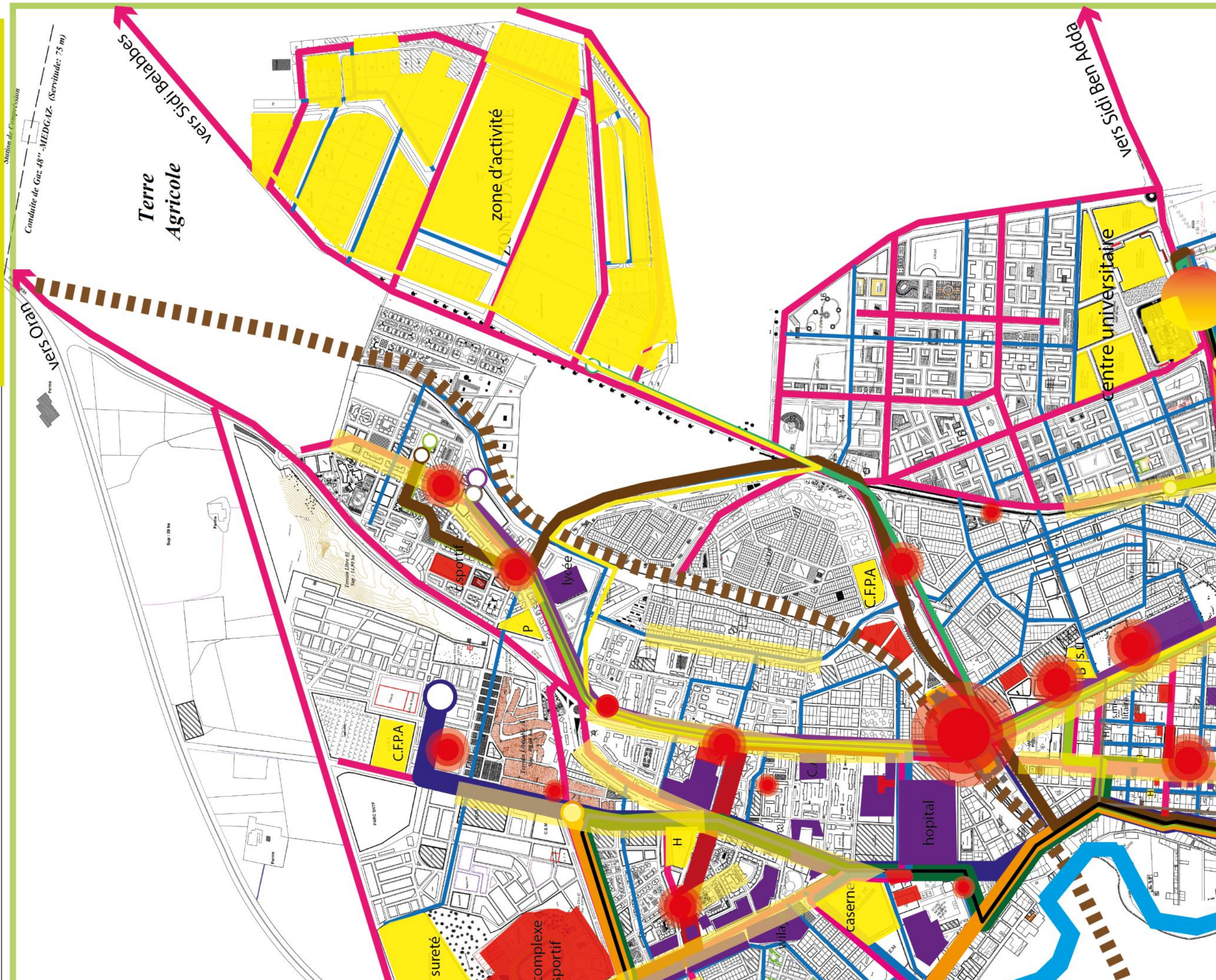
3- Le dysfonctionnement de la trame viaire a provoqué l'enclavement des quartiers périphériques donc on propose de restructurer le réseau aux seins des quartiers.

4- les axes du centre-ville convergent les différentes lignes 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.

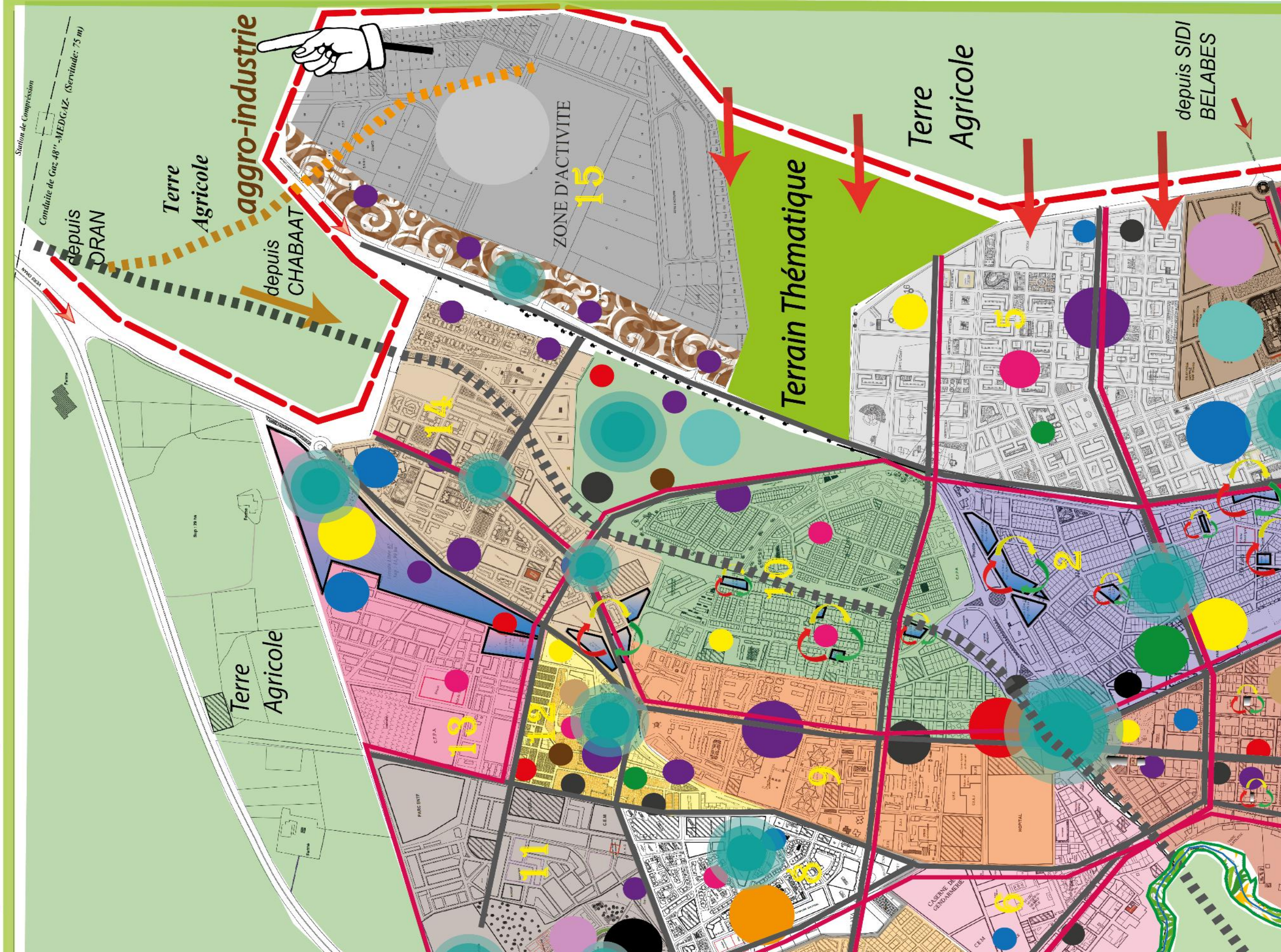
5- le traitement des nœuds de la ville par des aménagements d'animation et de service. Afin d'améliorer l'imagibilité de la ville

6- Oued Senane dégrade l'image de la ville à cause des différents rejets et déchets, ajoutant a ca il n'est pas intégré à l'ensemble de la ville, donc on propose de le réinsérer en aménageant les berges pour le rendre un axe écologique.

# synthese générale



# Management globale



**CHAPITRE III :**

**ETUDE ET ANALYSE URBAINE DU QUARTIER DE**

**LA GARE ET DEFINITION DE LA**

**PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE**



## 1. Introduction :

Dans ce chapitre, on va aborder une lecture du Plan d'occupation du sol pour connaître ces principes d'aménagement, ainsi une analyse typo morphologique de l'état de fait du périmètre d'étude.

## 2. Délimitation de la zone d'étude :

### 2.1.situation :

Notre zone d'étude s'étendant sur une superficie de 100 ha, elle est située au centre d'Ain Temouchent. Délimitée au nord par la ZHUN, à l'est par le quartier el baraka, au sud par le noyau historique et à l'ouest par oued senane

### 2.2.choix du périmètre :

Notre choix se focalise sur la zone des deux gares (ferroviaire, routier), c'est une zone très sensible de la ville de Ain Témouchent.

### 2.3.critère de choix :

cette zone est à la fois : - une rupture entre ancienne et la nouvelle ville

- un foncier de grandes valeurs mal exploité
- elle occupe une place stratégique qui permet d'assurer la communication entre les deux entités de la ville.
- Elle souffre d'une congestion qui affecte même l'équilibre de la ville.
- La gare actuelle présente une hétérogénéité au niveau de sa forme et leur style architectural

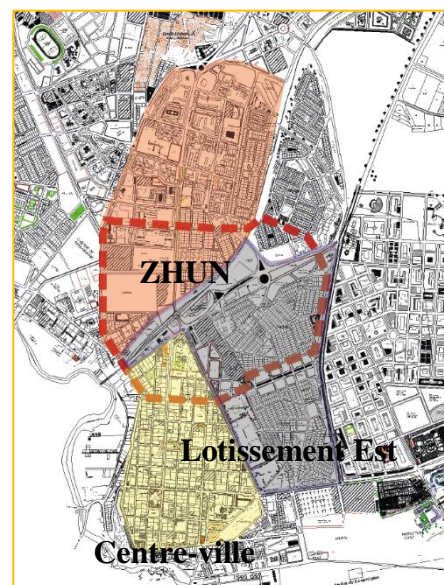


Figure 7 : situation de la zone d'étude

## 3. Lecture du Plan d'Occupation du Sol « POS »<sup>29</sup> :

### 3.1.Définition :

Le POS est un plan de détail. Il se situe au dernier niveau de la recherche de planification urbaine. Il constitue un document essentiel de la réglementation d'urbanisme.

### 3.2.Les potentialités :

<sup>29</sup> POS des ZHUN de la ville de Ain Témouchent, POS Sud-Est de la ville de Ain Témouchent

- L'existence des infrastructures importantes à l'intérieur du périmètre d'étude à savoir :

- La ligne du chemin de fer avec sa gare routière et ferroviaire
- Le boulevard 1<sup>er</sup> mai qui constitue le prolongement de la RN 2 reliant Ain Témouchent à Oran
- Le boulevard Mohamed Boudiaf qui constitue un axe animé de commerce.
- La situation stratégique de la zone d'étude dans la ville qui constitue une centralité urbaine.
- La présence d'un réseau viaire structuré et hiérarchisé facilitant l'aménagement du périmètre sans la nécessité de grandes opérations de démolition.

### ***3.3.Principes d'aménagement :***

- La création de nouvelles liaisons sous forme des centralités secondaires pour absorber un flux important de la population venant de l'hypercentre.
- Répondre aux problèmes d'inertie et d'isolement des quartiers en proposant une mixité fonctionnelle
- Le réaménagement des espaces publics le long des axes structurants par la création des conditions favorables pour la promenade, les rencontres et la satisfaction d'un certain nombre de besoins
- Introduire des transformations esthétiques nouvelles dans le périmètre par la prescription de règles d'urbanisme et d'architecture pour les façades situées sur les grands axes.
- Sur le plan du patrimoine, valoriser les lieux qui présentent un intérêt historique, esthétique et symbolique dans le quartier à savoir : la gare et le boulevard du 1 mai.
- Principe d'ameublement du boulevard Mohamed Boudiaf comme axe d'importance macro-urbaine.
- La réalisation d'un espace d'investissement (galerie marchande, services).
- L'occupation des parcelles vides en accordant une importance particulière aux équipements de proximité et aux espaces verts.
- Le principe de traitement des espaces extérieurs dans les cités devient introverti avec possibilité d'occupation spécifique ( parking, espace vert, air de jeux équipé)

## **4. Analyse typomorphologique :**

afin de connaître les spécificités de cette zone et de ressortir ses problématiques, nous avons fait une analyse à travers une superposition des cartes suivantes :

# Analyse typomorphologique du périmètre

## 1/Évolution historique du périmètre

### *Le centre initial colonial de 1857–1930:*

Caractérisé par un plan en damier et orthogonal dominé par l'habitat européen

- Au 1856 : la création d'un jardin
- Au 1880 : la construction de la première école primaire
- Au 1888 : création le boulevard principal
- Au 1894 : La construction la 2eme école primaire

### *La période de 1930–1953:*

pendant cette période on assiste essentiellement à l'implantation de la voie ferrée en 1930 ainsi que quelques grands équipements (hôpital)

### *La période 1962–1974:*

La réalisation des ZHUN avec quelques équipements pour répondre a la demande sociale en raison de la forte croissance démographique

### *La période de 1974–2000:*

elle est caractérisée par la forte consommation du foncier par la réalisation du lotissement est



# Analyse type-morphologique du périmètre

## 2/ forme urbaine

### *La densité urbaine :*

C'est le rapport entre le tissu urbain et la structure urbaine (les éléments de la ville). Le bâti représente tout ce qui est construit dans la ville quel que soit sa dimension ou sa fonction, et l'espace non bâti constitue les espaces libres et non construits, et c'est à partir de ces deux éléments qu'on peut distinguer la densité d'une zone.

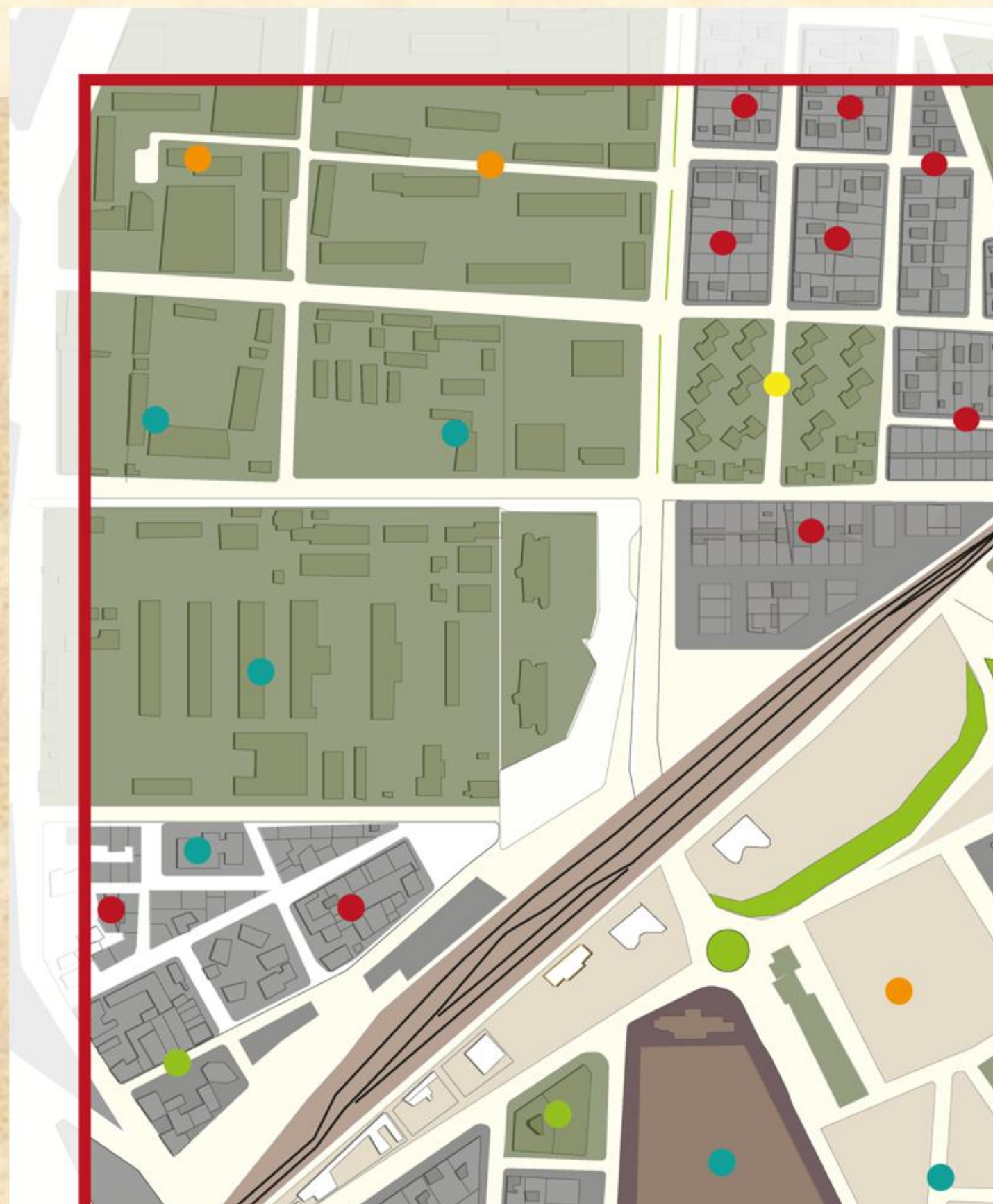
La zone étudiée a une forte densité, on remarque une forte consommation du foncier et l'insuffisance des espaces libres (place, placette, jardin...)

### *Type des îlots :*

La trame parcellaire est composée d'îlots urbains comme des ensembles de parcelles bâties ou non, constitue une unité de l'espace urbain, séparé par des rues. L'îlot varie selon la taille, la disposition et la forme. Sa forme est adaptée au découpage des voies et aux formes géométriques des parcelles.

Dans la zone étudiée, l'îlot prend des formes variées parfois aléatoires : - la taille : on remarque que les îlots destinés à recevoir les équipements ont une forme plus remarquable que les autres îlots, ainsi que les îlots du centre historique sont plus grands de ceux de lotissement – la forme : la plus dominante c'est la parcelle rectangulaire qui suit généralement les voies qui traversent la zone .

### *SYNTHESE:*



# Analyse typomorphologique du périmètre

## 3/Typologie habitat / équipement

### a/ Habitat:

.Deux types sont dominants : l'individuel et le collectif.

#### Le type individuel

Ce type lié à la chronologie et à l'histoire de la formation des tissus urbains.

le type coloniale: il est bien organisé, Les réez de chaussées sont parfois percés pour contenir des activités commerciales ou de services.

Les lotissements: c'est l'habitat individuel actuel, son introduction dans la ville d'Ain T'émouchent s'est fait généralement a la suite d'opération de démolition

**Le type collectif:** les ZHUN ,OPJI, BARAKA

### b/ Equipement:

Le quartier est entouré de nombreux équipements situés majoritairement au fragment ouest, on trouve quelques établissements scolaire qui sont des équipements d'accompagnement (école)

**-équipements éducatifs et de formation:** école, CEM, UFC, CFPA

**-équipements d'accueils et de services:** Daira, les 2 gares, sonal gaz, protection civil, direction de foret, PTT, CNEP, sureté

**-équipements de sport et loisir:** salle de sport, complexe sportif, terrain de sport, air de jeux, jardin public, maison de jeune

**-équipements sanitaires:** hôpital, 2 polycliniques



# *Analyse type-morphologique du périmètre*

## *4/Gabarit des bâtiments :*

Les hauteurs du fragment étudié varient entre le RDC et le R+5 comme une hauteur maximale. La hauteur la plus dominante c'est le R+1, on trouve que presque toutes les constructions sont des habitations individuelles veuves de 6m de hauteur.

malgré la présence de différence de niveau, l'homogénéité est respectée → la topographie du secteur équilibre le jeux de niveau du tissu urbain, on trouve le bâti élancé dans la partie la plus basse (coté nord)



# Analyse typomorphologique du périmètre

## 5/ limites et secteurs homogènes:

### Les limites :

Le fragment étudié est limité par des limites infranchissables et des éléments anthropiques définis par les axes de circulations et leurs points de jonction.

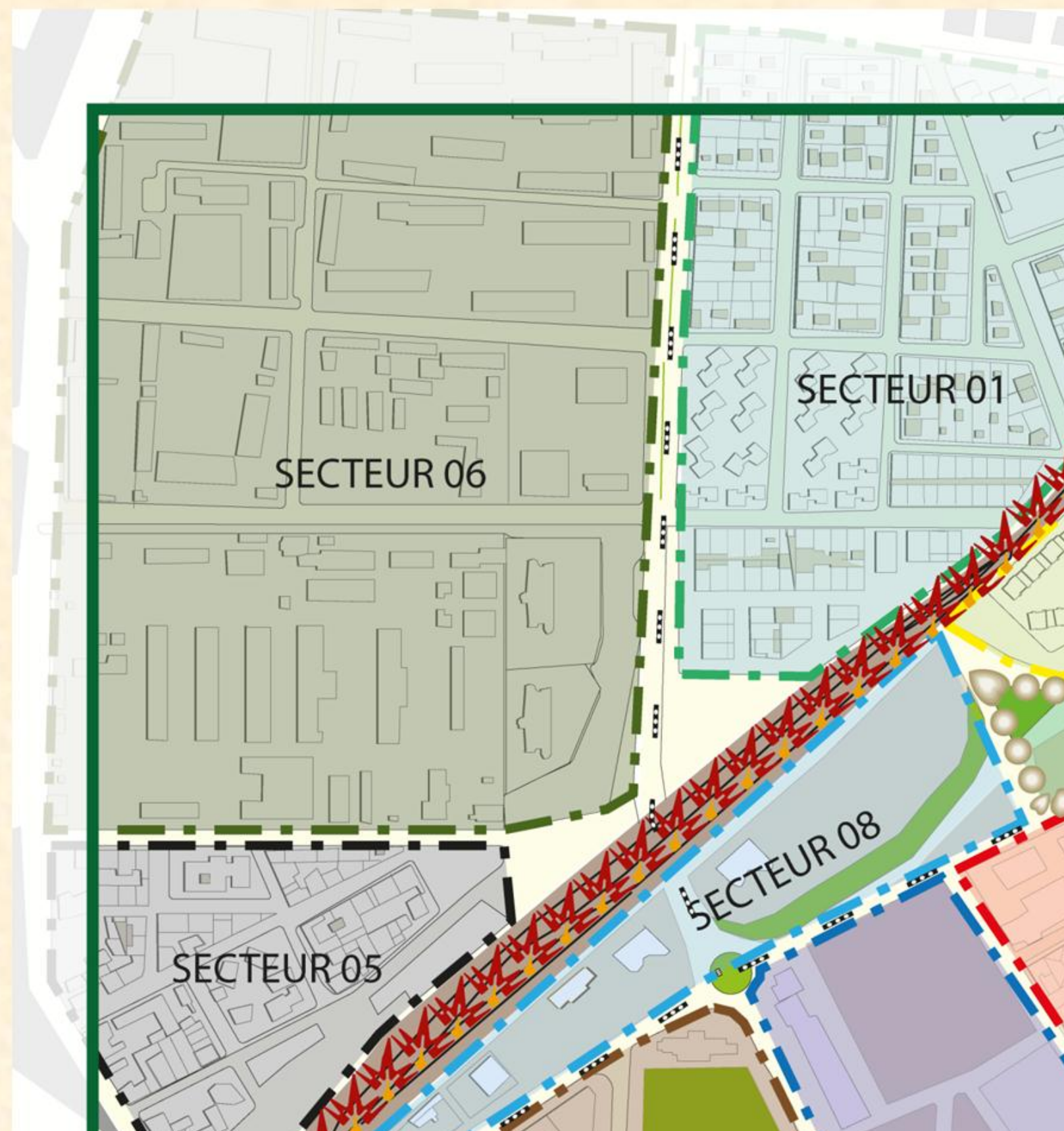
### Les secteurs homogènes :

Son paysage est plus au moins homogène entre les entités bâties, et représente des potentialités urbaines intéressantes qui se traduit par la présence des équipements structurants (la daïra, la cité administrative, les aire de jeux) et la typologie des habitations (collectifs semi, collectifs et individuels). En outre notre quartier représente une zone de transition entre l'ancien noyau et la nouvelle extension.

Parmi les critères de séparations des secteurs aussi, on trouve, voie ferrée qui représente une rupture totale de toute la ville et divise le secteur en 2, et la rupture des murs de clôture des équipements qui représente une coupure du champ visuel

### SYNTHÈSE:

Cette analyse nous permet de dire que le fragment étudié possède un paysage urbain plus au moins cohérent malgré la présence des





# Analyse typomorphologique du périmètre

## 6/trame viaire /mobilité et transport

### Trame viaire :

La voirie est d'une nécessité essentielle en milieu urbain, d'une manière générale, la voirie constitue le support principal des liaisons entre les différents équipements et assure de nombreuses fonctions,

### Circulation mécanique:

**Voie primaire:** permet d'assurer la liaison entre des groupements de quartiers extérieurs de la ville, Dans le cas de notre périmètre, ce sont 5 voies primaires qui assurent la circulation générale

**Voie secondaire:** permet la desserte entre les quartiers et les différents groupes d'habitations

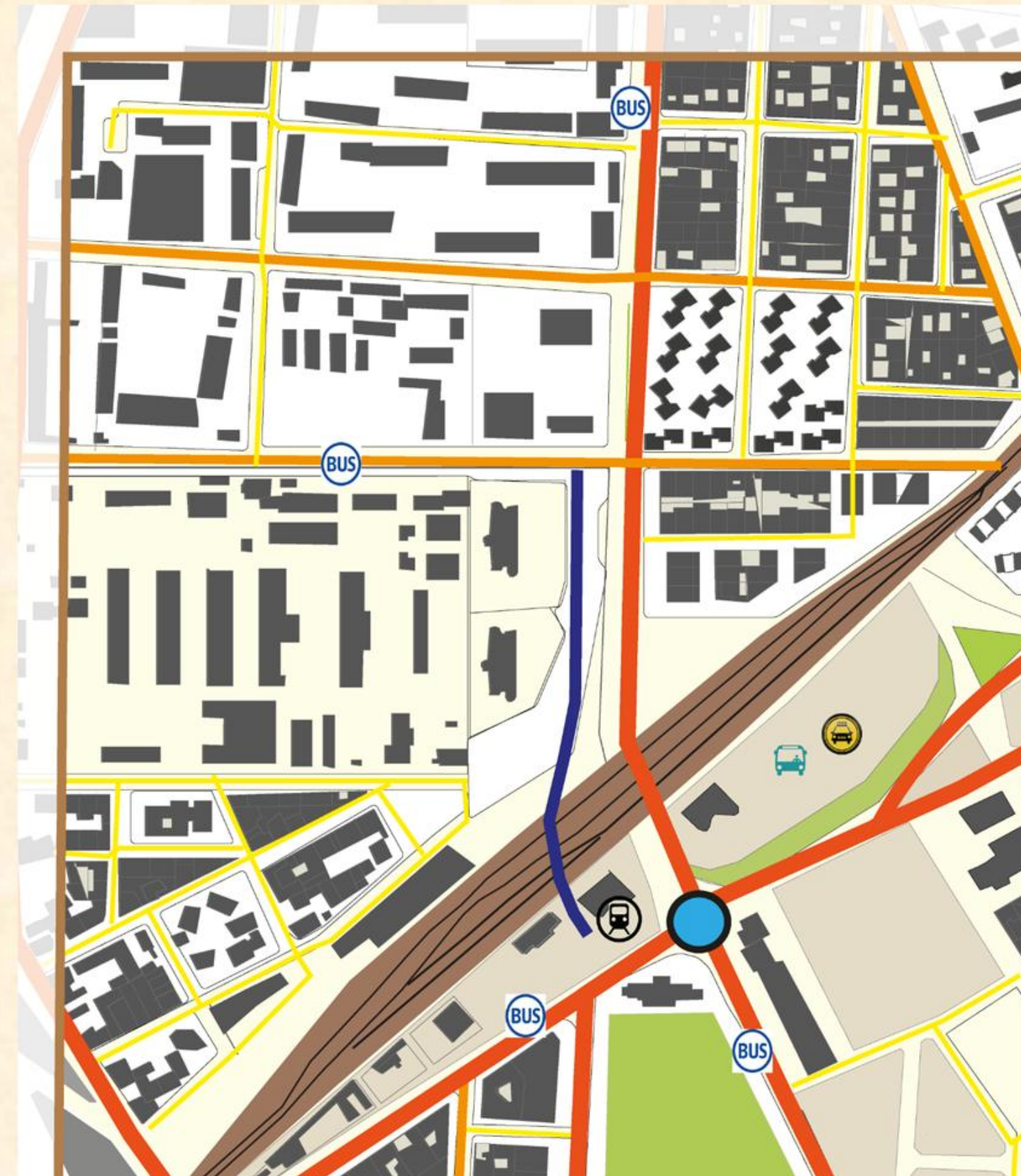
**Voie tertiaire:** sert de voie de distribution à l'intérieur des îlots d'habitations

### Circulation piétonne:

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

### Mobilité et Transport:

Presque toutes les lignes de transport passent par le même chemin à partir de l'hôpital jusqu'au parc public - Les schémas des circuits du transport en commun n'assurent pas des liens organiques dans la partie Est, La région Est mal desservie et représente des quartiers enclavés déconnectés du reste de la ville,



# Analyse typomorphologique du périmètre

## 7/ parcours, centralité et éléments de repère :

La visite de notre secteur nous a permis de dégager l'image perçue du quartier à travers les 5 éléments du paysage urbain : les voies, les limites, les nœuds, les éléments de repère et les quartiers. Et on a même pu ressortir les centralités importantes.

### *Les parcours :*

Ils sont structurés en système hiérarchisé, qui possède avec leur imagibilités des visions lointaines surtout dans les grands axes continus et directs (Mohamed Boudiaf et 1<sup>er</sup> Novembre). Aussi la clarté de quelque intersection (rond-point de la gare) nous permet de choisir un parcours et une direction précise grâce à la présence des équipements structurants à leurs extrémités

### *Les éléments de repère :*

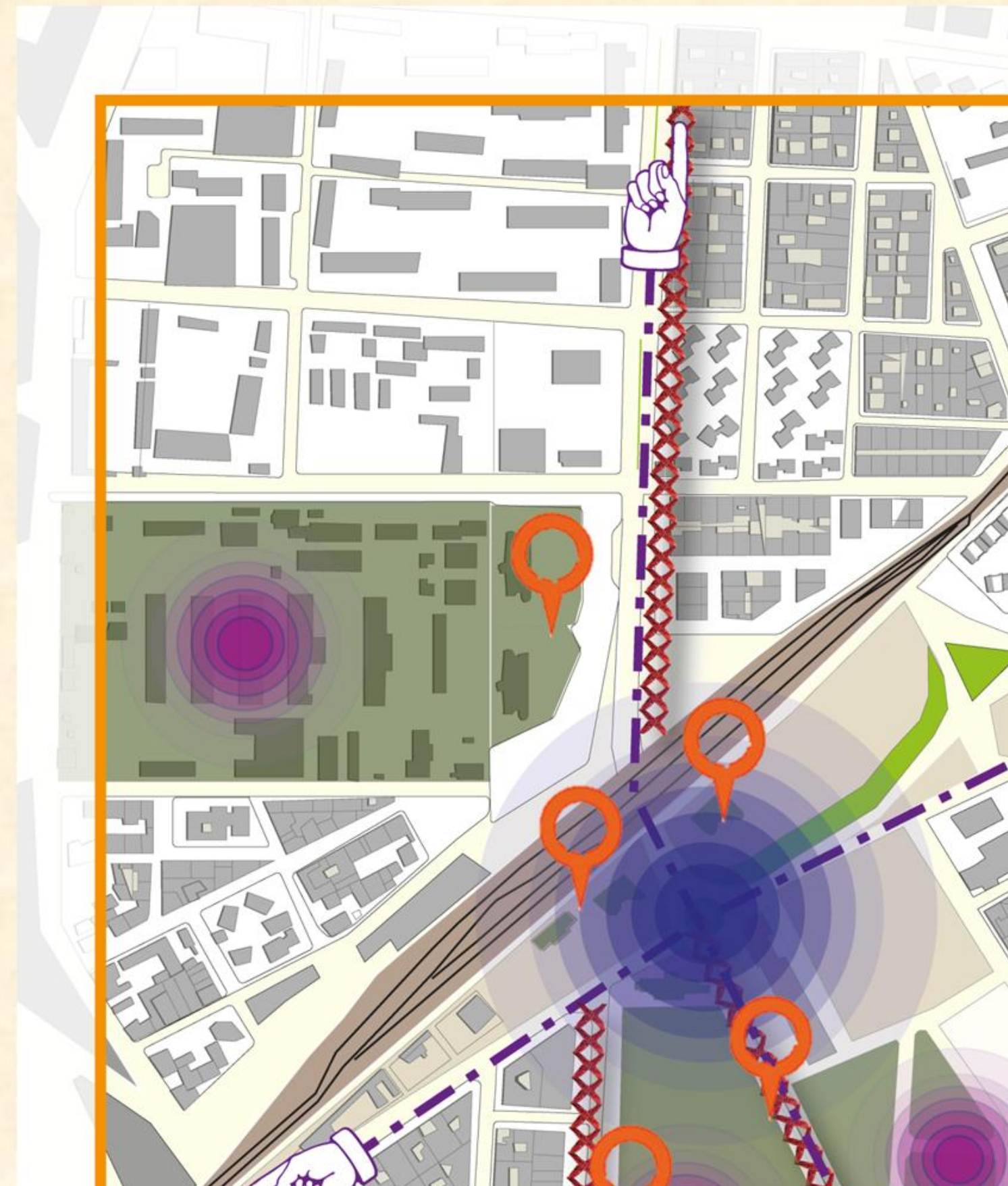
Le périmètre d'étude est doté d'une qualité visuelle remarquable qui se traduit par des éléments de repère de natures variées : les équipements structurants (la gare, la daïra, le parc public, la mosquée lalla Khadija, l'hôpital,...etc.). Et aussi les ronds-points comme des points de repère (le rond-point de la gare)

Ces différents points permettent à l'utilisateur de se situer et de s'orienter dans l'espace urbain.

### *La centralité :*

C'est les lieux d'interaction, d'échange et de rencontre matériels et immatériels. Au niveau de notre secteur la centralité est définie généralement par la présence des équipements structurants (les 2 gares, l'hôpital et les aires de jeux et de loisir) et la proximité de tous modes de transport collectifs.

Et aussi la centralité au niveau des axes animer à une échelle extra locale, qui possèdent une mixité fonctionnelle d'équipements et de commerce (magasins, cité administrative, cafétérias, gastronomie....)



# Analyse typomorphologique du périmètre

## Dysfonctionnement urbain :

### Trame viaire et transport en commun :

- Absence de liaisons Est-Ouest ce qui cause l'enclavement de la partie Est.
- Tracé de voies non structuré et discontinue, avec des voies primaires a doubles rôles : circulation et aires de stationnement.
- Toute la circulation s'articule sur le rond-point de la gare ce qui lui rend un nœud d'encombrement
- Les schémas de circuit de transport en commun n'assurent pas les liens entre les différentes entités surtout avec celles de l'Est.
- La plupart des lignes de transport convergent vers le même circuit ce qui cause la mauvaise desserte du périmètre.

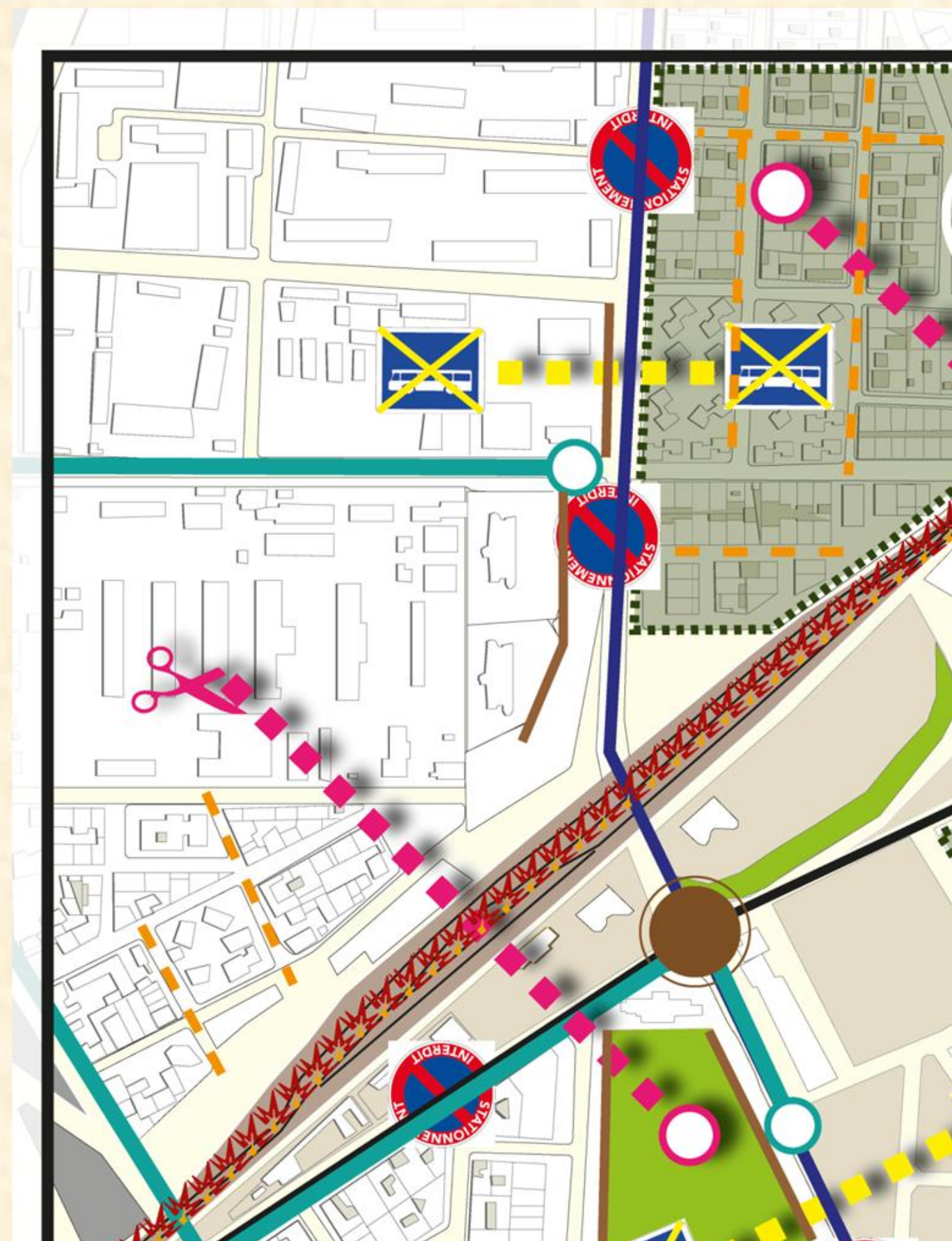
### La forme urbaine :

- Une rupture urbaine causée par le passage du chemin de fer au milieu du secteur et le devise en deux rives (rive Nord et rive Sud)
- Typologie incohérente des entités qui gâche l'image urbaine du secteur
- Des espaces clôturés (gares, daïra, cité administrative,...)
- La pauvreté esthétique des façades urbaine et la monotonie du cadre bâti

### Habitats et équipements :

- Une mauvaise répartition des équipements en termes d'échelle et en termes de nature

### Centralité et éléments de repère :



## **5. Problématique spécifique de la zone d'étude :**

Après l'analyse typo-morphologique et les orientations des instruments d'urbanisme et notre diagnostic on constate que notre périmètre occupe une place stratégique dans la ville, mais qui possède en parallèle des problèmes de rupture causées par le passage du chemin de fer au milieu du tissu urbain qui coupe le secteur en deux parties indépendantes, et par les murs de clôtures qui ne permettent pas l'interaction entre les différents secteurs.

C'est deux ruptures marquent la différence entre l'est et l'ouest, en terme d'équipements structurant qui se focalisent en majorité à l'ouest, en terme de centralité qui n'existe presque pas dans la partie est, et en terme de transport en commun qui ne desserve pas tous les quartiers du périmètre et n'assure pas la connexion entre le nord et le sud notamment avec la présence de la voie ferrée, et la différence de niveau marquée par la topographie de la ville de Ain Temouchent.

Ces problèmes vont créer de notre secteur un endroit de défaillance et de déséquilibre fonctionnel et urbain, qui donnent naissance à des quartiers dortoirs et marginalisés.

Hypothèses :

La présence d'une rupture urbaine au sein de notre secteur, pose des problèmes sociaux et spatiaux importants ; donc il est nécessaire de relier les 2 rives de la zone avec les différentes opérations d'aménagement, afin de renouveler la vie urbaine autour de la gare et son environnement.

**CHAPITRE IV :**  
**INTERVENTION OPERATIONNELLE**

## ***1. Introduction.***

Dans ce chapitre, on va aborder une démarche très importante dans le cadre du projet urbain, dont l'objectif est d'assurer un cadre de vie attractif en s'appuyant sur les potentiels du secteur.

Cette démarche se traduit par plusieurs parties :

- une analyse thématique qui vient d'améliorer et d'enrichir notre recherche à travers des idées et des nouvelles perspectives d'aménagement de projet urbain.
- l'esquisse urbaine et les stratégies d'aménagement qui font une essentielle étape dans la démarche du projet urbain
- le plan de masse globale 1/2000 qui résumé les perspectives d'aménagement à grande échelle, et un programme spécifique

## **2. Analyse thématique :**

### ***2.1.Critères de choix des exemples :***

Les exemples thématiques qu'on a choisis portent sur les trois critères suivants :

**2.1.1. L'échelle :** la taille des projets urbains des exemples étudiés s'approche à celle de notre zone d'intervention (échelle d'un quartier, et correspond à une ville moyenne comme la ville d'Ain T'émouchent)

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

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

### ***2.2.Les exemples :***

# Projet urbain du quartier de la gare de « Rabat »

## 1/Situation et Présentation du projet :

Le quartier de la gare de Rabat, situé dans la capitale du Maroc « Rabat » au nord de l'Afrique, c'est l'une des principales gare ferroviaires du pays, mais malgré son importance elle ne dispose que 02 lignes de voies ferrées et aucune voie de garage, desservie par une ligne de tramway reliant la gare aux différents quartier de rabat

Surface : 13 ha, date de réalisation : 1923 rénovée en 2004



## 2/ contraintes et atouts :



### ATOUS :

- disponibilité de réserves foncières importantes
- centralité urbaine des emprises ferroviaires
- repère urbain constitué par la gare

L'ONCF a développé une vision sur :

- l'optimisation de l'outil ferroviaire
- la délocalisation des activités urbaines des villes ;
- l'amélioration et la diversification des services (nouvelle gare et centre multimodal)
- l'accompagnement du développement dynamique urbaine autour de la gare foncier libéré.

## 5/schéma d'aménagement :



Bureaux : 81.500 m<sup>2</sup>  
Logements : 88.600 m<sup>2</sup>  
Commerces : 55.380 m<sup>2</sup>  
SHON : 225.480 m<sup>2</sup>

- 01 - nouvelle gare
- 02 - tour bureaux ONCF
- 03 - centre commercial
- 04 - centre d'affaires
- 05 - ensemble résidentiel & plateaux bureaux
- 06 - multiplex et tour hôtel
- 07 - plateforme multimodale
- 08 - ensemble résidentiel
- 09 - hôtel
- 10 - hôtel
- 11 - poste central commandement
- 12 - ensemble résidentiel



la tour, signal urbain

# Projet urbain du quartier de la gare « Saint-Brieuc »

## 2/Situation et Présentation du projet:

-La situation:

La gare de Saint-Brieuc est une gare ferroviaire Française des lignes de Saint-Brieuc à Pontivy et de Saint-Brieuc au Ligué. Elle est située sur le territoire de la commune de Saint-Brieuc.

-Présentation:

Nom: quartier de la gare de Saint-Brieuc

Surface: 80h

Date de réalisation: 2015 (en cours de réalisation)

Equipe: Architecte : Agence Coquard Colleu, Charrier, Saint-Brieuc

QUATRA : Ingénierie VRD, Géomètre expert, paysagiste

Nunc Architecture : Architecte



## 3/Les objectifs

- Le projet urbain vise à relier le quartier de la gare au centre-ville.
- Réorganisation des transports : les bus au nord, les tramways au sud.
- Réaliser un véritable pôle d'échanges multimodal pour les transports et de l'inter-modalité.
- rendre le quartier de la gare un quartier mixte et vivant.
- le développement d'un habitat de qualité et faire un quartier d'avenir.

## 4/Les différentes opérations:

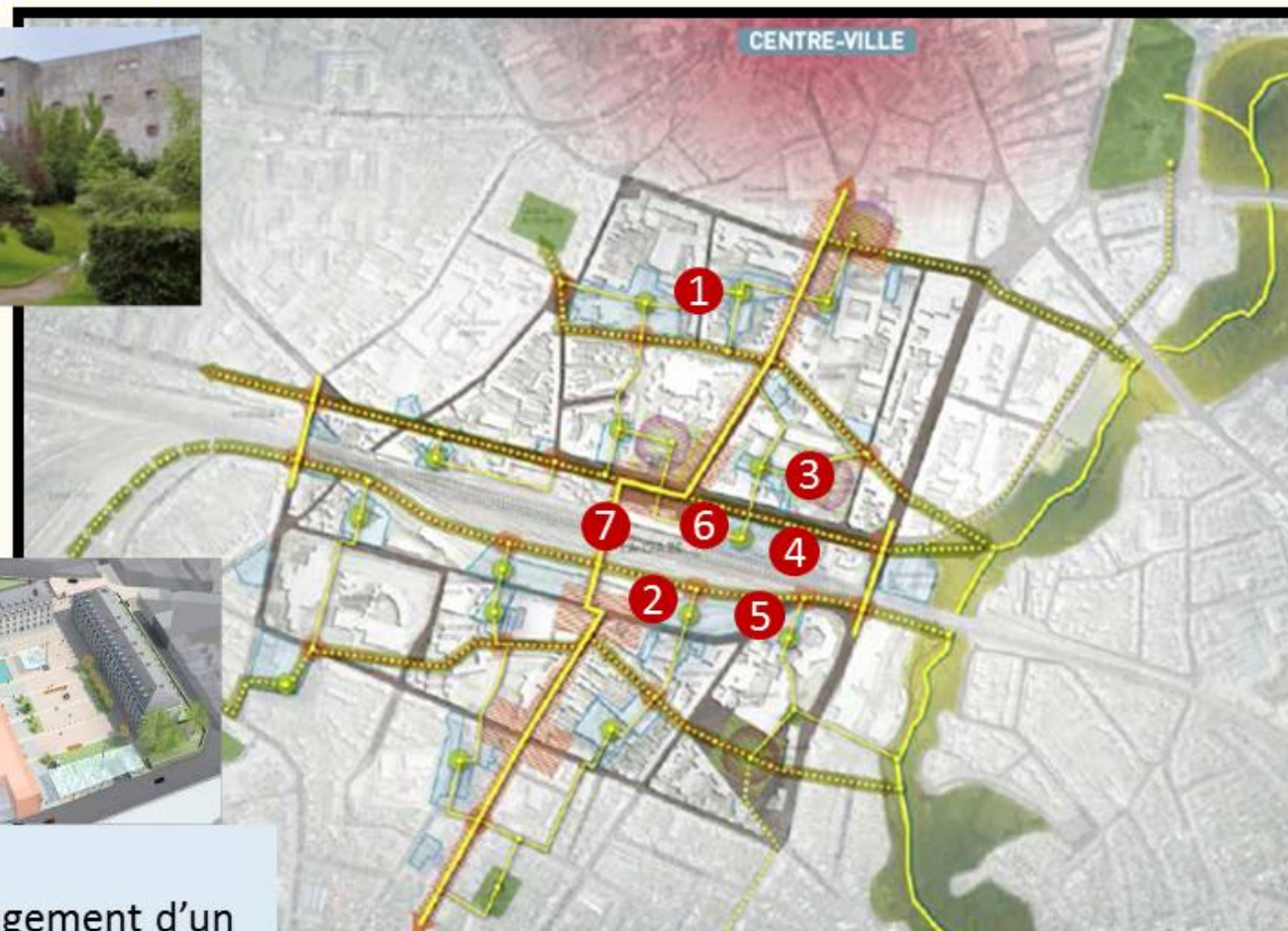
-Réhabilitation des anciens logements



-l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal



-l'aménagement d'un



## 5/schéma d'aménagement :

le quartier de la gare s'apprête à vivre une mutation complète. Le projet urbain vise à relier ce secteur au centre-ville tout proche et à l'ouvrir au sud, Ce secteur compte un certain nombre de sites qui peuvent accueillir de nouveaux projets. Entreprises de services, habitat, équipements, commerces et espaces verts contribueront à composer un quartier vivant, pensé dans le cadre d'une Approche



# Projet urbain du quartier de la gare « Chaumont »

## 1/Situation et Présentation du projet:

La gare de Chaumont est une gare ferroviaire française de la ligne de Paris-Est à Mulhouse-Ville, située à proximité du centre-ville de Chaumont, préfecture du département de la Haute-Marne en région Grand Est.

Surface : 27 ha

Date de réalisation : 1857 , en cour de rénovation

Maitrise d'ouvrage : agence Patrick

Chavannes - urbanisme et paysage / Iris

Conseils - BET transport et VRD / Indigo - développement durable



## 2/ Les principes du projet:

Les atouts du projet présenté tiennent sur les principes suivants :

- pacifier les abords de la gare en intégrant les abords du futur quartier
- canaliser les flux automobiles
- redessiner les entrées depuis l'avenue Foch et le pont des Fleurs
- renforcer les liens doux pardessus les plateformes ferrées au centre-ville
- rééditer les traces des anciens remparts par une coulée verte

## 3/ Objectifs du projets :

- La restructuration du quartier de la gare
- La requalification du quartier de la gare est un enjeu stratégique pour la collectivité.
- L'intégration d'un nombre de programmes essentiels pour la ville quant à son rayonnement autour du projet.

## 4/ les différentes opérations :

- une hiérarchisation des flux, et une ouverture vers la ville sud, en franchissant les voies ferrées.
- Le prolongement de l'axe principale en dessous de la voie ferrée,
- L'implantation d'un second axe au bord de la 2<sup>ème</sup> partie de la gare
- La reconquête des friches ferroviaires, véritables fonciers stratégiques bénéficiant de liens très forts avec le centre-ville



# Projet urbain du quartier de la gare « Armentières »

## 1/Situation et Présentation du projet:

-La situation: La gare d'Armentières est une gare ferroviaire française située sur le territoire de la commune d'Armentières

-Présentation:

Nom: quartier de la gare d'Armentières

Surface:36h

Date de réalisation:2008-2014

Equipe : **Maîtrise d'ouvrage** :Ville d'Armentières, SEM Ville Renouvelée

**Maîtrise d'œuvre** : Maes architectes urbanistes, Atelier Cattani ,ETR

Ingénierie Serga , qualité environnementale



## 2/problèmes :

-Quartier de gare occupé par des friches industrielles, ferroviaires et du stationnement automobile en surface = triple coupure avec le centre-ville



## 3/Les objectifs d'aménagement :

- Augmenter de façon notable l'offre des équipements culturels
- Accentuer les accroches urbaines au centre-ville et au pôle d'échanges
- Densifier l'offre en logements et le pôle tertiaire
- Requalifier l'espace public
- Améliorer la gestion du stationnement par la réalisation d'un parking silo
- Mettre en valeur le patrimoine architectural existant et le développer
- rendre attractif le pôle commerces/restaurations

- Réaménager
- Réaliser
- Réaliser
- Réaliser
- Rue couverte
- Réaliser
- Réaliser
- Réaménager
- l'opération

## 4/ réaménagement d'un Pole d'échange:



Principe du pole d'échange: il offre une véritable alternative au 'tout voiture' en développant l'intermodalité entre le train, le bus, la voiture, le vélo et la

Le pôle d'échanges multimodal d'Armentières constitue une structure d'avant-garde puisqu'il est le premier parking relais qui travaille en intermodalité avec la SNCF.



Donner au quartier une nouvelle dynamique par l'implantation



### 2.3.Synthèse des exemples thématiques :

<p><u>Exemple 01</u> : ce qu'on peut tirer de ce projet c'est la façon de reconnecter les 2 rives de la ville par la création de 2 parvis de part et d'autre, et la réalisation d'un bâtiment voyageur traversant avec une tour comme un repère urbain de la ville de Rabat, ainsi que mettre en évidence les boulevards principaux.</p>	<p><u>Exemple 02</u> : ce projet traduit le besoin de transformer la gare existante en un véritable pôle d'échange multimodal et rendre le long du quartier de la gare mixte et vivant en faisant de lui un lieu de vie moderne et attractif</p>
<p><u>Exemple 03</u> : à partir de cet exemple on a pris l'idée d'ouvrir des nouvelles voies franchissant la voie ferrée afin de relier les rives du quartier de la gare, en prolongeant l'axe principal en dessous du chemin de fer.</p>	<p><u>Exemple 04</u> : ce qu'on a pris de cet exemple c'est la façon d'augmenter l'imagibilité du quartier de la gare en injectant un équipement culturel, et le développement du volé tertiaire au sein du quartier.</p>

Tableau 05 tableau récapitulatif des exemples thématiques

### 2.4.Conclusion :

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

### 3. Esquisses urbaines :

#### 3.1.Scénario non retenu : le quartier de la gare une nouvelle centralité urbaine pour la ville de Ain Témouchent :

## *Scénario non retenu*

### *Le quartier de la gare une nouvelle centralité urbaine pour la ville*

Ce scénario n'a pas été choisi comme scénario souhaitable de la ville à cause des opérations de démolition qu'il implique et la destruction radicale de la trame viaire

#### *Les grandes lignes d'aménagement :*

- Restructurer la trame viaire en suivant la même organisation de la trame du centre historique (grands ilots)
- Développer la centralité et l'attractivité du jardin public en intégrant à l'intérieur les activités du terrain de jeux
- La préservation de la gare routière existante et faire des opérations de restructuration selon les besoins de la



### **3.2. Scénario souhaitable : « la gare d'Ain T'émouchent : une nouvelle forme de dynamique urbaine » :**

L'esquisse urbaine est la description de la situation future du périmètre d'étude et de cheminement cohérent des événements permettant de passer de la situation présente à cette situation future améliorer.

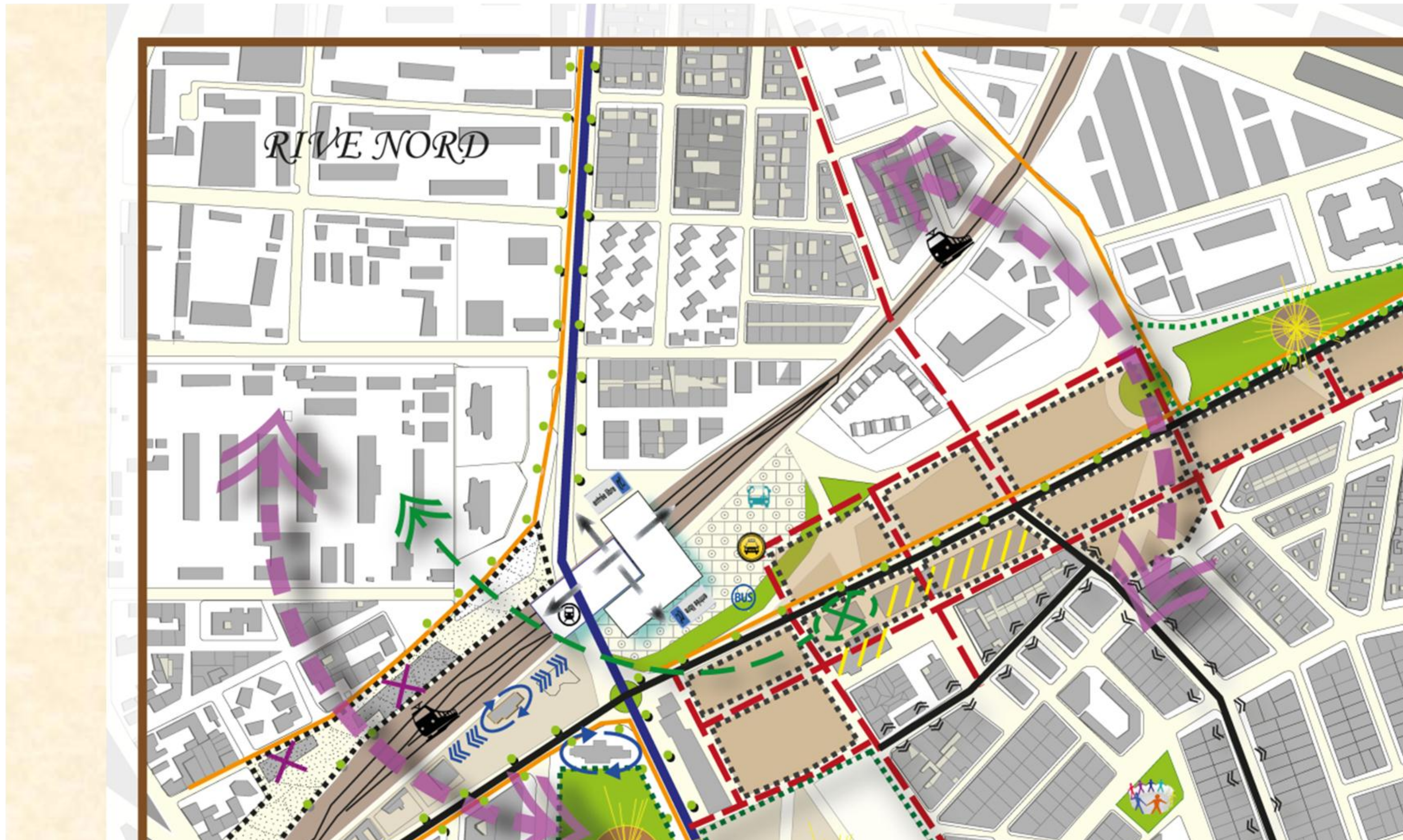
Afin de faire la gare d'Ain T'émouchent une nouvelle centralité urbaine plusieurs stratégies d'aménagements vont être élaboré pour l'ensemble du quartier, ces interventions ont pour but de rendre ce secteur mixte et vivant ; résidentiel et actif dans la perspective de la dynamisation urbaine.

-les grandes lignes d'aménagement du quartier de la gare :

- Création d'une gare intermodale qui permet d'assurer le lien entre l'ensemble des moyens de transport, aussi pour regrouper les différentes fonctions (commerce, service, loisir,)
- Rééquilibrer les 2 rives par la création de nouvelles liaisons piétons et gommer la rupture entre le centre historique et la nouvelle ville
- Renforcer le positionnement de la gare dans la ville en améliorant son accessibilité et à la lisibilité des espaces urbains.
- Le renforcement de la trame viaire par la création des liaisons directes Nord-Sud et Est-Ouest
- Améliorer et dynamiser le transport en commun et désengorger le secteur de la gare
- Concevoir un nouveau plan de circulation pour tous les modes
- Favoriser la prise en compte des transports doux (marche, vélo...) à partir du site de la gare.
- Assurer la fluidité du réseau de transport, en évitant les conflits entre les piétons, les cyclistes, les bus et les voitures
- La création d'une passerelle piétonne facilitera le franchissement des voies ferrées, assurant ainsi une meilleure liaison entre le centre historique et la nouvelle ville
- Création d'un pôle d'échange qui permet d'assurer le lien entre l'ensemble des moyens de transport

- L'accueil de nouvelles activités, enjeux de dynamisme, d'emploi, de développement : un centre d'affaires, des commerces, de nouveaux services, pour que le secteur Gare s'affirme comme un quartier animé et créateur de richesses.
- Projection d'un programme d'habitat collectif intégré pour une mixité fonctionnelle et sociale
- Assurer la cohérence entre les différents projets
- Réhabilitation et restructuration des habitations existants
- Offrir aux habitants un aménagement urbain de qualité qui favorise l'appropriation des lieux pour renouveler la vie urbaine autour de la gare et son quartier et les relations avec la ville
- Rendre le quartier de la gare un quartier mixte et vivant, résidentiel et actif, et de promouvoir l'habitat tout en favorisant l'implantation d'activités tertiaires et commerciales.

# *Scénario souhaitable*



# Stratégies d'aménagement

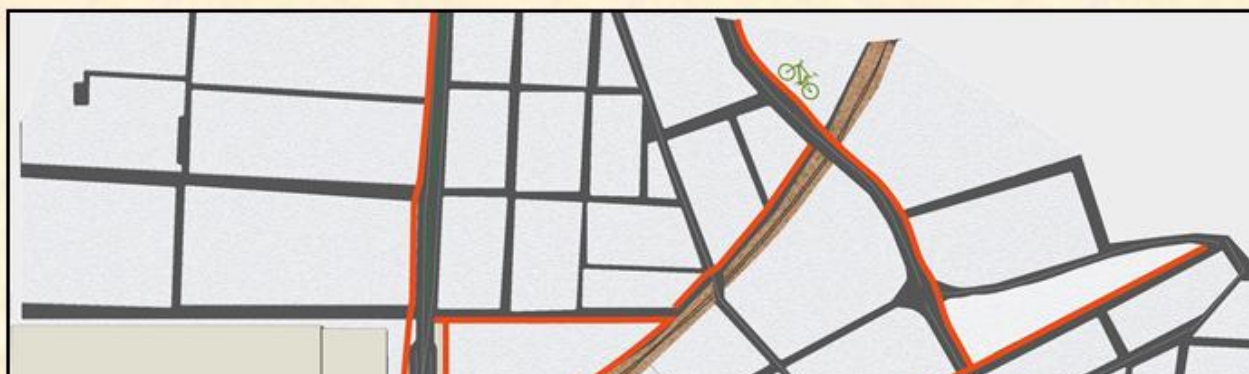
1-assurer une continuité urbaine et une connexion entre les 2 rives



2-réorganisation de la trame viaire/l'ouverture des nouvelles voies élargissement des voies



4-circulation douce



5-amélioration de cadre de vie / mixité fonctionnelle





#### 4. Plan d'aménagement global : 1/1000

##### 4.1. Les stratégies d'aménagement :

###### 4.1.1. Assurer une continuité urbaine et une connexion entre les rives :

- Positionner la gare en tant que plaque tournante de la mobilité au sein de la ville.
- la création des 2 passerelles piétonne et un passage souterrain pour faciliter le franchissement des voies ferrées
- création d'un pôle d'échange qui permet d'assurer le lien entre l'ensemble des moyens de transport
- l'accueil de nouvelles activités : un centre d'affaires, des commerces, de nouveaux services le long des axes structurants
- La restructuration des grands axes et l'aménagement de boulevard.

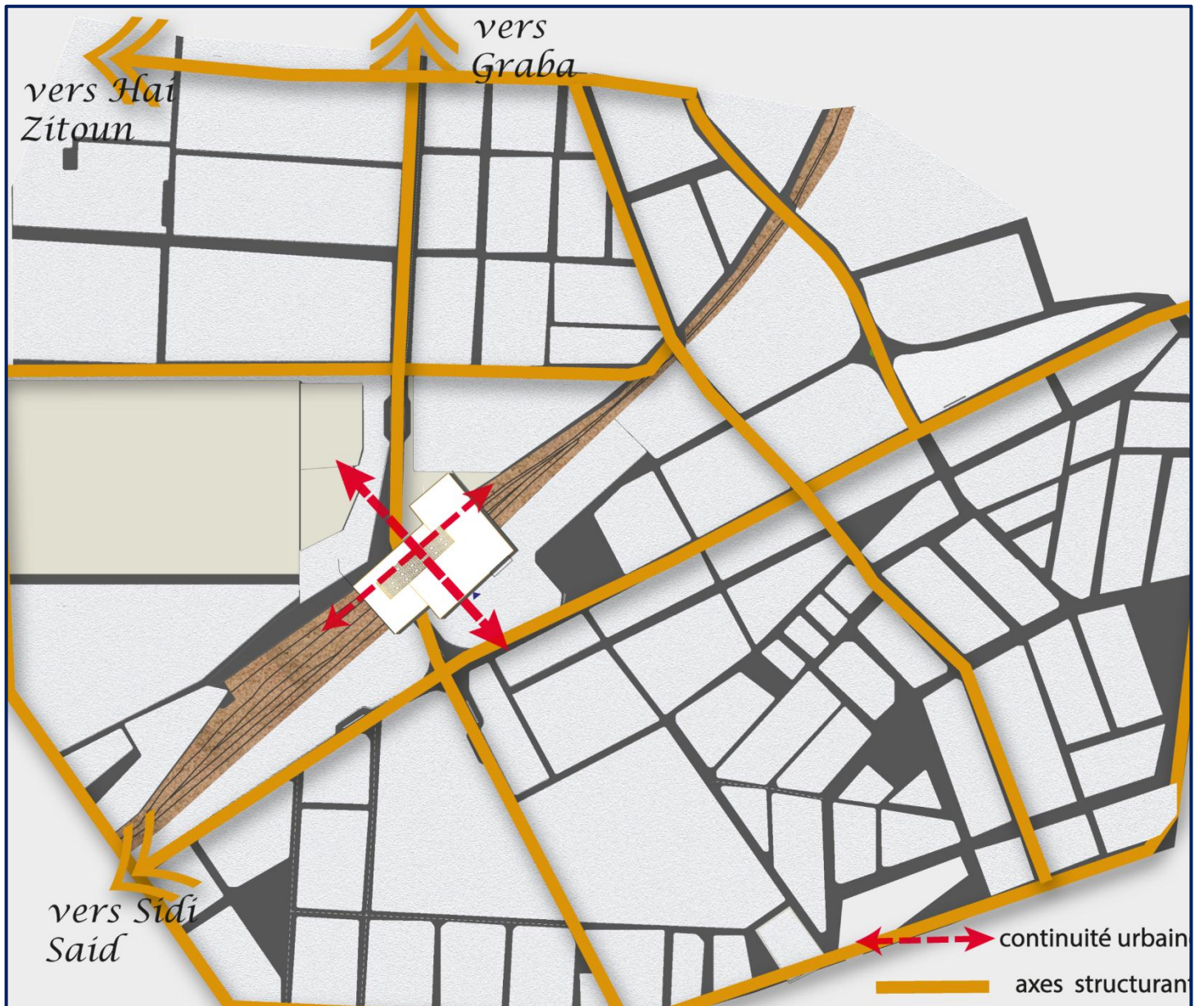


Figure 08 : continuité urbaine et connexion des deux rives

#### 4.1.2. Réorganiser la trame viaire :

- Assurer des continuités fonctionnelles et visuelles par l'ouverture de nouvelles voiries pour faciliter le déplacement et l'accès à la gare
- L'élargissement des voiries pour intégrer les circulations douces et une accessibilité pour tous les modes de transport
- Le renforcement de la trame viaire par la création des liaisons directes Nord-Sud



Figure 09 : trame viaire

#### 4.1.3. Offrir les différents modes de mobilité et de transport :

- Favoriser le transport en commun par les différentes modes de transport (train, bus, taxis)
- Regrouper le déplacement routier et ferroviaire en un seul endroit bien organiser et structurer
- Rendre l'ensemble de la ville desservie en matière de transport en commun et désenclaver les quartiers dortoirs.



Figure 10 : mode de transport et mobilité

#### 4.1.4. Développer la circulation douce :

- Améliorer la circulation des piétons et favoriser la circulation douce à travers les pistes cyclables



Figure 11 : la circulation douce

#### 4.1.5. Rééquilibrer les deux rives / améliorer le cadre bâti :

- Améliorer le cadre de vie et renforcer l'image du quartier par la projection d'un programme de logements
- Favoriser une mixité fonctionnelle par l'injection des bureaux, équipements, services, commerces
- Renforcer l'attractivité du quartier en faisant de la gare un élément de dynamique urbaine

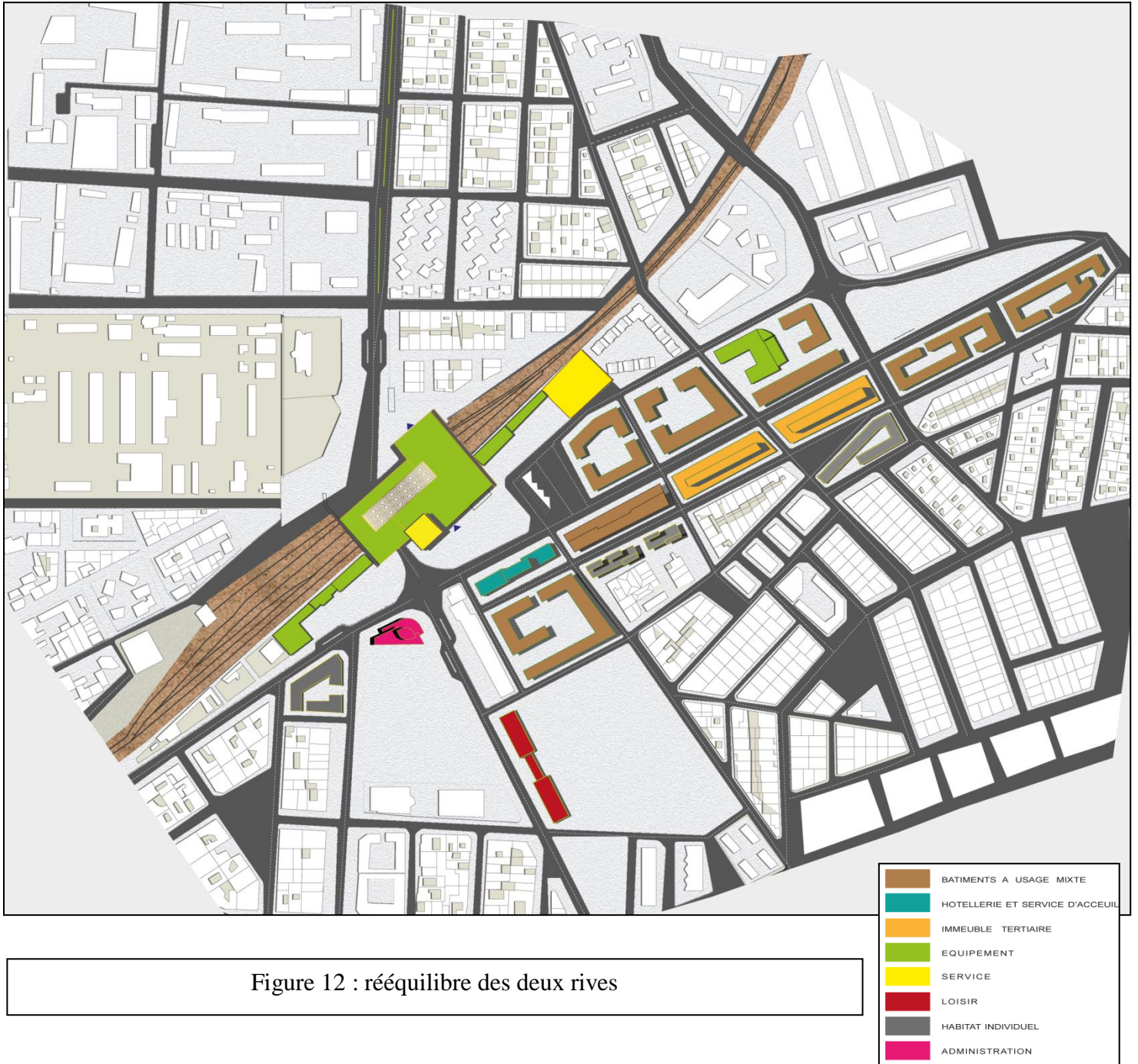


Figure 12 : rééquilibrage des deux rives

#### **4.1.6. Traiter la qualité environnementale :**

- Améliorer la qualité environnementale par injection des espaces naturels, ainsi végétaliser les voies, et l'aménagement d'un jardin public, ce lieu constituera un véritable espace attractif pour les habitants et usagers.
- Assurer une mixité sociale par la création des espaces publics, de rencontres, des airs de jeux.



Figure 13 : la qualité environnementale

## **4.2. Plan de masse 1/1000 :**

### **4.2.1. Description du plan de masse :**

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

L'aménagement d'un pôle d'échange multimodal par la démolition des 2 gares existantes, en offrant une mixité fonctionnelle a la gare (un centre d'affaire, centre commercial, bâtiment voyageur, service de la gare, parking en silo).

Favoriser une mixité fonctionnel par l'installation des immeubles tertiaires (services, commerce, hôtellerie, bureaux) du côté sud de la gare.

Créer des zones résidentielles en intégrant des commerces et des parkings au niveau de RDC.

Améliorer le cadre de vie en offrant une différente typologie d'habitat.

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

La création des équipements éducatifs et culturels.

L'extension de l'ancienne gare ferroviaire de la ville convertie en musée par projection d'un centre multifonctionnel pour accueillir des différents évènements

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

### **4.2.2. Plan de masse 1/1000 :**

# *Plan d'aménagement global 1/1000*





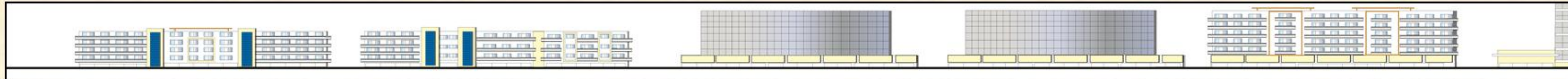
# *Avant et après*



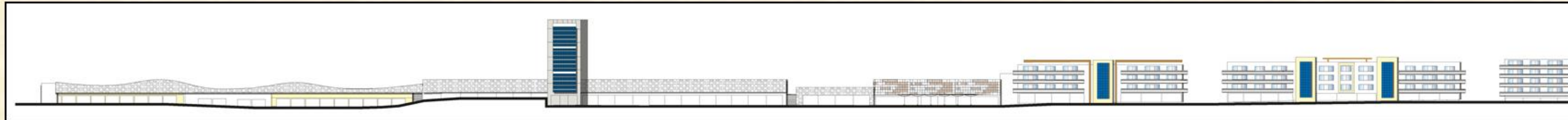
# *Prospectives d'aménagement :*



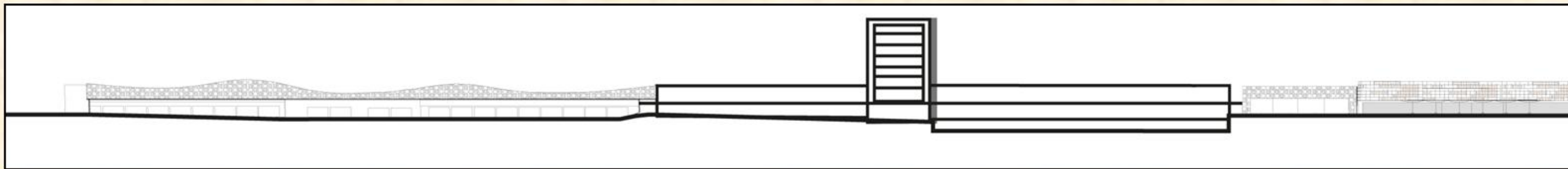
# *Façade et coupe urbaine*



Façade urbaine nord



Façade urbaine sud



Coupe façade urbaine



# Programmation :

Ilots	Type d'intervention	Type de bâtiment	Gabarit	Activités	Surface des bâtis	Nombre de logement
Ilot 1 Surface: 3603m <sup>2</sup>	Démolition/ construction	Hôtel mixte	R+2 R+7	Hôtellerie-commerce (boutique)- équipement de loisir(discothèque, bar ,salle de jeu, piscine intérieur et extérieure) -restauration-parking		
Ilot 2 Surface: 4658m <sup>2</sup>	Démolition/construction	Immeuble tertiaire	R+2 R+5	Commerce (boutique)-service (bureaux)-habitat-parking	surface=1771m <sup>2</sup> Surface sans circulation=1417m <sup>2</sup>	28 logements
Ilot 3 Surface: 4610m <sup>2</sup>	Démolition/ construction	Immeuble tertiaire	R+1 R+6	Commerce (boutique)- restauration-bureaux-auberge- parking		
Ilot 4 Surface: 4840m <sup>2</sup>	construction	Immeuble tertiaire	R+1 R+6	Commerce-restauration- bureaux-auberge- parking		
Ilot 5						

# Programmation :

<p><b>Ilot 7</b></p> <p>Surface: 5240m<sup>2</sup></p>	<p>construction/aménagement</p>	<p>Immeuble tertiaire</p>	<p>R+4</p>	<p>Commerce(boutique)-service(bureaux)-logement-restauration</p>	<p>Surface:1415m<sup>2</sup></p> <p>Surface=1266m<sup>2</sup></p>	<p>21 logements</p> <p>18 logements</p>	<p>105</p> <p>pe</p> <p>st</p>
<p>Ilot 8</p> <p>Surface: 7540m<sup>2</sup></p>	<p>construction/aménagement</p>	<p>Immeuble tertiaire</p>	<p>R+4</p>	<p>Commerce(boutique)-service-logement-hôtel-équipement sanitaire-parking</p>	<p>Surface=1930 m<sup>2</sup></p>	<p>48 logements</p>	<p>192</p>
<p>Ilot 9</p> <p>Surface: 10358m<sup>2</sup></p>	<p>construction/aménagement</p>	<p>Équipement multifonctionnel</p>	<p>R+4 R+5 R+1</p>	<p>École-habitat semi collectif-équipement de loisir (salle de sport, salle de jeu) -salle des fêtes-crèche-commerce(boutique)-habitat-restauration</p>	<p>Surface=1721m<sup>2</sup></p> <p>Surface:1723m<sup>2</sup></p>	<p>18 logements</p> <p>24 logements</p>	<p>8</p> <p>14</p>
<p>Ilot 10</p> <p>Surface: 10760m<sup>2</sup></p>	<p>Démolition/construction</p>	<p>Habitat intégré</p>	<p>R+4 R+5</p>	<p>commerce- habitat – parking</p>			
<p>Ilot 11</p> <p>Surface:</p>	<p>construction</p>	<p>Habitat intégré</p>	<p>R+3</p>	<p>Commerce-habitat</p>	<p>Surface=1728m<sup>2</sup></p>	<p>33 logements</p>	<p>13</p>

# Programmation :

<b>Ilot 13</b> <b>Surface: 7386</b> <b>m<sup>2</sup></b>	<b>construction/  restructuration</b>	<b>Gare routière-  centre  commercial –  parking silo</b>	<b>R+2 R+3</b>	<b>Accueil- service-cafétéria-  commerce-restauration-  parking</b>			
<b>Ilot 14</b> <b>Surface:</b> <b>7174m<sup>2</sup></b>	<b>Démolition /  extension</b>	<b>Équipement  culturel</b>	<b>R+1</b>	<b>Hall d'exposition – salle de  conférence- médiathèque-  ateliers-parking</b>			
<b>Ilot 15</b> <b>Surface:</b> <b>16034m<sup>2</sup></b>	<b>Aménagement  extérieur</b>	<b>Jardin public</b>		<b>Aménagement jardin –  espace de détente</b>			
<b>Ilot 16</b> <b>Surface:</b> <b>35457m<sup>2</sup></b>	<b>Aménagement  extérieur</b>	<b>Parc de sport  et de loisir</b>		<b>Maison de jeune-salle de  sport-terrains de sport-airs  de jeux</b>			
<b>Ilot 17</b> <b>Surface:</b> <b>7600 m<sup>2</sup></b>	<b>Aménagement  extérieur</b>	<b>jardin</b>		<b>Aménagement jardin-  espace de détente</b>			

# Plan de masse 1/200





## 5. Les vues 3D :







## 6. Partie technique :

### 6.1. Les matériaux de revêtements de sol :

#### 6.1.1. Les critères de choix des matériaux et revêtements de sol :

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

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

#### 6.1.2. Choix des matériaux et revêtements de sol :



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

- Le quartier récent : Le quartier récent sera traité par des matériaux de qualité moindre. Les éléments modulaires seront en béton et les revêtements de sol en béton bitumineux ou en éléments béton.

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

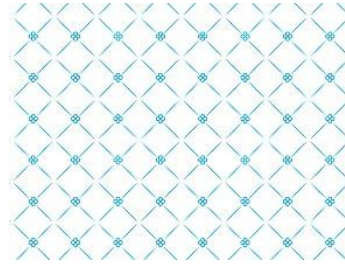
- Ils doivent être perçus en tant que tels. Pour cela, les trottoirs seront traités en béton bitumineux rouge, avec entrées charretières délimitées par des chainettes de grès, et les bordures en béton.

#### 6.1.3. Les palettes de matériaux et revêtements de sol :

Chaussée-parking	Chaussée - zone de rencontre
 <p data-bbox="86 1906 357 1935">Béton bitumineux noir</p>	 <p data-bbox="770 1877 1129 1906">Usage en pavage et/ou dallage</p>
Texture air de jeux	Texture zone de regroupement



Chaussée -carrefour, aménagement de sécurité



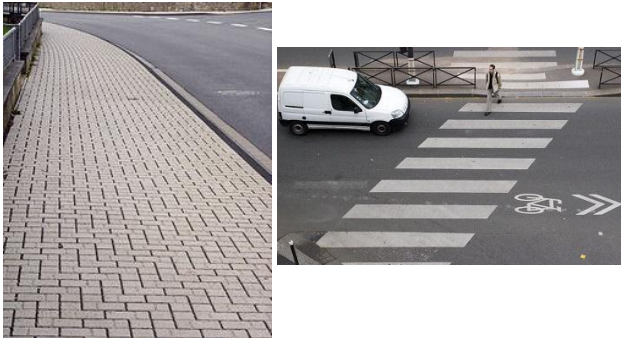
Bordures et caniveaux



Aménagement de sécurité



Trottoir, passage piéton



Trottoirs et cheminements accessibles, cheminements mixtes piétons/cycles



Passage piéton surélevé accessibles

Délimitation, voliges

Délimitation des places de stationnement



Limites et zones de découpe entourage d'arbre  
chainettes  
Cheminement courant/ particuliers



Passage piéton, piste cyclable

Cheminement mixtes



Murs et muret



Marche d'escalier extérieur

Murs de clôture



**6.2. Les mobiliers urbains et d'éclairage :**

Le mobilier urbain, est un élément constitutif de l'espace public, est une composante essentielle du paysage de notre secteur. Outre sa fonction première, le mobilier urbain joue un rôle dans la structuration de l'espace public. Il implique donc pour les collectivités de nombreux enjeux : économique, fonctionnel, esthétique, social, technique, commercial.

#### **6.2.1. Le choix des modèles de mobilier :**

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

- De restreindre la gamme de mobiliers implantés sur le quartier.
- D'harmoniser les modèles de mobiliers (style, couleurs, matières...).
- D'en maîtriser les renouvellements avec une vision d'ensemble.
- Le mobilier devra répondre aux critères suivants :
- Répondre à un besoin spécifique pour la collectivité,
- Offrir un minimum d'encombrement,

#### **6.2.2. Types de mobiliers :**

- Mobilier de **confort** (bancs, fontaines...)
- Mobilier de **propreté** (corbeilles, sanisettes)
- Mobilier de **protection** (bornes, potelets...)
- Mobilier lié aux **transports** (Atribus, horodateurs, stationnement vélo...)
- Mobilier de **communication** (cabines téléphoniques, boîtes à lettres...)
- Mobilier de **vente et d'accueil** (kiosques...)
- Equipements **techniques** (armoires EDF-GDF, signalisation...);
- Mobilier **temporaire** (marché, information chantiers...);
- Mobilier **d'éclairage**.

#### **6.2.3. Critères de choix des modèles de mobilier :**

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

**6.2.4. Les types de mobilier urbains utilisés :**

<p>Bancs et banquettes</p>	<p>Corbeille de propreté</p>
	
<p>Stationnement vélo</p>	<p>Jardinières</p>
	
<p>Grilles d'arbres</p> 	<p>Délimitation des espaces verts</p> 



Potelets et bornes



Fontaines



Assis debout



Cendrier



Délimitation des stationnements



Elément de repos



Candélabres



Bornes basses





Bornes rasante



Spots encastre

Recharge de téléphone

Barrières de rue



**6.2.5. Les équipements de loisirs :**

Jeux pour enfants	Jeux pour adultes et adolescents
	

#### 4.2.6. les végétaux :

Les espaces publics du quartier , sont les plantations des habitants, sur leurs parcelles, qui instaurent un cadre verdoyant aux quartiers : arbres perçus depuis l'emprise publique, haies de délimitations de parcelles, plantation de vivaces, annuelles et bisannuelles en pieds de façades et de murs, ...

##### a) les principaux objectifs :

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

##### b) Critères de choix des essences végétales :

- Espèces locales adaptées au climat et au sol.

- Végétaux peu exigeant en eau (adaptés aux milieux secs).
- Végétaux résistants à la pollution et aux maladies.
- Végétaux à port compact et dense pour servir de refuge aux animaux.
- Palettes végétales à floraisons étalées dans le temps.
- Vivaces privilégiées aux annuelles et bisannuelles (croissance moins demandeuse en eau),
- Palette composée des différentes strates végétales (herbacée, arbustive et arborée).
- Végétaux toxiques et épineux à éviter à proximité des passages piétons et des pôles scolaires.
- Essences proportionnées aux espaces qu'on leur destine, notamment pour les arbres.

**c) Traitements des rues des quartiers.**

- Les arbres d'alignement :
- Nous savons tous l'importance des arbres dans le paysage urbain. Plus que des éléments décoratifs simplement, ils contribuent à l'amélioration de la ville et favorisent les impressions de continuité, soulignent les perspectives, et peuvent modifier l'échelle d'un ensemble ou en masquer l'aspect disparate, les principaux éléments à prendre en considération lors de la planification des arbres urbains dans notre quartier sont :
  - Ombrage : cela est une stratégie de refroidissement passif d'une importance majeure, car il bloque le rayonnement solaire direct afin de ne pas atteindre les personnes, les bâtiments et les surfaces en plus de ça les arbres réduisent la température de l'air à travers le processus d'évapotranspiration.
  - Climat : le choix des arbres qui sont appropriés pour le climat local de la ville, encore mieux, choisir des espèces indigènes.
  - Végétaux peu exigeant en eau (adaptés aux milieux secs).
  - Palettes végétales à floraisons étalées dans le temps.

**d) Les palettes végétales :**

**Mail piétonnier / place**



**Traitement des talus**



**Traitement des rues**



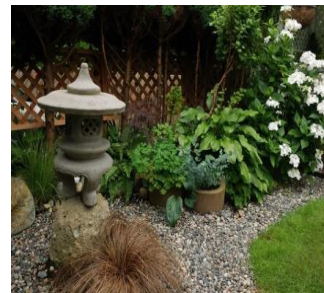
**Les végétaux pour massifs et jardinières**



**Les végétaux grimpants**



**Les végétaux tapissant pour pied d'arbres**



**Types d'arbres**



Palmier



Aubépine



Peuplier faux tremble



Amandier

## **CONCLUSION GENERALE**

Notre projet de fin d'étude représente une véritable chance pour développer et enrichir nos connaissances sur l'option urbanisme. Par ce modeste travail, nous espérons avoir répondu à la problématique posée ainsi qu'aux besoins de la ville de Ain Témouchent.

L'intervention sur la ville de Ain Témouchent par l'élaboration d'un projet de revitalisation et de renouvellement urbain du quartier de la gare, nous a permis de résoudre plusieurs problèmes liés au transport, à la circulation et à l'intégration au milieu urbain.

La gare est un lieu d'inter-modalité par excellence, elle centralise des enjeux urbains considérables tant à ses abords que pour la structuration du territoire ; de plus, elle représente un lieu de vie et d'échanges important. Donc, Le renouvellement urbain autour des gares constituera une opportunité pour améliorer le cadre de vie et la qualité écologique des quartiers.

Notre objectif recherché et projeté vise à ce que notre gare soit une gare fonctionnelle et une porte d'entrée du territoire en capacité de générer une dynamique de flux pour des commerces, des services et pour une mise en tourisme du territoire.

## **Bibliographie :**

### **- Livre :**

- Kevin Lynch. *L'image de la cité* .Edition. Dunod, coll. Architecture, urbanisme, 1999.
- Boino.Lyon. *La production de la ville*. édition Parenthèse, 2010 .
- Françoise choay et Pierre Merelin, *dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, presse, presse universitaire de France 1990
- Philippe Pannera, *analyse urbaine*, édition parenthèse 1999

### **- Mémoires :**

- Kerdoud Nadia, *nouvelles centralités, périphérie spontanées, mémoire de magister en urbanisme 2007*
- Fatiha, Nedjai. «les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application , cas d'étude : la ville de batna.» memoire obtention du diplôme Magister .

### **- Organismes visités :**

- La gare ferroviaire d'Ain Témouchent
- Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires.
- la direction du transport de Ain Témouchent
- la direction des travaux publics
- la duch de Ain Témouchent.
- la gare ferroviaire de Tlemcen