

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



UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEEN
FACULTÉ DE TECHNOLOGIE
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

**LE CENTRE HISTORIQUE DE TLEMCEEN
ET LA MOBILITE DURABLE**

Soutenue le 14 Juin 2016 devant le jury:

| | | | |
|-----------------------|-----------------|------------|--------------|
| Président: | Mr .ALILI A | MC (B) | UABT Tlemcen |
| Examinatrice : | Mme .BENSAFI B | MA (A) | UABT Tlemcen |
| Examineur: | Mr .KAHOUADJI Y | ARCHI | UABT Tlemcen |
| Encadreur : | Mme .MEBIROUK H | MC | UABT Tlemcen |
| Encadreur : | Mr. HDJILA H | ARCHI | UABT Tlemcen |
| Encadreur : | Mme .DJEBBAR K | MA (B) | UABT Tlemcen |
| Co-encadreur: | Mr. MAAROUF N | PROFESSEUR | USTO-MB Oran |

Présenté par: FATIMA-ZAHRA BENABBOU
Matricule: 15204-T-11

Année académique: 2015-2016

Remerciements

Avant tout, je remercie ALLAH de me donner la puissance et le courage pour réaliser ce mémoire.

Je remercie mes chers parents qui m'ont soutenu et encouragé durant toutes ces années d'études.

Aussi je tiens à remercier mon encadreur Mme .MEBIROUK H pour la qualité de son encadrement exceptionnel, pour sa patience, ses orientations et sa disponibilité durant ma préparation de ce mémoire et aussi Mr. HDJILA H et Mme .DJEKBAR K qui ont généreusement accepté de nous diriger et de nous encadrer avec beaucoup de savoir-faire et de rigueur afin de mettre au point ce travail.

Mes sentiments de reconnaissance vont également à l'encontre de toute personne qui a participé de près ou de loin, directement ou indirectement à la réalisation de ce travail sans citer les noms.

Mes remerciements s'adressent à tous les membres du jury pour l'honneur qu'ils m'ont fait en acceptant de juger ce travail.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail de fin d'étude :

A mes chers parents BENABBOU BOUMEDIEN et BENABBOU RACHIDA, qui ont sacrifié leur vie pour ma réussite. J'espère qu'un jour, je pourrai leurs rendre un peu de ce qu'ils ont fait pour moi, que dieu leur prête bonheur et longue vie.

A ma tante paternelle YAMINA que Dieu bénisse son âme .

A ma petite sœur AMINA ; et à mes frères ABDANOUR et YACINE et à mes grands parents, à ma cousine RANIA, à tout ma grande famille BENABBOU et KHELKHAL pour leur soutien et leur dévouement.

A mes proches amis et mes sœurs MANSERI NAWEL et TANI YOUSFI HANANE qui ont cru en moi et qui m'ont donné la force de continuer.

A mes professeurs qui m'ont guidé et soutenu durant mon parcours universitaire.

A mes amis Leyla, asma, Lyna, khadidja, Fadia , Imene et bien d'autres ainsi que tous mes chers camarades du département d'architecture et toute personne m'ayant aidé de proche ou de loin .

Sommaire

| | |
|--|----|
| Remerciements | 1 |
| Dédicaces..... | 2 |
| Sommaire..... | 3 |
| Table des illustrations..... | 7 |
| Introduction générale..... | 10 |
| Chapitre I: Approche théorique et définition des concepts | 16 |
| Introduction : | 17 |
| 1.1 Développement urbaine durable et la mobilité : | 17 |
| 1.1.1 Le développement durable, un concept multidimensionnel et multi sectoriel : | 17 |
| a Emergence du développement durable:..... | 17 |
| b Les exigences fondamentales du développement durable :..... | 18 |
| c La place ambiguë de la mobilité et des transports dans le développement durable : | 18 |
| 1.1.2 De la mobilité à la mobilité durable : | 19 |
| a La mobilité : | 19 |
| b La mobilité durable :..... | 21 |
| c Les modalités de la mobilité durable:..... | 25 |
| 1.2 Les définitions et les objectifs de l'ecomobilité :..... | 27 |
| 1.2.1 Des éléments de définition :..... | 27 |
| 1.2.2 Les objectifs d'un environnement bâti favorable à l'ecomobilité: | 30 |
| 1.2.3 Une démarche pour un environnementnbâti favorisant l'ecomobilité :..... | 33 |
| 1.3 ACCESSIBILITÉ DES MÉDINAS :..... | 39 |

| | | |
|-------|--|----|
| 1.3.1 | Éléments de cadrage et orientation stratégique : | 39 |
| a | Accessibilité : des usagers, des usages et des droits à satisfaire : | 39 |
| b | Intégrer pleinement la médina dans la stratégie de développement de la mobilité à l'échelle de l'agglomération : | 42 |
| | Conclusion..... | 45 |
| | Chapitre II: Approche Territoriales et analyse urbaine | 46 |
| | Introduction. | 47 |
| 1.4 | L'approche territoriale: | 47 |
| 1.4.1 | L'aménagement et l'urbanisme en Algérie :..... | 47 |
| 1.4.2 | SNAT "vers l'équilibre durable et l'attractivité des territoires" :..... | 47 |
| 1.5 | L'approche régionale « Nord-Ouest » :..... | 49 |
| 1.5.1 | Présentation de la région Nord-Ouest :..... | 49 |
| 1.6 | L'approche wilayale :..... | 51 |
| 1.6.1 | Situation de la wilaya :..... | 52 |
| a | Dans le cadre international :..... | 52 |
| b | Dans le cadre national : | 52 |
| c | Dans le cadre régional : | 52 |
| 1.6.2 | LES ORIENTATIONS DU PAW : | 53 |
| 1.6.3 | Secteur du Tourisme :..... | 54 |
| 1.6.4 | Secteur de transports :..... | 54 |
| 1.7 | Approche urbaine urbaine du groupement « PDAU » (- Tlemcen – mansourah- chetouane- beni-mester) : | 55 |
| 1.7.1 | Situation géographique :..... | 55 |
| 1.7.2 | Climat et topographie : | 55 |
| 1.7.3 | Relief et Morphologie :..... | 56 |
| 1.7.4 | La population et densité :..... | 58 |
| 1.7.5 | Morphogénèse de la ville « L'évolution Historique et l'urbanisation du grand tlemcen » : | 58 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 1.7.6 | Typo Morphologique de la ville : | 79 |
| a | Les tissus urbains de la ville de Tlemcen : | 79 |
| b | Typologie de l'habitat : | 81 |
| c | Typologie 'équipement : | 81 |
| 1.7.7 | Infrastructure et mobilité : | 82 |
| a | Réseau routier a l'échelle wilaya : | 82 |
| b | Réseau ferroviaire : | 83 |
| c | Réseau routier a l'échelle locale : | 84 |
| d | Téléphérique : | 84 |
| e | Transport urbain : | 84 |
| 1.7.8 | Problèmes générale de la ville : | 87 |
| 1.7.9 | Scénario Tlemcen durable, compétitive, attractive : | 89 |
| 1.8 | Anlyse de l'aire d'etudes « le centre historique de tlemcecn (intra-muros) » : 95 | |
| 1.8.1 | Diagnostic partagée de centre hsitorique « intra_muros » : | 96 |
| a | Dimension géographie : | 96 |
| b | Dimension historique et patrimoine: | 97 |
| c | Dimension urbaine : | 103 |
| d | Dimension infrastructure et mobilité : | 112 |
| e | Dimension environnement et paysage : | 115 |
| f | Dimension socio –économique : | 120 |
| | | 121 |
| | g Le diagnostic partagé et l'Aptitude de l'utilisateur du centre ville à adopter le développement durable dans ses déplacements : | 123 |
| | Conclusion..... | 129 |
| | Chapitre III: Approche Thématique (les expériences) | 130 |
| | Introduction : | 131 |
| 1.9 | La médina fes : | 131 |

| | | |
|---|---|-----|
| 1.10 | La ville sfax (صفاقس) : | 137 |
| 1.11 | L'hypercentre de Tunis :..... | 139 |
| | Conclusion :..... | 142 |
| Chapitre IV: Approche conceptuelle : intervention urbaine (projet urbain) | | 143 |
| | Introduction : | 144 |
| 1.12 | Conception des scénarios d'aménagements : | 145 |
| a | Shéma de principe d'aménagement :..... | 146 |
| b | La programmation urbaine : | 151 |
| | Conclusion :..... | 155 |
| Conclusion générale | | 156 |
| Bibliographie | | 159 |
| Annexes | | |

Table des illustrations

| | |
|--|----|
| Figure 1 : Mobilité, transports et territoire : un système | 20 |
| Figure 2 : Le concept de mobilité et les dimensions du développement durable | 22 |
| Figure 3 : Le concept de mobilité durable approfondi | 24 |
| Figure 4 : Schéma problématisation de l'usage excessif des moyens de transport motorisés | 24 |
| Figure 5 : Les objectifs de l'écomobilité | 30 |
| Figure 6 : Cycle de la dépendance à l'automobile..... | 32 |
| Figure 7 : Espace occupé par différents modes | 33 |
| Figure 8 : Démarche proposée..... | 34 |
| Figure 9 Cycle de l'écomobilité | 34 |
| Figure 10 : Le processus de planification et de gestion des déplacements urbain | 44 |
| Figure 11 : schéma d'hierarchisation des différents instruments d'urbanisme en Algérie . | 47 |
| Figure 12 Scénario acceptable : équilibre territorial et compétitivité | 48 |
| Figure 13 carte des neuf régions de l'Algérie | 49 |
| Figure 14 : Schéma des infrastructures de transport existant et proposé selon le SRAT 2025 de la région nord-ouest | 50 |
| Figure 15 : situation de Tlemcen dans le cadre international | 52 |
| Figure 16 : situation de Tlemcen dans le cadre national..... | 52 |
| Figure 17 : situation de Tlemcen dans le cadre régional | 52 |
| Figure 18 : situation groupement Tlemcen, Mansourah, Chetouane, Beni mester | 55 |
| Figure 19 : groupement Tlemcen, Mansourah, Chetouane, Beni mester | 55 |
| Figure 20 : carte des pentes | 57 |
| Figure 21: carte géologie de Tlemcen..... | 57 |
| Figure 22 : Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025..... | 58 |
| Figure 23 : Plan d'EL KISSARIA | 62 |
| Figure 24 : cartes des mosquées | 63 |
| Figure 25 : types de souk..... | 63 |
| Figure 26 : l'espace résidentielle | 64 |
| Figure 27 : photo de Derb..... | 64 |
| Figure 28 : LA HIEARCHIE DES VOIRIES | 65 |
| Figure 29 : photo de l'impasse | 66 |

| | |
|--|-----|
| Figure 30 : RECUEIL MORPHOLOGIQUE DES MOSQUEES ET DES PLACES INTERIEURES (TAHTAHA) | 66 |
| Figure 31 : Moçala ouled sid El imam | 67 |
| Figure 32 : FERRANE DERB EL HADJAMIN | 67 |
| Figure 33 : Schéma : D'évolution urbaine de la ville..... | 78 |
| Figure 34 : Le modèle de croissance de la ville de Tlemcen..... | 79 |
| Figure 35 : proportion de typologie d'habitat..... | 81 |
| Figure 36 : cartes des monument et sites et équipement culturel..... | 82 |
| Figure 37 : carte d'infrastructure de tlemcen à l'échelle wilaya (par l'auteur) | 83 |
| Figure 38 : carte Réseau ferroviaire (par l'auteur)..... | 83 |
| Figure 39 : les piliers de développement de ce scénario (par l'auteur)..... | 90 |
| Figure 40 : situations de centre historique (par l'auteur)..... | 96 |
| Figure 41 Centre historique : l'intra-muros par l'auteur | 97 |
| Figure 42 : Délimitation du secteur sauvegardé de la vieille ville de Tlemcen..... | 100 |
| Figure 43 : CARTE SITES ET MONUMENTS HISTORIQUES | 101 |
| Figure 44 : les parcours cultureles pendant 2011 | 101 |
| Figure 45 : Carte les flux mécaniques et piétons (par l'auteur)..... | 112 |
| Figure 46 : | 113 |
| Figure 47 : plan de transport urbain (par l'auteur) | 113 |
| Figure 48 : des photos au centre historique (par l'auteur) | 114 |
| Figure 49 : topographie du centre historique (par l'auteur)..... | 115 |
| Figure 50 : coupe relief..... | 116 |
| Figure 51 : carte GEOLOGIE..... | 116 |
| Figure 52 : Carte contraintes environnementales | 116 |
| Figure 53 : cartes des espaces publiques (par l'auteur) | 119 |
| Figure 54 : médina de fes et fj 1952-2010..... | 132 |
| Figure 55 : shéma de procusse de proqramation urbaine (par l'auteur) | 144 |

Tableaux.

| | |
|--|-----|
| Tableau 1 : Comparaison des avantages de différentes solutions de transport | 31 |
| Tableau 2 : Est-ce que l'environnement de votre municipalité est favorable à l'écomobilité? | 35 |
| Tableau 3 : Profil des principaux usagers de la médina | 41 |
| Tableau 4 : Tableau de transport urbain (par l'auteur)..... | 84 |
| Tableau 5 : surface de l'intra - murs | 97 |
| Tableau 6 : Normes de répartition des aires de stationnement | 114 |
| Tableau 7 : types de commerce en centre ville (par l'auteur) | 121 |
| Tableau 8 types d'artisan en centre ville (par l'auteur) | 121 |
| Tableau 9 : type de services en centre ville (par l'auteur) | 121 |
| Tableau 10 : cartes médina fes " les fux touristique" | 133 |

Introduction générale

Dans le monde scientifique aussi bien que dans la pratique de l'urbanisme, les transports urbains font l'expérience de profonds bouleversements. La prise de conscience d'une augmentation aussi bien quantitative que qualitative des déplacements dans la ville oblige à repenser la façon dont on les analyse et gère.¹

L'évolution des espaces métropolitains à travers le monde se traduit par une transformation des modes de vie et des pratiques de mobilité : on se déplace de plus en plus, pour des motifs diversifiés en utilisant des modes de transport diversifiés. Pour rendre compte à la fois de la complexité des pratiques de mobilité et du lien fort entre les transformations urbaines et les déplacements, les chercheurs et techniciens utilisent un nouveau terme : la mobilité urbaine. Nous analyserons dans cette étude la richesse de ce terme qui ouvre de nombreuses pistes pour la recherche et l'action.

Les 20 dernières années ont vu la naissance puis le développement d'une sensibilité nouvelle de la part des différents acteurs sociaux et économiques : la prise en compte de la dimension environnementale. Cette prise de conscience collective est à l'origine du concept de développement durable qui a orienté les différentes politiques de développement en tenant compte de trois piliers principaux : l'économie, le social et l'environnemental.²

La notion de « mobilité » s'inscrit dans le cadre de notre recherche comme réponse à un besoin d'accès à des opportunités. On peut aborder la mobilité comme système de mouvements potentiels, plus ou moins actualisés, qu'on appellera virtualité.

Situées au sud et à l'est de la Méditerranée, les différentes médinas «... se distinguent entre elles notamment selon leur taille, leur positionnement dans l'agglomération et dans le territoire, l'état de la voirie qui les irrigue ou leur patrimoine architectural, des traits communs ressortent, dont en particulier la forte densité urbaine et le caractère piétonnier de leur aménagement »³. Avec le développement urbain, des problèmes communs ont émergé, en effet, les anciennes villes historiques arabes « [...] se sont retrouvées menacées dans leur fonction traditionnelle de centralité accueillant les activités d'artisanat et de commerce, au point qu'une dégradation du cadre bâti est à l'œuvre depuis des décennies et

¹

² Idem

³ ACCESSIBILITÉ DES MÉDINA (Guide d'orientation à l'intention des décideurs) Transitec, version 1c, 17 janvier 2012 : introduction p. 09.

*incite certains responsables à engager des programmes de réhabilitation et de revalorisation des médinas. »*⁴ Le développement de l'automobile, la crise des transports collectifs et la congestion accompagnant l'urbanisation "moderne", n'étaient pas sans conséquence sur ces entités se confrontant à des difficultés croissantes d'accessibilité, ce problème a contribué à la dégradation de leur image.⁵ « *Les centres anciens d'architecture traditionnelle connaissent une revitalisation de leur tissu économique. La fonction résidentielle est également revalorisée et transformée par les nouvelles pratiques des habitants, même si cette requalification urbaine reste limitée et sélective dans l'espace et renforce ainsi des contrastes plus anciens les renouvellements et les modifications apportés à ces tissus urbains anciens et à hautes valeurs culturelle et identitaire. Les bouleversements (population, économie, perception, culture) et les processus en cours (gentrification, requalification, revitalisation, patrimonialisation) réaffirment la question de la centralité des médinas et leur capacité à jouer un rôle dans leurs villes modernisées, étalées et de plus en plus connectées à l'espace-monde, notamment par leur mise en tourisme.* »⁶

La ville de Tlemcen est connue comme l'une des plus grandes médinas du bassin méditerranéen avec une position stratégique : Ancienne capitale du Maghreb central⁷ ; la ville mêle influences : berbère, arabe, hispano-mauresque, ottomane et occidentales. De cette mosaïque d'influences, la ville tire le titre de capitale de l'art andalou en Algérie.⁸ Selon l'auteur Dominique Mataillet, divers titres sont attribués à la ville dont « Perle du Maghreb »⁹, « Grenade africaine » et « Médine de l'Occident ». Etant une des plus anciennes cités historiques du pays, la médina de Tlemcen renferme un héritage millénaire qui mérite d'être préservé et sauvegardé afin d'assurer la pérennité des valeurs traditionnelles de l'identité de la ville, toutefois ce tissu urbain traditionnel subi des dégradations et mutations socio-économiques de la vie moderne. « *Quand un homme est sans mémoire, il ne parvient*

⁴ Idem .

⁵ Idem .

⁶ Idem

⁷ Jean-Pierre Séréni, « Heurs et malheurs d'une vieille capitale », *Le Monde diplomatique*, février 2010, p. 18

⁸ [PDF] Fouad Ghomari, « La médina de Tlemcen : l'héritage de l'histoire »,

⁹ Si Kaddour Benghabrit, « Tlemcen, Perle du Maghreb », *Richesses de France*, n° 18, éd. Delmas, Bordeaux, 1954

*plus à organiser son présent et son avenir. De même, lorsqu'un territoire perd sa mémoire historique, c'est-à-dire lorsqu'on détruit la ville du passé, il n'est plus possible d'en organiser et planifier le développement ».*¹⁰

L'apparition des modes de déplacement motorisés a permis le développement des villes bien au delà de ses limites historiques, l'essor urbain délaissant la médina et le dédale de ses étroites ruelles. Aujourd'hui, la médina fait face à de nombreuses difficultés : populations largement paupérisées, densité démographique excessive, forte dégradation du patrimoine bâti, déclin des activités commerciales, etc.¹¹

Question de départ : Quelle est l'impact de la mobilité en termes de déplacement et d'accessibilité sur le centre historique de Tlemcen ?

QUESTIONNEMENTS :

- Es que l'accessibilité de centre historique dépend que seulement de la qualité de son système de desserte interne ?
- Comment pouvons-nous intervenir dans un site existant à une valeur historique tout en favorisant la mobilité durable ?

Hypothèse :

La ville historique est confrontée aux défis de la mobilité durable alors que la congestion les gagne, que les transports publics n'ont pas encore atteint un niveau de service attractif et que la voiture particulière occupe une place de plus en plus importante, sans que son usage soit bien canalisé.

Objectifs :

- Intégrer pleinement le centre historique dans la stratégie de développement de la mobilité à l'échelle de l'agglomération
- Affirmer la place de centre historique en tant que composant intégré du système urbain, en cherchant à valoriser sa situation centrale et sa forte valeur d'image.

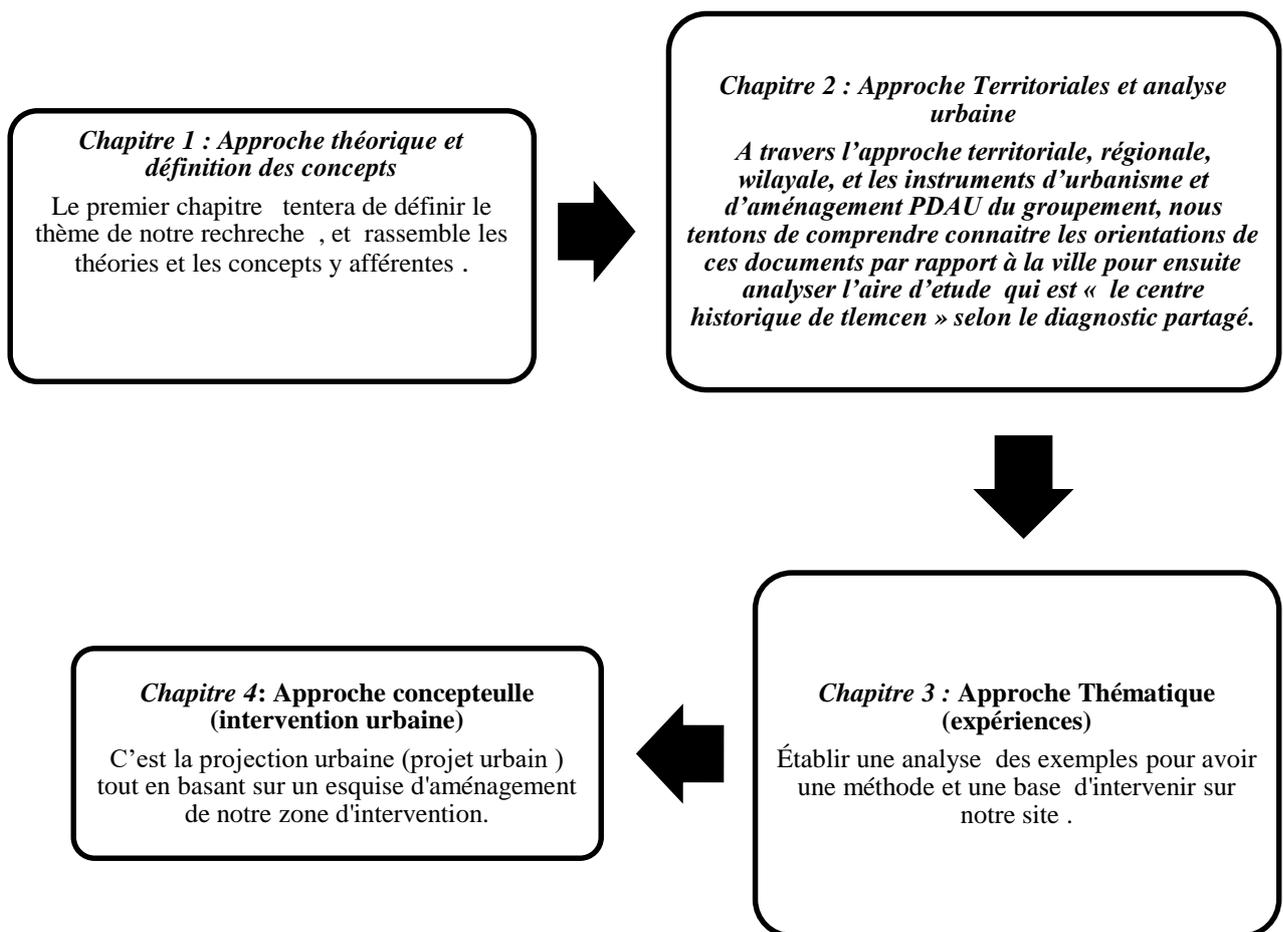
¹⁰ Mémoire magister , Oussadit, Imene : Impacts-de-la-rehabilitation-et-la-revalorisation-des-fondouks-sur-le-devenir-des-medinas-cas-de-la-medina-de-Tlemcen

¹¹ ACCESSIBILITÉ DES MÉDINA (Guide d'orientation à l'intention des décideurs) Transitec, version 1c, 17 janvier 2012 : introduction p. 09

- Positionner le centre historique au coeur de l'avènement d'une politique de mobilité urbaine durable, nécessairement axée sur la maîtrise de l'automobile et sur le développement des modes alternatifs (transports collectifs, marche à pied, vélo).

La méthodologie de travail :

Dans le cadre de notre travail scientifique et technique, on a cherché une démarche méthodologique qui maîtrise le sujet. En général, le travail est divisé en quatre chapitres principaux.



Les outils de travail :

-Pour établir tout cela nous baserons essentiellement sur : la collecte d'ouvrages et revues traitant le sujet et la constitution d'une documentation bibliographique, nous orienterons également, nos recherches vers une collecte de données théoriques sur les sites Web.

-Il s'accomplit aussi de rassembler des informations et données actualisées, statistiques et recensements, que nous obtiendrons des instances concernées : Direction d'Urbanisme et de Construction de Tlemcen DUC .Les services d'urbanisme de l'Assemblée Populaire et Communale (APC) de Tlemcen et la Direction de Transport de Tlemcen.

-et aussi en basant sur des observations, des interrogations et constats et l'enquête sur terrain prises de photos, et entretiens avec les responsables. Nous aurons également à formuler des synthèses et des interprétations à propos des données collectées et l'analyser par les outils et les approche suivants :

a) L'approche structuraliste : traduite en partie par la méthode typo-morphologique :

Une approche qui a mûri au sein de l'école Italienne, une approche qui tout en considérant l'espace construit selon une vision systémique, où s'enchevêtrent plusieurs composantes, considère l'espace construit à un degré précis, comme système autonome, fonctionnant selon une logique et des mécanismes propres à lui¹².

*on a l'applique l'analyse urbain de la ville de tlemcen.

b) Le diagnostic territorial partagé : Il n'existe pas à proprement parler une méthode de diagnostic territorial. Ce dernier n'étant pas une fin en soi, mais une étape dans une démarche, la méthode utilisée doit prendre en compte la diversité des territoires et des acteurs qui le composent. Le diagnostic territorial est avant tout un outil d'aide à la décision. Il se caractérise par le recueil de données quantitatives et objectives, mais aussi de données qualitatives qui ont pour but de faire apparaître les caractéristiques, les atouts, les faiblesses et les potentialités d'un territoire donné. Le diagnostic territorial est à la fois un outil de légitimation d'une démarche globale de territoire, un outil de connaissance de son fonctionnement et un outil de médiation et de dialogue entre ses divers acteurs.¹³

¹² Site web : <http://archicode.forumactif.com/t9-les-approches-d-analyse-urbaine>

¹³ Diag-territorial-fiche.pdf

- la méthode de diagnostic repose sur deux piliers :

| Diagnostic technique | Diagnostic partagé |
|--|---|
| Le premier, dit « technique », est basé sur un travail de recueil de données objectives et de leurs analyses (statistiques, approches cartographiques...). | Le second, plus sensible, dit aussi « diagnostic partagé », permet une approche plus nuancée du territoire. Il suppose la confrontation de visions différentes pour évaluer les enjeux locaux |

-On mesure l'intérêt de réaliser le diagnostic technique au préalable car il va en quelque sorte fournir la matière première des échanges entre les acteurs au cours de la seconde phase.

*Les Objectifs :

- Avoir une meilleure connaissance de la population.
- Avoir un outil de réflexion neutre et concret sur lequel s'appuyer.
 - Investir dans des actions répondant aux besoins et attentes de votre population.
 - Aider à la décision en mobilisant des forces de propositions.

*cette méthode on a l'appliqué sur l'aire d'étude « centre historique de tlemcen ».

**Chapitre I: Approche théorique et définition des
concepts**

Introduction :

Le premier chapitre tentera de définir le thème de notre projet qui est le centre historique et la mobilité durable, et rassemble les théories y afférentes. Pour cela on a décomposé le chapitre en trois grands volets, on commencera par le Développement urbain durable et la mobilité, ensuite on passera aux définitions et objectifs de l'écomobilité, et enfin on abordera l'accessibilité des Médinas.

1.1 Développement urbaine durable et la mobilité :

1.1.1 Le développement durable, un concept multidimensionnel et multi sectoriel :

a Emergence du développement durable:

Le concept de « développement durable », point de départ de notre étude, a été forgé par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, créée en 1983, et présidée jusqu'en 1996 par Gro Harlem Brundtland, médecin et premier ministre norvégienne. En avril 1987, l'expression de « sustainable development » (traduite en français avec plus ou moins d'opportunité par « développement durable ») apparaîtra dans un rapport de cette Commission dite Commission Brundtland, intitulé Notre Avenir à Tous. Ce rapport définissait le développement durable comme « un développement qui permette aux générations présentes de satisfaire leurs besoins sans remettre en cause la capacité des générations futures à satisfaire les leurs ». ¹⁴ Ce Sommet de la Terre a adopté un plan d'action pour le XXI ème siècle, ou Agenda 21. Les trois objectifs, déjà suggérés en 1987, sont vus comme interdépendants : un objectif économique, celui de la création de richesses pour tous à travers des modes de production et de consommation durables, un objectif social, qui concerne la participation de tous, et un objectif écologique, axé sur la conservation et la gestion des ressources. Rendez-vous est pris dix ans plus tard, et concrétisé par le Sommet de la Terre de Johannesburg de 2002, pour lequel l'intitulé de Sommet mondial du développement durable (SMDD) a été retenu, et l'engagement politique des Etats renouvelé. ¹⁵

¹⁴ Pdf : Du développement durable à la mobilité durable – concepts et enjeux Mai 200 Mai 2009 par Camille Kelbel p 05

¹⁵ Idem .

b Les exigences fondamentales du développement durable :

La définition origininaire du développement durable permet de mettre en exergue ses différentes dimensions et leur articulation originale. La notion de « besoin », tout d'abord, lie le développement à la satisfaction de besoins matériels humains. Au présent, ces besoins essentiels ne sont pas satisfaits pour tous. Dans le futur, les ressources naturelles, déjà inégalement réparties, sont amenées pour certaines à s'épuiser.¹⁶

En termes de besoins, le développement durable appelle donc à un bien-être matériel prenant en considération les dimensions géographiques et temporelles. En second lieu, la « capacité» citée dans le Rapport Brundtland est à appréhender sous le giron de l'écologie. La satisfaction des besoins humains est limitée par leur soutenabilité environnementale. Les capacités de la planète à y faire face. A y regarder de plus près, le principal apport de la conceptualisation du développement durable tient en ceci qu'il décèle une complémentarité opérationnelle entre complémentarité opérationnelle entre protection de la nature et progrès économique et social protection de la nature et progrès économique et social protection de la nature. Ainsi, le développement économique de la planète doit être organisé afin de maîtriser les risques majeurs pour l'homme et pour l'environnement.¹⁷

c La place ambiguë de la mobilité et des transports dans le développement durable :

Le secteur des transports constitue un élément clé de toute politique de développement. En particulier, concernant la durabilité de ce développement, l'essor de la mobilité, individuelle et collective, place la question des transports au centre des débats. A première vue pourtant, les transports constituent un des domaines les plus éloignés de la durabilité : coût économique, reflet des inégalités sociales et à la fois énergivore et émetteur de gaz à effet de serre (GES).¹⁸ Si le concept de mobilité durable provient de l'application du concept englobant de développement durable au domaine des transports et des déplacements, cela implique précisément de trouver « *un équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental. Du point de vue de l'environnement, il vaudrait mieux [...] qu'on se*

¹⁶ BOUVIER T. (2009). Construire des villes européennes durables, Cahier de la Solidarité, N°16, Bruxelles, pp.21-23

¹⁷ Pdf : Du développement durable à la mobilité durable – concepts et enjeux Mai 2009 par Camille Kelbel p.06

¹⁸ Association québécoise du transport et des routes (2005). Actes du forum : Intégration des notions de la mobilité durable dans la planification des transports– Montréal, Jeudi 1er décembre 2005, pp. 8-9

déplace assez peu. Or, du point de vue social, les plus démunis doivent pouvoir se déplacer davantage qu'aujourd'hui. Enfin, du point de vue économique, les échanges doivent être favorisés. La mobilité durable est un compromis entre ces impératifs antagonistes »¹⁹.

Or, ce « équilibre » ou « compromis » est mouvant ; il diffère en fonction des lieux et des époques considérés. Au moment de l'introduction du concept de développement durable dans la deuxième moitié des années quatre-vingt, les considérations économiques ont largement prévalu à l'image des pays anglo-saxons, alors que la question environnementale a pu faire pencher la balance de son côté par la suite.

1.1.2 De la mobilité à la mobilité durable :

En se référant au concept de développement durable, la durabilité implique donc une recherche d'équilibre, d'une part entre des enjeux environnementaux, économiques et sociaux, et d'autre part entre la satisfaction des besoins du présent et celle des besoins des générations futures. En quoi la mobilité s'inscrit-elle dans ces deux équilibres ?

Quelle durabilité pour la mobilité ?

a La mobilité :

- sous le terme de mobilité, il faut entendre à la fois la propension d'une personne à se déplacer et une potentialité dans les mains de cette même personne à le faire pour réaliser ses besoins (Pini) > la mobilité n'est pas synonyme de déplacements.²⁰
- la mobilité, d'une part, est une qualité nécessaire à l'individu dans la réalisation de ses besoins, d'autre part, elle doit être assurée (ou permise) par le système de transport que la société a créé afin que les besoins de la population soient satisfaits.²¹
- la mobilité n'est pas un besoin en soi et pour soi mais une potentialité (une qualité) que l'individu utilise pour pallier les manques ici et maintenant – une partie de la mobilité réalisée est contrainte: par le motif, par la localisation du lieu de départ ou d'arrivée, par la temporalité.²²

¹⁹ ORFEUIL, J.-P. (2002). Les bolides verts, Paris, Sciences et Avenir, n° 669-novembre

²⁰ Pdf « Mobilité, transports et développement urbain durable » Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) – Université de Genève

²¹ idem

²² idem

•Les principaux défis autour de la mobilité :

- ❖ Assurer la réalisation de la mobilité présente et future en réduisant les externalités négatives (pollution, consommation énergétique, accidents, bruit, dégradation du cadre de vie des individus) et maximiser les effets positifs pour l'individu et la société (bien-être, croissance économique, intégration sociale, santé, utilisation parcimonieuse de ressources rares comme l'énergie et le sol, etc.)
- ❖ réussir à répondre à la demande de transport issue de l'organisation spatiale héritée du passé tout en ne générant pas une augmentation de la mobilité par une «mauvaise» organisation spatiale.
- ❖ garder et améliorer les potentialités de mobilité des individus et les potentialités d'échange.²³

•Rôles et effets de la mobilité dans le territoire :

Comprendre la complexité des liens qui unissent la mobilité, le système de transport et le territoire est une nécessité pour pouvoir relever les défis du développement durable.²⁴

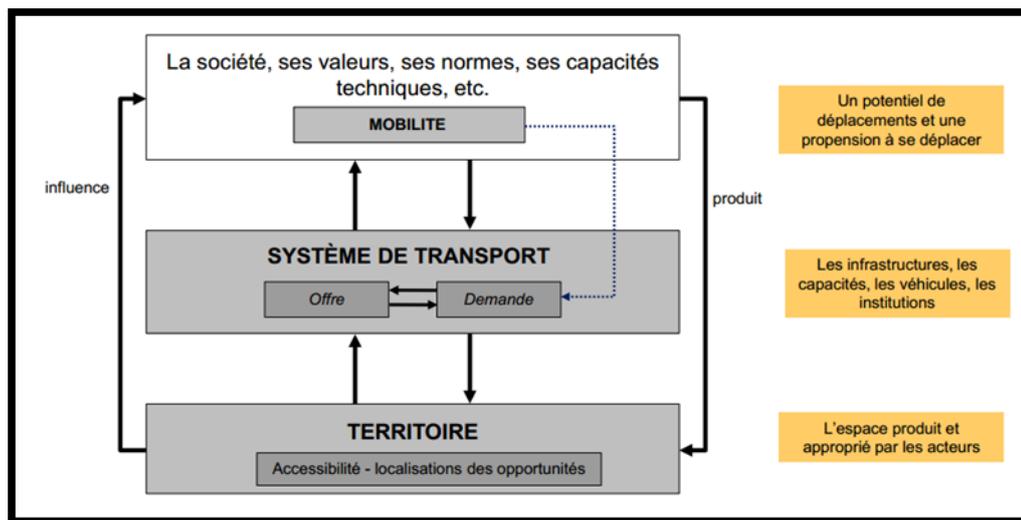


Figure 1 : Mobilité, transports et territoire : un système

Source ²⁵

²³ Pdf : Du développement durable à la mobilité durable – concepts et enjeux Mai 2009 par Camille Kelbel p.06

²⁴ Idem

²⁵ Idem

b La mobilité durable :

•La problématique de la mobilité s'inscrit dans la triple dimension du développement durable :

En premier lieu, la mobilité touche profondément au domaine social. La capacité de se déplacer est fortement discriminante, par exemple pour occuper un emploi et s'y rendre.

Cette accessibilité dépend largement de la possession ou non d'un véhicule particulier, mais aussi, et c'est un levier d'action considérable, de la disponibilité et du coût des transports en commun, surtout dans un contexte d'étalement urbain marqué par l'allongement des trajets.

La dimension comportementale en matière de déplacements est, elle aussi, déterminante.

Comment expliquer si non que dans des pays à pluviométrie importante (conditions environnementales peu favorables) comme les Pays-Bas ou le Danemark, les modes doux, typiquement le vélo, soient si répandus. En outre, la mobilité constitue un élément essentiel de la santé publique, c'est bien le sens des slogans « bougez plus ! »²⁶

L'inscription de la mobilité comme enjeu de développement durable est en outre particulièrement opportune en matière économique. Il existe un lien étroit entre la croissance de l'économie et celle des échanges, a fortiori les échanges de biens matériels qui nécessitent d'être transportés. L'organisation des entreprises repose pour beaucoup sur des contraintes de transport des marchandises. Le « juste-à-temps »²⁷ démontre qu'une logistique des transports bien rodée peut réduire considérablement les coûts de stockage.

La mondialisation, même dans ses vagues primaires, a toujours reposé sur les échanges de biens et la circulation des personnes. Malgré la montée en puissance des échanges de services et des flux financiers, le transport demeure à la base de l'économie réelle. Les acteurs économiques ont bien compris que la facilitation des échanges passe par la résolution de la question de la mobilité, en y répondant par la concentration géographique

(ZI, clusters, technopôles, etc.). Autre élément, la congestion en matière de transport de passagers et de fret a également un coût économique, évalué à 140 milliard d'euros en

²⁶ Pdf : Du développement durable à la mobilité durable – concepts et enjeux Mai 2009 par Camille Kelbel p.07

²⁷ Le « Juste-à-temps », ou JAT (Just-in-time en anglais), est une méthode d'organisation et de gestion de la production, notamment dans le secteur de l'industrie, qui consiste à minimiser les stocks et les en-cours de fabrication. Il s'agit d'un ensemble de techniques logistiques visant à améliorer la productivité globale d'une entreprise en réduisant les stocks et les coûts induits par ces stocks.

Europe, soit 1.1% de son PIB selon le Forum International du Transport, qui identifie le transport routier comme principal responsable.²⁸

Enfin, il existe des interactions fortes entre mobilité et environnement. Les caractéristiques du milieu, qu'il s'agisse du relief, de la végétation ou de l'hydrographie contraignent fortement la mobilité qu'on ne saurait trop limiter à sa dimension urbaine dans une perspective de durabilité. La pollution atmosphérique, mais aussi d'ordre sonore et esthétique fonde par ailleurs un des paradoxes majeurs de la mobilité. En effet, si le développement des systèmes de transport est nécessaire pour assurer le développement durable (vitesse, fluidité, réduction du temps), cela semble contradictoire avec le fait que ces systèmes de transport denses ont des effets secondaires nuisibles à la durabilité de l'environnement et du développement, ce qui prônerait davantage une réduction des distances parcourues et une diminution des déplacements. L'enjeu environnemental n'est donc pas de diminuer la demande de mobilité, ce qui serait un contre-sens économique et social, mais de trouver des solutions afin que cette mobilité ait une empreinte réduite, ce qui passe par une diminution des émissions de carbone fossile et de polluants.

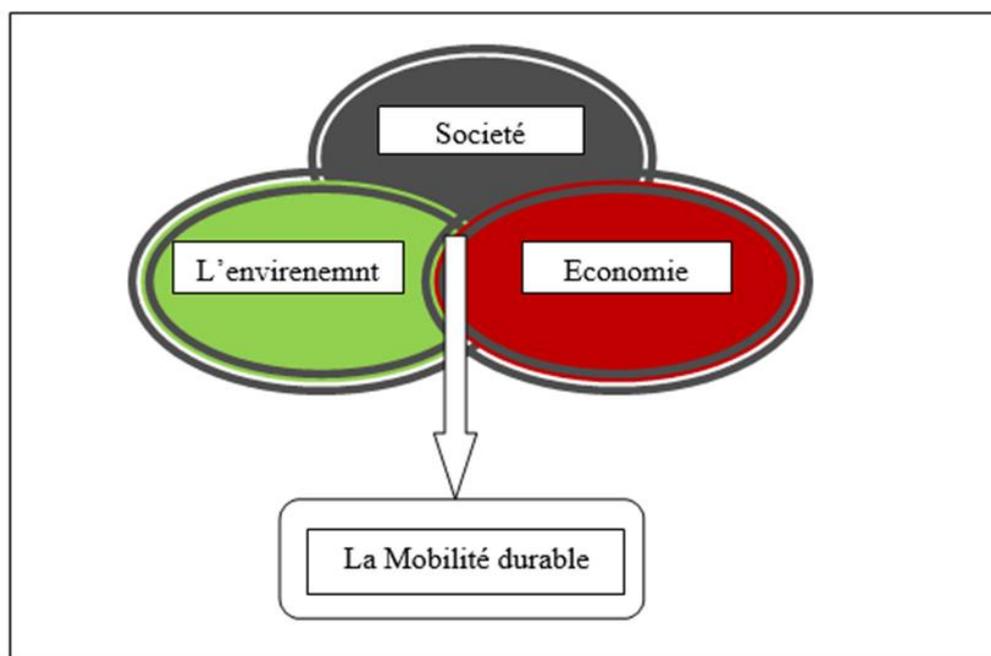


Figure 2 : Le concept de mobilité et les dimensions du développement durable

Source²⁹

²⁸ Conférence européenne des Ministres des Transports – Sofia, Bulgarie, 30-31 mai 2007. Voir par exemple : VANDEVOORDE J.-L., La congestion est l'ennemi de tous, in Le Lloyd, 4 juin 2007. Ou encore : WUTHRICH B., Populariser le road pricing, in Le temps, 31 mai 2007.

²⁹ Pdf : Du développement durable à la mobilité durable – concepts et enjeux Mai 2009 par Camille Kelbel p08

- **La mobilité durable, un concept spécifique:**

Si la mobilité s'est imposée comme thématique majeure du développement durable, elle connaît néanmoins des spécificités. Il s'agit avant tout d'une application concrète et sectorielle du concept englobant de développement durable. Dès lors, la mobilité comprend des dimensions transversales qui la dépassent largement, mais qui étaient difficiles à appréhender en termes de développement durable. La mobilité est l'une des branches du développement durable qui permet d'adresser des problèmes de fond. A titre d'exemple, il n'y a pas à proprement parler de politique de développement durable, mais davantage des actions isolées (Agendas 21, cadres normatifs sectoriels). Par contre, une politique de mobilité durable correspond clairement à « une politique de transport qui cherche à concilier l'accessibilité, le progrès économique et les objectifs écologiques dans un aspect durable ». Avec comme résultat escompté, la réalisation d'un système de transport durable, dont les modalités pratiques sont relativement faciles à identifier : coût raisonnable, choix entre plusieurs modes, limitation des émissions de GES, véhicules peu consommateurs d'énergie, efficacité de fonctionnement.³⁰

Sur quoi doit s'appuyer une politique de mobilité durable ? La mobilité durable est un concept mobilisateur parce que concret : «Aujourd'hui, la mobilité durable concerne chacun d'entre nous, collectivement et individuellement. C'est apprendre à se déplacer autrement, au quotidien...»³¹. La multiplication des initiatives éco-citoyennes (Un an à vélode l'ASBL Jeunesse et écologie, Semaines de la mobilité, projets du type En ville, sans ma voiture) ayant trait au transport sont autant d'éléments d'une sensibilisation à ces enjeux. En particulier, le système scolaire est largement utilisé comme relais, de même que les médias (publicité du Ministère du développement durable, Journée sans voiture). Second élément, la recherche et l'innovation : nouvelles technologies des véhicules, des carburants, utilisation des TIC dans la gestion des systèmes de transport. Ces deux axes, en particulier dans le cadre de la mobilité urbaine, nécessitent une intervention des pouvoirs publics. Si des bonnes pratiques peuvent être développées autant par le public, que le privé ou même les acteurs de l'économie sociale, une législation adéquate est nécessaire comme impulsion. Enfin, ces actions de sensibilisation et de recherche et développement sont coûteuses, et une politique

³⁰ Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement – Rio de Janeiro 1992.

<http://www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm>

³¹ DE ROBIEN G. et BACHELOT-NARQUIN R. (2003). Semaine européenne de la mobilité et du transport public, 16-22 septembre 2003, Paris. <http://www.mediaterrre.org/europe/actu,20030919095112.html>.

de mobilité durable doit aussi tenir compte en amont des aspects financiers de ses projets en la matière.³²

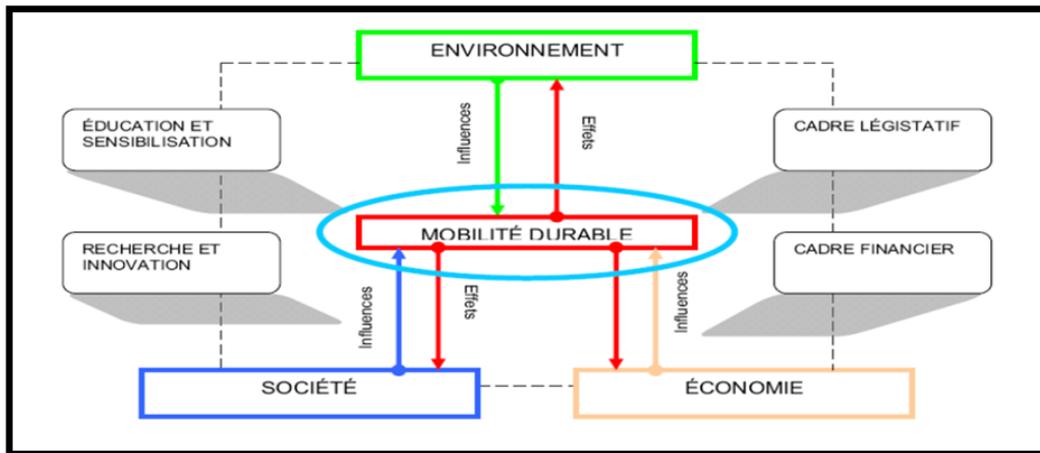
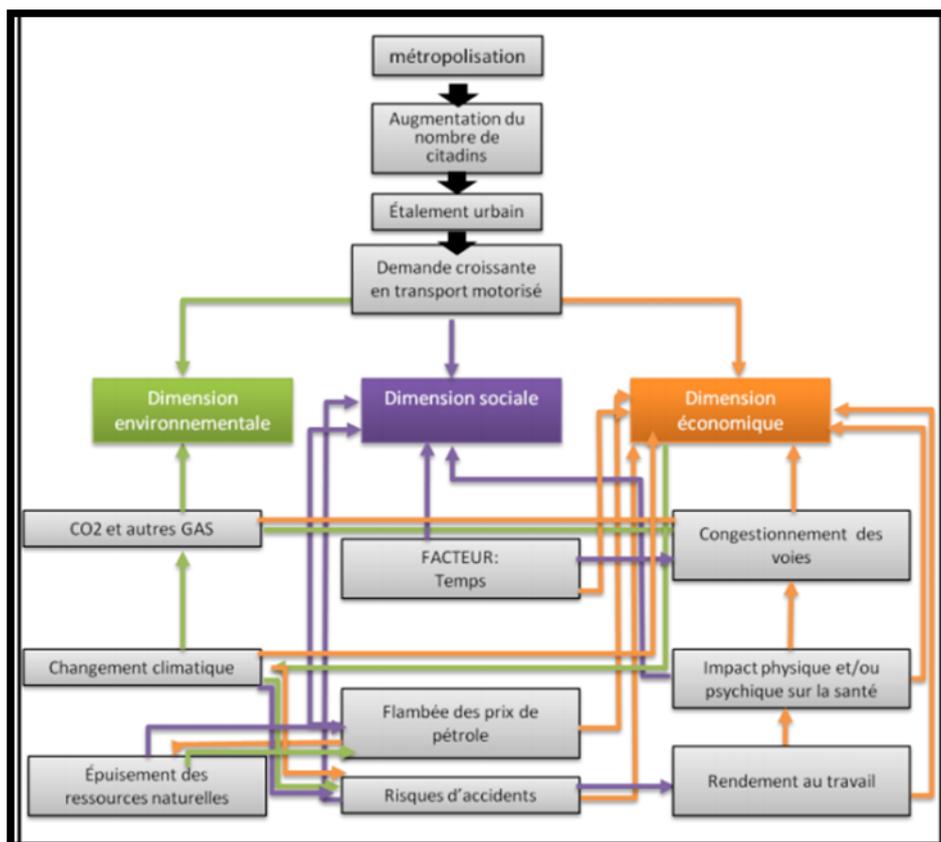


Figure 3 : Le concept de mobilité durable approfondi



Source³³

Figure 4 : Schéma problématisation de l'usage excessif des moyens de transport motorisés

³² Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement – Rio de Janeiro 1992. <http://www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm>

³³ Mémoire fin d'étude : l'hypercentre de tunis vers un retour à la mobilité douce ; mlle Intissar Lazhar ; université de carthage institut supérieur des technologies de l'environnement, de l'urbanisme et du bâtiment

c Les modalités de la mobilité durable:

1. L'éco-mobilité

Notion dynamique et particulièrement en vogue, l'éco-mobilité est souvent présentée comme synonyme de mobilité durable. En effet, la « mobilité » recoupant les préoccupations de déplacements associés à leur vitesse, leur temps, les rythmes de vie et l'énergie, est au cœur des deux concepts. Le préfixe « éco » est plus ambigu et peut s'inscrire, quant à lui, dans plusieurs dimensions. Première hypothèse, peut-être la plus évidente, celle d'une mobilité écologique, préoccupée du respect de l'environnement, de la qualité de l'eau et de l'air, qui aboutit à un questionnement sur la qualité de vie.

Deuxième hypothèse, si « éco » signifie « économie », alors l'éco-mobilité est à comprendre en temps que volet économique du développement durable. Dernière hypothèse, « éco » comme « économe », renverrait davantage aux aspects sociaux de la mobilité : l'éco-mobilité permettrait aux individus, familles et collectivités d'économiser ; les « écomobiles » seraient alors conçues pour être utilisables partout et permettre un meilleur accès à l'éducation, aux soins, à la culture dans une optique d'économie solidaire.

L'éco-mobilité s'organise selon une certaine hiérarchie, du plus écomobile au moins écomobile : marche à pied, véhicules à propulsion humaine (VPH de type vélo, et ses dérivés tels le vélomobile), transports en commun (TC), le covoiturage. L'auto-solisme, autrement dit le fait d'utiliser seul sa voiture particulière ne peut pas être considéré comme de l'éco-mobilité car les émissions atmosphériques conservent une amplitude extrêmement polluante. Il apparaît de par ses modalités que l'éco-mobilité vérifie avant tout l'hypothèse écologique. Le véhicule particulier même motorisé peut être justifié dans certains cas, comme par exemple pour les personnes handicapées en cas de TC non-adaptés, ce qui n'est pas pris en compte. Autre restriction notoire, l'accent est mis clairement sur la mobilité urbaine des personnes, à l'exclusion des déplacements interurbains ou ruraux et du transport de marchandises.

2. La mobilité alternative :

L'objectif d'une mobilité alternative est de transférer le trafic sur des modes de transport respectueux de l'environnement humain et naturel. « Le transport en commun combiné au trafic non motorisé représente une bonne alternative aux déplacements par automobile.»³⁴

³⁴Ministère de l'Intérieur du Luxembourg (juin 2004). Pour une mobilité alternative, analyse et réflexions. Aménagement communal et développement urbain, p.3.

Les déplacements « autrement » s'organisent surtout autour de l'idée de la multi-modalité, c'est-à-dire le choix entre plusieurs modes de transports différents entre deux lieux.

Les alternatives de mobilités sont donc un panel d'offres de transports combinés, pour remplacer efficacement la voiture individuelle. La vraie ville alternative à la voiture ne serait donc ni la ville exclusivement réservée à la marche, ni celle du vélo ou des transports en commun, mais un mélange des trois : « aucun mode pris isolément ne saurait rivaliser avec la voiture particulière. [...] La première condition d'une mobilité alternative à l'automobile individuelle est le développement d'une offre alternative crédible en associant plusieurs modes et en favorisant les synergies entre ces modes. La base de l'offre alternative peut être constituée par l'ensemble marche à pied, vélo et transports publics complété par des véhicules automobiles utilisés dans d'autres contextes que la propriété individuelle : traditionnels taxis et voitures de locations ou bien nouvelles solutions du type « car sharing » ou propriété partagée de l'automobile.»³⁵

La mobilité alternative comprend donc une dimension utopique, puisqu'en réalité une part de la mobilité actuelle et future reste assurée par la voiture individuelle. Elle ne s'interroge nullement sur l'automobile et les moyens de réduire ses consommations et émissions qui peuvent aussi contribuer à une mobilité durable, qui suppose quant à elle que chaque mode soit utilisé en fonction de sa pertinence pour tel ou tel déplacement. Ainsi, il peut être utile d'enchaîner plusieurs modes au cours d'un même déplacement (c'est le sens de l'intermodalité), ce qui n'est pas permis si on substitue systématiquement une mobilité à une autre. Par ailleurs, la mobilité alternative se place résolument du côté de l'offre, mais il faut aussi s'assurer que les conditions de son utilisation soient réunies, notamment en matière d'organisation des activités de transport et de la ville en général. Rappelons ici que la mobilité n'est pas un but en soi, mais un moyen permettant de satisfaire les besoins finaux des individus.

http://www.miat.public.lu/publications/amenagement_communal/mobilite_alternative/mobilite_alternative.pdf

³⁵ PAPON F., SOULAS C. (novembre 2003). Les conditions d'une mobilité alternative à l'automobile individuelle, in Annales de Mines, pp.84-93

1.2 Les définitions et les objectifs de l'écomobilité :

1.2.1 Des éléments de définition :

- L'environnement bâti favorable à l'écomobilité :

Un « environnement bâti favorable à l'écomobilité » se dit d'un milieu qui permet l'utilisation de différents modes de déplacement, laissant ainsi à la collectivité le choix de la marche, du vélo, du transport collectif ou de la voiture. L'objectif d'aménager un tel environnement est de permettre un changement de comportement dans les habitudes de déplacement. Évidemment, la mise en place d'un tel environnement sera d'autant plus efficace si les aménagements sont accompagnés d'une campagne de sensibilisation ou d'autres efforts de promotion.

Le Grand dictionnaire terminologique (GDT) de l'Office québécois de la langue française définit l'écomobilité ainsi : « Étude et mise en œuvre des mesures physiques ou incitatives destinées à satisfaire les besoins de libre déplacement entre les membres d'une société, à garantir l'accès de tous les citoyens aux lieux publics et aux équipements de transport collectif, en regard des choix et des pratiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire, dans une perspective de développement durable ».

Toujours selon l'Office québécois de la langue française, l'écomobilité « découle de la mise en place d'une politique globale des déplacements, principalement urbains, qui soit plus respectueuse des milieux de vie et qui cherche à établir un équilibre entre la demande de gestion environnementale et les pressions pour le développement économique et social ».³⁶

Tout au long de ce guide, les termes « transport actif » et « transport collectif » sont utilisés. Comme présenté dans le glossaire, « transport actif » signifie un mode de déplacement utilitaire dans lequel l'énergie est fournie par l'être humain et qui exige de celui qui le pratique un effort musculaire sur le parcours qui mène à sa destination. Comme exemples de transport actif, on peut mentionner le vélo, la trottinette, le patin à roues alignées et la marche (GDT). Les utilisateurs des transports actifs sont parfois appelés les « actifs ».

Le « transport collectif » correspond pour sa part à l'ensemble des modes de transport faisant appel à l'utilisation des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. Le

³⁶ L'aménagement et l'écomobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2011 p. 13 [www.mamrot.gouv.qc.ca]

transport collectif désigne par exemple le transport en commun (TEC), le taxi collectif et le covoiturage (GDT).

Un déplacement est un mouvement d'un lieu (origine) à un autre (destination) qui peut être analysé sous divers angles : sa fréquence, sa longueur, le ou Les modes utilisés et son motif (travail, loisirs, courses) (Handy et coll., 2002).³⁷

▪ La mobilité durable et l'accessibilité :

Le ministère des Transports du Québec utilise quant à lui la notion de mobilité durable en y intégrant des préoccupations liées à tous les modes de déplacement (incluant notamment les modes de transport ferroviaire, maritime, aérien), aux marchandises en plus des personnes et aux déplacements de plus grande envergure (interrégionaux, intermunicipaux, interprovinciaux et inter-nationaux).

Ainsi, dans son Plan stratégique 2008-2012, le MTQ (2008) reconnaît qu'un « système de transport qui tend vers la mobilité durable en est un qui :

- « Permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations;
- « Est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique;
- « Limite les émissions et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et les émissions sonores »³⁸

La mobilité est un concept différent de celui du transport, car elle désigne également les déplacements potentiels et donc les conditions spatiales, économiques et sociales qui permettent ou contraignent ces déplacements éventuels (Gudmundsson, 2003). De plus, le

³⁷ L'aménagement et l'écomobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2011 p. 14 [www.mamrot.gouv.qc.ca]

GDT distingue les termes « mobilité durable » et « transport durable » mentionnant qu'ils réfèrent à des réalités différentes. Le transport durable se rapporte particulièrement au développement et à l'organisation des systèmes de transport.

Le concept de mobilité est intrinsèquement lié au concept d'accessibilité. Di Salvo (2006) la définit ainsi : *« l'accessibilité d'un lieu est généralement définie comme la plus ou moins grande facilité avec laquelle ce lieu peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, par un ou plusieurs individus susceptibles de se déplacer à l'aide de tout ou partie des moyens de transport existants. Ainsi, l'accessibilité ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non un lieu donné, mais elle traduit également la pénibilité du déplacement, la difficulté de la mise en relation appréhendée le plus souvent par la mesure des contraintes spatiotemporelles. »* Selon Bertolini et coll. (2005), on peut l'évaluer par la quantité et la diversité de destinations, principalement des lieux d'activité, pouvant être atteints en une durée et à un coût donnés.

L'accessibilité d'un lieu est déterminée par plusieurs caractéristiques : sa localisation, notamment par rapport aux infrastructures de transport, la distance par rapport aux lieux à relier, laquelle se mesure souvent en temps, et par la performance du ou des systèmes de transport utilisés pour accomplir le déplacement (Rodrigue, 2009; Di Salvo, 2006). Peu importe l'échelle, qu'elle soit locale, régionale ou nationale, l'accessibilité est au cœur des stratégies de mobilité, car on voudra que les pôles de déplacements soient facilement accessibles à tous.

Elle est donc le trait d'union entre les caractéristiques du système de transport et les caractéristiques de l'aménagement du territoire (Bertolini et coll., 2005). Elle correspond à la qualité d'un tissu urbain évalué en fonction de la facilité de se déplacer à pied, en vélo, en voiture ou en transport en commun, en fonction notamment de la continuité des tracés. Par exemple, en évaluant l'accessibilité, on s'intéressera autant à la vitesse et au mode de déplacement qu'à la densité fonctionnelle et à la mixité des usages.

En augmentant l'accessibilité pour les piétons et les cyclistes, on tend vers un environnement bâti favorable à l'écomobilité.³⁹

³⁹ Idem

1.2.2 Les objectifs d'un environnement bâti favorable à l'écomobilité:

Les objectifs d'un aménagement favorisant l'écomobilité concourent à l'application des principes de la Loi sur le développement durable, comme le montre la figure 5. Un aménagement en faveur de l'écomobilité vise donc une mobilité responsable qui permet à tous de se déplacer de façon efficace et efficiente, en limitant les impacts sur l'environnement naturel et construit, en restreignant l'empreinte écologique de nos collectivités, en assurant un développement équitable des territoires et en garantissant la qualité de vie des collectivités.⁴⁰

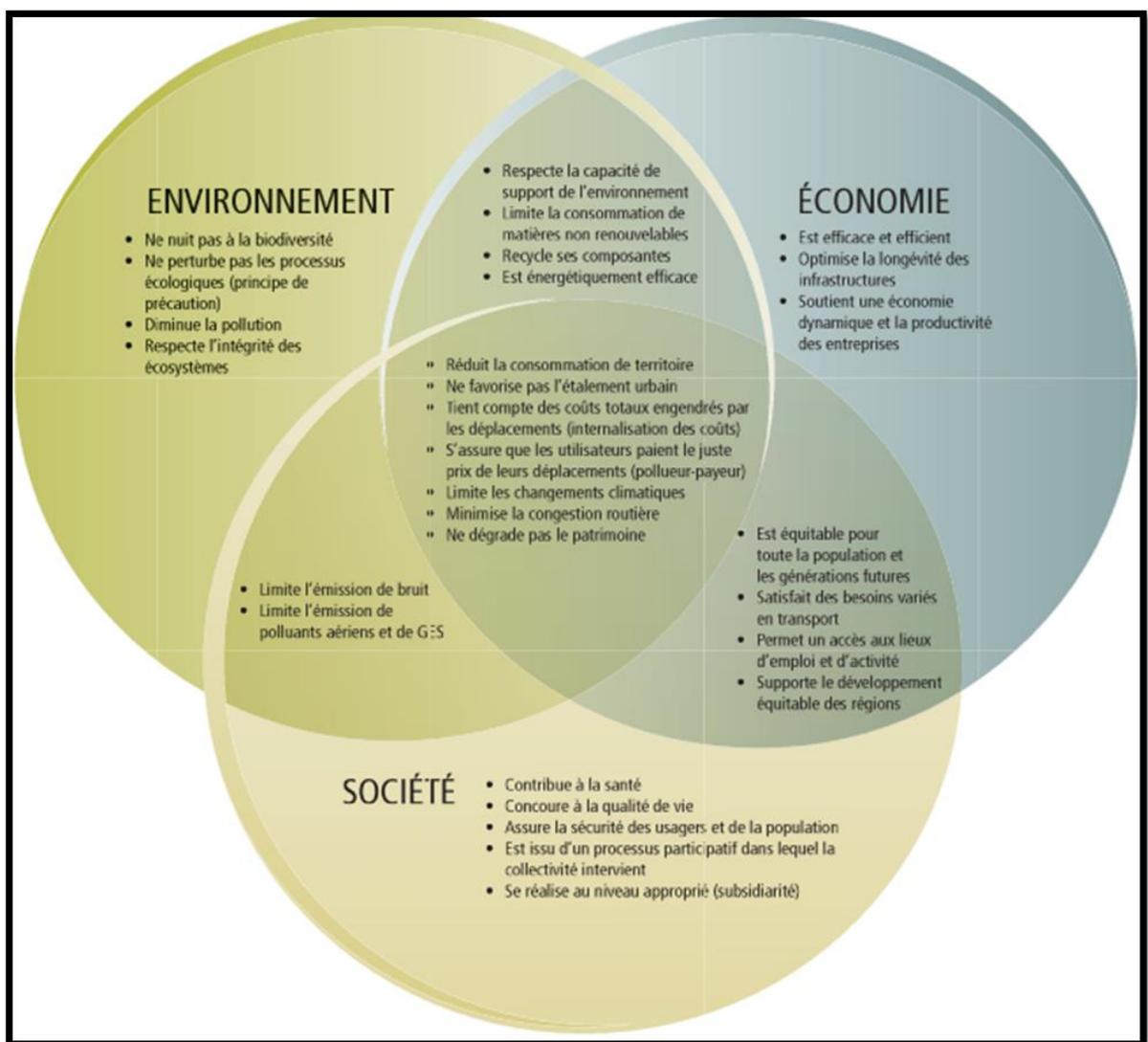


Figure 5 : Les objectifs de l'écomobilité

Source⁴¹

⁴⁰ Idem

⁴¹ Idem

❖ Les avantages de l'écobilité :

Nos comportements de déplacement ont des répercussions importantes. Plusieurs solutions peuvent être envisagées. Bien que le développement de technologies moins polluantes, comme les automobiles électriques, constitue une réponse à des problématiques environnementales complexes, les solutions ne peuvent se limiter à cela (Vergragt et Brown, 2007). En effet, ces technologies ne règlent pas l'engorgement des voies et les coûts de la congestion, l'étalement urbain et l'espace important utilisé par la voiture, notamment pour le stationnement. La recherche de la réduction de notre empreinte écologique passe surtout par un aménagement du territoire plus responsable, permettant plusieurs modes de déplacement. Le tableau 1 compare les avantages de différentes solutions que sont l'expansion du réseau routier, le développement de technologies automobiles et l'écobilité.⁴²

| Objectifs poursuivis | Expansion du réseau routier | Développement de technologies automobiles (électrification, carburants alternatifs) | Écobilité |
|--|-----------------------------|---|-----------|
| Effet sur les véhicules-kilomètres parcourus | ↑ | – | ↓ |
| Efficacité énergétique | | • | • |
| Réduction de la pollution | | • | • |
| Amélioration de la santé | | | • |
| Réduction de l'étalement urbain et meilleure utilisation du territoire | | | • |
| Augmentation du confort et de la commodité pour l'utilisateur | • | | • |
| Réduction de la congestion | • | | • |
| Réduction des coûts du système routier | | | • |
| Réduction des coûts de stationnement | | | • |
| Réduction des coûts de déplacement pour l'utilisateur | | ? | • |
| Réduction des accidents routiers | | | • |
| Accroissement des options de déplacements | | | • |

Tableau 1 : Comparaison des avantages de différentes solutions de transport

⁴² L'aménagement et l'écobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2011

Ainsi, la mise en œuvre de stratégies pour des environnements bâtis favorables à l'écocomobilité est une composante essentielle du développement durable de toute collectivité. Pour les municipalités, les avantages de mettre en œuvre de telles stratégies sont multiples :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- L'amélioration de la santé.
- L'accroissement de la sécurité.
- L'amélioration de la qualité de l'environnement.
- Une meilleure gestion de l'espace urbanisé.
- La diminution de la consommation d'énergie.
- La réduction de la congestion routière.
- L'atteinte d'une meilleure équité sociale.
- La contribution au développement et à la requalification.
- L'accroissement de la compétitivité.

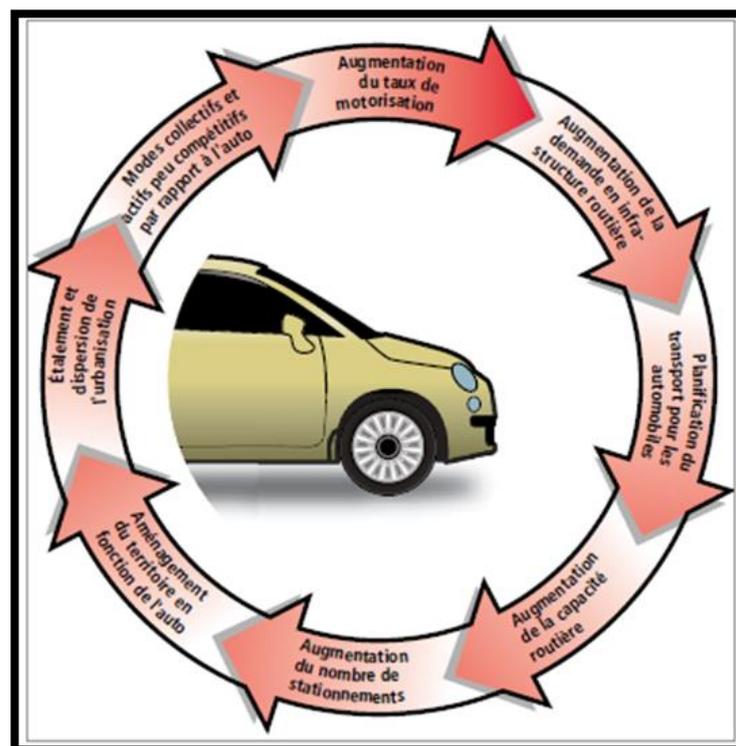


Figure 6 : Cycle de la dépendance à l'automobile

Source 43

⁴³ Idem

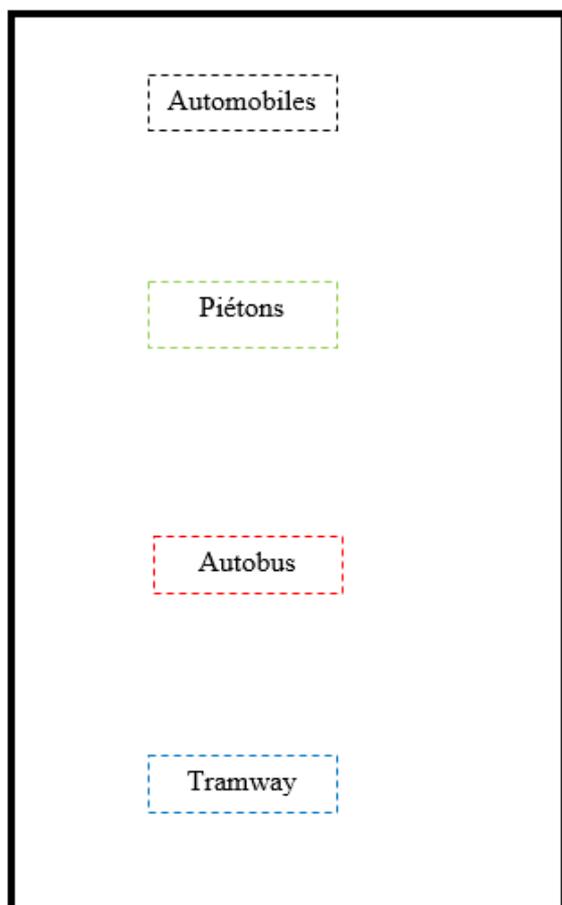


Figure 7 : Espace occupé par différents modes
Source ⁴⁴

1.2.3 Une démarche pour un environnement bâti favorisant l'écocomobilité :

Mentionnons, d'entrée de jeu, qu'une connaissance appropriée du territoire et de la collectivité qui l'habite constitue un préalable à toute prise de décision cohérente dans le cadre du développement de stratégies visant à aménager des « environnements bâtis favorables à l'écocomobilité ». La démarche présentée ici est globale et a pour objectif de situer différentes étapes généralement utiles au succès d'un projet (figure 9). Cette démarche peut être réalisée par les intervenants municipaux ou régionaux.⁴⁵

⁴⁴ Idem

⁴⁵ L'aménagement et l'écocomobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2011 p. 14

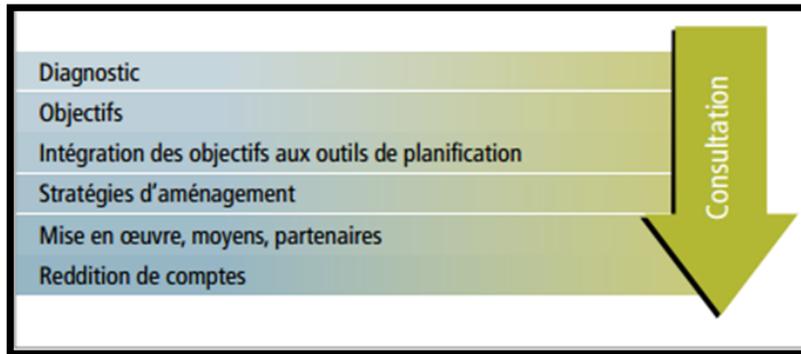


Figure 8 : Démarche proposée

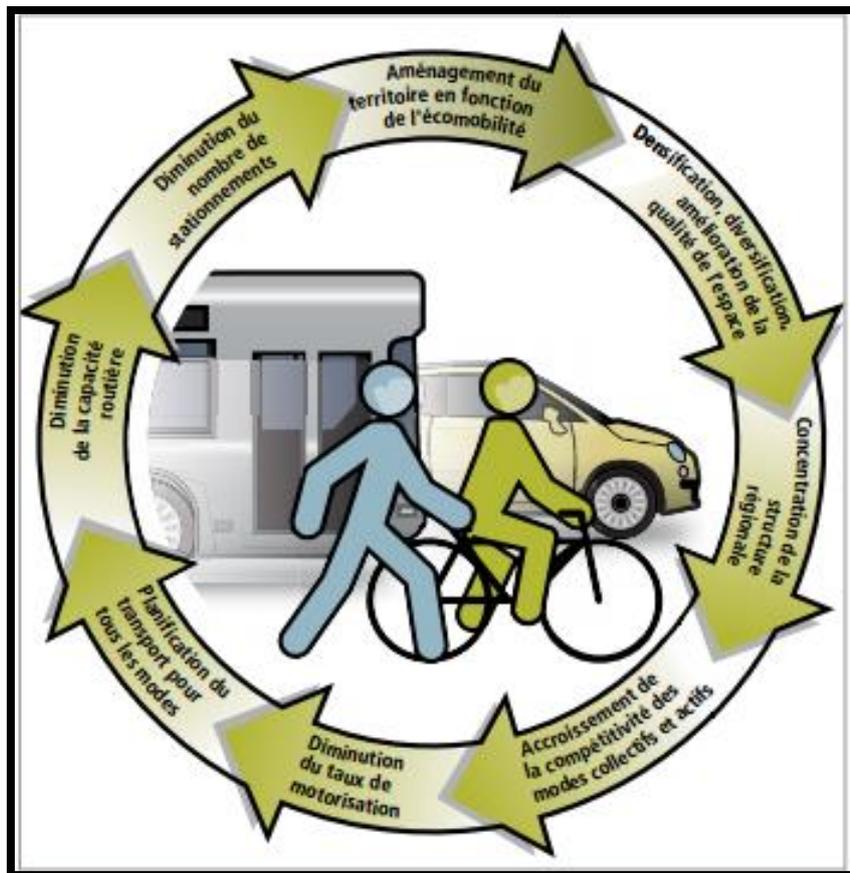


Figure 9 Cycle de l'écomobilité

Source 46

⁴⁶ L'aménagement et l'écomobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2011 p. 14 [www.mamrot.gouv.qc.ca]

| | | Territoire favorable? | | |
|---|---|--|--|---|
| | | Aux piétons  | À l'écomobilité  | À l'automobile  |
| Indicateurs | Description | Attributs | | |
| Présence de l'automobile | Abondance de l'automobile dans l'espace public | Très faible | Cohabite avec plusieurs modes | Dominante |
| Taux de motorisation | Nombre de véhicules automobiles par 1 000 habitants | < 250 | 250-450 | > 450 |
| Part modale de l'automobile | Proportion de tous les déplacements effectués en automobile | < 50 % | 50-80 % | > 80 % |
| Qualité des modes de transport alternatifs à l'auto | Commodité, vitesse, confort, coût et prestige liés à la marche, au vélo et aux transports en commun, en comparaison de l'automobile | Modes collectifs et actifs sont compétitifs | Modes collectifs et actifs sont quelque peu inférieurs | Modes collectifs et actifs sont très inférieurs |
| Mobilité des non-conducteurs | Mobilité des personnes sans véhicule en comparaison des personnes possédant un véhicule | Les personnes sans véhicule ne sont pas trop désavantagées | Les personnes sans véhicule sont modérément désavantagées | Les personnes sans véhicule sont très désavantagées |
| Occupation du sol | Densité et diversité | Très dense et diversifié | Modérément dense et diversifié | Dispersé et homogène |
| Système de transport | Type d'infrastructures et de services de transport | de TA, de TEC | Très variées : de TA, de TEC, automobile | Principalement des infrastructures routières et de stationnement |
| Caractéristiques des rues | Caractéristiques des voies publiques | Très conviviales pour les piétons, facilitent les déplacements actifs | Variées | Conçues pour maximiser les vitesses et les flux automobiles |
| Desserte commerciale | Localisation des services et des commerces de détail | Le long des rues | Principalement le long des rues et près des équipements de TEC | Centres commerciaux privés situés près des autoroutes |
| Biais du marché favorisant le transport automobile | Avantages relatifs conférés au transport automobile dans la planification, le financement, le système fiscal, etc. | Biais minimal | Biais modéré | Biais significatif |
| Part modale de l'automobile pour le navettage | Proportion des déplacements liés au travail et aux études, effectués en automobile | < 35 % | 35-65 % | > 65 % |
| Mode de déplacement utilisé pour les courses | Modes de transport utilisés usuellement pour les courses, les rendez-vous professionnels, les loisirs, etc. | Marche, vélo, TEC | Marche, vélo, TEC, automobile | Principalement l'automobile |
| Indicateurs de performance | Types d'indicateurs de performance utilisés pour évaluer le système de transport | Potentiel piétonnier et cyclable, qualité de l'espace | Potentiel piétonnier et cyclable, qualité de l'espace, fluidité du TEC et de l'automobile | Fluidité automobile |

Tableau 2 : Est-ce que l'environnement de votre municipalité est favorable à l'écomobilité?

Source ⁴⁷

⁴⁷ Idem

| | |
|---|---|
| | Pour un environnement bâti favorisant l'écocomobilité |
| <p>Aménager la « ville des courtes distances »</p>   | <p>Des principes pour aménager un environnement bâti qui favorise l'écocomobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> La densité La compacité La diversité des usages La perméabilité de la trame urbaine L'échelle de la rue La composition urbaine La concentration de la structure régionale La continuité des zones urbanisées La consolidation des milieux existants La consolidation et la revitalisation des quartiers centraux La localisation des équipements structurants La densification et la diversification des usages dans les secteurs urbanisés L'aménagement de nouveaux quartiers Le développement intelligent (smart growth) Le nouvel urbanisme Le modèle axé sur un pôle de transport en commun (transit-oriented development) Le modèle de trame de rue en îlotogramme Les quartiers certifiés LEED-AQ L'initiative One Planet Living |

| | |
|---|---|
| | <p>Pour un environnement bâti favorisant l'écomobilité</p> |
| <p>Soutenir les déplacements actifs utilitaires</p>   | <p>Le potentiel cyclable et le potentiel piétonnier</p> <p>Les voies conçues pour les déplacements actifs</p> <p>Les voies piétonnes et cyclables</p> <p>Les chaussées désignées et les boulevards cyclables</p> <p>Les traversées d'intersection</p> <p>Les sas vélos</p> <p>Les sentiers hivernaux de transport actif</p> <p>Le cheminement actif vers l'école</p> <p>Les corridors scolaires</p> <p>Les pédibus et les vélobus</p> <p>Le programme Mon école à pied, à vélo!</p> <p>Les équipements connexes soutenant les déplacements à vélo</p> <p>Le vélopartage</p> <p>Les équipements servant à franchir des barrières</p> <p>Le stationnement pour vélo</p> |
| <p>Réduire la place accordée à l'automobile</p>  | <p>Un nouveau partage de la rue</p> <p>Les rues piétonnes</p> <p>Les woonerf</p> <p>Les zones de rencontre</p> <p>La réduction des voies routières (road diet)</p> <p>Les rues complètes</p> <p>L'apaisement de la circulation</p> <p>La réduction de l'offre de stationnement</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>Pour un environnement bâti favorisant l'écomobilité</p> |
| <p>Soutenir le transport collectif</p>   | <p>L'intermodalité</p> <p>Le transport en commun :</p> <ul style="list-style-type: none"> * L'organisation du transport en commun et l'aménagement du territoire * L'aménagement de voies réservées au transport en commun * Les parcs de stationnement incitatif <p>Le taxibus</p> <p>La contribution des taxis privés au transport collectif</p> <p>Le covoiturage</p> <p>L'autopartage</p> <p>Le transport collectif lors d'événements spéciaux</p> |
| <p>Répondre aux besoins de tous</p>   | <p>Les enfants et les adolescents (0-15 ans)</p> <p>Les jeunes adultes (16-30 ans)</p> <p>Les aînés</p> <p>Les personnes handicapées</p> <ul style="list-style-type: none"> * L'élimination des obstacles rencontrés * Les repères tactiles et visuels * Le transport adapté |

1.3 ACCESSIBILITÉ DES MÉDINAS :

1.3.1 *Éléments de cadrage et orientation stratégique :*

a **Accessibilité : des usagers, des usages et des droits à satisfaire :**

L'accessibilité, c'est le droit, la possibilité qu'a quelqu'un d'avoir accès à quelque chose.⁴⁸ Cette définition large de l'accessibilité invite à préciser les droits et besoins d'accès qu'il s'agit de (mieux) satisfaire pour la médina, avant d'identifier les voies et moyens envisageables et pertinents pour y parvenir. L'accessibilité, c'est d'abord l'accès aux services publics essentiels – Avant même d'évoquer les besoins de déplacement des personnes et des biens, il est primordial de rappeler que les droits et exigences d'accès à garantir en médina comme hors les murs concernent l'ensemble des services publics urbains : accès à l'eau, à l'assainissement, à la sécurité (police, pompiers), aux soins, à l'énergie, aux télécommunications, à la propreté, à l'éclairage, etc.⁴⁹

La disponibilité de l'ensemble des réseaux et services urbains contribue en effet à l'accessibilité de la médina et à sa non-discrimination face aux autres territoires urbanisés. Force est pourtant de constater que ces exigences ne sont que partiellement satisfaites dans les médinas, ce qui constitue ainsi un premier axe d'amélioration à souligner⁵⁰

Mobilité des personnes : des besoins multiples

S'agissant de la mobilité des personnes, les besoins sont très importants et multiformes, quantitativement et socialement. Le tableau ci-dessous tente d'esquisser ces besoins en regroupant les usagers de la médina en six catégories, aux profils de mobilité distincts :

L'utilisateur originel, qui réside et vit en médina, et se déplace essentiellement à pied en médina.

*Le résident pauvre actif hors de la médina, qui loge en médina mais doit en sortir quotidiennement pour gagner sa vie, sans disposer d'un véhicule personnel et dépendant des services de transport auxquels il peut accéder (notamment taxis collectifs ou bus).

*Le résident de classe moyenne-supérieure, qui loge en médina, travaille hors les murs et dispose d'un véhicule particulier pour ses déplacements.

⁴⁸ Larousse

⁴⁹ ACCESSIBILITÉ DES MÉDINA (Guide d'orientation à l'intention des décideurs) Transitec, version 1c, 17 janvier 2012 p.-16

⁵⁰ Idem

*Le commerçant, bazariste ou propriétaire d'établissement hôtelier, qui loge dans la ville moderne et se rend en médina pour exercer son activité, en disposant souvent d'un véhicule particulier.

*Le visiteur-client local.

*Le touriste international.

| Catégorie | Logement | Lieu d'activité | Principaux modes utilisés (hors marche) | Principaux risques / difficultés spécifiques d'accès (hors accès aux services d'urgences) |
|--|-------------|-----------------|---|--|
| Usager originel (exemple : artisan) | médina | médina | 2-roues charrette transports publics (TP) | -difficultés liées au transport de matériaux et de marchandises (biens) -dépendance des TP disponibles hors médina (déplacements occasionnels) |
| Résident pauvre actif hors médina (exemple : employée de maison) | médina | hors médina | 2-roues charrette transports publics | -dépendance des TP disponibles hors médina (déplacements quotidiens) -transport de biens |
| Résident de classe moyenne supérieure (exemple : fonctionnaire) | médina | hors médina | 2 roues voitures | -attractivité des TP hors médina (déplacements quotidiens). -transports de biens. -difficultés de stationnement (surtout soir, nuit, week-end) |
| Commerçant bazariste, propriétaire de restaurant, hôtelier (lieu de travail) | Hors médina | médina | voiture | -attractivité des TP hors médina (déplacements quotidiens) -transport de biens -stationnement (en période d'activité, sur tout le jour) |

| Catégorie | Logement | Lieu d'activité | Principaux modes utilisés (hors marche) | Principaux risques / difficultés spécifiques d'accès (hors accès aux services d'urgences) |
|---------------------------------------|-------------|------------------------|---|---|
| Clients-visiteurs locaux de la médina | hors médina | médina (achat, visite) | transports publics voitures | dépendance / attractivité des TP hors médina -transports de biens-stationnement (en période d'activité, surtout le jour) |
| Touristes internationaux | variable | médina (visite) | autocar calèche taxi | -transport de biens -difficultés liées au stationnement / transbordement -difficultés liées à l'orientation en médina |

Tableau 3 : Profil des principaux usagers de la médina

Source ⁵¹

✚ Assurer l'accessibilité de la médina un défi à l'échelle de la ville :

-Assurer l'accessibilité de la médina oblige à satisfaire les multiples besoins d'accès évoqués ci-avant, ce qui constitue certes un défi exigeant, mais d'abord un devoir de la part des autorités publiques, puisque la médina fait partie intégrante du territoire urbanisé.

- l'accessibilité de la médina ne dépend pas uniquement de l'efficacité des déplacements effectués sur ses voies intérieures ; l'accessibilité de la médina dépend aussi largement de son niveau de connectivité avec le reste du territoire urbanisé et donc de la performance du système de transport à l'échelle de l'agglomération urbaine.

✚ Assurer en priorité l'accès permanent aux services essentiels

Comme c'est le cas de tous les quartiers, la médina doit impérativement être couverte par les services de basetels que la police, le service du feu (pompiers), l'évacuation des personnes blessés/malades (ambulances), le ramassage des ordures, le nettoyage des espaces publics, l'éclairage nocturne, etc. qui tous supposent une organisation et des moyens de transport adéquats.

⁵¹ ACCESSIBILITÉ DES MÉDINA (Guide d'orientation à l'intention des décideurs) Transitec, version 1c, 17 janvier 2012 p.-17

Etant donné l'importance vitale des services d'urgence, de sécurité et de salubrité, il est crucial que les pouvoirs publics vérifient que ces derniers couvrent efficacement le territoire urbain, jusqu'au cœur des quartiers les plus difficiles d'accès et les plus denses.

L'analyse détaillée des contraintes géométriques, propres au système des voies internes spécifique à chaque médina, doit conduire à identifier les techniques et moyens d'intervention appropriés qui devront, au besoin, être développés "sur mesure".

En particulier, l'étroitesse et/ou la déclivité de la plupart des voies internes de la médina, de même que la présence d'escaliers et/ou de toute autre contrainte physique limitant localement l'accès (angle abrupt, hauteur plafonnée, etc.) peuvent imposer de recourir à des modes de gestion et de transport non conventionnels, à définir et à mettre en œuvre.

La satisfaction de ces exigences "minimum" étant prioritaire, l'accès des véhicules aidant à assurer les services de base (notamment les services d'urgence) doit être garanti en permanence, indépendamment de la saison, du jour et de l'heure considérés. Les secteurs de la médina exploités sous forme de zones piétonnes ne doivent pas faire exception : comme dans toute zone piétonne qui se respecte, les services de base doivent être assurés, ce qui implique l'autorisation et la possibilité matérielle d'accès des véhicules dédiés à la délivrance de tels services publics.⁵²

b Intégrer pleinement la médina dans la stratégie de développement de la mobilité à l'échelle de l'agglomération :

Il appartient aux décideurs de chaque agglomération de définir et de mettre en œuvre une planification des déplacements et de développement des réseaux de transport. Cette politique de la mobilité doit permettre le développement des réseaux en cohérence avec les besoins actuels et futurs générés par les activités urbaines. Émergeant dans l'espace méditerranéen, le processus de planification et de gestion des déplacements urbains décrit dans l'encadré de la page suivante doit être entrepris spécifiquement par et pour chacune des agglomérations. Si les caractéristiques urbaines font de chaque ville un cas particulier, certaines préoccupations sont partagées par la majorité des villes : développer des transports collectifs performants, maîtriser l'automobile envahissante (en circulation et en

⁵² Liver ACCESSIBILITÉ DES MÉDINA (Guide d'orientation à l'intention des décideurs) Transitec, version 1c, 17 janvier 2012 p.-26

stationnement), favoriser les mobilités douces. Une telle démarche se structure autour des éléments suivants :

-la hiérarchisation des différentes centralités de l'agglomération (anciennes, nouvelles et émergentes), intégrant les principales interfaces de transport inte-rurbain (gares ferroviaires, routières, etc.).

-à l'échelle de l'agglomération, les principes d'organisation et de complémentarité des différents modes de déplacements : fonctions et rôles prioritairement dévolus aux transports collectifs, aux modes indivi-duels motorisés et aux modes doux/actifs.

-la structuration et l'intégration du réseau des transports collectifs (connexions et niveaux de desserte des différents pôles de l'agglomération).

-la hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voirie, ainsi que la stratégie de régulation des flux de circulation.

-les orientations et la mise en œuvre d'une politique de stationnement.

-les actions en faveur de la mobilité douce, la concer-tation, l'information, la sensibilisation, etc.

En tout état de cause, il est crucial d'intégrer à part entière la médina dans ce processus de planification urbaine.

En effet, les décideurs se doivent de satisfaire prioritairement les besoins actuels de mobilité (qui constituent la majorité des besoins de demain, même avec un développement urbain rapide). Et, parmi les différents quartiers, la médina constitue généralement l'un des principaux générateurs de déplacements de la ville.⁵³

Le processus de planification et de gestion des déplacements urbain :

Le processus de planification et de gestion des déplacements urbains revêt un caractère itératif et cyclique dès lors qu'il intègre les étapes successives suivantes :

⁵³ ACCESSIBILITÉ DES MÉDINA (Guide d'orientation à l'intention des décideurs) Transitec, version 1c, 17 janvier 2012 p.-30-31

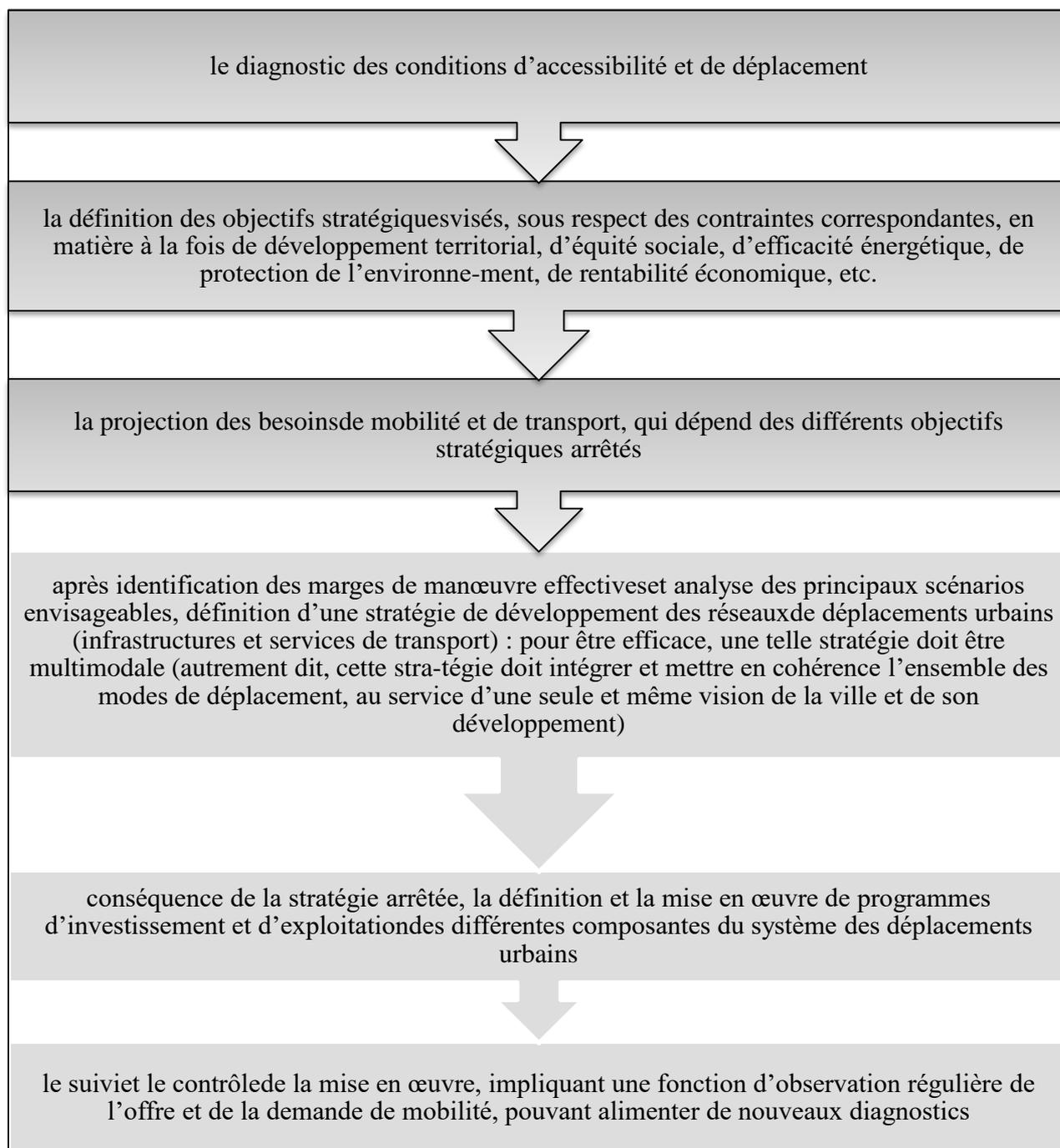


Figure 10 : Le processus de planification et de gestion des déplacements urbain

Source ⁵⁴

⁵⁴ Idem

Conclusion.

Après cette approche théorique des résultats et conclusions vont nous aider à mieux comprendre notre thème de recherche. On a compris la relation entre le Développement urbain durable et mobilité durable.

-Il est clair que la ville a besoin d'une mobilité saine et écologique pour qu'elle puisse s'inscrire dans une perspective de développement durable.

La mobilité durable nécessite l'intégration des modes de transport doux ce qui nous oblige d'agir sur les formes urbaines, l'aménagement et l'espace public :

- Créer ou recréer des formes urbaines qui réduisent les distances de déplacements et favorisent l'usage des modes alternatifs à la voiture.
- Promouvoir le partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs aux modes individuels motorisés
- Et comment intervenir et favoriser l'eco-mobilité dans un environnement bâti.

Chapitre II: Approche Territoriales et analyse urbaine

Introduction.

A travers l'approche territoriale, régionale, wilayale, et les instruments d'urbanisme et d'aménagement PDAU du groupement, nous tentons de comprendre connaitre les orientations de ces documents par rapport à la ville pour ensuite analyser l'aire d'étude qui est « le centre historique de tlemcen » selon le diagnostic partagé. .

En termine ce chapitre par un état de lieux partagé avec les acteurs et la définition des enjeux relatifs à l'aire d'étude.

1.4 L'approche territoriale:

1.4.1 L'aménagement et l'urbanisme en Algérie :

Depuis quelques années, notre pays connaît un regain d'intérêt en matière D'urbanisation, d'organisation et de gestion des villes. Une nouvelle vision politique se dessine dans ce domaine, avec la promulgation de plusieurs nouveaux textes réglementaires avec la participation de décideurs. (Loi n° 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme,...)⁵⁵.

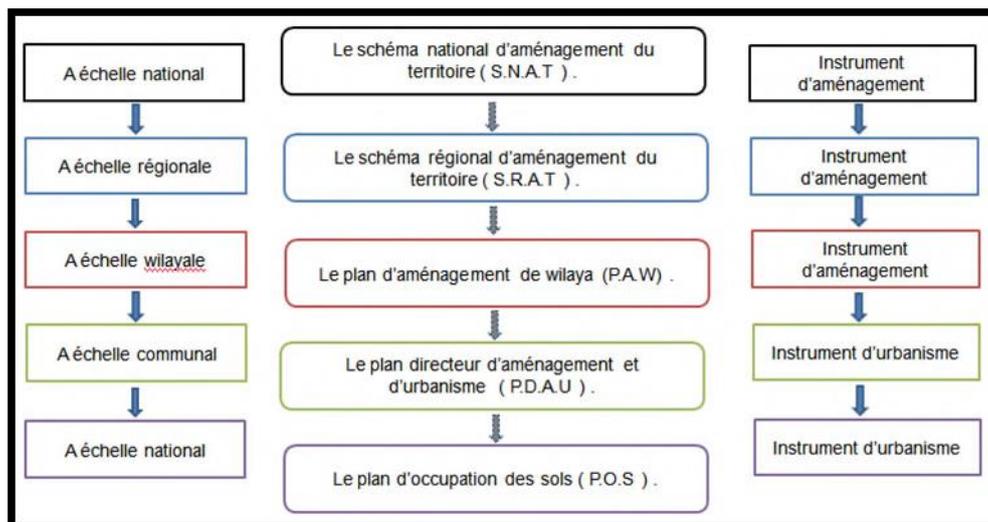


Figure 11 : schéma d'hierarchisation des différents instruments d'urbanisme en Algérie

1.4.2 SNAT 'vers l'équilibre durable et l'attractivité des territoires' :

Le SNAT (Schéma National d'Aménagement du Territoire) initié selon les articles 07 et 08 de la loi n°01-20 du 12/12/2001, relative à l'aménagement et au développement durables du territoire.⁵⁶

⁵⁵ Nedjai Fatiha. Mémoire LES INSTRUMENTS D'URBANISME ENTRE PROPRIETAIRE FONCIER ET APPLICATION CAS D'ETUDE : LA VILLE DE BATNA p 22-23

⁵⁶ Schéma National d'Aménagement du Territoire

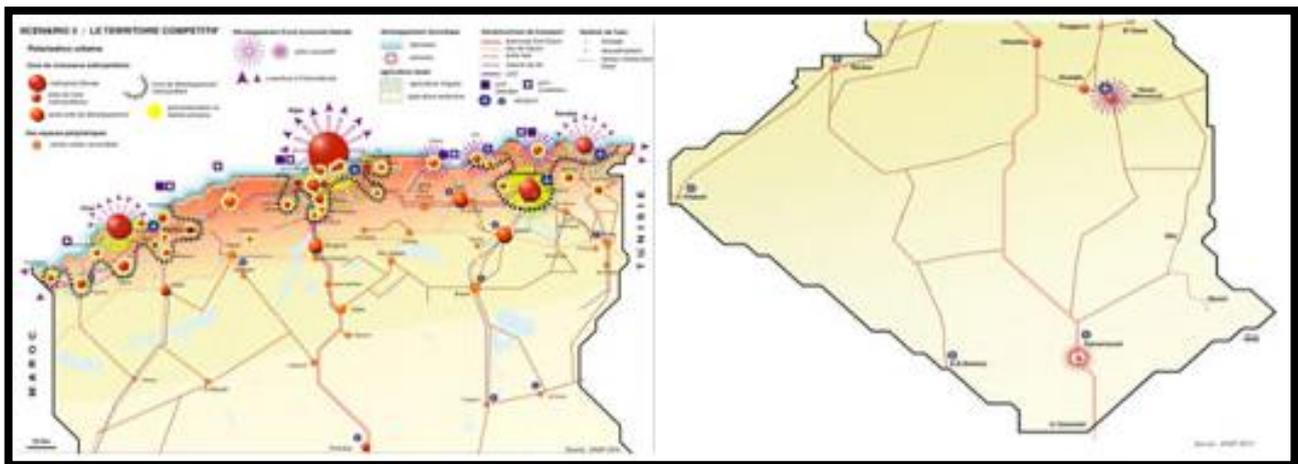


Figure 12 Scénario acceptable : équilibre territorial et compétitivité

Source ⁵⁷

- Scénario « le territoire compétitif »: Il conserve la responsabilité de la politique d'aménagement et accompagne les forces du marché dans leur fabrication d'un territoire compétitif et attractif. Il s'agit sur tout d'atténuer les déséquilibres territoriaux et d'assurer une équité sociale minimale.

❖ **LES ORIENTATIONS du SNAT sur la wilaya de Tlemcen :**

L'intérêt manifeste du territoire de la wilaya de Tlemcen dans la stratégie nationale se traduit par les orientations qui lui sont dévolues, afin d'en faire à l'avenir un territoire structurant à l'échelle nationale. Ces orientations à caractère stratégique s'articulent autour de :

- La promotion des agglomérations de Tlemcen et de Maghnia au rang de villes relais du Tell au sein de l'armature urbaine nationale ;
- La création d'un axe frontalier entre Maghnia et Mécheria qui traverse les localités de Mangoura et de Chebka.
- La promotion des agglomérations de Ghazaouet, Nedroma et Sebdou au rang de centres secondaires du Tell.
- Le renforcement de la wilaya de Tlemcen en tant que territoire clé dans l'optique de faire du Maghreb un espace de coopération stratégique. La zone frontalière circonscrite par les villes de Tlemcen, de Maghnia, de Nedroma et de Ghazaouet, offre une base solide de développement et un potentiel effectif de relations transfrontalières avec les villes du Maroc oriental (Oujda, Berkane, Nador, Fès).

⁵⁷ Idem

- La création d'un pôle de compétitivité et d'excellence en télécommunications à Tlemcen. Outre les activités en télécommunications existantes, Tlemcen pourrait bénéficier de l'apport des laboratoires de recherche en télécommunications des universités de Tlemcen, de Sidi Bel Abbès et de l'Institut des Télécommunications d'Oran (ITO).
- La création d'un Pôle d'Economie du Patrimoine (PEP) à Tlemcen, autour des nombreux sites et monuments de la période islamique (Tlemcen capitale de la culture islamique pour l'année 2011).⁵⁸

1.5 L'approche régionale « Nord-Ouest » :

1.5.1 Présentation de la région Nord-Ouest :

- ❖ SRAT (Schéma Régional d'Aménagement du Territoire) : C'est un instrument d'aménagement du territoire à l'échelle régional qui permet de concevoir une stratégie du développement de région. est défini par l'article 03 de la loi 01-20 du 12/12/2001.
- ❖ Le nord-ouest de l'Algérie et correspond approximativement aux wilayas suivantes :

Oran, Aïn Témouchent, Mascara, Mostaganem, Relizane, Saïda, Sidi Bel Abbès, Tlemcen, La capitale de la région est la ville d'Oran.

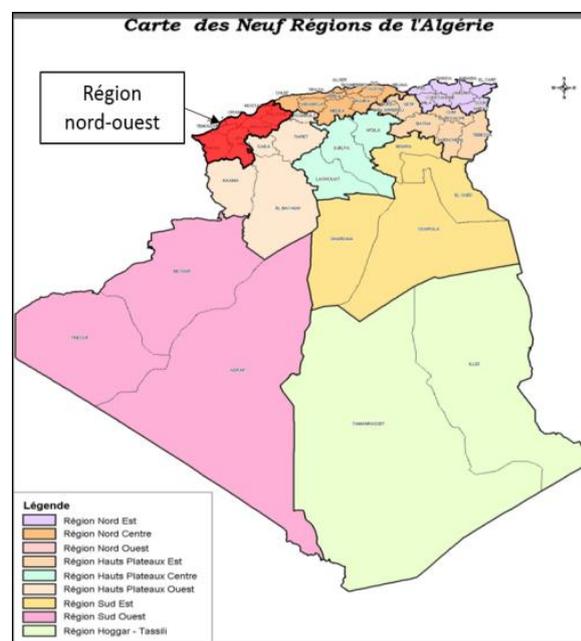


Figure 13 carte des neuf région de l'Algérie

Source ⁵⁹

⁵⁸ Idem

⁵⁹ Schéma Régional d'Aménagement du Territoire

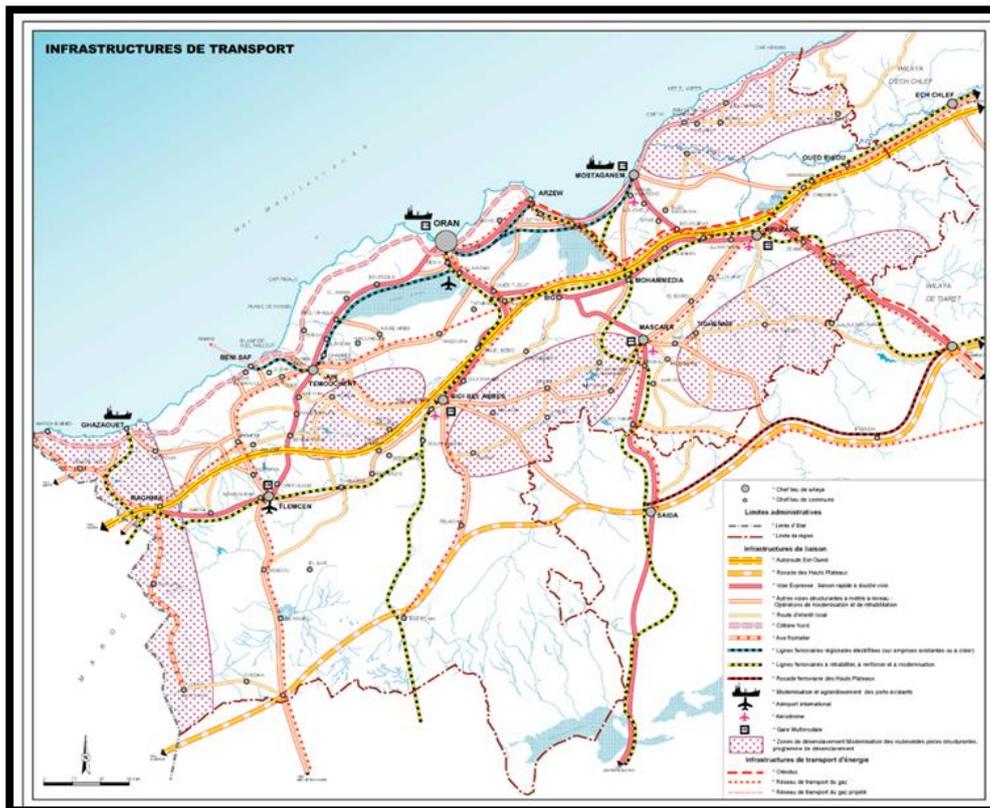


Figure 14 : Schéma des infrastructures de transport existant et proposé selon le SRAT 2025 de la région nord-ouest

Source⁶⁰

❖ **Les orientations du SRAT sur la wilaya de Tlemcen :**

Les orientations générales du SRT Nord-Ouest soulignent l'importance capitale du territoire de la wilaya de Tlemcen dans l'aménagement de cet espace :

- Tlemcen un Nouvel Espace Régional de Croissance (NERC) qui trouvera son extension naturelle dans le développement d'unités de sous-traitance dans les villes d'Aïn Témouchent, Maghnia, Ghazaouet etc.
- Tlemcen un pôle moteur du développement à l'échelle régionale, au même titre que les agglomérations de Sidi Bel Abbés, Mostaganem, de Mascara et de Relizane. Cet espace régional de croissance se construit à partir des atouts de la wilaya que sont le tissu industriel existant, l'université, les laboratoires de recherche spécialisés, les liaisons routières et ferroviaires etc.
- Tlemcen un pôle multifonctionnel et un technopôle basé sur la téléphonie, la biothérapie et l'agro-industrie.

⁶⁰ Idem

- Tlemcen une base de production et de développement des activités liées à la téléphonie (réseaux, industries de câble, techniques de transmission et de retransmission, messageries et équipements de téléconférence etc.) En appui au pôle de compétitivité, la création d'un district industriel à Tlemcen peut s'appuyer sur une tradition industrielle ancienne et un esprit d'entrepreneuriat notoire.
- Création d'une plateforme logistique à Maghnia
- Création d'une zone franche commerciale (correspondant à la zone frontalière s'étendant de Ghazaouet à Magoura en passant par Maghnia)
- La réhabilitation et la densification des ZI existantes, mais également la création de nouvelles ZI (entre autres à Maghnia)
- Développement des équipements de la ville de Maghnia afin qu'elle puisse jouer son rôle d'interface dans les échanges Algérie-Maroc et un pôle d'animation de la zone frontalière
- Tlemcen un pôle de développement en biothérapie par la création d'un technopôle en instrumentation médicale, en macromolécules et en génie médicale ⁶¹;
- Développement d'un pôle de compétitivité agricole dans le triangle Maghnia-Remchi-Hennaya qui compte des périmètres irrigués⁶²
- Contrôle de l'urbanisation des territoires entre Tlemcen et Remchi, des territoires environnants de Maghnia et Ghazaouet et la maîtrise de la littoralisation
- Création d'un musée patrimonial et d'un centre d'écotourisme au sud de la wilaya⁶³.

1.6 L'approche wilayale :

➤ DÉFINITION DU PAW :

C'est un instrument de concrétisation de la politique d'aménagement et du développement durable à l'échelle du territoire de la wilaya⁶⁴

⁶¹ Idem

⁶³ Idem

⁶⁴ Plan d'aménagement wilaya de tlemcen (PAW)

1.6.1 Situation de la wilaya :

a Dans le cadre international :

Tlemcen située au nord-ouest de l'Algérie elle représente une position stratégique (carrefour d'échange). TUNISIE (Est), MAROC (Ouest), EUROPE (Nord) et AFRIQUE (Sud).

b Dans le cadre national :

Tlemcen se situe sur le littoral Nord-ouest de l'Algérie et dispose d'une façade maritime de 120 km. C'est une wilaya frontalière avec le Maroc, Avec une superficie de 9017,69 Km²



Figure 15 : situation de tlemcen dans le cadre international



Figure 16 : situation de tlemcen dans le cadre national

Source ⁶⁵

c Dans le cadre régional :

La wilaya se situe à l'extrémité nord-ouest du pays et occupe l'Oranais occidentale, elle a une position excentrique par rapport au territoire national et se trouve à l'écart du réseau Nord de communication. Elle s'étend du littoral au Nord à la steppe au Sud. Elle est délimitée :

- au nord, par la Méditerranée.
- à l'ouest, par le Maroc.
- au sud, par la wilaya de Naâma.
- à l'est, par les wilayas de Sidi-Bel-Abbes et Aïn Témouchent.

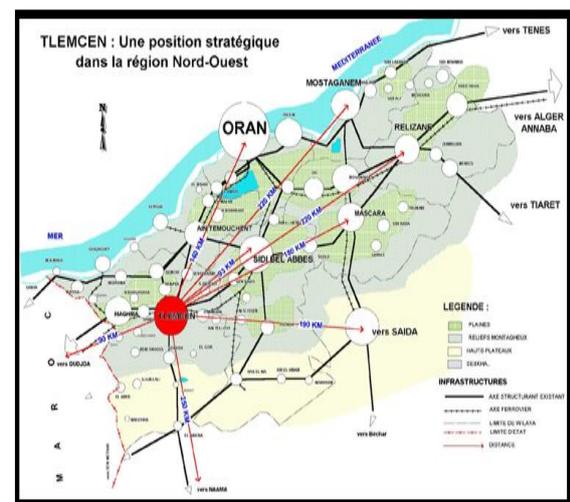


Figure 17 : situation de tlemcen dans le cadre régional

Source ⁶⁶

⁶⁵ Plan d'aménagement wilaya de tlemcen (PAW)

⁶⁶ Idem

1.6.2 LES ORIENTATIONS DU PAW :

La wilaya de Tlemcen rattachée à la métropole régionale Oran .qui dégage les orientations suivantes :

- Tlemcen accueille des fonctions métropolitaines de niveau secondaire.
- L'amélioration de la compétitivité de la ville.
- Le renforcement de la ville par la création de zones franches commerciales et de platesformeslogistiques tout en favorisant le cadre de vie des populations.
- La connexion entre le réseau routier et ferroviaire en particulier nécessite la création des gares multimodales bien réparties sur l'ensemble de la région.
- la création d'un pôle de compétitivité et d'excellence et de pôles de croissance et dedéveloppement abritant des espaces réservés pour :
 - Des zones et points francs proches des points de passage des frontières terrestre et maritime, des axes de communication, des bassins de main d'oeuvre.
 - Des plates-formes logistiques liées aux zones de production où prédomine le secteur privé, aux axes de communication avec l'étranger (ports, aéroports, rail, routes frontalières).

Des pôles technologiques (technopoles ou parcs technologiques) spécialisés en relation

Avec les centres universitaires existants et les zones de production.

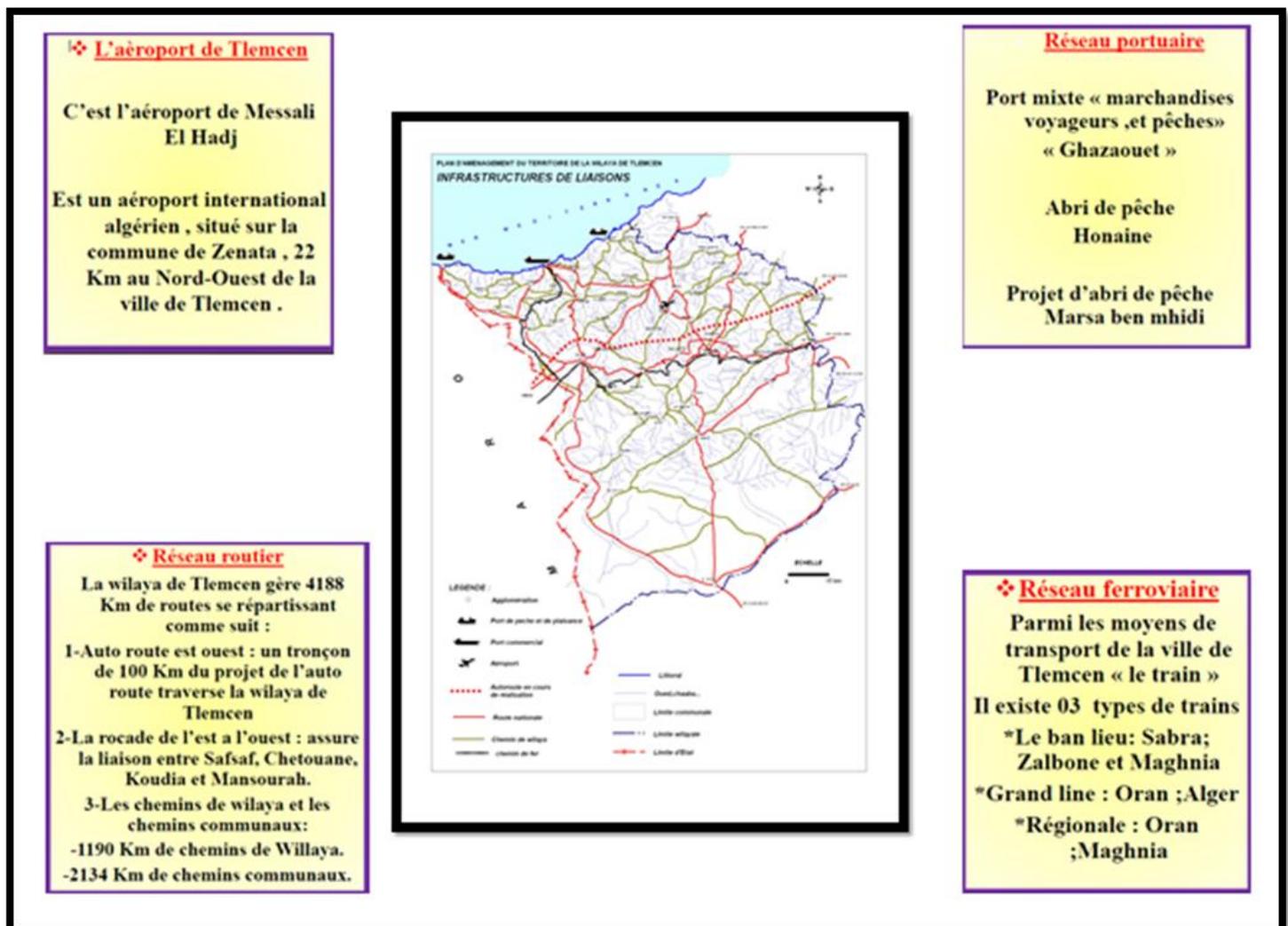
- Des espaces de centralité urbaine nouvelle, à vocation poly-fonctionnelle et intégrant une production importante d'espaces de bureaux pour banques, assurances, ingénierie, services aux entreprises...
- Des équipements culturels de haut niveau, capables de supporter des évènements internationaux originaux, axés sur les spécificités de la région.
- Des équipements d'accueil de standing international incluant l'hébergement, la restauration, les espaces de congrès.
- Des équipements de télécommunication de type télé ports, réseaux RNIS, permettant des transmissions de masse de données en temps réel.
- Des équipements institutionnels maghrébins à vocation régionale.
- Des gares multimodales associant l'avion, le rail, les autoroutes et le bateau.

- Un pôle de recherche de grande envergure autour duquel graviteraient les instituts de recherche de niveau universitaire. La localisation et la qualité de fonctionnement de ce pôle doivent permettre de le rendre attractif pour les chercheurs du plus haut niveau.⁶⁷

1.6.3 Secteur du Tourisme :

La wilaya de Tlemcen dispose d'un potentiel propice au tourisme de masse et d'aventures (Balnéaire, Thermale, Sud) et ce particulièrement dans la région lui permettant de s'affirmer également sur le plan culturel et historique.

1.6.4 Secteur de transports :



⁶⁷ Idem

1.7 Approche urbaine urbaine du groupement « PDAU » (- Tlemcen – mansourah- chetouane- beni-mester) :

1.7.1 Situation géographique :

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

Le grand Tlemcen est limité comme suit :

- ✓ Au Nord par la commune du Hennaya.
- ✓ A l'Est par la commune de Sabra et Ouled Riah.
- ✓ L'Ouest par la commune de Ain fezza et Amieur.
- ✓ Au Sud par la commune de Terny.



Figure 18 : situation groupement Tlemcen, Mansourah, Chetouane, Beni mester

- Le territoire de groupement de grand Tlemcen s'étend sur 4 communes (Tlemcen, Chetouane, Mansourah et Beni Master), soit une superficie de chaque commune: 2000 he⁶⁸

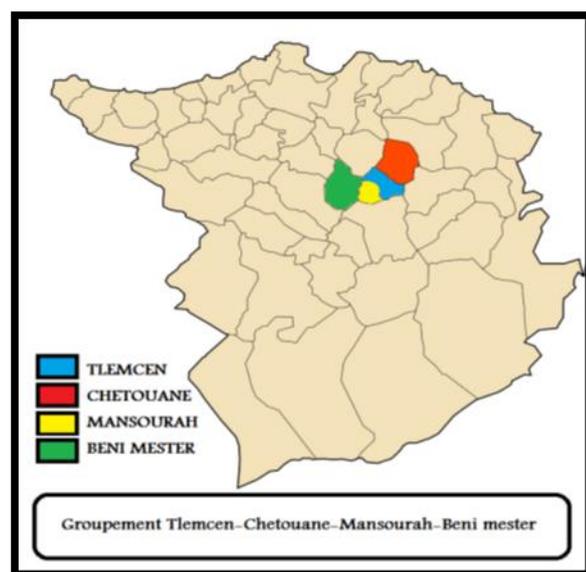


Figure 19 : groupement Tlemcen, Mansourah, Chetouane, Beni mester

1.7.2 Climat et topographie :

⁶⁸ PDAU de tlemcen

Le climat de la zone est caractérisé par 2 saisons contrastées :

- Le premier allant d'Octobre à Mai ou se concentre le gros volume des précipitations.
- Le deuxième allant de Mai à Septembre est un climat sec.

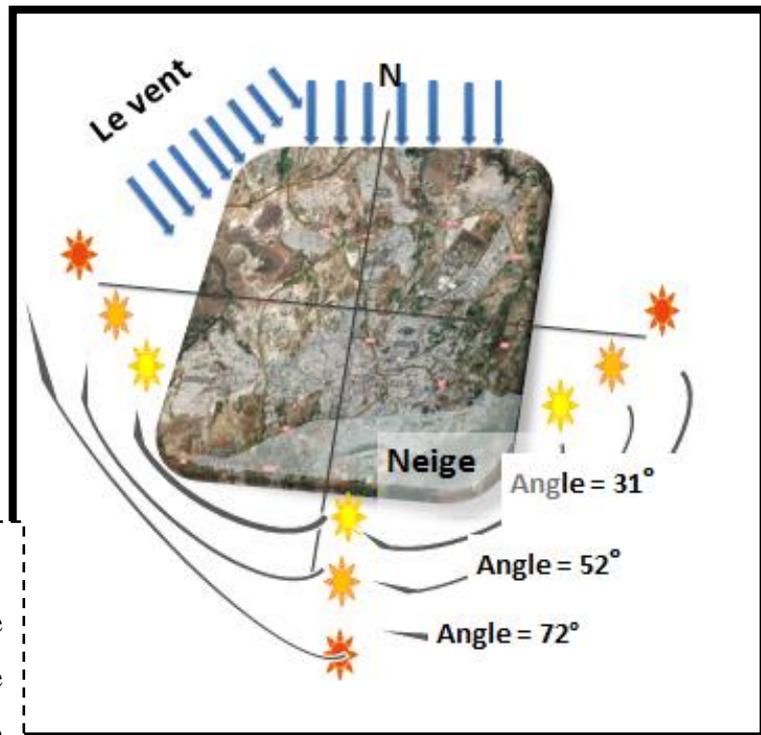
❖ Données climatiques :

Ensoleillement

En décembre, le soleil se lève au sud-est pour se coucher au sud-ouest, tandis qu'en juin, il se lève pratiquement au nord-est pour se coucher au nord-ouest.

Température

La température moyenne minimale est de 5,4 en janvier tandis que la moyenne maximale est de 38°C en mois d'août le mois le plus chaud



1.7.3 Relief et Morphologie :

- Au pied du Djebel Terni, apparaît Tlemcen, enserrée entre les villages d'El Eubbad à l'est et de Mansourah à l'ouest. La ville, située sur un replat calcaire à 800 m d'altitude, est adossée au sud du plateau rocheux de Lalla Setti. Elle domine les plaines de Tafna et de Safsaf .

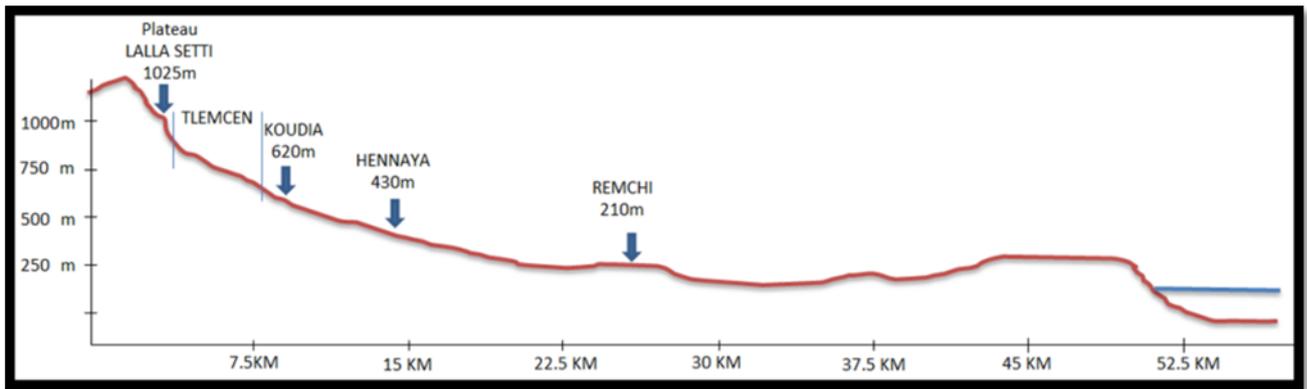


Figure 20 : carte des pentes

Source ⁶⁹

- Ce qui donne au Massif de Tlemcen son cachet particulier, c'est surtout la disposition des roches. Les terrains de ce mas-sif sont en effet souvent formés de calcaires fis-surés reposant sur des grès poreux ; lesquels sont eux-mêmes assis sur des argiles et des marnes.⁷⁰

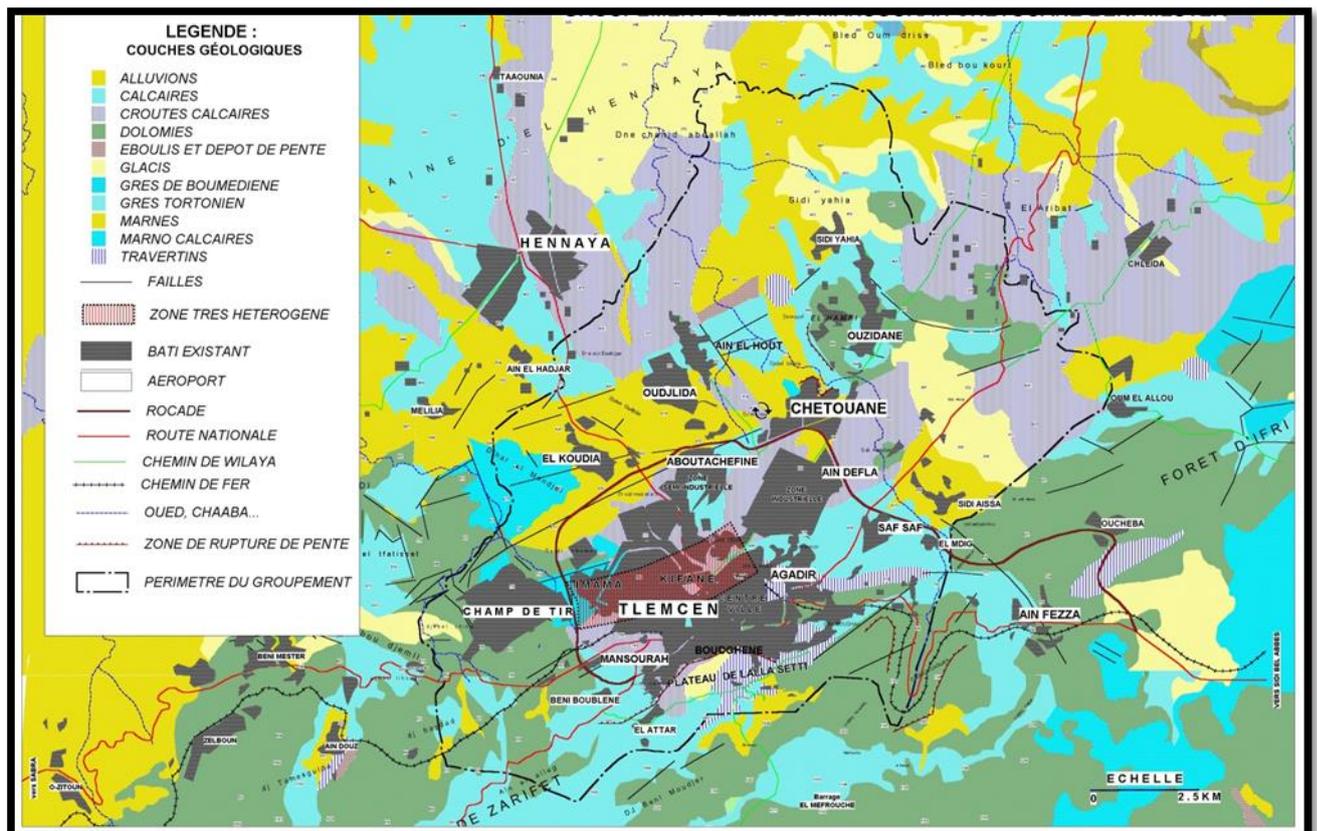


Figure 21: carte géologie de tlemcen

Source ⁷¹

⁶⁹ Travail des étudiants master 1 « groupe 03 » année 2015 ; universités abou baker belkaid

⁷⁰ Pdau de tlemcen

⁷¹ Idem

1.7.4 La population et densité :

La population du groupement est de 300200 habitants en 2014, ce groupement de communes concentre 26 % de la population de la wilaya alors que la superficie ne représente que 1.3 % de celle-ci.

Source⁷²

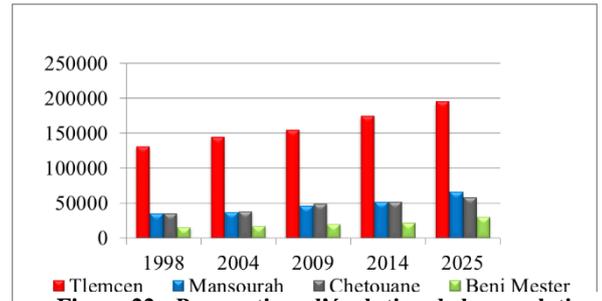
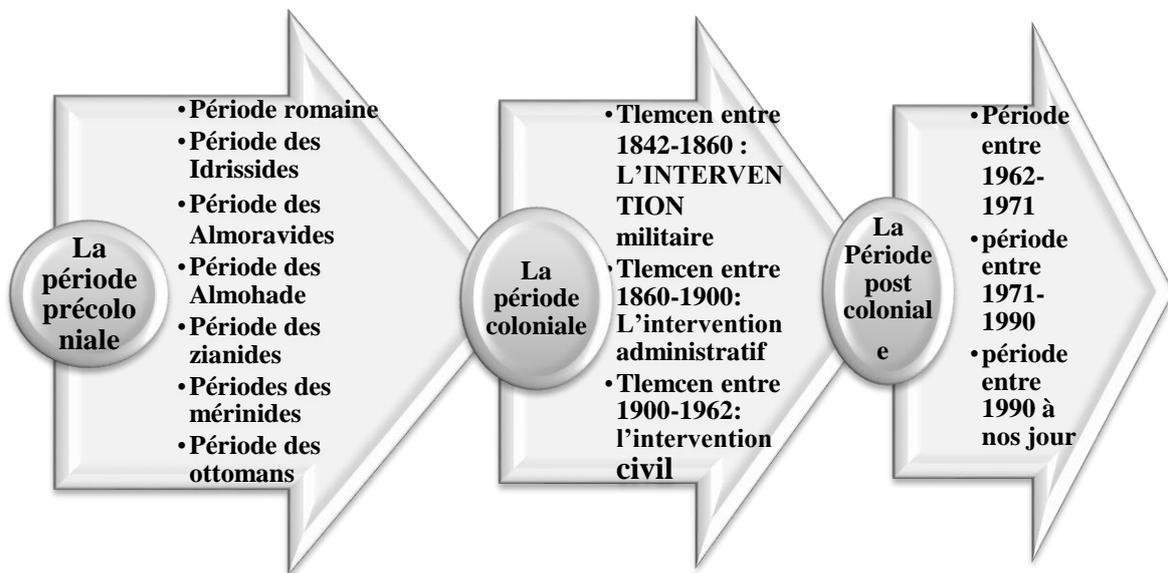


Figure 22 : Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025

1.7.5 Morphogénèse de la ville « L'évolution Historique et l'urbanisation du grand tlemcen » :

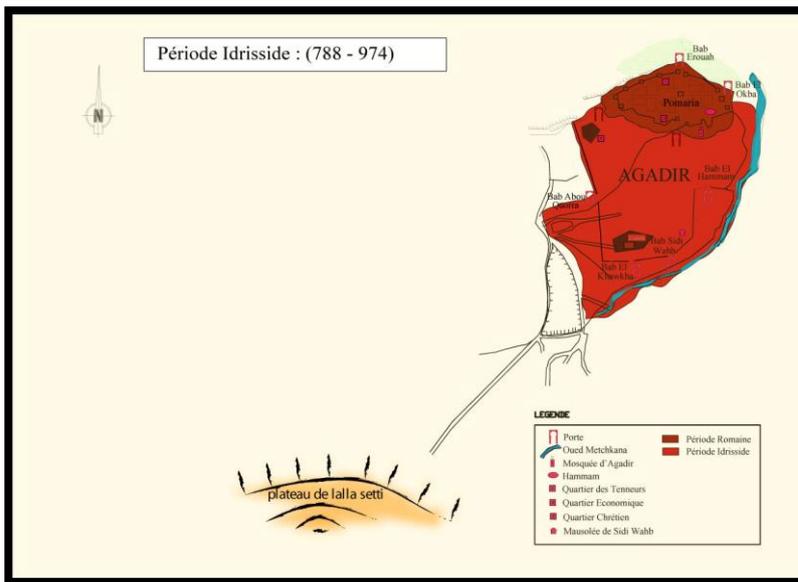


| Phase d'urbanisation de la ville « La période précoloniale » | Caractéristique |
|--|--|
| | <p>La ville de Pomaria été réalisé selon le principe des villes romaines «cardo et decumanus» se présente par un centre unique regroupant le pouvoir militaire et le lieu du commerce avec 4 portes d'où l'axe de développement « est-ouest » qui passait par les deux portes principales</p> |

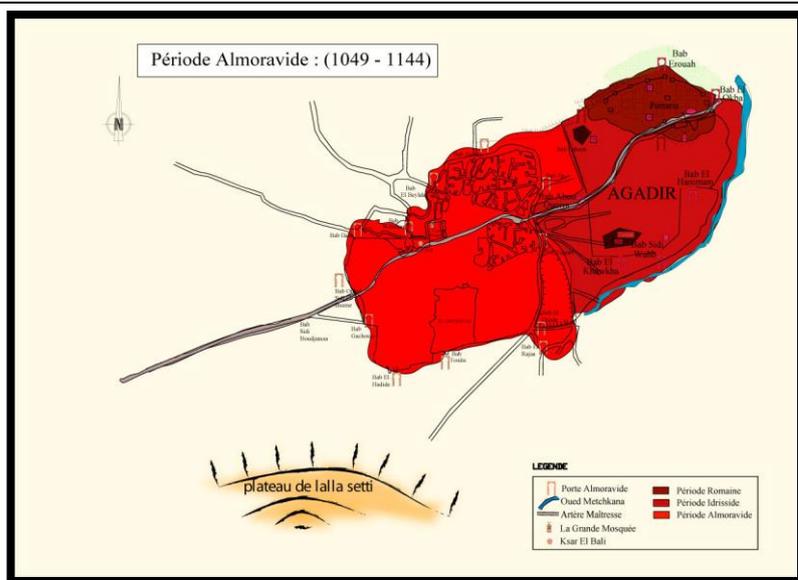
⁷² Idem

Phase d'urbanisation de la ville « La période précoloniale »

Caractéristique



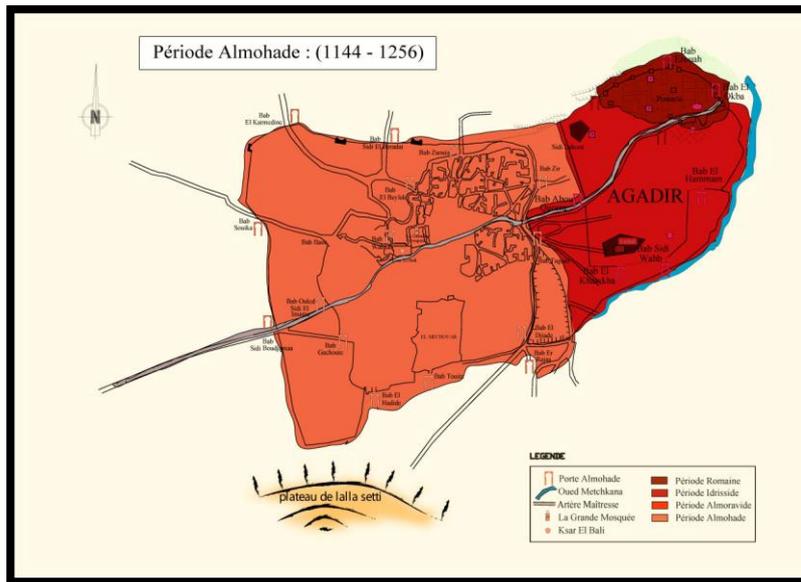
La citadelle d'Agadir était entouré par des remparts percés par 6 portes (dont deux de ces derniers faisaient partie des portes de pomaria) Bab Erouah, Bab el Akba , Bab el hammam, Bab sidi Wahb, Bab el khawka, et enfin Bab abi kora



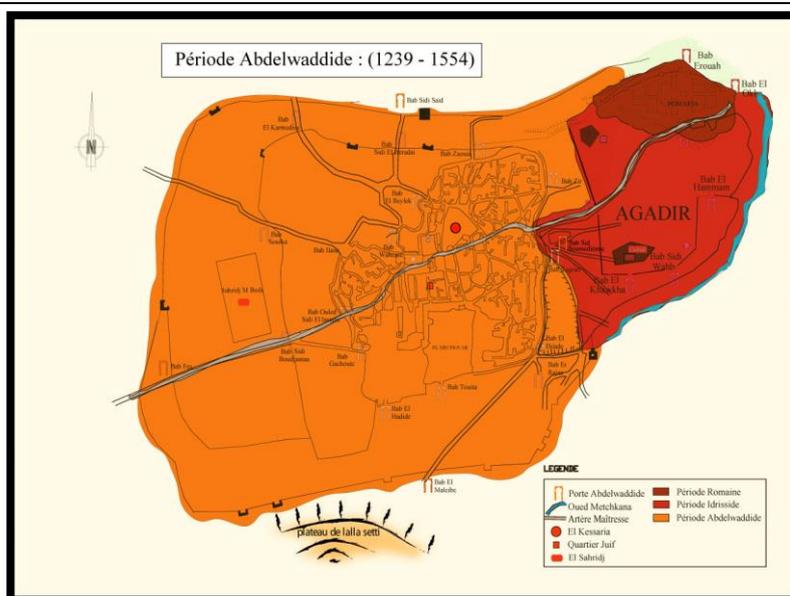
LA VILLE DE TAGRART :
 Implantation au nord ouest d'Agadir.
 Fondation de Tagrart, actuelle Tlemcen. (Installation du camp militaire sur la hauteur d'Er-Ebate
 Achèvement de la grande mosquée et la construction d'el ksar el Bali.
 Construction d'el Mechouar dans la partie sud. Mosquée de sidi l'a hssen.

Phase d'urbanisation de la ville « **La période précoloniale** »

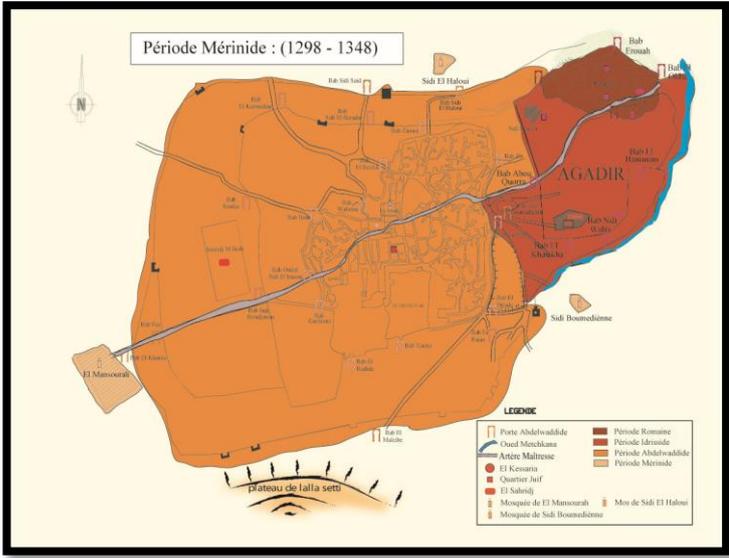
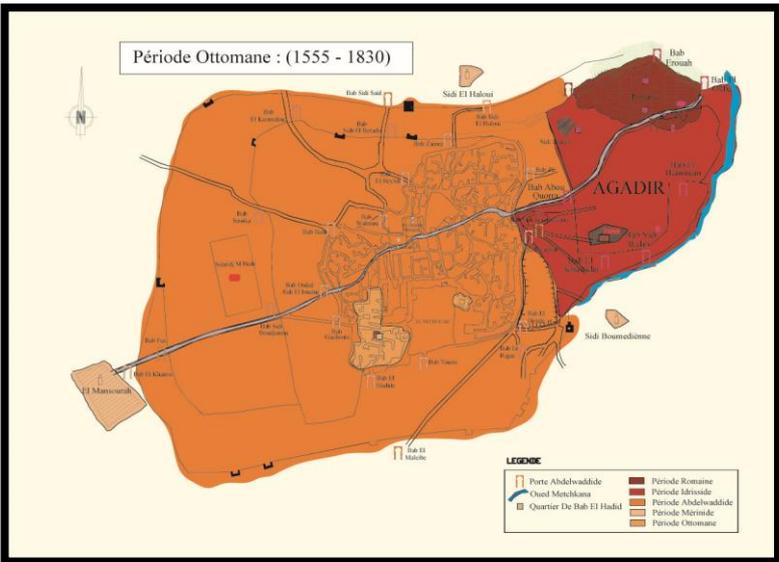
Carectéristique



-Union entre les deux villes (Tagrarth et Agadir)
 Destruction des remparts ouest d'Agadir.
 Construction a l'interieur du mechouar et de sa muraille sud.
 Construction de nombreuses portes et notamment Bab el karmadine.
 Restructuration de la ville: on distingue: Une zone politique et zone économique.



Phase d'élargissement du tissu urbain vers le sud-est ;En 1286, réalisation du centre commercial « EL KISSRIA », souk de César au nord-est d'El Méchouar pour les raison d'échanges entre les Zianides et les espagnoles.
 -Réalisation de la première madrasa privé par Ouled el imam.
 -La plus belle madrasa du Maghreb, la Tachfinia une triple enceinte de rempart.
 -Construction du minaret de la grande mosquée.

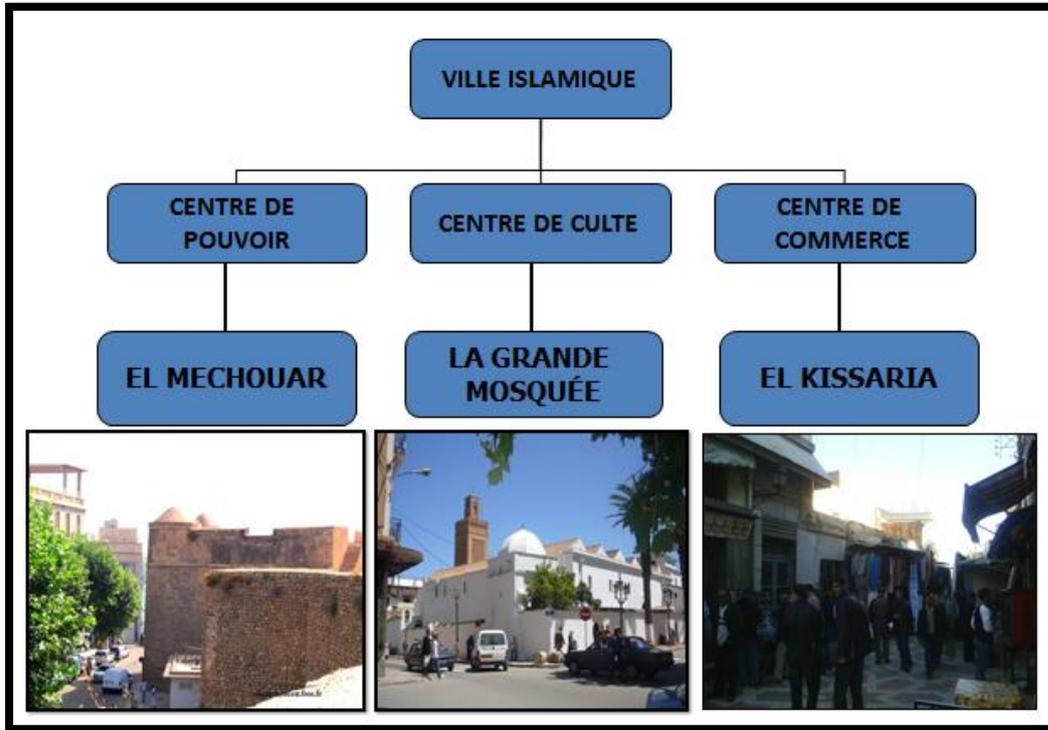
| Phase d'urbanisation de la ville « La période précoloniale » | Caractéristique |
|---|--|
|  <p>Période Mérinide : (1298 - 1348)</p> | <p>Réalisation de la citadelle de Mansourah</p> <p>-Ils ont entamé deux tentatives de siège de la ville</p> <p>-réalisation de la mosquée et du quartier de sidi Boumediene</p> <p>-Réalisation de la mosquée et du quartier de Sid Elhaloui</p> |
|  <p>Période Ottomane : (1555 - 1830)</p> | <p>-Durant cette période il avait des liens entre les turques et les arabes ils sont installé dans le quartier de Bâb el Hadid, ce qui élargie le tissu urbain vers le sud</p> <p>Restauration de Bâb el Hadid</p> |

❖ **Lecture morphologique et fonctionnelle de la ville traditionnelle :**

La ville de Tlemcen représente une ville arabo-musulmane (centre de Maghreb) . Elle remplit trois fonctions essentielles :

- fonction administrative politique
- fonction commerciale
- fonction résidentielle

-Chacune de ces fonctions est assurée par un ensemble d'élément structurant qui la caractérise.



- EL KISSARIA : Unité commerciale entouré de murs, percés de portes, constitue d'un ensemble de galerie couverts sur lesquelles s'ouvre des boutiques, indépendamment de cela on trouve des fours, des bains, des moçalla, des fondouks et des souks.

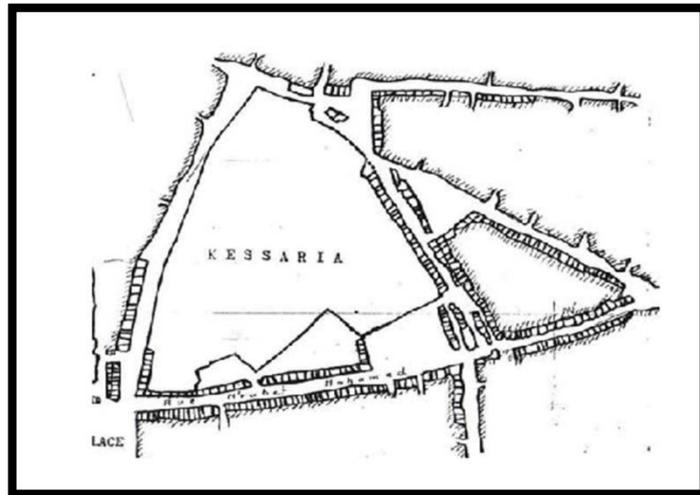


Figure 23 : Pland d'EL KISSARIA

Source ⁷³

⁷³ Mémoire Magister en Architecture ; DIDI, Ilies : Habitat traditionnel dans la médina de Tlemcen- Etat des lieux- (Cas de Derb Sensla)

▪ LES MOSQUEES :

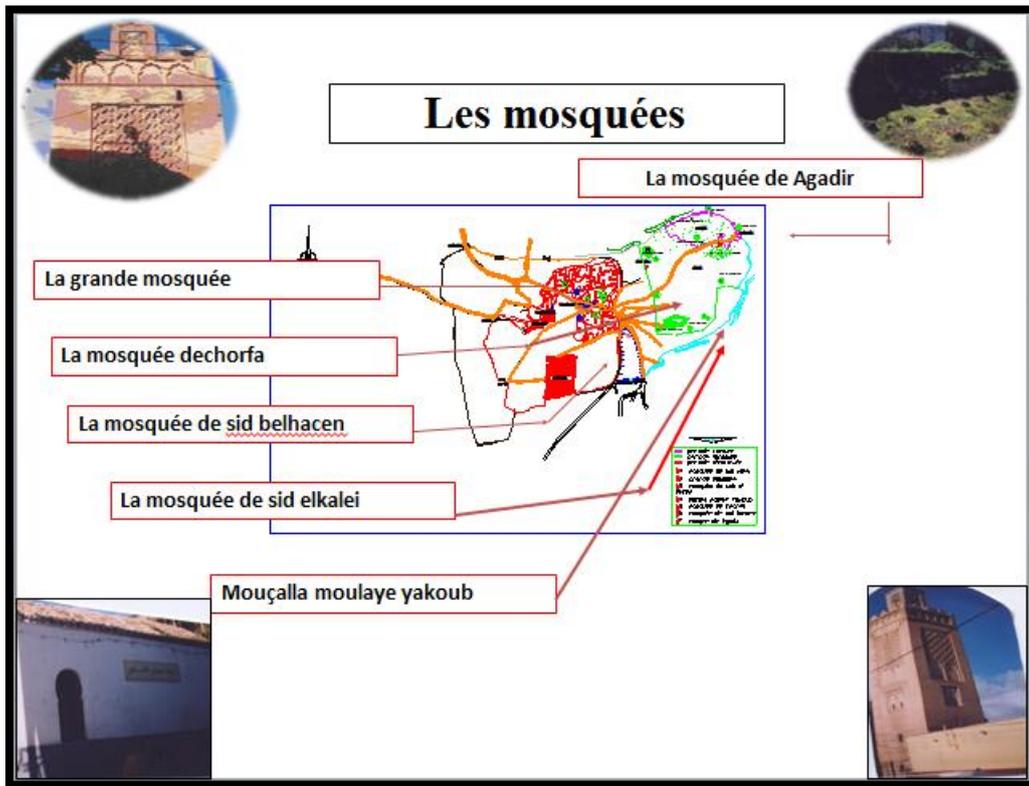


Figure 24 : cartes des mosquées
Source 74

- LE SOUK : Le terme de souk signifie marché, c'est un élément fondamental de la vie social et économique de la médina, l'endroit où régulièrement les gens se rencontrent. Le souk représente les lieux d'échange commerciaux.

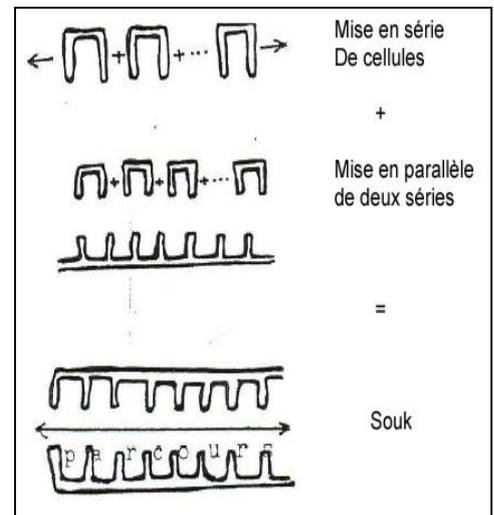


Figure 25 : types de souk

Source 75

⁷⁴ Idem

⁷⁵ Idem

- LA ZONE RESIDENTIELLE :

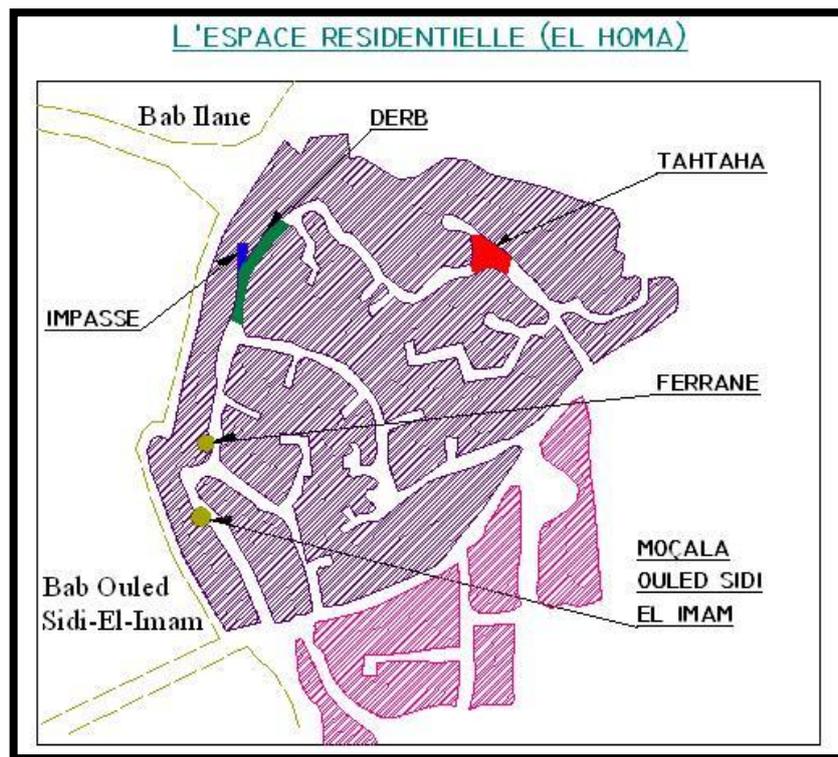


Figure 26 : l'espace résidentielle

Source ⁷⁶

- ❖ Le Derb est un système de communication doté de structure en voies primaires, secondaires et tertiaires, les deux premières sont des parcours franc, parfois, accueillent soit un ou plusieurs équipement de proximité que les bains, ou les fours, par contre cala dernière se ramifie en impasse.

Les arcs a l'entrée du Derb sont synonymes de porte fermée, au de la de l'arc commence une zone profane.



Figure 27 : photo de Derb

Source ⁷⁷

⁷⁶ Idem

⁷⁷ Idm

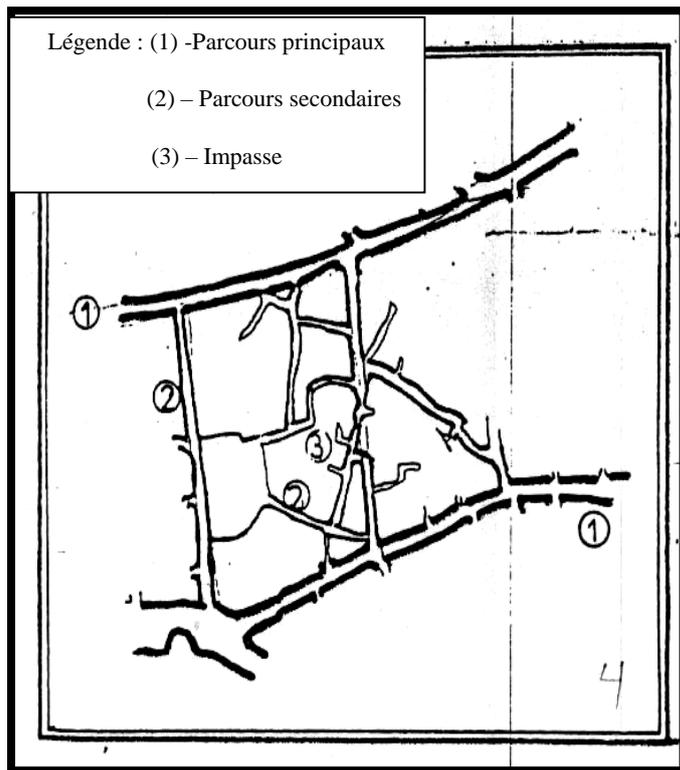


Figure 28 : LA HIEARCHIE DES VOIRIES

Source ⁷⁸

- ❖ Skifa : Un passage ouvert, couvert structure, a partir d'une construction en élévation sur une ruelle, les différents type de Skifa : Skifa de quartier intermédiaire (non arquée) Skifa arquée signifiant zone privée.



⁷⁸ Idem

- ❖ L'impasse : lieu semi privé, définissant un type de groupement, qui par sa forme spatiale est sa position constitue un degré de recul. Elle procure un minimum d'intimité aux habitants, dont tel regroupe l'univers familial, elle constitue le prolongement de la maison, il s'agit d'une zone résidentielle, d'où l'absence des étrangers.



Figure 29 : photo de l'impasse

- ❖ TAHTAHA : C'est une placette à l'intérieur du quartier qui regroupe le four, bain, le moçala, et la zawiya.

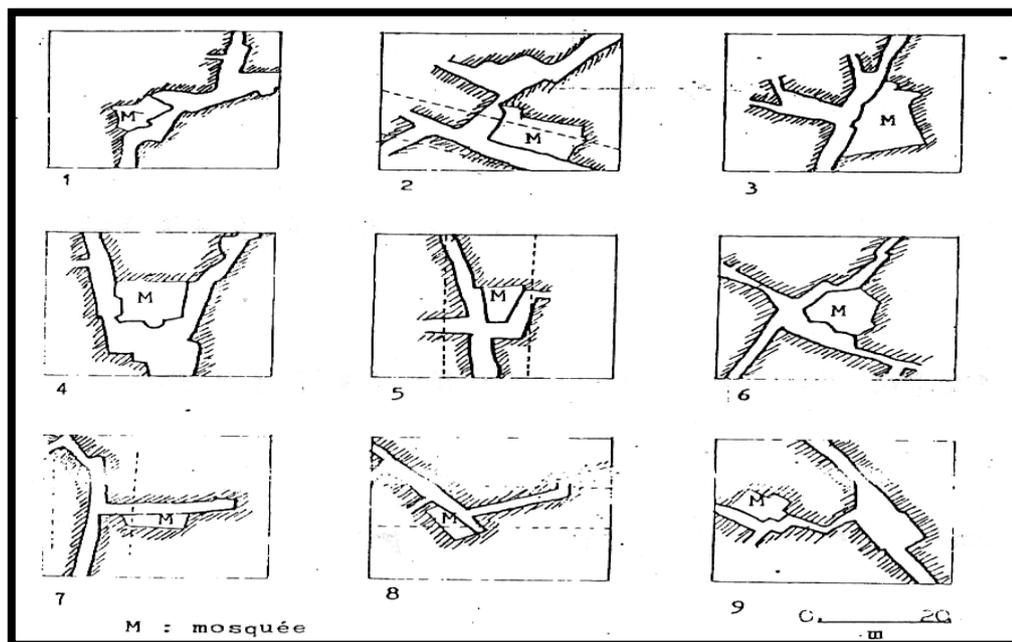


Figure 30 : RECUEIL MORPHOLOGIQUE DES MOSQUEES ET DES PLACES INTERIEURES (TAHTAHA)

Source ⁷⁹

⁷⁹ Idem

- LE Moçala : C'est une mosquée destinée ouhouma pour les prières quotidiennes, elle ne comprenant pas la prière de vendredi.
- Le four traditionnel (el ferrane):Espace traditionnel assure la cuisson des pains de l'ensemble des familles de la houma, et des gâteaux et d'autres plats pour les fêtes occasionnelles.
- Hammam (Le bain): Les hammams servent de salle de bains publiques, ils sont aussi un lieu de rencontre important pour les femmes.

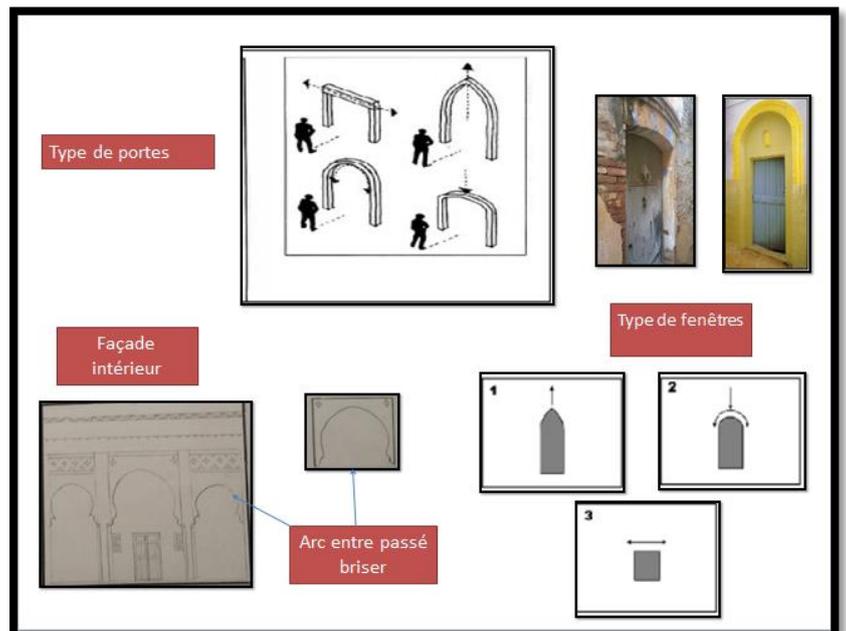


Figure 31 : Moçala ouled sid El imam



Figure 32 : FERRANE DERB EL HADJAMIN

- ❖ El Dar (la maison arabo – mauresque traditionnelle) : Dans la plus grande partie du monde islamique, les citoyens adoptent des typologies de construction qualifiées d'introverties. Les maisons mitoyennes sur deux ou trois côtés, ou enclavées dans des ensembles plus vastes représentés généralement par une ruelle ou une impasse d'un quartier d'habitation, lui-même clos.



❖ Synthèse :

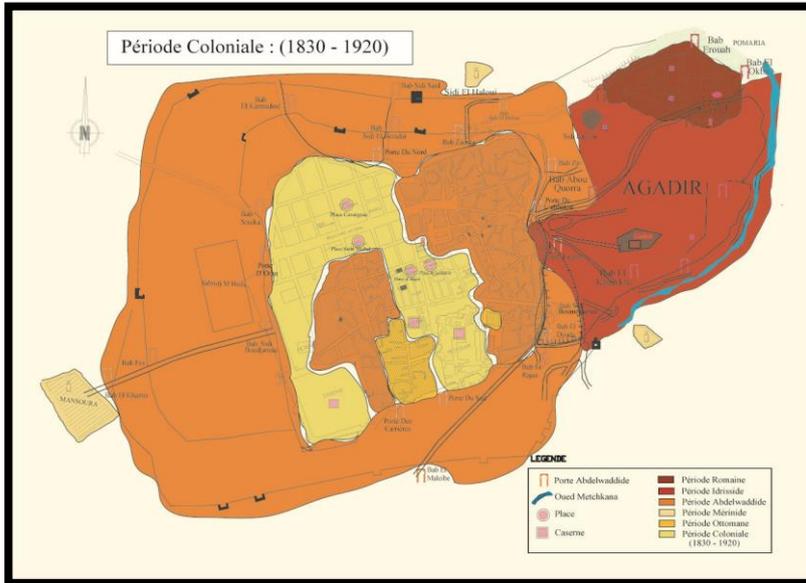
La médina de Tlemcen a subi le même mode d'organisation de l'espace des médinas arabo-musulmanes ; de forme radioconcentrique : au cœur un noyau central composé d'un pôle commercial (artisanats et commerces regroupés dans la Kissaria et le souk) et d'un pôle religieux (la Grande Mosquée) auquel se greffent les quartiers d'habitation. L'ensemble est entouré de remparts.

*Le tissu urbain a évolué avec la succession des dynasties qui ont gouverné la ville, certains de ses éléments ont subi la stratification de plusieurs savoir faire (almoravide, almohade, zianide, et ottoman.

*la ville ayant connu le rôle de capitale du Maghreb, était un pôle attractif pour les étrangers venant pour raison d'échange commercial et culturel ce qui explique

Phase d'urbanisation de la ville « La période coloniale »

Caractéristique



-La première occupation française date de 1836 mais l'occupation définitive fut en 1842.

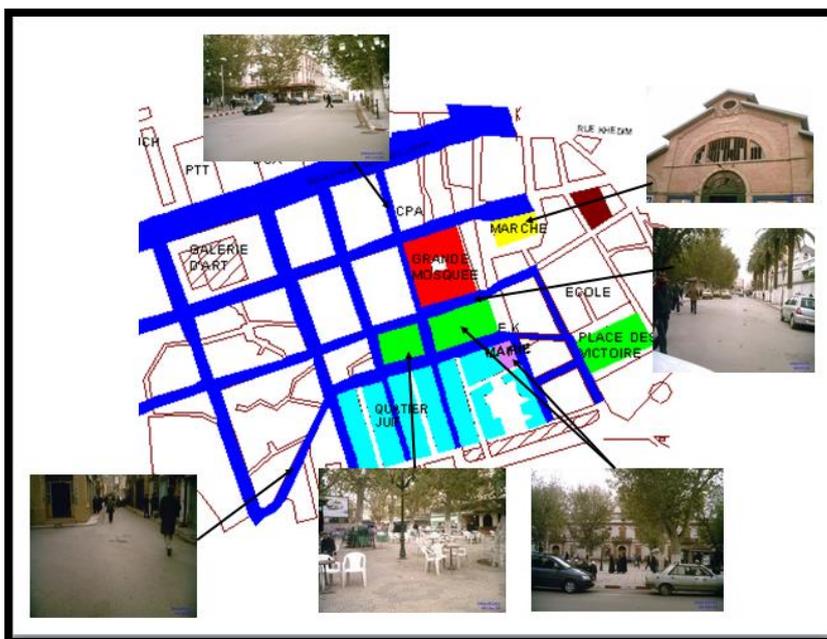
Au début l'administration fut exclusivement militaire pour assurer la défense de Tlemcen, et lutter contre ABDELKADER par l'amélioration des fortifications et assurer les logements des troupes.

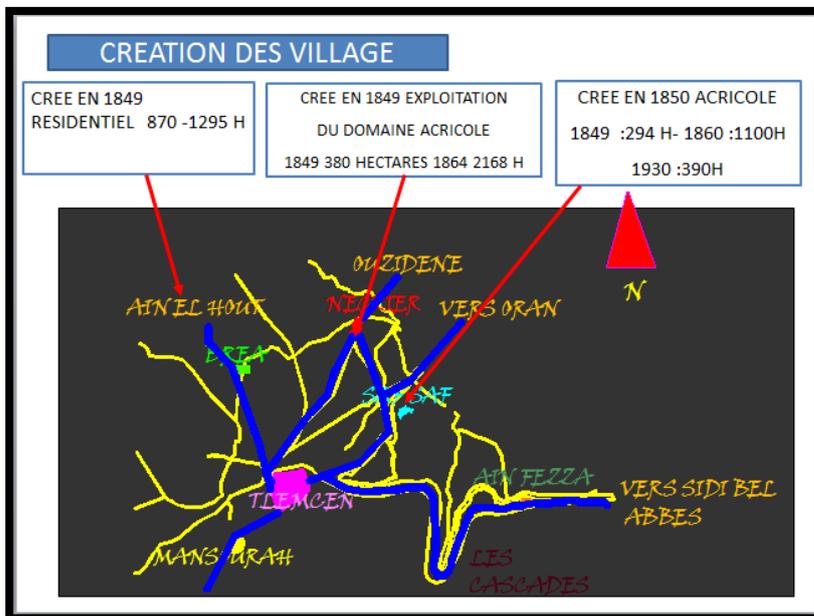
-Construire et aménager des bâtiments militaires: Caserne Mechouar, caserne Gourmela, caserne Mustapha, quartier d'Isly.

-Création des places : lesplanade de Méchouar, la place des victoires, la place de mairie

*Création En 1873, démolition de la medersa Tachfiniya pour permettre la construction définitive de la mairie et de la place de la mairie

-En 1904, la construction du marché couvert, de rues et de lots d'habitations ou commerce





sur l'emplacement des casernes jumelées (bailek et kissarya)

-En 1940, la place d'Alger prit sa forme définitive entourée de grands immeubles, de commerces et de banques.

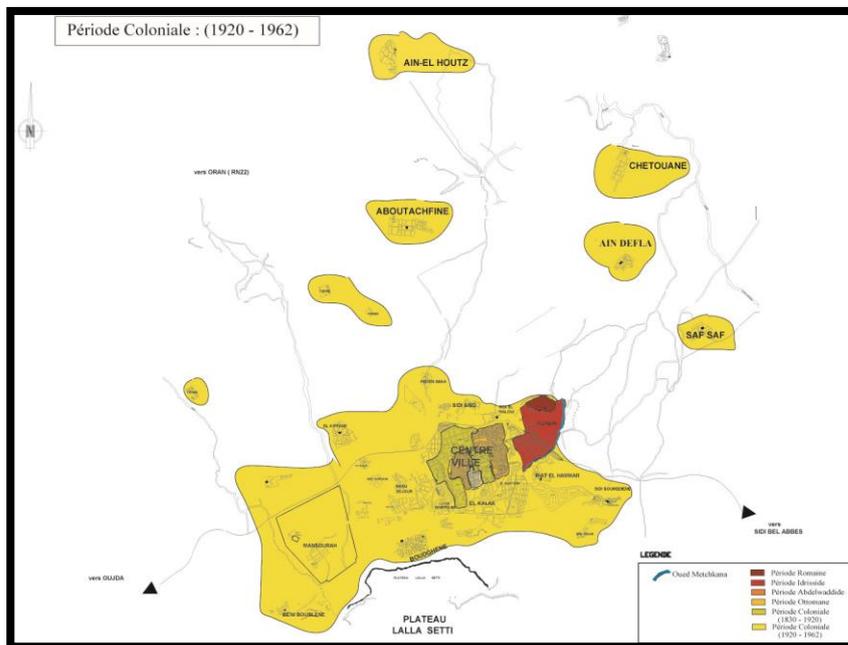
- A cette période l'idée directrice était de ne pas créer une ville européenne à coté de la ville indigène, on voulait construire et reconstruire sur le site ancien.

-En 1860, fut ouvert le boulevard national (Colonel Lotfi) sur 33 m de large et fut réalisé le quartier européen.

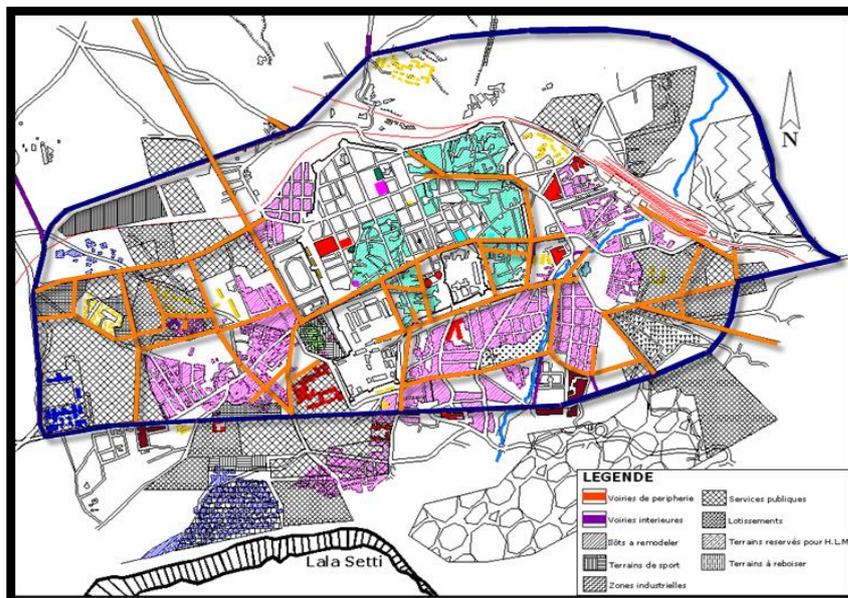
-Entre 1849 et 1851: création des villages coloniale:Les premiers établissements à caractère militaire furent construits la banlieue agricole : NEGRIER, BREA, MANSOURAH

-Vers 1890 l'émergence de Tlemcen sur le plan agricole et commercial a été exploitée par l'établissement d'une liaison ferroviaire la reliant à la ville d'Oran

-Dès 1900, la ville de Tlemcen commença à avoir l'image d'une ville Européenne.



Plan mauger (ce qui a été projeté) :



-L'extension de la ville vers la première périphérie (Sud-est et Est) n'a pas subi le même mode d'organisation spatiale que l'intramuros (une orthogonale, un tracé géométrique). On cite: El hartoun, El Kalaa, quartier de la gare, Riat El Hammar.

-1950, 1958 : Extension ouest: habitat individuel: beau-sejour, bel-air, bel-horizon + extension de Boudghene (habitat spontané)

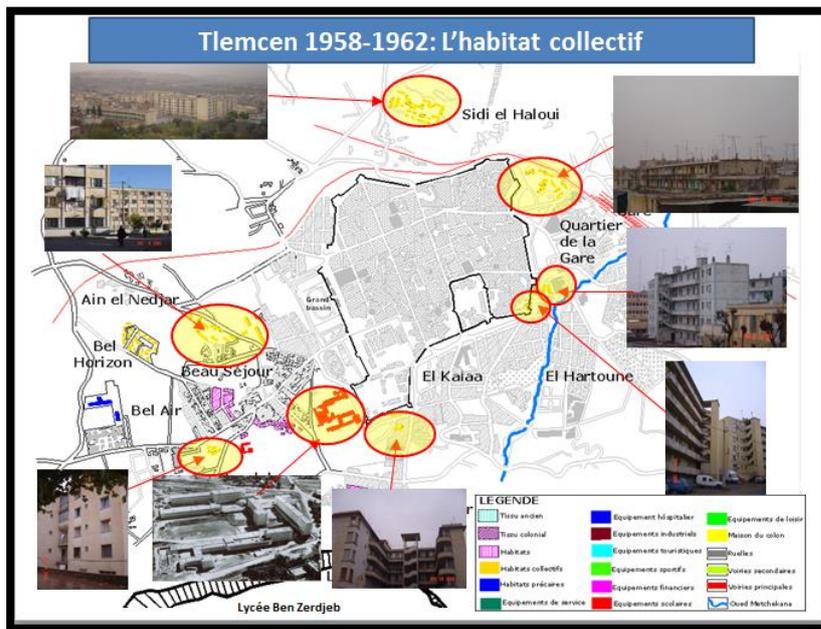
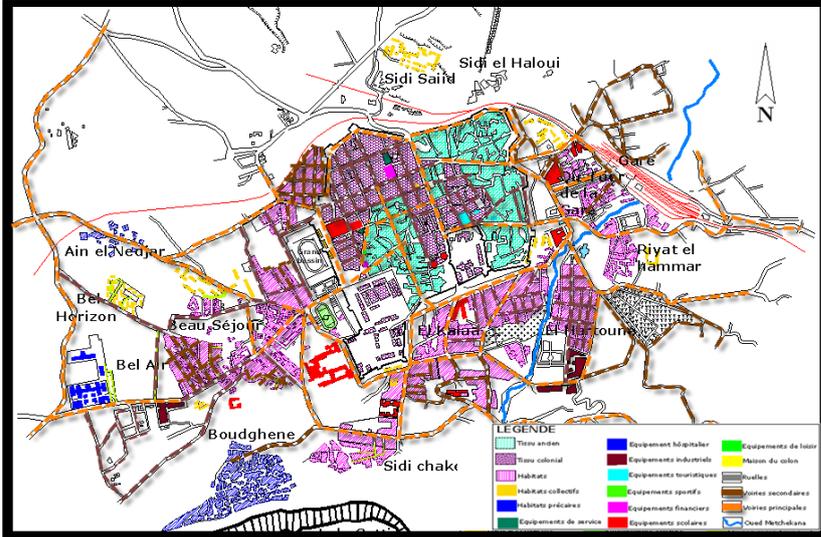
-1954 : Exode des colons vers les villes à cause de la déclaration de la guerre d'ALGÉRIE.

1956, 1958 : Il y a eu une prise en charge de la population locale:

Des micros crédits et des petits investissements locaux pour intéresser les gens à la culture française

-L'objectif principal de ce plan était de tracer les lignes directrices pour le développement urbain futur de Tlemcen, aussi la projection d'habitats collectifs en vue d'intégrer la population autochtone (Sidi Said...) et la population française (cerisier)

Plan mauger ce qui a été réalisé



Il comportait:

- Zones industrielles à l'est de la gare.
- Des voiries d'évitement.
- Le développement des voiries routières existantes.
- Le développement des logements collectifs (sidi-chaker, sidi said, cerisier, r'hiba...)

❖ Lecture typo morphologique et fonctionnelle :

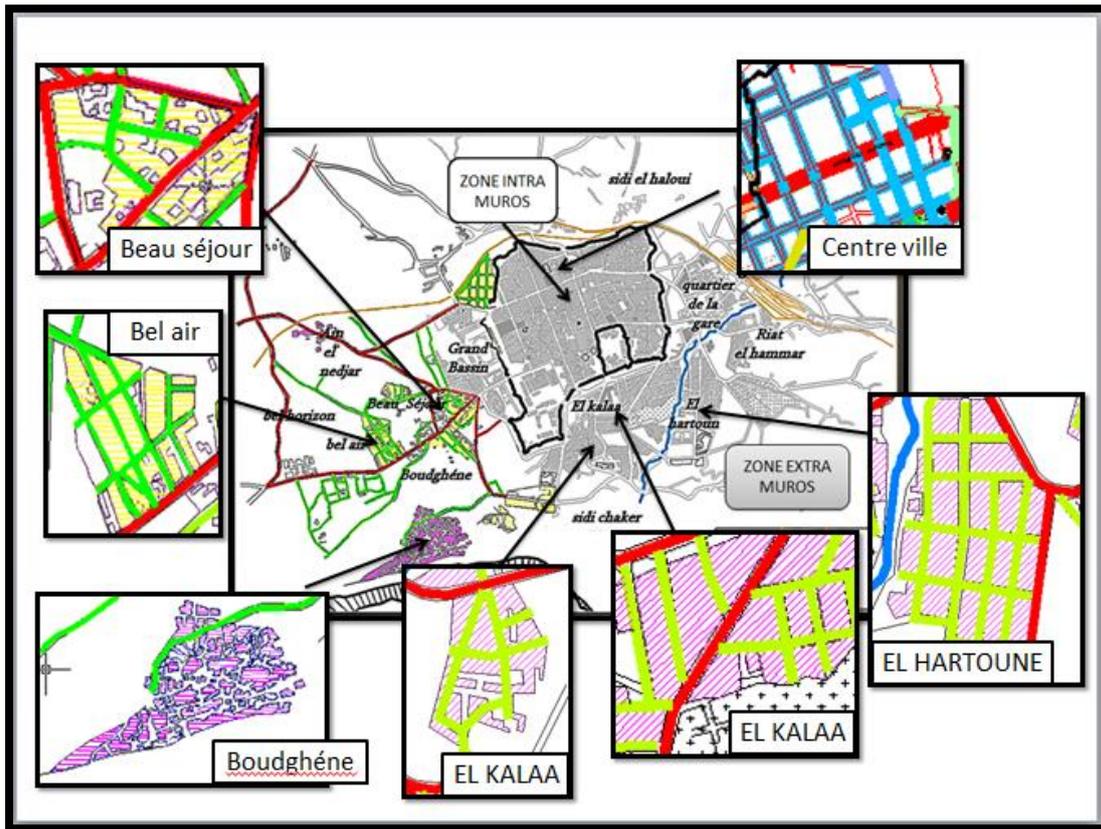
➤ Typologie de tissu urbaine : habitat individuelle

Il existe 3 types :

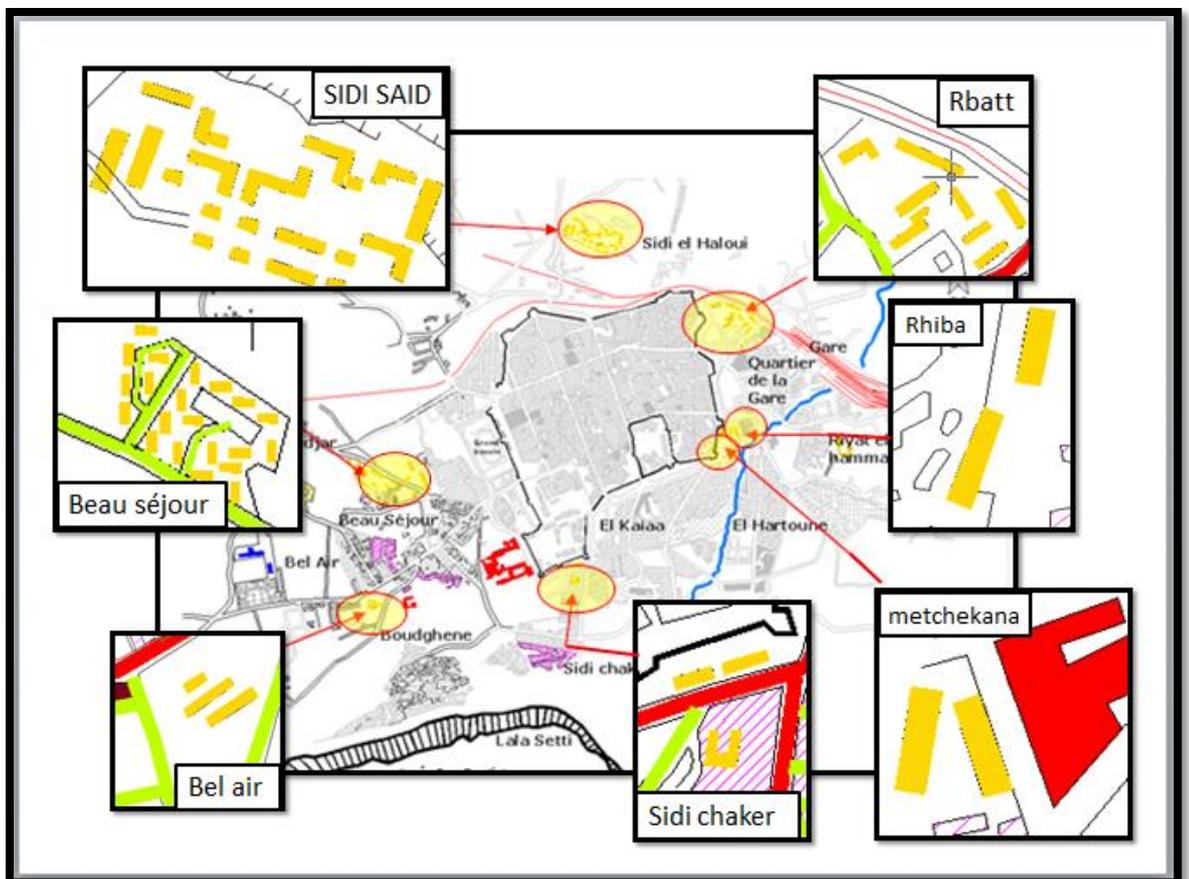
***L'habitat individuel européen** (centre ville ; El hartoun ; el kalaa inferieur ; bel-air ; beau séjour...), Un cachet typiquement colonial :

- Ils sont généralement en (R / R+1).
 - l'alignement urbain est bien respecté.
 - Construction en mur porteur (charpente en bois), ou en pierre naturelle.
 - Toiture à double ou à plusieurs versants en tuile ou en ardoise.
 - Les jardins privatifs à l'entrée, et derrière la maison (arbres fruitiers et jasmins)
 - Des fenêtres plus longues que larges.
 - Deux entrées.
 - Greniers, Sous-sol, Garage.
 - L'introduction de nouveaux espaces tels que les balcons.
- ***L'habitat individuel autochtone** (el kalaa superieur ...).
- ***L'habitat individuel spontané** (Boudghéne).





Typologie de tissu urbaine : habitats collectives



- ❖ L'habitat collectif (R+3, R+4). Les logements contenaient des appartements de type F2, F3, F4. Il n'y avait qu'un seul mode de construction type pour ces logements collectifs → Système traditionnel poteau poutres, avec des dalles en corps creux, le béton armé.
- ❖ L'emploi des étages courants, avec des balcons collectifs d'1m de largeur → toutes les entrées des appartements sont apparentes de l'extérieur → habitat collectif destiné aux Algériens.
 - ❖ Emploi de système en palier → habitat collectif destiné aux Français.
 - ❖ Les placettes et les aires de stationnement « parkings ».
- ❖ Le cachet architectural des maisons individuelles est différent de celui des logements collectifs.

❖ Synthèse :

Durant la période de la colonisation française, Tlemcen a subi des transformations et des changements brutaux de la forme et la structure de la ville afin de mettre la cité en harmonie avec les habitudes de la vie française, ces transformations ont provoqué une saturation de la cité traditionnelle. En 1962, au moment de l'indépendance, la ville est composée de 4 éléments différents:

- la ville européenne qui concentre les principales fonctions urbaines
- la médina qui a perdu ses caractéristiques de pôle de l'agglomération
- une série de zones d'habitat spontané sous-équipé et surpeuplé
- Habitats collectifs

Sans oublier l'utilisation de la structure en damier. Jusqu'à l'heure actuelle Tlemcen présente le visage d'une ville coloniale malgré que plusieurs édifices aient perdu leurs fonctions d'origine et qui ont peu de lien avec les fonctions de la ville contemporaine.

Phase d'urbanisation de la ville « La période postcoloniale »

Caractéristique

-1)1962-1974 :

*PUD 1971 : Il est apparu un nouveau instrument d'urbanisme : le plan d'urbanisme directeur de la commune de Tlemcen (PUD), en 1971 qui vient d'élaborer un programme détaillé de l'expansion urbaine et du réaménagement de Tlemcen jusqu'au en 1986.

il a provoqué comme actions sur l'espace de la ville :

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

L'implantation du pôle universitaire à Ymama.

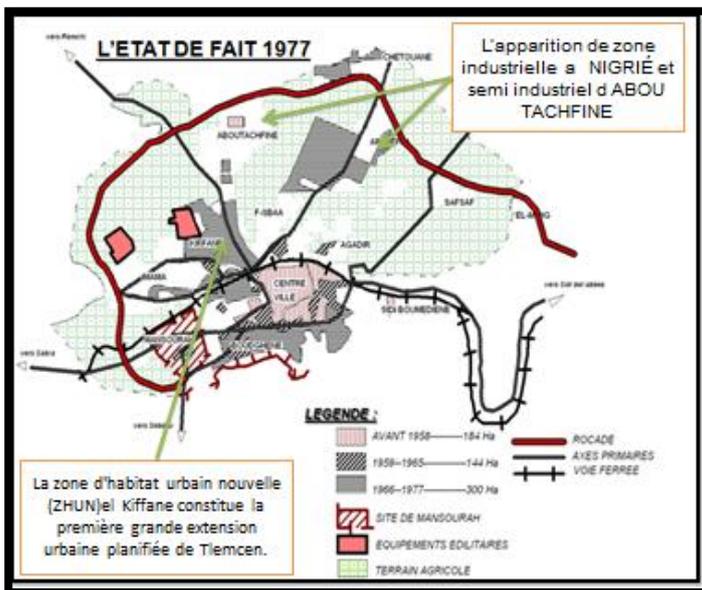
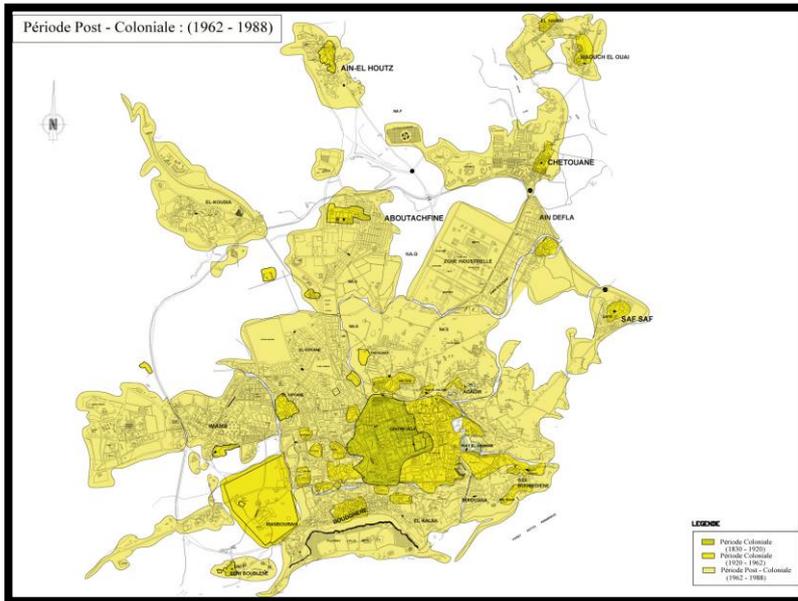
L'apparition de la Z.H.U.N d'industrielle kiffan.

2) 1974-1986 : PUD 1977

Pôles universitaires

*Z.H.U.N: kiffane, imama

*Extension des nouveaux pôles : Mansourah, Imama, El kiffane, Chetouane, saf saf, Ain el houtz



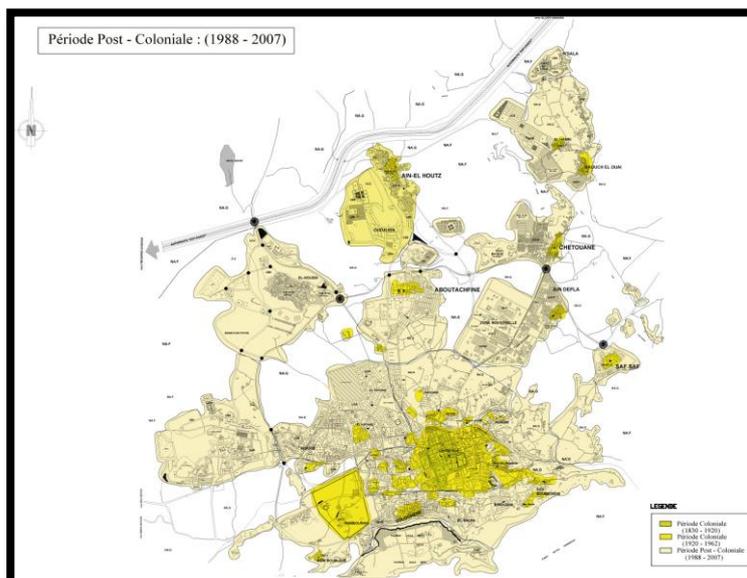


*Apparence de: La zone industrielle et semi industrielle ABOU ACHFINE

-PUD 81 :

-répartition égale entre les différents pôles et le noyau, relier par des voies principales se qui assure aussi une bonne relation fonctionnelle.

-les différents pôles sont reliés par la rocade qui assure la relation fonctionnelle surtout entre les deux pôles universitaires.



3)- 1986-1998 : PDAU1997

Habitat individuel et collectif:
BOUHENEK CHETOUANE
OUDJELIDA KOUZIA IMAMA
CHAMP DE TIR.

4)-1998-2015 : PDAU 2007

Prolongement allée des pins vers le boulevard des 24 mètres.

-la réalisation d'une voie qui relie le boulevard Imama par la RN n°7 avec trémie.

-le pont qui relie le pôle universitaire Imama et la rocade a Bouhannak.

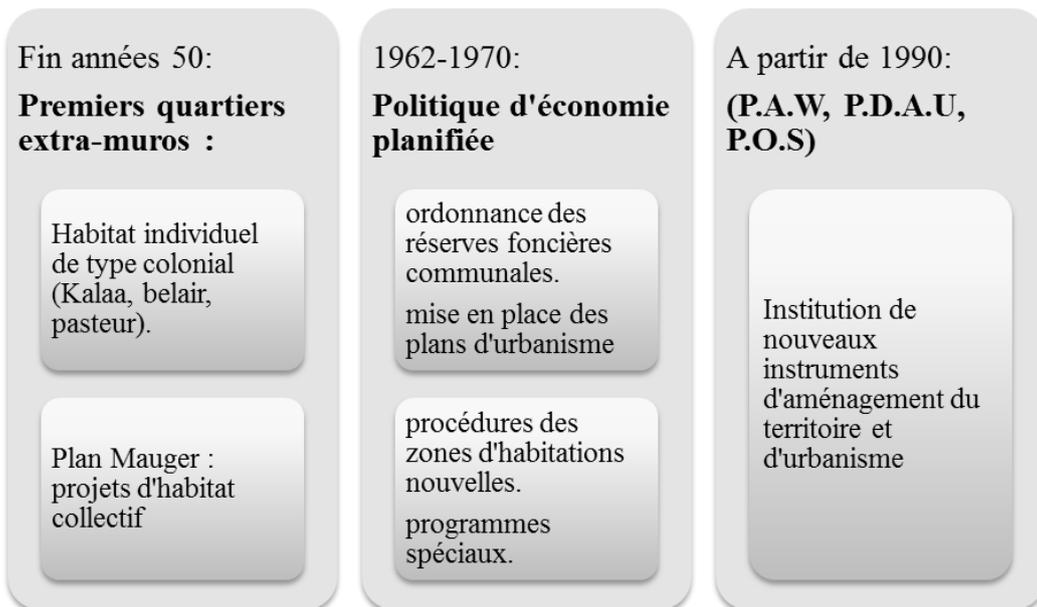
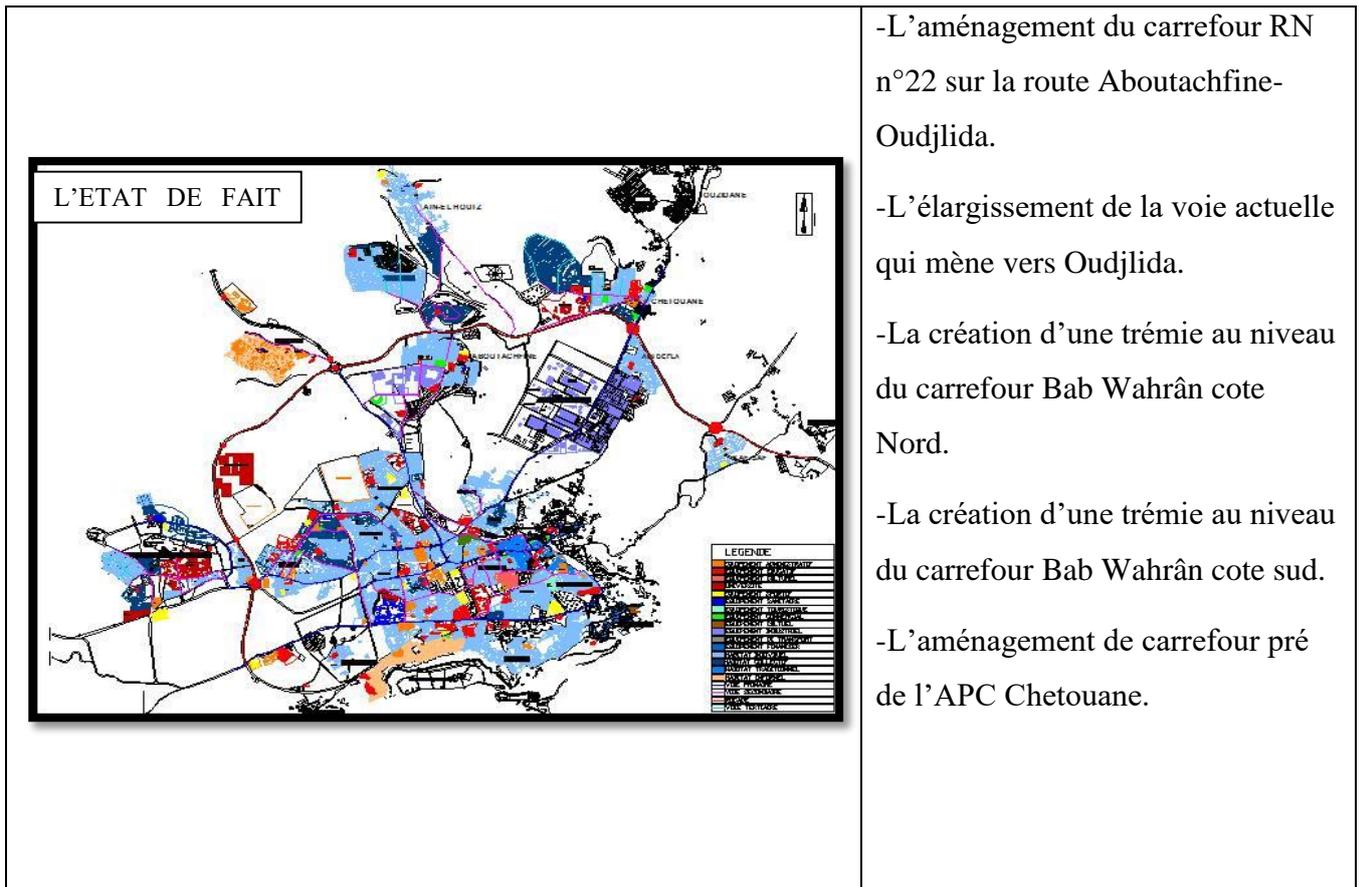


Figure 33 : Schéma : D'évolution urbaine de la ville

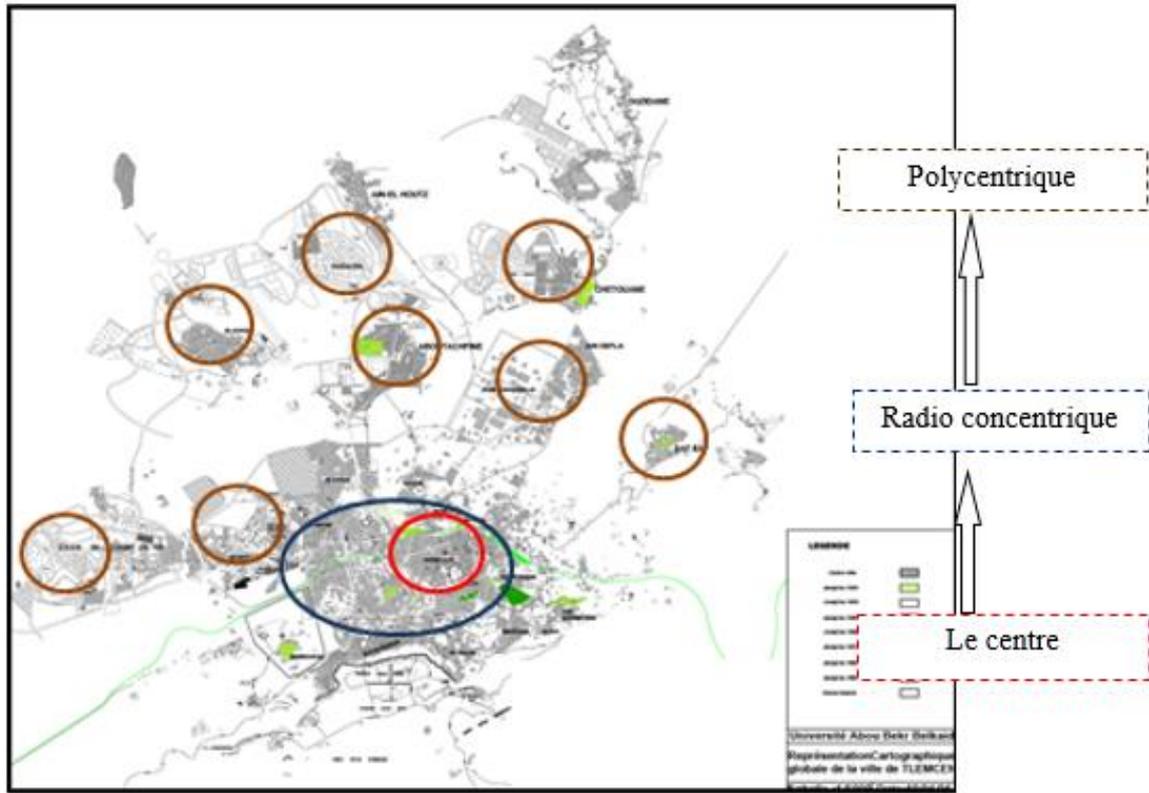


Figure 34 : Le modèle de croissance de la ville de Tlemcen

1.7.6 Typo Morphologique de la ville :

a Les tissus urbains de la ville de Tlemcen :

Le tissu urbain a été décomposé en 17 secteurs urbains, le découpage a été établi selon les critères suivants : morphologie du site et fonctionnement et animation urbaine et chaque entité a des caractères spécifique et des problèmes différentes.

Les Types de tissus urbains de la ville de Tlemcen / :

- Tissu urbain organique
- Tissu urbain irrégulier
- Tissu urbain régulier
- Tissu urbain en damier

•Comprennent tous les terrains viabilisés, entièrement ou partiellement occupés.

Les secteurs urbanisés



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

Les secteurs à urbaniser



•est celui pour lequel l'urbanisation est différée pour le longterme (à un horizon de vingt ans) à l'échéance prévue par le PDAU.

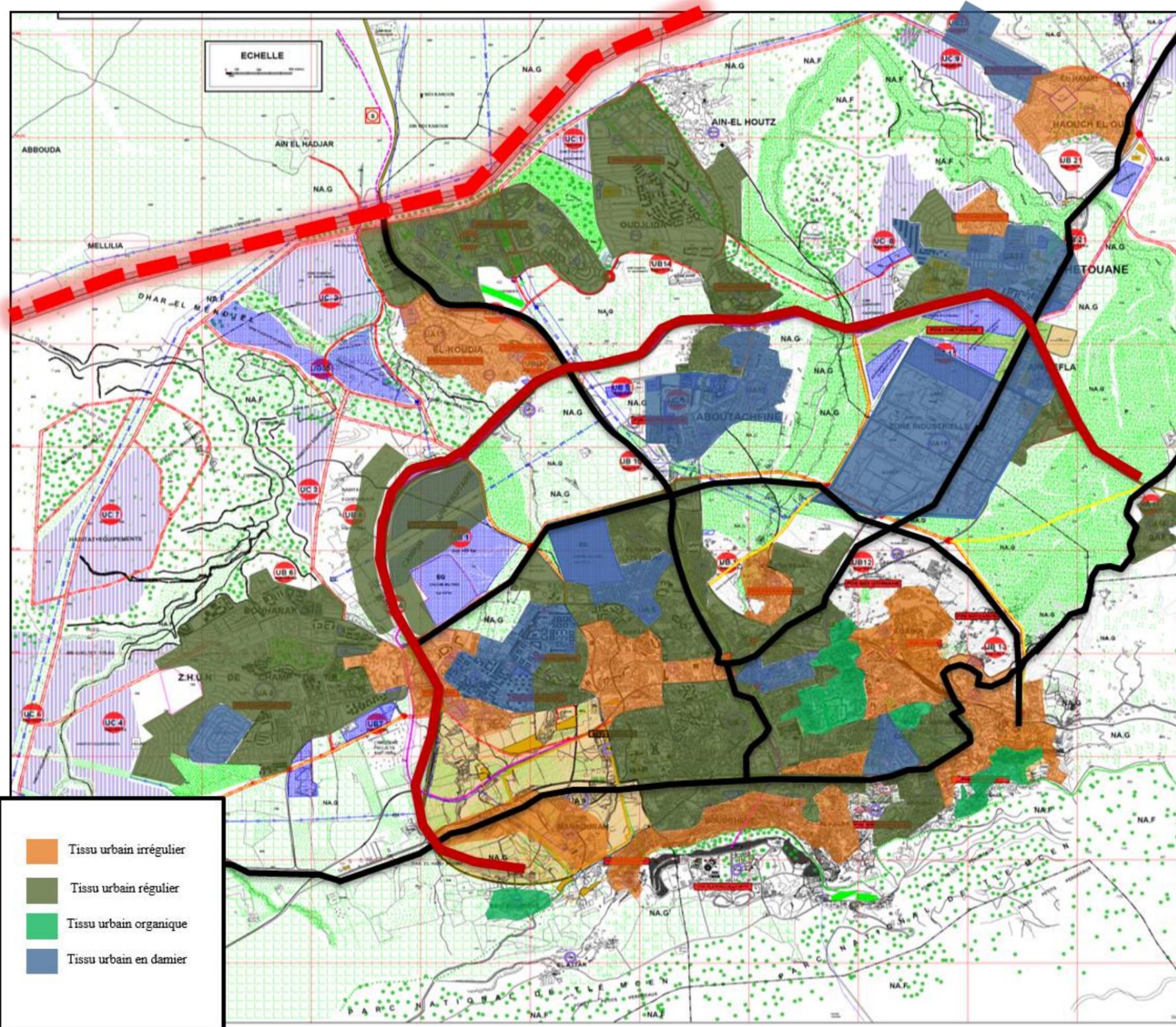
Les secteurs d'urbanisation future



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

Les secteurs non urbanisable

Carte des tissus urbains de la ville de Tlemcen



Les Types de tissus urbains de la ville de Tlemcen :

Tissu urbain irrégulier :
Caractérisé par un mode qui souffre de l'exclusion et de l'insécurité foncière (Boudghene , kounda ...).

Tissu urbain régulier :
Particularisé par la disposition des constructions de part et d'autres d'une voie et la régularité des forme de constructions. Dans ce type, on note aussi que l'intersection entre deux voies ne forme pas un angle droit. Ce tracé est utilisé un peu par tout dans la ville de Tlemcen et surtout au niveau des quartiers coloniaux et postcoloniaux.

Tissu urbain organique :
Marquant la partie historique de la ville (la médina). Ce tissu est caractérisé par un tracé qui est formé empiriquement et non pas théoriquement, une forte concentration du bâti et des petites rues courbes favorisant une circulation piétonne.

Tissu urbain en damier :
Dit aussi orthogonal, ces axes se coupent à angle droit, délimitant des blocs quadrilatères et réguliers. Ce tracé existe dans les zones à vocation industrielle telle que Ain Defla, dans des quartiers coloniaux comme El Harton et au niveau de quelques nouvelles entité urbaines.

b Typologie de l'habitat :

On trouve deux typologies d'habitat : individuel / collectif

L'habitat collectif est concentré dans la nouvelle zone d'extension à l'ouest et le nord et le l'habitat individuelles dans le centre et l'est et le sud.

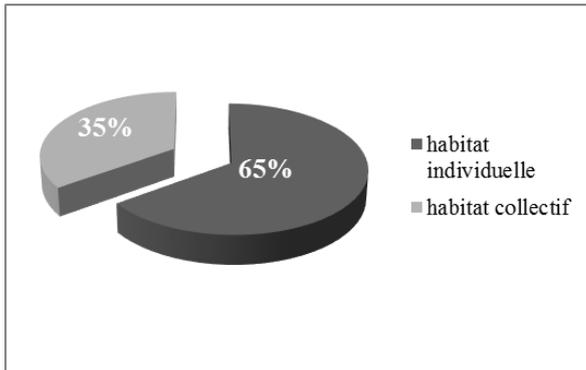
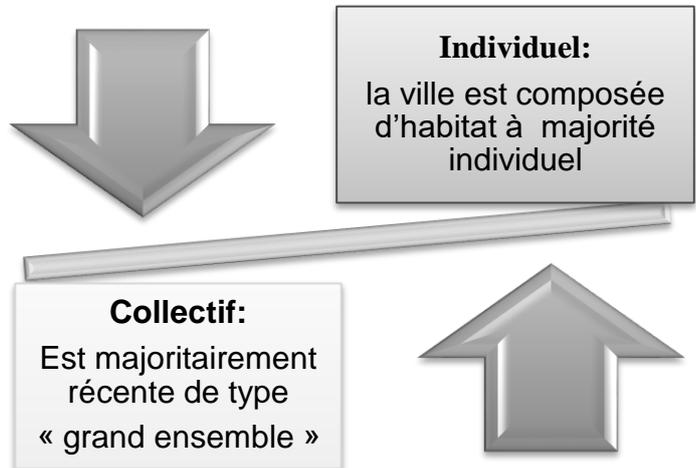
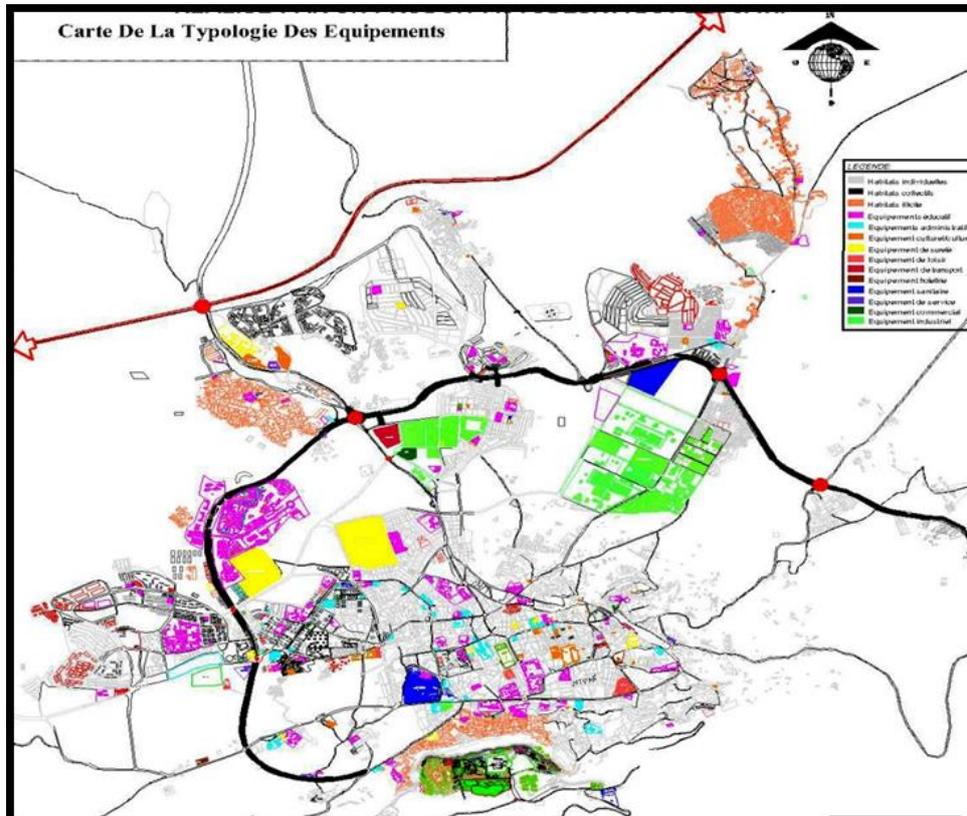


Figure 35 : proportion de typologie d'habitat
Source ⁸⁰



c Typologie 'équipement :

On remarque une concentration d'équipements et sites culturels au niveau du centre ville; et même si certains équipements ont été implantés récemment suivant l'extension de la ville, elle souffre encore d'un manque d'équipements culturels dans ces zones nouvelles.



⁸⁰ PDAU de la tlemcen

➤ Equipements d'envergure :

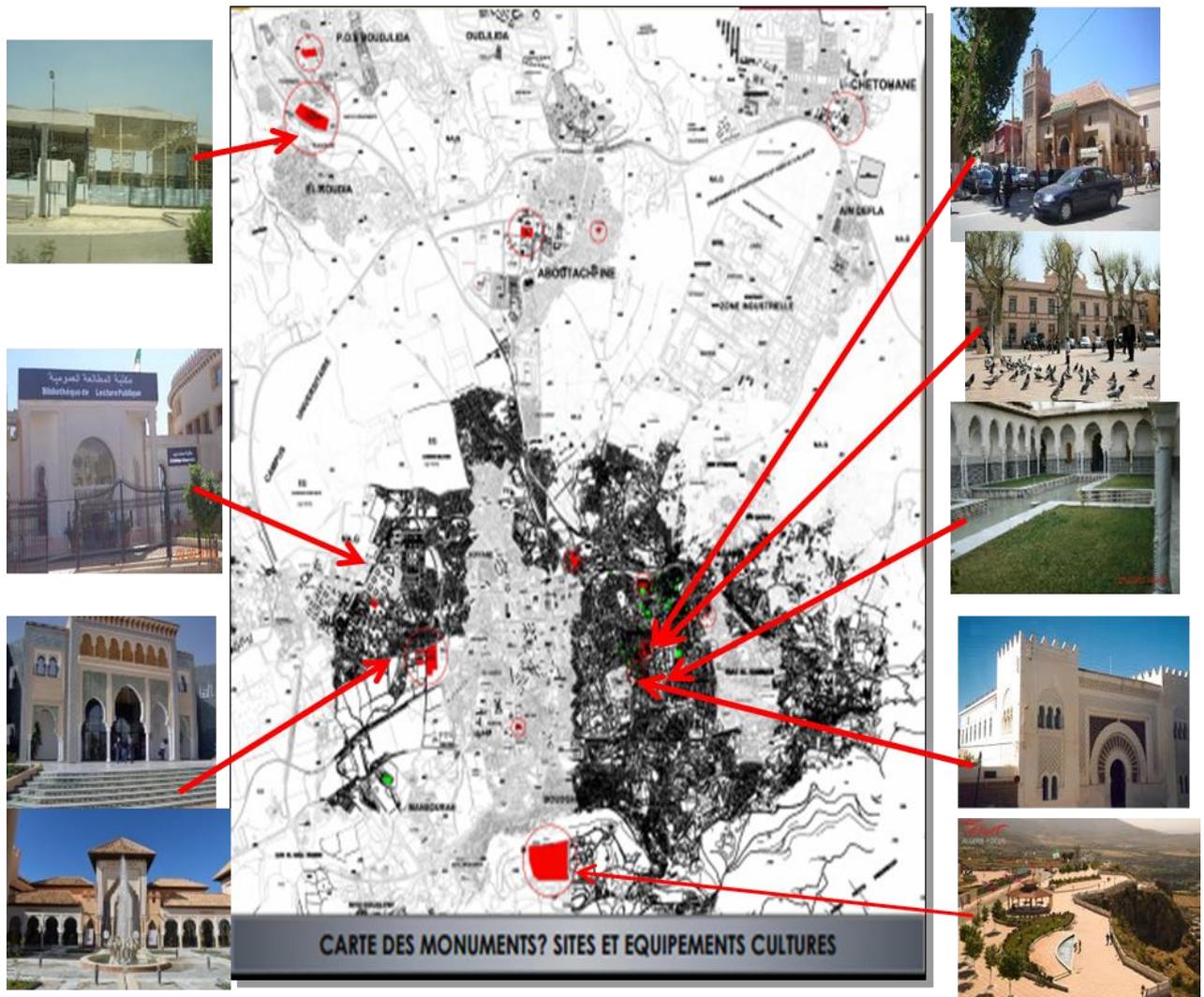


Figure 36 : cartes des monument et sites et équipement culturel

Source⁸¹

1.7.7 Infrastructure et mobilité :

a Réseau routier a l'échelle wilaya :

- RN7 : relie le Maroc, Tlemcen et Sidi Bel Abbes à l'Est.
- RN2 : traverse Tlemcen vers Ain Temouchent jusqu'à Oran
- RN22 : l'axe le plus important qui relie le nord au sud : de Beni Saf à Méchria en passant par Remchi, Hennaya, Sebdou et El Aricha sur 130 Km
- L'autoroute est – ouest : un tronçon de 100 Km du projet de l'auto route traverse la wilaya de Tlemcen.

⁸¹ Travail des étudiants master 1 « groupe 03 » année 2015 ; universités abou baker belkaid

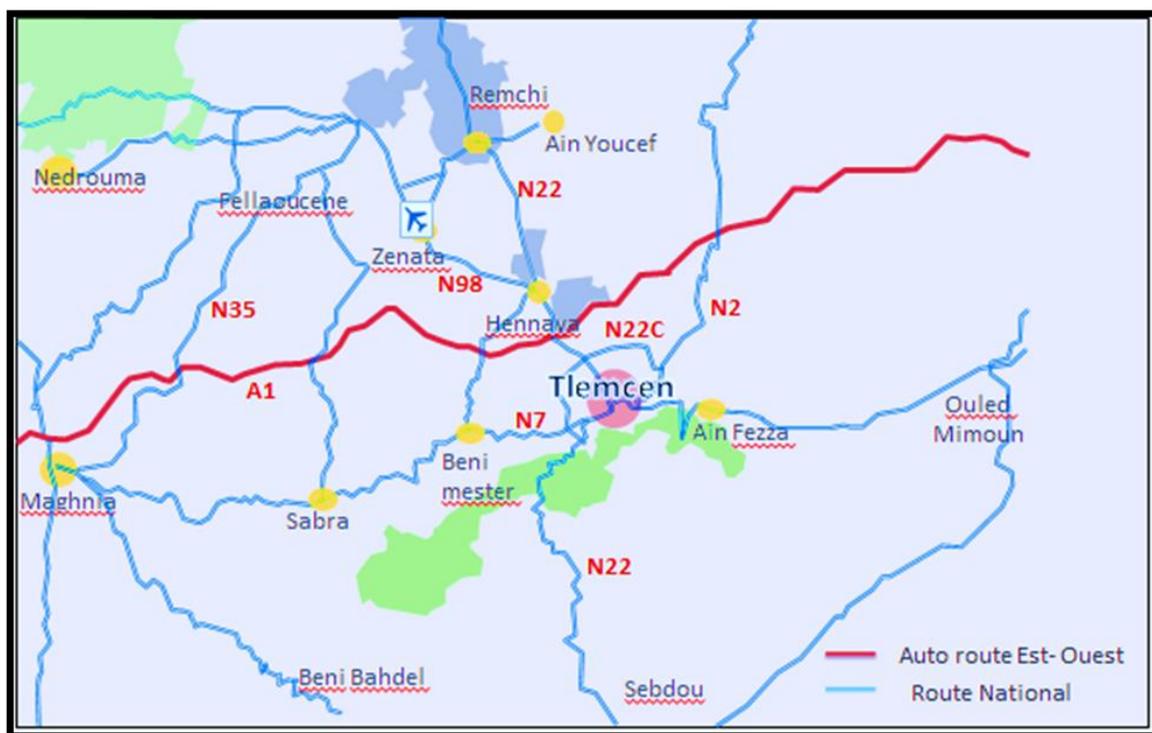


Figure 37 : carte d'infrastructure de tlemcen à l'échelle wilaya (par l'auteur)

b Réseau ferroviaire :

La ligne de chemin de fer Oran - Maghnia traverse les communes de Tlemcen et de Mansourah sur plus de 7 Km. Il s'agit d'une voie normale et d'une gare de voyageurs et de marchandises localisées dans la zone Est de la ville de Tlemcen, aux abords de 2 voies de dégagement (RN.2 et RN.7).



Figure 38 : carte Réseau ferroviaire (par l'auteur)

c Réseau routier a l'échelle locale :

Le grand Tlemcen dispose d'un réseau de voiries urbaines composé comme suit :

- **Voies primaire** : Des voies qui structurent l'agglomération. Ce réseau est constitué par les voies les plus importantes telles que les routes nationales, rocade, autoroute et chemin de fer.
- **Voies secondaires** : qui desservent les entités ou des quartiers entre eux
- **Voies tertiaires** : de desserte à l'intérieur de chaque quartier

d Téléphérique :

Une seule ligne G. BASSIN jusqu'à lala Seti

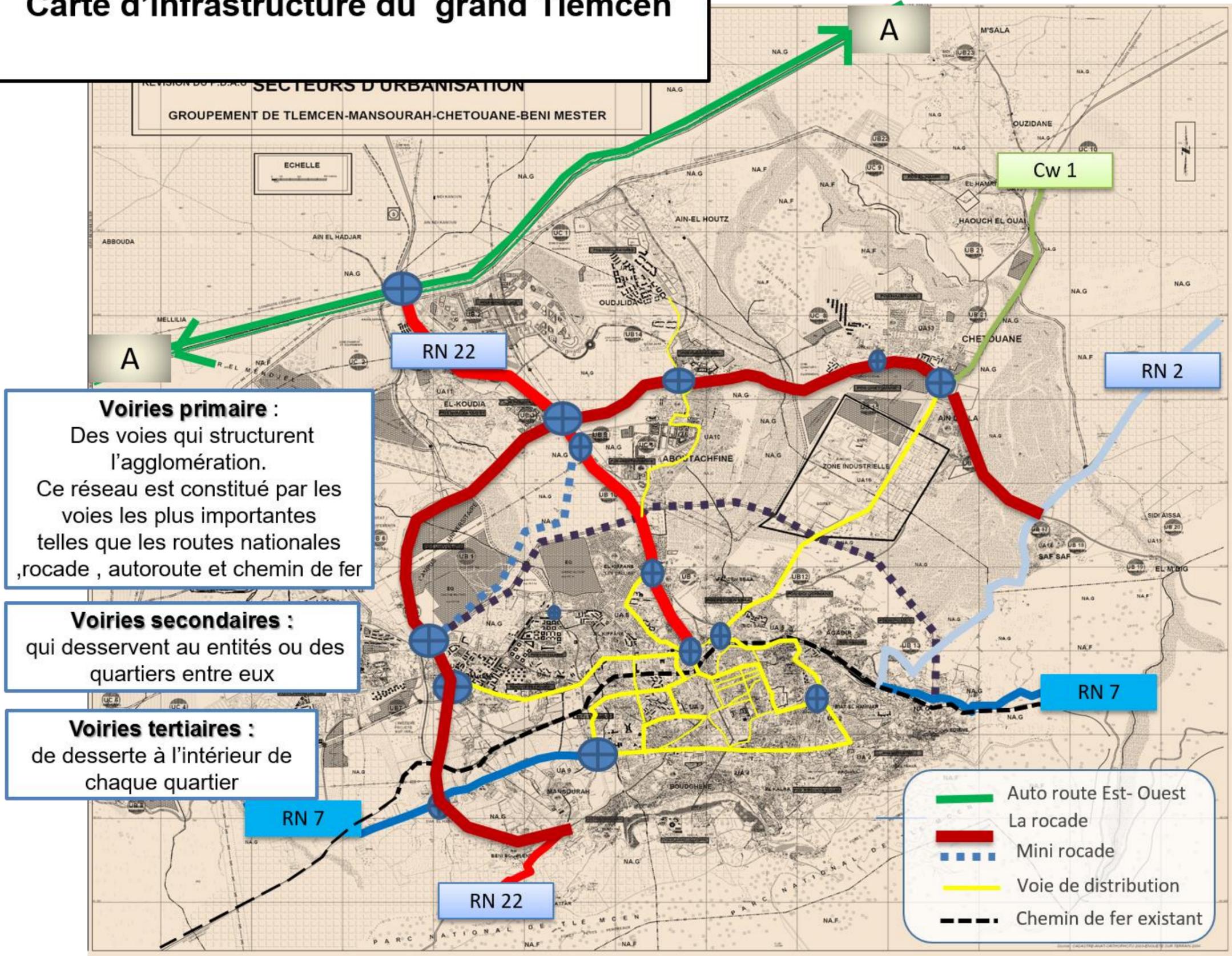
e Transport urbain :

| | Les lignes de bus |
|-------------------------------------|---|
| Transport public (bus privé) | -B03 A03 : Chetouane -centre ville - 42 A42 : Oujlida -Abou tachfine – centre ville. - 14 : Champd de tir - Centre ville - C23 : Centre ville -Ain hout - 13 : Ouzidane-chetoune- centre ville. |
| Transport public (bus état) | -Rhiba- lala setti - Rhiba -boujlida - Rhiba –Ouziden - Rhiba –Ouziden - Rhiba - bouhenak |

Tableau 4 : Tableau de transport urbain (par l'auteur)

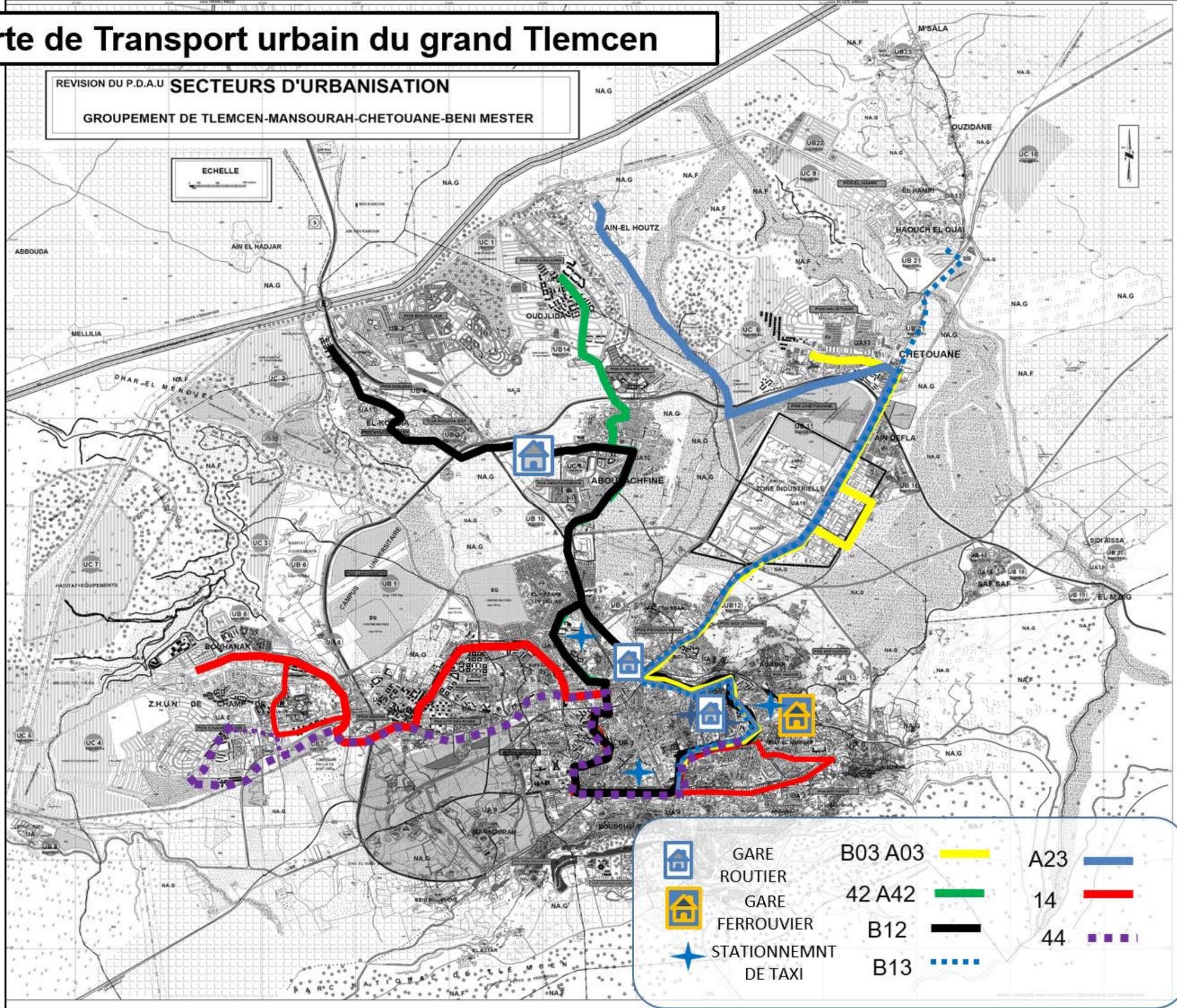
- ❖ Gare routière : La wilaya de Tlemcen contient 2 principales gares :
 - La 1ere est une gare régionale qui contient une multitude de lignes de transports.
 - La 2 ème est une gare pour réseau routière de la périphérie.

Carte d'infrastructure du grand Tlemcen



carte de Transport urbain du grand Tlemcen

REVISION DU P.D.A.U **SECTEURS D'URBANISATION**
 GROUPEMENT DE TLEMCCEN-MANSOURAH-CHETOUANE-BENI MESTER



1.7.8 Problèmes générale de la ville :

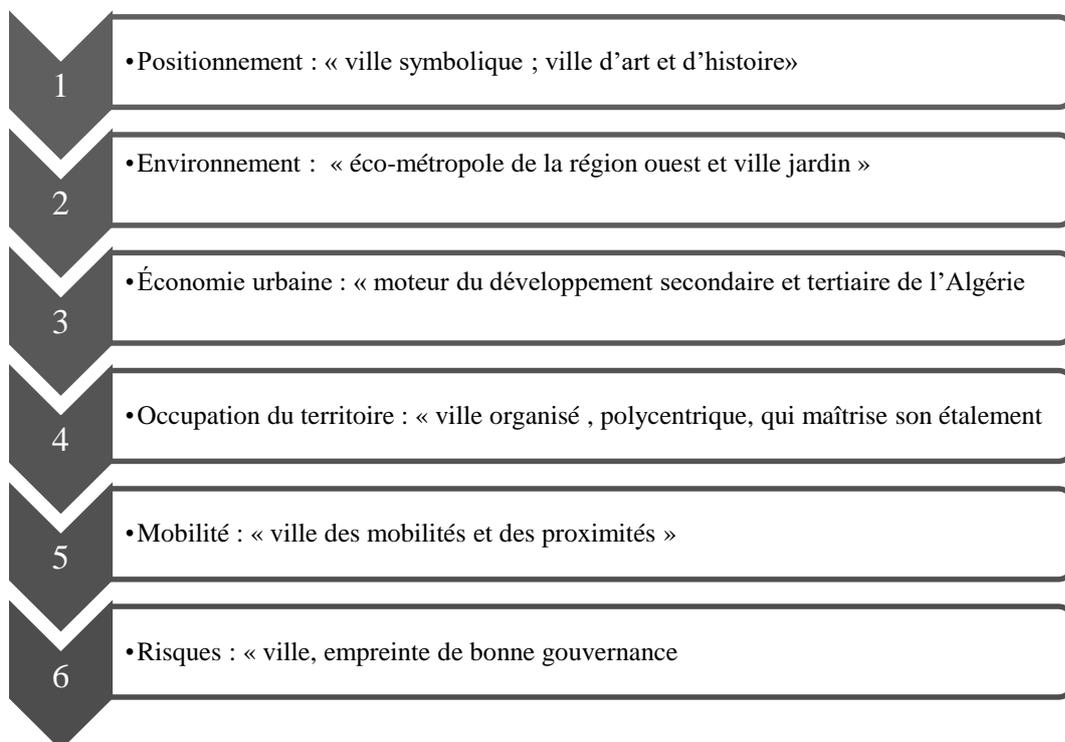
| | Les problèmes |
|--------------------------|---|
| Problèmes morphologiques | <ul style="list-style-type: none"> ❖ des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et sont mal protégé ❖ Dégradation de cadre bâtis au niveau de centre historique ❖ l'état de dégradation avancé du cadre bâti dans la médin des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et sont mal protégé ❖ Dégradation de cadre bâtis au niveau de centre historique ❖ l'état de dégradation avancé du cadre bâti dans la médina ❖ des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et sont mal protégé ❖ Dégradation de cadre bâtis au niveau de centre historique ❖ l'état de dégradation avancé du cadre bâti dan des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et sont mal protégé ❖ Dégradation de cadre bâtis au niveau de centre historique ❖ l'état de dégradation avancé du cadre bâti dans la médina ❖ une attractivité historique et commerciale dans médina qui provoque problème de cir Défaillance d'attractivité dans le coté est de la ville ❖ Consommation des terres agricoles ❖ Forte densité urbaine non maitrisé ❖ Mouvement pendulaire (réseau saturé) cirulation et non fluidité des nœuds ❖ Équipements structurants sans équipements d'accompagnements ❖ schéma structurel non cohérent sous équipé ❖ Absence de centralité ❖ Pression sur le centre Une liaison non organique et non fonctionnelle entre les différents pôles satellitaires ❖ Consommation des terres agricoles dans l'urbanisation qui provoque leur dégradation ❖ Rapport centre/périphérie :(dépendance fonctionnelle, rupture morphologique...) |

| | |
|--|---|
| <p>Problèmes infrastructures</p> | <ul style="list-style-type: none"> ❖ la rocade Une seule voie d'articulation entre les poles. <p>Elle tend à devenir une voie urbaine, plutôt qu'une voie de contournement.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ La convergence des lignes de bus vers le centre ville manque gestion de transport ❖ La plupart des lignes de transport passe par le même trajet ❖ Concentration des flux vers le centre ville. ❖ La ligne de chemin de fer qui traverse Tlemcen sur plus de 7 Km et qui présente une rupture urbaine ❖ Manque de stationnement ❖ Insuffisance des relations et d'articulation entre les pôles ❖ Congestion des voies animées |
| <p>Les problèmes Paysage urbain et environnement</p> | <ul style="list-style-type: none"> ❖ Un espace agricole périurbain fortement concurrencé par l'urbanisation. ❖ Les extensions urbaines illicites sans cohérence du tissu urbain au détriment des terrains agricoles. ❖ L'urbanisation des zones de passage des oueds. ❖ Problèmes d'assainissement et AEP. |
| <p>Fonctionnements et équipement</p> | <ul style="list-style-type: none"> ❖ Répartition déséquilibré des équipements qui provoque en même temps le déséquilibre dans le zonage de la ville ❖ Déficit au niveau des équipements de proximité et d'articulation ❖ Incompatibilité fonctionnelles (présence des activités n'ont aucune relation avec la structure urbaine (casernes, industrie) et surtout du centre ville ❖ Occupation anarchique des espaces |

- L'urbanisation à Tlemcen se fonde SUR une croissance multidirectionnelle. Cette urbanisation a été largement soutenue par une volonté politique locale de décongestionnement d'un noyau urbain en pleine asphyxie. Des lors, la ville est passée d'une vieille cité ramassée de type « Médina » vers la structure urbaine d'une ville éclatée que nous lui connaissons aujourd'hui sous le nom d'« une ville poly-centrique ».
- Les nouvelles formes d'urbanisation ont donné naissance à une nouvelle dynamique urbaine se traduisant par l'émergence de nouveaux noyaux de vie différents les uns des autres (pôles désordonnés, spontanés, détachés, sous équipés, paysage discontinu et mauvaise exploitation de secteur économique (tourisme, industrie et agriculture).

1.7.9 Scénario Tlemcen durable, compétitive, attractive :

Cette vision de l'aménagement du groupement de Tlemcen revêt, à sa base, un dessin stratégique consolidé par un ensemble de six 'ambitions' qui visent à configurer l'« Tlemcen de demain » :



❖ **Objectif du scénario :**

- Prioriser dans le développement de l'agglomération le renouvellement urbain en préservant les espaces naturels et en maîtrisant les espaces stratégiques d'avenir
- Intensifier les centralités pour accueillir les nouveaux habitants en préservant l'identité de chaque quartier et en améliorant le cadre de vie.
- Organiser l'agglomération autour de polarités et définir clairement leurs fonctions respectives (le cœur de la ville, centres secondaires, centres bourgs quartiers). Les relier en étant attentifs aux transports collectifs et aux déplacements doux.
- Mixer dans chaque polarité et en proximité activités, services publics, habitat, commerces. Identifier et définir par ailleurs les grandes zones qui resteront spécialisées (commerciales, logistiques, industrielles...).
- Décongestionner le centre ville et aménager les places, squares et parcs publics afin de garantir la qualité de vie et d'animation dans les quartiers
- Intégrer le vert dans tous les projets d'aménagements urbains

❖ **Les piliers de développement de ce scénario :**

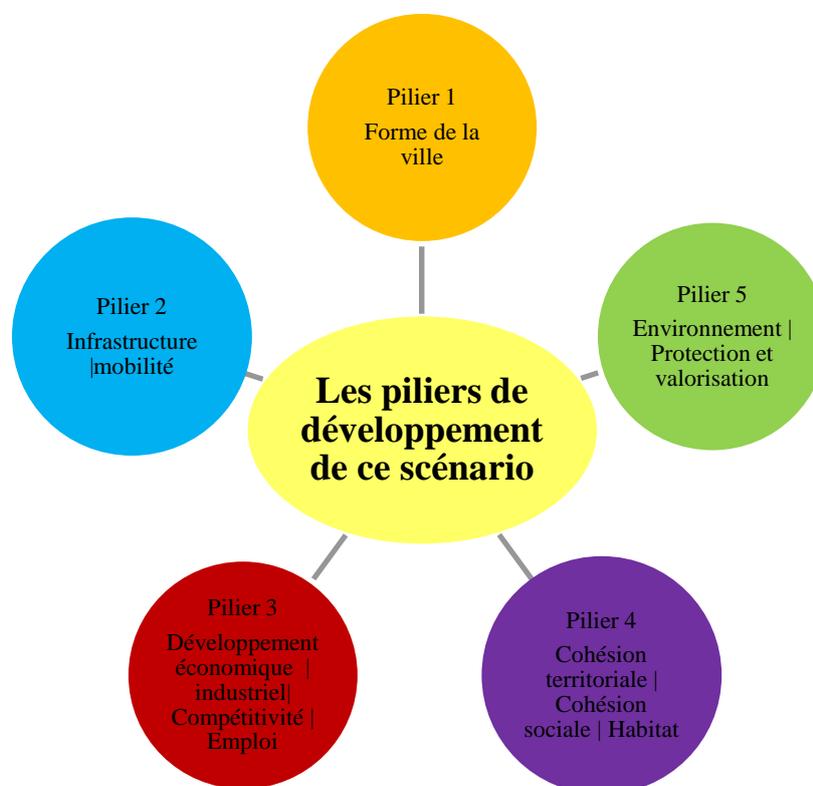
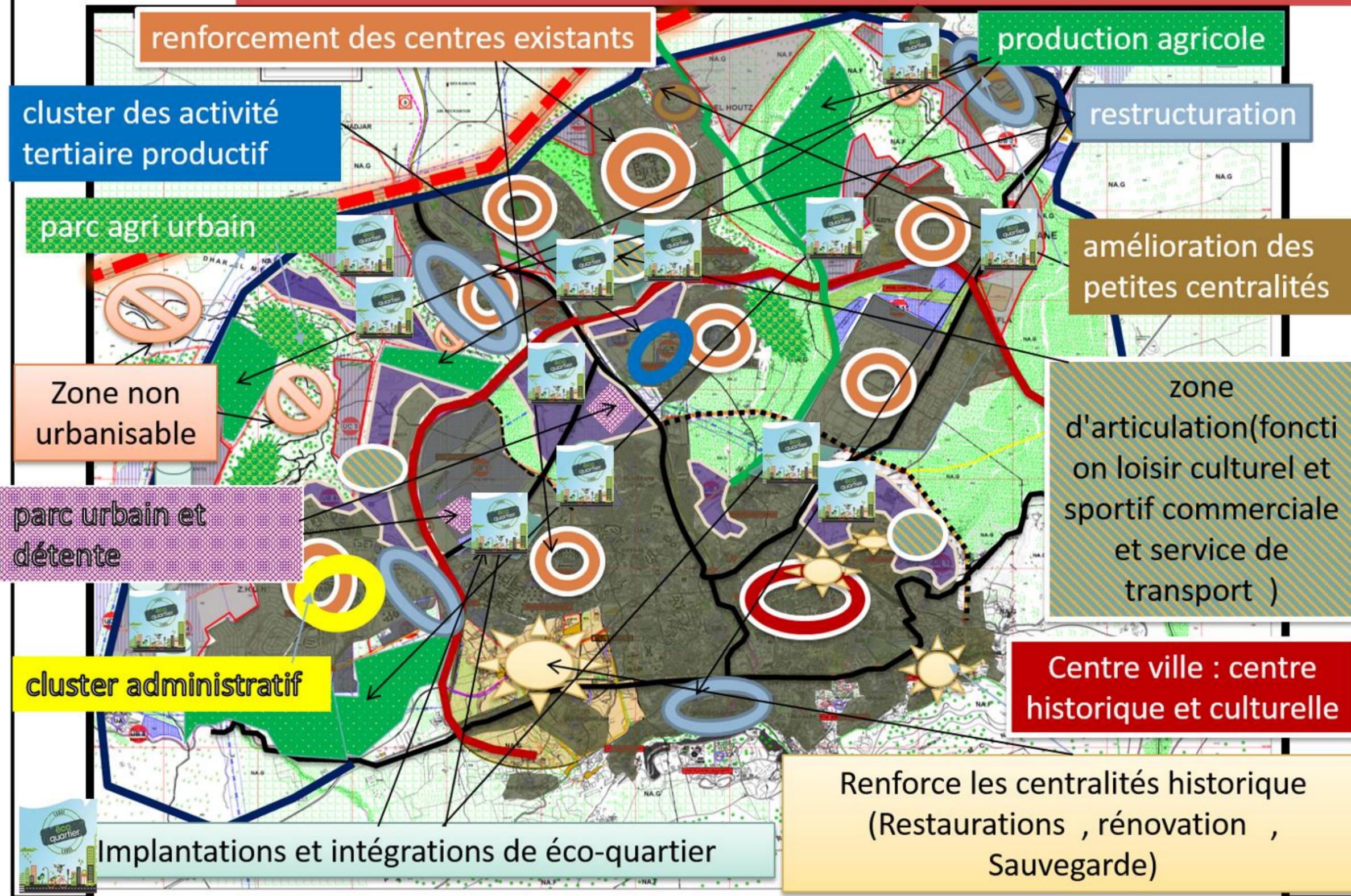


Figure 39 : les piliers de développement de ce scénario (par l'auteur)

| Les piliers de développement de ce scénario | |
|---|--|
| <p>Pilier 1 : Forme de la ville</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la centralité dans les pôles existants : <p><u>Champ de Tir</u>: exploiter la présence de la cité administrative comme un facteur d'attractivité</p> <ul style="list-style-type: none"> • renforcer la fonction résidentielle • Renforcement du pôle de formation <p><u>Boudjlida, oujlida, ain hout, ouzidane</u> : centralité résidentielle</p> <p><u>Koudia</u>: restructuration de pôle pour faire une nouvelle centralité</p> <p><u>Abou Tachfine</u>: nouvelle centralité ou la gare routière comme élément structurant, délocalisation de la zone d'activité, centralité tertiaire</p> <p><u>Chetouane</u>: amélioration des fonctions existantes mise en valeur de la zone.</p> <p>Techno pôle et biotérapie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforce les centralités historiques : <p><u>Médina</u>: intégration de nouvelle typologie d'habitat, le maintien des activités artisanales traditionnelles (économique) - Sauvegarde et développement du pôle culturel et historique (la Médina),</p> <p><u>Agadir</u>: préservation des vestiges historiques, amélioration de l'accessibilité au quartier, fonction d'archéologie ; Restructuration des voiries</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur de quartier intermédiaire entre 2 sites historiques, la gare ferroviaire en particulier puisque elle est une des portes de la ville. • Développement et valorisation du pôle récréatif et de loisirs (plateau de Lalla Setti) • Centre entre oujlida et boujlida: habitat intégré • Centre entre oujlida et chetouane |

| | |
|--|---|
| <p>Pilier 2 : infrastructure mobilité et transport</p> | <p>Une ville qui propose un système de transports cohérent, fonctionnel et fiable, en défendant la qualité de vie de ceux qui l'habitent, qui y travaillent ou qui la visitent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mobilité péotone • La projection des lignes de transport en commun : TGV, tramway • Projection des voies pour minimiser les ruptures entre les entités • la Création de pôles d'échanges (multimodale) liés aux gares ferroviaire et routière • Fortifier la relation entre chemin de fer et les entités (ponts/parcours • la Création de parkings-relais et de couloirs réservés en site propre • (les ouvrages d'art) Traitement de nœuds et des échangeurs • le Stationnement payant en voirie • stationnement autour de la gare, en centre-ville, dans les bourgs ou autour des ensembles |
| <p>Pilier 4 : Cohésion territoriale Cohésion sociale Habitat</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Une ville qui assure la qualité urbaine, qui valorise son cœur historique et qui, en même temps, maîtrise son étalement vers la périphérie. • Une ville qui embellit, qui met en valeur son patrimoine et qui garantit à ses habitants des conditions d'habitat et de vie adéquates, dans une logique de cohésion sociale. : |

Scénario polycentrique



Centre ville:
**pole touristique et
historique**

Quartier de la gare /
SIDI LAHCEN:
pole intermodale

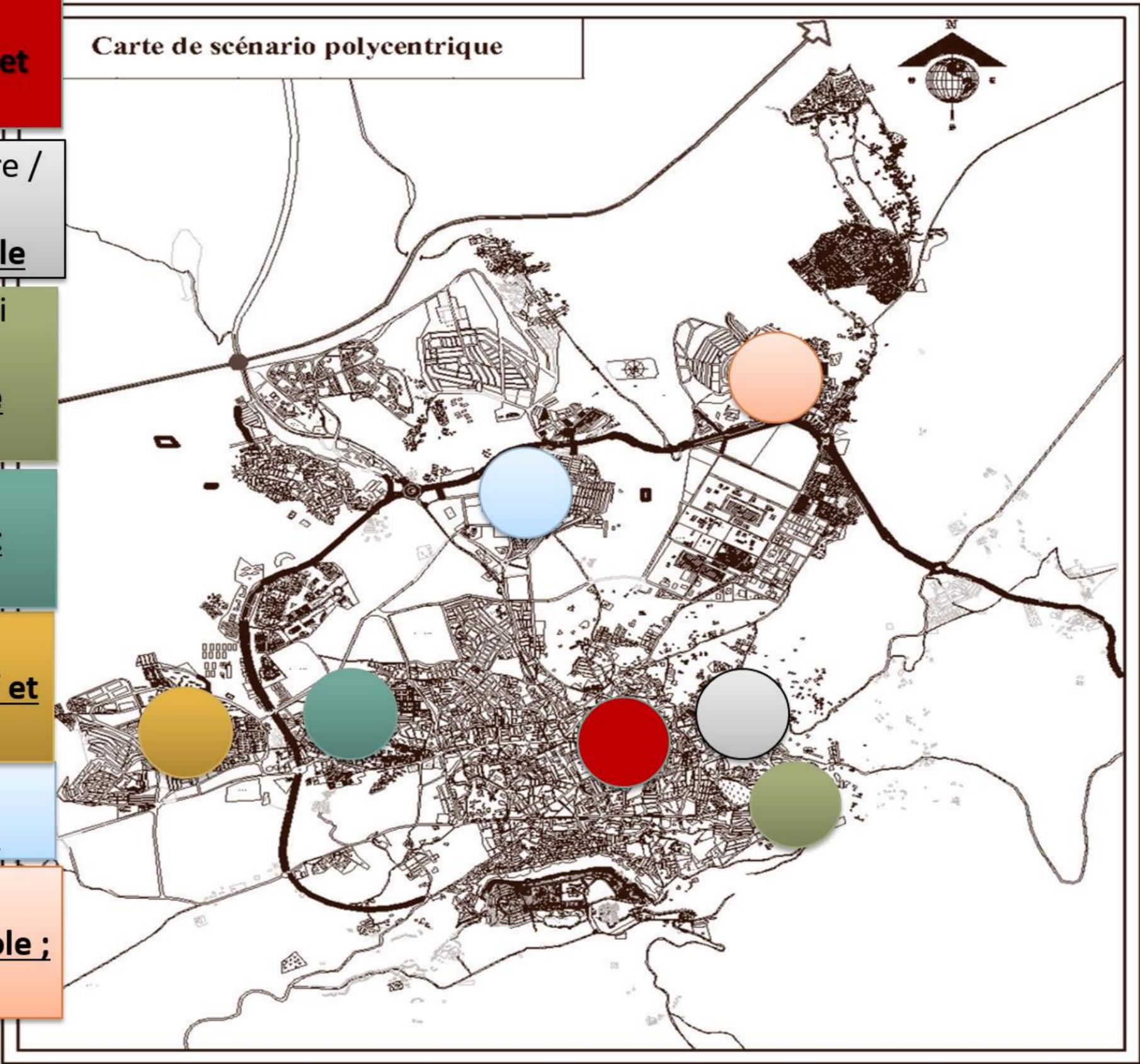
Sidi tahar et sidi
boumadiène:
**Pole historique
culturel**

Imama:
**Pole culturel et
économique**

Champ de tir:
**Pole administratif et
de formation**

Abou techfine :
Pole d'échange

Chetouane :
**Pole de technopole ;
biothérapie**



- ❖ Après l'approche urbaine du grand tlemcen on vu que, le cœur de ville ou centre historique occupent une place à part essentielle car il s'agit d'espaces de centralité chargés d'histoire par conséquent il est également confrontées à des difficultés et à un impacte négative de la mobilité urbaine « d'accessibilité, déplacement, » qui contribuent à la dégradation de leur image.
- ❖ C'est pour cela on a engagé une réflexion stratégique : on a essayé d'intégrer pleinement le centre historique dans la stratégie de développement de la mobilité à l'échelle de l'agglomération. Mais elle reste une interventions globale
- ❖ C'est pour cela qu'il est impératif d'engager une réflexion stratégique plus spécifique sur l'avenir de ce centre historique.

1.8 Analyse de l'aire d'études « le centre historique de tlemcecn (intra-muros) » :

Cœur de la ville, le centre historique occupe une place essentielle car il s'agit d'espace de centralité chargé d'histoire et comprenant un patrimoine historique et symbolique inestimable. Toutefois, il est confronté à des difficultés croissantes d'accessibilité et de déplacement qui impactent la dégradation de son image. C'est pour cela qu'il est impératif d'engager une réflexion stratégique sur l'avenir de ce centre historique. La question qui se pose est comment satisfaire différentes demandes de déplacements au centre historique de Tlemcen, en assurant sa vocation touristique et économique dans le cadre du la durabilité ?

Pour répondre à cette question, nous emettons deux hypothèses :

- La principale est d'identifier les moyens d'action et les leviers de manœuvre à exploiter, à l'intérieur de la médina comme à l'extérieur de celle-ci. En effet, l'accessibilité de centre historique dépend non seulement de la qualité de son système de desserte interne, mais également de son intégration et de connectivité avec les réseaux structurants de transport à l'échelle de la ville
- La deuxième hypothèse consiste à distinguer les besoins et pratiques des différents usagers fréquentant le centre historique, car les solutions à mettre en œuvre peuvent privilégier telle ou telle catégorie : résidents de centre historique, commerçants et artisans venant travailler, urbains venant faire leurs achats, visiteurs nationaux ou touristes internationaux.

De cette problématique spécifique on vise :

- A positionner le centre historique au cœur de l'avènement d'une politique de mobilité urbaine durable nécessairement axée sur la maîtrise de l'automobile et sur le développement des modes alternatifs (transports collectifs, marche à pied, vélo).
- La revitalisation économique s'étend également au secteur de l'artisanat : Incursion de l'activité commerciale et mise en tourisme de l'espace résidentiel en médina

1.8.1 Diagnostic partagée de centre historique « intra_muros » :

a Dimension géographique :

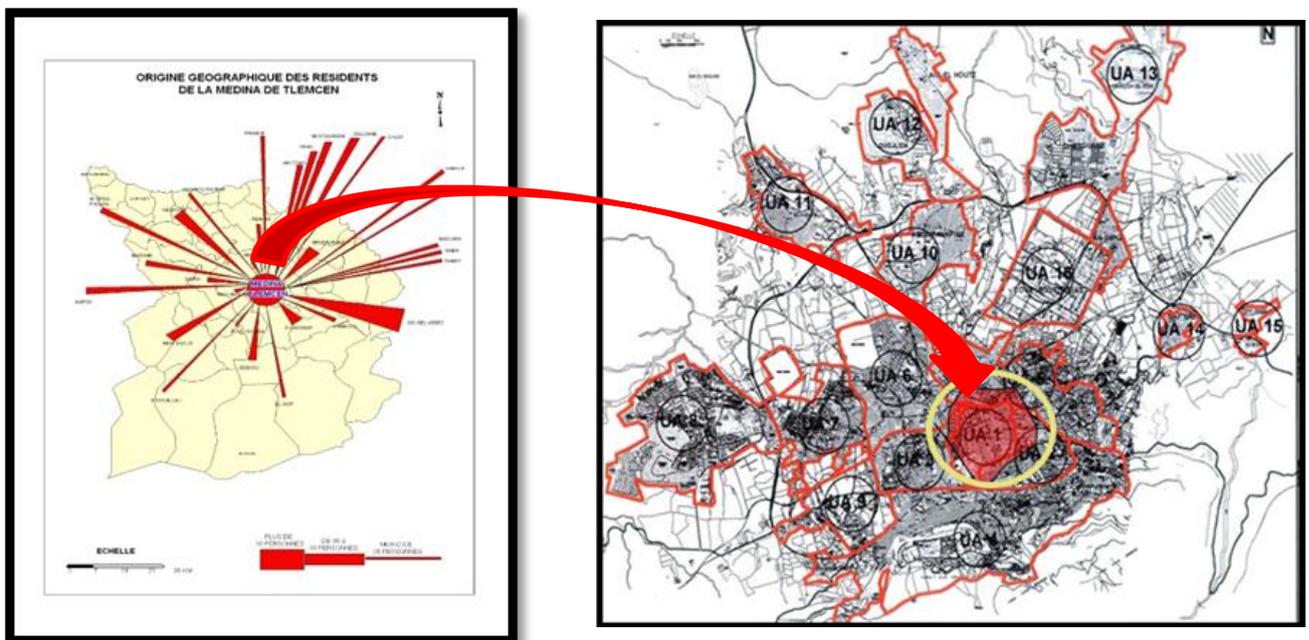


Figure 40 : situations de centre historique (par l'auteure)

Le noyau historique de Tlemcen se situe au sud de la ville de Tlemcen, vue l'extension de cette dernière vers le Nord en raison des contraintes géographiques par rapport au sud, il est délimité par:

- au nord UA.6 Kiffane
- Au sud UA.4 : Zone Sud Hartoun kalaa birouana.
- A l'est UA.2 : El Hartoun – Riat El Hammar-La garre
- A l'ouest UA.3 : Bel Air – Bel Horizon-Grand Bassin



Figure 41 Centre historique : l'intra-muros par l'auteur

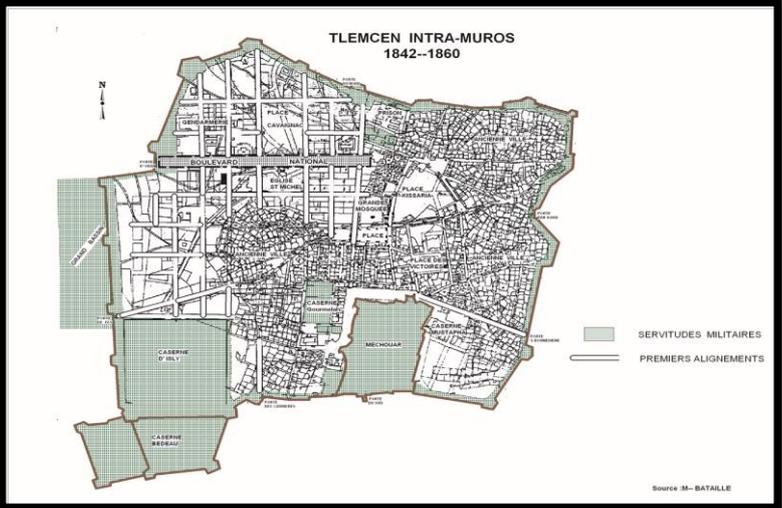
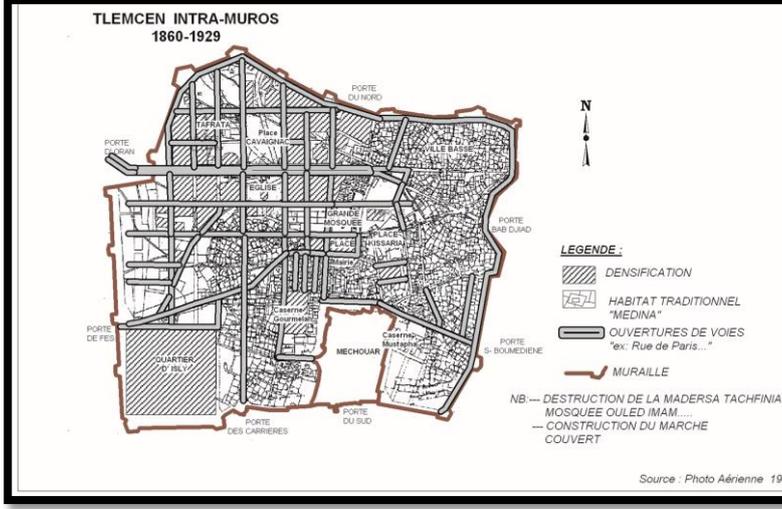
| Secteurs | Sous secteurs | Superficie |
|------------------------|--|---------------|
| UA.1 Intra Muros | UA.1a Médina UA.1b Centre ville | 40 ha 50ha |

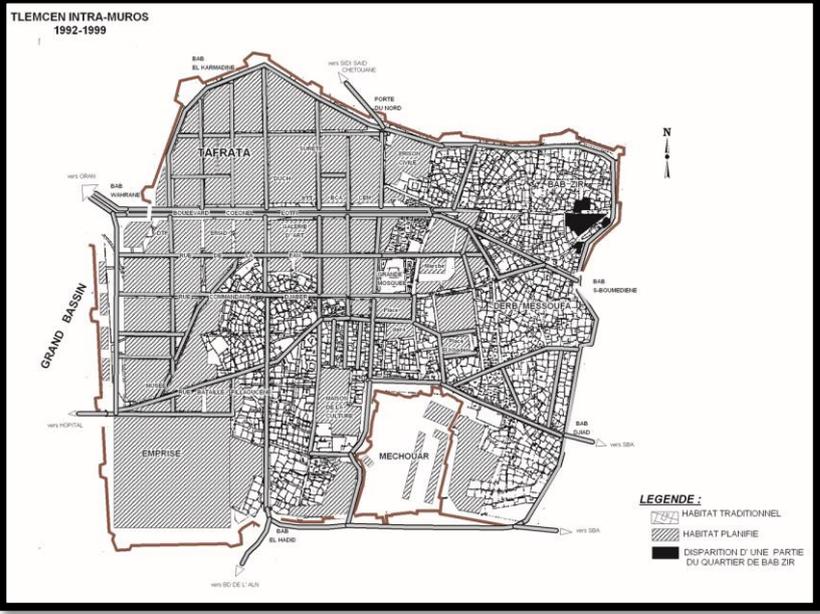
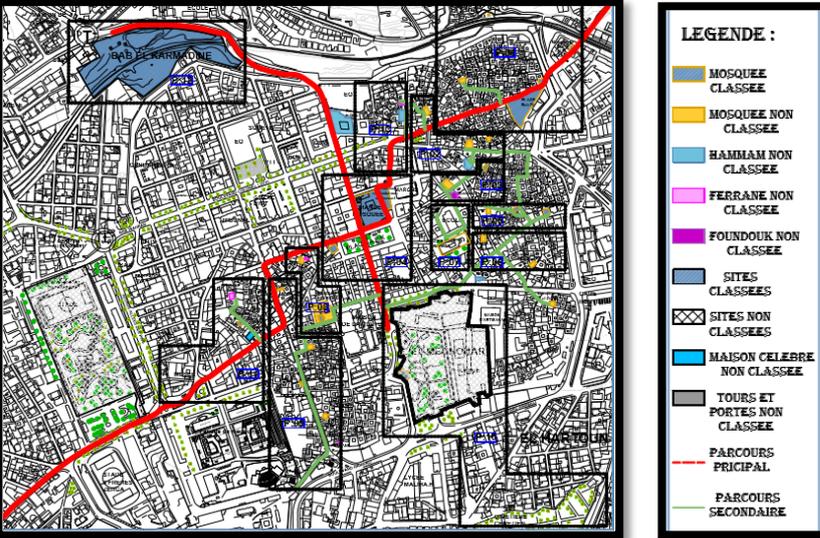
Tableau 5 : surface de l'intra - muros

b Dimension historique et patrimoine:

➤ **Historique :**

| période | Cartes et remarques |
|--|---------------------|
| <p>Centre historique : La période précoloniale (la médina) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Période romaine • Période des Idrissides • Période des Almoravides • Période des Almohade • Période des zianides • Périodes des mérinides • Période des ottomans | |

| période | Cartes et remarques |
|--|--|
| <p><u>Centre historique : La période coloniale :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Centre historique entre 1842-1860 : l'intervention militaire |  <p>TLEMEN INTRA-MUROS 1842-1860</p> <p>Source M. BATAILLE</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> Centre historique entre 1860-1929: L'intervention administrative |  <p>TLEMEN INTRA-MUROS 1860-1929</p> <p>Source : Photo Aérienne 192</p> |

| période | Cartes et remarques |
|---|---|
| <p>Centre historique : La période post coloniale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Période entre 1962-1992 (déparition la muralle est) • période entre 1992-1999 (démolition d'une partie de bab zir) • période entre 2009 à nos jours (tlemcen capitale islamique 2011 : restauration les monuments hitorique clasée) |  <p>TLEMCEIN INTRA-MUROS 1992-1999</p> <p>Map showing the urban layout of Tlemcen's old city. Key areas labeled include TAFRATA, GRAND BASSIN, EMPRISE, and MECHOUAR. A legend indicates: <ul style="list-style-type: none"> HABITAT TRADITIONNEL (diagonal hatching) HABITAT PLANIFIE (cross-hatching) DISPARITION D'UNE PARTIE DU QUARTIER DE BAB ZIR (black square) </p>  <p>LEGENDE :</p> <ul style="list-style-type: none"> MOSQUEE CLASSEE (blue square) MOSQUEE NON CLASSEE (yellow square) HAMMAM NON CLASSEE (light blue square) FERRANE NON CLASSEE (pink square) FOUNDOK NON CLASSEE (purple square) SITES CLASSEES (grey square) SITES NON CLASSEES (cross-hatched square) MAISON CELEBRE NON CLASSEE (light blue square) TOURS ET PORTES NON CLASSEES (grey square) PARCOURS PRICIPAL (red line) PARCOURS SECONDAIRE (green line) |

➤ **Patrimoine :**

D'une manière générale, le patrimoine historique de la ville de Tlemcen n'a pas eu l'intérêt qu'il mérite et spécialement sur le volet valorisation. Les interventions sur les monuments se sont limitées le plus souvent à des opérations de restauration. Ainsi, les premières opérations, sous l'égide de l'UNESCO, ont concerné Bâb El Kermadine, la mosquée de Mansourah en 1964, ensuite le mausolée de Sidi Bou Ishaq, la grande mosquée et la mosquée de Sidi Belhassen en 1965. Les interventions ont repris en 1992 par la restauration de la mosquée de Sidi Boumediene 1994 et en 1993 de la mosquée Sidi Brahim.⁸²

L'avènement de la manifestation « Tlemcen capitale de la culture islamique, 2011 » a permis de multiplier les moyens des acteurs locaux du patrimoine. En conséquence, de nombreux travaux ont été lancés pour préparer l'évènement. On notera les travaux de restauration et d'aménagement de la vieille ville de Tlemcen lancés en 2009. Dans ce cadre, les ruelles et derbs ont bénéficié d'opérations d'aménagement et de renforcement des réseaux d'éclairage ainsi que des ravalements des façades. Notons que le centre historique de Tlemcen a été érigé en secteur sauvegardé au bénéfice du décret exécutif n°09-403 qui délimite en même temps le périmètre Le Secteur Sauvegardé de la « Vieille Ville de Tlemcen » d'une superficie de 51 hectares.⁸³



Figure 42 : Délimitation du secteur sauvegardé de la vieille ville de Tlemcen

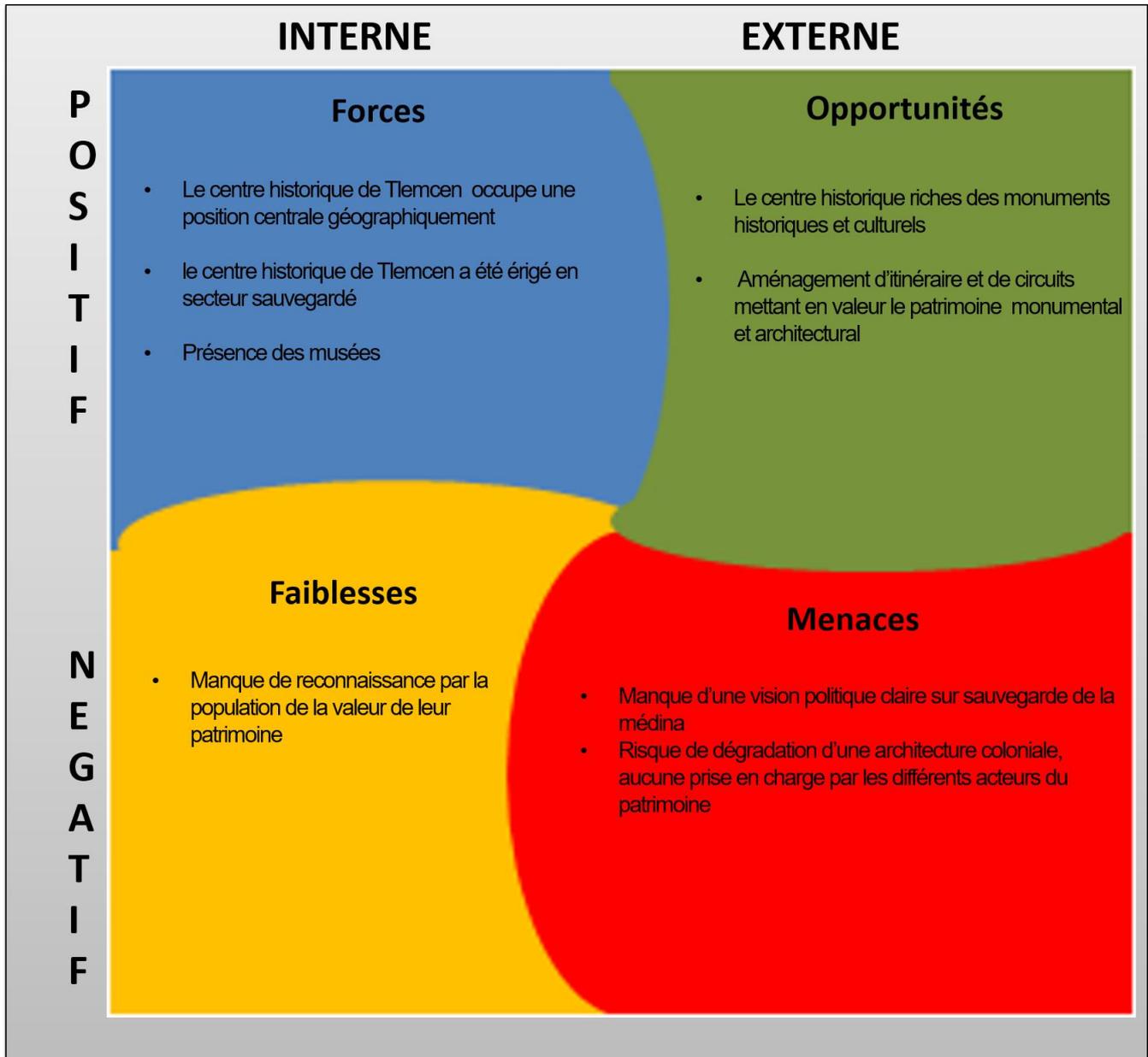
Source ⁸⁴

⁸² Mémoire magister en architecture : Le tourisme culturel durable comme facteur de mise en valeur du patrimoine architectural -Le cas de la ville historique de Tlemcen- Mme MAHDID Soumia née KHERBOUCHE

⁸³ Idem

⁸⁴ Idem

➤ Synthèse :



c Dimension urbaine :

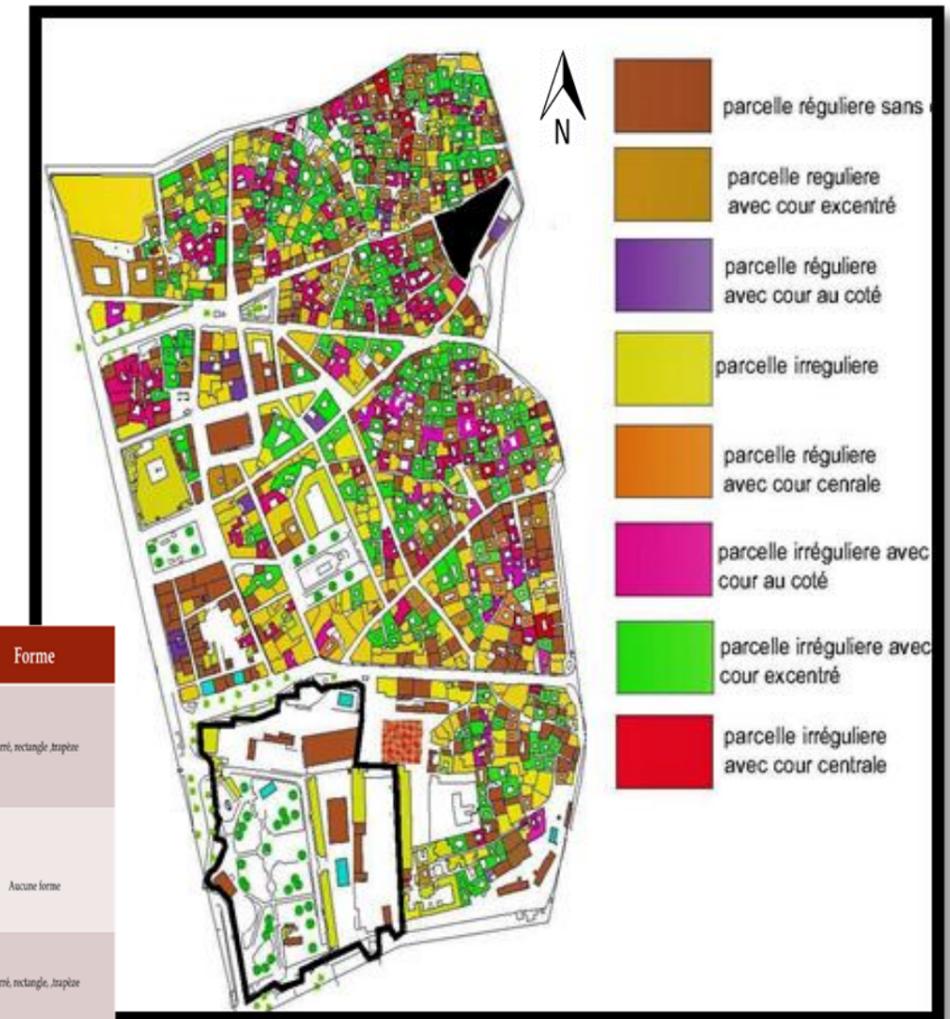
Centre historique : tissu traditionnel (la médina)

type des ilots

type Parcellaire



| Tableau de classification des ilots | | |
|-------------------------------------|-------------|--------|
| Type | Forme | Nombre |
| | irréguliers | 31 |
| | rectangle | 8 |
| | trapezes | 23 |

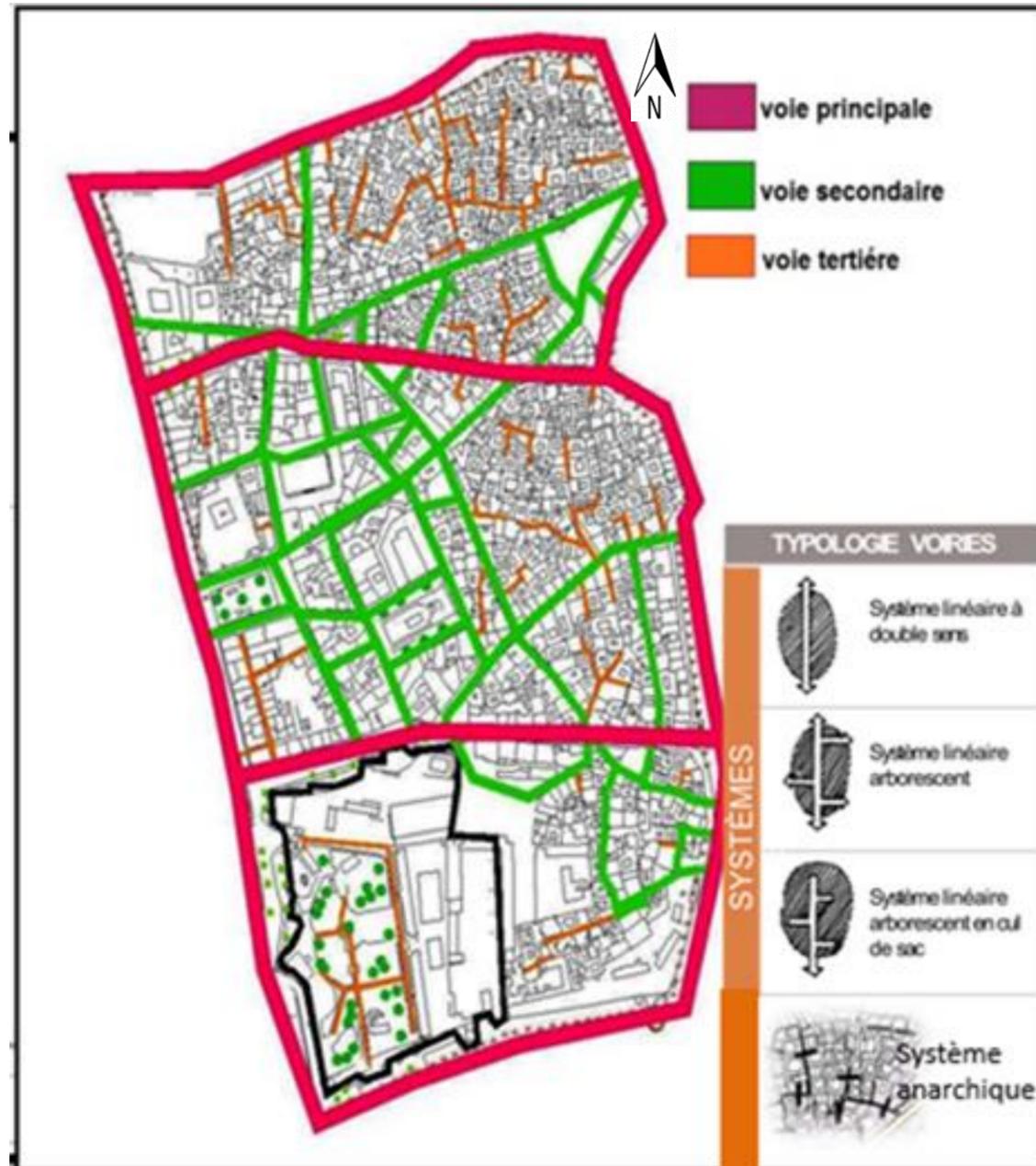


| Désignation | Forme |
|---------------------------------|---------------------------|
| Régulier avec patio au centre | Carré, rectangle, trapèze |
| Irrégulier avec patio au centre | Aucune forme |
| Régulier avec patio à côté | Carré, rectangle, trapèze |
| Régulier sans patio | Carré, rectangle, trapèze |
| Irrégulier sans patio | Aucune forme |

- parcelle régulière sans cour
- parcelle régulière avec cour excentré
- parcelle régulière avec cour au côté
- parcelle irrégulière
- parcelle régulière avec cour centrale
- parcelle irrégulière avec cour au côté
- parcelle irrégulière avec cour excentré
- parcelle irrégulière avec cour centrale

Centre historique : tissu traditionnel (la médina)

type voiries



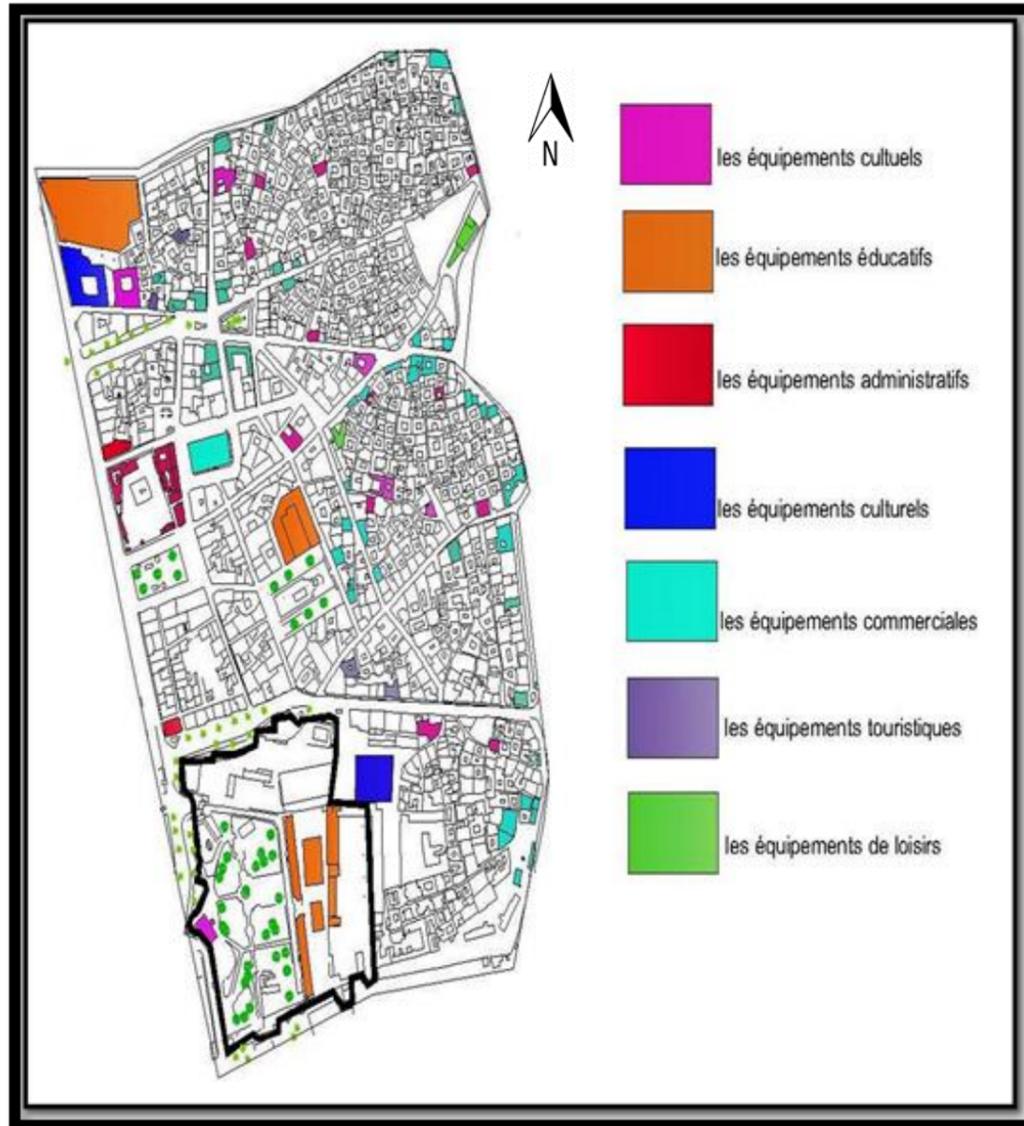
Bâtie et nos bâtie



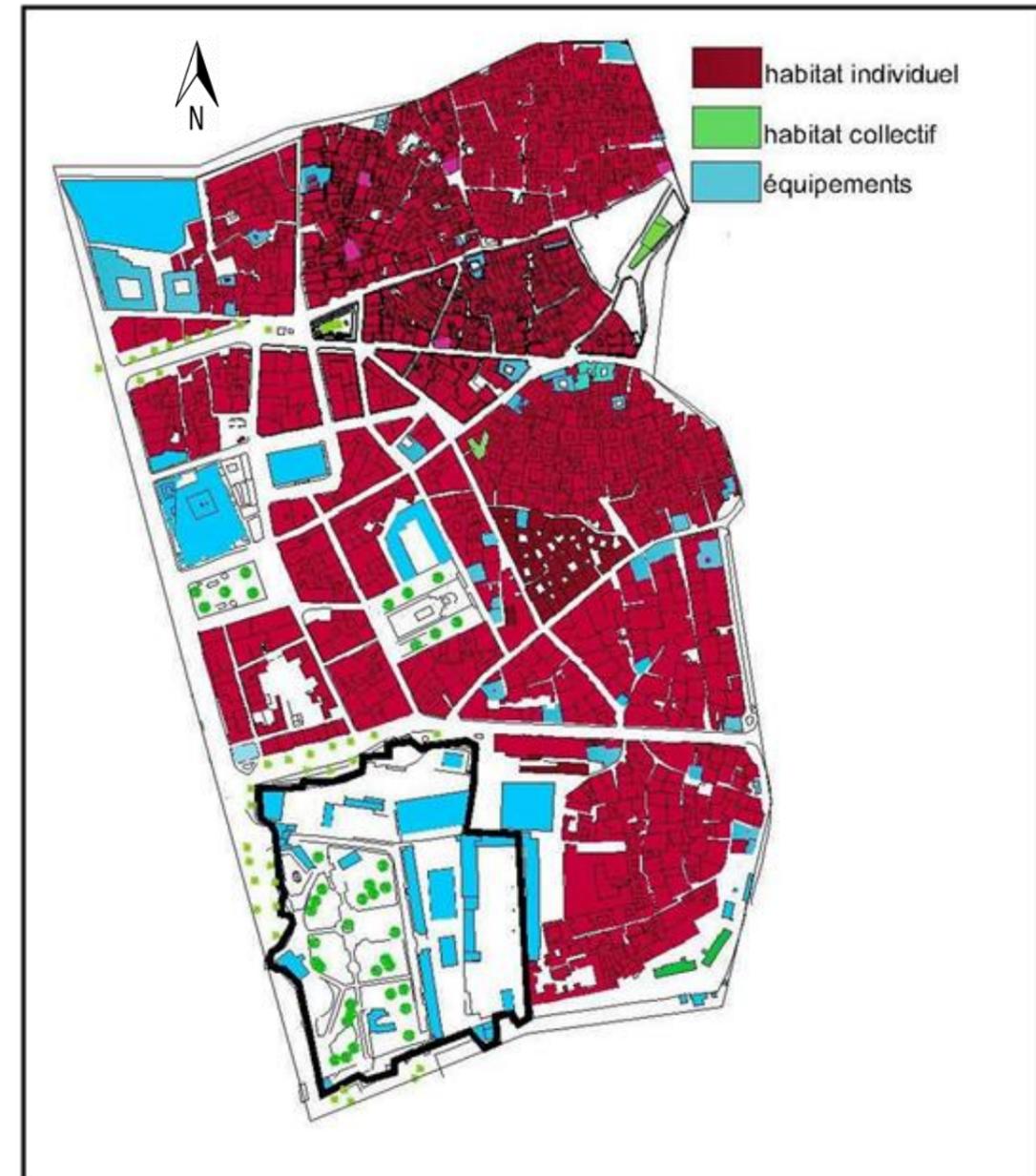
D'après la superposition de bâti sur le non bâti on constate une forte densité bâtie.

Centre historique : tissu traditionnel (la médina)

Typologie d'équipement

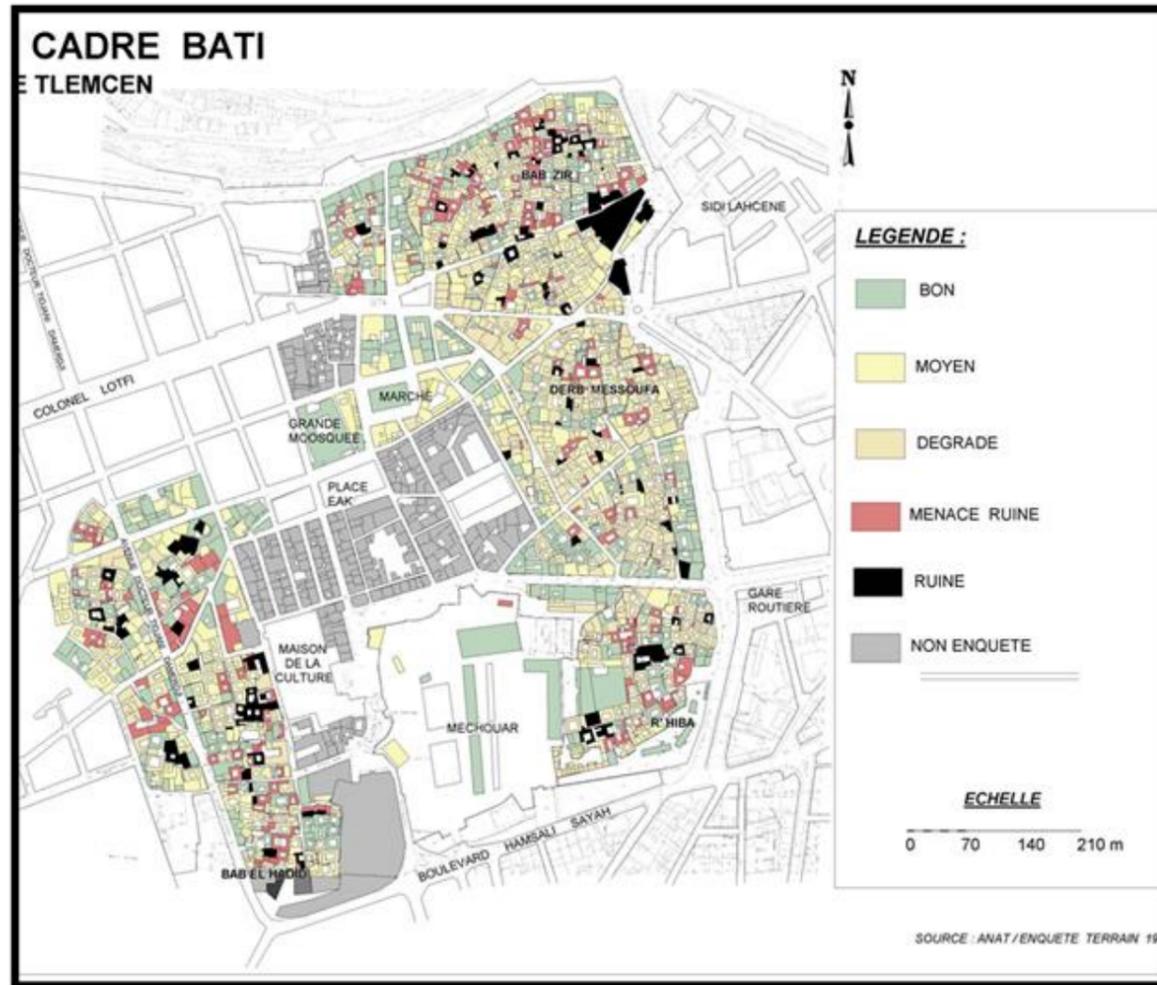


Typologie d'habitat

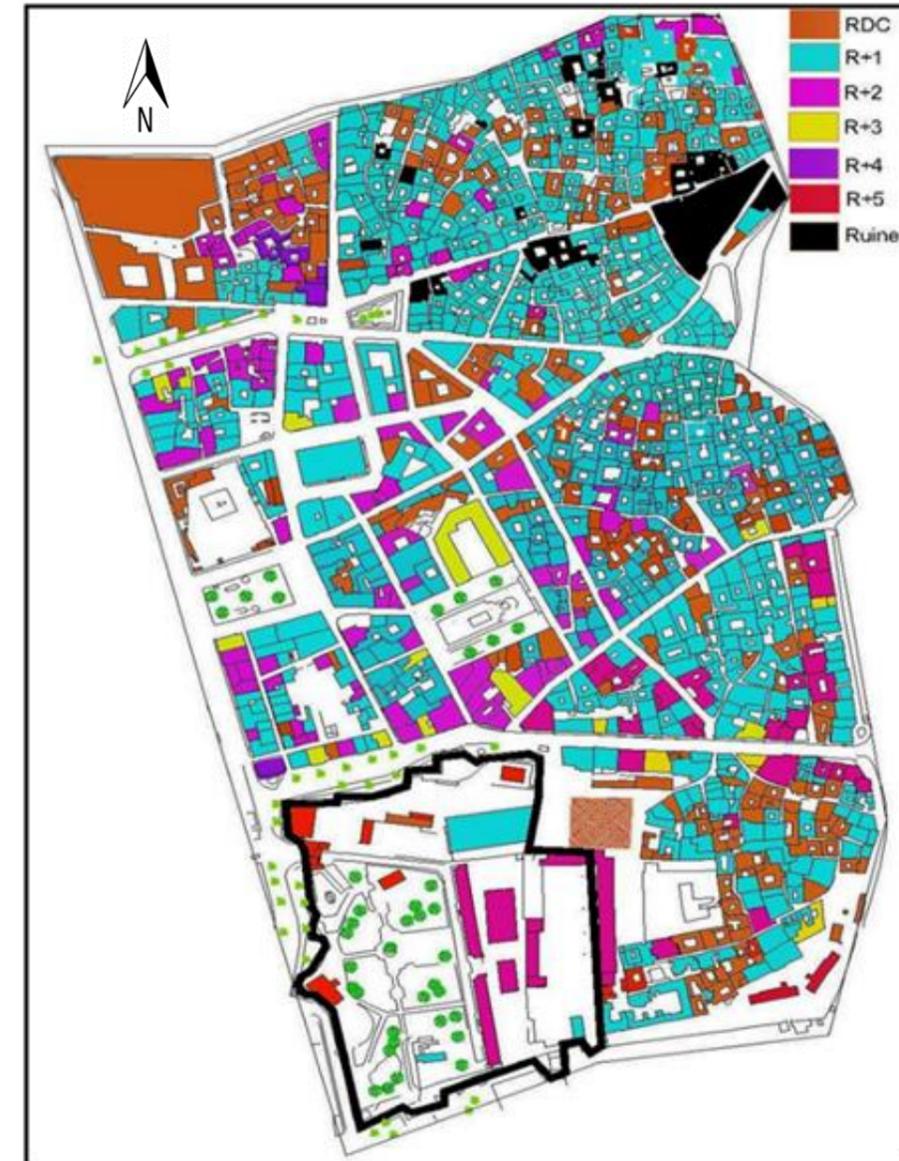


Centre historique : tissu traditionnel (la médina)

Etat du cadre bâti

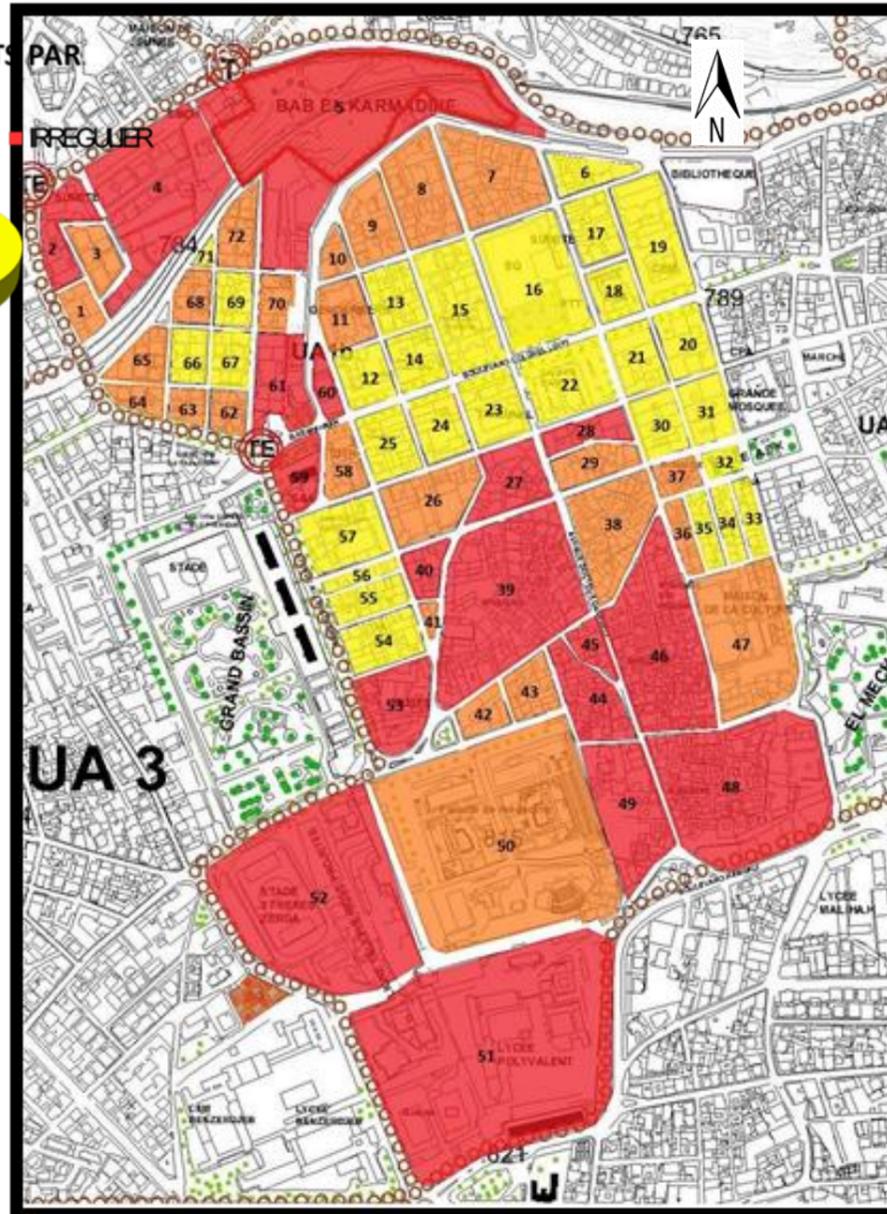
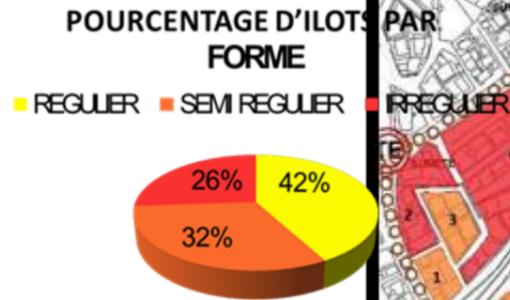


Gabarit :



Centre historique : tissu colonial (le centre ville)

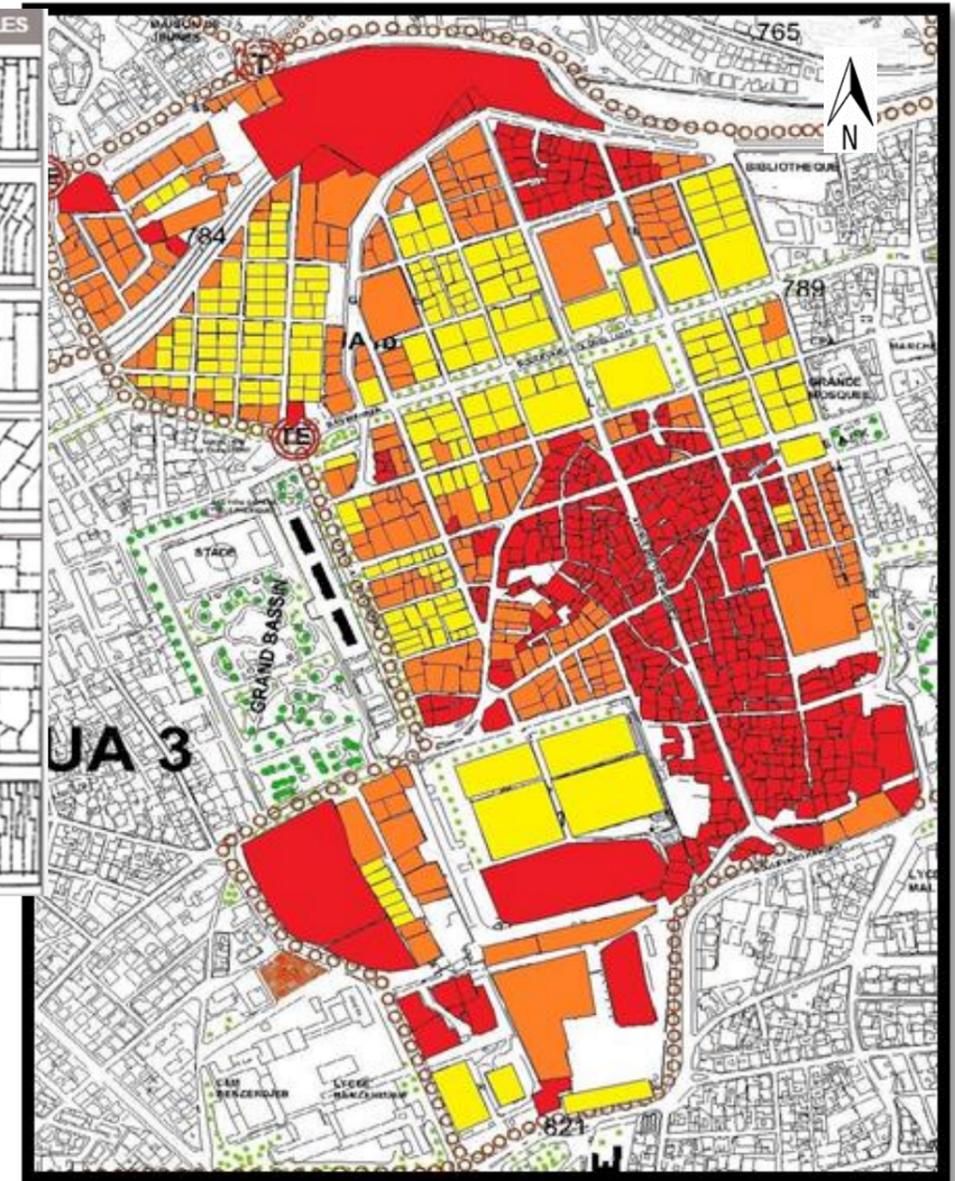
type des ilots



type Parcelaire

TYPLOGIE DES PARCELLES

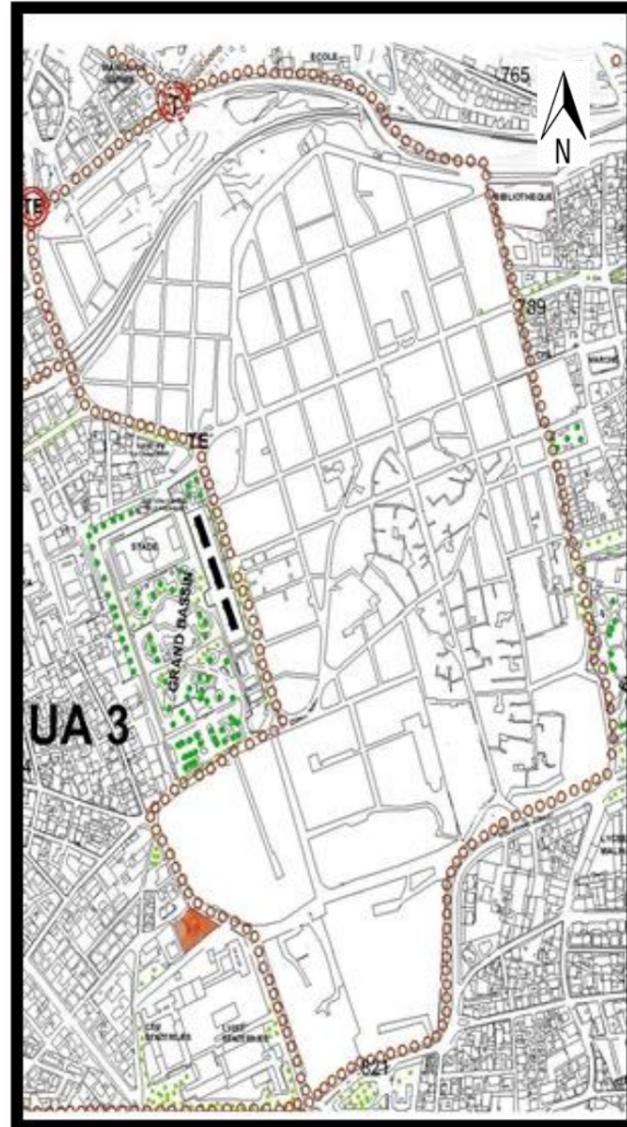
- Parcelle en lanière non déformé
- Parcelle en lanière désaxé
- Parcelle rectangulaire non déformé
- Parcelle rectangulaire désaxé
- Parcelle trapu non déformé
- Parcelle trapu désaxé
- Parcelle en lanière non déformé crénelé



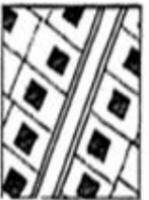
Centre historique : tissu colonial (le centre ville)

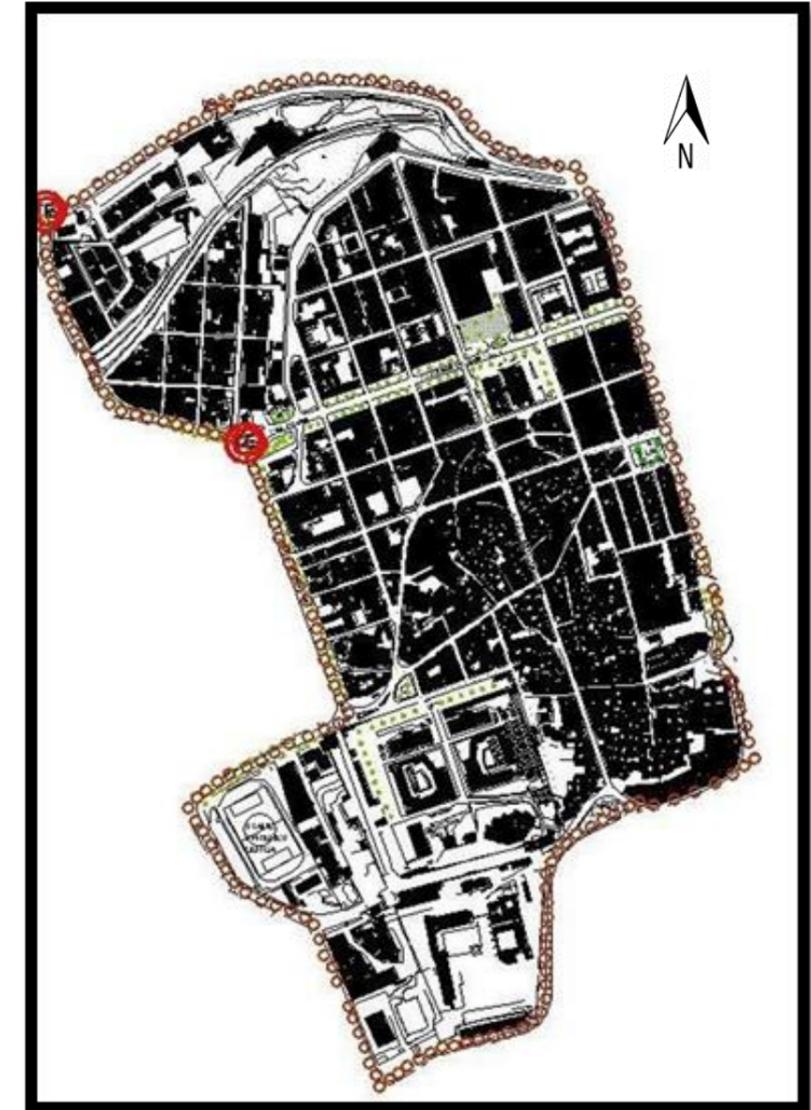
type voiries

| TYPOLOGIE VOIRIES | |
|---------------------|---|
| SYSTEMES LINEAIRES |  Système linéaire à double sens |
| |  Système linéaire arborescent |
| |  Système linéaire arborescent en cul de sac |
| SYSTEMES EN BOUCLE |  Système en boucle à double sens |
| |  Système en boucle hiérarchisé |
| SYSTEMES EN RESILLE |  Système en résille à issues multiples |
| |  Système en résille hiérarchisé à issue unique |



Bâtie et nos bâtie

| TYPOLOGIE DU BATI | |
|-------------------|---|
| Bâti ponctuel |  |
| Bâti linéaire |  |
| Bâti planaire |  |



Centre historique : tissu colonial (le centre ville)

État fait



habitats

- Individuelle
- collectif

équipements

- sanitaire
- sportif
- religieux
- pédagogique
- scientifique
- sécuritaire
- services et administration
- culturel et loisir
- commerces

Typologie d'habitat et équipement



légende

- Poste colonial
- Colonial
- Pré colonial

Centre historique : tissu colonial (le centre ville)

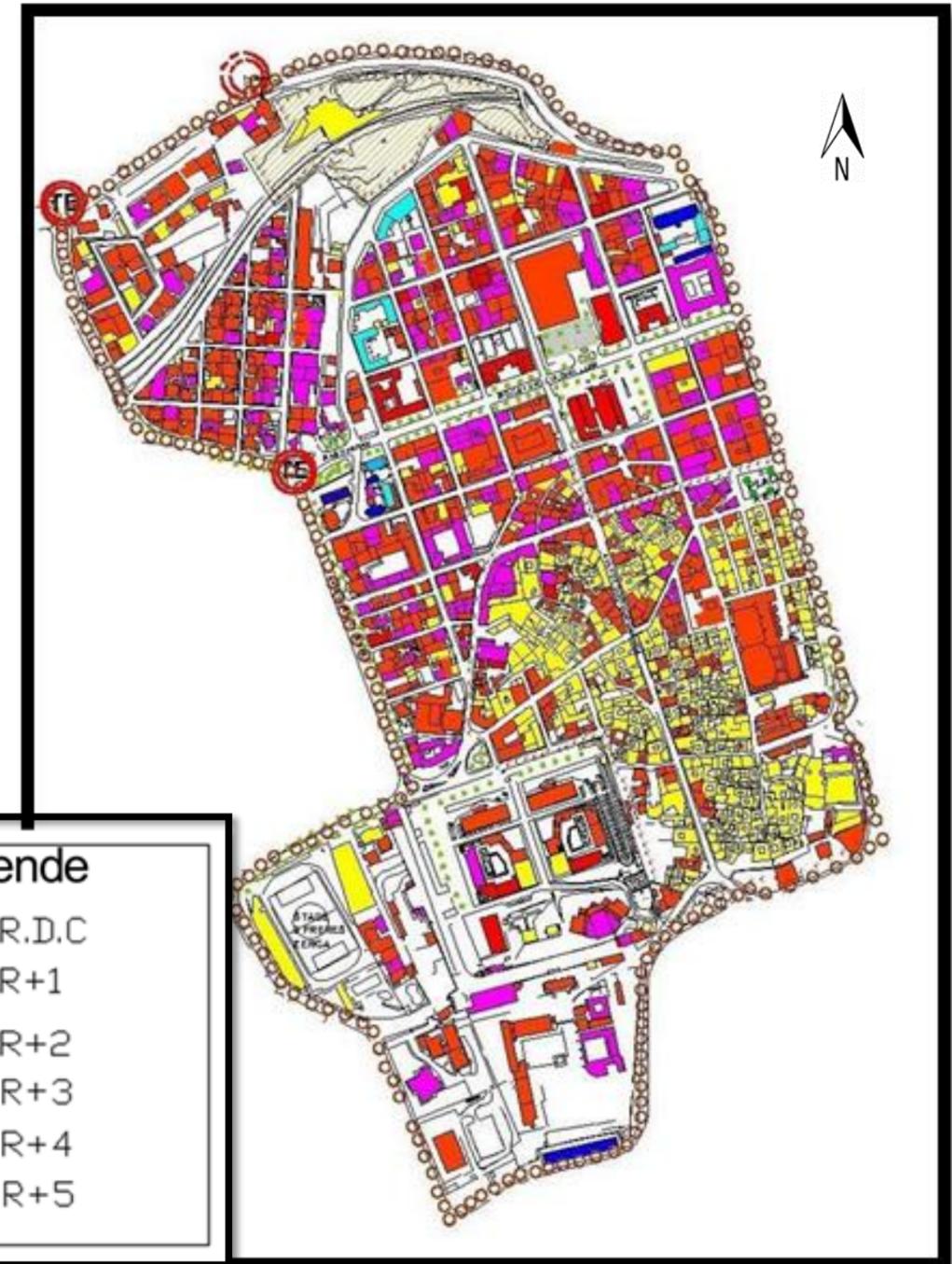
Etat du cadre bâti



légende

- en construit
- bon état
- moyen
- vetuste

Gabarit

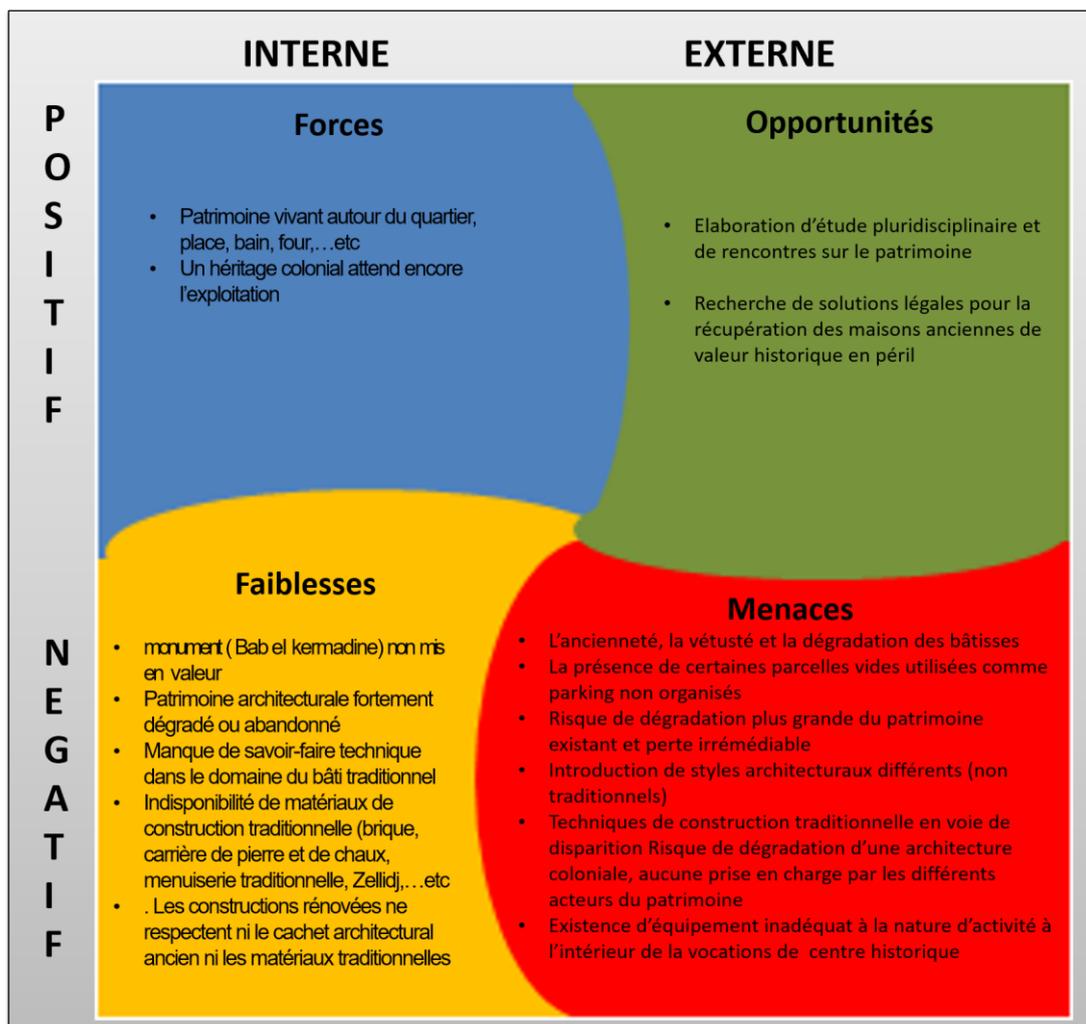


légende

- R.D.C
- R+1
- R+2
- R+3
- R+4
- R+5

✓ Synthèse :

| | Tissu traditionnel la médina | Tissu colonial le centre ville |
|--------------------------------|---|--|
| système parcellaire | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Les parcelles se présentent sous forme irrégulière ce qui a engendré un tissu organique. ➤ L'adjonction des parcelles de différentes formes, forment des îlots de dimension et de formes diverses, les plus grandes sont destinées aux demeures des dignitaires et aux équipements (mosquée, zaouïa etc....) | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le système parcellaire rectangulaire et une direction hiérarchisée, avec des formes biseautées se situant à l'extrémité des remparts |
| Système viaire | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Une Organisation obéit au principe d'intimité » où la perception de l'espace n'est jamais directe. En effet, elle forme une succession d'images offertes aux usagers dans leurs parcours, | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Superposition d'un système viaire en résille orthogonal et un système en linéaire |
| Système du bâti | <ul style="list-style-type: none"> ➤ bâti planaire perforé non hiérarchisé ➤ Système de maison a patio ➤ Les gabarits varient entre RDC et r+1 pas de prolifération interne | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le bâti planaire hiérarchisé Les gabarits varient entre r+2 et r+4 |



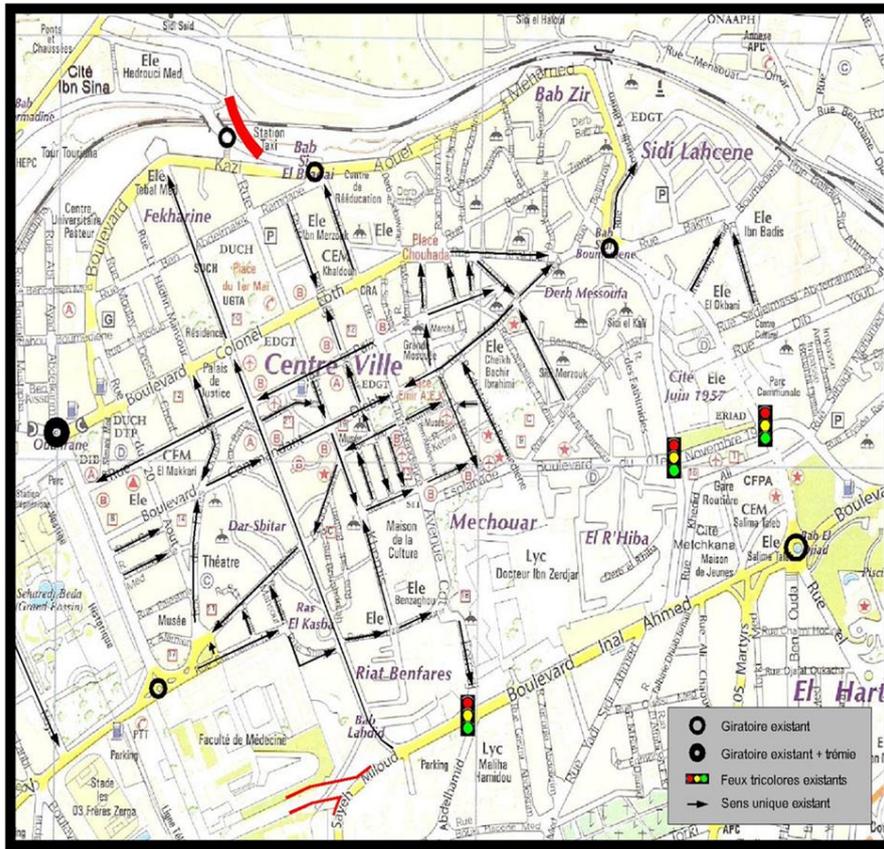


Figure 46 :
Plan Circulation
l'intra-muros

Source ⁸⁶

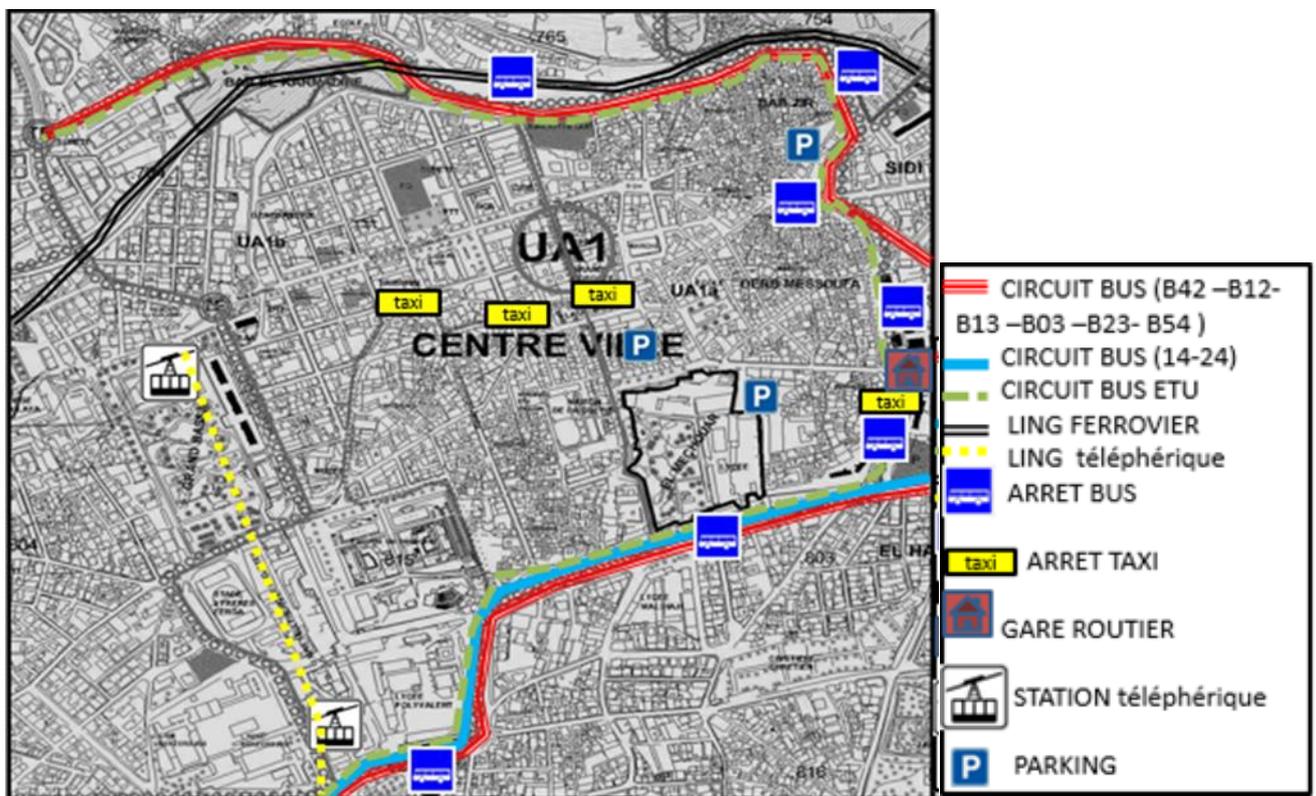


Figure 47 : plan de transport urbain (par l'auteur)

⁸⁶ Plan de transport de tlemcen

➤ Stationnements :



Figure 48 : des photos au centre historique (par l'auteur)

- ❖ Pour le centre ville, et notamment la vieille ville de Tlemcen, l'offre de stationnement est très en deçà de la demande estimée, essentiellement pour absorber le stationnement de longue durée.

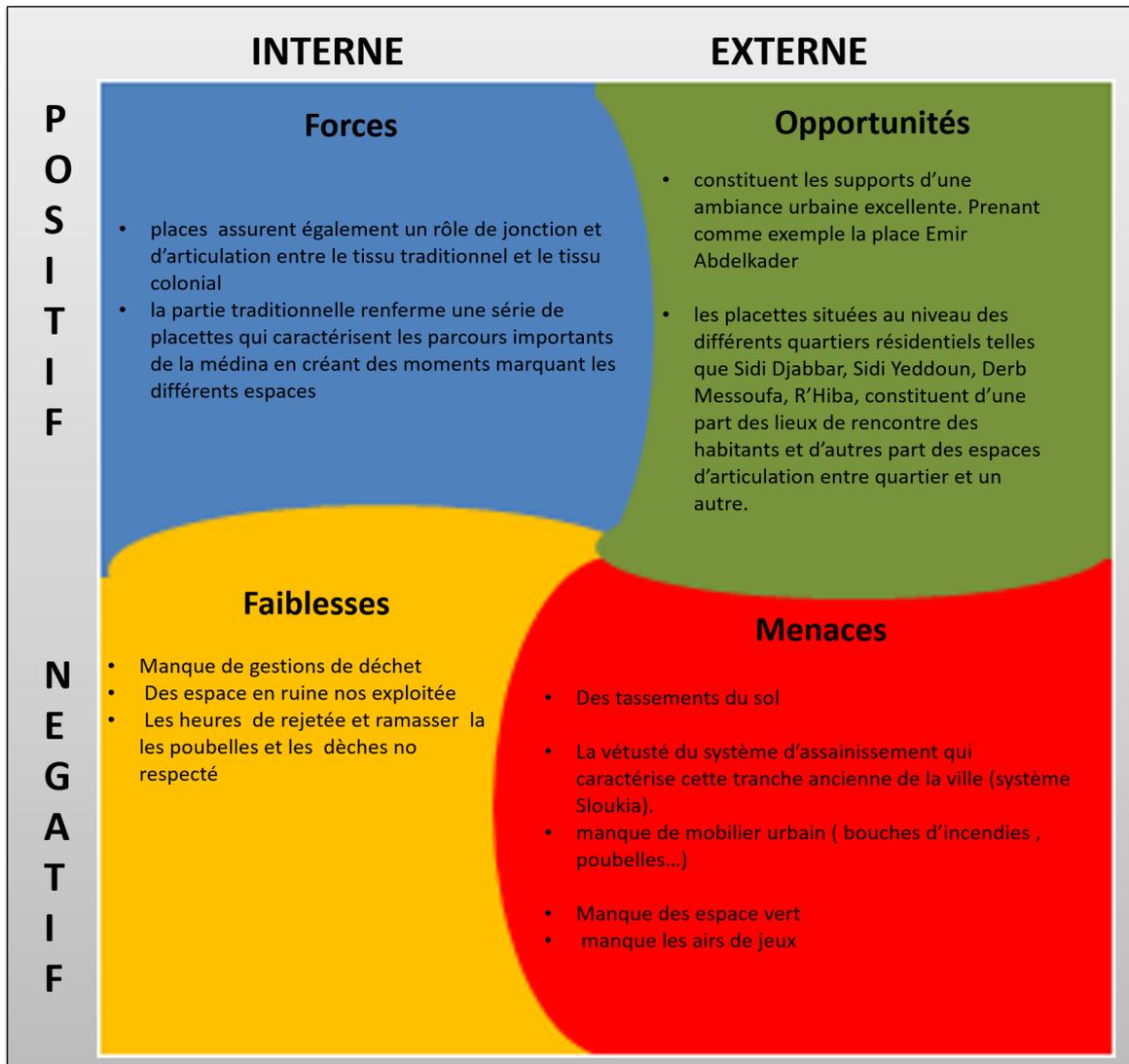
| LIEU DE STATIONNEMENT | RUES | PARKINGS | GARAGES |
|-----------------------|------|----------|---------|
| Normes | 1/4 | 2/3 | 1/12 |

Tableau 6 : Normes de répartition des aires de stationnement

Source ⁸⁷

⁸⁷ Pos de la médina

✓ Synthèse :



e Dimension environnement et paysage :

➤ Morphologie et Environnements

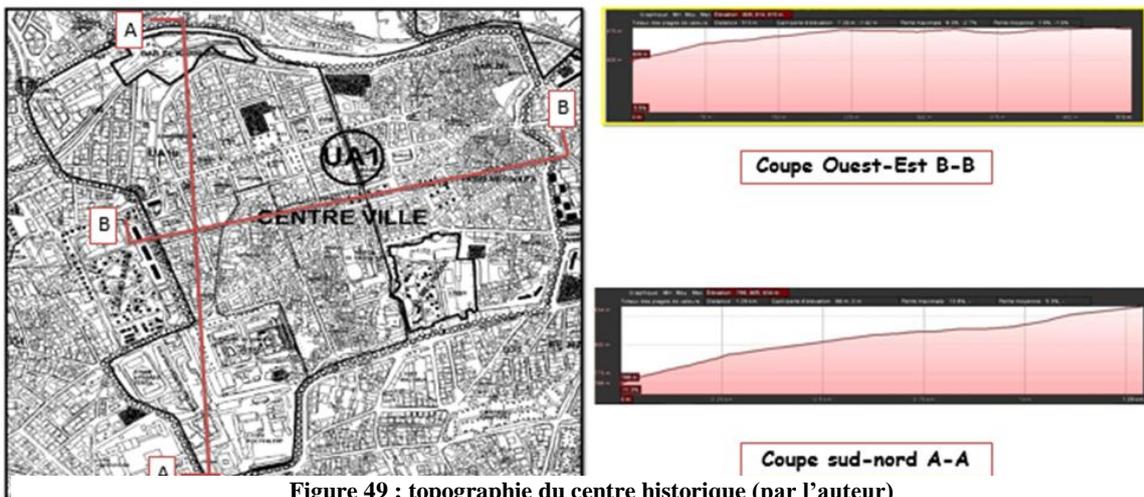


Figure 49 : topographie du centre historique (par l'auteur)

❖ Le fragment se situe dans un relief accidenté à une altitude variant entre 800m et 790 m

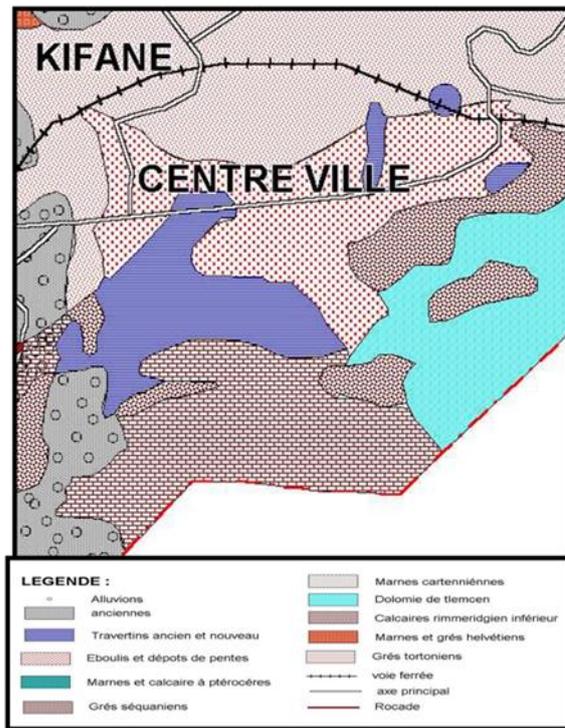


Figure 51 : carte GEOLOGIE

Source⁸⁸

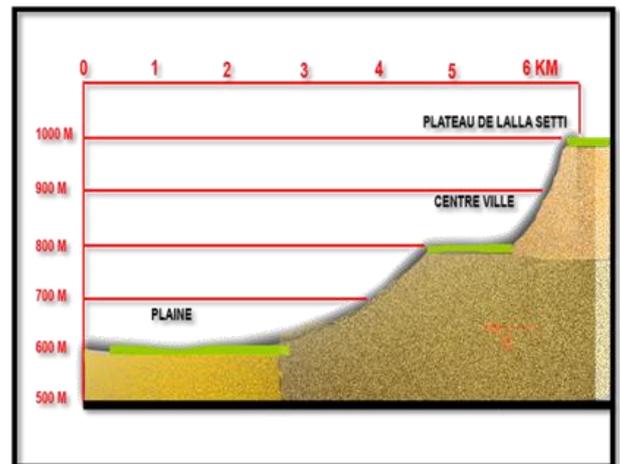


Figure 50 : coupe relief

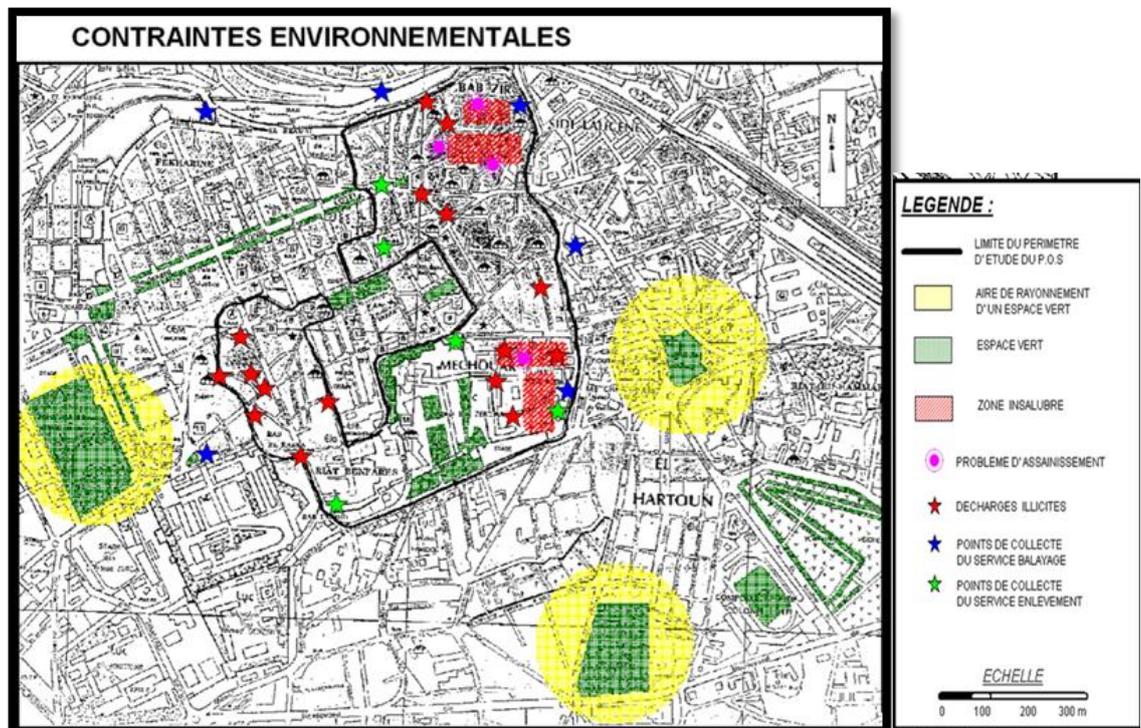


Figure 52 : Carte contraintes environnementales

⁸⁸ Pos de la médina

➤ **Paysage :**

❖ Médina (tissu traditionnel) :



•Analyse séquentielle :



Renvois



concavité



bournage latérale



compitition



Concavité



profil



ouverture

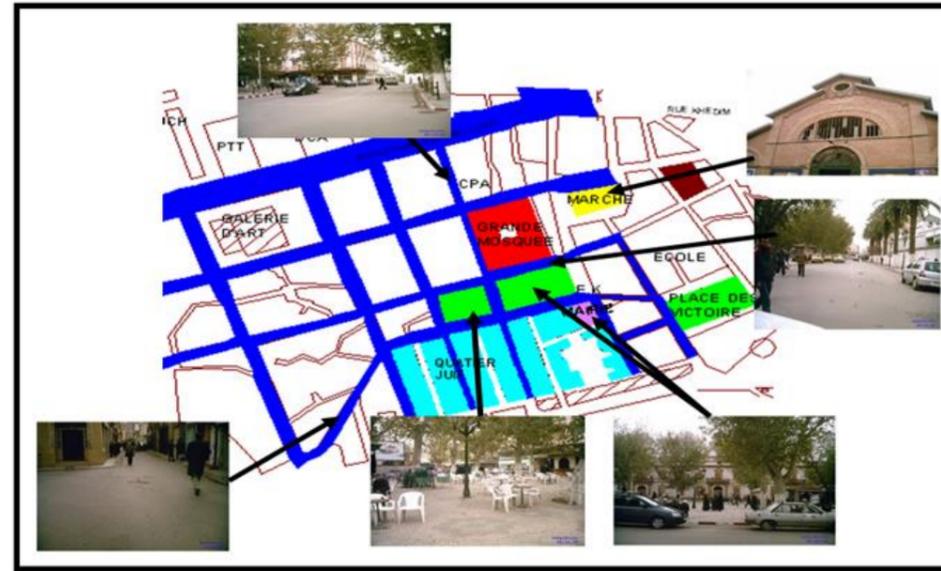


fermeture



renvois

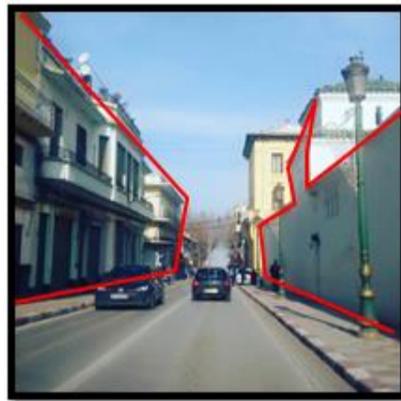
❖ Le centre ville (tissu colonial) :



•Analyse séquentielle :



Profil



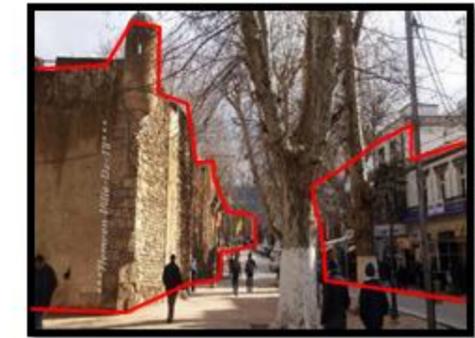
déférence



compétition



bournage latéral



déférence et renvoi



Déflexion



bournage axial



déférence



convexité



déflexion

➤ Les espaces publics :

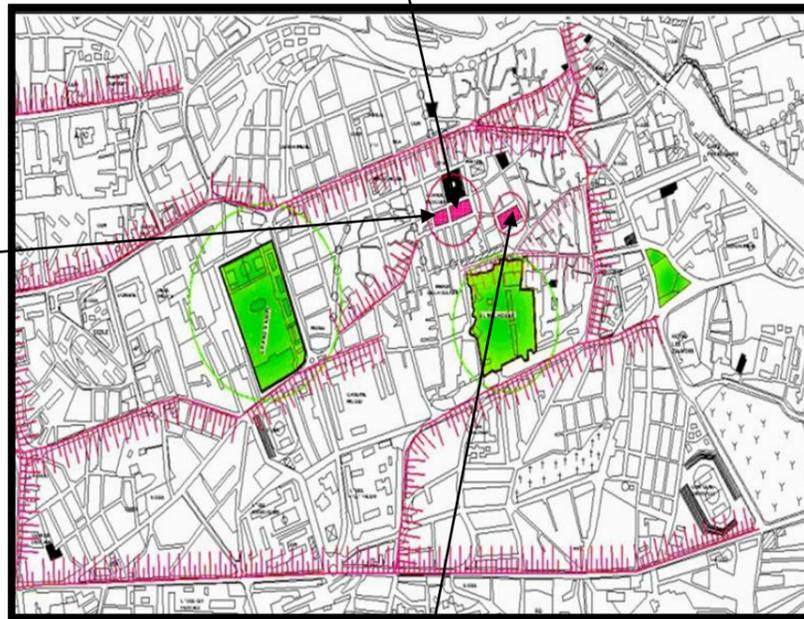
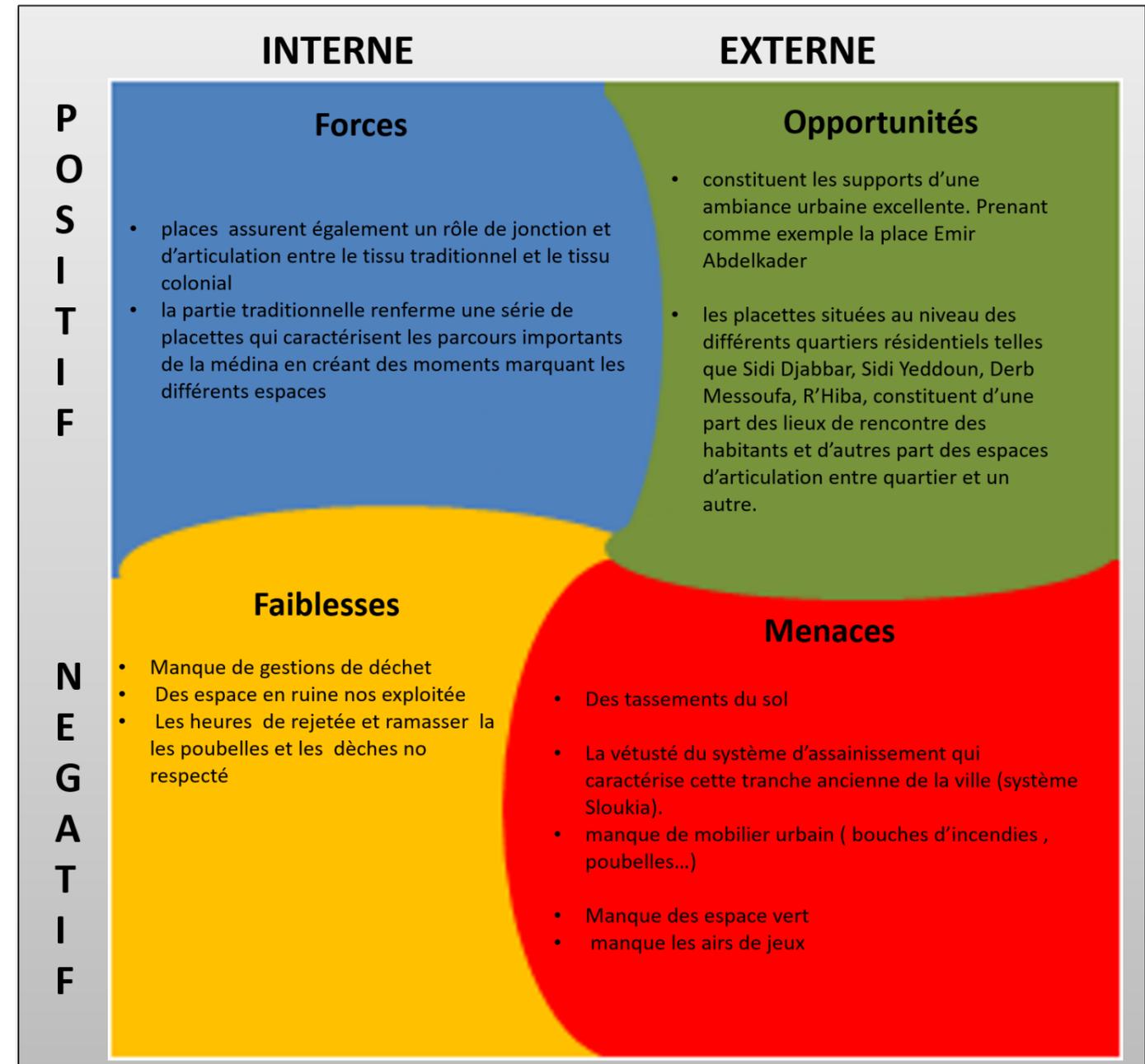


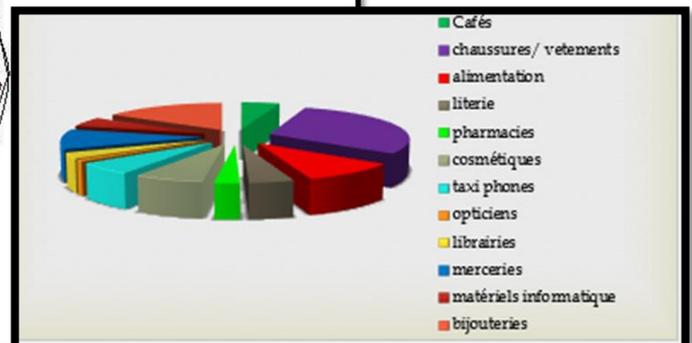
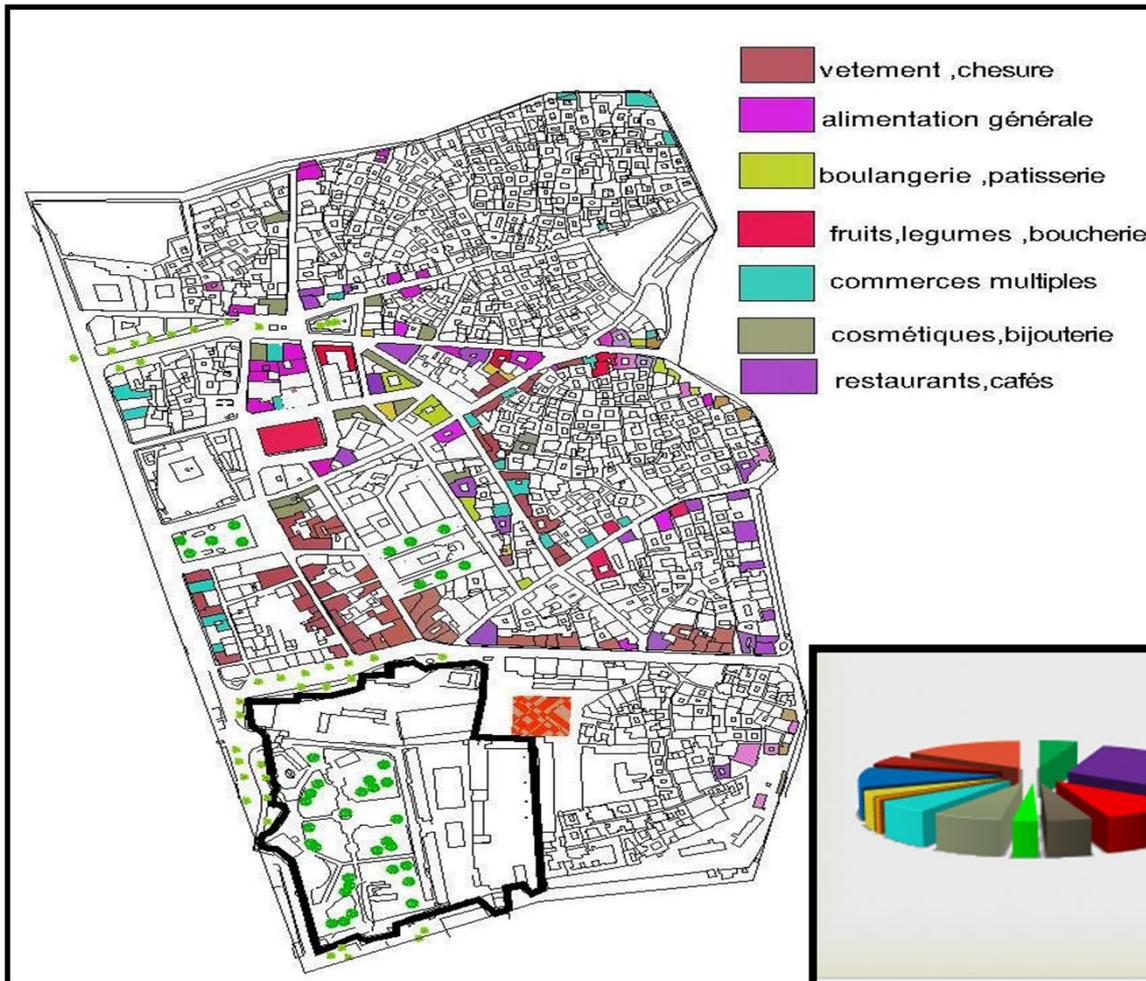
Figure 53 : cartes des espaces publics (par l'auteure)



f Dimension socio-économique :

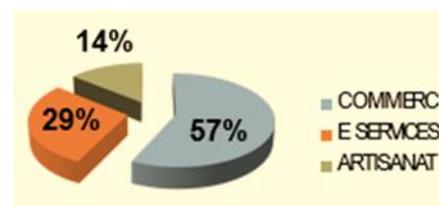
➤ Economie :

❖ médina :



Les locaux commerciaux
Se situent en majorité dans les rues Banou Ziane et Ibn Khaldoun

| Type de commerce | Nombre total | Pourcentage total | Etat |
|--------------------------------------|--------------|-------------------|----------------------------|
| Alimentation général | 15 | 10.5 | fonctionnel |
| boulangerie | 04 | 02.5 | fonctionnel |
| Fruits/légumes et boucheries | 10 | 06.80 | fonctionnel |
| Habillement/chaussures | 36 | 20.2 | fonctionnel |
| Equipement domestique électroménager | 06 | 4.6 | fonctionnel |
| Restaurant /café | 06 | 6 | fonctionnel |
| Artisanat | 10 | 3.92 | 04 fonctionnel 06 fermé |
| Local fermé | 72 | 41.2 | fonctionnel |



❖ Le centre ville :



| COMMERCES | |
|---------------------------|------|
| Restauration / Cafés | 18 % |
| Habillement et chaussures | 25 % |
| Bijouteries | 9 % |
| Equipements informatiques | 6 % |
| Merceries | 9 % |
| Opticiens | 7 % |
| Taxi phones | 3 % |
| Librairies | 3 % |
| Electroménager | 1 % |
| Vaisselle | 3 % |
| Pharmacies | 2 % |
| Cosmétiques | 8 % |
| Literie | 2 % |
| Alimentation | 1 % |
| Autres | 3 % |

Tableau 7 : types de commerce en centre ville (par l'auteur)

| SERVICES | |
|--------------------|------|
| Médecins | 9 % |
| Avocats | 4 % |
| Agences de voyages | 20% |
| Télécommunication | 2 % |
| Forces de l'ordre | 11 % |
| Banques | 7 % |
| Administrations | 22 % |
| Associations | 19 % |
| Autres | 6 % |

Tableau 9 : type de services en centre ville (par l'auteur)

| ARTISANAT | |
|----------------------|------|
| Tissage | 29 % |
| joaillerie | 16% |
| orfèvrerie | 6 % |
| Habits traditionnels | 45 % |
| Autres | 4 % |

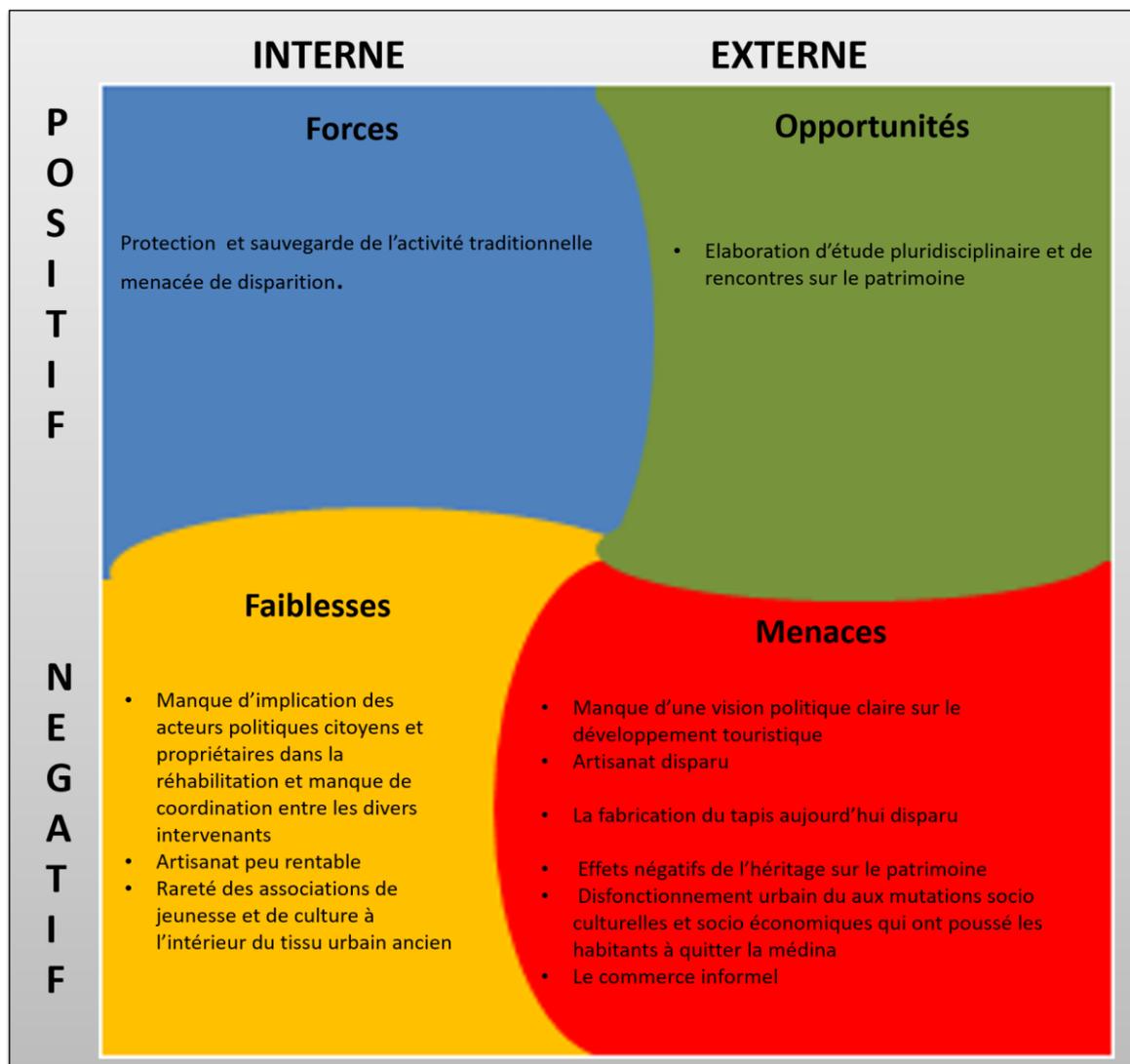
Tableau 8 types d'artisan en centre ville (par l'auteur)

➤ Densité :

L'analyse de l'évolution de la population triée à partir des tableaux récapitulatifs par communes, ont été recueillies auprès de la DPAT.

En effet, la médina qui renfermait 20% de la population de Tlemcen en 1966 représente en 1998 7.6% et en 2015 14% de la population qui représente une densité la plus forte au niveau du grand Tlemcen, malgré l'importance de l'activité commerciale qui a gagné toute la partie centrale de la médina.⁸⁹

✓ Synthèse :



⁸⁹ Mémoire magister, Melle SEDDIKI Zahira, 2016, Université Aboubakr Belkaïd : La réhabilitation urbaine durable : vers une méthodologie locale Cas du centre historique de Tlemcen

g Le diagnostic partagé et l'Aptitude de l'utilisateur du centre ville à adopter le développement durable dans ses déplacements :

Dans le cadre de la concertation autour du projet « le centre historique de tlemcen et la mobilité durable », et pour confirmer le diagnostic et connaître l'avis de la population sur les opérations et les différentes thématiques qui composent le projet, un questionnaire a été conçu et très largement diffusé dans toute l'aire d'études « centre historique ».

- **Présentation de l'échantillon :**

Des avis issus d'un échantillon diversifié du point de vue de l'âge, du sexe, de la catégorie sociale, et du taux de fréquentation du centre ville avec une dominance des personnes âgées de 25 à 60 ans.

- Le nombre des personnes interrogées : 60 personnes.

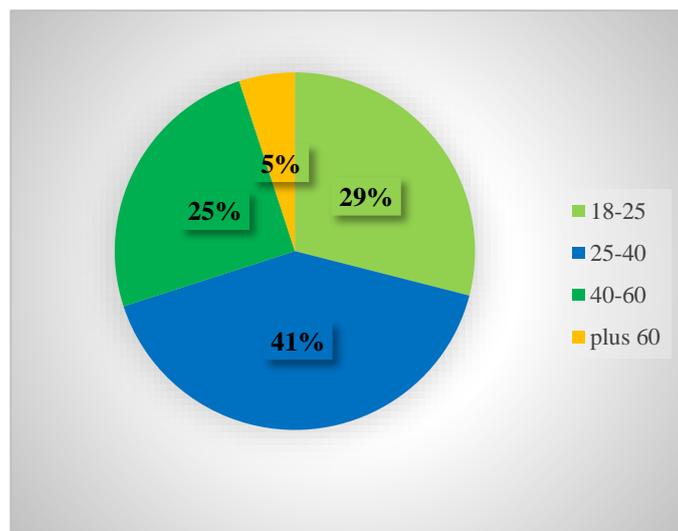


Diagramme 1 : Répartition des individus selon l'age

- **RESIDENCE :**

2/3 des répondants habitent à tlemcen, soit en centre de ville à 27% soit dans les autres quartiers (38%). Pour le reste, 23% habitent dans l'agglomération tlemcen et 12% en dehors de l'agglomération.

| | |
|-----------------------|-------|
| Centre de ville | 27.2% |
| hors centre de ville | 37.7% |
| Agglomération tlemcen | 23.4% |
| Hors agglomération | 11.7% |

- Qualité :

Une grande majorité des répondants sont clients des commerces du centre-ville

| | |
|----------------------------|-------|
| Client du centre-ville | 62.0% |
| Commerçant en centre-ville | 5.1% |
| Travaille en centre-ville | 23.7% |

- Les résultats :

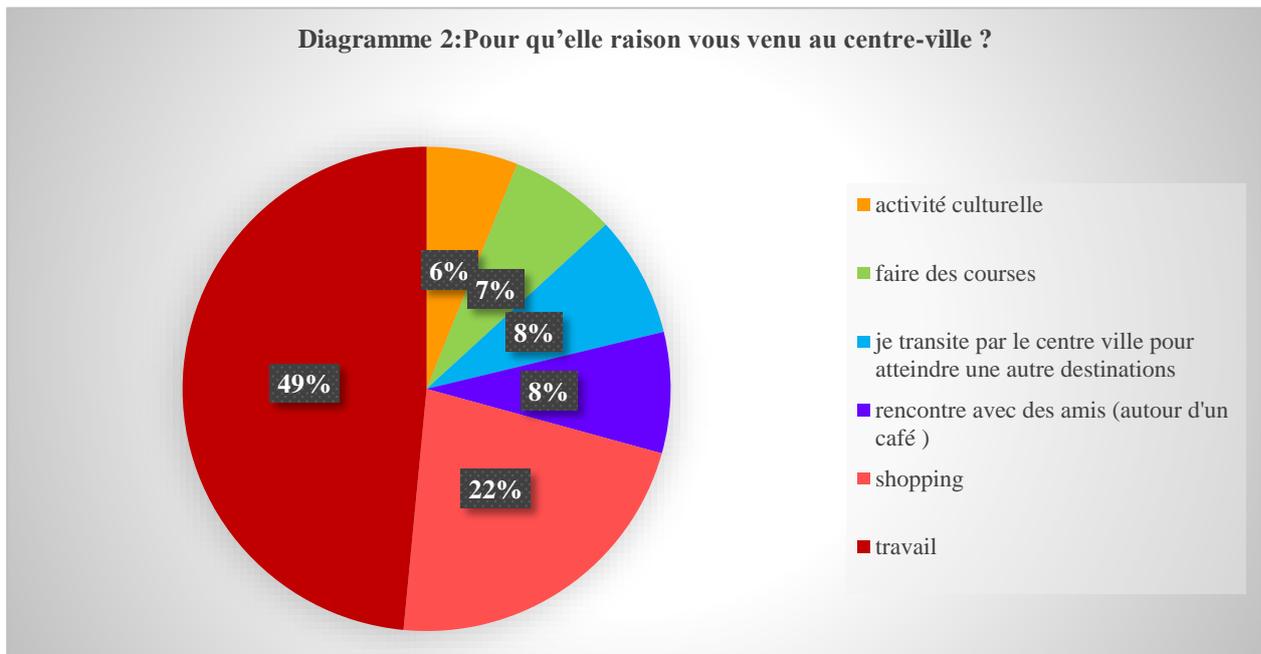


Diagramme 3:
Qu'elles sont les grands problèmes vous trouvez dans le centre-ville ?

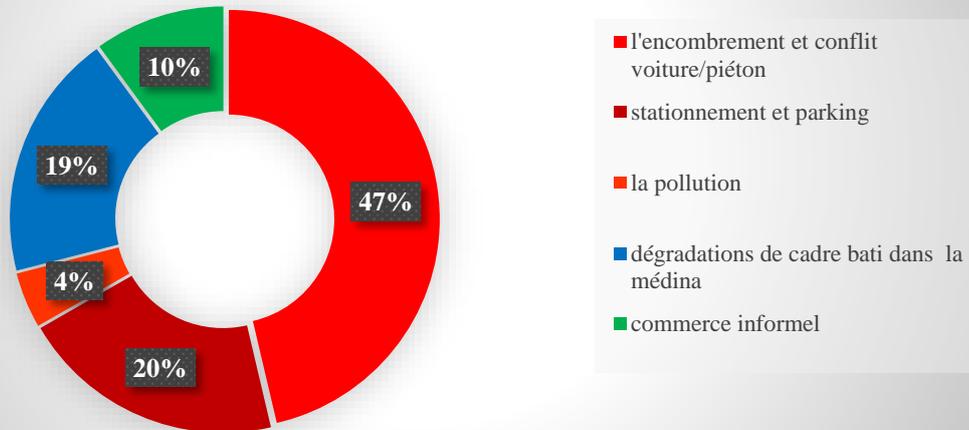


Diagramme 4:
Diriez-vous que l'aménagement de ce marché (formel et informel) est !

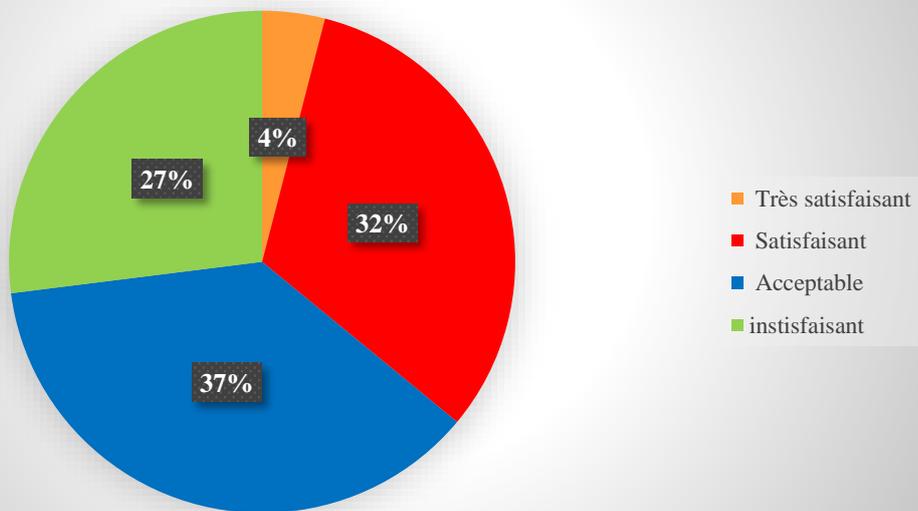


Diagramme 5:
D'après vous, quelles sont les grandes problématiques ?

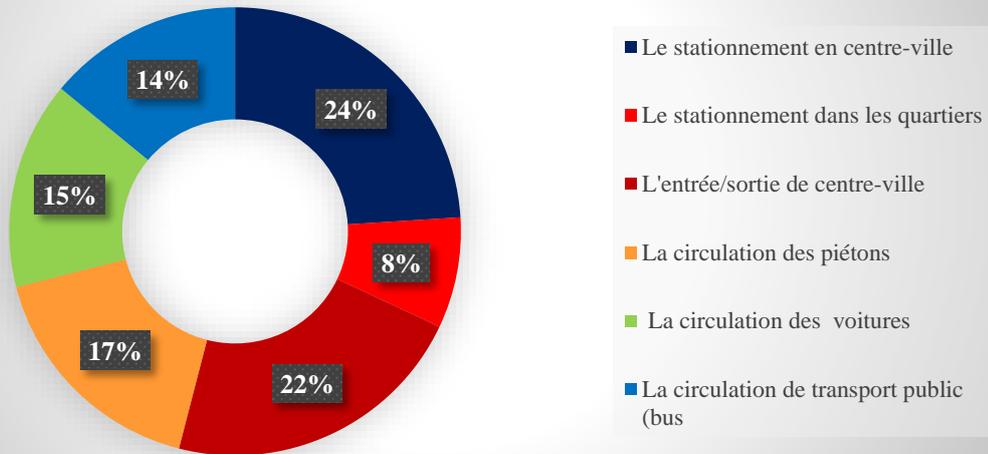
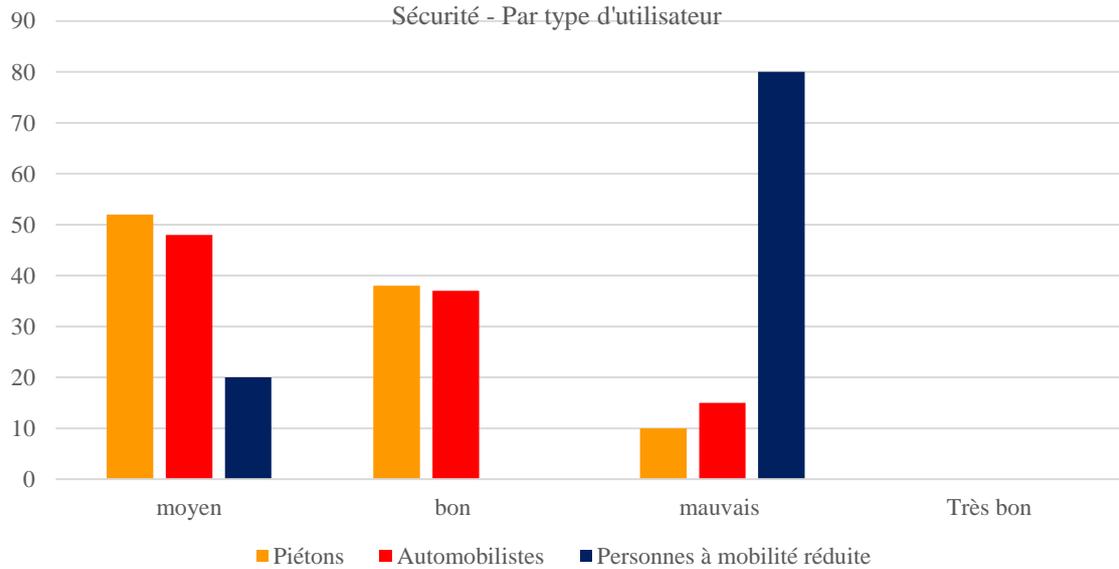
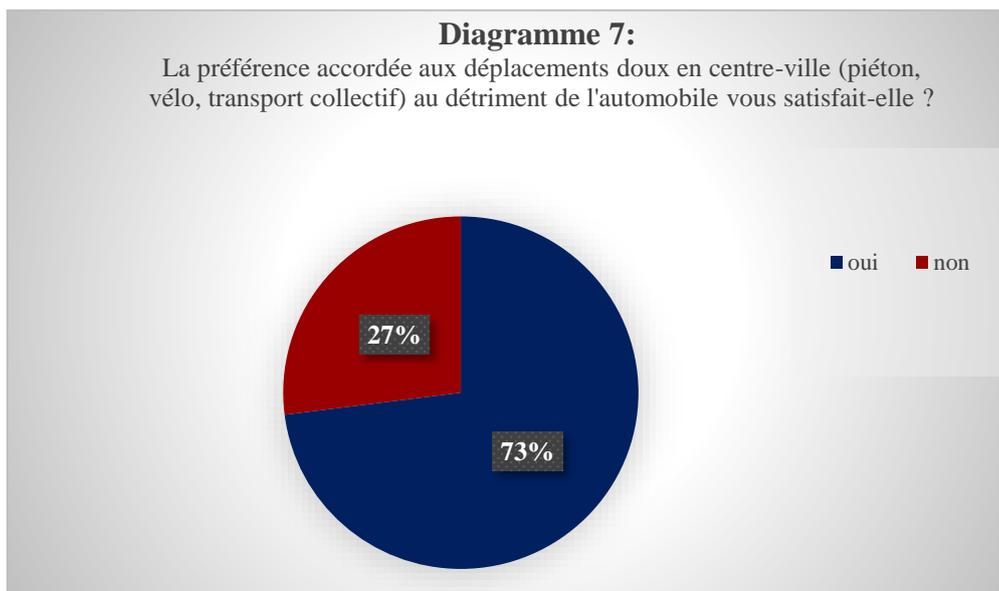


Diagramme 6:

Sécurité - Par type d'utilisateur

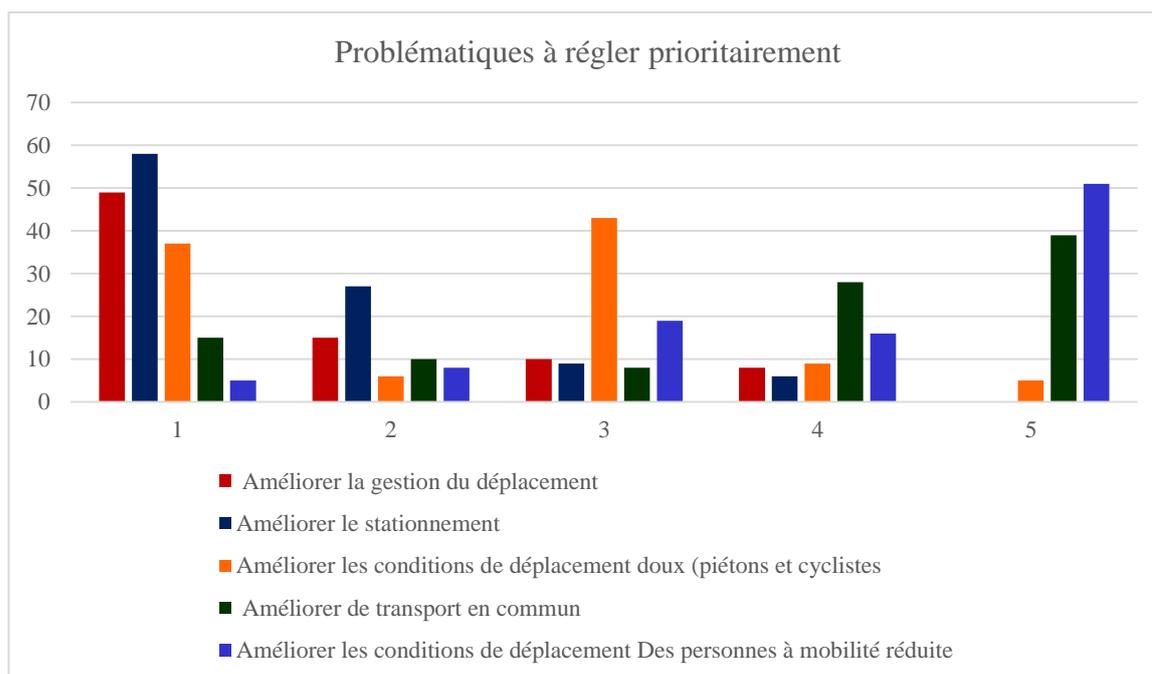




- la future zone piétonne doit :

| | oui | non | NRP |
|--|-------|-------|-------|
| être totalement interdite à la circulation des véhicules à moteur | 47,4% | 37,0% | 15,6% |
| offrir la possibilité d'accès restreint aux résidents et commerçants | 73,9% | 15,8% | 10,3% |
| permettre des franchissements pour les véhicules à certains endroits | 53,2% | 30,8% | 16,0% |

- ❖ Les répondants pensent qu'il faut totalement interdire la circulation des véhicules à moteur dans la zone piétonne. Paradoxalement et dans des proportions plus importantes, ils permettraient des franchissements pour les véhicules à certains endroits



| | Pontentialité et force | Faiblesse et menace | Enjeux |
|--|--|---|--|
| dimension urbaine | <ul style="list-style-type: none"> -Elaboration d'études pluridisciplinaire et de rencontres sur le patrimoine -Recherche de solutions légales pour la récupération des maisons anciennes de valeur historique en péril | <ul style="list-style-type: none"> -L'ancienneté, la vétusté et la dégradation des bâtisses -La présence de certaines parcelles vides utilisées comme parking non organisés -Risque de dégradation plus grande du patrimoine existant et perte irrémédiable -Introduction de styles architecturaux différents (non traditionnels) -Techniques de construction traditionnelle en voie de disparition Risque de dégradation d'une architecture coloniale, aucune prise en charge par les différents acteurs du patrimoine -Existence d'équipement inadéquat à la nature d'activité à l'intérieur des vocations de centre historique -Manque de savoir-faire technique dans le domaine du bâti traditionnel -Indisponibilité de matériaux de construction traditionnelle (brique, carrière de pierre et de chaux, menuiserie traditionnelle, Zellidj,...etc --Les constructions rénovées ne respectent ni le cachet architectural ancien ni les matériaux traditionnelles | <ul style="list-style-type: none"> - la centralité et la cohérence du développement urbain. -Revalorisation de l'image du centre |
| dimension historique et patrimoine: | <ul style="list-style-type: none"> - Le centre historique de Tlemcen occupe une position centrale géographiquement -le centre historique de Tlemcen a été érigé en secteur sauvegardé - Le centre historique riche des monuments historiques et culturels - Aménagement d'itinéraire et de circuits mettant en valeur le patrimoine monumental et architectura | <ul style="list-style-type: none"> -monument (Bab el kermadine) non mis en valeur -Patrimoine architecturale fortement dégradé ou abandonné - Manque d'une vision politique claire sur sauvegarde de la médina Risque de dégradation d'une architecture coloniale, aucune prise en charge par les différents acteurs du patrimoine - Manque de reconnaissance par la population de la valeur de leur patrimoine | <ul style="list-style-type: none"> - la conservation du patrimoine et sa mise en valeur et sauvgarde de la médina. |
| dimension infrastructure et mobilité : | <ul style="list-style-type: none"> -améliorer l'offre de transport collectif et le partage des réseaux routiers, -La Ling ferroviaire - mise un plan de circulation au centre historique -mise un plan de transport urbain et interurbain | <ul style="list-style-type: none"> -Dégradation des voiries -Le stationnement est offert dans sa totalité sur rue ou sur les petites placettes aménagées par la collectivité et géré d'une manière anarchique -l'utilisation abusive des espaces piétonniers à des fins commerciales. - Absence des voies piétonnes -Absence de parkings règlementés selon les normes requises -Absence les modes doux -Transport urbaine anarchique | <ul style="list-style-type: none"> -une startégie de développement du centre historique pour une mobilité durabel |
| dimension socio -économique | <ul style="list-style-type: none"> -Protection et sauvegarde de l'activité traditionnelle menacée de disparition - Elaboration d'étude pluridisciplinaire et de rencontres sur le patrimoine | <ul style="list-style-type: none"> -Manque d'une vision politique claire sur le développement touristique -Artisanat disparu -Effets négatifs de l'héritage sur le patrimoine -Disfonctionnement urbain du aux mutations socio culturelles et socio économiques qui ont poussé les habitants à quitter la médina -Le commerce informel | <ul style="list-style-type: none"> - une approche de développement du l'artisan et tourisme |

| | Pontentialité et force | Faiblesse et menace | Enjeux |
|------------------------------------|--|---|---|
| dimension socio-économique | | <ul style="list-style-type: none"> -Manque d'implication des acteurs politiques citoyens et propriétaires dans la réhabilitation et manque de coordination entre les divers intervenants -Artisanat peu rentable -Rareté des associations de jeunesse et de culture à l'intérieur du tissu urbain ancien | <ul style="list-style-type: none"> -redynamiser l'avenue sur les plans économique, --- -marketing du patrimoine culturel matériel et immatériale de la société cial et culturel |
| dimension environnement et paysage | <ul style="list-style-type: none"> -places assurent également un rôle de jonction et d'articulation entre le tissu traditionnel et le tissu colonial -la partie traditionnelle renferme une série de placettes qui caractérisent les parcours importants de la médina en créant des moments marquant les différents espaces - constituent les supports d'une ambiance urbaine excellente. Prenant comme exemple la place Emir Abdelkader -les placettes situées au niveau des différents quartiers résidentiels telles que Sidi Djabbar, Sidi Yeddoun, Derb Messoufa, R'Hiba, constituent d'une part des lieux de rencontre des habitants et d'autres part des espaces d'articulation entre quartier et un autre. | <ul style="list-style-type: none"> - Manque de gestions de déchet -Des espace en ruine nos exploitées -Les heures de rejetée et ramassées la les poubelles et les dèches no respecté - Des tassements du sol -La vétusté du système d'assainissement qui caractérise cette tranche ancienne de la ville (système Sloukia). manque de mobilier urbain (bouches d'incendies, poubelles...) -Manque de l'espace vert -manque les airs de jeux | <ul style="list-style-type: none"> -préservations et valorisations d'une unité payeserger unique - la liaison entre pasée et présent et future |

Conclusion.

Par cette lecture du contexte local, ainsi que par l'évaluation des potentialités de la ville et de son centre on note plusieurs dysfonctionnements (une gestion urbaine sectorielle, l'absence d'une stratégie de mobilité urbaine durable) qui se manifestent aux différents niveaux composant ce territoire.

Ce diagnostic montre qu'un projet de mobilité urbaine durable doit être abordé par différentes dimensions, et non plus comme une action physique isolée, c'est sur cette base solide que se prennent les décisions clés. Afin d'améliorer cette constatation, nous allons aborder dans le chapitre suivant une approche thématique « les expriences » pour voire une idée sur le partique sur le terrain et complété l'approche théorique.

Chapitre III:
Approche Thématique (les expériences)

Introduction :

Afin de passer à la réalisation d'un projet urbain et apporter des solutions pour pouvoir répondre aux problématiques posées dans notre aire d'intervention, Il est nécessaire de faire une évaluation approfondie des expériences et des interventions.

On a sélectionné trois exemples qui peuvent nous aider à améliorer la situation de notre site.

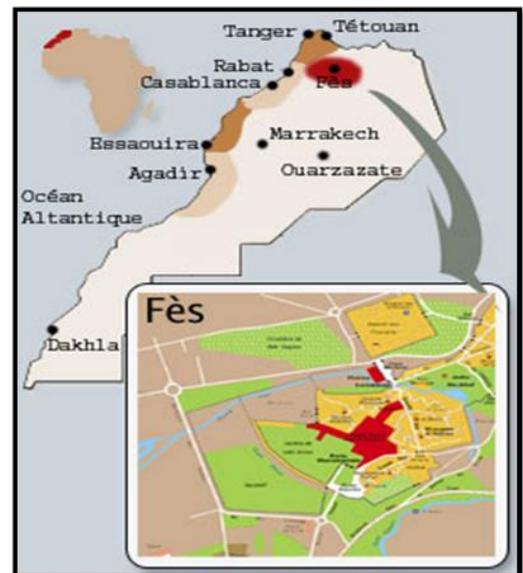
Pour cela on a choisis des exemples portés des critères suivants:

- ✓ La pertinence : les exemples abordent des problématiques urbaines comparables à la problématique de notre air d'intervention. Aussi les enjeux de ces projets sont semblables aux nôtres.
- ✓ type de quartier spécifique : le coeur de ville historique, plus particulièrement dans le méditerranéen « les médinas ».

1.9 La médina fes :

- **SITUATION :**

Fès est une ville du Maroc central, située à 180 km à l'est de Rabat, entre le massif du Rif et le Moyen Atlas. Faisant partie des villes impériales du Maroc Fès s'étendent sur trois secteurs : la ville ancienne (médina), classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'enceinte royale et les quartiers nouveaux, établis par les Français, et qui s'étendent de nos jours dans la plaine environnante.



- Deux principales approches différentes ont été reconnues au cours des dernières décennies. La première est mise en œuvre entre 1980 et 2000 et se caractérise par des actions ponctuelles de réhabilitation et de sauvegarde, La seconde approche a été notée depuis 2000, car la conception et l'action dans le domaine du patrimoine et du développement local

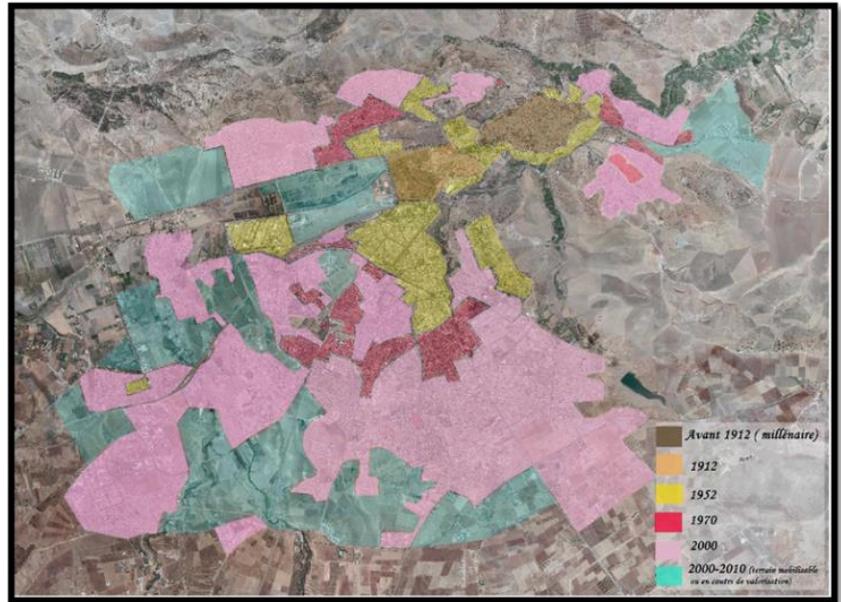


Figure 54 : médina de fes et fj 1952-2010

• **ACCESSIBILITE ET REAMENAGEMENT DANS LA MEDINA :**

Le projet de réhabilitation initié au début des années 2000 par les communes de Fès Médina et Jdid Mechouar en partenariat avec l'Agence de Dédensification et de Réaménagement de Fès (ADERFès), s'est donné pour ambition de fluidifier la circulation en identifiant trois types de flux : les livraisons de marchandises, la circulation des services urbains (secours, sécurité et collecte des déchets), les flux touristiques.

Différentes actions ont été mises en œuvre pour limiter l'usage de modes motorisés dans la médina : La desserte par autobus des principales portes d'accès a été améliorée, notamment par une augmentation de la fréquence.

- Des parkings ont été aménagés aux portes de la médina et les accès et pistes existantes ont été réaménagés.

Le nombre d'axes traversant la médina ont été réduits au profit de pénétrantes en cul de sac.

- Un réseau de voirie d'urgence a été mis en place pour permettre la circulation des ambulances et autres engins de protection civile de sécurité. Sur les 91 km de voirie de la médina, le réseau de voirie d'urgence constitue un linéaire de 14 km. Des véhicules adaptés aux ruelles étroites ont été mis à disposition.

L'utilisation d'ânes pour le transport de marchandises et la collecte des déchets a été incitée.

-Des travaux sur la voirie ont été réalisés, dans le respect du style architectural antérieur, pour faciliter l'usage des modes de transport non motorisés, notamment pour le passage des charrettes.

- Les flux touristiques qui étaient concentrés sur un axe principal ont été réorientés grâce à la réalisation de six circuits touristiques. Ces parcours qui desservent les différents sites remarquables sont représentés sur les panneaux installés dans la médina, ainsi que sur un guide disponible en quatre langues.

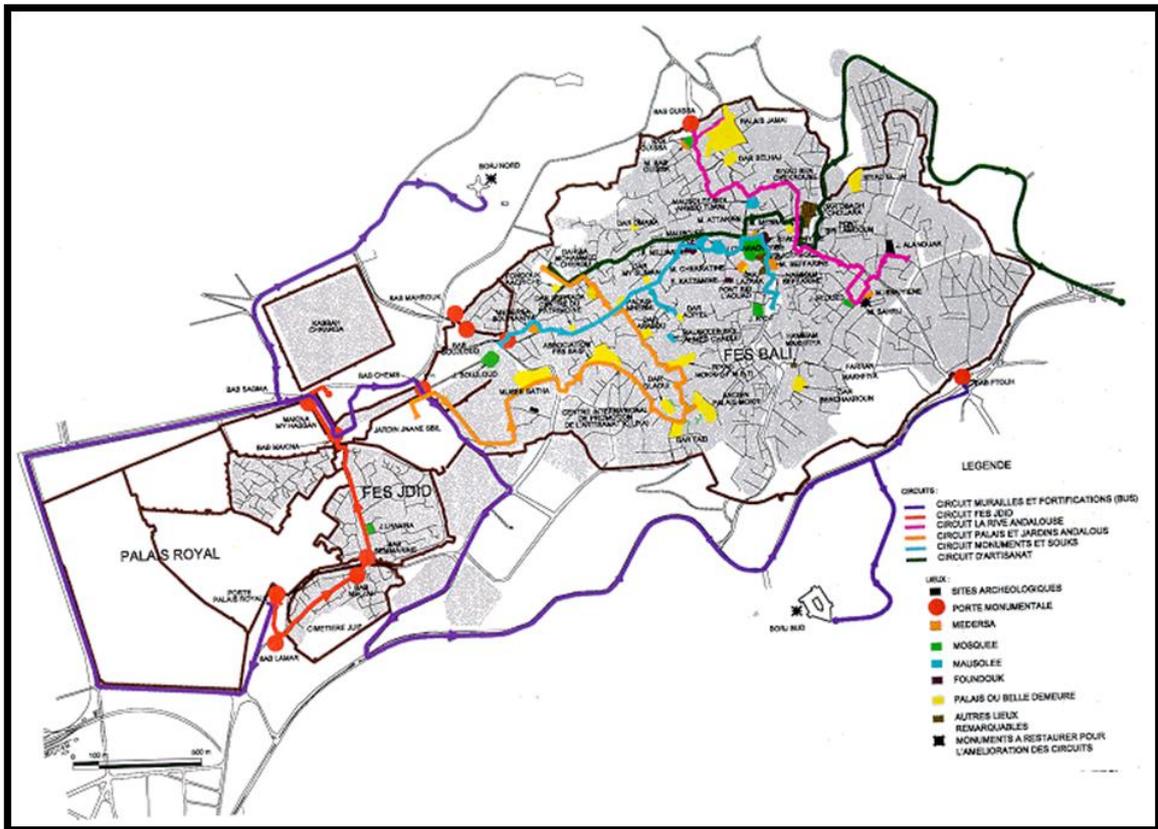
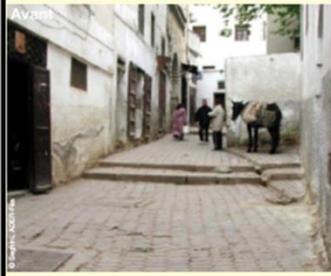


Tableau 10 : cartes médina fes " les fux touristique"

Source ⁹⁰

⁹⁰ PLAN D'AMENAGEMENT TERRITOIRE DES MUNICIPALITES DE ZAOUAGHA, MECHOUAR-FES EL JADID, FES-MEDINA ET AGDAL.

Elimination d'obstacles



Création de rampes carrossables



Véhicule d'entretien triporteur, à force musculaire



Véhicule d'entretien à gabarit réduit, motorisé



Véhicule de livraison triporteur, à force musculaire



Véhicule de livraison à gabarit réduit, motorisé



Véhicule postal triporteur, à force musculaire



Véhicule postal à gabarit réduit, motorisé



- Ces différents investissements et ce nouveau plan de circulation se sont faits conjointement avec un vaste programme de réhabilitation de la médina qui a permis de renforcer le caractère touristique de la ville, en rénovant des monuments et des places publiques, ainsi qu'en délocalisant certaines activités polluantes

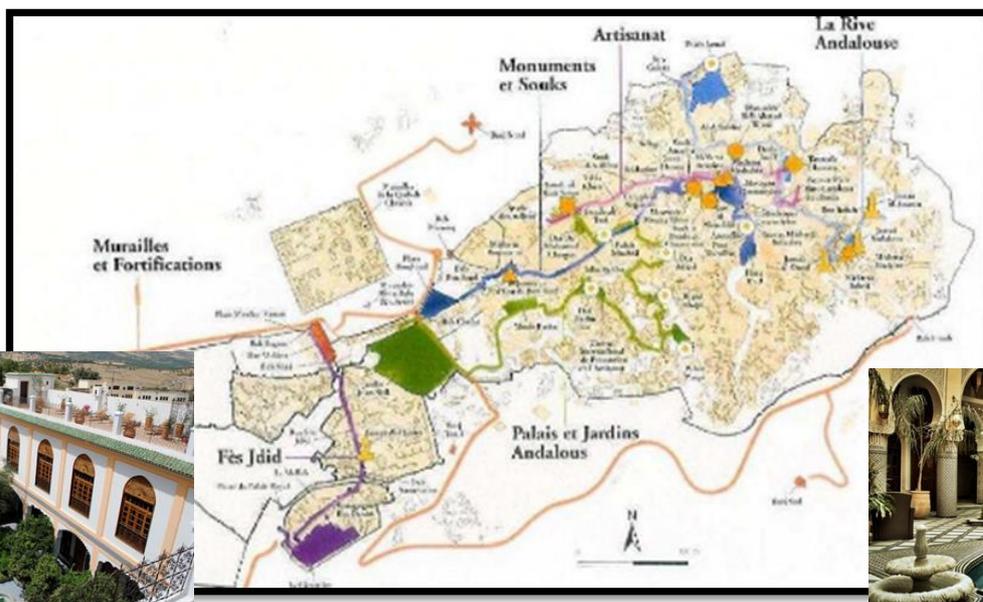
- **Patrimoine et développement local à Fès : lancement des opérations de sauvegarde et focalisation sur la Médina :**

Le programme de restauration, de réhabilitation et de sauvegarde des sites et monuments de la ville couvre d'autres actions d'équipement et d'aménagement (percées, portes et pénétrantes, dallage des ruelles, aménagement des places Rcif et Boujloud, aménagement de Oued El Jawahir, équipement des circuits touristiques de la Médina, aménagement du secteur de Ain Azliten et de l'entrée de Rcif, etc.). Ces actions ont été lancées dans un cadre de partenariats impliquant de nombreux acteurs locaux, nationaux et internationaux

- **L'approche régionale du développement du tourisme : mise en œuvre du Plan de Développement Régional Touristique (PDRT) :**

-Il s'agit d'un programme diversifié élaboré selon une vision prospective et un projet clair de développement intégrant toutes les composantes de l'activité comme l'accueil, l'hébergement, l'animation, l'intégration d'autres formes du tourisme (comme le tourisme culturel) et la préparation des structures de communication et de transport.

--Une considérable dynamique d'investissement en Médina est en cours dans le cadre du développement de nouvelles formes d'accueil touristique. C'est le cas des maisons d'hôtes souvent fondées dans des riads restaurés pour un accueil de luxe.



- **Plan de développement régional de l'artisanat (PDRA), 2007-2011**

Le programme est composé de quatre principaux axes qui s'articulent autour de plusieurs actions.

-Le premier axe vise l'appui à la production de l'artisan individuel. Il met l'accent sur des actions de motivation des producteurs pour le développement des produits de qualité

-Le deuxième axe cible l'amélioration de la commercialisation des produits des artisans individuels

-Le troisième axe, ciblant le développement et la restructuration de l'entreprise dans le domaine de l'artisanat

-Le quatrième axe, intitulé « mesures horizontales »



1.10 La ville sfax (صفاقس) :

- **SITUATION :**

-Ville portuaire située à l'est de la Tunisie, Sfax est la deuxième commune du pays avec près de 300 000 habitants pour 56 km². Second pôle économique après Tunis, l'agglomération de Sfax est constituée de 7 communes qui totalisent plus de 500 000 habitants pour une superficie totale de 220 km²

-Le noyau central de l'agglomération est formé d'une médina cernée de remparts (rbat) et d'une ville moderne, née sous le protectorat français de Tunisie, et incluant l'hôtel de ville et la gare



- **STRATEGIE DE DEVELOPPMENT DU GRAND SFAIX : POUR UNE MOBILITE DURABLE :**

-La SDGS, mise en œuvre en 2002, s'est formée en 4 grandes étapes (diagnostic, scénario, vision, plan d'action) :

-Plan de circulation : en 2004, un plan de circulation de Sfax fut élaboré avec la volonté de maîtriser le trafic automobile, promouvoir les modes alternatifs, faciliter le stationnement. L'évaluation de ce plan de circulation est en cours.

- Zones de stationnement : la SDGS prévoit l'installation de plusieurs parkings à proximité du centre-ville. Ces zones de stationnements doivent mettre fin au stationnement anarchique. Certains experts ont émis des réserves quant à l'efficacité réelle de cette politique, argumentant que la mise en place de parkings n'est pas pour favoriser la réduction des véhicules particuliers.

-Les zones bleues : les zones bleues permettent de limiter la durée de stationnement en le rendant payant dans le centre-ville de Sfax.



Figure 1 : Pôles urbains de la ville de Sfax.

- Evaluation de SORETRAS : mise en route d'une étude pour évaluer le degré de performance des transports collectifs par bus de la SORETRAS.
- Plan de Déplacements Urbains : la ville de Sfax cherche à établir un PDU mais à l'heure actuelle aucune date n'est envisagée.
- Transports en Commun en Site Propre : étude de faisabilité pour la réalisation d'un TCSP type métro léger ou tramway.
- Médina : entretien de la voirie de la médina dans le respect des matériaux traditionnels.
 - Les revalorisations de la médina de sfax :
 - Revalorisation de l'image du centre
 - Sauvegarder du patrimoins
 - Economique : marketing du patrimoine culturel matériel et immatériale de la société



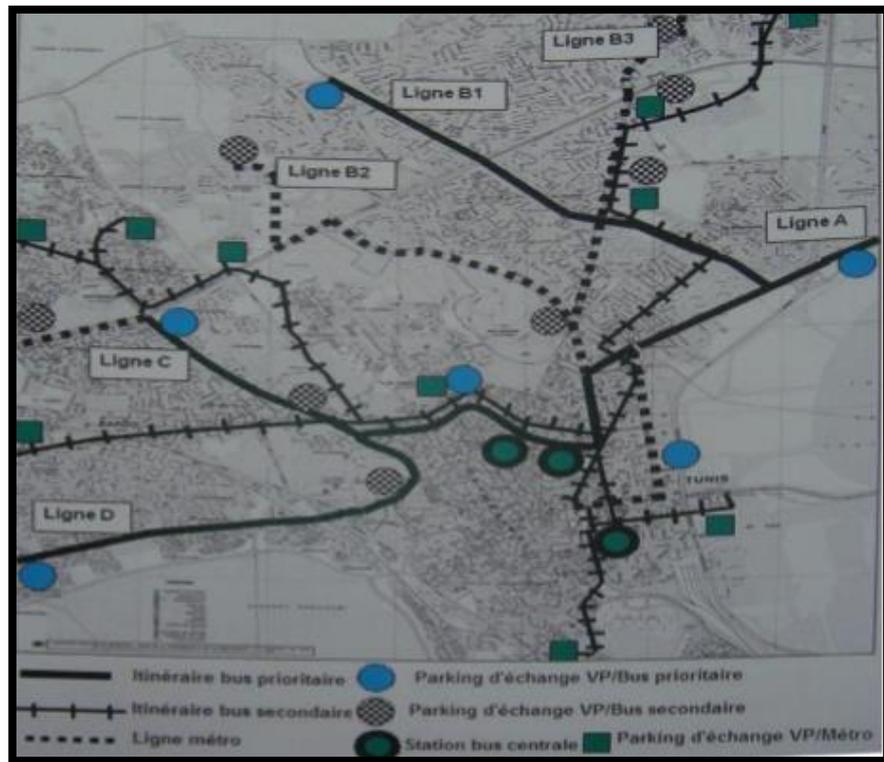
1.11 L'hypercentre de Tunis :

-Au lendemain de l'indépendance, médina, faubourgs et ville coloniale constituaient les Principaux centre d'intérêt des tunisois

- **Projets d'infrastructure de transport :**

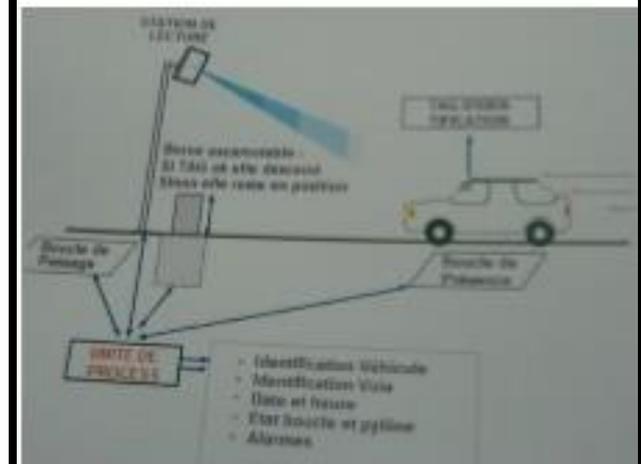
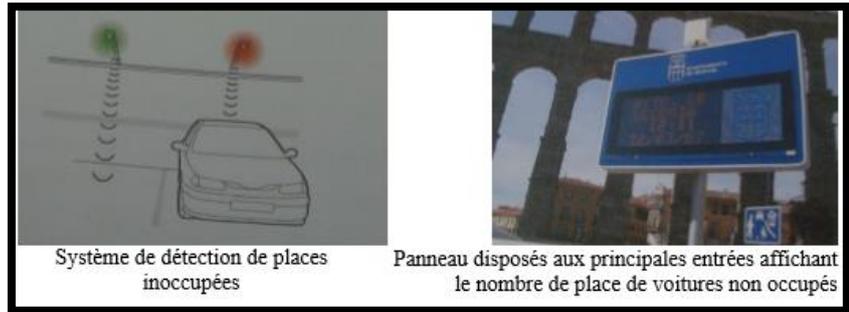


- Dans le cadre d'adoption d'une démarche durable, un ensemble d'études a été lancé au niveau du périmètre de la ville de Tunis dans plusieurs domaines, Ces issues touchent essentiellement la bonne gestion du stationnement et la favorisation des modes doux (bicyclette, minibus électrique, zones piétonnes) et sont proposés avec une palette de services de NTIC.



Localisation des parkings d'échange VP/TC

- Stationnement : Devant la nécessité de réduire le nombre de véhicules privés qui circulent au centre ville de Tunis et conjointement au développement des transports publics, des parkings de dissuasion (échange TC/VP) sont localisés au niveau de quelques stations de rabattement de TC , bus ou métro léger et cela, comme le prône le PDRT, afin de maintenir un partie des véhicules privés hors du centre ville tout en favorisant l'usage des transports collectifs .
- Modes doux :
 - ✓ Piste cyclable La mise en place d'une piste cyclable aux berges du Lac, n'a pas eu un grand succès, vu qu'elle est abandonné dans l'espace limitrophe des Berges du Lac et cité Khadhra, là où il n'y a ni activité ni comment arriver à cet emplacement en bicyclette, il faut posséder une voiture pour ramener son vélo de chez soi dans le coffre.
 - ✓ Zones piétonnes : Proposition de zones piétonne à la médina et au parc Belvédère. Cela en veillant à installer des bornes escamotables ne laissant passer que les véhicules avec autorisation détecté par les capteurs installés,
- Minibus électrique pour touristes : Ce bus est autorisé au niveau des zones piétonnes vu qu'il est respectueux envers l'environnement, silencieux et ne présente pas de très forte vitesse



| | Actions Mobilité et accessibilité | Actions socio-économique |
|---------------------------------|--|---|
| La ville fes | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Des parkings ont été aménagés aux portes de la médina et les accès et pistes existantes ont été réaménagés. <p>Le nombre d'axes traversant la médina ont été réduits au profit de pénétrantes en cul de sac.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Un réseau de voirie d'urgence a été mis en place pour permettre la circulation des ambulances et autres engins de protection civile de sécurité. Sur les 91 km de voirie de la médina, le réseau de voirie d'urgence constitue un linéaire de 14 km¹. Des véhicules adaptés aux ruelles étroites ont été mis à disposition. ➤ L'utilisation d'ânes pour le transport de marchandises et la collecte des déchets a été incitée. ➤ - Les flux touristiques qui étaient concentrés sur un axe principal ont été réorientés grâce à la réalisation de six circuits touristiques. Ces parcours qui desservent les différents sites remarquables sont représentés sur les panneaux installés dans la médina, ainsi que sur un guide disponible en quatre langues | <ul style="list-style-type: none"> ➤ -lancement des opérations de sauvegarde et focalisation sur la Médina : <p>-Le programme de restauration, de réhabilitation et de sauvegarde des sites et monuments de la ville couvre d'autres actions d'équipement et d'aménagement (percées, portes et pénétrantes, dallage des ruelles, aménagement des places Rcif et Boujloud, aménagement de Oued El Jawahir, équipement des circuits touristiques de la Médina</p> <p>-les interventions ont été ponctuelles et localisées et touchent en premier lieu les constructions menaçant ruine ainsi que certains monuments et sites de grande valeur patrimoniale (Foundouks, remparts et places publiques).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ L'approche régionale du développement du tourisme : mise en œuvre du Plan de Développement Régional Touristique (PDRT) ➤ Le Plan de développement régional de l'artisanat (PDRA), |
| la ville sfax (صفاقس) | <ul style="list-style-type: none"> ➤ STRATEGIE DE DEVELOPPMENT DU GRAND SFAX : POUR UNE MOBILITE DURABLE : <p>-Plan de circulation</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zones de stationnement ➤ Les zones bleues ➤ Transports en Commun en Site Propre : étude de faisabilité pour la réalisation d'un TCSP type métro léger ou tramway. ➤ Médina : entretien de la voirie de la médina dans le respect des matériaux traditionnels | <ul style="list-style-type: none"> • Les revalorisations de la médina de sfax : ➤ Revalorisation de l'image du centre. ➤ Sauvegared du patrimoins ➤ Economique : marketing du patrimoine culturel matériel et immatériale de la société |
| l'hypercentre de Tunis | <ul style="list-style-type: none"> ➤ bonne gestion du stationnement et la favorisation des modes doux (bicyclette, minibus électrique, zones piétonnes) : ➤ Stationnement ➤ Modes doux : Piste cyclable Zones piétonnes Minibus électrique | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Rééquilibrer la fréquentation des différents tronçons de l'avenue en développant d'autres centres d'intérêt et en facilitant les déplacements (aménager des passages entre tronçons et rives, implantation de nouveaux équipements attractifs) ➤ redynamiser l'avenue sur les plans économique, social et culturel.Conserver la physionomie de l'avenue. ➤ L'aménagement a conservé à l'avenue sa physionomie initiale |

Conclusion :

Après les résultats qu'on a déduire de diagnostic partagée de l'aire d'études et l'analyse des expériences et les recommandations de pdau et pos et plan de circulations en les emplois comme des piliers fondamentaux pour élaborations la phase prochaine « l'intreventions urbaine » et la formulations de scénarios d'aménagement tout en pensant au nos objectives pour développée la programmations urbaine .

Chapitre IV: Approche conceptuelle : intervention urbaine
(projet urbain)

Introduction :

Compte tenu des approches étudiées, des orientations des instruments d'urbanisme (PDAU/ POS), du Plan de transport, des enjeux relatifs à l'aire d'étude, un scénario d'aménagement urbain sera formulé, basé sur une stratégie débouchant sur la programmation urbaine.

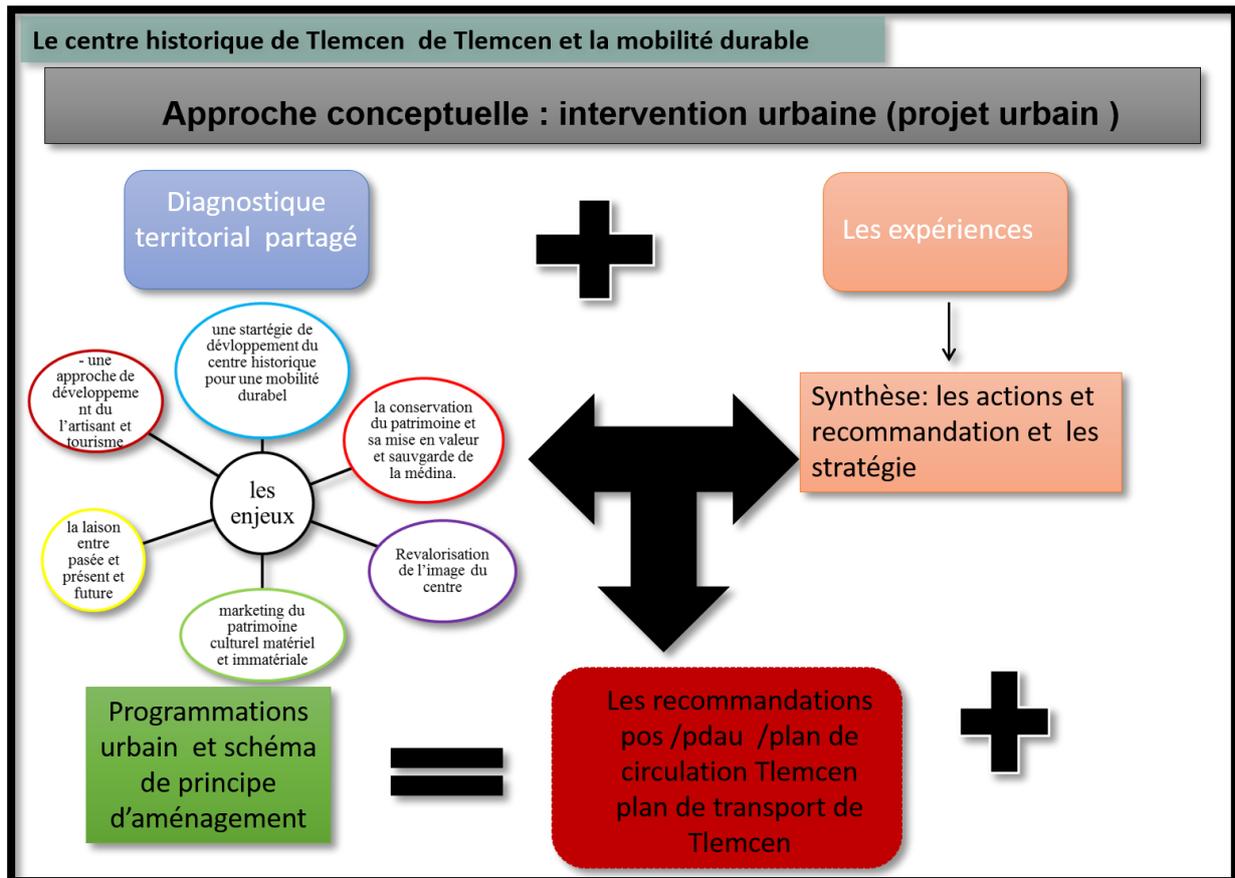
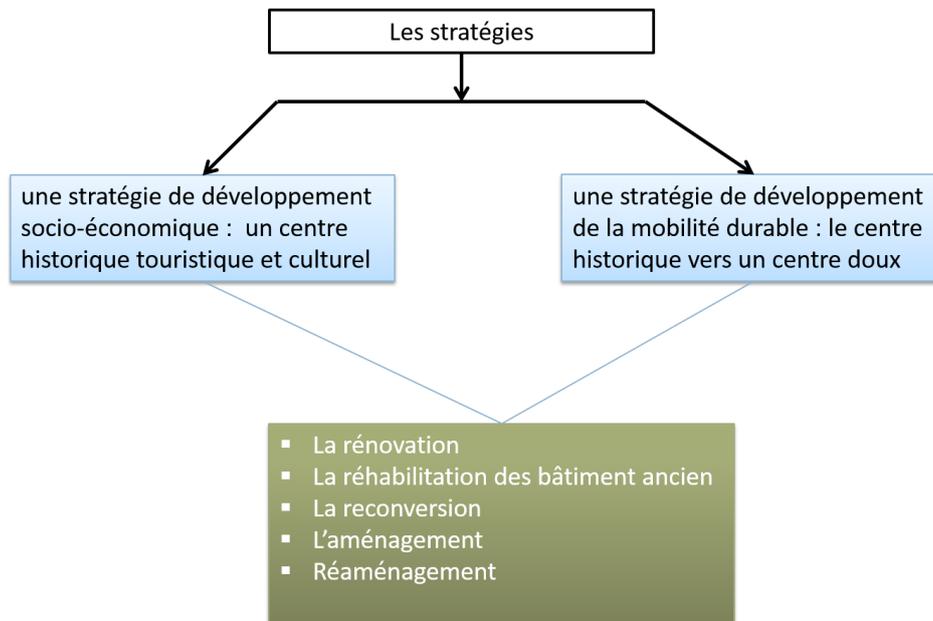


Figure 55 : schéma de procusse de programation urbaine (par l'auteur)

1.12 Conception des scénarios d'aménagements :

Cette phase consiste principalement en l'élaboration de propositions et des principes d'aménagement suivant des stratégies, notre scénario découle de deux stratégies de développement socio-économique et de mobilité durable :



□ Avant de passer au scénario nous allons définir ses principes:

➤ Les Enjeux :

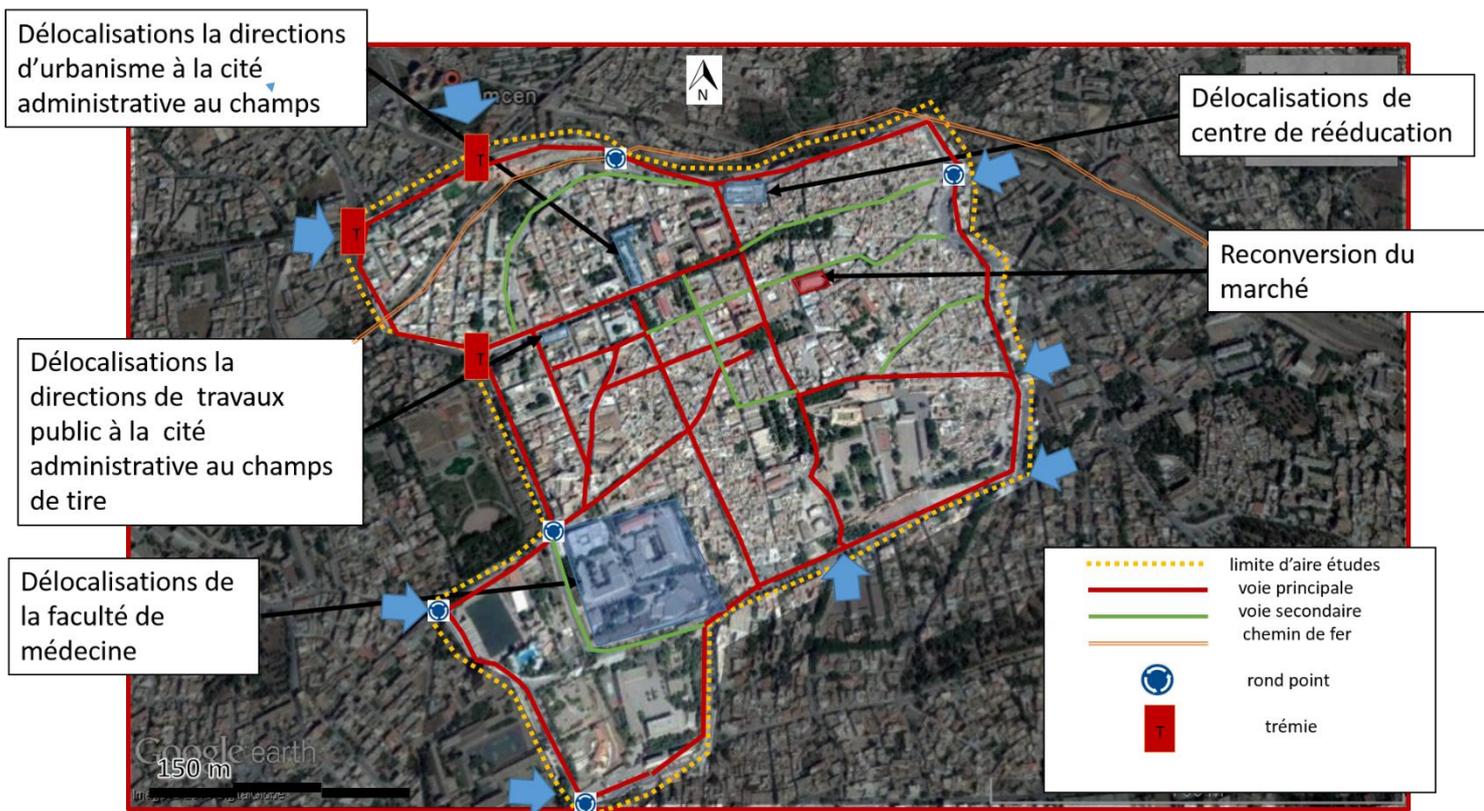


➤ Vocations du centre historique : un centre touristique culturel.

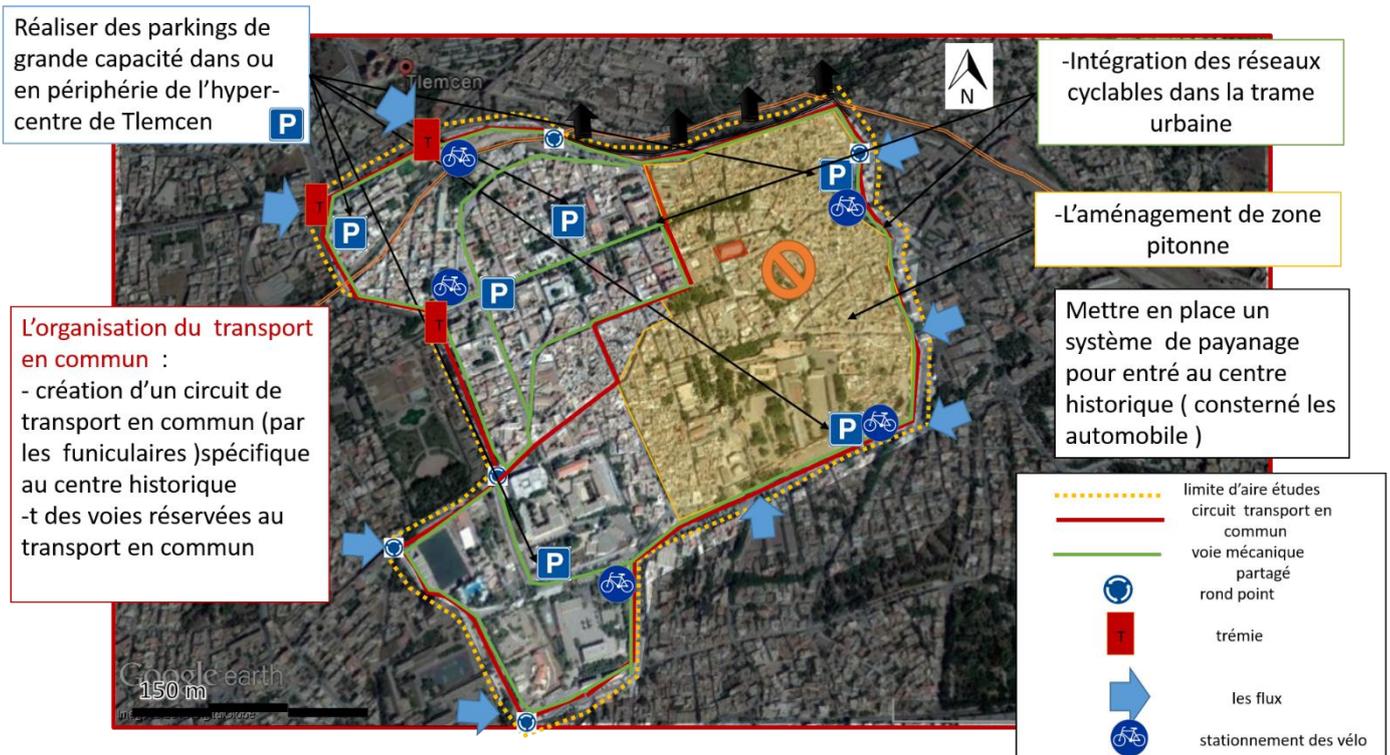
- Un centre doux : Positionner le centre historique au cœur de l'avènement d'une politique de mobilité urbaine durable

a Schéma de principe d'aménagement :

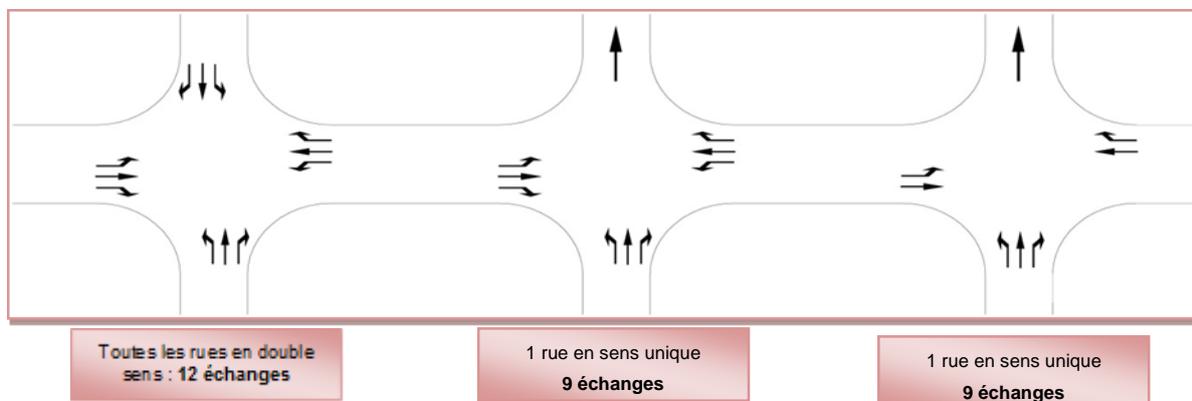
- 1) Délocalisation des fonctions incompatibles avec la vocation du centre historique causant l'affluence au niveau du centre historique.



- 2) Positionner le centre historique au cœur de l'avènement d'une politique de mobilité urbaine durable nécessairement axée sur la maîtrise de l'automobile et sur le développement des modes alternatifs (transports collectifs, marche à pied, vélo).



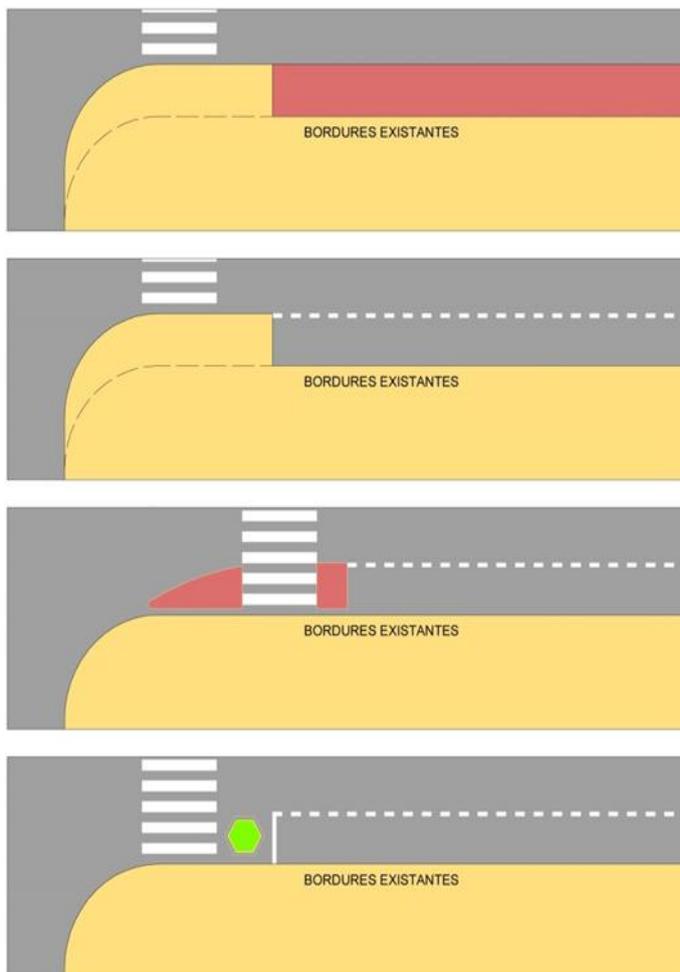
- ✓ Une zone piétonne est une zone où toutes les voies sont totalement interdites à la circulation générale des véhicules.
- ✓ L'accès à l'habitat ou aux activités reste cependant possible pour les véhicules d'urgence, les livraisons (réglementées dans le temps) ou toute autre nécessité d'accès.
- ✓ Mise en sens unique de l'ensemble des « voies tertiaire »



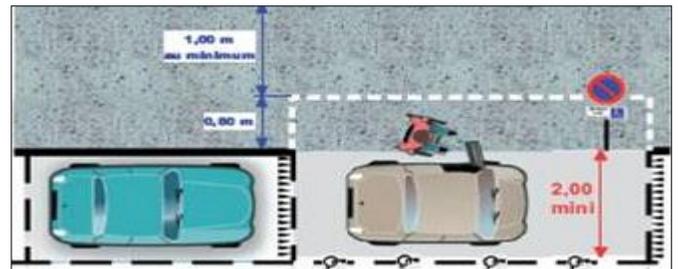
- ✓ La « zone 30 » serait mise en place sur tout le secteur de l'hyper-centre. L'étendue de cette zone et les voies concernées restant à définir.



- ✓ Organiser le stationnement et l'interdire partout où il est gênant
- ✓ Différents types de délimitation des emplacements autorisés sont envisageables, comme par exemple :



« Simple marquage » des emplacements



Traitement avec des enrobés colorés



Aménagement en encoche, ...

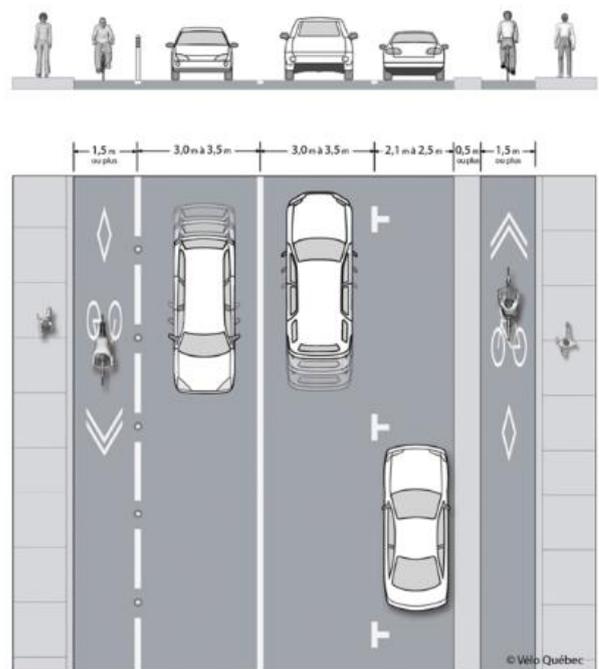




Réserver aussi des places spécifiques pour :

- 🚗 les handicapés,
- 🚗 Les services d'urgence,
- 🚗 les services administratifs,
- 🚗 les transports de fonds,
- 🚗 les livraisons,...

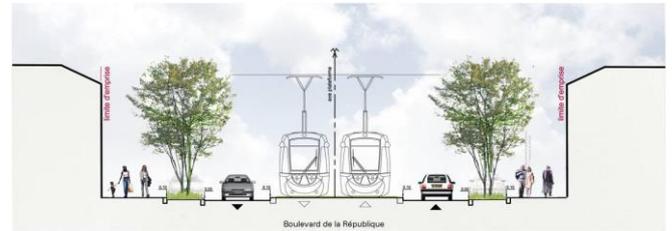
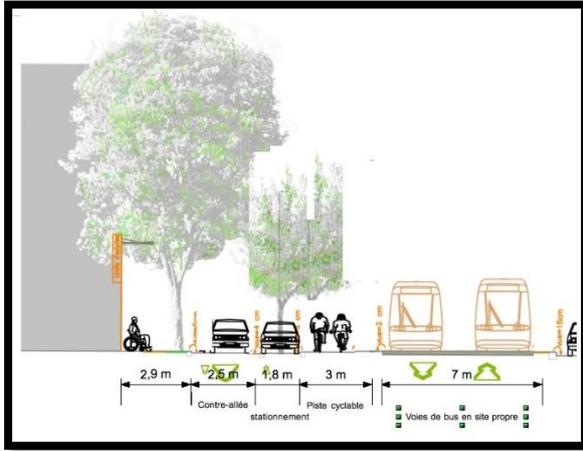
✓ mise en place des pistes cyclables :



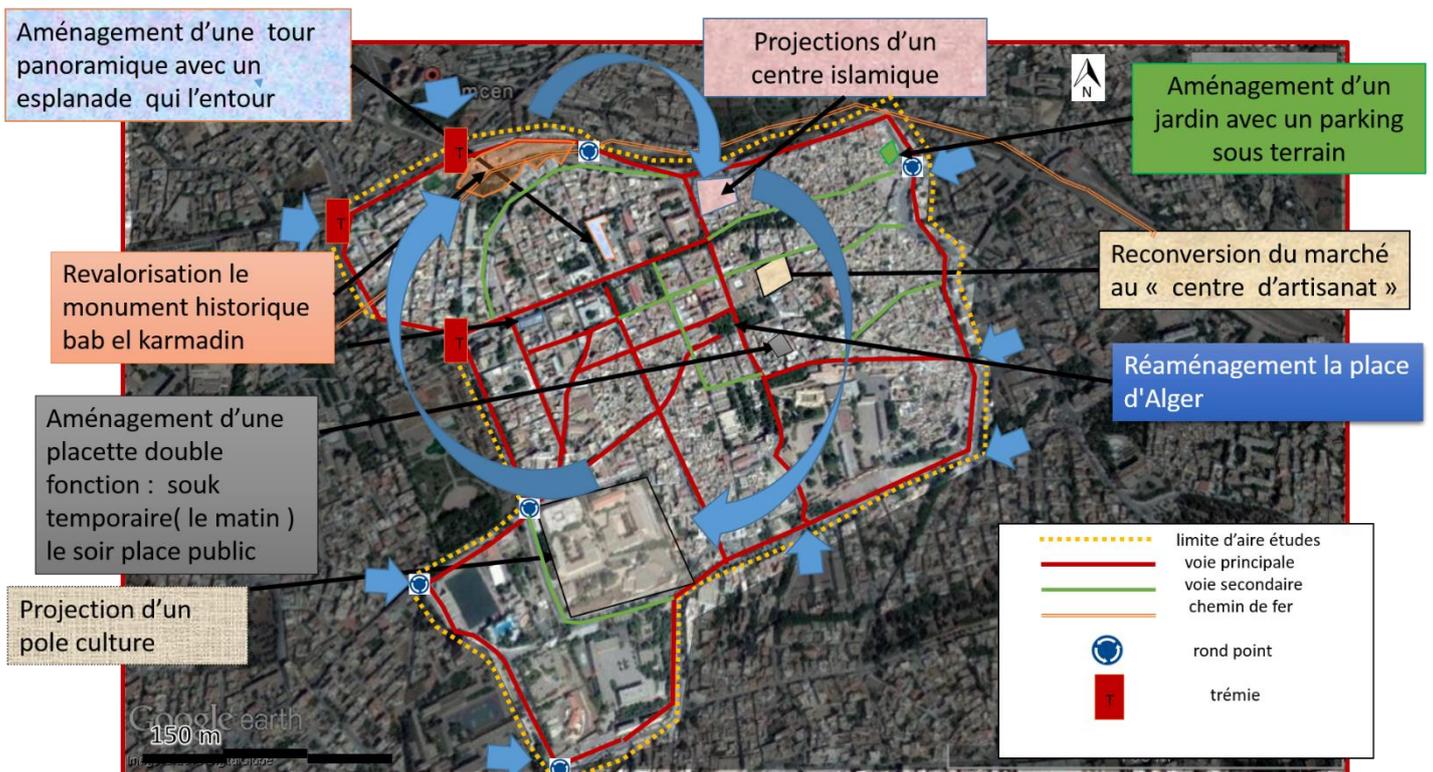
✓ L'implantation des parkings et des aires de stationnement à la périphérie du centre historique pour freiner l'automobile et favoriser l'utilisation de transport en commun.

✓ Créations d'un circuit de transport en comun spécifique au centre historique (déplacement par les finuculaires)





3) Renforcement du caractère touristique et de diversification de l'hyper centre :



✓ Pour cela on a crée un parcours touristique :

- 1) Parcours horizontal : parcours piéton / parcours funiculaire passent par des monuments historiques et culturel.

2) Parcours vertical : à travers la tour panoramique d'une hauteur 100 m avec des ascenseurs panoramiques (un nouveau mode de mobilité on assurant les relations passées future)

b La programmation urbaine :

| Axe d' intervention | TYPE DE PROJET | Number |
|---|--|----------|
| <u>Sur le PLAN DE Développement socioéconomique "un centre historique touristique et culturel "</u> | -Reconversion du marché au centre d'artisanat | / |
| | -extension dar el hadite et projection d'un centre islamique | / |
| | -reconversion de la faculté médecine : Projection d'un pôle touristique culturel | / |
| | -HAMMAM restauré | 03 |
| | -FOUNDOK restauré | 04 |
| | -la rénovation de cinéma | 02 |
| | -la revalorisations du monument historique bab el karmadin | / |
| | -sauvegardé de la médina : | |
| | - la restauration des bâtiments ancien suivant un programme et cahier des charge bien défini | / |
| | - Reconversion des maison en riad | |
| | - Aménagement d'une tour panoramique | / |
| | - Réaménagement des placette public | 01 |
| | - projection un centre de formation et l'interprétations en patrimoine bâtie. | 04 01 |
| - projection d'un musée mémorial | 01 | |

| Axe d' intervention | TYPE DE PROJET | Number |
|--|--|--------|
| <u>SUR le PLAN DE MOBILITE DURABLE "le centre historique vers un centre doux "</u> | - parkings à étage | 03 |
| | - parking sous terrain | 02 |
| | -Aire de stationnement | 03 |
| | -réseaux cyclables | / |
| | -Elargissent de boulevard kazi ouel mohemd | / |
| | -création d'un circuit de transport en commun (par les funiculaires)spécifique au centre historique . | / |
| | - création d'un circuit touristique | / |
| | -dallage des voies et pavage des ruelles | |
| | - Revetement des trottoirs | |
| | - Introduction du mobilier urbain | |

| Les Interventions | Actions immédiates | Courte terme | Moyen terme | Long terme |
|---|--------------------|--------------|-------------|------------|
| Reconversion du marché au centre d'artisanat | | ✓ | | |
| L'extension dar el hadite et projection d'un centre islamique | | | ✓ | |
| reconversion de la faculté médecine : Projection d'un pôle touristique culturel | | | ✓ | |
| HAMMAM restauré | | ✓ | | |
| FOUNDOUK restauré | | ✓ | | |
| -la rénovation de cinéma | | ✓ | | |
| la revalorisations du monument historique bab el karmadin | | | ✓ | |
| sauvegardé de la médina | | ✓ | | |
| la restauration des bâtiments ancien | | | ✓ | |
| Aménagement d'une tour panoramique | | | | ✓ |

| Les Interventions | Actions immédiates | Courte terme | Moyen terme | Long terme |
|--|--------------------|--------------|-------------|------------|
| projection un centre de formation et l'interprétations en patrimoine bâtie | | ✓ | | |
| projection d'un musée mémorial | | | ✓ | |
| parkings à étage | | | ✓ | |
| parking sous terrain | | | ✓ | |
| Aire de stationnement | ✓ | | | |
| réseaux cyclables | | ✓ | | |
| Elargissent de boulevard kazi ouel mohemd | | | ✓ | |
| création d'un circuit de transport en commun (par les funiculaires | | | ✓ | |
| - création d'un circuit touristique | | | ✓ | |
| dallage des voies et pavage des ruelles | | ✓ | | |
| Revetement des trottoirs | | ✓ | | |
| Introduction du mobilier urbain | ✓ | | | |

Conclusion :

En respectant ce processus et les exigences y afférentes, le centre historique, tout en assurant sa vocation, sera positionné au cœur de l'avènement d'une politique de mobilité urbaine durable. Cette dernière est nécessairement axée sur la maîtrise de l'automobile et sur le développement des modes alternatifs (transports collectifs, marche à pied, vélo).

Conclusion générale

Conclusion :

Dans cette recherche nous nous sommes fixés comme enjeu majeur le positionnement du centre historique au cœur d'une politique de mobilité urbaine durable. Cette contribution se veut donc un essai méthodologique doté des enjeux pratiques pour intervenir et développer une gouvernance participative par le recours au diagnostic partagé, en s'appuyant notamment sur les expériences internationales en la matière sans négliger les recommandations des instruments de gestion de l'espace pour que soit conservée la spécificité local du centre historique de Tlemcen.

Ainsi, nous proposons un modèle d'aménagement fruit d'une recherche conceptuelle, d'une lecture des situations observées et assemblées avec différents apports théoriques à l'aide d'une approche méthodologique, et d'une conduite participative du projet urbain.

En somme, et au terme de ce travail, nous estimons avoir répondu à notre question de départ et par conséquent avoir confirmé notre hypothèse de recherche.

Recommandations⁹¹ :

Gérer l'accessibilité d'un quartier :

- ✓ Identifier et comprendre les besoins de mobilité (actuels/futurs) différents types d'utilisateurs, des personnes et des marchandises en déplacement, des besoins différents, des horaires différents, etc.
- ✓ Optimiser l'exploitation des réseaux et des espaces disponibles quels espaces disponibles? qui peut circuler? où? quand? comment? mode, vitesse, priorité... qui peut stationner? où? quand? à quelles conditions? accès, prix... quels aménagements de l'espace? quels dispositifs d'exploitation? quelle organisation? quelle réglementation? quels contrôles?

Planifier le développement des quartiers, de la ville, des réseaux :

- élaborer une vision avant d'élaborer des projets
- une vision partagée
- penser «utilisateurs» avant de penser «infrastructures»
- penser «optimisation de l'existant» avant de penser «nouveau quartier, nouvel équipement»
- une démarche continue plutôt qu'une «étude» ponctuelle.

⁹¹ ACCESSIBILITÉ DES MÉDINAS ; Guide d'orientation à l'intention des décideurs ; Transitec, version 1c, 17 janvier 2012

Le maître-mot, c'est INTEGRATION :

- intégrer «aménagement» et «exploitation» de la voirie.
- intégrer les modes de déplacements : multi-/inter-modalité
- intégrer «planification» & «gestion» des réseaux de transport
- intégrer les quartiers : intégrer «réseaux d'agglomération»
- intégrer «aménagement urbain» & «mobilité urbaine»
- intégrer les acteurs (politique, organisation, communication...)

Bibliographie

Ouvrage :

La mobilité urbaine dans et vers les médinas et les coeurs de ville historiques. Martin STUCKI
Transitec Ingénieurs-Conseils. LUTP & CMI / UD4 Marseille, 4.6.2012.

ACCESSIBILITÉ DES MÉDINAS ; Guide d'orientation à l'intention des décideurs ; Transitec,
version 1c, 17 janvier 2012.

Reuves et Articles :

BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité, Guide
de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable , ministère des
Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification
territoriale et développement durable », 232 p. [www.mamrot.gouv.qc.ca] .

PAPON F., SOULAS C. (novembre 2003). Les conditions d'une mobilité alternative à
l'automobile individuelle, in Annales de Mines

Association québécoise du transport et des routes (2005). Actes du forum : Intégration des
notions de la mobilité durable dans la planification des transports– Montréal, Jeudi 1er
décembre 2005, pp. 8-9

DE ROBIEN G. et BACHELOT-NARQUIN R. (2003). Semaine européenne de la mobilité et
du transport public, 16-22 septembre 2003, Paris.
<http://www.mediaterre.org/europe/actu,20030919095112.html>.

Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement – Rio de Janeiro 1992.

<http://www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm>

Mémoire :

Mémoire magister , Oussadit, Imene : Impacts-de-la-rehabilitation-et-la-revalorisation-des-
fondouks-sur-le-devenir-des-medinas-cas-de-la-medina-de-Tlemcen .

Nedjai Fatiha. Mémoire LES INSTRUMENTS D'URBANISME ENTRE PROPRIETAIRE
FONCIER ET APPLICATION CAS D'ETUDE : LA VILLE DE BATNA

Mémoire Magister en Architecture ; DIDI, Ilies : Habitat traditionnel dans la médina de
Tlemcen- Etat des lieux- (Cas de Derb Sensla)

Mémoire magister en archietcure : Le tourisme culturel durable comme facteur de mise en
valeur du patrimoine architectural -Le cas de la ville historique de Tlemcen- Mme MAHDID
Soumia née KHERBOUCHE

Mémoire fin d'étude : l'hypercentre de tunis vers un retour à la mobilité douce ; mlle Intissar Lazhar ; université de carthage institut supérieur des technologies de l'environnement, de l'urbanisme et du bâtiment

Les instruments d'urbanismes :

PDAU de tlemcen

POS médina de tlemcen

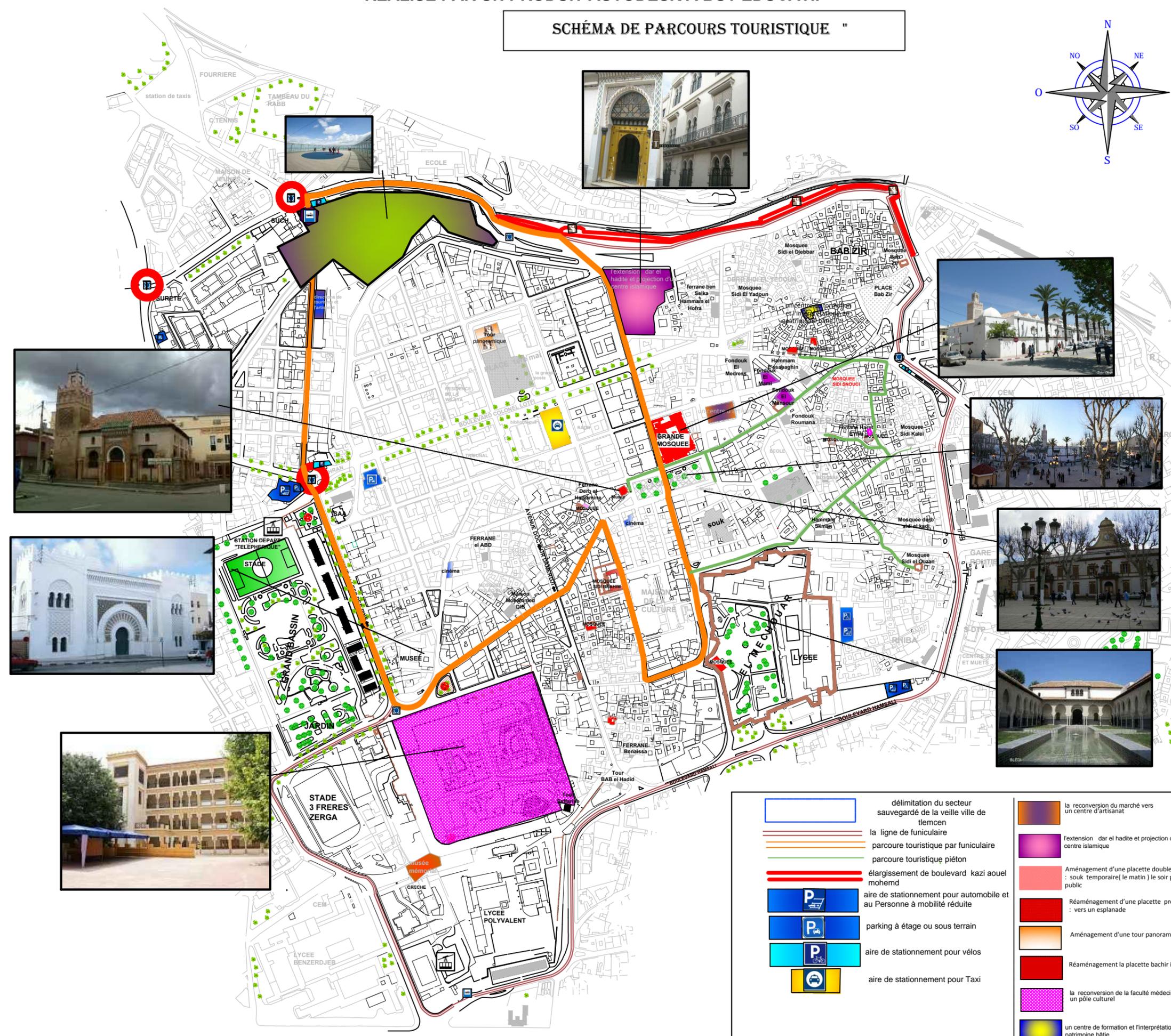
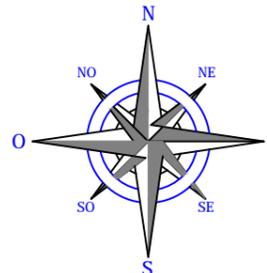
Les schémas d'aménagements :

SNAT

SRAT

PAW

SCHEMA DE PARCOURS TOURISTIQUE "

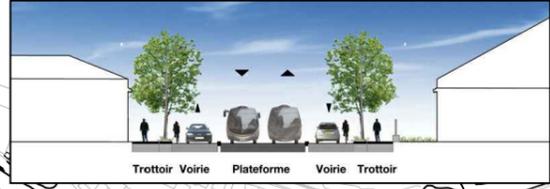
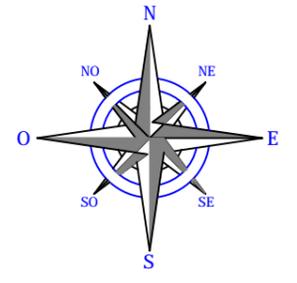


REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

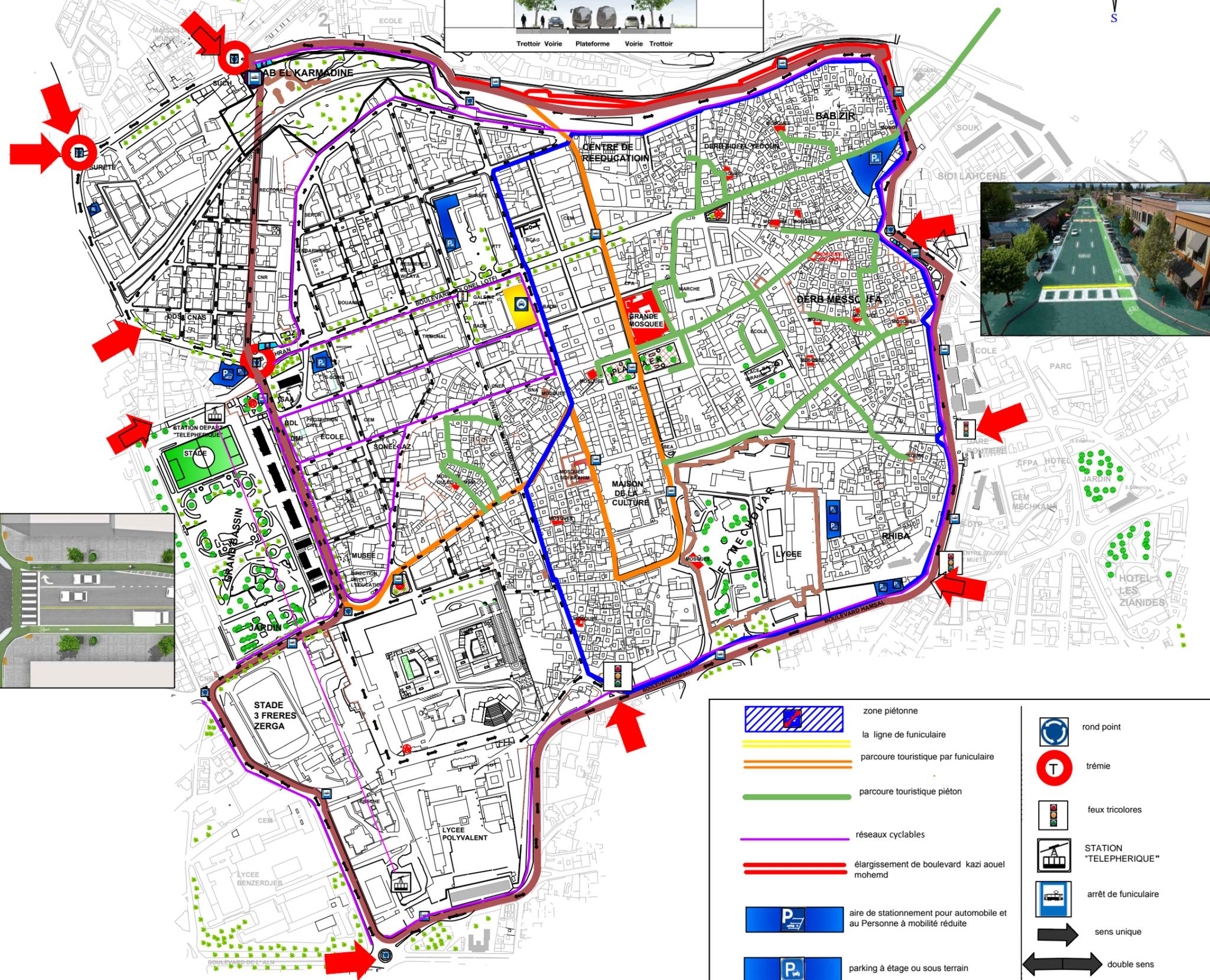
REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

| | | | |
|--|---|--|---|
| | délimitation du secteur sauvegardé de la vieille ville de tlemcen | | la reconversion du marché vers un centre d'artisanat |
| | la ligne de funiculaire | | l'extension dar el hadite et projection d'un centre islamique |
| | parcours touristique par funiculaire | | Aménagement d'une placette double fonction : souk temporaire(le matin) le soir place public |
| | parcours touristique piéton | | Réaménagement d'une placette premier mai : vers un esplanade |
| | élargissement de boulevard kazi ouel mohemd | | Aménagement d'une tour panoramique |
| | aire de stationnement pour automobile et au Personne à mobilité réduite | | Réaménagement la placette bachir ibrahimi |
| | parking à étage ou sous terrain | | la reconversion de la faculté médecine vers un pôle culturel |
| | aire de stationnement pour vélos | | un centre de formation et l'interprétations en patrimoine bâti |
| | aire de stationnement pour Taxi | | |

PLAN DE MOBILITE DURABLE "LE CENTRE HISTORIQUE VERS UN CENTRE DOUX "



Trottoir Voirie Plateforme Voirie Trottoir



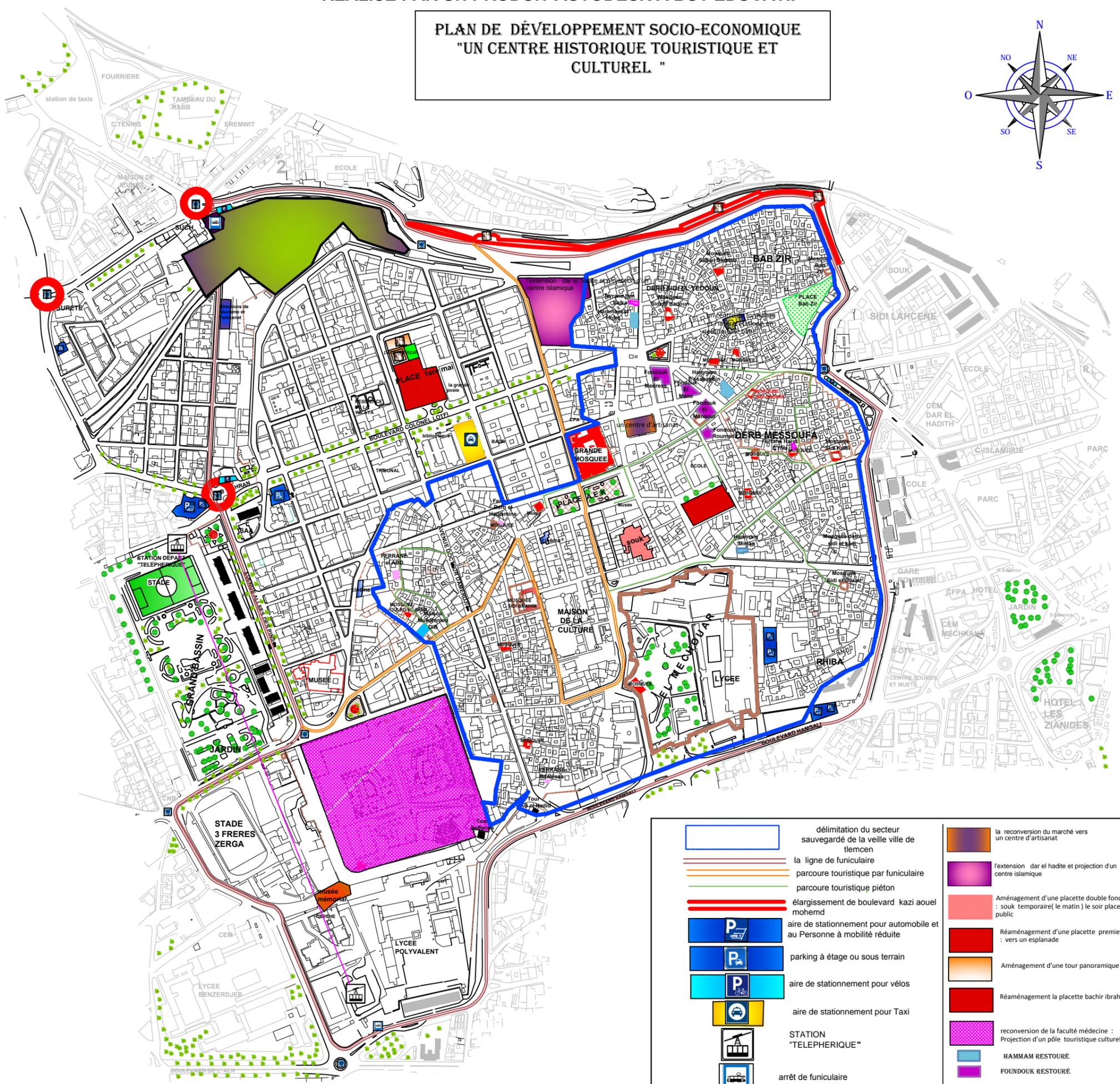
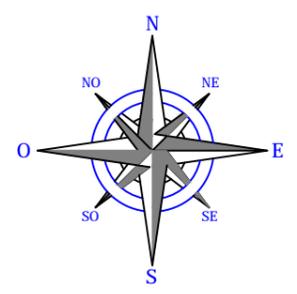
REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

| | | | |
|--|---|--|---------------------------------|
| | zone piétonne | | rond point |
| | la ligne de funiculaire | | trémie |
| | parcours touristique par funiculaire | | feux tricolores |
| | parcours touristique piéton | | STATION "TELEPERIQUE" |
| | réseaux cyclables | | arrêt de funiculaire |
| | élargissement de boulevard kazi ouel mohemd | | sens unique |
| | aire de stationnement pour automobile et au Personne à mobilité réduite | | double sens |
| | parking à étage ou sous terrain | | aire de stationnement pour Taxi |
| | aire de stationnement pour vélos | | |

Université Abou Bakr Belkaid
 Faculté de Technologie
 Département d'architecture
 ECH : 1/1000 schéma de parcours touristique BENAABOU FATIMA ZAHRA

PLAN DE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE
"UN CENTRE HISTORIQUE TOURISTIQUE ET CULTUREL "

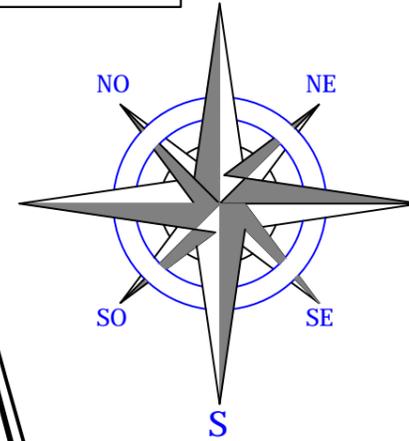


| | | | |
|--|---|--|--|
| | délimitation du secteur sauvegardé de la vieille ville de tiemcen | | la reconversion du marché vers un centre d'artisanat |
| | la ligne de funiculaire | | l'extension dar el hadite et projection d'un centre islamique |
| | parcours touristique par funiculaire | | Aménagement d'une placette double fonction : souk temporaire (le matin) le soir place public |
| | parcours touristique piéton | | Réaménagement d'une placette premier mai : vers un esplanade |
| | élargissement de boulevard kazi ouel mohemd | | Aménagement d'une tour panoramique |
| | aire de stationnement pour automobile et au Personne à mobilité réduite | | Réaménagement la placette bachir ibrahimi |
| | parking à étage ou sous terrain | | reconversion de la faculté médecine : Projection d'un pôle touristique culturel |
| | aire de stationnement pour vélos | | HAMMAM RESTOURÉ |
| | aire de stationnement pour Taxi | | FOUNDOK RESTOURÉ |
| | STATION "TELEPHERIQUE" | | la rénovation de cinéma |
| | arrêt de funiculaire | | la revalorisations du monument historique bab el karmadin |
| | rond point | | |
| | trémie | | |

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

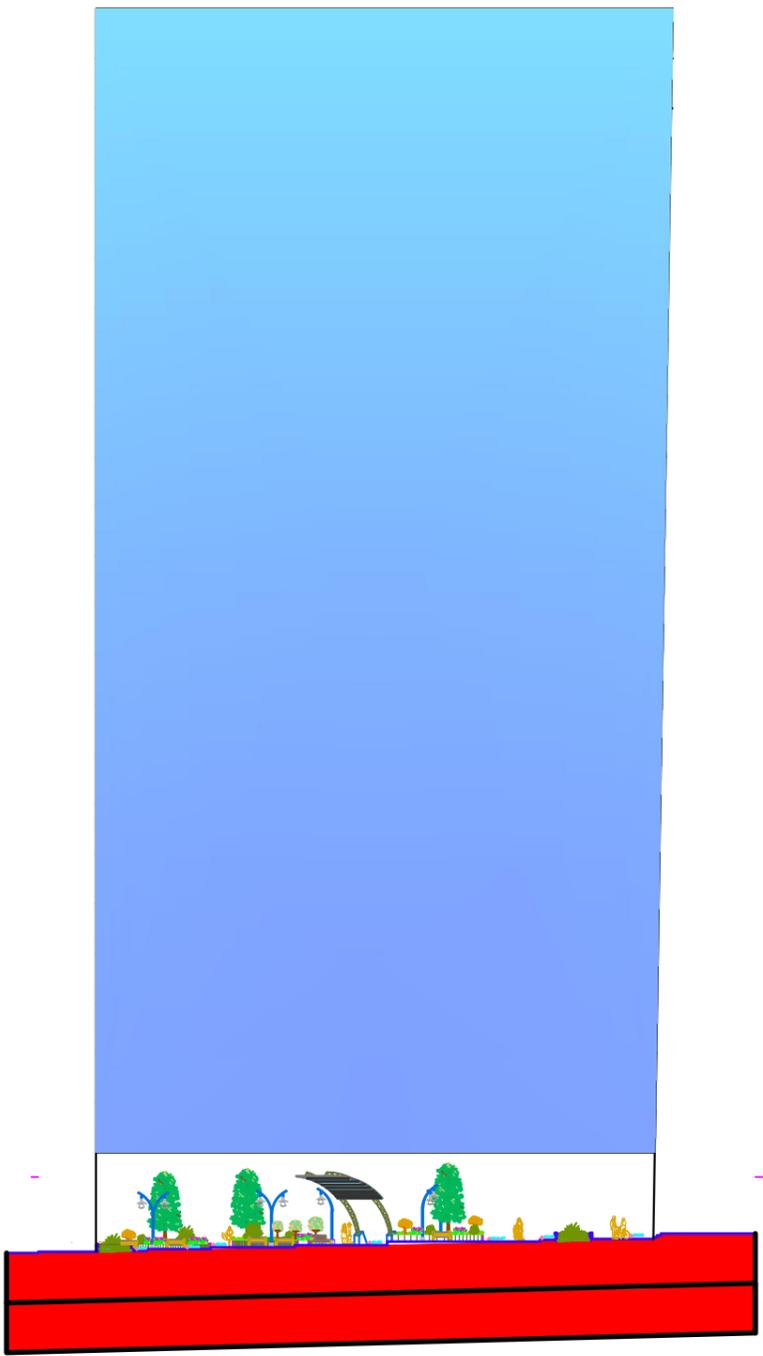
MASTER PLAN "LA PLACE 1 ER MAI"



REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

| | | |
|---|-------------|-----------------------|
| Université Abou Baker Belkaid Faculté de Technologie Département d'architecture | | |
| ECH : 1/500 | master plan | BENABBOU FATIMA ZAHRA |



| | | |
|---|---------------|-----------------------|
| Université Abou Baker Belkaid Faculté de Technologie Département d'architecture | | |
| ECH : 1/100 | COUPE URBAINE | BENABBOU FATIMA ZAHRA |

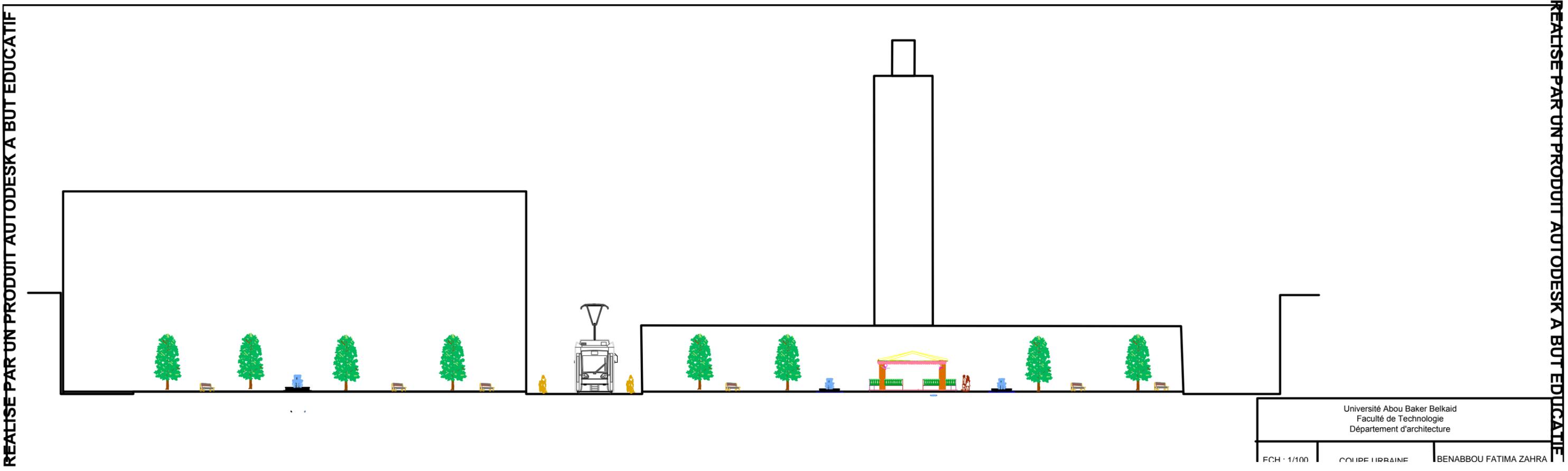
MASTER PLAN "LA GRAND PLACE"



REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

| | | |
|---|-------------|-----------------------|
| Université Abou Baker Belkaid Faculté de Technologie Département d'architecture | | |
| ECH : 1/500 | master plan | BENABBOU FATIMA ZAHRA |



REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

Université Abou Baker Belkaid
Faculté de Technologie
Département d'architecture

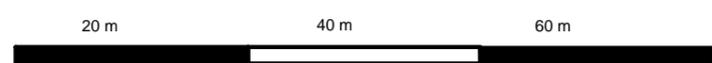
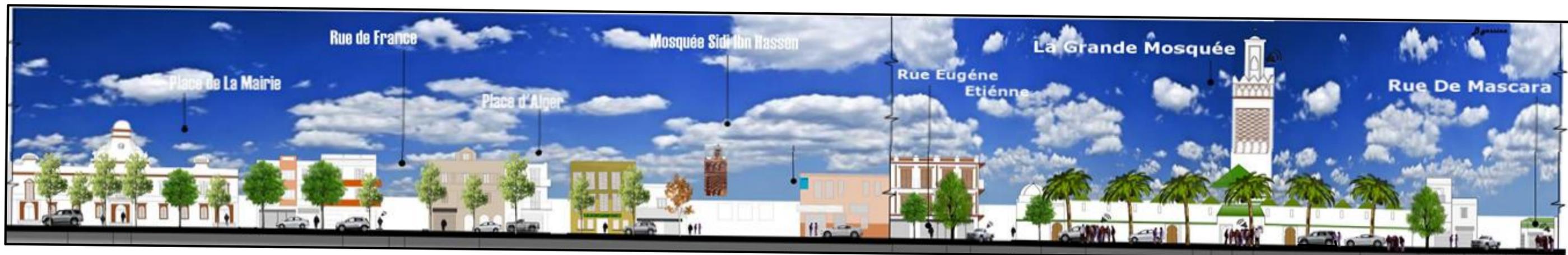
ECH : 1/100

COUPE LIBRAINE

BENABBOU FATIMA ZAHRA

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF



| | |
|---|-----------------------|
| Université Abou Baker Belkaid Faculté de Technologie Département d'architecture | |
| Façade urbaine | BENABBOU FATIMA ZAHRA |

Annexes

Annexe 01 :

1.1.1 Analyse nationale et territoriale :

L'Algérie est un pays d'Afrique du Nord, elle fait partie du Maghreb. Sa capitale Alger est située à l'extrême nord-centre, sur la côte méditerranéenne. Avec une superficie de 2 381 741 km².

L'Algérie est la plus vaste nation en Méditerranée et se classe en deuxième position au niveau africain juste derrière le Soudan, bordée au nord par la mer Méditerranée sur une distance de 1 280 km. Elle partage des frontières terrestres au nord-est avec la Tunisie, à l'est avec la Libye, au sud avec le Niger et le Mali, au sud-ouest avec la Mauritanie et le territoire contesté du Sahara occidental, et à l'ouest avec le Maroc.¹

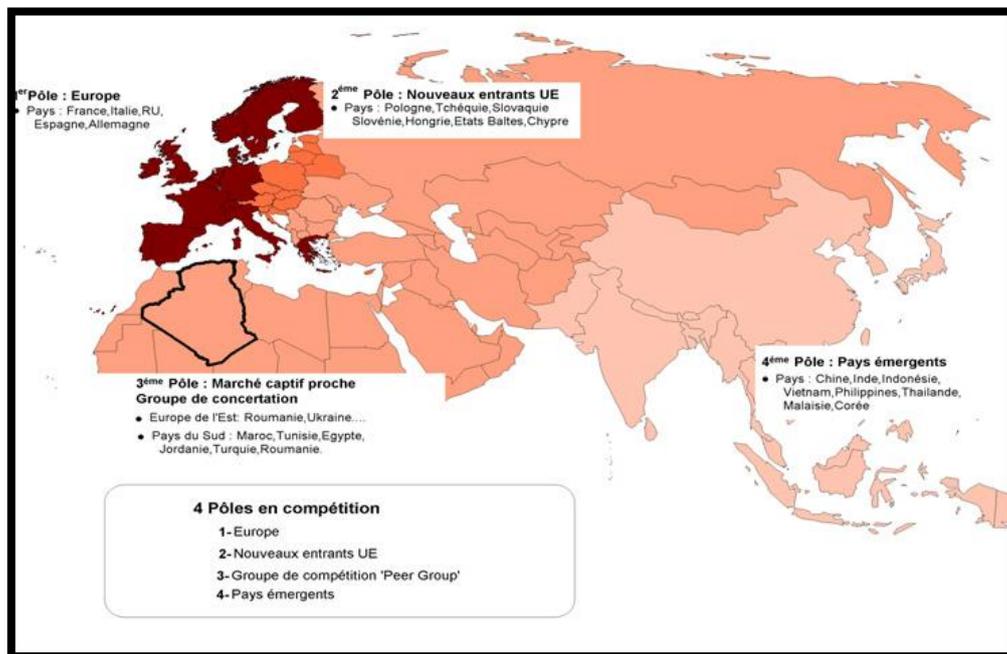


Figure : position de l'Algérie Par rapport le monde.

¹ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Alg%C3%A9rie>



Figure: position de l'Algérie par rapport le Méditerranée

1/Géographie et Climat :

L'Algérie est le pays le plus étendu du continent africain, mais aussi du monde arabe et du pourtour méditerranéen, étant donné que sa partie sud représente une fraction notable du Sahara.

- Relief et paysages :

- *Le Tell : Au nord, le long du littoral méditerranéen

- * Les Atlas, les Hauts plateaux,

- * les chaînes de l'Est : Entre le Tell et le Sahara, s'élèvent l'Atlas tellien et l'Atlas saharien

- *Le Sahara: La partie saharienne représente plus de 80 % de la superficie de l'Algérie

- Climat :

- *Un climat méditerranéen couvre le Nord, tandis qu'un climat désertique règne sur le Sud.

- * En Algérie, le temps est généralement ensoleillé, il avoisine 3 650 heures de soleil par année. Les vents sont très variables, autant dans le Nord que dans le Sud.

- *Les températures sont variables entre le jour et la nuit dans le Sahara, dans le Sud. Le thermomètre indique des variations entre 40 °C le jour et 5 °C la nuit. Par contre, le Nord a

un climat méditerranéen. En été, les températures sont élevées. Les températures moyennes estivales et hivernales se situent entre 25 °C et 11 °C.²

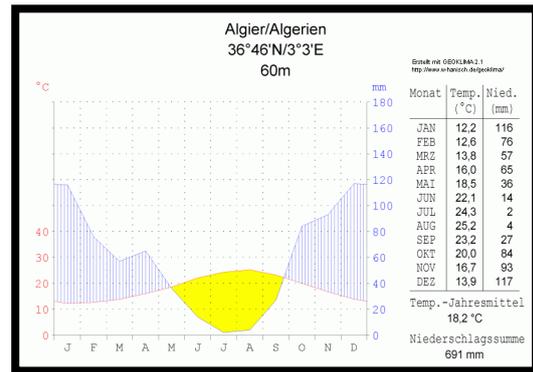
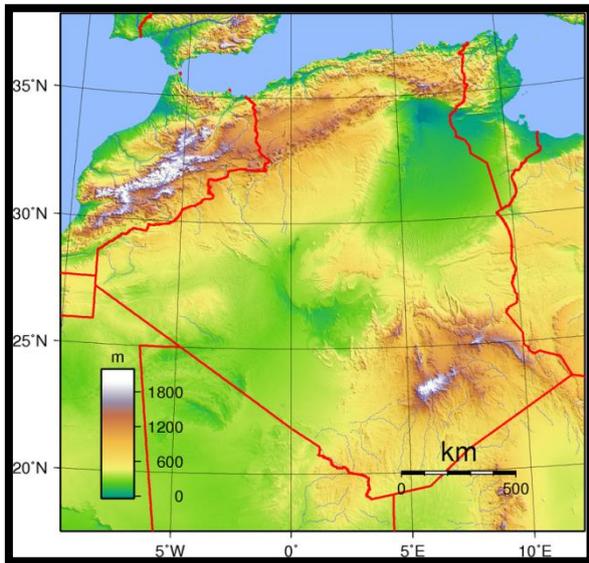


Figure : Carte topographique de l'Algérie l'année

Figure : température et récipitations de

2/Géographie administrative et densité :

Sur le plan administratif, l'Algérie est divisée en 48 wilayas. La wilaya constitue une circonscription administrative.

*Population:39.2 millions d'habitants.

*Croissance démographique annuelle:1.8 %.

*Densité de population(3)15 hab/km².

*Population urbaine (74.7 %)

Avec 2 947 446 habitants en 2008 la wilaya d'Alger est la wilaya la plus peuplée d'Algérie. En1997, le gouvernorat du Grand-Alger est créé en remplacement de la wilaya d'Alger et en absorbant dix-neuf communes des wilayas de Tipaza, Blida et Boumerdès.

² <https://fr.wikipedia.org/wiki/Alg%C3%A9rie>

Les wilayas du Sud attirent de plus en plus les habitants du Nord, surtout dans les villes d'industrie pétrolière et gazière, comme Hassi Messaoud et Hassi R'mel. Il existe aussi une population.³

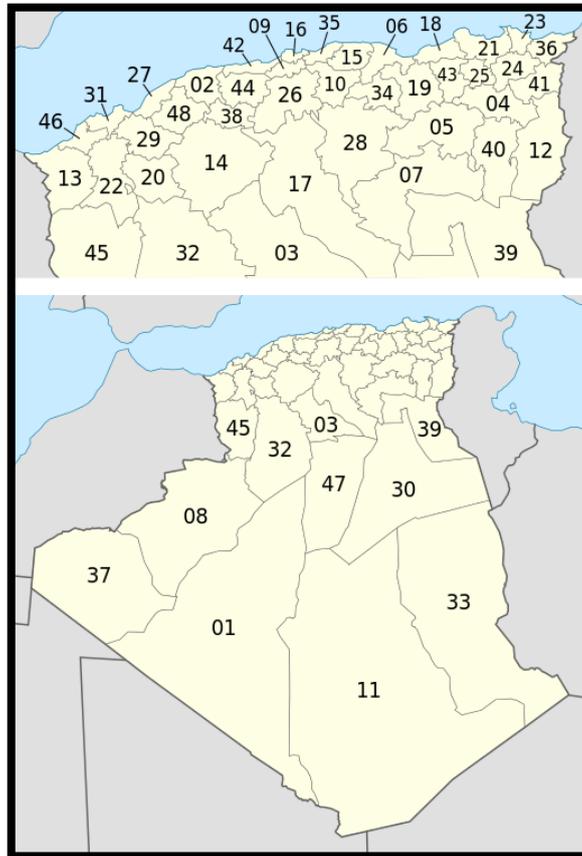


Figure : le plan administratif de l'Algérie

3/Economie :

En comparaison des autres pays africains, l'Algérie présente un bilan économique favorable. Il reste que pour continuer de croître, il est essentiel que la stabilité politique du pays soit maintenue et que sa planification économique soit bien ciblée.

³ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Alg%C3%A9rie>

À l'heure actuelle, le gouvernement algérien travaille surtout à moderniser le système économique du pays et à tisser des liens internationaux, et plus précisément à réduire le chômage et à diversifier l'économie, qui est fortement tributaire de l'industrie pétrolière.

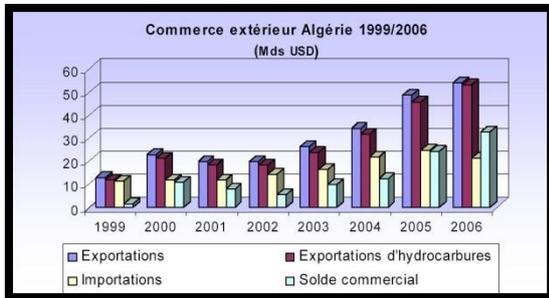


Figure: Évolution du commerce extérieur de l'Algérie de 1999 à 2006

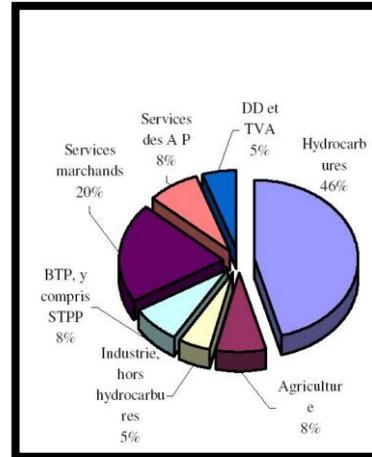


Figure : Répartition sectorielle du PIB de l'Algérie pour l'année 2006

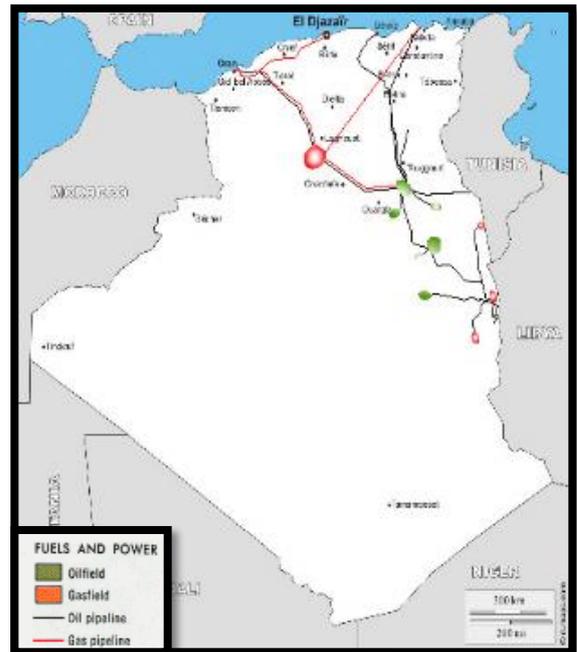


Figure: cartes de ressources et gisement en Algérie.

- L'Algérie est un important producteur et exportateur de gaz naturel (5e producteur et 4e exportateur) et de pétrole (13e producteur et 9e exportateur), et dispose aussi de réserves importantes de fer au Sud-Ouest, ainsi que d'or, d'uranium et de zinc à l'extrême Sud. Le pétrole et le gaz naturel, exploités par la société nationale Sonatrach, sont les principales sources de revenus.

4/transport :

Le transport représente un des piliers fondamentaux 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.

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution dans le développement économique du pays.

- Situation du réseau de transport :

| Tableau général sur la situation du réseau de transport en Algérie ¹ . | |
|---|---|
| Indicateur | Valeur |
| Routes | 118 306 km N et D et C |
| Autoroutes | 2 451 km Année 2011 |
| Nombre d'aéroports | 35 aéroports dont 13 internationaux (2009) |
| Voies ferrées | 4 200 km (dont 6 300 km en cour de construction fin) (2014) Total 10 500 km |
| Nombre de ports | 40 ports, 11 mixtes, 2 destinés aux hydrocarbures |
| Nombre de voitures | 5,5 millions de véhicules (2009) |

- Transport terrestre :

Réseau routier : Même si quelques régions algériennes demeurent encore isolées en raison de l'absence d'infrastructure routière, le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain, sa longueur est estimée à 108 302 km de routes (dont 76 028 km goudronnées) et plus de 3 756 ouvrages d'art. L'autoroute Est-Ouest de 1 216 km permet de relier la ville d'Annaba de l'extrême Est jusqu'à la ville de Tlemcen à l'extrême Ouest.



Figure: Carte réseau autoroutier Algérien

- Transport ferroviaire :

- Il connaît depuis 2004 une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes du pays (Bordj Bou Arréridj-Khemis Miliana, Boumedfaa-Djelfa, Touggourt-Hassi Messaoud, Oued Tlilat- frontières marocaines, Relizane-Tiaret-Tissemsilt, Oued Sly-Yellel, Alger-Annaba, Alger-Sétif-Tizi Ouzou, Alger-Oran, Oran-Tlemcen, etc.⁴

1. Métro : L'ouverture du métro d'Alger le 31 octobre 2011, reliant la Tafourah - Grande Poste à Haï El Badr d'une longueur de 9 km et desservant 10 stations, fait d'Alger la première ville du Maghreb à être équipée d'un métro souterrain L'Algérie vient de lancer un autre projet phare dans le cadre du plan quinquennal 2010-2014, qui est le métro d'Oran .Tramway: Dans le cadre du plan quinquennal (2010-2014), l'Algérie a lancé un autre plan de développement et modernisation du transport en commun urbain ou interurbain circulant sur des voies ferrées, le Tramway :Le tramway d'Alger / Le tramway de Constantine/Le tramway d'Oran ⁵

⁴ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Alg%C3%A9rie>

⁵ ⁴⁴ ⁴⁵ ⁴⁶ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Alg%C3%A9rie>



Figure: Rame du Tramway d'Oran



Figure : Station Les Fusillés du Métro



Figure : Rame du Tramway d'Alger

2. Transport aérien : L'Algérie compte 35 aéroports, dont 13 internationaux qui sont tous gérés par l'Établissement de gestion de services aéroportuaires. Le plus important est l'Aéroport d'Alger avec une capacité, depuis 2006, de 6 millions de passagers par ans.
3. Transport maritime : La quasi-totalité du commerce international est réalisé par la voie maritime, via onze ports de commerce : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Arzew/Bethioua, Béjaïa, Mostaganem, Ghazouet, Jijel, Ténès et Dellys. La flotte de la compagnie Algérie Ferries compte trois ferries récents : El Djazair II, Tariq Ibn Ziyad, Tassili II et le Kriti II, et les ports desservis par la compagnie sont: Alger, Oran, Béjaïa, Skikda, Annaba en Algérie ; Marseille ; Toulon en France, Alicante en Espagne et Gênes en Italie.
4. Transport par câble Téléphériques : L'Algérie a accordé un intérêt particulier au transport par câble vu que c'est un mode de transport écologique, sécurisé et touristique. Elle possède deux systèmes de transport par câble, la télécabine et téléphérique à Alger, Constantine, Skikda, Annaba, Tlemcen et Oran.



Figure : Station Tatache Belkacem du Télécabine de Constantine



Figure : Lignes téléphériques à la ville de Tlemcen

4/Tourisme :

L'Algérie est le pays le plus grand du continent africain et le 10e pays le plus grand au monde en termes de superficie totale. Situé en Afrique du Nord, une des principales attractions touristiques est le Sahara, le deuxième plus grand désert au monde 6

- ✚ Tourisme saharien.
- ✚ Tourisme thérapeutique.
- ✚ Tourisme culturel.



Figure: carte touristique de l'Algérie

5/ L'aménagement et l'urbanisme en Algérie :

- « La politique urbaine en Algérie est passée par plusieurs étapes. Elle était subordonnée à la situation urbaine héritée des périodes précédente notamment les civilisations précédentes et la colonisation d'un côté et de l'autre d'un urbanisme illicite fait par les citoyens. L'évolution de l'urbanisme en Algérie est lié aux expériences et modèle français. Ainsi la loi algérienne s'inspire directement de celle-ci Pour des liens historiques avec ce pays. »⁷

-« Envisagées dans la longue durée, les politiques urbaines en Algérie sont fortement marquées, aussi bien, par l'héritage colonial et l'évolution universelle de l'urbanisme.

En effet l'Algérie n'a pas échappé aux mutations des instruments d'action sur l'espace urbain, en France et plus globalement à travers le monde »⁸

⁶ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Alg%C3%A9rie>

⁷ Nedjai Fatiha. Mémoire LES INSTRUMENTS D'URBANISME ENTRE PROPRIETAIRE FONCIER

⁸ Maouia Saidouni, Eléments D'introduction A L'urbanisme, Casbah Edition ,2001 p197

-Après l'indépendance, la nécessité d'un développement économique national et une politique de développement s'est avérée nécessaire. L'état a commencé par la réalisation des projets ponctuels urgents en l'absence d'une planification et d'une législation urbaine.

- Depuis quelques années, notre pays connaît un regain d'intérêt en matière d'urbanisation, d'organisation et de gestion des villes. Une nouvelle vision politique se dessine dans ce domaine, avec la promulgation de plusieurs nouveaux textes réglementaires avec la participation de décideurs. (Loi n° 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme,...)⁹

a- SNAT : 'vers l'équilibre durable et l'attractivité des territoires'

Le SNAT (Schéma National d'Aménagement du Territoire) initié selon les articles 07 et 08 de la loi n°01-20 du 12/12/2001, relative à l'aménagement et au développement durables du territoire.

❖ Quatre scénarios pour l'Algérie de demain :

Scénario 1 : l'équilibre volontariste :

L'objectif de ce scénario est de concevoir un fort développement des Hauts Plateaux et du Sud, permettant de freiner le développement littoral et d'équilibrer le territoire

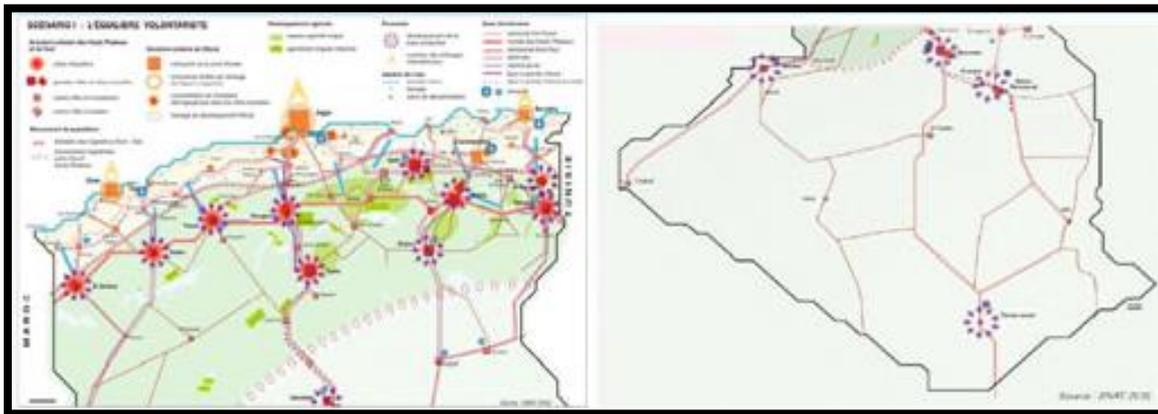
Scénario 2 : la dynamique de l'équilibre : La vision dynamique de l'équilibre s'inscrit dans l'Option Hauts Plateaux, consistant en une double valorisation du territoire : la constitution de «pôles d'équilibre» assurant le développement des Hauts Plateaux et du Sud, d'une part, et la restructuration de la frange littorale et tellienne, d'autre part. Elle ne se limite pas au rééquilibrage littoral/intérieur mais comprend également l'équilibre urbain/rural et l'équilibre durable du territoire

Scénario 3 : le territoire compétitif: Il conserve la responsabilité de la politique d'aménagement et accompagne les forces du marché dans leur fabrication d'un territoire compétitif et attractif. Il s'agit surtout d'atténuer les déséquilibres territoriaux et d'assurer une équité sociale minimale.

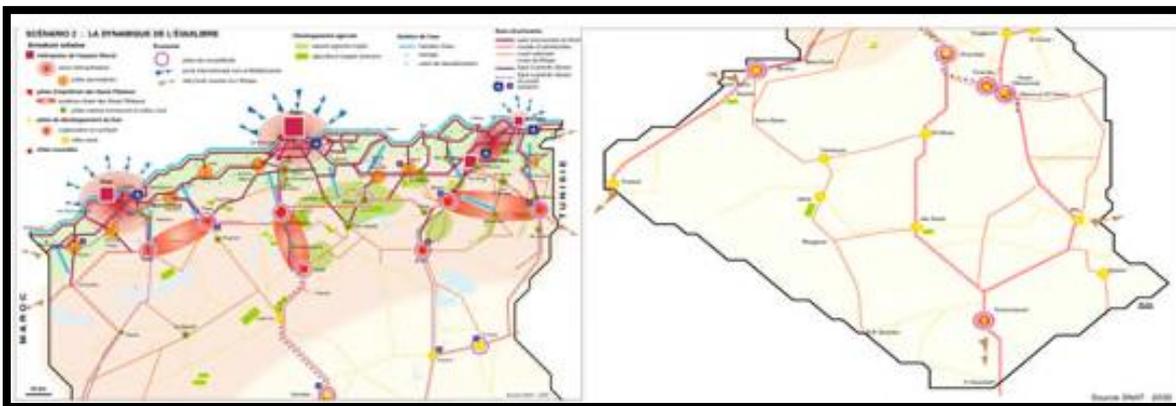
⁹ Nedjai Fatiha. Mémoire LES INSTRUMENTS D'URBANISME ENTRE PROPRIÉTAIRE FONCIER ET APPLICATION CAS D'ETUDE : LA VILLE DE BATNA p 22-23

Scénario 4 : le territoire dispersé : Ce « scénario de l'inacceptable » rétablir un équilibre durable entre les grandes composantes du territoire national et adapter le territoire aux exigences de l'économie contemporaine¹⁰

SENARIO RETENU DU SNAT : Scénario acceptable : équilibre territorial et compétitivité.

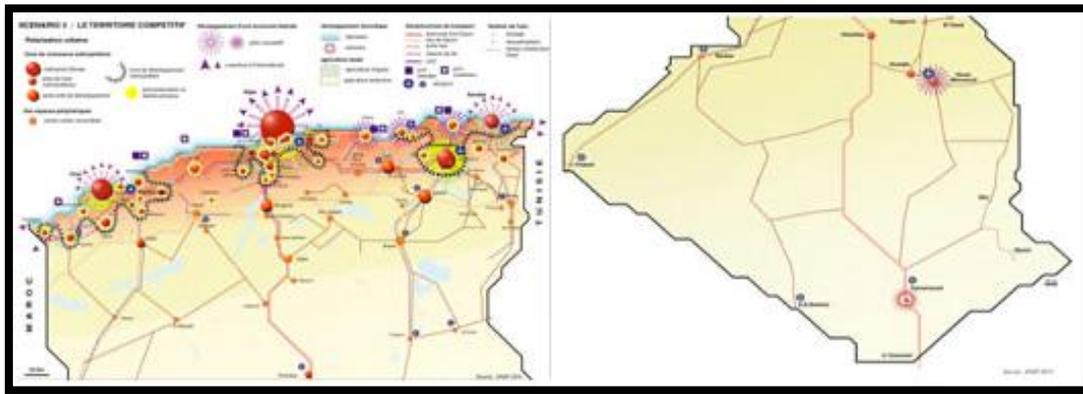


Carte scénario N°1

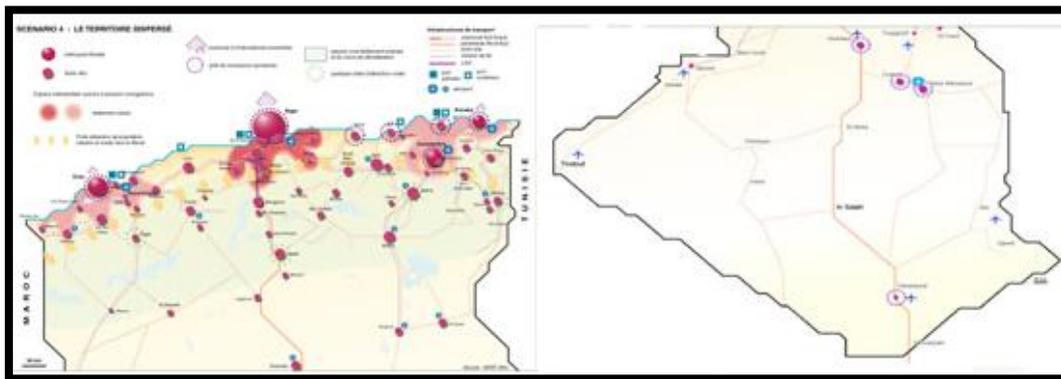


Carte scénario N°2

¹⁰ Schéma National d'Aménagement du Territoire.



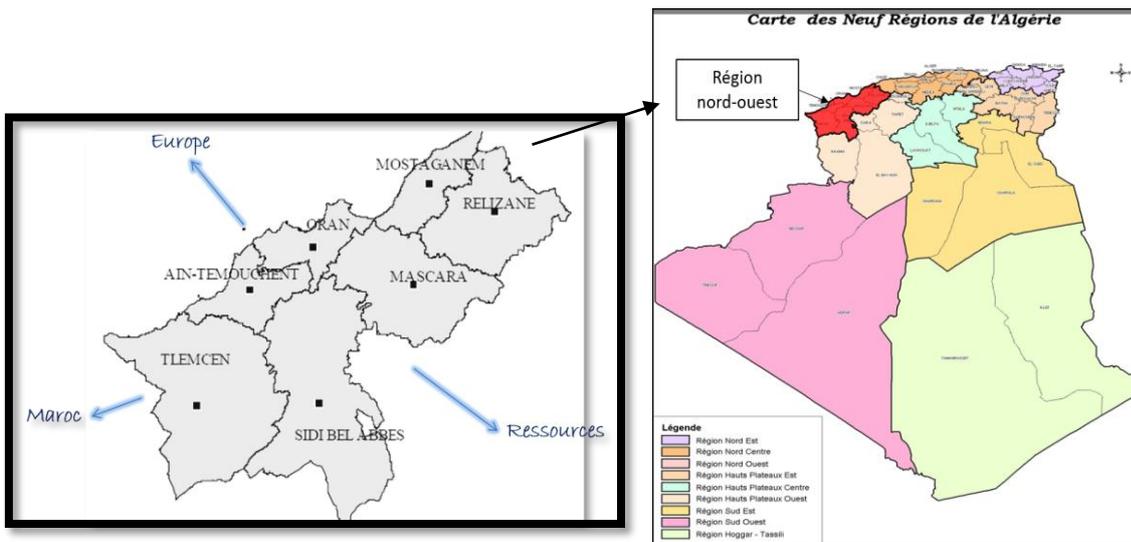
Carte scénario N°3



Carte scénario N°4

b- Présentation de la région Nord-Ouest :

Le nord-ouest de l'Algérie correspond approximativement aux wilayas suivantes : Oran, Aïn Témouchent, Mascara, Mostaganem, Relizane, Saïda, Sidi Bel Abbès, Tlemcen, La capitale de la région est la ville d'Oran.



➤ **SRAT** (Schéma Régional d'Aménagement du Territoire) : C'est un instrument d'aménagement du territoire à l'échelle régional qui permet de concevoir une stratégie du développement de région. est défini par l'article 03 de la loi 01-20 du 12/12/2001.

➤ Les Objectifs de SRAT :

- Le développement économique de la région.
- Le développement des infrastructures de transport.
- La durabilité du développement.
- La recherche de la cohésion sociale pour arriver un aménagement solidaire et équitable.
- La compétitivité territoriale.
- L'intégration territoriale.
- La préparation de la région du Nord-Ouest aux mutations et le rééquilibrage territorial
- L'ouverture à l'international.

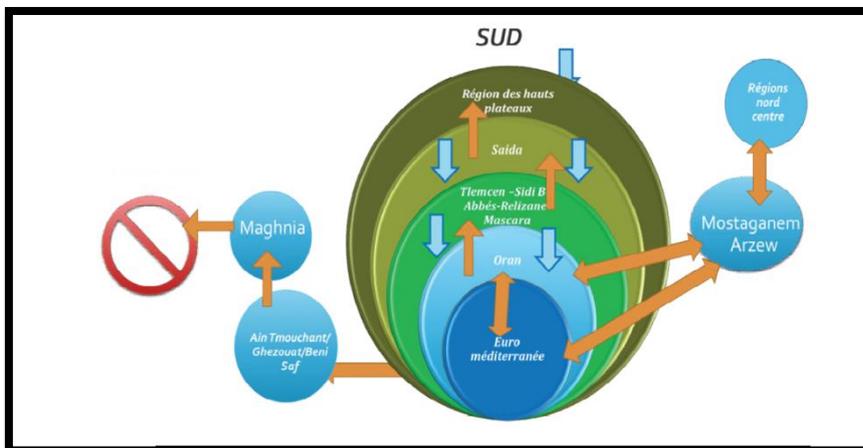


Schéma 02 :
organigramme de la
région nord-ouest

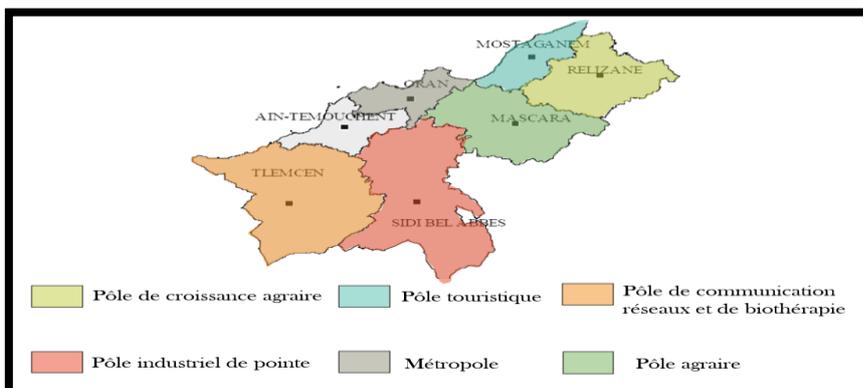


Schéma de La vocation
des villes

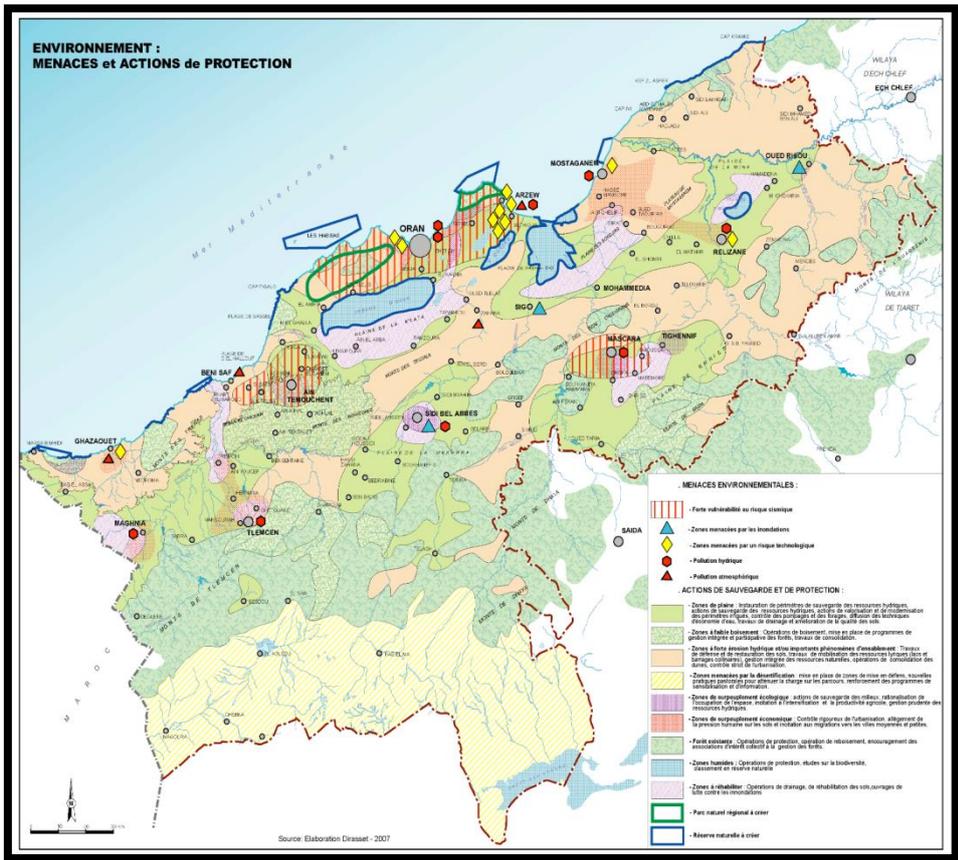


Schéma O3 : menaces et actions environnementales

Proposé selon le SRAT 2025 de la région nord-ouest

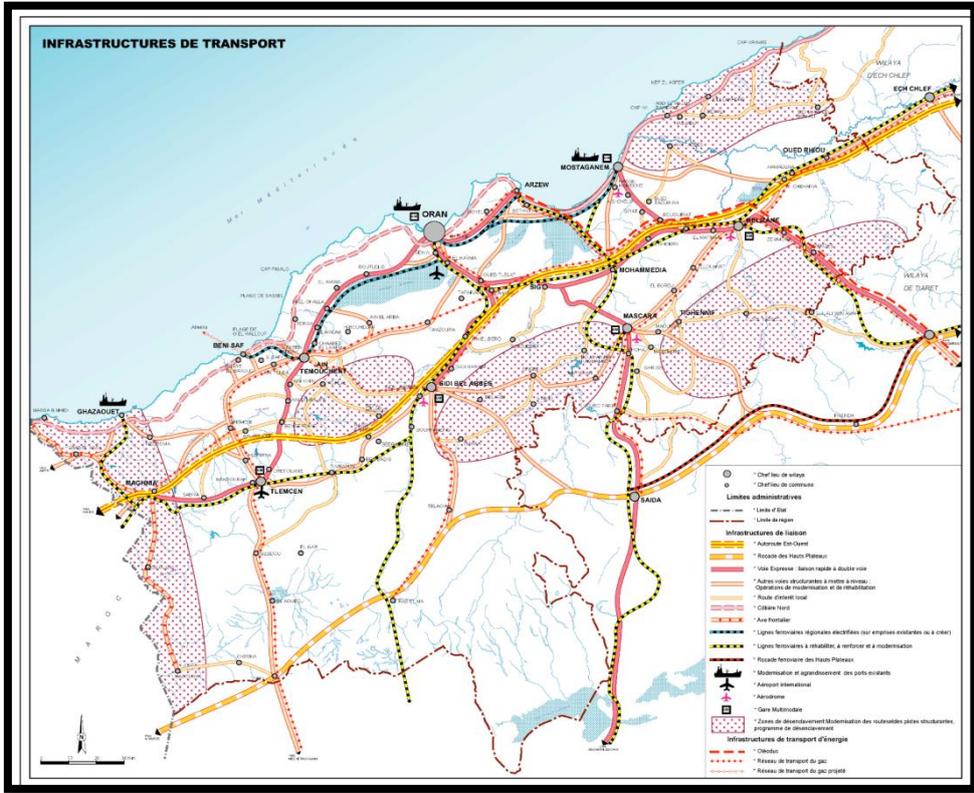


Schéma des infrastructures de transport existant et proposé selon le SRAT 2025 de la région nord-ouest

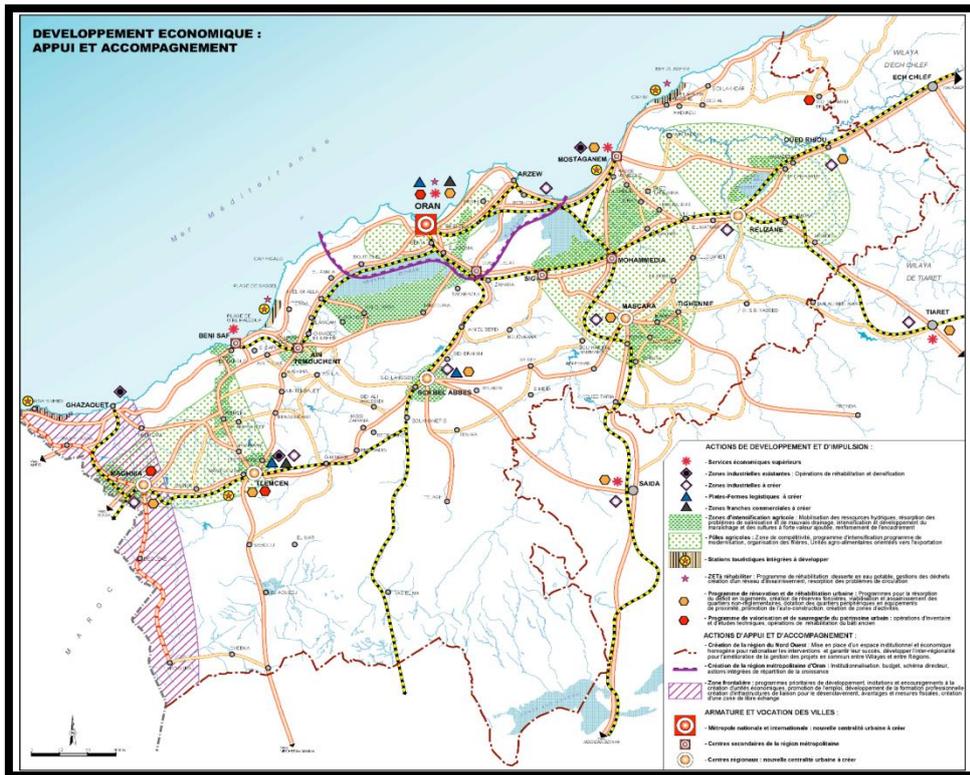


Schéma de développement économique proposé selon le SRAT 2025de

c) plan d'aménagement de wilaya de Tlemcen

❖ Découpage Administratif :

La Wilaya se divise en : 20 dairas, 53 communes et une superficie de 90000hectares.

Et de 950000 habitants

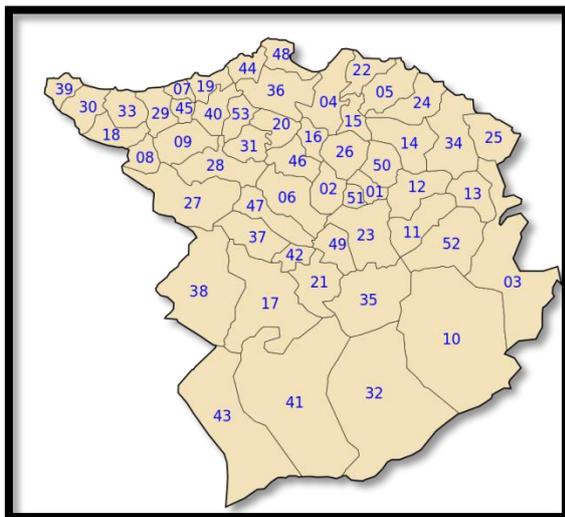


Figure : Carte présente le découpage administratif de la wilaya de Tlemcen

❖ Les facteurs géographiques :

- **Climat** : La wilaya de Tlemcen est caractérisée par un climat méditerranéen, il repose sur l'opposition entre un hiver froid océanique où la wilaya est ouverte aux dépressions maritimes et un été chaud et sec désertique qui provoque la remontée et le stationnement d'une chaleur persistante durant toute la saison, La pluviométrie demeure très irrégulière et varie entre 200 à 500mm/a
- **Relief** :La wilaya constitue un paysage diversifié ou on rencontre quatre ensembles physiques distincts du nord au sud :La zone Nord est constituée des Monts des Trara et Sebâa Chioukh apparaît comme un massif caractérisé par une érosion assez remarquable et des précipitations peu importantes. Un ensemble de plaines agricoles, avec à l'ouest la plaine de Maghnia et au centre et à l'est un ensemble de plaines et plateaux intérieurs appelé bassin de Tlemcen: les basses vallées de Tafna, Isser et le plateau de Ouled Riah. Au sud de cet ensemble, le chef-lieu de la Wilaya est établi.¹¹

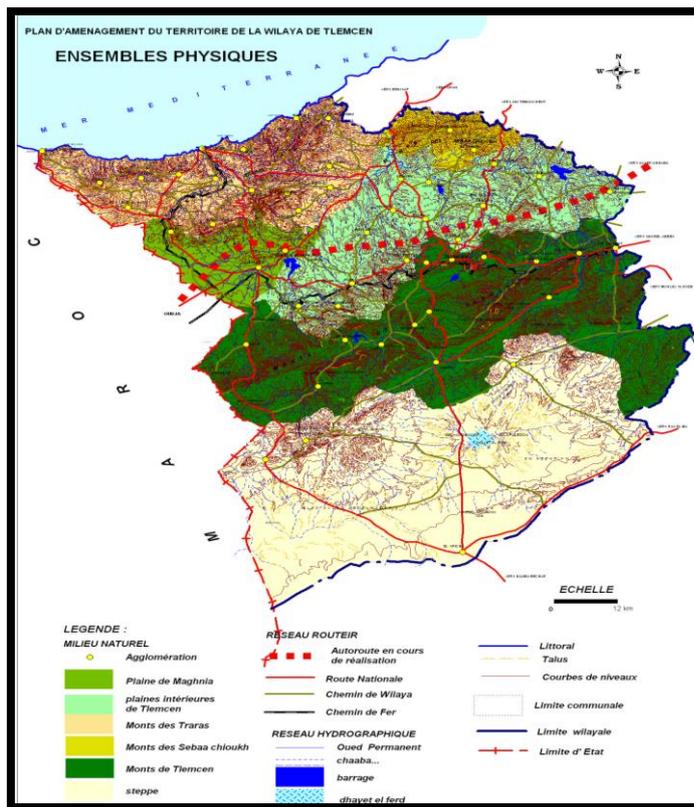


Figure Carte d'ensemble physique de la wilaya de Tlemcen

¹¹ LE PLAN DE LA WILAYA DE TLEMCCEN

❖ **Démographie de la wilaya de Tlemcen :** La Wilaya de Tlemcen s'étend sur une superficie de 9017,69 Km² et compte au dernier RGPH 2008, une population de l'ordre de 949135 habitants. La population est estimée au 31/12/2013 à 1018978 habitants, soit une densité moyenne est de 113 hbts /Km². ⇒ Taux de croissance de la population : 1.56%. ⇒ Population active (2010): 324 877 hab. ⇒ Population occupée (2010): 271 899 hab.¹²



❖ **Secteur de l'Agriculture :**

Tlemcen est, par excellence, une wilaya agricole tant par ses potentialités en matière de fertilité des terres que par les spéculations pratiquées, mais qui nécessitent avec la résorption des déficits en eau une intensivité des cultures et tend vers des excédents agricoles au niveau de la région. Le plan de développement et de modernisation de l'Agriculture devrait la hisser à un rang plus élevé par des emplois induits à la faveur des allocations budgétaires consacrées, pour lui permettre de se tourner vers une agriculture moderne et compétitive.

❖ **Secteur de la Pêche et les Ressources Halieutiques :**

Ces dernières années, le secteur de la pêche a enregistré une nette amélioration dans la wilaya de Tlemcen grâce au volume d'investissement qui a dépassé les 4 milliards de Dinars. Cette amélioration est due à la rigueur et l'importance données par la Direction générale de la pêche pour redynamiser ce secteur.

¹² LE « PAW » DE LA WILAYA DE TLEMCCEN

d)- l'Approche urbaine du groupement « PDAU » (- Tlemcen – mansourah- chetouane- beni-mester) :

❖ Définition du plan directeur et d'urbanisme PDAU et leur objectifs :

Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (P.D.A.U) est un instrument légal et obligatoire de planification spatiale et de gestion urbaine. Il fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire d'une ou de plusieurs communes. Il tient compte des schémas d'aménagement du territoire et des plans de développement économiques et sociaux. Il définit les termes de références des POS. Il indique les programmes d'urgence à initier à court terme sans perdre de vue le cheminement à suivre pour atteindre les objectifs à moyen et long terme.

❖ Les orientations majeures pour les secteurs :

| Cne | ZONE DE POS | SU (Ha) | DENSITE PROJ. | ORIENTATIONS | NBRE LOGTS |
|---------|----------------|---------|---------------|--|------------|
| TLEMCEM | Koudia | 60 | 35 logts/ha | Périmètre à restructurer | 877 |
| | Koudia Est | 22 | 40 logts/ha | Zone mixte (Habitat + équipements) | |
| | ABOU TACHEFINE | 75 | 35 log/ha | Centralisé nouvelle à créer (POS A REVISER) | 2600 |
| | OUDJLIDA | 117 | 37 logts/ha | Pôle résidentiel | 4313 |
| | BOUDJLIDA | 130 | 40logts/ha | Pôle résidentiel (POS A REVISER) | 5200 |
| | MEDINA | 40 | | Quartier historique à sauvegarder (POS A REVISER) | |
| | S.BOUMEDIENE | 46 | 11 logts/ha | Espace historique à préserver (POS A REVISER) | 271 |
| | BIROUANA-KALAA | 120 | 25 logts/ha | Activité à délocaliser (minoterie moulin COUVERTX) | 262 |

| | | | | | |
|------------------|-------------------|-------|--------------------|--|-------|
| | AGADIR-SID HALOUI | 59 | 98 logts/ha | Quartier historique désenclaver et équiper (POS A REVISER) | 295 |
| MANSOURAH | MAKHOKH | 23,5 | 49 logts/ha | Site historique à préserver (POS A REVISER) | 193 |
| | HAI NASSIM | 47 | 100 logts/ha | Pôle résidentiel et centralité à créer. | 195 |
| | CITE DES ROSES | 27 | 60 logts/ha | Périmètre à réhabiliter (POS A REVISER) | 229 |
| | OUALI MUSTAPHA | 30 | 90 logts/ha | Périmètre à restructurer | 301 |
| | CHAMP DE TIR | | | Pôle universitaire et résidentiel + centralité nouvelle à créer. | 1408 |
| CHETOUANE | EL HAMRI | 110 | 146 logts/ha | Quartier à restructurer | 2490 |
| | HAI ZITOUNE | 22 | 93 Logts/ha | Quartier à restructurer (POS A REVISER) | 1016 |
| BENIMESTER | ZONE NORD EST | 20 | 25 Logts/ha | Densification (POS A REVISER) | 120 |
| TOTAL GROUPEMENT | | 948.5 | D.M 61 logts/ha | | 19770 |

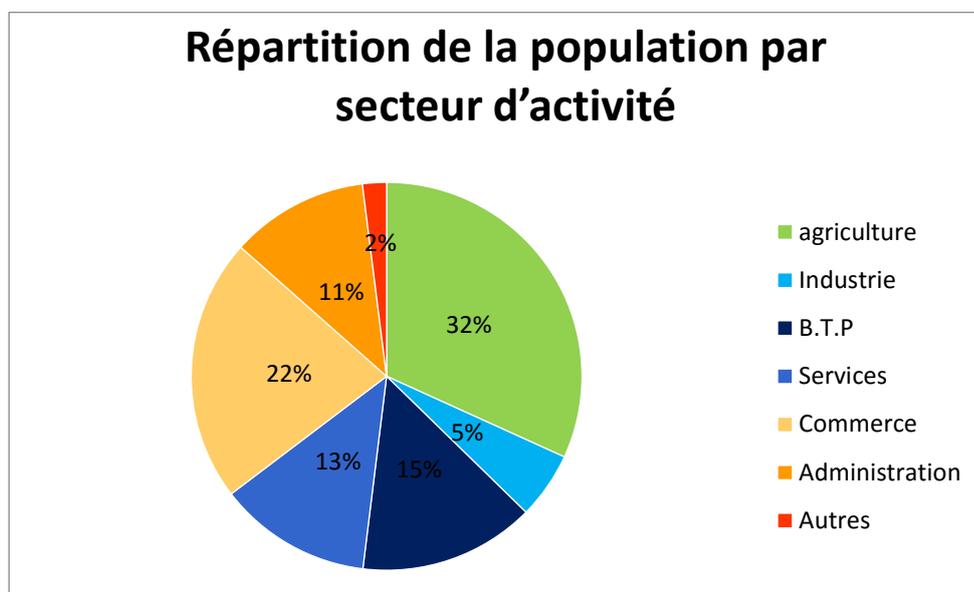
| secteur | habitat | Type d'équipement | FONCTION DOMINANTE | remarque |
|----------------------------|-----------------------------------|--|-------------------------|---|
| Centre ville | individuel | Administratif Cultuel Culturel Sreté | Commerciale culturel | Absence d'équipement sanitaire, éducatif |
| Hartoun | individuel | Éducatif Administratif Sportif Transport service | Résidentielle | Culturel Sanitaire |
| BEL AIR- BEL HORIZON | Individuel Collectif(colonial) | Educatif Administratif Sportif Sreté cultuel | résidentielle | / |
| Zone sud | individuel | Sanitaire Educatif cultuel | résidentielle | Manque d'équipements structurants |

| | | | | |
|-------------------|---------------------------------|--|--------------------------------------|---|
| kiffane | Individuel collectif | Educatif Administratif Sportif sanitaire | Résidentielle Commerciale | Culturel sreté |
| imama | Individuel collectif | Administratif Educatif Culturel | Résidentielle commerciale | / |
| Champ de tir | Individuel collectif | Culturel Educatif Administratif sreté | Univesitair Admin | Manque de Fonction sanitaire |
| Mansourah | Individuel | Sreté Administration loisir | Historique | / |
| Abou tachefine | Individuel Collectif | Semi industrielle Commerce Educatif Transport routier | Semi industriel Résidentielle | Intégration d'industrie dans le cadre bâti |

| | | | | |
|-------------------|--|--|-----------------------|---|
| Abou tachefine | | administration | | |
| koudia | Individuel collectif | Culturel Educatif Sureté | résidentielle | Habitat anarchique Manque d'équipements de proximité |
| oujlida | Individuel Collectif Habitat mixte | Educatif Administratif | Résidentielle | Manque d'équipements structurants |
| Boujlida | Individuel collectif | / | Résidentielle | Equipements inachevée |
| Chetouane | Individuel collectif | Culturel Sanitaire Educatif Administratif | Culturel et sanitaire | Manque d'équipement structurants |
| Saf saf | Individuel | éducatif | résidentielle | / |
| Zone industrielle | Individuel | Industrie Administratif | Industrie | Intégration d'industrie dans le cadre bâti |

❖ **Répartition de la population active** : Population occupé par secteur d'activité :

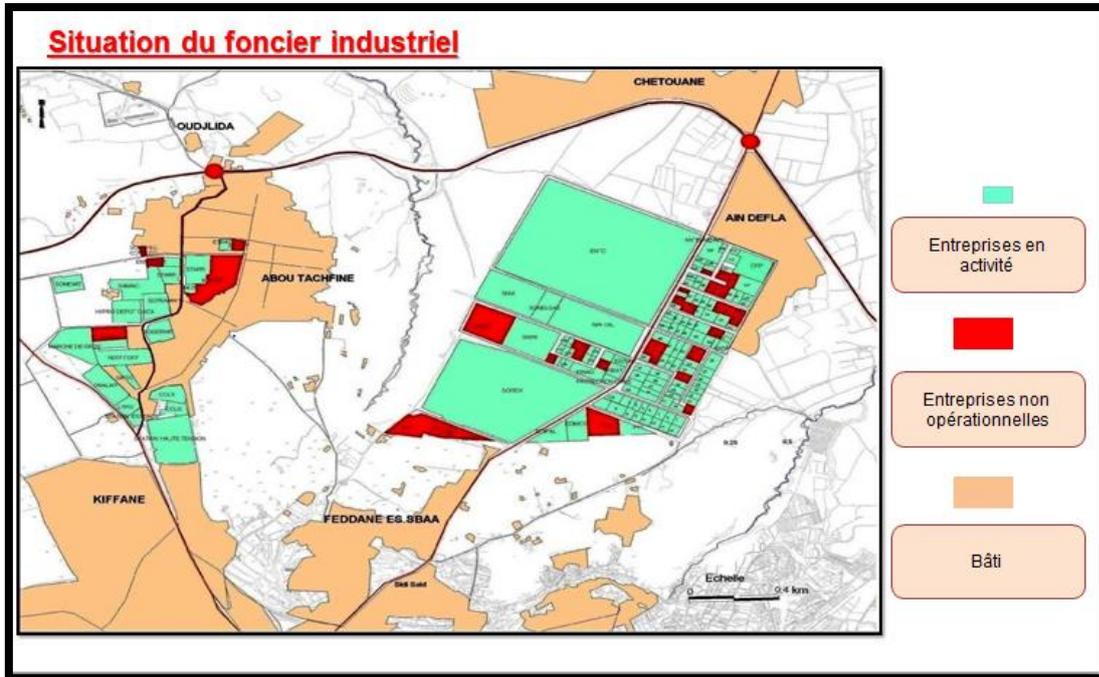
| | | | | | |
|------------------|-------|----------------|--------|---------------------|-------|
| Agriculture..... | 10126 | Industrie..... | 17631 | B.T.P..... | 46402 |
| Services..... | 40387 | Commerce..... | 69889 | Administration..... | 36377 |
| Autres..... | 6301 | Total..... | 318257 | | |



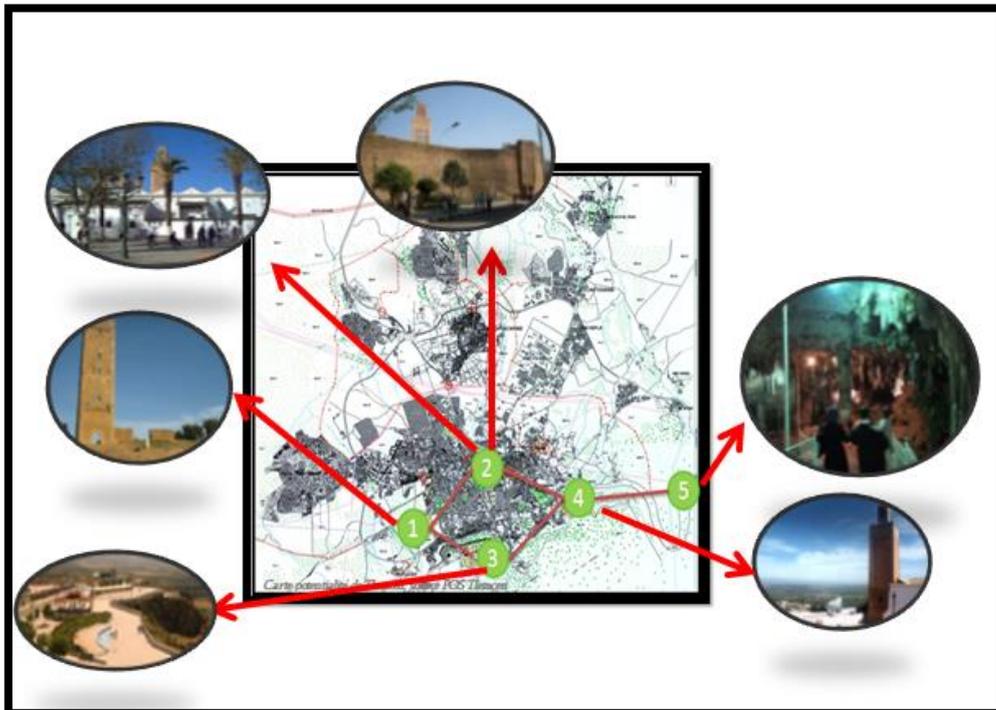
Taux de chômage :

- Population active 347632.
- Population occupée 318257.
- Nombre de chômeurs 29375.
- Taux de chômage 8,45 %

-Industrie :



- ❖ **Valeurs d'attractivité touristique :** Au cours de l'histoire, l'emplacement stratégique qu'occupe la ville de Tlemcen, lui permis d'être au point de concentration humaines très importante dès l'antiquité (les romains, berbères, les arabes, ottomans...)



Annexe 02 :

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE ABOU BEKR BELKAID - TLEMCEN
FACULTE DE TECHNOLOGIE
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

Questionnaire

Enquête auprès de la population fréquentant
Le centre-ville (intra-muros) - commune de Tlemcen
S'inscrit dans le cadre d'un master 2

Date.....heure.....

Melle BENABBOU FATIMA ZAHRA

Thème : Centre historique de Tlemcen et la mobilité durable

Monsieur, madame

Je suis une étudiante au département d'architecture de l'université **ABOU BEKR BELKAID** de Tlemcen. Nous réalisons une étude sur la situation actuelle du **centre-ville de Tlemcen** au sujet du **mobilité et transport (accessibilité, stationnement,)** et de son devenir afin de mieux cerner l'image qu'ont les gens sur celui-ci et les améliorations souhaitées à apporter pour **le centre historique**

• **Nom** :

• **Prénom** :

1- Situation De Résidence :

Résident De la ville même exact

.....

Résident Des communes de la wilaya

Résident Des autres wilayas

2- Sexe :

Féminin

Masculin

3- âge :

4- Situation individuelle

Étudiant

Employé

Chômeur

Retraite

Commerçant

client

**Questionnaire d'enquête concernant l'Aménagement du Centre-Ville
historique (intra-muros)**

Pour quelle raison vous êtes venu au centre-ville ?

Quelles sont les grands problèmes que vous trouvez dans le centre-ville ?

CONFIGURATION ACTUELLE du MARCHÉ au Centre-Ville et activité commerciale

Diriez-vous que l'aménagement de ce marché (formel et informel) est :

- Très satisfaisant

- Satisfaisant

- Acceptable

- Insatisfaisant

Quelles sont les améliorations significatives qui vous semblent nécessaires :

Commentaires éventuels : (Couverture, Taille du marché, Taille des allées, Sécurité, Diversité et qualité des commerces, Modalités de montage, Démontage, Nettoyage,...etc) :

SITUATION ACTUELLE de STATIONNEMENT et de CIRCULATION en Centre-Ville

1) D'après vous, quelles sont les grandes problématiques

Le stationnement en centre-ville

Le stationnement dans les quartiers

L'entrée/sortie de centre-ville

La circulation des piétons

La circulation des voitures

La circulation de transport public (bus)

2) Quels sont, pour vous, les points noirs ? (donner le plus de détails possibles)

Déplacements -----

Stationnement-----

3-Sécurité - Par type d'utilisateur, donnez une note (1 : Très bon 2 : Bon 3 : Moyen 4 : Mauvais 5 : Très mauvais)

Piétons 1 2 3 4 5

Automobilistes 1 2 3 4 5

Personnes à mobilité réduite 1 2 3 4 5

4/ La préférence accordée aux déplacements doux en centre-ville (piéton, vélo, transport collectif) au détriment de l'automobile vous satisfait-elle ?

Oui

Non

5/ Selon vous, la future zone piétonne doit :

être totalement interdite à la circulation des véhicules à moteur

offrir la possibilité d'accès restreint aux résidents et commerçants

permettre des franchissements pour les véhicules à certains endroits

5/Problématiques à régler prioritairement (Classer de 1 à 5)

Améliorer la gestion du déplacement

Améliorer le stationnement

Améliorer les conditions de déplacement doux (piétons et cyclistes)

Améliorer de transport en commun

Améliorer les conditions de déplacement Des personnes à mobilité réduite

12) Propositions ouvertes – Indiquez ici toutes les autres suggestions qui vous paraissent utiles pour améliorer la circulation et stationnement sur le centre-ville

Résumé

L'intégration récente (moins d'une décennie) du concept de mobilité durable dans le vocabulaire scientifique et politique a eu des incidences théoriques, politiques et notamment pratiques puisque ce concept a influencé la manière de concevoir et de gérer l'espace et les déplacements en milieu urbain.

Théoriquement parlant, le concept de mobilité durable est souvent assimilé à celui de transport durable, toutefois son apparition conceptuelle révèle qu'il ne s'agit pas seulement d'améliorer l'efficacité des équipements de transport existants afin d'assurer un niveau acceptable de coûts sociaux et économiques associés aux déplacements physiques et géographiques des biens et des individus.

Cette recherche tente de contribuer à la compréhension des différentes dimensions que couvre le concept de mobilité durable qui exige un effort de clarification. L'objectif principal de cette recherche est de mettre en lumière la singularité du concept de mobilité durable et ses implications particulières par rapport au centre historique de Tlemcen car l'apparition des modes de déplacement motorisés a permis le développement de ville bien au-delà de ses limites historiques, l'essor urbain délaissant la médina et le dédale de ses étroites ruelles. Aujourd'hui, la médina fait face à de nombreuses difficultés : populations largement paupérisées, densité démographique excessive, forte dégradation du patrimoine bâti, déclin des activités commerciales, etc.)

Cette contribution se veut donc un essai méthodologique doté des enjeux pratiques pour intervenir et développer une gouvernance participative par le recours au diagnostic partagé, en s'appuyant notamment sur les expériences internationales en la matière sans négliger les recommandations des instruments de gestion de l'espace pour que soit conservée la spécificité local du centre historique de Tlemcen.

Ainsi, nous proposons un modèle d'aménagement fruit d'une recherche conceptuelle, d'une lecture des situations observées et assemblées avec différents apports théoriques à l'aide d'une approche méthodologique, et d'une conduite participative du projet urbain.

ملخص

في غضون هذه عشر سنوات الأخيرة مفهوم التنقل المستدام في المفردات السياسة والعلمية له آثار النظرية، بما في ذلك السياسات والممارسات، وهذا المفهوم قد أثر على طريقة التصميم وإدارة المساحة والحركة في المناطق الحضرية من الناحية النظرية، غالباً ما يتم تشبيه مفهوم التنقل المستدام إلى أن النقل المستدام، ولكن مظهره المفهومي يكشف أن هذا ليس فقط لتحسين كفاءة وسائل النقل الموجودة ولكن لضمان مستوى مقبول من التكاليف الاجتماعية والاقتصادية المرتبطة مع الحركة الطبيعية والجغرافية لفرد والمجتمع.

يحاول هذا البحث أن يساهم في فهم أبعاد مختلفة لمفهوم التنقل المستدام. والهدف الرئيسي من هذا البحث هو تسليط الضوء على تفرد مفهوم التنقل المستدام وآثاره محددة من المركز التاريخي لمدينة تلمسان حيث ظهور وسائل التنقل سمح للتنمية المدينة إلى ما وراء حدودها التاريخية كما ان التنمية الحضرية تتخلى عن المدينة العتيقة التي، تواجه العديد من التحديات: إلى حد كبير من السكان الفقراء، والكثافة السكانية المفرطة، وتدهور حاد في التراث المبني، وتراجع الأنشطة التجارية، الخ

ولذلك فإن هذه المساهمة تهدف إلى مقال المنهجي مع القضايا العملية للتدخل ووضع الحكم القائم على المشاركة من خلال استخدام تشخيص مشترك، والاعتماد بشكل خاص على التجارب الدولية في هذا المجال دون إهمال توصيات أدوات إدارة الفضاء التي يتم حفظها خصوصية المحلية من المركز التاريخي لمدينة تلمسان وبالتالي، فإننا نقترح ثمره نموذج تطوير البحوث النظرية، والقراءة للحالات والاجتماعات مع المساهمات النظرية المختلفة ومع مقارنة منهجية، والقيادة التشاركية في المشروع الحضري.

Abstract

The recent integration (within a decade) the concept of sustainable mobility in the scientific vocabulary and policy has theoretical implications, including policies and practices as this concept has influenced the way to design and manage the space and movement in an urban environment.

Theoretically speaking, the concept of sustainable mobility is often likened to that of sustainable transport, but its conceptual appearance reveals that this is not only to improve the efficiency of existing transport facilities to ensure an acceptable level of social and economic costs associated with physical and geographical movement of goods and individuals.

This research tries to contribute to understanding different dimensions covered by the concept of sustainable mobility that requires clarification effort. The main objective of this research is to highlight the uniqueness of the concept of sustainable mobility and specific implications from the historical center of Tlemcen as the appearance of motorized modes allowed the city development well beyond its historical limits, urban development abandoning the medina and its maze of narrow streets. Today, the medina is facing many challenges: largely impoverished populations, excessive population density, sharp deterioration of the built heritage, the decline of commercial activities, etc.)

This contribution is therefore wants a methodological essay with practical issues to intervene and develop participatory governance through the use of shared diagnosis, relying in particular on international experiences in this area without neglecting the recommendations of space management tools that is conserved the local specificity of the historical center of Tlemcen.

Thus, we propose a development model fruit of a conceptual research, reading situations observed and meetings with different theoretical contributions with a methodological approach, and participatory leadership of the urban project