

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



**UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEN**  
FACULTÉ DE TECHNOLOGIE  
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et Environnement

**Un Business Centre pour une agglomération  
Tlemcenienne innovante et compétitive**

Soutenue le 12 Juin 2016 devant le jury :

<b>Président :</b>	BABA AHMED. I	MA (A)	UABT Tlemcen
<b>Examineur:</b>	BENSAFI. B	MA (A)	UABT Tlemcen
<b>Examineur:</b>	AZOUZ. M	Architect	UABT Tlemcen
<b>Encadrant</b>	RAHMOUN. M	MA(A)	UABT Tlemcen
<b>Co-Encadrant</b>	CHERRAK .F	MA (A)	UABT Tlemcen

:

Présenté par : Mohammed Charif MIMOUNA  
Matricule : 15123-T-11

Ikram Zoubida YAHIA OUAHMED  
Matricule : 15199-T-11

Année académique : 2015-2016

# Résumé

La ville de Tlemcen pour son caractère distinctif et son histoire est classée parmi les villes les plus importantes en Algérie.

L'objectif de notre travail est d'analyser à quel point les différents éléments du tissu urbain sont liés entre eux et comment ce tissu vie et évolue à travers le temps dans un contexte donné.

L'opération d'intervention est basée sur le processus de développement global de la ville .cette opération traite plus le coté économique de l'aire urbaine vue son importance.

Nous proposons à travers notre projet intitulé « un business center pour une agglomération Tlemcenienne innovante et compétitive », de développer un véritable pôle de compétitive économique qui accueillera : Des banques, des assurances, des bureaux du secteur primaire ...etc. Ainsi, garantir une articulation fluide et fonctionnelle, ceci passe aussi par la projection d'un nouveau quartier durable a grande mixité sociale et fonctionnelle associant des logements et des équipements de proximité pour assurer une meilleure qualité de vie.

**Mots clés :** la ville. Tlemcen. Développement. économie.compétitivité.quartier .durable. Mixité

## ملخص

مدينة تلمسان بطابعها المعماري المتميز وتاريخها الحضاري العريق تعتبر من أبرز المدن الجزائرية.

الهدف من عملنا هو تحليل مدى اختلاف العناصر وأنسجة المناطق المرتبطة ببعضها البعض وكيفية تطورها مع مرور الزمن في ظروف معينة.

عملية التطور المختارة لهذا العمل تدخل في إطار المساهمة في التنمية المستدامة للمدينة، هذا التدخل يعالج بالأخص الجانب الاقتصادي نظرا لأهميته في تطوير أسس المناطق الحضرية.

مشروعنا يهدف إلى تطوير قطب اقتصادي تنافسي الذي يضم الأسس القاعدية الاقتصادية المتمثلة في:

البنوك، التأمينات ومقررات المؤسسات الاقتصادية والذي يسهر على تأمين رابطة وصل النسيج الحضري. هذا المشروع يهدف إلى تنمية الاقتصاد المحلي للمدينة الذي سيجعلها أكثر نجاعة واستقطاب للاستثمار الخارجي.

**الكلمات المفتاحية:** مدينة. تلمسان. التطور . الاقتصاد. تنافسي . النسيج . المستدامة . التنمية

## **Remerciement.**

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

Nous exprimons nos sincères remerciements à nos encadrants :

**Mr. Rahmoun ET Mr. Cherrak.**

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

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

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

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

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

## Dédicaces

Tout d'abord, je dédié ce mémoire à mes parents pour tout ce qu'ils  
Ont fait pour moi afin que je puisse arriver là, veuillez trouver dans cet ouvrage  
L'expression de ma gratitude et de mon amour

Ce travail est également dédié :

A mon frère et ma sœur

A la mémoire de mon grand-père Que Dieu, le miséricordieux, vous accueille dans son  
Éternel paradis.

A ma grand-mère Que dieu prologue sa vie

A mes oncles et A mes tantes

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

A mes cousins et cousines et à toute la famille Mimouna et Amara Beghli

Je dédie en fin le présent travail à tous à mes collègues et amis : Abdelbar, Youssouf Kamel,  
Imad, Hichem, Benmar et Sofiane.

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

A mes amis d'enfance.

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

Merci à vous tous !

**Mimouna Mohammed Charif.**



## Dédicaces

Je dédie ce modeste Travail à mes parents Bachir et Sabah qui m'ont soutenu tout au long de mes études avec leurs patiences, leurs encouragements et surtout leurs amours.

A ma nièce sirinette.

A ma sœur Imene.

A mon frère Abd El Madjid.

Sans oublier mon binôme de travail Mohammed.

J'adresse mes remerciements aux personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce mémoire :

A tous les membres d'atelier 05, en particulier Ben Amar qui m'a aidé à trouver des solutions pour avancer.

A mes amies : Hadjer, Asma et Sarra .

A toute la famille Yahia Ouahmed et Boukedjar.

A la mémoire de mes cousins : Adel, Mohammed Fouad et Mohammed.

"رحمهم الله و اسكنهم فسيح جنانه"

**IKRAM**

## Resumé

La ville de Tlemcen pour son caractère distinctif et son histoire est classée parmi les villes les plus importantes en Algérie.

L'objectif de notre travail est d'analyser à quel point les différents éléments du tissu urbain sont liés entre eux et comment ce tissu vie et évolue à travers le temps dans un contexte donné.

L'opération d'intervention est basée sur le processus de développement global de la ville .cette opération traite plus le coté économique de l'aire urbaine vue son importance.

Nous proposons à travers notre projet intitulé « un business center pour une agglomération Tlemcenienne innovante et compétitive », de développer un véritable pôle de compétitive économique qui accueillera : Des banques, des assurances, des bureaux du secteur primaire ...etc. Ainsi, garantir une articulation fluide et fonctionnelle ,ceci passe aussi par la projection d'un nouveau quartier durable a grande mixité sociale et fonctionnelle associant des logements et des équipements de proximité pour assurer une meilleure qualité de vie.

**Mots clés :** la ville. Tlemcen. Développement. économie.compétitivité.quartier .durable. Mixité

### ملخص

مدينة تلمسان بطابعها المعماري المتميز وتاريخها الحضاري العريق تعتبر من أبرز المدن الجزائرية

الهدف من عملنا هو تحليل مدى اختلاف العناصر وأنسجة المناطق المرتبطة ببعضها البعض وكيفية تطورها مع مرور الزمن في ظروف معينة.

عملية التطور المختارة لهذا العمل تدخل في إطار المساهمة في التنمية المستدامة للمدينة، هذا التدخل يعالج بالأخص الجانب الاقتصادي نظرا لأهميته في تطوير أسس المناطق الحضرية.

مشروعنا يهدف إلى تطوير قطب اقتصادي تنافسي الذي يضم الأسس القاعدية الاقتصادية المتمثلة في:

البنوك، التأمينات ومقررات المؤسسات الاقتصادية والذي يسهر على تأمين رابطة وصل النسيج الحضري. هذا المشروع يهدف إلى تنمية الاقتصاد المحلي للمدينة الذي سيجعلها أكثر نجاعة واستقطاب للاستثمار الخارجي.

**الكلمات المفتاحية:** مدينة. تلمسان. التطور . الاقتصاد. تنافسي . النسيج . المستدامة . التنمية

# Sommaire

Remerciement.....	1
Résumé.....	4
Sommaire .....	5
Table des illustrations.....	10
Tableaux.....	11
Planches.....	13
Introduction générale.....	15
La Problématique. ....	16
Hypothèse.....	17
Les Objectifs. ....	17
Chapitre I:.....	18
Introduction. ....	19
1.1    Urbanisme et l'environnement. ....	19
1.1.1    L'urbanisme. ....	19
1.1.2    L'urbain. ....	19
1.1.3    Le tissu urbain. ....	19
1.1.4    La ville.....	21
1.1.5    L'environnement. ....	21
1.2    Phénomènes urbains. ....	21
1.2.1    Étalement urbain. ....	21
1.2.2    Conurbation urbaine.....	21
1.3    Aménagement et planification.....	22
1.3.1    Aménagement du territoire.....	22
1.3.2    Planification. ....	22
1.3.3    Planification urbaine. ....	22

1.4	Du développement durable au développement urbain durable.....	22
1.4.1	Le développement durable. ....	22
1.4.2	Le développement urbain durable. ....	23
1.5	Mobilité urbaine. ....	23
1.6	Economie urbaine. ....	24
1.7	Paysage urbain.....	25
1.7.1	Selon A Bailly. ....	25
1.7.2	Selon W.J.T Mitchell. ....	25
1.8	Centralité. ....	25
1.9	Pole de compétitivité. ....	26
1.10	Pole d'affaire.....	27
	Conclusion.....	28
2	Chapitre II: .....	29
	Introduction. ....	30
2.1	Lecture des instruments d'urbanisme. ....	30
2.1.1	Politiques et législations.....	30
2.1.2	Objectifs. ....	30
2.1.3	SNAT. ....	30
2.1.4	SRAT.....	33
2.1.5	PATW.....	35
2.1.6	Les limites des instruments d'urbanisme. ....	38
	Conclusion.....	38
3	Chapitre III: .....	39
	Introduction : .....	40
3.2	Choix de la ville.....	40
3.3	Généralité sur Tlemcen.....	40
3.3.1	Situation géographique et positionnement. ....	40

3.4	La morphogénèse.....	41
3.4.1	Croissance urbaine de la ville de Tlemcen à travers le temps.....	42
3.5	La morphologie urbaine de l'aire urbaine de Tlemcen actuellement. ....	53
3.5.1	Modèle de croissance de la ville.....	53
3.5.2	La morphologie urbaine de l'aire urbaine de Tlemcen actuellement. ....	55
3.5.3	Les problèmes de la morphologie urbaine du tissu de Tlemcen.....	61
3.5.4	Les potentiels de la morphologie urbaine de l'aire urbaine de Tlemcen.....	63
3.5.5	La problématique de la morphologie urbaine. ....	64
3.6	Infrastructures de transport et de déplacements.....	65
3.6.1	Infrastructures.....	65
3.6.2	Les infrastructures ferroviaires.....	69
3.6.3	Réseau de circulation et de transport.....	70
3.6.4	Les problèmes de l'infrastructure de déplacement et de transport.....	72
3.6.5	Les potentielles de l'infrastructure de transport et de déplacement. ....	73
3.6.6	La problématique de l'infrastructure de transport et de déplacement. ....	74
3.7	Paysage et environnement. ....	75
3.7.1	Le climat.....	75
3.7.2	Le relief. ....	75
3.7.3	Les conditions du sol.....	77
3.7.4	Végétation. ....	77
3.7.5	Contraintes naturelles et artificielles. ....	78
3.7.6	Les problèmes de l'environnement. ....	80
3.7.7	Les potentiels de l'environnement. ....	81
3.7.8	Problématique du paysage naturel et environnement. ....	82
3.8	L'économie urbaine. ....	83
3.8.1	L'étude de la population de l'aire urbaine de Tlemcen.....	83
3.8.2	Activités industrielles.....	86

3.8.3	Les activités tertiaires.....	89
3.8.4	La main d'œuvre qualifié.....	89
3.8.5	Valeurs d'attractivité touristique.....	91
3.8.6	Les problèmes de l'économie urbaine.....	92
3.8.7	Les potentiels de l'économie urbaine.....	94
3.8.8	La problématique de l'économie urbaine.....	95
3.9	Problématique générale.....	96
3.10	Les hypothèses.....	97
3.11	Les scénarios proposés.....	98
3.11.1	Scénario1 : Tlemcen ville homogène aérée.....	98
3.11.2	Scénario2 : Restructuration et densification du tissu urbain pour un territoires Tlemcenien compacte et durable.....	101
3.12	Choix du scénario.....	105
Conclusion :.....		105
Chapitre VI:.....		106
Introduction :.....		107
4.1	Choix et motivation du périmètre d'étude.....	107
4.1.1	Présentation du périmètre d'étude.....	107
4.1.2	Justification du choix.....	107
4.2	Analyse Typo-morphologique.....	107
4.2.1	Trame viaire et Mobilité.....	107
4.2.2	Forme urbaine.....	110
4.2.3	Habitats et Equipements.....	112
4.2.4	Contraintes naturelles et artificielles.....	115
4.2.5	Paysage naturel.....	117
4.2.6	La nature juridique.....	117
4.3	Les principaux dysfonctionnements urbains du périmètre d'étude.....	120

4.4	Problématique Spécifique.....	122
4.5	Analyse Thématique.....	123
4.5.1	Exemple 01 : Clichy Batignolles – France.....	123
4.5.2	Exemple02 : Bordeaux Euratlantique – France –.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
4.5.3	Exemple03 : Projet Wacken Europe -France -.....	129
4.6	Les critères du choix des exemples. ....	133
4.7	Esquisse urbaine : Vers une continuité urbaine et pour une articulation attractive et fluide entre Aboutechfine, Les Dalhias et Immama.....	134
4.8	Les stratégies d'interventions. ....	134
4.8.1	La densification de l'activité économique a Abou Techfine.....	134
4.8.2	L'intégration du quartier populaire Koudia. ....	134
4.8.3	Opération de densification d'habitat .....	134
4.8.4	Plus de mobilité et de fluidité.....	134
4.9	Le programme spécifique.....	140
4.9.1	Les grandes fonctions des équipements. ....	140
4.9.2	Les logements.....	141
4.9.3	Le parc urbain.....	141
4.9.4	Voiries et circulation.....	141
4.9.5	Programme économique.....	142
4.10	Projection urbaine.....	142
4.10.1	Démarche conceptuelle est naissance de l'idée.....	142
4.10.2	Stratégies d'action.....	142
4.11	Projection opérationnelles : le plan d'aménagement 1/500. ....	148
4.11.1	Stratégie de la conception, approche technique et développement durable.....	148
4.11.2	Matériaux de conception, texture et mobilier urbain. ....	158
	Conclusion.....	160
	Bibliographie.....	166

## Table des illustrations

Figure 1.Décomposition en systèmes - Paris : place de la Réunion [BOR-84] .....	20
<b>Figure 2.</b> Ecosystème des pôles de compétitivité.....	27
<b>Figure 3 :</b> Carte du [Scénario acceptable: équilibré territorial et compétitivité (projet du SNAT) .....	32
<b>Figure 4.</b> Carte de développement économique de la région Nord-Ouest .....	34
Figure 5.Carte du plan d'aménagement de la wilaya de Tlemcen. ....	37
Figure 6. Position de la wilaya de Tlemcen dans le cadre internationale .....	40
Figure 7.Position du groupement de Tlemcen dans sa Wilaya. ....	41
<b>Figure 8.</b> carte synthèse de la période poste coloniale. ....	47
Figure 9.carte du centre ville de Tlemcen dans la période coloniale. ....	48
Figure 10.secteur d'habitat.....	55
Figure 9.Graphe des équipements structurants de l'aire urbaine de Tlemcen. ....	58
Figure 12.Graphe de la concertation des équipements par rapport à leurs emplacements.....	59
Figure 13.Carte des infrastructures de transports de Tlemcen à l'échelle internationale. ....	66
<b>Figure 14.</b> Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle nationale.....	66
Figure 15.Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle de la région. .	67
<b>Figure 16.</b> Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle de la wilaya.	68
Figure 17.Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle locale.....	69
Figure 18.Carte du transport ferroviaire de la région Nord-Ouest. ....	70
Figure 19.Graphe des températures à Tlemcen. ....	75
Figure 20.Carte de relief de la région Nord Ouest de l'Algérie.....	76
Figure 21.Coupe topographique latérale de la ville de Tlemcen.....	76
Figure 22.La richesse naturel du groupement de Tlemcen. ....	77
Figure 23.Dynamique de croissance de la population de Tlemcen.....	83
Figure 24.Répartition de la population de la zone d'étude.....	112
Figure 25.Répartition des équipements dans les quartiers de la zone d'étude. ....	112
Figure 26.Répartition des équipements dans les quartiers de la zone d'étude par typologie.	113
Figure 27.Pourcentage de l'espace naturel et l'espace urbanisé dans notre zone. ....	117
Figure 28.Vue aérienne du projet.....	123



Figure 29.programme du parc. ....	124
Figure 30.Carte qui montrent la mobilité dans le quartier. ....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Figure 31.Carte du programme spécifique du quartier. ....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Figure 32.Carte du programme spécifique d’habitat. ....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>Figure 33.</b> Vue aérienne du projet. ....	127
<b>Figure 34.</b> Phase de réalisation du projet. ....	127
<b>Figure 35.</b> Plan de circulation du projet. ....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>Figure 36.</b> Plan du programme du projet. ....	128
<b>Figure 37.</b> Plan de la végétation du projet. ....	129
<b>Figure 38.</b> Plan de la répartition des fonctions dans le projet. ....	130
<b>Figure 39.</b> schéma du programme du quartier. ....	131
<b>Figure 40 :</b> La grande opération du périmètre d’étude. ....	134
<b>Figure 41 :</b> ligne B du tramway d’Angers. ....	148
<b>Figure 42 :</b> ligne de bus qui longe les quartiers résidentiels de la commune de Vertou .....	149
<b>Figure 43 :</b> Piste cyclable au Pays bas. ....	149
<b>Figure 44 :</b> Parking en sous sol en France. ....	150
<b>Figure 45 :</b> circulation piétonne inter quartier. ....	150
<b>Figure 46 :</b> Ilots mixte avec de l’habitat intégrai. ....	151
<b>Figure 47 :</b> Ilots mixte avec de l’habitat intégrai. ....	152
<b>Figure 48 :</b> Bibliothèque universitaire de du département de la Seine-Saint-Denis. ....	152
<b>Figure 49 :</b> Parc urbain. ....	153
<b>Figure 50 :</b> espace extérieure et jardin. ....	153
<b>Figure 51 :</b> espace extérieure et jardin. ....	154
<b>Figure 52 :</b> arbuste des ornementsations. ....	156
<b>Figure 53 :</b> quartier avec un skyline hétérogène. ....	156
<b>Figure 54 :</b> Projet wakcen Europe a Strasbourg. ....	157
<b>Figure 55 :</b> Projet a clichy batignole. ....	157

## Tableaux.

<b>Tableau 1.</b> Tableau des orientatisos du SNAT. ....	32
--	----

<b>Tableau 2.</b> Tableau des orientatios du SRAT.....	34
<b>Tableau 3.</b> Tableau des orientatios du PATW.....	37
Tableau 4. Taux de la croissance du tissu urbain de Tlemcen pendant la période précoloniale. .....	46
Tableau 5. Répartition et nombre d'équipements sur le tissu urbain de Tlemcen.....	57
<b>Tableau 6.</b> Problèmes de la morphologie urbaine et son impacte sur les plans économique, sociale et environnementale. ....	61
<b>Tableau 7.</b> Problèmes de la morphologie urbaine et son impacte sur les plans économique, sociale et environnementale. ....	62
<b>Tableau 8.</b> Potentiels de la morphologie urbaine et son impacte sur les plans économique, sociale et environnementale. ....	63
<b>Tableau 9.</b> Tableau des compagnies aériennes et leurs destinations dans l'aéroport de Zénata. .....	65
<b>Tableau 10.</b> Tableau des problèmes de l'infrastructure de déplacement et leurs impactes sociale, économique et environnementale.....	72
<b>Tableau 11.</b> Tableau des potentiels de l'infrastructure de déplacement et leurs impactes sociaux, économiques et environnementaux. ....	73
<b>Tableau 12.</b> Tableau des problémess de l'environement et du paysage naturel. ....	80
<b>Tableau 13.</b> Tableau des potentiels de l'environement et du paysage naturel. ....	81
<b>Tableau 14.</b> Tableau de Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025.....	84
<b>Tableau 15.</b> Tableau des activités industrielles du groupement de Tlemcen. ....	87
<b>Tableau 16.</b> Tableau des activités tertiaires du groupement de Tlemcen.....	89
<b>Tableau 17.</b> Tableau des établissements de F.P publics et Privés. ....	89
<b>Tableau 18.</b> Tableau des problemes de l'économie urbaine. ....	93
<b>Tableau 19.</b> Tableau des potentiels de l'économie urbaine. ....	94
<b>Tableau 20.</b> Tableau des hypothèses proposé. ....	97
<b>Tableau 21.</b> Tableau des actions proposé par le 1 <sup>ier</sup> scénario.....	99
<b>Tableau 22.</b> Tableau des orientations du scénario 2. ....	103
<b>Tableau 23.</b> Tableau de quelques Types Ilots existants dans notre zone d'étude. ....	110
<b>Tableau 24.</b> Tableau du programme du quartier. ....	124
<b>Tableau 25.</b> Tableau du programme du 1 ilot. ....	133
<b>Tableau 26:</b> programme des grandes fonctions des équipements. ....	141
<b>Tableau 27:</b> programme de logements. ....	141

<b>Tableau 28:</b> programme du parc. ....	141
<b>Tableau 29:</b> programme des voiries. ....	142
<b>Tableau 30:</b> Programme de l'activité économique.....	142
<b>Tableau 31:</b> Tableau de la 1 stratégie d'action.....	143
<b>Tableau 32:</b> Tableau de la 2 eme stratégie d'action. ....	144
<b>Tableau 33:</b> Tableau de la 3 eme stratégie d'action. ....	145
<b>Tableau 34:</b> Tableau de la 4 ème stratégie d'action. ....	146
<b>Tableau 35:</b> Tableau des espaces d'arbre. ....	155

## **Planches.**

<b>Planche 1.</b> Carte synthèse de la croissance du tissu urbaine de Tlemcen à travers le temps. 52	
<b>Planche 2.</b> Carte d'état de fait de l'aire urbaine de Tlemcen pour 2016. ....	54
Planche 3. Plan de la typologie d'habitat dans l'aire urbaine de Tlemcen.....	56
Planche 4. Plan de la typologie des équipements structurants dans l'aire urbaine de Tlemcen. .....	60
<b>Planche 5.</b> Carte des lignes de transport de l'aire urbaine de Tlemcen.....	71
<b>Planche 6.</b> Carte du paysage naturel de l'aire urbaine de Tlemcen.....	79
<b>Planche 7.</b> Carte de la dynamique de la population l'aire urbaine de Tlemcen. ....	85
<b>Planche 8.</b> Carte de l'activité industrielle de l'aire urbaine de Tlemcen.....	88
<b>Planche 9.</b> Carte de la main d'œuvre qualifié de l'aire urbaine de Tlemcen et des activités économiques.....	90
<b>Planche 10.</b> Schéma du premier scénario.....	100
<b>Planche 11.</b> Schéma du deuxième scénario.....	104
<b>Planche 12.</b> Carte de la trame viaire et de la mobilité. ....	109
<b>Planche 13.</b> Carte de forme urbaine de la zone d'étude. ....	111
<b>Planche 14.</b> Carte de la typologie d'habitat et des équipements. ....	114
<b>Planche 15.</b> Carte des contraintes et des risques. ....	116
<b>Planche 16.</b> Carte du paysage naturel.....	118
<b>Planche 17.</b> Carte de la nature juridique de la zone d'étude. ....	119
<b>Planche 18.</b> Carte des principaux dysfonctionnements de la zone d'étude.....	121
<b>Planche 19.</b> La première stratégie d'intervention : densification de l'activité économique .	135

<b>Planche 20.</b> La deuxième stratégie d'intervention : intégration du quartier de Koudia. ....	136
<b>Planche 21.</b> La troisième stratégie d'intervention : opération de densification d'habitat. ...	137
<b>Planche 22.</b> La quatrième stratégie d'intervention : plus de mobilité et de fluidité.....	138
<b>Planche 23 :</b> Esquisse urbaine ; Vers une continuité urbaine et pour une articulation attractive et fluide entre Aboutechfine, Les Dalhias et Immama :.....	139
<b>Planche 24 :</b> Plan d'aménagement global au 1 /2000.....	147
<b>Planche 25 :</b> Plan d'aménagement au 1 /500.....	159
<b>Planche 26 :</b> Façade urbaine.....	160
<b>Planche 27 :</b> Vues 3D.....	161
<b>Planche 28 :</b> Vues 3D.....	162
<b>Planche 29 :</b> Vues 3D.....	163
<b>Planche 30 :</b> Vues 3D.....	164

## Introduction générale

La ville se définit autant par sa géographie que par son histoire, son économie et sa culture. La commune bénéficie de la géographie de ses limites administratives, la ville les recouvre largement mais de façon plus subtile, car c'est par son influence qu'elle se définit tout comme l'identité reconnue et le sentiment d'appartenance partagé qu'elle suscite naturellement.

La ville est donc une entité économique, une entité sociale et une entité culturelle, de même qu'elle est le lieu porteur d'un système de valeurs et de rapports sociaux spécifiques.

De nos jours, toutes villes développées ont tracé une stratégie urbaine d'avenir. Cette stratégie doit être flexible et doit accepter les changements, afin de garantir une bonne évolution du tissu urbain à travers un temps défini. L'un des axes majeurs de cette stratégie est l'économie urbaine.

Tlemcen comme une ville qui se projette dans l'avenir doit inclure ce processus de développement dans son schéma distinctif du développement.

L'aire urbaine de Tlemcen suivant un plan radioconcentrique a fait l'apparition des pôles satellitaires, ces derniers n'ont pas réussi à développer des centralités urbaines et elles restent toujours dépendantes fonctionnellement au centre-ville ce qui accentue la mono centralité de la ville et par conséquent la dégradation de son noyau historique. Cette situation revient essentiellement à la mono fonctionnalité du tissu urbain.

Aujourd'hui, l'économie de la ville doit constituer une large base qui permet l'attractivité exogène et endogène, notre aire urbaine dispose des potentiels économiques importants mais malheureusement, elles restent toujours mal exploitées.

Face à cette situation, nous avons fait notre intervention, en créant un quartier d'affaire mixte, attractif et compétitif à rayonnement international.

## **La Problématique.**

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

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

Ce modèle de croissance autour du croissant vert n'empêche pas le grignotage de ses terres agricoles qui est en train de s'accroître d'année en année soit par des programmes d'équipement planifiés (création du nouveau pôle universitaire à Imama, le pôle sanitaire à Chetouane au niveau du secteur UB15...) ou bien par l'avancée des constructions illicites (entre Feddan Sbaa et Abou Tachfine, entre Sidi Othmane et la zone industrielle...) ce qui engendre un phénomène de conurbation sauvage de l'agglomération et les pôles satellitaires.

Par conséquent, le système polycentrique adopté par l'aire urbaine Tlemcenienne crée une pression sur le centre historique qui n'arrive plus à répondre aux besoins économiques actuels. Ce déficit en matière d'infrastructure économique se traduit par le manque des banques et des assurances. Et l'inexistence des bureaux du secteur tertiaire tels que : les bureaux de développement, bureaux d'aide aux entreprises,.....etc.

Dans la conjoncture économique internationale actuelle, une ville développée et évoluée doit disposer d'une large base économique qui permette l'attractivité exogène et accentue la concurrence interne entre les entreprises. Cela augmente le pouvoir attractif de la ville et renforce le développement d'une centralité extra local.

L'aire urbaine de Tlemcen possède des potentialités économiques qui permettent de la rendre compétitive. Ces potentialités sont majoritairement concentrés dans la partie Nord de la ville (entre Kiffen et Immama et Bréa et Chetouane). Mais malheureusement ces ressources économiques sont mal exploitées.

Comment booster l'activité économique de Tlemcen afin de développer une centralité locale à rayonnement internationale ? et quel type de centralité doit développer notre opération afin d'assurer une mixité fonctionnelle et sociale, tout en introduisant le processus du

développement durable dans l'élaboration de notre projet, et en respectant l'environnement immédiat ?

**Hypothèse.**

- Améliorer l'économie de l'aire urbaine de Tlemcen en créant un quartier d'affaire mixte qui développe une centralité local à rayonnement international.

**Les Objectifs.**

- Avoir un tissu urbain homogène et compacte.
- Développer un réseau routier fluide et aller vers une mobilité meilleure.
- Respecter le paysage naturel et introduire la nature dans l'air urbaine de Tlemcen pour une qualité de vie meilleure.
- Introduire le développement durable dans le processus de développement du tissu urbain de la ville.
- Développer une centralité autour d'un quartier d'affaire.
- Encourager la mixité économique et sociale.

Chapitre I:  
**Genèse et définitions sémantiques des concepts.**



## **Introduction.**

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

### **1.1 Urbanisme et l'environnement.**

#### **1.1.1 L'urbanisme.**

« L'urbanisme est la science (et l'art) d'aménager les villes, son vaste programme peut se résumer en trois mots : Assainir ; Agrandir ; Embellir. Auxquels il convient d'ajouter dans le cas des villes anciennes historiques ou pittoresques :-sauvegarder et mettre en valeur »<sup>1</sup>

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

*« Je ne fais pas de distinction nette entre ce qui serait architecture et ce qui est urbanisme. Il est crucial aujourd'hui que ces deux disciplines se parlent. Ce n'est pas l'échelle qui distingue l'urbanisme de l'architecture, mais le dialogue avec l'autre, le partage à plusieurs d'une règle du jeu. Lorsqu'on construit un bâtiment, on maîtrise à quatre-vingt-dix pour cent ce que l'on veut faire. Dans l'urbanisme, on ne le maîtrise qu'à cinquante pour cent peut-être... : il y a de« L'autre », de l'inconnu, de l'aléatoire... [...] L'urbanisme est une action politique qui exige beaucoup d'intelligence partagée. »<sup>2</sup>*

#### **1.1.2 L'urbain.**

Du latin URBANUS (de la ville ou bien citoyen). Terme utilisé sous forme d'adjectif pour caractériser ce qui concerne la ville par opposition au rural et par extension aussi pour désigner l'habitat des villes. Depuis les années 60 ce terme est utilisé de façon très flou et imprécise ce qui constituerait le caractère propre intemporel de la vie urbaine.<sup>3</sup>

#### **1.1.3 Le tissu urbain.**

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

---

<sup>1</sup> Nedjai, Fatiha. Mémoire de Magister ; Les instruments d'urbanisme Entre propriétaire foncier Et application Cas d'étude : la ville de batna Université Mohamed Khider Biskra ,2007

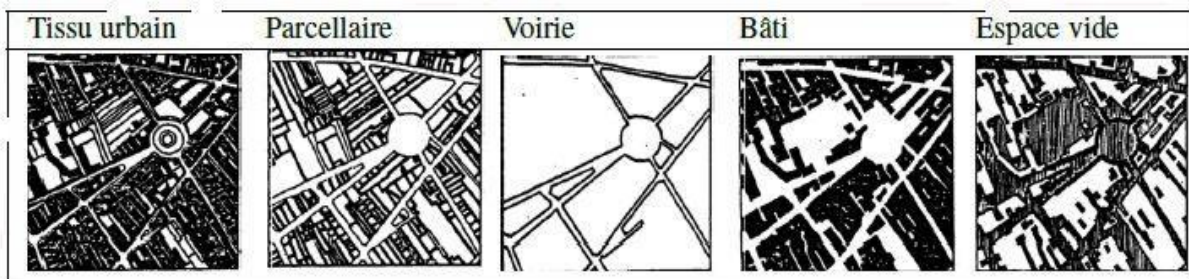
<sup>2</sup> (Christian de Portzamparc, Grand Prix de l'urbanisme, 2004).

<sup>3</sup> François Choay, Pierre Merlin, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement

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

En 1984, l'architecte Daniel et l'urbaniste Borie, ont mis au point une méthode d'analyse morphologique [BOR-84]<sup>4</sup>. Ils préconisent une décomposition du tissu urbain en quatre systèmes organisateurs :

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



**Figure 1<sup>5</sup>.**Décomposition en systèmes - Paris : place de la Réunion [BOR-84]

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

<sup>4</sup> BORIE, A. AND DENIEUL, F. AND UNESCO, Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, Unesco, Etudes et documents sur le patrimoine culturel, 1984.

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

#### **1.1.4 La ville.**

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

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

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

#### **1.1.5 L'environnement.**

D'après J.Dreyfus : *« d'une façon plus précise, parler d'environnement ou de cadre de vie revient à dire que l'homme ou plutôt chaque homme est pris comme le centre de quelque chose: une aire, laquelle est limitée. C'est cette aire qui définit le cadre de vie; elle est élevée au rang d'objet en entendant par là qu'elle se trouve dotée de propriétés spécifiques, c'est à dire encore que l'on admet l'existence d'une relation fonctionnelle entre elle et l'homme».<sup>8</sup>*

### **1.2 Phénomènes urbains.**

#### **1.2.1 Etalement urbain.**

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

#### **1.2.2 Conurbation urbaine.**

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

---

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

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

<sup>8</sup> DREYFUS J, «Le rouge et le jaune». Publication de la société amicale des anciens élèves de l'école polytechnique, 1971, paris. In «Pratique de la ville » op.cit p 16

### **1.3 Aménagement et planification.**

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

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

#### **1.3.2 Planification.**

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

#### **1.3.3 Planification urbaine.**

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

#### **Selon Friedman :**

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

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

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

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

L'expression *sustainable développement*, traduite de l'anglais par « développement durable », apparaît pour la première fois en 1980 dans la Stratégie mondiale de la

conservation, une publication de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN).

Quelques années plus tard, elle se répandra dans la foulée de la publication, en 1987, du rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, Notre avenir à tous (aussi appelé rapport Brundtland, du nom de la présidente de la commission, Mme Gro Harlem Brundtland). C'est de ce rapport qu'est extraite la définition reconnue aujourd'hui : « *Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.* ».

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

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

#### **1.5 Mobilité urbaine.**

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

Il fait référence à une notion de *déplacement*. De manière très générale, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de

réaliser une *activité*, en utilisant un ou plusieurs *modes de transport*. Le déplacement est donc défini par la notion de *motif*, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport (Orfeuil, 1996).

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

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

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

## **1.6 Economie urbaine.**

C'est une science qui étudie la relation entre l'espace vécu et la vie économique : il n'y a pas de vie économique sans territoire. Elle renvoie à l'analyse de la répartition des activités économiques dans l'espace et de phénomènes d'agglomération.

L'économie urbaine est une branche de l'économie qui s'est peu à peu spécialisée à la faveur de son objet d'étude (la ville). Elle se penche sur la manière dont les sols y sont affectés. Elle est basée sur les théories de localisation. L'économie urbaine se focalise sur la localisation géographique des activités économiques. Elle tente de répondre à des questions telles que :

Où les activités économiques se localisent ?

Pourquoi ?

Comment ?

Cette théorie a pour objectif d'introduire l'espace dans l'analyse économique.

## **1.7 Paysage urbain.**

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

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

### **1.7.1 Selon A Bailly.**

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

### **1.7.2 Selon W.J.T Mitchell.**

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

## **1.8 Centralité.**

La centralité n'est pas le centre. On ne peut pas faire une définition du centre en faisant abstraction des fonctions centrales que ce dernier remplit.

*« La centralité est devenue une notion dormante. Il est vrai que la notion de centralité, abstraite dans son essence a un pouvoir mobilisateur moins que les quartiers anciens dont l'aménagement est devenue un des objectifs contemporains majeurs. » (J.P. Levy- centres ville en mutation).*

La centralité dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose sur l'efficacité du pôle central et son accessibilité. Elle qualifie l'action d'un élément sur sa

périphérie. Cet élément peut être un centre urbain, ou un équipement métro polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel.....etc.).

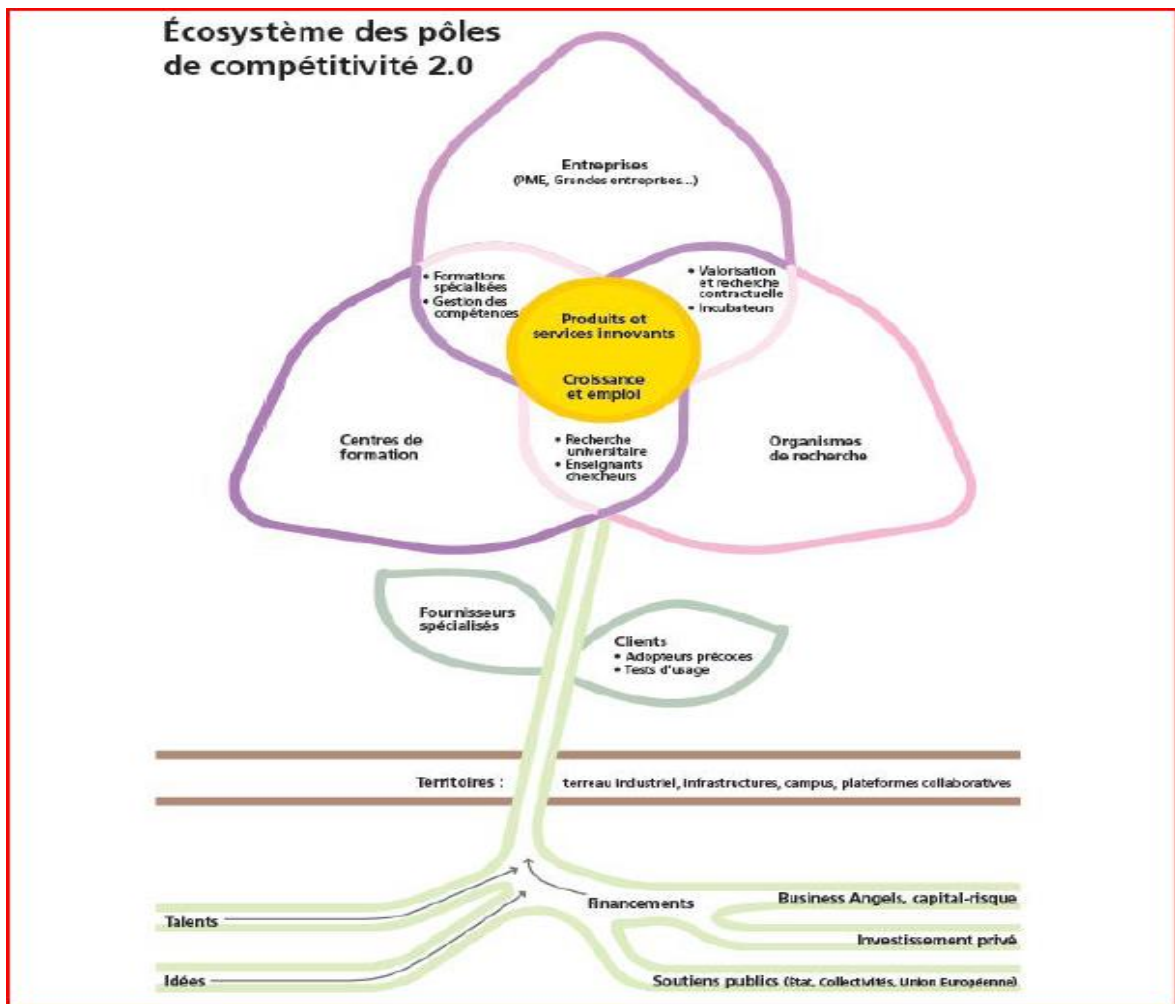
### **1.9 Pôle de compétitivité.**

Un pôle de compétitivité rassemble sur un territoire bien identifié et sur une thématique ciblée, des entreprises, petites et grandes, des laboratoires de recherche et des établissements de formation. Les pouvoirs publics nationaux et locaux sont étroitement associés à cette dynamique.

Un pôle de compétitivité a vocation à soutenir l'innovation. Il favorise le développement de projets collaboratifs de recherche et développement (R&D) particulièrement innovants. Il accompagne également le développement et la croissance de ses entreprises membres grâce notamment à la mise sur le marché de nouveaux produits, services ou procédés issus des résultats des projets de recherche. En permettant aux entreprises impliquées de prendre une position de premier plan sur leurs marchés en France et à l'international, les pôles de compétitivités sont des moteurs de croissance et d'emplois.

Les forces en présence au sein d'un pôle de compétitivité sont multiples. Toutes sont nécessaires à l'essor d'**écosystèmes** dynamiques et créateurs de richesse. Elles peuvent être représentées de la manière suivante :





**Figure 2<sup>9</sup>.**Ecosystème des pôles de compétitivité

Un pôle de compétitivité repose sur un ancrage territorial fort tout en s'appuyant sur les structures existantes (tissu industriel, campus, infrastructures collectives, etc.). Le recours à une politique foncière et de développement urbain propre à assurer un développement cohérent du tissu industriel, des capacités de recherche publique et des établissements d'enseignement supérieur sont des facteurs positifs de développement du pôle de compétitivité et du potentiel de ses membres.

### 1.10 Pole d'affaire

Selon l'INSEE, le quartier d'affaires se définit par un ensemble intégré d'éléments bâtis, d'espaces collectifs et d'infrastructures rassemblés au sein d'un même territoire, qui contribuent à son unité et aux conditions de sa résilience et de sa convivialité. Il comprend des constructions à usages divers, dont une majorité d'immeubles de bureaux, avec des flux entrants et sortants de personnes et de services importants. Principales caractéristiques: une

<sup>9</sup> [http://competitivite.gouv.fr/documents/commun/Ecosysteme\\_des\\_poles/ecosysteme-2.pdf](http://competitivite.gouv.fr/documents/commun/Ecosysteme_des_poles/ecosysteme-2.pdf)

part de bâtiments à usage bureau (en superficie totale) supérieure à 50% de l'ensemble du cadre bâti une emprise au sol des immeubles de bureaux dépassant 50% de l'aire du quartier et ayant au minimum 200000m<sup>2</sup> en surface de plancher la présence d'équipements ou de services d'affaires tels que l'hôtellerie ou restauration d'affaires, centres de réunion ou de congrès, réseaux d'information et de communication de très haut débit une part de salariés supérieure à celle des autres catégories de parties intéressées (habitants, visiteurs ou acheteurs fréquentant le quartier d'affaires). NF P14-010-1 de février 2013. Selon Vincent Triponel, dans la Lettre de Strasbourg Place Financière, la vision du quartier d'affaires ne porte pas seulement sur sa densité et sa mixité. En tant que facteur d'attractivité d'un territoire, le quartier d'affaires doit pouvoir générer une envie d'implantation. Une opération tertiaire visible qui proposera une gamme différenciatrice des parcs tertiaires existants ou d'une offre paupérisée de centre-ville, en offrant une créativité architecturale et urbanistique.

### **Conclusion.**

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

**2 Chapitre II:  
Lecture des Instruments Urbanismes**

## **Introduction.**

Les instruments d'urbanisme figurent parmi les principaux outils qui peuvent être mis en œuvre pour faire et concevoir la ville. Le développement urbain d'un pays ne peut être atteint qu'à travers la bonne application et la fiabilité de ses instruments sur le terrain.

## **2.1 Lecture des instruments d'urbanisme.**

### **2.1.1 Politiques et législations.**

Dans le contexte de la nécessité de Trouver une planification qui n'est pas seulement locale mais qui commence du haut (de l'échelle nationale, régionale jusqu'aux niveaux urbain) dans la période entre 1978 et 1988, l'Algérie a connu la promulgation de la première loi N°87/03 du 27/01/1987 sur l'aménagement du territoire qui fixe les nouveaux schémas d'aménagement du territoire notamment :

- Le S.N.A.T (Schéma national d'aménagement du territoire).
- Le S.R.A.T (Schéma régional d'aménagement du territoire).
- Le P.A.W (plan d'aménagement de wilaya)

Une nouvelle loi est promulguée suite à la période de la crise économique que connaît l'Algérie (entre 1988 et 2000), la loi N°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire qui définissent les orientations et les instruments d'aménagement du territoire de nature à garantir un développement harmonieux et durable de l'espace national.

### **2.1.2 Objectifs.**

Les différents instruments d'aménagement sont mise en œuvre afin de garantir une évolution équilibrée et durable et assurer l'équité de la solidarité territoriales en mettant en place les conditions d'attractivité et de compétitivité à différentes échelles.

### **2.1.3 SNAT<sup>10</sup>.**

#### **a. Définition.**

Un instrument prospectif et réglementaire de la politique de l'État visant à assurer un développement harmonieux de l'ensemble du territoire national, pour 20 ans.

---

<sup>10</sup> Document du SNAT

**b. Le rôle du SNAT.**

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

**c. Le diagnostic du SNAT.**

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

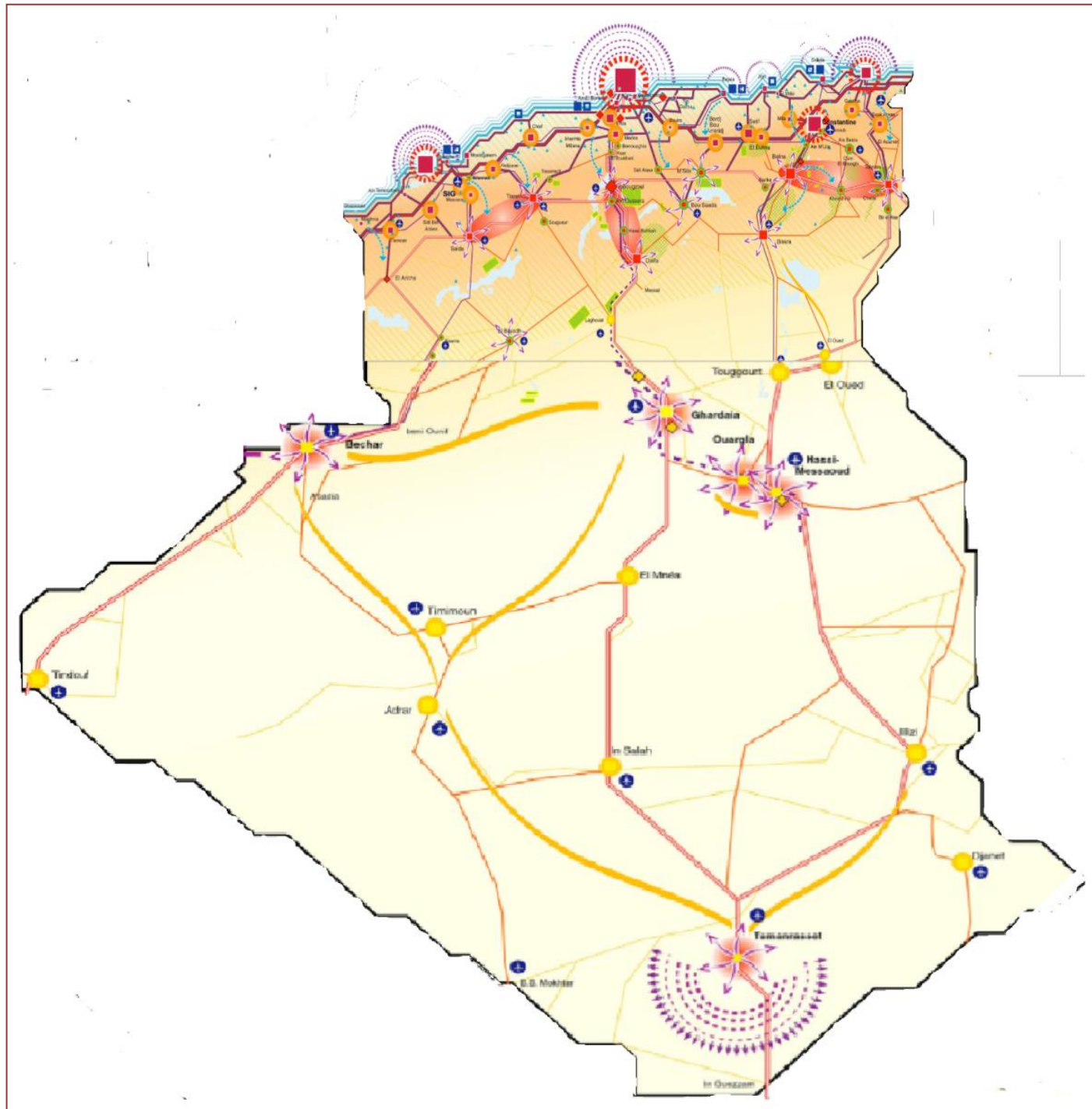
- LE SYSTEME DE L'EAU ET DES SOLS.
- LE SYSTEME ECOLOGIQUE.
- LE SYSTEME PATRIMONIAL.
- LE SYSTEME RELATIONNEL DES TRANSPORTS.
- LE SYSTEME PRODUCTIF.
- LE SYSTEME URBAIN.

**d. La critique du SNAT.**

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

e. **LES ORIENTATIONS URBANISTIQUES DU SNAT.**

Les orientations du scénario acceptable :



**Figure 3<sup>11</sup>** : Carte du [Scénario acceptable: équilibré territorial et compétitivité (projet du SNAT)]

PAT	DESCRIPTION
<b>PAT n 1</b>	La durabilité, qualité et équité dans les usages de l'eau.
<b>PAT n 2</b>	conservation de sol et lutte contre la désertification : Par la protection de littoral ; les montagnes et les forêts (aménagement de 52 bassin versant) et lutter contre la désertification
<b>PAT n 3</b>	les écosystèmes : la protection et valorisation de littoral
<b>PAT n 4</b>	limitation et contrôle de l'urbanisation dans les zones a risque déplacer les populations et activités vers l'intérieur,
<b>PAT n 5</b>	le patrimoine culturel : 18 pôles d'économie de patrimoine (3 poêles aux nord -ouest: Tlemcen, Oran, Nedroma).
<b>PAT n 6</b>	limitation de l'urbanisation dans le littoral avec la création des villes nouvelles.
<b>PAT n 9</b>	délocalisation des activités a risque majeur.
<b>PAT n 10</b>	système urbain hiérarchisé et articulé (grandes villes Oran Constantine Annaba) avec des grands équipements et services métropolitaines.
<b>PAT n 11</b>	Modernisation et maillage des infrastructures des travaux public, de transport, de logistique de technologie de l'information et de la communication :
<b>PAT n13</b>	le renforcement de la compétitivité du territoire à travers des pôles d'attractivité et des zones intégré du développement industriel
<b>PAT n15</b>	développement local à travers une gouvernance adapté au développement local qui repose sur une répartition des fonctions entre l'état les espaces de programmation territorial et les willaya et communes.

**Tableau 1<sup>12</sup>**. Tableau des orientatios du SNAT.

<sup>11</sup> Document du SNAT

<sup>12</sup> Document du SNAT

#### 2.1.4 SRAT<sup>13</sup>.

##### a. Définition.

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

##### b. Le rôle du S.R.A.T.

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

##### c. Le diagnostic du S.R.A.T.

Le système de : l'eau et des sols, écologie, patrimoniale, relationnel des transports, de communication, d'enseignement et de formation, productif et urbain.

##### d. La critique portée sur le SRAT.

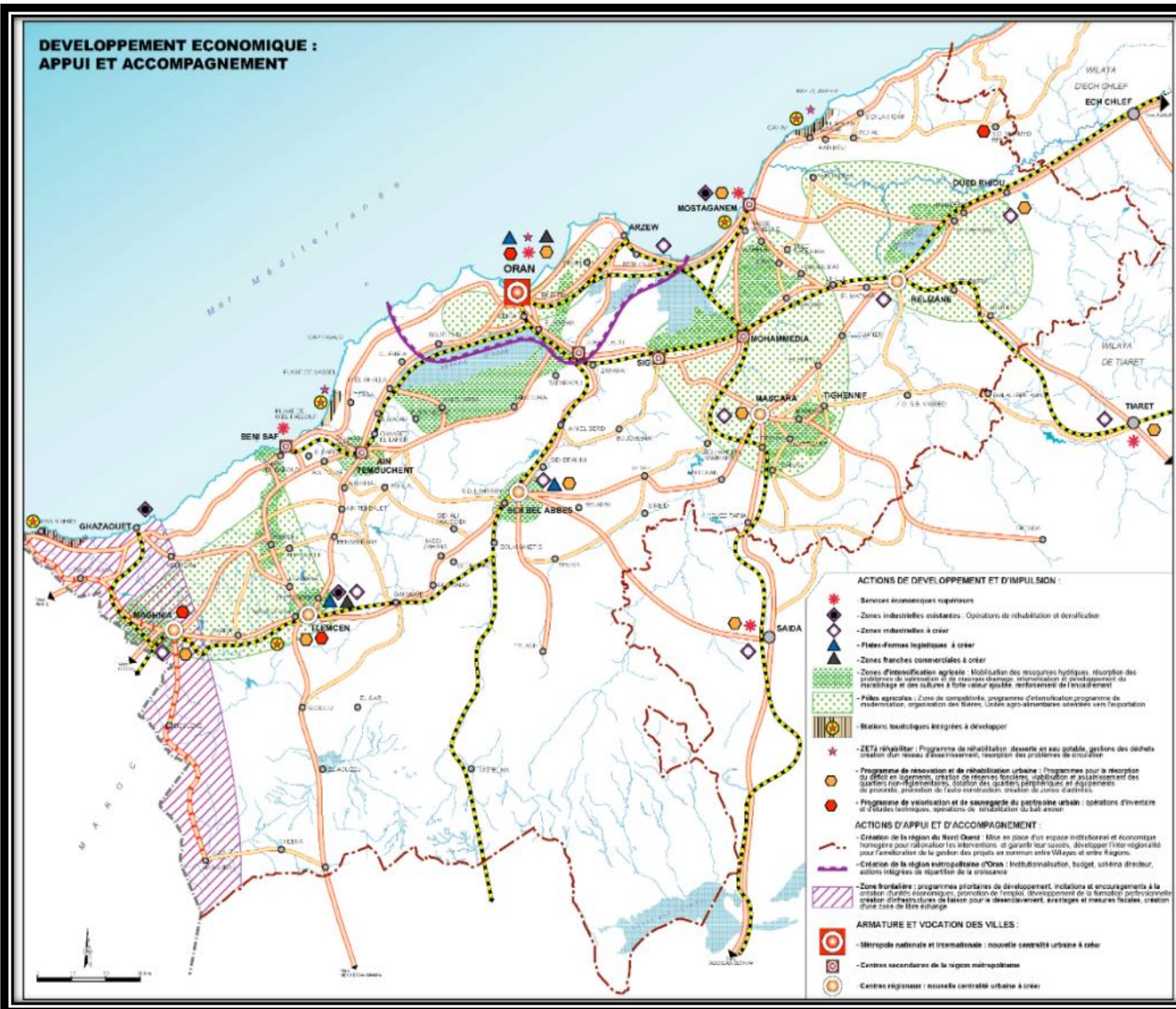
- ✓ Ces 12 PAT ont proposés un ensemble des projets: économique ; tourisme ; agriculture ; industrie ; environnement ; l'infrastructure...
- ✓ Le SRAT donne un caractère spécifique pour chaque ville, en négligeant ces autres potentialités existantes. Et il n'a pas suivi les 21 schémas du SNAT ; aussi le scénario retenue qui est le développement durable n'a pas été appliqué sur terrain.
- ✓ Le SRAT ; par ces PAT n'a pas donné à l'ensemble des wilayas l'occasion de profiter de ces différents projets, donc ce document a spécialisé quelques wilayas par des fonctions multiples notamment la métropole d'Oran, par contre il y on a d'autre qui n'ont pas profité de ces programmes.

---

<sup>13</sup> Document du SRAT



e. LES ORIENTATIONS DU SRAT DE LA REGION NORD-OUEST :



LES ORIENTATIONS	LA DESCRIPTION
1	La volonté de confirmer Oran comme capitale régionale par la requalification de ses tissus, à la modernisation de ses infrastructures
2	La dynamisation des villes de l'axe médian, une attention particulière pour ces villes médianes qui comprennent les activités économiques et les infrastructures de liaison. La structuration urbaine se fera en deux groupements complémentaires : premier ( Magnhia, Tlemcen et Sidi bel Abbès à l'Ouest avec Ghazaouet comme débouché maritime) et le deuxième (Mascara, Relizane et Chlef (hors région) à l'Est, tournées vers le port de Mostaganem).
3	Le renouvellement du monde rural passant par la lutte contre les phénomènes d'érosion des bassins versants et par une utilisation rationnelle des ressources en eau dans
4	Le confortement des infrastructures et leur nécessaire prolongement vers les Hauts Plateaux et les zones frontalières.

Tableau 2<sup>14</sup>. Tableau des orientations du SRAT.

Figure 4<sup>15</sup>. Carte de développement économique de la région Nord-Ouest

<sup>14</sup> Document du SRAT

<sup>15</sup> Document du SRAT



### 2.1.5 PATW<sup>16</sup>.

#### a. Définition.

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

#### b. Le rôle du PATW.

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

#### c. L'élaboration du PATW.

L'étude comprend trois (03) phases :

- Evaluation territoriale et diagnostic.
- Schéma prospectif d'aménagement et de développement durable.
- Plan d'aménagement par aire de planification.

#### d. Diagnostic de territoire de la wilaya de Tlemcen.

##### ➤ Lecture environnementale.

→ *Ressources en sol et un domaine forestier.*

→ *Hétérogénéité et diversité topographique.*

La présence des Zone côtière et plateau continental, les monts de trara, les plaines intérieures et les plateaux, les monts de Tlemcen et la zone steppique

→ *Un réseau hydrographique.*

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

##### ➤ Lecture socio-économique.

→ *Structure de la population :*

La population totale de la wilaya est de 949 135 habitants, soit une densité de 106,6 habitants/Km<sup>2</sup>. Voir figure n°06

→ *Agriculture :*

Tlemcen a Une fort potentiel en sol par rapport aux autres wilayas de la région et une diversité des terroirs ; et Une main d'œuvre agricole qualifiée.

*La pêche :*

Le secteur de la pêche est resté à la traine du développement.

---

<sup>16</sup> Document du PATW

→ *Le tourisme :*

La wilaya de Tlemcen est basée sur l'histoire, le patrimoine et géographie plurielle.

→ *Le commerce*

L'activité dominante est le commerce de détail, de gros et extérieur (l'import /export).

➤ **Lecture fonctionnelle.**

→ *Le système urbain*

L'urbanisation dans le Nord-Ouest est toujours en croissance, il se manifeste par la profération des petites et moyennes villes. Qui étaient des agglomérations rurales, semi-urbaines et suburbaines avec l'apparition de pauvreté autour de la ville.

→ *Les équipements :*

-Sanitaire : La wilaya de Tlemcen dispose de 7 secteurs sanitaire 4 établissements publics hospitalier Et 31 polyclinique 272 salles de soins.

-Les instituts de l'innovation et de la recherche : L'Université Abou Bekr BELKAID de Tlemcen : un potentiel à impliquer dans le développement des territoires.

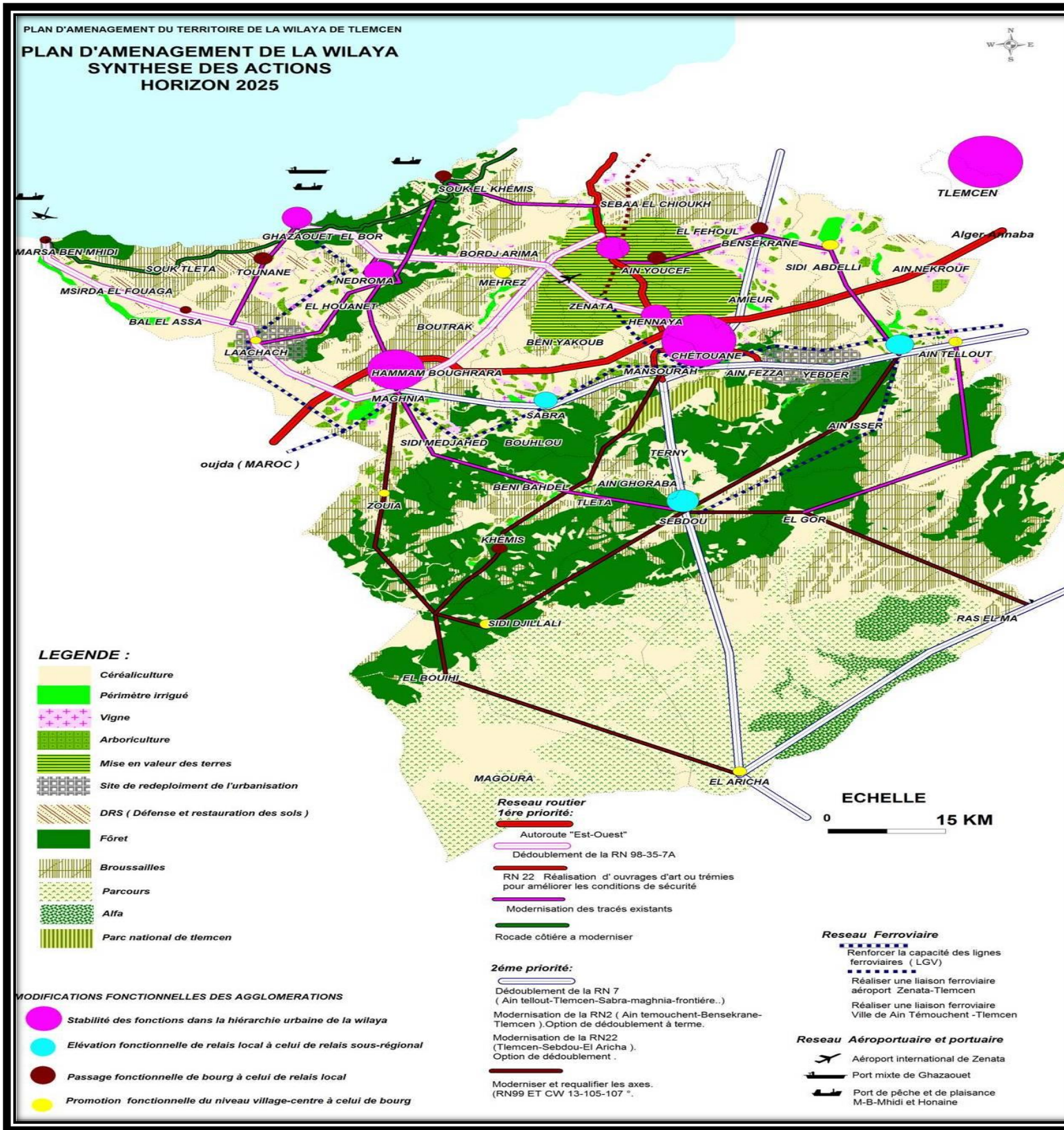
➤ **Lecture structurelle.**

→ *Infrastructure de liaison et de transport.*

Une amélioration continue.

Un réseau routier, réseau ferroviaire -En plus, la wilaya dispose d'un aéroport et d'un port de pêche.

e. Orientation urbanistique du PATW retenues.



LES ORIENTATIONS	LA DESCRIPTION
1	Densification et d'entretien de réseau du Sud de la wilaya pour faciliter la mobilité entre les populations locales. ceci permet d'alléger le caractère "d'isolement" de ces zones.
2	Amélioration et réalisation des liaisons nécessaires avec les ports et les centres économiques de la région.
3	Réalisation de l'axe (structurant) Nord-Sud dit «Axe Frontalier» reliant Ghazaouet à Magoura au sud en passant par Maghnia.
4	Réalisation l'interconnexion avec l'autoroute Est-ouest par une bretelle de raccordement. Etude et Modernisation de la rocade côtière
5	La réhabilitation et/ou le renforcement des réseaux. Réalisation d'Ouvrages d' Art et/ou de trémies. Réalisation de l'évitement de Maghnia
6	Réalisation d'un complexe culturel islamique, un centre de loisir scientifique et conservatoire de musique.
7	Extension de l'urgence médico-chirurgicale (UMC) de Nédroma. Réhabilitation et extension du CHU (1ère tranche), 186 lits. Un centre anti- cancer de 120 lits en cours de réalisation.
8	Gestion intégrée des ressources en eaux et d'assainissement et la réduction de la pollution liée aux rejets liquides
9	Protection et valorisation des sites historique, culturels. Naturels et de la biodiversité marines. Conservation des sols et lutte contre la désertification par la valorisation de potentiel agricole et la protection de l'écosystème particulièrement vulnérable.

Tableau 3<sup>17</sup>. Tableau des orientatios du PATW.

Figure 5<sup>18</sup>. Carte du plan d'aménagement de la wilaya de Tlemcen.

<sup>17</sup> Document du PATW

<sup>18</sup> Document du PATW

#### **f. Critique portée sur le PATW.**

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

#### **2.1.6 Les limites des instruments d'urbanisme.**

- ✓ -La majorité des orientations proposées par les différents instruments d'urbanisme (SNAT, SRAT, PATW) reste juste dans le domaine théorique et ne sont pas toutes appliquées sur le terrain.
- ✓ -Les instruments d'urbanisme ne concrétisent pas les concepts théoriques à titre d'exemple les dimensions du développement durable
- ✓ -L'absence totale de la notion "penser global agir local": ces instruments se basent sur des projets sectoriels.
- ✓ -Le SRAT et le PAW ne développent pas les actions de SNAT et restent globales.
- ✓ L'absence de la notion de gouvernance participative dans l'élaboration des différents instruments d'urbanisme.
- ✓ -La majorité des orientations proposées ne prennent pas en compte la spécificité de chaque région.

#### **Conclusion.**

L'élaboration de ce chapitre nous permette de bien comprendre le fonctionnement de ces instruments et comment peuvent-ils organiser la ville. Aussi il nous a beaucoup aidé dans le choix de la ville ou on va faire notre intervention.

### **3 Chapitre III: Etude et Analyse de l'aire urbain de Tlemcen**

*«Les préoccupations de toute analyse urbaine sont de reconnaître les mécanismes de la dynamique urbaine afin d'agir pour une croissance par la recherche de la forme, d'organisation et de fonctionnement approprié. »*

Philippe Panne

## **Introduction :**

Dans ce chapitre nous allons aborder le diagnostic de l'aire urbaine de Tlemcen, afin de bien comprendre le fonctionnement de ce tissu d'une part. Et d'autre part cette analyse nous permettra une meilleure projection et intégration des projets proposés pour atteindre une ville meilleure.

### **3.2 Choix de la ville.**

Notre choix a été basé sur le positionnement stratégique par rapport à la région, ce qui permet sa participation avec cette dernière à la compétitivité territoriale, ainsi son rôle d'équilibre territorial dicté par les instruments d'urbanisme qui précède le PATW, renforce la sélection de la ville de Tlemcen.

Tlemcen est à travers l'histoire participait fidèlement aux mutations de la région.

Tlemcen vue sa position frontalière avec la mer méditerranéenne joue un rôle central dans l'économie internationale et les transactions EUROPE- AFRIQUE.

### **3.3 Généralité sur Tlemcen.**

Chef-lieu d'un des plus petits départements algériens, la ville de Tlemcen est située à l'ouest du pays, sur un plateau à 800 m d'altitude. Elle jouit d'une réputation particulière (qu'elle partage avec la ville de Constantine), celle d'une ville moderne ayant jalousement gardé son cachet médiéval et ses traditions locales. Ce « conservatisme » est expliqué par son éloignement de la capitale (à 480 km d'Alger) et sa proximité avec le Maroc (à 50 km de la frontière), pays du Maghreb connu pour l'intégration réussie de ses médinas dans les nouveaux espaces urbains.

#### ***3.3.1 Situation géographique et positionnement.***

La ville a une position stratégique elle se trouve à l'écart du réseau Nord de communication (la frontière Marocain à l'Ouest).

##### **a. Tlemcen dans le cadre international.**

Tlemcen situé au nord-ouest de l'Algérie. Elle est un carrefour d'échange entre : TUNISIE (Est), MAROC (Ouest), EUROPE (Nord) et AFRIQUE (Sud).



**Figure 6<sup>19</sup>.** Position de la wilaya de Tlemcen dans le cadre internationale

<sup>19</sup> Fait par le groupe de master année 2015-2016



## b. Tlemcen dans le réseau urbain national et régional.

La Wilaya de Tlemcen occupe une place de choix au sein de l'ensemble national.

Elle se situe sur le littoral Nord-ouest de l'Algérie et dispose d'une façade maritime de 120 km. Le Chef-lieu de la wilaya est situé à 432 km à l'Ouest de la capitale, Alger. C'est une wilaya frontalière avec le Maroc, Avec une superficie de 9017, 69 Km<sup>2</sup>.

La wilaya est limitée par:

- La mer méditerranée au Nord ;
- La wilaya d'Ain Témouchent à l'Est ;
- la wilaya de Sidi Bel Abbès à l'Est- Sud –Est ;
- La wilaya de Naama au Sud ;
- Le Maroc à l'Ouest.

## c. Le groupement de Tlemcen dans son cadre Wilaya.

Groupement de Tlemcen (Tlemcen, Mansourah, Chetouane, Beni mester) se Situe au Centre De la wilaya. Limité par : Amieur et Hnaya au Nord, Sabra à l'ouest, Ain Fezza a l'est et Terny au sud.

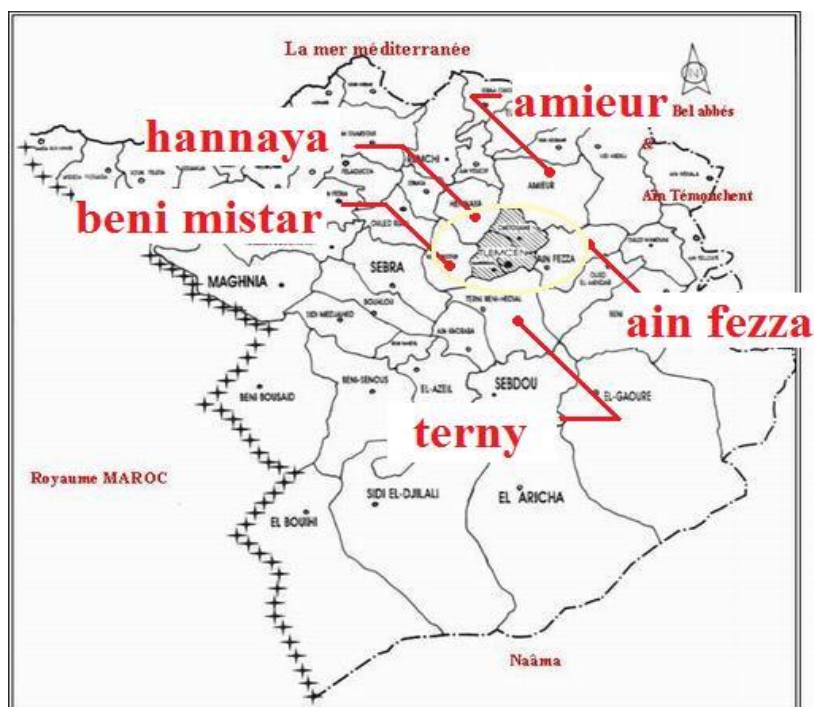


Figure 7<sup>20</sup>.Position du groupement de Tlemcen dans sa Wilaya.

## 3.4 La morphogénèse.

Tlemcen existe depuis la préhistoire. Elle a survécu à travers le temps en plus de cela elle n'a cessé de se développer et de croître. Elle a connu de grande époque tel que : l'époque numide, l'époque

<sup>20</sup> <http://www.taloha.info/docannexe/image/635/img-1.jpg>

Romaine ou l'époque Islamique .....Etc. Le tissu urbain de la ville de Tlemcen c'est vue modifié constamment et chaque période passée a amené ses propres modèles d'extensions ou d'étalements sur la ville qui reste jusqu'à aujourd'hui témoin de l'incroyable histoire de Tlemcen.


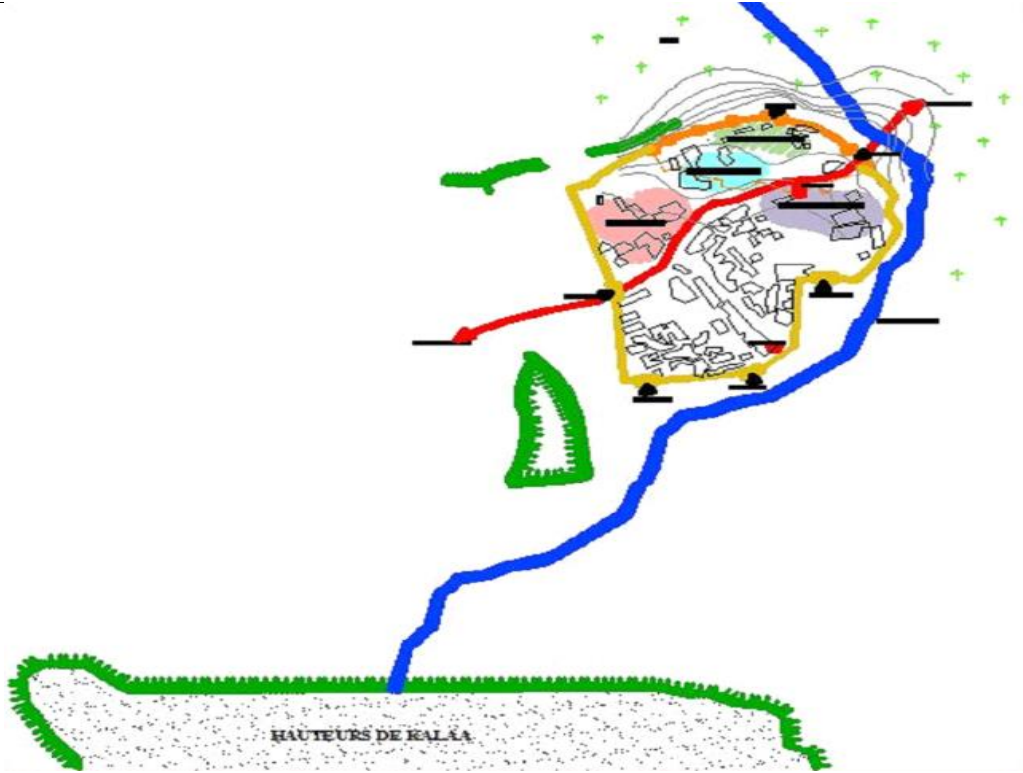
### **3.4.1 Croissance urbaine de la ville de Tlemcen à travers le temps.**

#### **a. La période prés coloniale.**

Si la position géographique de Tlemcen contribue à y maintenir vivaces les cultures locales à travers les siècles, les rapports que cette prestigieuse cité entretient avec son environnement rural y ont également leur part.

La vie urbaine y remonte à l'époque romaine et atteint son apogée au XIII<sup>e</sup> siècle sous le règne des 'Abd al-Wâdides, qui en font la capitale du Maghreb central. Elle conservera cette position jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle, avec des fonctions administratives et militaires importantes. À cette époque, c'est une opulente ville artisanale et commerciale ainsi qu'un foyer de rayonnement mystique. Ville-relais pour les échanges commerciaux entre l'Europe et l'Afrique, Tlemcen n'en cultive pas moins d'étroites relations avec les villes et les villages qui l'entourent (achat de produits locaux, fourniture de biens et services demandés, acquisition par les citadins de terres à la campagne). Elle devient un véritable creuset culturel où se côtoient civilisations berbère, africaine, arabe, andalouse, européenne d'une part, traditions urbaines et rurales d'autre part.



PERIODE	EVENEMENTS	EVOLUTION
<p>PERIODE ROMAINE-POMARIA (201a235apJ.C)</p>	<p>1-Les Romain eurent recours aux fortifications dans un but défensif. 2-L'importance de la ville imposait une maitrise parfaite de l'eau.</p>	<p>aire 2D]</p> 
<p>Période IDRISSE – AGADIR (muraille) 670 à 1078</p>	<p>1-Edifiée par Abou El Mouhadjir qui a islamisé la ville. 2-Extension de la citadelle. 3-Construction d'une enceinte défensive dotée de 5 portes. 4-Construction de la mosquée d'Agadir.</p>	

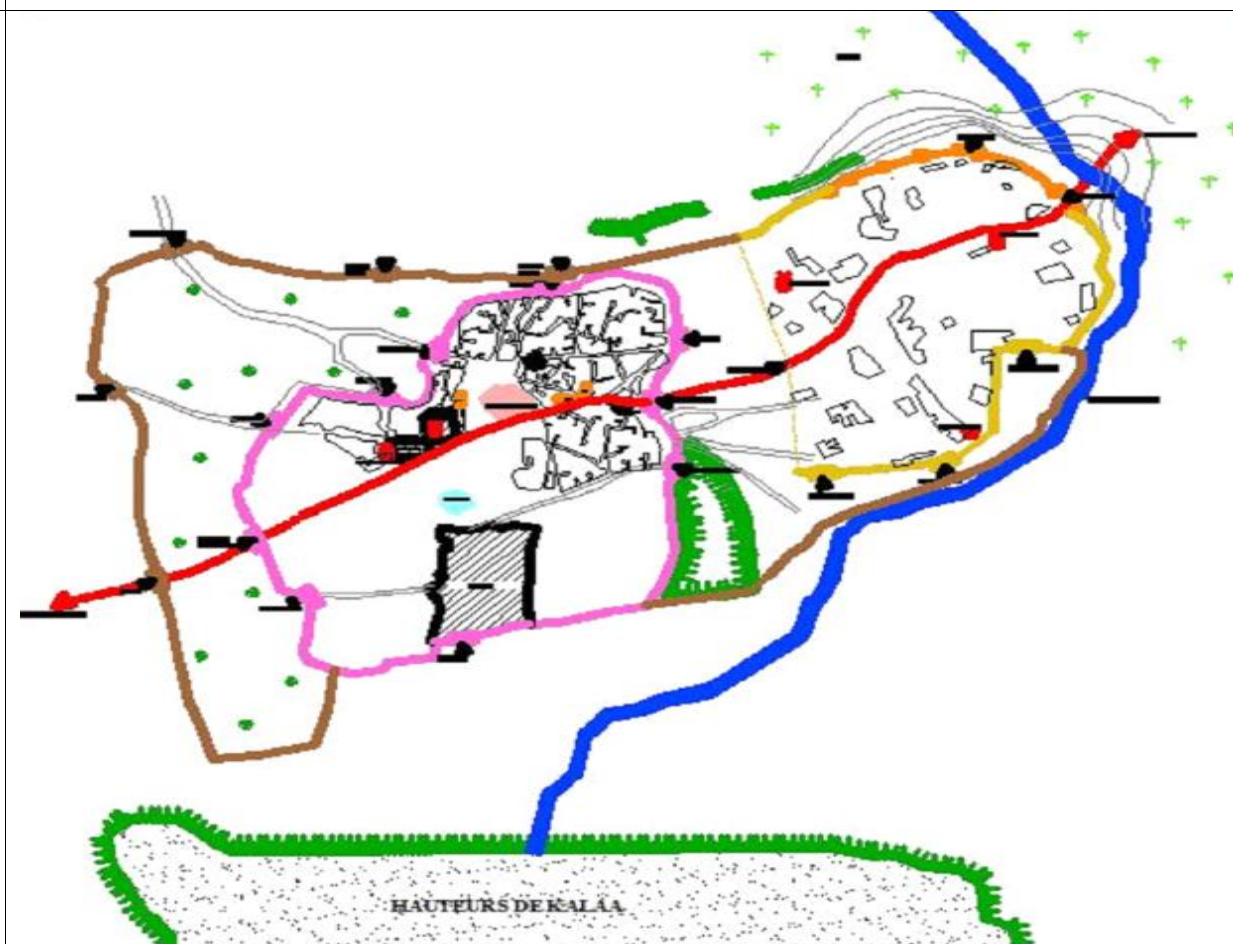
Period ALMORAVIDE –  
TAGRARAT 1079 à 1147

- 1-La conquête des Almoravides venant de la Mauritanie et du bas Sénégal
- 2-Cette dynastie édifie les plus grandes mosquées d'Algérie
- 3-implantation au nord-ouest d'Agadir
- 4-Construction de la grande mosquée



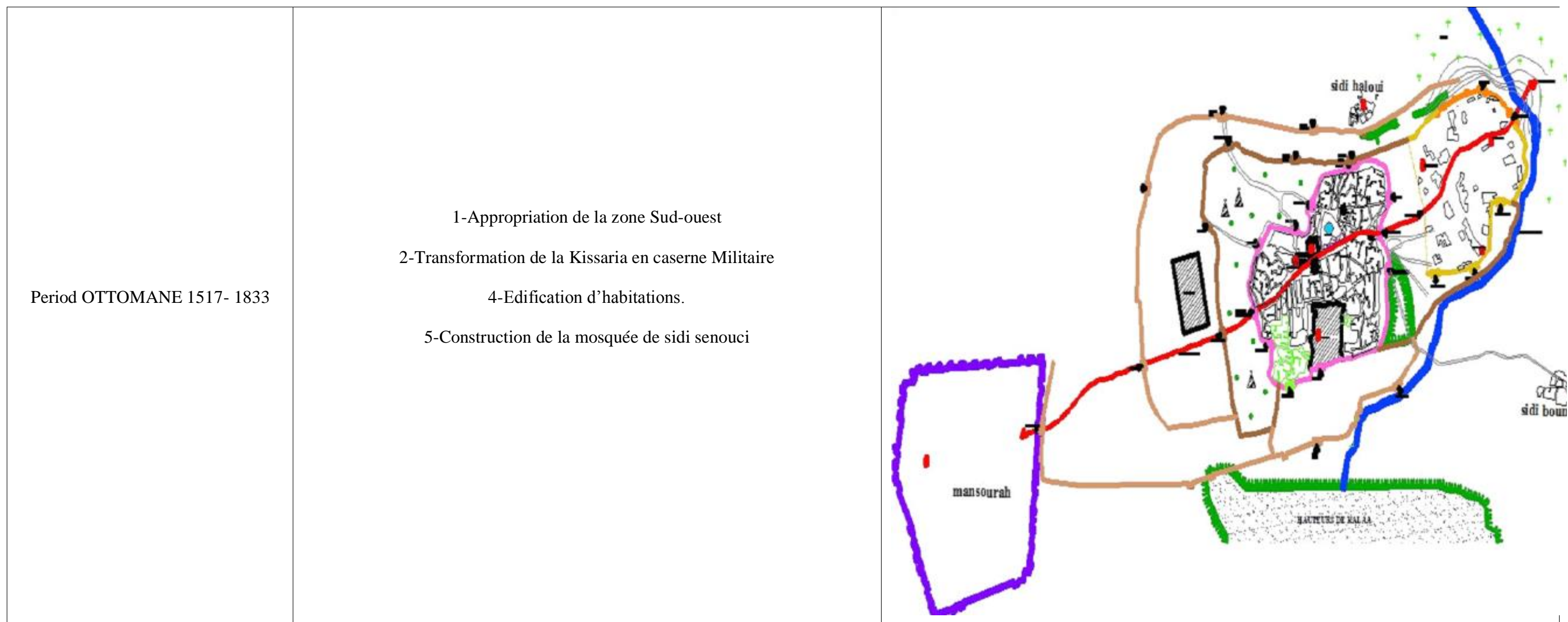
Period ALMOADE 1147 0 1236

- 1-Tlemcen devient le siège d'un gouvernement Ordonnance
- 2-de réparation des fortifications de l'ancienne ville
- 3-Exhaussement des remparts et encerclement d'un mur Quartier de Tagrart
- 4-Démolition de la muraille qui séparait TAGRAR d' AGADIR
- 5-Construction de palais et châteaux



<p>Period ZIANIDE – TILIMSEN 1236 à 1517</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1-Tlemcen devient la capital du royaume ou l'architecture religieuse prospère</li> <li>2-Extension de la ville et création de cités résidentielles Sud Est</li> <li>3-Edification d'un ensemble d'administration et de bâtiments officiels au niveau du Mechouar</li> <li>4-construction de la mosquée de sidi belahcen et du minaret d'Agadir</li> <li>5-Occupation de la population juive du centre de Tlemcen à partir de 1464</li> </ol>	
<p>Period MERINIDE 1299- 1307</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1-L'activité architecturale avance vers el Ebbed et Sidi el Haloui</li> <li>2-Abou Yacoub fut tué, et, les Mérinides quittèrent Mansourah</li> <li>3-Un deuxième siège de Tlemcen fut entrepris par Abou El Hassan</li> <li>4-Construction d'une ville qui est : Mansourah</li> </ol> <p>Mansourah fut détruite après par les Abdalwadides, puis restaurée par Abou el Hassan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5-Construction du grand bassin</li> </ol>	





**Tableau 4<sup>21</sup>.** Taux de la croissance du tissu urbain de Tlemcen pendant la période précoloniale.

<sup>21</sup> Tableau fait par l'auteur. Cartes faite par le groupe de 4<sup>ème</sup> année 2004-2005

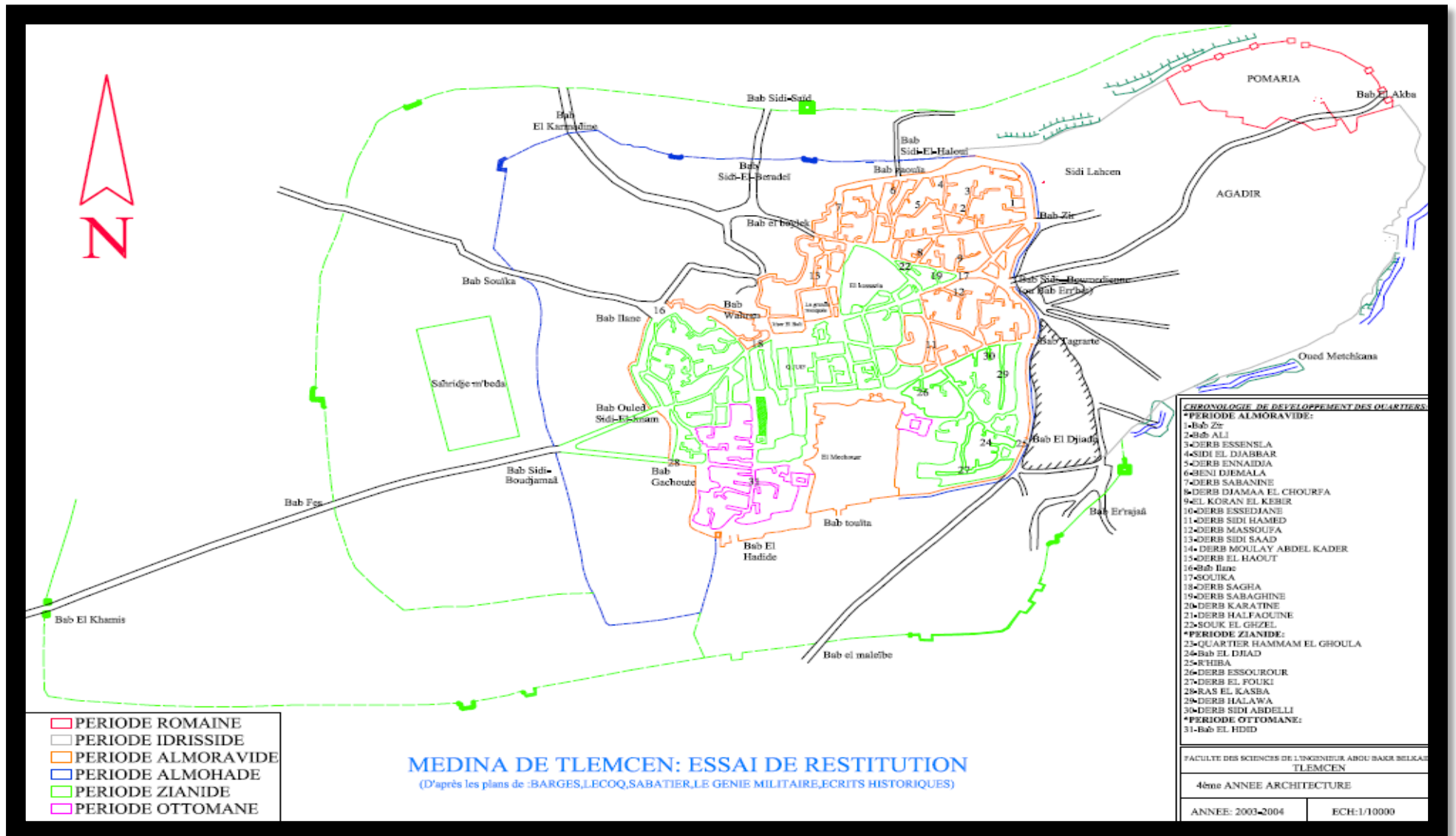


Figure 8<sup>22</sup>.carte synthèse de la période poste coloniale.

<sup>22</sup> Carte faite par un groupe d'étudiant en 4<sup>ème</sup> année 2004-2005 département d'architecture de Tlemcen.

## b. La période coloniale :

Au début de l'ère coloniale, Tlemcen, qui est toujours le plus grand centre urbain de l'Ouest algérien, est une ville de garnison. Du point de vue administratif, c'est le chef-lieu d'une commune de plein exercice comprenant la majeure partie du *hawz* de la ville précoloniale. La campagne reste un lieu de refuge pour les citadins, mais l'expansion de l'agriculture commerciale détruit l'équilibre relatif des échanges ville-campagne, où la ville consommait le surplus des produits agricoles, fournissant aux populations rurales les produits artisanaux. L'exploitation du *hawz* et de la campagne par les colons provoque l'exode rural et enclenche le processus de prolétarianisation des ruraux dans les centres urbains. La création du camp périurbain de Boudghène en 1943 est l'un des effets de cette migration interne. En 1956, Tlemcen devient le chef-lieu de l'un des cinq départements issus du département d'Oran. Son rôle économique et commercial se maintient jusqu'à la construction d'un réseau ferroviaire qui détrône la ville au profit d'Oran.

### • 1-TLEMCEN ENTRE 1842-1860 : L'INTERVENTION MILITAIRE.

Au début l'administration fut exclusivement militaire pour assurer la défense de Tlemcen, et lutter contre l'émire ABDELKADER par l'amélioration des fortifications et assurer les logements des troupes. Ensuite, Construire un nouveau rempart de six mètres de haut percé de sept portes. Puis, Construire et aménager des bâtiments militaires: Caserne Mechouar, caserne Gourmela, caserne Mustapha, quartier d'Isly. Et en fin, Aménagement de certaines places et esplanades : Place de la mairie, d'Alger

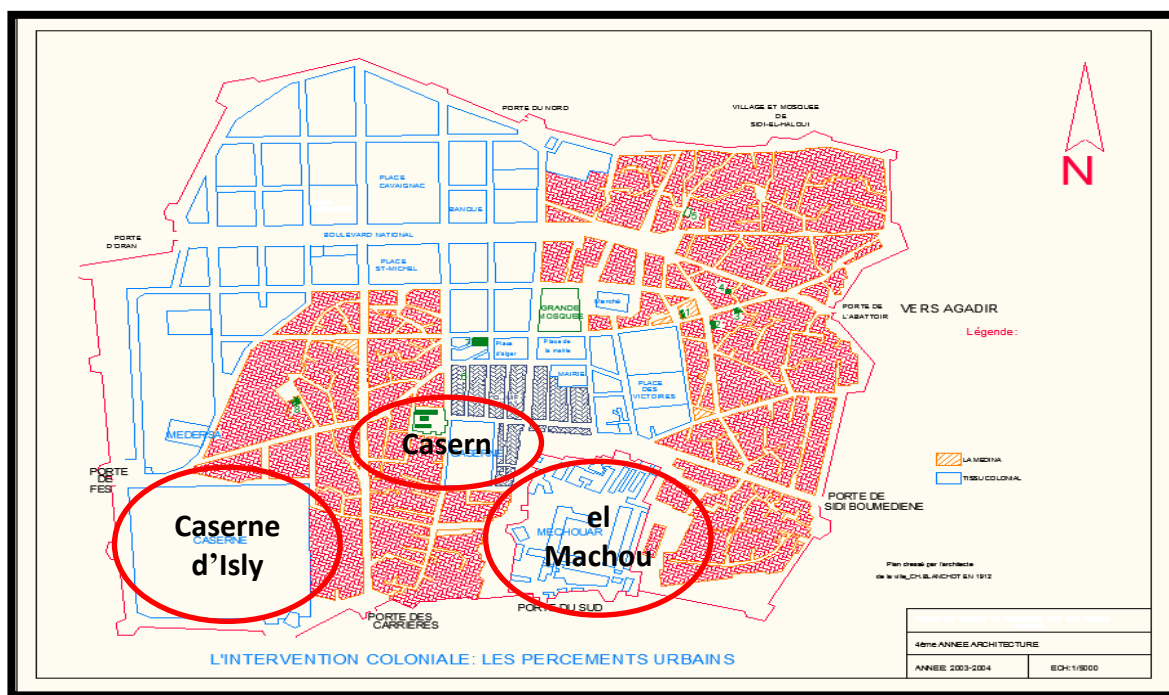


Figure 9<sup>23</sup>.carte du centre-ville de Tlemcen dans la période coloniale.

<sup>23</sup> Carte faite par un groupe d'étudiant en 4<sup>ème</sup> année 2004-2005 département d'architecture de Tlemcen.

- **2-TLEMCEN 1860/1900 : L'INTERVENTION ADMINISTRATIVE.**

Pendant cette période les colons ont commencé en premier lieu, par L'élargissement des rues rectilignes dont l'objectif était de rendre plus aisée la communication entre les casernes et le réseau routier intra-muros et extra-muros. En deuxième lieu, D'assurer la relation entre le Mechouar et la porte d'Oran. Et en dernier lieu, la Rue de Boumediene est devenue rue de Sidi Bel Abbés.

- **3-TLEMCEN 1900-1962 : L'INTERVENTION CIVIL.**

Cette période se caractérise par :

1-L'essor de la région sur le plan agricole et la croissance de la population (résultant essentiellement de l'exode des colons des villages vers les villes).

2-L'extension s'est faite vers l'est pour des raisons de Proximité des remparts et de la gare.

Refaire la ville à l'image des villes européennes

3-Elaboration d'un **plan de dissection** selon une **trame en damier**

4-Appropriation de l'espace de la médina dans un **esprit hausmanien**: (Des voies larges pour assurer le contrôle de la population Boulevard National, rue de France, rue de Paris, rue de Mascara)

5-Tentative de **déplacement** de la **centralité** de la ville vers le **Bd.National** ( La poste, l'Eglise, la sous-préfecture, la Résidence Officielle des Hôtes, le commissariat de police)

6-Implantation de la **population civile européenne** : El Hartoun, Bel Horizon, Beau séjour

**7-La population autochtone** s'agglutinait autour de nouveaux quartiers populaires : Riat El Hammar

8-Création de nouveaux villages coloniaux Agriculture : Mansourah, Negrier, Eugène Etienne, Bréa ...

**9-1958** – Apparition du plan de Constantine : qui a pour objectif la Création d'une couche sociale bourgeoise et l'isolation des centres urbains de la campagne.

**10-Le plan Mauger (P.U.D 1959)** : La réalisation de logements sociaux collectifs La cité jasmin à côté de Riat El Hammar, R'bat à côté d'Agadir et Diar Essaboun

**11-1959** Tlemcen devient le Chef-lieu du département d'Oran.

**c. La période post coloniale.**

Cette période commence après l'indépendance de l'Algérie. Elle a connu beaucoup de changements et de modifications qui ont touché le tissu de l'ensemble du territoire algérien en site 4 grands événements qui ont marqué cette période :

- La mondialisation des biens vacants (des colons) en 1963.
- La création des grandes entreprises telles que SONATRAC.
- Le coup d'état du 19 /06/1965.

- La nationalisation des hydrocarbures le 24/02/1971.

L'aire urbaine de Tlemcen n'échappe à ces modifications et les formes d'appropriation de l'espace urbain se sont faites selon une évaluation par étapes décennales, aussi en rapport avec les instruments et mécanisme mise en place et en fin selon les enjeux de la période considérée.

On peut citer 4 grandes périodes :

➤ **Période entre 1962-1970 :**

Tlemcen a connu dans cette époque en premier lieu, le départ précipité des agents de l'état sortant et cela a permis à la population originaire de la médina d'émerger vers les logements vacants et les quartiers neufs, néanmoins on assiste à une production illicite et populaire dans cette période car l'Algérie construit en suivant un modèle socialiste. En 1969 apparaît le premier code communal et les textes d'orientation et on assiste à la nationalisation du secteur minier. En deuxième lieu, apparaît le premier plan quadriennal (1970-1973) qui avait pour but l'industrialisation rapide de la ville parce que Tlemcen joue un rôle important au sein des nouvelles structures économiques nationales et régionales créées en Algérie.

➤ **Période entre 1970-1980 :**

Durant cette période les premières assises institutionnelles et juridictionnelles sont élaborées. L'état mise sur les 3 révolutions : agraire, industrielle et culturelle. De la apparaît les villages socialistes agricoles VSA. Au niveau de l'aire urbaine de Tlemcen le centre-ville s'éloigne de la médina et va vers le centre colonial dont la valeur d'usage est importante et en même temps de nouvelles centralités tels qu'IMAMA et KIFFANE apparaissent. La ZHUN de champ de Tir constitue la deuxième extension planifiée de Tlemcen, elle a été programmé en 1981 dans le cadre des orientations du PUD de 1971. En 1974 on assiste à la naissance des instruments d'urbanisme en Algérie.

**La période de 1980-1990 :**

Dans les années quatre-vingt, Tlemcen se présente comme une petite ville de province en pleine mutation économique avec ses industries, ses établissements scolaires et universitaires, ses équipements sociaux. Son économie passe progressivement d'une vocation agro-artisanale à une vocation industrielle : production agricole (légumes, huile d'olive, vin), fabrication de tapis et de couvertures, tissage, broderie sur cuir, sculpture sur bois, dinanderie, poterie, céramique. La forte croissance démographique qu'elle connaît depuis l'Indépendance (à l'instar des autres villes algériennes d'ailleurs), conséquence de l'exode rural, de la création d'emplois et de l'implantation d'établissements d'enseignement supérieur, accélère le processus d'urbanisation.

Parmi les instruments d'urbanisme majeur qui ont apparus dans cette époque, le PDAU. C'est un **Instrument de planification spatiale substituant le P.U.D**, Le premier PDAU a été approuvé en



1991 mais L'apparition et l'application ne fut qu'en 1997 avec le PDAU de 1997. Ce dernier avait pour objectif la délimitation de l'espace urbain en grands ensembles :

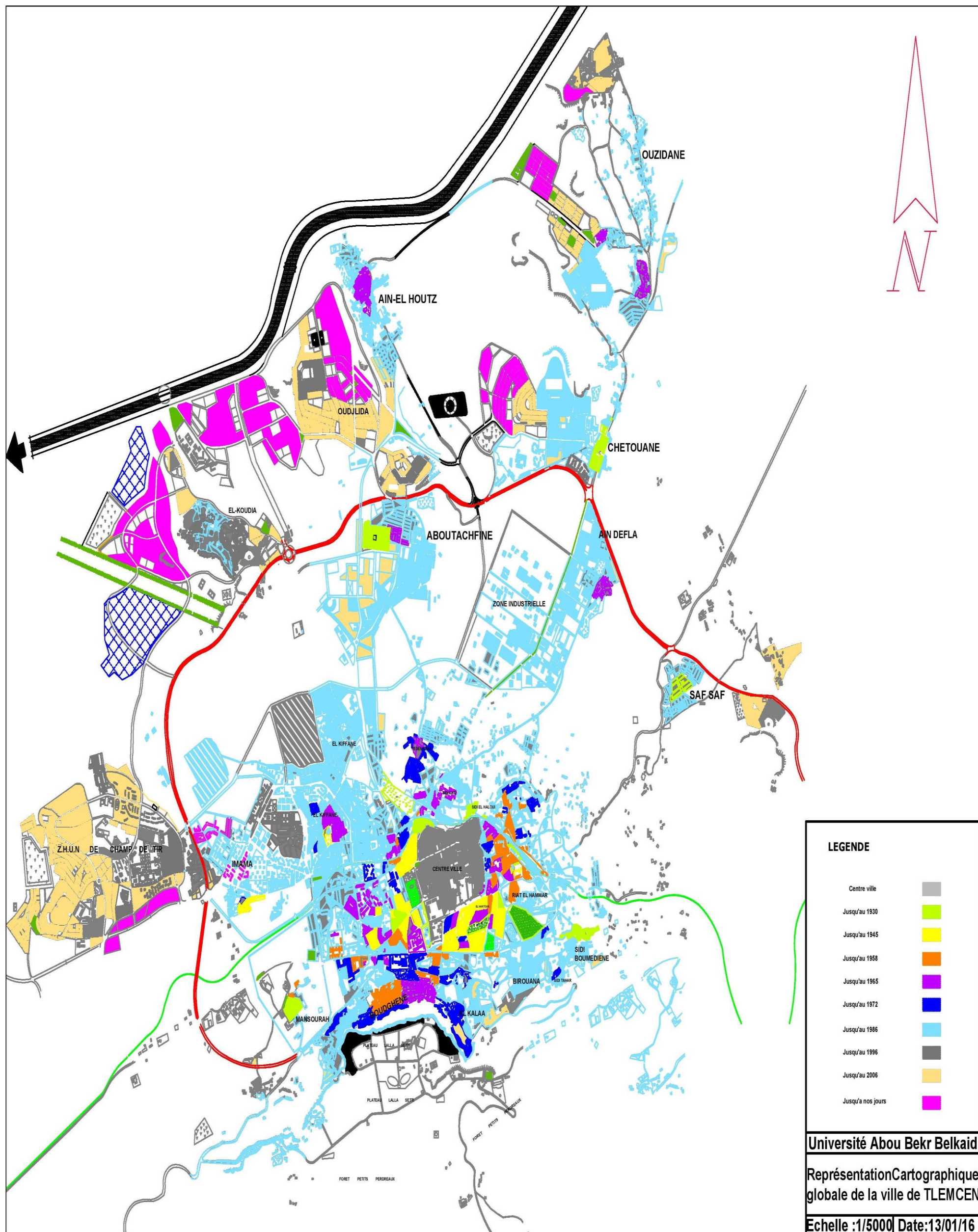
**Ensemble 1** - la médina, les extensions nouvelles (Kiffane, Imama, Champ de Tir), Boudghéne et Sidi Tahar, et la zone de la gare.

**Ensemble 2** - Chetouane, Ouzidane, Ain el hout, Koudia, M'dig, Sidi Aissa, Saf Saf et Ain Defla.

**Ensemble 3** - Abou Tachfine et sa zone d'extension Nord.

➤ **La période de 1990- 2015 :**

Durant cette période le tissu urbain de Tlemcen suit les orientations du PDAU de 2007 qui essaye de donner un modèle polycentrique pour le groupement de Tlemcen-Mansourah-Chetouene.



**Planche 1<sup>24</sup>.** Carte synthèse de la croissance du tissu urbain de Tlemcen à travers le temps.

### **3.5 La morphologie urbaine de l'aire urbaine de Tlemcen actuellement.**

#### **3.5.1 *Modèle de croissance de la ville.***

Le tissu urbain de Tlemcen tel qu'il se présente suit un modèle de croissance polycentrique. Ce dernier n'est pas un résultat d'un processus de développement anarchique ou spontané, mais la conclusion d'une politique étatique et privée qui a voulu suivre ce modèle afin de préserver les réserves agraires qui se trouvent au milieu de l'urbain (le croissant fertile).

Ces organismes sont précédés par le bilan des instruments d'urbanisme surtout le PDAU qui a encouragé et favorisé l'apparition des pôles satellitaires tel qu'OUJLIDA-BOUJLIDA-CHAMP DE TIR.....ETC. ces pôles ont été la réponse apportée par le PDAU pour la préservation du croissant fertile.

Mais il faut dire que cette politique a atteint ses limites et elle n'a pas réalisé son but car le croissant fertile tel qu'il se présente aujourd'hui tend à disparaître et cela revient à de nombreux facteurs qui vont être abordés par la suite.



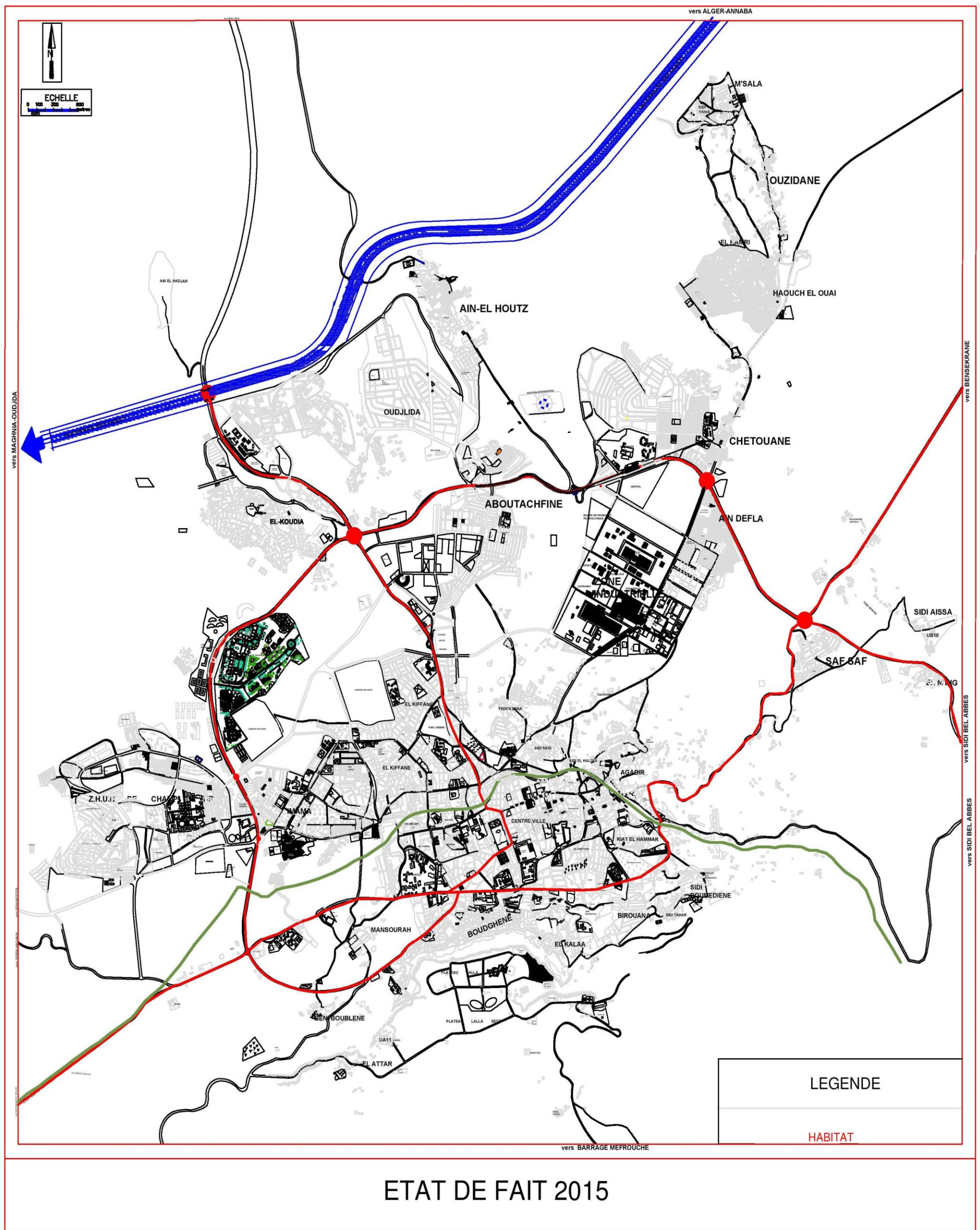


Planche 2<sup>25</sup>. Carte d'état de fait de l'aire urbaine de Tlemcen pour 2016.

### 3.5.2 La morphologie urbaine de l'aire urbaine de Tlemcen actuellement.

#### a. Habitat et forme urbaine.

Notre champ d'intervention a connu une croissance spatiale importante pendant les années quatre-vingts et il continue de s'accroître démesurément.

Après l'analyse de l'habitat de l'aire urbaine de Tlemcen on constate qu'il existe deux grandes familles d'habitat qui sont :

- L'habitat collectif qui représente 35% de l'aire totale du groupement et qui est majoritairement présent dans les pôles satellitaires et les nouvelles extensions tel que : Oujlida, Boujlida, Champs de tir, Immama .....Etc.
- La Deuxième famille d'habitat qui représente 65% de la surface totale du tissu Tlemcenien qui est situé dans La périphérie de la ville est composée d'habitat à majorité individuel soit :

Sous forme villas comme c'est le cas pour les quartiers : El Hartoun, Bel Air, Birouana

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

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

Sous forme d'habitat traditionnel situé principalement dans le centre historique de la ville tel que derb sensla derb sebarhine .... ; Etc.

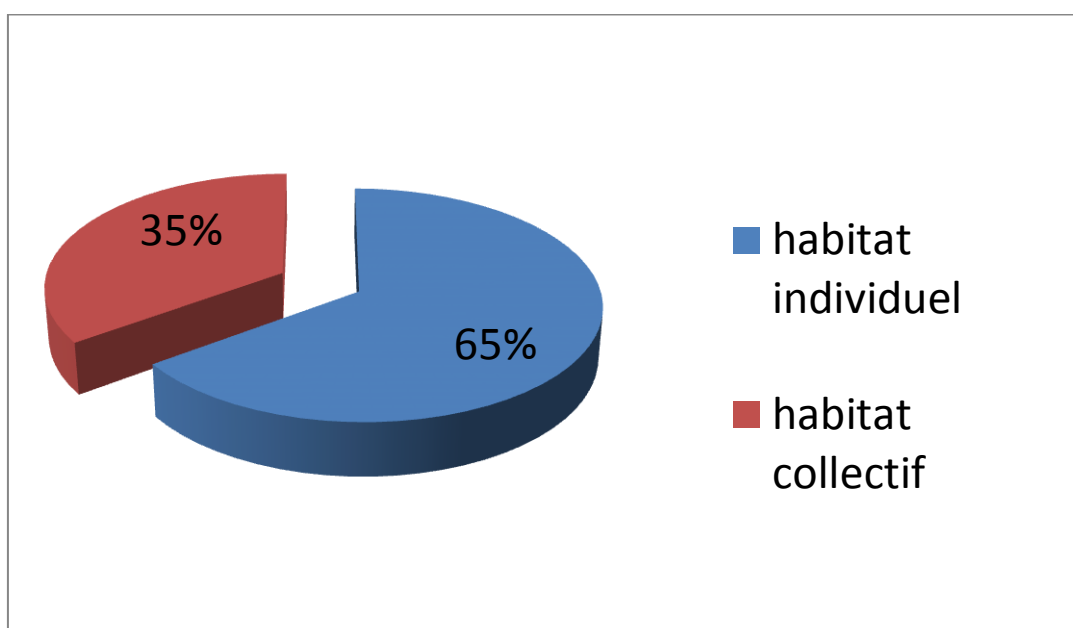
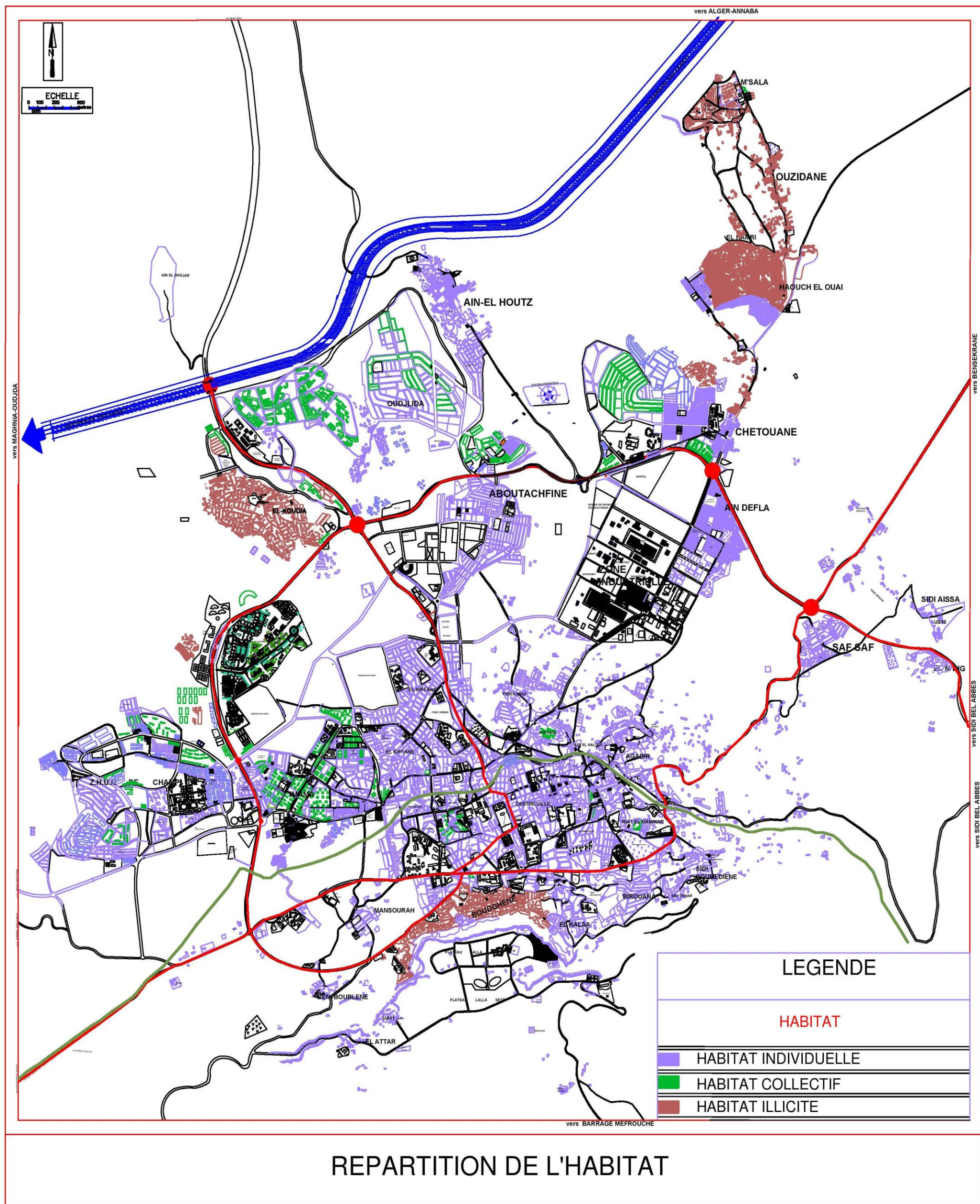


Figure 10<sup>26</sup>.secteur d'habitat

<sup>26</sup> Fait par l'auteur.





**Planche 37.** Plan de la typologie d'habitat dans l'aire urbaine de Tlemcen.

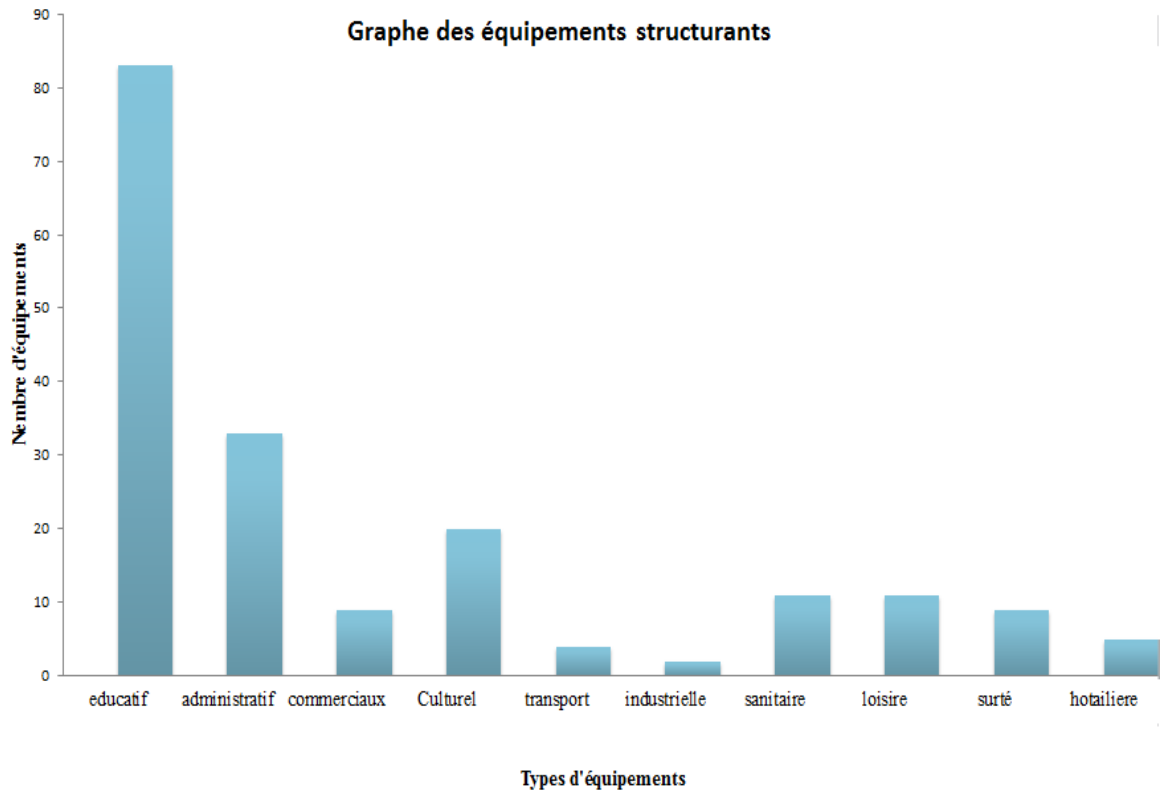


**b. Les équipements structurants.**

	Typologies des équipements										
	éducatif	administratif	commercial	Culturel culturelle	transport	industriel	sanitaire	loisir	Suivi	hébergement	
Centre ville	7	5	2	6	2	0	2	2	0	0	26
Bel Horizon	4	5	0	0	0	0	0	1	2	3	15
Immama	8	7	2	5	0	0	1	2	1	1	27
Kitene	6	9	0	0	0	0	0	2	1	1	19
Champ de tir	7	1	1	0	0	0	1	0	1	0	11
Mansourah	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	5
Boudghan- Kala	12	1	1	0	0	0	0	0	1	0	15
Birouana- Sidi boumedi	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	4
Agadir- Fedan Sbaa- Sidi said	5	0	1	2	1	0	0	0	0	0	9
Aboutechtine	8	0	1	0	1	2	2	1	0	0	15
Chatouene	7	2	1	0	0	0	1	0	1	0	12
Oujlida- Boujlida- Ain houte	6	1	0	2	0	0	1	1	0	0	11
Koudia	5	1	0	2	0	0	1	0	2	0	11
Ouzdene	3	0	0	1	0	0	2	1	0	0	7
Aire urbaine	83	33	9	20	4	2	11	11	9	5	183

**Tableau 5<sup>28</sup>. Répartition et nombre d'équipements sur le tissu urbain de Tlemcen.**

<sup>28</sup> Fait par l'auteur.



**Figure 11<sup>29</sup>.** Graphe des équipements structurants de l'aire urbaine de Tlemcen.

Après l'analyse des typologies des équipements dans notre champs d'intervention on remarque qu'il existe un déséquilibre important dans la répartition de ces équipements. Les équipements éducatifs sont les plus présents dans l'aire urbaine de Tlemcen (83 équipements/187 du total) en deuxième position vient les équipements administratifs (33 équipement/187) et en dernière position vient les équipements sanitaires et de loisirs (11 équipement/187). Voir figure 9.

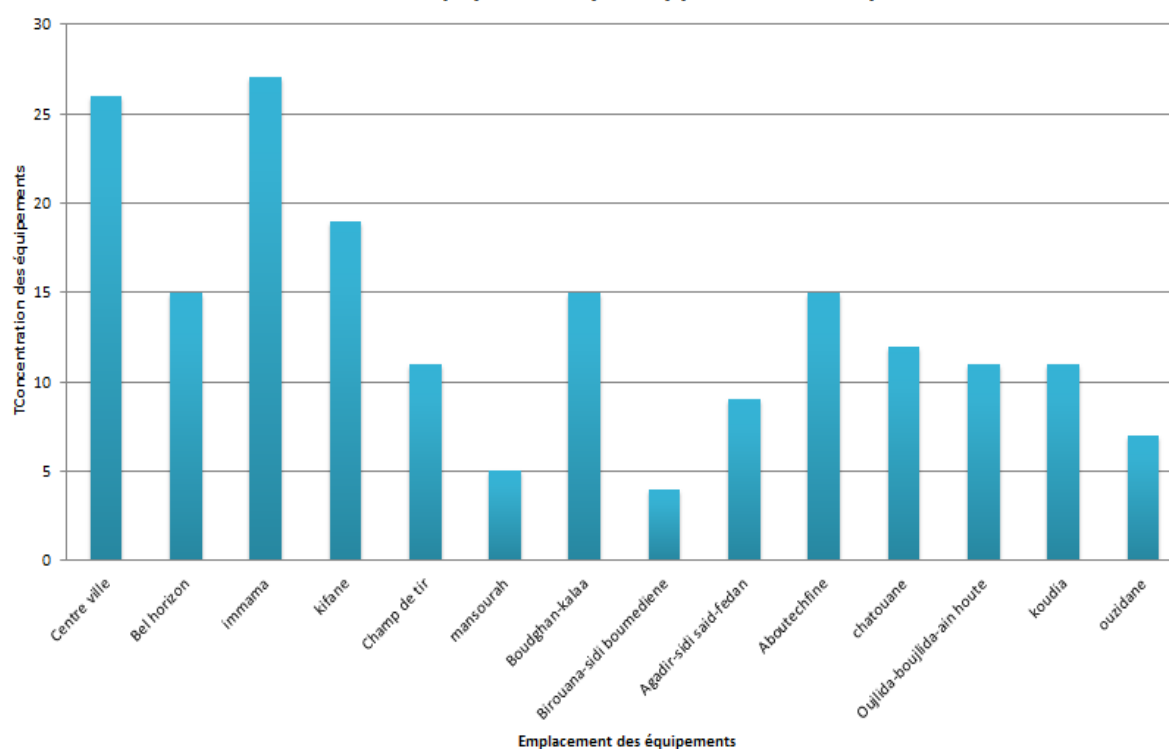
**Remarque :**

Les équipements industriels et hôteliers ne répondent pas aux mêmes règles appliquées aux autres équipements. Ces équipements sont destinés à une catégorie de population par contre les autres équipements (éducatifs, commerciaux, loisirs,.....etc.) sont destinés pour l'ensemble de la population.

<sup>29</sup> Fait par l'auteur.



### Concentration des équipements par rapport a leurs emplacements

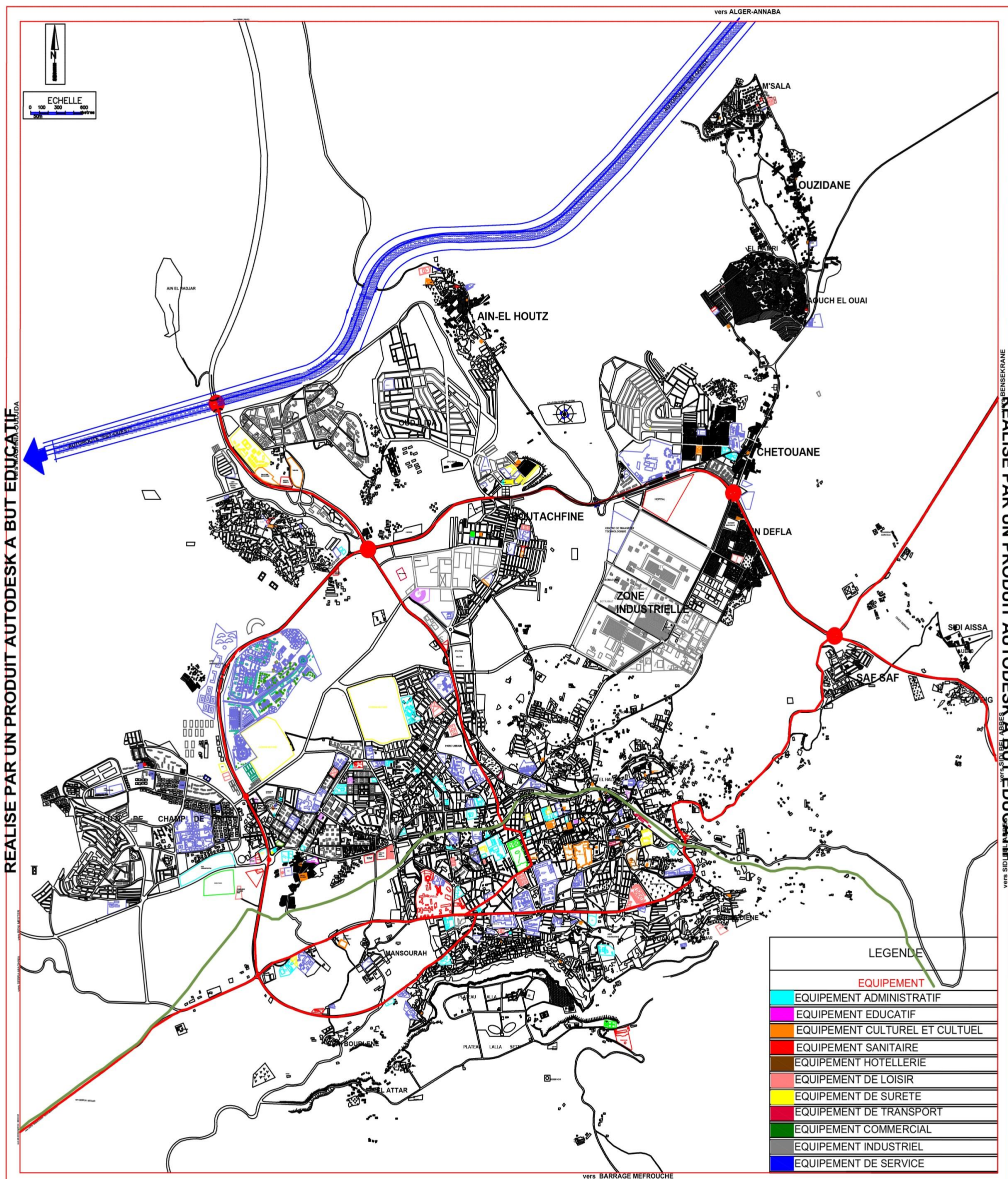


**Figure 12<sup>30</sup>.** Graphe de la concertation des équipements par rapport à leurs emplacements.

D'après l'analyse de la concentration des équipements dans l'aire urbaine de Tlemcen on constate qu'il Ya une répartition mal équilibrée des équipements. La concentration la plus haute des équipements se trouve au niveau du centre-ville et immama (les 2 centralités de Tlemcen). Contrairement au pôle satellitaires (Chetouane, Oudjlida, Boudjlida, Ouzidane, Koudia, Ain houte, Champ de tir). Voir figure 12.

<sup>30</sup> Fait par l'auteur.





# REPARTITION DES EQUIPEMENTS

Planche 4<sup>1</sup>. Plan de la typologie des équipements structurants dans l'aire urbaine de Tlemcen.

<sup>31</sup> Fait par l'auteur.



3.5.3 Les problèmes de la morphologie urbaine du tissu de Tlmeccen.

Problèmes morphologiques	Localisation	Social	economies	Environnement
<ul style="list-style-type: none"> <li>- des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et qui sont mal protégés</li> <li>- Dégradation de cadre bâtis au niveau de centre historique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agadir , sidi Boumediene , Sidi Tahar ,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces quartiers historiques perdent leurs valeurs résidentielles ainsi que leurs habitants qui se déplacent vers les nouvelles entités urbaines « Oujlida, Imama, Kifane,,,, »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la destruction de leur valeur touristique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Défiguration de paysage urbain</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Apparition et prolifération de l'habitat spontané dans la périphérie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El koudia, boudghen, champs de tir (village nedjma), ouzidane</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'apparition des phénomènes sociaux : violence sociale, l'insécurité, l'agression, ségrégation et inégalité sociale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une défaillance en matière de l'emploi ce qui engendre le problème de chômage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modèle d'habitat informel qui se disperse sur le territoire et qui provoque une rupture avec le reste de tissu urbain</li> <li>• ce qui engendre une dégradation du paysage urbain.</li> <li>• La mauvaise image</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une richesse en matière d'équipements de première nécessité au niveau de centre-ville par contre au niveau de la périphérie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El koudia, oujlida, boujlida, boudghene</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité difficile aux équipements pour les habitants de la périphérie</li> <li>• Cette richesse engendre des zones surpeuplées et une forte circulation (embouteillage)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concentration des équipements au niveau de centre-ville engendre une pression en matière de circulation automobile et une attractivité en déprimant les quartiers périphériques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• /</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une urbanisation déséquilibrée entre l'est et l'ouest</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Défaillance d'attractivité dans le coté Est de la ville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la topographie génère un obstacle devant l'extension vers l'est</li> </ul>

Tableau 6<sup>32</sup>. Problèmes de la morphologie urbaine et son impact sur les plans économique, sociale et environnementale.

<sup>32</sup> Fait par l'auteur.

Problèmes morphologiques	localisation	Social	économie	Environnement
- La planification de l'espace sans le gérer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• boujlida</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La négligence de ces espaces en matière d'échange économique (entreprise, commerce,)</li> </ul>	
- Manque d'équipement d'accompagnement (santé, éducation, sécurité)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• au niveau des pôles périphériques (koudia, oujlida, ouzidane, ain el hout, le nouveau pole)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• provoque leur isolation, la dégradation de la qualité de vie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de la main d'œuvre compétente</li> <li>• Absence de la capacité d'innovation (laboratoire qui produit des idées)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incohérence et incoordination dans l'implantation des équipements, le cas de nouveau pole</li> </ul>
- Une grande partie de la ville est marquée par un manque important d'aménagement des espaces verts		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manque d'espace de rencontre et de promenade pour les habitants</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un paysage urbain pauvre en matière d'espace public</li> </ul>
- Les phénomènes de conurbation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De périphérie vers le centre-ville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apparition des phénomènes sociaux « l'insécurité, la ségrégation social »</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empiètement des terrains agricoles</li> </ul>

**Tableau 7<sup>33</sup>.** Problèmes de la morphologie urbaine et son impact sur les plans économique, sociale et environnementale.

<sup>33</sup> Fait par l'auteur.

3.5.4 Les potentiels de la morphologie urbaine de l'aire urbaine de Tlemcen.

Potentiels	Social	économie	Environnement
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'aire urbaine de Tlemcen possède un centre-ville fonctionnel qui contient une gamme d'équipement de proximité, intermédiaire et supérieur</li> </ul> <p>Equipements de proximité : école, marché</p> <p>Equipements intermédiaire : lycée Polyvalent, lycée Maliha, maison de culture</p> <p>Equipements supérieur : la gare ferroviaire, la gare routière, la faculté de médecine, el Mechouar</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'ensemble de ces équipements constitue une offre tout à fait satisfaisante de services nécessaires à la population comparable aux autres quartiers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grâce aux activités implantées notamment au centre-ville, il est l'un des pôles majeur comptant d'emploi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aire géographique plus dense et plus dynamique</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une ville reconnue aujourd'hui par son patrimoine architectural et d'une valeur historique</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Un important potentiel de développement de l'offre touristique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>un site particulièrement exceptionnel, esthétique, riche en patrimoine et chargé d'une forte histoire</li> <li>Un environnement naturel riche en matière d'équipements historique</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La meilleure vocation de l'existence de la gare ferroviaire et la gare routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une fréquentation exceptionnelle de population et un véritable centre d'attraction</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>les gares se transforment et deviennent de véritables lieux de service et de commerce et donc de consommation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un point de convergence et de desserte pour les quartiers environnants</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>le groupement dispose d'un potentiel industriel qui mérite une attention particulière pour le rendre compétitive</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>L'activité industrielle permet d'employer le maximum de personne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garder la diversité de la ville par l'intégration ou l'existence d'une grande surface suscite des dispositions particulières</li> </ul>

Tableau 8<sup>34</sup>. Potentiels de la morphologie urbaine et son impact sur les plans économique, sociale et environnementale.

<sup>34</sup> Fait par l'auteur.

### **3.5.5 *La problématique de la morphologie urbaine.***

L'analyse du tissu urbain et l'étude de la relation entre les éléments qui le compose génère un ensemble de problèmes qui touche la totalité de la morphologie urbaine.

malgré la forte concentration de population au niveau des pôles périphériques , il reste toujours sous équipé par rapport au centre-ville , ce qui engendre leurs rattachement fonctionnelle au centre-ville , en 1<sup>er</sup> lieu , cette situation provoque une pression sur le centre-ville en matière de mobilité ( problème d'embouteillage , manque de parking , un transport en commun peu performant ) , en 2eme lieu , le développement de commerce incontrôlé en parallèle encourage les propriétaires de commerce contrôlé à rejoindre le rond de l'illégalité, en 3eme lieu, ce déséquilibre accentue la ségrégation social et nuis fortement l'économie urbaine de l'ensemble du tissu Tlemcenien.

### 3.6 Infrastructures de transport et de déplacements.

#### 3.6.1 Infrastructures.

##### a. L'échelle internationale.

- **L'aéroport de Tlemcen.**

C'est l'aéroport de Messali El hadj. Il est un aéroport international Algérien, situé sur la commune de Zénata à 22km au Nord-Ouest de la ville de Tlemcen.

Il englobe plusieurs compagnies aériennes qui ont plusieurs destinations :

Companies aérienne	Destination
Aigle Azur	Marseille, Paris-Orly
Air Algérie	Alger, Lyon, Marseille, Paris-Orly
Jetairfly	Bruxelles-Charleroi
Tassili Airlines	Alger
Turkish Airlines	Batna, Istanbul - Atatürk

**Tableau 9<sup>35</sup>**. Tableau des compagnies aériennes et leurs destinations dans l'aéroport de Zénata.

- **Les ports de Tlemcen.**

La wilaya de Tlemcen possède une multitude de ports qui sont :

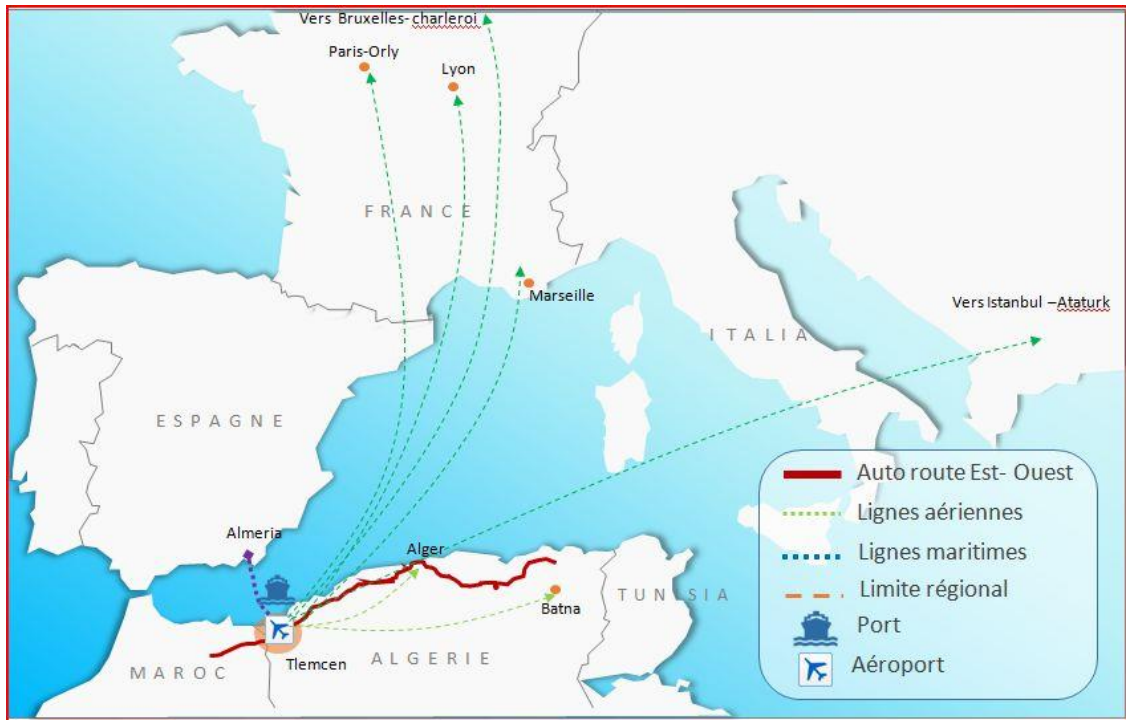
**Port « Ghazaouet » :** Port mixte marchandises, voyageurs, et pêches, il est relié de manière régulière aux ports européens d'Anvers, d'Alicante, de Marseille, de Valence et de Malte, pour le trafic des marchandises, et d'Almeria pour le trafic des passagers, auto passagers et des frets.

**Abri de pêche « Honaine ».**

**Projet d'abri de pêche Marsa ben mhidi.**

---

<sup>35</sup> Fait par l'auteur.



**Figure 13<sup>36</sup>.** Carte des infrastructures de transports de Tlemcen à l'échelle internationale.

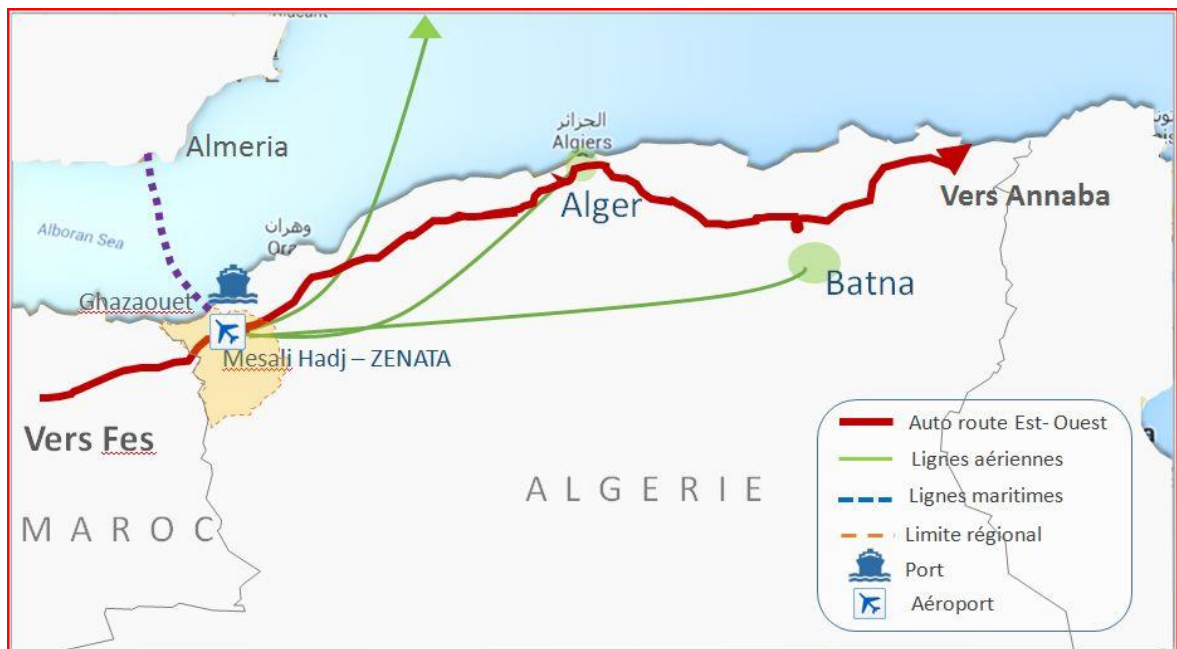
**b. L'échelle nationale.**

- **L'autoroute Est-Ouest.**

Tlemcen est reliée à cette infrastructure par un tronçon de 100km qui travers la wilaya.

- **L'aéroport de Zénata.**

Il relie Tlemcen avec le territoire nationale, on trouve 2 lignes Tlemcen-Alger et Tlemcen-Batna.



**Figure 14<sup>37</sup>.** Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle nationale.

<sup>36</sup> Fait par le groupe de master année 2015-2016

<sup>37</sup> Fait par le groupe de master année 2015-2016



**c. L'échelle régionale.**

- **Les routes nationales.**

La wilaya procède un réseau routier dense composé de 827km de routes :

**RN7** : relie le Maroc, Tlemcen et Sidi Bel Abbès à l'Est.

**RN98** : relie Ghazaouet à Tlemcen

**RN7A** : relie Marsa Ben M'hidi à Meghnia.

**RN2** : traverse Tlemcen vers Ain Temouchent jusqu'à Oran.

**RN99** : relie Meghnia à El Aricha, Naama, Saida et Ain Safra.

**RN22** : l'axe le plus important qui relie le nord au sud : de Beni Saf à Méchria en passant par Remchi, Hennaya, Sebdo et El Aricha sur 130 Km.

**RN13** : débute d'El Aricha vers Telegu puis vers Sidi Bel Abbès.



**Figure 15<sup>38</sup>.** Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle de la région.

**d. L'échelle de la wilaya.**

- **Chemins de la Wilaya.**

Tlemcen dispose de 1141km de chemins de wilaya (CW).

- **Chemins communaux.**

Tlemcen procède plus au moins 2116km de chemins communaux. Ils constituent un bon réseau de voie qui se densifie et converge vers le centre-ville, ils se subdivisent en : Chemins vicinaux et chemins ruraux.

<sup>38</sup> Fait par le groupe de master année 2015-2016

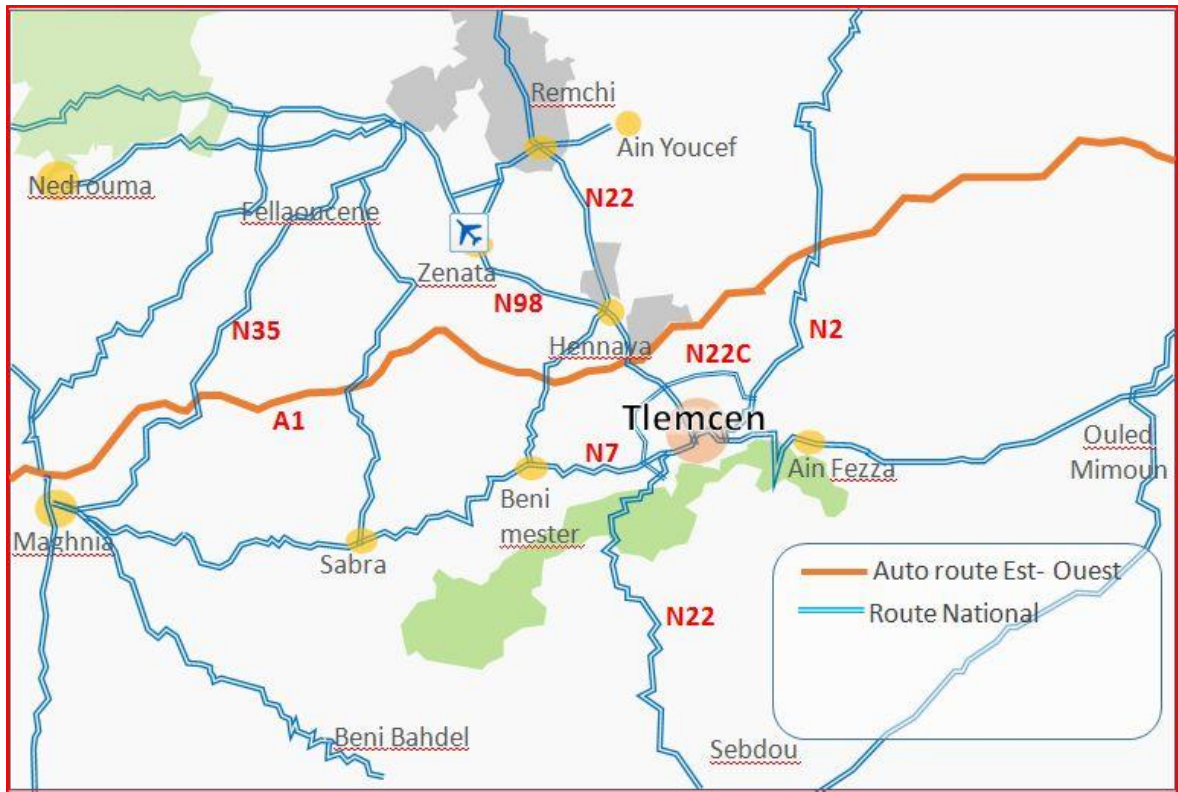


Figure 16<sup>39</sup>. Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle de la wilaya.

e. L'échelle locale.

- **Infrastructures routières.**

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

**1-Auto route est ouest.**

**2-La rocade :** assure la liaison entre Saf saf, Chetouane, Koudia et Mansourah.

- **Téléphérique.**

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

- **Gare routière.**

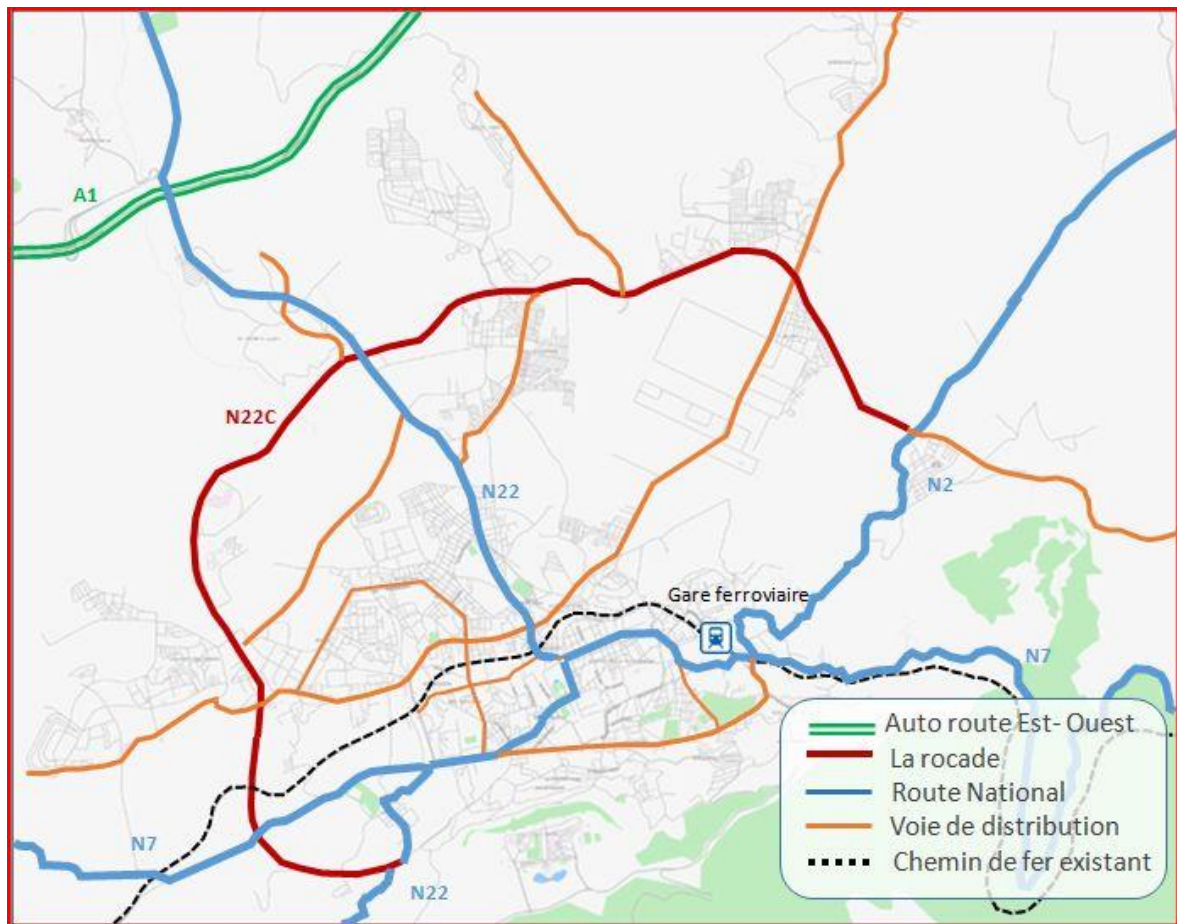
La wilaya de Tlemcen contient 2 principales gares:

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

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

La 3ème est en cour de construction.

<sup>39</sup> Fait par le groupe de master année 2015-2016



**Figure 17<sup>40</sup>.**Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle locale.

### 3.6.2 *Les infrastructures ferroviaires.*

Ce mode de transport connaît un développement nouveau depuis le début des années 90, par la mise en circulation d'un train interurbain qui relie Tlemcen à Sabra. Aussi il a été marqué dans les années 2000 par la reprise de la ligne ferroviaire de transport entre Oran et Tlemcen en passant par Sidi Bel Abbas et la réouverture de la ligne reliant Tlemcen à Méghnia. En fin en 2015 ces lignes vont être changées afin de faciliter le déplacement et gagner du temps (L.G.V).

<sup>40</sup> Fait par le groupe de master année 2015-2016



**Figure 18<sup>41</sup>.** Carte du transport ferroviaire de la région Nord-Ouest.

### **3.6.3 Réseau de circulation et de transport.**

L'aire urbaine de Tlemcen possède deux grandes entreprises de transport urbain qui assurent le transport des citoyens vers les différents points du groupement. L'une est privée et la 2<sup>ème</sup> est étatique (ETUST).

La 1<sup>ère</sup> entreprise possède 8 lignes de transport toutes allant des pôles vers le centre-ville tel que la ligne 03 qui relie Chetouene au centre-ville et la ligne 12B qui relie boujlida au centre-ville.

La 2<sup>ème</sup> entreprise fait que reprendre le même principe de plus elle essaye de couvrir le manque de la 1<sup>ère</sup> entreprise tel la ligne ETUST ATTAR qui relie Lalla Setti au centre-ville.

<sup>41</sup> Fait par le groupe de master année 2015-2016



# MORPHOLOGIE URBAINE

## TRANSPORT DE L'AIR URBAIN DE TLEMCCEN

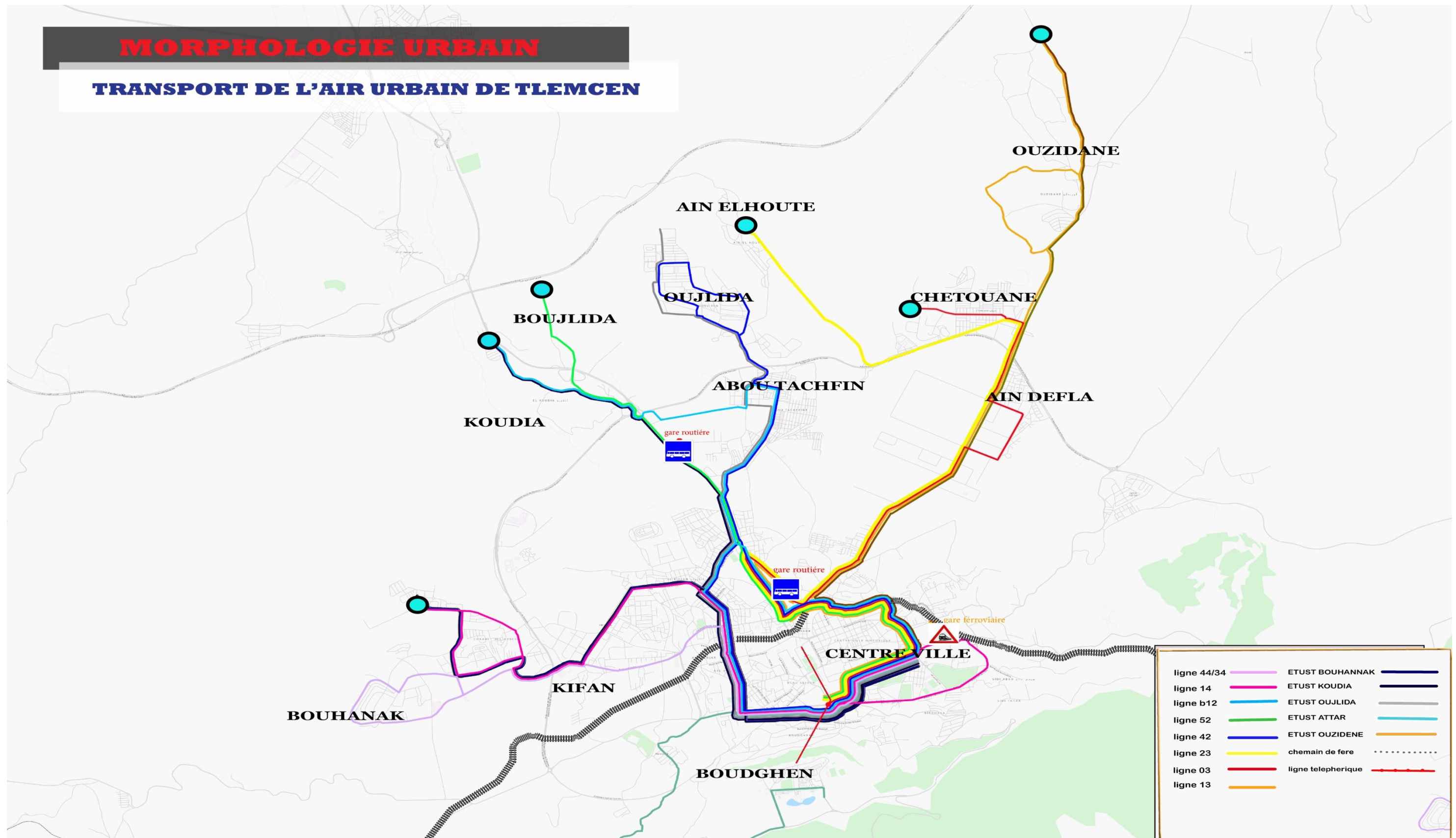


Planche 5<sup>42</sup>. Carte des lignes de transport de l'aire urbaine de Tlemcen.

<sup>42</sup> Fait par l'auteur.

**3.6.4 Les problèmes de l'infrastructure de déplacement et de transport.**

Problèmes	localisation	Social	Economique	Environnementale
la ligne du LGV passe au milieu de notre aire urbaine	L'ancien chemin de fer	une faille et une discontinuité dans notre aire urbaine provoque un risque sur la population (accident et électrocution)	/	Pollution et nuisance sonores
Le tramway projeté fait que suivre déjà les lignes de transport en commun donc il n'apporte pas une nouvelle solution et il n'essaye pas de relier les entités qui ne sont pas reliées.	L'aire urbaine	/	Réduit la productivité économique Repousse l'investissement économique exogène	/
la gare périurbaine se trouve dans le centre-ville ce qui rend l'accès à cette dernière difficile et elle accentue le problème de densification et d'embouteillage.	la gare périurbaine (Rhiba)	/	/	Encourage l'utilisation du déplacement mécanique individuel ce qui renforce la pollution aérienne.
l'absence des lignes de transport urbain en commun qui relie les différents pôles entre eux se qui accentue leur enclavement et les isole (citer dortoir).	Les pôles satellitaires	Crée la ségrégation sociale et favorise le centre-ville t sur les autres tissus	Déséquilibre économique et l'encouragement de la prolifération des cités dortoirs (zones sans activités économique)	/

**Tableau 10<sup>43</sup>.** Tableau des problèmes de l'infrastructure de déplacement et leurs impacts sociale, économique et environnementale.

<sup>43</sup> Fait part l'auteur.

**3.6.5 Les potentielles de l'infrastructure de transport et de déplacement.**

Potentiels	Localisation	Sociale	Economique	Environnementale
l'aire urbaine de Tlemcen possède une infrastructure routière complète		la fluidité et la mobilité continue facilite l'échange des biens à l'intérieure de notre aire urbaine	Encourage l'investissement économique et constitue un facteur d'attractivité exogène	/
la rocade permet de relier les pôles périphériques entre eux		Améliorer la qualité de ville et éliminer les inégalités en désonglogant ces pôles aussi elle va les rendre compétitifs entre eux	contribuer à l'extraction facile des biens produits dans ces pôles	/
le centre-ville est bien desservi par les lignes de transport urbain cela facilite l'accès au centre-ville encourage le déplacement collectif	Le centre-ville	Elimine les inégalités sociales	Booste l'économie locale	Il diminue la pollution aérienne
La proximité de l'aéroport internationale de notre aire urbaine.	Zenata	/	Encourage les entreprises à venir investir permet aussi de développer le tourisme qui rapproche le monde à Tlemcen	/

**Tableau 11**<sup>44</sup>. Tableau des potentiels de l'infrastructure de déplacement et leurs impacts sociaux, économiques et environnementaux.

<sup>44</sup> Fait part l'auteur.

### ***3.6.6 La problématique de l'infrastructure de transport et de déplacement.***

En dépit de l'existence d'une importante infrastructure routière et ferroviaire, l'aire urbaine de Tlemcen ne profite pas de cette richesse, d'une part cela se traduit par une désarticulation des pôles les uns des autres, qui est marquée par l'absence des moyens de transport en commun qui relie ces pôles entre eux, d'autre part, la ligne LGV (ligne à grande vitesse) projetée accentue et renforce la rupture de tissu urbain.

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



### 3.7 Paysage et environnement.

#### 3.7.1 Le climat.

Le climat de Tlemcen, de type méditerranéen, est caractérisé par deux saisons : une saison humide qui s'étend d'octobre à mai avec des précipitations irrégulières et irrégulièrement réparties sur le territoire dans l'espace et dans le temps.

Si la moyenne de la pluviométrie se situe autour de 400 mm, ce chiffre peut atteindre 850 mm dans les monts de Tlemcen et moins de 300 mm au sud de Sebdo.

La température moyenne pour cette saison oscille généralement autour de 10° avec une température minimale absolue pouvant aller jusqu'à moins 6°.

Les hivers sont donc assez rigoureux avec vent, neige et gel...

Une saison sèche : elle va du mois de juin au mois de septembre.

La température moyenne en cette saison oscille autour de 26° avec un maximum pouvant atteindre 40°.

La température moyenne annuelle est de 18°.

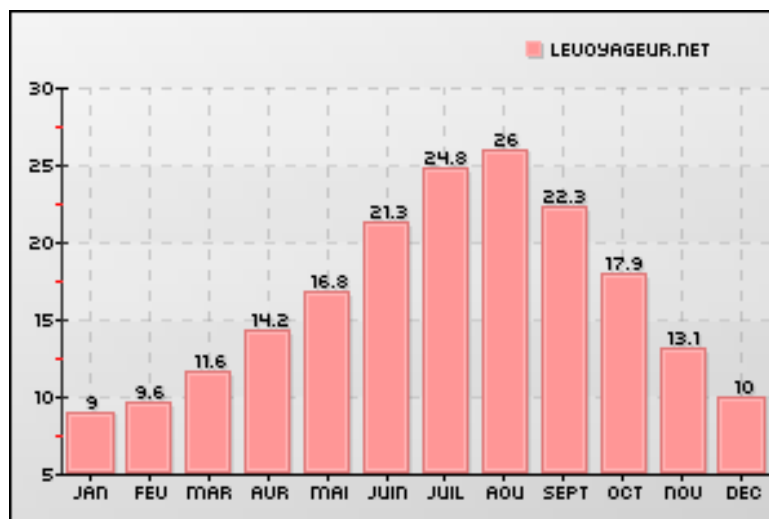


Figure 19<sup>45</sup>. Graphe des températures à Tlemcen.

#### 3.7.2 Le relief.

Tlemcen occupe une superficie de 9020 Km<sup>2</sup>, Elle représente une vaste variété de tissus et de paysages : montagne, steppes, piémonts côtiers, plaines et palataux.

- 1) La zone Nord est constituée des Monts des Trara et Sebâa Chioukh
- 2) 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
- 3) Les monts de Tlemcen qui font partie de la grande chaîne de l'Atlas tellien
- 4) La zone sud constituée par les hautes plaines steppiques.

<sup>45</sup> [http://www.levoyageur.net/pictures/0000/moyenne/574\\_moyenne.png](http://www.levoyageur.net/pictures/0000/moyenne/574_moyenne.png)

Les montes de Tlemcen occupent plus du tiers de la Wilaya et atteignent une attitude de 1200m. Tlemcen est surnommée le château d'eau de l'ouest Algérien parce qu'elle a un grand pouvoir de rétention d'eau.

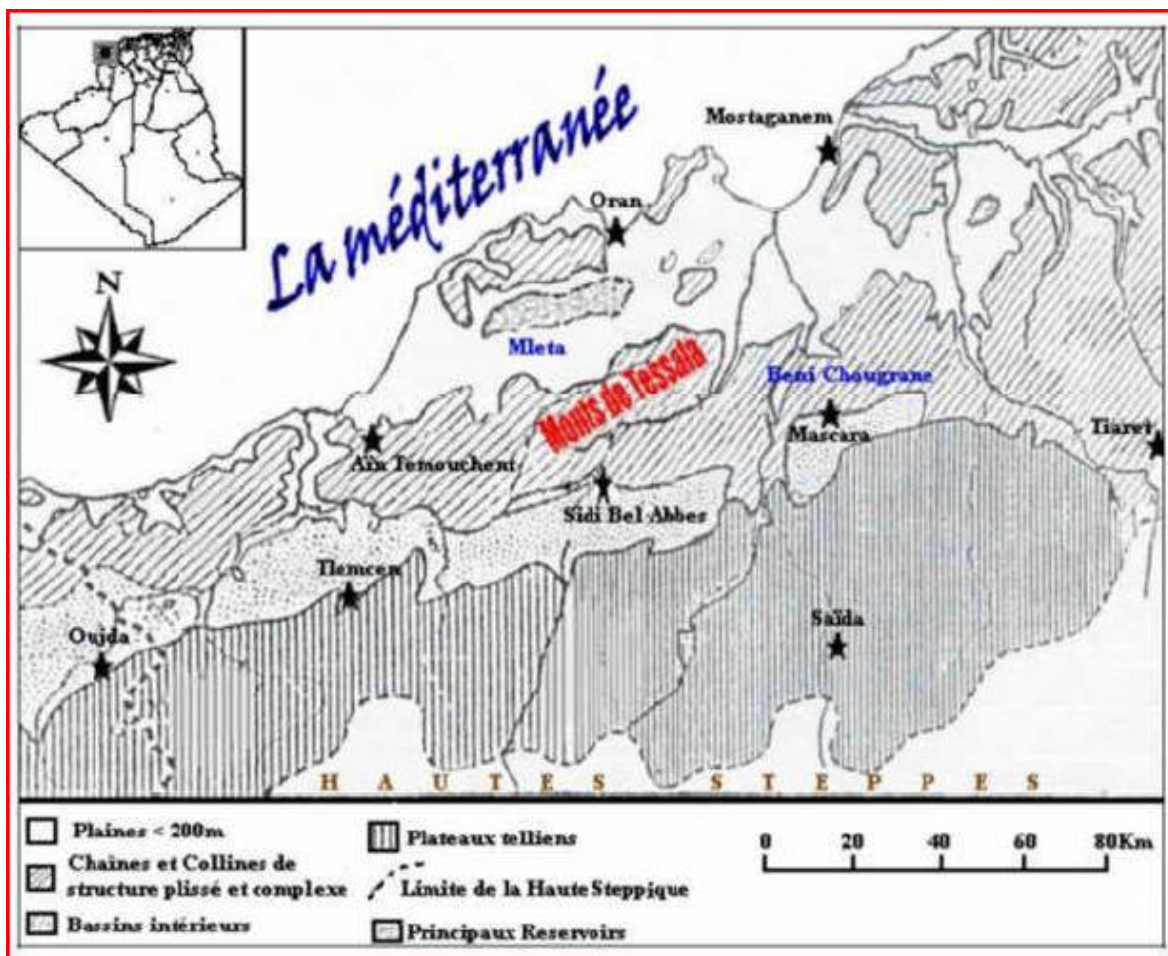


Figure 20<sup>46</sup>. Carte de relief de la région Nord-Ouest de l'Algérie.

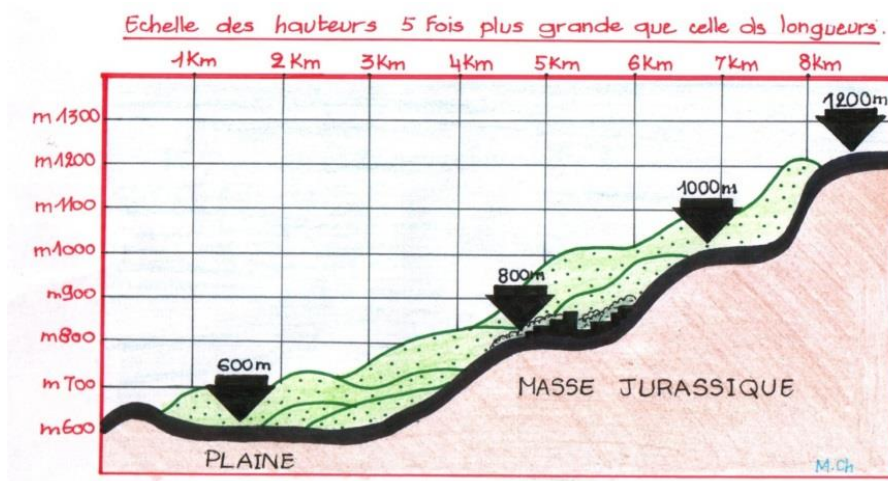


Figure 21<sup>47</sup>. Coupe topographique latérale de la ville de Tlemcen.

46

47 Fait par l'auteur.

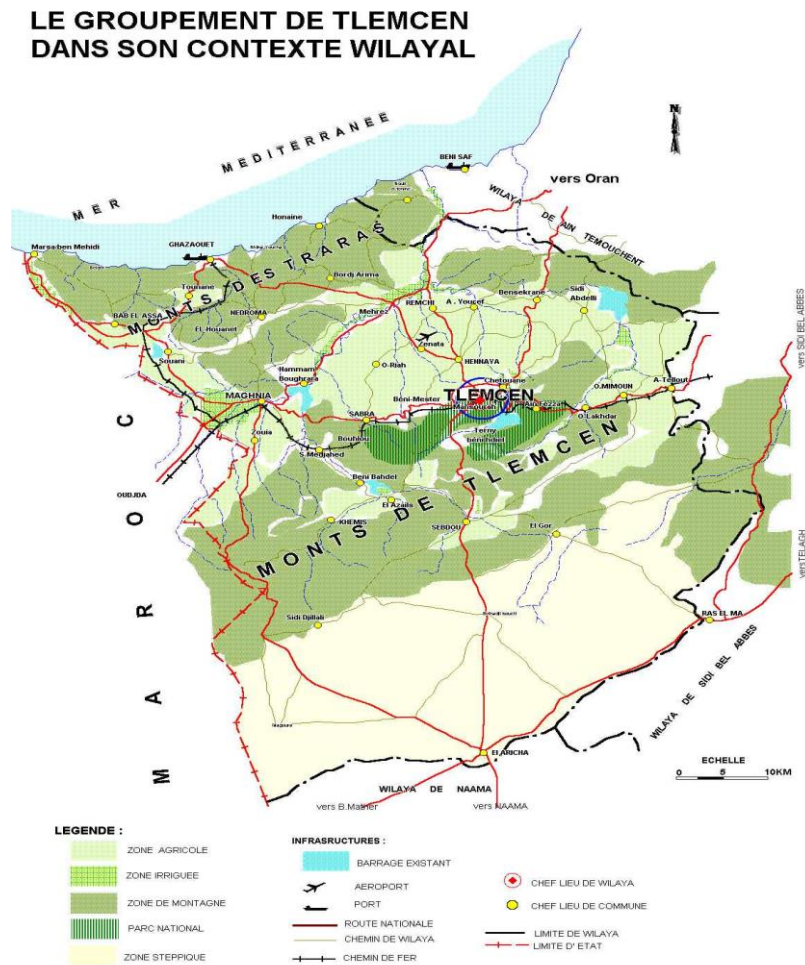
### 3.7.3 Les conditions du sol.

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

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

### 3.7.4 Végétation.

Le groupement présente une grande diversité des paysages, montagnes, plateaux, plaines et steppes.



**Figure 22<sup>48</sup>.** La richesse naturelle du groupement de Tlemcen.

<sup>48</sup> Gaouar Younes. Mémoire de fin d'étude. CFS : complexe de formations sportive. 2012 page 3.

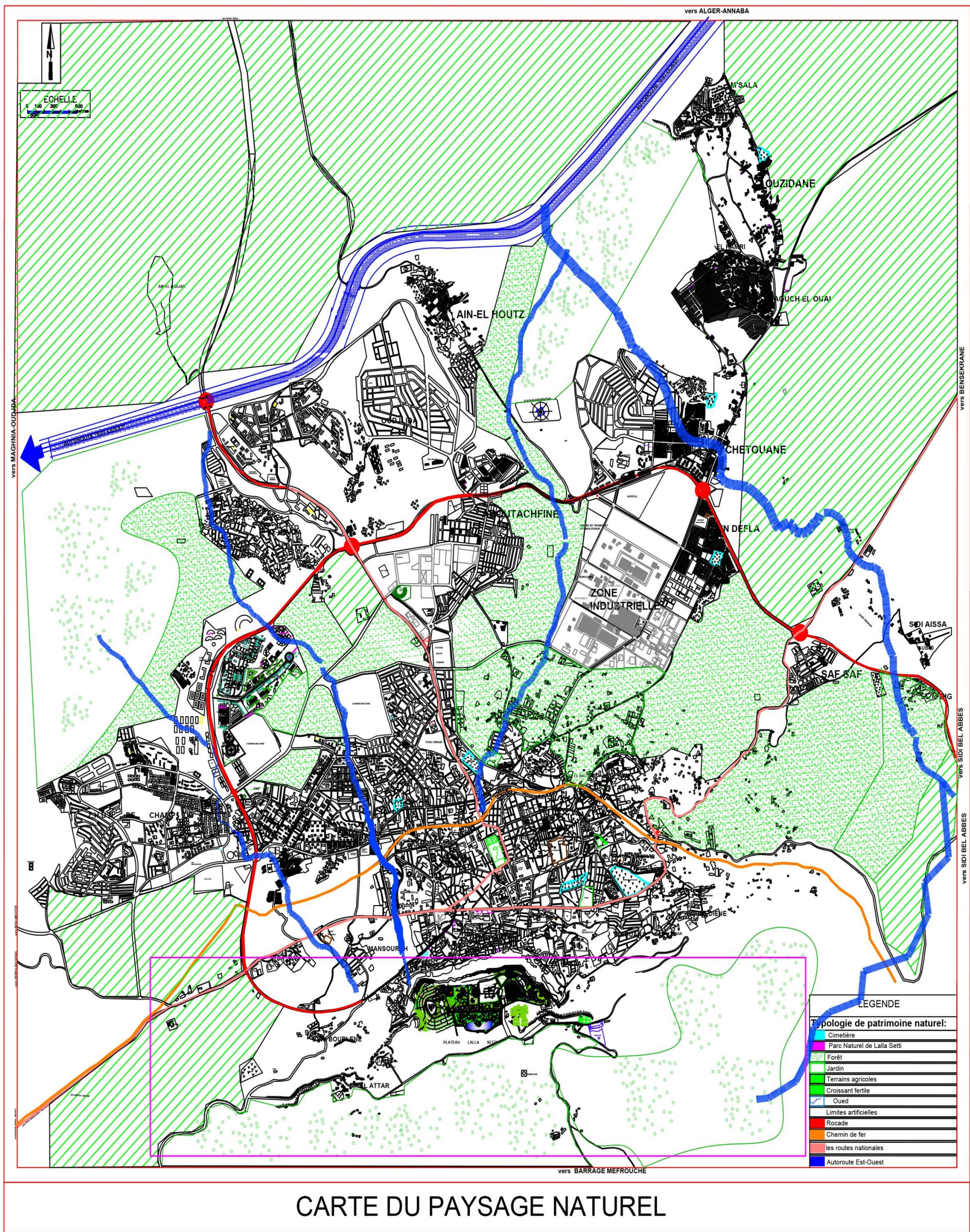
### **3.7.5 Contraintes naturelles et artificielles.**

Le groupement *TLEMCEN-MANSOURAH-CHETOUANE* est caractérisé par l'absence d'unité géographique.

Un milieu physique accidenté : représenté par :

- Le plateau de LALA SETTI : Ce relief qui culmine à 1025m, faisant partie du parc national et constitue une barrière physique à l'urbanisation du côté sud de la ville.
- croissant fertile au Nord
- Les sites historiques
- Au Nord par l'autoroute Est-Ouest.
- Au niveau de centre-ville par le chemin de fer.







3.7.6 Les problèmes de l'environnement.

Les problèmes	Localisation	Social	Economique	Environnemental
L'occupation intense du sol a encouragé la consommation du croissant fertile et même les espaces périurbains.	L'aire urbaine dans son ensemble	Apparition des quartiers populaires qui encourage la présence des phénomènes sociaux comme (l'insécurité, violence...etc.) et une ségrégation sociale.	La diminution des revenus arboriculture qui cause la diminution d'emplois et le non satisfaction des besoins de la population.	Problème d'hygiène (pollution, les maladies. Etc.)
L'urbanisation du Plateau de LaLa Setti ainsi que les zones à proximité d'oued	Lala Setti  Champ de tir ; Feden sbaa et Makhokh	/	Diminution des touristes cela touche essentiellement les revenus de l'économie touristique ainsi que les ressources d'eaux	Menace des ressources d'eau comme les réservoirs de lala Setti.
La conurbation des périphéries et l'exode rural avec un repeuplement illicites.	les pôles périphériques (Oudjlida –chetouane)	Diminution de la qualité de vie  Problème d'hygiène (pollution, les maladies. Etc.)	Besse de la productivité local	Empiètement des terrains agricoles
Un manque des espaces publics naturels.	L'aire urbaine dans son ensemble	L'absence des regroupements publics cela n'encourage pas la communication et l'échange entre les individus.	/	Etouffement, stress et un mal alaise due à la forte densification de tissu et par la diminution des espaces verts

Tableau 12<sup>50</sup>. Tableau des problémess de l'environement et du paysage naturel.

<sup>50</sup> Fait par l'auteur.



3.7.7 Les potentiels de l'environnement.

Les potentiels	Location	Social	Economie	Environnemental
La présence des sources naturelles et les ressources en eaux mobilisables	(plateau de lala setti, Ourit et Ain Fezza)	Une meilleure qualité de vie	espace vitale attractive par les touristes une source de revenue a préserver.	Diminution de la pollution de l'air
Le parc Natural lala Seti une potentialité touristique	LALA SETTI	Favorise l'échange et les rencontres des individus. Encourage la mixité sociale	Attractivité touristique exogène et endogène (sources de revenus économiques)	Crée un micro climat agréable et sein  Vue panoramique
Réserve des terrains naturels au cœur de l'aire urbaine	Croissant fertile	Une meilleure qualité de vie	Une source de revenu supplémentaire qui s'ajoute à l'économie de Tlemcen	Encourage la biodiversité dans l'aire urbaine de Tlemcen

Tableau 13<sup>51</sup>. Tableau des potentiels de l'environnement et du paysage naturel.

<sup>51</sup> Fait par l'auteur.

### **3.7.8 *Problématique du paysage naturel et environnement.***

L'espace périurbain est aujourd'hui révélateur de l'anarchie spatiale de l'aire urbaine Tlemcenienne tout comme leurs dernières transformations ou celles à venir (devenir-ville). Lieu "des configurations inédites et parfois équivoques » ou des implantations inadéquates voire illicites (les extensions des quartiers populaires au détriment des terrains agricoles « Sid elhaloui, Agadir Champ de tir ...), Un espace agricole périurbain fortement menacé par l'urbanisation.

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

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

### 3.8 L'économie urbaine.

#### 3.8.1 L'étude de la population de l'aire urbaine de Tlemcen.

La population de la ville de Tlemcen atteint un volume de 285564 habitants avec un taux d'accroissement annuel de 2.2 %. Un volume de 350000 habitants est prévu à l'horizon de 2025, suivant un rythme d'accroissement de 1.8 %. Quant à la population active selon la définition adoptée par l'office national des statistiques (ONS) est la tranche d'âge des 18 – 59 ans, représente la proportion la plus importante puisqu'elle est de 50 % (66976 personnes) pour la commune de Tlemcen, 49 % pour les communes de Mansourah (17401 personnes) 48 % Chetouane (16863 personnes) .Une concentration de population dans les quartiers spontanés tels que Ouzidane, Boudghen et El Koudia revient à une fixation de population suburbaine attirée là par ses besoins sanitaires, scolaires et l'appât d'un travail régulier ou saisonnier. Le centre-ville de Tlemcen (taux d'accroissement de 0,98 %) non seulement, elle ne reçoit plus de population mais redéploie une partie de son croît vers les autres centres du groupement (champ de tir, Chetouane, Oudjlida etc...).

La grande densité de la population au niveau des quartiers imama, el kiffane, et champ de tir revient aux importants programmes de logements qu'a connu cette zone dans la période 1977-1987 plus l'existence des principaux équipements structurants qui ont induit la dynamique à cette zone.

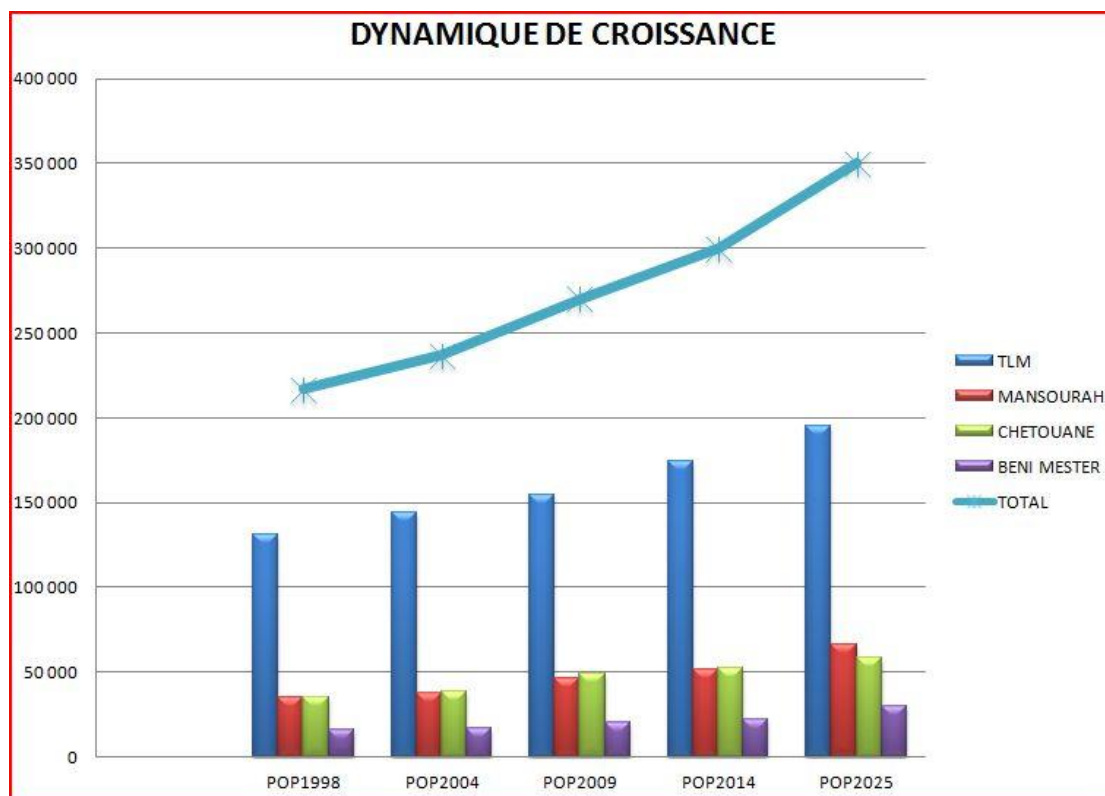


Figure 23<sup>52</sup>. Dynamique de croissance de la population de Tlemcen.

<sup>52</sup> Fait par l'auteur.

**Tableau 14<sup>53</sup>**. Tableau de Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025.

Dispersion	Pop 1998	2004	2009	2014	2025
Tlemcen	120019	130546	140000	160000	170000
Koudia	9427	12000	13000	13500	24000
Zone éparsé	1472	1500	1550	1000	1000
<b>Total C. Tlemcen</b>	<b>130918</b>	<b>144046</b>	<b>154550</b>	<b>174500</b>	<b>195000</b>
Mansourah	34235	36303	47000	50000	64000
As Mansourah	738	750	800	1300	2000
Zone éparsé	262	300	400	450	500
<b>Total C. de Mansourah</b>	<b>35235</b>	<b>37353</b>	<b>46200</b>	<b>51700</b>	<b>66500</b>
Chetouane	14749	17085	23000	24000	28000
Ain El Hout	4667	5000	5100	5200	5500
Ouzdane	10376	11000	15000	16250	17000
Sat – Sat	3133	3200	3350	3800	4500
Midj sidi Aissa	1920	2000	2300	2400	3000
Zone éparsé	237	250	300	350	500
<b>Total C. de Chetouane</b>	<b>35082</b>	<b>38535</b>	<b>49250</b>	<b>52000</b>	<b>58500</b>
Beni-Mester	4164	4800	6000	7000	10500
Zelboun	5345	6300	7000	8000	9000
Ain Douz – Sud	783	800	850	900	1000
Ain Douz – Nord	1790	1840	2000	2100	3000
Ouled Ben Heddi	1387	1451	1500	1700	2200
Tizghanit	1392	1468	1800	1900	2300
Boudjemil	163	213	600	1000	1500
Zone éparsé	105	114	350	400	500
<b>Total C. Beni-Mester</b>	<b>15708</b>	<b>16939</b>	<b>20000</b>	<b>22000</b>	<b>30000</b>
<b>Total General</b>	<b>216946</b>	<b>236715</b>	<b>270000</b>	<b>300000</b>	<b>350000</b>

<sup>53</sup> Document du PDAU du groupement de Tlemcen.

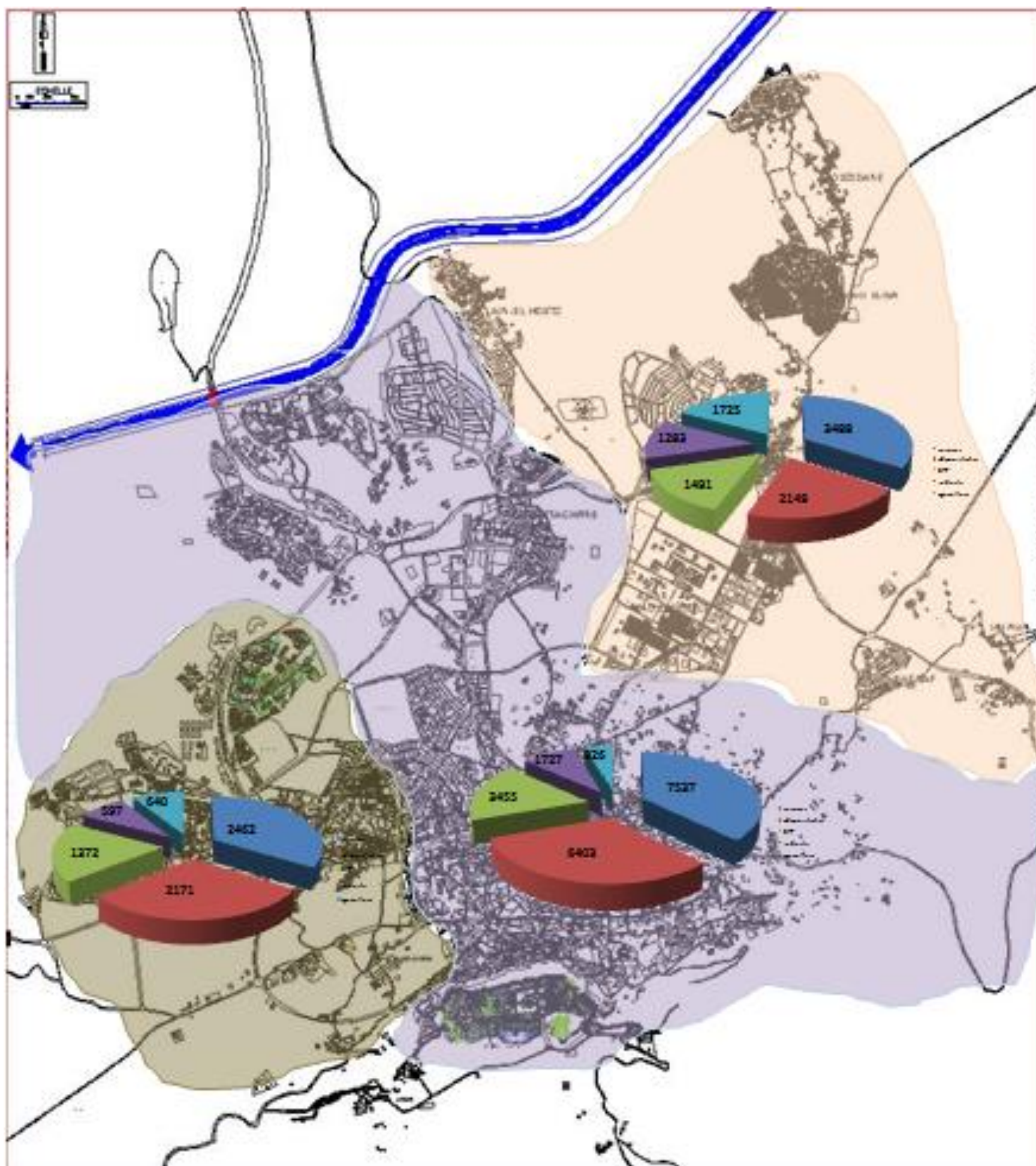


Planche 7<sup>54</sup>. Carte de la dynamique de la population l'aire urbaine de Tlemcen.

<sup>54</sup> Fait par l'auteur.

### **3.8.2 Activités industrielles.**

Le groupement concentre à lui seul 4000 emplois industriels sur un total de 16000 emplois au niveau de la Wilaya, soit 25 % du total des emplois industriels. Ce regroupement comporte des principales activités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, semi industrielle et El Kiffane montre que ces zones offrent plus d'emplois par rapport aux autres quartiers périphériques qui sont déprimés économiquement.

. Le regroupement des unités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, semi industrielle et El Kiffane représente un potentiel économique pour la ville qui doit être développé. Le vaste foncier occupé par la zone industrielle n'est pas pleinement mis à profit par les investisseurs, fabricants, fournisseurs et industriels. Plusieurs lacunes sont apparues, notamment le manque d'équipements et d'infrastructures de base sur le site et le problème de transport en commun.



Zone industrielle Chetouane		
société	activité	N° d'employés
SITEL	Câbles, fibre optique, téléphone fixe, interphone, caméra de surveillance	117
SORIMAP	Armoire pour l'armée	225
SONACOME	Pièces détachées de véhicule	215
SONALGAZ	/	104
SONATRACH	Distribution de gaz	135
La source	Production de produit alimentaire	63
Belkaid	Production de produit alimentaire	48
L'exquise	Production de produit alimentaire	117
SARL	Production de la tuyauterie	115
SOITEX	Textile pour l'armée	163
CANAL PLAST	PVC	67
CANAL PLAST	PHD	64
Agro-industries	Montage des tracteurs et fabrication des pneumatiques	137

société	activité	N°
Aquatique	Soudure des citernes, etc....	57
Atelier de marbre	Fabrication des pièces en marbre	/
BRIXI textile	Production des tissus	/
ECOPACK	Production de papier	115
Méga-papier	Production de papier	47
Atelier de textile	Production des matelas et des couettes	42
Béton. P	Production de béton préparé et livraison	45
Papèterie El Amine	Imprimerie dans le papier	73
Usine polyester	Production de polyester	/
Matériaux construction	Produire la tuile, revêtement des murs	/
Usine de serviette en papier	Produire les serviettes, les jetables et les couches pour bébé	/
Nescafé	Produits alimentaires	/
Malta Atlas	Production des matelas	137
Minoterie maghrébin	Produits alimentaires	43
Minoterie Tafna	Produits alimentaires	49

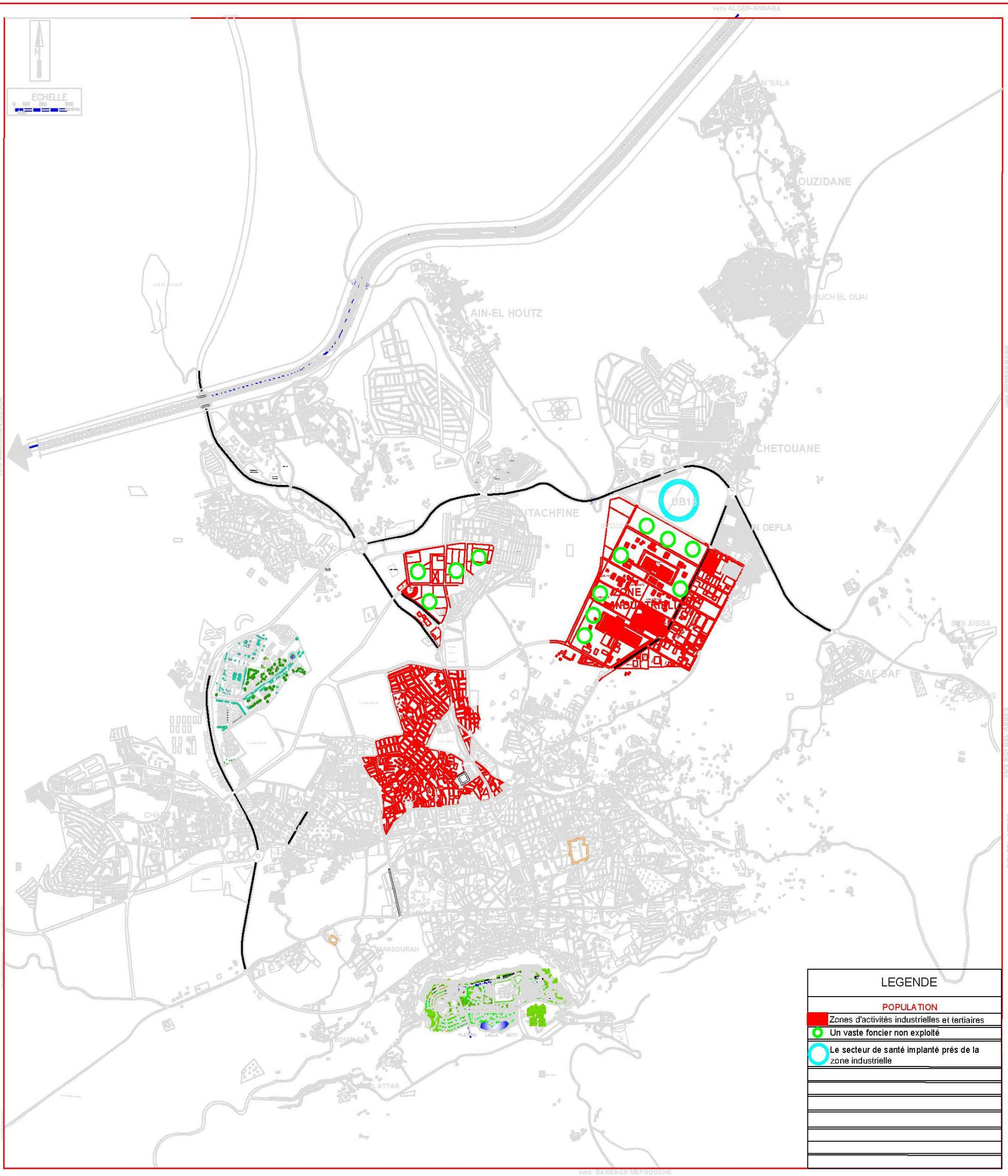
Zone semi industrielle Abou Tachfine		
société	activité	N° d'employés
S.I.RE.WI.T	Bois et papier	16
SERELEC	/	/
EGETHYT	/	17
SOREPEC	Industries divers	04
HAMZACHERIF Frigorifique	Comptoirs frigo chambre froide	15
RUIPLAIT	Yaourt	03
ETSKAZIN TANI RACHIDA	Fabrication des Carreaux dalle de sol et granito	07
El Kiffane		
société	activité	N° d'employés
AGRO EMBALLE BARKA AHMED	Industrie plastique et emballage	20
SARL MINO	Boisson jus production et distribution	25
HORIZON	Yaourt	04
ETS AFROLAIT	Yaourt-fromage fondu	12
Fromagerie la Capricienne	Fromage	08
BABYLAIT	Fromage fondu	03
Fromagerie MKALCHA	Fromage	05

**Tableau 15<sup>55</sup>**. Tableau des activités industrielles du groupement de Tlemcen.

<sup>55</sup> Annuaire de statistique de Tlemcen.

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF



# REPARTITION DE LA POPULATION

Planche 8<sup>56</sup>. Carte de l'activité industrielle de l'aire urbaine de Tlemcen.

<sup>56</sup> Fait par l'auteur.

### 3.8.3 Les activités tertiaires.

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

**Tableau 16<sup>57</sup>.** Tableau des activités tertiaires du groupement de Tlemcen.

### 3.8.4 La main d'œuvre qualifiée.

Etablissement	Communes	Capacité théoriques	ETABLISSEMENTS	CAPACITE	SPECIALITES DISPENSEES	EFFECTIFS DES STAGIAIRES
CFPA TLEMCEN GARÇONS	Tlemcen	400	PERFORM Ex CPA / Tlem.	80	Informatique - Bureautique	90
CFPA TLEMCEN FILLES	Tlemcen	300	Space Net El Hayet	10	Informatique - Bureautique	60
CFPA AT TLEMCEN	Tlemcen	250	MS INF (Tlemcen)	40	Informatique - Bureautique Gestion	209 (en Brigade)
CFPA TLEMCEN II	Chetouane	450	PROTECH (Tlemcen)	40	Informatique - Bureautique	42
CFPA TLEMCEN SIDI BOUMEDIENE	Mansourah	300	IBN SINA (Tlemcen)	30	Informatique - Bureautique	136
INSFP TLEMCEN MANSOURAH	Mansourah	300	Ibn El Haytam (Tlemcen)	10	Informatique - Bureautique	10
INSFP AT TLEMCEN IMAMA	Mansourah	300	EDIT Tlemcen	16	Informatique - Bureautique	11
CFPA MANSOURAH	Mansourah	200	<b>TOTAL</b>	<b>226</b>		<b>558</b>

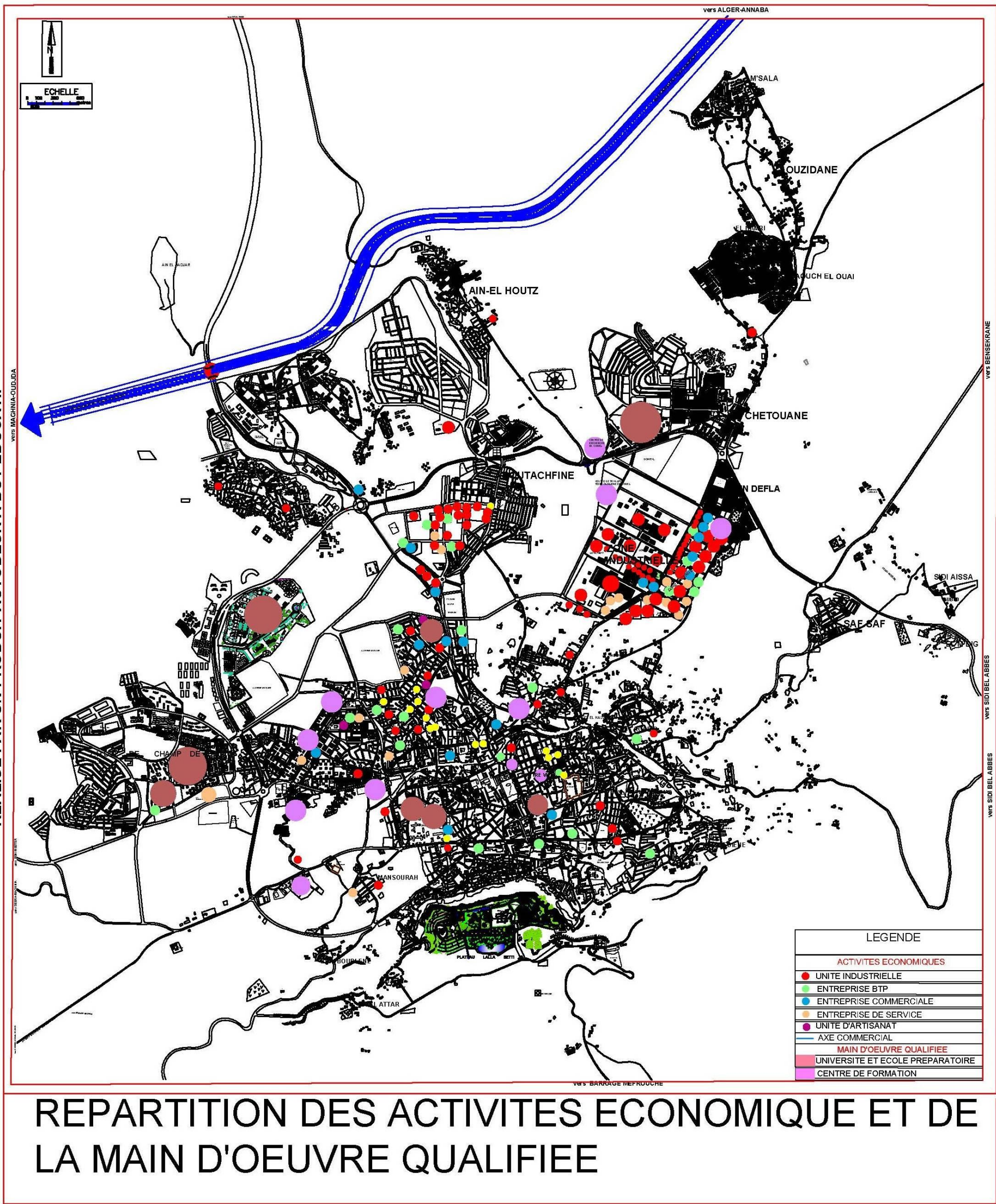
**Tableau 17<sup>58</sup>.** Tableau des établissements de F.P publics et Privés.

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

<sup>57</sup> Annuaire des statistiques de Tlemcen.

<sup>58</sup> Annuaire des statistiques de Tlemcen.





## REPARTITION DES ACTIVITES ECONOMIQUE ET DE LA MAIN D'OEUVRE QUALIFIEE

Planche 9<sup>59</sup>. Carte de la main d'œuvre qualifiée de l'aire urbaine de Tlemcen et des activités économiques.

<sup>59</sup> Fait par l'auteur.

### **3.8.5 Valeurs d'attractivité touristique.**

- Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique riche varié entre sites historiques et touristiques (Mansourah, La médina, El Eubbad, inhumé Sidi Boumediene, le Méchouar, le grand bassin, Plateau de Lalla-Setti, les cascades d'El Ourit); et monuments historiques (Minaret et ruines de Mansourah, Le Minaret d'Agadir, Palais Royal de Mechoir, Musée, Bab El Karmadine, grandes mosquée...)
- Tlemcen bénéficie du plateau de lala Setti et des forets environnantes qu'il y a lieu de mettre en valeur par le développement touristique.
- Une diversité des équipements culturels qui reflètent la vocation historique et culturelle de Tlemcen.
- Une disponibilité en matière d'hôtellerie citant: Ibis, Renaissance, Pomaria, Agadir, Zianide, résidence Stambouli...

### 3.8.6 Les problèmes de l'économie urbaine.

Problèmes	Localisation	Sociale	Economique	Environnementale
Absence des conditions d'attractivité économique au niveau de la zone industrielle et semi industrielle (le sous équipement de ces zones, manque des services aux entreprises et aux habitants, insuffisance des infrastructures de transport...)	Zone industrielle (Ain Defla) Zone semi industrielle (Abou Techfine).	Inégalité sociale	Diminue la productivité économique de l'individu	/
Le vaste foncier occupé par la zone industrielle et semi industrielle n'est pas pleinement mis à profit par les investisseurs, fabricants, fournisseurs et industriels.	Zone industrielle (Ain Defla) Zone semi industrielle (Abou Techfine).	/	Absence de la mixité économique	/
La zone industrielle perd jour après jour son caractère industriel d'où plusieurs de ces industries tournent vers les activités tertiaires.	La zone industrielle	/	/	/
Le secteur de l'artisanat, comme patrimoine historique, culturel et social, est devenu plus en plus abandonné.	Centre-ville	/	/	/



Problèmes	Localisation	Sociale	Economique	Environnementale
le regroupement des principales activités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, semi industrielle et El Kiffane montre que ces zones offrent plus d'emplois et d'attractivités par rapport aux autres quartiers périphériques qui sont déprimés économiquement.	Zone industrielle Zone semi industrielle El Kiffan	Ségrégation sociale  Le taux de chômage plus élevé	/	/
Sites naturelles touristiques mal exploités et mal desservie	El Ourit	/	Diminution des touristes cela touche essentiellement les revenus de l'économie touristique	/
dégradation du patrimoine culturelle dans la médina ce qui dévalorise sa vocation touristique.	La medina	/	Mal exploitation d'économie touristique	/
une défaillance en matière d'offre d'emploi et des possibilités économiques dans les quartiers à forte concentration de population ce qui engendre le chômage.	Ouzidane El Koudia	Inégalité sociale  Le taux de chômage plus élevé	/	/

**Tableau 18**<sup>60</sup>. Tableau des problèmes de l'économie urbaine.

<sup>60</sup> Fait par l'auteur.

3.8.7 Les potentiels de l'économie urbaine.

Potentialités	Localisation	Sociale	économie	Environnement
le regroupement des unités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, semi industrielle et El Kiffane représente un potentiel économique pour la ville qui doit être développé.	Zone industrielle Zone semi industrielle El Kiffane	/	Il permet d'assurer un développement endogène ou/et exogène pour la ville de Tlemcen	/
Un potentiel agricole périurbain qui doit être intégré dans l'urbanisation	Ain houte Ouzidene Le croissant fertile	/	Ce qui va créer de l'emploi et renforce l'activité économique de la ville.	aérer le tissu urbain et ajouter un patrimoine de verdure au groupement.
Tlemcen possède d'une multitude de centres de formation professionnelle concentrés au niveau du centre de groupement, de 5 pôles universitaires et 2 écoles préparatoires réparties dans le groupement ce qui va former une main d'œuvre qualifiée	Centre-ville Les 5 pôles universitaires Les écoles préparatoires	/	Qui doit être exploitée dans le développement endogène de la ville de Tlemcen.	/
Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique riche varié entre sites et les monuments historiques et touristiques.	Mansourah, La médina, El Eubbad, inhumé Sidi Boumediene, le Mechouar, le grand bassin, Plateau de Lalla-Setti, le parc national, les cascades d'El Ourit);  (et monuments historiques (Minaret et ruines de Mansourah, Le Minaret d'Agadir, Palais Royal de Mechouar, Musée, Bab El Karmadine, grande mosquée, mosquée sidi el haloui...	/	L'attractivité touristique pour la ville de Tlemcen. Cela améliore l'économie touristique du groupement	/

Tableau 19<sup>61</sup>. Tableau des potentiels de l'économie urbaine.

<sup>61</sup> Fait par l'auteur.

### **3.8.8 *La problématique de l'économie urbaine.***

Le secteur économique occupe une place primordiale dans le développement des villes, alors que la stratégie de développement de Tlemcen n'inclue pas ce secteur, cela se traduit par un taux de chômage élevé (65% de population en âge de travail sont des chômeurs), et un pouvoir d'achat en déchu, cela revient en premier lieu: à la faiblesse de secteur secondaire(industrie et entreprises qui produisent des biens matériels et tertiaires qui produisent des biens immatériels),ainsi que l'absence des facteurs d'attractivité, manque des services aux entreprises et aux habitants, et un réseaux du transport en commun peu performant, et de sous-développement des technologies de télécommunication..., en deuxième lieu, la mauvaise exploitation des potentialités touristiques en matière de desserte, des infrastructures, hôtelières...

### **3.9 Problématique générale.**

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

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

Ce modèle de croissance autour du croissant vert n'empêche pas le grignotage de ses terres agricoles qui est en train de s'accroître d'année en année soit par des programmes d'équipement planifiés (création du nouveau pôle universitaire à Imama, le pôle sanitaire à Chetouane au niveau du secteur UB15...) ou bien par l'avancée des constructions illicites (entre Feddan Sbaa et Abou Tachfine, entre Sidi Othmane et la zone industrielle...) ce qui engendre le phénomène de conurbation entre l'agglomération et ses pôles satellitaires.

Cet étalement urbain crée des tissus urbains insuffisamment irrigués avec un maillage de voirie urbaine peu développé et il accentue l'insuffisance voire l'absence de relation directe entre l'Est et l'Ouest de l'aire urbaine d'une part et entre les pôles satellitaires d'autre part, ceci est à l'origine du problème de l'encombrement de la circulation au niveau des nœuds urbains.

Finalement, l'aire urbaine de Tlemcen dispose des potentialités économiques importantes qui peuvent la rendre une ville compétitive mais qui sont malheureusement mal exploitées.

### 3.10 Les hypothèses.

Les thèmes de l'analyse				
	Morphologie urbaine	Infrastructure de transport et de déplacement	Economie urbaine	Paysage et Environnement
<b>Les hypothèses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Délocalisation des équipements administratifs du centre-ville vers d'autres pôles.</li> <li>• Création des équipements d'accompagnement au niveau des quartiers périphériques</li> <li>• Affecter une vocation fonctionnelle spécifique à chaque pôle</li> <li>• La création d'une mixité fonctionnelle par la projection d'équipement d'accompagnement et de différents type d'habitat au niveau des quartiers périphériques</li> <li>• Le recour au développement de centralité au niveau des pôles périphériques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création des lignes de transport en commun qui relie les pôles périphériques entre eux</li> <li>• Délocalisé la ligne LGV qui sépare l'aire urbaine.</li> <li>• Favoriser le déplacement doux « création des pistes cyclables, élargissement des voies piétonnes »</li> <li>• Soulager la pression au niveau de centre-ville en éliminant le déplacement automobile individuel et le remplacer par le déplacement doux et le transport en commun.</li> <li>• Traitement de nœuds et des échangeurs pour assurer la fluidité de déplacement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer le secteur économique par le développement au niveau de la technologie et de la télécommunication, exploitation de la main d'œuvre qualifiée, améliorer et moderniser l'infrastructure de transport afin d'assurer une meilleure mobilité et fluidité pour faciliter l'accès des employeurs aux entreprises.</li> <li>• Regrouper les entreprises complémentaires dans un seul endroit afin de recouvrir les distances et le gain de temps.</li> <li>• Création de plusieurs clusters à vocation différents au niveau des pôles.</li> <li>• Mettre en œuvre des actions environnementales à l'échelle de notre territoire pour le développement touristiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renaturation des zones endogènes (oued ...) et la Revalorisation des sources naturelles.</li> <li>• Préservation du reste des terrains agricoles du croissant fertile qui est la spécificité de la ville de Tlemcen avec La création d'une ceinture verte qui le délimite.</li> <li>• Favoriser les aménagements des espaces publics par la création des parcs d'attractivité et les espaces de rencontre.</li> <li>• Renforcer les enjeux environnementaux et améliorer la qualité paysagère tout en préservant les vues vers les espaces verts.</li> </ul>

**Tableau 20<sup>62</sup>.** Tableau des hypothèses proposées.

<sup>62</sup> Fait par l'auteur.

### 3.11 Les scénarios proposés.

Dans les prochaines années les questions liées aux infrastructures et à l'environnement seront complètement résolues donc il ne sera pas possible de laisser les choses suivre les tendances passées il faut initier par des nouvelles propositions bien réfléchies. Pour cela on a proposé deux scénarios pour l'aménagement futur de l'aire urbaine de Tlemcen :

- SCÉNARIO 1 : liée à un objectif choisis ' la préservation des terres agricoles pour les utiliser d'une manière favorable et au même temps faire face à la conurbation au-dessus de ses terres agricoles.
- SCÉNARIO 2 : liée à 'préservation de modèle de plan radioconcentrique et l'encouragement vers la conurbation sur les terrains agricoles et le renforcement de réseau routier

#### 3.11.1 Scénario1 : Tlemcen ville homogène aérée.

Une Croissance urbaine au-delà de la rocade pour préserver « un cœur naturel » de la ville.

Ce scénario a pour objectif d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale de l'aire urbaine de Tlemcen et de diminuer le développement anarchique et incontrôlé en préservant les terrains restants du croissant fertile.

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

En premier lieu, et afin d'ignorer la dualité entre le centre et la périphérie, une vocation forte doit être administrée à la ville par la réhabilitation de son centre historique qui représente une richesse culturelle et patrimoniale.

En deuxième lieu, ce scénario propose la recomposition des territoires qu'occupent les pôles satellitaires tant que fragment de ville et l'affirmation des nouvelles centralités par l'implantation d'équipements d'accompagnement et la création d'une mixité fonctionnelle pour assurer une autonomie pour chaque pôle satellitaire.



Emplacement	ACTIONS
La médina, Agadir et Sidi Boumediene	<p>La requalification du tissu historique par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• soulager le centre par la délocalisation des activités encombrantes vers les nouvelles centralités.</li> <li>• requalifier le centre historique en premier lieu comme pôle culturel et résidentiel ayant comme support économique la revitalisation de l'activité artisanale et en deuxième lieu comme pôle touristique</li> <li>• Diminuer la circulation mécanique à l'intérieur et encourager la circulation douce ainsi La mise en place d'un système de transport en commun spécifique au centre-ville .</li> <li>• La création d'un parcours touristique au niveau de centre-ville de l'Ourit, Sidi Boumediene, Agadir ; Sidi El Haloui, Bab EL Karmadine ;, grand bassin ; Mansourah et Lala Setti</li> </ul>
La gare	<p>La régénération du quartier de la gare pour un quartier d'entrée de ville.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des travaux de réhabilitation et de rénovation des constructions dégradées et L'implantation des équipements tels que les hôtels, services...etc.</li> <li>• Création des espaces publics et des aires de stationnement et le renforcement du transport en commun (tramway, bus...)</li> </ul>
El Koudia, ain el hout, ouzidane, ain defla, boudghene, Riat, El Kalaa, cité Nedjma (champ de tir), ain nedjar et kolombia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une restructuration urbaine, durable du tissu urbain des quartiers populaires pour leur intégration dans leur environnement immédiat.</li> <li>• l'implantation des équipements d'accompagnement et différents types d'habitat avec la restructuration du bâti déjà existant.</li> </ul>
Zone industrielle (Ain Defla) Zone semi industrielle (Abou techfine)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer un pôle de développement technologique dans la partie nord pour profiter de la proximité de l'université tout en profitant des espaces perdus .</li> <li>• Réaffectation de la zone semi industrielle pour l'intérêt d'une mixité fonctionnelle du quartier et de la ville.</li> <li>• L'implantation des équipements de base, équipements culturels, de loisirs et du sports, équipements administratifs, renforcement de l'activité commerciale, des services et des bureaux</li> </ul>
Le reste du croissant fertile (le cœur naturel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projection d'un parc zoologique, un parc aquatique et le développement d'un centre d'Eco gestion tout en utilisant les énergies renouvelables produites par la technique thermodynamique.</li> </ul>
Champ de tir.Oudjlida, Boudjlida, Ouzidane et El Koudia	<p>Développer des nouvelles centralités par : Urbanisation entre Oudjlida et Boudjlida /Chaetouane et Ozidane et Ain Houat / El Koudia et Champ de tir .</p> <p>Création d'une rocade et des nouvelles voies et des ponts afin de résoudre le problème de mobilité.</p> <p>Le maintien du réseau du tramway proposé par l'état et la création des nouvelles lignes qui assure la liaison des pôles entre eux et avec le centre historique</p>

**Tableau 21<sup>63</sup>**. Tableau des actions proposées par le 1<sup>er</sup> scénario.

<sup>63</sup> Fait par l'auteur.



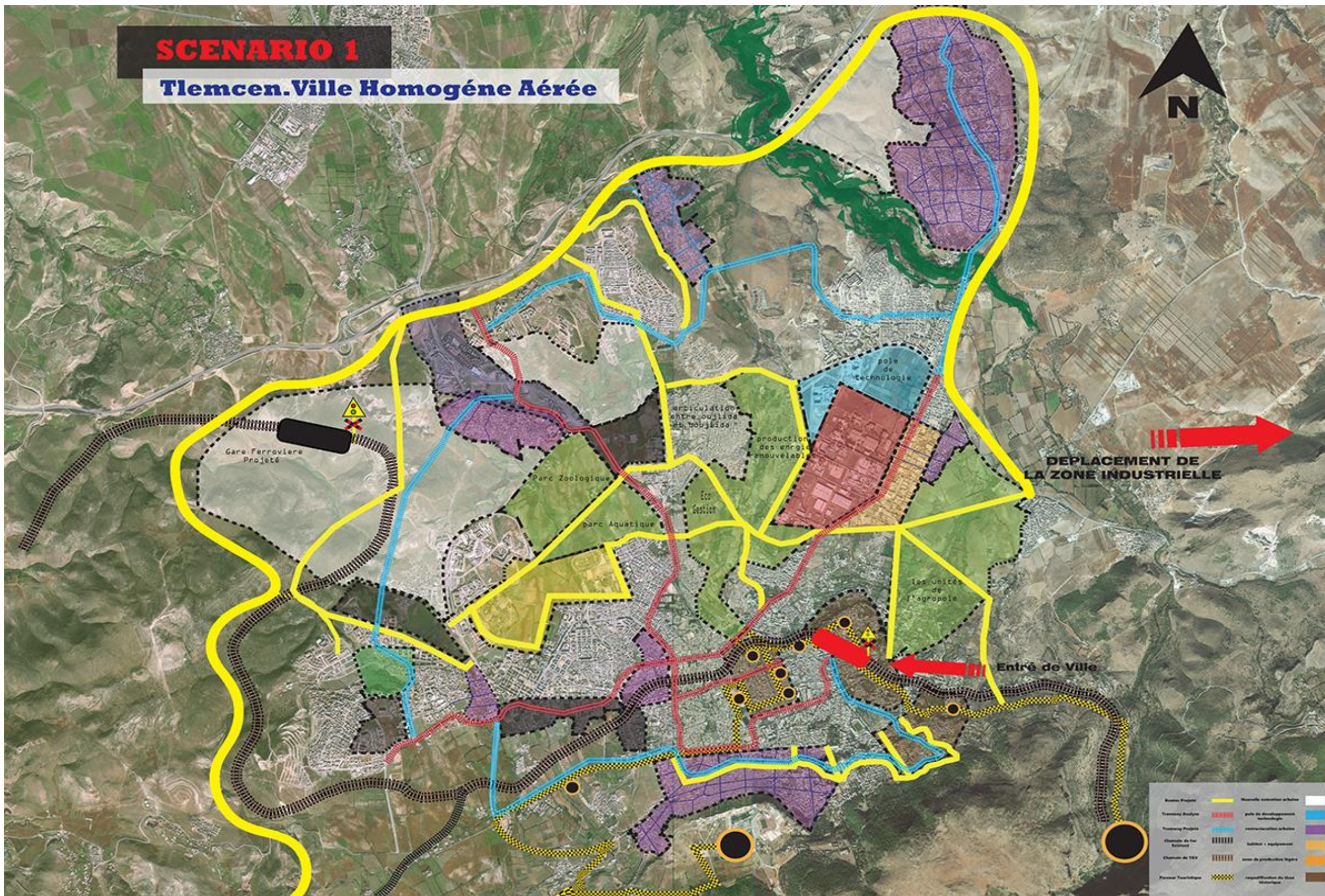


Planche 10<sup>64</sup>. Schéma du premier scénario.

<sup>64</sup> Fait par l'auteur.



### **3.11.2 Scénario2 : Restructuration et densification du tissu urbain pour un territoire**

#### ***Tlemcenien compacte et durable.***

Ce scénario cherche à matérialiser un modèle de ville compacte et durable. Toute en limitant les extensions dans la zone périurbaine à travers l'utilisation des espaces d'une façon parcimonieuse par des opérations de densification suivant un modèle de plan radio polycentrique (développer des centralités locales dans différentes zone du tissu urbain).

Il prévoit une urbanisation future du tissu urbain de Tlemcen par une restructuration de ce dernier et aussi une occupation rationnelle des terrains du croissant fertile.

La densification urbaine peut être une solution aux problèmes posés par la mobilité urbaine. C'est pour cela que ce scénario opte pour une ville compacte en favorisant, en 1<sup>ier</sup> lieu les déplacements collectifs et le transport en commun et cela se traduit par le renforcement des lignes de bus qui longe la rocade et relie les pôles entre eux et la modernisation de la compagnie qui assure ce mode de transport. Aussi par la mise en place d'un nouveau mode de transport (le tramway) qui couvre la totalité du tissu urbain. En 2<sup>ème</sup> lieu, il encourage les déplacements doux et écologique au niveau du centre historique de la ville avec un nouveau mode de transport qui prend le relai (un mini bus écologique) pour faciliter le déplacement dans ce tissu unique et ainsi minimiser la pollution pour la sauvegarde des monuments historiques.

En dernier lieu, pour que ces différents modes de transport atteignent leur rendement maximal il faut les doter par une infrastructure routière moderne et qui répond au besoin future de la ville, alors une projection d'une 2<sup>eme</sup> rocade s'impose pour permettre une meilleure fluidité périurbaine. S'ajoute à cela de grand opération de restructuration afin d'intégrer des quartiers marginalisés tel que Koudia-Boudghane-Hay Nedjma et Ouzidene.

Emplacement	ACTIONS
Le centre ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Grace à sa richesse naturelle (les monuments et site historique ...) et culturelle, ce pôle prévoit des travaux de réhabilitation et de rénovation de tissu ancien dégradé et la mise en valeur des sites historiques (mosquée Bab Zir)</li> <li>✓ Renforcement de l'aspect culturel du centre-ville par l'introduction d'équipements à caractère culturel : les musée, salles de spectacles, les théâtres, les galeries d'exposition ainsi que l'activité artisanale : des centres de formation, des espaces d'exposition... en gardant le cadre architectural et patrimonial de la ville.</li> <li>✓ La création de ligne téléphérique qui débute de SIDI BOUMEDIENE passant par AGADIR, centre-ville, Grande bassin, arrivant au parc de Lala Setti</li> </ul>
SIDIBOUMEDIAN, SIDITAHAR, AGADIR, SIDELHALOUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Au volet des nouvelles réalisations : La création d'une structure d'accueil pour les monuments historiques classés tel que sidi Boumediene</li> <li>✓ Créer des grands palais de culture, pavillons des expositions, musées d'art et d'histoire qui seront irrigués sur ses sites (ainsi Des enregistrements du patrimoine (musical, culturel ... et artistique), des Medersa.</li> <li>✓ Aussi la projection des équipements d'accompagnement pour les quartiers qui l'entourent ses sites historiques comme ; les équipements sanitaires (une policlinique ou salle du soin) des équipements sportifs et loisir, du commerce et service.</li> <li>✓ Pour renforce l'accessibilité à ses endroits : les lignes de tramways, des pénétrantes nord sud facilite la circulation et intégrant ses quartiers avec le tissu.</li> </ul>
AU NIVEAU DES TERRAINS AGRICOLES AUCOTÉESTDELAZONE INDUSTRIELLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La création d'un agropole qui va s'occupé de la production agroalimentaire qui est localisée à la partie sud de la zone industrielle et ce pôle comporte une zone d'activités tertiaires, un espace dédié à la formation et la recherche (technologique), Un parc industriel pour la transformation des produits agricoles.</li> </ul>
AU NIVEAU DE LA ZONE INDUSTRIELLE:	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Le déplacement de l'industrie lourde est incompatible avec la nouvelle vocation attribuée à cette zone, et la conversion de la zone industrielle en cluster d'innovation technologique qui va occuper d'une partie (haute) la production pharmaceutique qui est proche de l'hôpital, la production tertiaire NTIC en deuxième partie, et par rapport à la partie sud elle est occupée par la production agroalimentaire qu'on a déjà cité précédemment.</li> </ul>
POUR LA NOUVELLE EXTENSION QUI EST À PROXIMITÉ DE L'AGROPOLE	<p>On estime un besoin en logement : entre 3000 et 3500 pour l'individuelles et entre 4500 et 5000 pour le collectif.</p> <p>On injecte un éco-quartier qui subit des principes de développement durable, qu'on Explique comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les principes environnementaux utilisés: <ul style="list-style-type: none"> <li>Traitement des eaux usées par un système biologique.</li> <li>-Utilisation des matériaux recyclables (plastique) pour réduire la pollution et favoriser l'économie locale.</li> <li>-Traitement des déchets par l'adaptation des bons réflexes de tri des déchets, dans les appartements par des bacs à 4 cases (verre, plastique, emballages et déchet biodégradables et des aires d'apport volontaire.</li> <li>-Encourager le mode de déplacement écologique doux.</li> </ul> </li> <li>• Les principes sociaux utilisés: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concrétiser la mixité sociale pour les différentes classes sociales et la mixité fonctionnelle par la diversité des équipements de proximité, qu'assure la réduction de déplacement des travailleurs.</li> </ul> </li> <li>• Les principes économiques utilisés: <ul style="list-style-type: none"> <li>-Création des espaces de stationnement autour de quartier.</li> <li>-La gestion d'énergie par les panneaux photovoltaïques</li> </ul> </li> </ul>

POUR LA ZONE QUI EST ENTRE ABOU TECHFINE ET LA ZONE INDUSTRIELLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ On va créer aussi des nouvelles extensions de types des éco-quartiers mais aussi l'oued Qui passe par ces extensions va être traité par un système biologique qui consiste à enlever des nutriments pour traiter les eaux usées à un niveau qui permet de les réutiliser, une fois traitées par rayonnement ultraviolet pour l'irrigation (c'est un principe Environnemental de fonctionnement d'un éco-quartier.)</li> </ul>
AU NIVEAU D'ABOU TECHFINE	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ On va réaliser un éco-quartier avec ces principes qu'on a déjà cité et aussi on développe un cluster commercial dans cette position grâce à la présence d'une entrée de ville, une bonne accessibilité à travers la rocade et la mini rocade et aussi la proximité de L'université qu'a besoin des équipements de proximité. On estime un besoin en Logement : entre 2500 et 3000 pour l'individuelles, et entre 4000 et 4500 pour le Collectifs.</li> </ul>
AU NIVEAU D'IMAMA ET EL KIFFANE	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ En créant un éco-quartier d'une mixité fonctionnelle (diversité des logements et des Équipements d'accompagnements) on estime un besoin en logement : entre 1000 et 1500 pour l'individuelles et entre 1500 et 2000 pour le collectifs ; avec l'injection d'un Quartier d'affaire qui consiste des bureaux des services tertiaires (banques, assurance, et entreprises) pour conforter une attractivité économique et assurer une bonne qualité de vie avec par exemple des services (crèche, restauration, commerce de Proximité).</li> </ul>
CHAMPS DE TIR	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ le quartier s'articule autour d'un grand parc urbain le long du ruisseau qui sera aménagé comme espace d'entente, vaste esplanade, promenade en connexion directe avec la nouvelle gare TGV à créer (accueillant les activités, logements, commerces).</li> <li>✓ Cette gare accueillera notamment les structures de recherche et développement et les activités innovantes établissant un lieu avec la zone industrielle qui était déplacée vers l'ouest de la ville ainsi que les fonctions universitaires ce qui permis de créer un bassin d'emploi pour l'ensemble du quartier. Assurant l'animation du quartier et la qualité environnementale,</li> <li>✓ Pour la typologie d'habitat à injecter , on prévoit de l'habitat individuel et semi collectif  Les équipements d'accompagnements : sanitaires (clinique, salle du soin ...), sportifs (stade, salle des jeux..) administratifs (des annexes) commerces (Centre commercial, magasin )</li> <li>✓ L'accessibilité à cette zone se fait par village kounda après la restructuration, ligne de tramway, une voie vient de l'entrée de ville.</li> </ul>

**Tableau 22<sup>65</sup>.** Tableau des orientations du scénario 2.

<sup>65</sup> Fait par l'auteur.



# SCENARIO RETENU

Restructuration et densification de tissu urbain  
pour un territoire Tlemcenien compact et durable

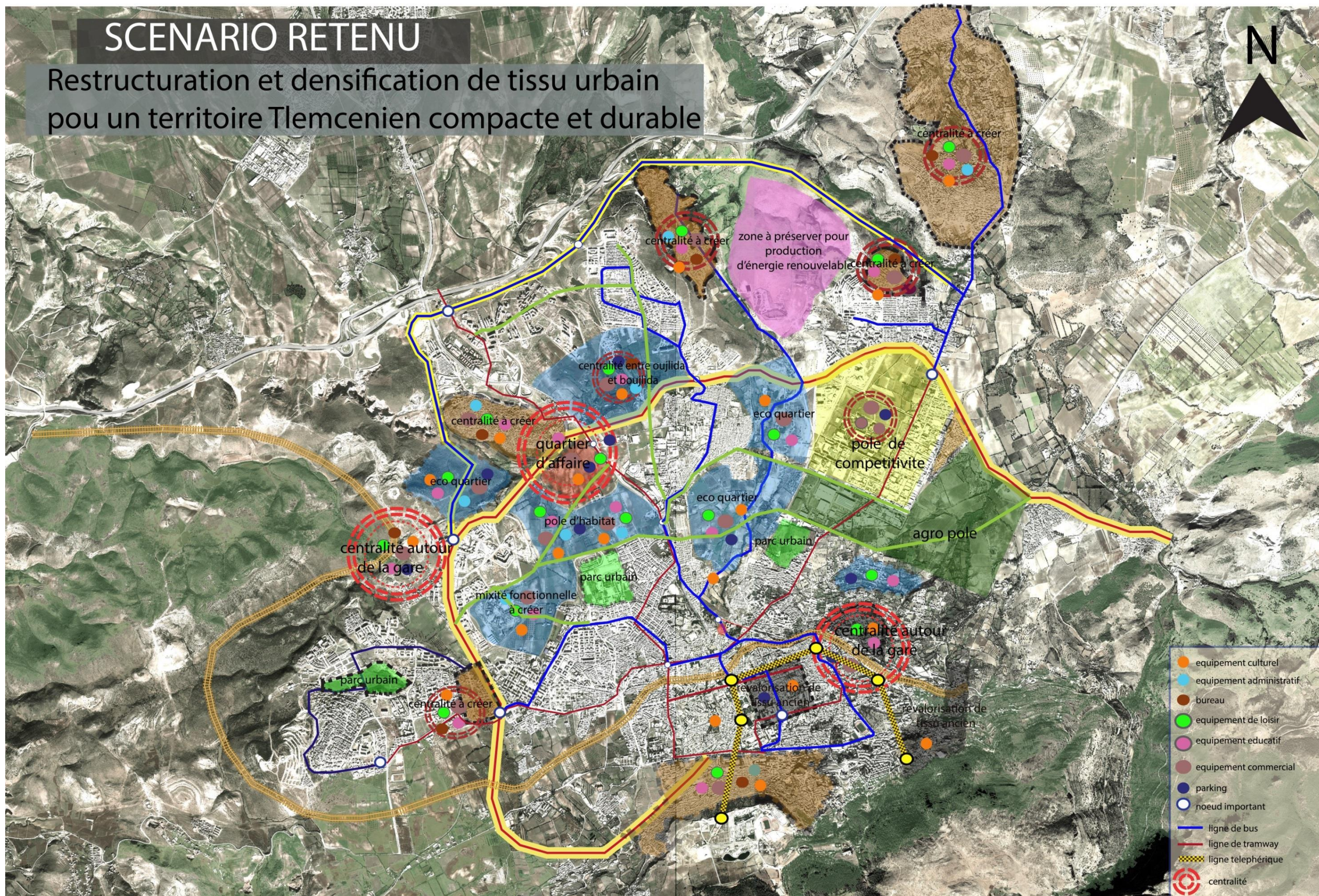


Planche 11<sup>66</sup>. Schéma du deuxième scénario.

<sup>66</sup> Fait par l'auteur.



### **3.12 Choix du scénario.**

Après l'analyse du territoire urbain de Tlemcen une problématique complexe est apparue liée à la fois à la morphologie urbaine- l'économie urbaine- la mobilité et aussi le paysage naturel. Nous avons proposé plusieurs hypothèses qui essayent d'apporter une solution durable à ce tissu unique, d'où la projection de 2 scénarios différents.

Le premier scénario opte pour une ville aérée et verte et s'appuie sur la politique du PDAU qui essaye de préserver le croissant fertile tout en lui injectant des fonctions qui restent naturelles (parc urbain et parc aquatique). Il oriente la nouvelle extension vers les pôles périphériques qui devraient développer des centralités locales telle, la projection d'une agropole ou un pôle de compétitivité au niveau de la zone industrielle.

Le deuxième scénario adopte une politique tout à fait contradictoire par rapport au 1<sup>er</sup> scénario, qui se porte sur l'urbanisation de restes du croissant fertile d'une manière intelligente et durable. Aussi il propose de développer des centralités qui ont un rayon d'attractivité endogène et exogène tel que la proposition d'un centre d'affaires au cœur de ce scénario.

Notre choix s'est porté sur le 2<sup>e</sup> scénario parce qu'il répond à la problématique posée d'une façon meilleure et rationnelle.

### **Conclusion :**

Ce chapitre est le moteur de notre travail c'est lui qui structure notre mémoire car la compréhension du tissu urbain de la ville de Tlemcen est capitale pour la réussite de notre projet d'intervention.

Chapitre VI:  
**Propositions et Interventions Urbaines**

## **Introduction :**

Ce chapitre va aborder notre intervention urbaine et va essayer de concrétiser les objectifs tracés dans les études précédentes.

### **4.1 Choix et motivation du périmètre d'étude.**

#### **4.1.1 Présentation du périmètre d'étude.**

Notre choix s'est porté sur l'élaboration d'un quartier d'affaire qui se trouve entre Koudia – Les Dalhias et Bréa.

#### **4.1.2 Justification du choix.**

- Il se trouve au cœur de la ville de TLEMCEM avec un emplacement stratégique dans notre scénario retenu.
- Il est dans l'entrée principale de la ville.
- Il est à proximité de 3 grandes artères qui structurent la ville: la RN22, la rocade et la mini rocade.
- A proximité de l'auto route qui va encourager l'investissement national dans notre quartier.
- Il se trouve à 15 minutes de l'aéroport international de Zénata.
- La proximité de la nouvelle gare routière.
- La nouvelle gare LGV projetée dans notre scénario est à 10 minute de notre quartier
- Notre quartier se trouve au milieu d'un tissu à fort caractère économique (Brea-Kifen-Immama).

### **4.2 Analyse Typo-morphologique.**

#### **4.2.1 Trame viaire et Mobilité.**

Notre champ d'intervention dispose d'une trame viaire et complexe qui change et se modifie chaque fois que la typologie du tissu urbain change. Après avoir établie la carte de la trame viaire on distingue 3types de voies :

En premier lieu, les voies primaires, ce sont les grandes artères qui structurent l'ensemble de notre zone d'étude, elles ont un flux mécanique très fort et enregistre une grande mobilité quotidienne.

- La RN 22 : qui longe notre aire d'étude et qui la transperce de part en part (Nord-Sud).
- La rocade : elle coupe notre zone horizontalement en 2 morceaux. (EST-OUEST).
- La mini rocade : une nouvelle voie parallèle à la rocade.

En deuxième lieu, les voies secondaires, ce sont des voies qui structurent la circulation à l'intérieure de notre zone. Il existe une au niveau de Koudia parallèle à la RN 22, et la deuxième se trouve à Abou Techfine c'est le boulevard Allem Mouloude.

En dernier lieu, les voies tertiaires, ce sont des voies de desserte qui forment les ilots et donnent la trame viaires. Elle change d'une zone à une autre :

- Une trame viaire désordonnée et spontanée au niveau de Koudia.
- Une trame viaire en damier au niveau d'Abou Techfine et les Dahlias.

La mobilité est fortement rattachée à la trame viaire de nos jours. Donc une bonne disposition de cette dernière assure une excellente mobilité et donne une fluidité continue à une aire urbaine donnée.

De plus de la trame viaire existante dans notre champ d'intervention, il existe d'autres facteurs qui accroissent la mobilité et attirent les facteurs exogènes à l'intérieur de notre zone.

D'abord, les transports en communs, la zone à étudier dispose de 5 lignes de transport urbain qui appartiennent à 2 grandes entreprises de transport :

La première est privée : elle compte 4 lignes :

- La ligne de bus 52 : qui part de Boujlida traversant Koudia, passant par la RN22 jusqu'à l'arrivée à les Dahlias.
- La ligne de bus 42 : elle commence d'Oujlida passe par Abou Techfine jusqu'à l'arrivée à les Dahlias.
- La ligne de bus b12 : départ de Koudia passant par la rocade, puis elle entre à Abou Techfine jusqu'à l'arrivée à les Dahlias.

La deuxième est étatique : dispose de 2 lignes :

- ETUST Koudia : qui a le même trajet que la ligne de bus 52.
- ETUST Oujlida : qui emprunte le même itinéraire que la ligne de bus 42.

Ensuite, les arrêts de bus, ce sont d'importants points sur lesquels une micro centralité peut vite voir le jour. Notre zone dispose d'une dizaine de ces arrêts qui se trouvent toutes sur les voies primaires et secondaires.

Enfin, la gare routière, c'est un élément majeur dans la constitution d'une grande centralité. Notre aire d'étude dispose d'une nouvelle gare qui est en travaux.



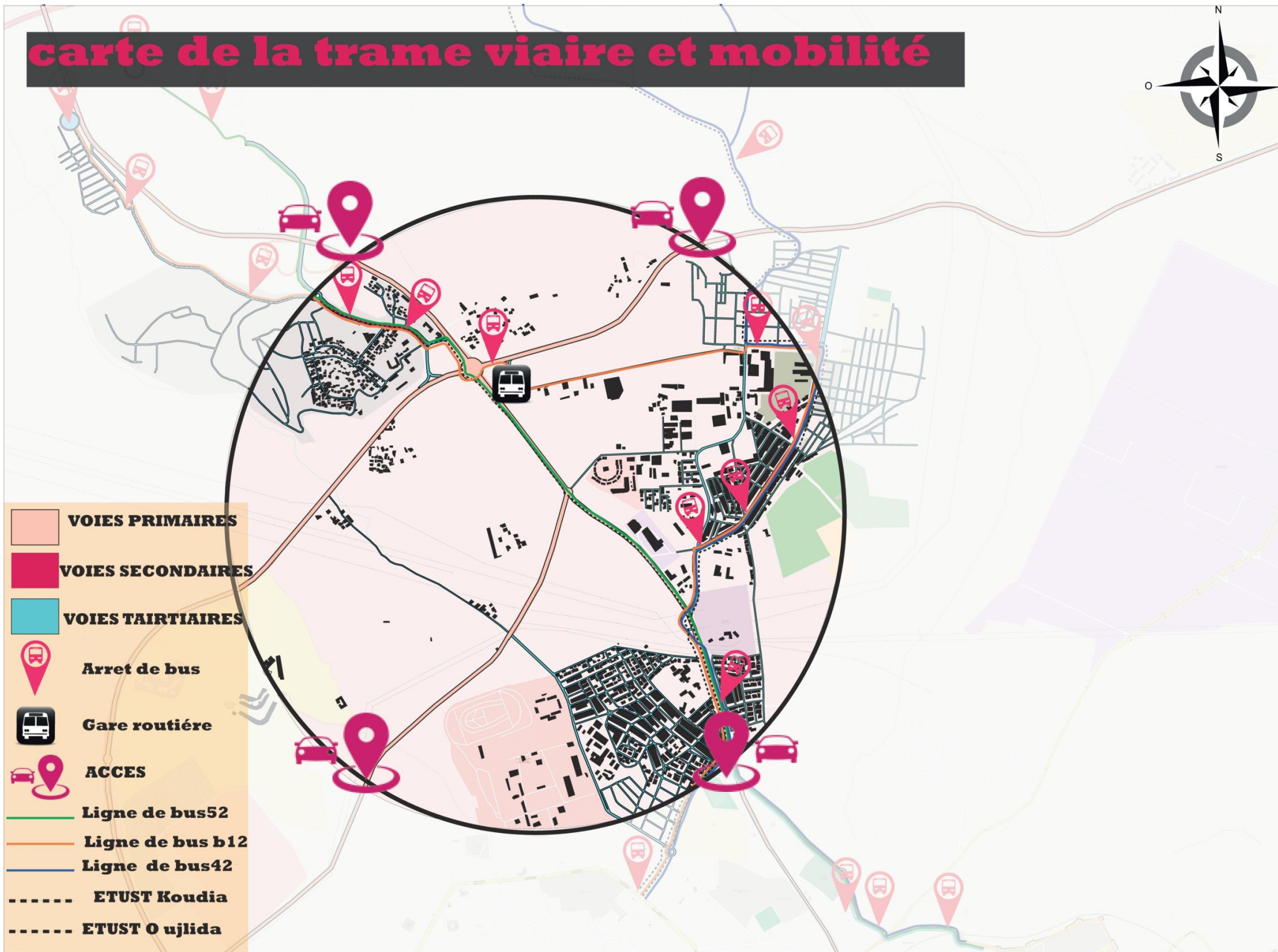


Planche 12<sup>67</sup>. Carte de la trame viaire et de la mobilité.

<sup>67</sup> Fait par l'auteur.

#### 4.2.2 *Forme urbaine.*

L'analyse de la forme urbaine de notre zone a fait apparaître 3 typologies :

D'abord une forme urbaine très dense avec une trame viaire irrégulière au niveau de Koudia. C'est le résultat d'un processus d'urbanisation spontané et non programmé qui a donné lieu à ce quartier. Ensuite, une forme urbaine dense et régulière, trame en damier au niveau du quartier les Dahlias. C'est une zone résidentielle qui était programmée dans le PDAU. Elle possède une trame régulière avec des îlots denses qui sont constitués dans la plus part des cas des maisons individuelles. Enfin, une forme urbaine moyennement dense avec une trame viaire régulière au niveau d'Abou Techfine.

Cette zone regroupe 2 typologies différentes : la première est une zone d'habitat très dense. Et la deuxième est une zone d'activités (industrielle) faible en matière de densité du bâti mais les équipements qui constituent ce tissu sont tous munies d'un mur de clôture ce qui les rends impénétrables et donne lieu à la friche industrielle.

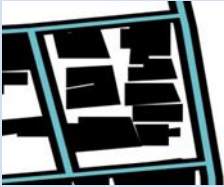






Ilot	Type
	<b>Ilot régulier ouvert :</b> <b>60 % Bâti</b> 
	<b>Ilot irrégulier ouvert (libre)</b> <b>30% Bâti</b> 
	<b>Ilot régulier fermé</b> <b>80% Bâti</b> 
	<b>Ilot irrégulier ouvert (libre)</b> <b>40% Bâti</b>

Tableau 23<sup>68</sup>. Tableau de quelques Types Ilots existants dans notre zone d'étude.

<sup>68</sup> Fait par l'auteur.



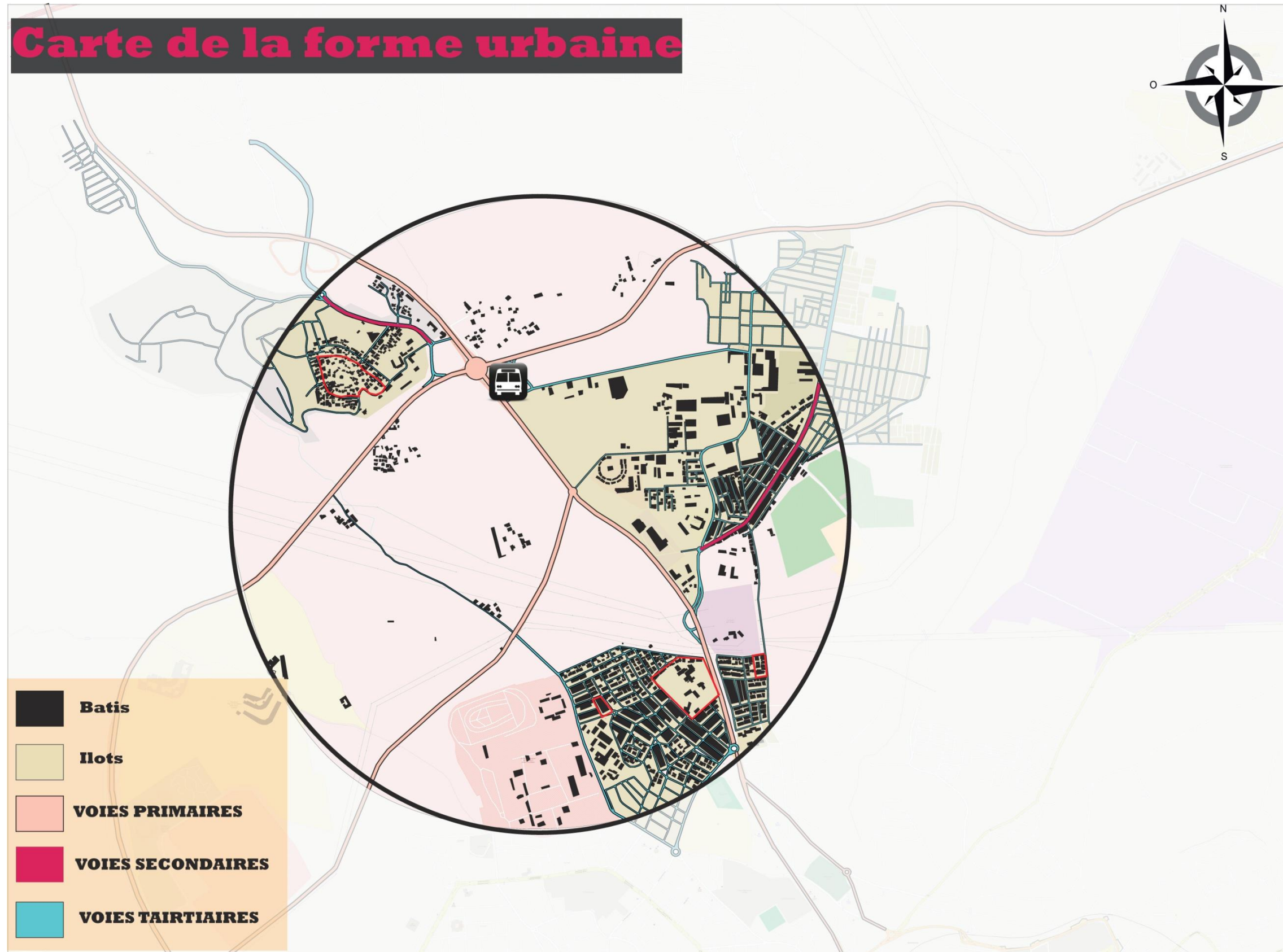
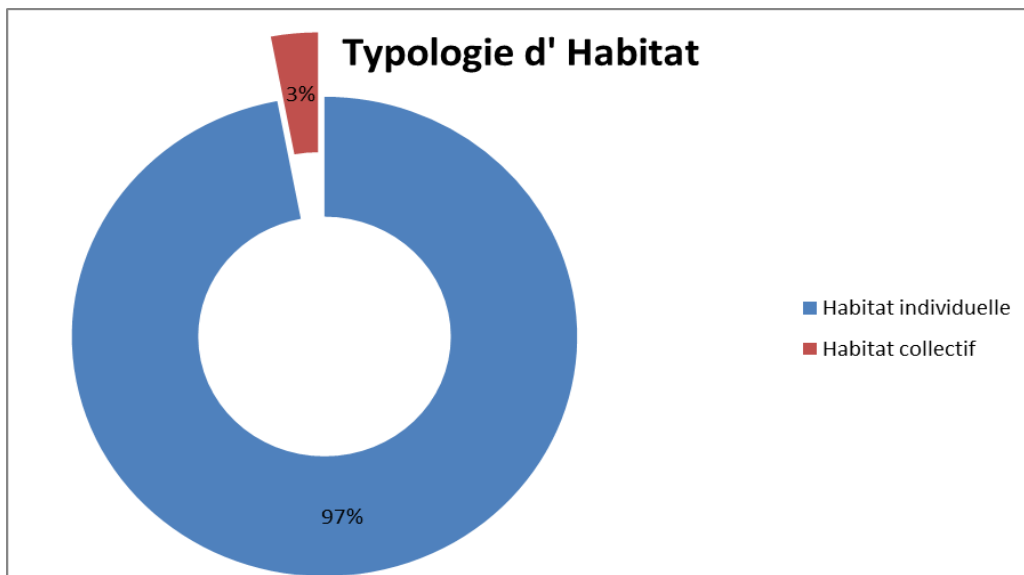


Planche 13<sup>69</sup>. Carte de forme urbaine de la zone d'étude.

<sup>69</sup> Fait par l'auteur.

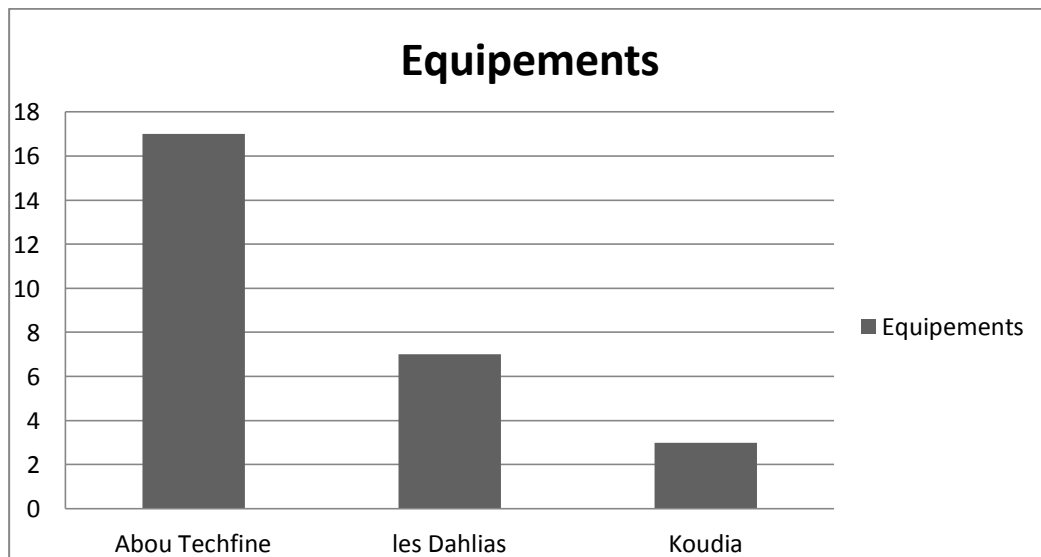
### 4.2.3 Habitats et Equipements.

Notre aire d'étude possède 2 grandes familles d'habitat : l'habitat individuel qui constitue la majorité écrasante dans notre zone à 97% du total bâti. Et l'habitat collectif très peu situé au quartier de Koudia il constitue 3% de la totalité.



**Figure 24<sup>70</sup>.**Répartition de la population de la zone d'étude.

La zone à étudier comporte une multitude d'équipements réparties sur l'ensemble du tissu urbain. Malgré la multitude de ces équipements ils sont mal répartie, de là on se retrouve avec des zones suréquipés tel que Abou Techfine et d'autre zones sous équipés tel que le quartier de Koudia.

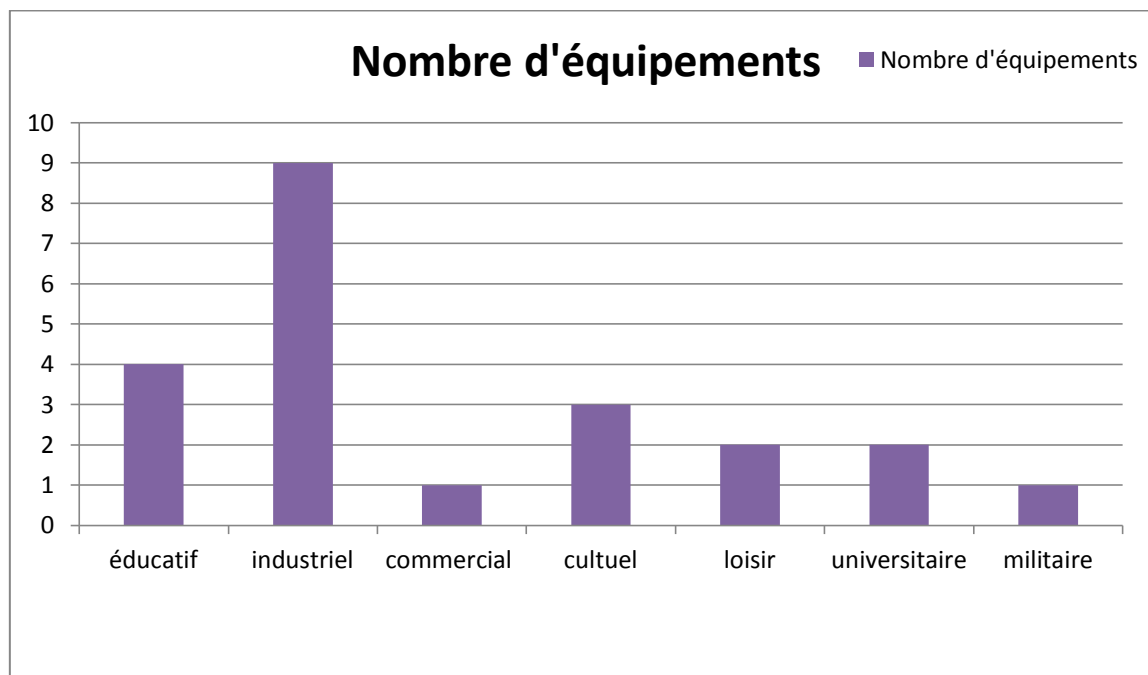


**Figure 25<sup>71</sup>.**Répartition des équipements dans les quartiers de la zone d'étude.

<sup>70</sup> Fait par l'auteur.

<sup>71</sup> Fait par l'auteur.

De plus il existe un deuxième déséquilibre qui se trouve au niveau de la présence et la concentration du type d'équipement dans les différents quartiers.



**Figure 26<sup>72</sup>.** Répartition des équipements dans les quartiers de la zone d'étude par typologie.

<sup>72</sup> Fait par l'auteur.



# Carte de typologie d'habitat et des équipements

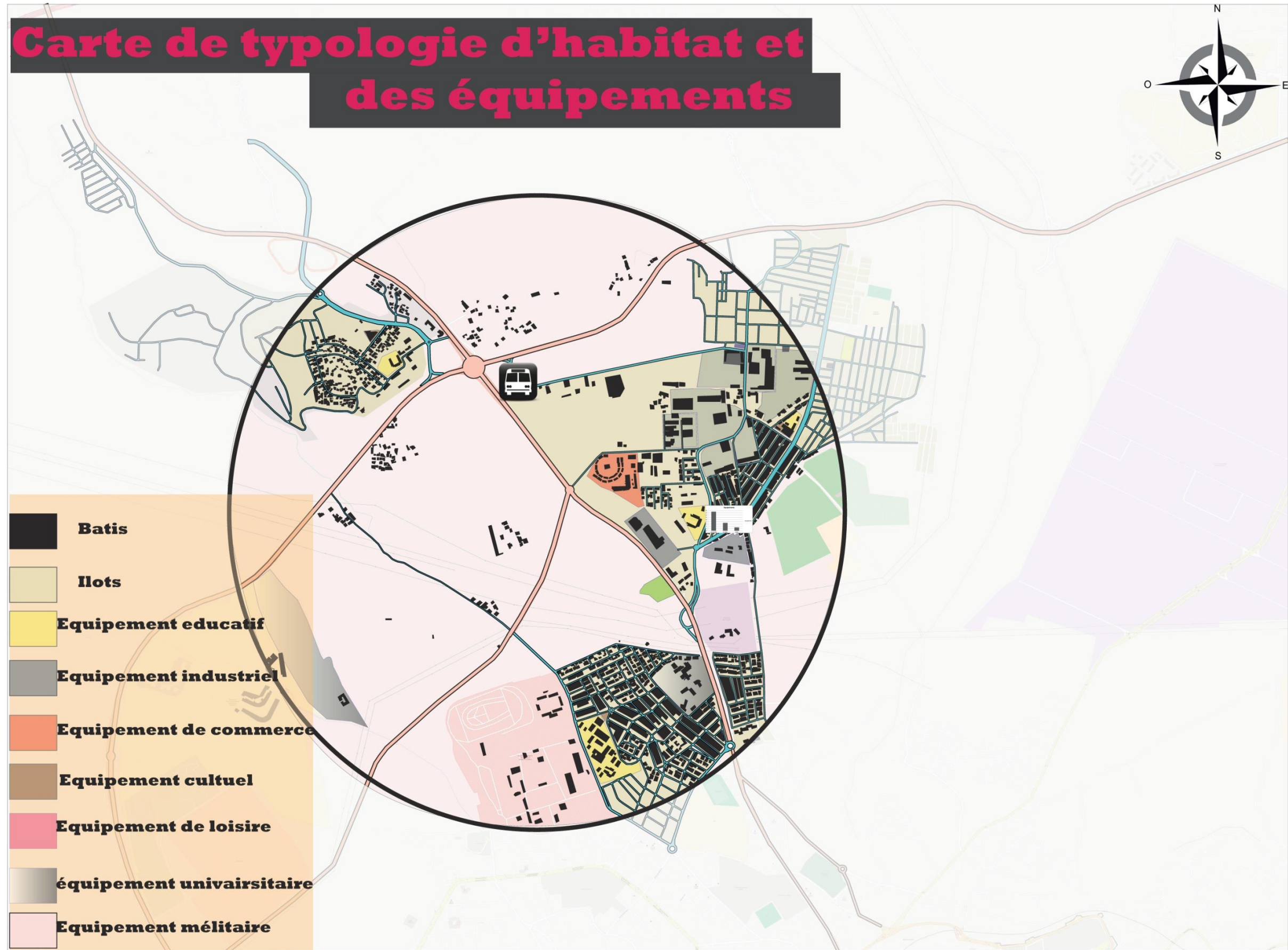


Planche 14<sup>73</sup>. Carte de la typologie d'habitat et des équipements.

<sup>73</sup> Fait par l'auteur.

#### **4.2.4 Contraintes naturelles et artificielles.**

Il existe 2 types de contraintes dans notre tissu urbain :

La première est une contrainte naturelle. Elle se traduit par la présence d'un terrain meuble dans la partie Nord de la zone, aussi la présence de 2 failles parallèles, la première passe au-dessus de Koudia et la deuxième passe dans les terrains agraires. Enfin un Oued passe dans la partie ouest de notre zone.

Ces contraintes naturelles donnent lieu à une multitude de risques :

- Risque de tremblement de terre.
- Risque de tassement des terrains.
- Risque d'inondation.

La deuxième est une contrainte artificielle. Elle se traduit par la présence des lignes haute tension et les lignes de gaz.

Ces contraintes artificielles présentent plusieurs risques sur la population :

- Risque d'électrocution.
- Risque d'explosions

Potentiels : ces risques on peut en profiter pour la sauvegarde de ses terrains pour faire des espaces de recule de sécurité et au même temps des espaces verts aménagés.



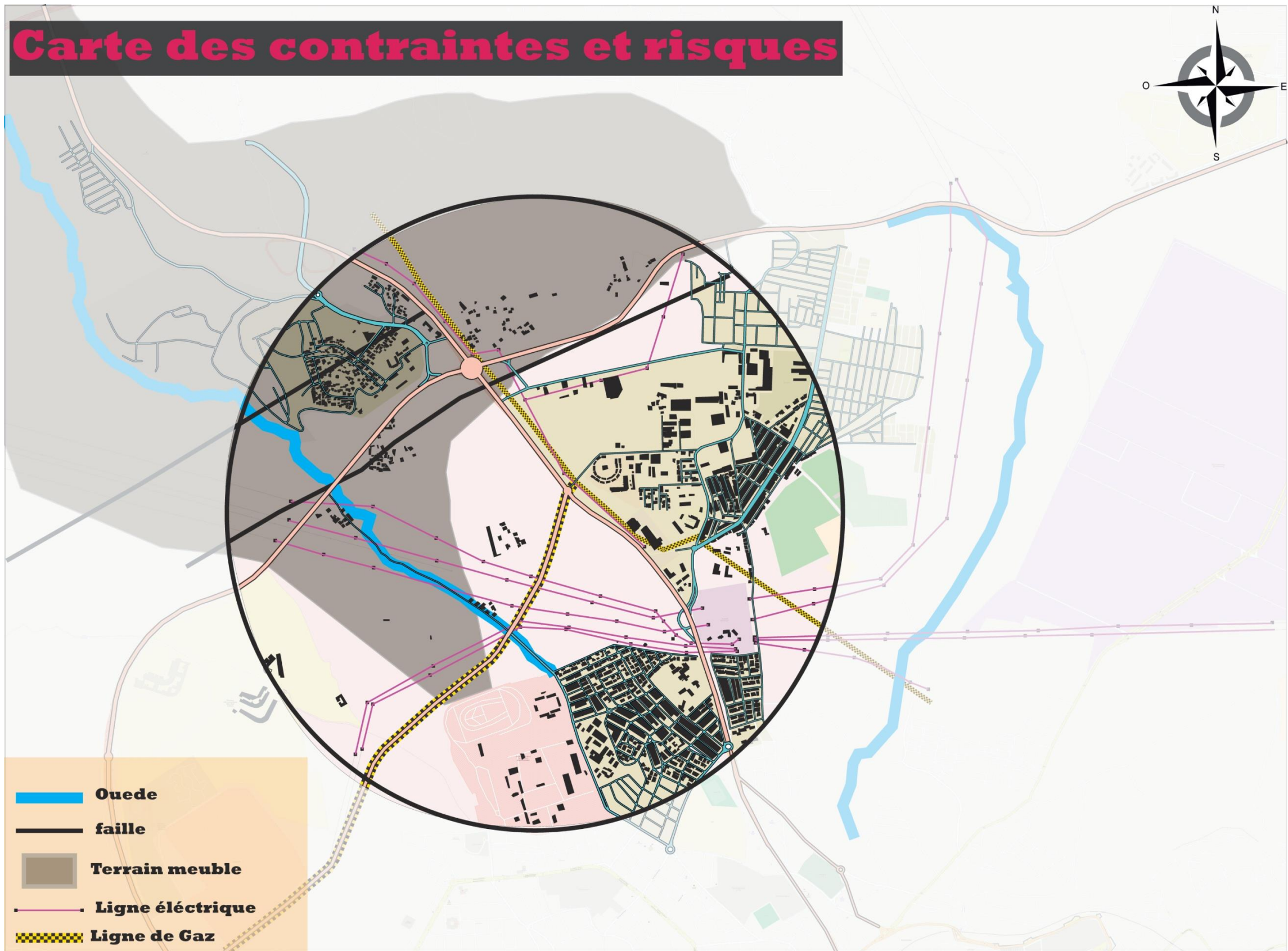
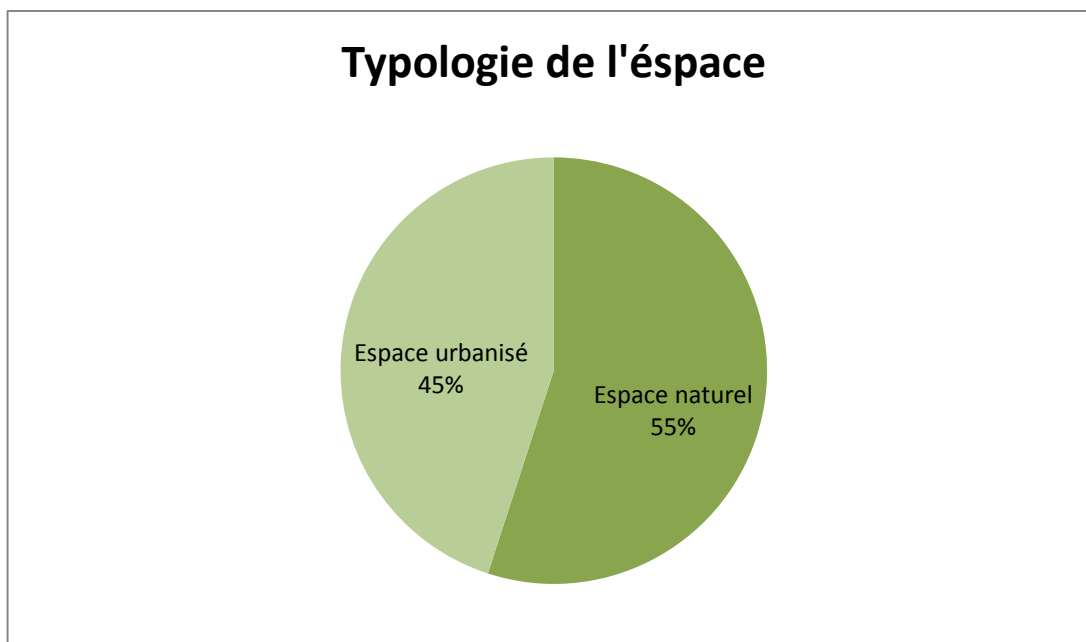


Planche 15<sup>74</sup>. Carte des contraintes et des risques.

<sup>74</sup> Fait par l'auteur.

#### 4.2.5 *Paysage naturel.*

L'espace naturel dans notre zone est majoritaire par rapport à l'espace urbanisé. Cette espace est constitué des terrains agricoles (plantation des vignes et des pêches).



**Figure 27<sup>75</sup>.** Pourcentage de l'espace naturel et l'espace urbanisé dans notre zone.

La topographie de notre site est comprise entre deux grandes courbes de niveau (600m et 700m).

Pour la coupe AA' on remarque une pente progressive allant de 600m jusqu'à atteindre 700m. La pente moyenne est de 4,7%.

Pour le coupe BB' on remarque une légère pente. Les points les plus bas qui apparaissent sur la coupe correspondent au fond des 2 oueds qui délimitent notre zone. La pente moyenne est de 4,8%.

Il a un potentiel écologique et naturel marqué par:

- Notre terrain dispose de grandes surfaces des terrains agricoles traversé par un oued
- une biodiversité remarquable de la faune et la flore.

#### 4.2.6 *La nature juridique.*

La majorité des terrains dans notre zone sont étatiques soit des terrains d'exploitation agricole collectif E.A.C ou Des terrains d'exploitation agricole individuelle dans la partie de Abou Techfine E.A.I.

La plupart des terrains de KOUDIA sont non cadastrés. Donc cela nous permette de les exploiter sans expropriation.

<sup>75</sup> Fait par l'auteur.



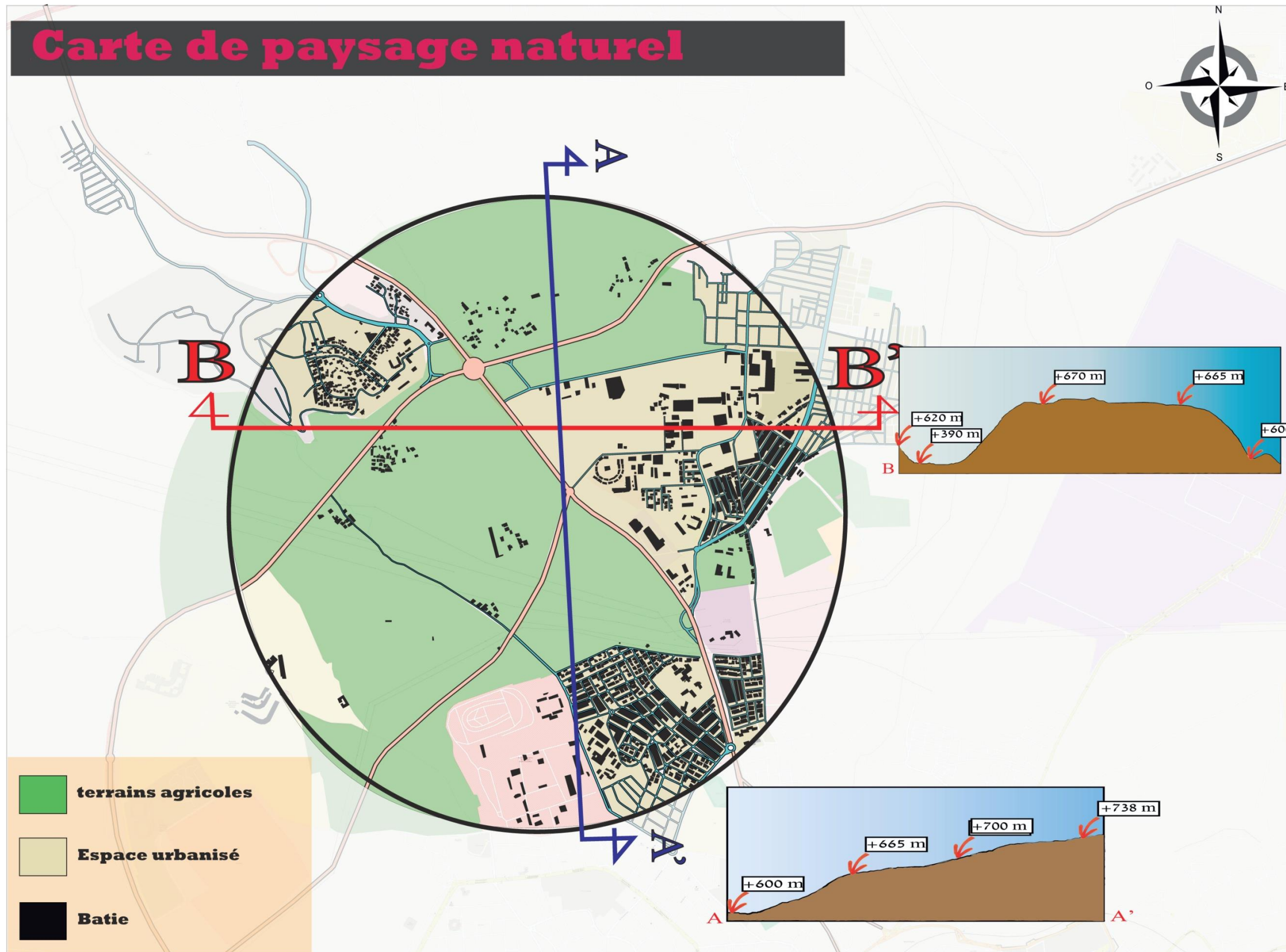


Planche 16<sup>76</sup>. Carte du paysage naturel.

<sup>76</sup> Fait par l'auteur.



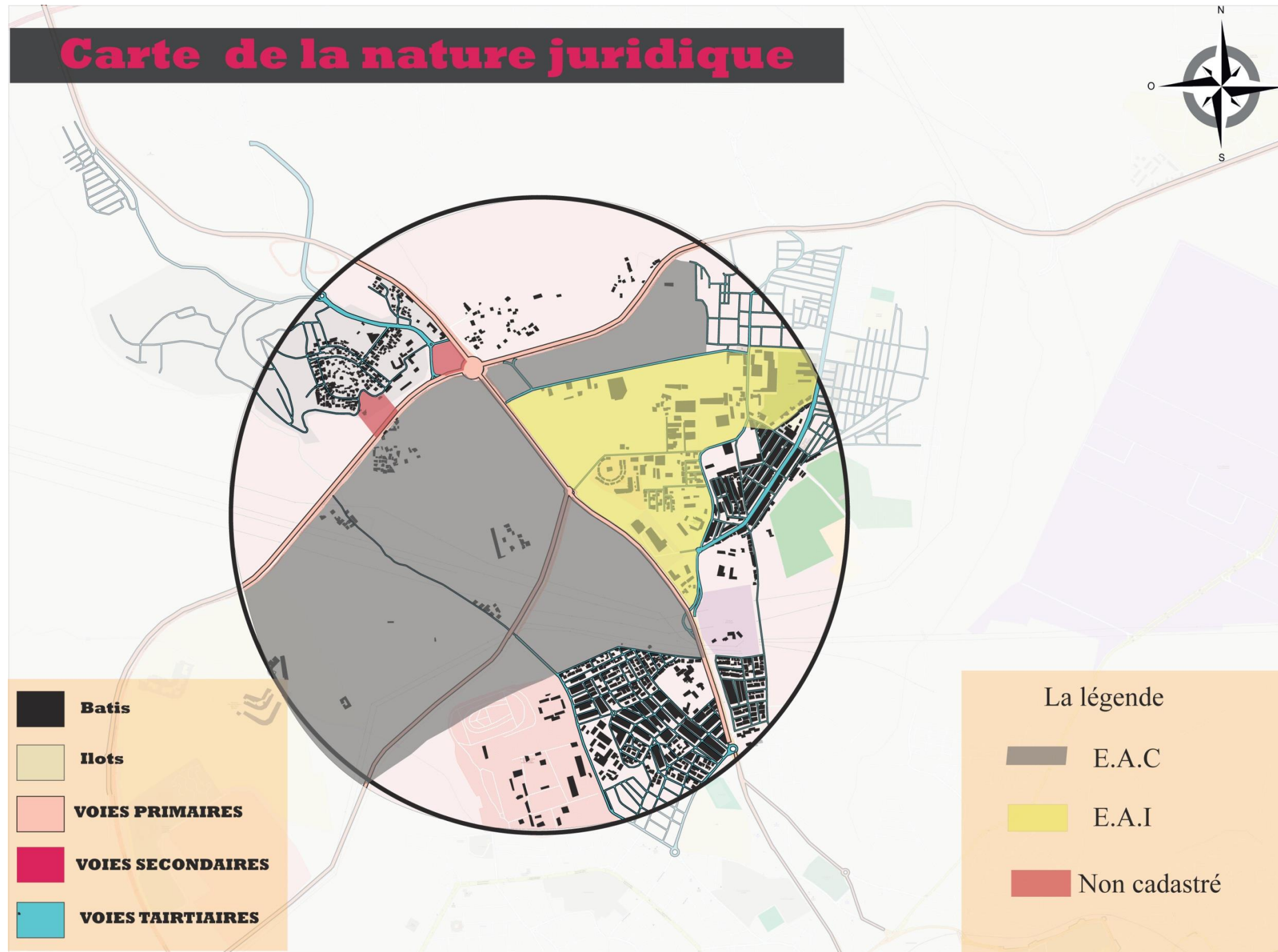


Planche 17<sup>77</sup>. Carte de la nature juridique de la zone d'étude.

<sup>77</sup> Fait par l'auteur.

### **4.3 Les principaux dysfonctionnements urbains du périmètre d'étude.**

Il existe deux types de contraintes dans notre zone d'étude.

Des contraintes naturelles : ou il y'a un risque inondation, tassement et tremblement causée par la nature meuble du sol. L'existence des failles, et le passage d'un Oued.

Des contraintes artificielles :

Contrainte Technique, elle se traduit par la présence d'une station électrique avec des lignes qui traversent notre zone d'étude, ainsi que des lignes de gaz qui constituent un véritable danger d'explosion et d'électrocution.

Concernant la trame viaire, nous constatons qu'il y'a un embouteillage au niveau de RN22 avec une forte nuisance sonores dans les voies principales dans notre zone.

Il existe des zones enclavées comme Koudia et Abou Techfine, aussi des zones clôturées :

Caserne, Université et les usines d'Abou Techfine.



# Les principaux dysfonctionnements

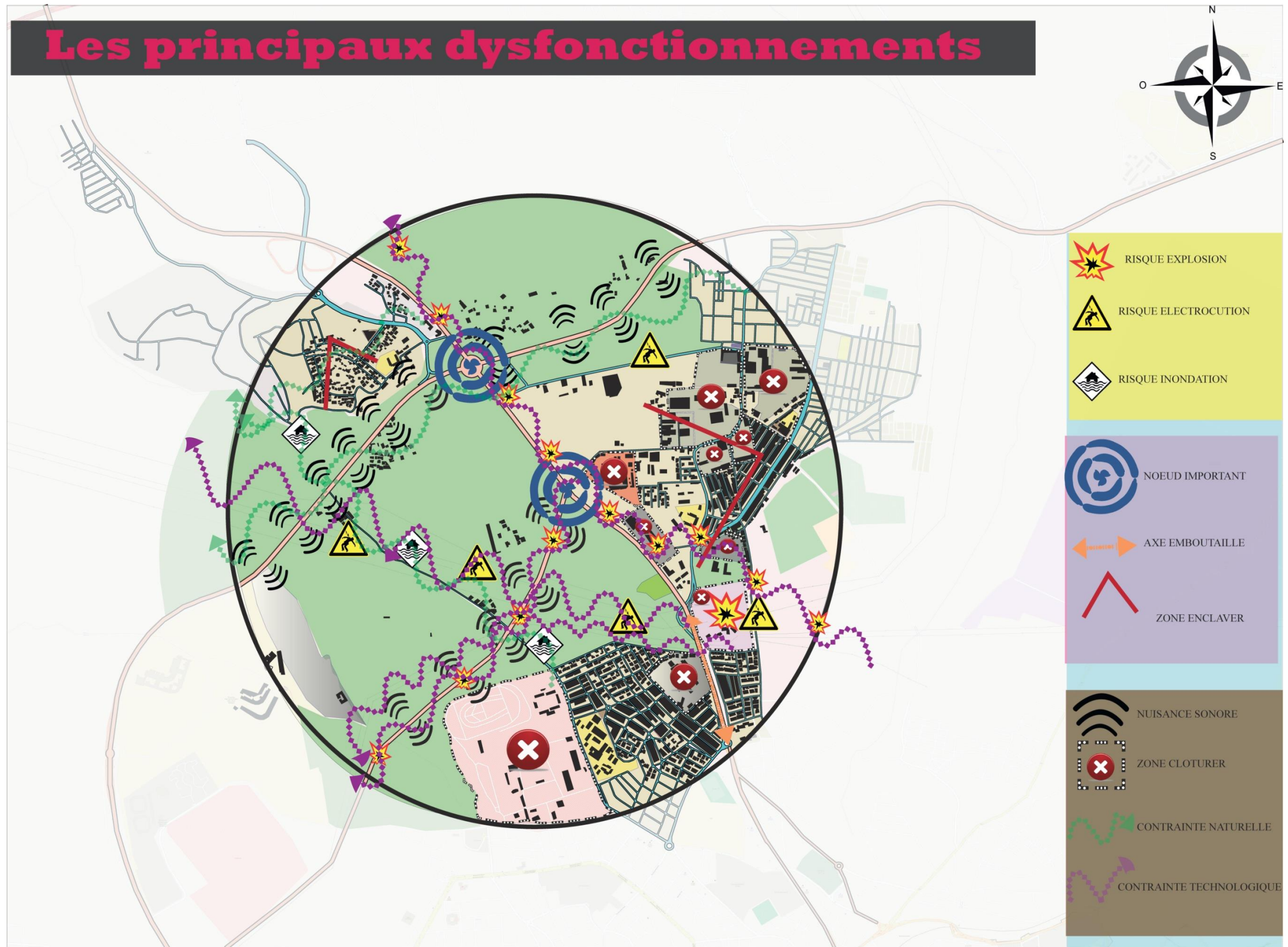


Planche 18<sup>78</sup>. Carte des principaux dysfonctionnements de la zone d'étude.

<sup>78</sup> Fait par l'auteur.

#### **4.4 Problématique Spécifique.**

L'aire urbaine de Tlemcen dispose des potentialités économiques importants qui restent toujours mal exploités, dans notre scénario global retenu nous avons proposé l'implantation d'un quartier d'affaire entre Abou Techfine et Les Dalihass.

L'étude de la relation entre ces différents éléments qui les constituent génère un ensemble de problèmes et un dysfonctionnement qui touche la totalité du tissu urbain et dans ces différents niveaux. Cette anomalie se présente par : , la répartition des équipements est faite d'une manière déséquilibrée avec un grand manque d'équipements de première nécessité, sécurité, et santé...etc. et enclavement de ces quartiers.

La présence des risques technologiques telle que la station haute tension à risque d'explosion et d'électrocution par rapport à son environnement immédiat...

A cette situation fragile, comment nous pouvons y'intervenir dans ce tissu sensible sans bousculer et dévaloriser son image globale ?



## 4.5 Analyse Thématique.

### 4.5.1 Exemple 01 : Clichy Batignolles – France

#### a. Présentation et Description du projet.

Clichy-Batignolles (ZAC Cardinet-Chalabre et ZAC Clichy-Batignolles) est un projet d'aménagement urbain des anciennes friches SNCF. Du 17<sup>e</sup> arrondissement, la partie Nord-ouest de Paris-France.



Figure 28<sup>79</sup>. Vue aérienne du projet.

#### b. Objet du projet.

Aménagement d'un éco quartier urbain parisien sur une friche urbaine et ferroviaire de 50 ha, délimité par le boulevard Périphérique au nord, l'avenue de la Porte de Clichy à l'est, la rue Cardinet au Sud et les voies ferrées du faisceau St-Lazare à l'ouest.

#### c. Programme.

Programme global	Programme de logement
50 hectares, dont un parc de 10 ha	50% de la SHON affectés au logement dont : 215230m <sup>2</sup> dont : 800 logements pour étudiants et jeunes actifs (dont 400 sociaux).
5 ha consacrés à la logistique urbaine.	200 chambres pour personnes âgées dépendantes (EHPAD)

<sup>79</sup>. ZAC Clichy Batignolles P 04

120 000 m <sup>2</sup> pour la future Cité Judiciaire de Paris	
30% de bureaux 140 000 m <sup>2</sup> 109380m <sup>2</sup> SHON	50% des surfaces affectées aux logements sociaux
5% de commerces, services et activités 310 000 m <sup>2</sup> 178000m <sup>2</sup> SHON	20% privées a loyer maîtrisés
6% d'équipements publics de proximité 237000m <sup>2</sup> SHON	30% de logements en accession offrent quant à eux 50 % de T3 et plus.
12 700 emplois	7 500habitants
Livraison : 2018 / 2020	3400 logements

**Tableau 24<sup>80</sup>.** Tableau du programme du quartier.

**d. Le parc de Martin Luther King.<sup>81</sup>**



**Figure 29<sup>82</sup>.** programme du parc.

**e. La mobilité.**

Renforcement du transport public par :

- le prolongement du tramway T3b qui reliera la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières en 2017.
- Prolongement de la ligne M14 à Mairie de Saint-Ouen
- La ligne 14 du métro viendra compléter cette offre dès 2019 et dès saturation de la ligne 13
- R E R modernisé: niveau de service/performance amélioré.

<sup>80</sup> Fait par l'auteur.

<sup>81</sup> ZAC Cardinet-Chalabre et ZAC Clichy-Batignolles.

<http://www.clichy-batignolles.fr>

<sup>82</sup>ZAC Clichy Batignolles \_PDF. P36.





Figure 30<sup>83</sup>. Carte qui montrent la mobilité dans le quartier.

f. Programme spécifique d'équipements, services et commerces

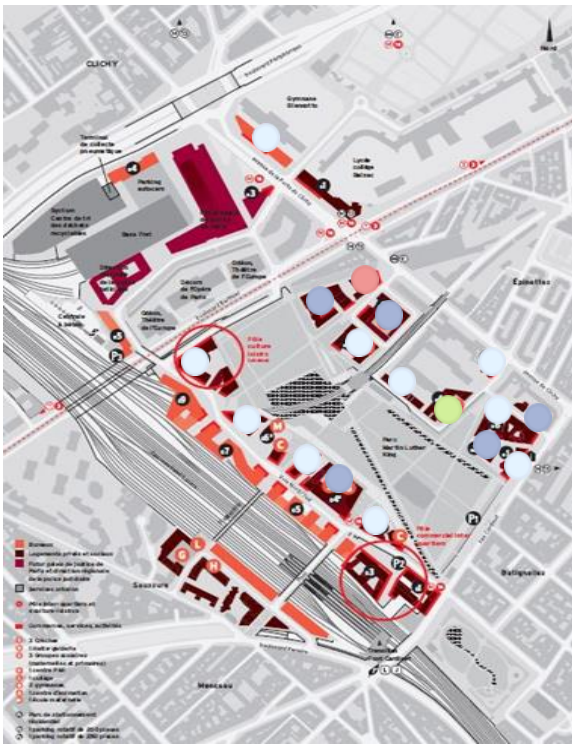


programme	Surface
Bureaux	12000m <sup>2</sup>
Commerce/ Service	900m <sup>2</sup>
Bureaux	10500m <sup>2</sup>
Bureaux	16173m <sup>2</sup>
Commerce et services	912m <sup>2</sup>
Pont circulé de franchissement du faisceau ferré Saint-Lazare	/
Passerelle franchissement du faisceau ferré Saint-Lazare	/

Figure 31<sup>84</sup>. Carte du programme spécifique du quartier.

<sup>83</sup>. <http://www.clichy-batignolles.fr/carte-interactive>

**g. Programme spécifique d'habitat.**



programme	Surface
Logement a loyer maitrisé	3000m <sup>2</sup> /7000m <sup>2</sup>
Logement sociaux	2000m <sup>2</sup>
Logement pour étudiants	5000m <sup>2</sup>
Hébergement	1050m <sup>2</sup>
Hôtellerie	/
Residence doctoral	3258m <sup>2</sup>
Logement a loyer maitrisé	7533m <sup>2</sup>
logement en accession	882m <sup>2</sup> (98log)
logement sociaux	2000m <sup>2</sup>

**Figure 32<sup>85</sup>.**Carte du programme spécifique d'habitat.

**h. Points fort du projet.**

- Compacité urbaine et confort des habitants et des usagers.
- Quartier « zéro émission de CO2 ».
- Couture urbaine entre quartiers aux profils sociaux contrastés.
- Forte mixité intergénérationnelle (équipements petite enfance et scolaires, EHPAD...).
- Réalisation d'une diversité de logements pour répondre aux besoins.
- Capacité d'accueil de 6 000 emplois.
- Un dispositif de concertation original et élargi.

**4.5.2 Exemple02 : Bordeaux Euratlantique – France –<sup>86</sup>**

**a. Situation du projet.**

Situé de la région aquitaine –France-, établi en partenariat avec les services de l'État et des collectivités territoriales. Ce protocole constitue la première base contractuelle des relations entre l'État, la Région Aquitaine, les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac. Dans notre analyse nous avons détaillé St-Belcier.

<sup>84</sup> . Pistegrandformat-web.PDF P (17-19-20)

<sup>85</sup> . Pistegrandformat-web.PDF P (17-19-20)

<sup>86</sup> ZAC Bordeaux Euratlantique (Bordeaux, Bègles et Floirac) 12 février 2015.

<http://www.bordeaux-euratlantique.fr>





**Figure 33<sup>87</sup>.**Vue aérienne du projet.

**b. But du projet.**

Le projet vise à développer, au cœur de l'agglomération, un morceau de ville en continuité avec le reste de la ville, en offrant un projet de quartier mixte ; habitat, commerces, équipements, et un centre d'affaires « nouvelle génération » combinant toutes les mobilités, un immobilier et des services métropolitains.



**Figure 34<sup>88</sup>.**Phase de réalisation du projet.

**c. Plan de circulation projeté.**

<sup>87</sup>.

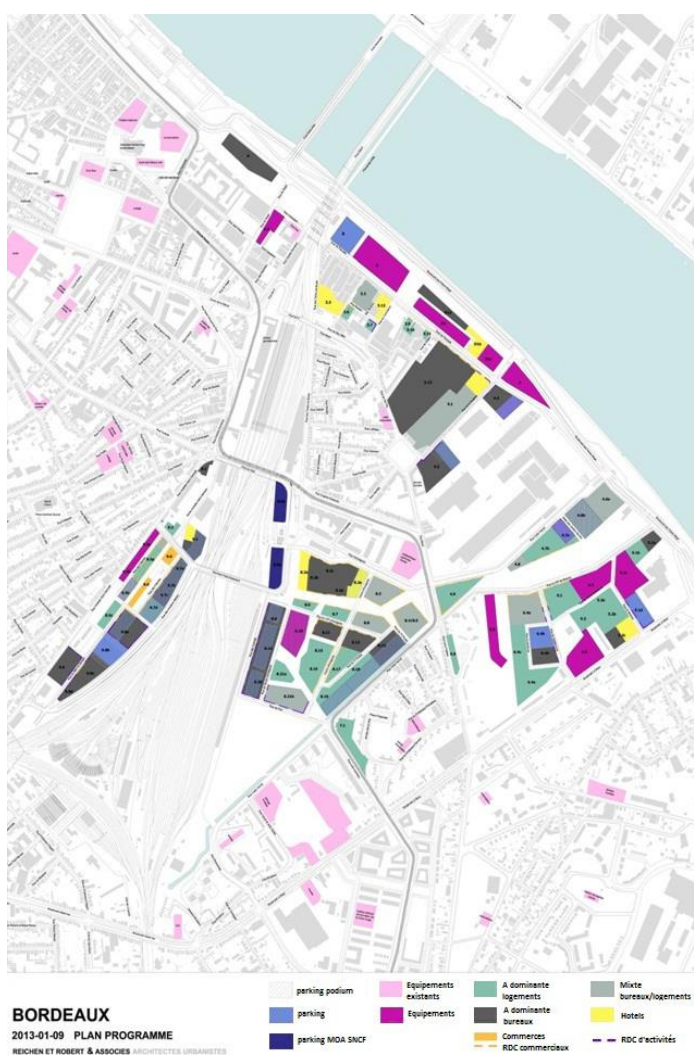
<sup>88</sup> . <http://www.bordeaux-euratlantique.fr/le-territoire/la-programmation/>

#### d. Programme.<sup>89</sup>

3 lignes de transport en commun performantes :

Les lignes doivent être confirmées dans la programmation du SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains) en cours d'étude à la Communauté urbaine de Bordeaux.

- la ligne campus rive gauche Gradignan-Talence/campus rive droite dessert le nouveau bâtiment gare par le pont Saint-Jean existant
- la ligne de ceinture des cours par le cœur des nouveaux quartiers jusqu'au futur pont Jean-Jacques-Bosc
- la desserte des berges de Garonne depuis le cours de la Marne par la rue Charles Domercq, avec prolongement jusqu'à Bègles.



Des équipements culturels et de loisirs face à la Garonne le long du parvis de la Création (MECA et piscine) ;  
Un pôle Santé à proximité des Jardins de l'Ars avec une clinique et un EHPAD (Etablissement D'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes)  
Des groupes scolaires dans le domaine d'Armagnac et le domaine de Brienne-Gattebourse  
Ainsi que des équipements de petite enfance (publics et privés) ;  
Des espaces de sport, culture, détente et jeux sur le VIP,  
Des squares et jeux d'enfants au sein des domaines

**Une nouvelle offre hôtelière** permettra de répondre aux nouveaux besoins du quartier

**En matière de bureaux**, un centre d'affaires d'environ 285 000 m<sup>2</sup> SDP - notamment des immeubles de bureaux, mais également des services, restaurants d'entreprises..

**Matière d'habitat**, l'offre mixte de logements construits s'élèvera autour de 3700 à 4500 Logements et se découpera comme suit :  
45% d'accession libre,  
20% d'accession aidée et abordable,  
35% de logements locatifs sociaux.

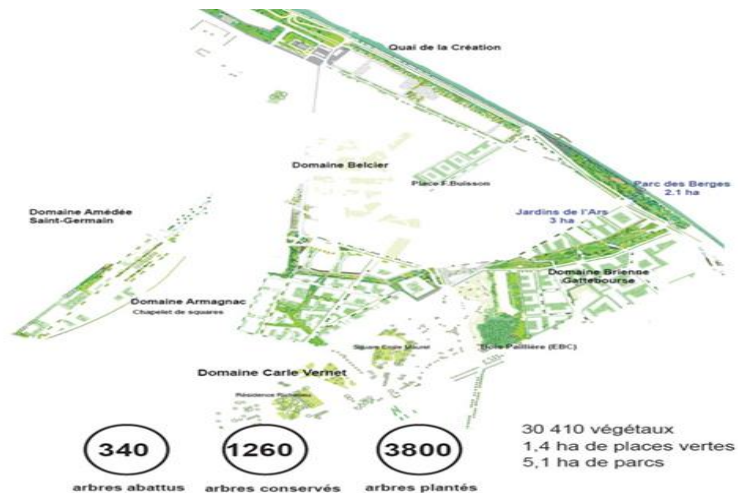
Figure 35<sup>90</sup>. Plan du programme du projet.

<sup>89</sup> ZAC Bordeaux Euratlantique (Bordeaux, Bègles et Floirac) 12 février 2015.  
<http://www.bordeaux-euratlantique.fr>

<sup>90</sup> . Plan programme ZAC Boredeau st Belcier 2013-01-09

**e. Armature végétal du projet.**

- 30410 végétations
- 1.4ha de places vertes
- 5.1 ha de parc
- 340 arbres abattus
- 1260 arbres conservés
- 3800 arbres plantés



**Figure 36<sup>91</sup>.**Plan de la végétation du projet.

**f. Points fort du projet.**

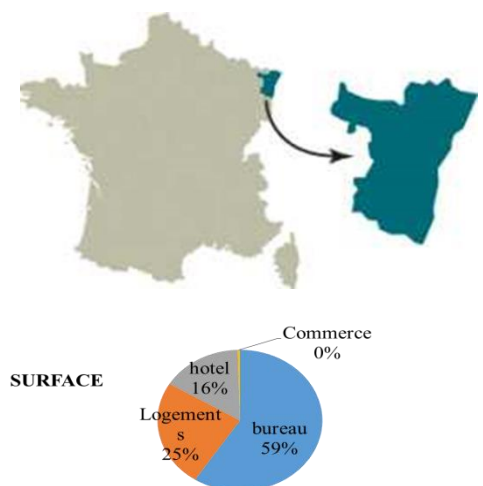
- Projet intérêt national qui développement de secteurs économiques de pointe et du bassin d’emploi, la mise en œuvre de projets urbains et culturels ambitieux, la qualité de la vie, l’identité « Sud-ouest » et la beauté de la ville s’affirment comme moteurs d’un nouveau dynamisme métropolitain.
- Le projet Bordeaux Euratlantique, vient compléter l’important pôle tertiaire existant à l’ouest de l’agglomération. Il constitue une filière et un site majeur du développement économique métropolitain aux côtés de l’aérospatiale et l’aéronautique, l’optique et les lasers, l’Opération Campus Bordeaux.
- devenir le pôle de référence dans le développement et la diffusion de ces technologies
- répondre aux besoins de logements avec un respect du développement durable.
- 

**4.5.3 Exemple03 : Projet Wacken Europe -France -.**

**a. Fiche technique.**

Nom: quartier d’affaire international (Q.A.I).

Situation: Strasbourg France.



<sup>91</sup>. <http://www.bordeaux-euratlantique.fr>

Maitre d'ouvrage: municipalité de Strasbourg.

Maitre d'œuvre: EGA les architectes.

Programme: bureaux; logements; commerce; équipements hôtelières.

Surface totale du projet: 15 ha.

Surface de la 1 phase: 4 ha.

Surface de la 2ème phase: 8 ha.

## b. Le diagnostic.

Le quartier de Wacken est un quartier Hétéroclites Regroupant plusieurs polarités très marquées :

Pôle d'emploi

Pôle hôtelier

Pôle scolaire

Pôle d'habitat

Pôle évènementiel

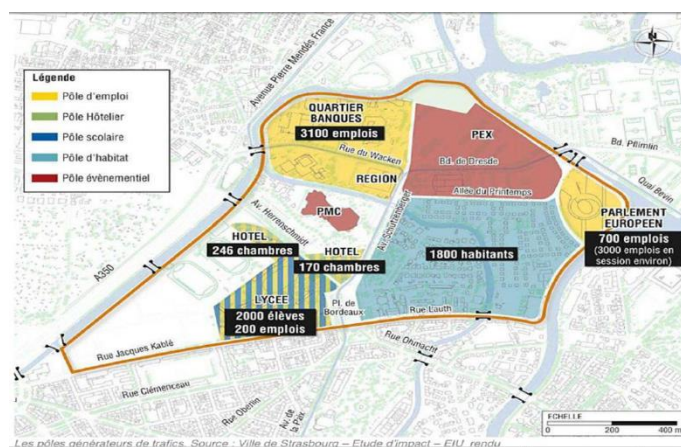


Figure 37<sup>92</sup>. Plan de la répartition des fonctions dans le projet.

## c. Situation et description du projet.

Le projet est structuré autour de trois éléments : le Palais de la Musique et des Congrès,

Le Parc des expositions et un projet de quartier d'affaires international, qui agiront en synergie. Réunis sur un même site, ils agissent en interaction avec le quartier des institutions internationales voisin. Situé au nord du ban de la ville de STRASBOURG, le quartier d'affaires international

(Q A I), a vocation à devenir une vitrine d'excellence, d'un point de vue économique, l'aménagement durable, de mixité fonctionnelle, et de qualité de vie. Le Q A I va permettre d'offrir des services aux entreprises qui n'existent pas aujourd'hui.

## d. Programme.



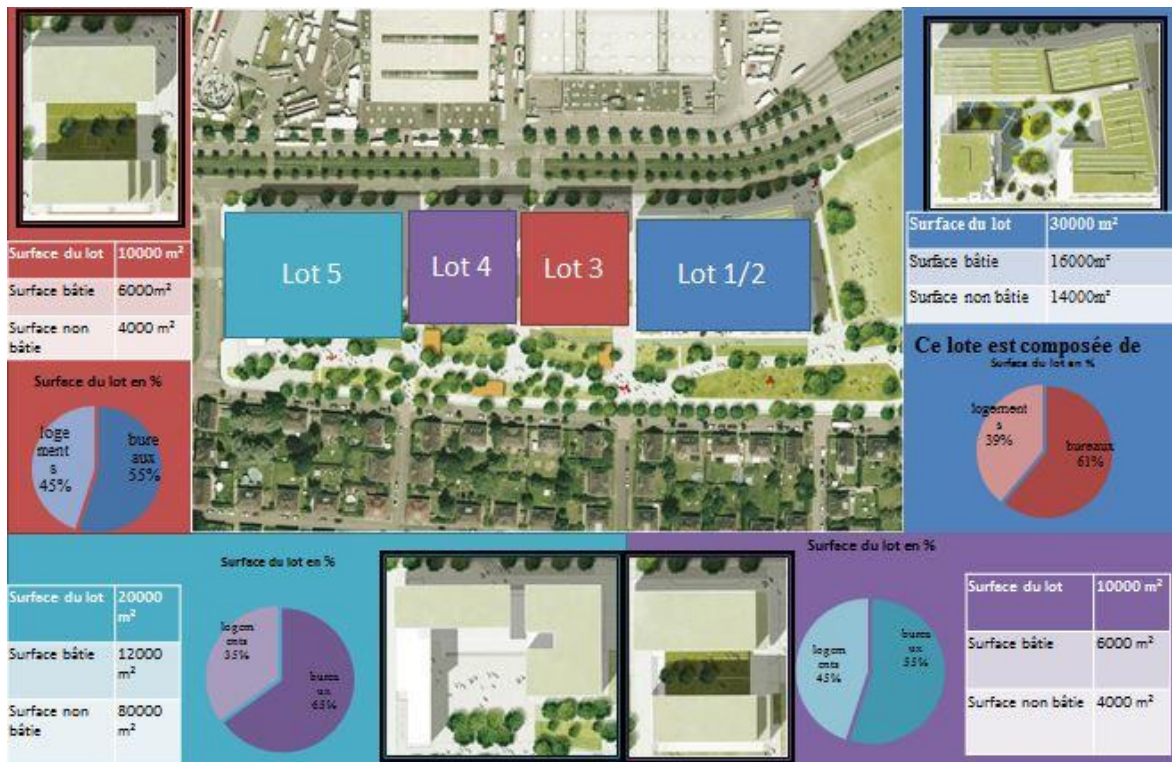


Figure 38<sup>93</sup>.schéma du programme du quartier.

e. Programme de la 1 phase.<sup>94</sup>

Le site du projet verra sa requalification sur près 4 hectares. Le projet représentera, dans sa phase 1, 1,41000m<sup>2</sup> de bureaux, 3000m<sup>2</sup> de commerces, 17000m<sup>2</sup> de logements et 10000m<sup>2</sup> d'équipements hôteliers, soit environ 3 hectares aménagés. Le reste sera occupé par des espaces verts sur environ 1 hectare.

f. Programme détaillé.

WACKEN LOT1 LOGEMENTS								
	TYPE	T1 27m <sup>2</sup>	T2a 38m <sup>2</sup>	T2b 42m <sup>2</sup>	T3a 58m <sup>2</sup>	T3b 63m <sup>2</sup>	T4 78m <sup>2</sup>	TOT APP
RDC								
1					2	2		
2					2	2		
3		2	3	1				
4		2	3	1				
5				1	1	1	1	
6				1	1	1	1	
Total APPARTEMENT		4	6	4	6	6	2	28
%		14,3	21,4	14,3	21,4	21,4	7,1	
% PROGRAMME		10	20	15	25	15	15	
	TYPE	T2 47m <sup>2</sup>	T3 66m <sup>2</sup>	T4 84m <sup>2</sup>	T5 105m <sup>2</sup>	T6 125m <sup>2</sup>		TOT APP
7		2	2					
8		1	1		1			
9				2	1		1	
10								
Total APPARTEMENT		3	3	2	2	1		11
%		27,3	27,3	18,2	18,2	9,1		
% PROGRAMME		30	30	20	15	5		
<b>TOTAL</b>								<b>39</b>

<sup>93</sup>. Fait par l'auteur.

<sup>94</sup>

WACKEN LOT2 LOGEMENTS							
	T1 27m <sup>2</sup>	T2a 38m <sup>2</sup>	T2b 42m <sup>2</sup>	T3a 58m <sup>2</sup>	T3b 63m <sup>2</sup>	T4 78m <sup>2</sup>	TOT APP
RDC							
1		2	1			1	
2		3	1	1	2	2	
3		1	1	1	3	2	
4		1	1	1	3	2	
5		1	1	1	3	2	
6			2	1	2		2
7			2	1	2		2
8			2	1	2		2
9			2	1	2		2
10			2	1	2		2
11			2	1	2		2
<b>Total APPARTEMENT</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>80</b>
<b>%</b>	<b>10,0</b>	<b>21,3</b>	<b>12,5</b>	<b>28,8</b>	<b>11,3</b>	<b>16,3</b>	
<b>% PROGRAMME</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	
<b>SU</b>	<b>216</b>	<b>646</b>	<b>420</b>	<b>1334</b>	<b>567</b>	<b>1014</b>	
	T2 47m <sup>2</sup>	T3 66m <sup>2</sup>	T4 84m <sup>2</sup>	T5 105m <sup>2</sup>	T6 125m <sup>2</sup>		TOT APP
12	2	2	2	1	1	0	
13	2	2	2	1	1	0	
14			2	2	1	1	
15			2	1			
<b>Total APPARTEMENT</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>		<b>19</b>
<b>%</b>	<b>21,05</b>	<b>42,11</b>	<b>21,05</b>	<b>10,53</b>	<b>5,26</b>		
<b>% PROGRAMME</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>5</b>		
<b>SU</b>	<b>188</b>	<b>528</b>	<b>336</b>	<b>210</b>	<b>125</b>		
<b>TOTAL</b>							<b>99</b>

WACKEN LOT1 BUREAUX					
	SU m2	dont premier jour	% p.j.	locaux communs	surface Plancher
RDC					
1		175		32	272
2		768	613	83	860
3		768	613	83	860
4		768	613	83	860
5		768	613	83	860
6		768	613	83	860
7		768	613	83	860
8		277	277	77	378
<b>Total</b>	<b>5060</b>	<b>3814</b>		<b>573</b>	<b>5868</b>

WACKEN LOT2 BUREAUX					
	SU m2	dont premier jour	% p.j.	locaux communs	surface Plancher
RDC					
1		270	270	75	413
2		1325	1200	153	1524
3		1325	1200	153	1524
4		1325	1200	153	1524
5		1325	1200	153	1524
6		1325	1200	153	1524
7		1325	1200	153	1524
8		1325	1200	153	1524
9		534	523	77	677
<b>Total</b>	<b>10079</b>	<b>9193</b>	<b>91,21%</b>	<b>1309</b>	<b>11874</b>

WACKEN PARC DE STATIONNEMENT VL EN INFRASTRUCTURE			ratio place/SU	ratio place/SDP
	SU m2	nombre de places	surface plancher	
RDC	922	41	944	
R-1	2488	94	3325	
R-2 (option)	2232	99	2438	
<b>Total</b>	<b>5642</b>	<b>234</b>	<b>6707</b>	<b>24,12</b> <b>28,67</b>

WACKEN PARC DE STATIONNEMENT VL EN SUPERSTRUCTURE			ratio place/SU	ratio place/SDP
	SU m2	nombre de places	surface plancher	
RDC	1102	43	1135	
R+1	1249	39	1327	
<b>Total</b>	<b>2351</b>	<b>82</b>	<b>2462</b>	<b>28,68</b> <b>30,03</b>

TOTAL PARKING (avec option R-2)			ratio place/SU	ratio place/SDP
	SU m2	nombre de places	surface plancher	
<b>Total</b>	<b>7993</b>	<b>316</b>	<b>9169</b>	<b>25,30</b> <b>29,02</b>

**Tableau 25<sup>95</sup>**. Tableau du programme du 1 ilot.

**g. Les points forts du projet.**

- Une taille critique offrant une visibilité suffisante à la ville
- UN développement immobilier en hauteur
- Une offre multiple de services
- Une complémentarité avec les espaces de rencontre économique du Wacken
- Le renforcement de la mixité fonctionnelle
- Le développement d'un nouveau business model, complétant celle des ZAE (zone d'activité économique) existantes.

**4.6 Les critères du choix des exemples.**

A/ L'échelle :

- Même échelle de la ville / Même surface d'assiette.

B/ La pertinence :

- Ces exemples abordent des problématiques urbaines proches ou semblables à notre projet.

C/ La crédibilité :

- Des projets connus et récent –nouveau- .

<sup>95</sup> Fait par l'auteur.

- Traite le même projet urbain –quartier d'affaire -.
- Les 3 exemples sont des quartiers mixtes : l'affaire, commerce, logement.
- Ils optent pour satisfaire tout le domaine avec une vie plus flexible et une mobilité plus facile
- Parmi les enjeux de ce projet est d'inscrire ce projet dans une démarche de développement durable.

#### 4.7 Esquisse urbaine : Vers une continuité urbaine et pour une articulation attractive et fluide entre Aboutechfine, Les Dalhias et Immama.

Ce scénario entre dans la politique du scénario d'aménagement globale de l'aire urbaine de Tlemcen qui veut que la densification se fait au niveau du croissant fertile d'une manière durable et naturelle.

Après avoir fait une lecture critique du périmètre d'étude on a constaté que ce site dispose de plusieurs dysfonctionnements et risques, et le but majeur de ce scénario est l'élimination de tout risque présent sur cette zone.

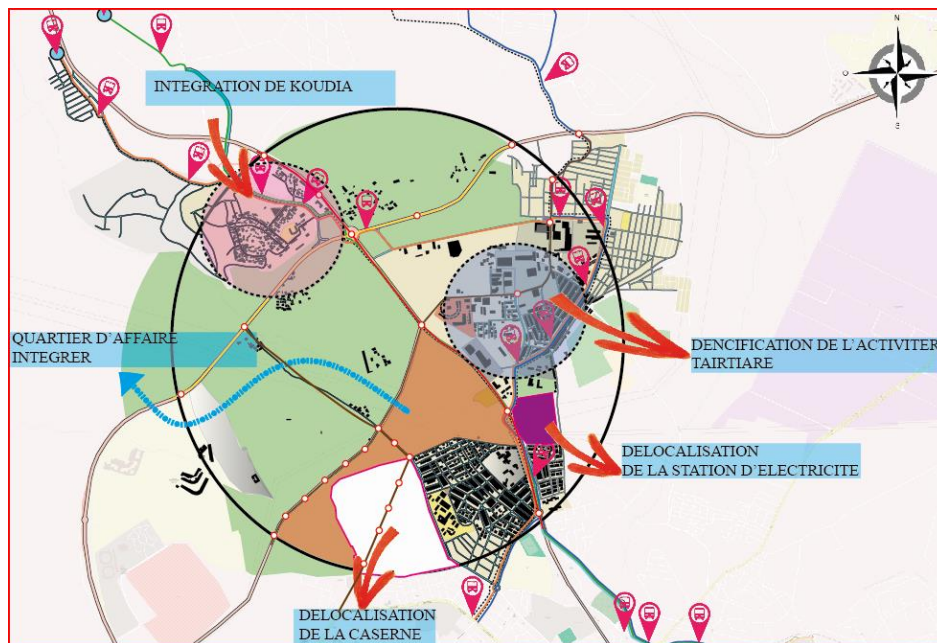


Figure 39<sup>96</sup> : La grande opération du périmètre d'étude.

#### 4.8 Les stratégies d'interventions.

4.8.1 *La densification de l'activité économique à Abou Techfine.*

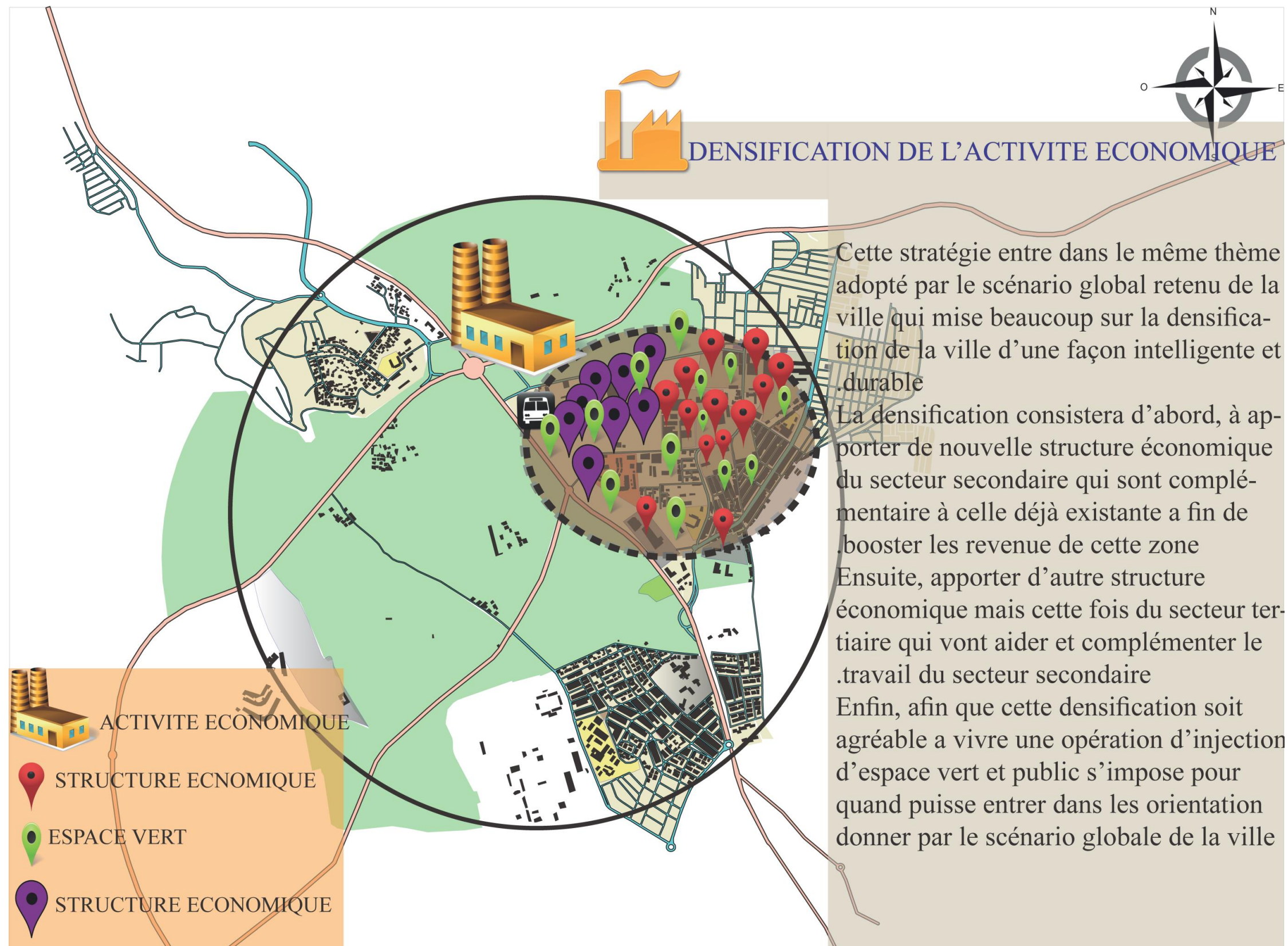
4.8.2 *L'intégration du quartier populaire Koudia.*

4.8.3 *Opération de densification d'habitat*

4.8.4 *Plus de mobilité et de fluidité*

<sup>96</sup> Fait par l'auteur.





**Planche 19<sup>97</sup>.** La première stratégie d'intervention : densification de l'activité économique

<sup>97</sup> Fait par l'auteur.



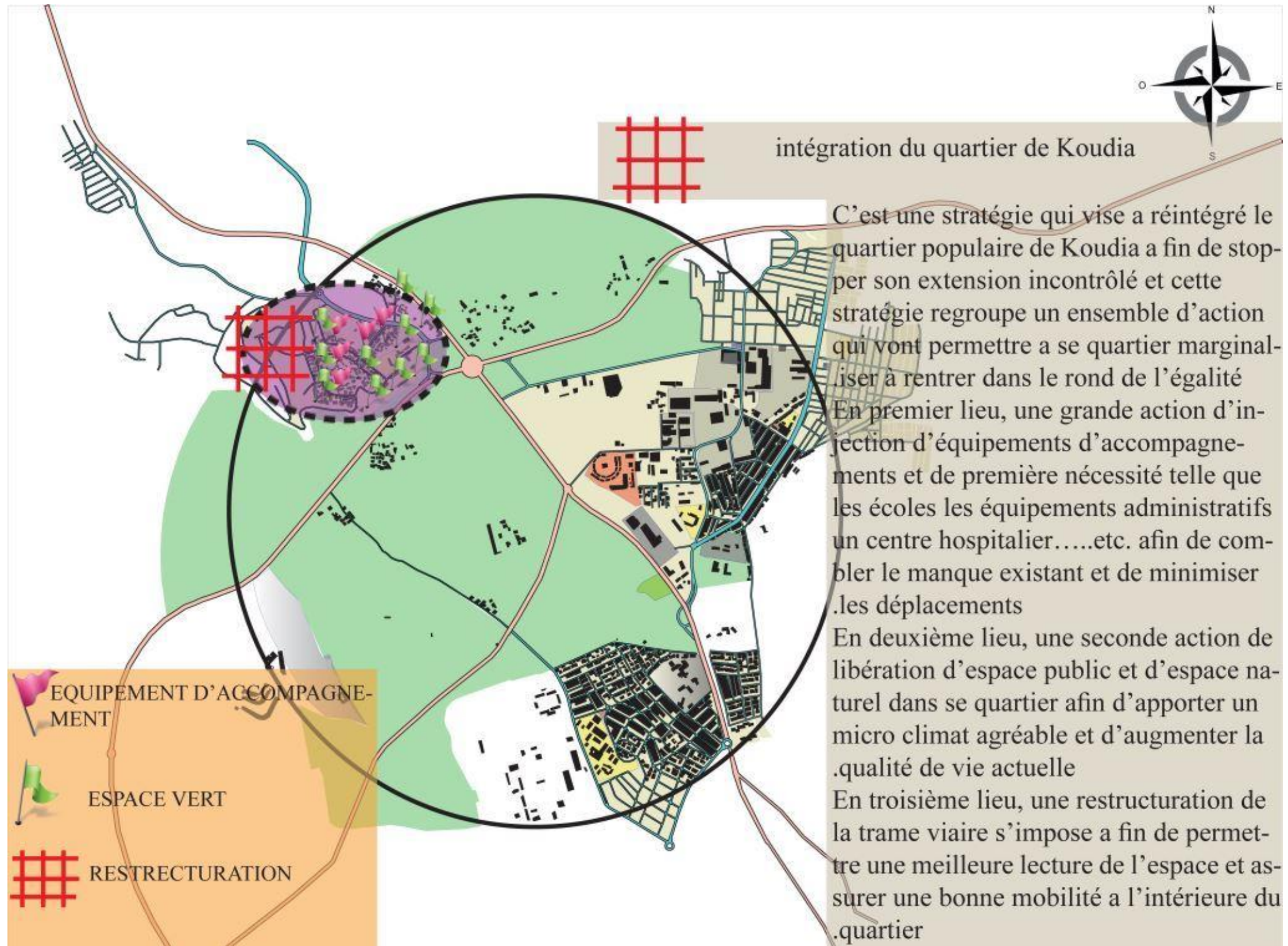
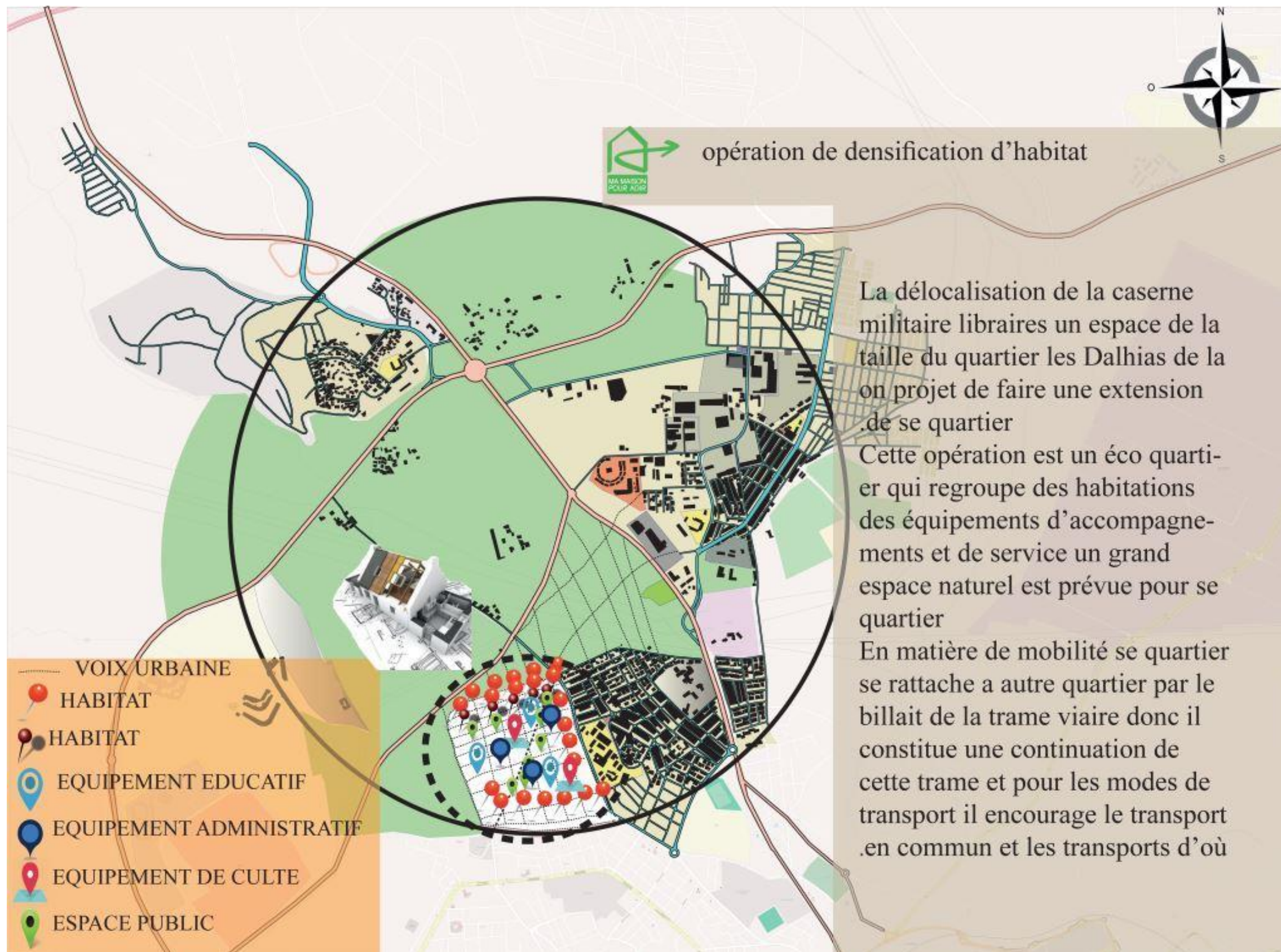


Planche 20.<sup>98</sup> La deuxième stratégie d'intervention : intégration du quartier de Koudia.

<sup>98</sup> Fait par l'auteur.





**Planche 21.**<sup>99</sup> La troisième stratégie d'intervention : opération de densification d'habitat.

<sup>99</sup> Fait par l'auteur.



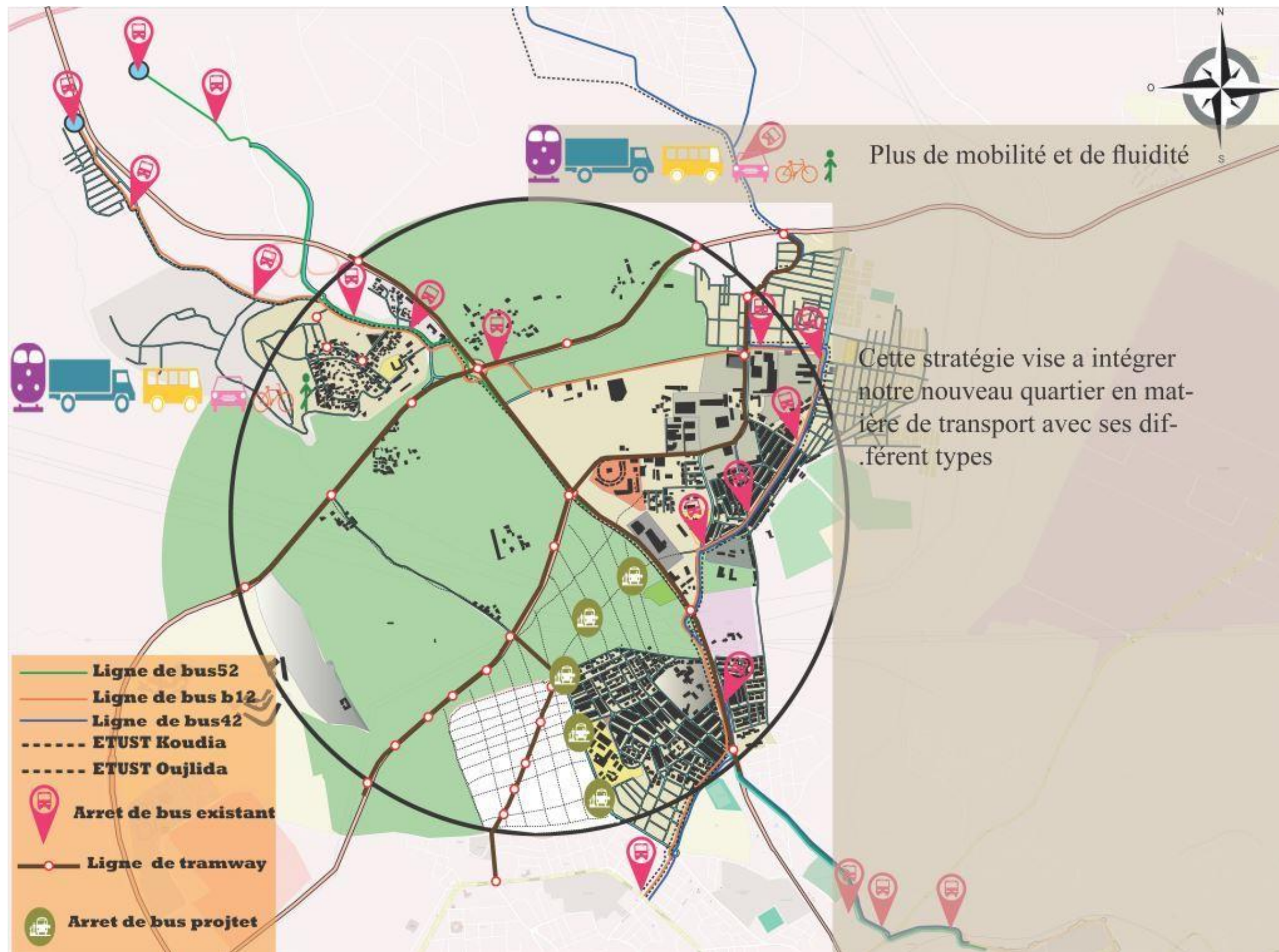


Planche 22.<sup>100</sup> La quatrième stratégie d'intervention : plus de mobilité et de fluidité.

<sup>100</sup> Fait par l'auteur.



# Scénario global et stratégie d'ensemble

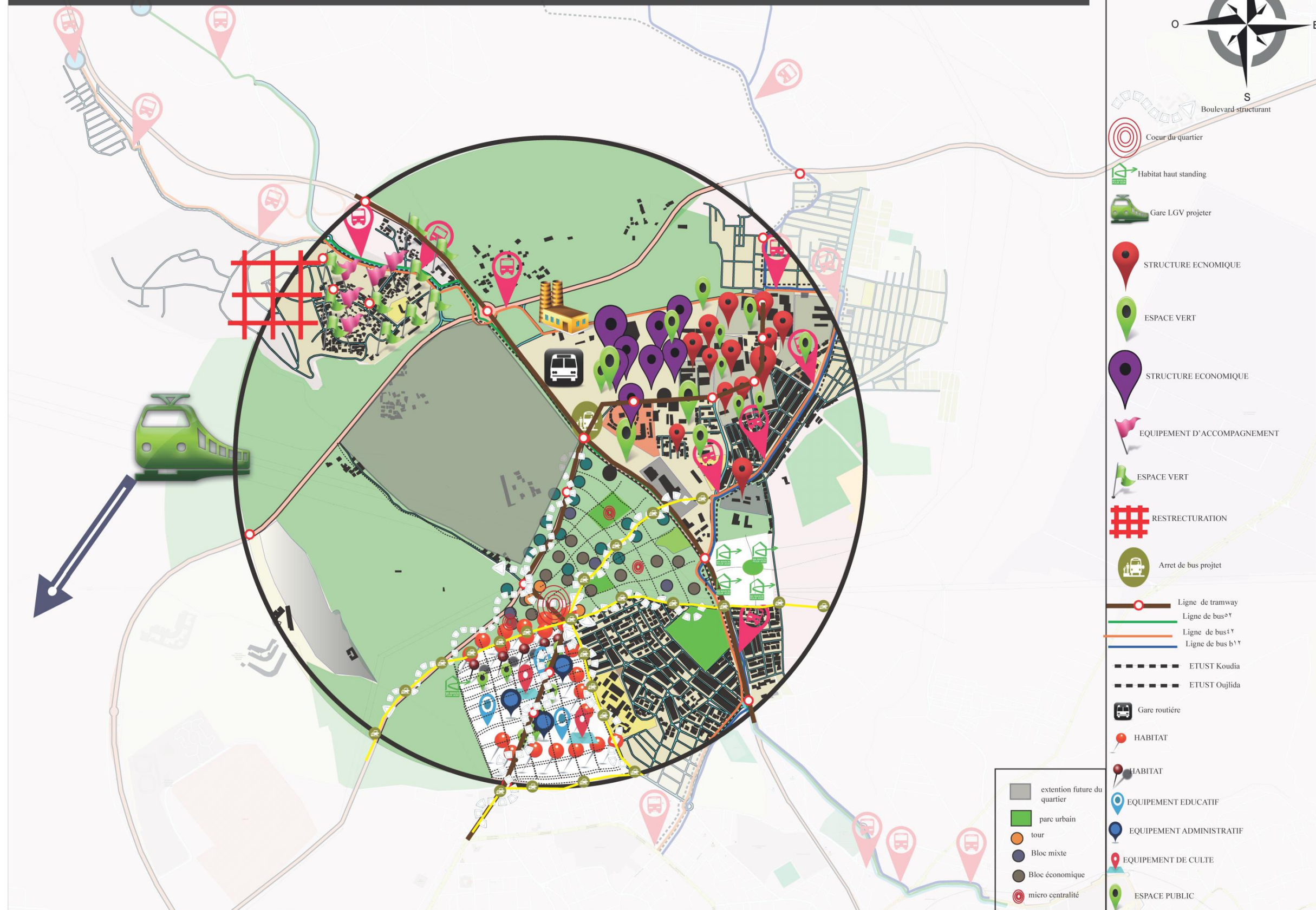


Planche 23<sup>101</sup> : Esquisse urbaine ; Vers une continuité urbaine et pour une articulation attractive et fluide entre Aboutechfine, Les Dalhias et Immama :

<sup>101</sup> Fait par l'auteur.

#### 4.9 Le programme spécifique.

Ce programme essaye de répondre au besoin de notre quartier en 1<sup>er</sup> lieu, et au besoin des quartiers voisin en 2<sup>ème</sup> lieu.

##### a. L'échelle d'appartenance.

- La ville de Tlemcen.
- La région Nord-Ouest.

##### b. Les usagers.

- Le public : population local, extras local, et touriste.
- Les employés et les résidents.
- Les administrateurs : directeurs, gestionnaires, comptable.....etc.
- Personnels d'entretiens et de services.

#### 4.9.1 Les grandes fonctions des équipements.

FONCTIONS	Equipement	Espaces	Surface (m <sup>2</sup> )
Loisir et culture	Centre communautaire	-Salle de sport. -Salle de conférence. -Maison de jeune. -Clubs. -théâtre.	2880
	Salle de cinéma		1650
Recherche	Bibliothèque universitaire		1250
	Bureaux de recherches	-Produit alimentaire -Matériaux de construction -P.V.C -Montage	
Commerce	Centre commercial		3460
Restauration	Restaurant, pizzeria, cafeteria, salon de thé		
Education	Ecole primaire		2500
	Crèche		
Hébergement	Hôtel		9890
Santé	Polyclinique		1500

Cultuel	Mosquée		
	Ecole coranique		
Sécurité	Sureté		2000
	Palais des congrès		8000
Finance	4 banques		
Assurance	4 assurances		

**Tableau 26**<sup>102</sup>: programme des grandes fonctions des équipements.

#### 4.9.2 Les logements.

Catégorie	COS	logement	
		Nombre	Pourcentage
Habitat individuel		47	
Habitat semi collectif		64	
Habitat intégré			
Haut standing		168	

**Tableau 27**<sup>103</sup>: programme de logements.

#### 4.9.3 Le parc urbain.

Ce parc fait une surface de 1.8 ha il est centrale par rapport aux bureaux de l'activité économique du secteur tertiaire. Il comporte plusieurs activités : Il est composé de :

Un parc botanique	Coin de lecture
Terrain de sport	Piste promenade
Théâtre en plein air	Aires de jeux pour enfants

**Tableau 28**<sup>104</sup>: programme du parc.

#### 4.9.4 Voiries et circulation.

circulation	Proposition	Nombre	Surface
Piéton	Piste cyclable	8	
	Parcours piéton		
Mécanique	Voie primaire	5	
	Voie secondaire	25	

<sup>102</sup> Fait par l'auteur

<sup>103</sup> Fait par l'auteur

<sup>104</sup> Fait par l'auteur

	Voie tertiaire	Intérieure de chaque ilot	45 ha
Ligne de tramway		2	
Ligne de bus		2	

**Tableau 29**<sup>105</sup>: programme des voiries.

#### **4.9.5 Programme économique.**

Bureaux	Types	Localisation
Bureaux de développement	Bureau NTIC	
	Bureau audiovisuel	
	Bureau service à l'entreprise	
	Bureau tertiaire	
Culture et loisir	Bureau pour média	
	Bureau de désigne	
	Bureau de culture	
	Bureau pour développement cinématologique	
Bureau de recherche	Divers domaine	

**Tableau 30**<sup>106</sup>: Programme de l'activité économique.

### **4.10 Projection urbaine.**

#### **4.10.1 Démarche conceptuelle est naissance de l'idée.**

Le projet est né par rapport à un besoin global de l'aire urbaine de Tlemcen. L'idée de développer une centralité autour d'un quartier d'affaire mixte va générer une animation urbaine continue et aussi la réflexion de rendre cette centralité une articulation est devenue possible grâce à la position stratégique de l'assiette du projet.

#### **4.10.2 Stratégies d'action.**

<sup>105</sup> Fait par l'auteur

<sup>106</sup> Fait par l'auteur



Pourquoi ?	Comment ?	
<p>La mobilité est un facteur principal pour un bon fonctionnement d'un quartier urbain ou une aire urbaine et pour assurer cette fluidité on a projeté une maille de route et de voiries dans notre quartier.</p> <p>Ces voiries assurent la continuité des voies existantes pour que notre quartier s'intègre parfaitement avec son milieu urbain.</p> <p>Une fois les voiries parfaitement intégrés, notre quartier jouera le rôle d'articulation de distribution du flux vers les autres quartiers.</p>	Orientations	Localisation
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'ouverture de nouvelles voiries structurantes et pénétrantes avec l'édification de 2 voies suspendues.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'élargissement des voies existantes afin d'accroître leurs capacités.</li> </ul>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'élargissement du quartier de la caserne et le transformer en un boulevard de 25m</li> <li>2. L'élargissement du quartier Nord de les Dalhias et le transformer en un boulevard de 25m de largeur aussi continué son prolongement pour atteindre Bréa par le biais d'une passerelle jusqu'à atteindre la zone Industrielle.</li> </ol>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transformation de certaines voies.</li> </ul>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La conversion du rôle de la mini rocade en un boulevard.</li> </ol>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La projection des voies secondaire afin de greffer le nouveau quartier au tissu existant.</li> </ul>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2 voies secondaires projeté dans la partie Est de notre quartier qui trouve leurs racines dans la continuité des quartiers de les Dalhias.</li> <li>2. 2 voies secondaires projetées dans la partie Sud de notre quartier qui assurent la continuité du quartier de Kifene.</li> <li>3. 4 voies secondaires projeté dans la partie Sud du quartier qui trouvent leurs origines dans les quartiers secondaires de la partie Ouest du quartier de les Dalhias.</li> </ol>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encouragement de l'utilisation du transport en commun comme moyen de transport.</li> </ul>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La mise en place d'une nouvelle ligne de transport public qui passe par le boulevard projeté dans la continuité de Bréa, en passant par le boulevard qui assure la continuité du boulevard d'Immama.</li> <li>2. L'interdiction de la circulation de la voiture individuelle après 16H du soir.</li> <li>3. La mise en place d'un transport d'ou et écologique qui prends le relai après 15H tel la bicyclette et les voiture écologique.</li> </ol>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La mise en place d'un nouveau mode de transport (le tramway).</li> </ul>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ligne projeté sur la RN22.</li> <li>2. Ligne projeté sur la Rocade</li> <li>3. Ligne projeté sur la mini rocade en rentrant dans le boulevard cœur de notre quartier en passant par le boulevard qui vient dans la continuité du boulevard d'Immama.</li> </ol>

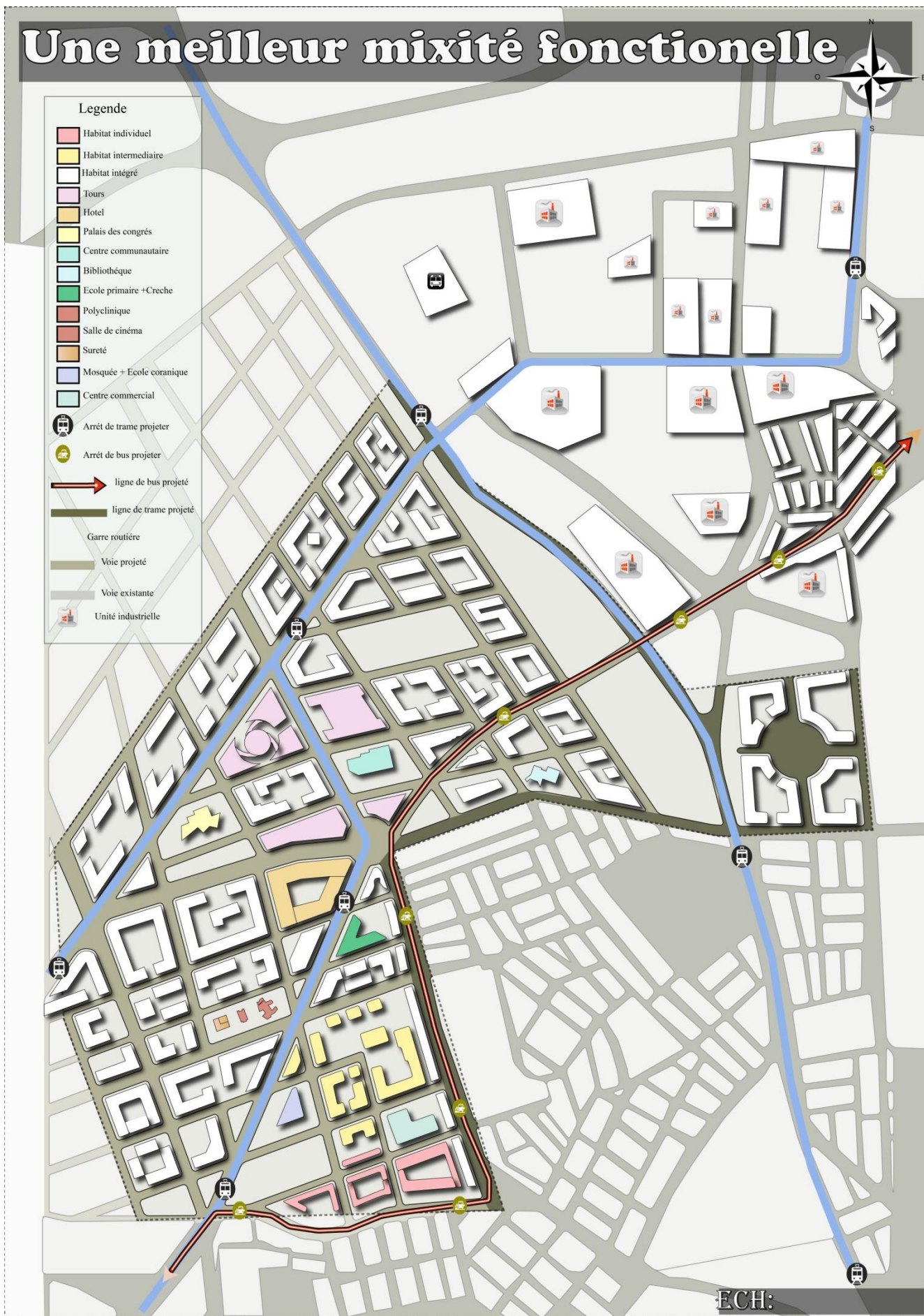
Tableau 31<sup>107</sup>: Tableau de la 1 stratégie d'action.

<sup>107</sup> Fait par l'auteur



Pourquoi ?

La mixité encourage l'attractivité exogène et renforce le pouvoir attractif d'un quartier d'où la nécessité de décaler la caserne militaire qui a une fonction incompatible avec la fonction dominante dans ce quartier et projeter à sa place un quartier résidentiel mixte qui vient dans la continuité de notre quartier d'affaire et qui répondra à une demande de logement toujours croissante.



Comment ?

Orientations

- Un quartier d'affaire avec un programme diversifié qui ne contient pas que la fonction économique mais d'autre fonction de loisir d'habitat de détente.
- Un éco quartier avec tous les équipements de premières nécessités qui répondent au besoin direct des habitants de ce quartier et qui peuvent prendre en charge les besoins des habitants des quartiers voisins.

Localisation

1. Equipements culturels
  - bibliothèque d'une capacité d'accueil de 1000 places.
  - une salle de cinéma de 500 places.
2. Activités de loisirs :
  - l'aménagement d'un parc urbain qui contient un aire de jeux, des aires de détente avec beaucoup de végétations a fin de crée un micro climat agréable et des airs de jeux pour enfants.
  - un 2<sup>e</sup> parc urbain est projeté dans la partie Ouest du quartier d'affaire pour créer une micro centralité et amener plus de nature dans un milieu urbain avec des parcours pour cycliste et coin de lectures et une cafétéria.
  - un 3<sup>e</sup> parc urbain est projeté dans le quartier résidentiel qui contient des aires de jeux pour enfants un salon de thé des kiosques a music et un commerce de rue.
  - un 4<sup>e</sup> parc urbain projeté dans les 2 parties du quartier résidentiel.
3. Equipement commercial :
  - commerce de 1<sup>er</sup> nécessité (boutique, restaurants, cafétérias, et commerce de masse) dans les RDC des habitations.
  - un commerce de luxe (vêtements, bijoux, high tech, montre de luxe, antiquité, . . . .) localisé dans les 2 premiers niveaux des blocs qui se trouvent dans les boulevards structurants de notre quartiers.
  - un centre commercial dans la zone résidentiel pour répondre au besoin des quartiers voisin d'une capacité de 50 magasins ou plus.
4. Equipements sportifs :
  - un centre communautaire dans le quartier d'affaire qui contient une salle couverte omnisport une salle de musculation une salle d'aérobic . . .
  - 2 terrains combinés projeté dans le parc urbain.
  - un minigolf projeté dans le parc urbain qui se trouve dans la zone résidentielle.
5. Equipements de services, de recherche et d'éducation :
  - une sûreté de police projetée dans la zone résidentielle.
  - une poste
  - annexe communale
  - une école primaire et une crèche.
  - un palais du congrée.
6. Un programme d'habitats varié :
  - de 80 à 100 blocs d'habitat collectif.
  - de 20 à 40 logements intermédiaires.
  - de 30 à 50 logements individuels.
7. Hôtels :
  - un hôtel 5 étoile dans le 1<sup>er</sup> gratte-ciel.
  - un hôtel 4 étoile dans le 2<sup>e</sup> gratte-ciel.

Tableau 32<sup>108</sup>: Tableau de la 2<sup>e</sup>me stratégie d'action.



Pourquoi ?

- La modernisation et l'amélioration de la qualité de vie des habitants et la création d'un mode de vie meilleur.  
 - Assurer un conforme résidentiel qui renvoi à la notion du DDEt renforce la renforce les liens sociaux

Comment ?

Orientations

- Soigner la qualité urbaine et les espaces publics dans le quartier.  
 - délocalisation de la caser et l'extension du quartier résidentiel.

localisations

- chaque lot dispose d'environ 50% d'espace naturel.  
 - la projection de plusieurs placette naturel a fin de créer un micro climat agréable et vivable.  
 - la projection de plusieurs type d'équipement qui vise et attire différentes couche social afin de renforcer l'échange entre les couches sociales.  
 - les blocs dédié a la fonction économique regroupe d'autre fonction tel l'habitat et le commerce pour attirer plus de gens.

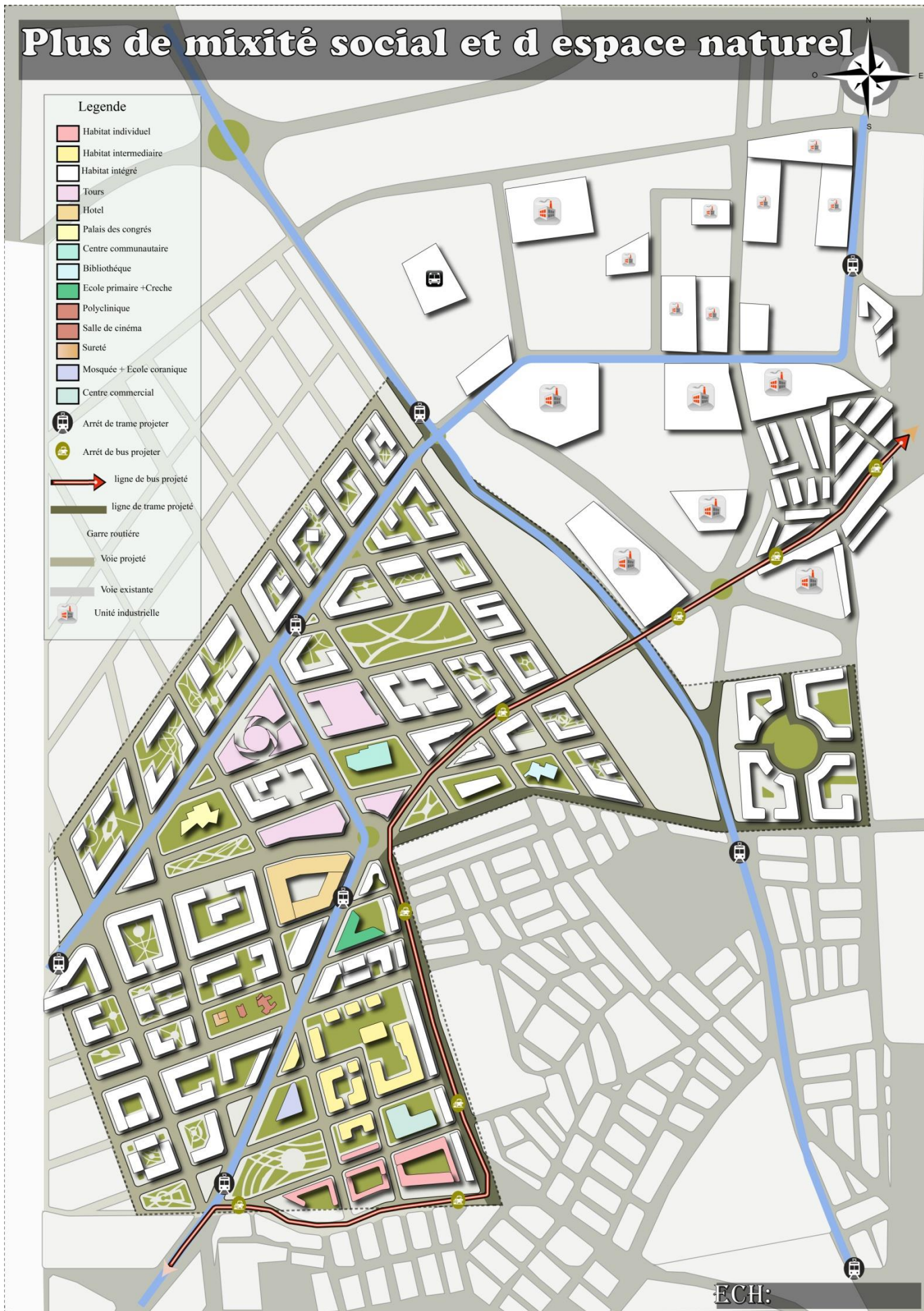


Tableau 33<sup>109</sup>: Tableau de la 3<sup>eme</sup> stratégie d'action.

<sup>109</sup> Fait par l'auteur



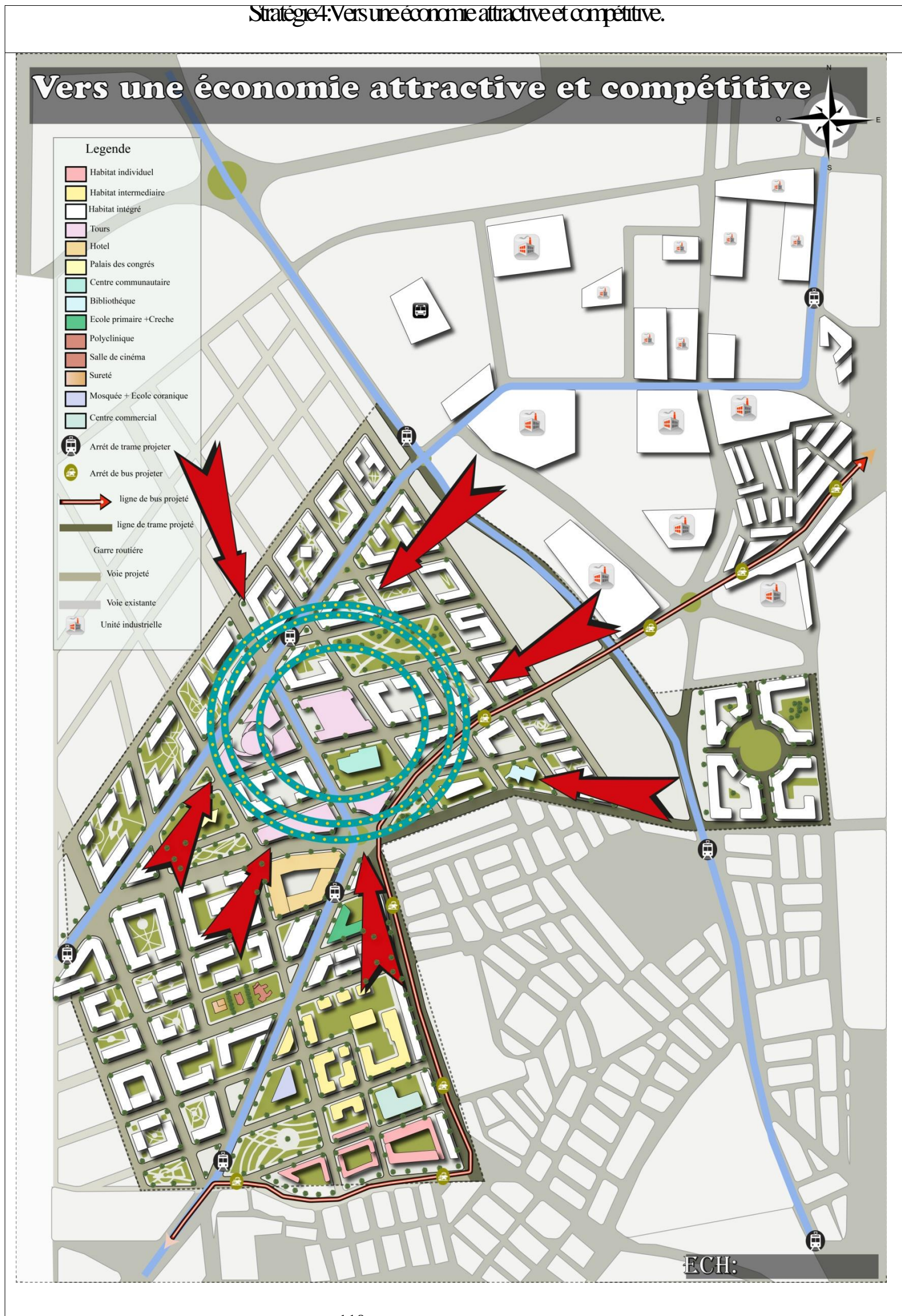


Tableau 34<sup>110</sup>: Tableau de la 4<sup>ème</sup> stratégie d'action.



# Plan d'aménagement globale

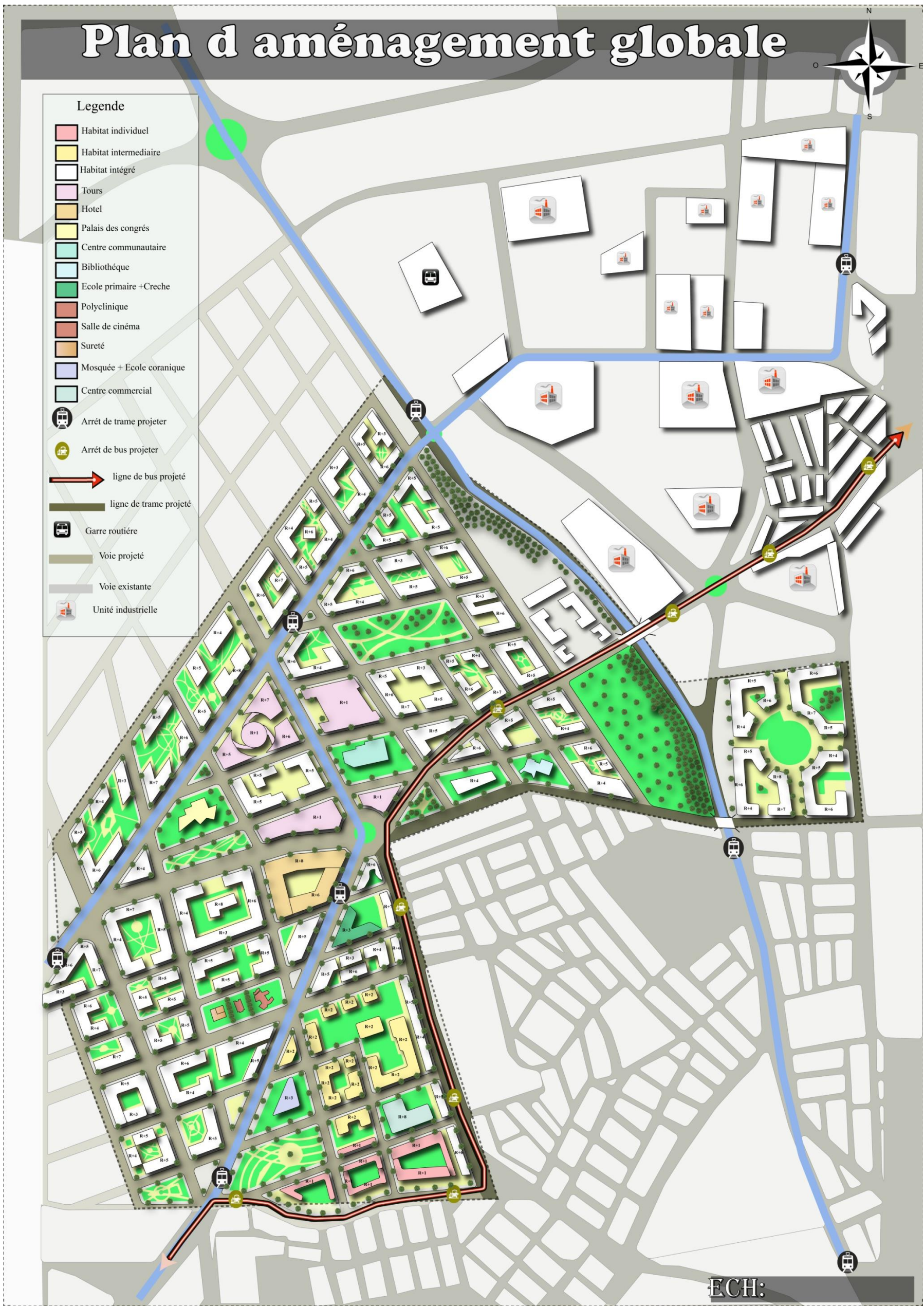


Planche 24<sup>11</sup> : Plan d'aménagement global au 1/2000.

<sup>111</sup> Fait par l'auteur.



## 4.11 Projection opérationnelles : le plan d'aménagement 1/500.

### 4.11.1 Stratégie de la conception, approche technique et développement durable.

#### a. Voirie et stationnement : vers une mobilité douce.

- une diversité de mode de transport :
  - création de ligne de Tramway :

La 1<sup>er</sup> ligne longe la mini rocade et la 2<sup>eme</sup> passe dans le cœur de notre quartier.
  - Le développement des transports en commun :

Une ligne a été projetée dans la continuité de la 42 qui continue jusqu'à Immama.
  - Création des pistes cyclables.
  - Le développement des circulations douces :

Que ça soit aux abords des voiries ou à l'intérieure des ilots. Ce mode de circulation offre de nouvelle perméabilité et de nouvelle perspective paysagères et aussi de nouvelles possibilités de communication inter quartiers.
  - Création des places de stationnements en sous-sols.



Figure 40<sup>112</sup> : ligne B du tramway d'Angers.

<sup>112</sup><http://www.richezassocies.com/fr/projet/50/la-ligne-b-du-tramway-dangers>



**Figure 41**<sup>113</sup> : ligne de bus qui longe les quartiers résidentiels de la commune de Vertou



**Figure 42**<sup>114</sup> : Piste cyclable au Pays bas

<sup>113</sup><http://www.linternaute.com/nantes/magazine/urbanisme/dossier/busway/14.shtml>

<sup>114</sup><http://www.lefigaro.fr/sciences/2014/11/13/01008-20141113ARTFIG00387-les-pays-bas-inaugurent-la-premiere-piste-cyclable-solaire-du-monde.php>





**Figure 43**<sup>115</sup> : Parking en sous sol en France.



**Figure 44**<sup>116</sup> : circulation piétonne inter quartier.

<sup>115</sup><http://impressionsdulibanetdumonde.blogspot.com/2013/06/deux-tiers-du-sous-sol-du-jardin-de.html>

<sup>116</sup><http://www.agencecot.fr/projets/urbanisme/etude-de-faisabilite-amenagement-urbain-parkings-a-foix>



**b. Habitat et équipement ; vers une mixité sociale, économique, fonctionnelle et formelle.**

- Une diversité d'équipements :
  - La présence de plusieurs types d'équipements :  
Une bibliothèque, un centre communautaire, un palais des congrès
  - Une mixité d'usage :  
Ces équipements acceptent la mutation et peuvent servir de salle de spectacle ou autre fonction.
- Une mixité fonctionnelle :
  - Cette mixité est assurée à travers un programme urbain riche où chaque îlot est multifonctionnel. Il regroupe du commerce, des bureaux et du logement. De plus la diversité des équipements présente dans notre terrain accroît plus cette mixité et enfin les 4 tours présentes dans le cœur de notre projet renferment une multitude de fonctions (banque, assurance, commerce, hôtel, habitat haut standing).
- Une mixité sociale :
  - Elle est assurée par une diversification de l'offre en logement (présence de l'habitat haut standing dans les tours et de l'habitat intégré dans les autres îlots).

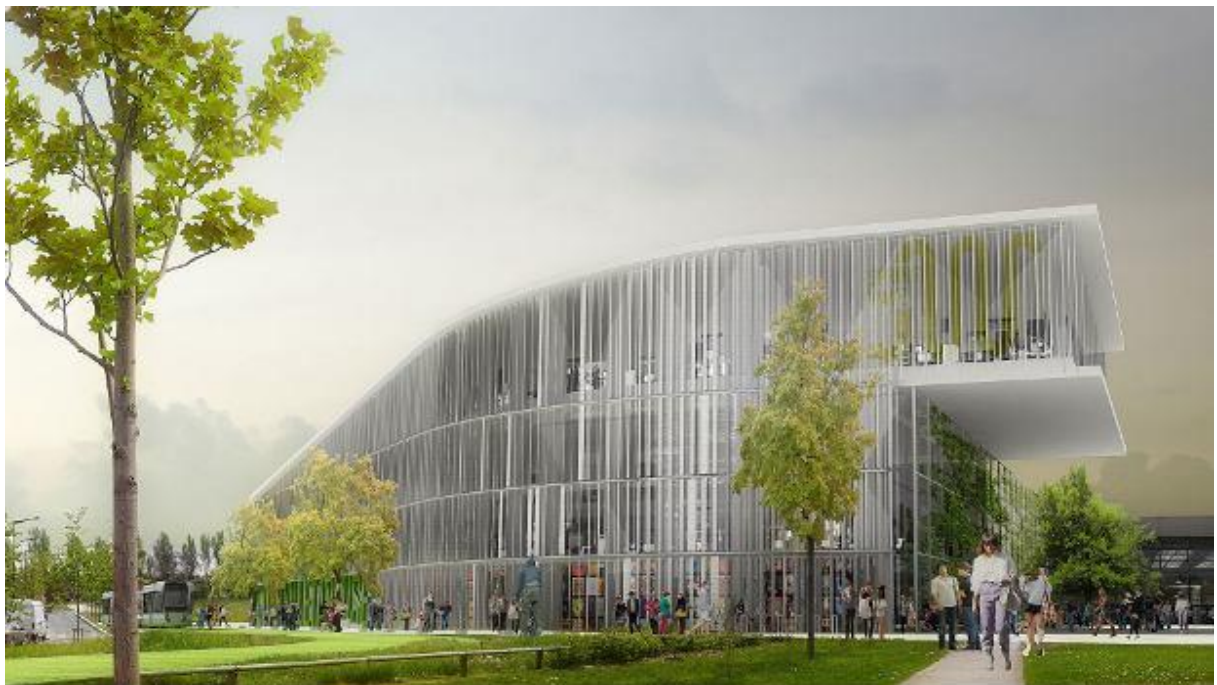


**Figure 45**<sup>117</sup> : Ilots mixte avec de l'habitat intégré.

<sup>117</sup><http://www.enerzine.com/UserFiles/Image/breve14267c.jpg>



**Figure 46**<sup>118</sup> : Ilots mixte avec de l'habitat intégré.



**Figure 47**<sup>119</sup> : Bibliothèque universitaire du département de la Seine-Saint-Denis.

**c. Espace public ; vers une qualité paysagère et environnementale.**

- la mixité paysagère :
  - elle assure la sensation de bien-être aux habitants et c à eux qui pratiquent cette espace. La présence de l'espace naturel au milieu urbain crée un micro climat agréable et diminue la pollution aérienne de plus cette espace joue un rôle important dans la psychologie humaine et permet de booster le rendement des employés.
  - La projection d'un parc urbain de 1.8ha qui sera le poumon vert de notre quartier d'affaire.

<sup>118</sup><http://www.enerzine.com/UserFiles/Image/breve14267c.jpg>

<sup>119</sup>[http://nadegeabomangoli.fr/wp-content/uploads/2016/01/carac\\_vignette\\_1.jpg](http://nadegeabomangoli.fr/wp-content/uploads/2016/01/carac_vignette_1.jpg)





**Figure 48<sup>120</sup>** : Parc urbain.



**Figure 49<sup>121</sup>** : espace extérieur et jardin.

<sup>120</sup>[http://nadegeabomangoli.fr/wp-content/uploads/2016/01/carac\\_vignette\\_1.jpg](http://nadegeabomangoli.fr/wp-content/uploads/2016/01/carac_vignette_1.jpg)

— Création des aires de jeux :



**Figure 50**<sup>122</sup> : espace extérieure et jardin.

---

<sup>121</sup> [http://nadegeabomangoli.fr/wp-content/uploads/2016/01/carac\\_vignette\\_1.jpg](http://nadegeabomangoli.fr/wp-content/uploads/2016/01/carac_vignette_1.jpg)

<sup>121</sup> <http://genas.fr/wp-content/uploads/2012/06/aire-de-jeux-mathan-1.jpg>



— le choix des arbustes :




Arbre	Nom	Mode de croissance	Ensoleillement	Hauteur de l'arbre à maturité	Espacement requis
	<b>FÉVIER NERVE</b>	rapide	soleil	18m	11,5m au total
	<b>ÉRABLE À SUCRE « LEGACY»</b>	lente	soleil, mi-ombre	15m	8m au total
	<b>CHÊNE ÉCARLATE</b>	lente	soleil	20m	11m au total
	<b>MARRONNIER À FLEURS ROUGE</b>	moyenne	soleil, mi-ombre	10m	6,5m
	<b>OSIER VERDE VIRGINIE</b>	lente	soleil, mi-ombre, ombre	12m	5m au total
	<b>TILLEUL D'AMÉRIQUE 'REDMOND'</b>	rapide	soleil	15m	7,5m au total
	<b>PHILODENDRON DE L'AMUR</b>	rapide	soleil	12m	6m au total

Tableau 35<sup>123</sup> : Tableau des espaces d'arbre.

<sup>123</sup> [http://www.saint-lambert.ca/sites/default/files/guide\\_municipal\\_du\\_choix\\_darbres\\_a\\_planter.pdf](http://www.saint-lambert.ca/sites/default/files/guide_municipal_du_choix_darbres_a_planter.pdf)



**Figure 51**<sup>124</sup> : arbuste des ornementsations.

**d. Hauteur du bâtiment ; vers une qualité architecturale.**

- Un skyline non homogène :
  - avoir un skyline non homogène donne une certaine dynamique au projet urbain et attire la curiosité et incite l'esprit de la découverte chez les visiteurs de plus cette hétérogénéité donne lieu à des points plus haut qui seront des points de Repère de notre quartier.



**Figure 52**<sup>125</sup> : quartier avec un skyline hétérogène.

<sup>124</sup>[http://www.adtato.be/sites/default/files/styles/zoom/public/Quartier\\_europeen\\_vue\\_generale\\_PUL\\_AtelierdePortzamparc.jpg](http://www.adtato.be/sites/default/files/styles/zoom/public/Quartier_europeen_vue_generale_PUL_AtelierdePortzamparc.jpg)

<sup>125</sup>[http://www.adt-ato.be/sites/default/files/styles/zoom/public/Quartier\\_europeen\\_vue\\_generale\\_PUL\\_AtelierdePortzamparc.jpg](http://www.adt-ato.be/sites/default/files/styles/zoom/public/Quartier_europeen_vue_generale_PUL_AtelierdePortzamparc.jpg)



- Des façades dynamiques :



**Figure 53**<sup>126</sup> : Projet wacken Europe à Strasbourg.



**Figure 54**<sup>127</sup> : Projet à clichy batignolle.

<sup>126</sup>[http://www.lesechos.fr/medias/2015/02/18/1094416\\_le-quartier-daffaires-du-wacken-a-strasbourg-sur-les-rails-web-0204157798026.jpg](http://www.lesechos.fr/medias/2015/02/18/1094416_le-quartier-daffaires-du-wacken-a-strasbourg-sur-les-rails-web-0204157798026.jpg)

<sup>127</sup>[http://www.adt-ato.be/sites/default/files/styles/zoom/public/Quartier\\_europeen\\_vue\\_generale\\_PUL\\_AtelierdePortzamparc.jpg](http://www.adt-ato.be/sites/default/files/styles/zoom/public/Quartier_europeen_vue_generale_PUL_AtelierdePortzamparc.jpg)

#### 4.11.2 Matériaux de conception, texture et mobilier urbain.

Texture	Emplacement	Type	Mobilier urbain
	Traitement pour les trottoirs à extérieurs d'îlots		Banc Public
	Pavée pour les trottoirs à intérieurs d'îlots		Support a vélos
	Pavée des pistes cyclables		Balançoise
	Sable pour l'aire de jeux		Toboggan
	Gazon pour les espaces verts		Jeux a resort
	Bitume pour les voies urbaines		Contenu déchets
	La terre pour les espaces verts extérieurs		Les poteaux électrique
	L' Enduit de façade		





Planche 25<sup>128</sup> : Plan d'aménagement au 1 /500.

<sup>128</sup> Fait par l'auteur.





Planche 26<sup>129</sup> : Façade urbaine.

---

<sup>129</sup> Fait par l'auteur.



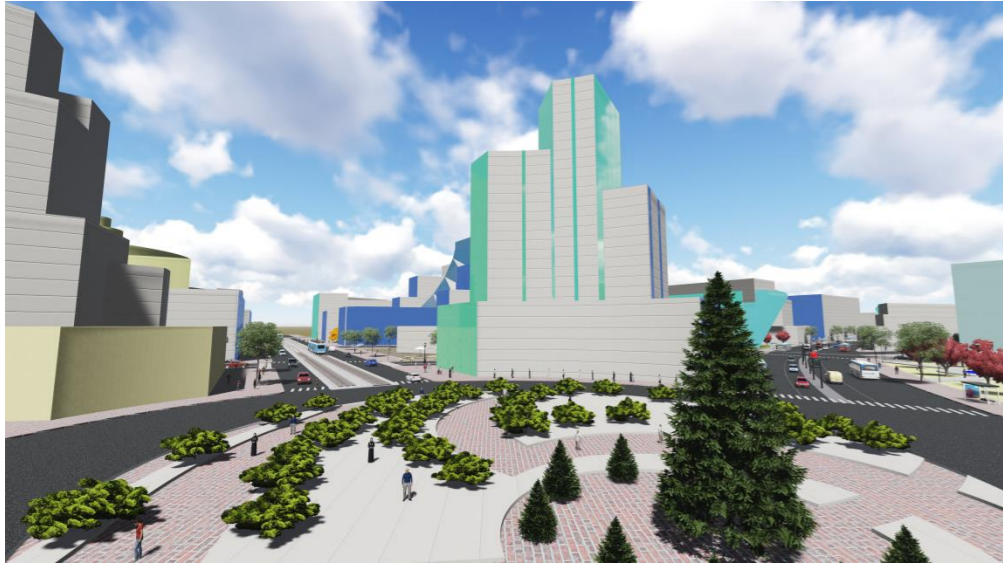


Planche 27<sup>130</sup> : Vues 3D.

<sup>130</sup> Fait par l'auteur.



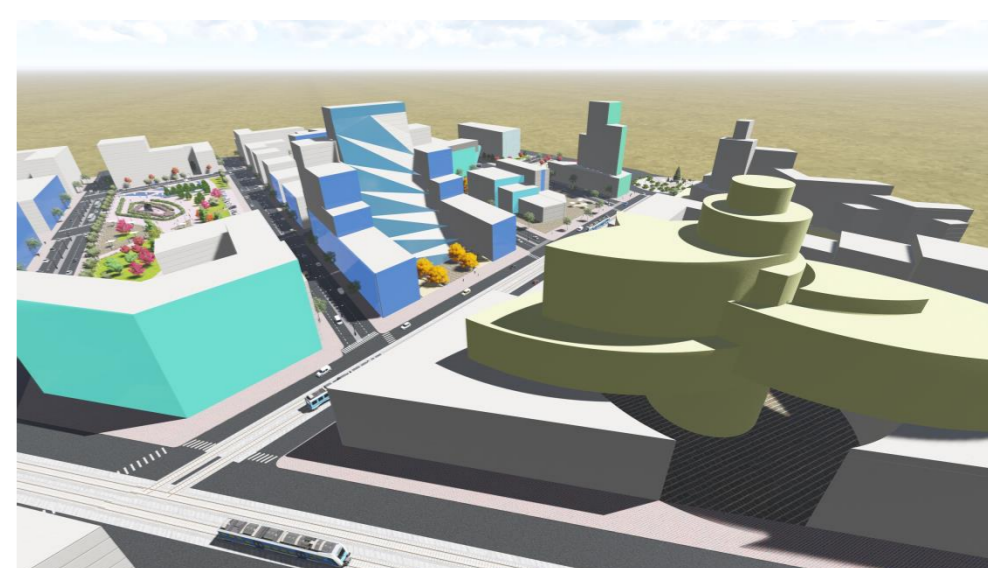


Planche 28<sup>131</sup> : Vues 3D.

---

<sup>131</sup> Fait par l'auteur.



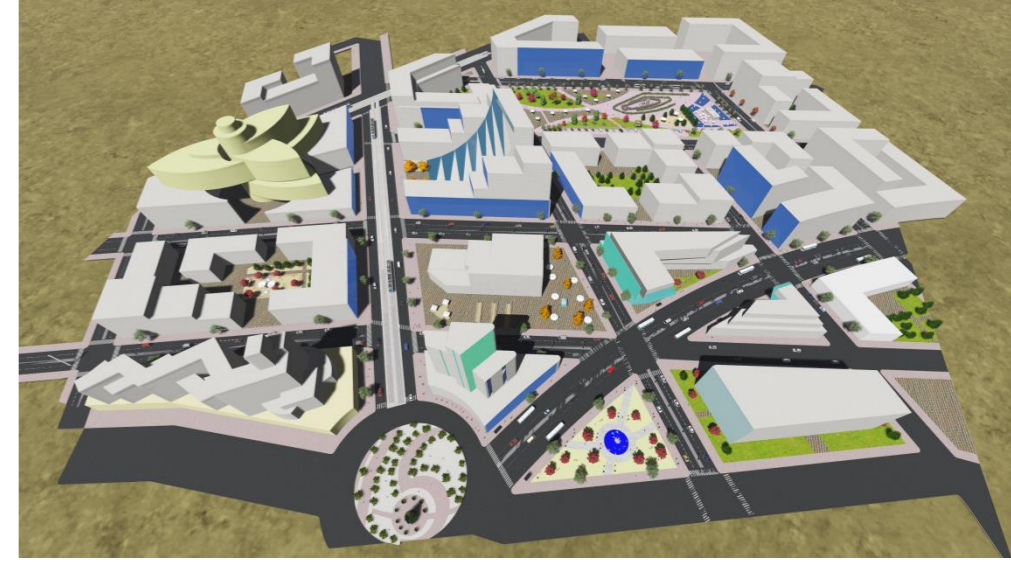
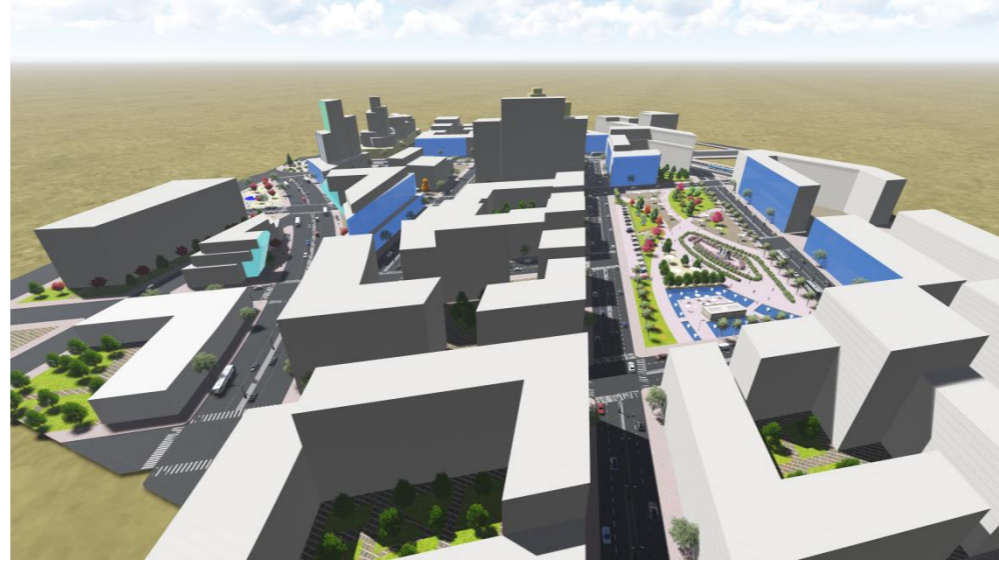


Planche 29<sup>132</sup> : Vues 3D.

<sup>132</sup> Fait par l'auteur.



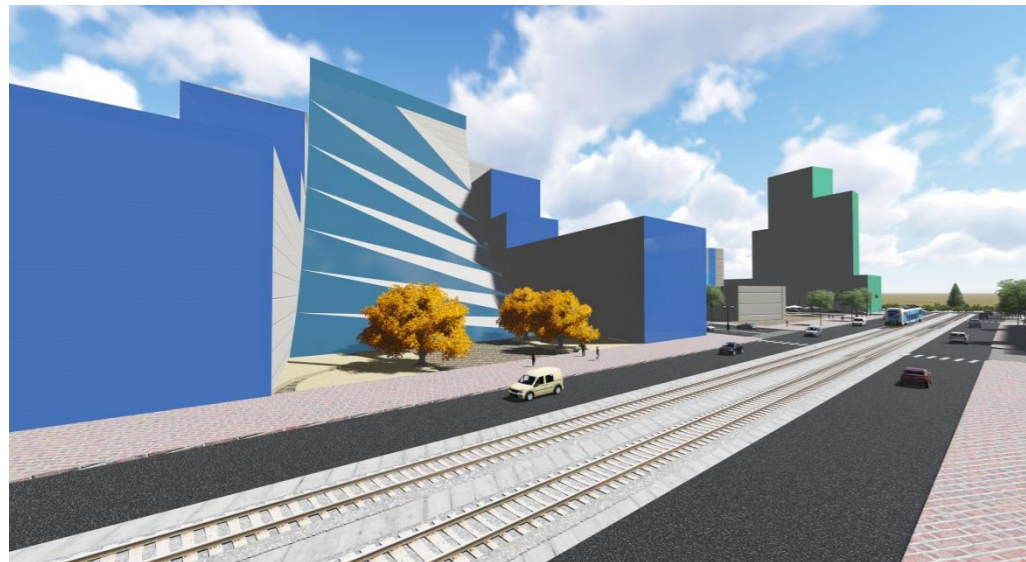


Planche 30<sup>133</sup> : Vues 3D.

<sup>133</sup> Fait par l'auteur.



## Conclusion

L'aire urbaine de Tlemcen dispose d'une infrastructure économique importante. Néanmoins cette base demande à être développer et moderniser.

Alors pour booster l'économie urbaine de la ville une opération d'injection d'un quartier d'affaire dans l'entrée de la ville a été étudiée afin de faire revivre le secteur tertiaire de l'économie de Tlemcen.

Cette opération par le billet de son programme urbain et de son mode d'implantation développera une centralité locale à rayonnement international.

En premier lieu ce projet, encourage et favorise la mixité sociale et fonctionnelle. En deuxième lieu, il assure une meilleure qualité de vie. En troisième lieu, il fait appel à l'utilisation des transports en commun et doux pour diminuer la pollution. En dernier lieu ce quartier jouera un rôle d'articulation entre les différents unités économique présente à sa proximité pour donner plus de fluidité a cette partie de la ville. De plus le regroupement des entreprises dans un même quartier encourage l'esprit de la concurrence.

## **Bibliographie**

## ***Ouvrages***

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

## ***Documents***

- SNAT.
- SRAT de la région Nord- Ouest.
- PATW de Tlemcen.
- PDAU de Tlemcen.
- L'annuaire des statistiques.
- ZAC Bordeaux Euratlantique (Bordeaux, Bègles et Floirac) 12 février 2015.
- ZAC Clichy Batignolles
- Nedjai,Fatiha.mémoire de Magister : les instruments d'urbanisme Entre propriétaire foncier et application cas d'étude : la ville de Batna Université Mohammed khider Biskra,2007
- Gaour Younes, Mémoire de fin d'étude .CFS : complexe de formation .2012