

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



UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEM

FACULTÉ DE TECHNOLOGIE

DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

**Réaménagement d'ABOU-TECHFINE vers
Un « Pole de rencontre et d'attractivité »**

Prés soutenance le devant les jurys :

Président: Boulahya	MA(A)	UABT Tlemcen
Examineur: Saidi Fatima	MA (A)	UABT Tlemcen
Examineur: Benouda .n	MA (A)	UABT Tlemcen
Encadrant : Dr Walid Hamma	MA (A)	UABT Tlemcen
Co-encadrant : Mme Malti	ARCHI	UABT Tlemcen

Présenté par: BENAFFANE LEILA

Matricule : 15107-T-13

HASSANE MANSOURIA

Matricule : 15159-T-14

Année académique : 2018/2019

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord, à remercier le Dieu, notre créateur de nos avoir donné la force, la volonté et le courage afin d'accomplir et mener à mieux ce travail.

Je remercie mes professeurs Hamma Walid et Mme Malti , pour leurs précieuses orientations et leur disponibilité durant toute l'année ,je leur exprime ma profonde reconnaissance

Je remercie les membres du jury d'avoir accepté d'évaluer ce modeste travail.

Une considération particulière est aussi destinée au professeur dehmani amine, Mme Bouklikha , Monsieur Laarouci pour leur chaleureux accueil et leur aide au cours de mes recherches , Il s'agit aussi de tous ceux qui ont répondu spontanément à mes demandes d'entretiens et de rencontres, il s'agit des différents services d'urbanisme

Je remercie mon binôme Hassane Mansoria pour sa présence dans le bonheur et le pire pour tous les moments qu'on a passé ensemble

J'adresse, également mes remerciements les plus sincères à Goual Sidahmed pour son soutien, sa patience et sa compréhension

Ainsi que Benghabrit Oussama

Qui a su m'aider et me soutenir afin de surmonter les difficultés de ce travail, pour sa généreuse collaboration et pour l'intérêt porté sur ce travail.

A toutes les personnes qui ont contribué de près comme de loin à l'élaboration de ce travail, je leur exprime mon plus profond respect et reconnaissance.

BENAFFANE LEILA

DEDICACE

Je dédie ce travail à toutes les personnes chères à mon cœur:

*A mes parents, que nulle dédicace ne puisse exprimer mes sincères
sentiments en témoignage de mon profond amour et de ma
reconnaissance pour leur grande sacrifice*

*A mes sœurs: Narimane et Meriem à mes chers frères les prunelles de
mes yeux:: Abd El kader et Abd El waheb .*

A la mémoire de mes grands parents que je respectais beaucoup.

*A mes amies Soulef et Fatima et toutes les personnes que je n'ai pas
mentionnées...*

BENAFFANE LEILA

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord, à remercier le Dieu, notre créateur de nos avoir donné la force, la volonté et le courage afin d'accomplir et mener à mieux ce travail.

Je tiens à remercier également toutes les personnes qui, par leurs réponses et leur disponibilité m'ont aidée à mener cette réflexion

Il s'agit d'abord de mes professeurs Hamma Walid et Mme Malti , pour ses précieuses orientations et leur disponibilité durant toute l'années ,je leur exprime ma profonde reconnaissance

Je remercie les membres du jury d'avoir accepté d'évaluer ce modeste travail.

Une considération particulière est aussi destinée au professeur **dehmani amine** , Mme **Bouklikha Fadia** , Monsieur **Mohammed Laarouci** pour leur chaleureux accueil et leur aide au cours de mes recherches , Il s'agit aussi de tous ceux qui ont répondu spontanément à mes demandes d'entretiens et de rencontres ,les différents services d'urbanisme

Je remercie ma binôme Bnaffane Leila pour sa présence dans le bonheur et le pire pour tout les moments qu'on a passé ensemble

J'adresse, également mes remerciements les plus sincères à

Benghabrit Oussama

Qui a su m'aider et me soutenir afin de surmonter les difficultés de ce travail, pour sa généreuse collaboration et pour l'intérêt porté sur ce travail.

A toutes les personnes qui ont contribué de près comme de loin à l'élaboration de ce travail, je leur exprime mes plus profonds respects et reconnaissance.

HASSAN MANSORIA

DEDICACE

Je dédie ce travail à toutes les personnes chères à mon cœur:

A mes parents, que nulle dédicace ne puisse exprimer mes sincères sentiments en témoignage de mon profond amour et de ma reconnaissance pour leur grand sacrifice

A mes chères sœurs : Karima et Chahrazed à mes chers frères les prunelles de mes yeux:
Mohammed Djamel et Nessr el dine .

A tous mes chères amies pour tous les bons moments passés

A la mémoire de mes grands-parents que je respectais beaucoup.

A toute ma famille, tous mes amis et toutes les personnes que je n'ai pas mentionnés...

HASSAN MANSORIA

Résumé :

Tlemcen occupe une position stratégique (carrefour d'échange) Tunisie, Maroc, l'Europe et l'Afrique c'est l'une des portes du pays. ville chargée d'histoire Un lieu de convergence de plusieurs flux d'échange ; portuaire, économique, aérienne économique, terrestre entre deux continents : l'Europe et l'Afrique.

Une position qui lui confère un statut de métropole régionale vers l'ère 2025 D'après le PDAU exerçant un rayonnement économique, politique, scientifique et culturel sur toute la région ouest de l'Algérie.

De nombreux obstacles apparaissent face à ce désir particulièrement le dysfonctionnement total de la ville

Le bassin de vie du Abou Techfine s'avère l'échelle pertinente de réflexion stratégique Se procéder à des bons projets ambitieux déclencheurs de développement. Grâce à sa position géostratégique « porte de ville ».

À travers notre projet intitulé « Réaménagement d'Abou-Techfine vers Un Pole de rencontre et d'attractivité » On tente à travers ce projet de se tourner vers le futur avec plusieurs projets et aménagements urbains attractifs et compétitifs, qui répondent à plusieurs besoins notamment enjeux de « Comment faire face à ces handicaps dans un espace dédié à l'industrie ? »

Un projet de forte ambition, à la recherche d'une qualité environnementale, mixité sociale et intergénérationnelle, ainsi que l'intégration des enjeux attractifs de la ville qui tente de redorer son image.

Mots clés : Métropole. Tlemcen. Développement. Économie. Aménagements urbains attractifs et compétitifs. Réflexion stratégique.

ملخص

تحتل تلمسان موقعاً استراتيجياً (مفترق طرق التبادل) تونس والمغرب وأوروبا وأفريقيا وهي واحدة من أبواب البلاد. مدينة تاريخية: مكان التقاء العديد من تدفقات التبادل. الميناء ، الاقتصادية ، الجوية ، الأرضية بين قارتين: أوروبا وأفريقيا

وضع يمنحها مكانة عاصمة إقليمية لعصر 2025 وفقاً لجريدة PDAU التي تمارس التأثير الاقتصادي والسياسي والعلمي والثقافي في جميع أنحاء المنطقة الغربية من الجزائر.

تنشأ العديد من العقبات في ضوء رغبتها الخاصة في خلل تام في المدينة

تثبت منطقة المعيشة في أبو تكفين أنها ذات حجم التفكير الاستراتيجي ، وذلك لتنفيذ مشاريع طموحة جيدة تؤدي إلى التنمية. بفضل موقعها الجغرافي الاستراتيجي "بوابة المدينة."

نحو قطب اجتماع وجاذبية" من خلال مشروعنا المعنون "إعادة تطوير أبو تاشفين ، نحاول من خلال هذا المشروع التطلع إلى المستقبل من خلال العديد من المشاريع والتطورات الحضرية ، والتي تلبي العديد من الاحتياجات بما في ذلك حصص " كفاءة التعامل مع هذه العوائق في منطقة مخصصة للصناعة؟"

مشروع طموح قوي ، بحثاً عن الجودة البيئية ، والمزيج الاجتماعي والأجيال ، وكذلك تكامل الرهانات الجذابة للمدينة التي تحاول تحسين صورتها.

كلمات البحث: متروبوليس. تلمسان. التنمية. الاقتصاد. المرافق الحضرية جذابة وتنافسية. التفكير الاستراتيجي

Sommaire

Remerciements	I
Dédicaces	III
Résumé	IV
ملخص.....	VI
Sommaire	VII
Introduction générale.....	1
Problématique générale	2
Hypothèse	3
Objectif.....	3
Méthodologie du mémoire	4

CHAPITRE I : DEFINITION DES CONCEPTES

Introduction	6
1-Urbanisme et environnement	6
2- La ville et son tissu urbain	7
3-Agglomération	9
4- Projet urbain.....	12
5- Concept lié au thème.....	14

CHAPITRE II : ETUDE ET ANALYSE URBAIN DE LA VILLE DE TLEMCEN

Introduction	18
Choix de la ville.	18
1-Etude et Analyse urbain de la ville de Tlemcen.....	19
1-1-Généralité sur la ville de Tlemcen	19
1.1.1. Situation géographique.....	19
1.1.2. 1.1.2.Les réseaux.....	24
1.1.3. Délimitation de la zone d'étude.....	27
1.2. Etude de la morphogénèse de Tlemcen	28
1.2.1 .Période précoloniale	28

1.2.2. Période coloniale	33
1.2.3. Période post coloniale.....	34
1.3. Etude de la morphologie urbaine.....	35
1.3.1. Modèle de la croissance de la ville.....	35
1.3.2. Les équipements structurants	37
1.3 .3.L’habitat	41
1.4. Etude de l’infrastructure de transport et de déplacement	43
1.4.1. Réseaux routier.....	43
1.4.2. Les infrastructures ferroviaires.....	43
1.4.3. Réseau de circulation et de transport.....	44
1.5 .Etude de l’économie urbaine	46
1.5.1. Dynamique de croissance	46
1.5.2. Activité industrielle	50
1.5.3 .Activités tertiaire	51
1.5.4. Main d’œuvre qualifiée	51
1.5.5. Valeurs d’attractivité touristique	52
1.5.6. La valeur des moyens de transport	52
1.6. Etude de la centralité de la ville de Tlemcen.....	56
2-Lecture de plan directeur d’aménagement et d’urbanisme « PDAU	58
Critique du « PDAU »	67
3-Problématique	67
4-Les scenarios d’aménagements pour la ville de Tlemcen.....	69
4-1-Scenario 01 : restructuration et aération de cœur urbain pour un territoire tlemcenien homogène et durable.....	69
4-2-Scenario 02 : restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable	69
4-3-Scenario retenu : « restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable	72

CHAPITRE III LECTURE TERRITORIALE ET APPROCHE URBAINE DE PIRIMETRE D'INTERVENTION.

1- Présentation du périmètre d'étude	76
2- Etude des éléments constitutifs du tissu urbain	79
2- 1-Analyse Typo-morphologique	79
2- 1-1-Trame viaire	80
2- 1-2-Mobilité urbaine	81
2- 1-3-Habitat	82
2- 1-4-Typologie des équipements	83
2- 1-5-Forme urbaine.....	86
2- 1-6-Etat de dégradation.....	87
2- 1-7-Etat juridique	88
2- 1-8-paysage naturel	89
2- 1-9-contraintes et servitudes	90
2- 1-10- les facteurs d'attractivité du quartier	91
2- 1-11-Les principaux dysfonctionnements.....	93
2-3- Problématique spécifique de la zone d'étude.....	94
3-Les orientations d'interventions.....	96
4- Proposition du P.O.S.....	97

CHAPITRE IV : ANALYSE THEMATIQUE

1-L'analyse thématique	99
1-1-Le secteur De L'entre-Deux villes cataroux-saint-Jean.....	100
1-2-Présentation projet urbaine Gare de soie	101
1-3-Le site de Lyon Confluence	102
1-4-Le quartier D'affaire Du Wacken	105
1-5-Rives De Gave De la friche Au parc Naturel Urbaine.....	106
1-6Tableau comparatif	107

CHAPITRE V : INTERVENTION OPIRATIONNELLE

1-Scénario01 : Gardé le caractère économique de quartier et prévoir une offre d'équipement plus performante et une articulation entre les quartiers avoisinantes plus fluide	108
2-Scénario02 : Densification et Valorisation paysager de quartier.	110
3-Scénario retenue vers une mixité et continuité Urbaine et une articulation attractive et fluide	112
4-stratégie d'aménagement.....	114
4-1-L'ouvertures des nouvelles voiries/élargissements des vois.....	115
4-2-Assurer une continuité urbaine. réorganises La trame urbaine ,Offrir les différentes modes de Mobilité et de Transport	115
4-3- Améliorer la qualité environnementale.....	115
4-4-offre des équipements plus performants	116
5-règle de composition.....	118
6-Description de plan de masse 1/2000.....	118
6-1-Voiries et stationnement	118
6-2-Espaces bâtis.....	118
6-3-Espaces verts.....	119
7-plan de masse 1/2000	
8-Coupes Urbaines	120
9-Programme de Base /Programme spécifique	121
10-plan de Masse.....	
11-les vues 3D.....	130
12-Partie technique.....	135
Conclusion générale	140
Bibliographie.....	142
Annexe	144

Table des illustrations

Figure 1 : situation de Tlemcen au niveau international.....	19
Figure 2 : situation de Tlemcen au niveau national	19
Figure 3 : les caractéristiques de la ville de Tlemcen	20
Figure 4 : longitude et latitude de la ville de Tlemcen	21
Figure5 : carte des pentes.....	22
Figure 6 : carte des risques naturels	22
Figure 7 : les contraintes physiques de la ville de Tlemcen	23
Figure 8 : la position de Tlemcen dans la région Nord-Ouest.....	24
Figure 9 : Les lignes maritimes et aériennes, et réseau routier à l'échelle internationale.....	25
Figure10 : Les réseaux à l'échelle nationale	25
Figure 11 : Les réseaux à l'échelle régionale	26
Figure 12 : Les réseaux routiers à l'échelle de wilaya.....	27
Figure 13 : Délimitation de l'aire d'étude.....	27
Figure14 : flèche chronologique de la période près coloniale –coloniale et poste coloniale	28
Figure 15 : carte de la période romaine	28
Figure16: carte de la période idrisside	29
Figure17 : carte de la période almoravide.....	30
Figure 18: carte de la période almohade.....	30
Figure 19 : carte de la période zianide.....	31
Figure20 : carte de la période ottomane.....	32
Figure21 : Carte synthèse de période précoloniale	32
Figure22 : Carte synthèse de période colonial	34
Figure23 : tissu colonial et tissu traditionnel.....	34
Figure24 : carte de la ville de Tlemcen en 1972	36
Figure 25 :Tlemcen en 1986	36
Figure26 : Modèle de croissance de la ville de Tlemcen.....	37

Figure 27 : Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle locale.....	43
Figure 28 : Carte du transport ferroviaire de la région Nord-Ouest	44
Figure 29 : plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Tlemcen .unité d'aménagement groupement de Tlemcen (orientation d'aménagement	63
Figure 30 : schéma des infrastructures de Groupement Tlemcen Mansourah chetoune Beni Mester	64
Figure 31 : Scenario 01 : restructuration et aération du cœur urbain pour un territoire tlemcenien homogène	70
Figure 32 : Scenario 02 : restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien	71
Figure 33 : Scenario retenu : « restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien Compacte et durable »:compacte et durable.....	75
Figure 34 : composition urbaine du quartier Abou Techfine	76
Figure 35 : Le centre colonial construit en 1849	78
Figure 36 :L'apparition de la zone semi industrielle en 1976	78
Figure 37 :L'extension Est de l'habitat auto construction	78
Figure 38 : L'extension Est de l'habitat auto construction	78
Figure 39 : répartition des équipements sur le territoire d'Abou Techfine	85
Figure 40 : les facteurs d'attractivité du quartier	91

Tableaux.

Tableau 1. Pluviométrie à Tlemcen.....	22
Tableau 2. Tableau des destinations aériennes à Tlemcen	24
Tableau 3 : évolution historique de la ville de Tlemcen pendant la période précoloniale	32
Tableau 4. La croissance du tissu urbain de Tlemcen pendant la période coloniale.....	33
Tableau 5. La croissance du tissu urbain de Tlemcen pendant la période post coloniale.....	35

Tableau 6. Répartition et nombre d'équipements sur le tissu urbain de Tlemcen	36
Tableau 7. : Typologie d'habitat dans la ville de Tlemcen	41
Tableau 8. L'estimation du besoin en logement « Document du PDAU	41
Tableau 9. Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025	45
Tableau 10. Activités industrielles de groupement	51
Tableau 11. Activités et n d'emplois au niveau de la zone industrielle	51
Tableau 12. Établissements de F.P publics	51
Tableau 13. Etablissements de F.P privés	52
Tableau 14. Bilan de POS de groupements des communes de Tlemcen	60
Tableau 15. Promouvoir le transport intermodal au niveau du périmètre de transport urbain.....	62
Tableau 16. L'évolution de la population de 1966 à 2015	77
Tableau 17 . Tableau des équipements constituant la zone semi-industrielle	85

Planches.

Planche 1. Carte des équipements structurants de la ville de Tlemcen.....	40
Planche 2. Carte de la typologie d'habitat de la ville de Tlemcen.....	42
Planche 3. Carte de transport urbain de la ville de Tlemcen	45
Planche 4. Carte évolution de la population de la ville de Tlemcen.....	48
Planche 5. Carte de la Population active de la ville de Tlemcen	49
Planche 6. Carte Activité économique et potentiel de main d'œuvre qualifié	54
Planche 7. Carte de la Valeur d'attractivité touristique de la ville de Tlemcen.....	55
Planche 8. Carte de la Centralité urbaine de la ville de Tlemcen.....	57
Planche 9. Carte du Schéma d'aménagement du groupement de Tlemcen.....	65
Planche 10. Carte de la trame viaire.....	80
Planche 11. L Carte de la mobilité urbaine.....	81

Planche 12. Carte de l’habitat	82
Planche 13. Typologie des équipements	83
Planche 14. Carte de la Forme urbaine	86
Planche 15. Carte de l’état de dégradation	87
Planche 16. Carte de l’état juridique	88
Planche 17. Carte du Paysage naturel	89
Planche 18. Carte des contraintes et servitudes	90
Planche 19. Carte des principaux dysfonctionnements	93
Planche 20. Carte des orientations d’intervention.....	96
Planche 21. Carte de la Proposition du POS.....	98
Planche 22 .les exemples thématiques	99
Planche 23. Les exemples thématiques	100
Planche 24. Les exemples thématiques	101
Planche 25.Les exemples thématiques	102
Planche 26. Les exemples thématiques	103
Planche 27. Les exemples thématiques	104
Planche 28. Les exemples thématiques	105
Planche 29 .Les exemples thématiques	106
Planche 30 .Tableau comparatif entre les différents exemples thématiques	107
Planche 31. Scenario 01 Garder le caractère économique du quartier et prévoir une offre d’équipements plus performants et ure articulation entre les quartiers avoisinants plus fluide	108
Planche 32. Plan scénario 1	109
Planche 33 .Scenario 02 Densification et valorisation paysager du quartier	110

Planche 34. Plan scénario 2	111
Planche 35 .Scenario : retenu Vers une mixité et continuité urbaine et une articulation	
Attractive et fluide	112
Planche 37. Plan scénario retenu au 1/2000	113
Planche 38. Stratégie d'aménagement.....	114
Planche 39. Stratégie d'aménagement.....	115
Planche 40 .Plan d'aménagement global au 1/2000	116
Planche 42. Coupe urbaine	117
Planche 43. Vues 3D.....	118
Planche 44 .Vues 3D.....	119
Planche 45 .Vues 3D.....	120

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE:

La ville a toujours connu de multiples transformations qui dépendent de plusieurs facteurs qui se combinent au niveau d'un contexte complexe à différentes échelles, des dynamiques négatives peuvent en ressortir telles que : dégradations, obsolescences, désorganisations, congestions...etc.

Cette dynamique affecte la ville, son fonctionnement et ses représentations, aussi bien au centre qu'en périphérie. On peut dire que cela entraîne une véritable redistribution des fonctions urbaines.

Les villes algériennes semblent s'inscrire puissamment dans cette nouvelle forme de territorialité ou de nouvelles polarités apparaissent et souvent liées à l'extension spatiale du bâti dotées d'attraction. L'apparition de centres satellites et la dissociation grandissante entre lieu de résidence, lieu de travail et lieu de loisirs sont caractéristiques de la dispersion de l'espace contemporain.

En ce sens, on constate que l'effigie de la ville n'est plus celle qui prédominait avant : avec un centre originel en possession de toutes les fonctions et activités. Bien au contraire, celle-ci est en mutations rapides puisque sa périphérie symbolisée par de nouvelles constructions à vocation résidentielle d'abord est en voie d'attirer de nombreuses activités de type anormal (dont l'acquisition provoque de longs déplacements au sein de la population), Il serait très intéressant de réfléchir à l'articulation qui existe entre ces nouvelles formes de centralités périphériques et centre traditionnel il est également intéressant d'essayer de comprendre leur type de relation (par exemple substitution/, complémentarité, ou encore opposition / concurrence) .

Ce phénomène concerne en effet tous les autres échelons urbains à l'image des grandes villes (Alger, Oran, Constantine, Tlemcen...).¹

Cette dernière (Tlemcen) hérite dans le fonctionnement de son espace d'un passé prestigieux, lointain (précolonial, colonial), de nombreux témoins architecturaux sont stigmatisés/ abandonnés.

Affectant sa fonction, sa structure et sa forme et pose par conséquent le problème de son dysfonctionnement par rapport à quelques autres agglomérations.

L'aire urbaine de Tlemcen 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, d'où les autorités ont opté pour la décongestion de son centre par la délocalisation de certaines fonctions tel que les administrations à Imama, la faculté de médecine à Chetouane, la gare routière à Abou Techfine... etc. mais le phénomène persiste encore le centre est encore trop fréquenté ce qui implique que l'activités économiques dont la fonction commerciale joue un rôle fondamental dans la structuration de l'espace et sa dynamique. La répartition spatiale des commerces (commerce de détail) dans la ville de Tlemcen, répond à des logiques de concentration qu'il serait intéressant d'étudier pour préserver le tissu patrimonial qui se trouve en menace.

¹ Foued BOUZAHZAH DYNAMIQUE URBAINE ET NOUVELLE CENTRALITE
CAS DE BISKRA -ALGERIE- POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME DE DOCTORAT ES SCIENCES p5

"Abou Tachfine par son caractère spécifique et hautement stratégique (proximité de Tlemcen) et la présence d'opportunités foncières appartenant aux entreprises publiques, doit faire l'objet d'une vaste opération d'aménagement a pour ambition de transformer ce territoire en une nouvelle centralité de jonction entre la zone Nord (Oudjlida, Ain El Hout) et le centre actuel de Tlemcen dans le but d'atténuer sa fréquentation et relier les différents pôles satellitaires, une des clés de voûte du développement urbain de la ville de tlemcen.

Nous nous sommes penchées sur le choix de la ville de tlemcen (la future métropole) en raison de :

- La position stratégique au carrefour des systèmes de communication,
- La masse démographique,
- le patrimoine naturel, culturel, et scientifique de cette ville, (Médina, vestige de Mansourah, Honaine, Nedroma...).
- Sa force d'attractivité économique et industrielle (présence de zone industrielle, et semi industrielle)
- Un potentiel universitaire, éducatif et culturel.

Le parti d'aménagement et d'urbanisation retenu par le PDAU, repose sur un développement urbain polycentrique centré sur les pôles existants et en cours de formation, l'ensemble est entrecoupé d'espaces naturels ou « coulées vertes ». Ces nouvelles urbanisations réalisées au-delà de la rocade et qui sont généralement dépourvues de centralités ; leur agencement à l'ancienne ville pose problème et crée parfois des dysfonctionnements structurels et ponctuels dans le groupement.

Le quartier d'Abou Techfine s'avère un levier de développement immense en raison de :

- ❖ Caractères spécifique et hautement stratégique (au cœur des différents pôles satellitaires)
- ❖ La présence d'opportunités foncières appartenant aux entreprises publiques
- ❖ La non concrétisation du programme arrêté par les différents instruments (POS)
- ❖ L'industrie pose un risque majeur d'insécurité, de pollution, de nuisance ...

Problématique

Tlemcen de par sa position, son histoire, En dépit de son poids national 'ancienne capitale de la culture islamique nécessite une reconfiguration et requalification urbaine.

L'aire urbaine de Tlemcen ne profite pas de sa richesse, d'une part cela se traduit par une désarticulation des pôles les uns aux autres, d'autre part , la ligne LGV (ligne à grande vitesse),les coulées verts, la ligne de haute tentions et les friches accentuent la rupture du tissu urbain Ces anomalies provoquent tout d'abord l'étalement urbain non contrôlé , consommation des terres agricoles ainsi que des quartiers mal desservis ,sous équipé par rapport au centre-ville, ce qui engendre leurs rattachement fonctionnelle au centre-ville,

Le déséquilibre au niveau de la répartition des lignes de transport urbain en commun peu performant encourage le déplacement automobile individuel, ce qui renforce la pollution,

problème d'embouteillage et le manque de parking. Vient s'ajouter la concentration du commerce ce qui favorise cette situation critique et la pression sur le centre actuel.

L'agglomération d'Abou Tachfine possède un potentiel de développement immense. Elle occupe une position stratégique au niveau du groupement, elle est située entre la ville de Tlemcen et les nouvelles extensions (Oudjlida-Koudia-Boudjlida).elle bénéficie de plusieurs privilèges qui la permettent de développer une centralité complémentaire au centre ville actuel mais L'image de ce territoire reste plutôt négative. D'abord désormais négligé de par la présence de l'industrie en plein milieu urbain en tant que rupture avec l'ensemble du groupement présentant un risque majeur de pollution et d'insécurité, vient s'ajouter le caractère fragmenté et sans trame d'espaces publics du tissu, sans espaces verts de qualité et la vétusté du bâti.

Manque d'urbanité, de continuités et de repères. Il s'agit d'un site où peu de places restent dédiées aux piétons, où circuler s'avère difficile, et où les échelles ne sont pas adaptées. D'autre part. Ses importants secteurs cloisonnés, et l'état de friche urbaine ainsi que le secteur Abou Techfine souffre d'un déficit de traitement de ses façades et de ses espaces publics, venant à l'encontre de l'image métropolitaine que Tlemcen devrait adopter, il n'est animé que pendant les permanences annuelles de loisir et commerciales (cirque Ammar et la foire) .d'après ce qui est précités :

Quel sera le devenir d'abou techfine et comment imaginer la future articulation entre les différents pôles satellitaires ?

Comment le rendre un lieu privilégié d'accueil de la nouvelle population?

Hypothèse

Etant donné que les friches urbaines peuvent refléter une image déplaisante de la ville, en particulier, lorsqu'elles sont situées au cœur de la ville, en plein milieu urbain et auprès du centre, leur réinvestissement s'avère comme un levier pour l'attractivité territoriale

Objectif

- relier les différents pôles satellitaires.
- Animation du quartier et réinvestir et réintégrer les friches dans la dynamique urbaine afin de répondre aux mieux aux besoins de la population et des visiteurs
- atténuer la fréquentation du centre ville actuelle et préservation du patrimoine historique

METHODOLOGIE D'APPROCHE:

Nous avons entamé notre démarche de travail par une première approche, que nous avons voulu théorique, l'objectif étant de cerner de façon relativement poussée notre thématique. Pour cela nous avons tenté d'interroger les liens qui existent entre les notions clés de notre recherche.

Notre deuxième approche est plutôt descriptive et analytique, il s'agit de mettre en exergue les structures de la ville de Tlemcen et aussi tenter de comprendre les processus d'évolution spatiale de la ville et les configurations produites. Ceci implique un retour historique, une sorte d'analyse diachronique dans le temps et dans l'espace, qui nous permettra de dégager les invariants du processus d'urbanisation de la ville ainsi que les changements démographiques et socio-économiques introduits.

Ainsi une analyse exhaustive de l'aire d'étude. Cette approche mettra en perspective de dégager les spécificités du quartier et son impact sur la structuration et l'organisation de l'espace. A ce stade de l'étude, nous avons orienté notre réflexion vers une centralité basée sur la multi fonctionnalité

Choix en somme tout judicieux afin de combler le manque et le sous-équipement des zones périphériques surtout l'activité commerciale et de loisir car les commerces ont un réel pouvoir de créer des mouvements de population.

La troisième approche : est une approche Thématique cette dernière partie de notre parcours de recherche a pour objectif Etude des différents projets urbains qui sont réussis et qui ont pu animer et faire sortir les quartiers de leur enclavement ça va permettre d'ouvrir l'esprit sur ce qui se passe à l'étranger et de prévoir un projet urbain riche, de qualité en s'inspirant de ces thématiques Cette étape du travail représentera une véritable référence de base pour le reste de notre recherche.

Notre itinéraire de recherche est composé de 5 chapitres, que nous présentons comme suit:

Le premier chapitre (Elément de compréhension et de définition a pour principal objectif de définir les termes de notre sujet. Il s'agit de mettre au point une approche théorique qui représentera un corpus dont les articulations et corrélations détermineront notre fil conducteur. Ainsi les éléments terminologiques mis en lumière vont charpenter la démarche globale de notre travail.

Le deuxième chapitre : est consacré à l'analyse des conditions physiques et climatiques de la ville, La dynamique démographique retrace les différentes phases de l'évolution de la population et l'analyse exhaustive des phénomènes démographiques, migratoires et socio-économiques ayant affecté la ville.

Le troisième chapitre: (processus & évolution spatiale à Abou techfine) est consacré à l'analyse de l'évolution du tissu urbain. En s'intéressant également aux principaux dysfonctionnements. Cette approche prend en considération les différentes formes de production et de transformation de l'espace urbain.

Le quatrième chapitre : Etudes des différents exemples thématiques Voir comment les autres pays ont résolu le problème, les actions adoptées et le programme prévu.

Le cinquième chapitre : (interprétation spéciale des besoins) Nous tentons à travers ce dernier chapitre de notre travail de ressortir nos principaux résultats, et d'émettre une lecture à la croisée de nos approches analytiques. Notre préoccupation majeure sera d'apporter une réponse à l'interrogation principale qui a animé cette recherche: Quelle avenir pour abou techfine , quelles nouvelles centralités reliant les différentes zones périphériques ?

Chapitre I :

Genèse et définition systématique des concepts

Le cadre Théorique

Introduction

Dans ce chapitre on ne traitera que les concepts qui ont une relation avec l'option « urbanisme » et l'intitulé de recherche et les sujets qui se posent actuellement, pour mieux comprendre l'analyse en général

1-Urbanisme et environnement :

1.1. Urbanisme

« L'urbanisme est alternativement défini comme science art et/ou technique de l'organisation spéciale des établissements humaines.

Du latin urbs la ville se terme récent a été formé sur le modèle du néologisme espagnol urbanizacion créé en 1867 par l'ingénieur –architecte espagnol iidefonso cerda (tard .et adaptation franc paris 1979) pour désigner une discipline nouvelle la science de l'organisation spéciale des ville . » .²

1.2. Urbanisation

« Le terme urbanisation a deux sens distincts parfois mais c'est rare en français mais plus fréquent pour son homologue espagnole par exemple l'action d'urbaniser de créer des villes ou d'étendre l'espace urbain plus fréquemment il s'agit de la concentration croissante dans les villes (autrefois) et dans les agglomérations urbaines (aujourd'hui).

1.3. Environnement

« Environnement tire son origine de mot environnement, utilisé dans le sens « circuit » de « contour »³. Il a trois définitions principales :

1. ce qui entoure, qui constitue le voisinage ;
2. l'entourage habituel d'une personne, milieu dans lequel elle vit ;
3. l'ensemble des éléments naturels et artificiels qui conditionnent la vie humaine

Les deux dernières définitions seraient apparues au milieu de XX e siècle .le Grand Robert se fait plus précis :

<<Ensemble des conditions naturelles (physiques, chimiques, biologiques) et culturelles (sociologiques) susceptibles d'agir sur les organismes vivants et les activités humaines»⁴.

² Merlin, P., Choay, F., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Puf, 2000.

³ Selon le grand Larousse de la langue française ,1972.

⁴ selon le Grand robert , dictionnaire de la langue française ,1992.

2- La ville et son tissu urbain**2.1. La ville**

Il est très difficile de définir la ville et pour cela on propose quelques citations

La ville désigne généralement tout groupement d'une population relativement réduite mais densément bâtie toutes formes d'occupation du sol correspondant à une utilisation intensive du territoire bâtiments résidentiels administratifs commerciaux religieux équipements industriels de transport mais aussi cimetières parcs publics terrains vagues inclus dans un tissu de construction mais de fonctions différentes elles sont considérées comme des frontières entre deux phases

Une limite peut être un virage une tranchée de voies ferrées un fleuve ou un bord de mer de telles limites peuvent être des barrières plus ou moins franchissables qui isolent une région d'une autre ces limites servent à organiser et à maintenir l'ensemble des zones.⁵

2.1.1- Les éléments de la ville**a- Les voies**

C'est le chemin le long duquel l'observateur se déplace habituellement ou occasionnellement et qui permet d'appréhender la ville et d'en relier les éléments la rue est un des éléments essentiels de l'espace extérieur urbain elle assure une fonction sociale du fait qu'elle constitue un lieu de rencontre et d'échanges entre les différents types d'usagers.

b- Les limites

Ce sont des éléments de même caractère que les voies mais de fonctions différentes elles sont considérées comme des frontières entre deux phases. Une limite peut être un virage une tranchée de voies ferrées un fleuve ou un bord de mer. De telles limites peuvent être

des barrières plus ou moins franchissables qui isolent une région d'une autre ces limites servent à organiser et à maintenir l'ensemble des zones.

c- Les quartiers

Fraction du territoire d'une ville dotée d'une physionomie propre et caractérisée par des traits distinctifs lui conférant une certaine unité et une individualité Dans certains cas le nom du quartier peut être donné à une division administrative d'une ville mais le plus souvent le quartier est indépendant de toute limite administrative .On parle encore de quartier pour désigner la communauté des habitants d'une partie de la ville .le terme de quartier est aussi utilisé en milieu rural comme fraction de finage (territoire d'un village).

d- Les nœuds

Ce sont des points les lieux stratégiques d'une ville pénétrable par un observateur cela peut être essentiellement des points de jonctions endroit où on change un système de transport croisement ou point de convergence de voies lieux de passage d'une structure à une autre ou bien des points

⁵ Merlin, P., Choay, F., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Puf, 2000.

de rassemblement de certaines fonctions ou de caractères physique comme un abri au coins de la rue⁶.

e- les points de repères

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

2.2- Le tissu urbain

Expression métaphorique assimilant les cellules construites et les vides d'un milieu urbain a l'entrelacement des fils d'un textile on peut appeler tissu urbain l'ensemble des éléments du cadre urbain est l'expression physique de la forme urbain .il est constitué par l'ensemble des éléments physique qui contribuent a celle –ci le site le réseau viaire la division parcellaire le rapport entre les espaces bâtis et non bâti la dimension la forme et le style des bâtiments et par les rapports qui relie ces éléments ⁷.

a- Ilot

C'est la plus petite unité de l'espace urbain entièrement délimitée par des voies Dans les villes de formation ancienne et continue la forme et la dimension des ilot qui les constituent sont très variable mais dans les villes a plan régulier (bastides du moyen âge agglomérations et métropoles a développement rapide de l'époque moderne)des ilots délimités dans la grille uniforme du réseau des voies se succédant de façons régulière et présentent des formes le plus souvent rectangulaire comme dans les villes nord et sud-américaines a plan géométrique ⁸.

b- La parcelle

1-pièce de terrain de même culture ou même utilisation constituant une unité cadastrale

2-Entité foncière définie par des limites et un numéro de cadastre.

c- La place

la place est un lieu socialement identifié :tout le monde fait reconnaître une place :une convention met en relation une configuration spéciale et une dénomination cette convention ne joue pas d'abord sur l'usage les activités les commerces ou les équipements mais sur la forme urbaines la place et reconnaissance de la place s'accomode d'une grande variété de dispositions concrètes selon le langage urbaniste : »une place est a la fois un espace convergent et divergent »

- Convergent : c'est-à-dire ayant l'élément attractif capable d'attirer les gens
- Divergent : c'est-à-dire qu'elle impose une relation avec le tissu alentour.

⁶ Kevin Lynch . L'image de la cité Dunod paris 1960.

⁷ Merlin, P., Choay, F., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Puf, 2000.

⁸ Merlin, P., Choay, F., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Puf, 2000.

d- Le bâti :

Le système bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine, quelle que soit leur fonction (habitation, équipement) ou leur dimension.

e- Les espaces libres

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

f- Les espaces verts urbains

Les espaces verts urbains sont un facteur d'équilibre écologique permettant la création d'un microclimat spécifique à l'espace extérieure. Les espaces verts urbains permettent une diminution de température de 3 à 4 degrés pour un espace de 50 à 100m de largeur.

3- Agglomération**3-1. Une agglomération**

Action d'agglomérer, de réunir en un tout ; masse, amas ainsi constitués ; agglomérat : Une agglomération de terre et de pierres. Groupe d'habitations constituant un village ou une ville indépendamment des limites administratives : Traverser une agglomération. Ensemble formé d'une ville centre et de ses banlieues (l'agglomération parisienne).

3-2. Métropole :

« C'est une ville de plusieurs millions d'habitants regroupant d'importants centres de décisions, de gestions ou de transports. C'est le centre d'influence principal d'une région ou d'un pays. »⁹.

2.1.1. Le processus de métropolisation

Il s'agit-là d'une nouvelle manière de traiter l'urbain par le recours à l'urbanisme intensif (densité) au lieu de l'urbanisme extensif (étalement).

Ce processus se développe en trois phases essentielles :

- Phase de prés développement; la prise de conscience de la capacité d'accéder au statut de métropole.
- Phase de développement; élaboration de projets structurants.
- Phase de post-développement ; gestion et prise en charge de la structure métropolitaine.

2.1.2 Notions majeurs du processus:

Le processus de métropolisation s'accompagne de notions nécessaires à toute étude traitant de la ville contemporaine.

a- centre/centralité:

Suite au processus de métropolisation, le centre véhicule désormais les signes urbains de la métropole:

⁹ Raymond Guglielmo, Les grandes métropoles du monde, Paris, Armand Colin, Collection U.

- Une fonction internationale capable de créer le grand événement.
- Des formes signifiantes à même d'envoyer les signes de la métropole et d'exprime une nouvelle image.
- La cohérence spatiale qu'il doit exprimer « le centre doit être articlé avec l'ensemble de la ville ».

La création d'une dynamique de centralité, il doit être un support ou le jeu matériel □ des forces de la ville puisse s'accomplir «le centre est un lieu exclusif de la centralité, ou tout au moins certaines partis du centre »

- La centralité, étant un concept du processus de métropolisation, il engendre des transformations sur l'espace architectural.

b- la notion de lieu

Le lieu est tout ce qui confère à l'habitant un sentiment de sécurité émotive, il offre un appui, un repère, une situation d'appartenance étant structuré et identifié. « Le concept de lieu est donc une faculté vitale ».

«Malgré tous leur défauts, les villes anciennes étaient des lieux auxquels on pouvait s'identifier qui donnaient à leurs citoyens un profond sentiment d'appartenance ».

c- la notion de quartier

Le quartier est une composante de la lecture globale qu'est la ville, celle-ci lui donne âme et signification. Il représente d'une part un support physique, lieu de rencontre, de communication, d'animation et d'activité.

« C'est en fait un cadre de vie locale ou sont aménagés des lieux pour la rencontre, des supports matériels pour communication, l'animation et l'activité économique la plus courante».

Le quartier représente une unité morphologique dotée d'un paysage urbain, véhiculant un contenu social et abritant une fonction déterminée.

« Unité morphologique et structurelle, caractérisée par un paysage urbain, contenu social, et fonction déterminée».

Les quartiers sont des lieux distingués par leurs caractères sociaux et leurs structures sociales.

3-3. La centralité

La centralité n'est pas le centre. on ne peut pas définir le centre urbain en faisant abstraction des fonctions centrales qui s'y remplissent, quoique nécessaire ne suffisent pas à définir le contenu de la notion de centre.

« Centralité est devenue une notion dormante. Il est vrai que la notion de centralité, abstraite dans son espace, à un pouvoir mobilisateur moins que les quartiers anciens dont l'aménagement est devenue un des objectifs contemporains majeurs. »¹⁰.

- La centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie.
- La centralité dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et son accessibilité.
- Cet élément peut être un centre urbain, ou un équipement métro polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel).

3.3.1. Le centre

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

« Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la distribution, consommation de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée»¹¹.

3-4. Plan radioconcentrique

Une ville a un plan radioconcentrique lorsque ses quartiers s'organisent en cercles concentriques, du centre-ville à la périphérie.

Ce plan est assez répandu dans les villes européennes (Bruxelles, Paris, Moscou, etc.). Il est caractérisé par la présence d'auréoles, ceinturées par des boulevards périphériques, et par des radios correspondants aux autoroutes ou axes de pénétration urbaine. Son origine est liée à la présence d'enceintes successives ceinturant la ville. Souvent, les anciennes fortifications sont devenues des axes routiers ou autoroutiers (ex.: la petite ceinture à Bruxelles). Ce plan, fortement lié à l'histoire des villes, renforce la notion de centre et périphérie et provoque des engorgements à l'intersection des radiales (pénétrantes) et des rocades.

3-5. Etalement urbain

L'étalement urbain est la propension des agglomérations urbaines à croître et se développer sur de beaucoup plus larges périmètres. Si certains utilisent indifféremment ce terme et celui de périurbanisation, d'autres font la distinction : l'étalement urbain est une extension urbaine en continuité avec la ville compacte, la périurbanisation une extension urbaine en discontinuité.

¹⁰ Jean .Paul. Levy - centres villes en mutation . Editions du Centre national de la recherche scientifique, 1987 p42.

¹¹ Alberto Zucchelli - introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine, Office des publications universitaires, 1983.

L'étalement urbain est une forme de croissance urbaine mais ne doit pas être confondu avec elle : la croissance urbaine peut se réaliser sans nécessaire augmentation de la surface de l'aire urbaine, mais par densification du tissu urbain existant.

L'Agence Européenne de l'Environnement décrit l'étalement comme la forme physique d'une expansion en faible densité des grandes régions urbaines, sous l'effet de conditions de marché, et principalement au détriment des surfaces agricoles avoisinantes.

4. Projet urbain

le projet urbain est une stratégie pensée et dessinée de la ville , il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux , économique , urbains et territoriaux

il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche , moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats

Jques Reydéfinisse le projet urbain comme manière contemporaine d'intervenir sur la ville en crise, non sur la totalité mais sur ses fraguements¹²

4.1. Les modes d'intervention du projet urbain

Le projet urbain propose plusieurs modes d'interventions ou solutions aux problèmes de la ville en générale et des centres villes en particulier.

Une analyse bien conduite nous offre une masse d'informations diverses, spatiales et a-spatiales, qu'il faut mettre en rapport pour arriver à une recomposition sélective de l'entité étudiée.

Cette mise en rapport des informations à pour objectif de dégager une problématique qui découle de la compréhension particulière de la réalité urbaine par l'urbaniste, et doit conduire aux choix du type d'intervention adéquat. L'intervention urbanistique peut prendre plusieurs formes :

4.1.1. Rénovation urbaine

C'est une opération physique qui ne doit pas changer le caractère principal du quartier. Elle est relative à une intervention profonde sur le tissu urbain. Elle peut comporter la destruction d'immeubles vétustes.

Elle adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique .Cette intervention est de nature beaucoup plus radicale que la précédente et s'applique à des secteurs dont les caractères facilitent et justifient une intervention forte.

¹² Jean Yves et Monique Zemmerman. projet urbain , ménager les gens aménager la ville . Editions Mardaga 1998 p 35.

4.1.2. Aménagement urbain

Action de transformer, de modifier pour rendre plus pratique et plus agréable. L'ensemble des dispositions et des actions arrêtés pour transformer un espace urbain dans ses composantes spatiales c'est-à-dire pour donner une organisation différentes aux fonctions urbaines existantes, ou en introduisant des fonctions nouvelles.

4.1.3. Réaménagement urbain

Créer les conditions d'une vie nouvelle pour les quartiers menacés d'un abandon total, il implique un certain degré de changement de la configuration physique. Il n'implique pas obligatoirement une modification systématique de la trame et des volumes des bâtiments.

4.1.4. Réorganisation urbaine

C'est l'action dont le contenu est lié aux soucis de l'amélioration des conditions d'organisation et de fonctionnement de l'espace urbain.

Elle a pour objectif l'amélioration de la réalité urbaine par des actions superficielles, non radicales, à court ou à moyen terme. Elle correspond aux situations urbaines où il est difficile ou non nécessaire de mener des interventions radicales

4.1.5. Restructuration urbaine

Elle introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant .elle implique, de ce fait, un changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé. Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évidents au niveau du tracé ou du cadre bâti

Exemples: « La recomposition d'entités périphériques dont le développement s'est fait anarchiquement et sans relation avec le reste de la ville »¹³

4.1.6. Réhabilitation urbaine

Elle consiste à modifier un immeuble ou un groupe d'immeubles ou d'équipement en vue de leur donner les commodités essentielles et nécessaires aux besoins de base des locataires ou utilisateurs, alimentation en eau potable, électricité, remise à neuf des sanitaires.

Cette action, assez récente dans le discours et la pratique urbanistique, a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social.

4.1.7. Le renouvellement urbain

L'objectif est de transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain. Le renouvellement urbain permet de : - reconquérir des terrains laissés en friche - restructurer des quartiers d'habitat social - rétablir l'équilibre de la ville La rénovation urbaine, concept qui a succédé au renouvellement urbain, concentre son action sur les Zones Urbaines Sensibles (ZUS)

¹³ Maouia Saidouni, Eléments d'Introduction à l'urbanisme, Casbah édition page 129.

4.1.8. La restauration

Ce type d'intervention urbanistique se limite au cas de figure d'une entité à identité culturelle ou architecturale menacées, qui réclame des mesures de sauvegarde. La restructuration urbaine :

La restructuration implique un changement radical d'un espace urbain assez vaste ,aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti. Elle s'applique à des entités qui présentent déstructuration et un manque d'homogénéité évidents au niveau du tracé ou du cadre bâti.

4.1.9. La densification urbaine :

Elle s'applique à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées. Ces secteurs sont souvent densifiés sous la pression de l'urbanisation et l'augmentation de leurs valeurs foncières.

4.1.10. L'extension urbaine :

Elle s'applique aux entités non urbanisées et qui sont destinées par le plan d'urbanisme à une urbanisation future. L'extension urbaine doit être guidée par le souci d'intégration fonctionnelle et morphologique au reste de la ville. •

Toute intervention urbanistique est accompagnée par des recommandations et mesures diverses et par des délais afin d'en assurer la cohérence et la faisabilité (comme les mesures de sauvegarde de secteurs donnés qui sont souvent fixés par la loi : protection de patrimoine et des richesses naturelles...).

5- Friches industrielles :**5.1. Introduction**

La régénération des friches urbaines offre un potentiel intéressant en matière de densification. Cette revalorisation de tissus délaissés au cœur des villes et des agglomérations implique l'émergence d'une dynamique de projet, permettant de dépasser les obstacles inhérents à ce type d'opérations et de fédérer les motivations publiques et privées nécessaires à leur concrétisation. Dans l'optique d'une qualité globale du projet, cette dynamique doit également viser à garantir la cohérence urbanistique du lieu.

5.2. Origine des friches

Les origines du mot "friche" sont à rechercher dans le domaine de l'agriculture, où il est utilisé pour désigner une terre agricole non cultivée, dont l'inutilisation peut être due à un sol peu fertile, à une surabondance de terres ou à une situation transitoire de jachère. Par analogie, ce mot s'est peu à peu imposé en urbanisme pour qualifier des terrains laissés à l'abandon. Les friches sont plus spécifiquement caractérisées par une situation de déséquilibre entre le potentiel d'utilisation du site et les activités qui s'y déroulent et par une durée prolongée sans investissements Il s'agit d'espaces revêtant à première vue une connotation négative. Visuellement, elles sont des fractures marquant des discontinuités dans un tissu urbain

homogène. Elles sont des barrières fonctionnelles, sociales et spatiales matérielles et subjectives dans la ville. Qui tend à réduire de manière significative sa valeur d'usage.

Notons que les friches urbaines peuvent aussi recevoir des utilisations à caractère provisoire, comme des manifestations culturelles ou des occupations temporaires. En se référant à l'activité pratiquée sur le site avant son abandon, on distingue généralement les friches industrielles, ferroviaires, portuaires, militaires et infrastructurelles. A celles-ci peut également être rattaché un certain nombre de délaissés divers, constitués notamment de terrains vagues et de quartiers abandonnés.

5.3. Friches industrielles :

L'espace géographique évolue, souvent lentement, parfois rapidement, voire brutalement, en particulier lorsqu'un système économique se substitue à un autre qui a structuré l'espace suivant une logique différente. C'est ce qui s'est produit, au cours des trente dernières années, dans de nombreuses régions d'Europe et d'Amérique du Nord, où le système industriel qui dominait depuis le XIXe siècle, a subi de profondes transformations, voire s'est effondré pour céder la place au système que l'on qualifie en conséquence de postindustriel. Si le passage d'un système à l'autre a été relativement précoce et progressif en Europe occidentale, il a été par contre tardif et brutal en Europe centrale et orientale où le processus a suivi directement l'effondrement des régimes communistes en 1989. Les conséquences spatiales de ces transformations sont très visibles dans les villes, où se sont multipliées les friches.

Elles sont décrites comme étant des anciens sites industriels usines ou terrains associés à des usines, tels des entrepôts ou des décharges qui sont maintenant abandonnés ou sous-utilisés. Les friches industrielles sont des sites vacants ou bâtis souvent contaminés (sol ou eau) par des produits chimiques ou d'autres polluants. Leurs origines dépendent de l'historique de l'industrialisation, qui est spécifique à chaque région. Par exemple, en Europe, elles s'intègrent pour beaucoup dans une tendance à long terme de replis des industries lourdes tandis qu'en Amérique du Nord, elles proviennent principalement de développements industriels sauvages et sans règle. Aussi, le type de contamination rencontré sur les terrains, donne une bonne idée de ses origines.

5.4. Renouvellement urbain et réhabilitation des friches

Pourtant les friches ne revêtent pas que des faiblesses. De plus en plus, des chercheurs et spécialistes s'intéressant à ces espaces, mettent l'accent sur un certain nombre de traits positifs. La préoccupation pour l'espace en friche bascule vers une vision moins défavorable, associée à une diversification fonctionnelle de la friche qui devient alors une opportunité en tant que potentiel foncier. La vision de la friche est passée de celle de « punition » à celle « d'opportunité » et de celle « d'enjeu » à celle « d'action ».

La reconnaissance de l'espace friche comme opportunité de renouvellement des tissus urbains s'inscrit directement « en faveur de l'économie des territoires et une opportunité pour reconstruire la ville sur la ville.

Cependant il ne convient pas de prendre en compte la totalité des ces espaces pour avoir une idée des capacités de réhabilitation des friches : on parle ici de potentiels de

Réalisation. L'unique variable à considérer est l'aptitude des surfaces à pouvoir se vendre une fois réhabilitées. Si le terrain ne peut être vendu, il est clair qu'aucune réalisation ne sera faite en ce même lieu. Dans ce dernier cas de figure, ce processus risque à terme de produire de nouveau une friche.

L'étude d'une friche industrielle doit se faire par rapport à son environnement et de ce fait uniquement au cas par cas c'est ce qu'on l'appelle « Etude des potentiels de valorisation des friches industrielles » ça permet de développer une activité en relation directe avec les différents champs d'action qu'elle propose : réaménagement urbain, dépollution de sols le recyclage de matériaux, la déconstruction et la conservation de parties d'ouvrages (en effet, la revalorisation peut aussi être celle des bâtiments), ou encore le désamiantage dans certains cas, démolition.¹⁴

7- Industrialisation

Processus de structuration (d'une économie et d'une société) par l'emploi croissant de machines d'énergie et de technologie. On parle de désindustrialisation pour la disparition d'activités industrielle soit dans une région soit dans un secteur d'activité.

8-Industrie

Ensemble des activités collectives de production de biens à partir de matières brutes à l'aide de travail et de capital : ce sont celles qui correspondent au secteur secondaire y compris l'industrie du bâtiment et des travaux publics.

9- Société postindustrielle

Cette expression employée d'abord par D.Bell et A. Touraine à la fin de l'année 1960 souffre d'avoir été interprétée de deux manières opposées pour les uns elle indiquait la crise ou la fin de la société et de la culture industrielle thème repris et accentué par les tenants du « postmodernisme ». Il s'agirait alors d'une société remplaçant la croissance par l'équilibre ou l'acquisition par l'autonomie comme objectif centraux. Pour d'autres plus fidèles aux premiers emplois de la notion ; il s'agissait de définir une société hyper industrielle dans laquelle un secteur tertiaire moderne complexe aux entreprises et aux personnes remplacerait progressivement un secteur secondaire progressivement un secteur secondaire défini par la transformation de matériaux.

10- Usine

Local de production industrielle destiné à la transformation à l'aide de machines de matière première ou de produit semi-ouvrés en produit plus élaborés. Le terme de manufacture était employé avant la révolution industrielle et désignait de vastes ateliers de production manuelle (ex :

¹⁴Journée d'étude 10 Septembre 2010, Emmanuel Rey, architecte EPFL/SIA/FSU/ responsable du bureau Bauart Architecte à Neuchâtel « la problématique des friches urbaines »

manufacture des tapis des Gobelins).il est encore employé ,a tort comme synonyme d'usine (Larousse)le terme de fabrique un peu désuet ,est synonyme d'usine.

11- La ville industrielle (19ème siècle)

Les villes d'Europe et du reste du monde connaissent au cours du 19ème siècle une Métamorphose importante.

- Une poussée démographique exceptionnelle des populations des villes entraînant une poussée brutale d'urbanisation.
- L'espace urbain n'est plus l'objet de composition, il est l'objet d'occupation et de lotissement (il faut construire les fabriques, les ouvrages pour la production industrielle, créer les cités ouvrières pour loger les masses de population urbaine,....etc.)
- Un changement d'acteurs concernés par le cadre bâti : à coté des architectes les ingénieurs, techniciens, les entrepreneurs construisent aussi, la commande ne se limite plus au pouvoir, divers acteurs (entrepreneurs, banques, etc.) construisent pour divers besoins :
- L'émergence de nouveaux équipements (gares, usines, logements de masse, ...etc.)
- La ville se compose de deux quartiers : les quartiers des ouvriers situés à la périphérie à côté des usines et des entrepôts, les quartiers des bourgeois au centre ville.

Sur le plan foncier on assiste à un vrai enjeu de la question (spéculation foncière des dédains en plein centre (terrains mieux situés, mieux desservis par les réseaux,... etc.)

- Les conséquences directes sur l'espace urbain sont la dégradation des conditions sanitaires et de l'hygiène, l'entassement des populations dans des taudis et la Prolifération des épidémies meurtrières telles le choléra

12- L'attractivité d'un territoire

Est généralement assimilée à la capacité de ce territoire à attirer et à retenir les facteurs mobiles de production et/ou la population. Nous définirons cette attractivité, comme la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur comme zone de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités ; cette attractivité est une attractivité perçue qui n'implique que des personnes physiques, des individus, des ménages ou des équipes, par exemple des équipes dirigeantes d'une entreprise ou d'une administration publique.

Chapitre II :

**LECTURE TERRITORIALE E6 ANALYSE
URBAINE DE LA VILLE DE TLEMCEN**

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

Introduction :

Nous avons consacré le présent chapitre à l'établissement de lectures et analyses de synthèse, afin de ressortir nos principaux résultats.

Pour ce faire, nous tenterons en premier lieu de mesurer le rayonnement des différents secteurs de la ville, afin de les classer

A travers ce chapitre nous allons présenter trois parties :

Dans la première partie nous allons présenter la ville de Tlemcen sous ses différents aspects afin de mieux la connaître, notamment sa situation géographique, ainsi que son évolution urbaine durant les différentes périodes qui l'a marqué. Ses caractéristiques physiques, climatiques et démographiques

Nous nous intéresserons ensuite à la lecture du plan directeur d'aménagement urbain (PDAU), pour enfin maîtriser l'application des instruments, et ensuite faire une critique l'instrument d'urbanisme « PDAU » Nous clôturerons notre étude par sa critique

La troisième partie dont on va proposer deux scénarios d'aménagement et de développement pour la ville de Tlemcen pour enfin choisir un scénario qui pourra améliorer l'état actuel de la ville.

L'objectif de ce chapitre est de maîtriser l'application des instruments d'urbanisme et connaître la ville de Tlemcen, ces principaux dysfonctionnements urbains, pour enfin proposer des scénarios d'aménagement pour le développement de la ville.

Choix de la ville :

Pour mieux comprendre la réalité des villes algériennes on s'intéresse aux celles qui sont en cours du développement afin de créer un équilibre territoriale, à partir de la région Nord-ouest un contre poids qui soulagera la métropole d'Oran d'où on opte pour le choix de la ville de Tlemcen.

1. "Le paradis de l'éternité, ô tlemcéniens, ne se trouve que dans votre patrie et s'il m'était donné de choisir, je n'en voudrais d'autre que Tlemcen" (Ibn Khafadja de Cordoue).
2. Tlemcen est l'une des candidates que le SNAT veut la rendre une métropole régionale à l'échéance 2025. Multiple vocations vont réussir ce désir :
3. D'abord Tlemcen, la deuxième ville de l'Oranie, fière de son passé glorieux et prospère, de ses monuments et ses faubourgs hispano-mauresques, de ses sites naturels, est une «ville d'art et d'histoire» comme l'a dénommée Georges Marçais.
4. Sa position au carrefour des grandes routes reliant l'Ouest algérien au Maroc et le tell du Sahara, l'a prédisposé à servir de lieu d'échanges entre des communautés complémentaires citadine et rurale, pastorale et agricole.
5. La ville de Tlemcen, avec ses ressources humaines, naturelles et sa position géo-stratégique,
6. Tlemcen elle est aussi l'ex-capital de la culture islamique 2011.
7. C'est une ville universitaire: avec de grandes capacités d'accueil pédagogique.
8. Tlemcen dispose d'un patrimoine naturel très important avec la diversité de son relief. Elle est aussi caractérisée par leurs spécificités culturelles, historiques, artisanales
9. Outre les paysages magnifiques qu'offre la nature, Tlemcen possède également un grand patrimoine historique qui traduit l'attractivité de la région. en citant le fameux site de mansourah, sidi boumèdienne, palais mechouar..ect

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

1-ETUDE ET ANALYSE URBAINE DE L'AGGLOMÉRATION DE TLEMCCEN :

Introduction :

Cette phase analytique a pour but la prise de connaissance de l'aire d'étude, se fera selon six Grilles d'analyse.

Une première lecture s'intéressera l'étude de la position géographique de Tlemcen.

- Une deuxième lecture concerne la croissance urbaine de la ville.
- La troisième lecture a pour objet d'appréhender l'aire d'étude à travers l'analyse de son tissu urbain.
- La quatrième concernera la mobilité urbaine.
- La cinquième s'articule autour de l'économie urbaine.
- La sixième sera réservée au paysage urbain et environnement.
- enfin l'étude de la centralité urbaine.

1-1-Généralité sur la ville de Tlemcen :

1.1.1. Situation géographique :

a- Tlemcen dans le cadre international :

Présentation et délimitation :

Tlemcen situé au nord-ouest de l'Algérie, qui représente une position stratégique (carrefour d'échange) Tunisie, Maroc, l'Europe et l'Afrique. Elle constitue un point de transition entre l'Europe du nord et l'Afrique de sud. Situé au nord de l'Afrique.

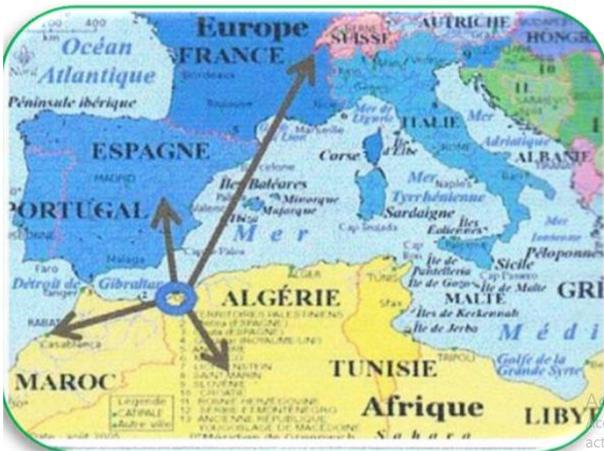


Figure 1 : situation de Tlemcen au niveau international (source : dspace.univ-tlemcen.dz)

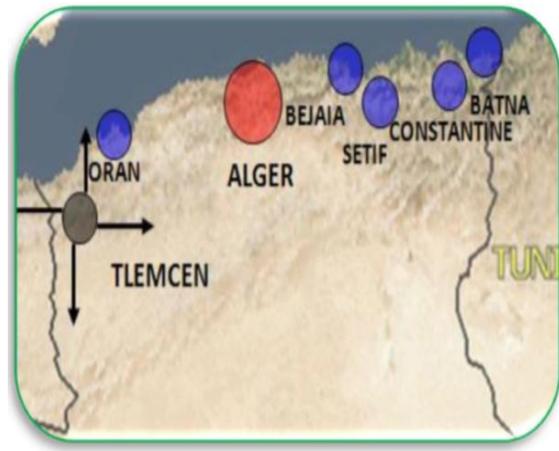


Figure 2 : situation de Tlemcen au niveau national (source : dspace.univ-tlemcen.dz)

C'est l'une des portes du pays, Un lieu de convergence de plusieurs flux d'échange ; portuaire, économique, aérienne économique, terrestre entre deux continents : l'Europe et l'Afrique - une position qui lui confère un statut de chef lieu du groupement : Tlemcen, Mansourah, Chetouane, Béni Mester et de métropole régionale vers l'ère 2025 D'après le PDAU exerçant un rayonnement économique, politique, scientifique et culturel sur toute la région ouest de l'Algérie. -Tlemcen se situe dans l'extrême nord-ouest de l'Algérie, sur un plateau d'une altitude de 800m.

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

*Au sud, on trouve le plateau rocheux de Lalla Setti. *Au nord, la couronne formée de djebels rocailloux. Elle occupe un espace stratégique de 60km de la mer, de 64km de la frontière marocaine, et 550m d'Alger.

b- Tlemcen dans le réseau urbain national

Tlemcen occupe une position excentrique par rapport au territoire national et se trouve à l'écart du réseau nord de communications, bloquée à l'ouest par la frontière marocaine, les voies ferroviaires et routières aboutissent aux deux grandes métropoles : Oran (600km) centre de développement industriel de la région ouest et ALGER la capitale.

Le groupement de Tlemcen dans le cadre de la wilaya

-Superficie : 9017km².

La wilaya se divise en : 20 daïra, 53 communes, avec une superficie de 90000 hectares, et 950000 Habitants. Il se situe au Centre De la wilaya¹⁵.

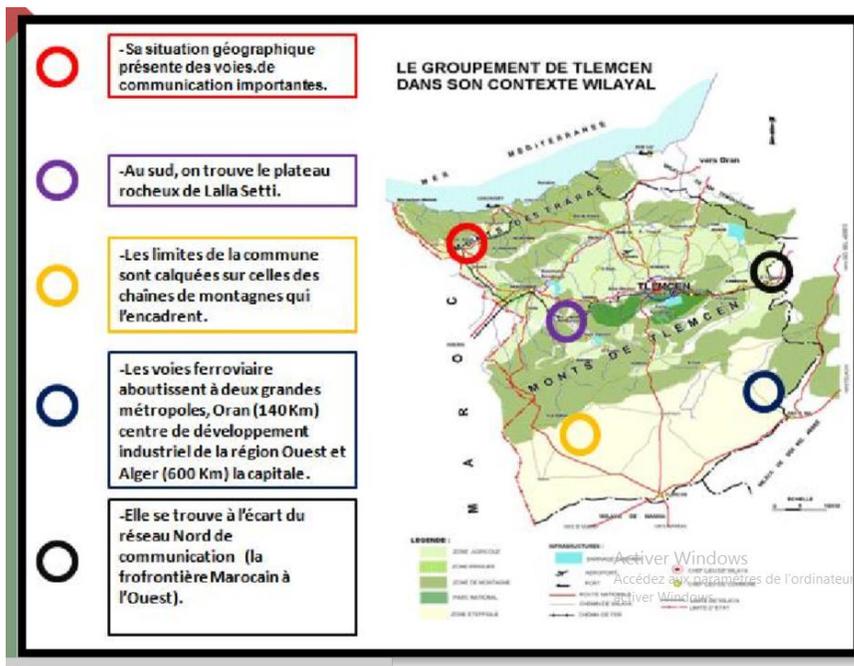


Figure3 : les caractéristiques de la ville de Tlemcen
(Source : dspace.univ-tlemcen.dz)

15 rapport final du groupement de Tlemcen, Beni Mester ,Chetouane , Mansourah Avril 2007

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

C-Climatologie

Sa position à 800m, elle joint le climat de type méditerranéen caractérisé par un hiver froid et un été chaud et sec. Situé à 800m d'altitude, de part la proximité de la mer, elle jouit d'un climat tempéré méditerranéen et de richesses naturelles très diversifiées. Recevant des pluies abondantes, son sol est fertile.

D-Topographie

Dans l'ensemble le relief est caractérisée par une forte inclinaison S/N et une succession de chaîne de montagnes en parallèles disposé en escalier et orientées SONE



Figure4 : longitude et latitude de la ville de Tlemcen
(Source : dspace.univ-tlemcen.dz)

Milieu physique très riche représentant une très grande variété de paysages ; on trouve des forêts, des terrains agricoles, maquis, des reliefs oueds, piémonts côtiers, plaines et plateaux, talus, montagnes et steppes .

De ce fait, l'espace du groupement est très contrasté, Ainsi, il est bloqué par plusieurs barrières qui gênent la croissance urbaine :

-milieu très accidenté

- Au Nord par l'autoroute est-ouest et par une série des terrains agricoles de Hennaya .
- Au niveau de centre ville par le chemin de fer
- Au sud par le plateau de Lallasetti Ces reliefs rigoureux qui culmine à 1025 m, constitue un ensemble de sites d'une remarquable beauté.
- A l'est par Ain fezza et Amieur (topographie accidentée).¹⁶

¹⁶ Idem

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

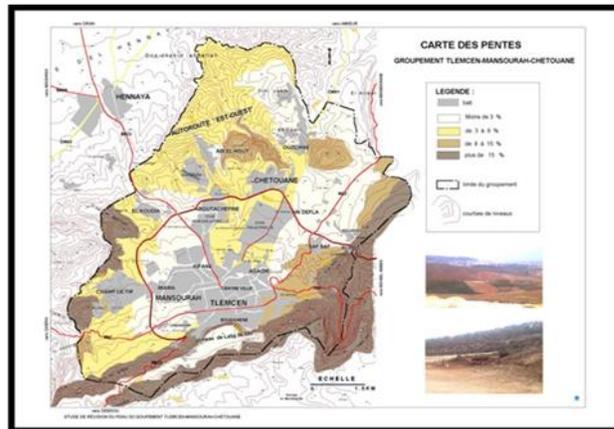


Figure 5 : carte des pentes

(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane, Beni Mester, Mansourah)

E- Pluviométrie

Périodes	Moyenne (mm)
1924-1945	630
1946-1976	715
1977-1985	466
1950	L'année la plus arrosée 1253mm
1983	L'année la plus sèche ,292mm

Tableau 1 : pluviométrie.

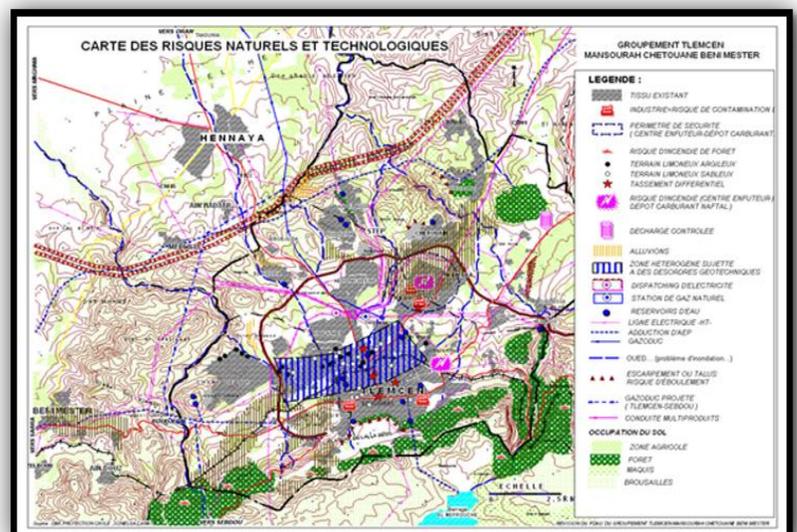
(source : Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane, Beni Mester, Mansourah)

F-Vents

Les vents de nord – ouest sont dominants, froids en hivers et chauds en été.

a- Réseau maritime :

- Le port « Ghazaouet » : Port mixte marchandises, voyageurs, et pêches
 Abri de pêche « Honaine » et Projet d'abri de pêche Marsa ben mhidi -
 Le port est relié de manière régulière aux ports européens d'Anvers,



2 Figure 6 : carte des risques naturels (Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane, Beni Mester, Mansourah)

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

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 b- Réseau aérienne : - L’aéroport de Tlemcen « Messali El Hadj » : Est un aéroport international algérien, situé sur la commune de Zenata, 22 Km au Nord-Ouest de la ville de Tlemcen.

G-Le sol et la végétation

La géologie

Le groupement aura à gérer une problématique environnementale avec une certaine hétérogénéité géologique avec des formations tendres (marnes et argiles) et des formations résistantes(calcaires) et ceci entraîne des implications sur les constructions.

A cela, s’ajoutent les trois principaux talwegs (Metchekana, El Horra et oued Makhokh) qui constituent des drains naturels, mais aussi des espaces à risques.

a- Les forêts ont une vocation écologique

Conservation de sol, lutte contre l’érosion, lutte contre la sécheresse. Pour cela toute concentration de population est à éviter, et même souhaité le délestage. Donc Faut-il conserver l’exploitation agricole de ces terres ou les verser au domaine forestier.

La préoccupation de l’environnement forestier et l’espace péri-urbain agricole, doit faire l’objet d’une approche commune, concertée, entre les collectivités locales de Tlemcen–Mansourah–Chetouane, chargées de gérer ces espaces stratégiques.¹⁷

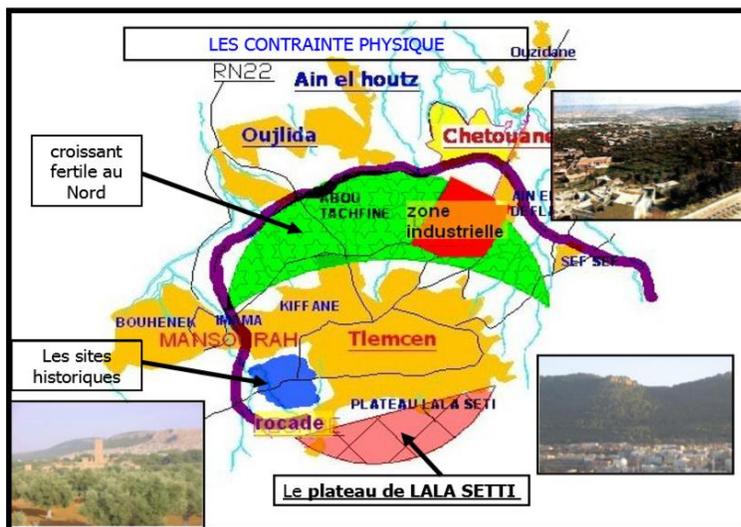


Figure 7 : les contraintes physiques de la ville de Tlemcen
(Source : dspace.univ-tlemcen.dz)

¹⁷ Idem

1.1.2. Les réseaux

Tlemcen dans le réseau urbain national

Tlemcen occupe une position excentrique par rapport au territoire national et se trouve à l'écart du réseau nord de communications, bloquée à l'ouest par la frontière marocaine, les voies ferroviaires et routières aboutissent aux ¹⁸deux grand métropoles : Oran (600km) centre de développement industriel de la région ouest et ALGER la capitale.

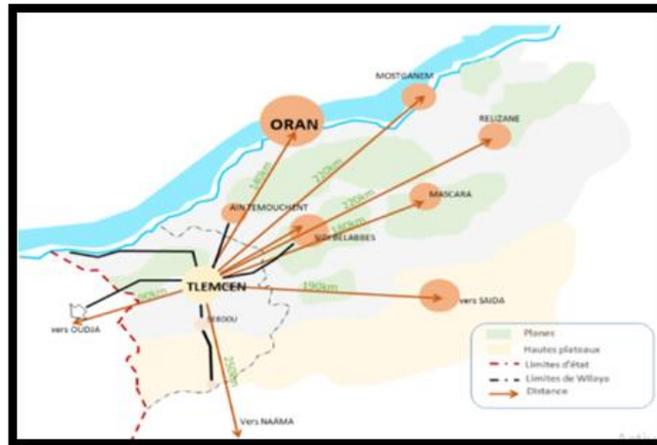


Figure 8 : la position de Tlemcen dans la région Nord-Ouest
(source : dSPACE.univ-tlemcen.dz)

a- Réseau maritime

- Le port « Ghazaouet » : Port mixte marchandises, voyageurs ,et pêches Abri de pêche « Honaine » et Projet d'abri de pêche Marsa ben mhidi

- Le port 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 b- Réseau aérienne : - L'aéroport de Tlemcen « Messali El Hadj » : Est un aéroport international algérien, situé sur la commune de Zenata, 22 Km au Nord-Ouest de la ville de Tlemcen.

Compagnie aérienne	Destinations
Aigle Azur	Marseille ,paris-Orly
Air Algérie	Alger ,Lyon,Marseille
Jetairfly	Bruxelles-Charleroi
Tassili Airlines	Alger
Turkish Airlines	Batna,Istanbul-Atatuk

Tableau 2 : des destinations aériennes à Tlemcen
(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane , Beni Mester , Mansourah)

¹⁸ Idem

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

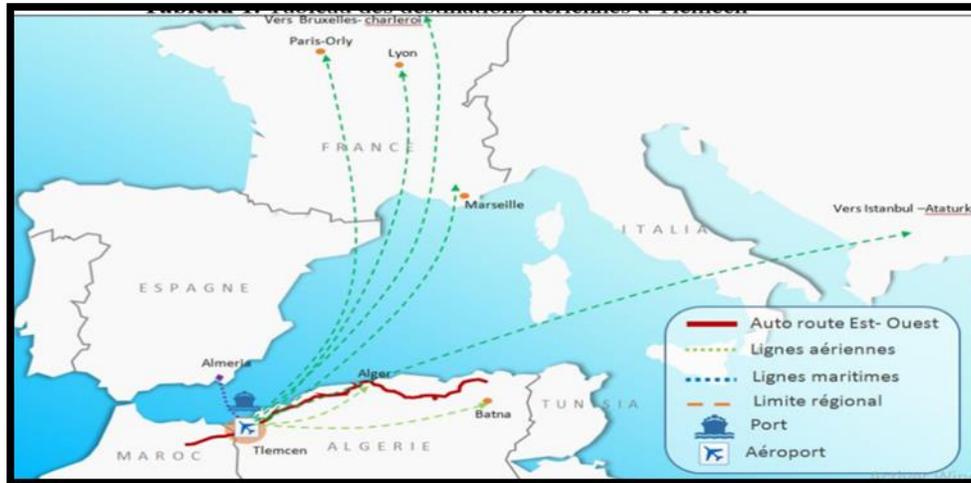


Figure9 : Les lignes maritimes et aériennes, et réseau routier à l'échelle internationale
(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane , Beni Mester , Mansourah)

b-Réseau routier :

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



Figure10 : Les réseaux à l'échelle nationale
(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane , Beni Mester , Mansourah)

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

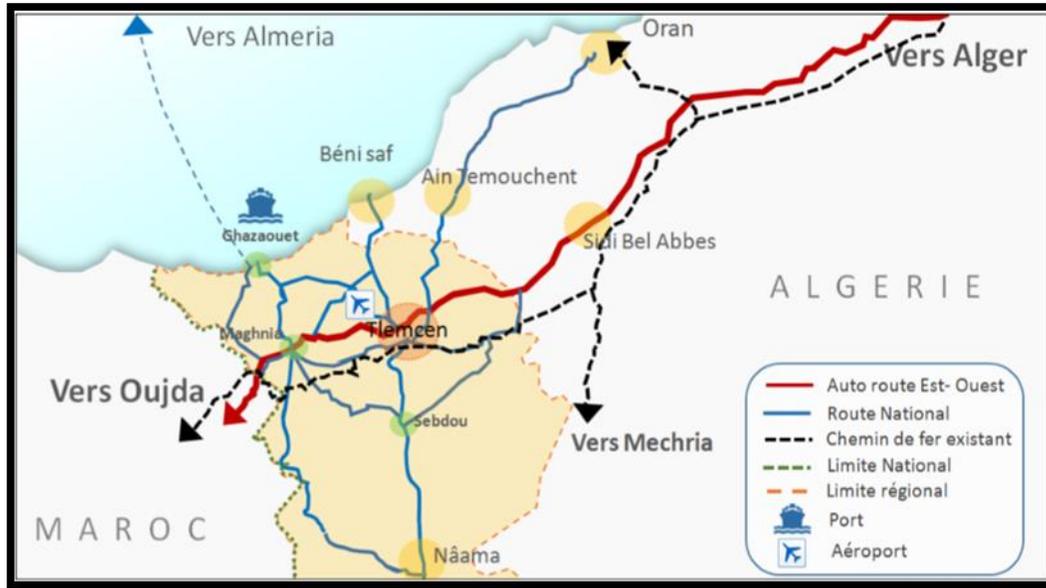


Figure11 : Les réseaux à l'échelle régionale
(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

Echelle régionale :

Les routes nationales RN :

1. RN7 : relie le Maroc, Tlemcen et Sidi Bel Abbès à l'Est.
2. RN98 : relie Ghazaouet à Tlemcen
3. RN7A : relie Marsa Ben M'hidi à Meghnia.
4. RN2 : traverse Tlemcen vers Ain Temouchent jusqu'à Oran.
5. - RN99 : relie Meghnia à El Aricha, Naama, Saida et Ain Safra.
6. 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.
7. RN13 : débute d'El Aricha vers Telegh puis vers Sidi Bel Abbès.
8. Echelle de wilaya :
9. Les routes nationales RN
10. RN7 : relie le Maroc, Tlemcen et Sidi Bel Abbès à l'Est.
11. RN2 : traverse Tlemcen vers Ain Temouchent jusqu'à Oran.
12. 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.¹⁹

¹⁹ Idem

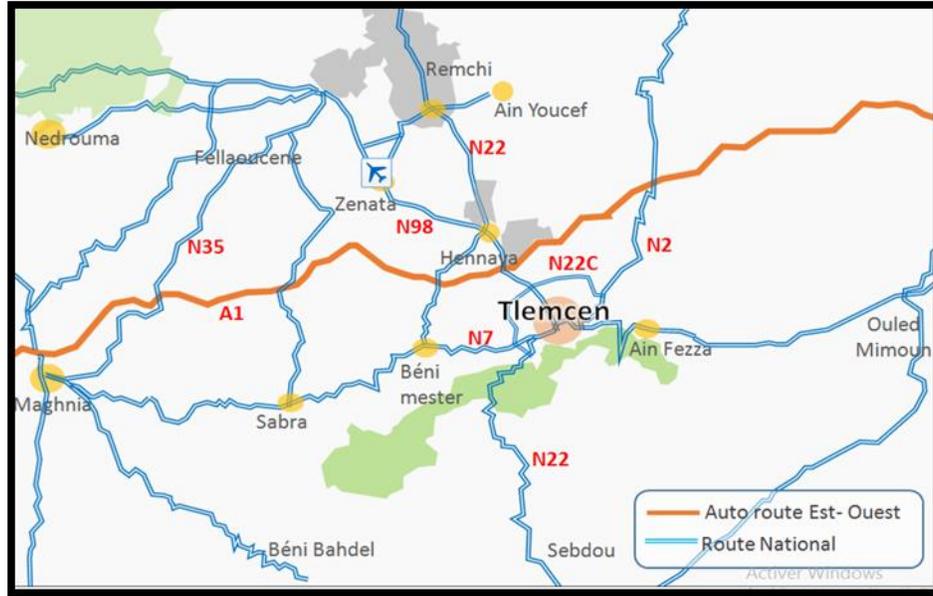


Figure12 : Les réseaux routiers à l'échelle de wilaya
(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

1.1.3. Délimitation de la zone d'étude :

Nous avons limité l'échantillon de notre analyse urbaine au groupement suivant : (Tlemcen – Chetouane – Mansourah – béni Mester). Ceci pour maîtriser l'échelle de notre étude ainsi que pour les raisons de la qualité représentative de cet espace qui est le chef lieu de wilaya, ainsi que des potentialités qu'il présente.

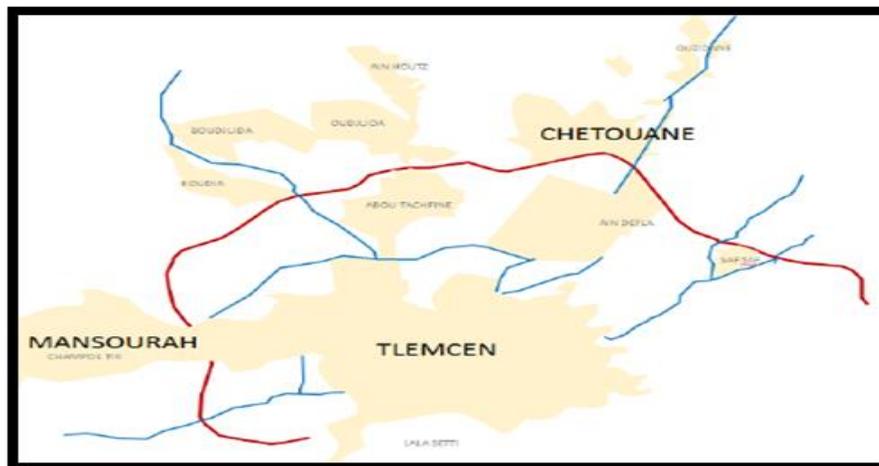


Figure 13 : Délimitation de l'aire d'étude
(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

1.2. Etude de la morphogénèse de Tlemcen :

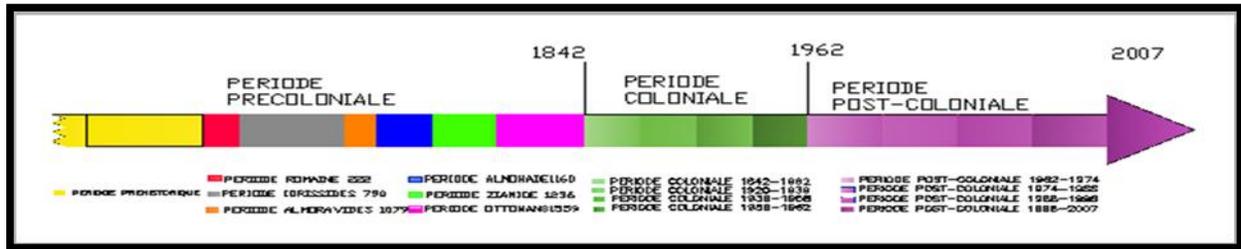


Figure14 : flèche chronologique de la période près coloniale –coloniale et poste coloniale

(Source : Travail de 3^{ème} année architecture 2017, analyse du noyau historique de Tlemcen « module planification »)

La médina de Tlemcen a subi le même mode d'organisation de l'espace des médinas arabo musulmane, elle connut le passage de plusieurs dynasties: les romains, les vandales, les byzantins.

Elle s'appela POMARIA (vergers) puis plus amplement les arabes sous le nom d'AGADIR (lieu élevé), TAGRART (campement) pour s'épanouir sous le nom de TLEMEN.²⁰

1.2.1 .Période précoloniale :

Epoque : préhistorique		
Fondateur	Date	Caractéristique
	néolithique	Existence de grottes sous forme d'habitat troglodyte à Mouillah, lac karar, ouzidane, kalaa
Epoque : romaine		
Fondateur	Date	Caractéristique
Alexandre Severe	222 à 235	Pomaria : Camp transformé en cité ; Porte d'observation ; Carrefour de route militaire.

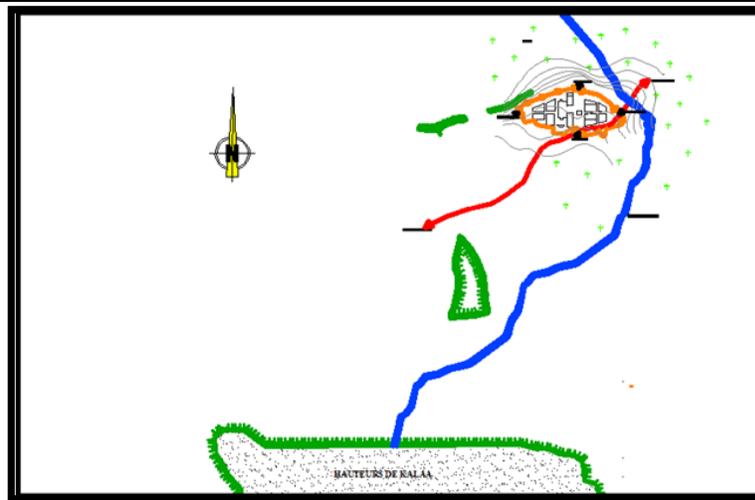


Figure 15 :carte de la période romaine

Epoque : Idrisside

²⁰ Travail de 3^{ème} année architecture 2017, analyse du noyau historique de Tlemcen (module planification)

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

Fondateur	Date	Caractéristique
Idriss 1er Calife du Maghreb	790 11 ème siècle	<p>Construite sur les ruines de pomaria, elle s'étendait sur une superficie de 21 hectares.</p> <ul style="list-style-type: none"> * construction des remparts de la citadelle d'Agadir percés par 6 portes. * la construction de la mosquée d'Agadir. * division de la ville en plusieurs quartiers (chrétiens, économiques, tanneurs et musulman).

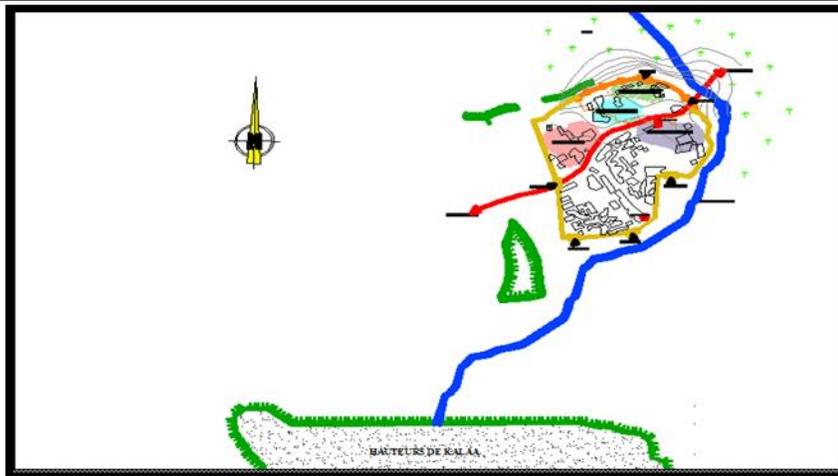


Figure16: carte de la période idrisside

Epoque : Almoravide

Fondateur	Date	Caractéristique
Youcef ibn Tachfine	1079 à 1147	<p>Installation d'un camp militaire au nord ouest d'Agadir.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Le camp évolue en cité nouvelle Tagrart qui fusionne avec Agadir. * édification d'équipements importants : la grande mosquée, kasr el Bali et el machouar. * l'axe de développement de Tagrart est l'axe est ouest entre beb erbat et beb fez. * l'échange entre tagrart et agadir se faisait entre baba bi qurra et bab erbat.

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

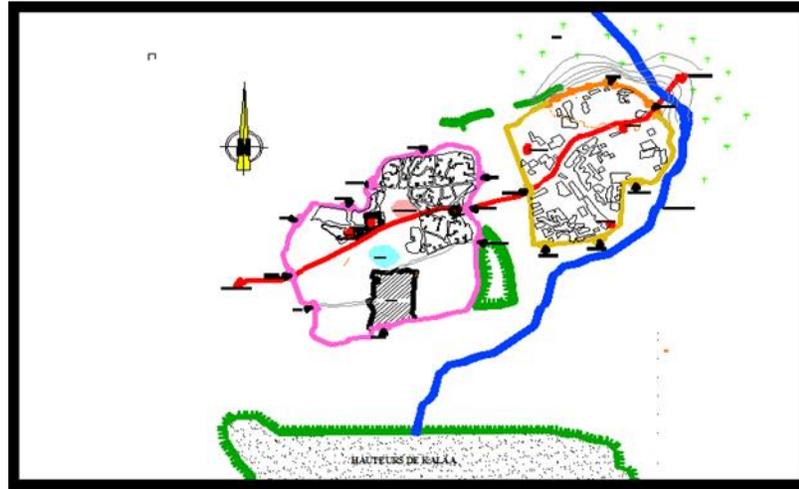


Figure17 : carte de la période almoravide

Epoque : Almohade

Fondateur	Date	Caractéristique
Abdelmoumen	1160	union des deux villes Agadir et Tagrart. * destruction des remparts Ouest d'Agadir qui contraignait la population à l'exode. * construction de nombreuses portes notamment bab elkarmadine * restructuration de la ville : on distingue : Une zone politique et administrative (grande mosquée, el mechouar) Une zone économique (fondouks, souks..)

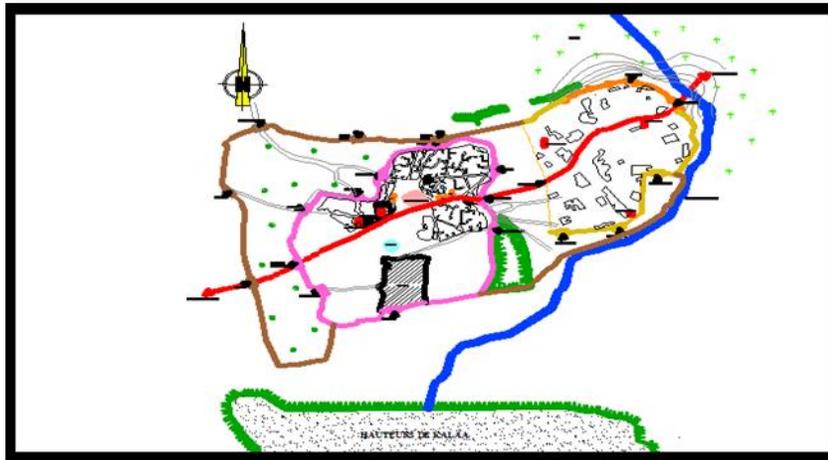


Figure 18: carte de la période almohade

Epoque : Zianide

Fondateur	Date	Caractéristique
Yaghmoracen		Evolution de la ville vers le sud est

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

		(quartier hammam El Ghoula). * à l'est de ce quartier, la création d'une cité résidentielle jusqu'à la limite est d'El Mechouar.
Abou Said Othman	1282-1299	consolidation de la fonction commerciale au sud. * réalisation du centre commerciale El Kaisaria au nord est d'El Mechouar.
Abou Moussa Hamou	1299- 1317	élargissement du tissu urbain vers l'ouest. * réalisation de la première medressa. * tafrata était une matmoura, et zone cultivée en blé
Abou Tachfine 1er	1317-1337	Embellissement de la ville par la réalisation : *la plus belle medressa du Maghreb : Medressa Techfinia. * le grand bassin qui a déplacé l'enceinte de la ville vers l'ouest.

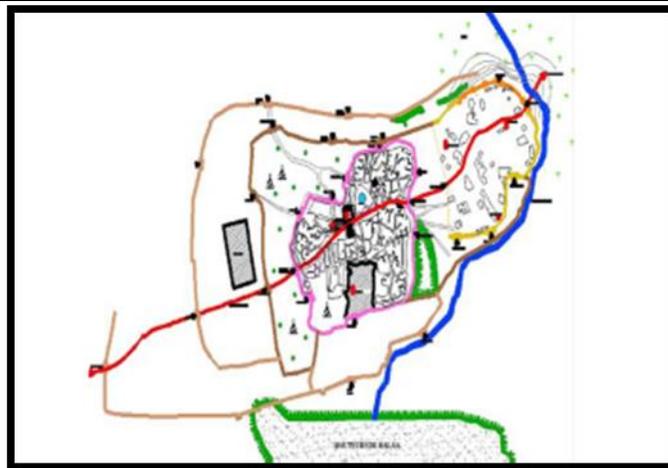


Figure 19 : carte de la période zianide

Epoque : Ottomane		
Fondateur	Date	Caractéristique
	1559-1830	ils s'installèrent à Bab elhdid. * restauration des portes. * Tlemcen a perdu son rôle de capitale du Maghreb.

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

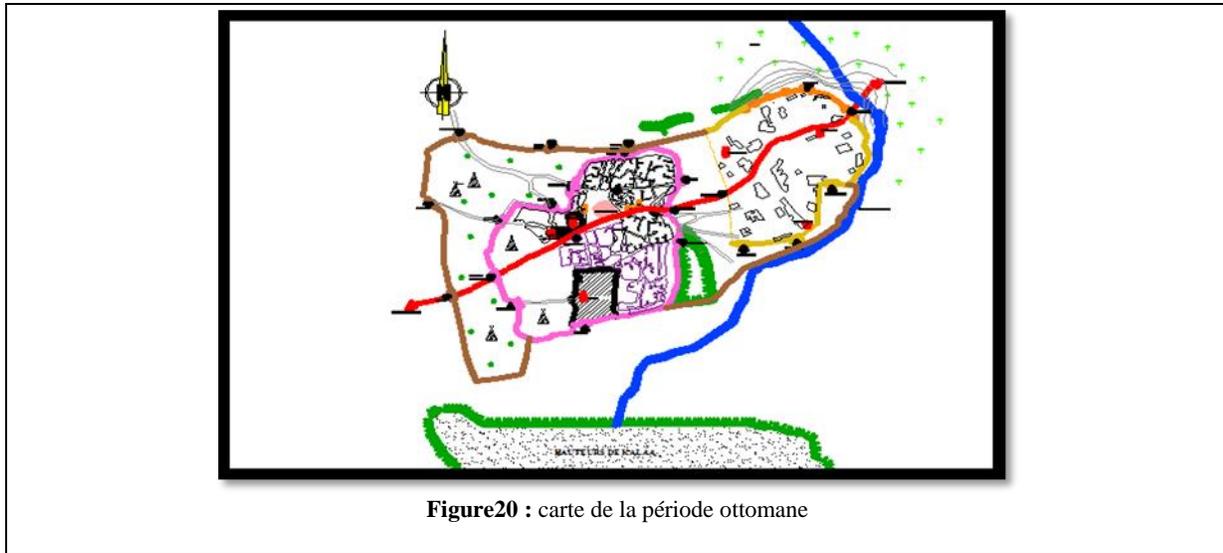
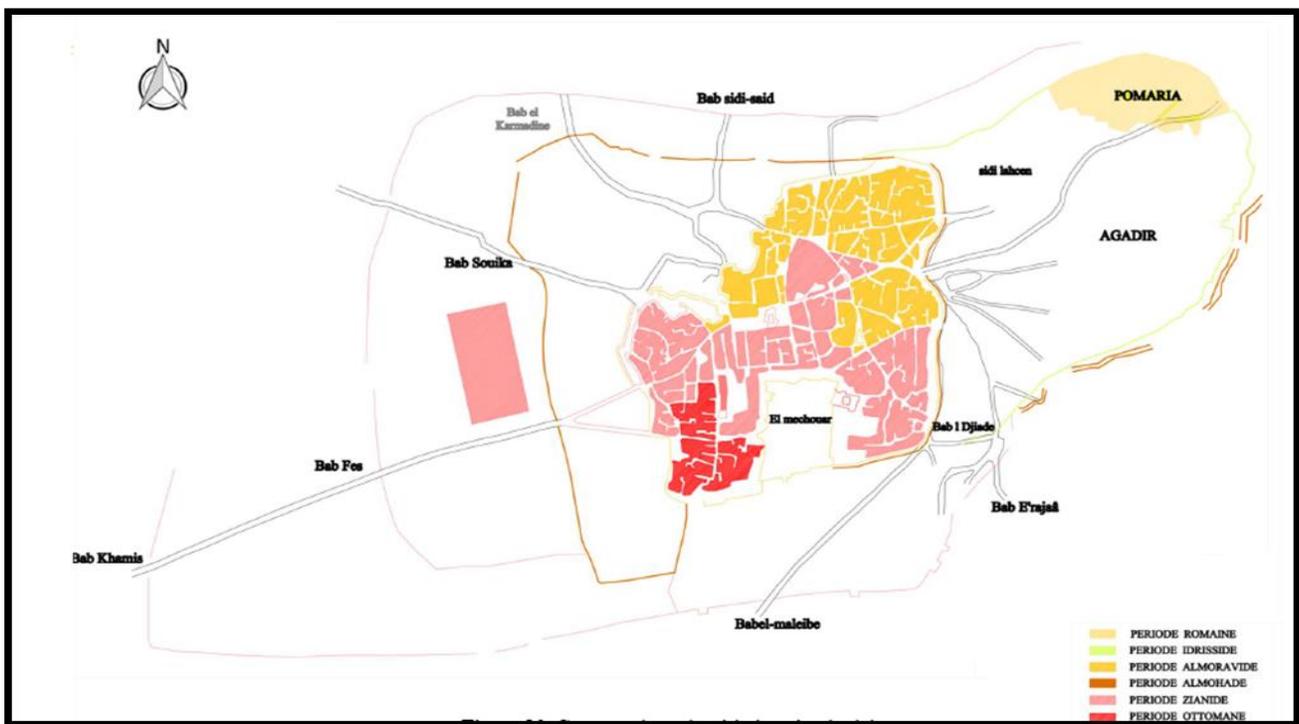


Tableau : évolution historique de la ville de Tlemcen pendant la période précoloniale
(Source : Travail de 3^{ème} année architecture 2017, analyse du noyau historique de Tlemcen « module planification »)



Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

Période coloniale :

Période	Intervention
1842- 1860	destruction d'îlots entiers de la médina, et percement de larges rues avec de grands carrefours. * rétablir et améliorer les fortifications anciennes et construire des bâtiments militaires tel que (casernes mechouar, caserne Gourmala). * assurer la relation entre El Mechouar (centre administratif économique et militaire) et la porte d'Oran en perçant un certain nombre de rues de places et de boulevards (boulevard national).
1860-1902– la période coloniale	En 1860, le plan d'extension de la ville de Tlemcen typiquement orthogonal est commandé par un grand axe générateur est- ouest (boulevard national). Ce dernier est matérialisé par la présence des principaux édifices publics (banque, sous-préfecture, poste...) A partir du Boulevard National, d'autres voies secondaires parallèles à cet axe générateur assurant la desserte transversale entre la médina et sa périphérie. Dans cette période, il y a eu l'implantation de certains équipements tel que la mairie, le crédit lyonnais, la B.N.C.I. Des 1900 la ville de Tlemcen prenait la configuration d'une ville européenne.
1900-1962	durant cette période, on assiste à l'implantation des édifices socio culturels tels que les écoles, collèges et lycées.

Tableau4 : la croissance du tissu urbain de Tlemcen pendant la période coloniale

(Source : Travail de 3^{ème} année architecture 2017, analyse du noyau historique de Tlemcen « module planification »)

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

	Lala setti se développe avec parc d'attraction. 2 lotissement deviennent principaux Birouana et Elkiffane . Projection des habitats et des équipements. Une extension remarquable de la ville. Une grande intervention au niveau du plateau de lala setti par l'implantation des équipements. La requalification urbaine et restauration des monuments.
--	--

Tableau5 : la croissance du tissu urbain de Tlemcen pendant la période post coloniale
(Source : Travail de 3 ème année architecture 2017, analyse du noyau historique de Tlemcen « module planification »)

1.3. Etude de la morphologie urbaine :

1.3.1. Modèle de la croissance de la ville :

L'agglomération de Tlemcen a connu des transformations au niveau de sa croissance et ses formes urbaines à travers le temps, cette structure morphologique se matérialise par l'existence d'un noyau central composé de trois pôles économiques « EL KISSARIA », militaires « EL MECHOUAR » et religieux « la grande mosquée », et après la succession de plusieurs dynasties qui ont gouverné la ville « Idrissides , Almoravides , Almohade , Zianide , Ottoman » le tissu urbain a évolué

La nouvelle structure morphologique apportée par la colonisation française a créé une multipolarité urbaine, et à partir de 1920, l'urbanisation prend une nouvelle dimension avec des constructions au-delà des remparts et la création des Faubourgs Beau séjour et Bel air sur la route de Mansourah et Sidi Chaker au pied du plateau de LallaSetti, en continuation d'el Kalâ.

Après l'indépendance, la ville a attribué une extension dominante vers le nord avec une dispersion des villages coloniaux qui se développe d'une manière individuelle et anarchique sur les terrains agricoles qui ceinture la ville de Tlemcen , ainsi qu'une continuation de la croissance urbaine de centre-ville vers l'ouest ,cet accroissement urbain peut être expliqué par le facteur de l'accroissement naturel de la population et de l'exode rural provenant des villages et des villes de Sud. allant vers des quartiers satellitaires autonomes celle d'Oujlida , Boujlida , Chetouane , Champ de Tir et laissant les vides occupés par le reste d'accroissement fertile et des terres agricoles .

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen



Figure24 : carte de la ville de Tlemcen en 1972
(Source : APC Tlemcen)

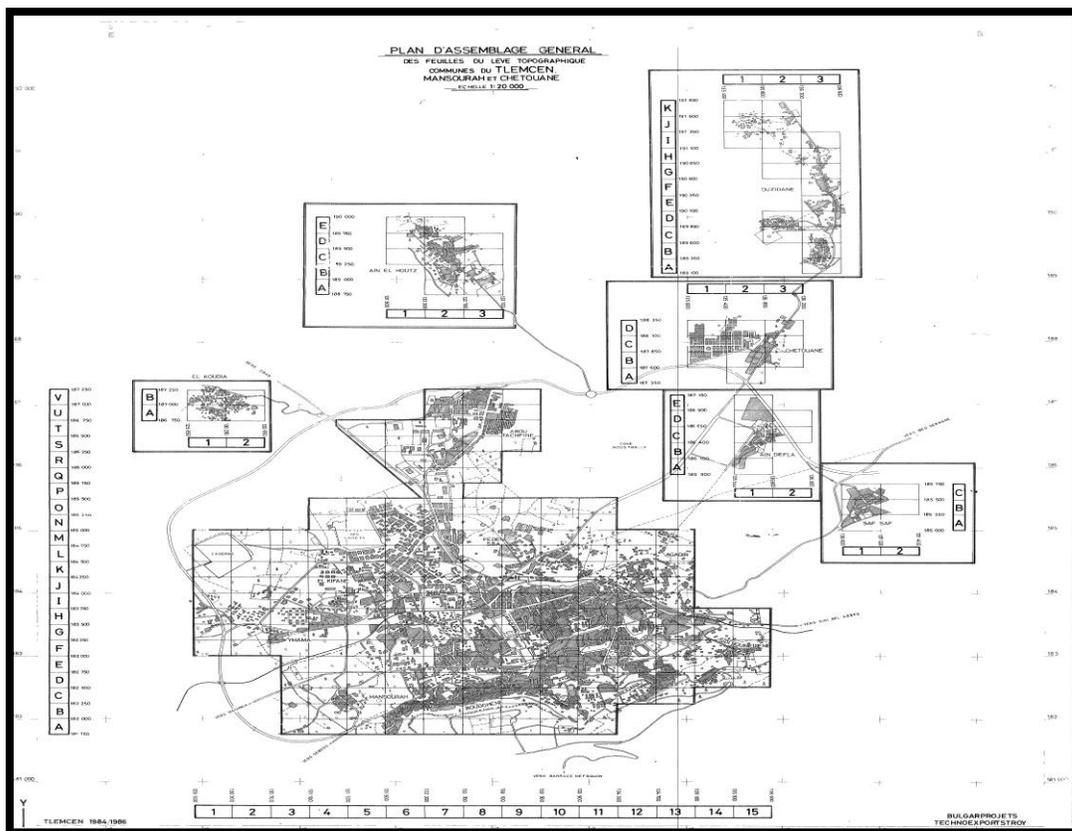


Figure 25 : Tlemcen en 1986
(Source : APC Tlemcen)

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen



Figure 26 : Modèle de croissance de la ville de Tlemcen

(Source : mémoire de fin d'étude présenté par Samira BENMIMOUN et Imane BENGOU DIFA intitulé « LE QUARTIER DE LA GARE, UNE NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE POUR LA VILLE DE TLEMECEN » soutenu en 2016)

1.3.2. Les équipements structurants :

La zone	E. Éducatif	E. Administratif	E. Commerciaux	E. Culturels/culturels	E. de transports	E. Hôtellerie	E. de spectacles	E. de loisirs	E. Sanitaires	E. Industriel
Bel Horizon	- Lycée benzer djb - université paramédical - Écoles - CEM	- Siege de la wilaya - central - PTT - la radio – SAA - DSA	/	/	/	/	/	- Grand bassin - complexe sportif 3 frères Zarga	Hôpital - clinique dentaire	/
Imama	- 3 écoles - 3 CEM - lycée - CFPA	APC, OPG I, Sonelgaz, CNR - palais de justice - daïra	Centre commercial, maison de voiture	Palais de culture - mosquée - bibliothèque - Institut des études andalouses - Institut islamique	/	Hôtel Nedjma	- La sureté	- Piscine	- La sureté	/
El kiffane	2 écoles - 2 CEM - - CFPA -	Palais de justice – SAA – CNEP - DLEPAP C -	/	/	/	Hôtel IBIS	- Caserne militaire	- Stade - salle polyval	/	/

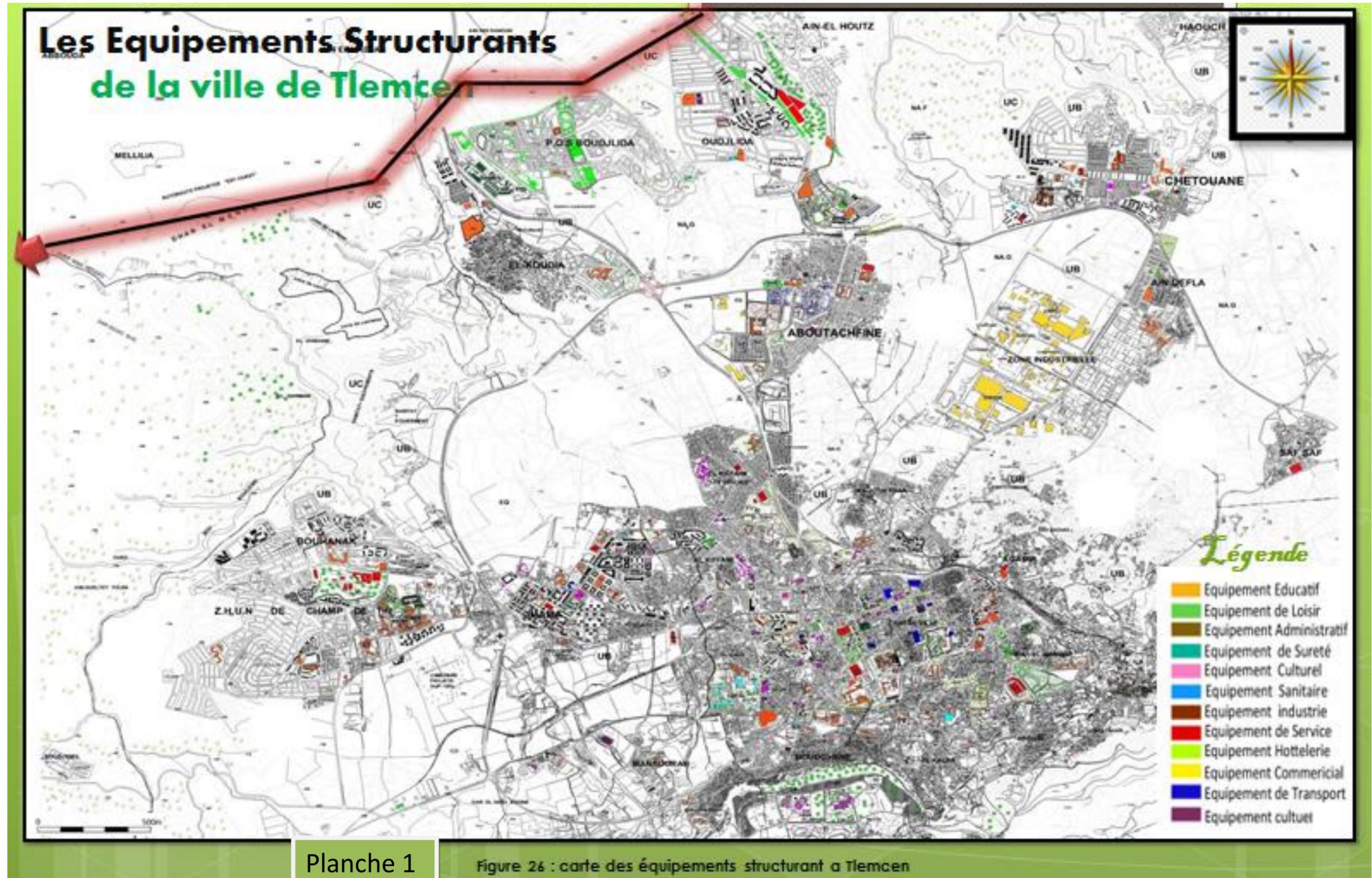
Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

					institute de genie civil -cité univers itaire	banque -3 banques					e	alent e		
Champ de tir	Univer sité – Lycée -3 écoles -CEM- cité univer sitaire	- cité admin istrati f	Ma rch é	/	/	/	Protection civile	/		S de soin	/			
Manso urah	- 2 écoles - école d'agric ult	- Hydra ulique	/	Minar et de Mans ourah	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Boudg hene – El kalaa	8 écoles - 2 CEM - lycée Ferrad j - Techni cum	- PTT	- Ma rch é	/	/	/	-Protection civil	/	/	/	/	/	/	/
Biroua na SidiBo umedie n	- 2 écoles	/	/	- Mosq uée de Sidi Boum edien e	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Agadir Sid isaïd Feden sbaa	3 écoles -CEM - CFPA	/	- So uk	Minar et d' Aga dir - mosq uée de Sidi Halou i	-Gare routière	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Abouta chfine – Ain Defla	centre de transfe rt techno logiqu e - 5 écoles - 2 CEM	/	Ma rch é de Gr os	/	-Gare routière	/	/	/	Stade	-Salle de soin -hôpital	/	/	Zone semi industrielle	/
Chetou ane	Camp us	- APC -	- Ma	/	/	/	/	/	/	-Salle de soin	/	/	Zone industrielle	/

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

	universitaire -3 écoles -2 lycée - CEM	Casoran	rché							
Oudjli a – Boujli a – ain el hout	-3 écoles -2 CEM - lycée	-Bloc administratif	/	Mosquée - maison de jeune	/	/	/	Stade	Salle de soin	/
El koudia	-3 écoles -2 CEM	- Molhaka	/	Palais d'exposition - théâtre	/	/	Gendarmerie -la sureté	/	Salle de soin	/
Ouzidane	2 écoles -CEM	/	/	- Mosquée	/	/	/	Stade	2 salles de soins	/

Tableau6 : Répartition et nombre d'équipements sur le tissu urbain de Tlemcen
(Source : Travail fait par l'auteur)



Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

1.3.3.L'habitat :

L'habitat individuel	L'habitat collectif
65%	35%

Tableau7 : typologie d'habitat dans la ville de Tlemcen
(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

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

Sous forme d'habitat pavillonnaire comme c'est le cas pour les quartiers : El Hartoun, Bel Air, Birouanaetc.

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

. L'habitat collectif est majoritairement récente de type « grand ensemble » comme le cas pour « cité des Cerisiers, Imama , Champ de Tir , Chetouane , Oudjilida , Boudjlida.

Communes	2004-2009	2010-2014	2015-2025	TOTAL
Tlemcen	2600	5000	5100	12700
Mansourah	2200	1380	3700	7280
Chetouane	2680	690	1600	4970
Beni Mester	760	500	2000	3260
Total Groupement	8240	7570	12400	28210

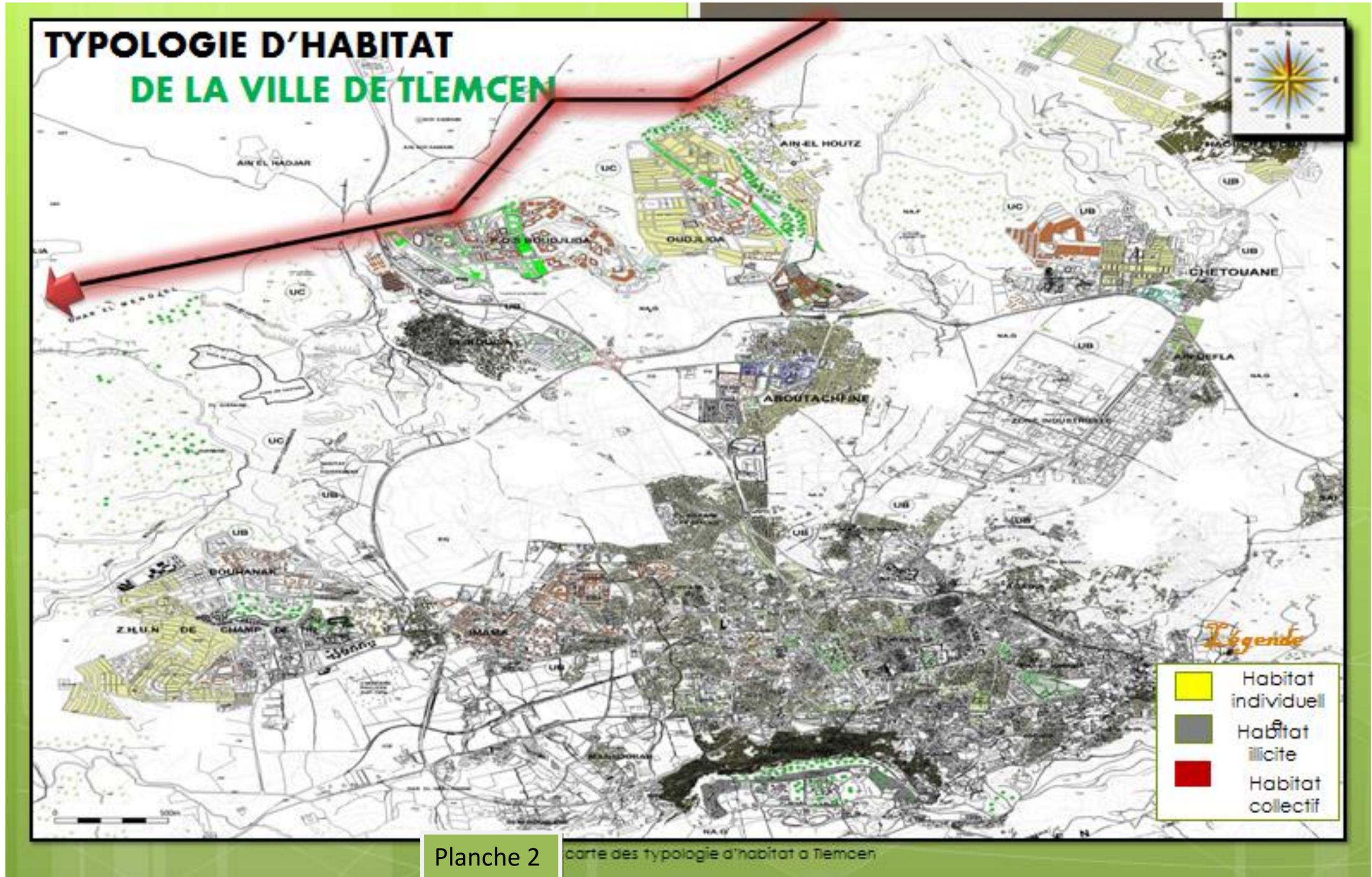
Tableau 8 :L'estimation du besoin en logement
(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

Conclusion :

L'analyse de tissu urbain et l'étude de la relation entre les éléments qui le compose génère un ensemble de problèmes qui touchent la morphologie urbaine en général

Malgré la forte concentration de population au niveau des pôles périphériques, il reste toujours sous équipé par rapport au centre-ville, ce qui engendre leurs rattachement fonctionnelle au centre-ville, en 1er lieu, cette situation génère la pression au centre-ville

En matière de mobilité (problème d'embouteillage, manque de parking, un transport en commun peut performant) , en 2eme lieu , le développement de commerce incontrôlé en parallèle encourage les propriétaires de commerce contrôlé à rejoindre le rond de l'illégalité, ainsi que le commerce informel cause un préjudice au commerce légal qui participe au renforcement des impôts de l'état .



1.4. Etude de l'infrastructure de transport et de déplacement :

1.4.1. Réseaux routier :

a-A L'échelle locale. :

Les routes nationales RN25

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

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

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

• Auto route est ouest :

Un tronçon de 100 Km du projet de l'auto route traverse la wilaya de Tlemcen

• La rocade :

Assure la liaison entre Safsaf, 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 Seti à plus de 1200m d'altitude

• Gare routière :

- La 1ère est une gare régionale qui contient une multitude de lignes de transports

- La 2ème est une gare pour réseau routière de la périphérie²¹

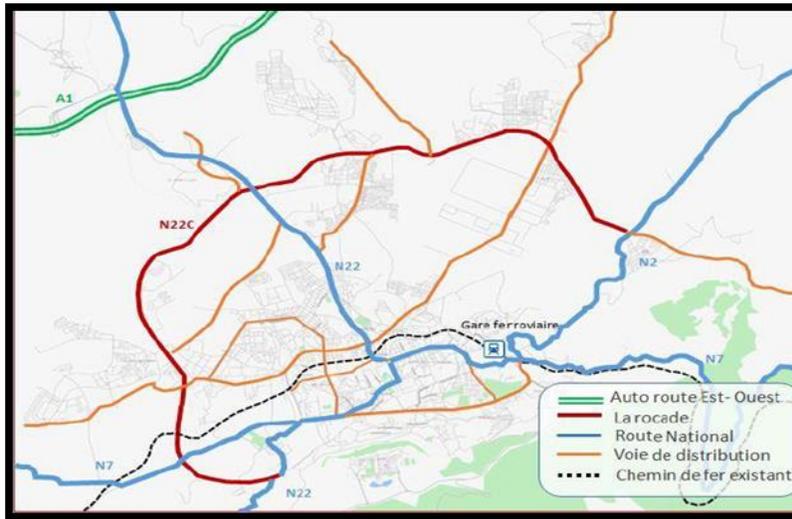


Figure 27 : Infrastructures de déplacement de la wilaya de Tlemcen à l'échelle locale.

(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane, Beni Mester, Mansourah Avril 2007)

1.4.2. 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

²¹ rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane, Beni Mester, Mansourah Avril 2007)

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

passant par Sidi Bel Abbès 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).²²



Figure 28 : Carte du transport ferroviaire de la région Nord-Ouest.

(Source : rapport final du groupement de Tlemcen, Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

1.4.3. 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^{ème} est étatique (ETUST).

La 1^{ère} 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.

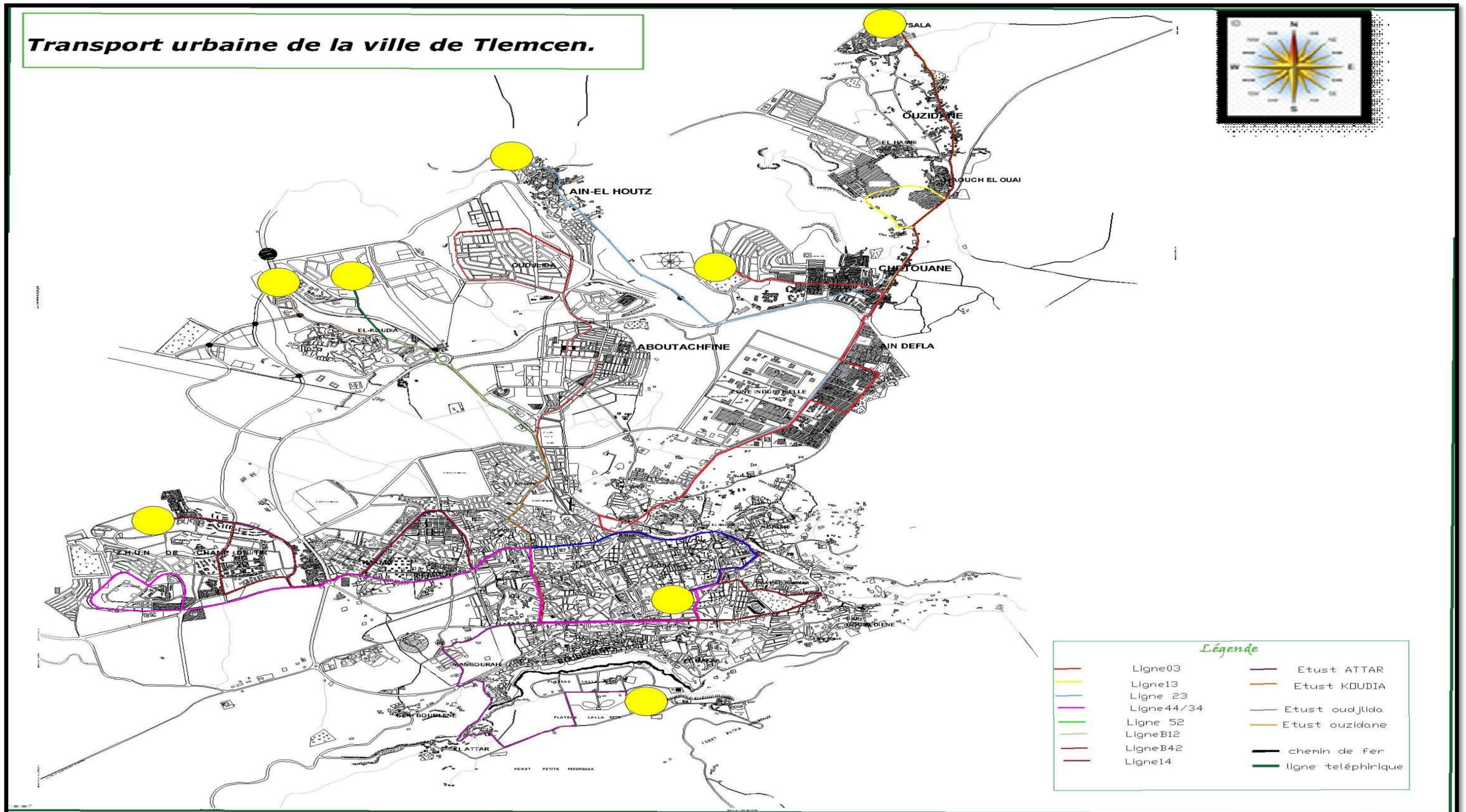
La 2^{ème} entreprise fait que reprendre le même principe de plus elle essaye de couvrir le manque de la 1^{ère} entreprise tel la ligne ETUST ATTAR qui relie Lalla Setti au centre-ville.

Conclusion :

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

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

²² Idem



Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

1.5 .Etude de l'économie urbaine :

1.5.1. Dynamique de croissance :

- La population de la ville de Tlemcen atteint un volume de 285564 habitants avec un taux d'accroissement annuel de 2.2 %.
- Un volume de 350000 habitants est prévu à l'horizon de 2025, suivant un rythme d'accroissement de 1.8 %.

Dispersion	Pop 1998	2004	2009	2014	2025
Tlemcen	120019	130546	140000	160000	170000
Koudia	9427	12000	13000	13500	24000
	1472	1500	1550	1000	1000
Zone éparse	130918	144046	154550	174500	195000
Total C. Tlemcen	34235	36303	47000	50000	64000
Mansourah	738	750	800	1300	2000
As Mansourah	262	300	400	450	500
Zone éparse	35235	37353	46200	51700	66500
Total C. de Mansourah	14749	17085	23000	24000	28000
Chetouane	4667	5000	5100	5200	5500
Ain El Hout	10376	11000	15000	16250	17000
Ouzidane	3133	3200	3350	3800	4500
Saf – Saf	1920	2000	2300	2400	3000
M' dig sidi Aissa	237	250	300	350	500
Zone éparse	35082	38535	49250	52000	58500
Total C. de Chetouane	4164	4800	6000	7000	10500
Beni- Mester	5345	6300	7000	8000	9000
Zelboun	783	800	850	900	1000
Ain Douz – Sud	1790	1840	2000	2100	3000
Ain Douz – Nord	1387	1451	1500	1700	2200
Ouled Ben Heddi	1392	1468	1800	1900	2300
Tizghanit	163	213	600	1000	1500
Boudjemil	105	114	350	400	500
Zone éparse	15708	16939	20000	22000	30000
Total C. Beni-Mester	216946	236773	270000	300000	350000

Tableau 9 : Perspectives d'évolution de la population du groupement 2004-2025
(Source :rapport final du groupement de Tlemcen ,Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

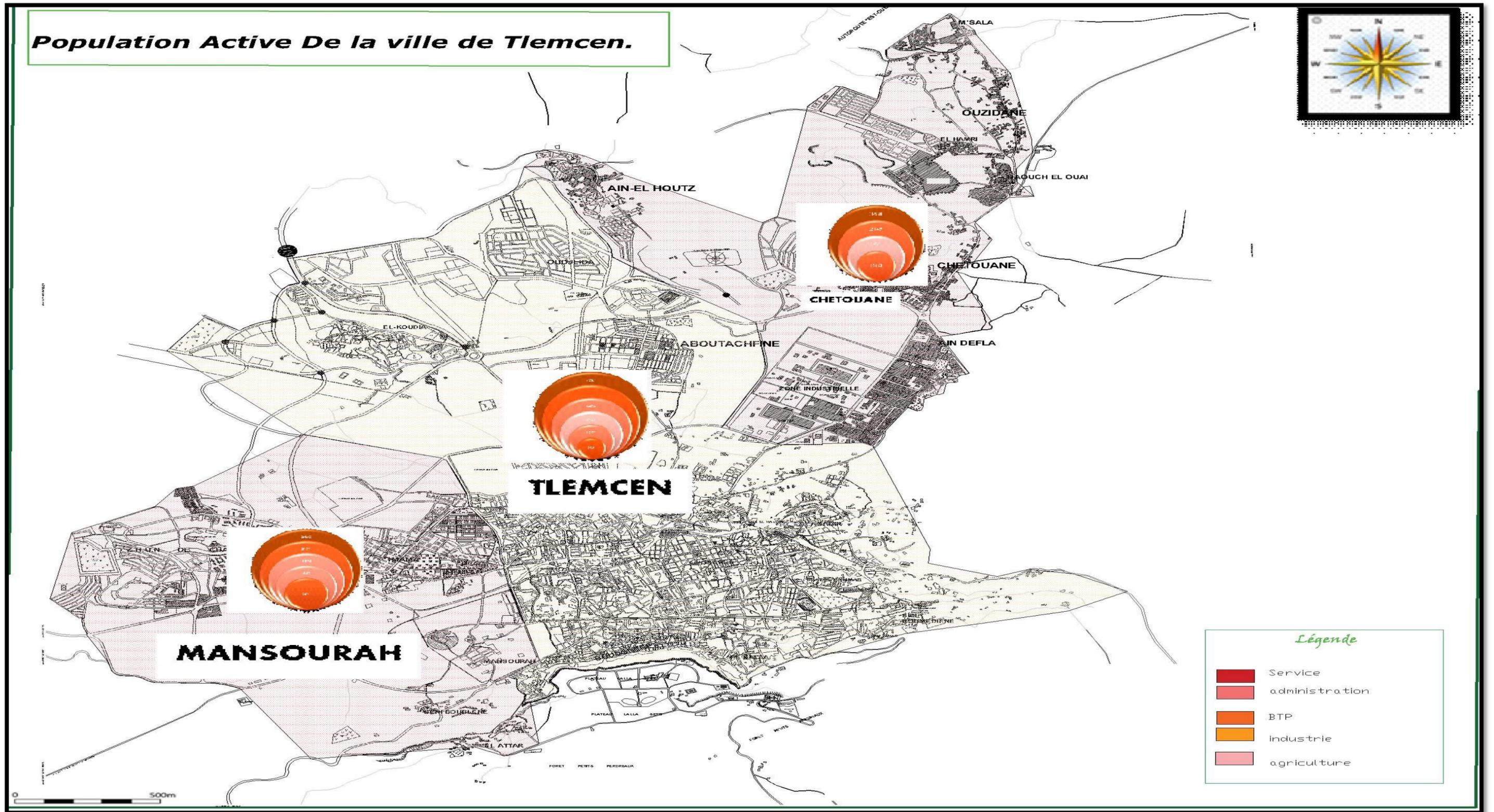
Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

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.



Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

1.5.2. Activité industrielle :

société	activité	N° d'employés
Zone industrielle Chetouane		
SITEL	Câbles, fibre optique, téléphone fixe, interphone, camera de surveillance	117
SORIMAP	Armoire pour l'armé	225
SONACOME	Pièces détachées de véhicule	215
SONALGAZ		104
SONATRACH	Distribution de gaz (véhicule/bouteille)	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'armé	163
CANAL PLAST	PVC	67
CANAL PLAST	PHD	64
Agro industrie	Montage des tracteurs et fabrication des pneumatiques	137
Aquatique	Soudure des citerne, 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 de 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		49
Usine de M.C	Production des matériaux de construction	/
La zone semi industriel Abou-techfin		
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
EL KIFFANE		
AGRO EMBALLE BARKA AHMED	Industrie plastique et emballage	20
SARL MINO	Boisson jus production et distribution	25

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

HORIZON	Yaourt	04
Société	Activité	N° d'emplois
Zone industrielle		
SNTR	Parking pour 120bus	135
Parc commune	Parking et stockage a l'intérêt de commune	57
URBAT	Bureau d'étude	48
Scanner	Contrôle de véhicules	12
Scanner COTA	Contrôle technique de véhicule	30
Administration de l'exquise	Bureau pour gestion des produits +laboratoires	30
Dépôt	Stockage	05
Tapis d'or	Stokage+livraison	43
Fleche bleu	Stockage et livraison a tout distance	40
Volkswagen	Service après -vente +stock	44
ETS AFROLAIT	Yaourt-fromage fondu	12
Fromagerie la Capricienne	Fromage	08
BABYLAIT	Fromage fondu	03
Fromagerie MKALCHA	Fromage	05
Rhiba Tlemcen		
BENSMAN ZAKIA	Produit Emballé	06
Cité Ennahba Mansourah Tlemcen		
PHARMACIE BENDELLA RACHIDA (MADANI)	Produit Pharmaceutiques et parapharmaceutiques	01
SARL TLEMCCEN PHARM	Produit pharmaceutique	28
Sidi Said Tlemcen		
SARL "AU TISSERNAD	Sortie de Bain Draps De Bain	40

Tableau 10 : Activités industrielles de groupement

(Source :rapport final du groupement de Tlemcen ,Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

1.5.3 .Activités tertiaire :

Entreprise de service

- Entreprise de BTPH
- Entreprise commerciale: point de vente, commercialisation des produits,...
- Banques et assurances

Tableau 11 : Activités et nombre d'emplois au niveau de la zone industrielle

(Source : rapport final du groupement de Tlemcen ,Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007))

1.5.4. Main d'œuvre qualifiée :

Etablissement	communes	Capacité théoriques
CFPA Tlemcen garçons	Tlemcen	400
CFPA Tlemcen filles	Tlemcen	300
CFPA AT Tlemcen	Tlemcen	250
CFPA Tlemcen II	Chetouane	450
CFPA Tlemcen Sidi Boumediene	Mansourah	300
INSFP Tlemcen Mansourah	Mansourah	300
INSFP AT Tlemcen Imama	Mansourah	300
CFPA Mansourah	Mansourah	200

Tableau12 : Établissements de F.P publics (Source :rapport final du groupement de Tlemcen ,Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

Etablissements	capacité	Spécialités dispensées	Effectifs des stagiaires
PERFORM ex CPA / Tlemcen	80	Informatique – bureautique	90
Space Net El Hayat	10	Informatique – bureautique	60
MSINF Tlemcen	40	Informatique – bureautique gestion	209(en Brigade)
PROTECH Tlemcen	40	Informatique – bureautique	42
IBN SINA Tlemcen	30	Informatique – bureautique	136
IBN EL HAYTAM Tlemcen	10	Informatique – bureautique	10
EDIT Tlemcen	16	Informatique – bureautique	11
Total	226	Informatique – bureautique	558

Tableau13 : Etablissements de F.P privés

(Source :rapport final du groupement de Tlemcen ,Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

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.

1.5.5. Valeurs d'attractivité touristique :

le Méchouar, le grand bassin, Plateau de Lalla-Setti, les cascades d'El Ourit); et monuments historiques (Minaret et ruines de Mansourah, Le Minaret d'Agadir, Palais Royal de Mechoir, Musée, Bab El Karmadine, grandes mosquée, mosquée sidi el haloui...)

- Une diversité des équipements culturels qui reflètent la vocation historique et culturelle de Tlemcen citant: musée d'art et d'histoire, palais de culture, bibliothèque, centres culturels...
- Une disponibilité La valeur géographique :
- Une ville frontalière avec le Maroc : deux postes frontalières.
- Une ville à cheval entre le Nord et le Sud.
- Un Climat méditerranéen Favorable à tout type d'activité.

b- la valeur historique et culturelle :

- Ville d'art et d'histoire avec des vestiges et monuments
- Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique riche varié entre sites historiques et touristiques (Mansourah, La médina, El Eubbad, inhumé Sidi Boumedieneen matière d'hotellerie citant: Ibis, Renaissance, Pomaria, Agadir, Zianide, résidence Stambouli...

1.5.6. La valeur des moyens de transport :

- L'Aéroport International De ZENATA. Le Port MARITIME
- L'autoroute EST-OUEST.

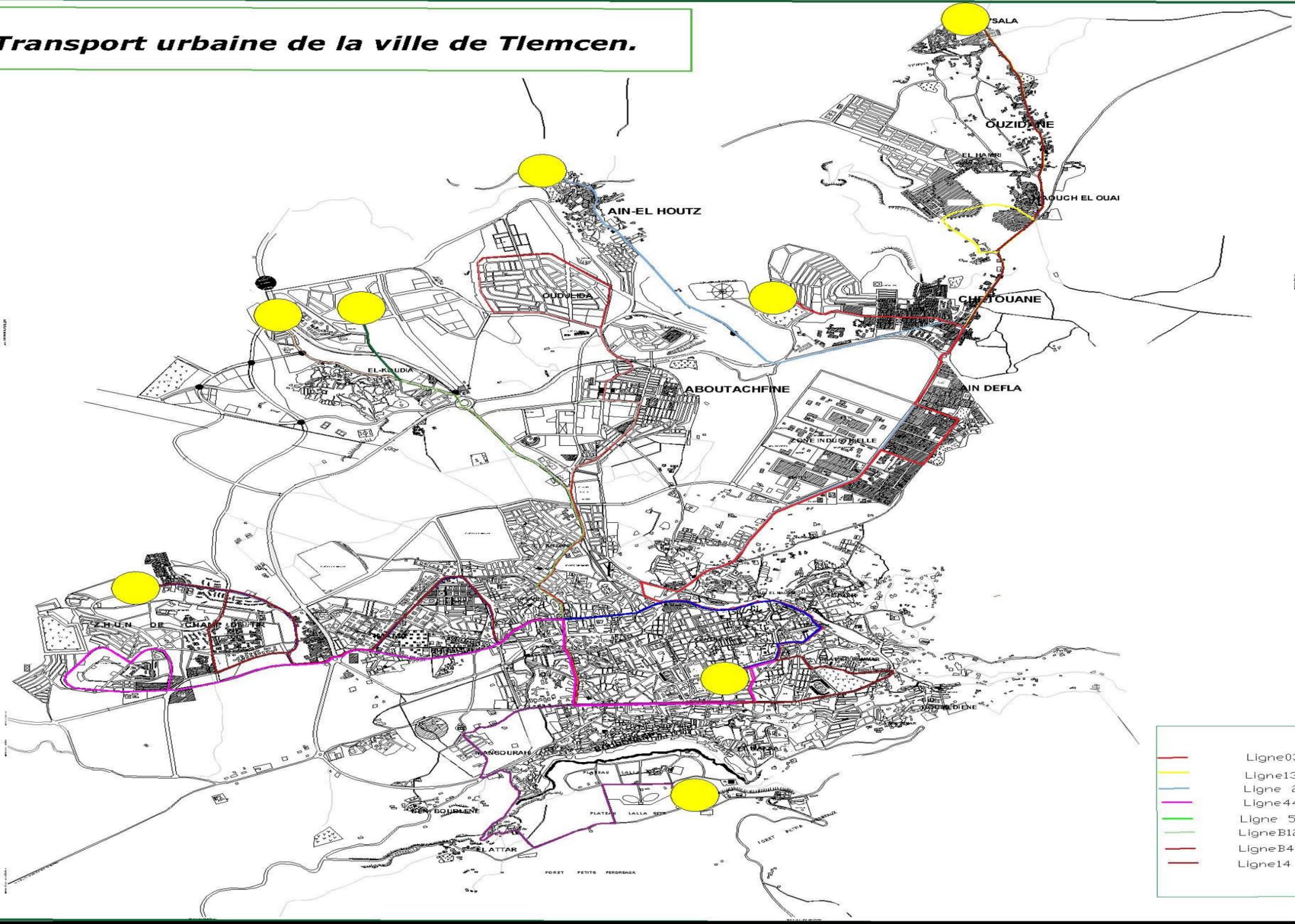
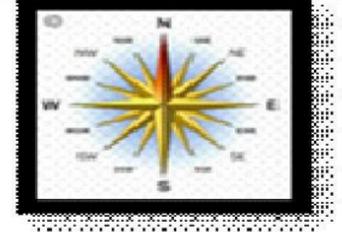
Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

- La Rocade Côtière.
- Ligne De Chemin De Fer (Tlemcen – Bel abbés).

Le tourisme occupe une très grande place dans l'économie car il est créateur d'emplois, et tous les indicateurs montrent que l'activité touristique s'est accrue et la tendance se poursuit aujourd'hui, grâce à la manifestation de «Tlemcen capitale de la culture islamique». Etant l'un des secteurs qui connaît le plus fort taux de développement économique dans la région de Tlemcen, puisque la saison estivale a drainé plus de 8 millions d'estivants, le tourisme est désormais l'un des pôles attractifs de la région, et il représente une source économique non négligeable. Pour atteindre les objectifs d'ici à l'an 2025, les décideurs du secteur sont à pied d'œuvre pour atteindre l'objectif tracé.²³

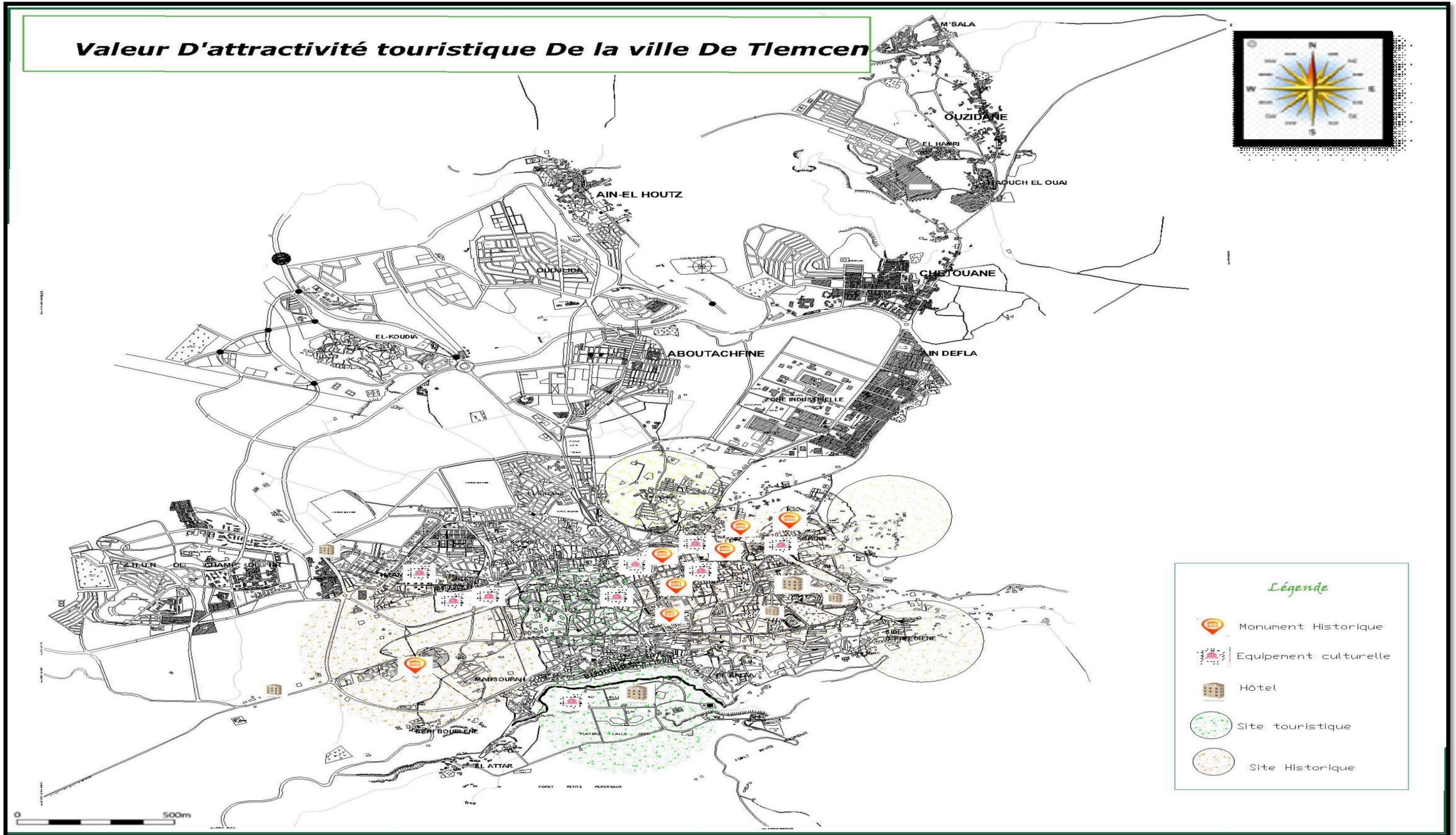
²³ Idem

Transport urbaine de la ville de Tlemcen.



Légende

— Ligne 03	— Etust ATTAR
— Ligne 13	— Etust KOUDIA
— Ligne 23	— Etust oudjlida
— Ligne 44/34	— Etust ouzidane
— Ligne 52	— chemin de fer
— Ligne B12	— ligne téléphérique
— Ligne B42	
— Ligne 14	



1.6. Etude de la centralité de la ville de Tlemcen :

La ville est une centralité en elle-même qui assure par sa localisation et son existence l'échange et la rencontre entre les hommes et par les éléments centralisateurs de besoin les entreprises de production industrielle ou agricole ne peuvent fonctionner sans utiliser des services bancaires d'assurance de gestion et d'infrastructure

La centralité peut être défini par plusieurs critères : l'accessibilité, les interactions, la domination l'activités économiques « la main-d'œuvre et emploi », les monuments et les équipements culturelles

a- Des éléments historiques et culturels :

Elle se concentre au niveau de centre-ville , ces éléments structurent le paysage urbain et lui confère une identité patrimoniale « El Mechouar , La grande mosquée » et constituent des lieux importants de rencontre de la ville , ainsi qu'il accueille la plupart des services et des fonctions culturel « Maison de la Culture, le musée, la bibliothèque, le centre culturel islamique »qui assure en même temps une centralité régionale .

b- Des éléments économiques et administratifs

Les commerces de proximité sont principalement regroupés au sein du centre-ville le long des boulevards et des rues « ex : rue de Paris , El Kissaria , le marché », plusieurs boulevards a Imama sont attractifs par leurs équipements et services de proximité ainsi que par des services administratifs tels que les banques ,la mairie, palais de justice,cette zone adopte une centralité locale attractive .

Certains quartiers périphériques développent leurs propre centralité locale par des axes animés et attractives commerce de proximité a Chetoaune et Abou Tachfine

c- Des éléments touristiques :

Les parcs et les jardins représentent pleinement les catégories des centralités et de rencontre de population on cite le parc de LALA SETTI et Le grand bassin

La centralité doit s'appuyer sur de bonnes fonctionnalités mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel. Faire centralité, c'est travailler sur l'agencement harmonieux des espaces et le respect de l'environnement.

2-LECTURE DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME « PDAU » :

2-1-Définition de PDAU :

Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine qui permet aux communes concernées d'organiser rationnellement la production du sol urbanisable, de contrôler la formation et/ ou la transformation du bâti dans le cadre d'une gestion économe des sols, de l'équilibre entre les différentes fonctions ainsi que la préservation de l'environnement, des milieux naturels, des paysages et du patrimoine culturel et historique ...

2-2-LE ROLE DE PDAU :

- 1- Détermine la destination générale des sols sur l'ensemble du territoire
- 2-Définit l'extension des établissements humains, la localisation des services et des activités, la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructures,
- 3-Détermine les zones d'intervention sur les tissus urbains et les zones à protéger.
- 4-Divise le territoire auquel il se rapporte en secteurs: les secteurs urbanisés, les secteurs à urbaniser, les secteurs d'urbanisation future et les secteurs non urbanisables.

2-3-LE CONTENU DE PDAU : Selon l'art .17 du décret exécutif 91-177 du 28 Mai 1991, modifié et complété

- 1. Un rapport d'orientation:**
2. 1-l'analyse de la situation et les perspectives
3. 2- Le parti d'aménagement
4. 3- Un règlement qui fixe:
5. règles applicable pour chaque zone.
6. Les conditions de construction particulières
7. Dans les parties des territoires à préserver.
8. Les périmètres d'intervention des POS.

Des documents graphiques :

- 1- Un plan de l'état de fait.
- 2- Un plan d'aménagement délimitant les secteurs homogènes; les périmètres d'intervention des plans d'occupation des sols;
- 3- Un plan de servitudes.
- 4- Un plan d'équipements

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

2-4-BILAN DES POS DU GROUPEMENTS DES COMMUNES DE TLEMCEEN – MANSOURAH – CHETOUANE ET BENI MESTER :

ZONE DE POS	SU.HA	DENSITE PROJ	ORIENTATIONS	ORIENTATIONS	NBRE LOGTS
TLEMCEEN	Koudia	60	35 logts/ha	Périmètre à restructurer	877
	Koudia Est	22	40 logts/ha	Zone mixte (Habitat + équipements)	
	ABOU TACHEFINE	75	35 log/ha	Centralisé nouvelle à créer (POS A REVISER)	2600
	OUJLIDA	117	37 logts/ha	Pôle résidentiel	4313
	BOUJLIDA	130	40logts/ha	Pôle résidentiel (POS A REVISER)	5200
	MEDINA	40		Quartier historique à sauvegarder (POS A REVISER)	
	S.BOUEDIENE	46	11 logts/ha	Espace historique à préserver (POS A REVISER)	271
	BIROUANA-KALAA	120	25 logts/ha	Activité à délocaliser (minoterie moulin COUVERTEX	262
MANSOURAH	AGADIR-SID HALOUI	59	98 logts/ha	Quartier historique désenclaver et équiper (POS A REVISER)	295
	MAKHOKH	23,5	49 logts/ha	Site historique à préserver (POS A REVISER)	193
	HAI NASSIM	47	100 logts/ha	Pôle résidentiel et centralité à créer.	195
	CITE DES ROSES	27	60 logts/ha	Périmètre à réhabiliter (POS A REVISER)	229
	OUALI MUSTAPHA	30	90 logts/ha	Périmètre à restructurer	301
CHETOUANE	CHAMP DE TIR			Pôle universitaire et résidentiel + centralité nouvelle à créer .	1408
	EL HAMRI	110	146 logts/ha	Quartier à restructurer	2490
	HAI ZITOUNE	22	93 Logts/ha	Quartier à	1016

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

				restructurer (POS A REVISER)	
BENIMESTER	ZONE NORD EST	20	25 Logts/ha	Densification (POS A REVISER)	120
TOTAL GROUPEMENT		948.5	D.M 61 logts/ha		19770

Tableau14 : bilan de POS de groupements des communes de TLEMCCEN
(Source :rapport final du groupement de Tlemcen ,Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

PROMOUVOIR UN DEVELOPPEMENT DURABLE :

1. Un développement équilibré
2. La préservation des espaces naturels actuels
3. Une organisation qualitative des espaces urbains
4. L'agriculture, outil essentiel de valorisation économique
5. Des déplacements rationalisés
6. L'environnement et les paysages, axe fort et dénominateur commun du projet de développement

2-6-- LES PRINCIPES DE BASE ET LES STRATEGIES D'ACCOMPAGNEMENT POUR L'AMENAGEMENT DU GROUPEMENT³¹ :

2-6-1 L'amélioration des fonctions de l'actuel centre-ville

- 1- 1-Le maintien et le développement des activités tertiaires de commandement (supérieur),
- 2- Les activités tertiaires productives (sièges sociaux d'entreprises régionales, nationales ou internationales),
- 3- Les activités immatérielles,
- 4- Les commerces de niveau supérieur,
- 5- Les services aux entreprises et à la population résidente,
- 6- Les activités artisanales traditionnelles (dinanderie, cuir, orfèvrerie, etc.),
- 7- Les activités et manifestations culturelles et cultuelles,
- 8- Ces activités sont peu consommatrices de l'espace et n'entraînent pas de circulation de poids lourds et emploie une main d'oeuvre hautement qualifiée. Par ailleurs, il faudrait tenir compte du desserrement de l'urbanisation au niveau des périphéries plus ou moins éloignées et le développement d'une centralité relais ou secondaire et des zones d'emplois.

2-6-2 Les infrastructures routières et ferroviaires

- 1- Maintien de la fonction de la voie ferrée existante,
- 2- Nécessité de prévoir deux voies de liaisons supplémentaires projetées par l'ancien PDAU de part et d'autre de la rocade existante (rocade jusqu'à la route de Sidi Bel Abbés),
- 3- Pour la mini rocade : il s'agit principalement de compléter le tronçon Est part son raccordement à la RN7,
- 4- Pour la rocade "inter quartier" : il s'agit de réexaminer le tracé à partir de Docks silos jusqu'à la RN22,
- 5- La création de deux radiales à l'Est et à l'Ouest du groupement,

2-6-3 L'organisation et la régulation des déplacements urbains :

La restructuration de réseau routier, des schémas de circulation des transports en commun et la mise en place de rues piétonnières.

2-6-4 La maîtrise de la qualité de l'urbanisation :

- 1- L'aménagement des espaces extérieurs,
 1. Le stationnement,
 - 2- Aménagement des espaces verts,
 - 3- L'assainissement et déchets solides,
 - 4- Délocalisation des activités nuisantes et polluantes avec des mesures incitatives.

2-6-5 Amélioration de la gouvernance :

L'intercommunalité doit, s'exercer dans le sens :

- 1- D'une gestion cohérente est concertée du territoire,
- 2- De la complémentarité et de la solidarité entre les différents acteurs : la participation des acteurs privés et citoyens est indispensable à un triple titre puisqu'il s'agit des promoteurs d'activités, des propriétaires fonciers et des usagers.
- 3- D'une mise en place de mesures incitatives pour le redéploiement des fonctions et activités urbaines

2-7- PROGRAMMATION ET STRUCTURATION DE L'ESPACE DU GROUPEMENT :

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

- Répartition de la croissance de la ville de part et d'autre des emprises du croissant fertile notamment sur les piémonts Nord en intégrant les terrains situés entre le champ de tir et Koudia.

-Préservation des terres agricoles et de l'écosystème originel de Tlemcen fondé sur la coexistence de la ville et de ses jardins

350 000 habitants sont prévus à l'horizon 2025 (selon un rythme d'accroissement de 1,8 %), soit un volume additionnel de 113 000 habitants.

2-8- LES BESOINS EN SURFACES A URBANISER :

Les besoins en espace à dégager à l'horizon 2025, sont estimés à 1500 ha dont 1130 ha pour l'habitat selon une densité brute de 40 logements/ha pour le collectif et 25 logements/ha pour l'individuel dont 2/3 du programme réservé pour le collectif.

Perspectives de population du groupement ils sont situés en majorité dans les zones périurbaines :

Besoins en logements: 28200 logements (d'ici 2025)

Les besoins en surface des équipements structurants sont estimés à environ 370 ha

Le total des besoins en surface sont estimés à l'horizon 2025 à 1500 ha.

2-9-. LES SYSTEMES DE DEPLACEMENTS ET DEVELOPPEMENT DURABLE

DESIGNATION	RGPH 1998	POP 2004	POP 2009	POP 2014	POP 2025
TOTAL GROUPEMENT	216946	236773	270000	300000	350000

Tableau15 : Promouvoir le transport intermodal au niveau du périmètre de transport urbain.
(Source :rapport final du groupement de Tlemcen ,Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

1) Actions pour le court et moyen terme :

1-Transfert de la gare marchandise de Tlemcen vers Ain Fezza. Elle permettrait de libérer une emprise de 3 ha.

2- Redimensionnement du projet gare routière de Mansourah.

3- La réhabilitation du transport ferroviaire urbain et sub urbain par la prise en charge prioritaire du transport universitaire (Réhabilitation des haltes ferroviaires de Pasteur – Imama et Mansourah).

4- La réalisation de nouvelles haltes à Sidi Said – OuledBenziane (Beni Mester).

2) Actions pour le long terme :

Étude de maturation pour la réalisation d'une gare inter modale entre Koudia et Hennaya (jeter les bases d'un modèle intégré de transport rail – route).

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

3) Actions Complémentaires :

- Il s'agit d'actions concernant les aspects d'ordres organisationnels, réglementaires et d'adaptation progressive du système de transport de voyageurs vers le système de transport multimodale, elles portent sur :

- La refonte du plan de circulation des transports collectifs urbains, tenant compte :

1- Des options qui seront adoptées en matière de circulation urbaine (périmètre piéton – circulation prioritaire)²⁴

2- Des opérations en cours de réalisation ou projetées (prolongement allée des pins, mini rocade et entre les différentes entités urbaines).

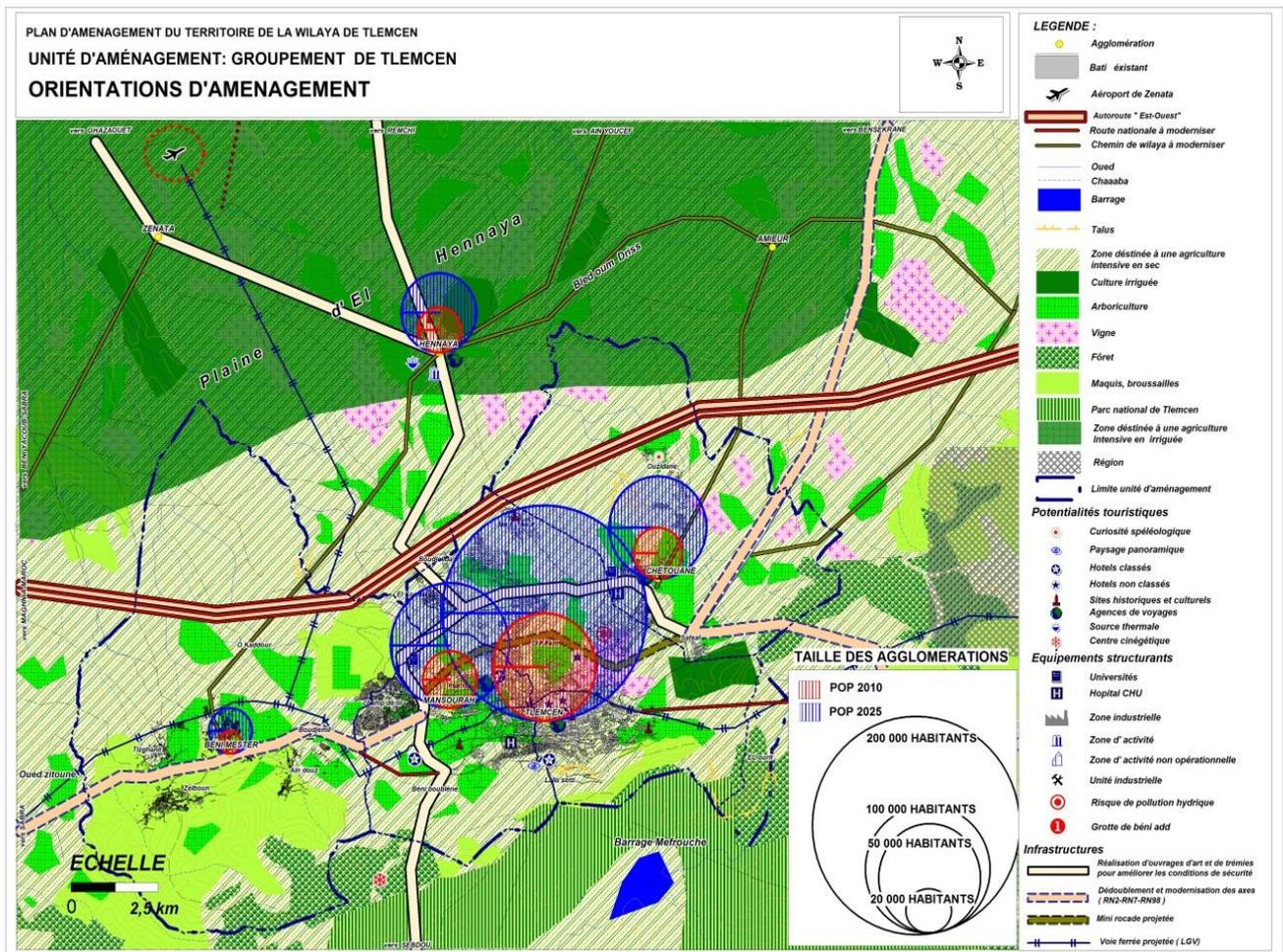


Figure 29: plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Tlemcen ,unité d'aménagement groupement de Tlemccen (orientation d'aménagement).

(Source : rapport final du groupement de Tlemccen ,Chetouane , Beni Mester , Mansourah Avril 2007)

²⁴ Idem

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

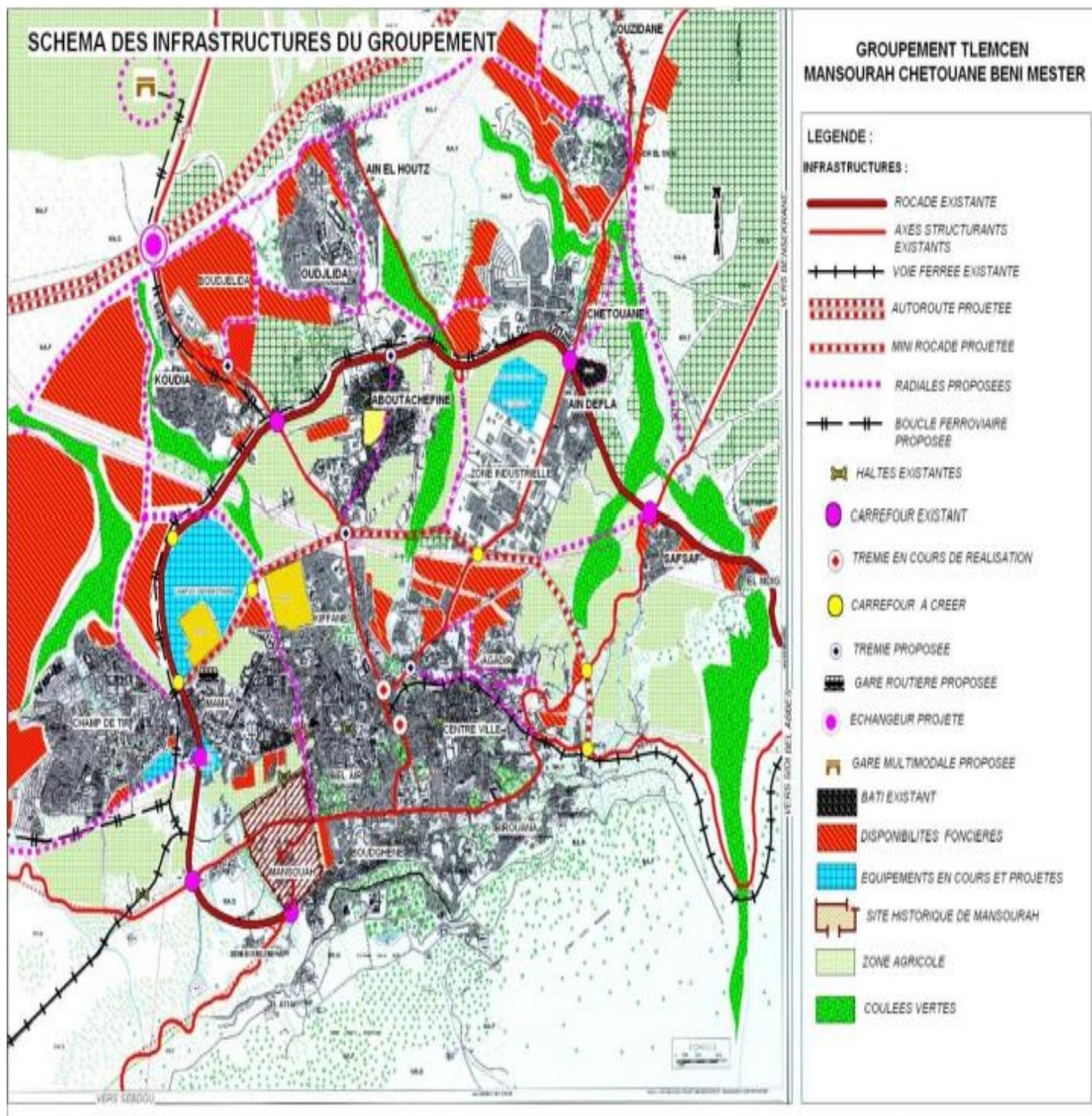


Figure 30: schéma des infrastructures de Groupement Tlemcen Mansourah chetouane Beni Mester
(Source : document PDAU)

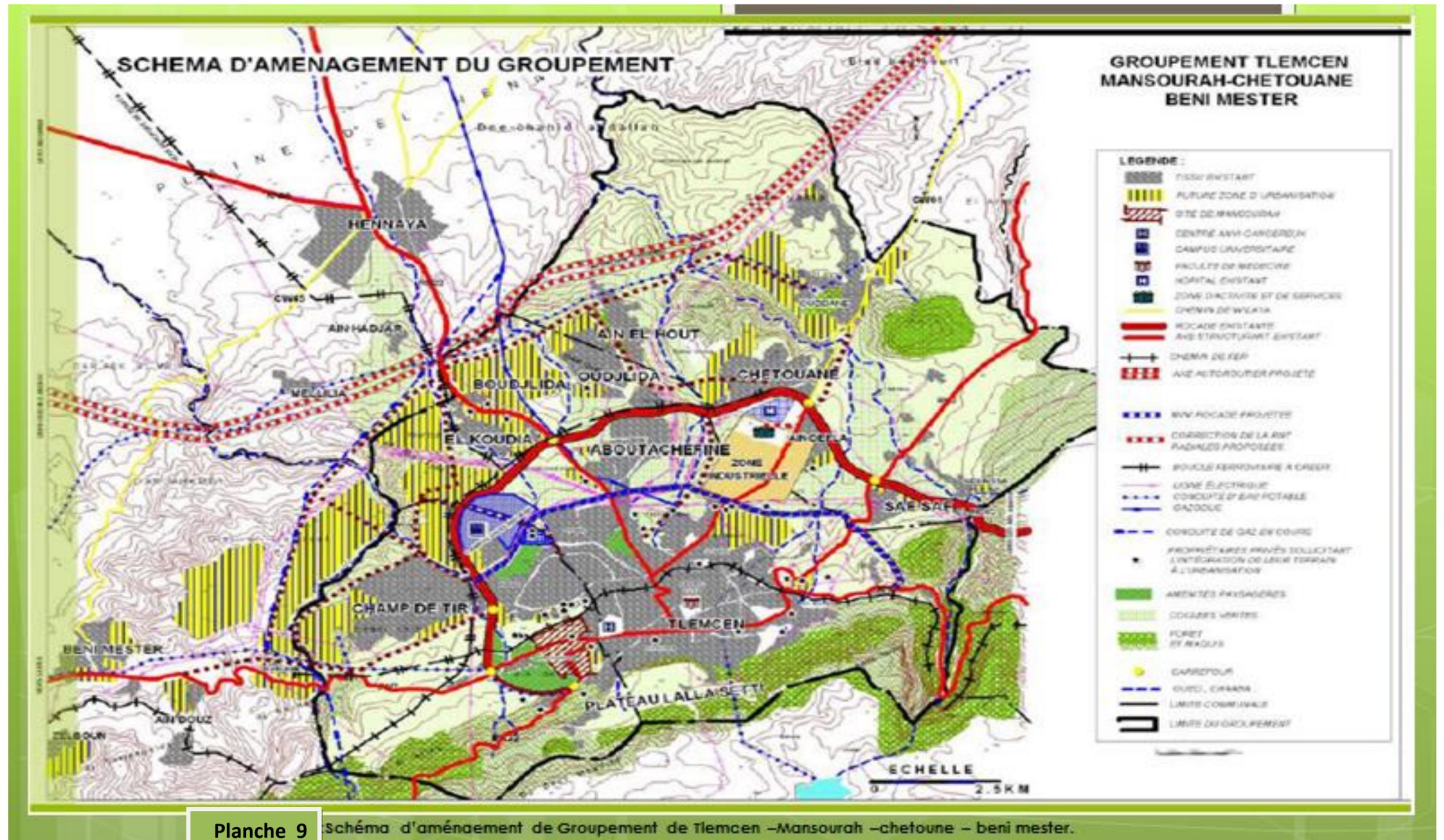


Planche 9 schéma d'aménagement de Groupement de Tlemcen –Mansourah –chetouane – beni mester.

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

Conclusion :

La structure urbaine d'ensemble de la ville se présente comme un vaste patchwork, dépourvue de qualité urbaine et architecturale. Les entités formant la ville se juxtaposent sans aucune cohésion elle pose d'énormes problèmes à plusieurs niveaux: social, économique

La dynamique urbaine de la ville de Tlemcen, surtout après l'indépendance, a été très importante. Elle a été marquée par une évolution sans précédent de son parc logement, par le biais de procédures planifiées, mais également à travers les pratiques informelles de l'auto-construction. Tout ceci a contribué à l'accélération du peuplement de la ville.

Le phénomène d'urbanisation qui sévit dans la ville a donné à celle-ci une croissance désordonnée et malade, mais a aussi provoqué des transformations de plus d'un aspect, se traduisant par :

L'explosion démographique conduisant à la concentration de la population dans des terres dédiées à l'agriculture

Une forte avancée de l'urbanisation engendrant la destruction de l'équilibre écologique environnemental. La surface des terres agricoles a sérieusement diminué devant une urbanisation devenue massive

Il est évident de mettre la lumière sur une action de développement urbain voulu a été menée pour orienter l'urbanisation de l'aire urbaine de Tlemcen vers les Piémonts nord et ouest de la ville suivant un modèle de plan polycentrique en renforçant le réseau routier, cette action fait apparaître des pôles satellitaires : Champ de Tir , Oujlida, Boujlida , Koudia, Ain El Hout , Chetouane , Ouzidane , SafSaf.

Ces entités périphériques n'ont pas réussi à développer des centralités urbaines et elles restent toujours dépendantes fonctionnellement au centre-ville qui détient une forte polarisation 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.

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.

Au niveau des activités économiques, une prédominance du secteur tertiaire (commerces et services)

Finalement, l'ambition de l'économie territoriale est de comprendre le positionnement et les particularités du territoire, d'étudier les comportements des ménages et des entreprises, à ce niveau l'aire urbaine de Tlemcen dispose des potentialités économiques importantes qui peuvent la rendre une ville compétitive mais qui sont malheureusement mal exploitées

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

2-10-CRITIQUE DE PDAU :

A l'instar de la lecture abordée de la procédure juridique d'élaboration et d'approbation de l'instrument d'urbanisme PDAU, nous pouvons conclure que malgré que le PDAU soit un instrument qui constitue un moyen de maîtrise du développement urbain, il demeure que ces derniers vont être confrontés à une série de problèmes, on cite :

Manque d'étude technique faite au préalable mentionnant la nature des terrains choisis dans le cadre d'une future urbanisation de la commune, etc.), des projets ont été réalisés sur des terrains non constructibles. (Exemple le nouveau hôpital de chetouane)

La procédure d'approbation des plans d'occupation des sols POS est souvent très lente ,sans la garantie d'une approbation, ce qui rendait le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU caduc avant même sa réalisation, ce qui crée un vide juridique qui ouvre le champ aux interventions et décisions anarchiques.³³

le PDAU proposé pour Tlemcen n'a pas résolu les problèmes actuels, car l'action voulue par l'état de préserver le modèle de croissance autour du croissant vert n'empêche pas le grignotage de ces 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 ...) 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.

Ainsi l'action de créer des centralités urbaines spécifiques pour les pôles périphériques n'a Pas réussi car ces pôles restent toujours dépendantes fonctionnellement au centre-ville ce qui accentue la mono centralité de la ville.

3-Problématique :

3-1-Problématique de PDAU :

Une lecture exhaustive de l'espace du groupement permet d'établir au niveau des différents secteurs le constat suivant:

La non maîtrise de la croissance urbaine du groupement ne peut se limiter à la seule dimension de l'organisation du cadre urbain actuel. Développé au pied d'un site contraignant, le périmètre urbain potentiel du groupement est à réorganiser. L'espace périurbain agricole s'urbanise lentement, entraînant des surcoûts pour la collectivité et les espaces Nord du piedmont, rocheux et à pente fort sont difficilement urbanisables.

Tlemcen au rythme actuel de croissance, risque fort d'être incapable de relever les déficits de l'urbanisation à long terme. Avec une population de plus de 200.000 habitants dans son cadre urbain actuel, les problèmes de fonctionnement deviennent très aigus du fait de l'urbanisation diffuse et discontinue.

Outre la maîtrise de sa croissance qui doit passer par une amélioration de son réseau viaire, la structure de son urbanisation ainsi que la valorisation de son patrimoine historique.

Les questions fondamentales qui nous est posée, est les suivantes :

Que voulons-nous faire de cette agglomération Tlemcennienne ?

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

Quel projet pour cette ville chargée d'histoire ?

Quel rôle lui donner dans un environnement euro-méditerranéen et dans le grand maghreb ?

a- Hypothèse de la morphologie urbaine :

- ✓ Création des équipements d'accompagnement au niveau des quartiers périphériques
- ✓ La création d'une mixité fonctionnelle par la projection d'équipement d'accompagnement et de différents type d'habitat au niveau des quartiers périphériques.
- ✓ Le recoure au développement de centralité au niveau des pôles périphériques.

b- Hypothèse de l'infrastructure de transport et de déplacement :

- ✓ Création des lignes de transport en commun qui relie les pôles périphériques entre eux.
- ✓ Favoriser le déplacement doux « création des pistes cyclable, élargissement des voies piétonnes »
- ✓ Soulager la pression au niveau de centre-ville en éliminant le déplacement automobile individuel et le remplacé par le déplacement doux et le transport en commun.

c- Hypothèse de l'économie urbaine :

- ✓ Renforcer le secteur économique par le développement au niveau de la technologie et de la télécommunication, exploitation de la main d'oeuvre qualifié, améliorer et moderniser l'infrastructure de transport afin d'assurer une meilleure mobilité et fluidité pour faciliter l'accès des employeurs aux entreprises.
- ✓ Regrouper les entreprises complémentaires dans un seul endroit afin de recouvrir les distances et le gain de temps.
- ✓ Mettre en œuvre des actions environnementales a l'échelle de notre territoire pour le développement touristique.

d- Hypothèse du paysage urbain :

- ✓ Favoriser les aménagements des espaces publics par la création des parcs d'attractivité et les espaces de rencontre.
- ✓ Renforcer les enjeux environnementaux et améliorer la qualité paysagère préservé les vues vers les espaces verts.

4-Les scenarios d'aménagements pour la ville de Tlemcen :

Lors des études préalables, on vient de proposer deux scénarios d'aménagement et d'organisation sur le périmètre urbain de la ville de Tlemcen :

- Le premier scenario est lié à un objectif choisi « la préservation des terres agricoles pour les utilisés d'une manière favorable et au même temps faire face à la consommation de croissant fertile, et de donner une vocation fonctionnelle à chaque zone », ce scénario a pour objet d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale de l'aire urbaine de Tlemcen et de stopper son développement anarchique et incontrôlé en préservant les terrains restants du croissant fertile et les réintégrant dans la dynamique urbaine de la ville.

Le deuxième scénario est lié à « la préservation du modèle de plan et le renforcement et le renforcement du réseau routier », ce scénario a pour objectif de faire l'articulation entre le centre-ville et la périphérie par un réaménagement cohérent dans lequel la mobilité urbaine sert de fil conducteur au développement urbain.

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

4-1-Scenario 01 : restructuration et aération du cœur urbain pour un territoire tlemcenien homogène:

Ce scénario a pour objet d'assurer la cohérence territoriale de l'aire urbaine de Tlemcen et de stopper son développement anarchique et incontrôlé en préservant les terrains restants du croissant fertile et les réintégrant dans la dynamique urbaine de la ville.

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

D'ici 2025, le groupement de Tlemcen comptera un volume de population de l'ordre de 350000 habitants, soit un volume additionnel de 64436 par rapport à la population de 2014, un besoin en logement est défini par le PDAU 2007 de 28000 logements.

Tout d'abord, 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 à haute valeur culturelle et patrimoniale, pour ce faire, il s'agit de soulager le centre et parachever la délocalisation des activités encombrantes (administratives et autres) vers les nouvelles centralités, le recyclage de certains espaces urbains (friches industrielles, zones de stockage, casernes ...) régénérer et réhabiliter les bâtiments non fonctionnels et incompatibles avec la vocation du centre (les minoteries, le centre de rééducation...) et enfin de requalifier le centre historique en pôle culturel et résidentiel ayant comme support économique la revitalisation de l'activité artisanale.

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

4-2-Scenario 02 : restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable

Ce scénario a pour objet d'assurer la durabilité et la cohérence territoriale de l'aire urbaine de Tlemcen et de stopper son développement anarchique et incontrôlé et faire de Tlemcen une ville compacte et durable

Il prévoit L'articulation entre le centre-ville et les pôles périphériques en assurant l'injection des équipements de proximités dans ces pôles

Renforcement de réseau routier par l'injection des nouvelle routes, voies, rues, pénétrantes pour assurer la continuité urbaine et articulation entre le centre-ville et les périphéries, et articulation entre les pôles.

4-3-Scenario retenu : « restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable »:

Le scénario de développement urbain retenu est le deuxième scénario «RESTRUCTURATION ET DENSIFICATION DE TISSU URBAIN POUR UN TERRITOIRE TLEMCENIEN COMPACTE ET DURABLE» qui favorise le maillage du territoire par le renforcement de model de plan radioconcentrique, en contribuant au renforcement de la qualité de vie urbaine par la création des centralités urbaines attractives tout en restant hiérarchisées, et en favorisant un renouvellement qualitatif du tissu urbain existant ,dans un soucis de bâtir un territoire équilibré on privilégiant un développement « endogène » du territoire, c'est-à-dire prenant appui sur des activités et des projets novateurs et des implantations rayonnantes pour la ville de Tlemcen .

Ce scénario a pour objectif de préserver le modèle de plan radioconcentrique, et l'encouragement vers une articulation entre le centre-ville et la périphérie en renforçant le réseau routier et la mobilité urbaine.

Les orientations du scénario retenu :

a- Sur le plan morphologique :

- On prévoit la localisation d'un business center « un pôle d'affaire »à Abou Tachfine, en rattachant de l'entrée de ville, et en bénéficiant de la bonne accessibilité à travers la rocade et la mini rocade, ainsi la présence de la gare routière, et que cette richesse en matière d'équipement administratif (banques, bureaux, trésor.....) soit accessible aux différentes pôles.

- dans un objet de créer une mixité fonctionnelle on prévoit le développement des centralités local des Pôles périphériques suivantes : Ouzidane , Chetouane, Ain El Hout, El Koudia, Champ de Tir et Boudghene, par la projection de multiples services et équipements culturel (bibliothèque), commercial, éducatif ,loisirs et sportifs (stade, aire de jeux) et des bureaux.

- L'exploitation des terrains vides pour l'aménagement des éco-quartiers qui répond au besoin de 28000 habitants a l'horizon de 2025 suivant les principes de développement durable (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, Encourager le mode de déplacement écologique doux, Utilisation des matériaux recyclable pour réduire la pollution et favoriser l'économie locale) on estime un besoin en logements :

1- entre 3000et 3500logtspour l'individuelle, et entre4500 et 5000logts pour le collectifs à proximité de l'agro pole.

2- entre 2500et 3000logts pour l'individuelle, et entre 4000et 4500logts pour le collectif à Abou Tachfine.

3- entre 1000 et1500logts pour l'individuelle et entre 1500 et 2000logts pour le collectif a coté d'Imama et El Kifane.

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

- La création des nouvelles centralités constituer des services commerciaux, éducatifs, culturel et de loisirs à destination à des futurs résidents et travailleurs dans les éco-quartiers projetés au niveau des terrains vide sà Imama, Kifane, Les Dalia, Feden Sebaaet la Caserne, et aussi assurer une continuité urbaine fonctionnelles (diversité d'équipement d'accompagnement d'habitat et d'espaces publics) entre Oujlida et Boujlida et à proximité d'El Koudia .
- Le développement d'une nouvelle dynamique urbaine et centralité multifonctionnel autour de la gare ferroviaire du centre-ville pour atteindre une attractivité et une meilleure compétitivité territoriale de la ville de Tlemcen et pour créer une nouvelle structure d'accueil et entrée de ville de coté de Bab Sidi Boumedien
- Création d'une centralité autour la nouvelle gare ferroviaire projeté au niveau de champ de Tir

b-Sur le plan économique :

- Ouvrir le champ pour ka naissance d'un nouveau pôle de compétitivité au niveau de la zone industrielle en bénéficiant de la proximité de la faculté de technologie, le nouveau centre de formation et l'hôpital , cette nouvelle zone va occuper :
 - 1- le développement des biens immatériels de l'industrie a Tlemcen en coordination avec le centre de formation et l'université de technologie
 - 2- Un espace dédié à la formation et la recherche technologique
 - 3- La production agro-alimentaire
 - 4- La production tertiaire TIC
- La délocalisation de l'industrie lourde, dangereuse et incompatible avec la nouvelle vocation attribuer a cette zone
- Prévoir la projection d'un agro pole a côté de la zone industrielle en bénéficiant des terrains fertiles pour les essais.
- Renforcement de l'aspect culturel du centre-ville par la domination d'équipements a caractère culturel tel que « les musées, les théâtres, salle de spectacles, galeries d'exposition ainsi que les activités artisanales, en gardant le cadre architectural et patrimonial de la ville.
- Renforcer l'attractivité économique par l'injection d'un quartier d'affaire à Abou Tachfine qui contient des bureaux et des services tertiaires.
- Développement du tourisme équestre au niveau de Lala Setti, cette activité de loisir permet au gens de découvrir la région en parcourant les distances, c'est aussi une façon de découvrir ale patrimoine naturel, architectural et culturel du territoire et d'observer le paysage.

c- Sur le plan de la mobilité urbaine :

- Création d'une deuxième rocade en juxtaposition avec l'autoroute qui assure une liaison extérieure des pôles : SafSaf, Ouzidane, Ain El Hout, Oudjlida, Boudjlida, El Koudia jusqu'au champ de tir.
- Faire continuer le tracé de la mini rocade en reliant le nouveau pôle universitaire avec la zone industrielle et que se prolonge jusqu'au SafSaf.
- Dans le but de garder la variété et la richesse et la multifonctionnalité de la ville on prévoit un élargissement de la route RN22 qui débute de l'entrée de ville jusqu'au centre-ville « grand bassin

Chapitre II : Lecture territoriale et Approche urbaine de la ville de Tlemcen

» avec un traitement et un ameublement des façades et la projection de plusieurs équipements et services le long de cette voie, et aussi maintenir une forte liaison entre les pôles périphériques koudia, Oudjlida, le pôle d'affaire et le centre-ville

- La création des nouvelles voies, et l'élargissement des pénétrantes qui convergent vers le centre-ville
- pour assurer une bonne liaison dans cette zone on crée des lignes pénétrantes intégrant les quartiers sud (boudghen, kalaa..) avec le tissu, et aussi les travaux de démolition et d'élargissement des voies à Boudghène et une restructuration de son tissu ancien.
- 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.
- La création d'un parcours touristique au niveau de centre-ville de l'Ourit, Sidi Boumediene, Agadir ; Sidi El Haloui, Bab EL Karmadine ; centre-ville, grand bassin ; Mansourah et Lala Setti
- Projection des parkings souterrains au niveau de centre-ville et autour de la gare ferroviaire, et des parkings superficiels au niveau des éco-quartiers, la zone industrielle, les nouvelles centralités et au niveau du quartier d'affaire.
- Diminuer la circulation mécanique à l'intérieur de centre-ville et encourager la circulation douce

d- Sur le plan paysager :

- 1- Organisation des grands parcs urbains au niveau de Champ de Tir, la Caserne, et à côté de l'agro-pôle aménagés comme des espaces de détente de promenade, et de vaste esplanade.
- 2- On prévoit les travaux de réhabilitations et revalorisation du tissu dégradé
- 3- Améliorer l'image de la ville dans une logique d'attractivité.
- 4- maintenir les travaux de recomposition et restructuration dans les quartiers populaires tels que Koudia, Ouzidane, Boudghene, hayNedjma.
- 5- Le choix de périmètre d'intervention :

Scénario retenue

Restructuration et densification de tissu urbain pour un territoire tlemcenien compacte et durable



Chapitre III :

Lecture territoriale et Approche urbaine

Du périmètre d'intervention

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

1. Présentation du périmètre d'étude. :

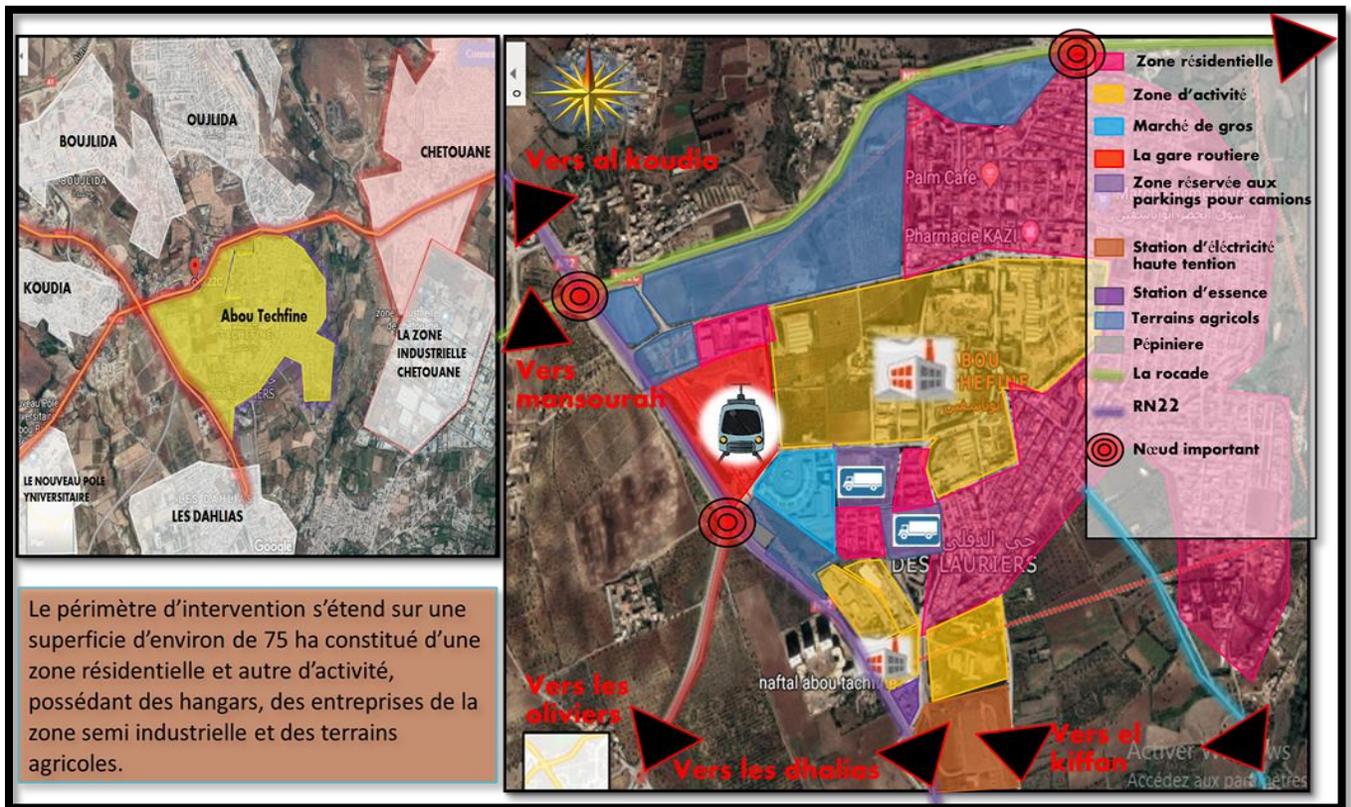
Introduction :

A l'heure où fleurissent les contrats de développement territoriaux, notre démarche pose la question du devenir des territoires où de large panel d'intervention sont possibles.

Nous devons de toute évidence considérer l'intervention sur le quartier Abou Techfine comme une étape inévitable à terme et en tant que seule alternative pour le développement Tlemcenien et quelque soient les difficultés rencontrées (ordre juridique, technique, financier).

Abou Techfine est une zone mixte d'habitat et d'activité réalisée en extension du tissu urbain de Tlemcen et se trouvant dans un état de dysfonctionnement avancé, ceci confirme des actions de reconquête du tissu urbanisé en profondeur en vue de la récupération des terrains urbanisables et de tirer d'avantage des infrastructures existantes.

Les espaces disponibles peuvent constituer des assiettes à des programmes et un apport d'équipement, c'est l'occasion de réaliser une forte intégration des tissus urbanisés qui doit comporter un modèle de ville polycentrique et des structures en couronnée reliées par des axes, et animés par des centralités alternatives afin d'assurer non seulement une couverture des besoins du centre mais doit rayonner sur les nouvelles extensions au-delà de la rocade²⁵



²⁵ Document (POS Abou Techfine élaboré par le bureau d'étude URBAT définie par la loi 90.29 di 1 ier décembre 1990

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

1-1-Situation et limites :

Il se trouve au cœur de la ville de TLEMCEM avec un emplacement stratégique au milieu d'un tissu à fort caractère économique (Brea-Kifen-Immama), Porte d'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. à proximité de l'auto route qui va encourager l'investissement national dans ce périmètre, Il se trouve à 15 minutes de l'aéroport international de Zénata, à proximité de la nouvelle gare routière à 10 minute de la LGV , Elle est limitée:

- au nord par la rocade
- au sud par la ville de Tlemcen
- à l'est par les vergers.
- à l'ouest par la RN 22

1-2-Climat :

De part sa situation l'agglomération d'Abou Tachfine possède une saison humide de Décembre à Mars et une saison sèche d'Avril à Septembre, les vents dominants sont de direction Nord-Ouest. Les températures moyennes sont relativement douces et varient entre 10° et 26°120.

- Population :²⁶

Année	1966	1977	1987	1997	2007	2015	Taux d'accroissement
habitant	75432	98177	1124684	142123	180496	389691	1.27

Tableau15: L'évolution de la population de 1966 à 2015

(Source : Document « POS Abou Techfine élaboré par le bureau d'étude URBAT définie par la loi 90.29 di 1 ier décembre 1990 »)

²⁶ Idem

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

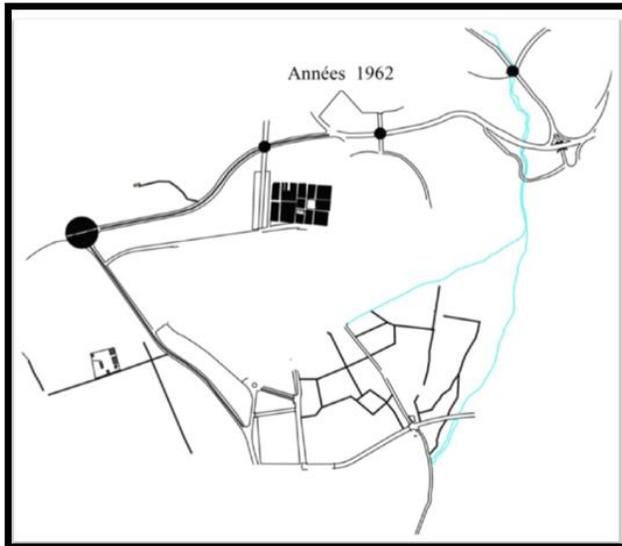


Figure 35 : Le centre colonial construit en 1849

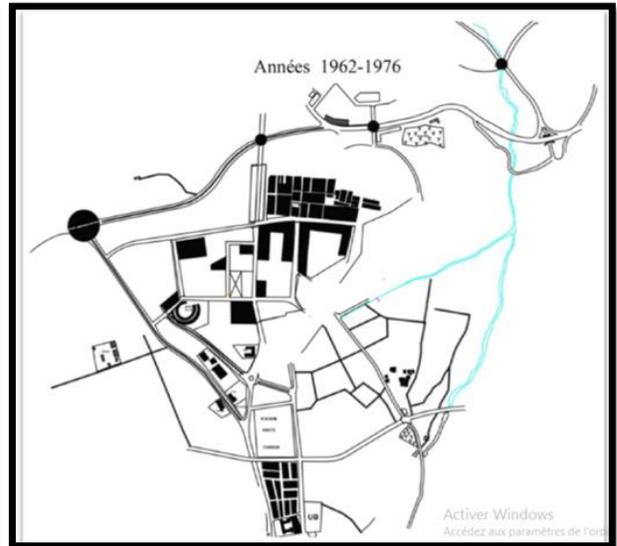


Figure 36 : L'apparition de la zone semi industrielle en 1976

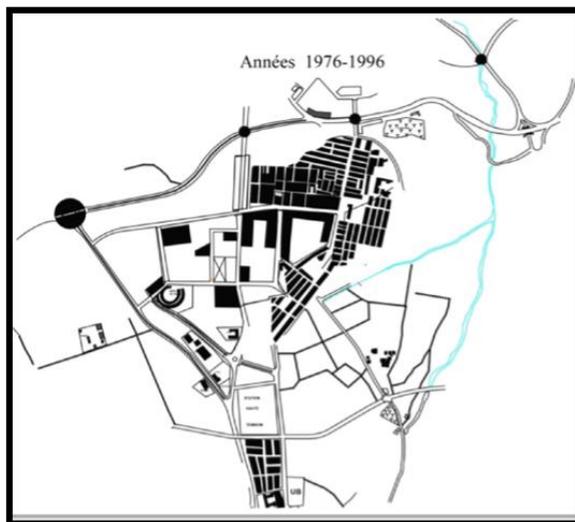


Figure 37 : L'extension Est de l'habitat auto construction

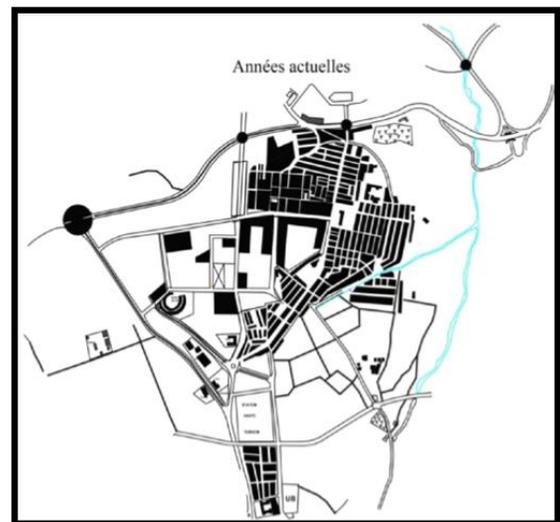


Figure 38 : L'extension Est de l'habitat auto construction

Source : mémoire de fin d'étude présenté par : Nadja MEKRAZ intitulé « ABOUTACHFINE, VERS UNE POLARITÉ DE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TLEMCEN » soutenu en 2015)

2-Etude des éléments constructifs des tissus urbains :

2-1-Analyse Typo-morphologique :

Introduction :

L'urbanisme se développe un jour après jour, afin de répondre à la complexité liée au contexte du territoire, tout en respectant la cohérence de l'ensemble, a ce niveau, nous aborderons dans ce chapitre une démarche très importante dans le cadre de projet urbain, en se basant sur les différentes synthèses qui structurent l'étude.

L'analyse typo – morphologique est une phase assez importante dans la démarche d'intervention, elle consiste à mieux comprendre la zone d'étude et tirer les principaux dysfonctionnements à travers de nombreuses lectures.

Trame viaire :

Accessibilité :

Le quartier est accessible de plusieurs points

CIRCULATION MÉCANIQUE :

Après avoir établie la carte de la trame viaire on distingue 3 types de voies :

les voies primaires : ce sont les axes majeurs les plus fréquentés, les grandes artères qui structurent l'ensemble de la zone d'étude, d'un flux mécanique très fort et enregistre une grande mobilité quotidienne. La RN 22 : qui longe l'aire d'étude.

• La rocade :

Les voies secondaires : contenant également un flux de circulation très fort

• La voie : Alem mouloud

- Et l'accès principal du quartier

les voies tertiaires : ce sont des voies de desserte constituent le maillage de tissu urbain.

Synthese :

le tissu est perméable, accessible de plusieurs points

on constate également :

Une trame viaire désordonnée et spontanée au niveau de la zone industrielle.

Une trame viaire en damier au niveau de la zone résidentielle.

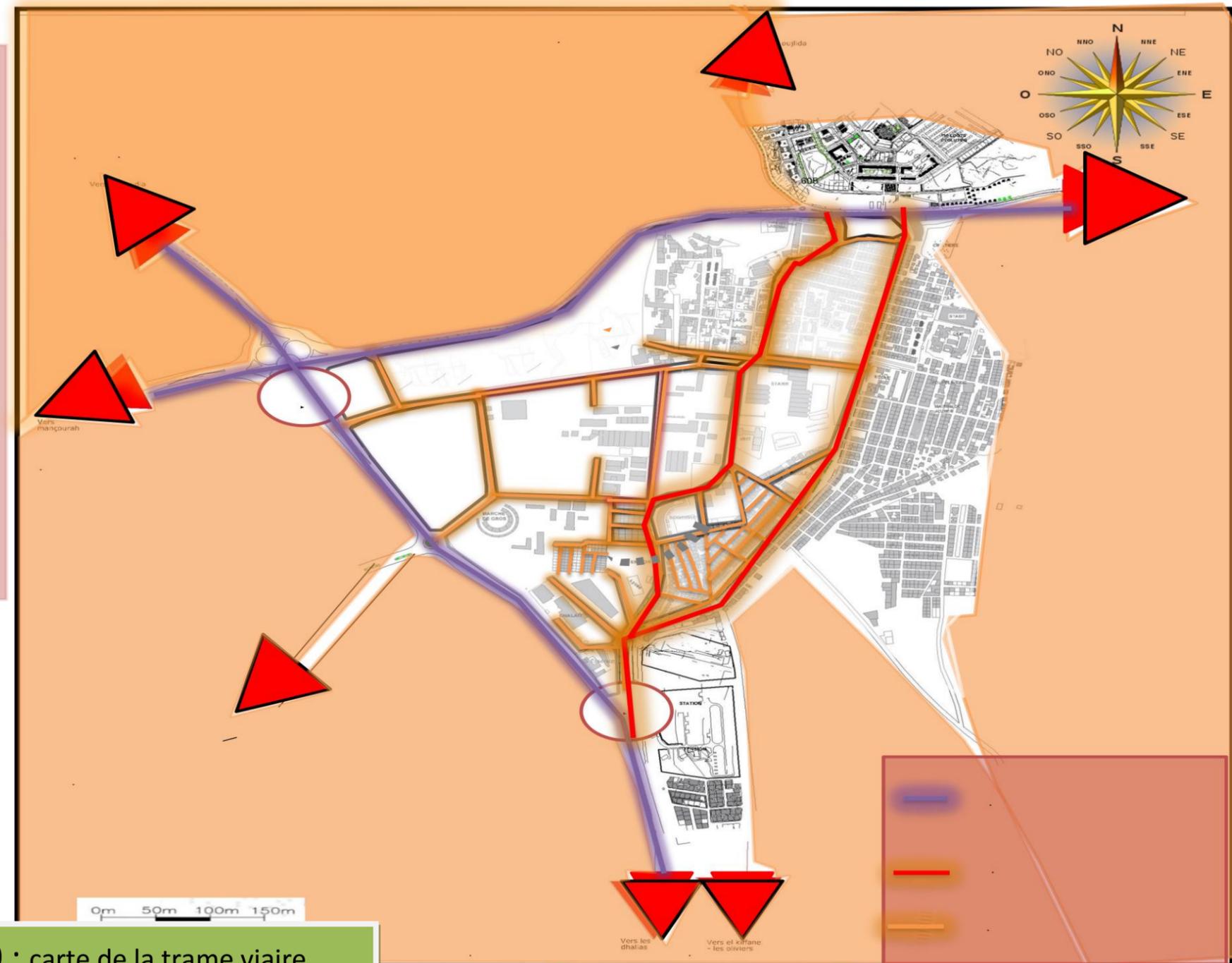


Planche 10 : carte de la trame viaire

ANALYSE TUPOMORPHOLOGIQUE :

La mobilité urbaine :

Il représente un des territoires les mieux desservis de la ville grâce à une offre très dense de transports

Problème majeur d'accessibilité que se soit piétonne ou mécanique surtout au nord au long de la rocade et à l'ouest.

-quelques voies necessitent d'être mises en valeur tel que celle qui relie Abou Techfine et Fedden Sbaa autres necessitent un élargissement en raison du trafic qu'elle présente ,elle pourrait constituer des axes majeurs de régénération.

-la rocade qui accentue la rupture entre abou techfine et oujlida

.- nécessité de prévoir une voie mécanique reliant abou techfine à oujlida à travers un pont , et autre voie reliant abou techfine à chetouane dans le but de minimiser la pression sur la RN 22

- le stationnement anarchique gâche l'image de la ville. Il sera très intéressant de prévoir des parkings afin d'éviter le problème qui se pose actuellement au centre ville

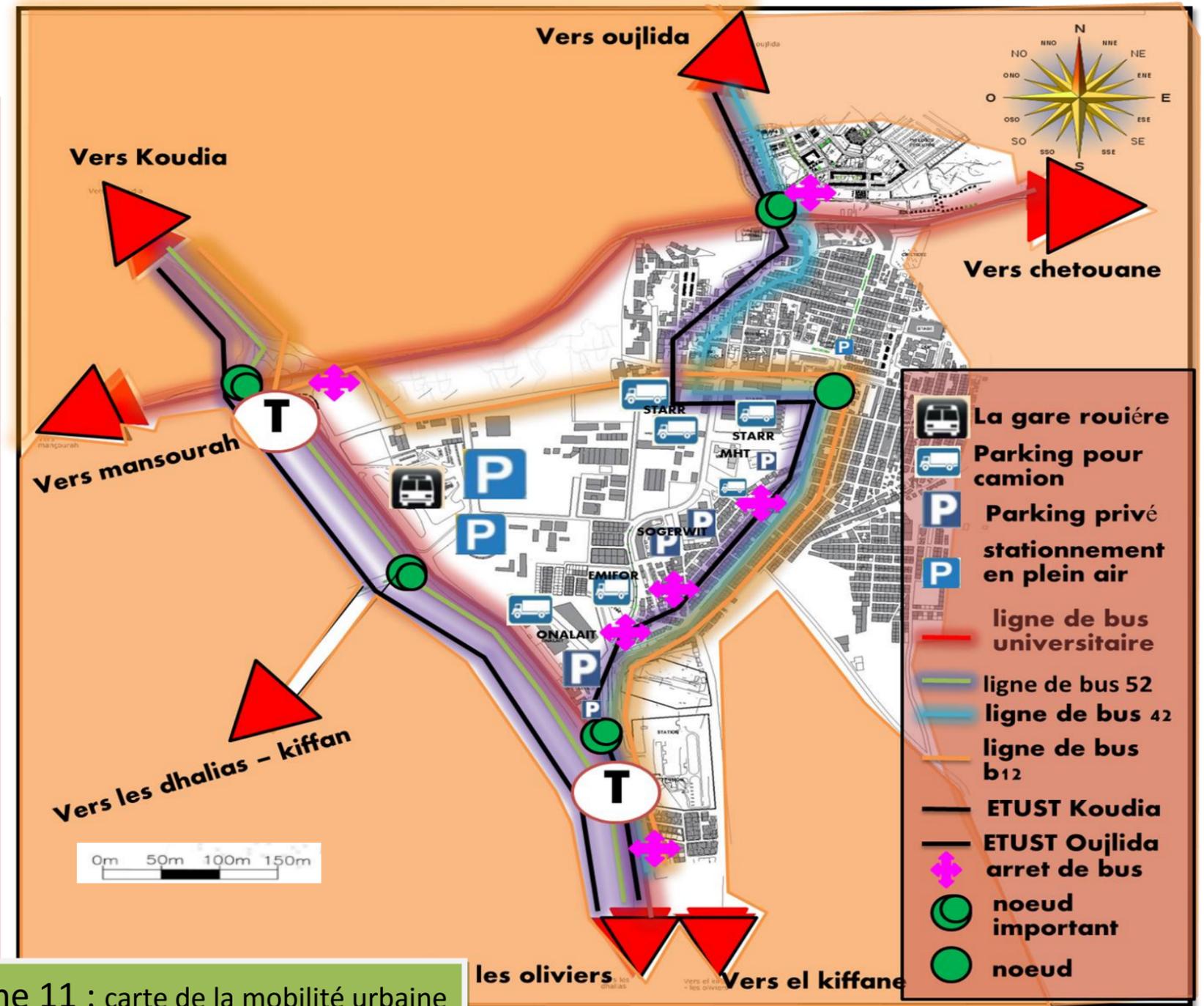


Planche 11 : carte de la mobilité urbaine

ANALYSE TUPOMORPHOLOGIQUE :

habitat :

Afin de définir les typologies de tissu, l'analyse de la zone d'étude nous a permis de catégoriser les différents types de tissu urbain

Les tissus résidentiels individuels : l'habitat occupe une grande partie des terrains : formant un ensemble de maison individuelle

Les habitats collectifs : formant des grands ensembles d'immeubles dans la partie nord

Les tissus mixtes à dominance d'habitat : ensemble d'habitat déployant du commerce en rez-de-chaussée ainsi qu'il faut noter les rues présentant des axes commerciaux tel que Alem Mouloud

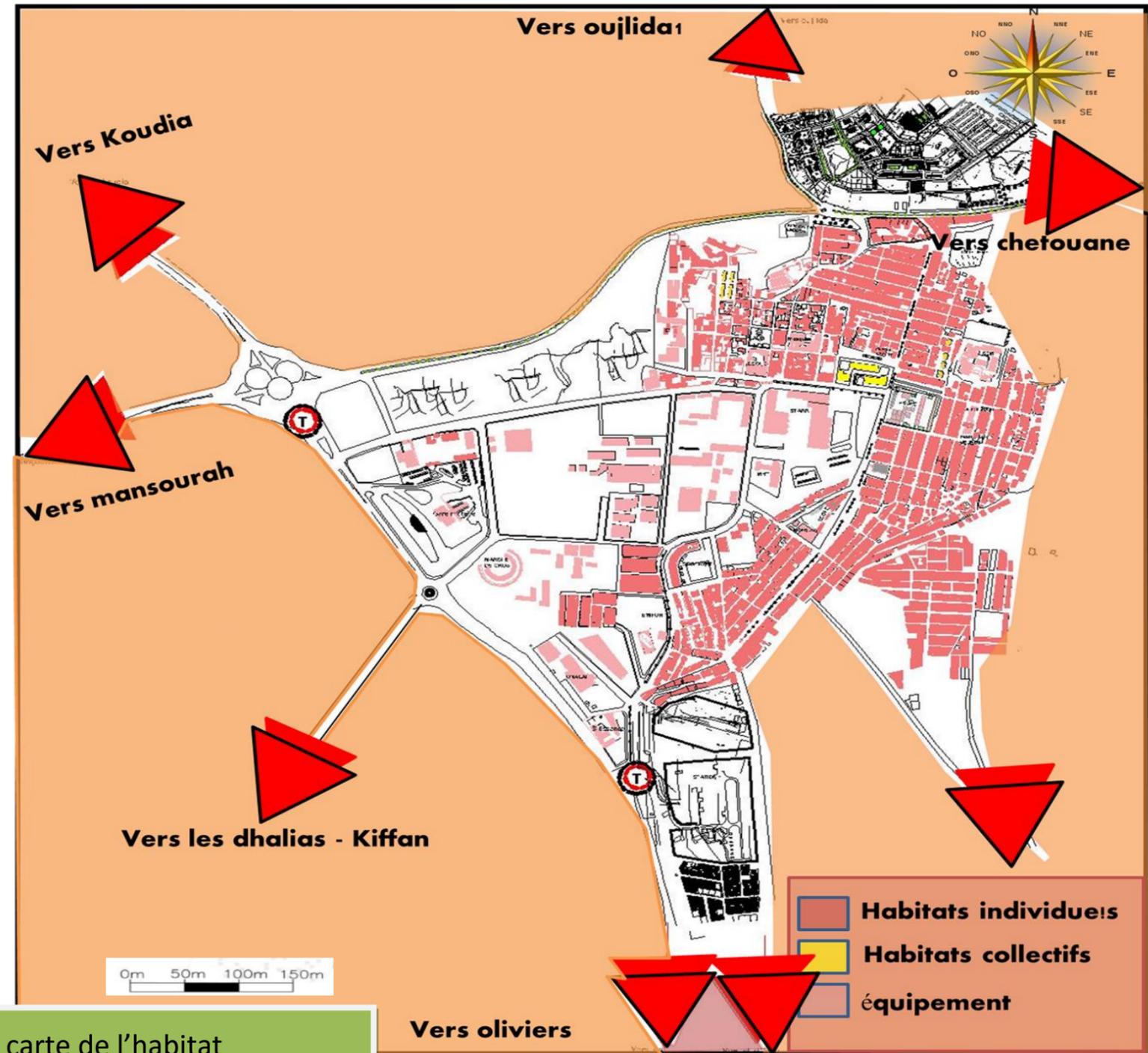


Planche 12 : carte de l'habitat

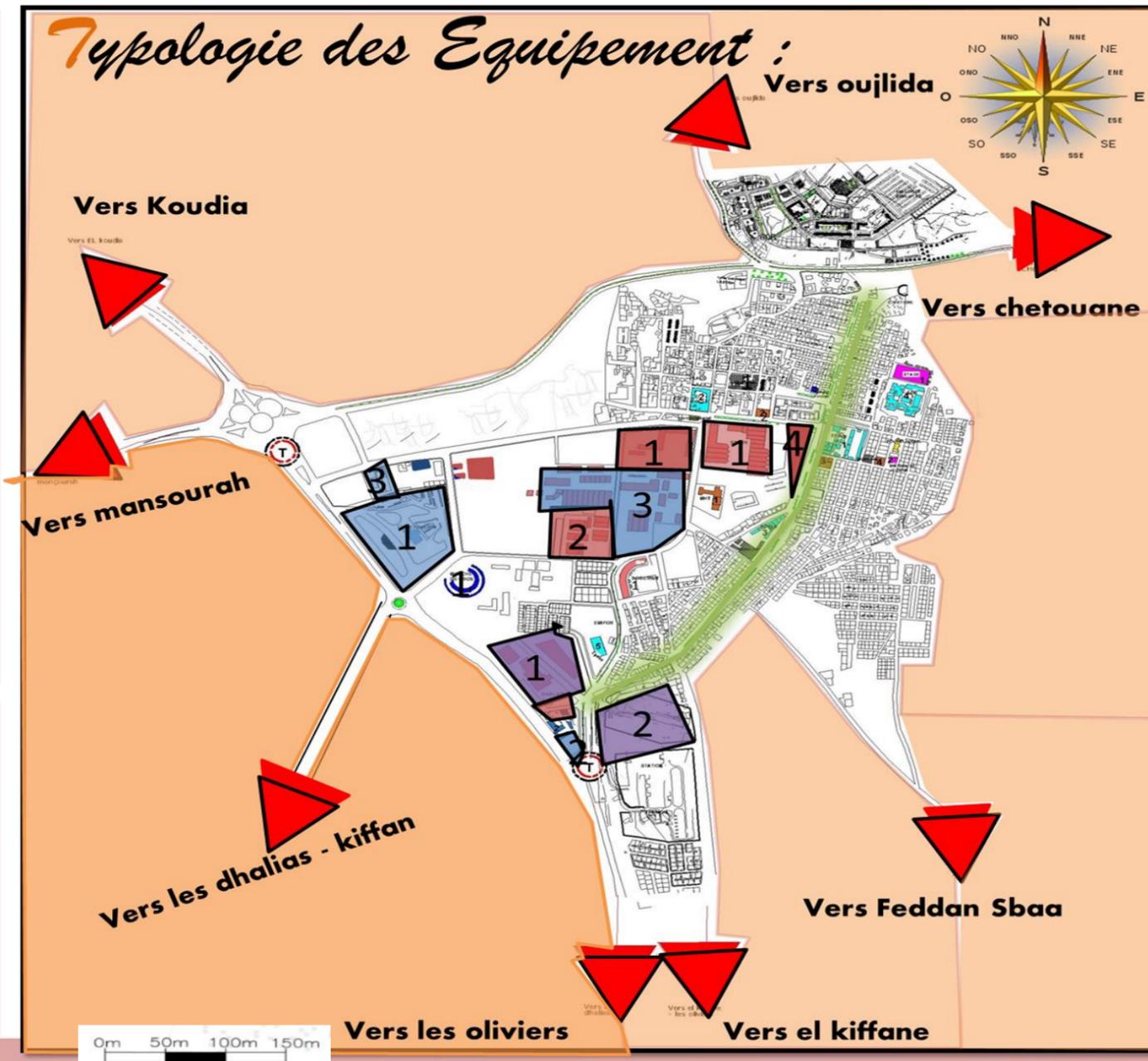
ANALYSE TUPOMORPHOLOGIQUE :

Les équipements publics : cette zone accueille une multitude d'équipement à l'échelle locale : éducatifs, industriels, administratifs, s et autre à l'échelle régionale tel que la gare routière., clinique Ainsi que l'existence de quelque activités qui se localisent au sud de la zone d'étude

Les équipements réparties d' une façon éparpillée sur l'ensemble du tissu

Le quartier demeure sous équipé par rapport à son poids en tant que porte de la ville de tlemcen et futur centre ville

l'absence de la mixité fonctionnelle dont il existe un véritable manque d'équipement , alors il est important de projeter quelques équipements; d'échange et de loisirs,



équipement industriel :

- 1 SOGERWIT
- 2 SOTREMWIT
- 3 STARR
- 4 BATIWIT
- 5 LTPO

Équipement de production

- 1 ONALAIT
- Coopératif des céréals et légumes tlemcen

équipement administratif :

- 1 MHT
- 2 APC
- 3 BNA
- 4 CNAS

équipement éducatif :

- 1 école
- 2 école
- 3 école
- 4 CEM
- 5 CEM
- 6 lycée

équipement commercial :

- 1 marché de gros
- 2 marché couvert
- 3 La maison hyunday
- 4 La maison toyota

Axe commercial important

équipement de service :

- 1 la gare routiere
- 2 station d'essence
- 3 stockage boisson

équipement sportif et de loisir :

- 1 stade
- 2 Maison des jeunes

équipement sanitaire :

- 1 polyclinique

équipement de sécurité

- 1 commércerriat

équipement de culte

- 1 mosquée
- 2 mosquée

socioculturels et sports surtout d'une échelle régionale qui permettent de donner plus de valeur , d'animation et meilleure qualité de vie pour les habitants . Le sous équipement de la gare routière qui est un élément important d'accueil de la population .

Planche 13 : carte de la typologie des

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

Désignation	Superficies	Activités dotées d'un acte
SOCOMET	04 ha 40 are 06 ca	Acte en cours d'établissement
BNA	00 ha 01 are 70 ca	Acte en cours d'établissement
CCLS	03 ha 23 are 07 ca	Acte N° 797 du 14/12/1986 oublié le 06/06/87, volume 2501 N°71.
DISTRICH ENIPE	05 ha 00 are 00 ca	Acte en cours d'établissement
BATIWIT	05 ha 99 are 28 ca	Acte N° 2750 du 14/06/1993 publié le 12/09/1993 Volume 2662 N° 16
BATIWIT (Logts)	00 ha 21 are 28 ca	
M.H.T.	00 ha 16 are 33 ca	. Acte N° 4659 du 14/06/1985 publié le 05/08/98 volume 2729 N°82
ERMWIT	02 ha 00 are 00 ca	. Acte en cours d'établissement
ETICO	03 ha 42 are 20 ca	Acte N° 1241 du 13/12/1989 publié le 05/02/90, volume 2553 N°19.
L.T.P.O	00 ha 82 are 62 ca	Acte N° 983 du 08/12/88 publié le 08/02/89, volume 2537 N°9.
CELPAP	04 ha 23 are 07 ca	Acte N° 1408 du publié le 20/05/91, volume
EIRT	00 ha 67 are 42 ca	Acte en voie de cession
UPACOT	00 ha 26 are 39 ca	Acte N°4525 du 18/01/95 publié le 09/04/95, volume 2714 N°76.
SERELEC	00 ha 47 are 22 ca	Acte N° 4525 du 16/01/95 publié le 20/03/1995 volume 2713 N°62
EPEOR	01 ha 60 are 00 ca	Acte N° 8152 du publié le 25/10/1992
EMIFOR	03 ha 05 are 90 ca	Acte en date du 04/09/92 publié le 25/10/92, volume 2636 N° 56
EMIFOR (Siège)	00 ha 29 are 79 ca	Acte N° 4629 du 28/05/95, volume 2729 N° 93
EMIFOR		Acte N° 1917 du 14/10/92, publié le 25/10/92 volume N° 43
SOGERWIT	00 ha 12 are 89 ca	Acte N° 4600 du 05/04/1995 publié le 26/10/95, volume 2669 N°35
SOGERWIT (Logts)	00 ha 55 are 27 ca	Acte N° 4242 du 03/07/94, volume 2669 N° 35
SOREPEC	00 ha 36 are 33 ca	Acte du 23/01/86 publié le 05/03/89, volume 2539 N° 36.
COFEL	03 ha 37 are 00 ca	Acte du 12/03/85 publié le 26/06/85, volume 2465 N° 96
SOREWIT	00 ha 66 are 89 ca	Acte N° 420 du 04/10/1983,

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

		volume 2450 N° 23
SPWT (Logts)	04 ha 64 are 81 ca	Acte N° 1913 du 05 et 06/05/1992 volumes 2634 N° 47
SPWT	04 ha 64 are 81 ca	Acte N° 4564, publié le 24/07/95, volume N° 21

Tableau16 : les équipements constituant la zone semi-industrielle et leur surface
(Source : Service des domaines de la wilaya de Tlemcen)

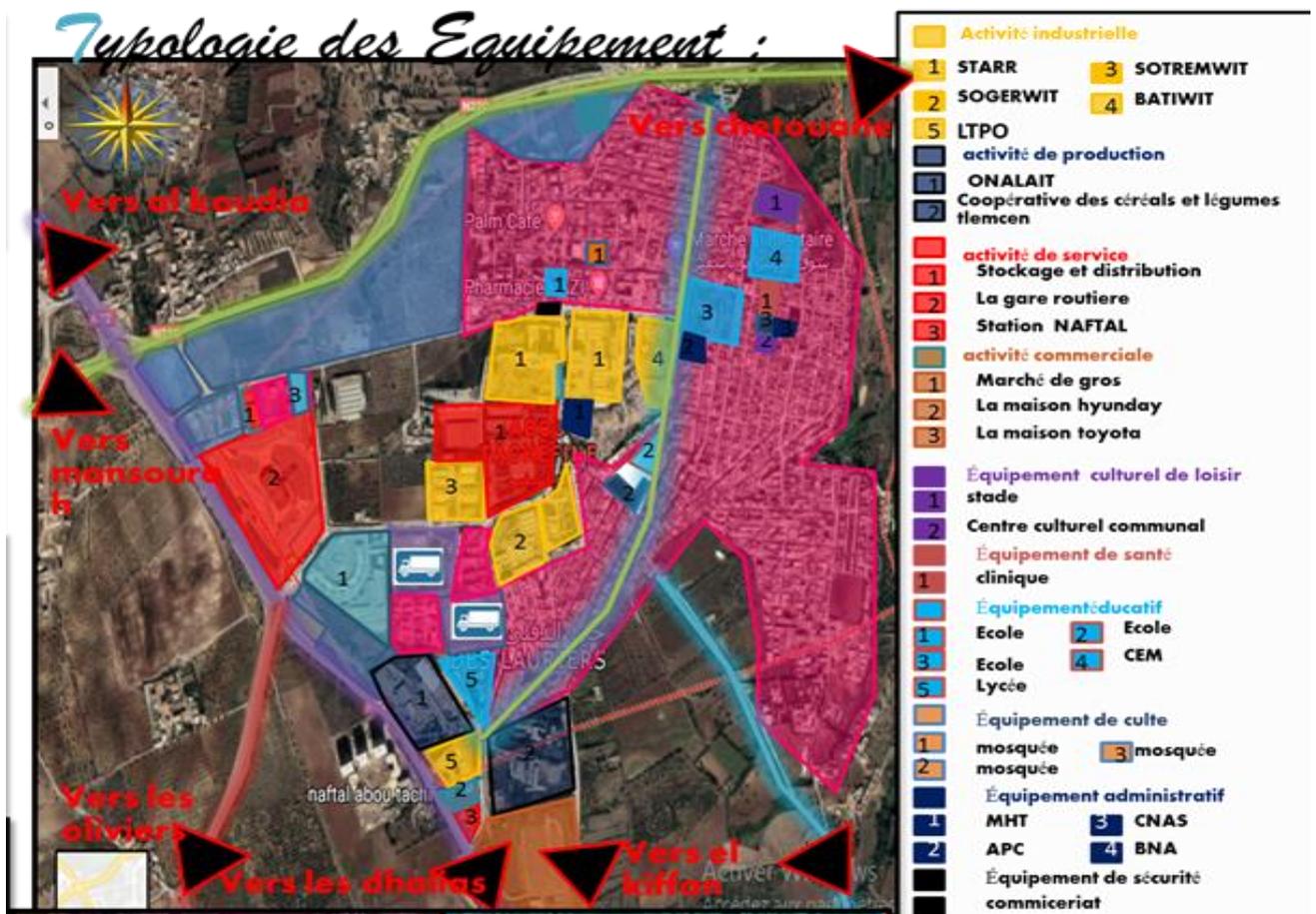


Figure 39 : répartition des équipements sur le territoire d'Abou Techfine
(Source : www.Google earth .com)

ANALYSE TUPOMORPHOLOGIQUE :

Forme urbaine :

La forme urbaine de l'agglomération d'Abou Tachfine est caractérisée par des formes d'îlot adaptées aux découpages des voies et aux formes géométriques des parcelles. L'îlot prend des formes variées tantôt régulière tantôt aléatoire, îlots ouverts, semi ouverts et fermés traversés par des voies de circulation internes on remarque parfois des îlots de grandes tailles 1.1 ha et 17 ha

Répartis sur l'ensemble du territoire comme suit :

Zone d'habitations:

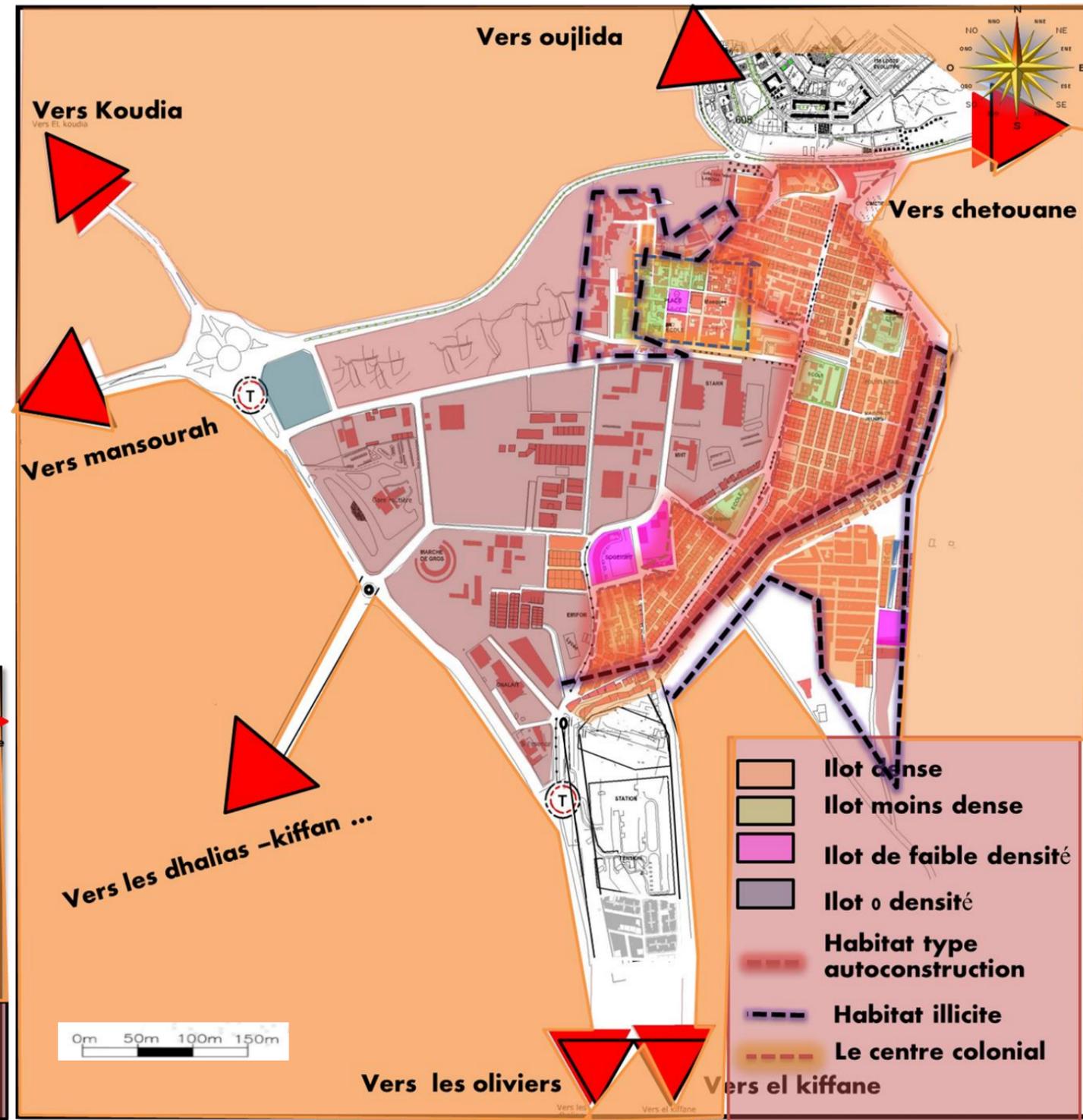
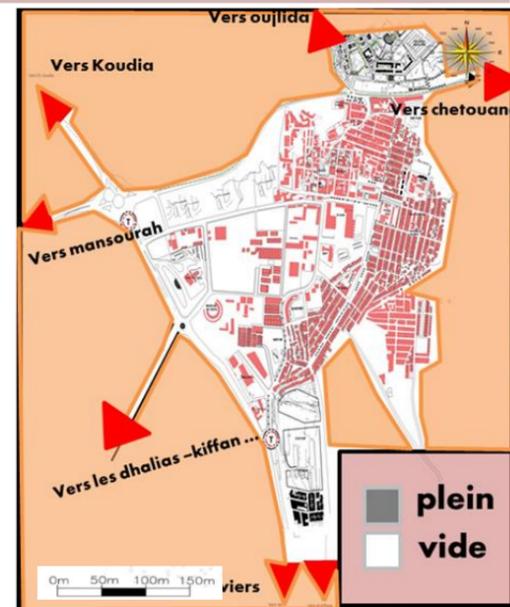
Ancien centre d'origine colonial caractérisé par un plan en damier avec des îlots d'habitat individuel moyennement dense. La deuxième catégorie c'est habitats auto-construction caractérisées par des îlots de très forte densité Et l'habitat illicite avec des îlots moyennement dense.

Zone d'activités:

Essentiellement occupée par la zone semi industrielle sur un grand espace central au niveau de l'agglomération, elle comporte des activités industrielles différentes caractérisées par une faible densité.

Le rapport plein /vide

est exprimé par la consommation de l'espace avec un pourcentage de



ANALYSE TUPOMORPHOLOGIQUE :

Etat de dégradation :

Etat de bâti des constructions varie d'une parcelle à autre, dont nous avons catégorisé le périmètre d'étude en trois situations d'état physique : construction en bon état, moyen et mauvaise état.

Il est important de noter que la majorité des constructions sont en bon et moyen état dans la partie est de la zone et autres dans état de dégradation très avancée dans la partie et aux alentours de

La plus part des constructions en mauvais état date de Dont un manque d'entretien évoquait la fragilité des murs et le décolllement du revêtement à travers le temps

Synthèse :

Il est important d'intervenir sur l'état physique des constructions qui ont besoin d'une réhabilitation pour assurer une meilleure qualité et donner une image agréable à ce quartier La zone d'étude dispose d'un environnement historique, composé d'édifices datant de l'époque coloniale et malheureusement situé dans un milieu endommagé qui gâche cet héritage.

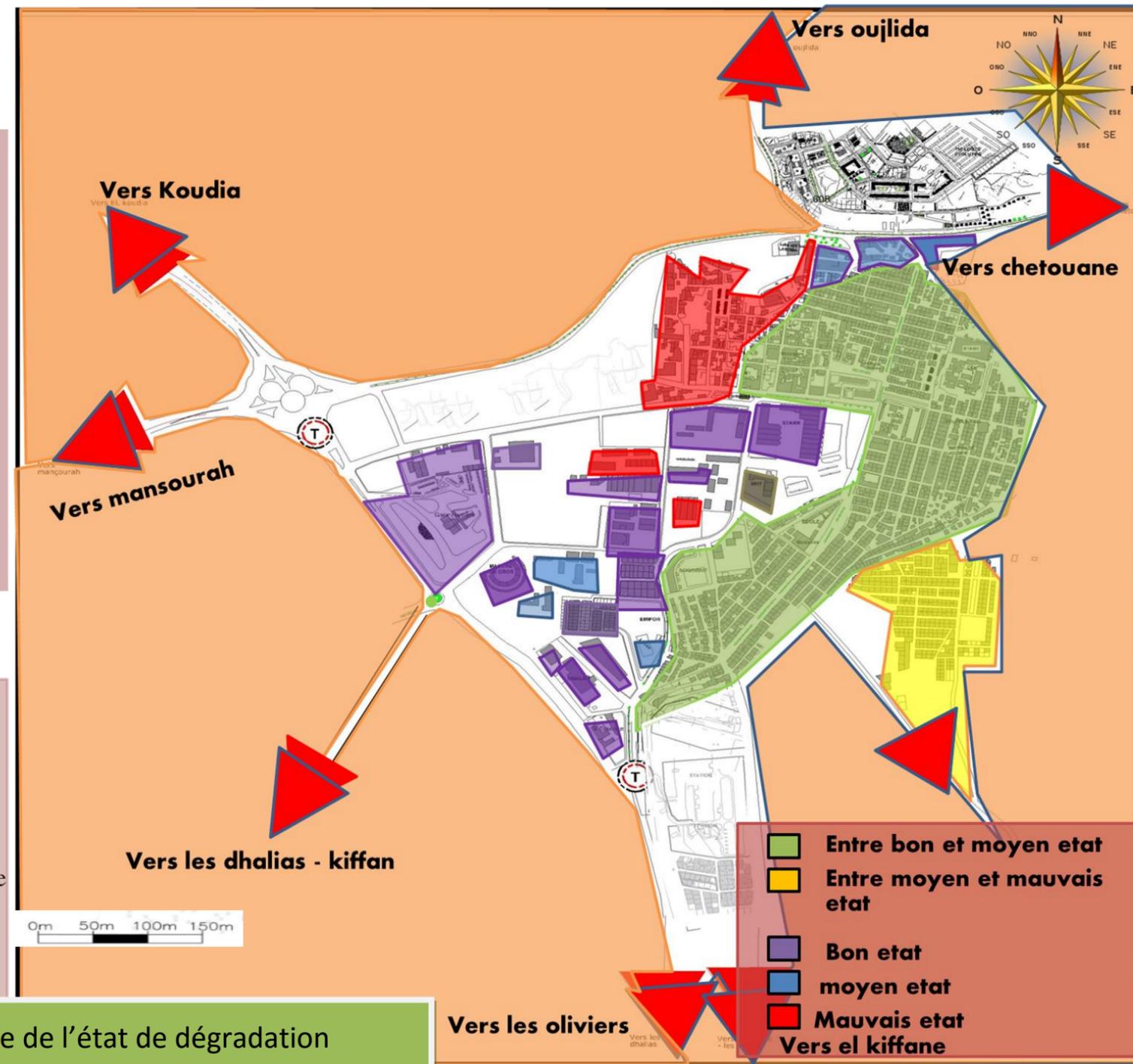
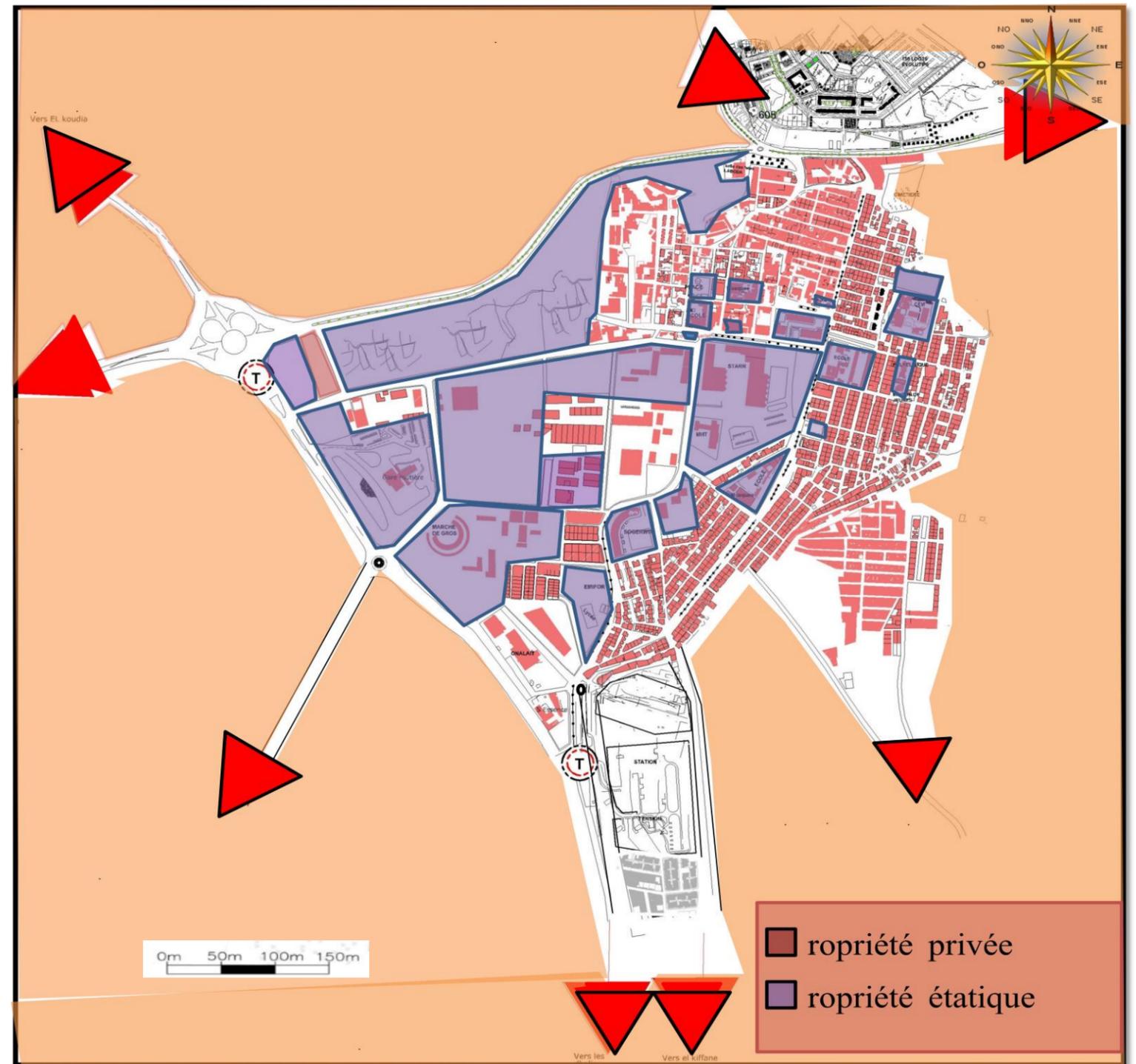


Planche 15 : carte de l'état de dégradation

état juridique

Pour mener à mieux ce travail, l'analyse des caractéristiques du tissu urbain s'est appuyée sur l'utilisation des données disponibles, à savoir le fond du plan cadastral, ainsi que sur des visites sur terrain.

Le résultat de l'enquête effectuée sur le terrain montre que la nature juridique de la propriété foncière dans la zone, à une prédominance quasi-totale du secteur privé et l'existence du logement de fonction au niveau des écoles et des CEM.



La notion du paysage urbain résulte de la perception des différents éléments et composants majeurs de cette notion:

Parmi les espaces publics qui se trouvent dans le tissu : le cimetière, une seule placette avec un aménagement inadéquat un manque en matière des espaces publics.

Le périmètre se situe dans un relief accidenté avec une pente qui fait plus que

L'assiette de la zone s'étale suivant des courbes de niveau qui présente une forte déclivité se permettre d'avoir des différences de niveau.

Ce sont des terrains ou propriétés sans occupant humain actif, qui n'est en conséquence pas ou plus cultivé, ni même entretenues, elles sont des terrains fortement pierreux et de faible qualité, ce qui rend la pratique de l'activité agricole plus difficiles, et cela engendre la diminution de la valeur paysagère

Quelques mètres loin de la zone d'étude à l'est et à l'ouest.

Le quartier se trouve sur un terrain accidenté avec des contraintes naturelles et artificielles, il est marqué au nord par la présence des friches agricoles et autres industrielles. A l'ouest manque d'intégration urbaine à la nature.

La mise en valeur paysagère de la ville passe par le traitement des sites offrant un paysage dégradé ; aussi il convient de :

- ♣ Requalifier les sites désaffectés issue de l'activité industrielle
- ♣ Améliorer le paysage des entrées de ville et les vitrines de la ville offertes de part et d'autre

PAISAGE NATUREL:

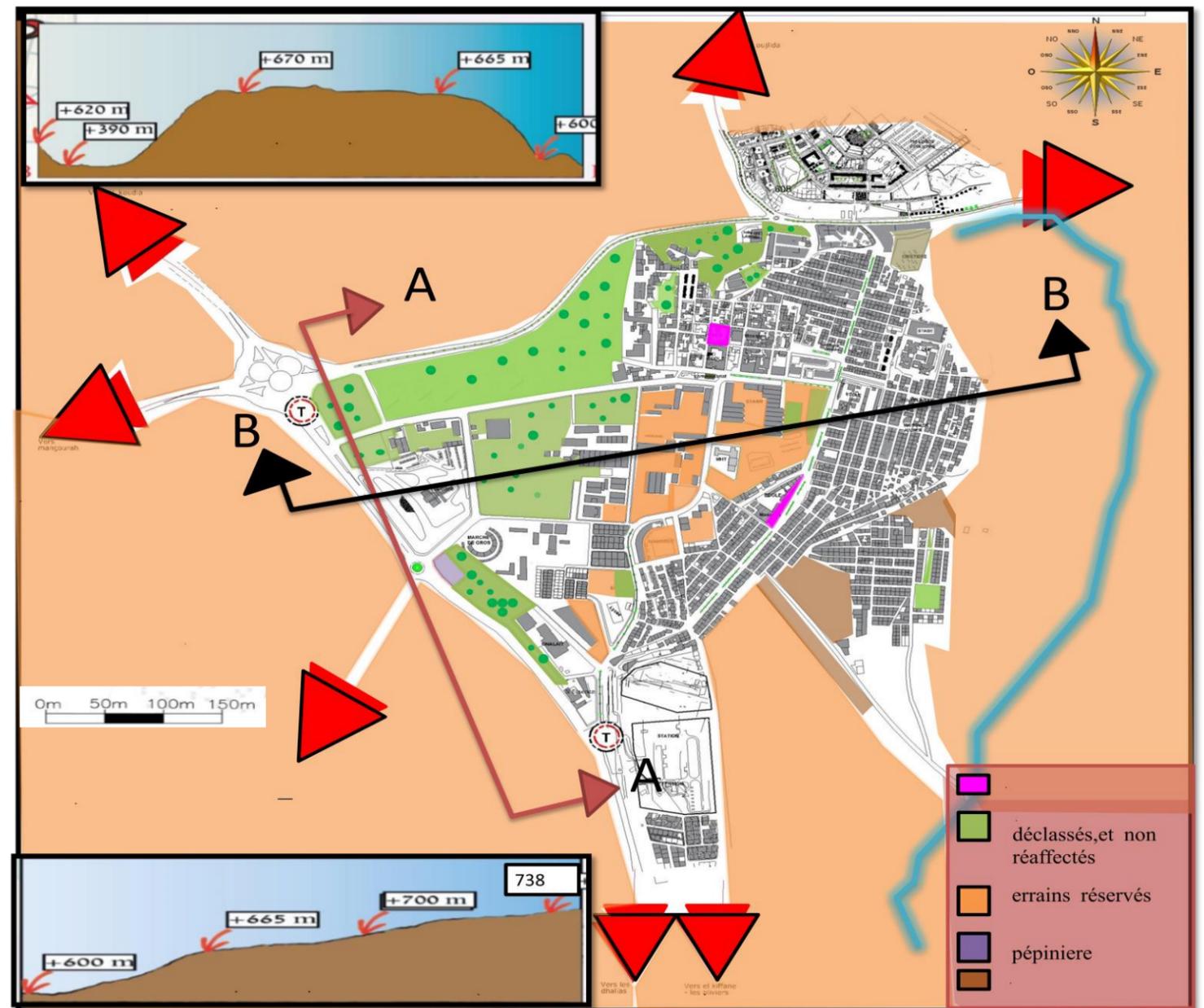


Planche 17 : carte di paysage naturel

ANALYSE TUPOMORPHOLOGIQUE :

Contrainte et servitude :

Le tissu présente 2 types de risque :

Risque naturel :

la présence des failles, terre meuble, un Oued , Ces contraintes naturelles donnent lieu à une multitude de risques :

- 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.
- Et pour les nuisances sonores on trois sources ; en premier niveau c'est la RN 22 et au deuxième niveau c'est la rocade et les activités de la zone industrielles, Les habitats donnent sur les sources d e nuisances.

Nécessité de prévoir un recul en aménageant des espaces verts et de détente.

Synthèse :

Le quartier se trouve sur un terrain accidenté avec des contraintes naturelles et artificielles, il est marqué au nord par la présence des friches agricoles et autres industrielles. A l'ouest manque d'intégration urbaine à la nature.

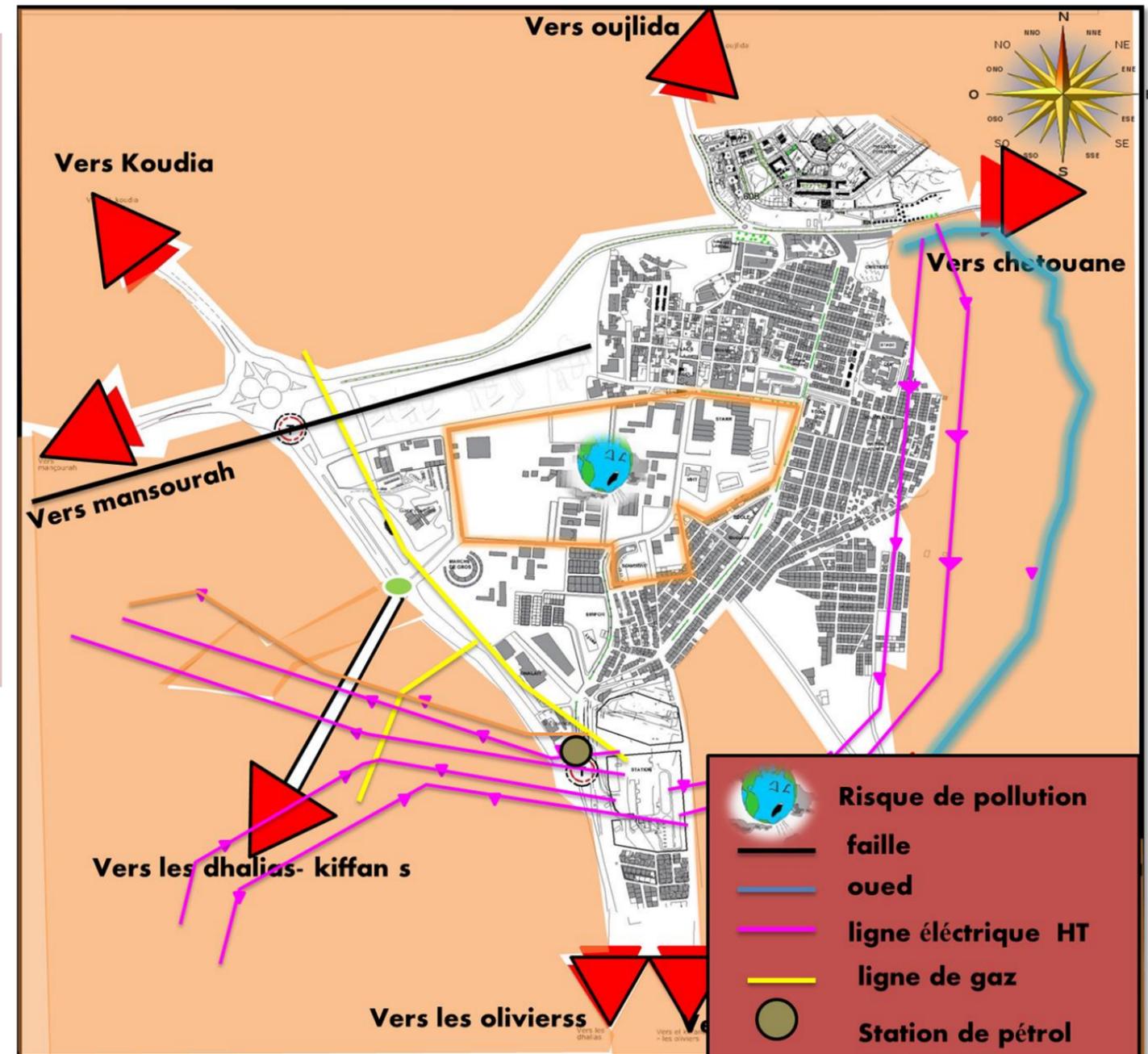


Planche 18: carte des contraintes et servitude

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

Après avoir effectué un état des lieux de la configuration spatiale du quartier Abou-Techfine Accompagné par l'analyse des caractéristiques formelles (relation espace construit et non construit),

On a pu faire ressortir quelque grandes lignes à soulignées.

10- les facteurs d'attractivité du quartier :

Les facteurs d'attractivité du quartier :



Figure 40 : les facteurs d'attractivité du quartier (Source : www.Google earth .com)

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

Conclusion :

Afin de résumer notre analyse typo-morphologique plusieurs éléments peuvent être rappelés, le quartier d'Abou Techfine détient un formidable potentiel pour le progrès de la ville de Tlemcen, la situation géographique du quartier et sa proximité du centre ville lui offre un intérêt primordial, il est la porte d'entrée de la ville.

Cependant, malgré ce fort potentiel le quartier reste pour l'instant peu investi, et ne constitue donc qu'un lieu de passage et de distribution. D'autre part, ce site correspond à des espaces denses et peu denses, de qualité urbaine hétérogène et peu attractifs, de plus, c'est un site où les fonctions sont relativement peu concentrées, et donc peu structurantes pour le quartier. Ce quartier est marqué par un déséquilibre en terme de répartition des équipements et en terme d'attractivité et aussi d'ambiance et dynamisme urbain, on met l'accent sur la zone d'activité qui ne dispose d'aucun espace public et un manque des équipements et de services de proximité.

La rupture accentuée par la rocade et la zone d'activité Ainsi, le quartier est moins connecté aux agglomérations avoisinantes, les liaisons ne sont pas travaillées (passerelle piétonnière et cyclable).

ANALYSE TUPOMORPHOLOGIQUE :

Les principaux dysfonctionnements :

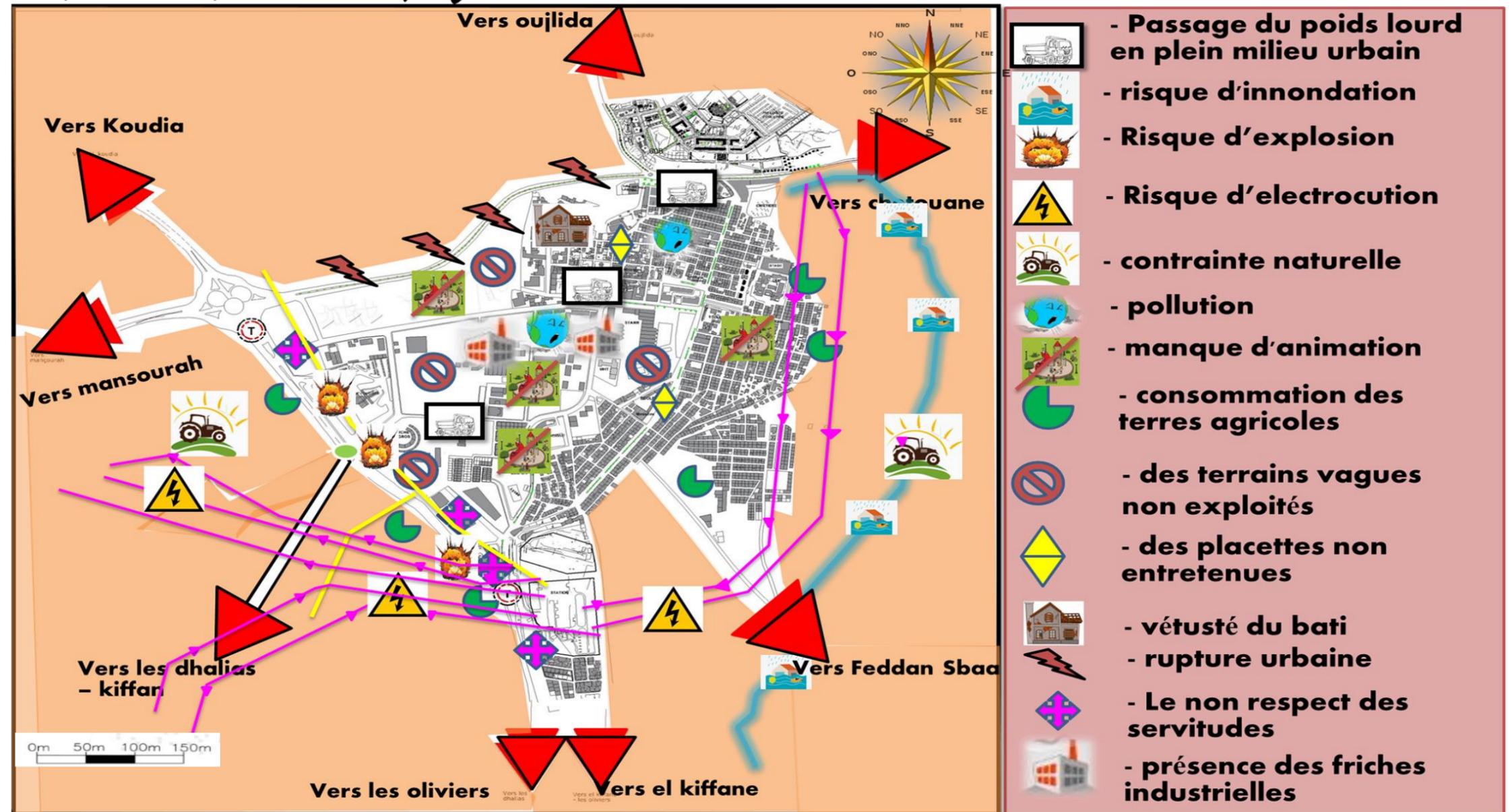


Planche 19: carte des principaux dysfonctionnements

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

2-3-Problématique spécifique de la zone d'étude :

Abou Techfine en vu de son contexte géographique, au cœur d'un réseau d'échanges et d'aménagement mixte, est un véritable enjeu pour la ville de Tlemcen c'est un choix ambitieux pour en faire une vitrine de la ville de demain sa reconquête s'avère un levier important pour le développement tlemcenien .

En tant qu'entrée et porte d'accueil de la ville de la Tlemcen (la future métropole) et malgré toutes les potentialités qu'il présente et qui le permettent de développer une nouvelle centralité il reflète une image déplaisante gâchant l'image convenable à son future statu en tant que nouvelle centralité et ce qu'elle mérite d'être.

il y a une certaine inégalité entre les différentes zones due à la mauvaise répartition des équipements, caractérisés également par la domination de l'habitat individuels, dont une grande partie se trouve dans un état précaire ou dégradé défigure complètement le caché architectural (non réfléchi), et entraîne une insuffisance du réserve foncier pour les espaces publics performant provoquant le freinage du développement de Abou Techfine , ainsi que le problème de discontinuité urbaine posé par l'existence des différentes barrières que ce soit naturelles ou artificielles. Problème de liaison avec les agglomérations avoisinantes, propagation de l'habitat illicite et voies sinueuses nécessitant une restructuration, déficit en matière d'équipement que se soit : commercial, sportif, et de loisir, la présence de l'industrie occupant une grande surface au centre de l'agglomération qui vient accentuer la rupture du tissu.

L'arrivée et l'achèvement de la gare routière peut constituer un élément fort qui marquera About Techfine en addition aux grandes surfaces inexploitées et le foncier cédé par le sort de l'industrie permettront sa mise en valeur.

En soulevant tous ces défis : Quels sont les moyens à mettre en place pour qu'Abou Techfine soit attractif face à la concurrence du centre-ville actuel ?

3- Les orientations d'intervention :

Le futur quartier doit répondre aux exigences suivantes :

- Un équilibre des fonctions : habitat, bureaux, commerces, loisirs...

L'ensemble des fonctions de la ville trouve sa place à Abou techfine . L'objectif est de développer une vraie vie de quartier avec des bâtiments qui mixent logements, bureaux, commerces de proximité, équipements administratifs, culturels, de loisirs. A l'image

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

caractéristique des centres villes, cette mixité fonctionnelle s'exerce dans presque chaque îlot, excluant de fait toute idée de zonage par type d'activité.

Un quartier accessible à tous les profils qui favorise la mixité sociale .

Une vitrine d'architecture contemporaine.

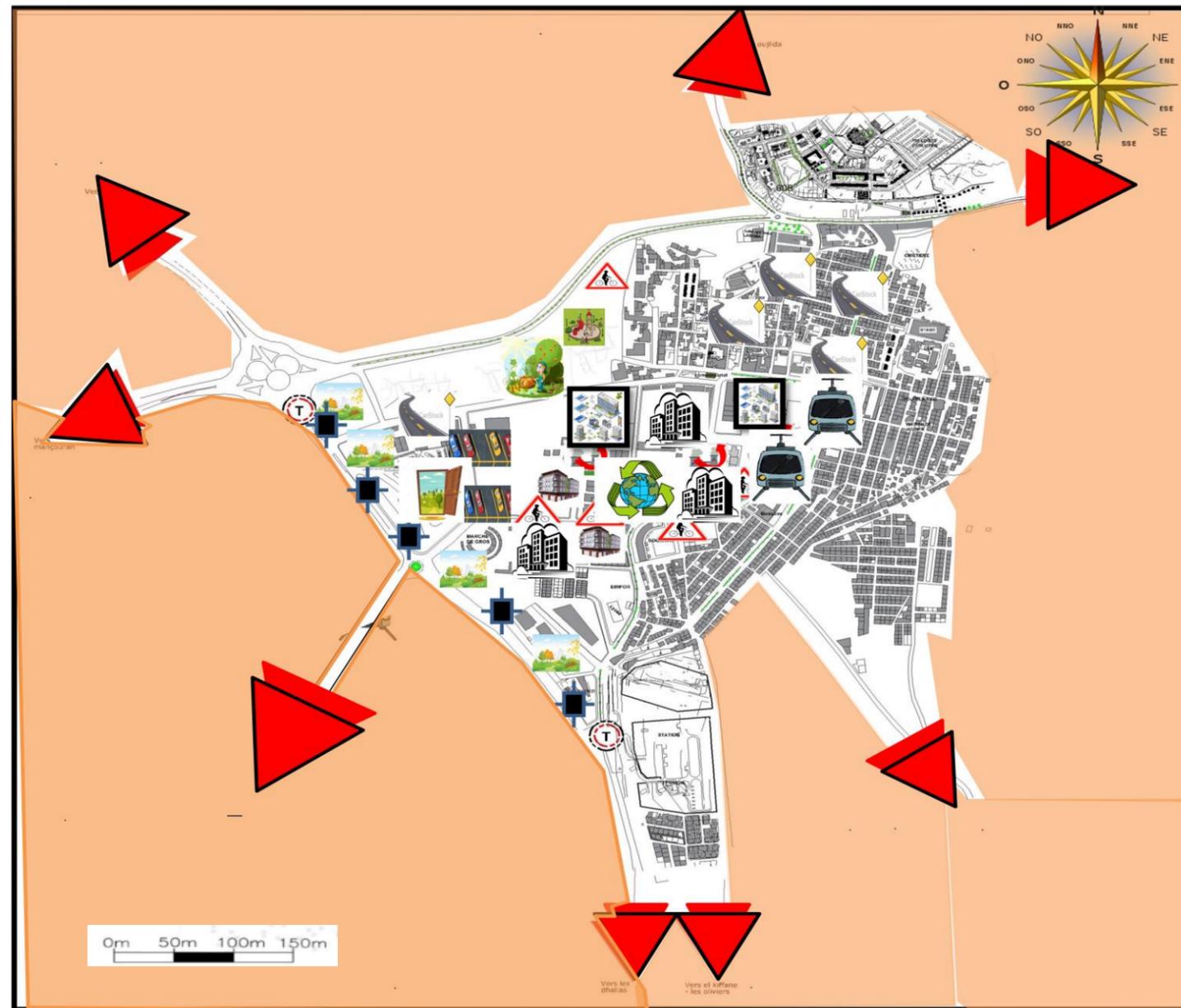
Abou techfine se veut également un laboratoire d'architecture contemporaine. Une architecture qui, en plus de sa créativité, doit composer avec deux incontournables : la qualité de vie et la performance de déplacement, aussi bien pour le quartier que pour la ville

- Un espace moins contraint, plus ouvert .

-Une part d'espaces publics plus homogène sur l'ensemble du territoire .

- Une organisation des îlots qui valorise les espaces intérieurs en favorisant la convivialité.

Orientations d'intervention :



-  rélocalisation
améliorer et diversifier l'offre
-  **Élargissement**
-  révoir
-  révoir
-  révoir
-  réinvestir
améliorer les services et équipements
-  réconnecter la ville à
développer les capacités et la qualité
-  moderniser et compléter l'offre en équipements
-  assurer de bonnes conditions de déplacements
-  valoriser et préserver l'écran
-  les questions d'environnement et de risques doivent être bien sûr
- 

Planche 20 carte des orientations d'intervention

Chapitre III : Lecture territoriale et Approche urbaine Du périmètre d'intervention

4-Proposition du P.O.S :

Le projet d'aménagement d'abou techfine fixe, les grandes orientations d'aménagement et d'urbanisme de la commune. Il est établi à la suite d'un diagnostic qui permet d'identifier les besoins du territoire. Le périmètre du POS d'Aboutachfine s'étend sur une superficie d'environ 75ha.

Situé à l'intérieur du périmètre urbain d'Abou Tachfine, le secteur d'urbanisation future est constitué des terrains potentiellement urbanisables de la zone semi industrielle d'Abou Tachfine. Ce potentiel foncier est occupé actuellement par plusieurs entreprises qui devront être délocalisées vers la zone d'activités et de services pour permettre la restructuration du centre d'Abou Tachfine. ce secteur d'urbanisation future a déjà fait l'objet d'une étude de POS sur une superficie de 75 ha.

Il est destiné pour de l'habitat et les équipements structurants. La restructuration en profondeur, permettrait la création d'une centralité de jonction entre Oudjlida et Tlemcen. Le POS vise à créer une véritable centralité support du centre-ville actuel de tlemcen , zone de jonction entre les nouvelles urbanisations au nord et le centre.²⁷

FONCTIONS	Equipement	Surface (m ²)
Loisir et culture	Centre culturel	5227.75
	Salle de conférence théâtre	10889.47
	Centre de remise en forme	20737.25
Recherche	Bibliothèque régionale	11680.58
Administration	Tour administrative1	4832
	Tour administrative2	5708.63
	Tour administrative3	5708.63
Recherche	Centre de recherche	2636.68
Détente et loisir	Centre multifonctionnel	4885.42
tertiaire	Centre d'affaires	5845.50
commerce	Centre commercial	4326.83
éducation	Lycée	20737.25
hébergement	Hôtel	7432.23
Equipements existants	Bureau d'études MHT	3060
	Banque	1230
	Commèrerait	2550

Tableau 17 : les équipements proposés par le POS et leur surface
(source : Document (POS Abou Techfine élaboré par le bureau d'étude URBAT définie par la loi 90.29 di 1 ier décembre 1990)

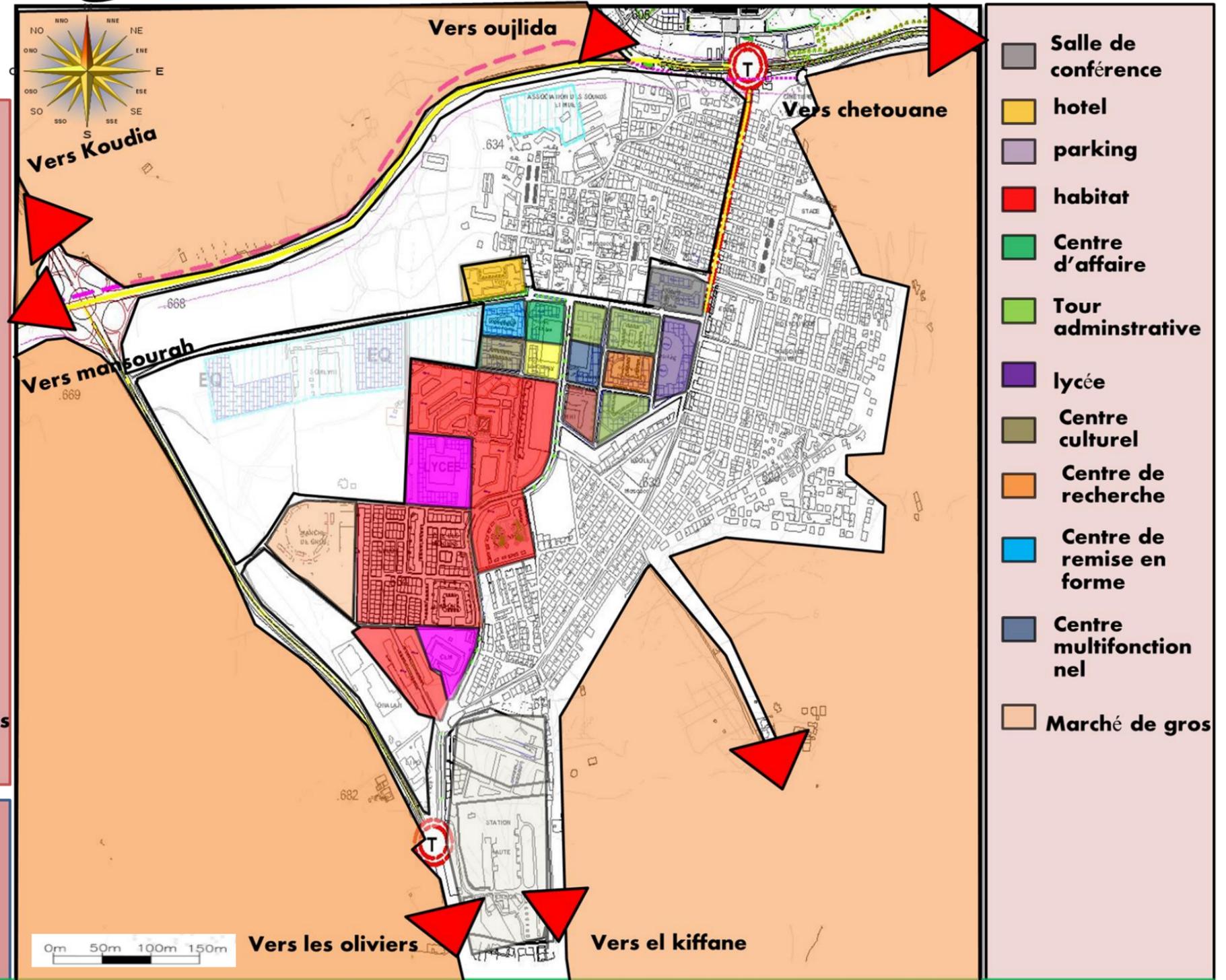
²⁷ Document (POS Abou Techfine élaboré par le bureau d'étude URBAT définie par la loi 90.29 di 1 ier décembre 1990

Proposition du POS

Modalités d'occupation du sol

- **C.O.S** : Le coefficient d'occupation du sol préconisé est compris entre 1,3 et 1,5.
- **C.E.S** : Le coefficient d'emprise au sol autorisé est compris entre 0,5 et 0,6.
- **La densité** moyenne préconisée est de 50 logements à l'hectare.
- **Servitudes** : Une servitude de 75 m de part et d'autre de la conduite de gaz au sud doit être observée.
- **Une servitude** de 8 m de part et d'autre de l'axe principal (RN22 – AbouTachefine)
- **Transfert des unités industrielles, de stockage et d'entrepôt et toutes activités nuisibles et générant un trafic lourd**
- **Seuls sont autorisés les constructions en R+3 au minimum ainsi que de l'habitat haut standing. Sont également autorisés les immeubles de bureau en hauteur.**

Ce POS est caractérisé par la non concrétisation et l'impossibilité de concrétisation (c'est une proposition terroir) en raison des administrations qui sont prévues à Bouhanak



Chapitre IV :

APPROCHE THEMATIQUE

PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DU SITE CATAROUX:

(41,8ha) appartient pour la quasi-totalité à l'entreprise Michelin et s'est développé durant tout le XXème siècle. La ville de Clermont-Ferrand, en accord avec Michelin a classé ce site en zone industrielle dans les années 1980. À ce jour, seuls les 5 hectares constituant la première phase du projet de Quantum Development ont changé de vocation (logements, bureaux, services)

L'ÉTAT DE LIEU DU SITE



Figure : vue aérienne sur site cataroux source : Ferrand Etienne Andraud Reconversion du site Michelin-Cataroux GAE3 – 2014-2015 p28)

de nombreuses contraintes peuvent être identifiées :

- Peu d'espaces verts de qualité.
- Pas de continuité et de cohérence urbaine.
- Peu d'aménagements pour les piétons .
- Circulation routière compliquée.
- Peu de traitement des façades et espaces publics.
- Trame verte quasi absente.

PROJET QUANTUM



Figure : Plan de masse du projet Quantum Development source : Ferrand Etienne Andraud Reconversion du site Michelin-Cataroux GAE3 – 2014-2015 p30)

Cet îlot comprend :

- Un bâtiment tertiaire à énergie positive .
- Une résidence étudiante ☑ Une résidence sénior .
- Des immeubles de logements (social et accession) .
- Des commerces .
- Des parkings et espaces publics .
- Des espaces verts (création d'un jardin d'herbes) .
- Une intégration partielle de la Tiretaine (le canal) à ciel ouvert



Figure : Insertion paysagère du PIND avec le Projet Quantum source : Ferrand Etienne Andraud Reconversion du site Michelin-Cataroux GAE3 – 2014-2015 p 37)

Ce projet présente l'une des alternatives en réponse à la problématique suivante : comment combiner enjeux environnementaux et économiques dans un même espace dédié jusque-là à l'industrie ?

intégration de nature en ville. Cette conciliation permet de créer un espace multifonctionnel accueillant d'une part, un Campus Numérique, dont le rôle est d'accroître l'attractivité d'un site industriel en reconversion mais également l'attractivité de l'économie du numérique dans la métropole clermontoise. D'autre part, cette conciliation permet de créer un espace de nature et de végétation en ville, ayant vocation à devenir un lieu de vie et de rencontre pour les clermontois

DÉFINITION DU SITE

quartier est marqué par la coupure due à la voie ferrée ainsi que par le caractère de friche urbaine de l'ancien site des abattoirs et des emprises d'activités liées à la filière viande. Ce contexte de déshérence et une topographie particulière viennent accentuer l'isolement de l'ensemble des logements sociaux existants



Figure : Composition de la parcelle d'étude (source : Omaima SABBABI DAE3 2016 Requalification du site industriel Sain-Jean en un quartier durable P17

Figure : Site des anciens abattoirs (source : Omaima SABBABI DAE3 2016 Requalification du site industriel Sain-Jean en un quartier durable

Ce parc social contenait 155 logements et s'étendait sur 2 ha. Il comprenait des plots d'habitat collectif et de l'individuel groupé. Aujourd'hui, les maisons en bande ont été démolies, et ont fait place à un terrain vide de gravier. La parcelle d'étude constitue donc une « dent creuse » puisqu'il s'agit simplement de terrains vides

PROJET DU PIND

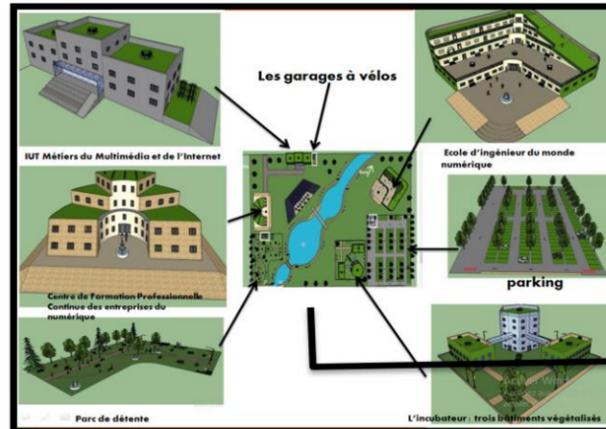


Figure : Plan général du projet (modélisé sur Sketchup source : Ferrand Etienne Andraud Reconversion du site Michelin-Cataroux GAE3 – 2014-2015)

En résumé, ce projet propose d'atteindre deux objectifs principaux :

- Créer un lieu de vie pour les clermontois
- Mettre les usagers des startups et les étudiants dans les meilleures conditions possibles

Mettre à ciel ouvert la rivière Tiretaine accompagné de l'aménagement d'une trame verte et bleue

PARTIE 3 : DIAGNOSTIC DU SITE SAINT-JEAN:



Figure : vue aérienne sur site saint jean (source : https://docplayer.fr/6107157-clermont-ferrand-saint-jean-l-entre-deux-villes.html

LOCALISATION : Clermont-Ferrand - Saint-Jean
 POPULATION : 143 000 hab. (ville) ; 290 000 hab. (agglomération)
 SITE STRATEGIQUE : 39 ha
 SITE DE PROJET : 10,7 ha
 SITE PROPOSE PAR : Ville de Clermont-Ferrand
 PROPRIETAIRE(S) DU SITE : Ville de Clermont-Ferrand, Logidôme et privé

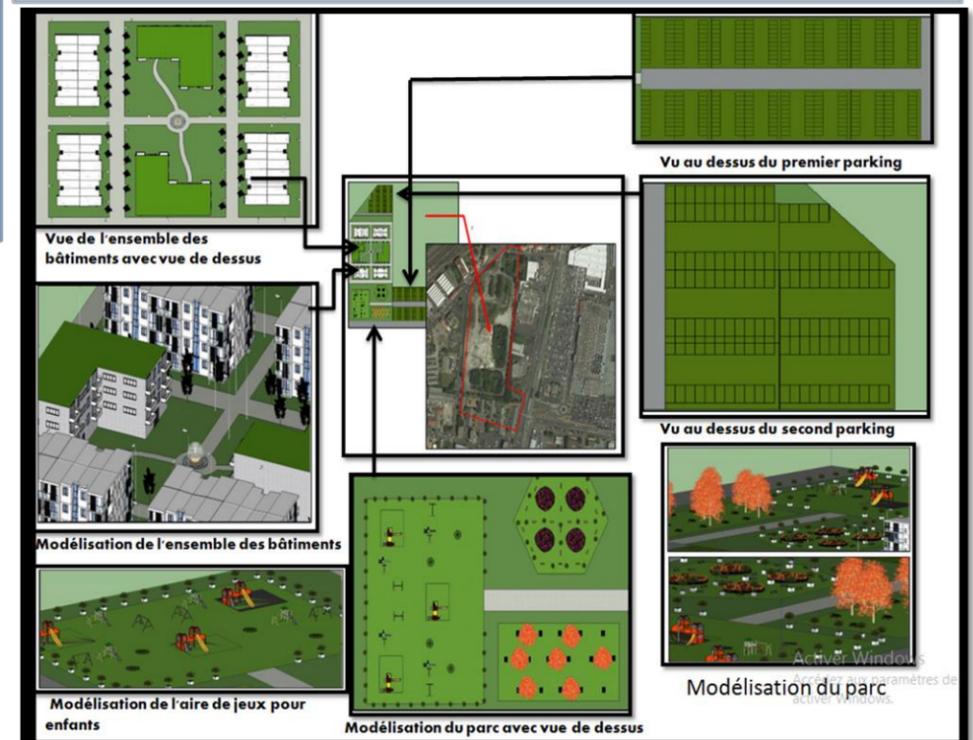


Figure : Visualisation du projet (source : Omaima SABBABI DAE3 2016 Requalification du site industriel Sain-Jean en un quartier durable)

Idem

EXEMPLE 01 : LE SECTEUR DE L'ENTRE-DEUX VILLES CATAROUX/SAINT-JEAN

1- CRITÈRE DE CHOIX DES EXEMPLES :

- Les sites représentaient auparavant des friches urbaines
- Ces friches occupent des surfaces importantes au milieu de l'agglomération –ce sont des projets réussis et reconnus .
- Ils abordent des problématiques semblables à le notre, ils présentent une répture urbaine par rapport à l'ensemble

3- HISTORIQUE DE LA VILLE :

Aujourd'hui, la ville de Clermont-Ferrand est marquée par la fondation de l'industrie Michelin, et ce depuis le XIXème siècle. En effet, Cette ville est notamment présentée comme une ville ouvrière et dont la tradition industrielle reste très forte

4-L'ÉCONOMIE CLERMONTOISE

la prépondérance de l'entreprise Michelin ,l'entreprise emploie plus de 12 000 salariés sur toute l'agglomération Cette nécessité de mutation industrielle s'explique en grande partie par le changement de politique de l'entreprise Michelin l'agglomération clermontoise héberge toujours le centre de décision de l'entreprise, mais les activités de production sont en grande partie délocalisées. Le schéma suivant relate l'influence de le l'entreprise Michelin dans les années 1980 et l'implantation de ses nombreux sites, au sein de l'agglomération clermontoise

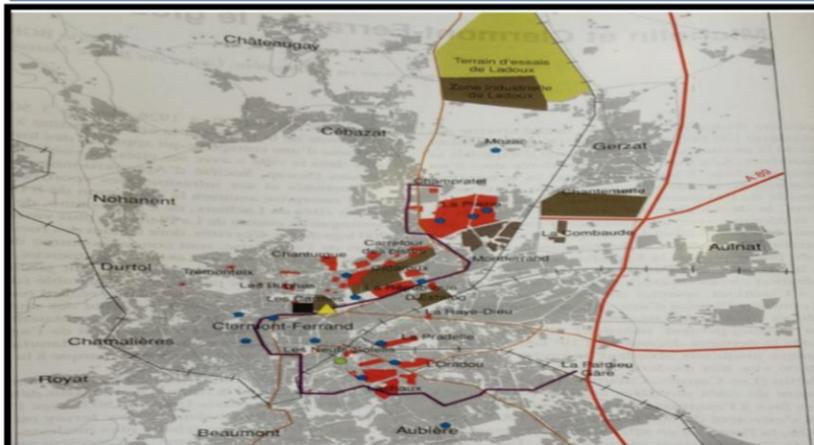


Figure : les principales implantations Michelin dans les années 1980 (source : Ferrand Etienne Andraud Reconversion du site Michelin-Cataroux GAE3 – 2014-2015 p10)

2-SITUATION ET DESCRIPTION

Clermont-Ferrand est une ville de tradition industrielle située dans le Massif Central. Elle fut jusqu'au 31 décembre 2015, le chef-lieu de l'ancienne région Auvergne. Cette commune de France comptait près de 141 569 habitants en 2012 .



Figure :de stuation Clermont-Ferrand (source : Ferrand Etienne Andraud Reconversion du site Michelin-Cataroux GAE3 – 2014-2015 p8)

née de l'union de deux anciennes villes imposée en 1630 : Clermont et Montferrand, elle est le centre administratif, économique et universitaire très important pour la région. De plus, elle concentre l'essentiel du potentiel au niveau de la recherche régionale.

L'ENTRE-DEUX VILLES CLERMONT-MONTFERRAND : ZONE À ENJEUX

MÉTROPOLITAINS : L'axe principal reliant Clermont et Montferrand est l'avenue de la République, abritant une ligne de tramway (sur pneus) et de très nombreux pôles de services réorganisés à partir de cette avenue

l'arrivée du tramway Avenue de la l'avenu République. Celui-ci a entraîné une dynamique et une attractivité tout au long de son axe qui constitue la colonne vertébrale de cette reconfiguration de la ville. Par exemple, la construction de l'hôpital Estaing s'inscrit dans cette dynamique, comme le nouvel Hôtel de Police. - Il y a donc un enjeu de centralité dans cette zone, que ce soit en terme de création d'emplois, de logements, de commerces, mais aussi un enjeu de liaison entre les quartiers populaires du Nord et le centre-ville.



Figure : L'entre-deux villes, Clermont-Montferrand (source : Ferrand Etienne Andraud Reconversion du site Michelin-Cataroux GAE3 – 2014-2015 p14)

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS À REMPLIR SONT DE

- Réinvestissement des friches urbaines.
- Devenir un lieu privilégié d'accueil de nouvelles populations .
- éliminer le zonage qui est souvent à l'origine d'exclusions .
- Envisager la perspective de l'accueil du TGV, qui questionne en profondeur l'aménagement du territoire clermontois .
- Permettre la création d'un axe fédérateur Nord-Ouest/Sud-Est : favorable pour le futur TGV mais aussi pour les grands équipements du secteur (CHU, Stade, tertiaire supérieur...)

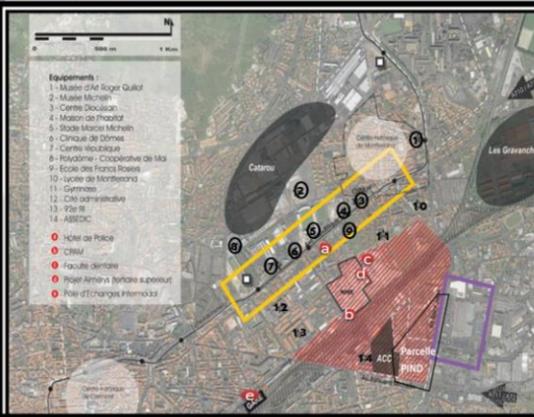
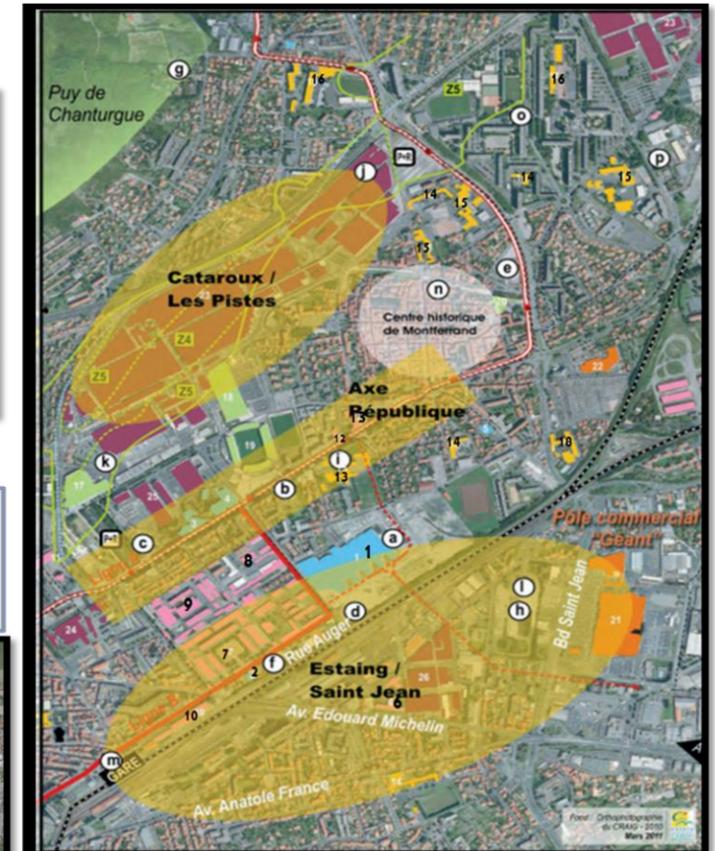


Figure : Organisation de l'entre-deux villes autour de l'Av. de la République



<p>Danté / action sociale:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1- CHU Estaing 2- CCAS-CHRS 3- Pole santé république 4- clinique des dômes 5- cliniques des chandiots 	<p>Commerce et service</p> <ul style="list-style-type: none"> 21- pole commercial 22- jardiland <p>Autres</p> <ul style="list-style-type: none"> 23- entreprise Michelin 24- G.D.F 25- Le journal (la montagne) 26- atelier de construction du centre (ACC) 	<ul style="list-style-type: none"> k cataroux L European 11 <p>m PEL gare n mise en valeur et restauration des rempart o projet de rénovation urbaine la gauthiere Creation d'un réseau de chaleur bois-énergie à la gauthiere</p>
<p>administration/institution/armée/police</p> <ul style="list-style-type: none"> 6- pole emploi 7-92° RI 8- commissariat central 9- cité administrative 10- clermont communauté 11- pompier 12- maison de l'habitat 13- centre diocésain 	<p>Armée: police</p> <ul style="list-style-type: none"> b hotel de police c CRAM d CPAM e hotel de région f CNFPT région 	<p>Culture: loisir/ sport</p> <ul style="list-style-type: none"> 17- polydome: coopérative de mai 18- musée aventure Michelin 19- stade Marcel Michelin 20- musée d'art Roger Quillol <p>J-Pole culturel (les pistes)</p>
<p>Enseignement</p> <ul style="list-style-type: none"> 14- groupe scolaire 15- collèges 16- lycée 	<ul style="list-style-type: none"> g Ecole nationale supérieure d'architecture h Lycée de camille claudel i restauration des francs Roser (école de commerce) 	

Figure : Cartes des équipements de l'entre deux villes

Ferrand Etienne Andraud Reconversion du site Michelin-Cataroux GAE3 – 2014-2015
Omaïma SABBAHI DAE 2016 Requalification du site industriel Sain-Jean en un quartier durable)

EXEMPLE 2 : PRESENTATION PROJET URBAIN CARRÉ DE SOIE

l'aire d'étude se trouve au Sud de la commune de Vaulx-en-Velin située à l'Est de Lyon dans le secteur du Carré de Soie.



Figure: Vue aérienne de l'usine et des cités TASE

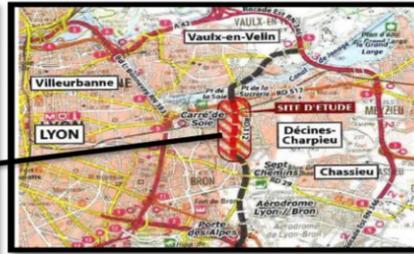


Figure : situation carrée de soie

HISTORIQUE :

date	evenement
Au début du 20ème siècle	la commune rurale de Vaulx-en-Velin s'industrialise avec l'implantation de la SASE (Soie Artificielle du Sud-Est) en 1925. La population de la commune augmente très rapidement
en 1925	Id'une usine de fils et fibres synthétiques sur le quartier de la Côte au Sud de Vaulx-en-Velin s'accompagne de la création des cités TASE. Les « Petites Cités » sont constituées de 168 pavillons de logements destinés aux ingénieurs et chefs d'équipe ; les « Grandes Cités » sont formées de 20 immeubles collectifs destinés aux ouvriers et manœuvres
Tous les équipements nécessaires à la vie du quartier et de l'usine se retrouvent au niveau des cités TASE et sont financés et gérés par l'usine.	
En 1935	l'usine en pleine croissance (3 000 salariés) prend le nom de TASE (Textile Artificiel du SudEst). La crise du secteur textile qui débute en 1975 aboutira à la fermeture de l'usine en 1980.

Tableau : l'évolution historique du site carrée de soie

LIMITES

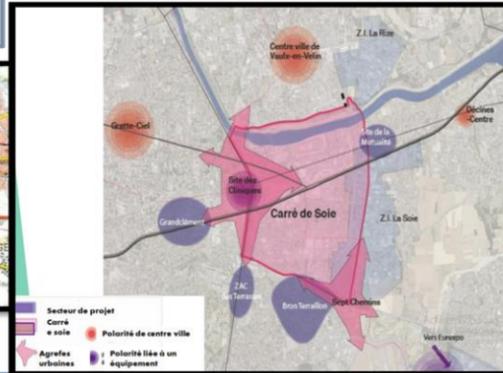


Figure :Lien privilégié avec des projets et polarités proches

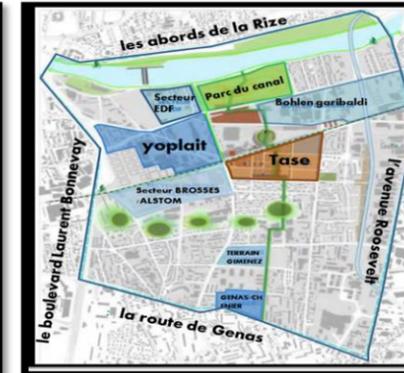


Figure :Couture entre quartiers existants et à venir

Il est proche de la ville-centre représente un potentiel majeur pour le développement de l'agglomération sa reconquête doit permettre de transformer son statut d'espace périphérique en un vrai quartier grâce au désenclavement et à la constitution d'une trame urbaine cohérente

OBJECTIFS DU PROJET sont :

- Sortir le Carré de Soie de son isolement par la construction d'un pôle d'échange, la création de nouvelles continuités urbaines, l'accroissement de la desserte.
- Structurer et équilibrer le territoire par la création de nouveaux lieux de centralité.
- Construire un quartier ayant une identité propre basée sur l'histoire et sur la proximité avec les zones naturelles du Rhône amont

DE NOMBREUX PROJETS ONT ÉTÉ RÉCEMMENT RÉALISÉS



Figure :Trame viaire hiérarchisée qualifiée

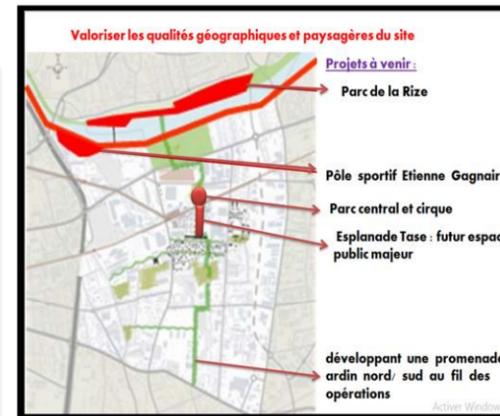


Figure :Valoriser les qualités géographiques et paysagères du site

Les principes :
 → une métamorphose urbaine de grands secteurs et la requalification d'entités existantes,
 → la valorisation des paysages à toutes les échelles
 Autour des enjeux : → de remailler le territoire
 → d'offrir des polarités de proximité,
 → de mettre en valeur le patrimoine architectural remarquable et ordinaire
 → de donner un cadre pour la recomposition de ce territoire mosaïque

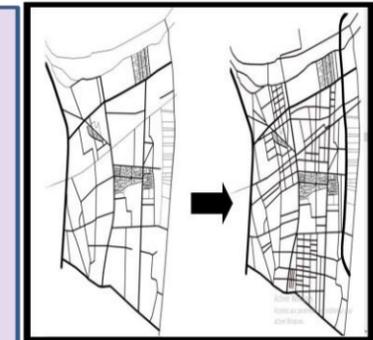
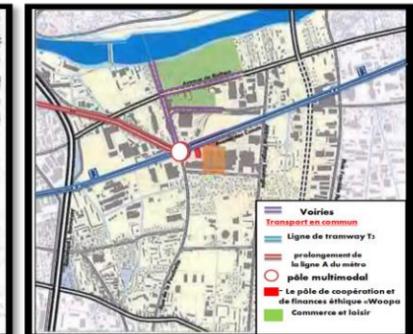
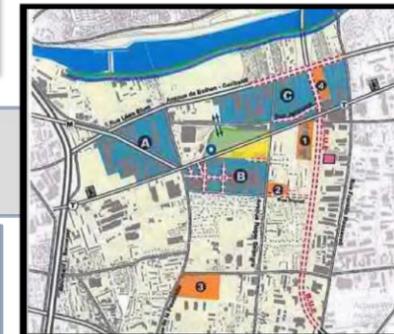


Figure : le nouveau maillage du territoire



Opérations d'aménagement d'ensemble	Opérations ponctuelles	Opérations de voirie	Espaces publics
A Secteur yoplaît	1 catupolan	voirie	Maison de projet
B Secteur Tase	2 cavellini		chaufferie
C Secteur Bohlan Garibaldi	3 gimenez		Parc environnemental
Equipement international	4 mahraba		passrelle
interpol			Anneau bleu
			Projet de berges du carrée de soie

SECTEUR DE TASE

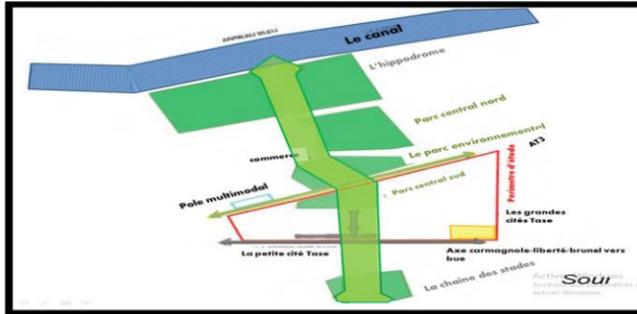


Figure :vue aérienne du site de Tase

Situé au Sud de la commune de Vaulx-en-Velin en limite communale de Villeurbanne, le secteur TASE s'inscrit au sein du territoire du Carré de Soie en cours de recomposition

POINT DE DÉPART :

L'étude du projet urbain du secteur est partie du principe de la coulée verte nord-sud qui constitue l'épine dorsale de l'aménagement des quartiers du secteur TASE. L'aménagement d'un parc « Parc central Sud » en vis-à-vis de « l'Esplanade du Cirque » permettra de créer une continuité entre la séquence verte du nord qui s'étend jusqu'au canal et celle de la « Chaîne des stades » au sud



AU FINAL, LE PROJET PREND LA FORME CI-DESSOUS



Figure : Aménagement du secteur TASE (source : Communauté urbaine du Grand Lyon Aménagement du secteur TASE 12 octobre 2012 Version 6)



Figure : vue d'ensemble du projet de tase (source : grand Lyon - Carré de Soie - Compte-rendu de la réunion d'information sur les espaces publics TASE et Villeurbanne La Soie / 16 avril 2013 Synthèse réalisée par Association Arènes pour le Grand Lyon)

EXEMPLE :05 LE SITE DE LYON CONFLUENCE

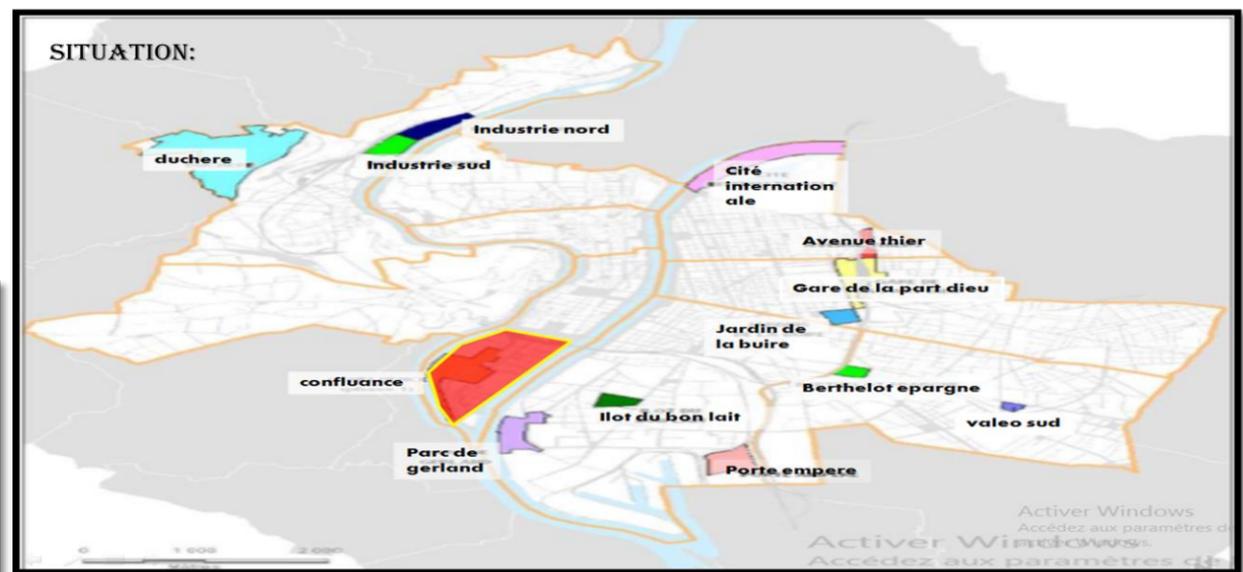


Figure : situation de la ville par rapport à l'ensemble

PRÉSERVATION DE L'AILE EST ET SUD DE L'USINE

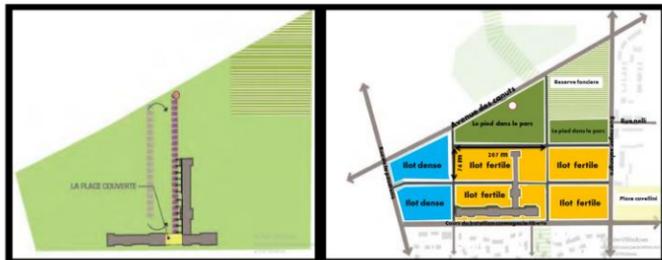


Figure : usine de Tase

Figure : Maillage des voiries et structuration en îlots

Ainsi, le projet s'articule autour de trois types d'îlots :

- Ilot dense : les îlots denses seront implantés sur la partie ouest du secteur TASE. La densité forte de ces îlots vient qualifier les espaces voisins de la rue de la Poudrette et du pôle multimodal. Ces îlots supporteront des bâtiments d'activités.
- Ilot fertile : ces îlots à densité moyenne abritent des bâtiments d'habitat collectif disposés selon deux organisations (en courée sur l'extérieur et en quinconce au centre). Ils sont implantés dans la partie sud du secteur TASE.
- Les pieds dans le parc : le parc de la partie nord abritera des bâtiments d'habitat collectif dont la densité faible assurera l'ouverture sur les espaces verts. Le principe de courée qui sera appliqué sur l'extérieur de ces îlots assurera une continuité visuelle entre les différents îlots.

FOCUS SUR LE SECTEUR YOPLAIT (OU « VILLEURBANNE LA SOIE »)



Figure : emplacement site Yoplait

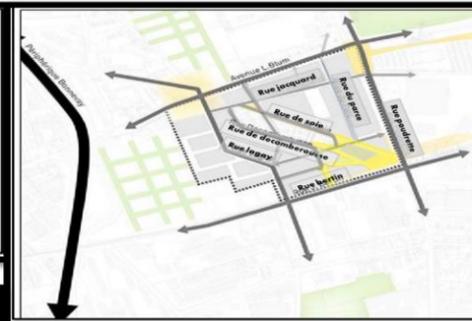


Figure : Hiérarchie du réseau viaire

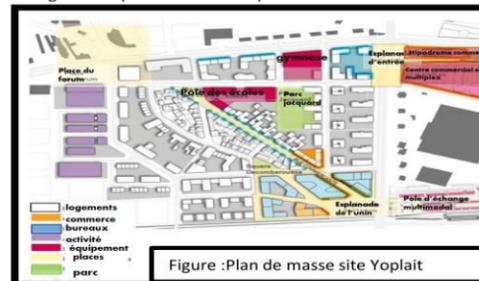


Figure : Plan de masse site Yoplait



Figure :vue d'ensemble sur quartier yoplait et tase

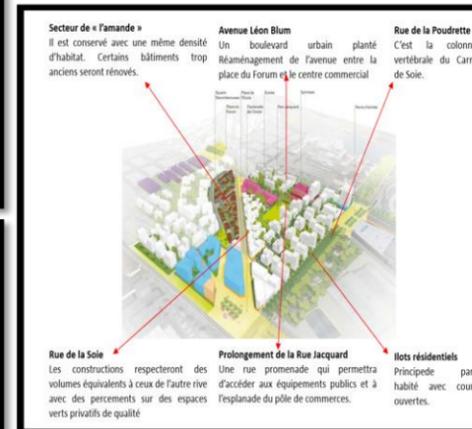


Figure : Projet urbain de yoplait

se situe à l'extrême sud du centre-ville de Lyon, sur la presqu'île entre Saône et Rhône. Ancienne presqu'île industrielle, elle est fortement enclavée par la voie ferrée, l'autoroute et le centre Perrache qui l'ont isolée du reste de la ville. Le quartier du Confluent est un quartier traditionnellement mal vu des Lyonnais. C'est un quartier enclavé, illustré par l'expression « au-delà des voûtes » qui le désigne, en référence aux voûtes de la gare de Perrache. Les activités non désirées s'y trouvaient concentrées : industries polluantes, abattoirs, gare de triage, prisons.



Figure : enclavement du quartier

Dans le prolongement du centre-ville, au sud de la presqu'île

- Morceau de ville coupé du reste de la ville par le chemin de fer et l'autoroute
- Bordé à l'ouest par le Saône, à l'est par le Rhône

grand Lyon - Carré de Soie - Compte-rendu de la réunion d'information sur les espaces publics TASE et Villeurbanne La Soie / 16 avril 2013 Synthèse réalisée par Association Arènes pour le Grand Lyon

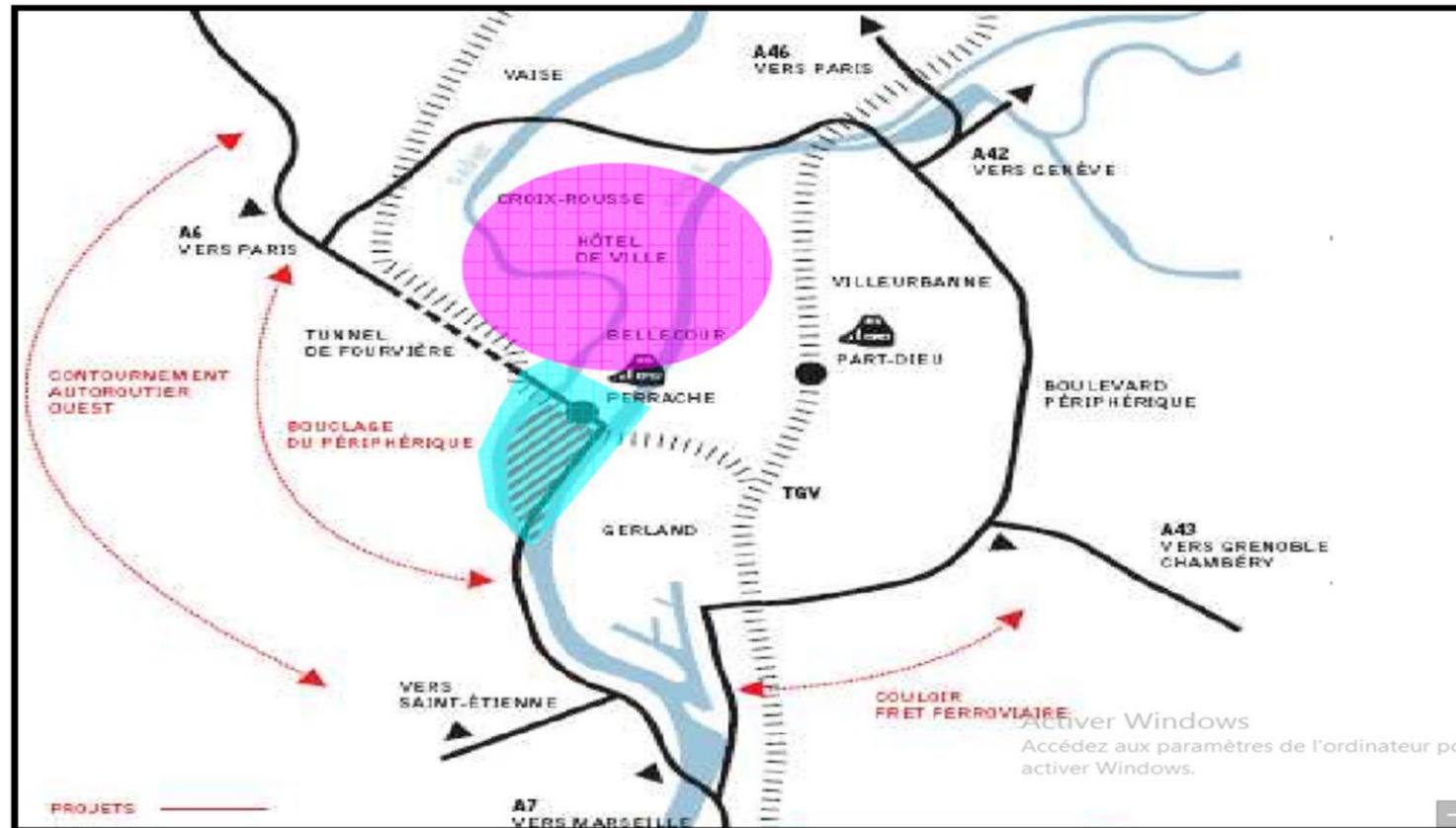


Figure : Situation générale du site de confluence

UN MOT SUR L'HISTOIRE DU SITE

date	Evenement
18 ème siècle	conquête sur l'eau par Michel-Antoine Perrache, par le comblement des bras du Rhône
19 ème siècle	arrivée du chemin de fer et de l'essor industriel; en combinant la desserte fluviale et le rail, le sud de la presqu'île devient un site d'entrepôts, d'industries chimiques, etc.
20 ème siècle	le quartier Perrache s'étend et devient le quartier ouvrier de Lyon, développement de nouveaux sites le long du chemin de fer (port Rambaud -1926, marché de gros -1961)
fin du 20 ème siècle	déclin de l'industrie, de l'activité portuaire, arrivée de l'autoroute...le quartier perd des habitants et des emplois
21 ème siècle	le projet Lyon Confluence est lancé, la mutation du territoire engagé

Tableau: évolution historique du site

L OBJECTIFS D'INTERVENTION

- créer un nouveau quartier en centre-ville en renforçant le rayonnement de l'agglomération lyonnaise,
- développer une offre innovante et attractive des loisirs urbains,
- mettre en valeur les cours d'eau et les qualités paysagères du site,
- reconquérir les friches industrielles et logistiques,
- désenclaver le sud de la presqu'île, notamment par les transports en commun.

Revue qu'en savons nous ? N 17 Novembre 2017 sur la reconversion de la friche de la confluence

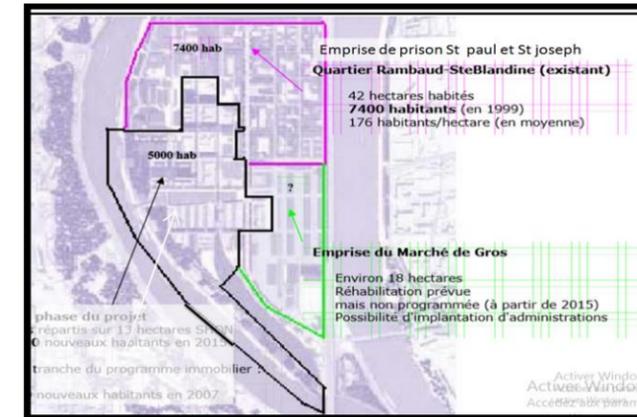


Figure : l'ancienne composition urbaine du site

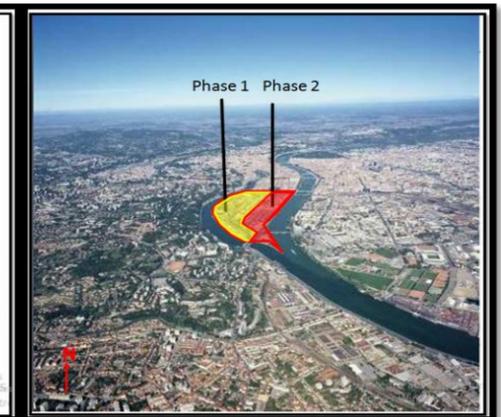


Figure : les deux phases de reconquete

Des 150 ha de périmètre projet Foncier mutable 70 ha (41 ha en phase 1) dont 35 ha d'espaces publics (29 ha en phase 1) dont 25 à 30 ha d'espaces verts (17 ha en phase 1)

Phase 1 : 130 000 m2 de logements, 120 000 m2 de commerces, services, hôtels et loisirs, et 130 000 m2 d'activités tertiaires

Le projet intègre toutes les composantes d'un centre-ville avec pour principe central, le respect de l'environnement. Il comprend la création de :

- 4 100 logements dont 23% de logements sociaux,
- 120 000 m² de SHON de commerces et services,
- 92 000 m² de SHON d'activités tertiaires,
- des équipements culturels et de loisirs. La surface bâtie sera de 40% et la densité de 200 logements/ha. Le projet se divise en deux phases :

Phase 2 : 45 % de logements, 45 % de bureaux et activités, 5 % de commerces et 5 % d'équipements publics de proximité

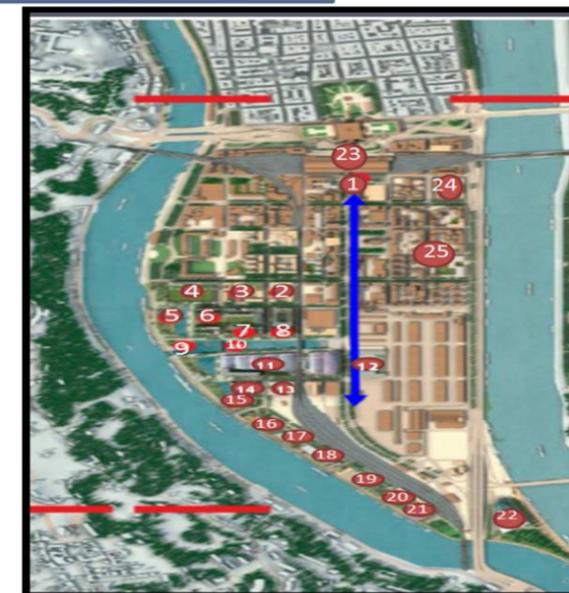


Figure : le réaménagement du site de confluence

- 1- place des archives.
- 2- groupe scolaire, creche, et piste .d'athétisme 2011 livraison.
- 3-Bureau et logements.
- 4-stade de football.
- 5-parc de saone 1 ere tranche 7 hestars 2009-2011.
- 6-saone park :175 logements.
- 7-lyon island 292 logements.
- 8-le monolithe 47 logements et 15000 m.
- 9-capitainerie et MJC.
- 10-place nautique.
- 11-pole de loisir et de commerce +hotel+parking.
- 12-hotel de région.
- 13-immeuble de bureau eiffage
- Dock quai rambaud**
- 14 le progrès 2007
- 15- espace group , pavillon des radios 2008
- 16-les salins 2009
- 17-les douanes 45 quai rambaud
- 18-la sucrere rehabilitation 2003
- 19- pavillon 6 rudy reccuocci 2009
- 20-pavillon 7 jacob -mac farlane 20077
- 21- pavillon 8odil decq -benoir cornet cornett 2009
- 22-musée des confluences 2009 ouverture
- 23- gare perrache
- 24- université catholique, bureaux, commerce, studio étudiants
- 25-quartier Ste blaudine

Active Windows Accédez aux paramètres de votre ordinateur pour activer Windows.

Les 3 îlots 6,7,8 essentiellement dédiés au logement: Saône Park, Lyon Islands, Le Monolithe
-514 logements -15.000 m²de bureaux



-Volumes fragmentés, pour éviter l'effet d'ensembles immobiliers
compacts -Loggias imbriquées -
Lofts et appartements modulables

Place Nautique
-rattache la Confluence à la Saône sur 900 m de quais -
accueil des bateaux de plaisance (y compris Capitainerie)

-gare et Place des Archives:
porte d'entrée de la Confluence

Pôle de loisirs
Pôle de loisirs et de commerces, hôtel, parking (n°11): 14 salles de cinéma, bowling, roller, escalade, etc.
Hôtel de région (n°12)
Immeuble de bureaux Eiffage(n°13)

Docks, quai Rambaud;promenade de la Saône, permet un accès à la rive pour les piétons et les cyclistes -Réhabilitation d'anciennes bâtiments industriels (anciennes sucreries n°18, les douanes n°17) -Construction de différents pavillons (bureaux)

Figure : le réaménagement du site de confluence

Idem

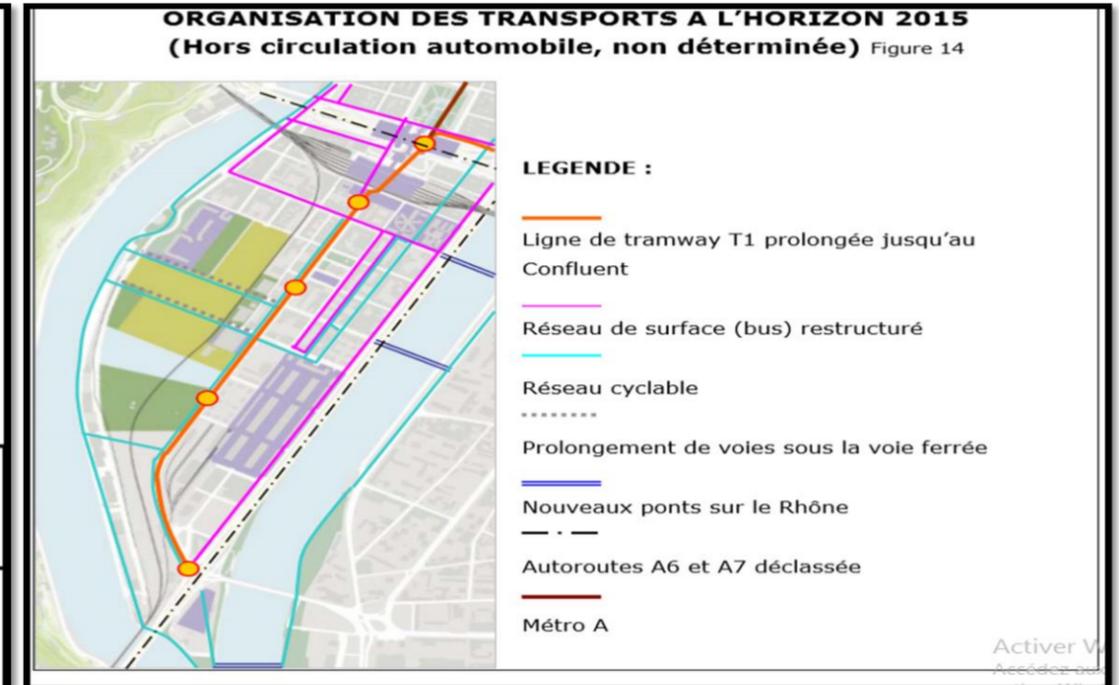


Figure : la nouvelle desserte en transport



Figure : prolongement du tramway



Figure : le réaménagement du site de confluence

Desserte en transports en commun
-Prolongement du tramway (2005) sur le cours Charlemagne -Desserte en TGV, métro, bus, autoroute
-Piste cyclable relie le sud au nord de la presqu'île, grâce à un partage de l'espace

EXEMPLE 04 LE QUARTIER D'AFFAIRE DU WACKEN

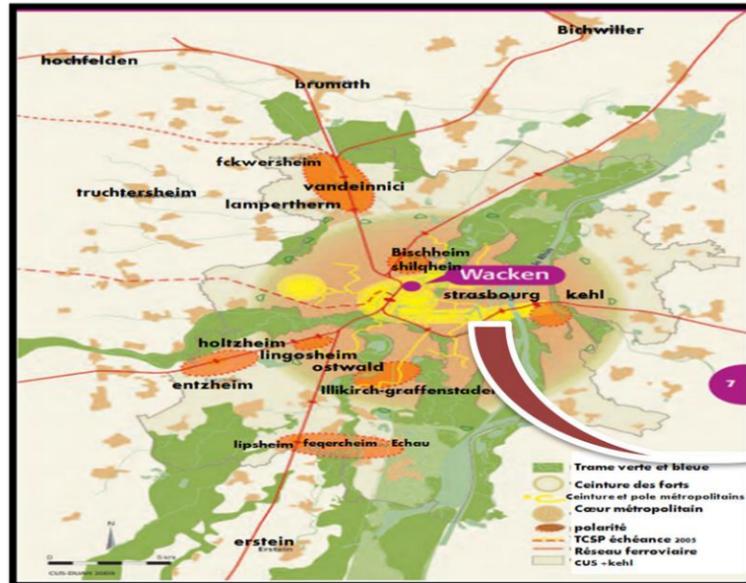


Figure : situation quartier d'affaire de wacken

FICHE TECHNIQUE:
 Nom: quartier d'affaire international (Q.A.I).
 Situation: Strasbourg France.

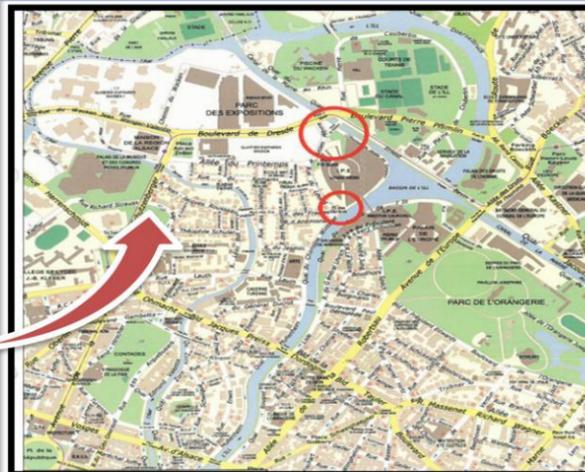


Figure : situation quartier d'affaire de wacken

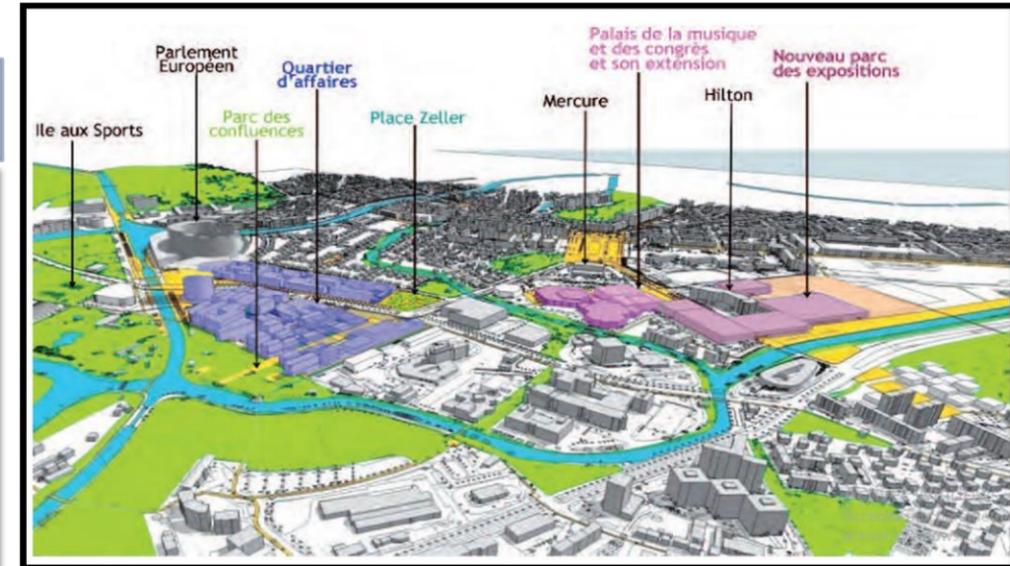


Figure : la répartition des équipements dans la nouvelle reconquete

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.



Figure : le projet de quartier d'affaire de waken



Figure : vue aérienne sur l'ancien site présentant des friches

Le site comportait déjà des friches industrielles et autre servaient d'exposition

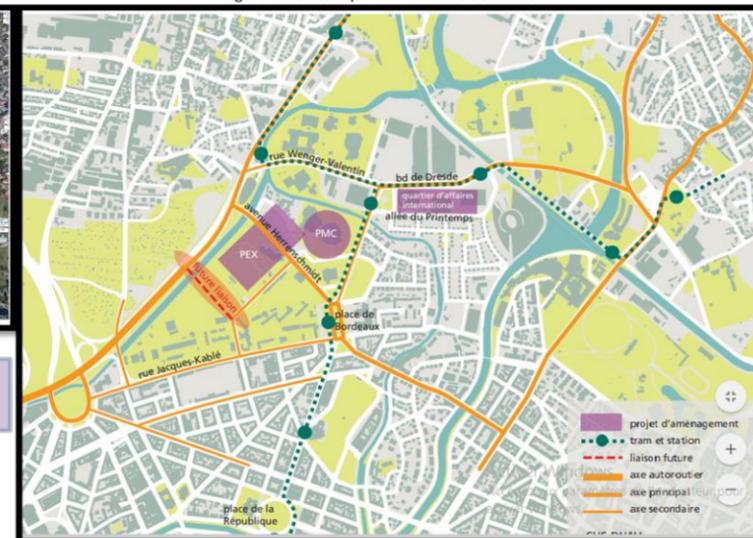


Figure :La nouvelle répartition système de transport

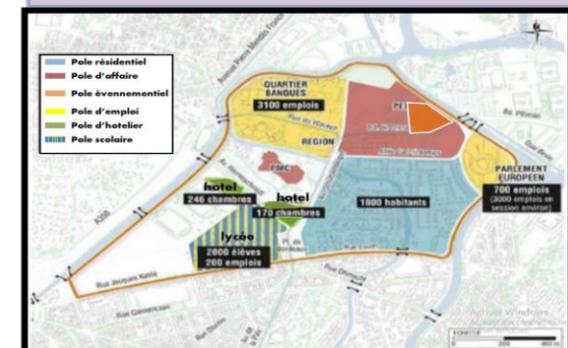


Figure : le réaménagement en pole du site

Le projet s'articule autour de: 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 le quartier d'affaires international a vocation de devenir une vitrine d'excellence, d'un point de vue économique, de mixité fonctionnelle, et de qualité de vie

Aujourd'hui le quartier de Wacken est un quartier Hétéroclites Regroupant plusieurs polarités très marquées



Figure : le projet de quartier d'affaire de waken en ilot

- LOT 1 & 2 : bureaux et logements environ 34 000 m2 (lauréat : LinkcityAltarea-Cogedim)
- LOT 3 : bureaux et logements environ 10 000 m2 (lauréat : Nexity)
- LOT 4 : bureaux et logements environ 1 000 m2 (lauréat : Bouygues-Lazard)
- LOT 5 : bureaux et équipements hôteliers environ 20 000 m2 (lauréat : Demathieu & Bard Immobilier - ADIM)
- LOT 6 : 8 000 à 15 000 m2 de bureaux
- LOT E : environ 30 000 m2 de réserve foncière pour les institutions

EXEMPLE 03: RIVES DU GAVE, DE LA FRICHE AU PARC NATUREL URBAIN :

SITUATION : Pau est une ville située dans le sud-ouest de la France



Figure : situation géographique

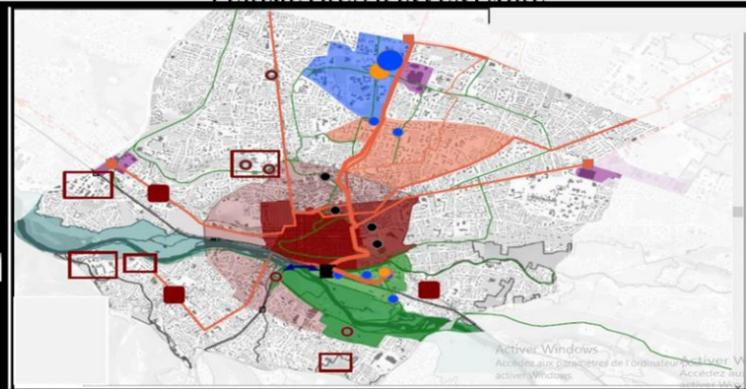


Le projet d'aménagement se situe à l'intersection des communes de Pau, Gelos, Bizanos et Mazères-ezons, dans une ancienne zone industrielle, située entre la gare SNCF et le stade d'eaux-vives. L'occupation du sol de l'aire d'étude est dominée par des zones anthropisées, d'anciennes installations industrielles désaffectées, des décharges et des carrières. Le projet se situe à proximité du Gave de Pau et d'un canal afférent.



Figure : configuration de l'ancien site (source : www.adem.fr)
Le cœur de Pau est identifié à l'échelle du grand Pau comme le pôle majeur de développement

SITUATION DU PROJET VIS-À-VIS DES PÉRIMÈTRES D'INVENTAIRE



INFRASTRUCTURES
Amélioration desserte ferroviaire
Amélioration réseaut ferroviaire
Pôle d'échanges multimodal

Structuration du réseau de transports urbains performant
Transports en commun site propre
Autres lignes haute fréquence
Parc-relais

Plan-jardins et mobilités actives
Parc naturel urbain des Rives du Gave
Mise en réseaux des parcs et jardins
Franchissement du Gave

SITES A ENJEUX DE DEVELOPPEMENT URBAIN
Projets urbains majeurs : à chaque quartier son rôle, sa couleur

- Hypercentre et secteur sauvegardé
- Faubourgs et espaces péri-centraux
- Rives du gave : économie créative, loisirs, vie étudiante
- Université-technopole : recherche et développement
- Saragosse : d'un grand ensemble à un éco-quartier
- Autres centralités majeures

Équipements et autres sites à enjeux de développement urbain

- Équipements structurants de centralité
- Pôles économiques nouveaux
- Pôles d'enseignement supérieur nouveaux
- Sites à enjeux de reconversion
- ZACOM d'agglomération
- Autres sites

Figure : centre de l'agglomération enjeu de développement (source : rapport Projet d'Aménagement et de Développement Durable intercommunal version soumise au débat du CC du mars 2017 p 13

LES ESPACES PÉRIPHÉRIQUES
Schéma d'organismes

ENJEUX MAJEURS PAR GRANDS ESPACES
Cœur de l'agglomération : sites structurants de développement
Cœur de Pau : espace prioritaire de développement
Pont-Long : espace à dominante agricole et paysagère
Coteaux Sud : espace à dominante résidentielle et paysagère
Parc naturel urbain des Rives du Gave

ENJEUX D'INFRASTRUCTURES
Développement de l'offre aéroportuaire
Echangeurs autoroutiers et aires de co-circulation
Amélioration offre ferroviaire
Haltes TER
Régénération de l'offre de transports urbains performants
Parcs-relais
Régénération des centres d'agglomération
Franchissements du Gave (mobilités douces)

SITES A ENJEUX DE DEVELOPPEMENT URBAIN
Les centralités et polarités existantes
Les pôles économiques nouveaux
Les zones commerciales d'agglomération
Le projet urbain Haute-Courtil
Le projet urbain de la plaine du Canal-Salut
Le projet urbain du quartier du Stade du Harneau
Les friches à enjeux de reconversion
Équipements structurants communitaires
Pôles économiques en cours et nouvelles

Figure : les espaces périphériques

riche et pont d'

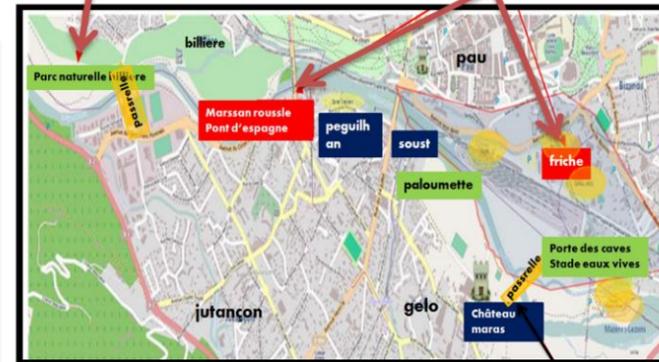


Figure : la constitution du site

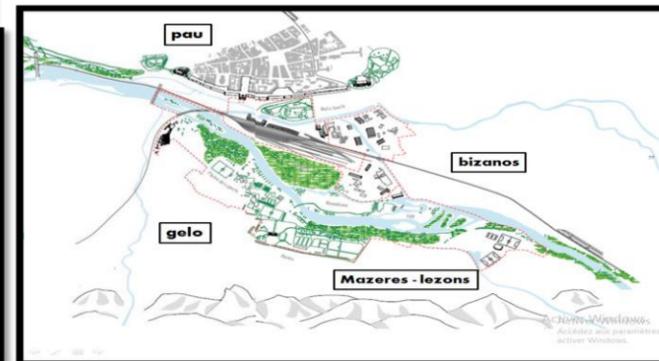


Figure : l'ancien site présentant des friches (source : www.adem.fr)

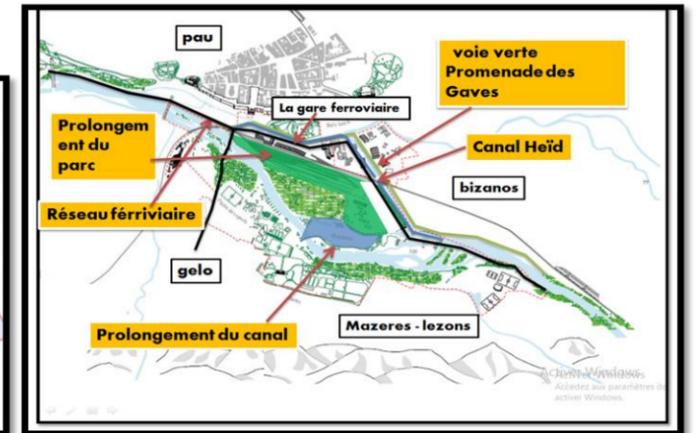


Figure : les travaux de reconquete

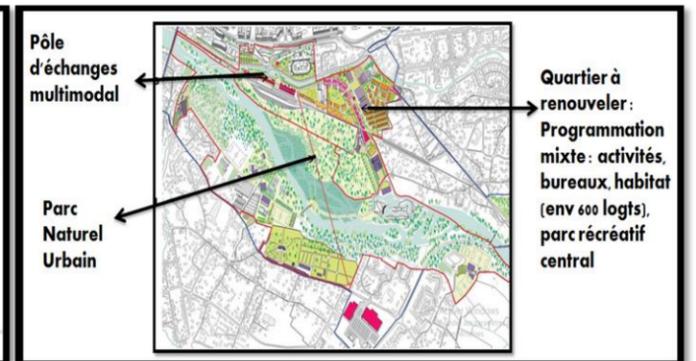
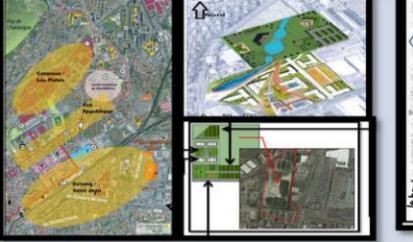
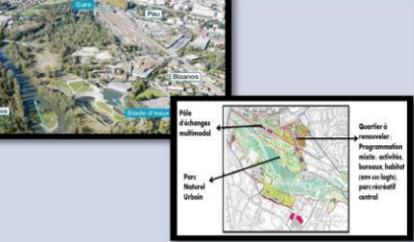


Figure : la nouvelle configuration après reconquete ((source : www.adem.fr)

- La présence de l'eau et du chemin de fer, ainsi que la proximité du centre ville ont favorisé l'essor du développement industriel palois au XIXème siècle : tanneries, minoteries, teintureries, centrale hydroélectrique, usines à gaz, brasseries...
- Le parvis et l'accès à la gare sont réorganisés pour permettre l'accueil d'une plus grande multimodalité et un lien plus fluide avec la ville
- l'entreprise Sernam, qui serait reconvertie et dédiée à l'économie créative
- quartier de halles voisin sera reconvertis en village d'artisans et festif
- le projet propose d'étendre le parc au plus près de la ville par l'hybridation progressive de ville, eau et jardins, structurée autour des parcours entre la gare et le Stade d'Eaux Vives.

exemples	LE SECTEUR DE L'ENTRE-DEUX VILLES CATAROUX/SAINT-JEAN	PRESENTATION PROJET URBAIN CARRE DE SOIE	LE SITE DE LYON CONFLUENCE	LE QUARTIER D'AFFAIRE DU WACKEN	RIVES DU GAVE, DE LA FRICHE AU PARC NATUREL URBAIN
Figures					
À retenir	<p>animation au long de la colonne vertébrale républic</p> <p>injection des équipements</p> <p>Élimination du système de zonage et opter pour la mixité fonctionnelle</p> <p>l'arrivée</p> <p>à faire sortir la ville de son enclavement et de la relier aux autres entités et de créer une nouvelle centralité</p> <p>développement des modes doux participe activement à l'amélioration</p> <p>ntégrer</p>	<p>intervention sur chaque quartier à</p> <p>révoir un nouveau maillage plus adéquat</p> <p>l'arrivée et de la gare multimodale permettait d'animer le secteur et de la relier aux autres entités</p> <p>ménagement</p> <p>révoir auprès de chaque équipement</p> <p>rofitier du potentialités</p> <p>-\</p>	<p>l'arrivée et de la gare multimodale permettait d'animer le secteur et de la relier aux autres entités</p> <p>rofitier du potentiel paysager du site donnant importance beaucoup plus au loisir et aux activités</p> <p>lier à</p>	<p>eaménagement quartier ce qui a renforcé la mixité</p> <p>renforcement de l' nouveau business model en complémentarité avec les activités</p>	<p>multimodalité reaménagement</p> <p>du potentialité</p> <p>ntégrer</p>

Chapitre V :

Intervention opérationnelle



Planche 32 : Garder le caractère économique du quartier et prévoir une offre d'équipements plus performants et une articulation entre les quartiers avoisinants plus fluide

Scenario 02 : *Densification et valorisation paysager du quartier*

- Réinvestir les terrains inexploités en prévoyant un grand parc au centre

- insérer la composition urbaine dans la valorisation du paysage



- Vu le nombre important de la population et dans le but de limiter l'étalement urbain densification du tissu donnant lieu à des projets d'habitat

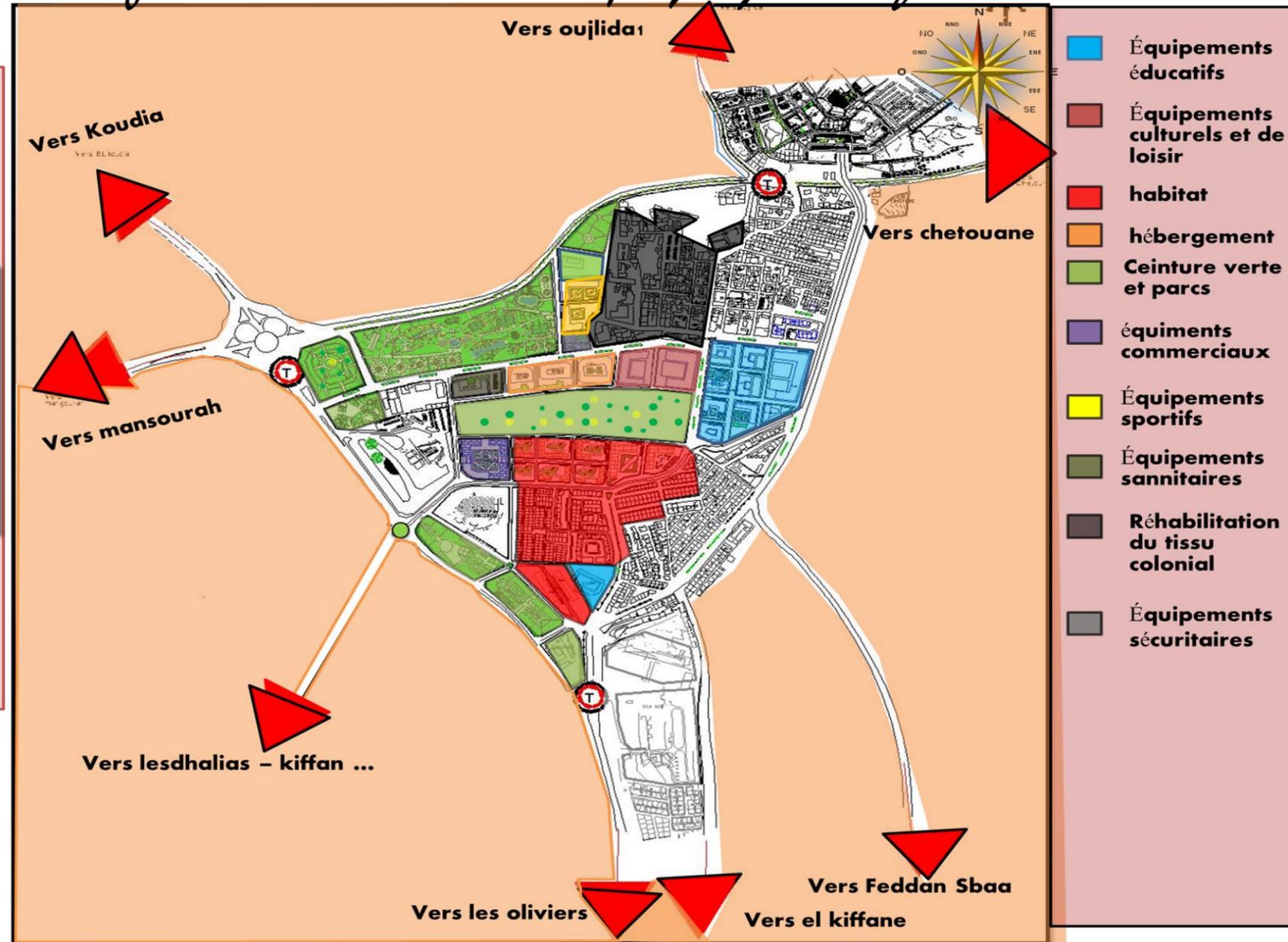


Planche 33. Scenario 2 Densification et valorisation paysager du quartier

Scenario : retenu

Dans ce scénario nous avons essayé de combiner : préservation du paysage , garder le caractère économique économie, densification du tissu , assurer une articulation fluide dont le quartier d'affaire sera remplacé par une tout d'affaire de grande hauteur et la parc central sera remplacer par une grande placette à l'intersection des deux axes principaux et offre d'équipements plus performants

ce projet changera fortement le visage de la métropole, en portant haut les couleurs d'une ville audacieuse

Orientations:

- Un nouveau pôle qui répond aux besoins à rayonnement de toute la ville de Tlemcen et aux besoins à l'échelle de l'agglomération
- relier les quartiers entre eux à travers - articulation attractive et fluide
- un plan des déplacements, intégrant des liaisons modes doux,
- Des réponses aux attentes formulées par le public
- des dispositions de stationnement qui visent à maîtriser la présence de la voiture dans le quartier
- Élimination des risques probables pour éliminer un mal éventuel
- continuité urbaine
- La création d'un espace public (Esplanade du Cirque)

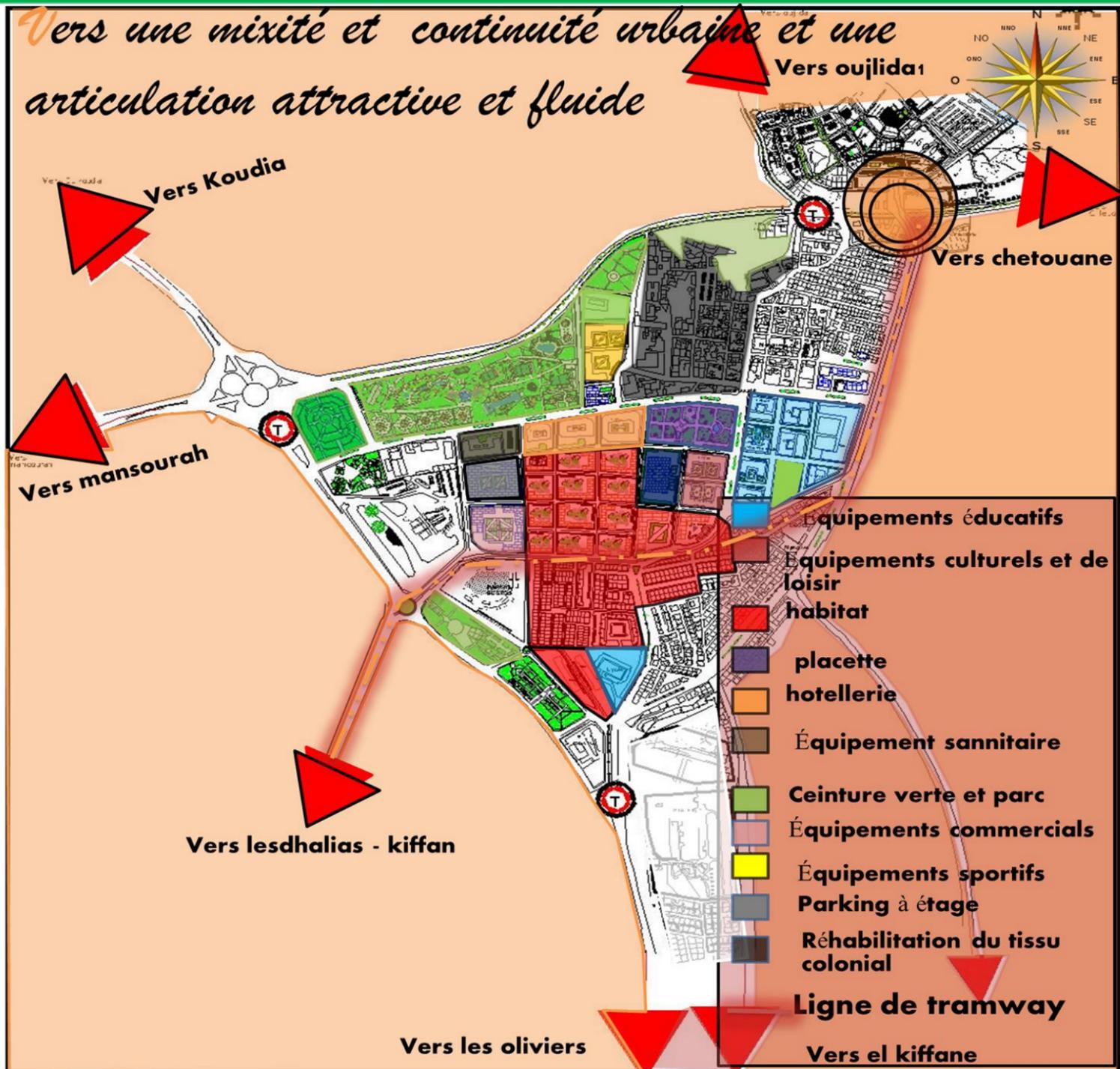
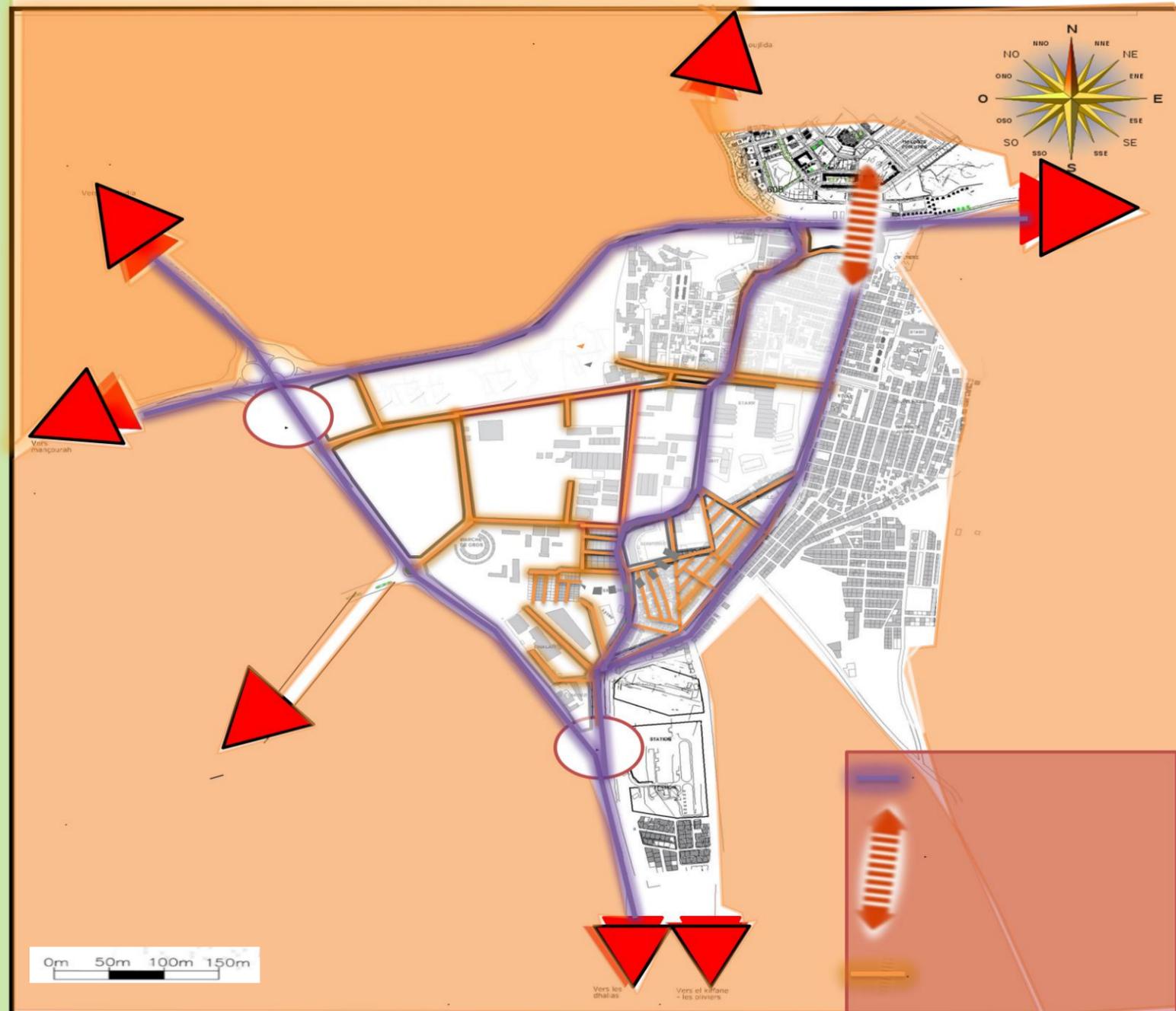


Planche 35. Scénario retenu Vers une mixité et continuité urbaine et une articulation attractive et fluide

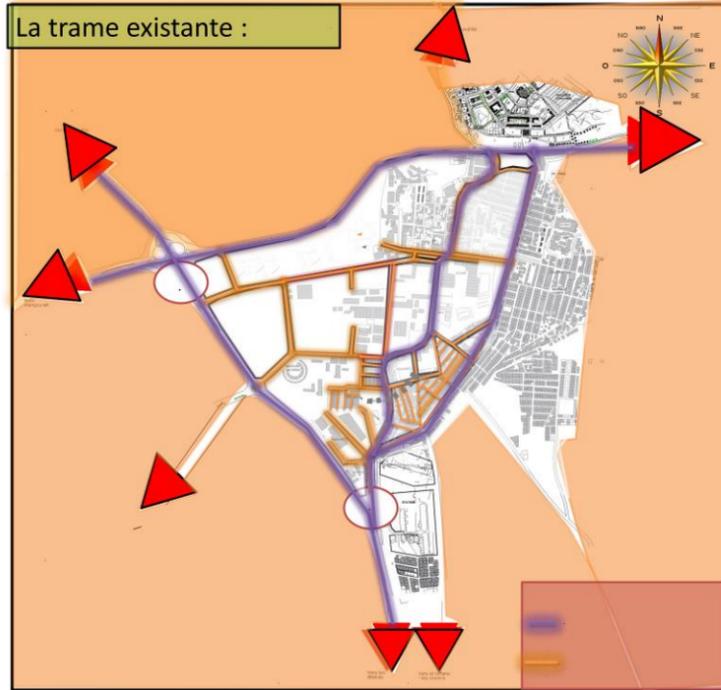


*O*rientation d'intervention :

- Créer des axes importants qui accueillent des activités et des fonctions différentes (services, bureaux, commerces, logements, hotels..)
- Développer le mode de transport
- Maintenir l'équilibre et la mixité des fonctions
- Garantir plus de confort et plus de services aux voyageurs
- Rendre le tissu attractif
- Rehabilitation et restauration des habitations existantes
- Projection d'un programme de l'habitat individuel et collectif
- Créer une véritable centralité, un espace de vie, espace de rencontre
- Moderniser et valoriser les espaces publics du quartier
- Restructurer les façades de part et d'autre des boulevards
- Créer des éléments de repères et donner un caractère au quartier
- Assurer une continuité urbaine et une connexion des deux rives
- Ouvertures de nouvelles voies et élargissement d'autres
- Développer le mode de mobilité
- Amélioration du cadre de vie
- Offre d'équipement plus performant
- Garantir plus de confort plus de service aux voyageurs
- Rendre le tissu attractif
- Créer des éléments de repères assurer la continuité fonctionnelle .

Planche 37. Stratégie d'aménagement

La trame existante :

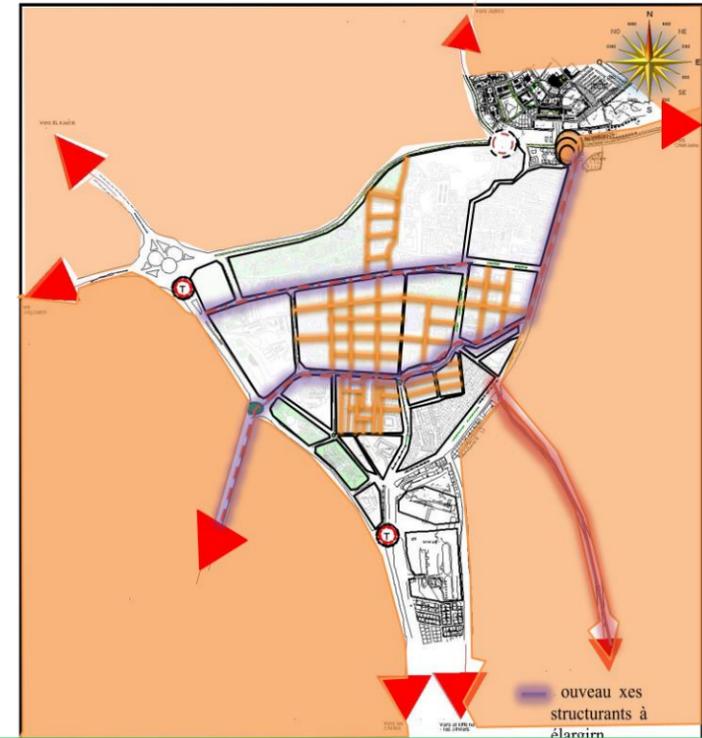


après le départ des industries de nouveaux espaces restent à desservir en continuité de la ville existante

4-1-L'ouvertures des nouvelles voiries/élargissements des voies.

Assurer un maillage au futur quartier prolonger le caractère des voies déjà existantes et ouverture de nouveaux artères

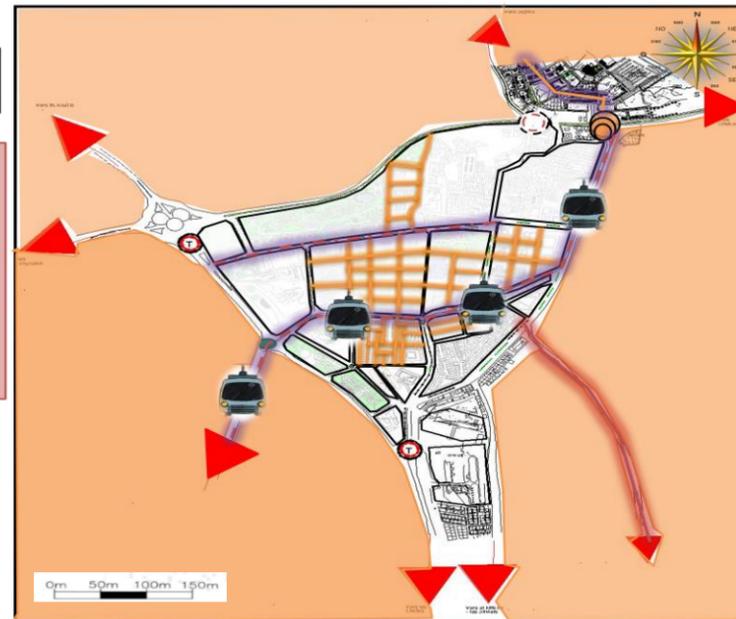
Élargissement des axes principaux , donner une identité aux voies en les associant aux aires de jeux , de détente participant à la vie du quartier



ouveaux axes structurants à élargir

4-2-Assurer une continuité urbaine. réorganise La trame urbaine ,Offrir les différentes modes de mobilité et de Transport.

prévoir des modes de déplacement doux (velo , tramway).
Prévoir une liaison directe entre abou techfine – oujlida et abou techfine à travers un pont vue la topographie – chetouane à travers une nouvelle artère pour minimiser la rupture et la pression sur RN 22

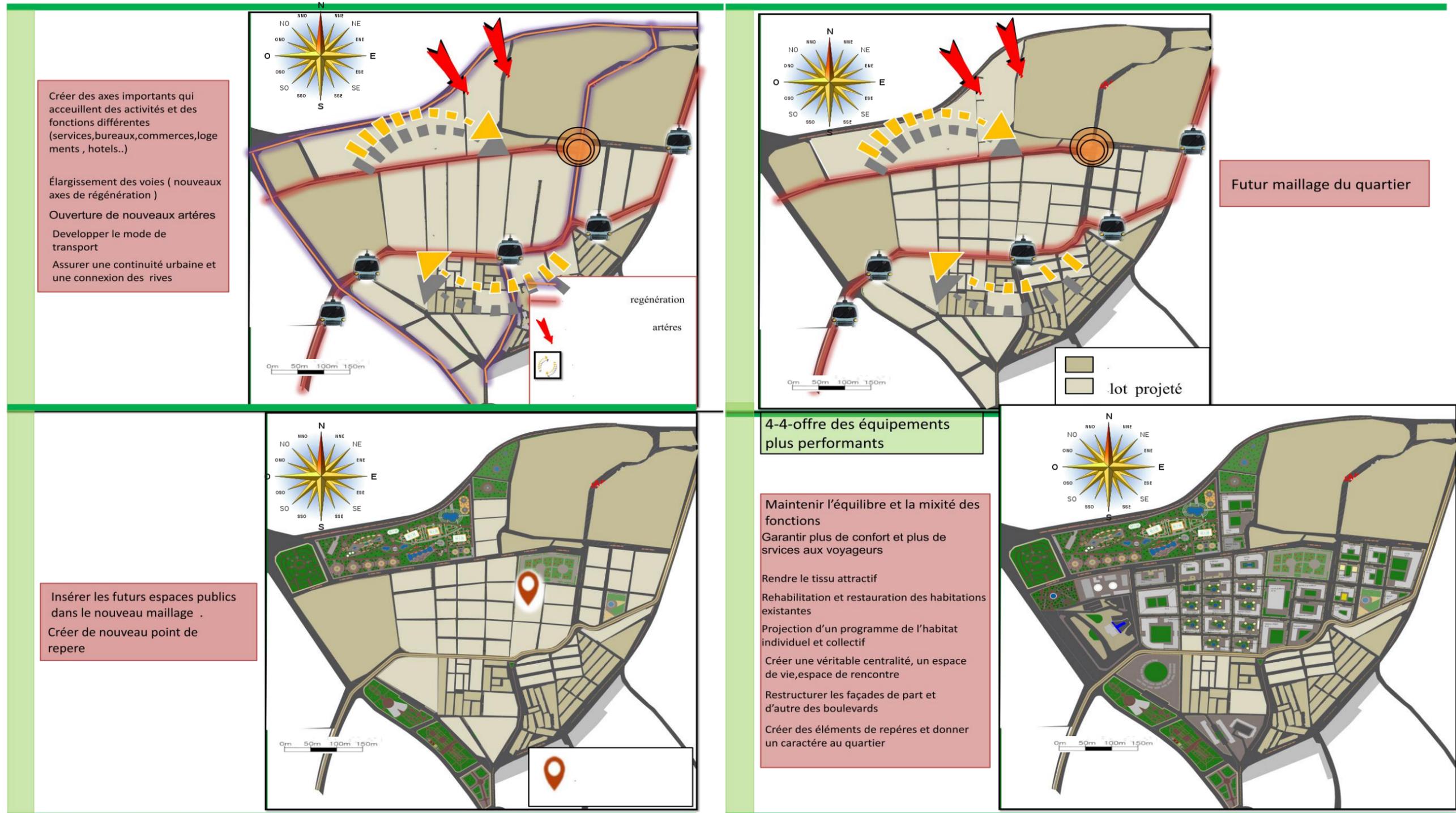


4-3-Améliorer la qualité environnementale et assurer une mixité fonctionnelle

Insérer les futurs espaces publics dans le nouveau maillage .



Planche 38 : stratégie d'aménagement



Créer des axes importants qui accueillent des activités et des fonctions différentes (services, bureaux, commerces, logements, hotels..)

Élargissement des voies (nouveaux axes de régénération)

Ouverture de nouveaux artères

Developper le mode de transport

Assurer une continuité urbaine et une connexion des rives

regénération artères

Futur maillage du quartier

lot projeté

Insérer les futurs espaces publics dans le nouveau maillage .

Créer de nouveau point de repere

4-4-offre des équipements plus performants

Maintenir l'équilibre et la mixité des fonctions

Garantir plus de confort et plus de services aux voyageurs

Rendre le tissu attractif

Rehabilitation et restauration des habitations existantes

Projection d'un programme de l'habitat individuel et collectif

Créer une véritable centralité, un espace de vie, espace de rencontre

Restructurer les façades de part et d'autre des boulevards

Créer des éléments de repères et donner un caractère au quartier

Planche 39 : stratégie d'aménagement

5- RÈGLES DE COMPOSITION :**1. CONTRASTE**

Faire marquer un bâtiment qui monte en hauteur par rapport à l'ensemble et qui se ra un élément d'appel.

2. MATIERE :

La matière est unique et visible dans toute l'œuvre.

3. CARACTERE :

Les compositions réussies sont celles que l'on identifie facilement, où l'espace construit n'est pas quelconque, où il a, au contraire du caractère, où il est immédiatement lisible tant il est bien approprié à son usage.

L'image, doit exprimer la destination, l'usage social et symbolique de cet espace.

6- Descriptions de plan de masse 1/2000 :**1-Voiries et stationnement :**

Prise en considération de la trame viaire existante dans l'ancien tissus, pour avoir des percés visuels importantes et assurer une continuité et urbaine

Permettre une liaison mécanique entre les deux rives nord et sud, dont en installant une gamme d'équipements (services, logements, et du commerce.....)

La projection d'un parking en silo, dont en offrant un nombre important de stationnement suffisant qui répond aux besoins des usagers

2-Les espaces bâtis :

L'enjeu pour le quartier abou techfine est donc d'acquérir une véritable place de centralité, que ce soit par les activités, par la forme urbaine ou encore la mobilité car , depuis ce quartier s'organiseront les futures déplacements vers l'ensemble de la vile , ce quartier sera donc un espace de vie ou seront aménagés a la fois , une gamme d'équipement ,des espaces résidentiels intégrant des services de proximités et des bureaux

L'aménagement d'un pole d'échange existante, on offrant une mixité fonctionnel a la gare (, centre commercial, hôtel, auberge, parking en silo.

Favoriser une mixité fonctionnel par l'installation des immeubles tertiaires (services, commerce, hôtellerie, bureaux) de part et d'autre de la gare

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

Pour améliorer le cadre de vie en offrant une différente typologie d'habitat

Dans la perspective d'une attractivité au sein du quartier , on prévoit un grand parc urbain et autres parcs avec des aires de jeux , des aires de rencontre , de détente, des piste cyclable... ,la projection des hôtels a proximité de la gare en installant des espaces de regroupement , restaurants , cafétéria , une grande placette, une tour d'affaire , une ligne de tramway , des équipement culturels, de loisir et autres sportifs .

3- Espace vert :

Afin de revaloriser et améliorer la qualité environnementale du quartier en créant plusieurs espaces publics de qualité, des lieux de rencontre accueillant et agréable en favorisant la sociabilité et la mixité, d'une part, les espaces collectifs seront organisé pour former un ensemble cohérent, d'autre part, des espaces verts seront implantés afin de respecter les servitudes

L'aménagement d'un parc urbain qui va offrir une nouvelle mixité sociale au niveau du quartier, ce lieu constituera un véritable espace attractif pour les habitants et usagers.

8- coupe urbaine

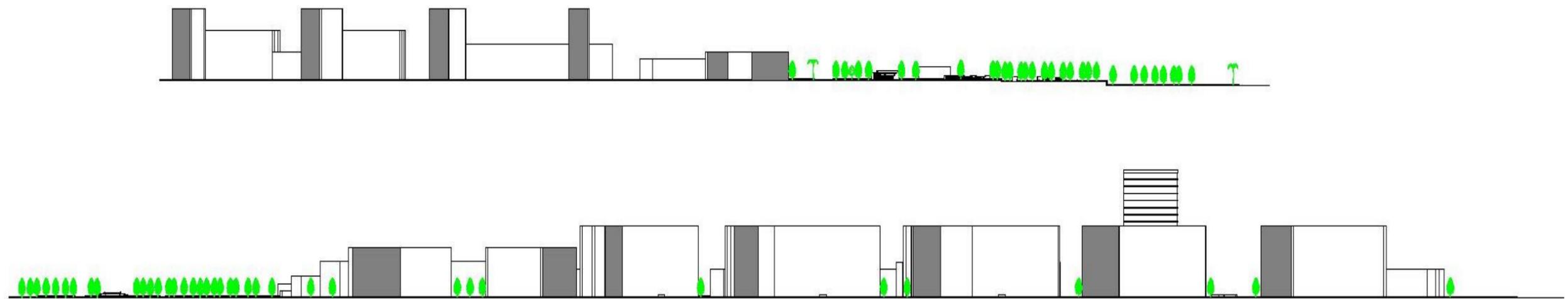
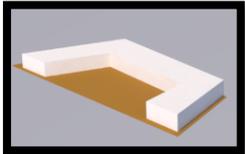
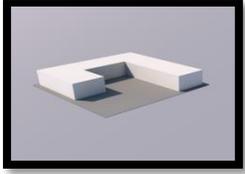
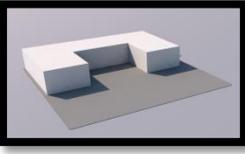
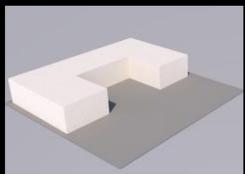
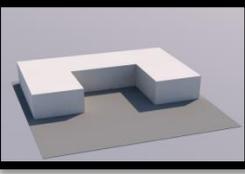
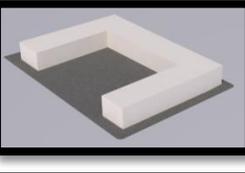
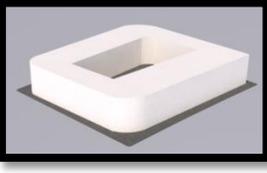
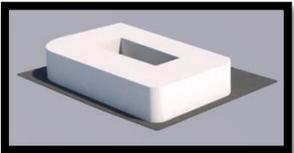
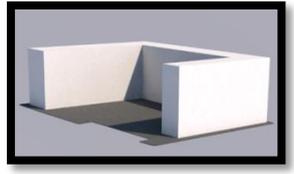
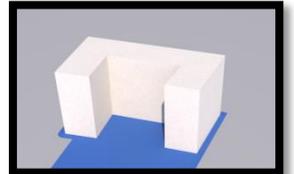
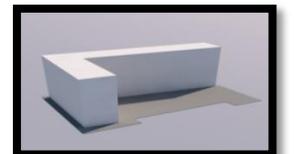
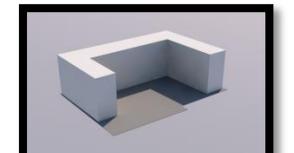
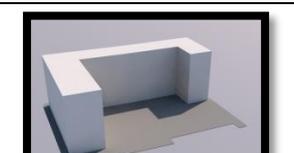
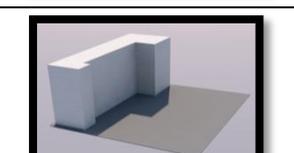
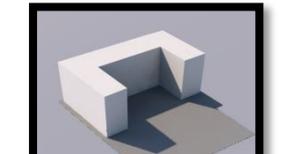
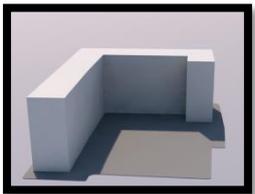
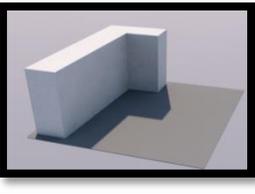
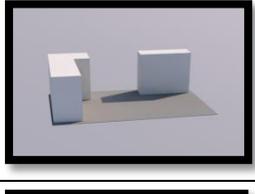
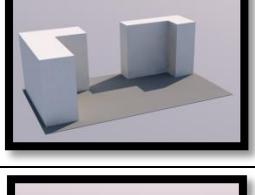
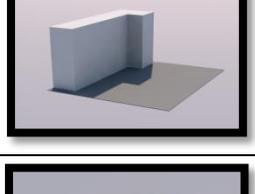
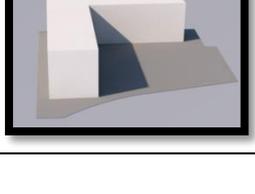
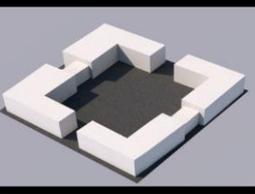


Planche 42 : coupe urbaine

9- Programme de Base :

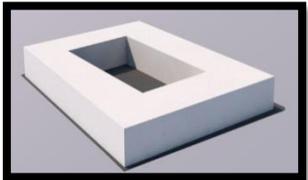
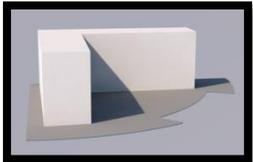
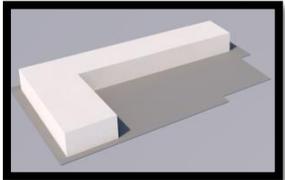
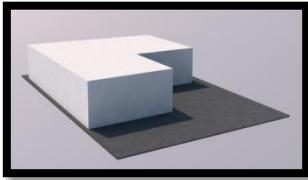
Ilot	fonction	Type de bâtiment	gabarit	COS	CES	3D
Ilot 01 Surface : 18192M ²	éducation	lycée	R+2	0.5	0.8	
Ilot02 : Surface : 6134M ²		CEM	R+2	0.5	0.7	
Ilot03 : Surface : 3139M ²		école	R+1	0.4	0.5	
Ilot04: Surface : 6004M ²		crèche	RDC	0.3	1	
Ilot05 : Surface : 6105M ²		Centre de formation professionnelle	R+2			
Ilot06 : Surface : 7928M ²	culture	Centre culturel	R+3	0.4	0.8	
Ilot07 : Surface : 16051M ²	administration	Centre d'affaire (tour)	R+15			
Ilot08 : Surface : 10249M ²	hébergement	Hôtel 4 Etoiles intégré	R+4	0.5	0.8	

<p>Ilot09 Ilot10 : Surface : 8460M² 6090M²</p>		<p>2 héberges</p>	<p>R+3</p>	<p>0.4</p>	<p>0.2</p>	
<p>Ilot11 Surface :</p>		<p>Habitat intégré</p>	<p>R+9</p>	<p>0.4</p>	<p>0.2</p>	
<p>Ilot12 Surface : 7177M²</p>		<p>Habitat intégré</p>	<p>R+9</p>	<p>0.4</p>	<p>0.2</p>	
<p>Ilot13 Surface : 5776M²</p>		<p>Habitat intégré</p>	<p>R+9</p>	<p>0.4</p>	<p>0.2</p>	
<p>Ilot14 Surface : 6872M²</p>		<p>Habitat intégré</p>	<p>R+9</p>	<p>0.4</p>	<p>0.2</p>	
<p>Ilot15 Surface : 7200M²</p>		<p>Habitat intégré</p>	<p>R+9</p>	<p>0.4</p>	<p>0.2</p>	
<p>Ilot16 Surface : 5064M²</p>		<p>Habitat intégré</p>	<p>R+9</p>	<p>0.4</p>	<p>0.2</p>	
<p>Ilot17 Surface : 6727M²</p>		<p>Habitat intégré</p>	<p>R+9</p>	<p>0.4</p>	<p>0.2</p>	

Ilot18 Surface 7344M ²		Habitat intégré	R+9	0.4	0.2	
Ilot19 Surface : 4633M ²		Habitat intégré	R+9	0.4	0.2	
Ilot20 Surface : 5388M ²		Habitat intégré	R+9	0.4	0.2	
Ilot21 Surface : 5893M ²		Habitat intégré	R+9	0.4	0.2	
Ilot22 Surface : 4001M ²		Habitat intégré	R+9	0.4	0.2	
Ilot23 : Surface : 11645M ²		Habitat intégré	R+9	0.4	0.2	
Ilot24 Surface : 7522M ²		Habitat intégré	R+9	0.4	0.2	
Ilot25 : Surface : 17964M ²	commerce	Centre commercial	R+6	0.4	0.2	
	stationnement	Parking surfacique	RDC			

Chapitre V :

Intervention opérationnelle

Ilot26 : Surface : 16248M2		Parking à étage	R+4	0.5	0.2	
Ilot27 : Surface : 8890M2	Equipement sportif	Salle omni sport	R+2	0.3	0.3	
Ilot28 : Surface : 8675M2		Piscine	RDC	0.3	0.3	
Ilot29 : Surface : 4632M ²	Equipement de sécurité	Protection civile	R+1	0.5	0.5	

Programme :

fonction	Projections	Surface	Gabarit	cos	ces	espace	Surface (m ²)
éducation	lycée	3660 m ²	R+2	0,5	0,2	Salle de classe	600m ²
						Salle de musique	30 m ²
						Salle de dessin	30 m ²
						laboratoire	200 m ²
						administration	100 m ²
						Logement de fonction	800 m ²
						Cour de récréation	700 m ²
						Salle de conférence	150 m ²
						stade	500 m ²
						Salle de sport	100 m ²
						cantine	200 m ²
						bibliothèque	50 m ²
						Salle des profs	100 m ²
						Poste police	20 m ²

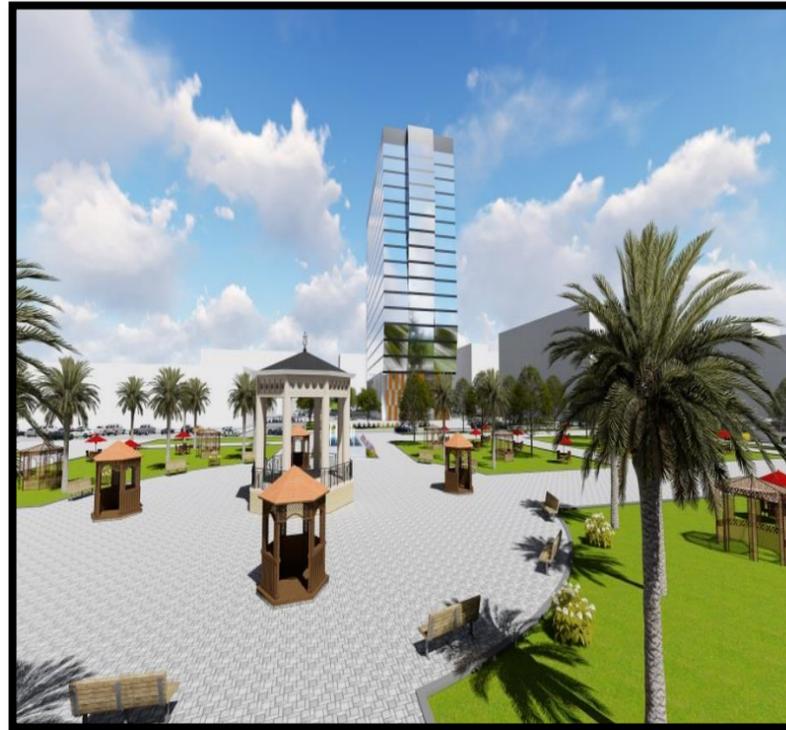
						Sanitaires/F	40 m ²
	CEM	2710m ²	R+2	0,5	0,3	Salle de classe	500m ²
						Salle de musique	30m ²
						Salle de dessin	30m ²
						laboratoire	150m ²
						Salle des profs	80m ²
						administration	25m ²
						Logement de fonction	600m ²
						Cour de récréation	500m ²
						Salle de conférence	300m ²
						stade	100m ²
						Salle de sport	200m ²
						cantine	80m ²
						Poste police	40m ²
						Sanitaires G/F	20m ²
							20m ²
						bibliothèque	40m ²
	foyer	35m ²					
	école	1045 m ²	R+1	0,4	0,5	Salle de classe	300 m2
						sanitaires	40 m2
						Salle des profs	30 m2
						administration	25 m2
						cantine	60 m2
						Cour de récréation	100 m2
						foyer	50 m2
						Logement de fonction	400 m2
	Poste police	40 m2					
	crèche	1250m ²	RDC	0,3	1	Bureau d'administration	20 m2
						Salle de jeux	30 m2
						Salle de repos	30 m2
						Infirmierie	20 m2
						Bureau	40 m2
						Hall	40 m2
						Sanitaire	20 m2
							20 m2
	Salle d'attente	30 m2					
	Centre de formation professionnelle	1000m ²	R+2	0,3	0,4	Hall d'accueil	100 m ²
						Administration	80 m ²
						04 salles de formation	120 m ²
							40 m ²
						sanitaire	120 m ²

						Circulation	
						Bloc d'ortoire60lits (20chambre de 3places)	150 m ²
						Cantines	150 m ²
						Sécurité	20 m ²
culture	Centre culturel	1800m ²	R+3	0,4	0,2	Administration	40 m ²
						Bibliothèque	150 m ²
						Médiathèque	120 m ²
						Formation musicale	120 m ²
						Formation artistique et artisanale	250 m ²
						Salle d'animation	100 m ²
						Salle de spectacle	300 m ²
						Salle d'art	250 m ²
						Exposition	220 m ²
						Salle de jeux	150 m ²
						caféteria	100 m ²
administration	Centre d'affaire (tour)	6522m ²	R+15	0,5	0,4	03 salles de conférence	300m ²
						21salles de réunion	750m ²
						06 salles	110m ²
						12salles	80m ²
						39bureau	50m ²
						chambres	
						24locaux commerciaux	30 24 m ²
						Hall 1 2 3 4 salles	335 400 400 500 2877 m ²
hébergement	Hôtel 4 Etoiles intégrés	9890M ²	R+4	0,53	0,2	Capacité de 400lit	700 m ²
						Discothèque	80 m ²
						commerce	1000 m ²
						Restaurants	100 m ²
						Cafétéria	80 m ²
						stationnement	200 m ²
hébergement	héberges	8438m ²	R+2	0.4	0.2	Niveau foyer –espace d'échange	
						Foyer extérieur	
						Foyer intérieur	
						Salle a manger	
						Café-bistrot	
						Entreposage	
						Parvis minéral	
						Niveau accueil	

						Parvis végétal	
						Stationnement pour l'enregistrement	
						Bureau – administration	
						Accueil réception	
						Hall	
						Salle multifonctionnelle	
						Bande minérale au sol	
						Connections transversale extérieure	
						Jardin	
						Entreposage-casiers a skis	
						Atelier –magasin-entretien	
						Buanderie	
						Logis pour employés temporaires	
						Logis pour employés permanents	
						Niveau chambres	
						Foyer extérieur semi-couvert-jardin de bois	
						Circulation-espace de rencontre	
						Chambre à 4 personnes	
						Chambre a 6 personnes sur 2 niveau	
						Chambre double privée	
						Terrasse	
						Sauna	
						Accès stationnement partie haute du site	
	Habitat collectif intégré	3600m ²	R+9	0.4	0.2	-80 logements (60logs F4, 40logs F5, 20logsF6) -05logs appart hôtel -Bureaux -Restaurants -cafétéria -commerce -stationnement	
		9900m ²				-100 logs (80logsF4, 40logsF5, 10logsF6) -05logements appart-hôtel -Bureaux -Restaurant	

						-cafétérias -commerce -stationnement	
		8100m ²				-40logs (30logsF4, 10logsF5) -05logs appart hôtel -Bureaux -Restaurant -cafétérias -commerce -stationnements	
		32400m ²				-110logs (80logsF4, 40logsF5, 20logsF6) -Bureaux -Restaurant -cafétérias -commerce -stationnements	
commerce	Centre commerci al	4060 m ²	R+6	0,5	0,4	Sécurité	120 m ²
						100magasins	3000 m ²
						02cafétéria	160 m ²
						02restaurant	160 m ²
						Salon de thé	70 m ²
						Sanitaire	50 m ²
						circulation	500 m ²
Détente et loisir	Aménage ment d'un parc urbain	78181 m ²	/	/	/	Jardin familiale	9370 m ²
						Air de pique – nique	7773 m ²
						Esplanade	3481 m ²
						Lac	10156 m ²
						Piste cyclable	9468 m ²
						Aménagement vert	19612 m ²
						Terrain de sport	18521 m ²
stationnement	Parking surfacique	/	/	/	/	/	/
	Parking à étage	45775m ²	R+4	0,5	0,2	/	/
Equipement sportif	Salle omni sport	4170 m ²	R+2	0,3	0,3	Terrain de basket Ball	600 m ²
						Terrain d'handball	700 m ²

						Terrain de badminton	800 m ²
						Salle de gymnase	500 m ²
						Salle tir à l'arc et pétanque	500 m ²
						Salle art martiaux	300 m ²
						Salle de réunion	30 m ²
						Vestiaire	40 m ²
Equipement de sécurité	Protection civile		R+3	0.5	0.5	Sous-sol	
						Magasin	60m ²
						Local Archives	5m ²
						Local technique	40m ²
						Espace livraison	25m ²
						Espace stationnement	75m ²
						RDC	
						Espace Accueil	30m ²
						Salles de conférence	120places
						Bureau	30m ²
						Ascenseur /escalier	/
						Hall	/
						Bloc sanitaire	/
						R+1	
						Salle des séminaires	50places
						Salle informatique	60m ²
						Bibliothèque/salle de lecture	80m ²
						Bloc sanitaire	40m ²
						R+2	
						Salle de formation	30places par salle
						Local de service	20m
						Bloc sanitaire	40m
						R+3	
						Secrétariat	15m ²
						Bureau président	35m ²
						Bureau directeur	20m ²
Plateau bureaux (open space)	60m ²						
Salle de réunion	60m ²						
Local Archives	20m ²						
Bloc sanitaire	/						



11- Les vues 3D :

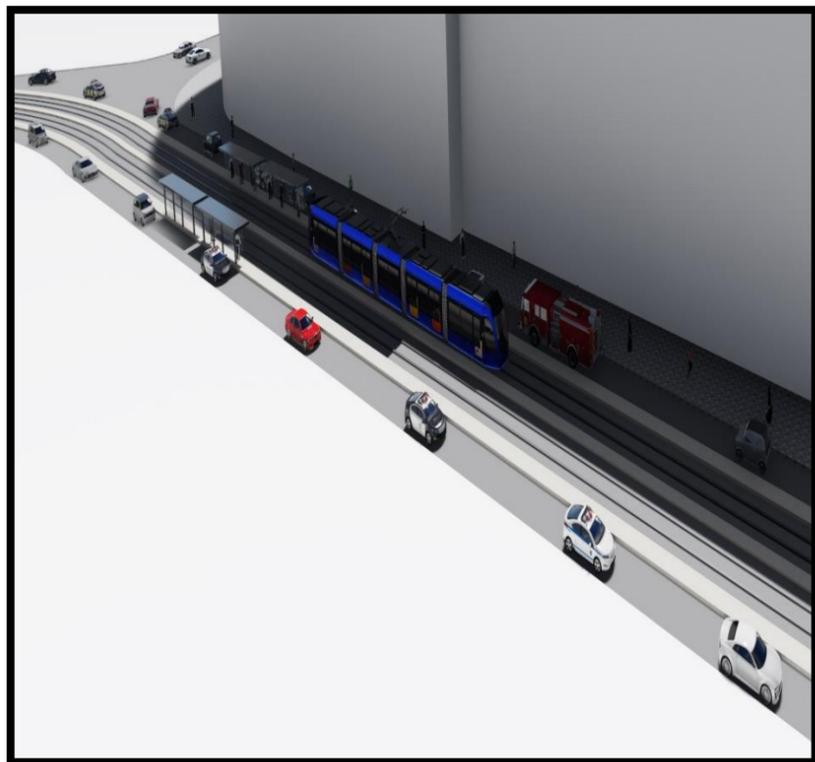
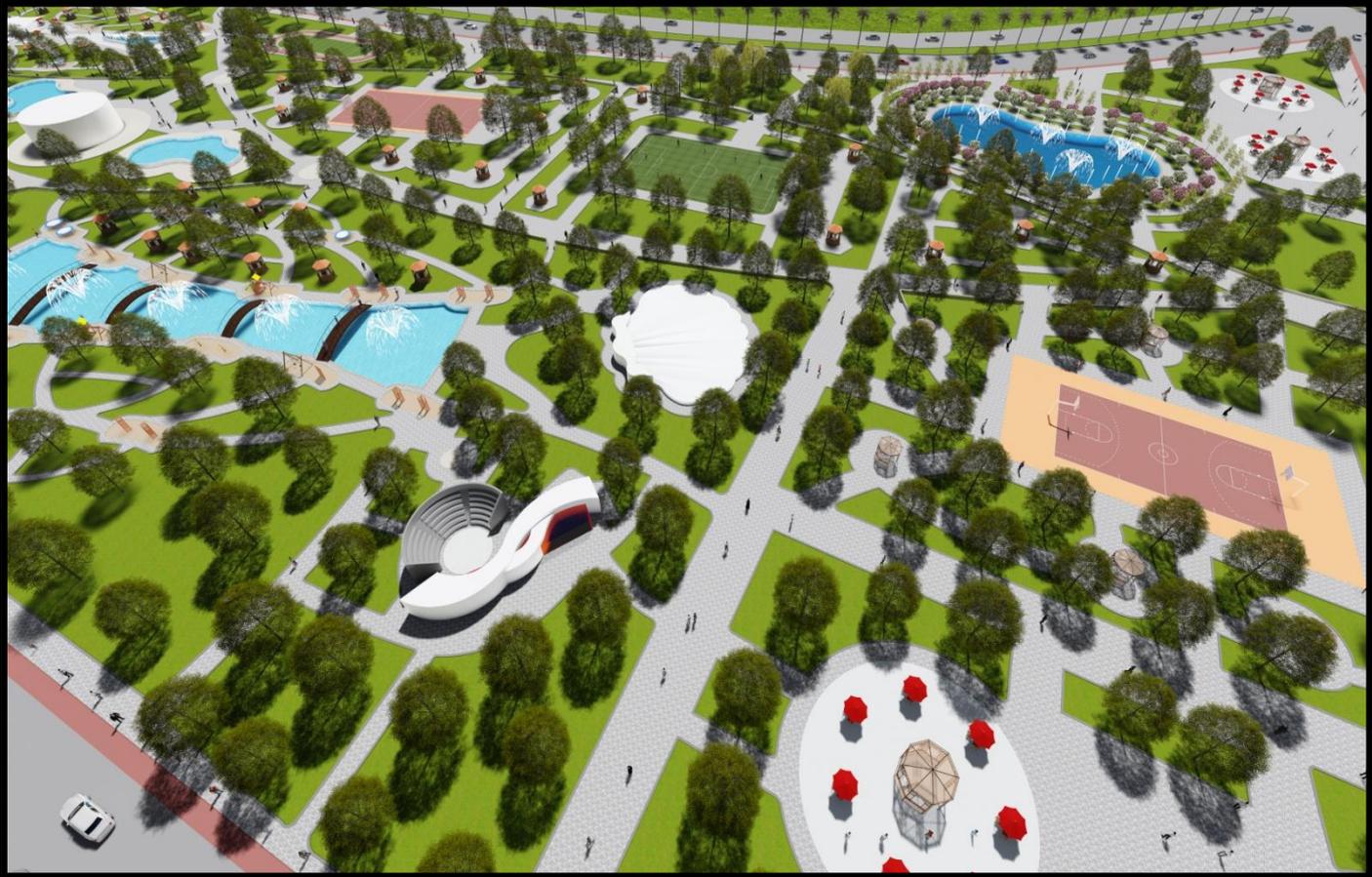




Planche 45. Vues 3D





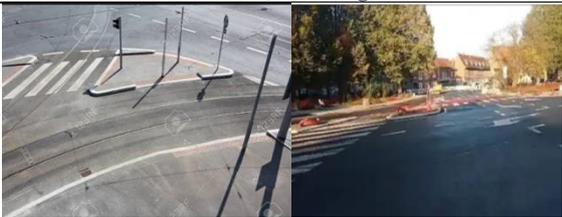
12- La partie technique :

Les matériaux de revêtement de sol :

La surface des cheminements doit être repérable par des couleurs de revêtement contrastant avec les abords (chaussée, parking). Les sols et les revêtements de sols des cheminements doivent être plats, stables, non meubles, non glissants et ne pas présenter d'obstacles ni de risques pour les roues, les cannes ou les piétons.

a- Les critères de choix des matériaux et revêtements de sol :

2. Qualité esthétique
3. Localité
4. Durabilité
5. Facilité d'entretien et de maintenance
6. Optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation
7. Adaptés à chaque typologie de lieu
8. Intégrés dans leur environnement.

<p style="text-align: center;">Chaussée- usage courante, parking</p>  <p>Béton bitumineux noir capture de présence de stationnement</p>	<p style="text-align: center;">Chaussée – zone de rencontre</p>  <p>Usage en pavage et/ou dallage (brique pavement)</p>
<p style="text-align: center;">Texture aire de jeux</p>  <p>Des bacs à sable</p>	<p style="text-align: center;">Texture zone de regroupement</p> 
<p style="text-align: center;">Chaussée – carrefour, aménagement de sécurité</p> 	<p style="text-align: center;">Bordures et caniveaux</p>  <p>Bordurette bordure de trottoir</p>

<p>aménagement de sécurité</p>	<p>Bordure et caniveau en grès neuf</p>		
			
<p>trottoirs et cheminements accessibles cheminements mixtes piétons/cycles passage piétons surélevé accessibles</p>			
<p>Délimitations/voliges</p>			
			
<p>Limites et zones de découpe entourage d'arbres chainettes de delimitation de places de stationnement</p>			
<p>Éléments particuliers : murs et murets, marches...</p>			
			
<p>Usages : murs, murets, séparations, clôtures marches d'escaliers, murs et murets</p>			
<p>Cheminements courants/particuliers</p>			
			
<p>Usages : cheminements accessibles, pistes cyclables, cheminements mixtes</p>			

Les mobiliers urbains et d'éclairage :

Le mobilier urbain est une expression contemporaine qui englobe tous les objets publics ou privés installés sur l'espace public d'une ville pour répondre aux besoins des usagers d'une collectivité.

Il existe neuf types de mobiliers:

Mobilier de confort (bancs, fontaines...)

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

a- Critères de choix des modèles de mobilier :

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

b- Les palettes des mobiliers urbains :

Bancs et banquettes

Corbeil

<p style="text-align: center;">Potelets et bornes</p> 	<p style="text-align: center;">Fontaines et jeux d'eau</p> 
<p style="text-align: center;">Assis-debout</p> 	<p style="text-align: center;">Cendrier</p> 
<p style="text-align: center;">Délimitation des stationnements</p> 	<p style="text-align: center;">Éléments de repos</p> 
<p style="text-align: center;">Recharge de téléphone</p>	<p style="text-align: center;">Barrières de rue</p>

	
<p>Candélabres</p>	<p>Bornes basses</p>
	
<p>Borne rasante</p>	<p>Spots encastrés</p>
	
<p>Bancs et banquettes</p>	<p>Corbeille de propreté</p>
	
<p>Stationnement vélos</p>	<p>Jardinières</p>
	
<p>Parc accolé des arrêt de bus et tramway</p>	<p>Délimitation des espaces verts</p>
<p>Grilles d'arbres</p>	



Les éléments de signalétiques :

a- Les palettes de signalétique :

<p align="center">Signalisation directionnelle</p>	<p align="center">Relais information service</p>
<p align="center">Publicités, évènements</p>	<p align="center">Signalétique</p>
<p align="center">Borne d'arrêt minutes</p>	<p align="center">Vitrines d'affichage</p>

Les végétaux :

a- Critères de choix des essences végétales :

- Espèces locales adaptées au climat et au sol,
 - Végétaux nectarifères et mellifères, à fruits comestibles pour les oiseaux et la petite Faune,
 - Végétaux peu exigeant en eau (adaptés aux milieux secs),
 - Végétaux résistants à la pollution et aux maladies
 - Végétaux à port compact et dense pour servir de refuge aux animaux,
- Palettes végétales à floraisons étalées dans le temps,

Conclusion générale

Conclusion Générale

La problématique urbaine contemporaine sujette aujourd'hui à de nombreuses transformations, on est de plus en plus devant une image mouvante, changeante, en contraste avec le schéma du territoire urbain traditionnel. Ce dernier perd progressivement de son importance avec une ville qui s'étale.

L'émergence de "nouveaux lieux" dotés d'une concentration et d'une diversité fonctionnelle et au niveau d'un ou de plusieurs pôles d'une agglomération participe activement à transformer la configuration spatiale et la logique fonctionnelle de cette dernière. Dans ce cadre, les "nouvelles centralités" vont agir en complémentarité avec l'ancien centre.

L'espace urbain s'articule donc autour de ses points anciens et nouveaux et des dynamiques qu'ils animent. Cette nouvelle organisation de l'espace caractérise désormais l'ensemble des villes algériennes. Notre principale motivation à travers cette contribution scientifique a été dès le départ de définir et cerner ces nouvelles centralités, d'en saisir l'articulation, surtout celle qui existe entre ces nouvelles formes périphériques et la centralité du centre ville.

Dans les villes algériennes et plus spécifiquement le cas de Tlemcen, ont éveillé notre curiosité. Cela nous a permis d'observer la dynamique et les transformations contemporaines que vit et subit la ville,

Tlemcen de par sa position géographique, est une ville de transition et de passage décrite comme étant ville d'art et d'histoire, Cette position stratégique, a de tout temps conféré à la ville un rôle déterminant au cœur de l'armature urbaine

Elle constitue l'entité de peuplement et de service la plus importante à l'échelle locale et régionale, grâce à la présence des infrastructures, des équipements, de l'industrie, du commerce...etc.

L'organisation spatiale et fonctionnelle de la ville répondait parfaitement au modèle traditionnel de centralité depuis son fondement en tant qu'entité islamique et a perduré jusqu'à l'arrivée des français au 19^{ème} siècle. Cette époque fut marquée par l'implantation du fameux "plan en damier». Dès lors, une nouvelle forme de centralité s'est érigée et imbriquée au système préexistant. Les structures de la centralité se sont vues transférées vers la ville nouvelle (coloniale) et l'ensemble de l'agglomération a connu un développement urbain, économique et social autour de cette structure. De ce fait, le vieux tissu a été marginalisé, séparé et isolé par rapport au reste de la ville.

Aujourd'hui, l'organisation de la ville se structure à travers trois entités spatiales bien distinctes: le tissu traditionnel, le tissu colonial et enfin le tissu contemporain.

Le tissu colonial continue encore de représenter l'espace central de la ville, il définit donc le "centre ville" espace hautement symbolique et représentatif pour l'ensemble de l'agglomération. Il est majoritairement occupé par un habitat individuel et présente un

Conclusion Générale

caractère attractif lié à la concentration des activités, de services et concentrent une forte activité commerciale.

Le tissu périphérique de la ville de Tlemcen offre un paysage monotone avec un bâti pauvre en qualité urbaine et architecturale, qui a été implanté au gré des opportunités foncières, rassemblant différentes formes d'habitat associé à quelques équipements à travers notre recherche, une forme d'attractivité liée à la concentration de certaines fonctions et équipements notamment: l'université et, l'hôpital de Chetouane, le commerce à Imama et Abou Techfine, la clinique à Abou Techfine ...etc.²⁸²⁹

Notre analyse s'est essentiellement basée sur deux approches;

La première étant qualitative, elle nous a permis d'appréhender la structure de la ville en matière de répartition des équipements, de leur localisation et de la mobilité, autre quantitative il s'agit de nombre de population, besoin de logement, le taux de chômage ...etc. a permis la constitution d'un ensemble des méthodes d'analyse de données variées, La procédure qui est essentiellement statistique, a été établie par l'usage et la lecture des données de l'enquête sur terrain à travers des tableaux et des représentations graphiques nous a permis de décrire et faire correspondre différents aspects préalablement analysés; suite à l'établissement de différentes relations de correspondance

Abou Techfine aire d'intervention qui était choisie en raison des opportunités foncières qu'elle présentera après avoir transféré les industries et les différentes activités de nuisance constituant le tissu

C'est une occasion plus que jamais, de construire un projet de cohérence urbaine 'un projet urbain favorisant l'émergence de véritable pôle urbain. Ceci ouvrira la possibilité d'agencement et de complémentarité des nouvelles centralités périphériques et de les couvrir avec la centralité principale et initiale de la ville.

Il faudra être attentif à la continuité urbaine et penser également à articuler les différentes entités qui composent l'aire urbaine de Tlemcen par le biais des équipements de poids, de loisir, de la mobilité..... etc.

²⁹ Foued BOUZAHZAH DYNAMIQUE URBAINE ET NOUVELLE CENTRALITE
CAS DE BISKRA -ALGERIE- POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME DE DOCTORAT ES SCIENCES

Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE :

Livre :

- 1- Ile-De-France 2030 schéma directeur de la région ile –de-FranceLes scénarios qui Bousculent Edition mars 2013.
- 2- SOUPHIE Barbaux,La ville perméable l'eau ressource urbaine. Édition Française.ICI consultant paris ; France ; 2015.
- 3- Pierre Merlin , Françoise Choay . Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Édition 1988
- 4- BORIE, A. AND DENIEUL, F. AND UNESCO, Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, Unesco, Etudes et documents sur le patrimoine culturel, 1984.
- 5- Kevin lynch . L'image de la cité Dunod paris 1960.

Mémoire :

- 1- Samira BENMIMOUN, Imane BENGOU DIFA. « LE QUARTIER DE LA GARE, UNE NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE POUR LA VILLE DE TLEMCEEN » mémoire option de diplôme master. Soutenu en 2016.
- 2- Mohammed Charif MIMOUNA, Ikram Zoubida YAHIA OUAHMED. « Un Business Centre pour une agglomération Tlemcenienne innovante et compétitive »mémoire option de diplôme master.
- 3- Nadjia MEKRAZ « ABOUTACHFINE, VERS UNE POLARITÉ DE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TLEMCEEN » soutenu en 2015

Thèses :

- 1- **MADANI Said , Mutations urbaines récentes des villes intermédiaires en Algérie: Cas de Sétif,soutenu en 2012**
- 2- Foued BOUZAHZAH DYNAMIQUE URBAINE ET NOUVELLE CENTRALITE CAS DE BISKRA -ALGERIE- POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME DE DOCTORAT ES SCIENCES

Revus :

- 1- I Berry , chikhaoui ; E , Dorier , S Haoués Jouvers. La qualité environnementale en milieu Urbain.
- 2- 2-Revue semestrielle, édition n°123-2014.
- 3- 3-Patrice DUNY , qu'en savons nous ? N 17 Novembre 2017 sur la reconversion de la friche de la confluence
- 4- 4-Revue de presse de l'Agence d'Urbanisme pour le développement de l'Agglomération Lyonnaise, 2002 à 2004

Sites :

1. www.sogreah.fr.
2. www.lesepl.fr.
3. www.lyon-confluence.fr.
4. Www.urbalyon.org.

Bibliographie

5. dspace.univ-tlemcen.dz.
6. www.google.com.

Document :

1. Document PDAU.
2. Document POS.
3. SNAT.
4. SRAT.
5. PATW.

Annexes

Annexes

Annexe

Future projet Ligne « LGV » :

La première ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) reliera Oued Tlelat près d'Oran à Tlemcen

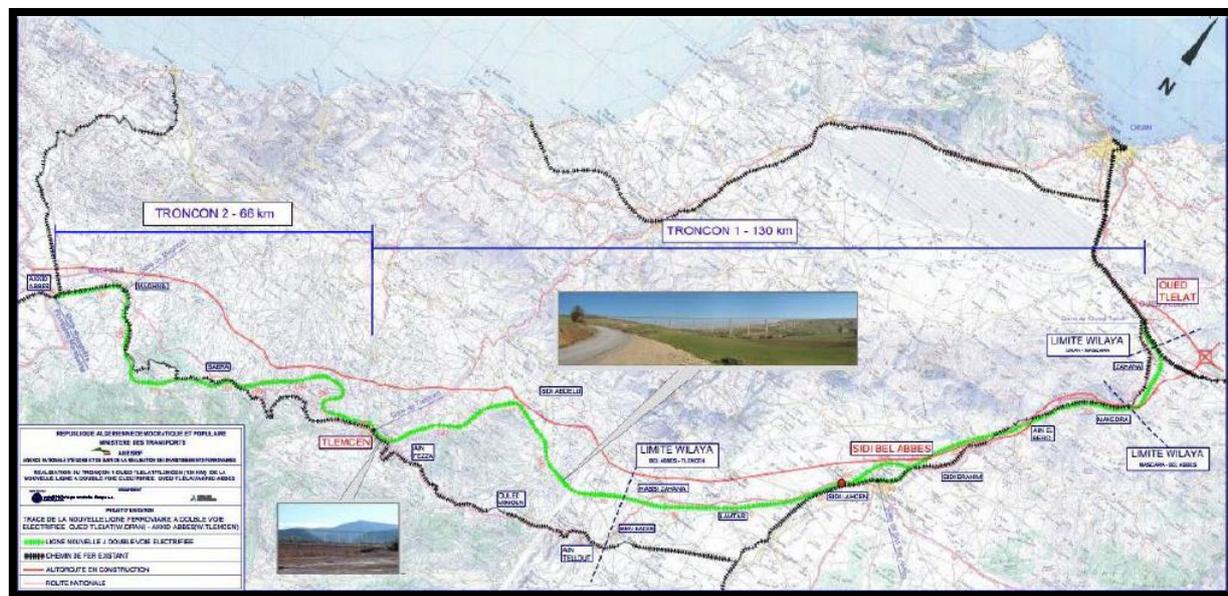
Le projet est conçu pour atteindre une vitesse de 130 km/h, Cela permettra un temps de parcours de 45 minutes entre les villes d'Oran et Tlemcen, en passant par la gare de Sidi Bel labbes.

La ligne sera également équipée des dernières techniques de signalisation (ERTMS) et de communication (GSM-R), La caractéristique essentielle de ce projet reste les deux viaducs exceptionnels, d'une longueur respective de 650 m et 1780 m qui lui donnent un air de gigantisme.

Ils ont connu des travaux imposants qui ont nécessité l'utilisation de techniques de construction de précision à cause de la qualité esthétique des viaducs.

Ce projet est géré par ANESRIF et confié à deux entreprises italiennes.

Projet de rénovation de la gare ferroviaire de Tlemcen :



Etude de ligne de tramway en Tlemcen :

Dans le cadre du programme d'investissement initié par l'état pour moderniser les transports urbains et à l'instar de plusieurs villes du pays, l'Entreprise Métro d'Alger a lancé une étude de faisabilité pour l'insertion urbaine d'un Tramway dans l'agglomération de Tlemcen.

Cette étude a pour objectif d'identifier les premiers itinéraires envisageables pour ce qui deviendra la ligne du Tramway, et ce, afin de répondre à l'augmentation des besoins de mobilités des habitants de Tlemcen et favoriser le développement urbain de la ville.

Les études de faisabilité du Tramway de Tlemcen confiées au groupement de Bureaux d'Etude Algéro - Portugais BETUR- FERCONSULT ont définies trois itinéraires prioritaires de ligne de Tramway.

Le premier itinéraire représenté en rouge sur la carte, relie la zone de Mansourah à la Medina en passant par le centre-ville de Tlemcen

Le deuxième itinéraire représenté en Bleu sur la carte, relie Boudjlida à la Gare SNTF;

Ces études ont permis d'identifier, aussi d'autres paramètres relatifs à la réalisation de ces lignes de Tramways dans la wilaya de Tlemcen, notamment en ce qui concerne les caractéristiques du matériel roulant, des prévisions de transport et d'exploitation.