



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



Université Amar Thelidji- Laghouat

FACULTE : DE GENIE CIVILE ET D'ARCHITECTURE

DEPARTEMENT : D'ARCHITECTURE

MEMOIRE DE MASTER

Présenté par :

Kerrouche Kaouthar

Hamidat Imane

Domaine : Architecture et Urbanisme et Métiers de la ville

Filière : Architecture

Option : Architecture et Opérations Urbaines

Intitulé

**PROJET URBAIN DANS LE CADRE DE LA RESTRUCTURATION
URBAINE DE QUARTIER DE LA GARE FERROVIAIRE
DE LA VILLE DE TLEMCEN**

Jury de soutenance :

Nom et Prénom	Grade	Qualité
Mr. ASLI SAAD	M.A.A	Président
Mme. Zaggar Abderazzak	M.A.A	Examinatrice
Mme. Rebai Hanane	M.A.A	Examinatrice
Mr. Ben Arfa Kamel	M.A.A	Encadreur

Soutenu le : 04/07/2018

Remerciement

Tout d'abord, nous remercions le Dieu, notre créateur de nous avoir donné la force, la volonté et le courage afin d'accomplir ce travail.

Nos sincères remerciements vont en premier lieu, à notre encadreur: **Mr. Ben Arfa Kamel**, qui a su nous guider et nous aider par ses conseils et ses dirigés du début à la fin de ce travail avec beaucoup de tact et de gentillesse et par sa grande connaissance dans le domaine et son expérience. Pour l'élaboration de ce travail de recherche.

Nous souhaitons ainsi à remercier tous les respectables membres du jury pour bien vouloir nous accorder de leur temps précieux pour commenter , discuter et juger notre travail.

On remercie **Mr Zaggar Abderazak , Mme Rbai Hanane, Mr Asli Saad**

Finalement, nous tenons à exprimer notre profonde gratitude à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail

Merci

Dédicace :

*Tout d'abord je remercie mon dieu de m'avoir permis de
faire ce parcours scientifique et de me donner la
capacité d'écrire et de réfléchir, et d'aller jusqu'au bout.
Je dédie ce modeste travail :*

*A mes très chers et sublimes parents qui m'ont soutenu,
aidé et qui m'ont encouragé au long de mes études Pour
tous les sacrifices et les efforts que vous avez fourni pour
moi,*

*Veillez trouver dans cet ouvrage l'expression de ma
Gratitude et de mon amour.*

A mon mari Mohamed

A mes chers frères

A mes chères sœurs

*□ A ma chère famille et ma chère belle famille Nebeg
petit ou grand*

Hamidat Imane

Dédicace :

*Au meilleur des pères
A ma très chère maman
A ma chère famille*

A ma chère sœur

SAfia

Merci d'être toujours là pour moi

Kerrouche Kaouthar



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



Université Amar Thelidji- Laghouat

FACULTE : DE GENIE ET ARCHITECTURE
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

RESUME DU MEMOIRE DE MASTER

Domaine : SCIENCE DE TECHNOLOGIE

Filière : ARCHITECTURE

Option : ARCHITECTURE ET OPERATIONS URBAINES

Thème : PROJET URBAIN DANS LE CADRE DE LA RESTRUCTURATION URBAIN
DE QUARTIER DE LA GARE FERROVIAIRE DE LA VILLE DE TLEMEN

Présenté par : KERROUCHE KAOUTHAR ET HAMIDAT IMANE

Encadré par : Mr KAMAL BEN ARFA

Résumé :

L'urbanisme se développe jour après jour, afin de répondre à la complexité liée au contexte du territoire, tout en respectant la cohérence de l'ensemble.

La ville de Tlemcen pour son caractère distinctif et son histoire est classée parmi les villes les plus importantes en Algérie. Notre projet porte sur l'amélioration et la dynamisation d'une partie de la ville en assurant le meilleur fonctionnement et en veillant à son intégration au reste de la ville.

Actuellement, le quartier de la gare de Tlemcen se distingue par l'isolement du reste de la ville du fait d'un problème d'accessibilité, d'une absence fonctionnelle et d'une rupture physique créée par le chemin de fer.

De cette problématique découle la question de réaliser un projet urbain dans le cadre de la restructuration urbain afin de rendre ce quartier plus attractif et fonctionnel.

Mots clés : Tlemcen , quartier de gare, projet urbain, restructuration.



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عمار ثلجي - الأغواط

كلية: الهندسة المدنية و المعمارية

قسم الهندسة المعمارية



ملخص مذكرة الماستر

ميدان: علوم التكنولوجيا

شعبة: الهندسة المعمارية

فرع: الهندسة المعمارية و العمليات العمرانية

موضوع المذكرة: مشروع حضري في اطار اعادة هيكلة حي المحطة البرية في مدينة تلمسان

من تقديم الطلبة: كروش كوثر ، حميدات ايمان

تحت اشراف: الاستاذ كمال بن عرفة

الملخص :

ان تطور العمران يوما بعد يوم جاء من أجل الرد على التعقيد المرتبط بالإقليم في ظل احترام تجانس المجموع مدينة تلمسان بطابعها المعماري المتميز وتاريخها الحضاري العريق تعتبر من أبرز المدن الجزائرية. مشروعنا يهدف الى تحسين و تفعيل جزء من المدينة مع الحرص على جعله احسن وظيفية و دمج بباقي المدينة .

في الوقت الحالي ، يتميز حي المحطة بانعزاله عن باقي المدينة و ذلك نظرا لمشكل الوصول اليه، و مشكل غياب الوظائف و مشكل وجود السكة الحديدية.

انطلاقا من هذه الاشكالية ينطلق تساؤل انشاء مشروع حضري في اطار اعادة الهيكلة الحضرية من اجل جعل هذا الحي اكثر جاذبية و وظيفية

كلمات مفتاحية: تلمسان ، حي المحطة ، مشروع حضري ، اعادة الهيكلة

Sommaire

Remerciement	<u>I</u>
Dédicace :	<u>II</u>
Dédicace :	<u>III</u>
RESUME DU MEMOIRE DE MASTER	<u>IV</u>
Table des illustrations	<u>VII</u>
Listes des tableaux	<u>XII</u>

Partie introductive

Introduction générale	<u>1</u>
Problématique générale	<u>5</u>
Problématique spécifique	<u>6</u>
Hypothèses	<u>6</u>
Objectifs	<u>7</u>

Chapitre I: Approche théorique

Introduction	<u>8</u>
1)Définition des mots clés	<u>8</u>
1-Urbanisme	<u>8</u>
1.1Urbanisme	<u>8</u>
1.2Urbain	<u>8</u>
1.3Tissu urbain	<u>9</u>
A .La voirie	<u>9</u>
B. le parcellaire	<u>9</u>
C. le bâti	<u>9</u>
1.4La ville	<u>11</u>
1.5Métropole	<u>13</u>
1.6Environnement	<u>13</u>
1.7Aménagement	<u>13</u>
1.8Planification urbain	<u>14</u>

1.9	Phénomènes urbain	14
a.	Etalement urbain	14
b.	Conurbation	14
2	Projet urbain	15
2.1	Les fondements de projet urbain	17
3	Renouvellement urbain	18
3.1	Rénovation urbaine	18
3.2	Réhabilitation urbaine	18
3.3	Restructuration urbaine	18
3.4	Restauration urbain	19

2) Analyse des exemples :

1.	Le quartier de la gare « PERGUEUX » France	21
2.	La ZAC « zone d'aménagement concerté » de « la Part Dieu de Lyon France	30
3.	El Merdja Laghouat	37

Chapitre II: Approche contextuelle

Introduction.	46
I -La méthode SWOT	47
II- Choix de ville	53
1.Présentation de la ville	54
1/Situation géographique	54
2/Accessibilité	55
2.1Infrastructure et transport.	56
2.2Réseaux routiers	56
2.3Réseaux ferroviaire.	58
2.4Les Problème de l'infrastructure et transports	60
3/Données naturelles	61
3.1Topographie	61
3.2Sol et végétation	62
3.3Contraintes naturelles et artificielles	63

3.4Climat.	65
3.5Les problèmes de l'environnement	67
3.6Les potentialités de l'environnement	67
2.Etude de la Population	68
3.Le cadre de vie	70
3.1Habitats	71
4/Equipements	72
5/Activités industrielles	76
6/Le fonctionnement de la ville	78
7/Aperçu historique sur l'évolution du tissu urbain de la ville	79
a)Période précoloniale	79
b)Période coloniale	84
c)Période postcoloniale	86
III -Analyse de paysage urbain	88
IV- La matrice des facteurs clé d'évolution	90
Programmation	92

Analyse de site d'intervention :

I- Motivation du choix de site	101
1/Situation de site d'intervention	102
2/La trame viaire	104
Accessibilité	105
3/Trame urbaine	107
4/Synthèse	119
Chapitre V: Approche conceptuelle	
1/Genèse du projet	120
2/L'idée de projet	120
3/Les étapes de projet	121
4/Plan d'aménagement	129
5/Vue 3d	130

Conclusion générale ----- 146

Bibliographie----- 174

Table des illustrations

Fig.1 : le tissu urbain.....	2
Fig.2 : bâti isole.....	2
Fig.3 : bâti isole.....	2
Fig.4 : bâti isole.....	2
Fig. 5: Comparaison de la ville à la fleur.....	2
Fig. 6: la forme urbaine comme enjeux	2
Fig.7 : quelques interventions du renouvellement urbain	2
Fig.8 : Nouveau quartier de la Part-dieu Lyon	2
Fig.9 Le quartier de la gare « PERGUEUX » France	2
Fig.10 : situation de PERGUEUX	2
Fig.11 : situation de PERGUEUX	2
Fig.12 : périmètre de projet.....	2
Fig.13 : périmètre de projet.....	2
Fig. 14: les orientations urbaines	2
Fig. 15: les principaux dysfonctionnements	2
Fig.16 plan d'aménagement proposé de nouveau quartier	2
Fig.17 : plan d'aménagement de nouveau quartier	2
Fig.18 l'objectif de projet.....	2
Fig.19 l'objectif de projet.....	2
Fig. 20 : L'objectif de projet	2
Fig.22 : Future gare	2
Fig.23 : Future quartier	2
Fig. 24 : Situation du quartier de la Part-dieu.....	2
Fig.25 : vue de nouveau quartier de la Part-dieu	2
Fig.26 : Le quartier de la Part-dieu	2
Fig.27 : quartier de la Part-dieu	2
Fig. 28 : nouveau quartier de la Part-dieu.....	2
Fig. 29 : futur quartier de la Part-dieu.....	2
Fig. 30 : programme de	2
Fig.31 : coupe sur les tours	2
Fig. 40: habitat collectif de quartier El Mardja	2
Fig. 41: la position de Laghouat à l'échelle nationale	2
Fig.42 : les communes de la wilaya de Laghouat	2
Fig. 43: situation de quartier par rapport à la ville.....	2
Fig. 44: situation de quartier par rapport à la ville	2
Fig. 45: situation de quartier par rapport à la ville	2
Fig.46 : vue aérienne sue le quartier	2
Fig. 48: vue aérienne sue le quartier	2
Fig.49 : vue aérienne sue le quartier	2
Fig.50 : vue aérienne sue le quartier	2
Fig.51 : signification de SOWT	2
Fig.52 : signification AFOM.....	2
Fig.53 : Les 6 composants du territoire de projet : SWOT.....	2
Fig.54 : Matrice des impacts croisées	2
Fig.55 : les facteurs clés d'évolution	2
Fig.56 : les facteurs clés d'évolution	2

Fig.57 : scénario d'évolution	2
Fig.58 : choix de scénario	2
Fig.59 : Situation de Tlemcen à l'échelle internationale	2
Fig. 60: position de Tlemcen dans la région Nord-Ouest	2
Fig. 61: Le groupement de Tlemcen	2
Fig.62: L'aéroport de Tlemcen « Messali El Hadj ».....	2
Fig.63 : Le port « Ghazaouet»	2
Fig.64 : Les lignes maritimes et aériennes à l'échelle internationale	2
Fig.65 : Les réseaux à l'échelle nationale	2
Fig. 66: Les réseaux à l'échelle nationale	2
Fig.67 : Les réseaux à l'échelle régionale.....	2
Fig.68 : Les réseaux à l'échelle locale	2
Fig.69: Les réseaux à l'échelle locale	2
Fig. 70: Les réseaux à l'échelle locale	2
Fig. 71: Les infrastructures ferroviaires.	2
Fig.72 : Topographie de Tlemcen.....	2
Fig. 73: Les montes de Tlemcen	2
Fig.75 : Le plateau de LALA SETTI	2
Fig.74 : le plateau de LALA SETTI	2
Fig. 76 : les monts de Tlemcen	2
Fig.78 : Plateau de lala Setti	2
Fig.79.: les monts de Tlemcen	2
Fig.77 : les monts de Tlemcen	2
Fig.80: les ressources minières	2
Fig.81 : Le littoral tlemcénien.....	2
Fig.82: Plage Marsat-Ben- M' hidi.....	2
Fig.83: TABLE CLIMATIQUE TLEMCEN	2
Fig.84: Courbe de température et précipitation	2
Fig.85: graphique des vent.....	2
Fig.86 : Graphique de précipitation	2
Fig.87: La pyramide des âges monographie 2012	2
Fig.88 :Evolution de la population par commune et par dispersion à Tlemcen	2
Fig.89: Classe d'âge à Tlemcen en 2008 en pourcentage	2
Fig.90: Classe d'âge à Tlemcen en 2008 en pourcentage	2
Fig.93:habitat collectif à Tlemcen	2
Fig.92: habitat collectif à Tlemcen	2
Fig.91: Habitat collectif à Tlemcen.....	2
Fig.95: habitat Boudghen.....	2
Fig.94: habitat individuelle a l IMAMA	2
Fig.96: Secteur d'habitat.....	2
Fig.97: typologies d'habitat à Tlemcen	2
Fig.100: département d'architecture	2
Fig.99: pôle universitaire	2
Fig.98: pôle universitaire	2
Fig.101: CHU de Tlemcen.....	2
Fig.102: l'hôpital civil de Tlemcen.....	2
Fig. 105: hôtel Zianide.....	2
Fig.104: hôtel ibis	2
Fig.103 : hôtel renaissance.....	2
Fig.107: tribunal de Tlemcen.....	2

Fig. 106: wilaya de Tlemcen.....	2
Fig.108: les équipements structurants à Tlemcen	2
Fig.109: Population occupée par commune et par secteur d'activité à Tlemcen.....	2
Fig.110: la POMARIA	2
Fig.111 : la POMARIA	2
Fig.113: plan la ville d'Agadir	2
Fig.112: les traces de la mosquée d'Agadir	2
Fig.114: ville Tagrart	2
Fig.116: la cour de la grande mosquée de Tlemcen.....	2
Fig.115: la grande mosquée de Tlemcen	2
Fig.118: la ville Tagrart	2
Fig.117: le minaret d'Agadir	2
Fig.120: palais el Mechouar	2
Fig.119: palais el Mechouar	2
Fig.121 : la ville Mansourah	2
Fig.124: Mansourah	2
Fig. 123 : Mansourah	2
Fig.122 : Mansourah	2
Fig. 125: synthèse de la période pré coloniale	2
Fig. 126: les interventions coloniales	2
Fig.127: synthèse de la période coloniale	2
Fig.128: synthèse de la période post coloniale	2
Fig.129 : Mode de croissance de la ville :	2
Fig.130 : Trame coloniale 1945	2
Fig. 131: Trame coloniale 1950	2
Fig.133 : la ville de Tlemcen	2
Fig.134 : pos Agadir, Sidi el Haloui	2
Fig.135 Zone d'étude	2
Fig.136 : Limitation de périmètre d'étude	2
Fig.137 : Trame viaire	2
Fig.138 : La trame viaire	2
Fig.139 La structure urbaine de la zone d'étude	2
Fig.141 :vue panoramique sur Tlemcen.....	2
Fig. 140 :vue panoramique sur Tlemcen.....	2
Fig.142 : La trame urbaine	2
Fig. 143 : Habitat et équipements	2
Fig.144 : Habitat et équipements	2
Fig.146 : hôtel Zianide	2
Fig.145 : palais el Mechouar	2
Fig.147 : situation des infrastructures	2
Fig.149 : pôle universitaire	2
Fig.148 : la grande mosquée	2
Fig.150 : les équipements	2
Fig. 151 : Etat de bâti	2
Fig. 152: organigramme de l'approche conceptuelle.....	2
Fig.153 : la zone d'intervention	2
Fig.154 l'articulation des deux centres.....	2
Fig.155 : la réorganisation de la trame viaire	2
Fig. 157: minaret Sidi Haloui.....	2
Fig.156 : idée de projet	2

Fig.158: l'ornementation du palais d'EL Mechouar	2
Fig.159 : polygone étoilé	2
Fig. 160: idée de projet	2
Fig.161 : idée de projet	2
Fig.162 : l'ilotage	2
Fig.164: ilot haussmannien	2
Fig. 165: habitat collectif	2
Fig.163 : plan Milan « radioconcentrique »	2
Fig.166: plan d'aménagement.....	2
Fig.167: vue en plan sur plan d'aménagement en 3D	2
Fig. 168: vue 3D sur l'espace public	2
Fig. 169: vue 3D sur l'espace public	2
Fig. 170: vue 3D sur l'espace public	2
Fig. 171: vue 3D sur l'espace public et son environnement	2
Fig. 172: vue 3D sur le centre commerciale	2
Fig.173 : vue 3D sur le musée	2
Fig. 174: vue 3D sur l'habitat	2
Fig.175 : vue 3D sur le musée et salle de cinéma	2
Fig.176: vue 3D sur l'espace public depuis le musée	2
Fig.177 : vue 3D sur l'espace public depuis le musée	2
Fig.178 : vue 3D sur le centre commercial et son environnement	2
Fig. 179: vue 3D sur le tramway.....	2
Fig. 180: vue 3D sur le centre commercial et son environnement	2
Fig.181 : vue 3D sur l'habitat	2
Fig.182 : vue 3D sur l'habitat	2
Fig. 183: vue 3D sur l'habitat	2
Fig. 184: vue 3D sur l'habitat	2
Fig. 185: vue 3D sur des différents ilots	2

Partie

Introductive

Introduction générale

Ce travail est élaboré dans le cadre de la préparation d'un mémoire de fin d'étude de Master II option architecture et opérations urbaines dans le domaine d'architecture et urbanisme et métiers de la ville, cette option s'intéresse à l'étude de la ville et aux actions menés dans le domaine de l'urbanisme.

L'urbanisme est défini comme science, art ou technique de l'organisation spatiale des établissements humains, cette discipline s'intéresse à l'histoire urbaine, aux modalités de formation et de transformation de l'espace urbain, aux dimensions géographiques, démographiques, sociologiques, culturelles, économiques et juridiques de l'organisation et de l'évolution des villes, ainsi qu'aux manières d'orienter cette transformation afin de favoriser un développement socialement équitable, économiquement viable et environnementalement soutenable. La discipline fondée au milieu du XIXe siècle, alors que les révolutions industrielles et urbaines modifiaient radicalement les établissements humains des sociétés occidentales, l'urbanisme est aujourd'hui confronté aux enjeux et aux défis d'une urbanisation planétaire, plus de la moitié des habitants de la terre résidant désormais dans des agglomérations urbaines, des villes de tailles diverses et leurs multiples extensions.

L'avancée très rapide de l'urbanisation exige des moyens de maîtrise, des situations très complexe afin de trouver des solutions adéquates aux problèmes que vivent nos villes et surtout d'éviter les dysfonctionnements à venir, cette déchéance semble être causée par l'ampleur et la rapidité d'une croissance urbaine programmée dans l'urgence, mal contrôlée survenue ces dernières années, causant préjudice à notre environnement et notre paysage urbain, ce changement visible dans la taille, la grandeur, la physionomie, les fonctions de nos villes s'est traduites par l'émergence de nombreux problèmes sociaux et environnementaux (pauvreté, délinquance, insalubrité...).

L'avènement de la société industrielle engendrant le développement des villes et des agglomérations urbaines, des transferts de population importants des campagnes vers la ville posa très vite le problème de logements et de l'organisation du développement de la ville.

Les concentrations urbaines n'ont cessé de poser des problèmes de logements (crise successives, normes de confort, ségrégation spatiale et économique, ...), de transport, d'organisation, d'environnement, de sécurité.

L'urbanisme de composition ou urbanisme de plan de masse est un mode de planification urbaine ayant fait son apparition suite à la révolution industrielle et s'est remarquablement développé après la deuxième guerre mondiale. L'urbanisme de composition est un urbanisme de quantité qui a produit des cités sans caractère et sans cadre de vie adéquat.

Cependant, son utilisation est de nos jours incontournable à condition de savoir l'utiliser, il consiste à reproduire systématiquement la même forme pour des contextes différents à travers l'implantation du même bâtiment dans des îlots différents par la forme, la morphologie, la surface.

L'urbanisme de composition donne une image figée de la ville qui devient sans caractère.

Aujourd'hui, la ville en générale apparaît sans limites et elle n'est plus perceptible comme une forme d'ensemble, comme un groupe unique, la grande étendue ne permet plus une vision globale de la cité. Nos villes perdent toutes leurs formes compactes, elles se fragmentent et s'effritent. « **Dans la ville effritée...les édifices sont isolés et séparés les uns des autres, les espaces laissés libres d'un édifice à l'autre, parfois très vastes, permettent de concevoir et voir encore les lignes du profil orographique naturel.** » ¹C'est le résultat cumulatif d'une succession de politiques d'aménagement et d'injection d'équipements se soumettant à un budget, un programme et une échéance, sans aucune vision ou démarche globale et cohérente prenant en compte tous les aspects de la vie urbaine de la ville : sociaux, économiques, environnementaux.

Lorsque pour des quartiers entiers se pose la question de leur transformations en véritable morceau de ville, il n'est question ni de les raser, ni de les refaire d'une pièce, en les figeant à nouveau dans un concept admis aujourd'hui et qui sera obsolète demain.

Le renouvellement urbain se fonde sur l'observation de l'élaboration des villes au cours des siècles, chaque époque ayant apporté sa contribution et laissé sa trace dans la ville d'aujourd'hui. L'harmonie naît de la diversité et de la reconstruction la ville permanente de la ville sur elle-même.

La ville moderne algérienne vis-à-vis des centres anciens semble avoir peu de contact avec le caractère concret et individuel des lieux et de l'environnement urbain. Ses fonctions et ses rôles sont strictement planifiés et séparés les uns des autres. Chaque fonction a un espace propre bien limité et lié aux autres fonctions par un système de réseaux de communications de plus en plus denses et ingérables. Ainsi, nous avons obtenu des cités dortoirs, des cités administratives, des zones industrielles... sans aucune mixité fonctionnelle.

¹COLAROSSO Paolo. La forme des villes d'Algérie [en ligne]. 1992. Disponible sur : <http://archnet.org/>.

Par contre, les centres anciens ou les villes historiques présentaient un système multifonctionnel avec des activités mixtes, résidentielles, sociales, politiques et économiques. Ils étaient l'expression d'une diversité fonctionnelle et sociale. Ils sont généralement positionnés sur un lieu identifiable et reconnaissable. Il existait toujours un rapport qualitatif avec le terrain et la ville. Ces centres restent comme des exemples de la bonne maîtrise de gestion des ressources du terroir.

La ville de Tlemcen par son caractère architectural distinctif et son histoire authentique, est l'une des plus importantes villes algériennes admissibles à devenir une métropole à l'horizon 2025.

On prévoit A travers ce projet de donner à la ville de Tlemcen sa place mérité en développant un projet qui vient 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, en favorisant un renouvellement qualitatif du tissu urbain existant, dans un souci de bâtir un territoire équilibré on privilégiant un développement « endogène ».

Problématique général

Aujourd'hui près de deux tiers de la population est citadine faisant que les villes deviennent de plus en plus grandes sous l'effet du développement urbain démesure cause par la démographie galopante à cause de l'exode de la population vers la ville à la recherche de l'emplir et d'un cadre de vie meilleur. Cette ruée importante de la population vers la ville a lourdement handicapé le fonctionnement de celle-ci notamment dans les quartiers centraux aujourd'hui asphyxiés par les piétons et par les voitures après l'augmentation du taux de motorisation

A Tlemcen, ville du patrimoine le quartier de la gare situé entre deux quartiers historiques ne parvient plus à jouer correctement son rôle d'articulation entre ces deux quartiers historiques à cause de sa structure qui ne s'adapte plus à cette fonction au vue de la présence d'activités incompatibles engendres par la gare ferroviaire autrefois périphérique, aujourd'hui au centre-ville occupant un foncier d'une valeur inestimable et présentant des nuisances de toutes natures.

A cet effet comme peut-on faire ressortir le quartier de son cloisonnement, afin qu'il soit réintégrer dans la ville de Tlemcen et le rendre dynamique et attractif en lui donnant une nouvelle image ?

Problématique spécifique :

Notre champ d'intervention « quartier de la gare » se trouve au cœur de la ville de TLEMCEM avec un emplacement stratégique ,le périmètre d'étude est un fragment historique donc il a une potentialité touristique, Agadir fut la première partie érigé de la ville de Tlemcen, elle rassemble plusieurs vestiges témoignant la présence Romaine par son axe historique et par ces rempares en pierre et plusieurs civilisations arabo-musulmanes, par la mosquée d'Agadir, et plusieurs mausolée... , ainsi qu'il présente une potentialité agricole avec ses terres fertiles, mais peu à peu ces terres commencent à être concurrencées par l'urbanisation et vu sa position par rapport à la ville, il peut avoir une potentialité commerciale.

A l'état présent, ce fragment est marginalisé, son tissu urbain paraît désarticulé et désordonné par rapport à d'autres fragments de la ville, ainsi que leur état de bâtis dégradés et leurs monuments non revalorisés qui donne une mauvaise image à l'entrée sud de la ville

Il s'agit de développer "réinventer le quartier à travers un grand projet innovant et contemporain visant à faciliter les échanges et les rencontres, accélérer le développement économique, produire des emplois, des logements et une nouvelle qualité de vie répondant aux besoins modernes tout en s'intégrant dans un contexte de centre ancien avec toutes les exigences urbanistiques et architecturales qu'il implique. Ce projet comprend une multitude d'interventions

Comment peut-on rendre le quartier fonctionnel et attractif tout en assurant son articulation avec son environnement en lui donnant une identité à la hauteur de son emplacement stratégique l'entrée de la ville de Tlemcen ?

Hypothèse

Réfléchir sur un projet urbain qui vient :

- Renforcer les enjeux environnementaux
- Améliorer la qualité de vie par l'offre de service et de logement
- Favoriser les aménagements des espaces publics par la création des parcs d'attractivités et les espaces de rencontre
- Créer une mixité fonctionnelle et sociale
- Intégrer le quartier de la gare dans son ensemble urbain
- Assurer une continuité urbaine historique.

Les objectifs:

Le but de la présente recherche est donc de répondre à la complexité liée au contexte du territoire et faire une proposition à l'échelle urbaine tlemcénien qui a pour objet :

- D'assurer la durabilité et la cohérence territoriale.
- Développer un réseau routier fluide et aller vers une mobilité meilleure.
- Respecter le paysage naturel et introduire la nature dans l'air urbaine de Tlemcen pour une qualité de vie meilleure.
- Intervenir sur un fragment urbain « quartier de la gare » en assurant un meilleur fonctionnement de cette entité et en veillant à son intégration au reste de la ville, tout en tenant compte des contraintes que présente le terrain.

Approche

Théorique

Introduction

Dans ce chapitre on traitera 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. Définition des notions clé liée aux thèmes:

1. Urbanisme:

1.1. Urbanisme :

« L'urbanisme est alternativement défini comme science, art et /ou technique de l'organisation spatiale des établissements humains. »¹

« L'urbanisme, entendu comme l'ensemble des techniques mises en œuvre pour organiser les villes afin d'en optimiser le fonctionnement et de l'adapter aux besoins de ses habitants ». ²

« Ne procède pas de l'action d'un seul acteur, mais d'une multiplicité d'organisations de nature et de perspectives différentes. L'urbanisme ne se structure pas en un seul système d'acteurs mais en une multiplicité de scènes ayant des fonctions sensiblement distinctes et regroupant une combinaison d'acteurs et d'organisations relativement spécifique. Ces scènes forment en cela autant de systèmes d'action qui concourent tous à la production de la ville, mais sont néanmoins irréductiblement différents, d'autant plus qu'ils ne sont pas réellement hiérarchisables. » ³

1.2. L'urbain :

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

¹Pierre Merlin et Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, P 792

² Pierre Merlin, Op cit, 793

³ Paul Boino .*Lyon, la production de la ville*, p 12

⁴Pierre Merlin, Op cit P 789

1.3. Le tissu urbain :

« Expression métaphorique assimilant les cellules construites et les vides d'un milieu urbain à l'entrelacement des fils d'un textile. On peut appeler tissu urbain l'ensemble des éléments du cadre urbain qui constituent un tout homogène. Le tissu urbain est l'expression physique de la forme urbaine. »

« Il est constitué par l'ensemble des éléments physiques qui contribuent à celle-ci – le site, le réseau viaire, la division parcellaire, le rapport entre les espaces bâtis et non bâtis, la dimension, la forme » et le style des bâtiments – et par les rapports qui relient ces éléments. »¹

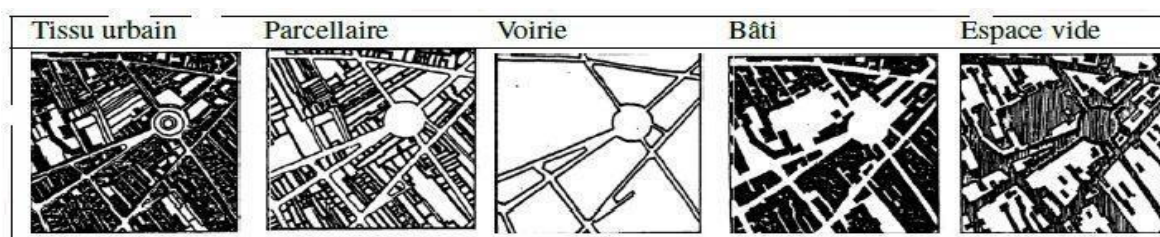


Fig.1 : le tissu urbain
Source : www.regardssurlaville.wordpress.com

Les trois constituants du tissu urbain :²

a- La voirie :

Le système viaire est le système de liaison de l'espace du territoire. Il est constitué par l'ensemble des circulations de fonction et d'importance variables. Ce réseau est destiné à innervier les parcelles, donc à relier entre elles les différentes parties du territoire. En principe, mais cette règle souffre peu d'exceptions, chaque parcelle est desservie par une circulation.

b- Le parcellaire :

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

c- 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.

¹Pierre Merlin, Op cit, P 766

² Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, UNESCO p4

- Les types de bâti : On distingue trois types de bâti selon la position de la construction dans la parcelle :

a) **Isolé** : le bâti est entouré de vide, la construction dispose de grande possibilité d'éclairage et d'aération, ce type caractérise la périphérie de ville .

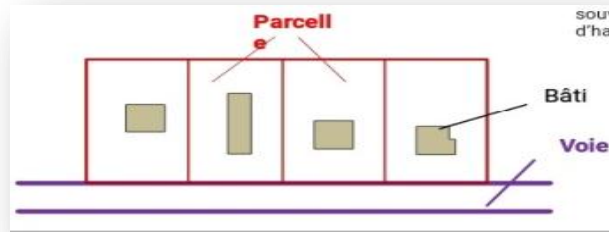


Fig.2 : bâti isolé

Source : cours PAS 3eme année. Mr Ben Arfa

b) **Linéaire** : Ce bâti est disposé du côté de la paroi sur toute sa longueur, la construction dispose de deux possibilités pour l'éclairage et l'aération.

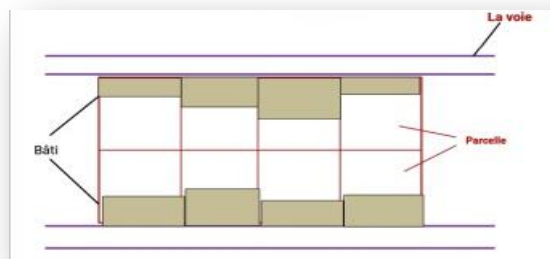


Fig.3 : bâti isolé

Source : cours PAS 3eme année. Mr Ben Arfa

c) **Planaire** : le bâti occupe pratiquement toute la parcelle, la construction dispose d'une seule possibilité d'aération et d'éclairage du côté de la voie. Toutes les autres ouvertures sont faites sur une ou plusieurs parois , ce type de bâti caractérise les zone centrales de la ville.



Fig.4 : bâti isolé

Source : cours PAS 3eme année. Mr Ben Arfa

1.4. La ville :

« La complexité du phénomène urbain engendre une difficulté pour définir la ville. « La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existé mais est apparue à un certain moment de l'évolution de la société, et peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment. Elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle, mais celui d'une nécessité historique qui a un début et peu avoir un fin » ¹

« La ville est non seulement un objet perçu et peut-être apprécié par des millions de gens, de classe et de caractère très différents, mais elle est également le produit de nombreux constructeurs qui sont constamment en train d'en modifier la structure pour des raisons qui leur sont propres. Tandis qu'elle peut rester stable dans ses grandes lignes pendant un certain temps ». ²

« Trois conditions sont indispensables pour qu'un établissement constitue une ville : l'agglomération de constructions, la population et les activités »³

La ville ne doit pas être perçue comme un objet mais comme un être vivant constitué d'organes vitaux qui s'influencent mutuellement et dont le dysfonctionnement de l'un se répercute sur les autres organes

¹ Leonardo Benevolo, l'histoire de la ville.

² Kevin Lynch, l'image de la cité.

³ Pierre Merlin, Op cit, P 818

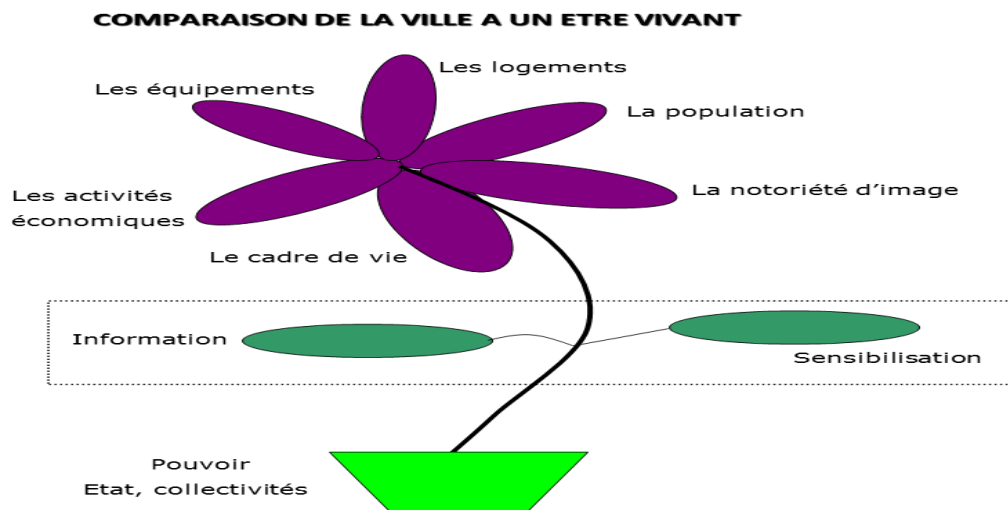


Fig. 5: Comparaison de la ville à la fleur
Source : cour 3eme année PAS

On peut établir une typologie de ville en fonction de :

- **la taille** (mesurée par le nombre d'habitants, ou l'importance de la zone d'influence, ou leur rang dans la hiérarchie urbaine : bourg, petite ville, ville moyenne, grande ville, métropole, mégapole)
- **la activité dominante** (bourg agricole, ville industrielle, ville commerciale, place financière, ville carrefour (ou nœud ferroviaire, port, aéroport), ville administrative, ville universitaire, ville touristique) ; on décrit toutes ces activités avec la notion de fonction urbaine
- **le plan** (ville-rue, plan hippodamie, plan radioconcentrique, plan biparti)
- **L'âge** (villes antiques, médiévales, modernes, contemporaines)
- **le niveau de développement** (villes des pays développés, villes du Tiers-Monde)
- **la civilisation à laquelle elles appartiennent** (villes européennes, villes nord-américaines, villes latino-américaines, villes musulmanes, villes indiennes, villes chinoises, villes africaines),
- **la croissance géographique : ville « verticale »** (Abidjan, Tokyo) ou horizontale (Los Angeles). ¹

¹ Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, UNESCO p4

1.5. Métropole :

« Du latin métro polis « mère des villes ». 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. »

« ville importante susceptible de constituer un pôle de développement capable d'attirer des activités et les habitants plus 650 000 »¹

1.6. Environnement :

« Ensemble des éléments physiques, chimiques, biologiques et sociaux qui caractérisent un espace et influencent la vie d'un groupe humain. »

« L'environnement est un système, c'est-à-dire un ensemble cohérent d'élément qui agissent et réagissent les uns sur les autres. »²

1.7. Aménagement :

« Ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue d'un territoire. »

- L'aménagement est une action volontaire, impulsée par les pouvoirs publics (gouvernement ou élus selon l'échelle du territoire concerné) qui suppose une planification spatiale et une mobilisation des acteurs (population, entreprise, élus locaux, administration.)
- L'aménagement peut se concevoir à des échelles très diverses : du territoire d'un pays (aménagement du territoire), jusqu'à une ville ou un quartier (aménagement urbain ou urbanisme), voire d'un local (aménagement d'un appartement, de bureaux, d'une usine), mais dans ce dernier cas, dans une acception plus limitée (disposition des objets et utilisation de l'espace disponible)
- L'aménagement est par essence global. Il en est ainsi lorsqu'on parle d'aménagement du territoire, de grands aménagements régionaux, d'aménagement urbain. Cependant, on peut employer ce terme, accompagné d'un adjectif, pour une action plus spécialisée : aménagement agricole, industrielle, touristique, etc. Il peut aussi appliquer à un milieu déterminé –

¹ Pierre Merlin, Op cit, P 461

² Pierre Merlin, Op cit, P 300

aménagement de la montagne, du littoral, de l'espace rural – ou à un secteur – aménagement routier, portuaire, etc.¹

1.8. Planification urbaine :

« Ensemble d'étude, de démarche, voire de procédures juridiques ou financières, qui permettent aux collectivités publiques de connaître l'évolution des milieux urbains, de définir des hypothèses d'aménagement concernant à la fois l'ampleur, la nature et la localisation des développements urbains et des espaces à protéger, puis d'intervenir dans la mise en œuvre des options retenues. Les documents d'urbanisme, à cet égard, font partie de la planification urbaine. »

Mais cette expression n'a pas de signification précise et ne correspond pas à une démarche particulière et organisée des pouvoirs publics.²

1.9. Phénomènes urbains :

a- Étalement urbain :

« L'étalement urbain est la propension des agglomérations urbaines à croître et se développer sur de 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. »

b- Conurbation urbaine :

« Le terme forgé par Patrick Geddes en 1915, s'applique aux régions urbanisées que la révolution industrielle a multipliées en Angleterre et en Ecosse. »

La conurbation est un phénomène relatif au gonflement de deux ou plusieurs villes de manière à ce que leurs tissus urbains se collent entre eux

¹Pierre Merlin, Op cit, P 41

²Pierre Merlin, Op cit, P 580

2. Projet urbain :

2-1 Projet urbain :

Selon Jean-Yves Toussaint : «Le projet urbain est un point de focalisation autour duquel s'entrecroisent divers acteurs qui s'impliquent dans l'évolution d'une ville donnée. Ce point de départ présuppose que le lieu est une entité apte à l'auto-développement .le projet urbain ne se traduit pas à appliquer à un lieu, des principes générique mis au point par ailleurs. il doit surgir de la dynamique locale. Cela suppose que le pouvoir central doit admettre la diversité des territoires qui le composent.» ¹

Selon Albert Levy : «le projet urbain est un projet de ville ou de partie de ville, c'est-à-dire un projet de forme urbaine, ou plus exactement un projet de contrôle de la forme urbaine, il aurait deux fonctions essentielles :

- contrôler et gérer les différentes interventions ponctuelles et architecturales
- Définir les différentes espaces public, leurs hiérarchies, leur rapport avec l'espace privé par une composition urbaine d'ensemble »²

Jaques Rey définit : « le projet urbain comme une manière contemporaine d'intervenir sur la ville en crise, non sur la totalité mais sur ses fragments.»³ »

Selon Philipe panerai : Le projet urbain désigne un concept novateur qui introduit une nouvelle approche d'intervention spatiale. Cette approche « ...Appelle de nouveaux outils conceptuels et de nouvelles techniques de projet ». Elle vient rompre avec « la démarche bureaucratique » ou la planification urbaine fonctionnaliste.⁴

- La forme urbaine comme enjeux :

Malgré l'évolution des théories sur l'architecture et la ville, on remarque que la ville continue d'être pensée par catégorie fonctionnelles, par programmes séparés et par quantité de bâtiments à édifier, ce qui nous a conduits vers un désastre généralisé. a causes de : ⁵

¹ SAIDOUNI Maouia « Eléments d'introduction à l'urbanisme : histoire, méthodologie, réglementation », Casbah édition

² SAIDOUNI Maouia, Op cit p 28

³ Jean Yves et Monique Zemmerman. *projet urbain, ménager les gens aménager la ville* . Editions Mardaga 1998 p 35

⁴ David MANGIN Philippe PANERAI ; « Projet urbain », p. 19

⁵ David Mangin et Philipe Panerai, *Projet Urbain*, Edition parenthèse, 1999, chapitre 1, P 7

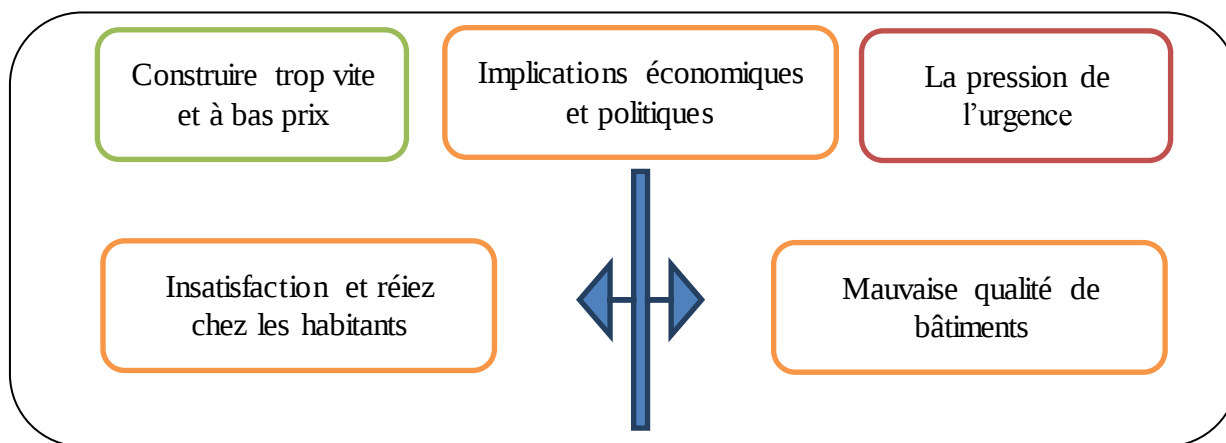


Fig. 6: la forme urbaine comme enjeux
Source : auteur

- **Construire la ville :**

Ce qui compte à l'échelle urbaine c'est la capacité des formes et styles des bâtiments à créer des tissus urbains compatibles avec les dispositions courantes

Pour partir de la réalité il faut admettre les programmes actuels tels qu'ils sont établis et financés, et les inscrire dans une perspective nouvelle qui prend en compte les évolutions possibles, les densifications, les substitutions, les changements d'usage.

Reconstruire une discipline :

- Primauté des espaces publics et respecte des tracés existants
- Découpage parcellaire en accord avec les types des bâtiments à édifier
- Dessin des façades et dispositions typologiques en relation avec les conventions du quartier ¹

« Le projet urbain [...] a pour but de trouver un compromis entre fonctionnalité, esthétique urbaine et tracés, d'une part, et les différentes échelles de composition, d'autre part. La notion de projet urbain intègre des dimensions multiples oubliée par l'urbanisme fonctionnaliste : composition (forme urbaine), embellissement et esthétique urbaine (image de la ville), articulation et hiérarchie des différents espaces (bâtiments dans son contexte, îlot, quartier, ville), insertion de l'œuvre conceptuelle dans un système de décision et de négociation entre les différents acteurs, en réaction à la bureaucratisation de l'urbanisme au cours des dernières décennies. »²

¹ David Mangin et Philipe Panerai, Projet Urbain, Edition parenthèse, 1999, chapitre 1, P 8, 9, 10, 11

² SAIDOUNI Maouia, Op cit, P 78

Le projet urbain vient réinterpréter les relations entre les édifices et la ville à travers une redéfinition et une redistribution des rôles des différents intervenants dans le projet de ville ainsi que de leur rapport avec les citoyens et les collectivités locales ¹

- **Les fondements de projet urbain :**

- a) **Politique :**

Le projet urbain doit faire l'objet d'une politique de l'état en la matière, pour lui mettre en place les mécanismes nécessaires et débloquer les fonds pour sa mise en œuvre.

- b) **Economique :**

Le projet urbain doit relancer l'économie locale par la création des postes d'emploi directes et indirectes et relancer l'économie locale

- c) **Sociale :**

Le projet urbain doit favoriser le brassage social de la population et son épanouissement.

- d) **Culturel :**

Le projet urbain doit mettre en évidence la culture locale sous toutes ses formes

- e) **Environnementale :**

Le projet urbain doit s'intégrer dans une démarche écologique et veiller au respect de l'environnement

¹ David MANGIN Philippe PANERAI ; « Projet urbain », p. 19

2. Renouvellement urbain :

L'étalement des zones urbanisées ne peut se poursuivre indéfiniment sans préjudice pour l'environnement. Pour limiter ce phénomène malgré l'augmentation de la population urbaine, l'amélioration des réseaux de transports qui raccourcissent les temps de déplacement et l'attirance de la maison individuelle, il faut reconquérir les centres ville anciens, transformer les friches industrielles et redonner vie aux grands ensembles des quartiers sensibles.

En clair il faut donner la priorité à la reconstruction de la ville sur elle-même.¹

a) Rénovation urbaine :

Démolition en vue d'une construction nouvelle, d'un secteur urbain occupé par des logements, des activités ou de façon mixte. Cette définition montre que le terme, consacré par l'usage et par la réglementation, est impropre : on devrait parler de démolition – reconstruction et réserver l'expression de rénovation à la réhabilitation.

La rénovation urbaine est une opération d'ensemble qui concerne la totalité ou l'essentiel, du bâti d'un secteur.²

b) Réhabilitation urbaine :

C'est l'ensemble des travaux visant à transformer un immeuble ou un quartier et en lui rendant des caractéristiques qui les rendent propre au logement dans des conditions satisfaisantes de confort et d'habitabilité tout en assurant de façon durable la remise en état de gros œuvre et en conservant les caractéristiques architecturales majeures des bâtiments.³

c) 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 »⁴

¹ Jean Bellmer, pour un urbanisme de projet, Édition Ellipses, 2011, P 124

² Pierre Merlin, Op cit, P 664

³ Pierre Merlin, Op cit, P 658

⁴ Maouia Saidouni, Op cit, p129

d) **Restauration urbain :**

C'est le maintien en l'état, sans modification, d'une œuvre d'art d'architecture ou d'un ensemble architecturale ou paysager, est de l'ordre de la conservation, la restauration est par l'addition ou le retranchement des matières de l'ordre de la transformation, selon les degrés plus ou moins importants, afin de répondre à des objectives variés.¹

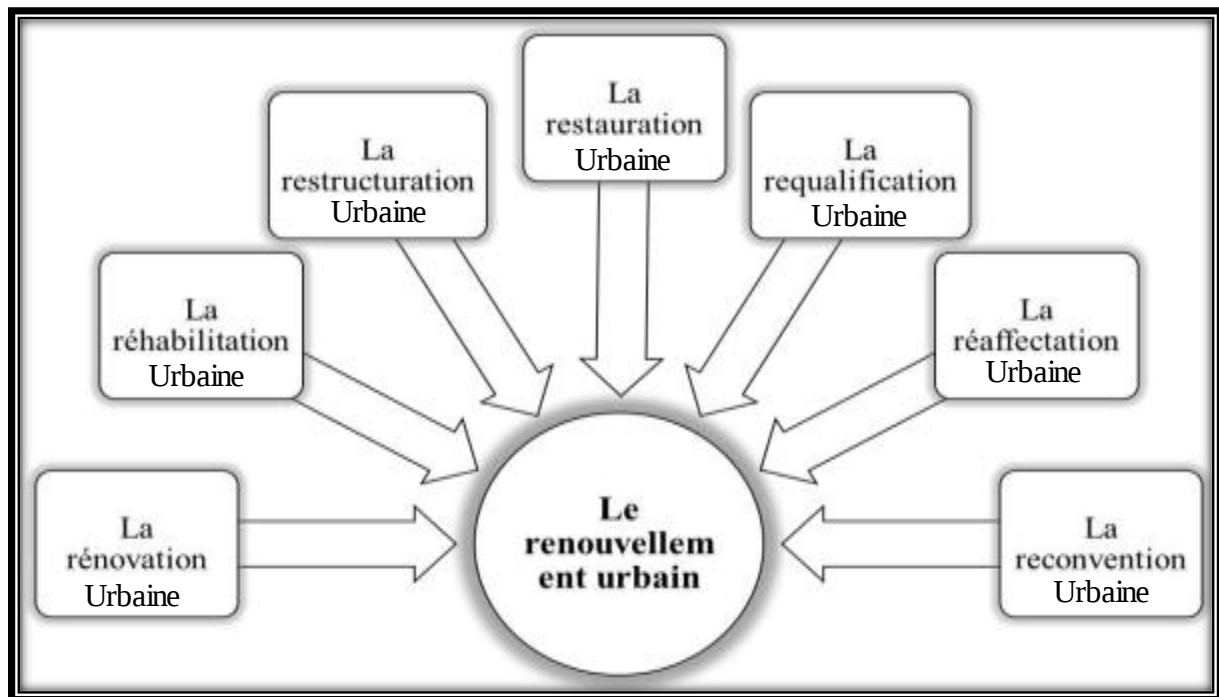


Fig.7 : Quelques interventions du renouvellement urbain
Source : Fait par l'auteur

¹ Pierre Merlin, Op cit, P 677

Dans ce chapitre on tente de traiter des informations relatives à l'analyse d'un ou plusieurs exemples de projet urbain dans le cadre renouvellement urbain dans le but d'avoir une source d'inspiration des différentes logiques de conception, de composition, des techniques et d'organisation relative à notre projet.

Notre choix s'est porté sur deux exemples :

1. Le quartier de la gare « PERGUEUX » France
2. La ZAC « zone d'aménagement concerté » de « la Part Dieu de Lyon » France



Fig.8 : Nouveau quartier de la Part-dieu Lyon
Source : www.ipinimg.com

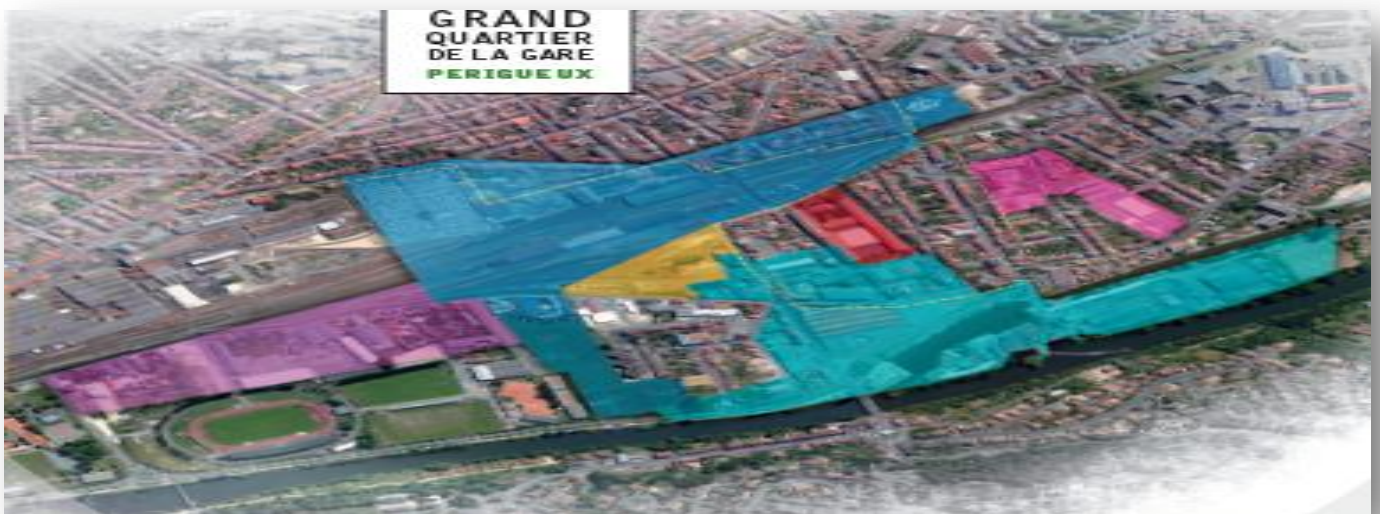


Fig.9 Le quartier de la gare « PERGUEUX » France
Source : www.batiactu.com

2. Etude des exemples:

2.1 Exemple 01 : Le quartier de la gare « PERGUEUX » France :

1) Critère de choix

Cet exemple aborde de problématique urbaine semblable à la nôtre, le quartier est divisé en deux parties par le chemin de fer qui crée une rupture urbaine dans le tissu, notamment qu'il est à proximité du centre-ville et possède un patrimoine culturel.

2) Situation et description :

PERGUEUX est une agglomération française, chef-lieu de département de la D'orgone dans la région administrative d'Aquitaine.

Au cœur de la ville et de l'agglomération, le grand quartier de la gare a un potentiel riche et varier.



Description de projet :

Nom : quartier de la gare de Périgueux

Date de réalisation : 24 mars 2013

Surface : 110 hectares

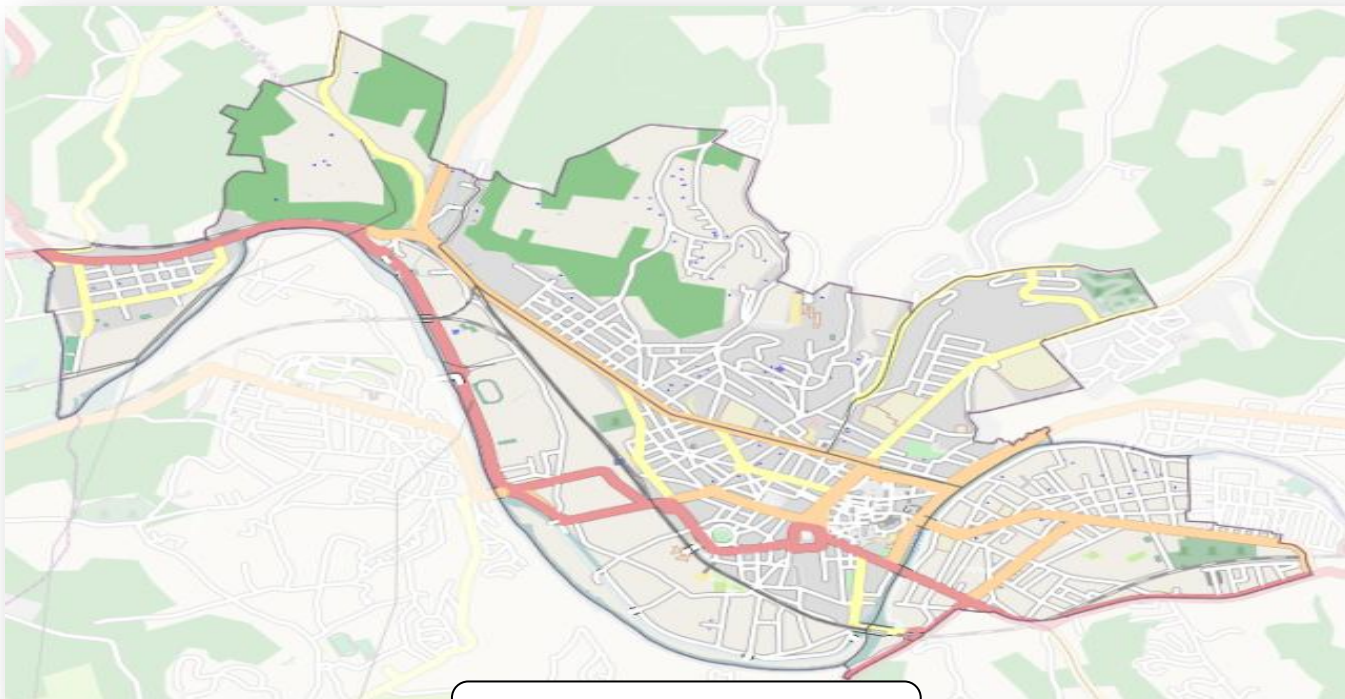


Fig.12 : périmètre de projet
Source : <http://www.caue-nord.com>



Fig.13 : périmètre de projet
Source : <http://www.caue-nord.com>

3) Les objectifs de projet :

Avec ce projet, la ville souhaite positionner ce secteur comme nœud d'échanges, lieu d'accueil d'habitat pour les familles et d'activités économiques pour les entreprises du tertiaire.

Transport, logement, espaces verts, équipements et déplacement doux sont envisagés pour offrir un cadre de vie social et environnemental attractif et de qualité.

- Prendre en compte la réalité du marché économique et immobilier, ne pas saturer et ne pas proposer une offre inadéquate, atténuer les deux coupures dans les fonctionnements du quartier
- repenser la circulation dans son ensemble pour améliorer la desserte locale
- Amélioration de la desserte locale
- Franchissement de les modes de déplacements, performance des transports en commun, capacité d'intégration des flux traversant.

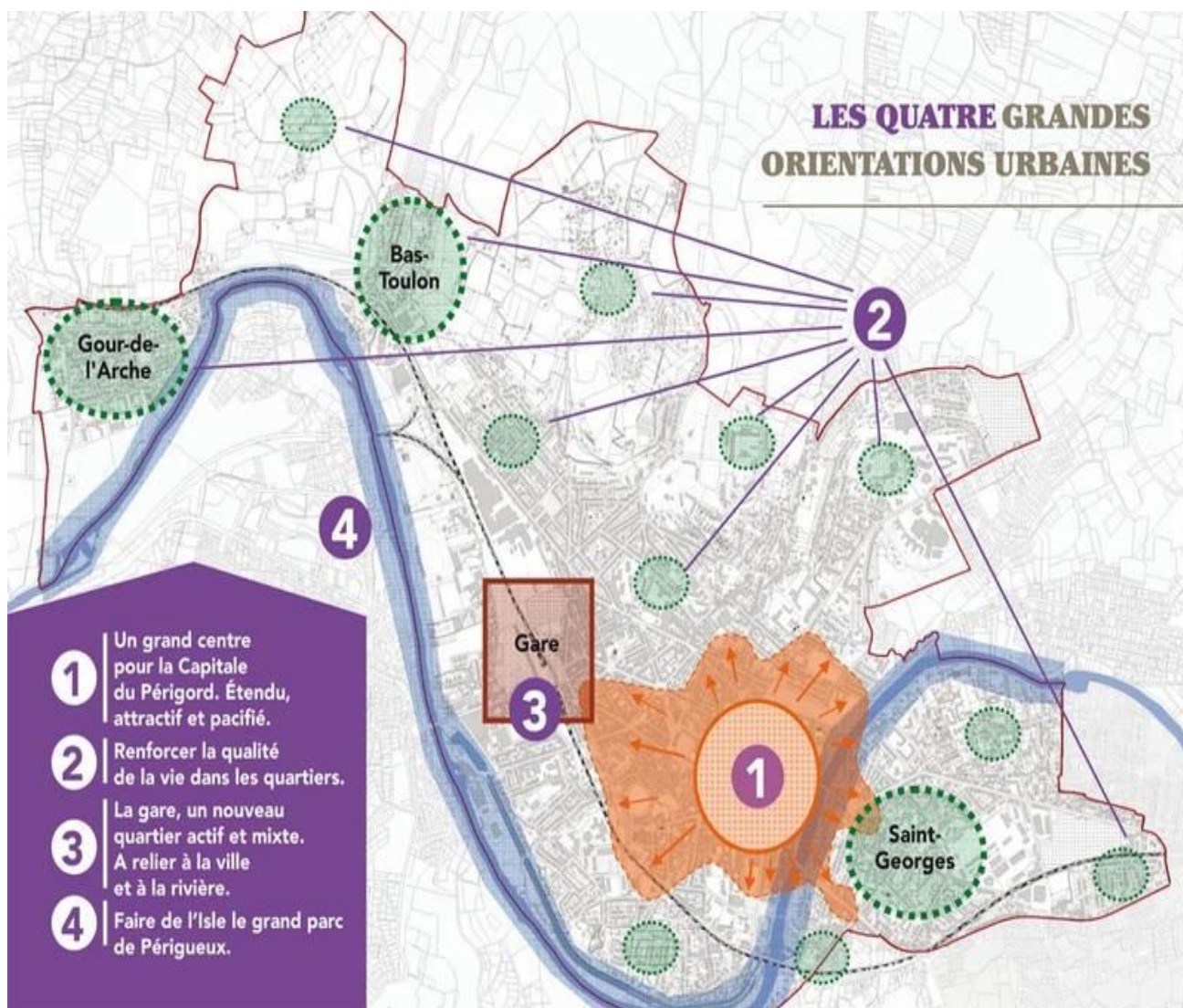


Fig. 14: les orientations urbaines
Source : <http://perigueux.fr/projets-et-travaux>

Les principaux dysfonctionnements urbains :

• Contexte

Un périmètre de projet d'environ 110 hectares à proximité immédiate du centre-ville.

Deux quartiers en mutation : le bassin et saint martin

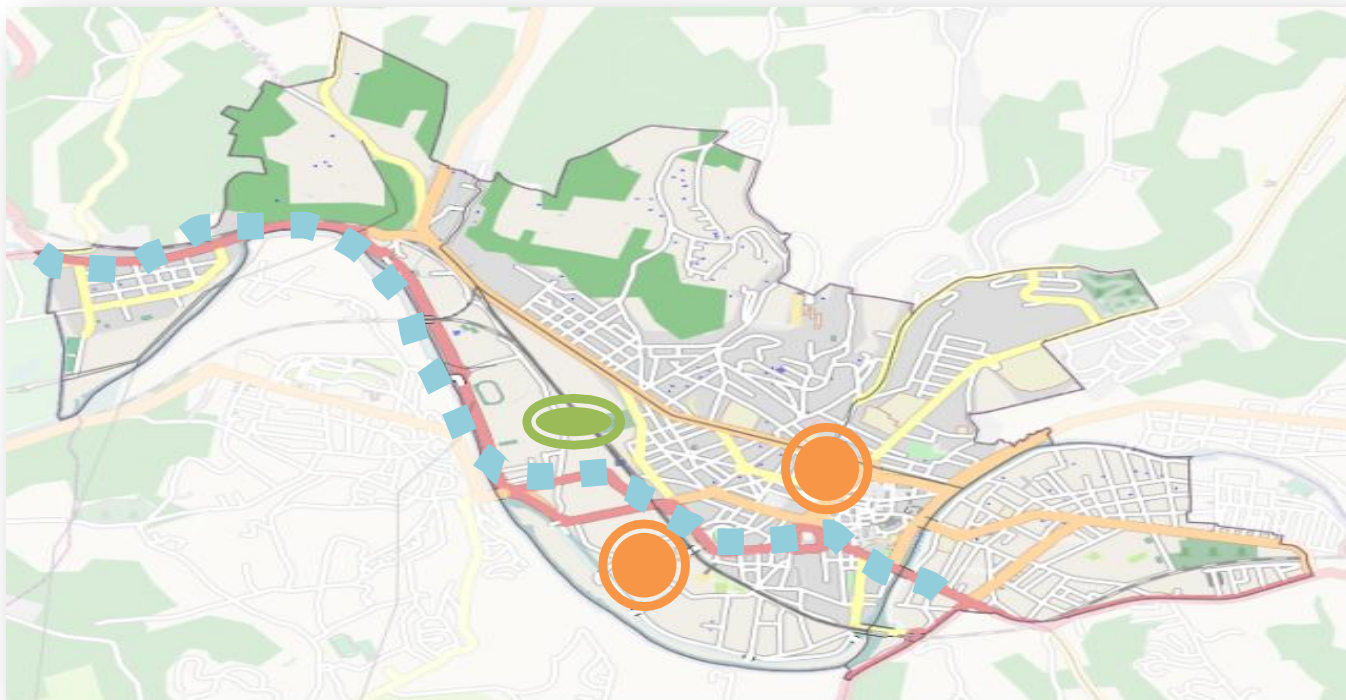


Fig. 15: les principaux dysfonctionnements
Source : <http://perigueux.fr/projets-et-travaux>

--- Voie ferrée une frontière et coupure ● Points d'accès limités ○ Élément patrimoniaux

• Contraintes

Le site du projet possède des contraintes topographiques liées à la plateforme de la gare qui génère levées de terrain et talus.

• Déplacements :

- Des forts trafics de transit portés par des axes automobiles structurants pénalisant les modes actifs
- Des fortes contraintes à la circulation (qui limitent les possibilités de diffusion)
- Des possibilités de franchissement limitées au sud, présentant un bilan coût/avantage déséquilibré

Schéma de projet urbain :



**OPÉRATION PROGRAMMÉE
D'AMÉLIORATION DE L'HABITAT**

**CENTRE TERTIAIRE
MULTI-ACTIF**

PARC ACTIF DES STADES



Fig.16 plan d'aménagement proposé de nouveau quartier
Source : www.batiactu.com

ECO-PARC DU BASSIN

RÉSIDENCE DE LOGEMENTS

ECO-QUARTIER DU BASSIN

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

Scénario programmatique:

- **Développement économique**

Centre des affaires : emprise parcelle 3300 m²

Digital Valley : emprise parcelle 3000 m²

Développement économique 15000 m²

Cité de la gastronomie :

Hôtellerie (R+3) + commerces : restaurant emprise parcelle 1000 m²

Foyer des jeunes travailleurs 2300 m²

Site d'économie collaborative : nouveau bâtiment ou hangars existants, à définir

- **Déplacement / stationnement**

Nouvelle hiérarchisation du réseau avec irrigation du centre-ville renforcée / requalification des voies.

Meilleur répartition des flux par un nouveau jalonnement.

Une alternative, l'élargissement de la traversée actuelle des ponts :

Pont des faînéants et pont de la cité pour intégrer une voie réservée bus

Un principe de fluidification pour les transports en commun sur l'avenue du Maréchal Juin/Louis Blanc et rue Chanzy avec des voies réservées vers le centre-ville et à la proche des carrefours.

Gestion de nouveaux carrefours et des carrefours modifiés



Fig.17 : plan d'aménagement de nouveau quartier
Source : <http://perigueux.fr>

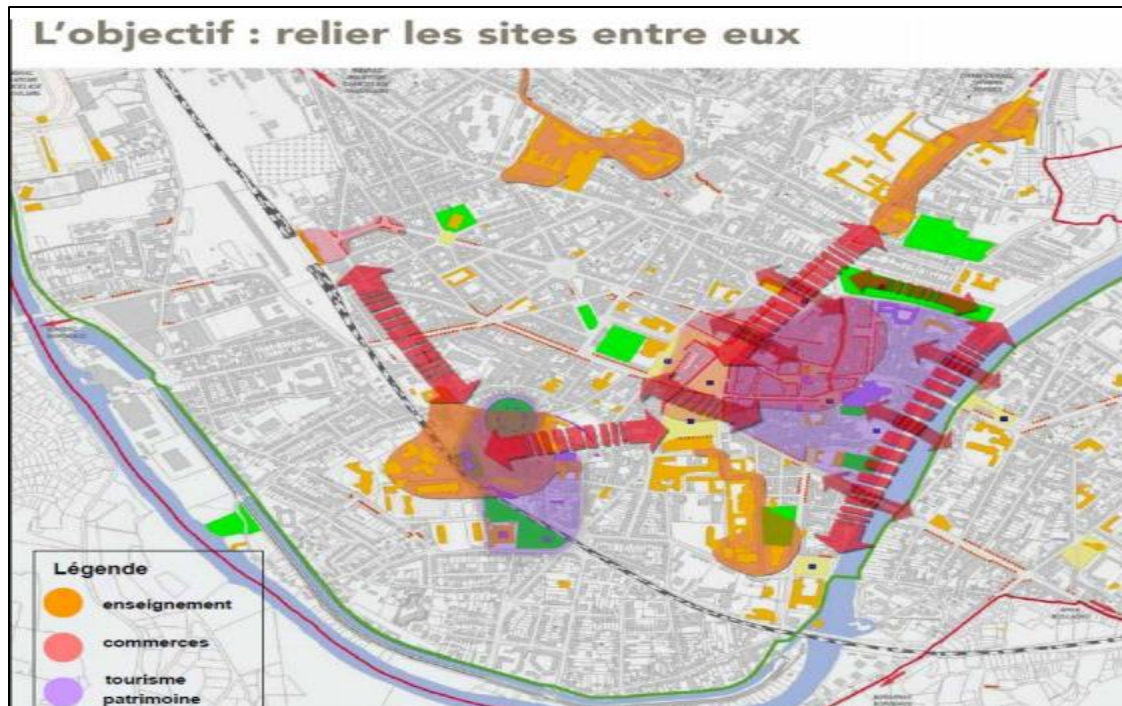


Fig.18 l'objectif de projet
Source : www.perigueux.fr



Fig.19 l'objectif de projet
Source : www.perigueux.fr

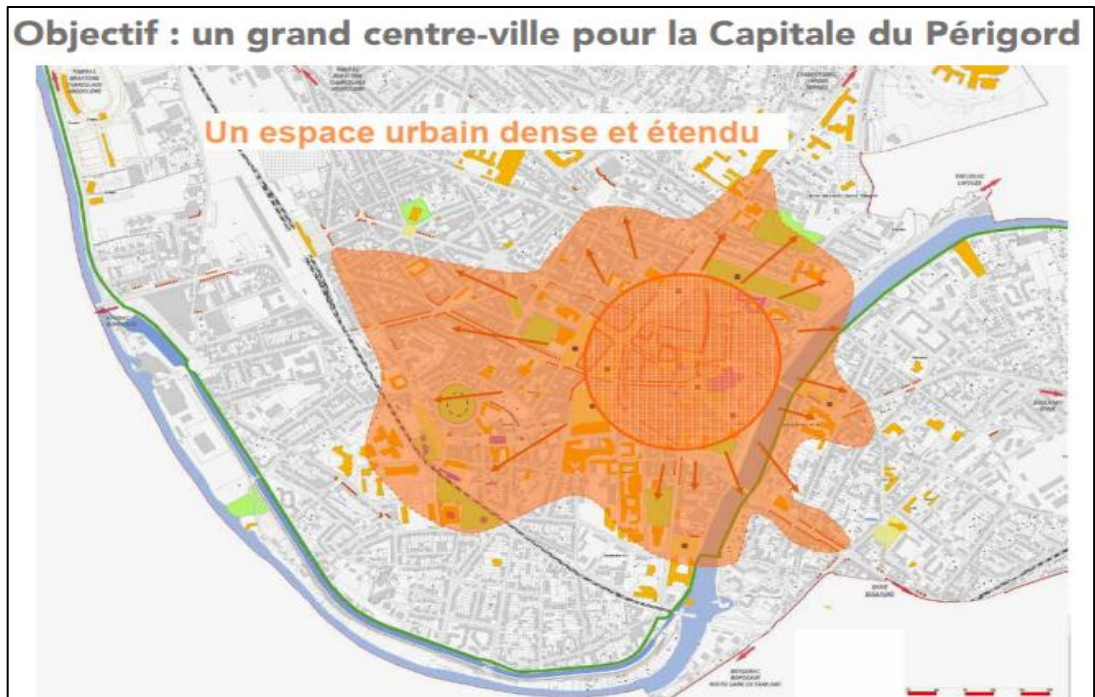


Fig. 20 : L'objectif de projet
Source : www.perigueux.fr



Fig.22 : Future gare
Source : www.perigueux.fr



Fig.23 : Future quartier
Source : www.perigueux.fr

2.2 Exemple 02: La ZAC de « la Part Dieu de Lyon » France :

1. Critère de choix :

Le projet de la ZAC de la Part-dieu est un projet d'une grande ampleur, il se développe autour des questions de mobilités, de développement économique et de la qualité de vie en hyper centralité métropolitaine. Cet exemple traite également du souci d'intégration entre ancien et moderne ainsi qu'entre les édifices de petite et grande échelle.

2. Situation et description :

La ZAC Part-Dieu se situe en plein cœur de la métropole lyonnaise et représente l'un des moteurs de son rayonnement et de son attractivité à l'échelle nationale et européenne.

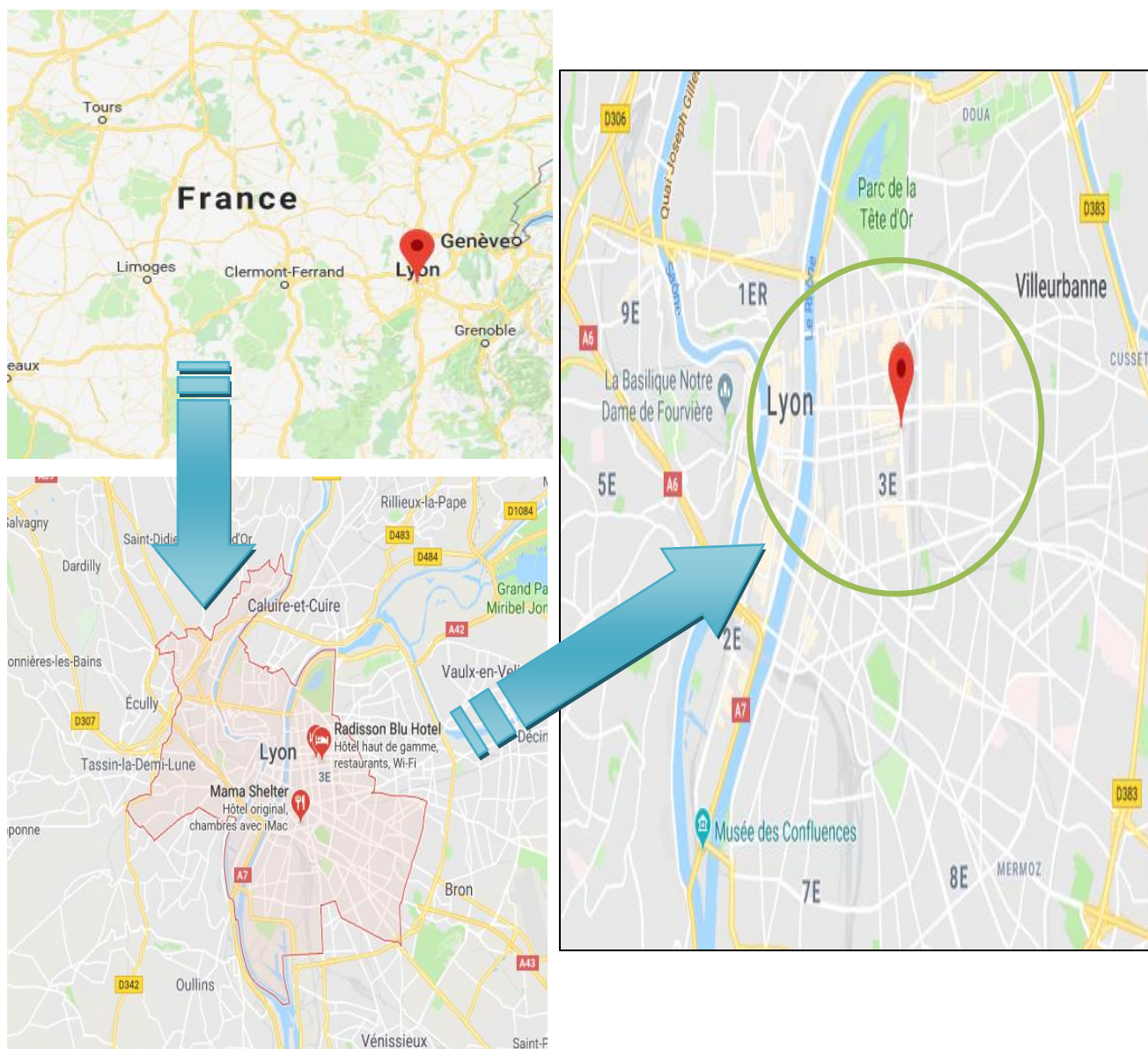


Fig. 24 : Situation du quartier de la Part-dieu
Source : Google.maps.com

Il s'agit d'un quartier d'une grande mixité fonctionnelle. Il est concerné par un projet d'intervention dans le cadre de la ZAC ; son programme prévoit 2200 entreprises, 2000 logements avec commerce et services de proximité, une bibliothèque –auditorium ainsi qu'une gare, un hôtel et un centre commercial

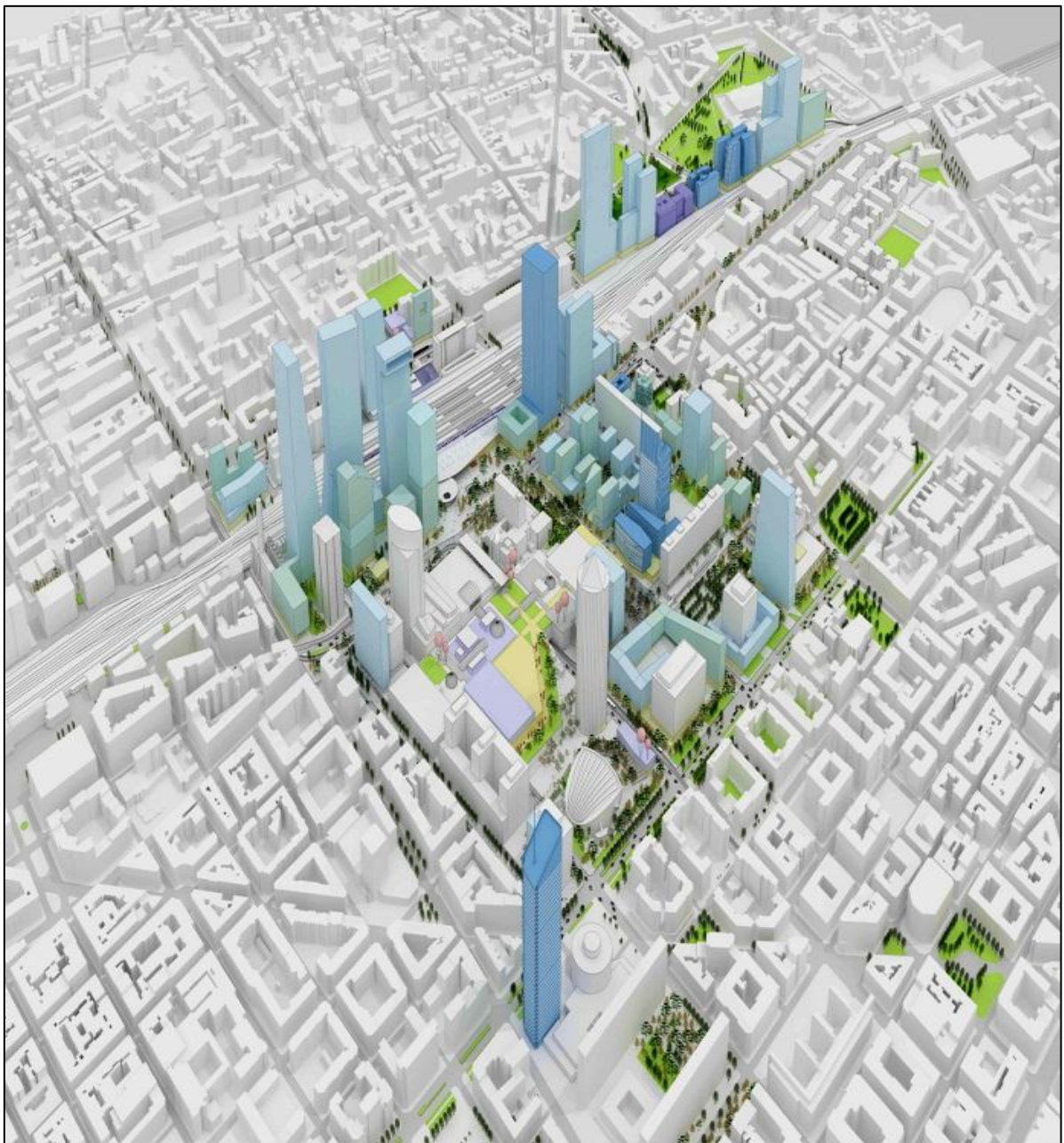


Fig.25 : vue de nouveau quartier de la Part-dieu
Source : upload.wikimedia.org

3. Les objectifs :

Il s'agit de développer "réinventer " le quartier de Part-dieu à travers un grand projet innovant et contemporain visant à faciliter les échanges et les rencontres, accélérer le développement économique, produire des emplois, des logements et une nouvelle qualité de vie répondant aux besoins modernes tout en s'intégrant dans un contexte de centre ancien avec toutes les exigences urbanistiques et architecturales qu'il implique. Ce projet comprend une multitude d'interventions qui visent à :



Fig.26 : Le quartier de la Part-dieu
Source : upload.wikimedia.org

- ❖ Développer les mobilités durables : Le projet vise à renforcer durablement les intermodalités en accès à la gare et au réseau de Transports en Commun Urbains et rééquilibrer les accès en faveur des modes doux, marche à pied et vélo prioritairement.
- ❖ Rendre le quartier plus agréable à vivre, Repenser les espaces publics pour intégrer des lieux de pause et des espaces verts, d'augmenter l'offre de loisirs, de créer des commerces et des services au pied des immeubles et de construire de nouveaux logements.

- ❖ • Conforter l'attractivité économique : l'enjeu en terme économique est de produire une offre immobilière, neuve ou réhabilitée, adaptée aux différents types d'entreprises pour favoriser leur implantation ou leur développement sur le quartier.

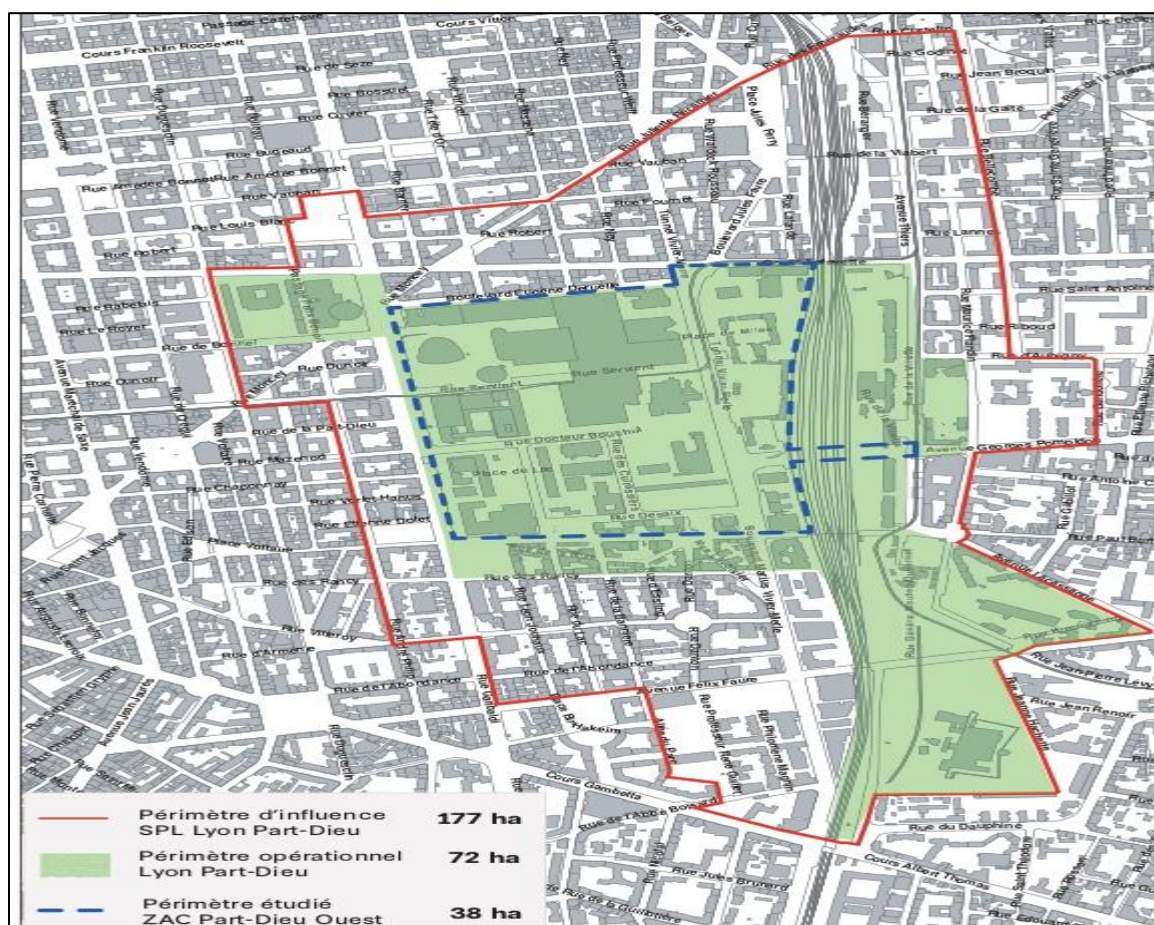


Fig.27 : quartier de la Part-dieu
Source : upload.wikimedia.org

4. Les principes d'aménagements :

- ❖ L'intégration de ce projet par rapport à son environnement passe impérativement par une préservation de la mémoire du site (des constructions dans le même esprit que l'existant dans la bande périphérique du quartier ; la continuité du tracé viaire)



Fig. 28 : nouveau quartier de la Part-dieu
Source : www.ipinimg.com

- ❖ L'aspect novateur et contemporain du projet se traduit par des édifices de grande envergure au centre du quartier mais surtout dans sa limite et qui côtoie la gare et le réseau de voies ferrées et offre ainsi plus de libertés.



Fig. 29 : futur quartier de la Part-dieu
Source : www.ipinimg.com

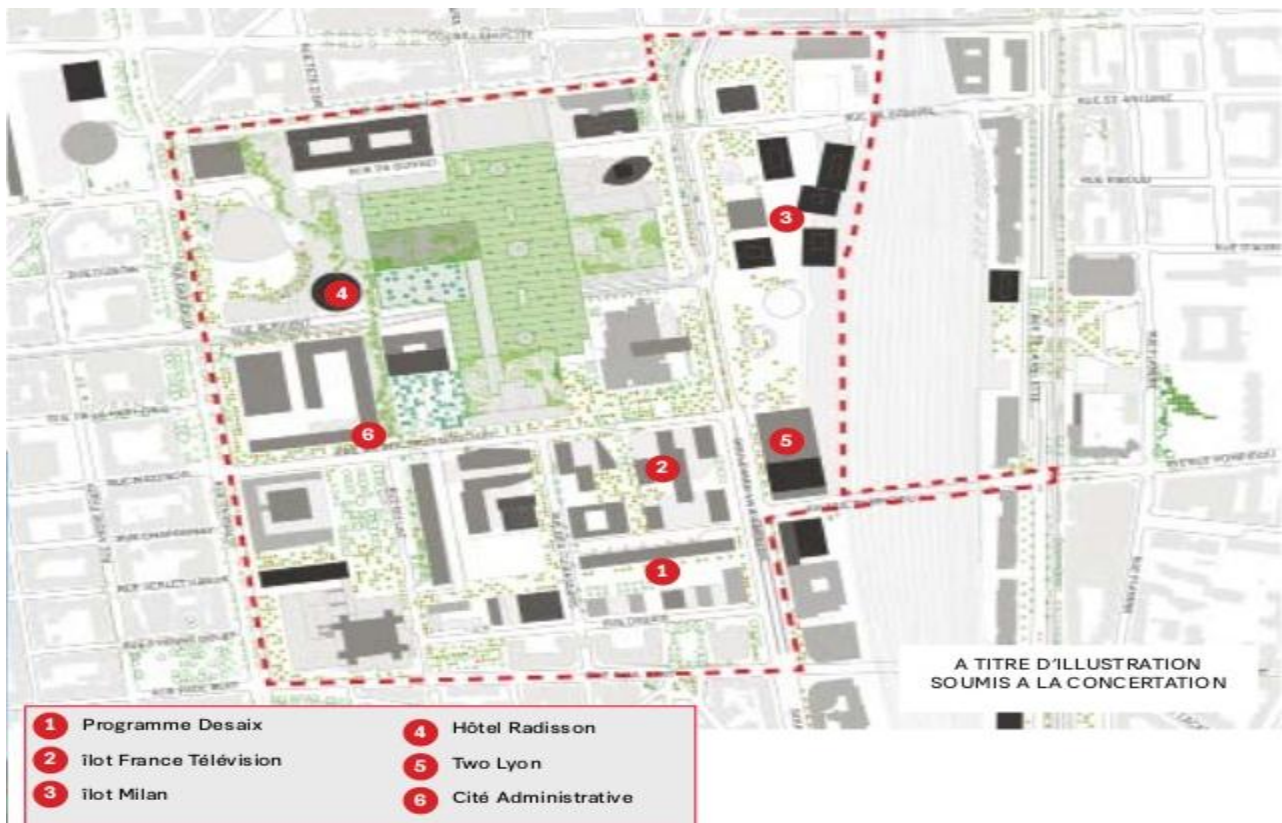


Fig. 30 : programme de
Source : www.ipining.com

- ❖ Les deux entités précédentes sont reliées par un centre commercial qui joue le rôle de passerelle entre leurs deux échelles : il représente un équipement commercial pour les édifices à échelle humaine et un espace public pour les tours de grande hauteur grâce à sa terrasse aménagée.
- ❖ L'attractivité et la proximité de ces lieux est renforcée par des équipements qui abolissent les limites et se prolongent vers l'extérieur offrant des espaces urbain d'exception tel la gare et le centre commercial.

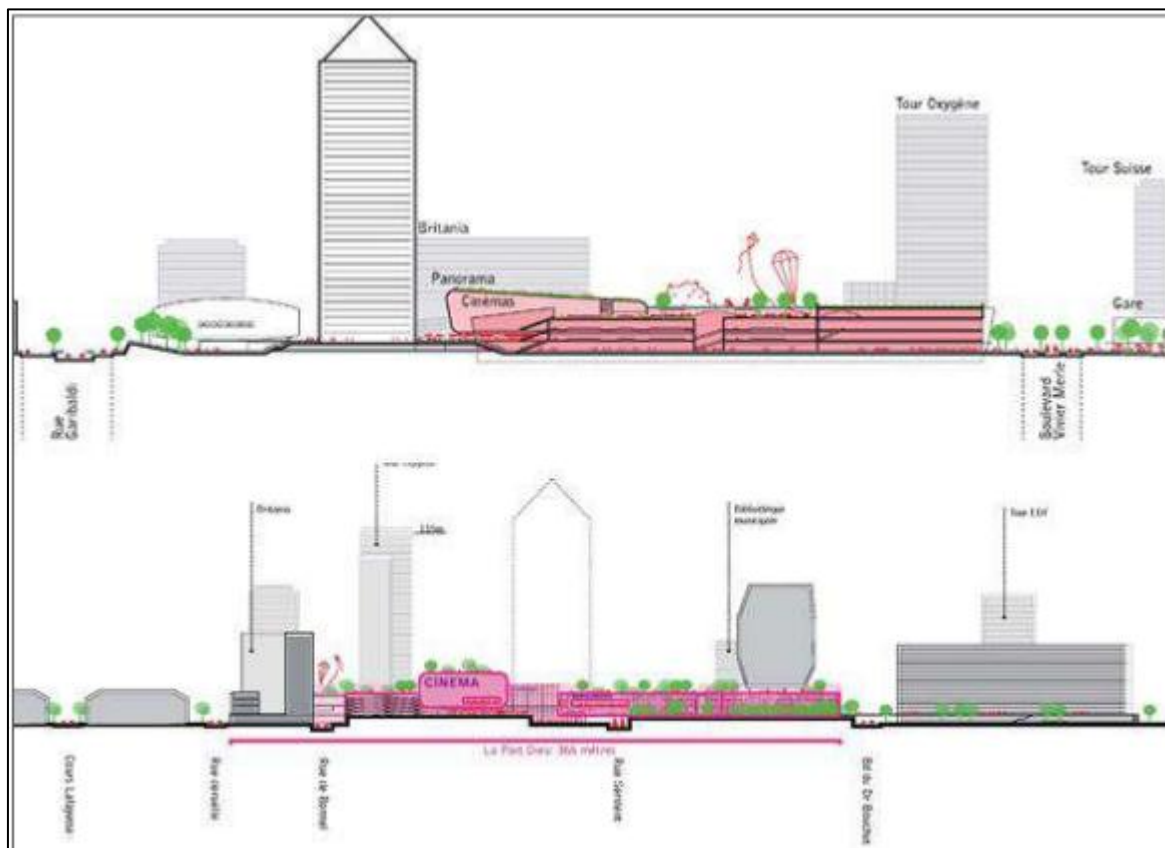


Fig.31 : coupe sur les tours
Source : www.ipinimg.com

Ce projet a l'ambition de donner un nouveau souffle à la Part-Dieu, en s'appuyant sur une vision équilibrée et respectueuse de l'existant tout en dessinant un espace favorable au développement économique mais aussi un territoire de vie, plus fluide, plus agréable, plus vert, plus vivant et mieux connecté à la ville. Le souci d'intégration de ce projet et la composition entre ancien et moderne est un point hautement présent dans notre site d'intervention ; les principes d'interventions proposés par la ZAC dans ce sens pourraient représenter (une foi adaptée à l'échelle de notre aire d'intervention) un point de départ et une source d'inspiration.

2.3 Exemple 03: El Merdja Laghouat :

1. Critère de choix :

Dans cette partie du mémoire il sera question d'analyser des projets réalisés sur des aires d'intervention présentant les mêmes caractéristiques ou la même problématique que la nôtre afin d'en faire ressortir les outils et les concepts qui serviront de base de notre intervention. et après l'analyse de deux exemples internationaux il faut analyser un autre à l'échelle nationale afin de connaître les différentes problématiques dans un territoire semblable à notre périmètre d'étude .



Fig. 40: habitat collectif de quartier El Mardja
Source : scontent-mrs1-1.xx.fbcdn.net

2. Situation et description :

Le quartier d'el Merdja, situé en Algérie dans la wilaya de Laghouat dans la zone nord de la commune de Laghouat, il occupe une surface très importante



Fig. 41: la position de Laghouat à l'échelle nationale
Source : scontent-mrs1-1.xx.fbcdn.net

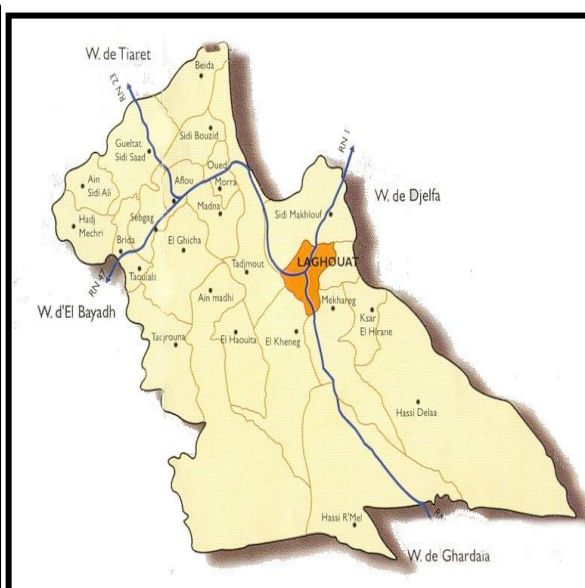


Fig.42 : les communes de la wilaya de Laghouat
Source : scontent-mrs1-1.xx.fbcdn.net

Description de projet :

Nom : Quartier de Merdja

Date de réalisation : février 2017

Surface : 110 ha



Fig. 43: situation de quartier par rapport à la ville
Source : google.maps.com

3. Le programme :

Selon l'étude de POS d'El Merdja le projet se compose :

- Habitat collectif :
 - 942 logs réalisés
 - 778 logs en cours
- Habitat individuel en cours
- Les équipements :
 - Dans ce projet la partie nord est réservée pour une bande des équipements afin de faciliter l'accessibilité à ses dernières.
 - Un CEM et un groupe scolaire sont réalisés
 - Des administrations projetées

Le quartier El Merdja est un quartier périphérique situé à l'entrée nord de la ville de logement.

Il est conçu sur un terrain présentant des contraintes topographiques faisant que le quartier soit un peu fragmenté.



Fig. 44: situation de quartier par rapport à la ville
Source : google.maps.com

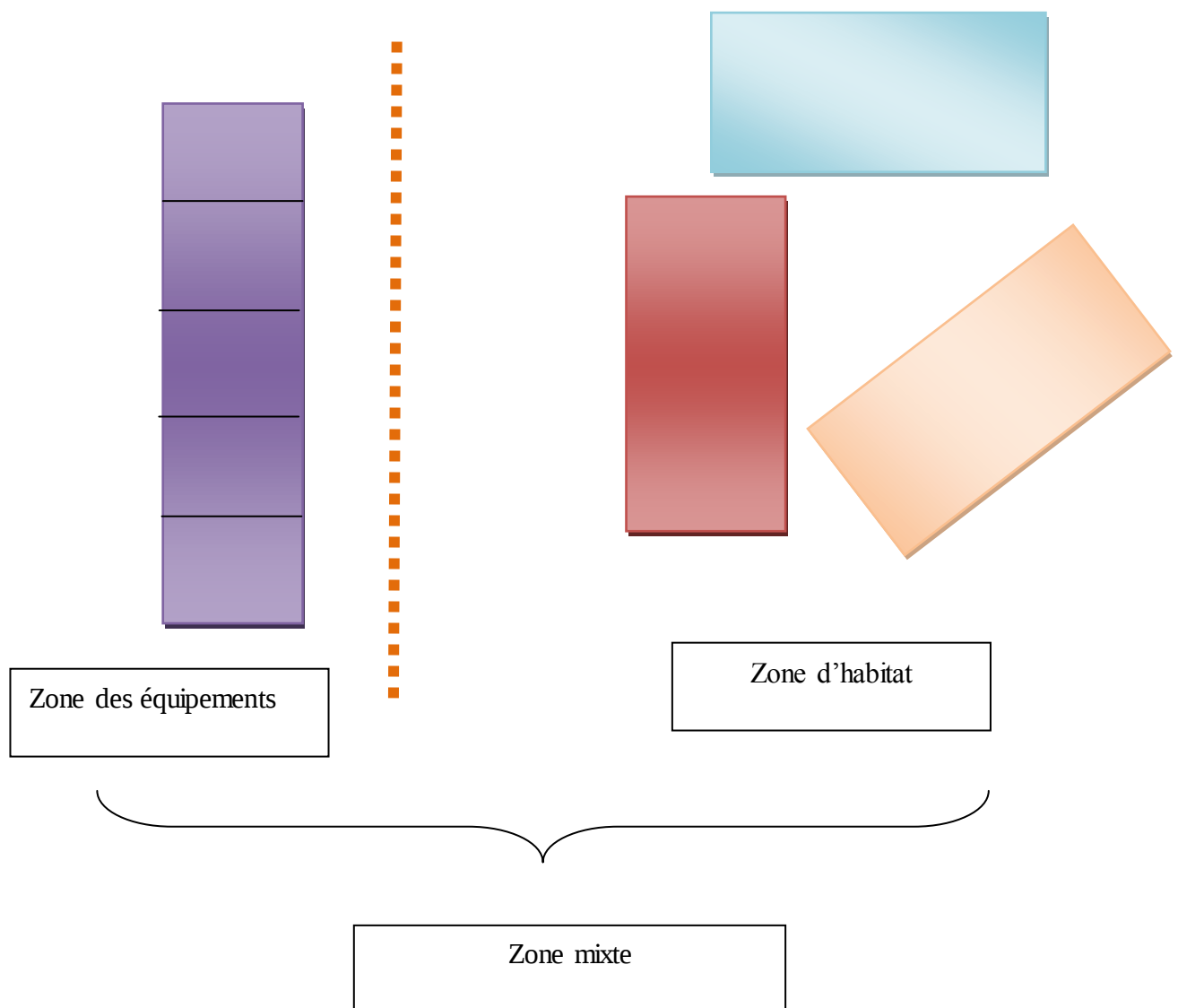


Fig. 45: habitat collectif
Source : scontent-mrs1-1.xx.fbcdn.net

Les principes de conception :

Le projet présente une structure d'accueil importante pour l'ensemble des équipements et des logements, ainsi que pour la population sous ses différentes catégories.

Le concept était d'arriver à répondre aux différents besoins exprimés par la population locale en matière d'équipements, d'infrastructures et de logements, à court, moyen, et long terme.



- La relation entre la voie et la paroi :



La relation entre la voie et paroi est appliquée dans la zone d'habitat

- ■ ■ Les formes des équipements ne répond pas au principe de continuité on remarque que la relation entre les parois et la voie est absente.



Zone d'habitat



Zone d'équipement

Fig.46 : vue aérienne sue le quartier
Source : google.maps.com

- L'absence de l'espace appropriable :



Fig47. : vue aérienne sue le quartier
Source : google.maps.com



Fig. 48: vue aérienne sue le quartier
Source : google.maps.com



Cette zone d'habitat assure la présence d'un espace appropriable donc l'objectif de projet urbain est appliqué.



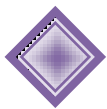
Cette zone pose le problème de l'absence d'un espace appropriable

- L'absence de l'espace public :

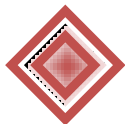


Fig.49 : vue aérienne sur le quartier
Source : google.maps.com

Cette zone se caractérise par un groupement d'unités d'habitations collectives autour des espaces de loisirs et de convivialité (aire de jeux pour enfants, sport, espace vert)



Aire de jeux pour enfants



Stade de football

Dans les logements des habitat collectifs , l'espace appropriable est quasiment présent avec des aire de jeux pour enfant et des espaces verts.



Fig.50 : vue aérienne sue le quartier
Source : google.maps.com



aire de jeux pour enfants

Synthèse

	Exemple 1	Exemple 2	Exemple 3
Situation	International	internationale	National
Critère de choix	La meme problématique que notre site	Un quartier qui pose les mêmes problèmes que notre site	Un projet à l'échelle locale
Surface	110 ha	67 ha	110ha
Objectifs	• Améliorer la qualité d'habitat. • Relie les sites entre eux. • Intégrer des espaces publics.	Garder la mémoire de site par l'utilisation de même esprit existant avec l'intégration des tours (contemporain)	La mixité fonctionnelle Des habitats avec leurs espaces appropriables

Tableau comparatif des exemples
Source : fait par l'auteur

Approche Contextuelle

Introduction :

Depuis sa consécration en 2011 capitale de la culture islamique, la "perle du Maghreb", Tlemcen a pris une dimension touristique très importante de par la grandeur de son histoire et de ses nombreux vestiges, témoins d'époques anciennes, et de ses sites naturels d'une beauté imprenable.

Tlemcen est une véritable perle du Maghreb arabe, qui s'est renouvelée et diversifiée comme tout ce qui vit, au gré des cultures et des civilisations qui l'ont courtisée.

Ancienne métropole culturelle, celle-ci joua à travers les âges, un rôle majeur dans l'histoire méditerranéenne, tant sur le plan politique que culturel. Du néolithique à la colonisation française, elle entretint beaucoup de relations avec le pourtour méditerranéen.

Plusieurs fois assiégée et détruite, sa population massacrée, Tlemcen résista toujours à toutes les vicissitudes de l'histoire, pour renaître constamment, retrouver chaque fois une prééminence prestigieuse dans l'histoire du pays. ...

Capitale politique et intellectuelle par excellence, Tlemcen a vu se développer à travers les siècles, et compte tenu de sa proximité avec l'Andalousie, les sciences et les arts.

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

«Les préoccupations de toute analyse urbaine sont de reconnaître les mécanismes de la dynamique urbaine afin d'agir pour une croissance par la recherche de la forme, d'organisation et de fonctionnement approprié.»²⁹

Philippe Pannerai

²⁹ Philippe Pannerai

Afin d'arriver à une certaine cohérence de la ville de Tlemcen et définir les différents enjeux et défis pour la ville, il faut faire un état des lieux de ce fait une analyse urbaine est réalisée selon la méthode de diagnostic partagé basé sur la méthode SWOT pour définir les atouts, faiblesse, opportunités, menaces

1- La méthode SWOT :

La démarche d'analyse est basée sur un outil connu et appelé SWOT ou AFOM

Cet outil combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement.

Logique de l'analyse SWOT	Positif	Négatif
Interne	Forces	Faiblesses
Externe	Opportunités	Menaces

Le but de l'analyse est de prendre en compte dans la stratégie, à la fois les facteurs internes et externes, en maximisant les potentiels des forces et des opportunités et en minimisant les effets des faiblesses et des menaces.



Fig.51 : signification de SOWT
Source : <https://medium.com/>



Fig.52 : signification AFOM
Source : <https://www.creerentreprise.fr/swot>

2- Les composants du territoire de projet :

La méthode SWOT est basée sur le diagnostic du territoire qui porte sur les éléments suivants :

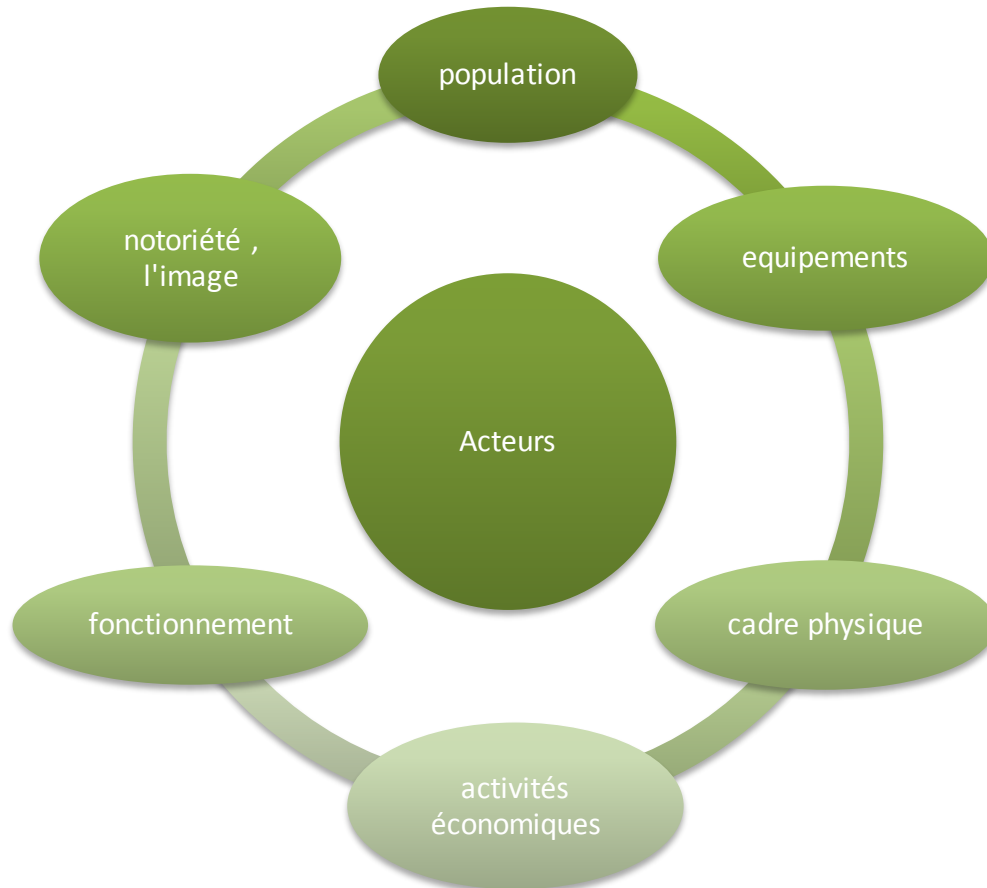


Fig.53 : Les 6 composants du territoire de projet : SWOT
Source : Fait par l'auteur.

- L'outil mix territoire vise à repérer les données descriptives les plus caractéristiques du territoire, les grands enjeux qui s'y révèlent et les projets qui y sont engagés.
- Il s'agit, de parvenir à sélectionner les facteurs descriptifs dominants du territoire sur lesquels on s'appuiera ensuite dans le déroulement de l'étude pour élaborer les stratégies d'intervention.

Les facteurs clés d'évolution :

Ce sont les actions à mener sur le territoire pour tirer profits de ses opportunités et ses forces et pour pallier à ses handicaps et ses menaces.

3- L'élaboration des scénarios :

1. **Etape :** elle consiste à mettre au point une matrice des impacts croisés :

- à partir de la détermination des indices d'influence (II)
- à partir des indices de dépendance (ID)

	A	B	C	D	E	F	G	H	ID
A		0	0	0	0	0	0	0	0
B	0		0	0	0	1	0	0	1
C	0	0		0	0	1	0	0	1
D	0	0	0		0	0	0	0	0
E	1	1	1	0		1	0	1	5
F	0	1	1	0	1		0	1	4
G	0	1	0	0	0	0		0	1
H	0	1	0	0	1	1	0		3
II	1	4	2	0	2	4	0	2	

Fig.54 : Matrice des impacts croisés
Source : document sur l'approche méthodologique du montage de projet.

Sur la matrice des impacts croisés, seront disposés les facteurs clés d'évolution verticalement et horizontalement.

Pour des raisons pratiques, chaque facteur clé est désigné par une lettre majuscule (A, B, C, D...)

La méthode SWOT consiste à faire impacter les facteurs clés d'évolution les uns sur les autres, s'il y a impact, on met le nombre 1 dans la case correspondante, s'il n'y a pas impact on met le chiffre 0.

Une fois cette opération terminée, on fait la somme verticale et la somme horizontale, ainsi chaque facteur clé aura une valeur verticale et une valeur horizontale et une valeur les valeurs sont les coordonnées du facteur clé sur un repère ayant comme axe des abscisses, les indices de dépendances, et comme ordonnées, les indices d'influence.

2. **Etape** : il convient ensuite de hiérarchiser les facteurs clés du développement, regroupés en : Facteurs clés moteurs, Facteurs clés relais, Facteurs clés autonomes, Facteurs clés indépendants

- Les facteurs moteurs sont les facteurs qui influent sans dépendre des autres facteurs
- Les facteurs relais sont les facteurs qui influent mais dépendent un peu des autres facteurs
- Les facteurs autonomes sont les facteurs dont l'influence est faible mais aussi la dépendance
- Les facteurs dépendants sont les facteurs ayant très peu d'influence et beaucoup de dépendance.

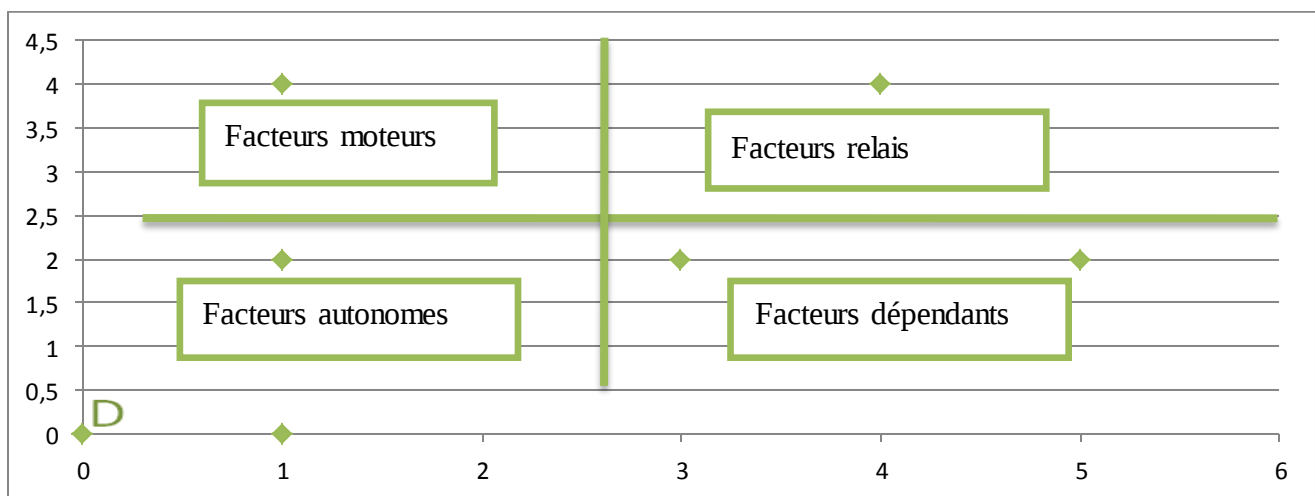


Fig.55 : les facteurs clés d'évolution
Source : document sur l'approche méthodologique du montage de projet.

3. **Etape** : elle est le moment des synthèses des phases préalables, permettant de déterminer les facteurs « clés » :

- Les facteurs clés dont la réalisation est très probable
- Les facteurs clés dont la réalisation est assez probable
- Les facteurs clés dont la réalisation est peu probable
- Les facteurs clés dont la réalisation est très peu probable

très probable assez probable peu probable très peu probable



Fig.56 : les facteurs clés d'évolution
Source : document sur l'approche méthodologique du montage de projet.

4. **Etape** : Recherche de scénario d'évolution le plus probable le plus probable :

Un scénario est la formulation littéraire de la hiérarchisation des facteurs clés d'évolution. En pratique, le scénario le plus probable est à la frontière entre deux scénarios extrêmes.

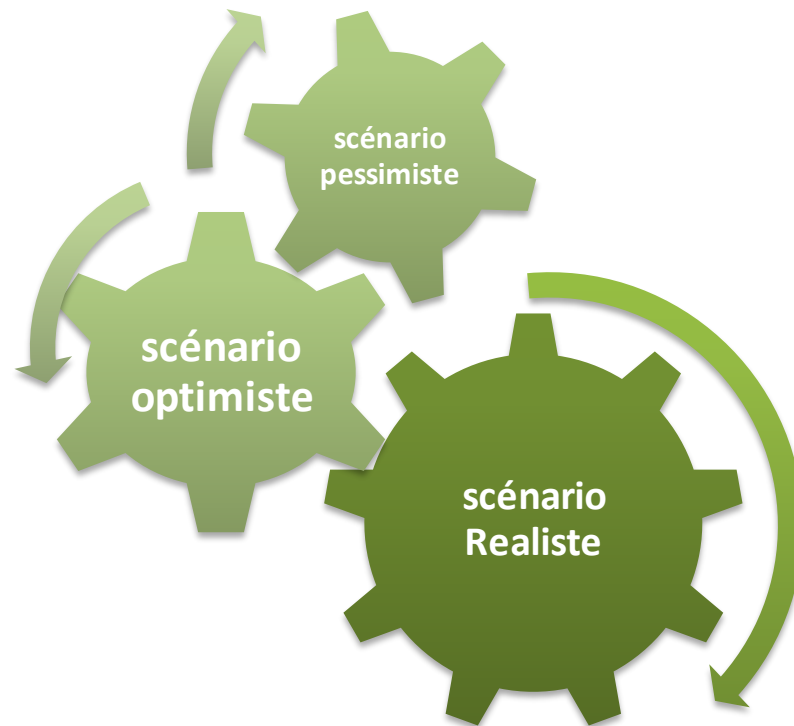


Fig.57 : scénario d'évolution
Source : document sur l'approche méthodologique du montage de projet.

5. **Etape** : la construction du projet de territoire ou le choix du scénario le mieux ajusté

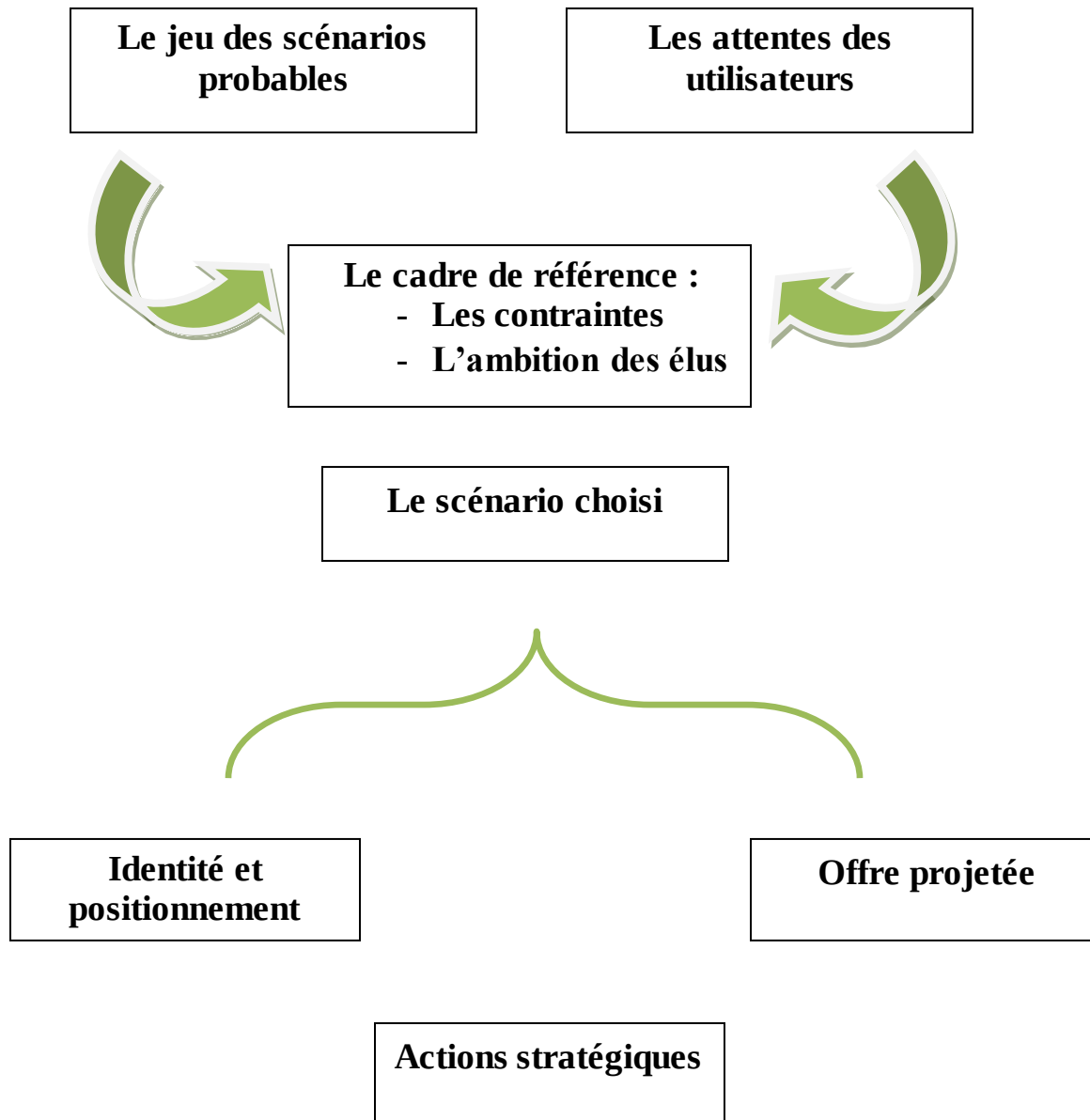


Fig.58 : choix de scénario

Source : document sur l'approche méthodologique du montage de projet

Choix de la ville « TLEMCEM »

Pour mieux comprendre la réalité des villes algériennes on s'intéresse à celles qui sont en cours de 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.

"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).

Tlemcen est l'une des candidates que le SNAT « Schéma Nationale d'Aménagement du Territoire » veut la rendre une métropole régionale à l'échéance 2025. Multiple vocations vont réussir ce désir :

-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.

- Sa position au carrefour des grandes routes reliant l'Ouest algérien au Maroc et le tell du Sahara, l'a prédisposée à servir de lieu d'échanges entre des communautés complémentaires citadine et rurale, pastorale et agricole.

- la ville de Tlemcen, avec ses ressources humaines, naturelles et sa position géostratégique,

- Tlemcen elle est aussi l'ex-capital de la culture islamique 2011.

- C'est une ville universitaire: avec de grandes capacités d'accueil pédagogique.

- Tlemcen dispose d'un patrimoine naturel très important avec la diversité de son relief. Elle est aussi caractérisée par leurs spécificités culturelles, historiques, artisanales

- 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 Boumediene, palais Mechouar... Etc.

1. Présentation de la ville de Tlemcen:

1. Situation géographique :

Tlemcen en berbère : *Tala Imsan* ou Tilimsen, est une ville chef-lieu de son département. Elle est située au nord-ouest de l'Algérie, à 520 km au sud-ouest d'Alger, à 140 km au sud-ouest d'Oran et, frontalière du Maroc, à 76 km à l'est de la ville marocaine d'Oujda. Tlemcen, est distante de 40 km de la mer Méditerranée

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



Fig.59 : Situation de Tlemcen à l'échelle internationale

(Source : www.memoireonline.com)

La wilaya de Tlemcen se situe à l'extrémité nord-ouest du pays, elle est délimitée par :

- **Au nord** par la Méditerranée
- **Au sud** par la wilaya de Naâma
- **A l'est** par Ain Temouchent et Sidi - Belabès
- **A l'ouest** par : Oujda (Maroc)

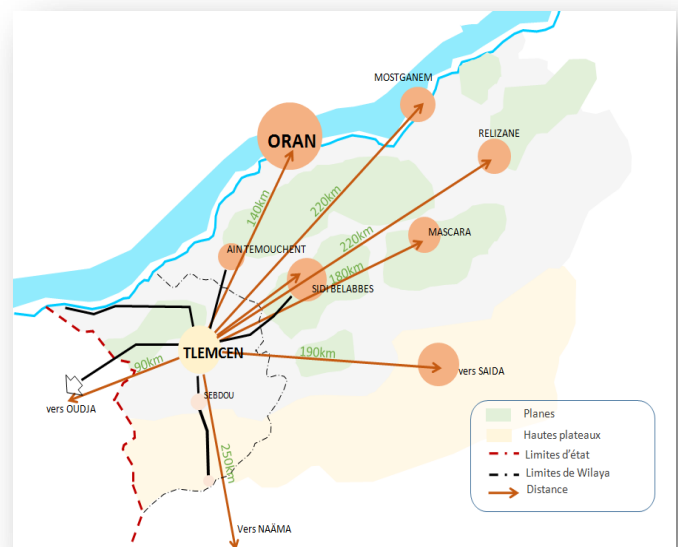


Fig. 60: position de Tlemcen dans la région Nord-Ouest

(Source : www.memoireonline.com)

1. Le groupement de Tlemcen dans son cadre Wilaya.:

La wilaya est divisée en : 20 daïra, 53 communes, avec une superficie de 90000 hectares, et 950000 habitants e groupement de Tlemcen (Tlemcen, Mansourah, Chetouane, Beni mester) se Situe au Centre De la wilaya. Limité par : Amieur et Hnaya au Nord, Sabra à l'ouest, Ain Fezza a l'est et Terny au sud.

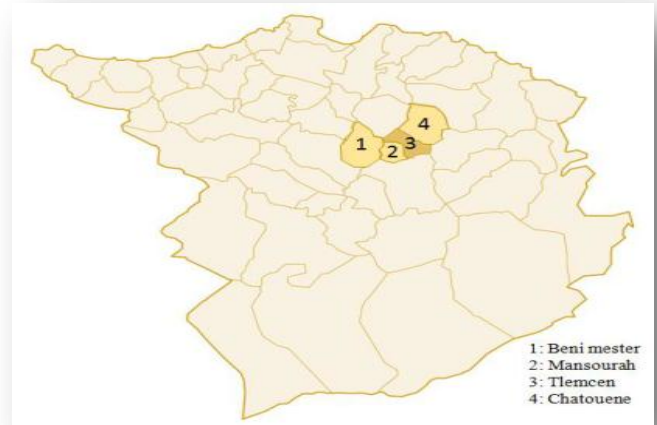


Fig. 61: Le groupement de Tlemcen

Source : www.memoireonline.com

2. L'accessibilité :

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.



Fig.62: L'aéroport de Tlemcen « Messali El Hadj »

Source : www.alg24.net



Fig.63 : Le port « Ghazaouet »

Source : <http://www.leconews.com>



Fig.64 : Les lignes maritimes et aériennes à l'échelle internationale
Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen

A) Réseau routier :

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

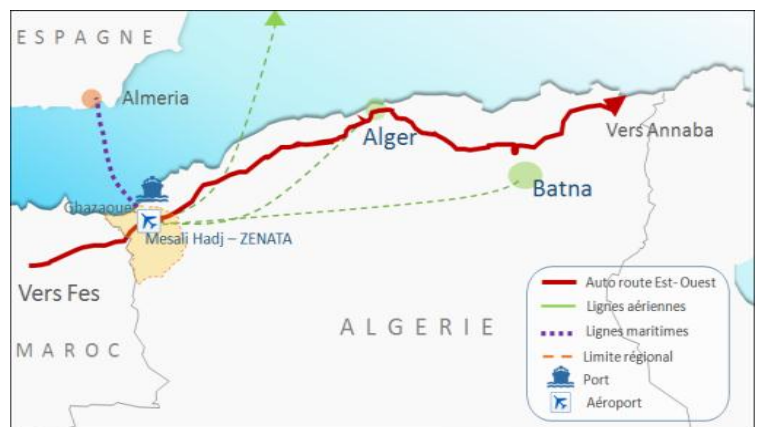


Fig.65 : Les réseaux à l'échelle nationale
Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

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, Sebdou et El Aricha sur 130 Km.
7. RN13 : débute d'El Aricha vers Telegh puis vers Sidi Bel Abbès.

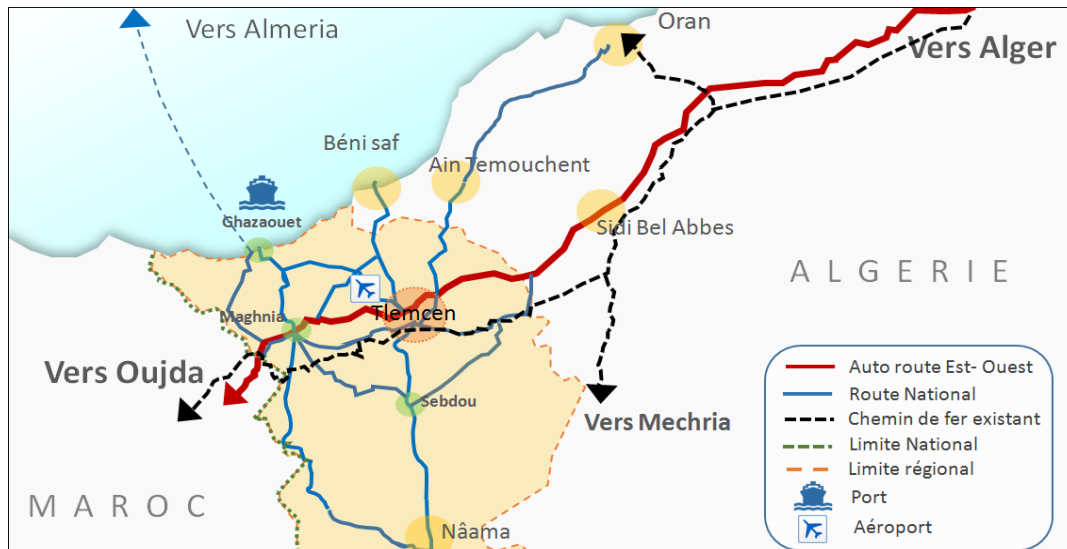


Fig. 66: Les réseaux à l'échelle nationale
Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

Echelle de wilaya

Les routes nationales RN

- RN7 : relie le Maroc, Tlemcen et Sidi Bel Abbès à l'Est.
- RN2 : traverse Tlemcen vers Ain Témouchent jusqu'à Oran.
- RN22 : l'axe le plus important qui relie le nord au sud : de Beni Saf à Méchria en passant par Remchi, Hennaya, Sebdou et El Aricha sur 130 Km

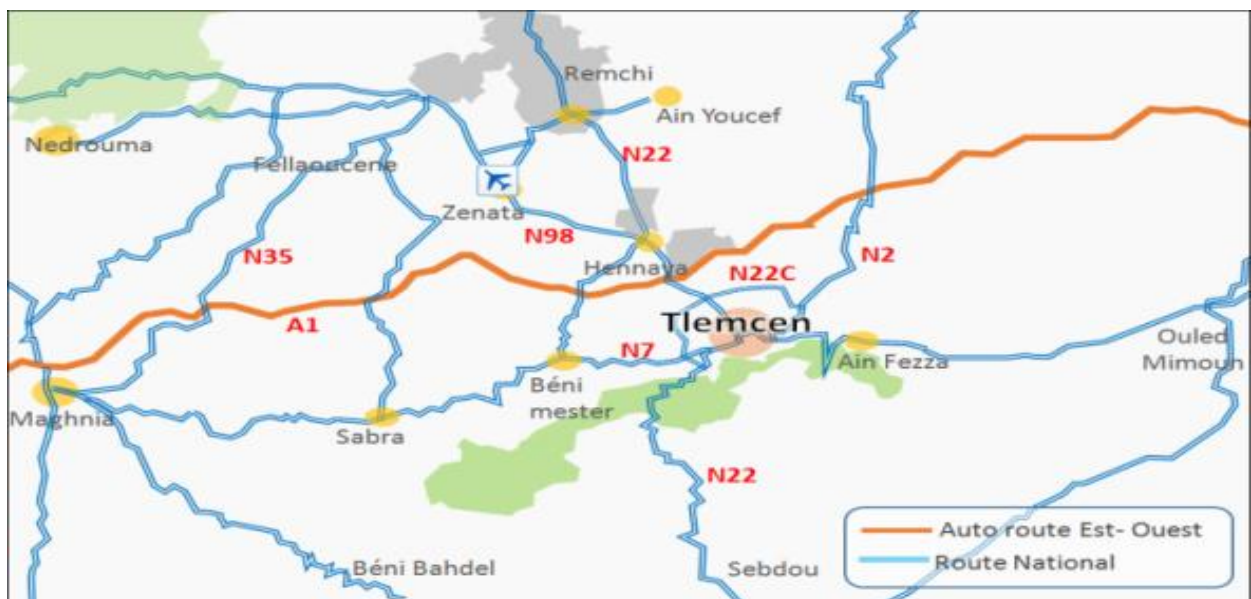


Fig.67 : Les réseaux à l'échelle régionale
Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

L'échelle locale :

□ Infrastructures routières :

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

1-Auto route est ouest.

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

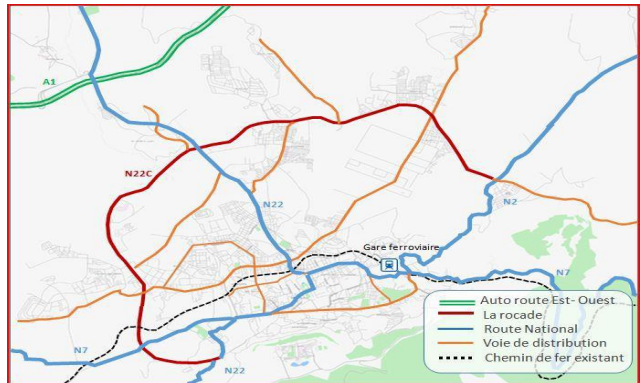


Fig.68 : Les réseaux à l'échelle locale

Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

□ Téléphérique :

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



Fig.69: Les réseaux à l'échelle locale

Source : media-cdn.tripadvisor.com

□ Gare routière :

La wilaya de Tlemcen contient 2 principales gares:

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

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

La 3ème est en cour de construction.

□ Réseau ferroviaire :

a- La ligne ferroviaire :

reliant Oran à Tlemcen, assure actuellement le déplacement en rame classique, cet autorail couvre la ligne Oran, Oued Tlélat, Sidi Bel Abbès, Oued Mimoun, Tlemcen, Maghnia, ces embranchements sur le réseau ont facilité le transport des marchandises et des produits des secteurs économiques de Tlemcen, Maghnia et Ghazaouet.



Fig. 70: Les réseaux à l'échelle locale

Source : www.skyscrapercity.com

b- la ligne ferroviaire électrifiée :

Cette deuxième tranche de la ligne ferroviaire électrifiée à double voie s'insère dans un projet à vocation national reliant la ville de Tlemcen aux frontières ouest du pays

Deux entreprises italiennes chargées de la réalisation de cette voie ferrée électrifiée reliant la gare de Oued Tlélât (Oran) et Akid Abbès (Tlemcen) soit une distance de 270 km pour des trains à grandes vitesses qui peuvent atteindre les 220 km/heure

Afin de renforcer l'inter connectivité, d'une part, et corriger les déséquilibres entre territoires , d'autre part



Fig. 71: Les infrastructures ferroviaires.
Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture
Tlemcen

2. Les potentielles de l'infrastructure de transport et de déplacement :

• L'aire urbaine de Tlemcen possède une infrastructure de transport et de déplacement complète :

- La fluidité et la mobilité continue facilite l'échange des biens à l'intérieur de notre aire urbaine et encourage l'investissement économique et constitue un facteur d'attractivité exogène.
- la rocade permet de relier les pôles périphériques entre eux
- le centre-ville est bien desservi par les lignes de transport urbain cela facilite l'accès au centre-ville encourage le déplacement collectif
- La proximité de l'aéroport internationale Zenâta de notre aire urbaine encourage les entreprises à venir investir et permet aussi de développer le tourisme qui rapproche le monde à Tlemcen.

3. Les problèmes de l'infrastructure de transport et de déplacement :

- La ligne du LGV passe au milieu de notre aire urbaine sur l'ancien chemin de fer engendre une faille et une discontinuité dans notre aire urbaine.
- La ligne du LGV provoque un risque sur la population (accident et électrocution) ainsi que le problème de pollution et nuisance sonores.
- la gare se trouve dans le centre-ville ce qui rend l'accès à cette dernière difficile et elle accentue le problème de densification et d'embouteillage.

3. Les données naturelles :

1-1 Topographie :

Tlemcen a une superficie de 9020Km², représentant une très grande variété de paysages: piémonts côtiers, plaines et plateaux, montagnes et steppes. Les monts de Tlemcen occupent plus d'un tiers du territoire de la Wilaya et atteignent une altitude de 1200m. Tlemcen a un grand pouvoir de rétention d'eau, d'où elle mérite son nom de château d'eau de l'ouest algérien.

La ville de Tlemcen représente une diversité au niveau de sa composition géographique, elle s'inscrit entre le massif jurassique des monts de Tlemcen.

De ce fait, l'espace du groupement est très contrasté, Ainsi, il est limité par :

- **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 L'alla Setti 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).

La forte déclinaison relevant une succession d'ensembles géographiques relativement distincts

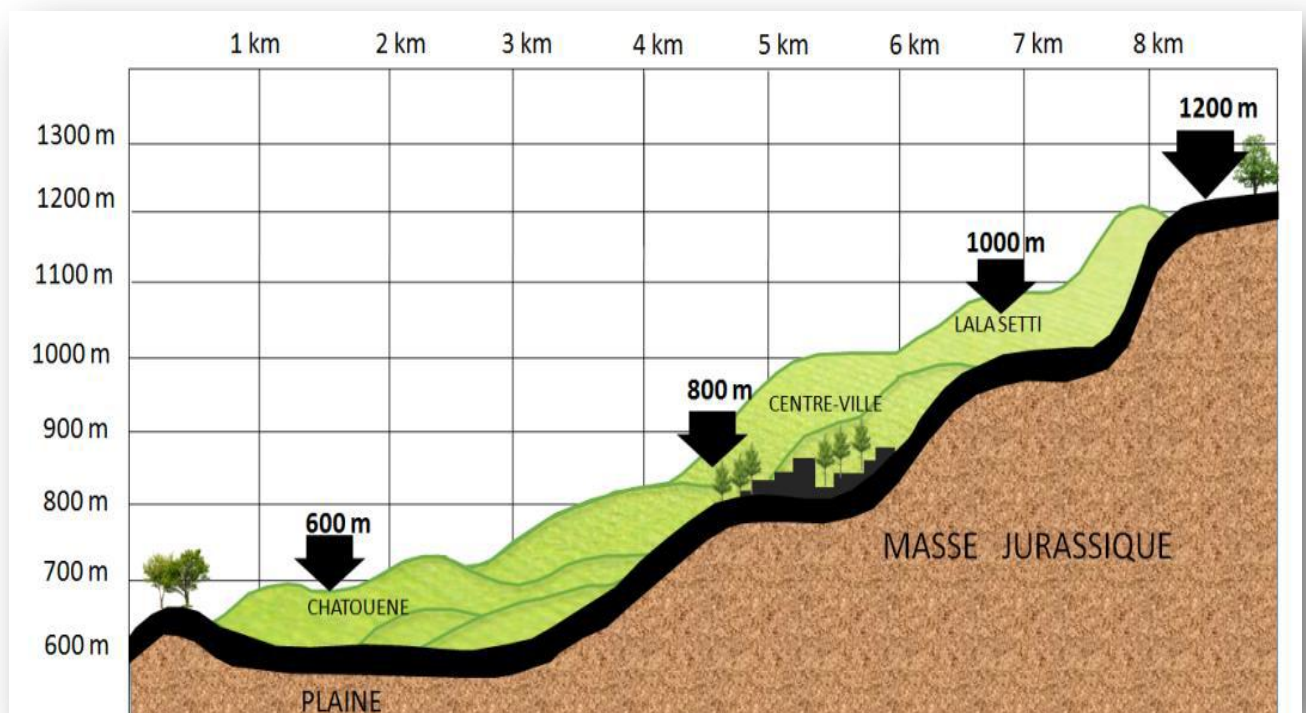


Fig.72 : Topographie de Tlemcen
Source : Gaouar Younes. Mémoire de fin d'étude .CFS : complexe de formations sportive.2012 page 3.

La ville de Tlemcen se compose de plusieurs types de reliefs, qui se distinguent selon leurs altitudes en: montagne, steppes, piémonts côtiers, plaines et palataux.

- 1) La zone Nord est constituée des Monts des Trara et Sebâa Chioukh
- 2) Un ensemble de plaines agricoles, à l'ouest la plaine de Maghnia et au centre et à l'est un ensemble de plaines et plateaux intérieurs appelé bassin de Tlemcen: les basses vallées de Tafna, Isser et le plateau de Ouled Riah
- 3) Les monts de Tlemcen qui font partie de la grande chaîne de l'Atlas tellien
- 4) La zone sud constituée par les hautes plaines steppiques.

Tlemcen repose sur une série de Collines :

Plateau LallaSetti 1000 m. Tfatset 874 m. El- Koudia 679 m. Ain-El- Hout 651 m. Boudjlida 650 m.
Les monts de Tlemcen occupent plus du tiers de la Wilaya et atteignent une altitude de 1200m.
Tlemcen est surnommée le château d'eau de l'ouest Algérien parce qu'elle a un grand pouvoir de rétention d'eau.

Contraintes naturelles et artificielles:

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

Un milieu physique accidenté : représenté par :

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



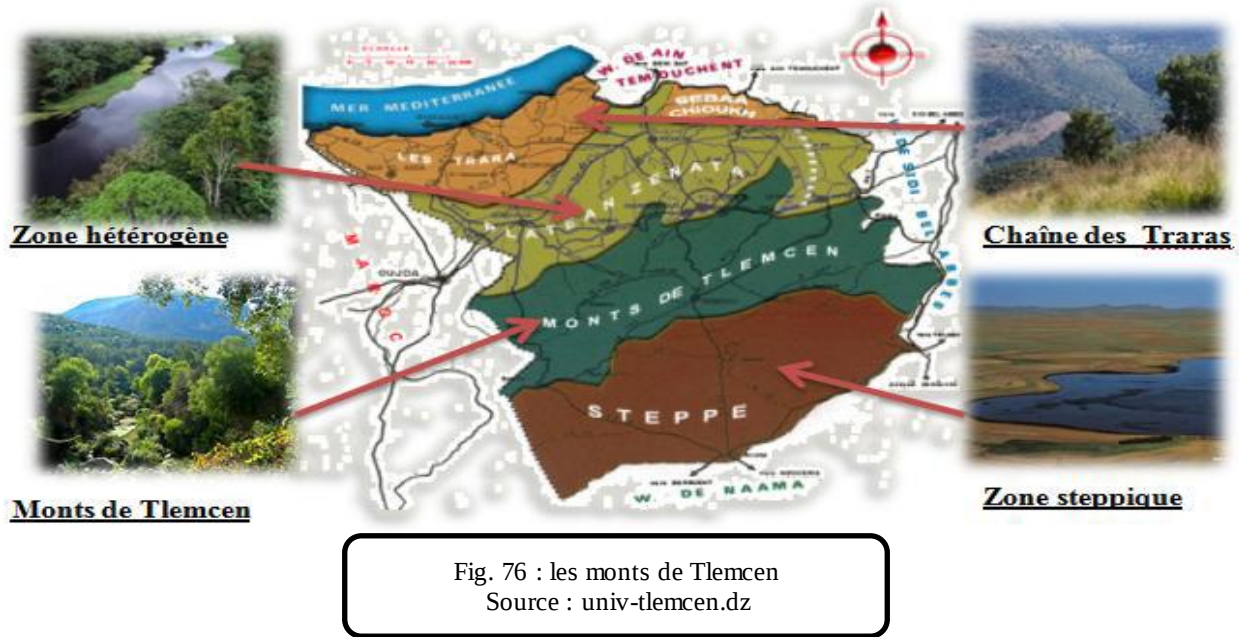
Fig. 73: Les monts de Tlemcen
Source : <http://idata.over-blog.com>



Fig.74 : le plateau de LALA SETTI
Source : static.panoramio.com.



Fig.75 : Le plateau de LALA SETTI
Source : static.panoramio.com.



Les ressources et les potentialités naturelles :

Secteur de l'agriculture :

Tlemcen est, par excellence, une wilaya agricole tant par ses potentialités en matière de fertilité des terres que par les spéculations pratiquées

Les substances utiles dont recèle le sol de la Wilaya (plomb et zinc, calcaire et argile pour ciment, gypse, pierres ornementales, granulats, ...) représentent de multiples opportunités d'investissement.



Fig.77 : les monts de Tlemcen
Source : univ-tlemcen.dz



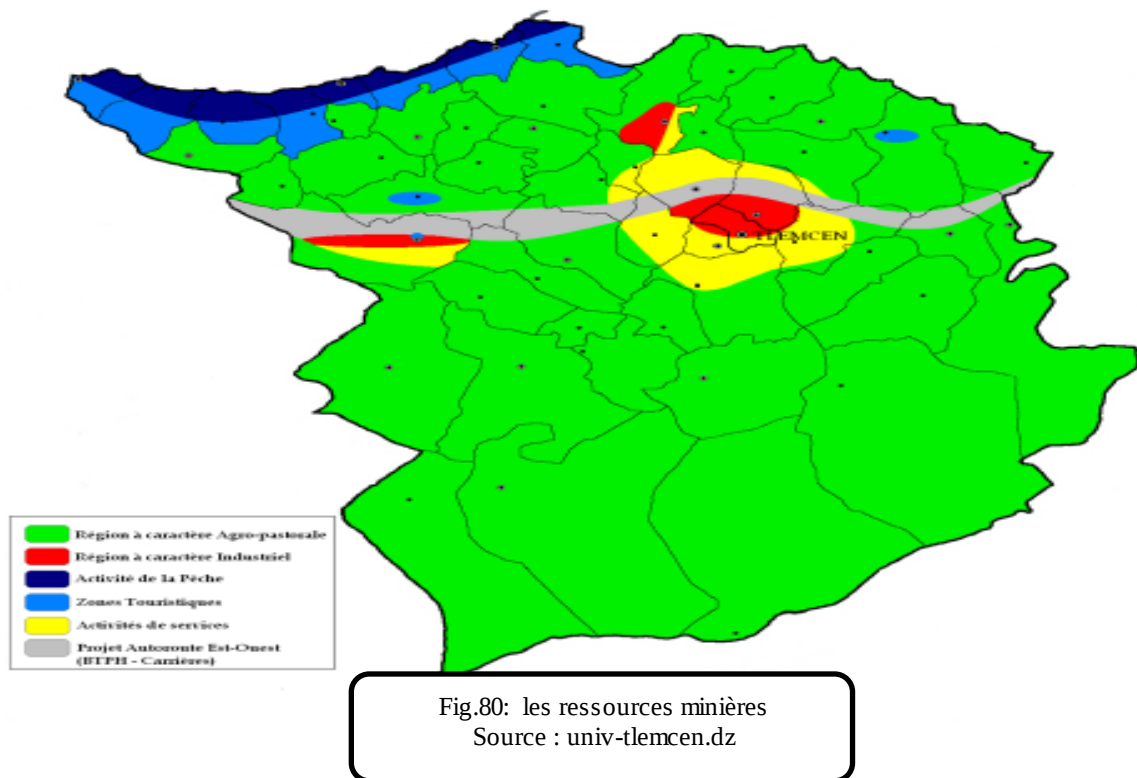
Fig.78 : Plateau de lala Setti
Source : univ-tlemcen.dz



Fig79.: les monts de Tlemcen
Source : univ-tlemcen.dz

Tlemcen est une ville très riche en matière des minéraux car elle contient dans chaque zone qu'elle entoure au moins une matière par exemple :

- AIN FEZZA (travertins).
- OUED LAKHDER (argile pour brique et tuile).
- BNI MESTER (métallurgie).



Secteur de la Pêche et les Ressources Halieutiques:

Bande littorale :

Le littoral tlemcénien s'étale sur 74 km (de Honaine à Marsat-Ben- M' hidi). Ce littoral enregistre une riche réserve de produits de pêche, ainsi que la création de 1250 emplois qui s'ajoutent au nombre des marins-pêcheurs et aux propriétaires de bateaux qui dépassent les 3550.



Fig.81 : Le littoral tlemcénien
Source : <http://www.dknews-dz>



Fig.82: Plage Marsat-Ben- M' hidi
Source : www.dknews-dz

4. Le climat :

Le climat de Tlemcen, de type méditerranéen, est caractérisé par deux saisons :

- ❖ une saison humide : qui s'étend d'octobre à mai avec des précipitations irrégulières et irrégulièrement réparties sur le territoire dans l'espace et dans le temps. La température moyenne pour cette saison oscille généralement autour de 10° avec une température minimale absolue pouvant aller jusqu'à moins 6°. Les hivers sont donc assez rigoureux avec vent, neige et gel...
- ❖ Une saison sèche: elle va du mois de juin au mois de septembre.

La température moyenne en cette saison oscille autour de 26° avec un maximum pouvant atteindre 40°. La température moyenne annuelle est de 18°.

Les Températures :

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Température moyenne (°C)	8.6	9.3	11.1	13.6	16.6	20.9	24.7	25.9	21.9	17.4	12.5	9.6
Température minimale moyenne (°C)	3.8	4.1	6	7.7	10.9	14.9	17.8	19.3	15.5	11.9	7.9	5.1
Température maximale (°C)	13.4	14.5	16.2	19.6	22.3	26.9	31.6	32.5	28.4	22.9	17.1	14.1
Température moyenne (°F)	47.5	48.7	52.0	56.5	61.9	69.6	76.5	78.6	71.4	63.3	54.5	49.3
Température minimale moyenne (°F)	38.8	39.4	42.8	45.9	51.6	58.8	64.0	66.7	59.9	53.4	46.2	41.2
Température maximale (°F)	56.1	58.1	61.2	67.3	72.1	80.4	88.9	90.5	83.1	73.2	62.8	57.4
Précipitations (mm)	53	56	63	57	50	17	4	4	18	35	52	75

Fig.83: TABLE CLIMATIQUE TLEMCEN
Source : fr.climate-data.org

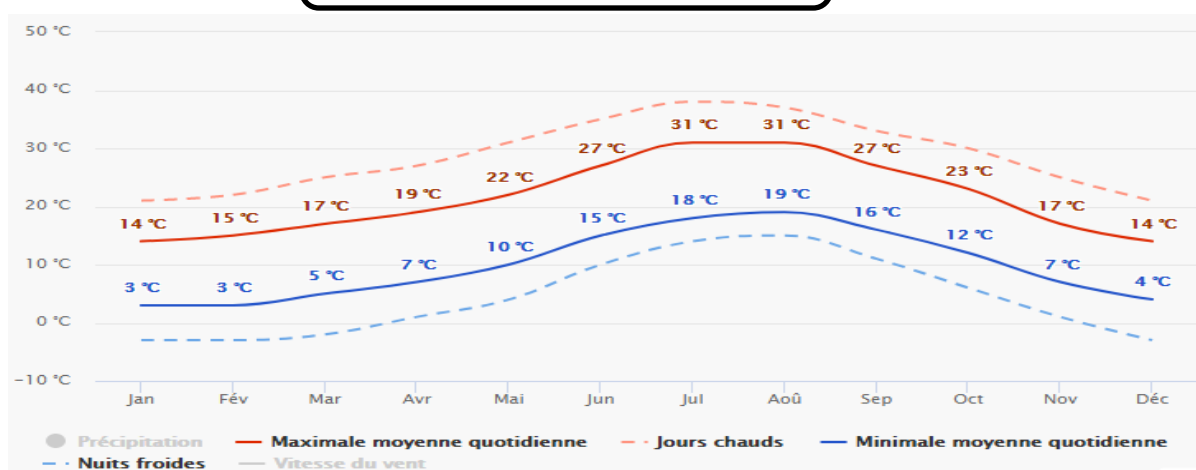


Fig.84: Courbe de température et précipitation
Source : fr.climate-data.org

Les Vents :

es vents de nord – ouest sont dominants, froids en hivers et chauds,



Fig.85: graphique des vent
Source : fr.climate-data.org

Les précipitations :

Le groupement jouit d'un climat méditerranéen caractérisé par une saison pluvieuse (septembre à mai) et par un été sec. La pluviométrie est fonction de l'altitude, elle est relativement abondante avec une variation inter annuelle importante. la moyenne calculée est de 560 mm/an. La quantité d'eau qui reste disponible pour le ruissellement et l'infiltration profonde atteinte 100 m/an. les précipitations sous forme de neige sont fréquentes au niveau des altitudes

La moyenne enregistrée entre 1924 et 1985 est 630 mm/an.

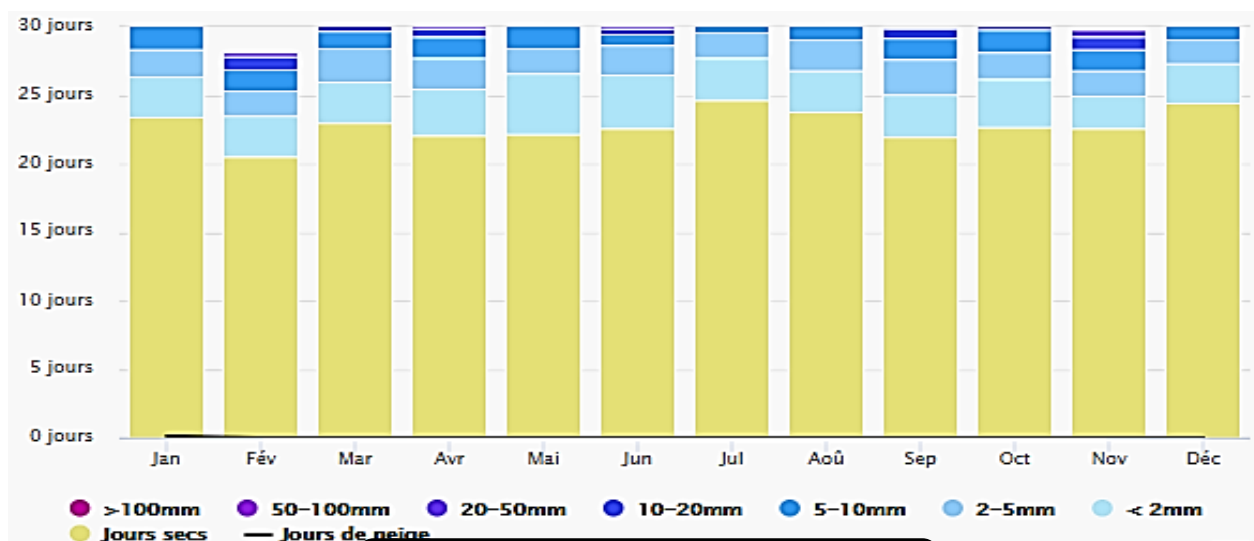


Fig.86 : Graphique de précipitation
Source : fr.climate-data.org

Les potentiels de l'environnement :

- La présence des sources naturelles et les ressources en eaux mobilisables : espace vitale attractive par les touristes
- une source de revenue à préserver
- Le parc Natural lala Seti une potentialité touristique
- Réserve des terrains naturels au cœur de l'aire urbaine

4. Les problèmes de l'environnement :

- Les extensions urbaines des quartiers illicites (sidi el Haloui, Sidi Said, Feden Sbaa) sans cohérence de leurs tissu urbain au détriment des terrains agricoles engendre l'apparition des phénomènes sociaux « l'insécurité , la ségrégation social » , et aussi des espace non homogène (hétérogène)
- L'urbanisation des zones de passage des oueds (champs de tir , feden sbaa et makhokh), marque un danger pour la vie des habitants concernés donc la préservation de la nature est négligeable
- La ligne de chemin de fer qui traverse Tlemcen sur plus de 7 Km présente une rupture urbaine sur le déplacement piétons interzone (sidlhaloui , bablkarmadine ..), ainsi que des problèmes environnementaux tel que Pollution sonore
- Manque des Espaces publiques et les espaces de rencontres sont trop réduits

- 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.

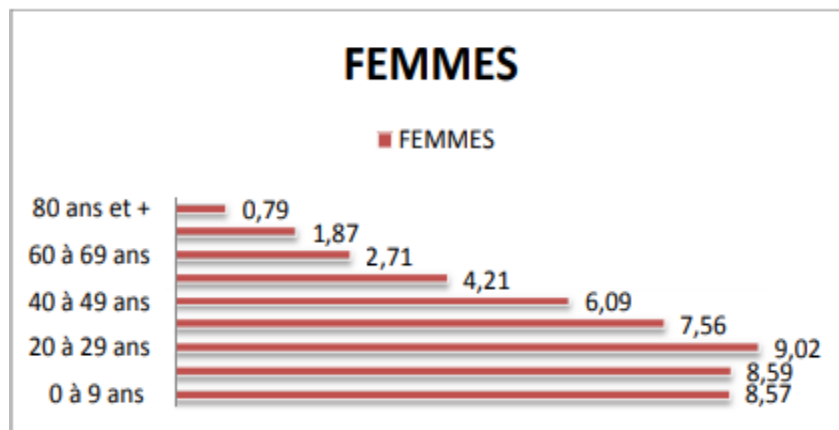


Fig.89: Classe d'âge à Tlemcen en 2008 en pourcentage
Source : Monographie 2012

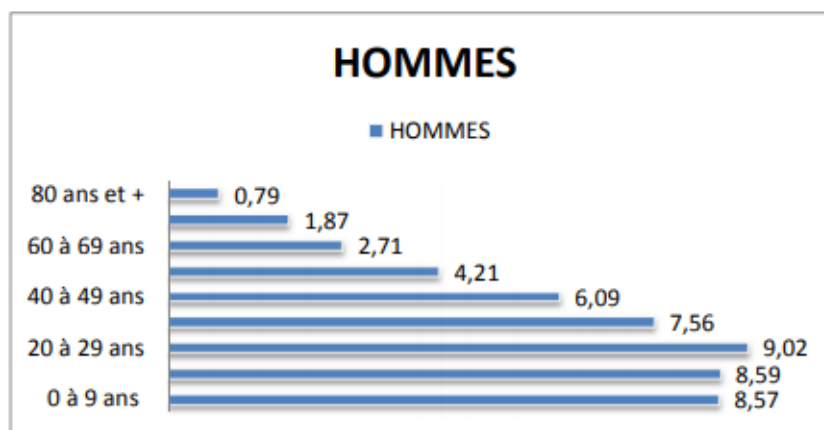


Fig.90: Classe d'âge à Tlemcen en 2008 en pourcentage
Source : Monographie 2012

3. Le cadre de vie :

Habitat et forme urbaine :

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

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

1. L'habitat collectif qui représente 35% de l'aire totale du groupement et qui est majoritairement présent dans les pôles satellitaires et les nouvelles extensions tel que : Oujlida, Boujlida, Champs de tir, ImmamaEtc.



Fig.91: Habitat collectif à Tlemcen
Source : <http://www.dknews-dz.com>



Fig.92: habitat collectif à Tlemcen
Source : <http://www.dknews-dz.com>



Fig.93:habitat collectif à Tlemcen
Source : <http://www.dknews-dz.com>

La Deuxième famille d'habitat qui représente 65% de la surface totale du tissu Tlemcenien qui est situé dans La périphérie de la ville est composée d'habitat à majorité individuel soit :

- Sous forme villas comme c'est le cas pour les quartiers : El Hartoun, Bel Air, Birouana
- Sous forme de petites maisons individuelles éparpillées comme c'est le cas pour les quartiers : Agadir, Sidi El Haloui,.....etc.
- Sous forme de constructions illicites d'une manière hasardeuse, elles se groupent sous forme de quartiers précaires, sous équipés, désorganisés comme c'est le cas pour El Kalaa supérieur, Boudghène, Koudia, ouzidane.
- Sous forme d'habitat traditionnel situé principalement dans le centre historique de la ville tel que derb sensla derb sebarhine ; Etc.



Fig.94: habitat individuelle a l IMAMA
Source : www.vitamedz.com



Fig.95: habitat Boudghen
Source : www.vitamedz.com

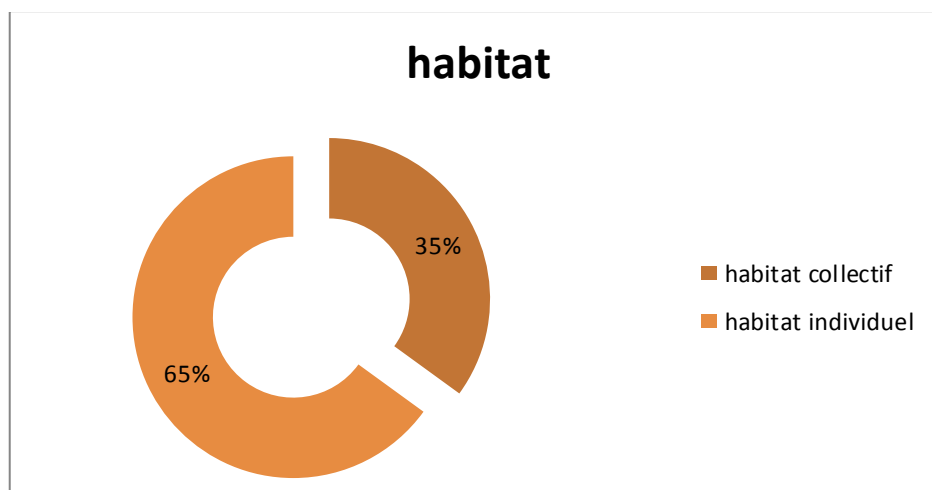


Fig.96: Secteur d'habitat
Source : faite par l'auteur

Communes	2004-2009	2010-2014	2015-2025	TOTAL
Tlemcen	2 600	5 000	5 100	12 700
Mansourah	2 200	1 380	3 700	7 280
Chetouane	2 680	690	1 600	4 970
Beni Mester	760	500	2 000	3 260
Total Groupement	8 240	7 570	12 400	28 210

Tableau :L'estimation du besoin en logement « Document du PDAU »
Source : rapport de PDAU

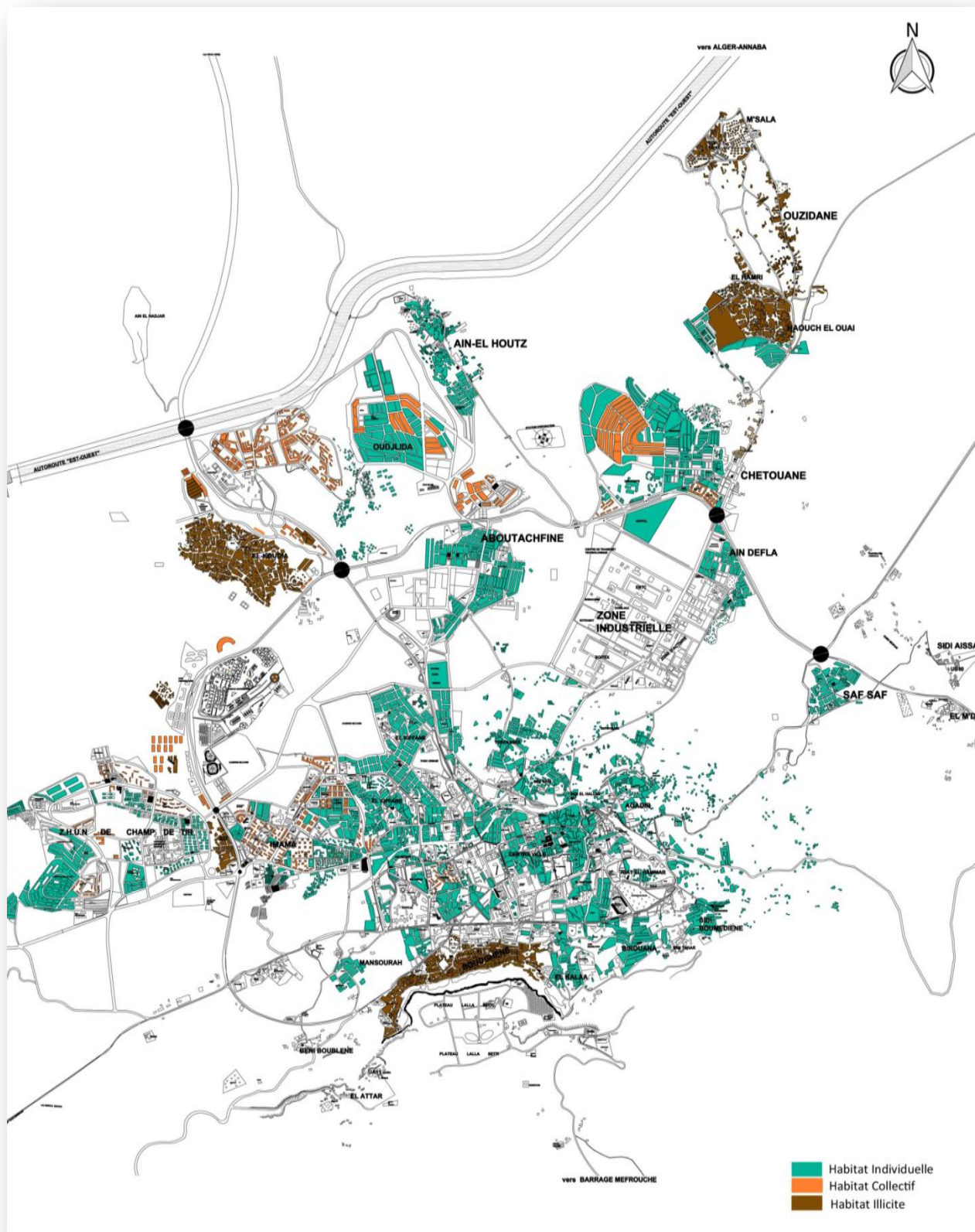


Fig.97: typologies d'habitat à Tlemcen

Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

4. Infrastructure économiques, administratives et sociales :

4-1 Education :

- La wilaya de Tlemcen possède 466 établissements primaires avec un nombre d'élèves de 107 943, et 113 C.E.M et 47 lycées.
- La Wilaya de Tlemcen dispose d'un organe infrastructurel très important réparti entre six (06) pôles universitaires avec une capacité de places de 25 375
- La formation professionnelle se chiffre à 30 établissements entre privés et publics (20 centre de formation, 02 INSFP, 08 privés) qui offrent une capacité totale de 6 266 places.



Fig.98: pôle universitaire
Source : dz.geoview.info



Fig.99: pôle universitaire
Source : dz.geoview.info



Fig.100: département d'architecture
Source : dz.geoview.info

4-2 Infrastructure sanitaire :

Le secteur de la santé compte 04 hôpitaux, 17 polycliniques et 262 salles de soins.



Fig.101: CHU de Tlemcen
Source : algerie360.com



Fig.102: l'hôpital civil de Tlemcen
Source : algerie360.com

4-3 Tourisme :

La wilaya de Tlemcen dispose de neuf (09) hôtels : Hôtel Les Zianide , hôtel Stambouli ,hôtel Agadir, toutes catégories confondues, trente (30) bungalows, quatre (04) annexes hôtelières. Ajoutons, à toutes ces infrastructures, les (33) trente-trois hôtels hors catégories



Fig.103 : hôtel renaissance
Source : booking.com



Fig.104: hôtel ibis
Source : accorhotels.com



Fig. 105: hôtel Zianide
Source : tlemcen-DZ.com

4-4 Equipements administratif :

La wilaya de Tlemcen dispose de 33 Équipements : Siege de la wilaya , Palais de justice , cité administratif , banques



Fig. 106: wilaya de Tlemcen
Source : tlemcen-DZ.com



Fig.107: tribunal de Tlemcen
Source : tlemcen-DZ.com

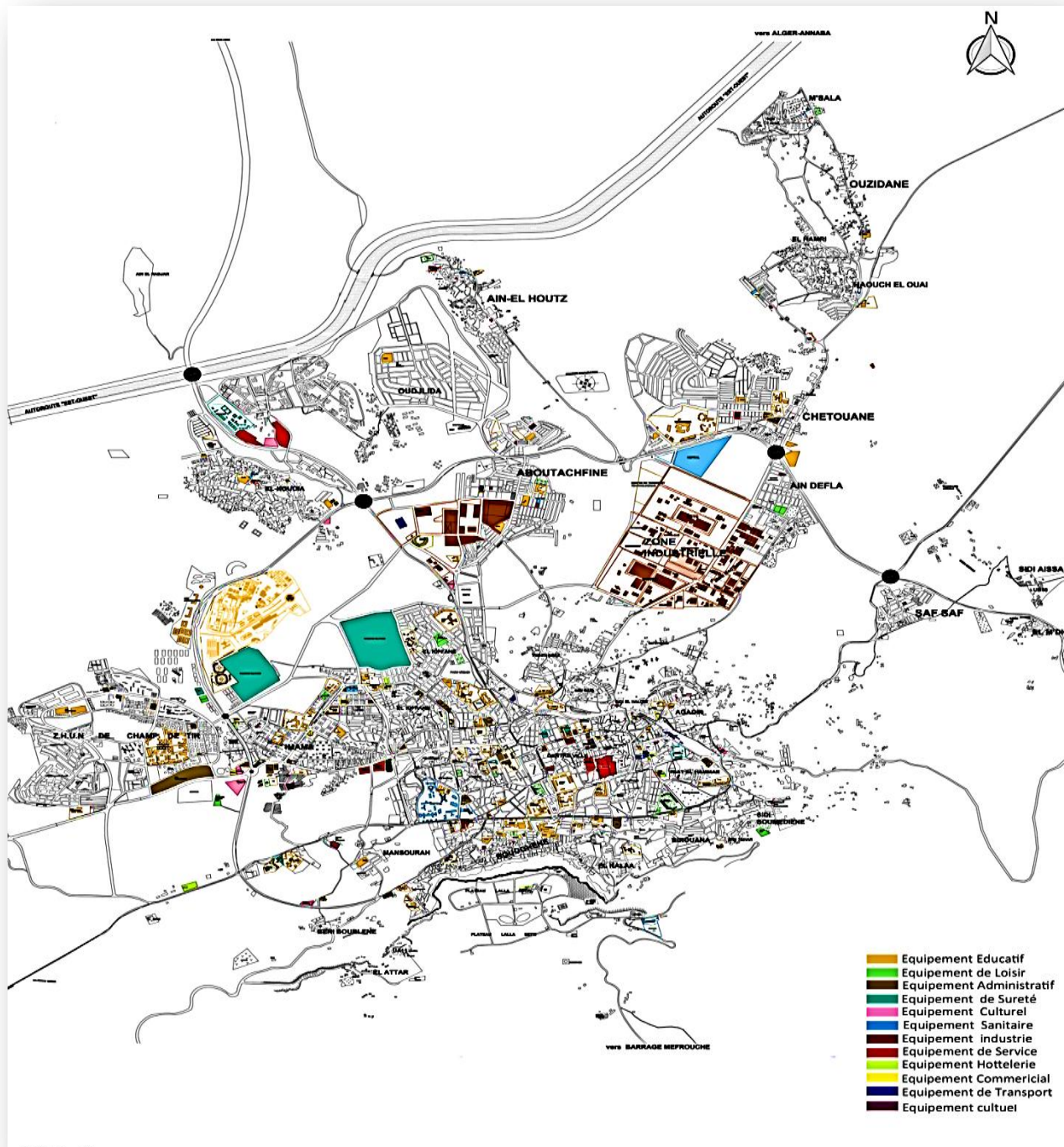


Fig.108: les équipements structurants à Tlemcen
Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

Après l'analyse des typologies des équipements dans notre champ d'intervention on remarque qu'il existe un déséquilibre important dans la répartition de ces équipements. Les équipements éducatifs sont les plus présents dans l'aire urbaine de Tlemcen en deuxième position vient les équipements administratifs et en dernière position vient les équipements sanitaires et de loisirs

5. Activités industrielles :

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

Le regroupement des unités industrielles et tertiaires au niveau de la zone industrielle, semi industrielle et El Kiffane représente un potentiel économique pour la ville qui doit être développé.

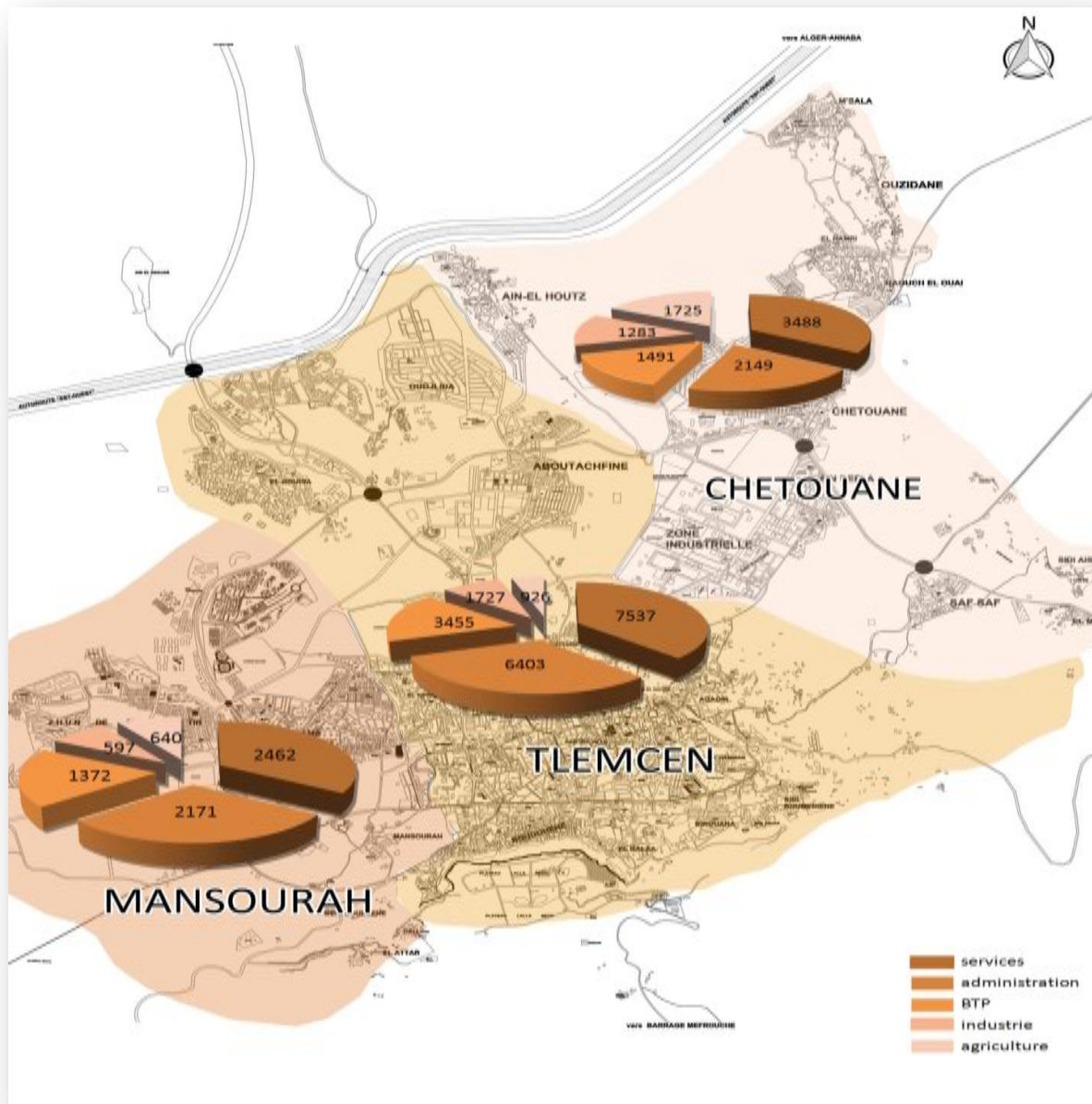


Fig.109: Population occupée par commune et par secteur d'activité à Tlemcen
Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

4) Les potentiels de paysage urbain :

- L'aire urbaine de Tlemcen possède un centre-ville dynamique qui contient une gamme d'équipement de proximité, intermédiaire et supérieur
 - ❖ Equipements de proximité : école , marché
 - ❖ Equipements intermédiaire : lycée Polyvalent, lycée Maliha, maison de culture
 - ❖ Equipements supérieur : la gare ferroviaire, la gare routière, la faculté de médecine, el Mechouar
- Une ville reconnue aujourd'hui par son patrimoine architectural et d'une valeur historique
- le groupement dispose d'un potentiel industriel qui mérite une attention particulière pour le rendre compétitive
- l'aire urbain de Tlemcen possède une infrastructure routière complète ce qui assure la fluidité et la mobilité continue

5) Les problèmes de paysage urbain :

- Apparition et prolifération de l'habitat spontané dans la périphérie
- Dégradation de cadre bâtis au niveau de centre historique
- une richesse en matière d'équipements de première nécessité au niveau de centre-ville par contre au niveau de la périphérie
- Une urbanisation déséquilibrée entre l'est et l'ouest
- Une grande partie de la ville est marquée par un manque important d'aménagement des espaces verts
- La présence de la gare périurbaine au niveau de centre-ville qui engendre une densification et embouteillage.
- la ligne du LGV qui passe au milieu de l'air urbain Tlemcénien et par conséquence une faille et discontinuité dans notre air urbain
- Des quartiers historiques qui n'ont pas été mis en valeur et sont mal protégé et dégradation de cadre bâtis (Médina, Agadir, Sidi, Boumediene, Sidi Haloui).

6. Le fonctionnement de la ville :

❖ Les valeurs d'attractivité touristique:

- Tlemcen dispose d'un patrimoine culturel et historique riche varié entre sites historiques et touristiques (Mansourah, La médina, El Eubbad, inhumé Sidi Boumediene, le Méchouar, le grand bassin, Plateau de Lalla-Setti, les cascades d'El Ourit); et monuments historiques (Minaret et ruines de Mansourah, Le Minaret d'Agadir, Palais Royal de Mechoir, Musée, Bâb El Karmadine, grandes mosquée, mosquée Sidi El Haloui...)
- Tlemcen a un immense avantage de bénéficier du plateau de lala Setti et des forêts environnantes qu'il y a lieu de mettre en valeur par le développement touristique et le maintien de la faune et de la flore.
- 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 en matière d'hôtellerie citant: Ibis, Renaissance, Pomaria, Agadir, Zianide, résidence Istamboul

❖ Problèmes liée à la centralité :

- Une croissance multidirectionnelle du centre-ville vers des pole satellitaires qui sont fragmentés en centralité faible non affirmée et faite de manière non maitrisée , ce dysfonctionnement a engendre toujours le recours au centre-ville pour ses dynamique polarisantes qui le rend un espace très fréquenté, saturé pendant la journée
- Le déséquilibre qui le trouve entre l'Ouest (zone équipé, structuré) et l'Est (déstructuré, dégradé ...) de grande centralité de la ville de Tlemcen.
- Les nouvelles urbanisations en formation (champ de tir, Oudjlida, Chetouane...) réalisées au-delà de la rocade et qui sont généralement dépourvues de centralités.
- La rupture spatiale entre ses pôles due aux contraintes naturelles et physiques tell que le chemin de fer ou inter modalité n'est suffisamment pensé.

7. Aperçu historique sur l'évolution du tissu urbain de la ville :

Tlemcen existe depuis la préhistoire. Elle a survécu à travers le temps en plus de cela elle n'a cessé de se développer et de croître. Elle a connu de grande époque tel que : l'époque numide, l'époque Romaine ou l'époque IslamiqueEtc. Le tissu urbain de la ville de Tlemcen c'est vue modifié constamment et chaque période passée a amené ses propres modèles d'extensions ou d'étalements sur la ville qui reste jusqu'à aujourd'hui témoin de l'incroyable histoire de Tlemcen.

6.1 . L'époque précoloniale :

a) la forteresse berbère:

Située à l'Est de l'actuelle ville, le site qui fut choisi par les premiers habitants est dépourvu de tout accès du côté Est en raison de l'existence du fossé naturelle de oued Mtchkana d'une part et l'escarpement Nord d'autre part, ce qui fait de lui un site privilégié pour l'établissement d'une forteresse naturelle élevée d'où le nom d' « Agadir » qui serait donnée par les Berbères. L'existence des grottes habitées depuis les temps les plus anciens par des tribus troglodytes (Ou Zidane, Kalaa)

b) Pomaria: la ville romaine IV-VII °siècle, 222-235

Une autre étape de l'histoire de la ville de Tlemcen remonte à la fondation de « Pomaria, les vergers » par les romains sur le même site d'Agadir, il s'agissait d'un poste avancé à la frontière de l'empire romain. La ville était réalisée suivant le principe d'organisation des villes romaines « cardo et decumanus » avec 4 portes, Fondé par Alexandre Severe.

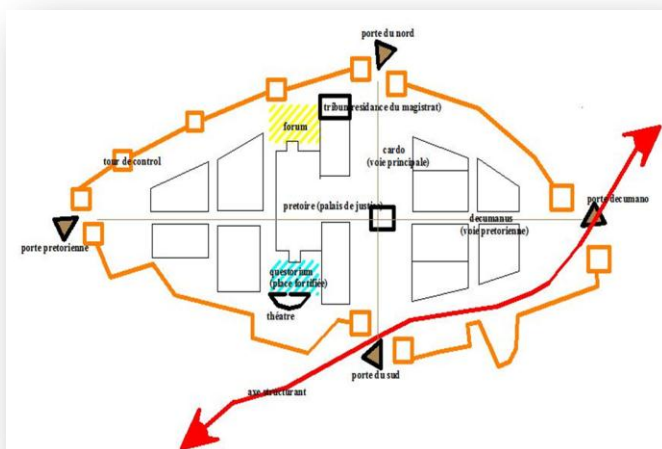


Fig.110: la POMARIA
Source : fait par l'auteur

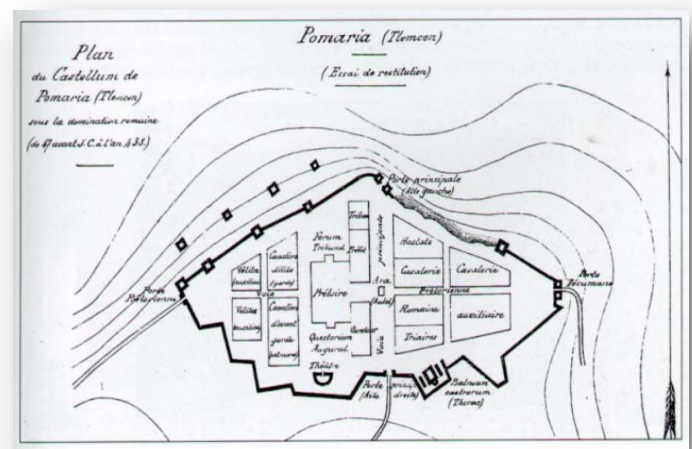


Fig.111 : la POMARIA
Source : La médina de Tlemcen: l'héritage de l'histoire Fouad Ghomari *

c) AGADIR : époque Idrisside 790 (11^{ème} siècle)

Par IDRISSE 1^{ER} calife du Maghreb construite sur les ruines de Pomaria, elle s'étendait sur une superficie de 21 Hectares

La construction de la mosquée d'Agadir qu'au début occupé une position centrale dans l'organisation de la ville, mais après à cause de l'extension sud-ouest elle s'est retrouvé dans une position excentrée.



Fig.112: les traces de la mosquée d'Agadir
Source : Tlemcen-DZ.com

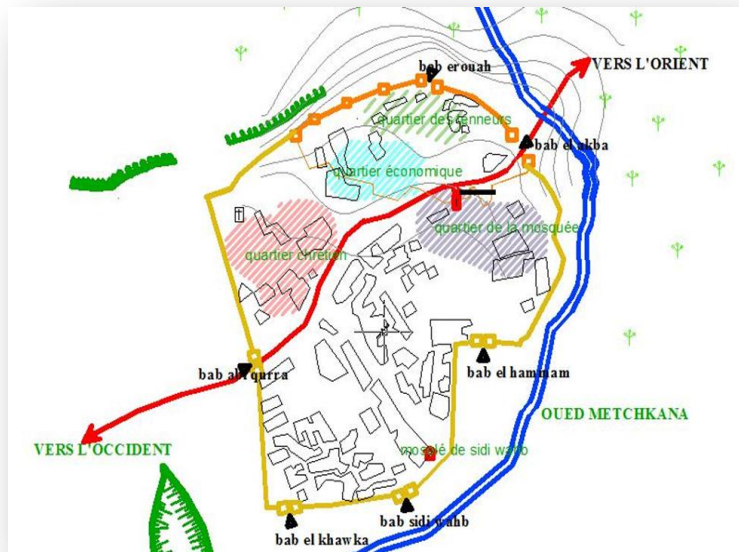


Fig.113: plan la ville d'Agadir
Source : mémoire fin d'étude fait par YAHIA OUAHMED

d) TAGRART l'époque Almoravide « 11-12 siècle, 1079-1147 » :

Les Almoravides occupèrent la ville en 1079 Youcef ibn Tachfin, le nouveau conquérant fait construire son camp militaire au Nord-ouest d'Agadir et fonda ainsi « TAGRART » .

- Tagrart a évoluée d'une cité résidentielle a une cité commerciale et administrative, elle était entourée d'une forte muraille
- En plus des portes d'Agadir, 4 portes ont été percées : Bâb El Karmadine, BabGuechout, BabZir et BabTakatkaret

Parmi les beaux ouvrages laissés par cette dynastie on note la grande mosquée de Tlemcen « 1082 »

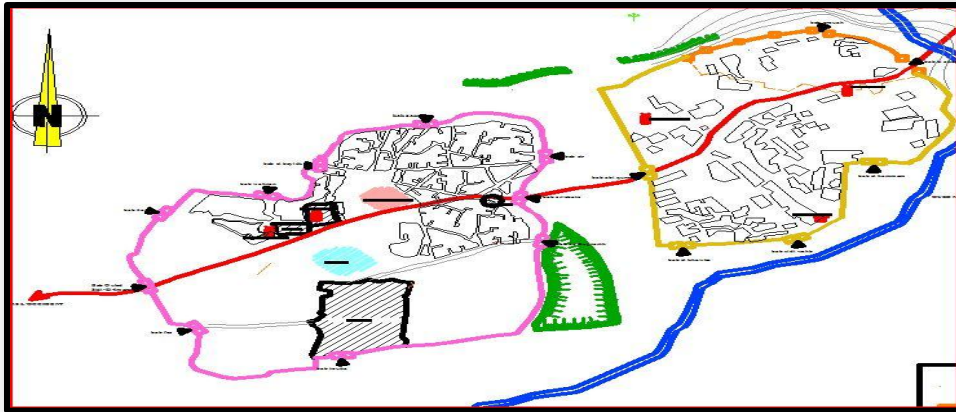


Fig.114: ville Taggart
Source: mémoire fin d'étude fait par YAHIA OUAHMED

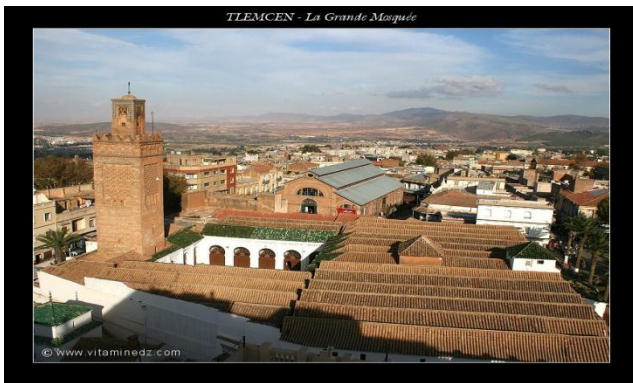


Fig.115: la grande mosquée de Tlemcen
Source : tlemcen-DZ.com



Fig.116: la cour de la grande mosquée de Tlemcen
Source : tlemcen-DZ.com

e) TAGRART l'époque Abdalwadides« 12 -13° siècle, 1160» :

Fondée par Abdel- Moumen qui a réunit les deux villes : Agadir et Taggart, Tlemcen devient un lieu de transit pour les marchandises européennes et africaines.

Après 15 ans , ils ont construit des châteaux , des palais et des remparts solides aussi les fondouks et le port de « Honaine » pour le commerce et en fin le minaret d'Agadir .



Fig.117: le minaret d'Agadir .
source : tlemcen-DZ.com

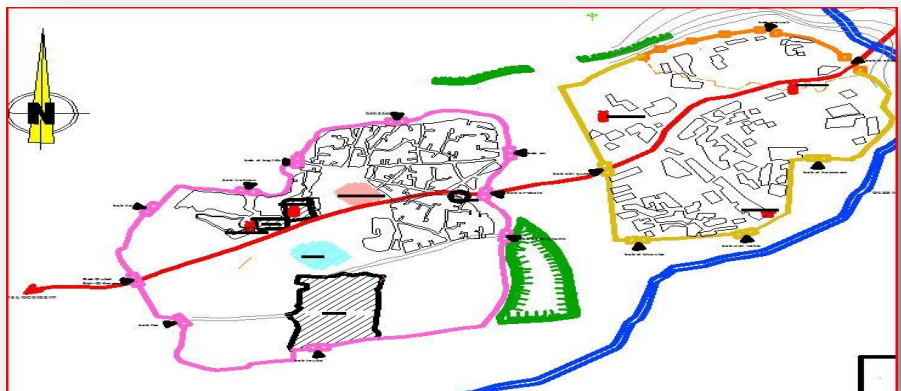


Fig.118: la ville Taggart
Source : mémoire fin d'étude fait par YAHIA OUAHMED

f) Tlemcen l'époque Zianide « 13-16 siècle » :

Yaghmoracen Ibn Zyan fit la ville la capitale de son royaume, il s'agit la période la plus florissante connue par la ville de Tlemcen.

De nombreuses monuments sont construits tel que :

- La construction d'El Mechouar
- La construction du minaret d'Agadir.
- La construction du minaret de la grande mosquée
- La construction de la mosquée Sidi Bel Hassen 1296 la plus richement décorée de toutes les mosquées. Selon ibn Khaldoun « ... Tlemcen au contraire, a toujours vu sa prospérité augmenter, ses quartiers s'étendre, ses maisons solidement construites en briques et en tuiles »



Fig.119: palais el Mechouar
divergence-images.com



Fig.120: palais el Mechouar
divergence-images.com

g) L'époque Mérinide « XIV siècle ,1299 – 1465, ville MANSOURAH »

Tlemcen avait connu 2 grandes sièges et une occupation par les Mérinides de Fès

1) 1^{er} siècle « 1299-1307 »

Il y a eu la fondation de Mansourah à l'Ouest de Tagart, la construction de son enceinte et de sa mosquée.

2) 2^{ème} siècle « 1337-1348 » :

Les Mérinides avaient laissé derrière eux des bijoux en architecture : le complexe de Sidi Boumediene comprenant la mosquée, la madrasa, le palais du Mechouar, la mosquée de Sidi El Haloui ET Sidi Brahim.



Fig.121 : la ville Mansourah
Source :La médina de Tlemcen: l'héritage de l'histoire Fouad Ghomari *



Fig.122 : Mansourah
Source : alamy.com



Fig. 123 : Mansourah
Source : alamy.com



Fig.124: Mansourah
Source : alamy.com

h) L'époque Ottomane «16-19 siècle, 1599-1830 » :

Les Zianides se placèrent sous la protection des Ottomans qui occupèrent Tlemcen en 1552.
Dans cette longue période, c'était le déclin total, pas de réalisations importantes.

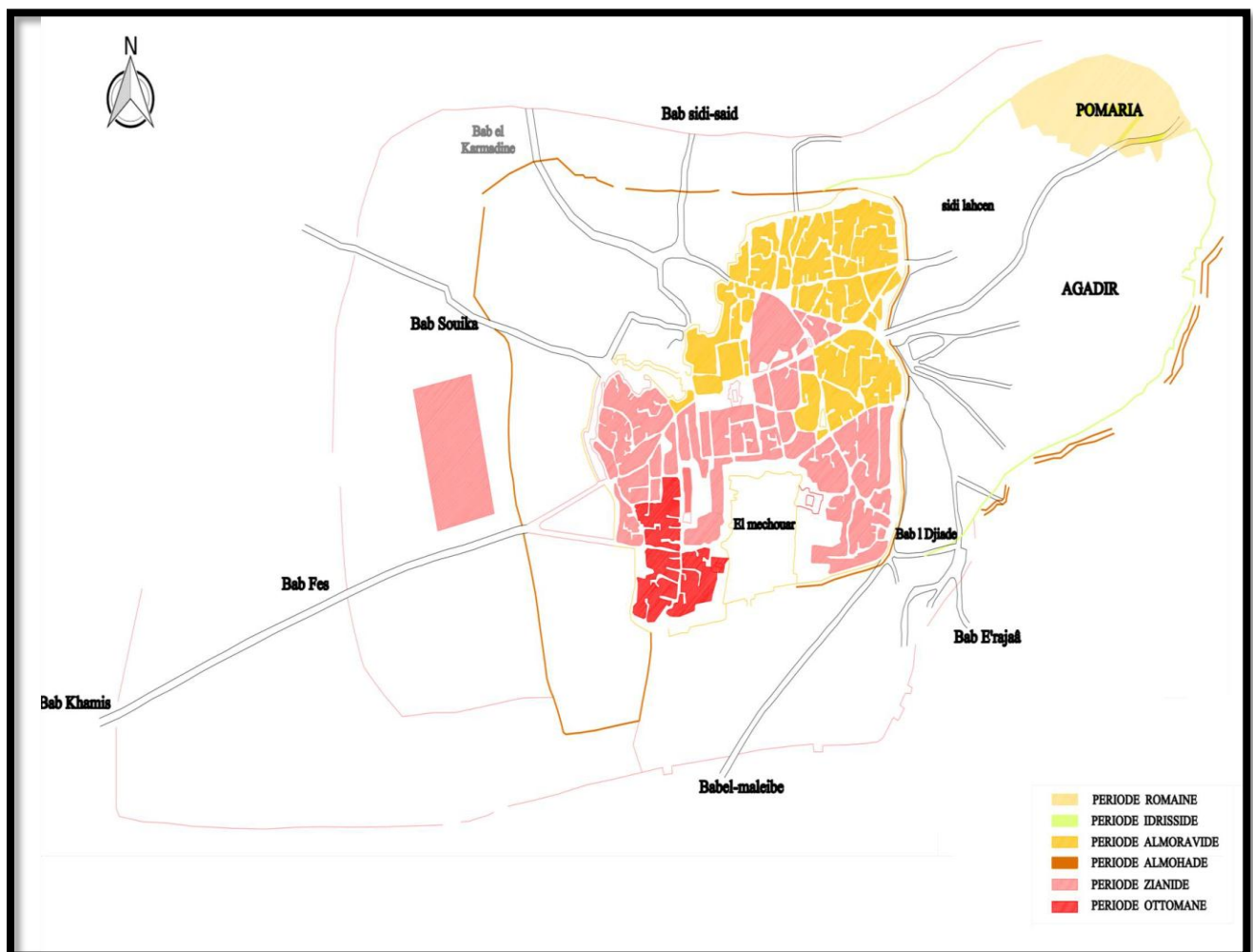


Fig. 125: synthèse de la période pré coloniale
Source : Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

6.2 Période coloniale :

Cette période commence en 1842 avec l'occupation de Tlemcen par les Français et se termine en 1962 par l'indépendance de l'Algérie

a) Entre 1842 – 1900 :

la préoccupation de l'autorité militaire étaient d'organiser la défense et améliorer les fortifications ancienne « El Mechouar », et d'assurer le contrôle militaire, d'où la création des caserne « caserne El Mechouar »

le nouveau plan orthogonal lié à la destruction de plusieurs îlots et percement de plusieurs voies de la médina

ce plan en damier est guider par un grand axe générateur Est-Ouest « Boulevard National »

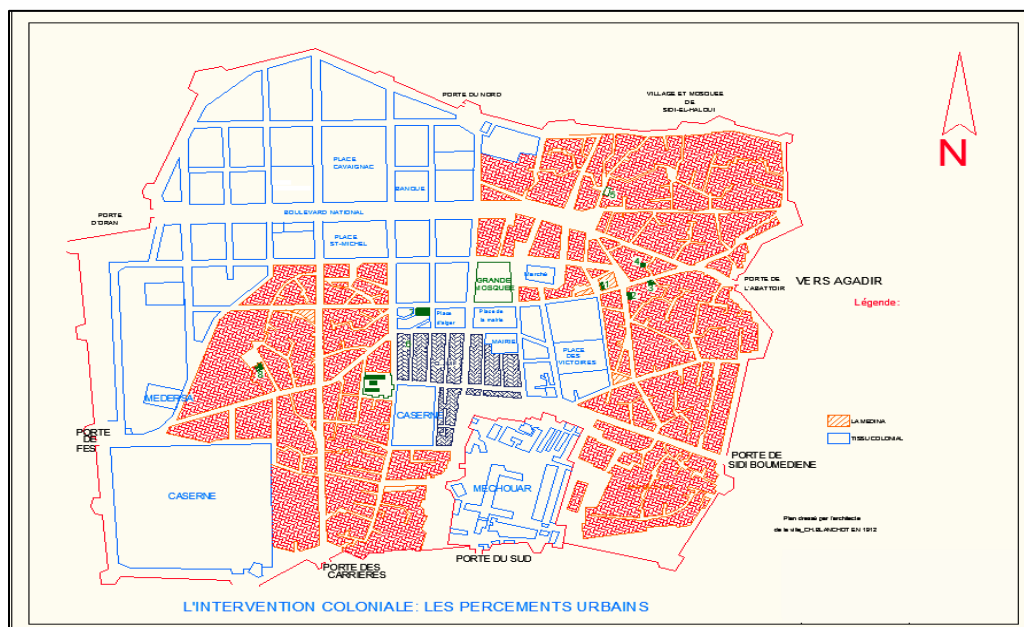


Fig. 126: les interventions coloniales
Source : Djilali Sari Tlemcen face à l'occupation coloniale

b) Entre 1900 – 1940 :

- L'adaptation d'une forme de plan radioconcentrique, les voies convergent vers les portes de l'intra-muros « Porte de l'abattoir, Porte de Boumediene, portes du Sud, Porte des carrières, Porte de Fès , porte d'Oran »
- l'extension vers le sud –est et l'est « première périphérie », à subir une organisation par lots , un groupement d'habitat anarchique « El Hartoun , El Kalaa »

Entre 1940 – 1958 :

- l'extension vers l'ouest « deuxième périphérique », a subi un regroupement d'habitat individuel « Beau séjour, bel horizon, Bel-Air » avec l'extension de l'habitat spontanée « Boudghène »

c) Entre 1958 – 1962 :

- plan de Constantine (plan Mauger) projet d'habitat collectif en vue d'intégrer la population autochtone par la création des cités « cité Sidi Saïd, Sidi Chaker, Pasteur, Cerisier »

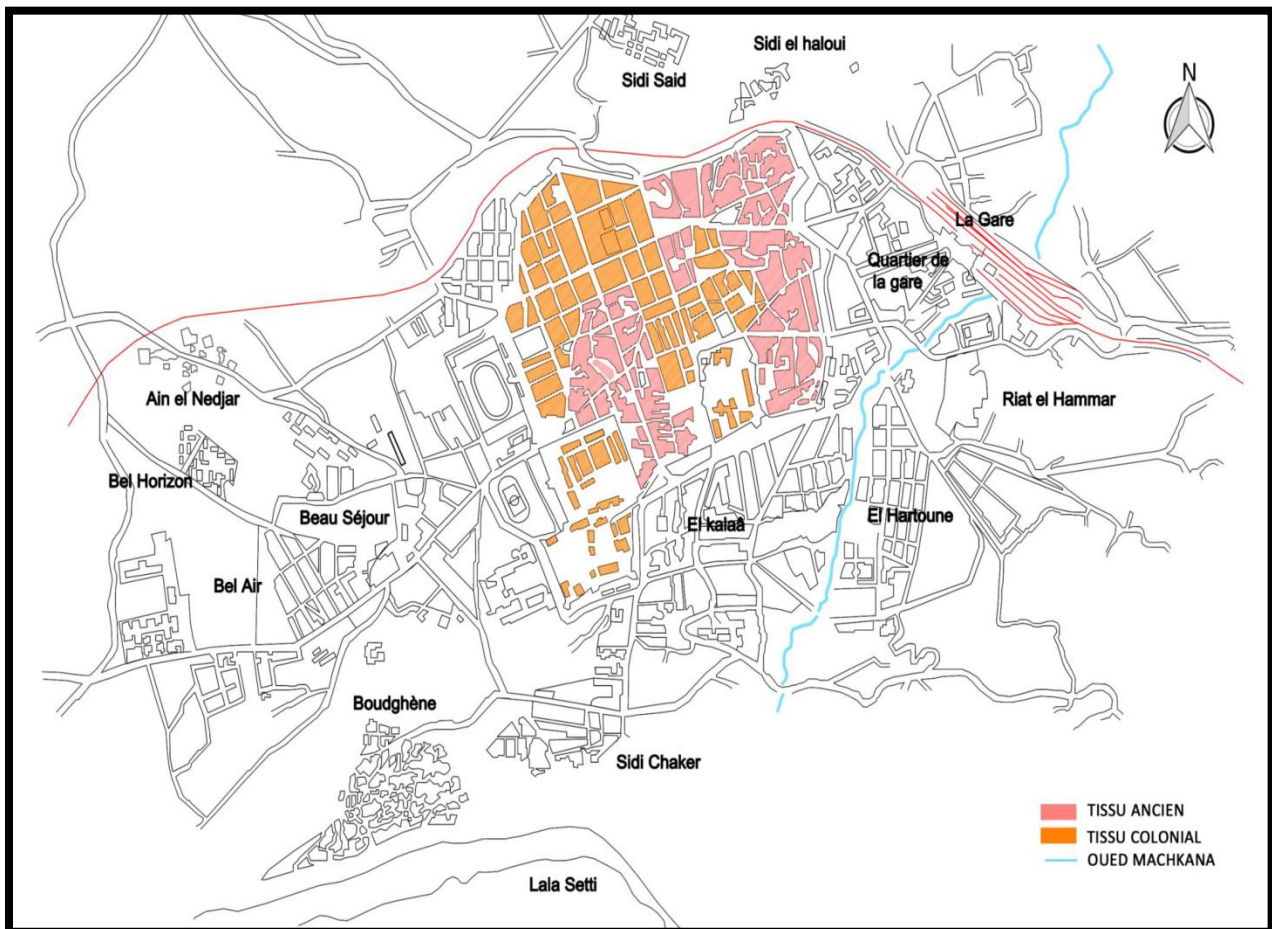


Fig.127: synthèse de la période coloniale

Source : Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

6.3 période post coloniale :

a) Entre 1962 – 1970 :

- Mouvement de la population à cause de:
Exode rurale
- Nationalisation des biens vacants des colons
- La nouvelle proposition consiste à limiter l'expansion

b) Entre 1970 – 1990 :

- PUD 1971 : implantation de la zone industrielle « Chetouane » et la zone semi industrielle « Abou Tachfin »
- La création des grandes entreprises telles que SONATRAC.
- L'apparition des ZHUN et l'implantation du pôle universitaire Imama
- L'apparition de la nouvelle stratégie d'industrialisation
- PUD 1981 : a freiné l'urbanisation interne de l'agglomération, et la réservation des terrains libres aux équipements collectifs, espaces verts, circulation et au stationnement automobile et l'encouragement des activités agricoles.
- L'extension dans le grand Tlemcen dans la période 1987-1997 est périphérique donc c'est un développement polycentrique pour diminuer l'intensité.

c) Entre 1990 – 2000 :

- L'adaptation d'un système libéral
- L'ouverture vers l'économie de marché, encouragement des investissements et privatisation des secteurs
- La mise en place d'un nouveau cadre réglementaire et législatif « loi 90-25 relative à l'orientation foncière et la loi 90-29 relative à l'aménagement du territoire »
- L'institution des nouveaux instruments d'aménagement du territoire et d'urbanisme « le plan d'aménagement de Willaya PAW, le plan directeur d'aménagement urbain PDAU, et le plan d'occupation de sol POS »
- Loi de sauvegarde des terrains agricoles
- Extension des nouveaux pôles (Mansourah, Imama , Chetouane , Ain El Hout ,EkKifane)

d) Entre 2000 – 2016 :

- Relancement d'un programme d'un million logements
- Promulgation des nouvelles lois liées au développement durable et à la gestion des risques naturels



Fig.128: synthèse de la période post coloniale

Source : Source : Fait par le groupe de master1 département d'architecture Tlemcen 2015/2016

- En Avril 2004 un deuxième mandat marqué par l'insertion de l'Algérie dans l'économie mondiale ce qui implique les investissements intérieurs et étrangers dans le secteur industriels hors les hydrocarbures et l'amélioration du secteur agricole (la loi de préservation des terrains agricoles).

3. Analyse de paysage urbain :

Mode de croissance de la ville :

Tlemcen a connu des transformations au niveau de sa croissance et ses formes urbaines à travers le temps. la médina a subi un modèle d'organisation de l'espace suivant une forme radioconcentrique, 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

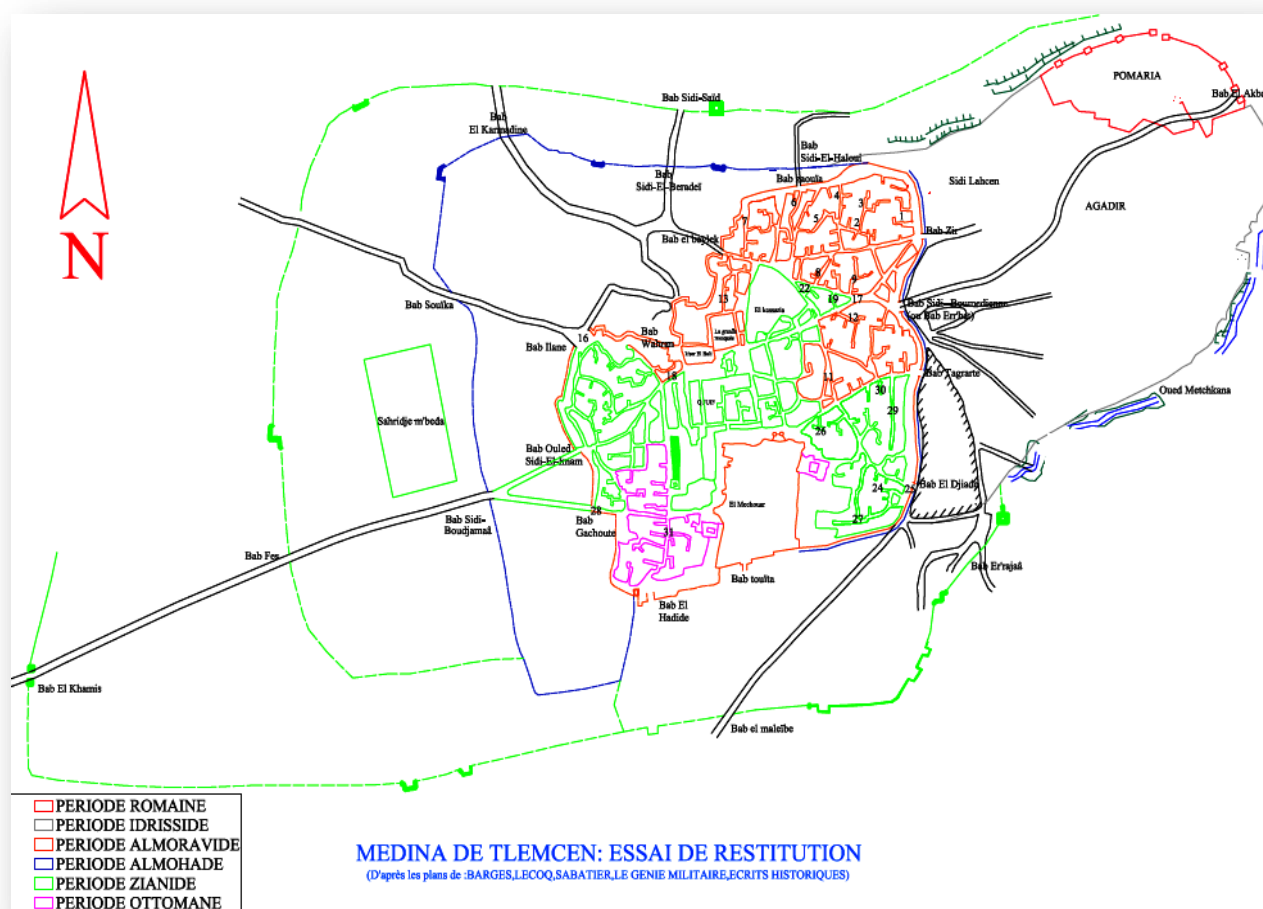


Fig.129 : Mode de croissance de la ville :
Source : analyse urbaine du noyau historique de Tlemcen

La nouvelle structure morphologique apportée par la colonisation française à crée une multipolarité urbaine avec une collaboration Entre trame radioconcentrique et trame en damier, 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 L'alla Setti, en continuation d'el Kalâ.

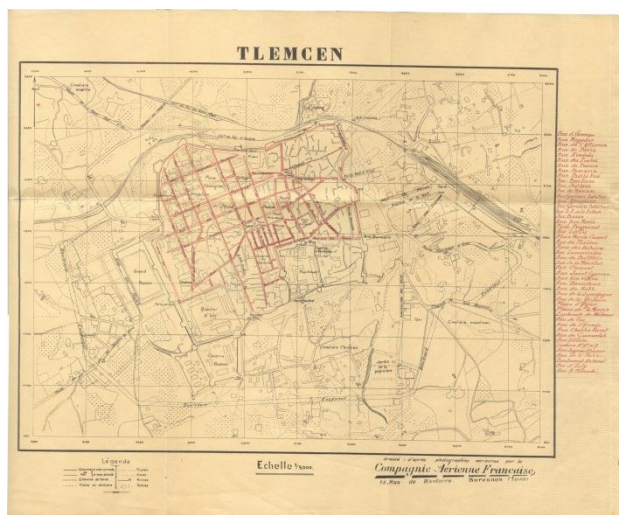


Fig.130 : Trame coloniale 1945
Source : analyse urbaine du noyau historique de Tlemcen

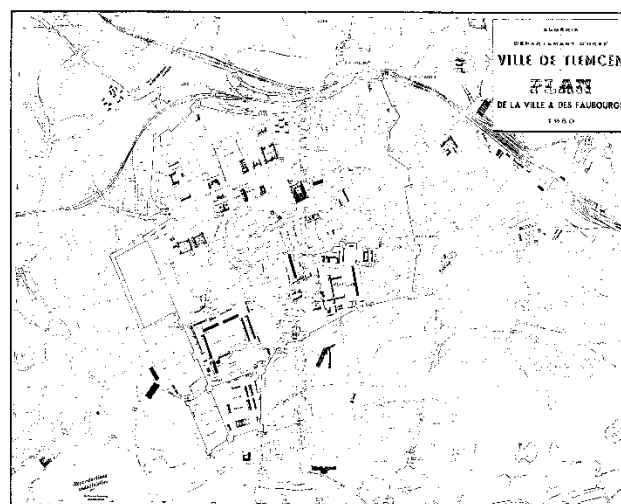


Fig. 131: Trame coloniale 1950
Source : analyse urbaine du noyau historique de Tlemcen

Après l'indépendance, la ville a attribuée une extension dominante vers le nord avec une dispersion des villages coloniaux qui se développent d'une manière individuelle et anarchique sur les terrains agricoles qui ceinture la ville de Tlemcen , ainsi qu'une continuation de la croissance urbain 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. Le plan de Tlemcen se développe selon un modèle de croissance radioconcentrique lorsque ses quartiers s'organisent en cercles concentriques, du centre à la périphérie.

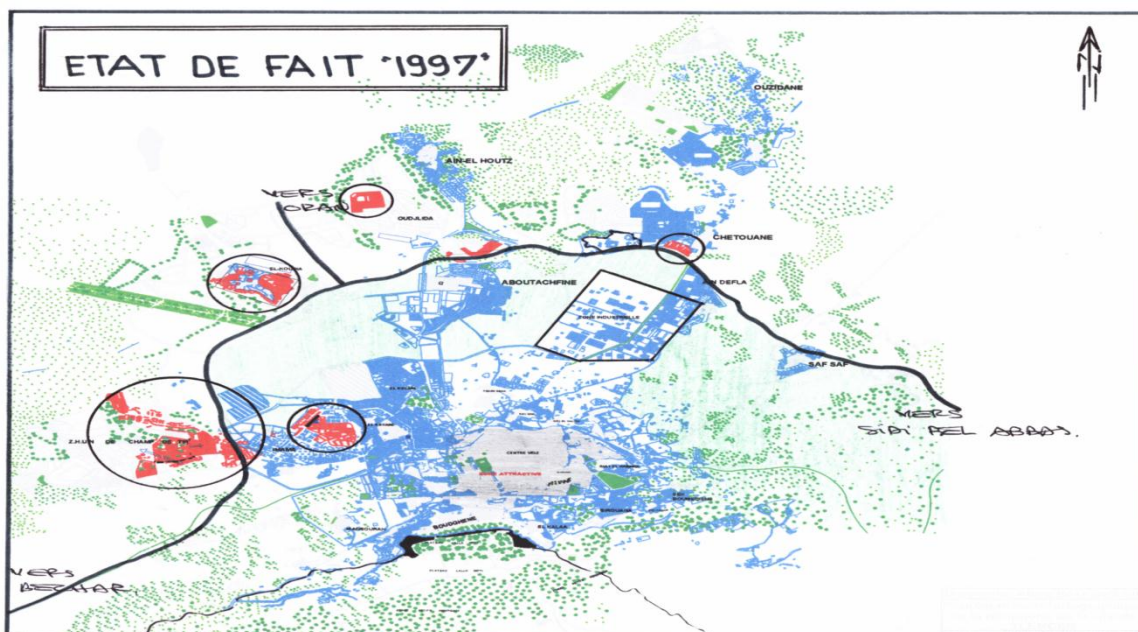


Fig.132: état de fait 1997
Source : analyse urbaine du noyau historique de Tlemcen

Les facteurs clés d'évolutions :

Sur la base de diagnostic, nous avons élaboré huit facteurs clés d'évolution qui représentent les actions à mener pour tirer profit des atouts du territoire et de servir ses opportunités d'une part et de se protéger de ses handicaps et prévenir de ses menaces d'une autre part.

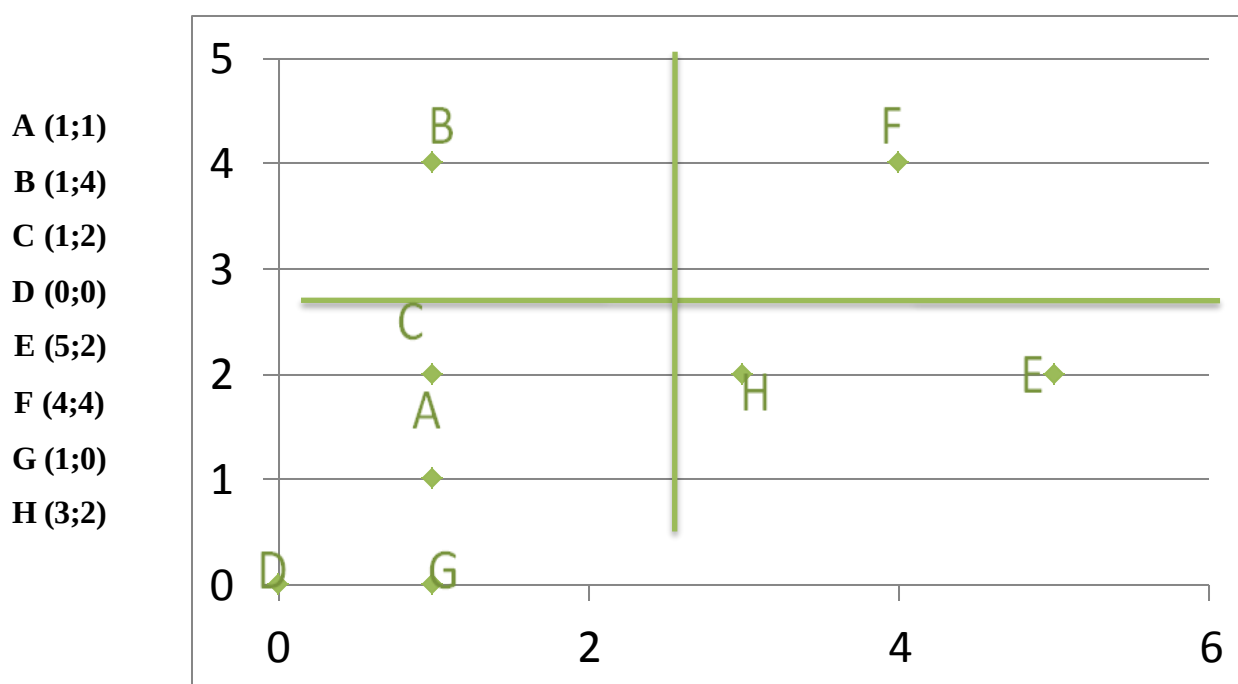
Les facteurs clés d'évolution se présentent comme suit :

- A. Préserver les terrains agricoles
- B. Revoir le tracé de la voie ferrée
- C. Restructurer l'habitat spontané
- D. Relancer l'activité de la zone industrielle
- E. Préserver l'environnement
- F. Aérer le tissu urbain
- G. Préserver le patrimoine architectural
- H. Restructurer la zone Est

La matrice des impacts croisée :

	A	B	C	D	E	F	G	H	ID
A		0	0	0	0	0	0	0	0
B	0		0	0	0	1	0	0	1
C	0	0		0	0	1	0	0	1
D	0	0	0		0	0	0	0	0
E	1	1	1	0		1	0	1	5
F	0	1	1	0	1		0	1	4
G	0	1	0	0	0	0		0	1
H	0	1	0	0	1	1	0		3
II	1	4	2	0	2	4	0	2	

Matrice des facteurs clés
Source : fait par l'auteur



- ❖ Facteur Moteur: B
- ❖ Facteurs Relais: F
- ❖ Facteurs Dépendants: H, E
- ❖ Facteurs Autonomes: A, C, D, G

Les scénarios d'aménagement :

Pour la méthode SWOT, trois scénarios d'aménagement sont possible selon que les facteurs clés d'évolution sont très probables, probables, et peu probable.

- Le scénario optimiste qui consiste à la réalisation de tous les facteurs clés d'évolution.
- Le scénario pessimiste qui consiste à la réalisation de très peu de facteurs clés d'évolution.
- Le scénario réaliste qui est un scénario intermédiaire entre le scénario optimiste et le scénario pessimiste, ce scénario consiste à la réalisation de quelques facteurs clés d'évolution

Programmation

La programmation urbaine consiste à calculer les besoins en surface pour l'extension de la ville à une échéance donnée.

Le calcul des besoins en surface se fait à l'aide de la grille théorique des équipements et à l'aide du TOL « taux d'occupation par logement » ou mieux encore à l'aide du TOP « taux d'occupation par pièce » pour l'habitat.

La base de calcul des besoins en surface est la population projetée qui représente l'écart entre la population projetée à l'échéance « en étant le nombre d'années. » et la population de départ ou population existante.

P_n : population projetée à l'échéance n

$n = 5$ pour le court terme

$n = 10$ pour le moyen terme

$n = 20$ pour le long terme

$$P_n = P_0 (1+T)^n$$

P_0 = population de l'année encours

T = Taux d'accroissement global TAG

n = le nombre de l'année

1. Calcule des besoins pour l'habitat :

Population 2008 : 285564 hab.

TAG « taux d'accroissement global »: 1.8%

$$P_n = P_0 (1+T)^n$$

$$P^{2018} = 285564 (1+0.018)^{10}$$

$$P_{2018} = 341335 \text{ habitants}$$

$$P_{2025} = 341335 (1+0.018)^7$$

$$P_{2025} = 386736 \text{ habitants}$$

$$P_n - P_0 = 386736 - 341335 = \mathbf{45401 \text{ habitants}}$$

Calcul des besoins en surface pour l'habitat :

Pour un Top « Taux d'occupation par pièces » de 2 :

$$\bullet \text{ Nombre de pièces} = \frac{P_n - P_0}{2} = \frac{45401}{2} = 22700 \text{ Pièces}$$

Pour 60 % de logement de type « 2pièces » :

$$\frac{22700 \times 60}{100} = 13620 \text{ Pièces} / 2 = 7810 \text{ logement}$$

Le nombre de logement : 7810 logements

Pour 40 % de logement de type « 3pièces » :

$$\frac{22700 \times 40}{100} = 9080 \text{ Pièces} / 3 = 3026 \text{ logement}$$

Soit un totale de 10863 logements

Calcul de besoin en surface pour l'habitat :

$$\text{Surface} = \frac{\text{Nombre de logts}}{\text{Densité}}$$

Pour la densité, et afin de faire un calcul approprié nous avons fait une simulation des ilots qui nous a donné les résultats suivants :

Ilots	affectation	Surface totale	Nombre de logement	densité	gabarit
1	Habitat collectif+garage	0.51	92	180	R+5, R+0
2	Habitat collectif garage	1.32	170	128	R+5,R+0
3	Habitat collectif garage	0.37	63	170	R+5, R+0
4	Habitat collectif	0.54	94	174	R+5
5	Habitat collectif garage	0.50	56	112	R+5, R+0
6	Habitat collectif	0.73	96	131	R+5
7	Habitat collectif	0.76	96	126	R+5
8	Habitat collectif	0.93	96	103	R+5
9	Habitat collectif	0.35	126	360	R+5
10	Habitat collectif	1.01	106	104	R+5
11	Habitat collectif garage	0.67	78	116	R+5 R+0
12	Habitat collectif	0.56	84	150	R+5
13	Habitat collectif	0.64	132	206	R+5
14	Habitat collectif	0.65	122	187	R+5
15	Habitat collectif garage	0.79	111	140	R+5 R+0
16	Habitat collectif	0.53	86	162	R+5
17	Habitat collectif	1.13	143	126	R+5
18	Habitat collectif	0.68	120	176	R+5
19	Habitat collectif garage	0.51	72	141	R+5 R+0
20	Habitat collectif	0.53	88	166	R+5
21		0.66	/	/	/
22	Habitat collectif	0.58			R+5
total				143.54	

Calcule de besoin en surface pour l'habitat :
Nombre de logements/la densité moyenne
 $10863 / 143.54 = 75.67$ ha

2. Calcul des besoins en surface pour Les équipements :

Équipements scolaire :

1) le groupe scolaire :

- **Tranche d'âge 5-9 ans :**

$$P_n = P_0 (1+T)^n$$

$$P^{2018} = 73852(1+0.018)^{10}$$

$$P_{2018} = 88275 \text{ élèves}$$

$$P_{2025} = 88275(1+0.018)^7$$

$$P_{2025} = 100016 \text{ élèves}$$

$$P_n - P_0 = 100016 - 88275 = 11741 \text{ élèves}$$

$$P_n - P_0 / 480 = 24 \text{ groupes scolaires type D}$$

$$S = 24 \times 2260 = 5240 \text{ m}^2$$

2) l'école fondamentale :

- **Tranche d'âge 10-14 ans :**

$$P_{2018} = 83333(1+0.018)^{10}$$

$$P_{2018} = 99960 \text{ élèves}$$

$$P_{2025} = 99608(1+0.018)^7$$

$$P_{2025} = 112857 \text{ élèves } p_n - p_0 = 112857 - 99608 = 13249 \text{ élèves}$$

On a choisis : 10EF base 7 = 840 élèves

8 EF base 5 = 600 élèves

Les surfaces :

$$10 \text{ base 7 (R+2)} = 2687/3 + \text{surface de cour (840*5)}$$

$$S_1 = 5095 * 10 = 50950 \text{ m}^2$$

$$8 \text{ base 5 (R+1)} = 1738/2 + \text{surface de cour (480*5)}$$

$$S_2 = 3269 * 8 = 26152 \text{ m}^2$$

$$S_T = S_1 + S_2 = 50950 + 26152 = 77102 \text{ m}^2$$

$$S_T = 77102 \text{ m}^2$$

3) Lycée :

- Tranche d'âge 15-19 ans :

$$P_{2018} = 85876(1+0.018)^{10}$$

$$P_{2018} = 102647 \text{ élèves}$$

$$P_{2025} = 102647 (1+0.018)^7$$

$$P_{2025} = 116300 \text{ élèves}$$

$$P_n - P_0 = 116300 - 102647 = 13653 \text{ élèves}$$

$$8 \text{ lycée } 1000 : 8 * 1115 = 89200 \text{ m}^2$$

$$7 \text{ lycée } 800 : 7 * 9800 = 68600 \text{ m}^2$$

$$S_T = 157800 \text{ m}^2$$

Equipements sanitaires :

Désignation	Nombre	Surface
Hôpital	1	12000 m ²
Salle de soins	9	9*500 m ²
Polyclinique	1	3000 m ²
Maternité	1	3000 m ²
Total	/	22500 m ²

Tableau : des Equipements sanitaires
Source : fait par l'auteur

Pour l'hôpital : 1 lit pour 500 habitant
Nombre de lit = population (wilaya) / 500

Les équipements :

Désignation	Nombre	Surface
Salle polyvalentes	3	3*600 m ²
Salle de cinéma		
Bibliothèque	1	1*900 m ²
Maisons de jeunes	3	3*600 m ²
Mosquée	0	0
Total	/	4500 m ²

Tableau : des Equipements
Source : fait par l'auteur

Les équipements divers :

Désignation	Nombre	Surface
Antenne administratif	13	13*1000 m ²
Agence postale	1	1000 m ²
Aire jeux		
Marché couvert	1	4000 m ²
Crèche	12	12*750 m ²
Total	/	27000 m ²

Tableau : des Equipements
Source : fait par l'auteur

Les besoins en surfaces :

Désignation	Surface
Habitat	75.67 ha
Equipement	29.4 ha
Total	105.07 ha

Analyse de Site

Introduction

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

Dans ce chapitre il sera question d'appliquer les différents enseignements tirés des précédents Chapitres sur notre aire d'intervention. En suivant la démarche du projet urbain il s'agira dans Un premier lieu de définir l'aire d'étude et de l'analyser sous divers angles

Motivation du choix de site :

Nous avons choisi le centre-ville de Tlemcen avec sa première périphérie en se basant sur un ensemble de critères, d'abord c'est le noyau central de la ville, l'élément structurant dominant de la commune et un lieu chargé d'histoire contribuant très fortement à l'image globale de la ville et enfin le retour au centre-ville est considéré comme une façon de repenser l'extension de la ville suivant les modes de développement urbain en améliorant le cadre de bâti et la qualité de vie .

L'extension du grand centre-ville de Tlemcen s'est effectuée préférentiellement vers l'Ouest, à la fois parce que les autres directions sont plus ou moins bloquées (contraintes naturelles), comme c'était indiqué dans les orientations du PDAU, contrairement à l'Est on trouve des principales potentialités foncières mal exploitées.

Pour notre part, nous allons choisir à travers ce processus d'urbanisation un fragment de ce tissu. Nous délimiterons comme champ d'observation et d'analyse ; la zone définie comme zone de transit entre l'ancien noyau Agadir et le centre historique de Tlemcen.

Cette zone était créée avec l'édification de la gare ferroviaire, c'est la première extension urbaine de la ville, où elle est composée d'un tissu historique important qui date de la période coloniale.

Donc, elle fait partie de la grande centralité de la ville qui se trouve dans une position charnière et d'accueil entre deux sites historiques : la médina et Agadir l'un congestionné et l'autre isolé discontinu due à la présence du chemin de fer.

En plus, notre zone d'étude bénéficie de sa localisation et de ses équipements structurants à l'échelle de la ville qui sont mal intégrés au tissu urbain ou mal positionnés et que nous pouvons les exploiter comme des facteurs de développement avec une nouvelle organisation d'espace et une nouvelle vision d'aménagement. Cette zone a une problématique particulière liée aux : accessibilité, foncier, problème structurel, fonctionnel, image globale dévalorisée, dégradation du cadre bâti. Elle n'assure pas son rôle comme une partie centrale de la ville.

Il faut donc donner un nouveau souffle à cette partie en lui donnant un nouveau rayonnement.

2. Analyse du site :

3-1 Situation de site d'intervention :

Notre champ d'intervention « quartier de la gare » se trouve au cœur de la ville de TLEMCEM avec un emplacement stratégique. Il est situé à l'entrée principale de la ville.

Le quartier se situe au Nord –Est de la ville (POS d'AGADIR SIDI HALLUOI et SIDI DAOUDI) se distingue par des caractéristiques fonctionnelles spécifiques liées à son détachement de la ville.

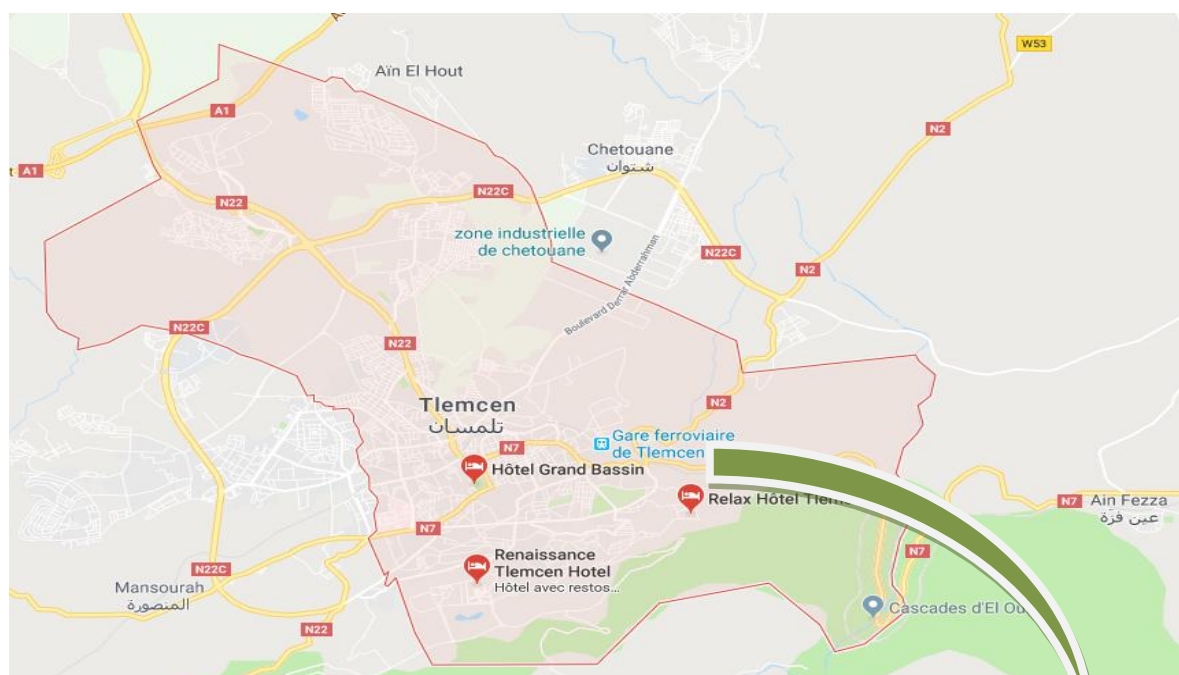


Fig.133 : la ville de Tlemcen
Source : Google Earth

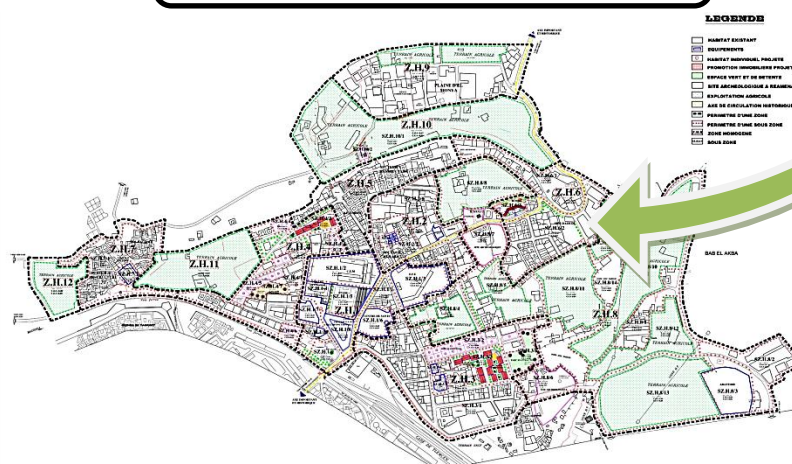


Fig.134 : pos Agadir, Sidi el Haloui
Source : DUC Tlemcen

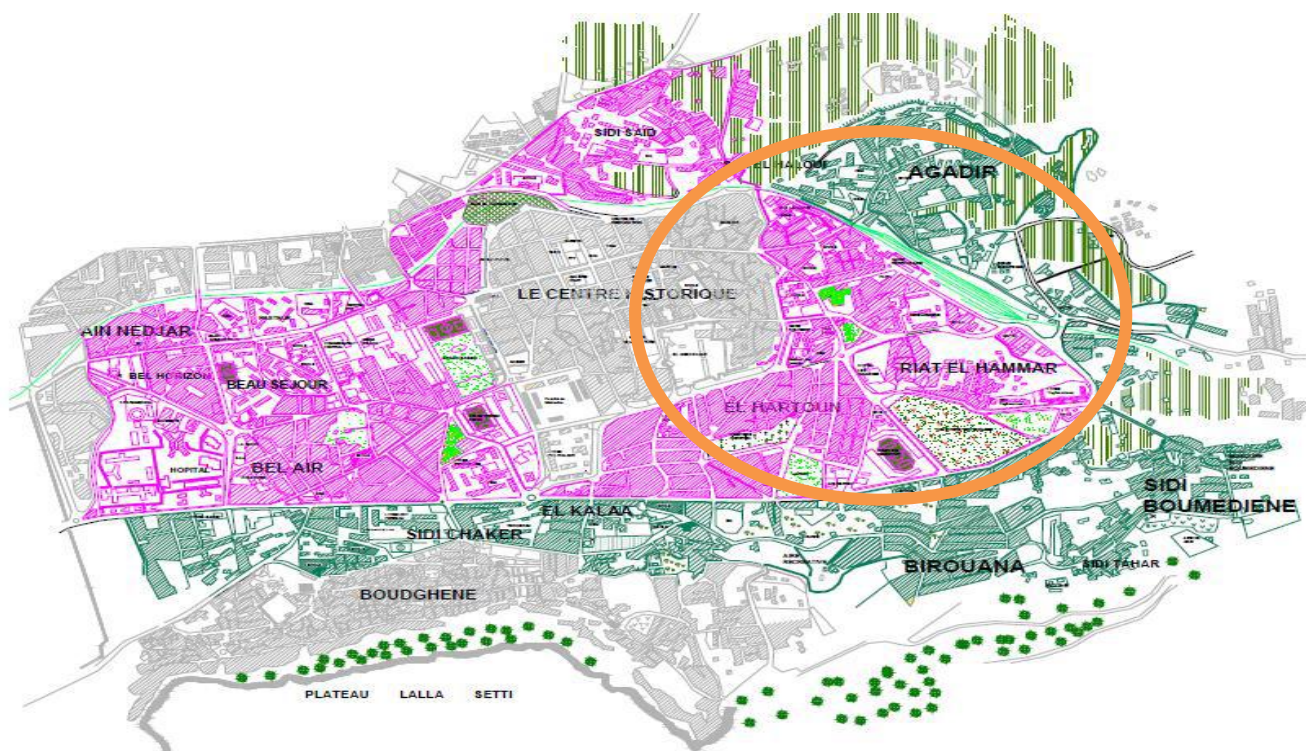


Fig.135 Zone d'étude
Source : PEAU Tlemcen

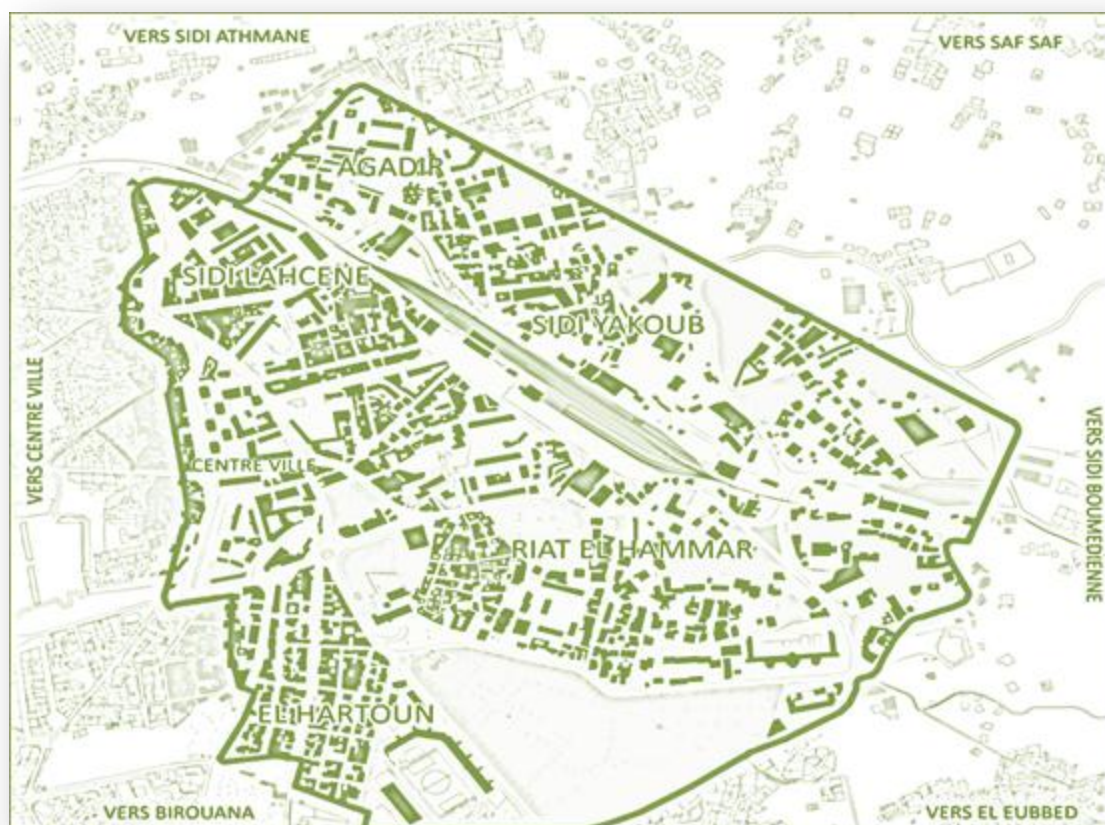


Fig.136 : Limitation de périmètre d'étude
Source : auteurs

3-2 La trame viaire :

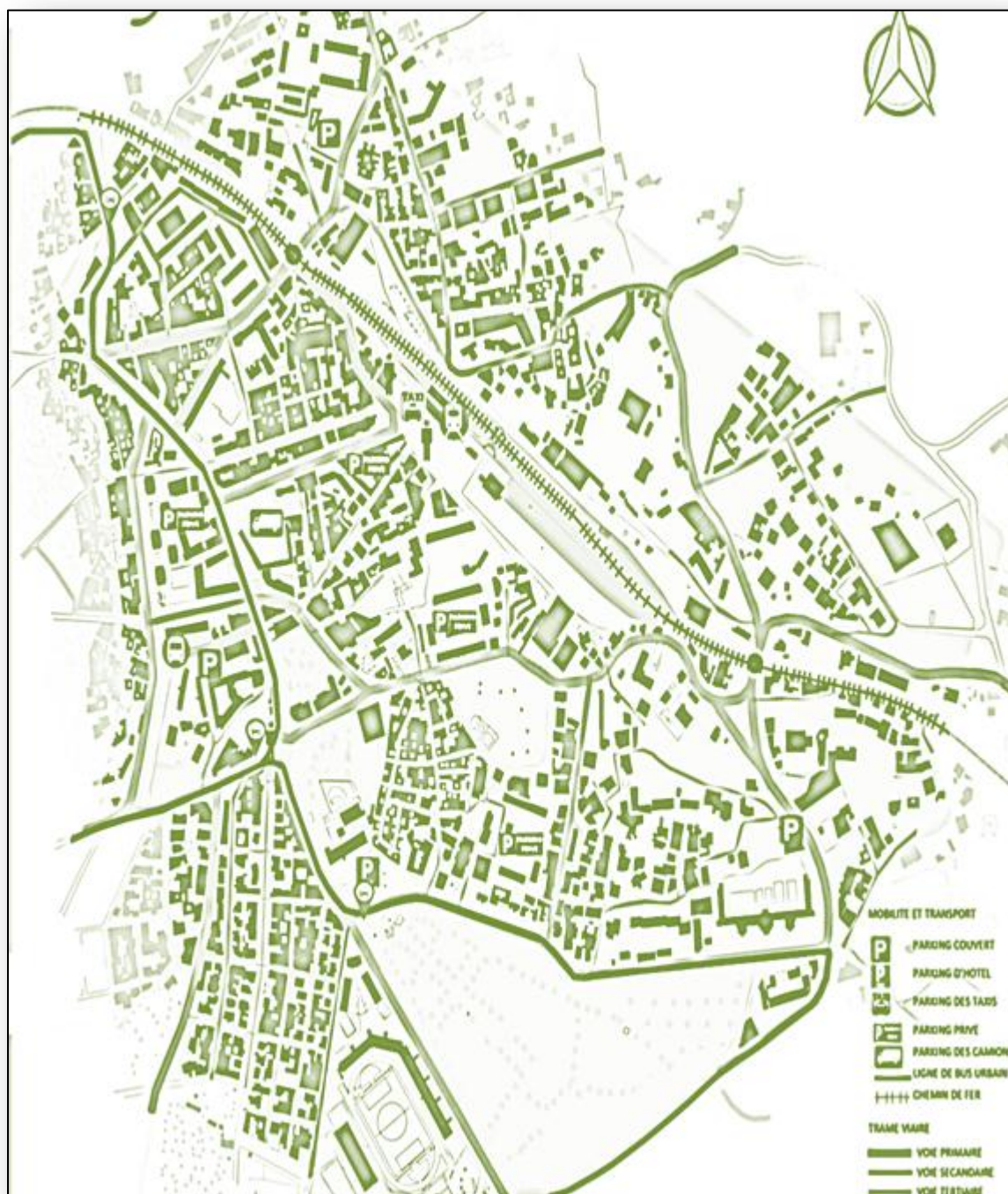


Fig.137 : Trame viaire
Source : fait par l'auteur

Notre champ d'intervention dispose d'une trame viaire complexe qui change et se modifie chaque fois que la typologie du tissu urbain change, la zone d'étude à un manque au niveau d'articulation, le quartier d'Agadir a une mauvaise accessibilité ainsi que le problème de transport et de liaison, l'absence des bordures des trottoirs et le manques des aires de stationnement.

❖ Accessibilité :

Notre zone d'étude a une accessibilité par rapport la ville par les routes nationaux RN7 RN22 et RN22, elle est l'entrée et la sortie de la ville au même temps. Et aussi par rapport leur environnement, elle est entourée par des boulevards assez importantes tel que : Boulevard Gawar Hocine, Boulevard l'ALN, Boulevard Hochiminch, Boulevard Hamsali Sayah. qu'ils font partie des espaces publics et de transit des gens.

❖ Les types des voies :

La zone d'étude nous détermine un maillage contenant des ilots et des voies hiérarchisées et classées comme suit :

• Voie principale:

- **Boulevard Houchiminh:** La voie qui mène au centre-ville du l'est, à double sens, présente le trafic le plus important, fréquentée, avec une circulation mécanique fort surtout aux niveaux des arrêts de bus, il connaît des niveaux de congestion importants.
- **Rue de minaret:** Voie importante qui assure la liaison entre notre secteur et le quartier d'Agadir.
- **Boulevard Ghazlaou Abdeslam:** Présente la continuité de la RN22, caractérisée par une circulation mécanique à flux fort et une circulation piétonne moyenne.
- **Khedim Ali:** Axe de transit qui relie les deux voies structurantes.
- **Boulevard Hamsali Sayah Miloud :** La voie qui mène au centre-ville du Sud.
- **Boulevard l'ALN :** Voie fréquenté, à double sens, elle a une forte circulation mécanique et piétonne.

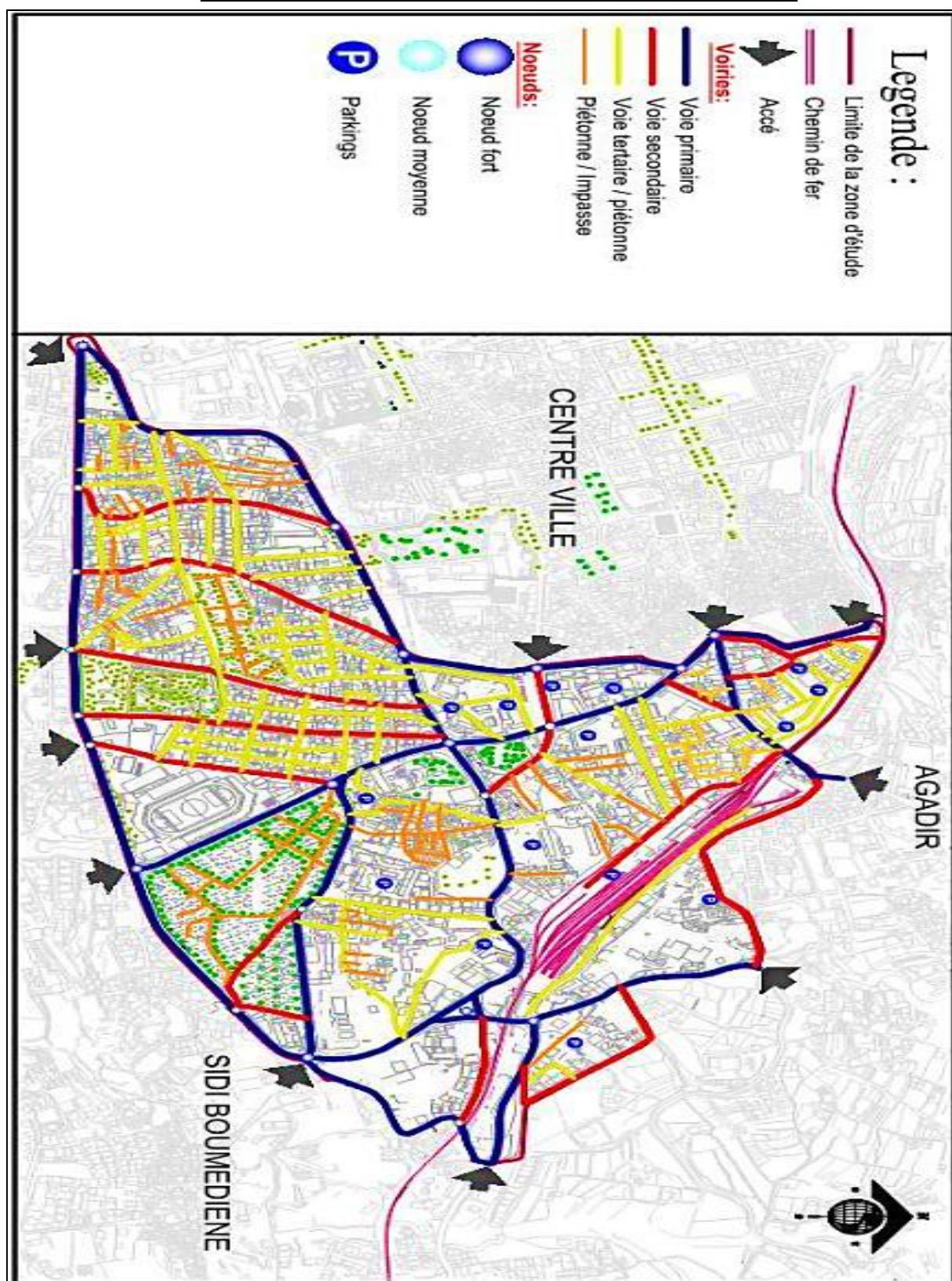
• Voies secondaires:

- **Boulvared du 1 er novembre:** Voie importante qui assure la liaison entre notre aire d'étude et le centre-ville historique. Avec une circulation mécanique forte et piétonne forte.
- **Sidi Ahmed:** Voie qui relie deux boulevards fréquentés : Inal Ahmed et ALN.

• Voies tertiaires:

Sont des voies qui ont un flux mécanique faible et piéton et aussi des impasses pour accéder aux habitations (zone résidentielle) sans oublier les escaliers.

Fig.138 : La trame viaire
Source : PDAU



3-3 Trame urbaine :



Fig.139 La structure urbaine de la zone d'étude
Source : auteur

Le périmètre d'étude possède une structure urbaines anarchique, avec une organisation quelconque et une division en parcellaire a différente forme, on remarque que le tissu urbain est dense dans la partie nord et sud de la zone d'étude et faible dans le quartier d'Agadir



Fig. 140 :vue panoramique sur Tlemcen
Source : <http://tlemcen.e-monsite.com>

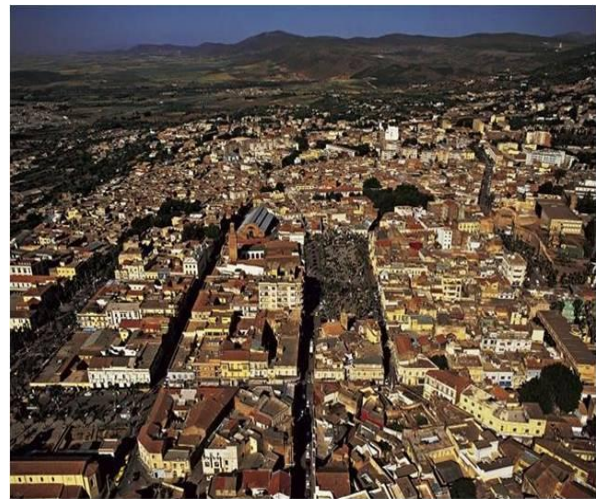


Fig.141 :vue panoramique sur Tlemcen
Source : <http://tlemcen.e-monsite.com>

❖ Trame urbaine :

Le maillage c'est un réseau composé d'unités non identifiées de dimensions très variables en forme irrégulière et régulière. La trame urbaine de la zone peut être divisée en deux types :

- **Trame mixte** : c'est le résultat de la superposition de la trame coloniale et la trame traditionnelle.
- **Trame orthogonale** : résultat d'une intervention programmée et réalisée d'un découpage en trame orthogonale. -La lecture de la typologie d'îlots montre deux grandes formes géométriques de moyens et petites dimensions variées entre 320 m² et 3000 m². - Quadrilatérales irrégulières, triangulaires.

❖ Typologie des îlots :

La trame des îlots composés de plusieurs parcelles bâties ou non bâties, constituant une unité élémentaire de l'espace urbain, séparés les uns des autres par des rues. Les îlots varient selon la taille, la disposition et la forme. La majorité des îlots sont des îlots destinés pour l'habitat individuels.

- ❖ **La taille** : on remarque que la taille du parcellaire s'agrandit en s'éloignant du centre vers la périphérie et dans les parcelles destinées à recevoir les équipements.
- ❖ **La forme** : Quadrilatérales irrégulières, triangulaires
- ❖ **La disposition** : Elle est définie dans le cas de notre zone par une continuité du parcellaire, les dimensions varient selon la forme.

❖ **Les ilots sont construits soit :**

- **Ponctuelle** : un pourcentage visible de notre zone ne sont pas occupé totalement, des espaces perdus qui sont devenue après réservé au parking ou des espaces non aménagés.
- **Linéaires** : Alignés par rapport aux voies pour des raisons commerciales et services et pour une meilleure occupation de l'espace.
- **Planaire** : par une continuité due à plusieurs bâtiments accolés les uns aux autres sur toutes les rues.

❖ **Les terrains libres sont très nombreux, on peut les classer en 3 types :**

- *1er catégorie* : Friche naturelle.
- *2eme catégorie* : Appartenant des propriétaires qui ont l'intention de les urbaniser.
- *3eme catégorie* : Terrains qui se trouvent dans des terrains accidentés présentant des espaces résiduels.

❖ **La densité des ilots** : En termes d'occupation du sol on peut distinguer trois (03) catégories d'ilots :

- **L'ilot dense** : ou il 'y a une forte concentration du cadre bâti, et l'absence des espaces verts et les espaces publics libre, ce type d'ilot est globalement de nature résidentiel, et parfois mixte constitue des zones d'habitation et d'équipements.
- **L'ilot moyennement dense**: où on peut remarquer un certain équilibre entre l'espace bâti et l'espace libre, ce type d'ilot est globalement constitue d'une zone résidentielle ou les friches naturel sont intégrées et réservées au stationnement ou restent non aménagés. Aussi, la zone d'équipement, comme l'ilot des établissements éducatifs.
- **L'ilot faiblement dense**: cela se manifeste au niveau des ilots des cimetières, où il 'y a des surfaces libres assez importantes, ainsi que l'ilot du stade omnisport et de jardin publique.

Fig.142 : La trame urbaine
Source : PDAU

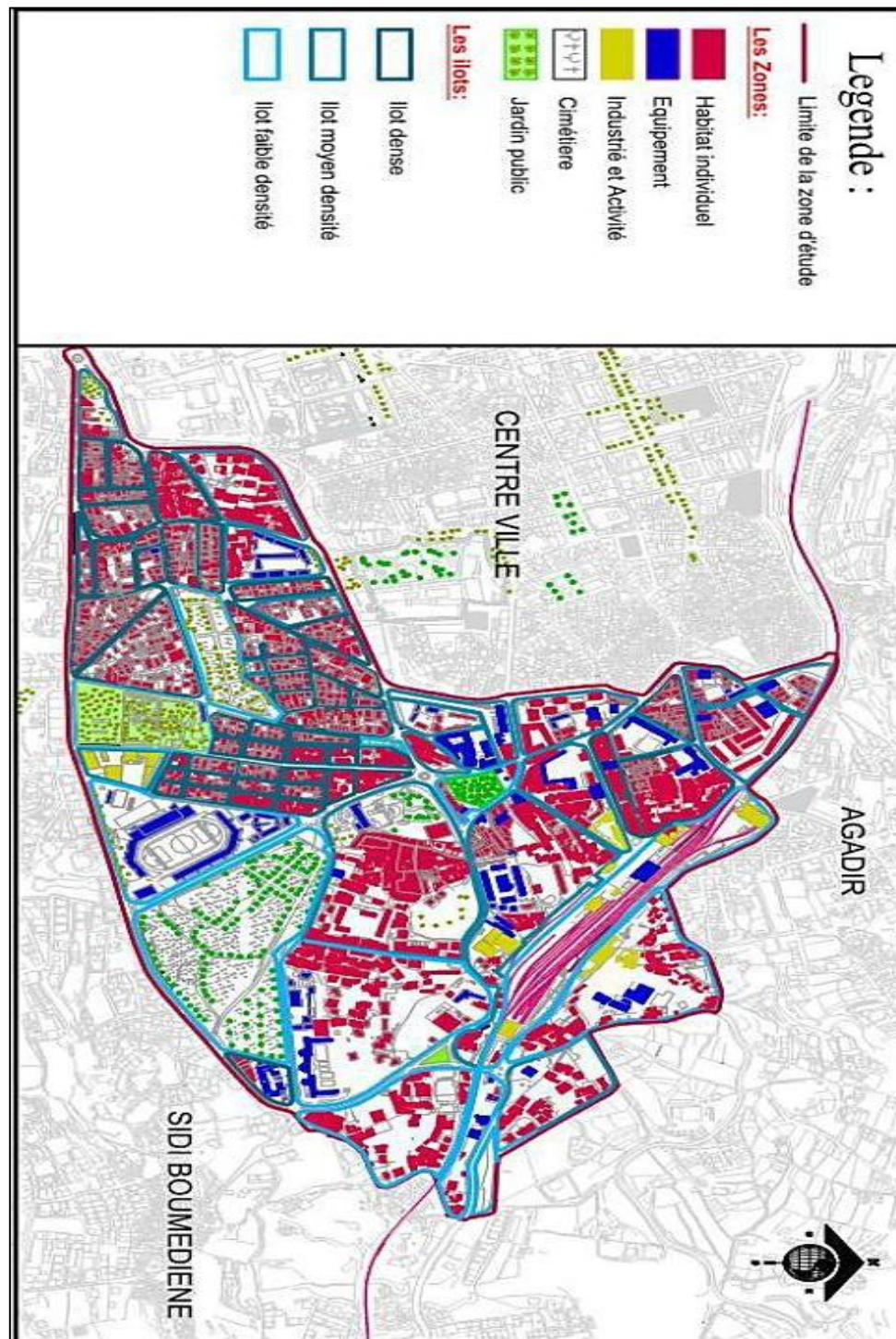




Fig. 143 : Habitat et équipements
Source : auteur

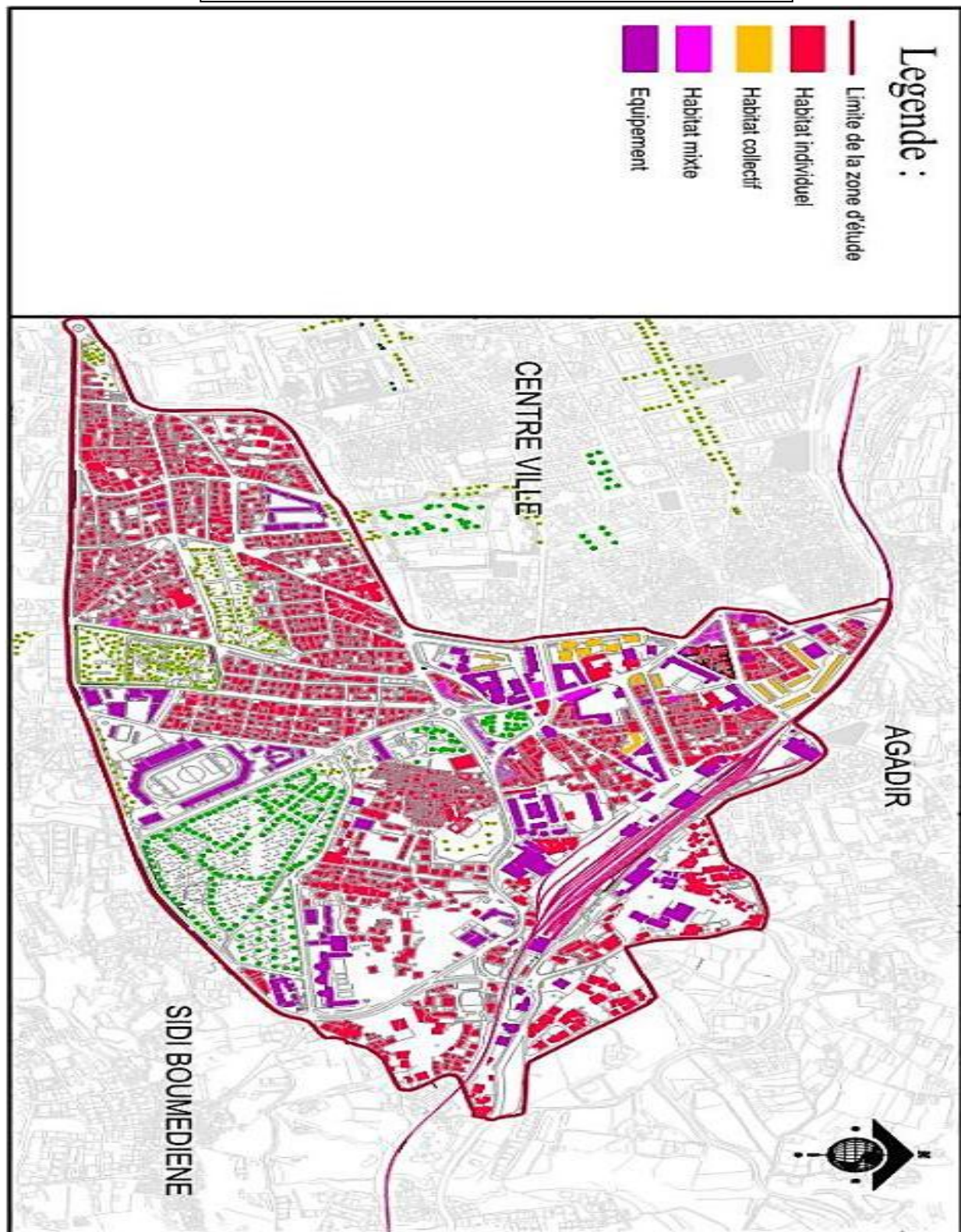
D'après l'analyse de la zone, périmètre d'étude réserve la majorité des terrains pour une vocation résidentielle avec des typologies et densités différentes.

Le quartier de la gare est caractérisé par une grande emprise des différentes équipements, tandis qu'il y'a un manque au niveau de quartier d'Agadir et une absence dans la continuité des fonctions.

Les tissus urbains existants dans le site d'intervention :

1. Les tissus résidentiels individuels : l'habitat occupe une grande partie des terrains , formant un ensemble de maisons individuelles « el Hartoun, Rait el Hammar »
2. Les tissus résidentiels collectifs : des grandes immeubles collectifs « Sidi lahcen , cité des jardins »
3. Les tissus mixtes à dominance d'habitat : ensemble d'habitat avec des commerces en RDC « la rue de minaret. »
4. Les équipements publics ou collectifs

Fig.144 : Habitat et équipements
Source : PDAU



Situation des infrastructures importantes par rapport au site :



Fig.145 : palais el Mechouar
Source : divergence-images.com



Fig.146 : hôtel Zianide
Source : divergence-images.com

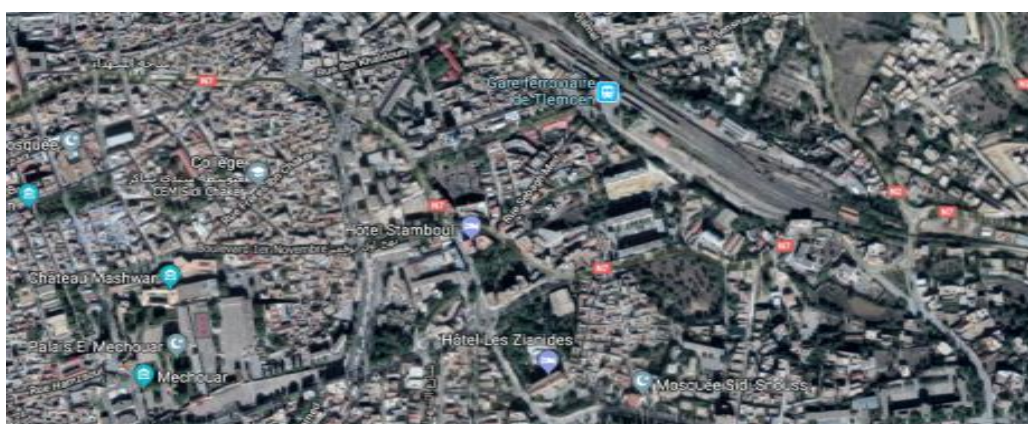


Fig.147 : situation des infrastructures
Source : Google..maps.com



Fig.148 : la grande mosquée
Source : divergence-images.com



Fig.149 : pôle universitaire
Source : divergence-images.com

Notre aire d'étude n'est pas marquée par un seul caractère d'équipements d'où elle accueille une multitude d'équipements : éducatifs, commerciaux, culturel, hôtelleries, sportif à l'échelle du quartier et d'autres sont à l'échelle de la ville et régional tel que : le centre culturel, hôtels, stade, la gare ferroviaire et routière.

-Il faut montrer aussi qu'à l'est de notre zone se localise plusieurs friche industrielles, la limonaderie, la station haute tension et le dépôt de Naftal.

-Notre zone est considérée comme une zone de transit, elle assure la jonction et la connexion entre les différents équipements à l'échelle de la ville.

-Hôtel des Zianides, stade omni sport, la gare ferroviaire, lycée Maliha Hamido, centre islamique, On peut les considérer comme des équipements structurants et en même temps des éléments de repères.

- D'après l'analyse, on relève qu'il y'a un déséquilibre au niveau de la répartition des équipements à l'échelle du quartier, si on compare la partie Sud du fragment à la partie Nord. Ils sont situés majoritairement au nord

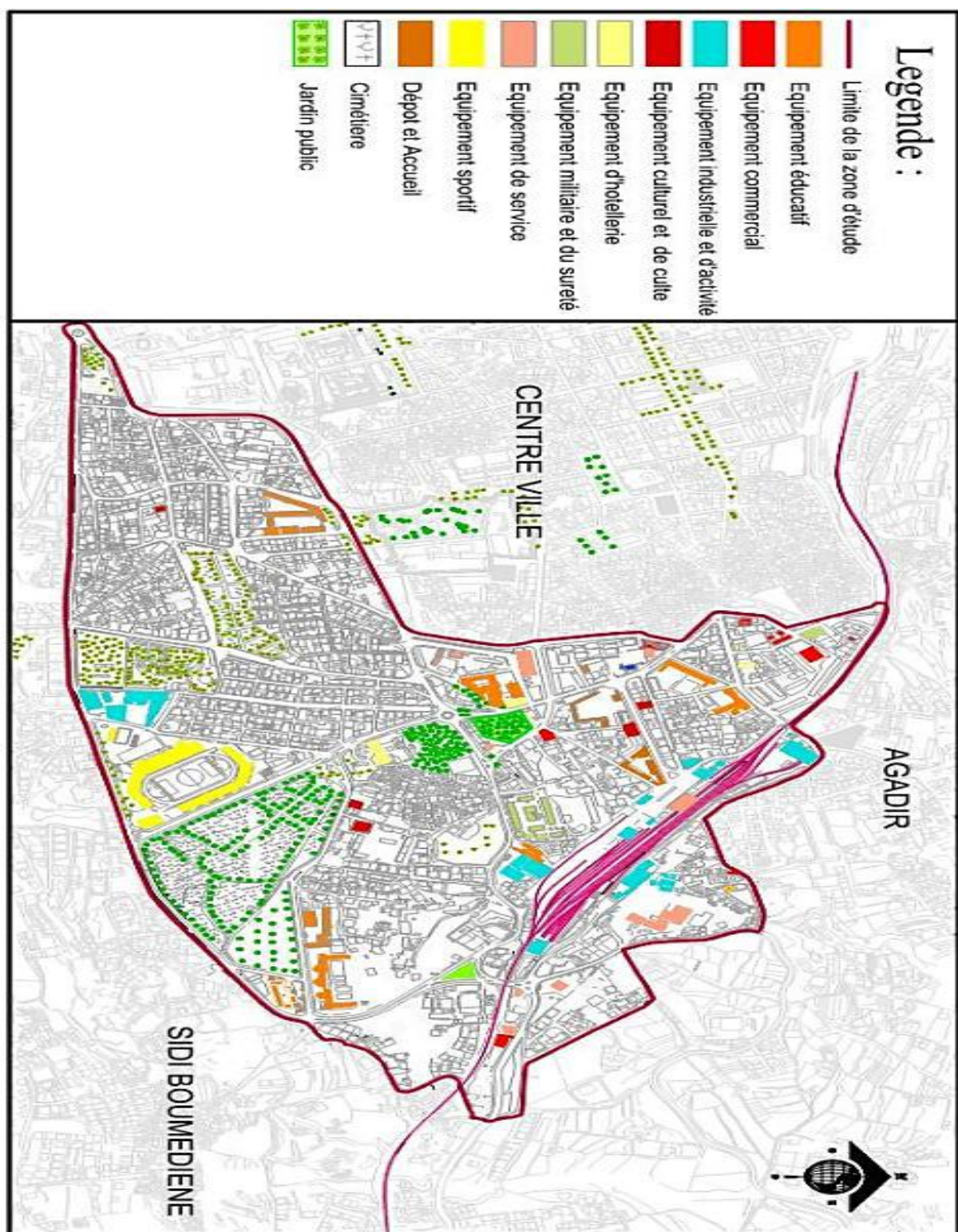
-Les équipements publics sont intégrés dans les zones d'habitations, ils sont réparties, sans rapports entre eux, sans rapport avec l'habitat, ils constituent des unités spatiales isolées.

-L'existence d'une unité industrielle comme : couvertex intégré dans une zone résidentielle.

- Nous remarquons que le commerce se développe généralement dans la partie haute du fragment, où le transport en commun le traverse,

-On ressort ainsi qu'il y'a un déficit au niveau des équipements communautaires de proximité et d'échanges par rapport au côté culturel, commercial, et même de service. Ce besoin procure une mobilité vers le centre-ville et rend notre zone d'étude moins attractive.

Fig.150 : les équipements
Source : PDAU



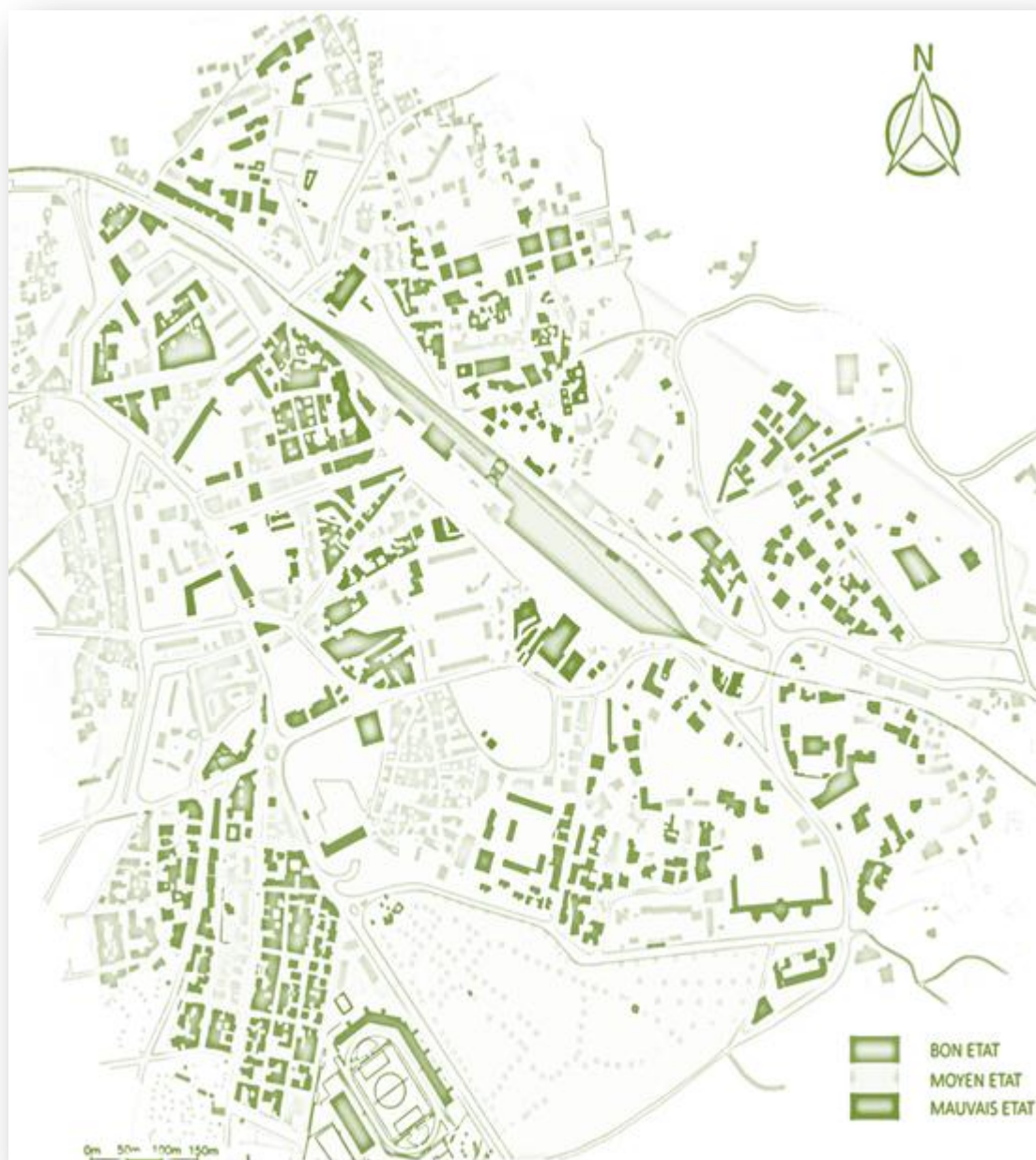


Fig. 151 : Etat du bâti
Source : auteur

La zone d'étude dispose d'un patrimoine historique composé d'édifices historiques, et malheureusement situé dans un milieu urbain endommagé et non conservé qui donne une mauvaise image à la zone.

Une mosaïque d'édifices en bon et moyen et mauvaise état :

- bon état : Sidi Lachen, el Hartoun « zone sud »
- moyen et mauvais état : à Agadir de la construction depuis la période coloniale

Le diagnostic de terrain, a permis de faire émerger plusieurs enjeux majeurs à l'échelle du quartier de la gare, Les différentes perspectives d'aménagements qu'on a proposé ont pour but de restructurer ce quartier, tout en répondant à des enjeux communs, vers un ensemble dynamique, au développement et à l'ambiance future pour le quartier de gare.

Les Stratégies d'aménagement proposées :

Afin de créer un véritable quartier attractif et dynamique à la fois un lieu de travail et un lieu de vie, on prévoit :

- ✓ Un renouvellement de tissu urbain existant de quartier de la gare tout en respectant le patrimoine existant.
- ✓ Créer d'une mixité fonctionnelle autour de la gare en y projetant (des équipements structurants de type hôtellerie d'affaires, immeubles de bureaux, des loisirs, logements, cafés, commerce et services de proximité)
- ✓ Intégration des jardins familiaux et des parcs urbains bien aménagés
- ✓ Réaménagement de l'entrée Sud-Est de la ville
- ✓ la réalisation d'un parking à l'échelle de quartier

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

- ***Traiter la qualité environnementale :***
 - Améliorer la qualité environnementale par injection des espaces naturels, ainsi la végétalisation des voies, et l'aménagement d'un jardin public, ce lieu constituera un véritable espace attractif pour les habitants et usagers.
- ***Rééquilibrer les deux rives / améliorer le cadre bâti :***
 - Atténuer la rupture urbaine entre le quartier de la gare et le quartier d'Agadir et le centre-ville par la création d'une liaison entre eux
 - Améliorer le cadre de vie en offrant une différente typologie d'habitat
 - Créer des zones résidentielles en intégrant des commerces et des parkings au niveau de RDC.
 - Favoriser une mixité fonctionnelle par l'installation des immeubles tertiaires (services, commerce, hôtellerie, bureaux)

- Améliorer le cadre de vie et renforcer l'image du quartier par la projection des éléments d'attractions
- La création des équipements éducatifs et culturels
- Renforcer l'attractivité du quartier en faisant de l'espace centrale un élément de dynamique urbaine
- Rééquilibrer les 2 rives par la création de nouvelles liaisons piétonnes et gommer la rupture entre le centre historique et la nouvelle ville
- Assurer la fluidité du réseau de transport, en évitant les conflits entre les piétons, les bus et les voitures

Synthèse

Menaces	Opportunités	Faiblesses	Avantages
-Mutation de vocation des espaces naturels et agricoles.	-Potentialité foncières importantes. -Potentialités économiques considérables.	La mauvaise accessibilité à l'intérieur de zones résidentielles. -Rupture urbaine -Une faiblesse en matière de structuration urbaine.	-Elle Joue un rôle de décongestionnement du centre-ville
Le périmètre d'étude constitue le poumon de la zone, il tend à perdre sa vocation et à devenir une zone polluée.	La présence d'une porte de la ville la gare ferroviaire comme un facteur d'attractivité qui est mal exploitée dans un quartier mal structuré.	-Un espace enclavé marginalisé et même isolé de la ville.	-Cette position permettre d'influencer sur le développement économique urbain et social de la ville de Tlemcen comme future métropole
- Les nuisances sonores dues au passage du chemin de fer. -Nuisance visuel due à l'environnement pollué et dégradé.	-La présence des friches industrielles et les friches agricoles qui peuvent être reconvertie.	Une insuffisance en lieux de centralité. -centralité non affirmé.	-Une position stratégique face à la présence des plusieurs facteurs d'attractivité qui peuvent participer au développement de la ville
	-Potentiel touristique ou les hôtels prennent une place considérable d'une part mais d'autre part ils sont mal gérés.	- Une image globale dévalorisée	
	- La présence de fonctions sportives à l'échelle régionale	-Perte d'attractivité, perte d'animation	

Approche Conceptuelle

Genèse du projet

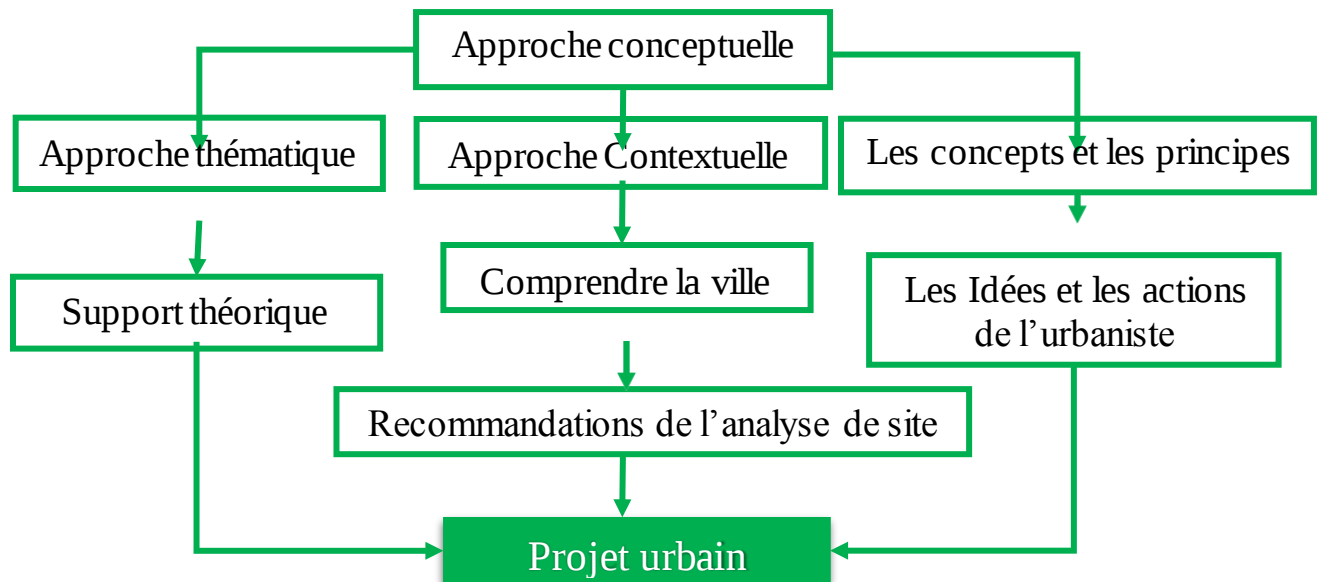


Fig. 152: organigramme de l'approche conceptuelle
(Source : l'auteur)

1. L'idée du projet :

Pour répondre à la commande de la dynamisation urbaine de quartier de la gare plusieurs intentions d'aménagement ont pu émerger ayant pour champ d'action l'ensemble du quartier.

Le diagnostic de terrain, a permis de faire émerger plusieurs enjeux majeurs à l'échelle du quartier de la gare, Les différentes perspectives d'aménagements qu'on a proposés ont pour but de restructurer ce quartier, tout en répondant à des enjeux communs

2. Les étapes du projet :

1) Etape :

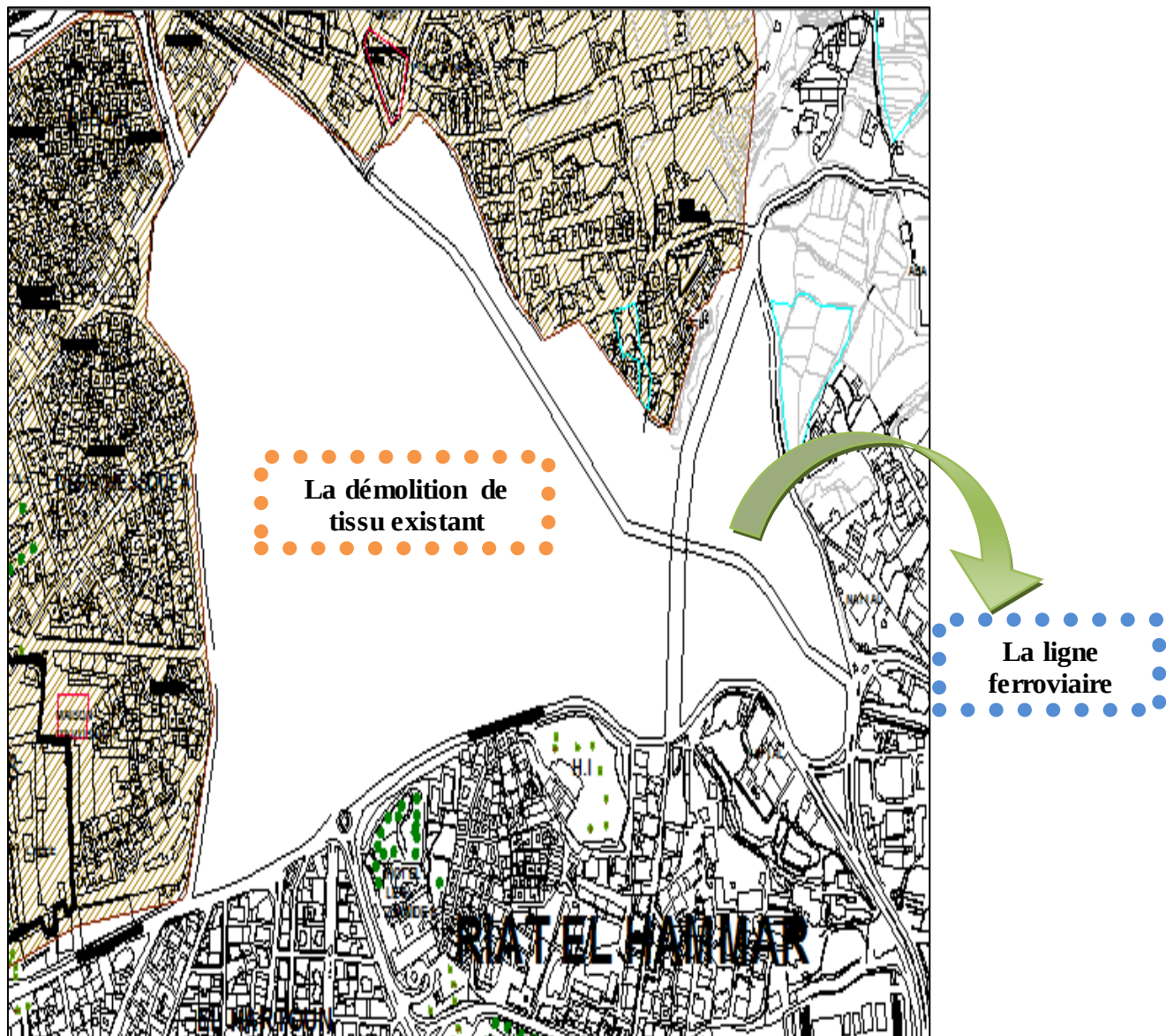


Fig.153 : la zone d'intervention

Source : PDAU

La création d'une liaison forte entre la gare et les quartiers Agadir et centre-ville, cette gare qui sera réhabilitée et utilisée comme une gare de tramway

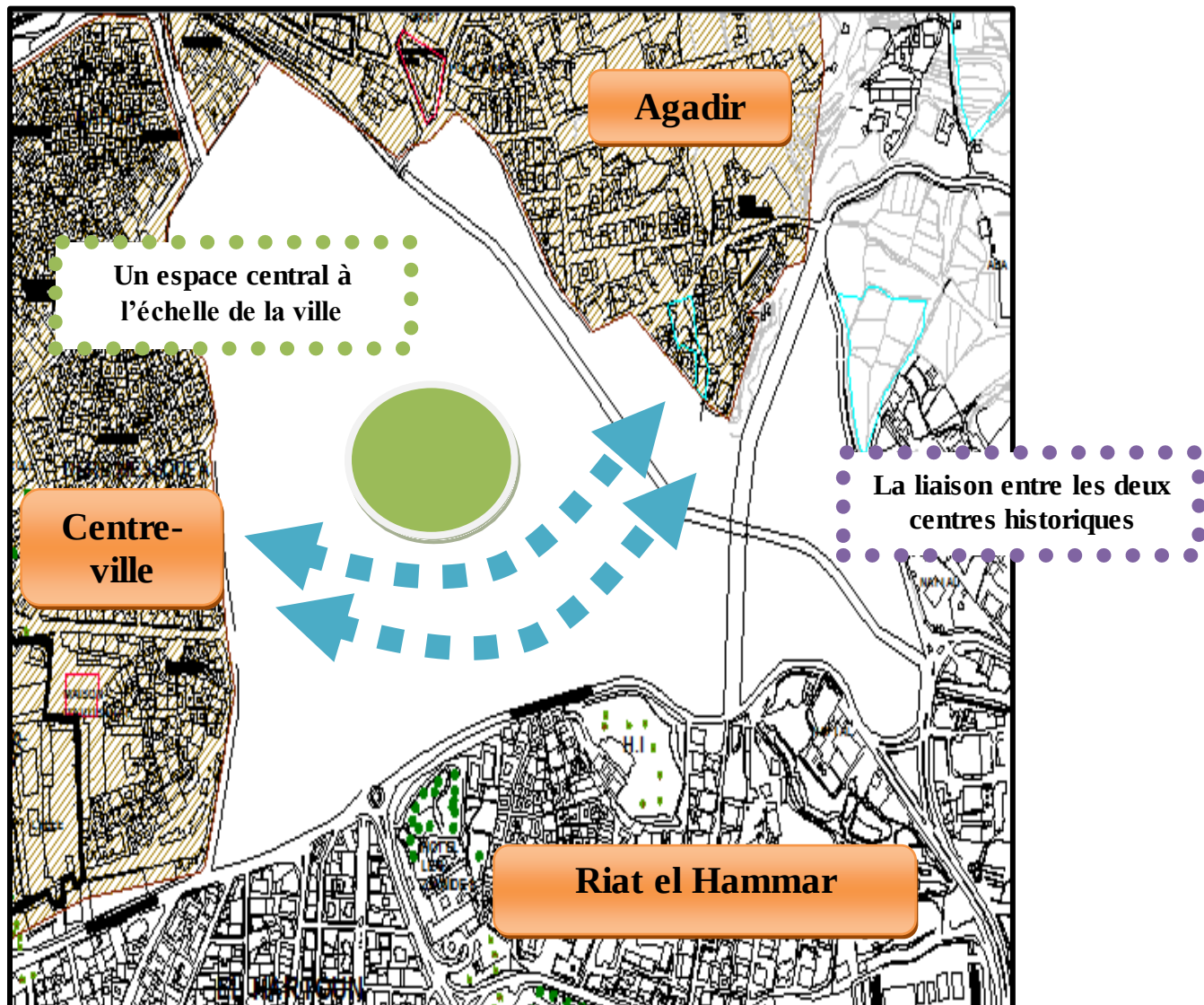


Fig.154 l'articulation des deux centres
Source : fait par l'auteur

- 2) **Etape :** la création d'un espace central à l'échelle du quartier et la viabilisation du site par la création de la trame viaire par la création des liaisons directes Nord-Sud et Est-Ouest ainsi que la prolongation des voies importantes.

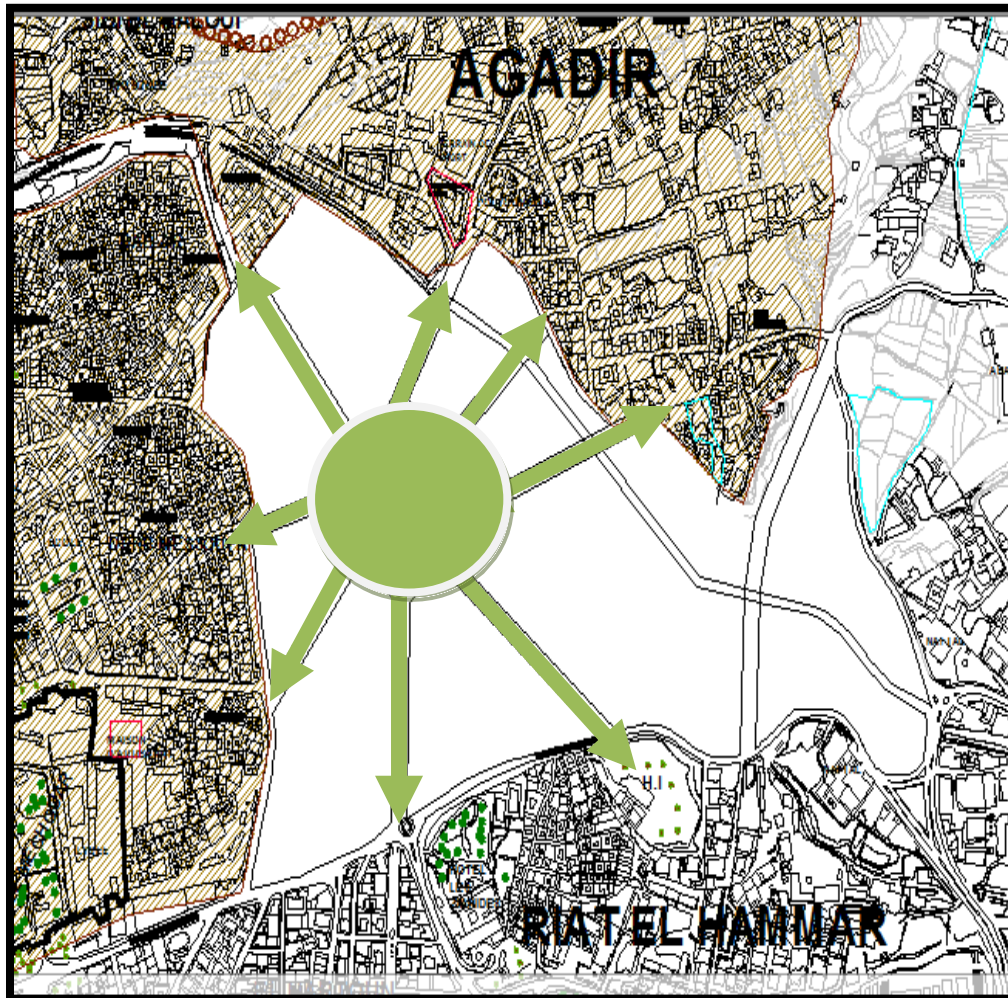


Fig.155 : la réorganisation de la trame viaire
Source : auteur

Pour assurer la continuité urbaine et éliminer la rupture ferroviaire faite par le chemin de fer on propose l'ouverture des rues en impasse prenant en considération la trame viaire existante dans l'ancien tissu, pour avoir des percés visuels importantes et assurer une continuité fonctionnelle et urbaine.

Etape : Assurer une mixité sociale par la création d'un espace public, d'autant qu'on a parlé de la ville de Tlemcen et son importance par ses sites historiques, donc par analogie on a s'est inspirer de l'organisation de l'espace d'après la forme d'un polygone étoilé islamique pour donner une certaine spécificité de la ville dans notre projet.

Nous avons choisis cette forme islamique pour renforcer l'espace dans son environnement. Ce symbole existe dans tous les monuments historiques de notre périmètre d'étude

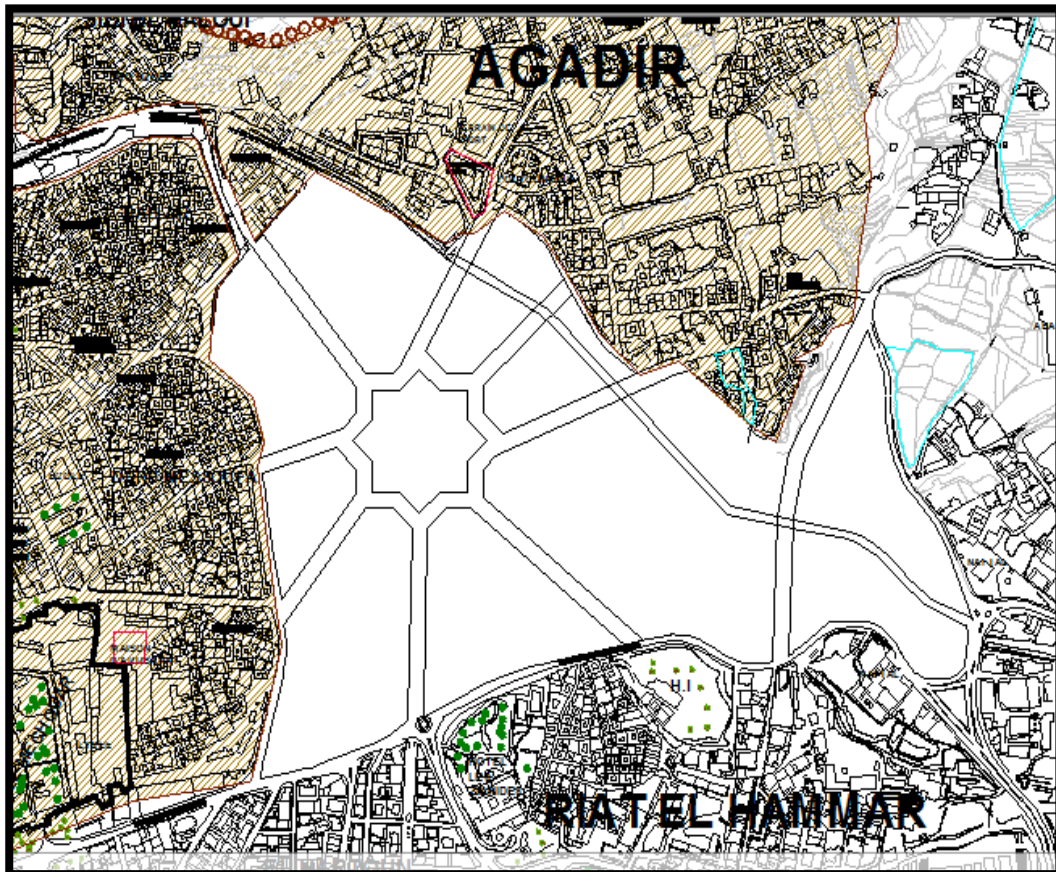


Fig.156 : idée de projet
Source : auteur



Fig. 157: minaret Sidi Haloui
Source : www.tlemcen2011.org

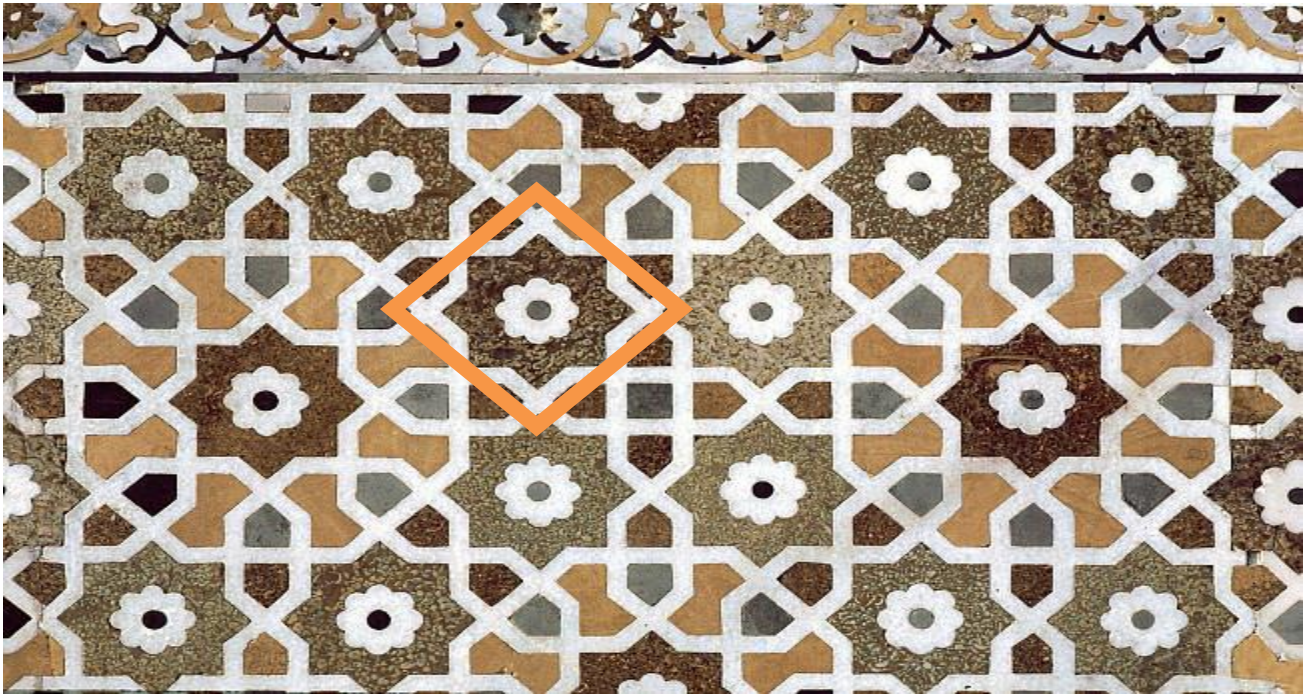


Fig.158: l'ornementation du palais d'EL Mechouar
Source :

L'utilisation d'un précédent en l'occurrence le polygone étoilé à huit branches

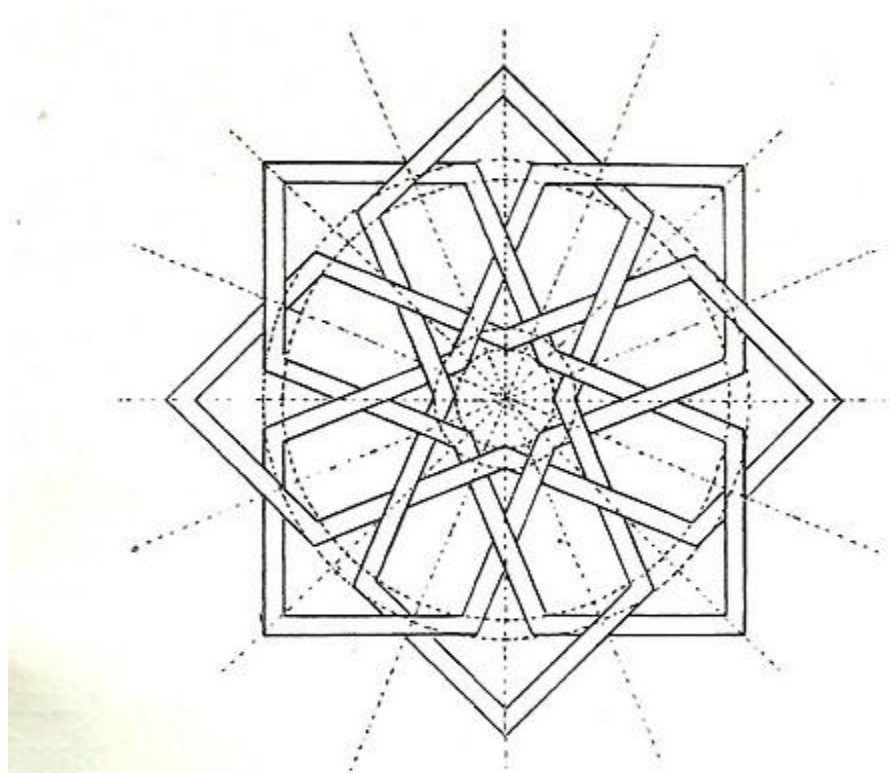


FIG. 1. — Polygone étoilé à huit branches.

Fig.159 : polygone étoilé
Source :

- 3) **Etape** : pour une circulation fluide nous avons marqués le centre par une voie tout autour l'espace centrale.

L'élargissement des voies importantes pour accueillir les différentes modes de transport

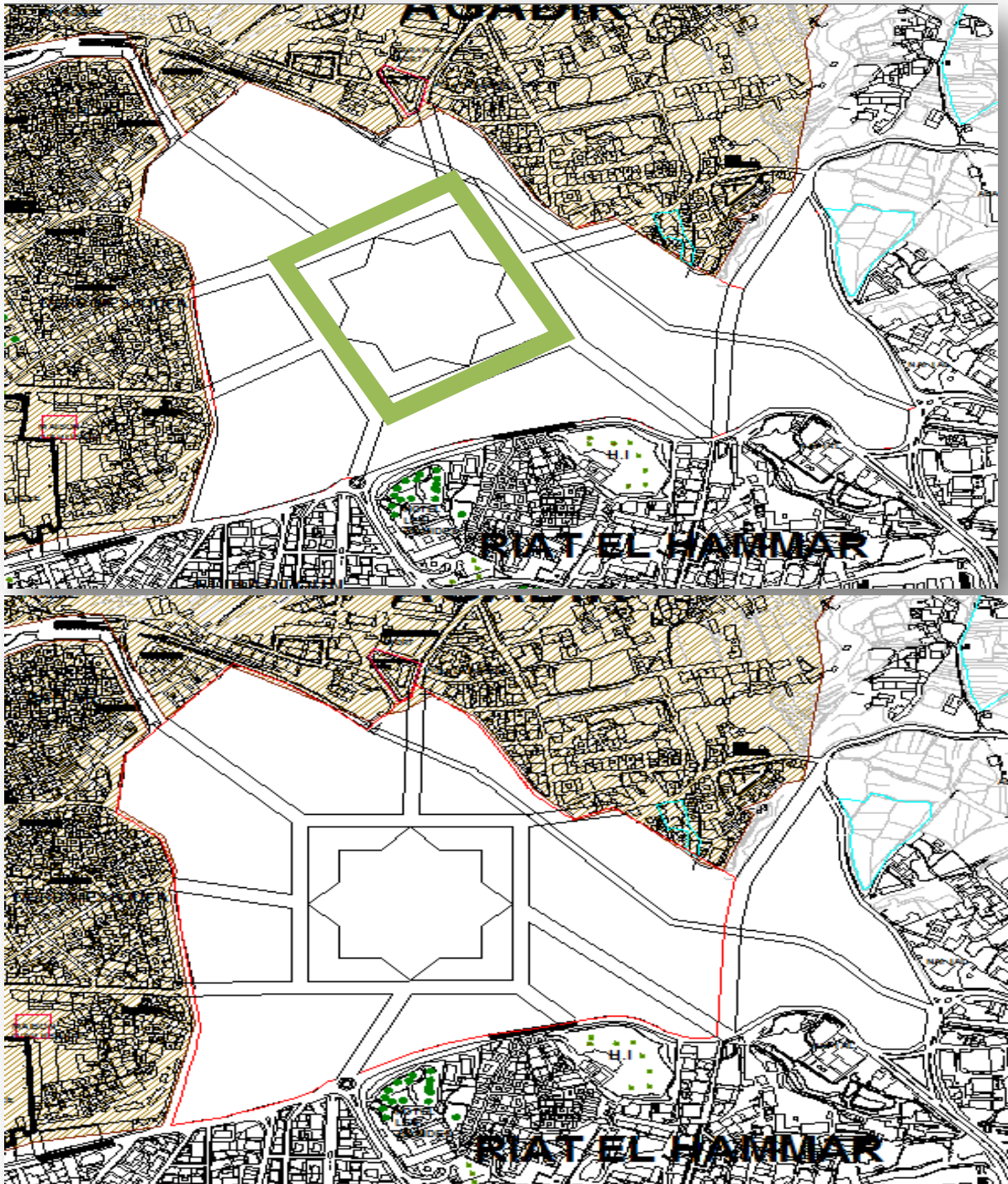
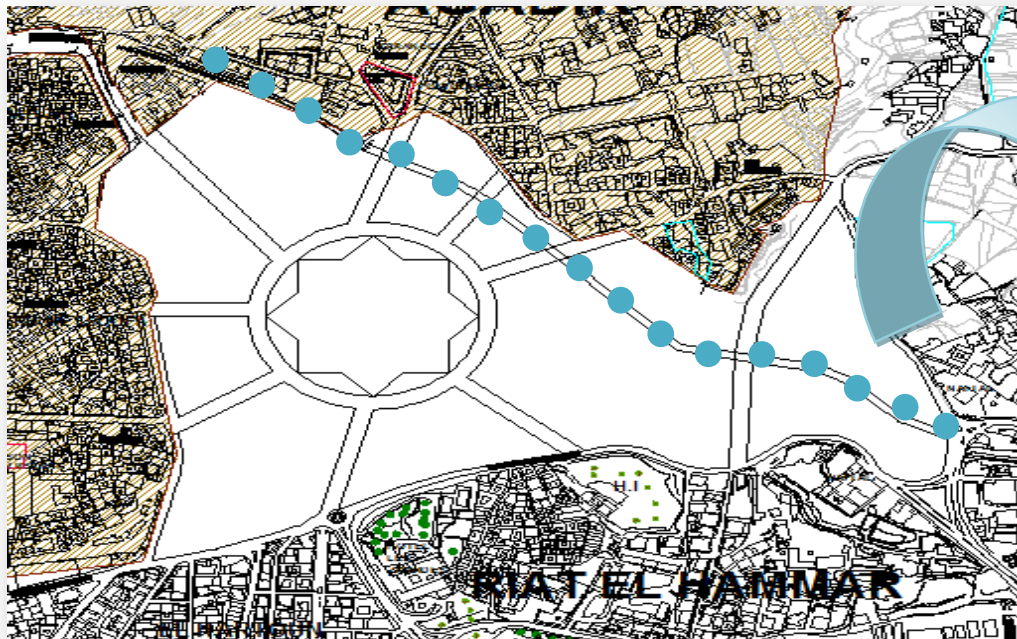


Fig. 160: idée de projet
Source : auteur



Nous avons
gardés le même
tracé de la ligne
ferroviaire pour
la nouvelle ligne
de tramway

Fig.161 : idée de projet
Source : auteur

- 4) **Etape** : grâce à la nouvelle trame viaire un nouveau tissu urbain est apparu, nous avons utilisés les principes De l 'ilot haussmannien

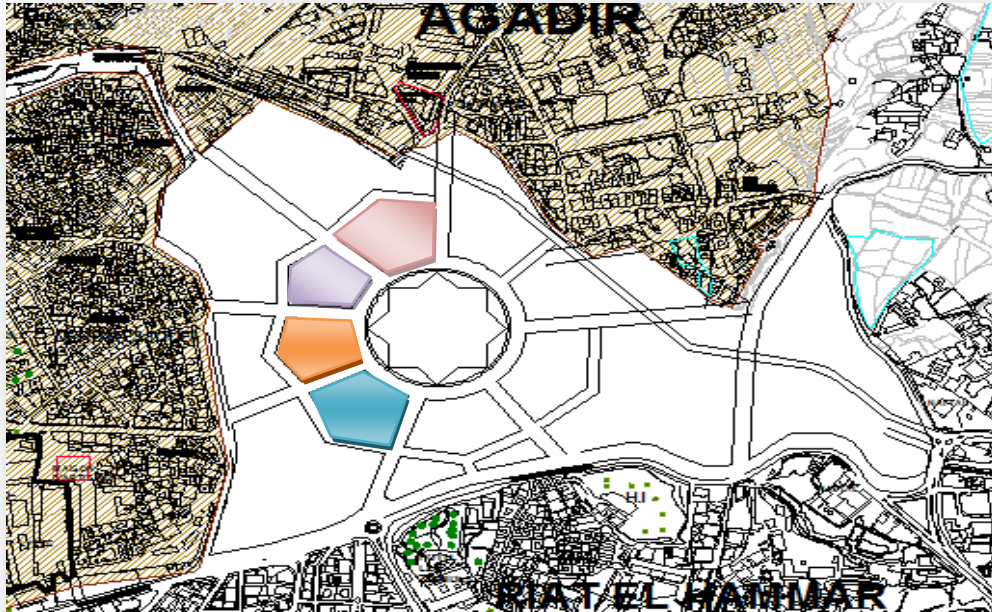


Fig.162 : l'ilotage
Source : fait par auteur

Les immeubles clôturent l'ilot sur tout son contour et le découpent en cours intérieures étanches. L'espace est fortement hiérarchisé (privés; semi-privés; et publics ...)

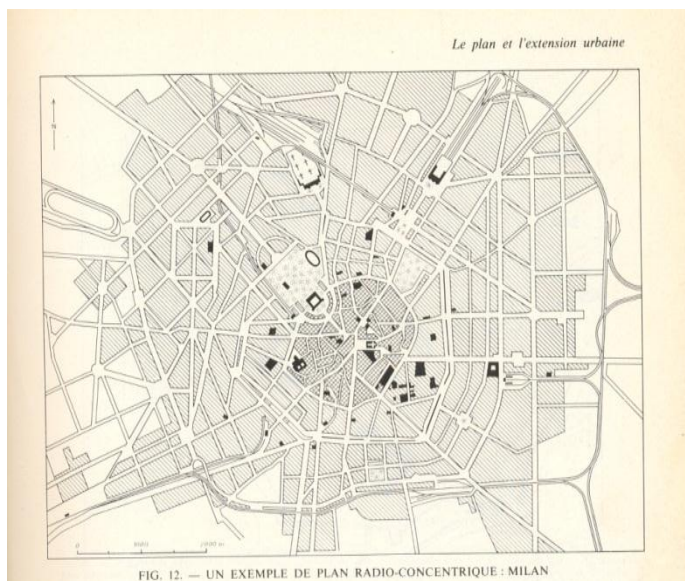


Fig.163 : plan Milan « radioconcentrique »
Source : xosea.files.wordpress.com



Fig.164: ilot haussmannien
Source : coursp5ma2015.files.wordpress.com



Fig. 165: habitat collectif
Source : coursp5ma2015.files.wordpress

1. Plan d'aménagement :

Fig.166: plan d'aménagement
Source : fait par l'auteur

2. Vues en 3D :

Plan d'aménagement

Fig.167: vue en plan sur plan d'aménagement en 3D
Source : fait par l'auteur



Vues en 3D :

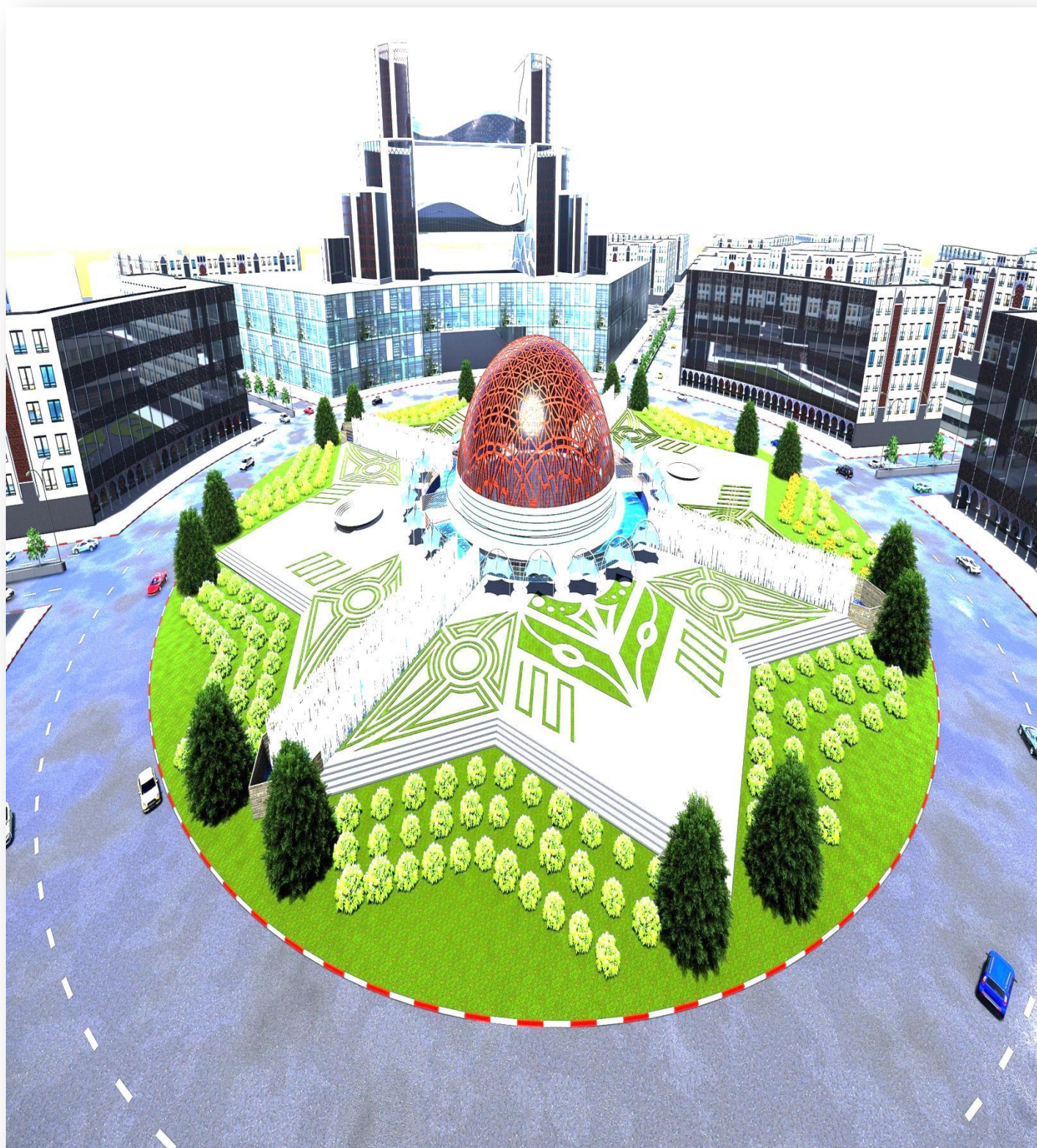


Fig. 168: vue 3D sur l'espace public
Source : fait par l'auteur



Fig. 169: vue 3D sur l'espace public
Source : fait par l'auteur

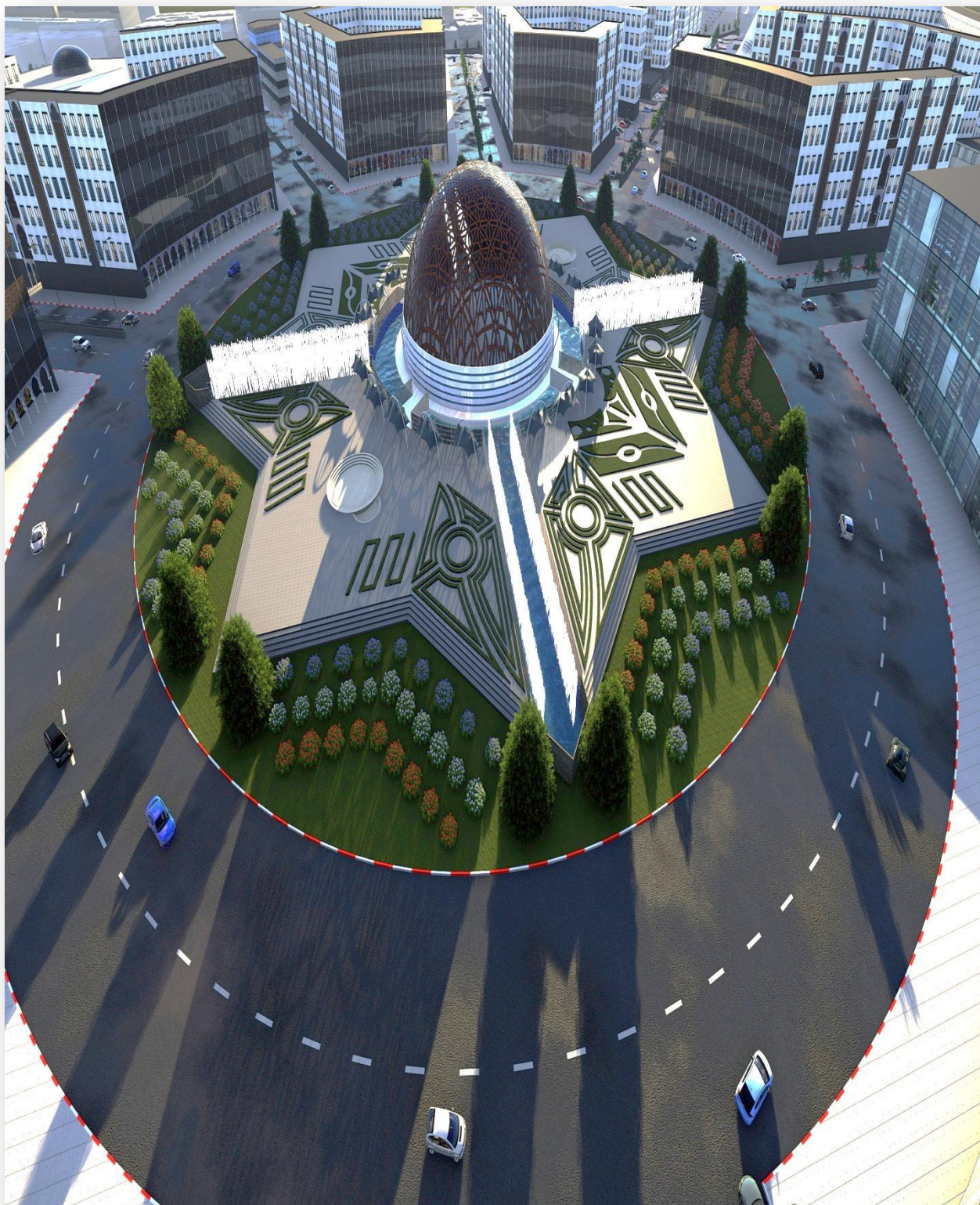


Fig. 170: vue 3D sur l'espace public
Source : fait par l'auteur



Fig. 171: vue 3D sur l'espace public et son environnement
Source : fait par l'auteur

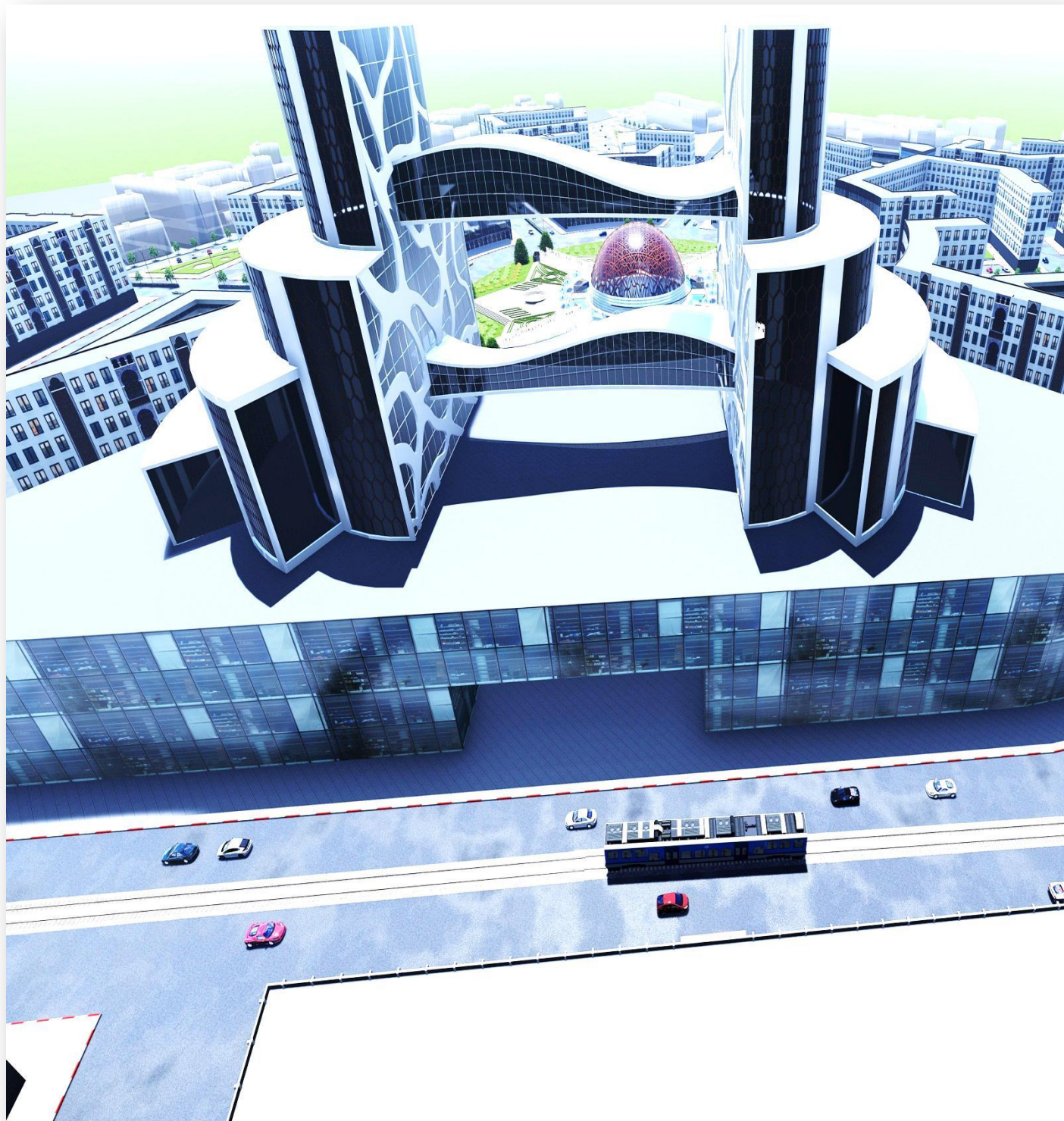


Fig. 172: vue 3D sur le centre commerciale
Source : fait par l'auteur

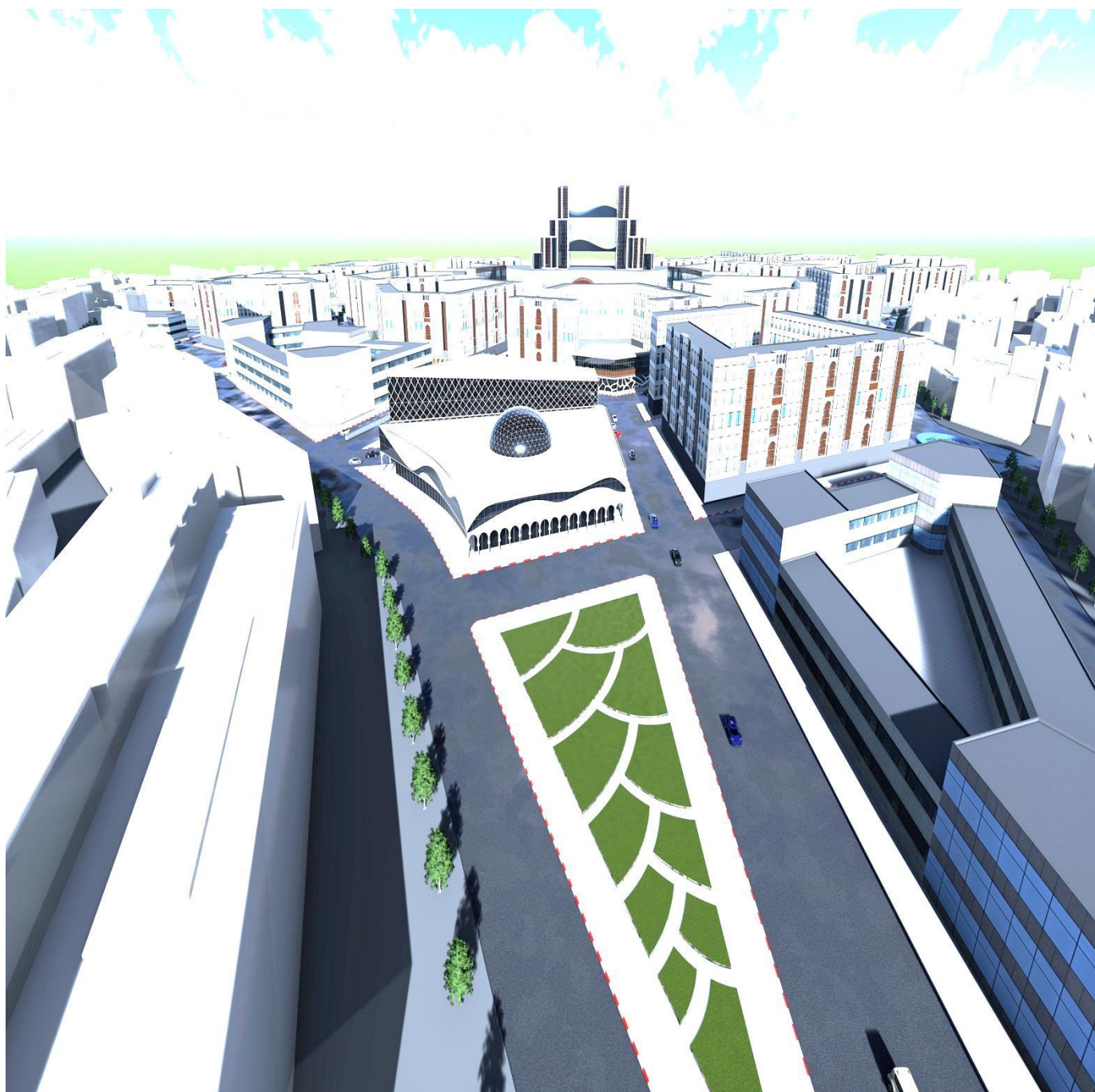


Fig.173 : vue 3D sur le musée
Source : fait par l'auteur

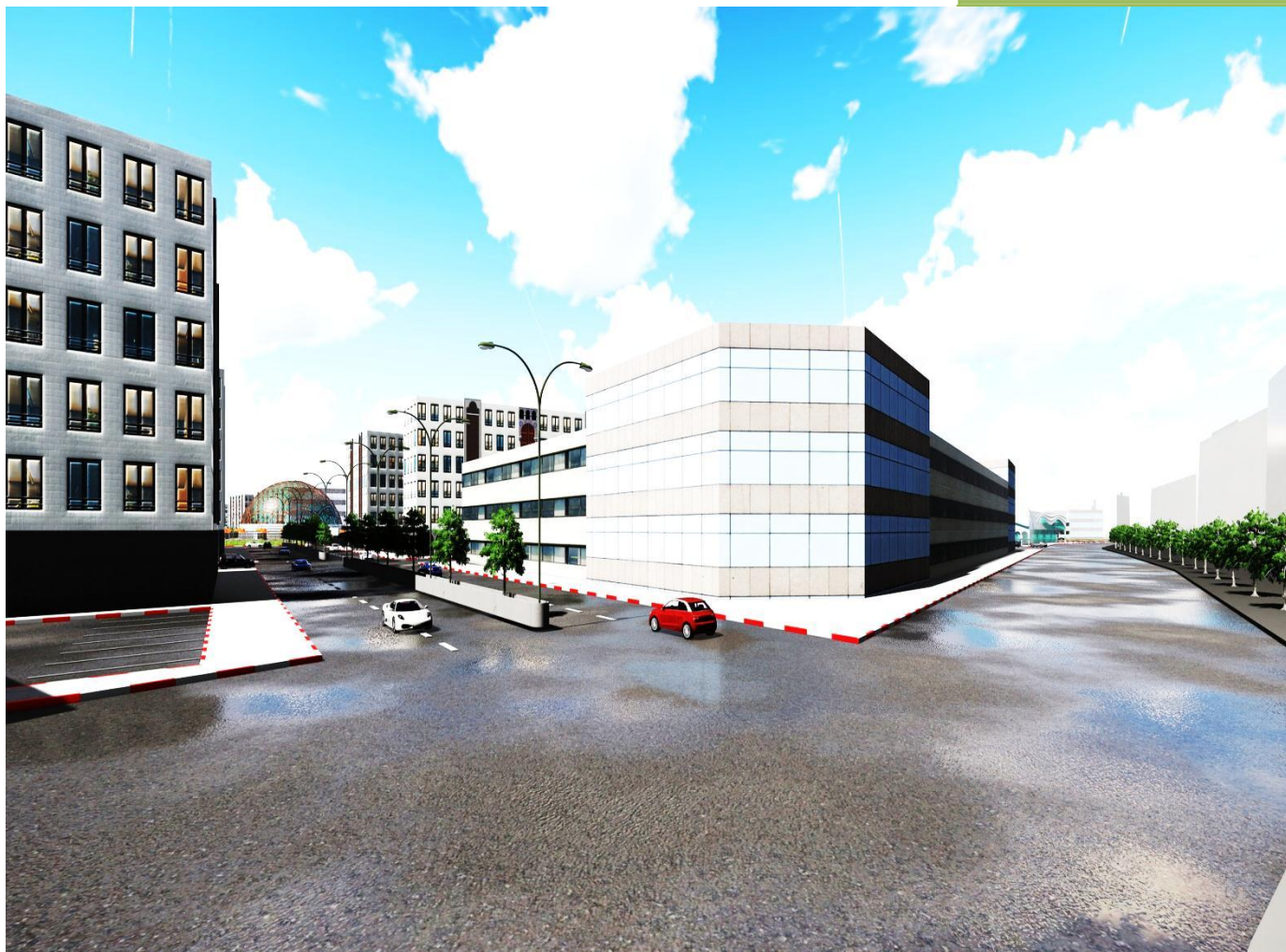


Fig. 174: vue 3D sur l'habitat
Source : fait par l'auteur

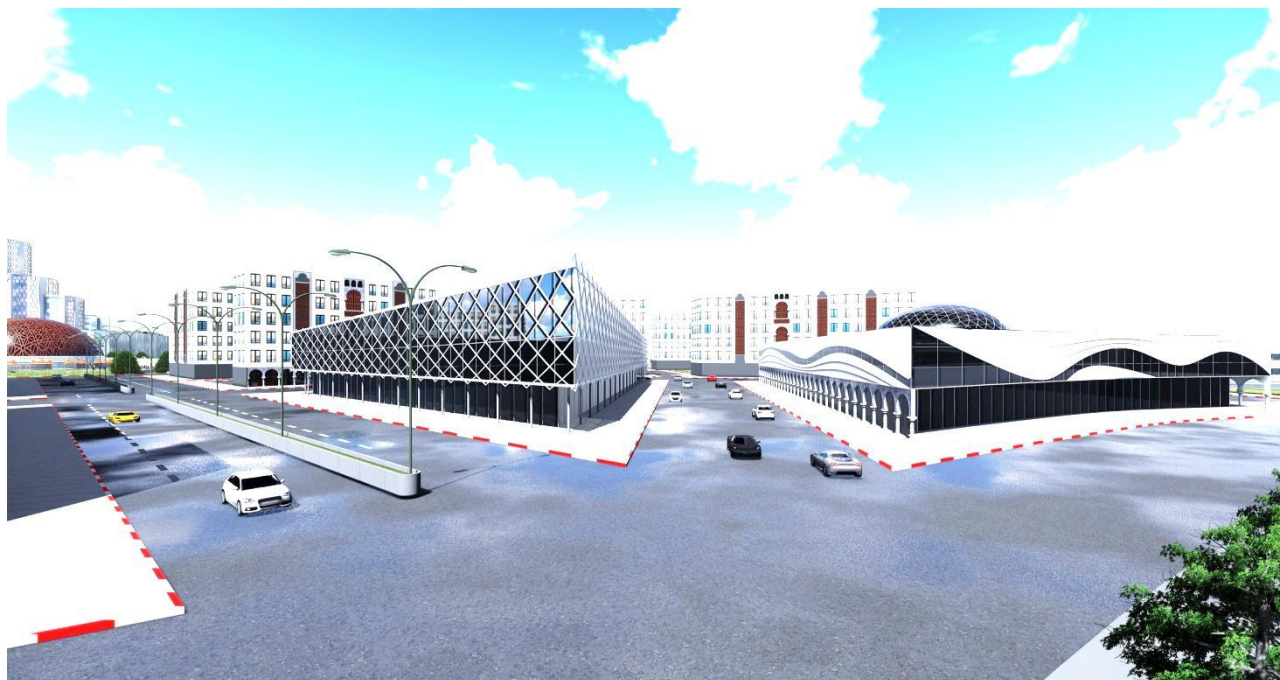


Fig.175 : vue 3D sur le musée et salle de cinéma
Source : fait par l'auteur

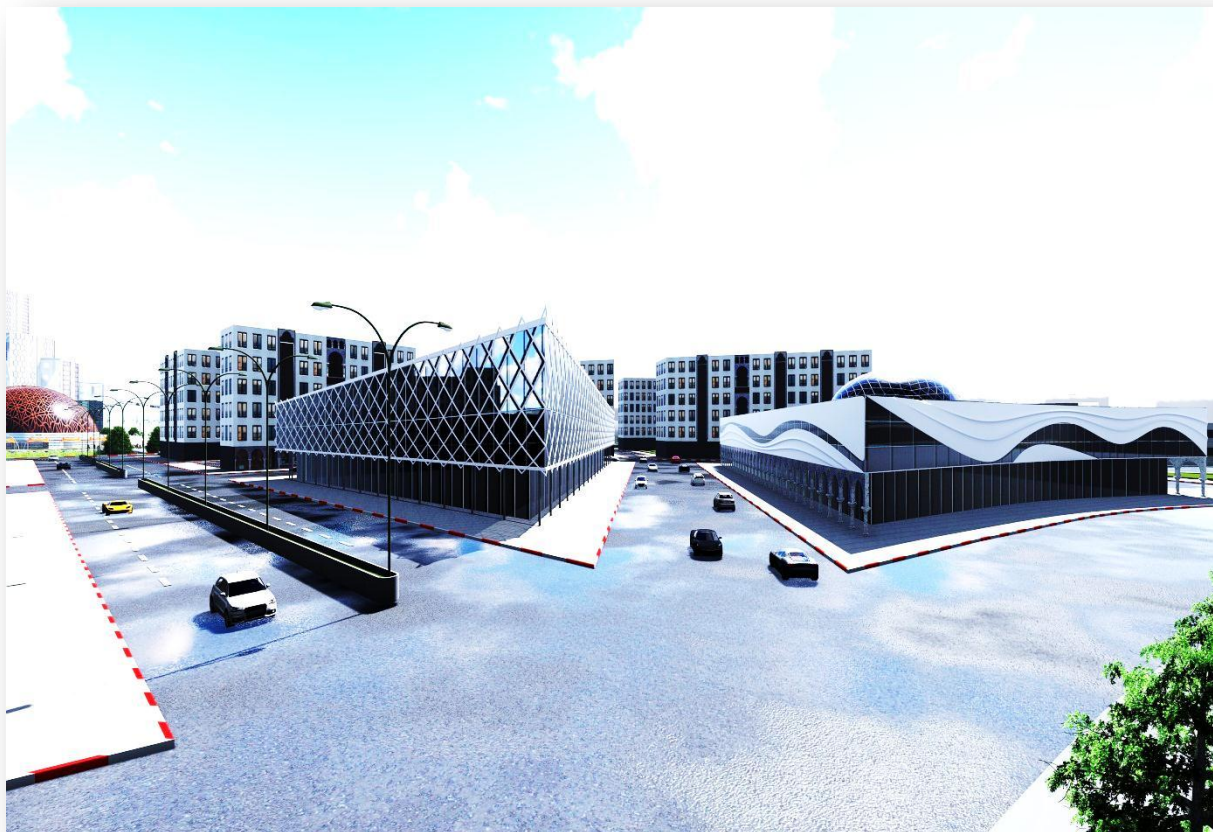


Fig.176: vue 3D sur l'espace public depuis le musée
Source : fait par l'auteur

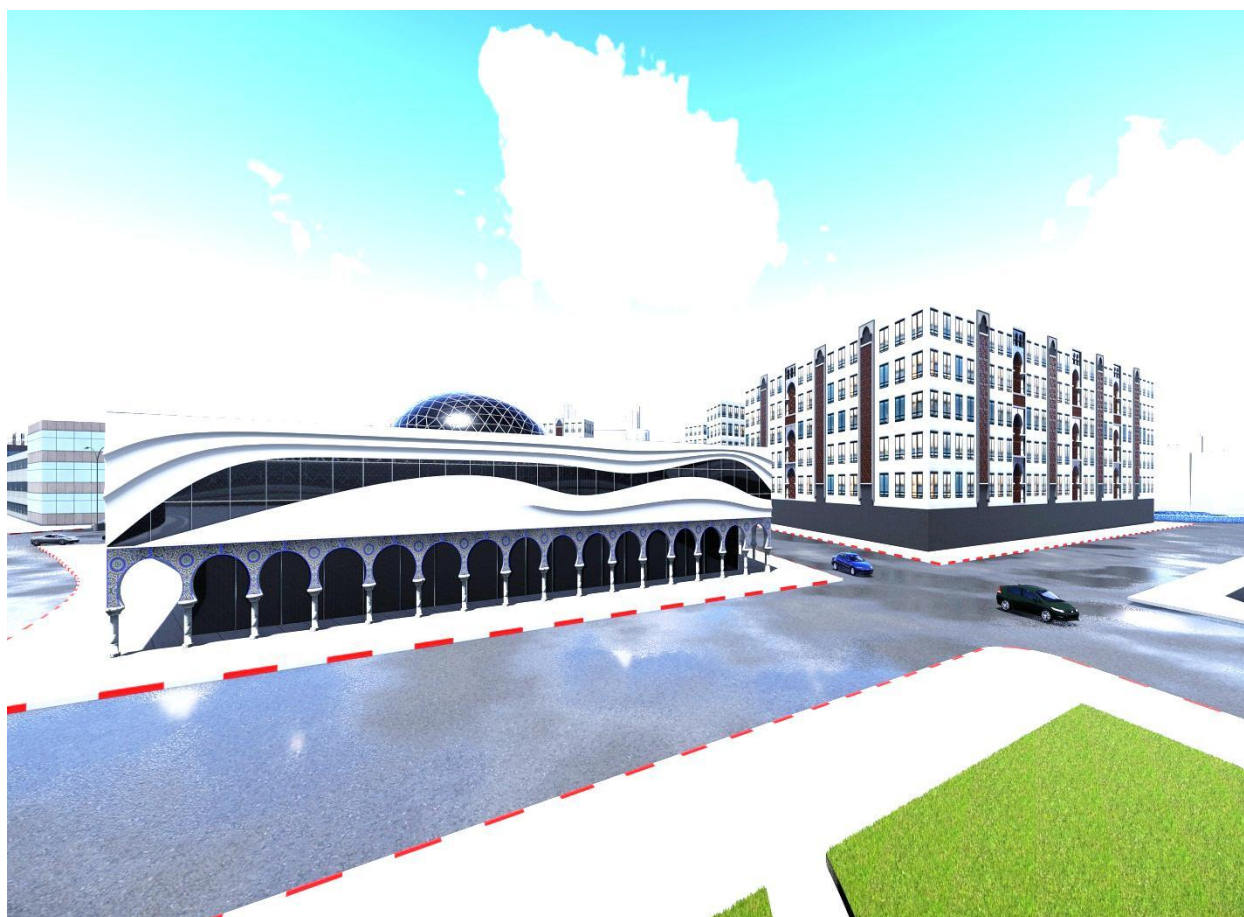


Fig.177 : vue 3D sur l'espace public depuis le musée
Source : fait par l'auteur



Fig.178 : vue 3D sur le centre commercial et son environnement
Source : fait par l'auteur

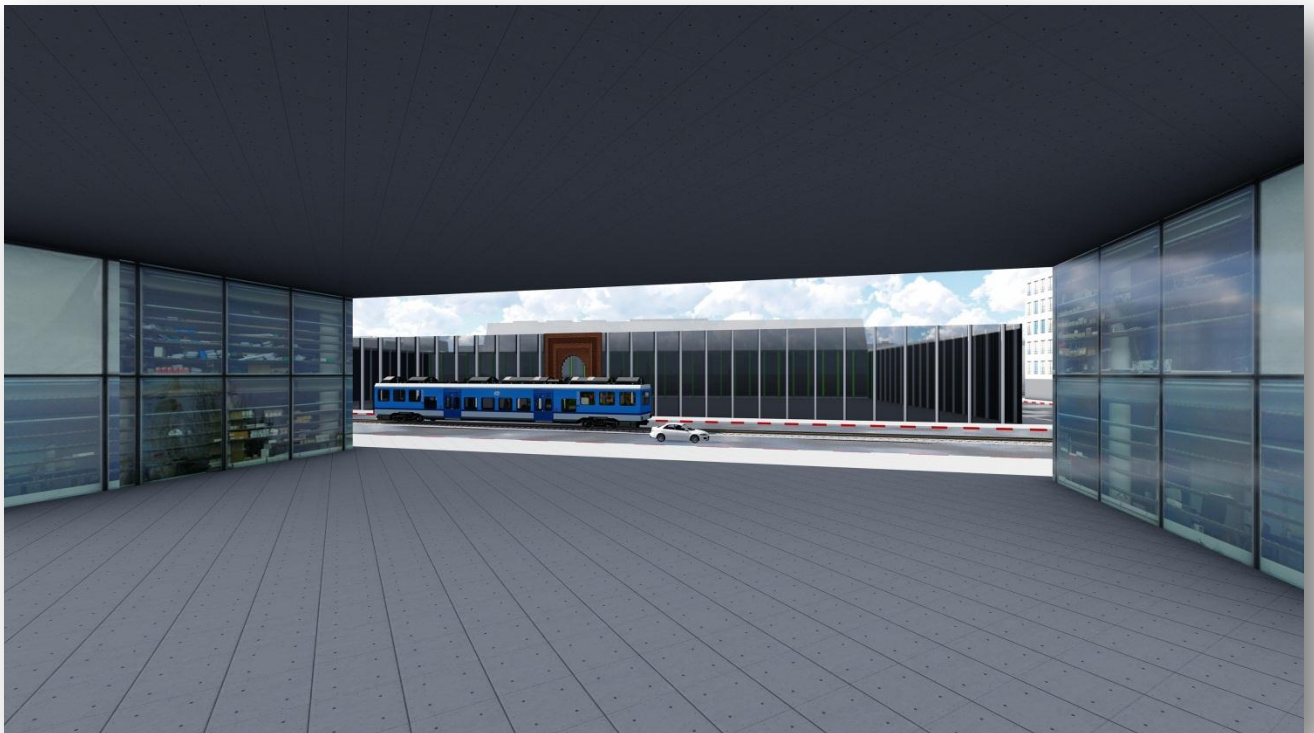


Fig. 179: vue 3D sur le tramway
Source : fait par l'auteur

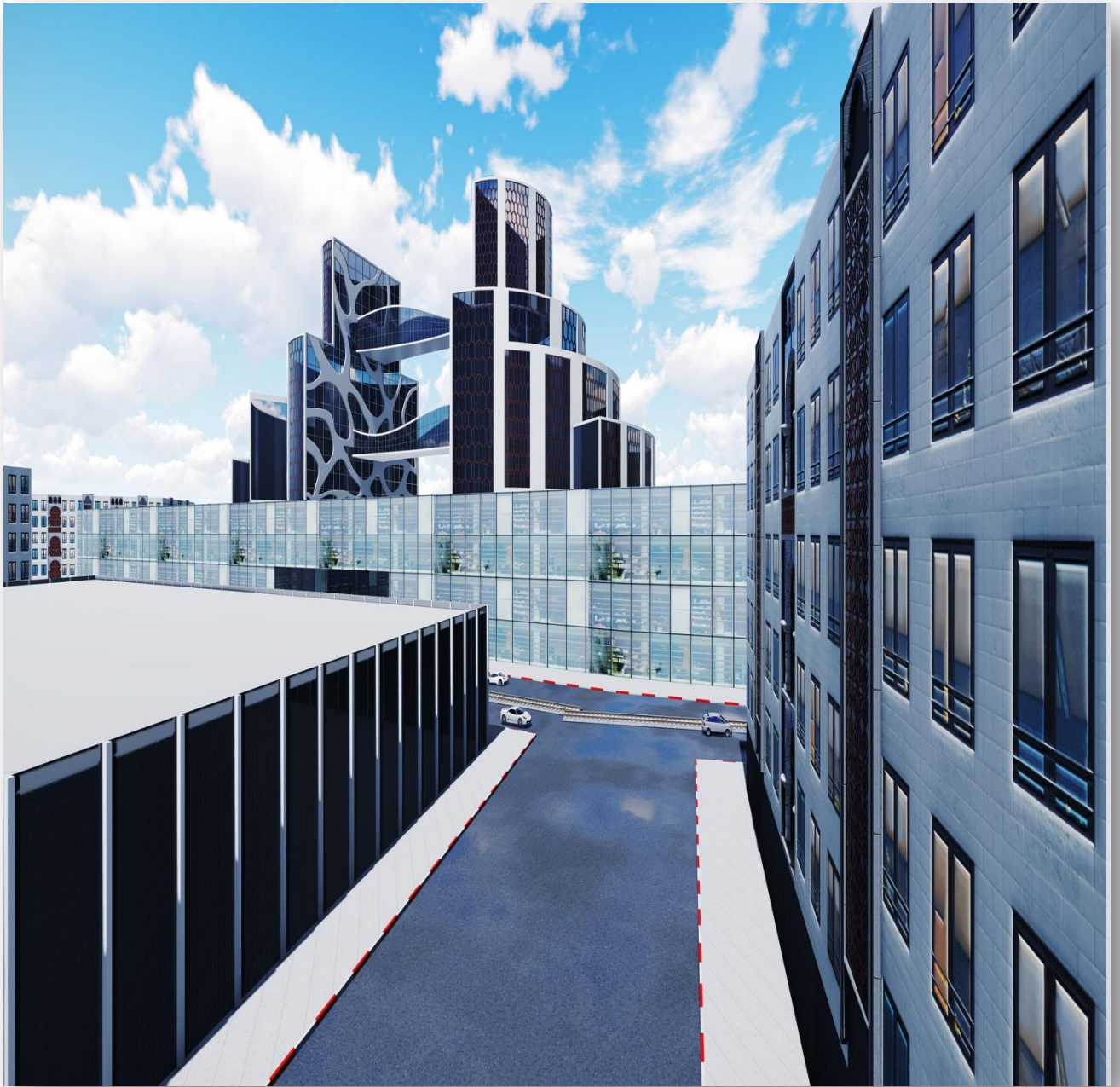


Fig. 180: vue 3D sur le centre commercial et son environnement
Source : fait par l'auteur

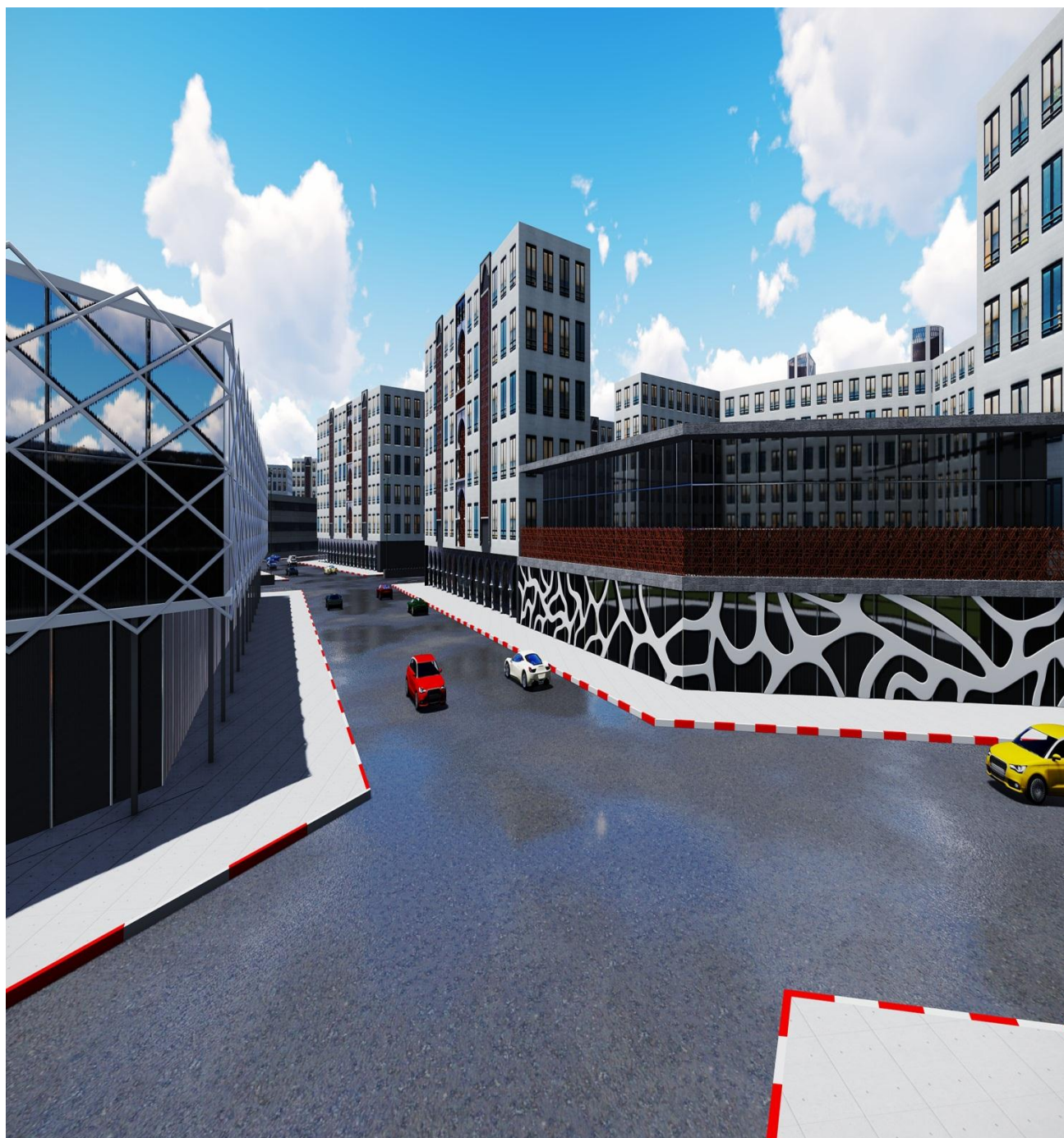


Fig.181 : vue 3D sur l'habitat
Source : fait par l'auteur



Fig.182 : vue 3D sur l'habitat
Source : fait par l'auteur

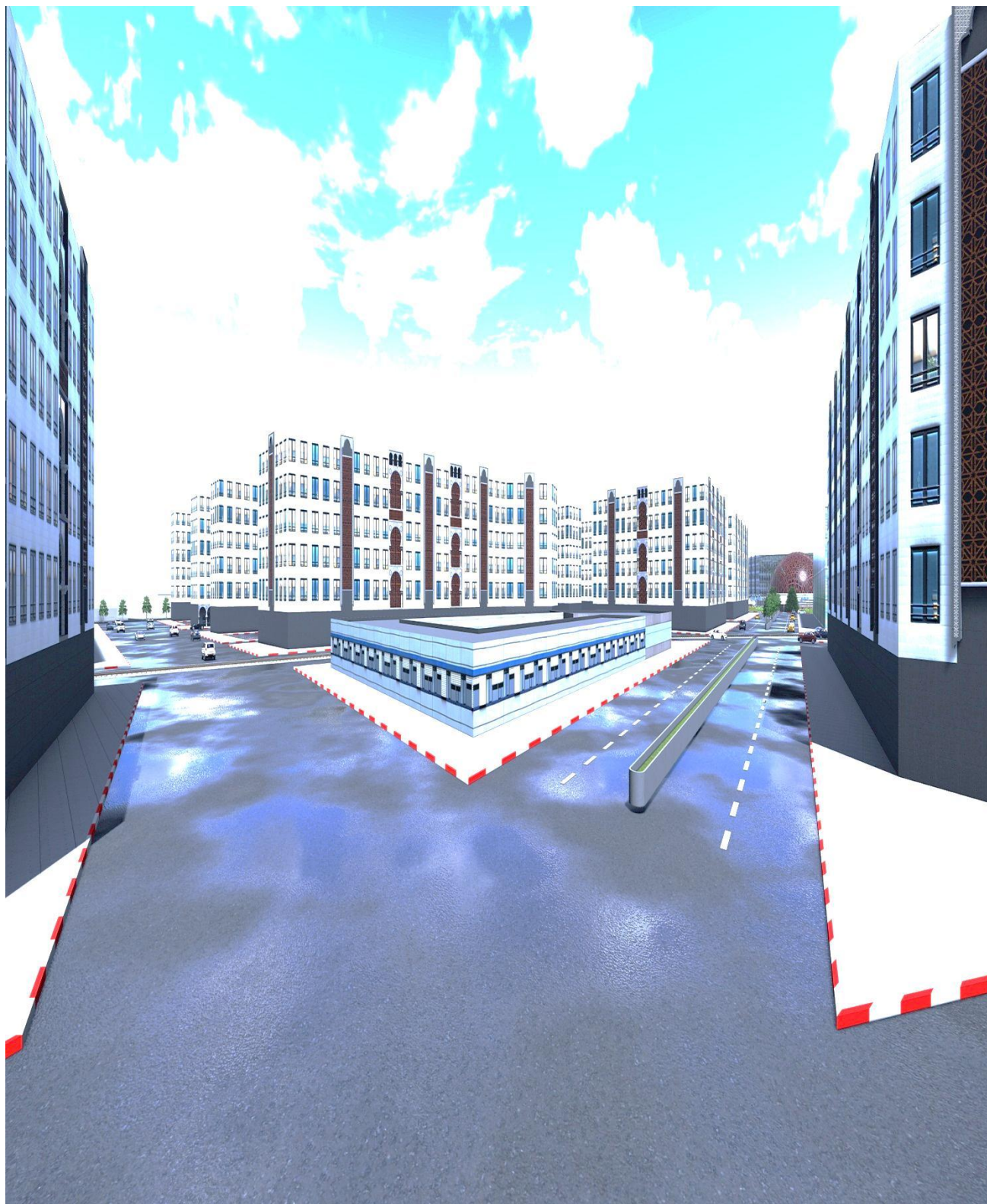


Fig. 183: vue 3D sur l'habitat
Source : fait par l'auteur

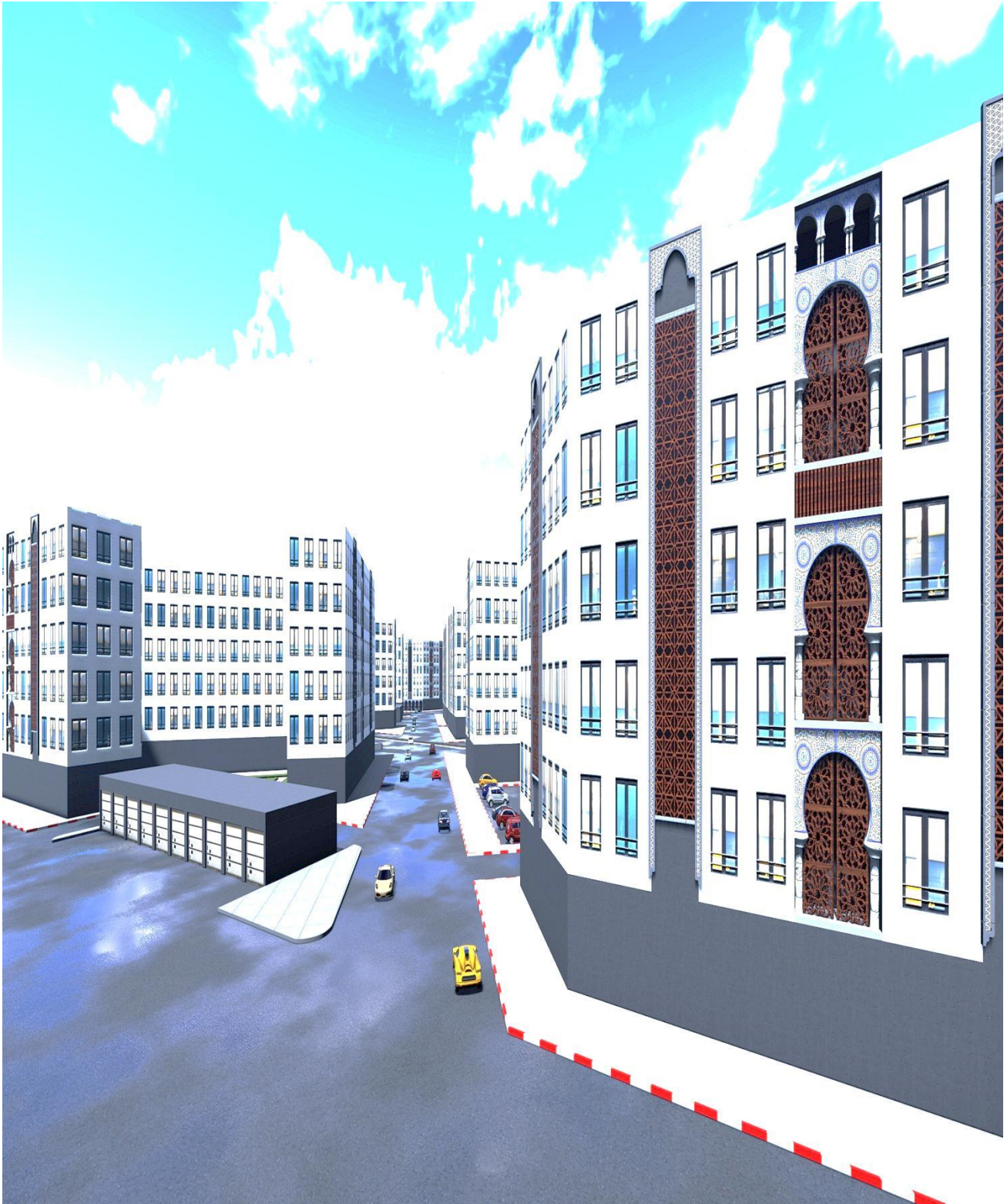


Fig. 184: vue 3D sur l'habitat
Source : fait par l'auteur



Fig. 185: vue 3D sur des différents îlots
Source : fait par l'auteur

Conclusion générale

Le projet urbain est une notion qui à première vue paraît simple mais après approfondissement s'avère complexe par sa démarche et par ses outils.

La conception d'un projet urbain pour la ville de Tlemcen nous a permis d'acquérir des connaissances importantes jusque-là méconnues, en termes de thématique se rapportant au projet urbain, au renouvellement urbain et à l'environnement.

D'autres connaissances sur non moins importants ont été acquises en terme de diagnostic du territoire à travers l'usage de la méthode SWOT .

Le projet urbain proposé pour la ville de Tlemcen devra régénérer le quartier de la gare qui jouera un rôle d'articulation entre deux quartiers historiques qui consistent le fleuron du patrimoine de la ville de Tlemcen.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage :

- **CHOAY F, MERLIN P**, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Editions PUF de France, Paris ,1988.
- **Jean Bellmer**, pour un urbanisme de projet, Édition Ellipses, 2011
- **Maouia Saidouni**, Eléments d'Introduction à l'urbanisme, Casbah édition
- **David MANGIN Philippe PANERAI** ; « Projet urbain »,
- **Jean Yves et Monique Zemmerman**. *projet urbain, ménager les gens aménager la ville*. Editions Mardaga 1998
- **BORIE, A. et DENIEUL, F. et UNESCO**, Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels, Unesco, Etudes et documents sur le patrimoine culturel, 1984.
- **Benevolo, Leonardo**. *l'histoire de la ville*. Editions Parenthèses, 1994.
- **Lynch, Kevin**. *L'image de la cité*. Edition. Dunod, coll. Architecture, urbanisme, 1999.
- **Boino.Lyon**. *la production de la ville*. édition Parenthèse, 2010.
- **R.P.G .Thery, O.P. , Tlemcen évocation sur son passé** , édition ENAG , Alger 2011
- **Pr. Abdelmalek Moussaoui**, Conformité de l'art décoratif entre Tlemcen et l'Andalousie, édition Dar essabil, Alger ,2011
- **Pr. Abdelmalek Moussaoui**, Le rôle de l'ornement dans la vie civilisation elle de Tlemcen, Dar essabil, Alger ,2011
- **Marc Cote**, une promenade patrimoniale maghrébine à travers le temps, Dar essabil, Alger ,2011
- **George Marçais**, L'architecture musulmane d'occident, édition el ASSALA , Alger 2011

Mémoire et thèse :

- **Nedjai Fatiha** .mémoire de Magister : les instruments d'urbanisme Entre propriétaire foncier et application cas d'étude : la ville de Batna Université Mohammed khider Biskra, 2007
- **Architecture, étudiants 4ème année**. «ANALYSE URBAINE DU NOYAU HISTORIQUE DE TLEMCEN.» 2003-2004.
- **Gaour Younes**, Mémoire de fin d'étude .CFS : complexe de formation .2012
- **Chérif MIMOUNA**, mémoire fin d'étude : Un Business Centre pour une agglomération Tlemcenienne innovante et compétitive 2015

Documents :

- SNAT.
- SRAT de la région Nord- Ouest.
- PATW de Tlemcen.
- PDAU de Tlemcen.
- L'annuaire des statistiques.
- Rapport de plan d'aménagement du quartier de la gare « PERGUEUX » France .
- Rapport sur La ZAC « la Part Dieu de Lyon ».
- POS el Merdja .
- Document sur l'Approche méthodologique du montage de projet.