

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique



Université Mohamed Boudiaf M'sila  
Institut De Gestion Des Techniques Urbaines  
Département : Urbanisme et Construction  
Filière : Gestion Des Techniques Urbaines  
Option : Ville Et Trafic Urbain

**Projet de Fin d'Etudes**  
**En vue de l'obtention du diplôme**

**MASTER**

*Thème*

**Intégration du transport en commun dans les anciens  
noyaux  
Action de désenclavement par des opérations de  
restructuration urbaine  
Cas d'étude ville de Tiaret « sidi Khaled »**

**Présenté par:**

Touati djamila

**Proposé et dirigé par:**

Dr :Boutabba Hynda

**Année universitaire : 2014 / 2015**





*Dédicace*

A le plus beau et cher créature que Dieu a crée sur terre.....  
A mon ange, mon espoir et mon porte bonheur.....

Mon cher frère « BOBO »  
Que dieu lui procure.

A mes parents adorés. Aucun hommage ne pourrait être à la hauteur de l'amour  
Dont ils ne cessent de me combler.

A mes nièces Lina, Racha, Jana et mon adorable Abdou.  
A tous les membres de la famille :  
TOUATI, MEDDAH et ma deuxième famille BOUCHOUCHA.  
Sans oublier ma chère « MAMATI » que dieu te bénisse.

29999

# Remerciements

Je remercie, avant tout,  
Dieu de m'avoir donné la patience est le courage et de m'avoir faciliter  
le chemin pour achever ce fruit de mes années d'études.  
à ma promotrice Dr Boutabba Hynda pour la qualité  
de son encadrement exceptionnel,  
pour sa rigueur son enthousiasme et sa disponibilité  
durant ma préparation de ce mémoire.

.....Merci de m'avoir fait confiance et encouragé,  
Ma gratitude et mes chaleureux remerciements,  
sont adressés à monsieur « Dougha Mouhamed Sofiane »  
pour ses orientations, aides, conseils et disponibilité  
durant mes études et ma préparation de ce travail.  
.....Merci pour votre aide sincère et votre soutien...

# Remerciements

Je remercie aussi Mr « Tahraoui Lyes »  
Pour ses aides et ses encouragements.

Aux membres de jury,  
pour l'honneur qu'ils me font pour juger ce travail.  
A tous mes enseignants et enseignantes, de l'institut de  
« GESTION DES TECHNIQUES Urbaines, M'SILA »  
notamment option de : « ville et trafic urbain »  
qui ont contribué de près ou loin à l'élaboration de ce travail.

Mes profonds remerciements vont également  
pour mes chers amis : « Fathi, Rachida, Nadia,  
Samia, Zina, Khalil, Bahida et Aïcha » Merci pour vos longues discussions ;  
les encouragements, la complicité et surtout l'amour et l'amitié intime.  
Je remercie aussi les habitants rencontrés sur le terrain  
pour leur accueil, et les informations qu'ils m'ont fournis.  
Mes amis aimables, mes collègues d'études et  
tous les étudiants, master 02 promotion 2015.  
.....Merci pour les excellents monuments  
que l'on a passé....  
Sans exception.  
En fin,,, A vrai dire,  
il n'y a pas suffisamment  
de façons de dire Merci !!

Djiji



## TABLE DES MATIERES

<b>Dédicaces</b>
<b>Remerciements</b>
<b>Table des matières</b>
<b>Liste des figures</b>
<b>Liste des tableaux</b>
<b>Liste des illustrations</b>
<b>Liste des planches</b>

### CHAPITRE INTRODUCTIF

I	Introduction générale.....	2
II	Problématique.....	3
III	Les Hypothèses.....	4
IV	Les Objectifs.....	4
V	Motivation du choix du thème.....	4
VI	Méthodologie.....	5
VI-1	Investigations techniques .....	5
VII	Structure de travail.....	6

### PARTIE I: THEORIES ET DEFINITIONS CONCEPTUELLES

	Introduction de la première partie.....	9
--	-----------------------------------------	---

### CHAPITRE I: INTEGRATION DU TRANSPORT ET CONCEPTION DES ROUTES

	Introduction.....	11
I	Voirie.....	11
I - 1	Définition.....	11
I - 2	Les différents types des voiries.....	11
I - 2- 1	Les caractères physiques dépendent.....	12
I - 2- 2	Les caractères physiologiques qui dépendent.....	13
I - 2- 3	Des caractères fonctionnels.....	13
I - 3	La typologie des voiries urbaines .....	15
II	Les chaussées.....	16
II - 1	Définition.....	16
II - 2	Les types des chaussés.....	16
III	Les stationnements.....	19
III - 1	Définition.....	19
III - 2	Les besoins de stationnement.....	20
III - 3	Les types de stationnement.....	20
IV	Les points d'arrêt bus.....	26
IV- 1	Positionnement d'un point d'arrêt au milieu urbain.....	26
IV- 2	l'implantation du point d'arrêt de bus dans un carrefour.....	26
IV- 3	L'implantation par rapport à un rond-pions.....	27
IV- 4	Configuration recommandée.....	28
V	Les trottoirs.....	33
V- 1	la largeur minimale du trottoir.....	33
V- 2	La pente.....	34
VI	Les moyens de transport .....	34





VI- 1	Définition.....	34
VI - 2	Transport en commun.....	35
VII	L'intégration.....	36
VII- 1	Définition.....	36
VII- 2	Les méthodes d'intégration .....	37
VII- 3	Procédés techniques .....	37
VII- 4	Améliorer l'image des transports publics.....	38
VII- 5	Organisation performance d'un réseau.....	38
	Conclusion .....	39
<b>CHAPITRE II: REVALORISATION DES CITES HISTORIQUES</b>		
	Introduction.....	41
I	Définition des concepts.....	41
I- 1	Centre historique.....	41
I- 2	Médina.....	42
I- 3	La notion d'attractivité.....	42
I- 4	Les monuments prestigieux ou historiques.....	43
I- 5	Zaouïa.....	44
I- 6	La Ziara.....	45
I- 7	La zerda.....	45
I- 8	La récupération.....	46
II	La revalorisation urbaine.....	47
II- 1	la restauration / réhabilitation.....	47
II- 2	La rénovation.....	47
II- 3	La restructuration urbaine.....	48
II- 4	L'amélioration de l'état existant.....	49
II- 5	Création des Accueillis pour les visiteurs .....	51
II- 6	L'accessibilité.....	52
	Conclusion.....	53
	Conclusion de la première partie.....	55
<b>PARTIE II: ANALYSES ET DEMONSTRATIONS</b>		
	Introduction de la deuxième partie.....	57
<b>CHAPITRE III: PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE TIARET ET DE SON RESEAU DU TRANSPORT ROUTIER</b>		
	Introduction.....	59
I	Présentation de la ville de Tiaret.....	59
II	Aperçue historique de la ville.....	62
III	Le plan de la ville.....	64
III- 1	La voie d'extension.....	66
III- 2	Les contraintes d'extension urbain.....	67
III- 2- 1	Des contraintes naturelles.....	67
III- 2- 2	Des contraintes artificielles.....	69
IV	Le réseau hydrographique.....	70
IV- 1	Ressources hydriques.....	70
V	Les reliefs.....	72
VI	L'étude économique.....	73
VI- 1	Divisant la ville en secteurs .....	73
VI- 2	L'évolution de la population .....	74
VII	L'étude urbaine.....	75



VII - 1	Cadre bâti.....	75
VII - 2	L'étude de cadre non bâti.....	79
VII- 2- 1	L'étude de réseau routier de la ville de Tiaret.....	79
VII- 2- 2	Les lignes du transport en commun de la ville.....	82
VII- 2- 3	Le mouvement mécanique.....	84
VII- 2- 4	Le mouvement piétonnier.....	85
VIII	L'étude touristique.....	86
	Conclusion.....	88

#### **CHAPITRE IV: PRESENTATION DE L'ANCIEN NOYAU ET L'ANALYSE DE SON RESEAU ROUTIER**

	Introduction.....	90
I	La phase analytique du quartier.....	90
II	Choix du périmètre d'étude.....	90
III	Présentation du périmètre d'étude.....	91
III- 1	Environnement immédiat.....	92
IV	Historique.....	93
V	L'étude socio-économique.....	94
V- 1	Population.....	94
V- 2	la scolarisation.....	95
V- 3	l'emploi.....	95
V- 4	l'habitat.....	96
VI	Etude urbaine.....	98
VI- 1	Quartier Sidi Khaled.....	98
VI- 2	La nature juridique des sols.....	99
VI- 3	Topographie.....	99
VI- 4	Bâti et non bâti.....	100
VI- 5	Composition du tissu urbain.....	101
VI- 6	Etat du bâti.....	102
VI- 7	Trame parcellaire.....	104
VI- 8	Trame viaire.....	105
VI- 9	Accessibilité.....	106
VI- 10	Etude de flux: Flux mécanique et piétons.....	109
VI- 11	Parking.....	110
VI- 12	Points de repères.....	111
VI- 12- 1	L'histoire zaouïa sidi Khaled.....	112
VI- 12- 2	Description architecturale et urbaine de la zaouïa.....	114
VI- 12- 3	La symbolique du rite.....	116
VI- 12- 4	L'état de la zaouïa.....	117
	Conclusion.....	118

#### **CHAPITRE V: ANALYSE DU QUISTIONNAIRE**

	Introduction.....	120
I	Présentation d'échantillon de l'enquête.....	121
II	L'analyse du questionnaire.....	121
	Conclusion.....	141
	Conclusion de la deuxième partie.....	142



<b>CHAPITRE VI: CONCLUSION GENERALE ET RECOMMANDATION</b>		
I	Conclusion générale. ....	144
I- 1	les résultats.....	144
II	Les propositions.....	145
II- 1	L'aménagement des voiries.....	145
II- 2	La revalorisation de la zaouïa.....	149
III	Les recommandations.....	150
III- 1	Le premier axe de recommandation.....	150
III- 2	Le deuxième axe de recommandation .....	151
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>		
<b>ANNEXE.....</b>		<b>155</b>



## LISTE DES FIGURES

### CHAPITRE INTRODUCTIF

Fig- 01	Structure de travail.....	6
<b>CHAPITRE I: INTEGRATION DU TRANSPORT ET CONCEPTION DES ROUTES</b>		
Fig- I- 01	Autoroutes urbaines.....	15
Fig- I- 02	Artères urbaines.....	15
Fig- I- 03	Voies de desserte.....	16
Fig- I- 04	Voies de distribution.....	16
Fig- I- 05	Structure d'une chaussée souple.....	17
Fig- I- 06	Structure d'une chaussée rigide.....	17
Fig- I- 07	Structure d'une chaussée semi-rigide.....	18
Fig- I- 08	Profil en travers type d'une route.....	18
Fig- I- 09	Le plan ci-dessus détermine les allées.....	19
Fig- I- 10	Les besoins de stationnement.....	20
Fig- I- 11	les types de stationnement.....	20
Fig- I- 12	Les différents types de stationnement au sol.....	21
Fig- I- 13	la disposition et la surface des emplacements.....	22
Fig- I- 14	Autres signalisations dirigeantes.....	24
Fig- I- 15	Plan de rez-de-chaussée.....	25
Fig- I- 16	Plan de 'étage courant.....	25
Fig- I- 17	Vue d'ensembles du parking (Rouïba).....	26
Fig- I- 18	L'implantation du point d'arrêt de bus dans un carrefour.....	27
Fig- I- 19	l'implantation par rapport à un rond point.....	27
Fig- I- 20	Point d'arrêt en ligne.....	28
Fig- I- 21	Point d'arrêt en avancée .....	29
Fig- I- 22	Point d'arrêt en évitement.....	29
Fig- I- 23	Profil en long d'un point d'arrêt accessible, avec abri de voyageurs..	31
Fig- I- 24	Profil en long d'un point d'arrêt accessible, avec poteau.....	32

### CHAPITRE III: PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE TIARET ET DE SON RESEAU DU TRANSPORT ROUTIER

Fig- III- 01	l'évolution populaire de la ville de Tiaret.....	74
--------------	--------------------------------------------------	----

### CHAPITRE IV: PRESENTATION DE L'ANCIEN NOYAU ET L'ANALYSE DE SON RESEAU ROUTIER

Fig- IV- 01	Répartition de la population par tranches d'âges.....	94
Fig- IV- 02	Répartition de la population active.....	95
Fig- IV- 03	Population et parc de logement existant dans le quartier.....	96
Fig- IV- 04	Répartition par la taille de logement.....	97
Fig- IV- 05	l'état du bâti.....	102

### CHAPITRE V: ANALYSE DU QUISTIONNAIRE

Fig- V- 01	Sexe des usagers.....	121
Fig- V- 02	l'âge des usagers.....	122
Fig- V- 03	Le niveau d'enseignement des usagers.....	123
Fig- V- 04	la profession des usagés.....	124
Fig- V- 05	la résidence des usagés.....	125



Fig- V- 06	Les motifs de déplacements des usagés.....	126
Fig- V- 07	Le mode du transport utilisé des usagés.....	127
Fig - V- 08	Les fréquences des déplacements au quartier des usagés.....	128
Fig- V- 09	les tranches horaires de la mobilité des usagés.....	129
Fig- V- 10	Le temps de parcours des usagés.....	130
Fig- V- 11	La distance parcourue des usagés.....	131
Fig- V- 12	Les conditions de la mobilité des usagés.....	132
Fig- V- 13	Les problèmes de la mobilité des usagés.....	133
Fig- V- 14	Le volume de la dégradation de quartier des usagés.....	134
Fig- V- 15	Les aspects de la détérioration des usagés.....	135
Fig- V- 16	Les besoins du quartier des usagés.....	136
Fig- V- 17	L'état actuel de la zaouïa de « Sidi Khaled » des usagés.....	137
Fig- V- 18	Les raisons de la dégradation de la zaouïa selon les usages.....	138
Fig- V- 19	La situation de la zaouïa des usages.....	139
Fig- V- 20	L'état de Fonction de la zaouïa des usages.....	140



**LISTE DES TABLEAUX**

**CHAPITRE I: INTEGRATION DU TRANSPORT ET CONCEPTION DES ROUTES**

Tableau- I- 01	Classification fonctionnelle.....	13
Tableau- I- 02	Les différentes catégories de voies.....	14
Tableau- I- 03	La programmation de parking à des différents équipements.....	22
Tableau- I- 04	Les emplacements des parkings.....	23
Tableau- I- 05	les dimensions optimales d'un arrêt en ligne.....	28
Tableau- I- 06	Des longueurs L1 ;L2 ;L3.....	30
Tableau- I- 07	Des longueurs L1 et L3.....	30
Tableau- I- 08	De longueur L2.....	30
Tableau- I- 09	Synthèse d'arrêt au milieu urbain et interurbain.....	31
Tableau- I-10	Synthèse des aménagements des points d'arrêt.....	32
Tableau- I- 11	largeur minimale du trottoir à partir de fréquentation piétonne.....	33
Tableau- I- 12	les avantages.....	35
Tableau- I- 13	Des informations sur des véhicules pour le transport en commun.....	36

**CHAPITRE III: PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE TIARET ET DE SON RESEAU DU TRANSPORT ROUTIER**

Tableau- III- 01	les ressources hydriques.....	70
Tableau- III- 02	l'évolution populaire de la ville de Tiaret.....	74
Tableau- III- 03	le taux d'accroissement.....	74
Tableau- III- 04	la typologie d'habitation de la ville de Tiaret.....	75

**CHAPITRE IV: PRESENTATION DE L'ANCIEN NOYAU ET L'ANALYSE DE SON RESEAU ROUTIER**

Tableau- IV- 01	Répartition de la population par tranches d'âges.....	94
Tableau- IV- 02	Répartition de la population active.....	95
Tableau- IV- 03	Population et l'habitat.....	96
Tableau- IV- 04	Répartition par taille de logement.....	97
Tableau- IV- 05	Répartition la densité d'habitation.....	98
Tableau- IV- 06	les surfaces cadre bâti et non bâti.....	100
Tableau- IV- 07	l'état du bâti.....	102
Tableau- IV- 08	Hiérarchisation dimensionnelle de la voirie.....	107

**CHAPITRE V: ANALYSE DU QUISTIONNAIRE**

Tableau- V- 01	Sexe des usagers.....	121
Tableau- V- 02	l'âge des usagers.....	122
Tableau- V- 03	Le niveau d'enseignement des usagers.....	123
Tableau- V- 04	la profession des usagés.....	124
Tableau- V- 05	la résidence des usagés.....	125
Tableau- V- 06	Les motifs de déplacements des usagés.....	126
Tableau- V- 07	Le mode du transport utilisé des usagés.....	127
Tableau- V- 08	Les fréquences des déplacements au quartier des usagés.....	128
Tableau- V- 09	les tranches horaires de la mobilité des usagés.....	129
Tableau- V- 10	Le temps de parcours des usagés.....	130
Tableau- V- 11	La distance parcourue des usagés.....	131
Tableau- V- 12	Les conditions de la mobilité des usagés.....	132



Tableau- V- 13	Les problèmes de la mobilité des usagés.....	133
Tableau- V- 14	Le volume de la dégradation de quartier des usagés.....	134
Tableau- V- 15	Les aspects de la détérioration des usagés.....	135
Tableau- V- 16	Les besoins du quartier des usagés.....	136
Tableau- V- 17	L'état actuel de la zaouïa de « Sidi Khaled » des usagés.....	137
Tableau- V- 18	Les raisons de la dégradation de la zaouïa selon les usages.....	138
Tableau- V- 19	La situation de la zaouïa des usages.....	139
Tableau- V- 20	L'état de Fonction de la zaouïa des usages.....	140
<b>CHAPITRE VI: CONCLUSION GENERALE ET RECOMMANDATION</b>		
Tableau- VI- 01	L'intervention sur la voie principale.....	146
Tableau- VI- 02	L'intervention sur la voie secondaire.....	146
Tableau- VI- 03	Représente des informations sur la ligne proposée.....	147



**LISTE DES ILLUSTRATIONS**

**CHAPITRE I: INTEGRATION DU TRANSPORT ET CONCEPTION DES ROUTES**

Illustration- I- 01	Stationnement au sol.....	21
Illustration- I- 02	Stationnement à étages.....	21
Illustration- I- 03	La signalisation au niveau des parkings.....	24
Illustration- I- 04	Personne en fauteuil roulant.....	34
Illustration- I- 05	Une personne pose la main courante.....	34

**CHAPITRE II: REVALORISATION DES CITES HISTORIQUES**

Illustration- II- 01	Zaouia de Sidi kada ben mokhtar mascara.....	44
Illustration- II- 02	Intervention dans le tissu urbain- KAIROUAN.....	49
Illustration- II- 03	Intervention dans le tissu urbain- KAIROUAN.....	49
Illustration- II- 04	Un parking non loin d'un site touristique.....	51

**CHAPITRE III: PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE TIARET ET DE SON RESEAU DU TRANSPORT ROUTIER**

Illustration- III- 01	Marché des arabes en 1900.....	63
Illustration- III- 02	Tiaret en 1910.....	63
Illustration- III- 03	Tiaret au période coloniale.....	63
Illustration- III- 04	Tiaret en 1960.....	64
Illustration- III- 05	Tiaret en 1990.....	64
Illustration- III- 06	L'habitat individuel européen.....	76
Illustration- III- 07	L'habitat individuel moderne.....	76
Illustration- III- 08	L'habitat collectif .....	76
Illustration- III- 09	L'habitat individuel ancien.....	76
Illustration- III- 10	Ain al karma .....	86
Illustration- III- 11	La zaouïa de sidi Khaled.....	86
Illustration- III- 12	La place Carnot.....	86
Illustration- III- 13	La jument rie.....	86

**CHAPITRE IV: PRESENTATION DE L'ANCIEN NOYAU ET L'ANALYSE DE SON RESEAU ROUTIER**

Illustration- IV- 01	l'état des voies Voie en moyen état.....	108
Illustration- IV- 02	l'état des voies voie en bon état.....	108
Illustration- IV- 03	l'état des voies Voie en mauvais état.....	109
Illustration- IV- 04	l'état des voies Impasses mauvais état.....	109
Illustration- IV- 05	les escaliers du quartier.....	110
Illustration- IV- 06	les escaliers du quartier.....	110
Illustration- IV- 07	Inexistence de parkings et de lieux de stationnement.....	110
Illustration- IV- 08	Inexistence de parkings et de lieux de stationnement.....	110
Illustration- IV- 09	Situation du zaouia Sidi-Khaled.....	112
Illustration- IV- 10	Situation du zaouia Sidi-Khaled.....	112
Illustration- IV- 11	Sidi Khaled à l'époque coloniale.....	113
Illustration- IV- 12	Les tombales des nombres familles.....	114
Illustration- IV- 13	le mausolée du Sidi-Khaled .....	114
Illustration- IV- 14	la caisse du Ziara.....	114
Illustration- IV- 15	Des portes sous forme des arcs.....	115
Illustration- IV- 16	Une place meublée avec des chaises en pierre.....	115



Illustration- IV- 17	Les escaliers.....	115
Illustration- IV- 18	Les escaliers.....	115
Illustration- IV- 20	les végétales.....	116
Illustration- IV- 21	les Gouraras.....	116
Illustration- IV- 22	les karkabous.....	116
Illustration- IV- 23	l'absence de la propreté.....	117



## LISTE DES PLANCHES

### CHAPITRE III: PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE TIARET ET DE SON RESEAU DU TRANSPORT ROUTIER

Plan III- 1	La situation de la wilaya de Tiaret par-rapport l'Algérie.....	60
Plan III- 2	La situation de la commune par –rapport la willaya.....	61
Plan III- 3	La forme d'extension urbaine.....	65
Plan III- 4	La voie d'extension urbaine.....	66
Plan III- 5	Les contraintes naturelles.....	68
Plan III- 6	Les contraintes artificielles.....	69
Plan III- 7	Le réseau hydrographique de la ville.....	71
Plan III- 8	Les reliefs.....	72
Plan III- 9	Les secteurs de la ville.....	73
Plan III- 10	La typologie d'habitat.....	77
Plan III- 11	Les équipements.....	78
Plan III- 12	Les types des routes.....	80
Plan III- 13	L'état physique des routes.....	81
Plan III- 14	Les lignes du transport en commun.....	82
Plan III- 15	Les lignes du transport en commun « ETT ».....	83
Plan III- 16	Densité du trafic routier.....	84
Plan III- 17	La densité du mouvement piétonnier.....	85
Plan III- 18	Monuments et sites touristiques.....	87

### CHAPITRE IV: PRESENTATION DE L'ANCIEN NOYAU ET L'ANALYSE DE SON RESEAU ROUTIER

Plan IV - 01	Situation du quartier par-rapport la ville.....	91
Plan IV - 02	Environnement immédiat.....	92
Plan IV - 03	L'état actuel.....	98
Plan IV - 04	Plan Topographique.....	99
Plan IV - 05	Cadre bâti et non bâti.....	100
Plan IV - 06	La typologie de l'habitat.....	101
Plan IV - 07	L'état physique de l'habitat.....	103
Plan IV - 08	La trame parcellaire.....	104
Plan IV - 09	La trame viaire.....	105
Plan IV - 10	Les différents systèmes de la voirie.....	106
Plan IV - 11	L'état des voiries.....	108
Plan IV - 12	Les flux mécaniques et piétons.....	109
Plan IV - 13	Les repères.....	111

### CHAPITRE VI: CONCLUSION GENERALE ET RECOMMANDATION

Plan VI- 14	Le réseau du transport urbain proposé.....	147
Plan VI- 15	Les lignes du transport urbain proposé.....	148

## **CHAPITRE INTRODUCTIF**

**I- Introduction.**

**II- Problématique.**

**III- Les hypothèses.**

**IV- Les objectifs.**

**V- Motivation du choix du thème.**

**VI- Méthodologie.**

**VII- Investigations techniques.**

**VIII- Structure du travail.**

## I - INTRODUCTION GENERALE

Au cours de la dernière décennie, la demande en déplacements a fortement augmenté du fait du développement socio-économique et d'une croissance urbaine particulièrement rapide dans la périphérie des agglomérations.

Cette motorisation est conjointe à l'allongement des distances, à la diffusion des déplacements dans l'espace urbain et l'apparition des nouvelles zones d'extension « *Le développement urbain s'opère aussi par le biais de la rénovation et de la restauration qui représentent des efforts de revitalisation et qui sont une forme de solution au décalage qui existe entre le dynamisme des activités de la ville et la rigidité de son tissu ainsi qu'un moyen de lutter contre son vieillissement. Au terme de ces transformations, il reste beaucoup à faire parce que le nombre de logements inconfortables reste grand mais d'ores et déjà il a une forte modification du paysage social et urbain de beaucoup de villes* » (Laborde, P.1994).  
Conséquence indirecte : l'enclavement des anciens noyaux.

Pour cerner l'évolution de la forme urbaine, La démarche analytique consiste à faire une lecture urbaine des noyaux anciens à travers leur croissance. L'objectif recherché est d'aboutir à une compréhension de ce phénomène. Cette approche est applicable à l'espace urbain et à l'habitat « *La transformation des tissus urbains est un phénomène naturel, spontané ou concerté mais la manière dépend de la conjoncture : les périodes d'expansion économique et démographique sont favorables à la rénovation qui fait table rase du passé et procède au renouvellement complet de l'espace bâti et de la trame des vieux quartiers. Les temps de récession paraissent davantage marqués par une immobilité apparente des tissus qui masque, parfois, la restauration qui est la réfection ou la remise en état des édifices anciens sans en altérer l'architecture.* » (Laborde, P.1994). « *Les quartiers anciens, considérés dans une période d'urbanisme hygiéniste comme insalubres et inadaptés à la vie moderne, ont alors été voués à la destruction pour construire des immeubles neufs et sains et des infrastructures routières imposantes. C'est ainsi que l'ancien quartier populaire Méria- deck à Bordeaux a été rasé pour y construire les immeubles actuels selon le principe d'urbanisme sur dalle* » (guide quartier ancien, article).

C'est à dire que parmi tant de lectures possibles nous abordons les tissus urbains comme une architecture, une configuration spatiale « *On a cherché à plier les politiques d'urbanisme aux besoins de la circulation automobile, à ordonner la circulation dans le centre pour rendre celui-ci plus commodément accessible jusqu'au moment où on a reconnu que la ville n'avait pas à s'adapter à l'automobile mais que l'inverse était préférable* » (Laborde, P.1994).

Pour les faire sortir de leurs enclavements. Et donc « *l'accessibilité à la ville, les relations intra-urbaines et la connexion avec l'extérieur reposent sur des moyens de transport individuels ou/et collectifs, privé et publics et des voiries dont la qualité dépend, dans tous les villes, de leurs position d'éléments naturels* » (Laborde, P.1994). « *Requalifier un quartier ancien constitue un enjeu majeur. Restaurer, redynamiser un quartier ancien, c'est insuffler de la vie dans la ville. C'est un projet urbain qui demande de la concertation, un vrai dialogue avec les habitants, c'est une construction collective* » (guide quartier ancien, article). Les quartiers anciens sont souvent des pôles économiques qui aimantent les centres de décision des entreprises. Car toutes les périphéries se ressemblent, mais chaque centre est singulier, atypique, unique.

La ville de Tiaret est l'une des villes Algérienne, qui est un véritable témoin; et un large creuset de l'histoire profonde de l'Algérie. Où elle est classée parmi les villes coloniales a travers ces vieux quartiers.

La ville de Tiaret a su se faire respecter, en respectant son vieux noyau, qui assiste à une sorte d'enclavement, en raison d'un manque flagrant du transport urbain.

Ce qui a reflétait négativement sur le quartier de Sidi Khaled, où sa centralité perdu dans le temps et dans l'espace, par l'extension de la ville et par le délaissement connu, pendant les dernières décennies. Ainsi par l'absence de la connectivité spatiale, par le biais du réseau de transport, ce qui a compliquer l'accessibilité et aggraver l'enclavement du quartier ,par rapport a son environnement urbain, proche et même lointain .

## II- PROBLEMATIQUE

A l'instar des villes moyennes algériennes, la ville de Tiaret a connu une croissance urbaine très rapide durant les deux dernières décades. « *La commune de Tiaret, se caractérise par une forte croissance démographique équivalente à un quadruple de la population durant une période de 37 ans. Passant de 41189 habitants selon le premier R.G.P.H 1966 pour atteindre 197690 habitants au dernier R.G.P.H 1998 ; soit un taux d'accroissement global de 4,02 %* » (PDAU, Tiaret. 2008).

Au premier rang des problèmes engendrés par cette croissance, se trouve la question de l'enclavement de son ancien quartier « sidi Khaled » qui entièrement lié à la période coloniale date de 1850. Durant cette période quelques habitants fuyants les colons, se sont abrités dans des grottes près du Marabout « sidi Khaled » ce monument ou zaouïa qui reflète l'histoire et la culture des premiers habitants Tiaretients, mais malgré sa valeur historique et son prestige, est devenu délaissé. Cela est dû à l'état dégradé du quartier. Qui est représenté comme un vieux faubourg qui ne répond plus aux besoins actuels et qui souffre de plusieurs problèmes, qui aggravent de plus en plus la difficulté d'accessibilité et la circulation dans la partie nord ouest de la ville, nous citons :

- ❖ le relief accidenté qui présente de fortes pentes. (15-16%)
- ❖ les pénétrantes débouchent sur des voies non structurées.
- ❖ les rues et les trottoirs sont mal entretenus.
- ❖ les chaussées sont étroites et tortueuses.
- ❖ les parkings sont inexistantes et le stationnement est aléatoire.
- ❖ insuffisance des artères reliant le quartier au reste de la ville.

L'absence totale en matière de transport collectif et un manque flagrant au niveau du transport individuel (Taxis).

L'enclavement et l'isolation de ce noyau sont dus à sa forme urbaine et l'état dégradé de la majorité de voies ainsi que sa nature topographique.

Le cheminement de cette problématique nous conduit à formuler les questionnements suivants:

- Comment réaliser l'intégration du transport public dans le noyau ?
- Quels sont les obstacles qui empêchent cette opération ?
- Quelles sont les interventions les plus adéquates qui assurent la cohérence entre le transport publics et l'ancien noyau ?

### III- LES HYPOTHESES

A la lumière des problèmes soulevés comme l'enclavement de l'ancien noyau « **Sidi Khaled** » nous a paru raisonnable de formuler les hypothèses d'étude suivantes:

- ❖ Les routes enchevillées, les chaussés tortueuses et étroites ont conduit à l'enclavement du quartier.
- ❖ la non valorisation de la Zaouïa a conduit au délaissement du quartier par la population.

### IV - LES OBJECTIFS

Notre étude essaye à réaliser certains objectifs déterminés en deux types :

- ❖ **objectif principal:**
  - Le désenclavement de sidi Khaled par une opération de restructuration urbaine.
- ❖ **Les objectifs secondaires :**
  - Restructuration urbaine de sidi Khaled afin d'offrir aux moyens de transport en commun la structure adéquate.
  - la revalorisation de la Zaouïa afin d'attirer la population et l'inciter à utiliser les moyens de transport.

### V - MOTIVATION DU CHOIX DU THEME

- ❖ La vie quotidienne; le contact avec les habitats du quartier; les observation de terrain et notre spécialité « ville et trafic urbain » cela nous fait sentir de l'importance et la

nécessité de faire des études sur le transport et les méthodes de les intégrer dans les vieux quartiers enclavés.

- ❖ L'accompagnement des tendances mondiales actuelles: La valeur d'étude actuelle et son importance est due l'accompagnement des tendances mondiales dans l'intérêt du transport urbain et les méthodes de l'intégrer dans le milieu urbain en général et les quartiers résidentiels notamment: le vieux noyau « **Sidi Khaled** » de la ville de Tiaret.
  
- ❖ Le transport urbain comme un sujet de recherche, a une grande importance par les chercheurs et les organisations concernées, sans suite aux efforts des autorités par le soutien financier et technique. Pour assurer le maintien et la restructuration du transport urbain.

## VI- METHODOLOGIE

Toutes ces interrogations concluant notre problématique, nous poussent à choisir une méthodologie d'étude.

Cette méthode proposée a pour objectif de nous former à la réalité du terrain à travers des cas pratiques, car par principe, le projet urbain doit être fondé sur l'existant.

Par conséquent notre travail sur l'intégration du transport urbain dans l'ancien noyau de la ville de Tiaret. Cette intégration conjointe des questions d'ordre économique, social, culturel, politique, spatial et environnemental.

Pour la construction d'un tel projet, le passage par une longue approche de terrain est obligatoire, cela permet la reconnaissance des lieux afin d'en créer une image.

Notre étude est consacrée d'abord à une étape théorique par une appréhension des éléments conceptuels se rapportant à notre sujet et une seconde étape permettant a analyser et reconnaître les lieux étudiées.

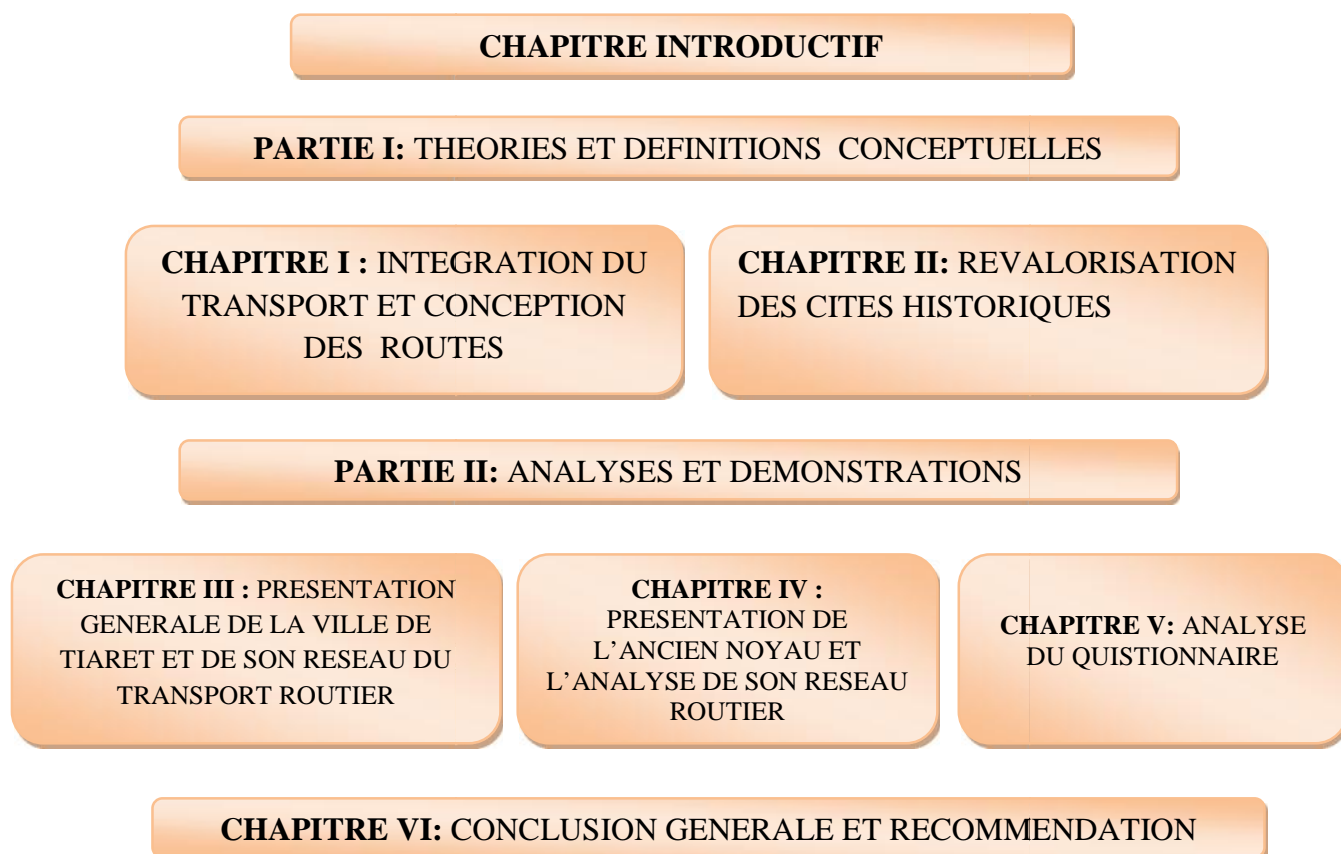
### VI-1- INVESTIGATIONS TECHNIQUES

C'est en cette phase que nous allons procéder à une lecture première puis un tri des données ensuite les interpréter à l'aide des tableaux , documents graphiques et infographiques (plans , cartes , et photos....) et a été basée sur:

- Observation.
- Enquête sous forme de questionnaires.
- Les recherches scientifiques.
- Rapports (PDAU).

## VII - STRUCTURE DE TRAVAIL

Fig - VII- 1: Structure de travail



Source: réalisé par l'étudiante, 2015



**Bibliographie :**

- **Laborde Pierre** : les espaces urbains dans le monde, Edition Nathan, paris, 1994  
pages 201.138. 134.135.
- **PDAU.2008.**
- **[www.caissedesdepots.fr/fileadmin/.../guide\\_quartiers\\_anciens.pdf](http://www.caissedesdepots.fr/fileadmin/.../guide_quartiers_anciens.pdf).**



## **PARTIE I: THEORIES ET DEFINITIONS CONCEPTUELLES**



## INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE

Cette première partie intitulée : théorie et définitions conceptuelles, traitera, sur la base d'une recherche bibliographique, de deux chapitres engendrés par les hypothèses formulées par la problématique.

L'intégration du transport et la conception des routes seront l'objet de la recherche du premier chapitre, qui traitera d'une part de la conception et des dimensionnements des composants de la voirie urbaine autrement dit de la chaussée, stationnement, point d'arrêt, trottoir ; d'autre part, des méthodes d'intégration du réseau du transport en commun, en mettant l'accent sur le rôle de la conception des routes dans la réussite des opérations urbaines notamment celles inhérent à l'intégration du transport en commun.

Quant au deuxième chapitre, lié à la formulation de la deuxième hypothèse, nous avons essayé de démontrer l'impact de la revalorisation des sites historiques des anciens quartiers dans l'attraction de la population vers ceux-ci ainsi que son effet dans l'action de leur désenclavement En effet, .....

le tourisme dans les vieux quartiers est considéré comme une activité économique importante par les migrations de populations qu'il génère, et ce, à différentes échelles.

. Aujourd'hui, le tourisme des sites historiques traditionnels, est un phénomène majeur dans la société algérienne et l'un des éléments les plus caractéristiques. Il concerne de plus en plus de populations

Son évolution, qui reflète l'évolution de la société et de sa culture, est remarquable par son ampleur et sa progression, qui dépend de plusieurs paramètres, où le transport urbain figure parmi les plus importants, vu son rôle sur le plan économique, spatial et surtout social, sans oublier l'aspect urbain et architectural représenté par la façade urbaine, symbole de l'identité de toutes unités urbaines.



# **CHAPITRE I : INTEGRATION DU TRANSPORT ET CONCEPTION DES ROUTES**

Introduction

I- Voiries

II- Les chaussés

III- Les stationnements

IV- Les points d'arrêt de bus

V- Les trottoirs

VI- Les moyens de transport

VII- L'intégration du transport urbain.

Conclusion

## Introduction

La route est considérée comme l'un des facteurs importants dans le développement économique et social d'un pays, sa construction nécessite des études préliminaires indispensables (étude du trafic, études géotechniques, disponibilité en matériaux de qualité ...), Ainsi le dimensionnement d'une route c'est à dire le calcul de l'épaisseur de ses différentes couches et le choix des matériaux devant être utilisés, s'avère nécessaire pour un meilleur service (uni, confort, sécurité...) aux usagers.

Dans ce chapitre nous allons étudier la conception des différentes routes ainsi que leurs rôles dans l'intégration du transport. Pratiquement, la conception de l'aménagement d'un réseau routier urbain doit tenir compte de multiples suggestions qui rendent l'étude et la réalisation des projets beaucoup plus complexes qu'en rase campagne, notamment :

- l'intensité des circulations.
- le très grand nombre de carrefours.
- la desserte des immeubles riverains.
- la protection des habitants contre les nuisances inhérentes à la circulation interne.
- l'importance des problèmes fonciers.

La nécessité de construire en élévation ou en souterrain la plupart des grandes voies nouvelles.

## I - VOIRIE

### I – 1- Définition:

- ❖ le dictionnaire Larousse(2013) a défini la voirie par: « *Élément du domaine public, constitué par l'ensemble du réseau de voies de circulation terrestre, fluviale, maritime, aérienne, et de leurs dépendances ;Administration qui a pour objet l'établissement, la conservation, l'entretien et l'alignement de toutes les voies de communication affectées à la circulation publique* ».
- ❖ Dorier-Apprill. E (2001) a étudié la voie comme axe de circulation de surface, comme axe des principaux réseaux techniques urbains de surface et souterrains, comme espace bâti et commerçant, comme espace de vie quotidienne et des interactions sociales. Il définit la route comme: « *cette voie de circulation qui relie les villes entres elles et le vecteur des échanges qui les ont rendues solidaires.* » (dictionnaire d'urbanisme. 2006).

### I – 2- Les différents types des voiries:

Pierre Laborde(1994) a distingué une rue d'une autre par des différents caractères, ces caractères sont d'ordre :(physiques ; physionomiques et fonctionnelles.)

### I – 2- 1- Les caractères physiques dépendent de:

- ❖ la nature des accidents du relief (pente ; secteur inondable ; terre ferme), conventionnellement connus par: rampes, montées, côtes, chaussées, quais.
- ❖ la largeur : rues ; ruelles ; venelles et passages désignent des voies étroites qui sont les plus nombreuses et se trouvent plutôt dans les vieux quartiers car sacrifiées à l'espace habitable. Elles peuvent se trouver aussi dans les quartiers récents, partout où les constructions ont précédé la voirie. En **1939**, sur **1200 km** de voies, Paris possédait **1140** qui avaient moins de **20m** de large. A Calcutta, les voies occupent **6%** du sol au lieu des **14** ou **20 m** de large **15%** considérés comme souhaitables. Avenues, cours, boulevards et perspectives correspondent en général à des voies larges : ainsi les Champs-Élysées ont **70 m** de large et 4 km de long et les Paseos madrilènes atteignent **80** à **100 m** de large sur **6 km** de long. Néanmoins, les voies disproportionnées sont incompatibles avec la vie urbaine (Brasilia). La largeur des rues n'est pas toujours constante: leur évolution s'est souvent faite de manière inégale le long de leur tracé, l'alignement n'ayant pas toujours été imposé comme principe d'urbanisme. La dimension peut être volontaire ; ainsi, dans les pays chauds, les rues étroites sont fraîches mais l'aération fait défaut et la circulation est gênée ; en Finlande, les rues ont été voulues larges et bordées de bouleaux pour servir de coupe-feux ; à Pékin, le réseau est strictement hiérarchisé, les avenues ont **36 m** de large, les rues **18 m** et les ruelles **9 m**.
- ❖ le tracé : les rues droites existent en terrain plat comme sur un plan incliné en raison des avantages du plan orthogonal. Ce sont des voies de lotissements qui desservent chaque parcelle de terrain ou des artères de l'urbanisme faites pour aérer le tissu s'il s'agit d'une percée de type haussmannien, ou pour diriger la croissance, dans le cas d'une création de type colonial. A Chiraz, de large avenues avec des arbres ont été percées au travers de vieux quartiers pour faciliter l'accès à tous les points de la ville . A Pékin , l'avenue Ch'ang-An, qui sert d'axe ouest-est, a **42 km** de long et **90 m** de large ,l'Avenida Insurgente de Mexico parcourt **40 km**. Les rues courbes ou sinueuses sont plus fréquentes quand la topographie est accidentée, mais elles ne manquent pas en terrain plat, cheminements naturels, anciens chemins ruraux ou fragments de réseau routier inclus dans la ville comme Broadway Street à New York et la rue de Guillotière à Lyon. des raisons pratiques sont aussi responsables de l'irrégularité des tracés: Se protéger contre le soleil ; le vent ; la pluie selon les régions ou pour empêcher les excès de vitesse dans les cités jardins et les ensembles résidentiels. Enfin des rues se terminent en impasses parce qu'elles ont été aménagées de manière à être en dehors des courants de circulation, parce qu'elles buttent contre

un relief, un cours d'eau ou des emprises infranchissables à cause de leur position en remblai ou derrière une enceinte ou encore parce qu'elles aboutissent à des limites

administratives ou juridiques (clôtures de propriétés).

**I – 2- 2- Les caractères physionomiques qui dépendent:**

- ❖ Des trottoirs qui bordent la chaussée, de leur largeur, de leur mobiliers (lampadaires, bancs..) et des plantations.
- ❖ Des immeubles qui les longent, tantôt sur arcades, procédé très ancien encore recherché par l’urbanisme contemporain, surtout dans les pays chauds et pour les voies commerçantes, tantôt en bordure tantôt en retrait.

Ils diffèrent aussi selon leur style et suivant leurs tailles, leurs formes, leurs couleurs ...etc.

- ❖ Du tracés : si la voies est courbe, le champ de vision est limité mais sans cesse renouvelé dans le cas d’un habitat varié ; si la route est rectiligne, l’angle de vue est vaste mais il n’est valorisé qu’en cas de pente ou de grande largeur. Il peut porter le nom de « perspective ».
- ❖ De la chaussée qui est revêtue ou en terre : les rues des villes japonaises et les villes du tiers monde ne sont pas, dans beaucoup de cas, asphaltées.

**I – 2- 3- Des caractères fonctionnels:** qui dépendent de leur utilisation qui est très diverse ; souvent complémentaire ; parfois antagoniste:

**Tableau- I - 01: Classification fonctionnelle**

La voie	Sa description	Sa fonction
Les voies de desserte	Calme ; héritées ; voulues	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurent l’accès aux maisons d’habitation ou aux constructions à usage collectif ou économique.</li> <li>• Séparent la circulation automobile et piétonnière.</li> <li>• Servent aux différents réseaux de distribution de flux comme : l’eau ; le gaz ; l’électricité ; le téléphone.</li> </ul>
Les voies de commerce	Etroites ; mouvementées ; occupées.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les plus spécialisées sont très importantes attirent les activités commerciales.</li> <li>• Elles présentent une dissymétrie dans leur localisation.</li> <li>• Elles sont occupées par des équipements importants : les banques ; agence ; les hôtels ...etc.</li> </ul>
Les voies de liaison	Triumphales ;	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servent à la circulation et le stationnement des voitures particulières</li> <li>• « transport en commun ».</li> <li>• Servent à maitre en relation le centre avec la périphérie.</li> </ul>
Les voies de promenade.	Se sont des : Allées ; cours ; mails.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elles sont pour les besoins de l’automobile ; aux déplacements ou au stationnement des véhicules.</li> <li>• Elles servent aussi les habitants ; les touristes ...etc.</li> </ul>

Source: Laborde. P, 1994

Quant à Coquand. R.(1985), il a insisté sur la classification fonctionnelle: « *Cette classification doit tenir compte des deux fonctions principales de la voirie : la circulation et la desserte, et s'adapter à l'utilisation actuelle et future du sol et notamment à la localisation des principaux générateurs de trafic : la desserte se traduit par la possibilité d'accès direct aux parcelles riveraines, le stationnement, le chargement et le déchargement des personnes et biens ; la circulation exige la régularité du trafic et une vitesse suffisante* ».

Il désigne quatre types des voies suivantes:

- ❖ **Boulevards et avenues :** ce sont des grandes artères du trafic qui donnent la priorité à la circulation, elles constituent les frontières des zones homogènes d'utilisation du sol. En séparant les zones industrielles des zones résidentielles.  
Les grandes artères relieront la voirie urbaine aux grands axes de rase campagne et supporteront les courants d'échanges entre l'agglomération et la région qu'elle dessert.
- ❖ A l'opposé des artères de circulation, la voirie locale ou voirie de desserte est normalement destinée à permettre l'accès aux propriétés riveraines.
- ❖ A mi- chemin entre la voirie de desserte et les artères de circulation, la voirie de distribution assure également des fonctions de circulation, elle pénètre à l'intérieur des zones d'environnement pour relier les équipements collectifs aux grandes artères et aux voies de desserte.
- ❖ **La voirie rapide:** (autoroutes et voies express): Est une sous-catégorie de la voirie artérielle, qui au lieu de donner simplement la priorité à la circulation lui donne l'exclusivité, Elle devient indispensable lorsque les grandes artères de type classique ne permettent, plus d'écouler le trafic dans des conditions convenables de sécurité et de rapidité.

La répartition possible entre les différentes catégories de voies peut être, en moyenne, prévue d'après le tableau ci-dessus.

**Tableau- I- 02: Les différentes catégories de voies**

POPULATIONS DE L'AGGLOMERATION	POURCENTAGE DE LONGUEUR PAR CATEGORIES		
	VOIES RAPIDES	BOULEVARDS ET AVENUES	VOIRIES DE DESSERTE
Moins de 25000...	*	25-35	65-75
25000 à 150000....	*	20-30	70-80
150000 à 500000...	2-5*	20-25	75-80
Plus de 500000...	5-8*	20-25	75-80

Source : Coquand. R, 1985

Le pourcentage de longueur du réseau de voies rapide variera d'une ville à l'autre selon l'importance du trafic du transit, le degré d'insuffisance du réseau existant, la topographie, la densité ainsi que d'autres facteurs.

**I – 3- La typologie des voiries urbaines :**



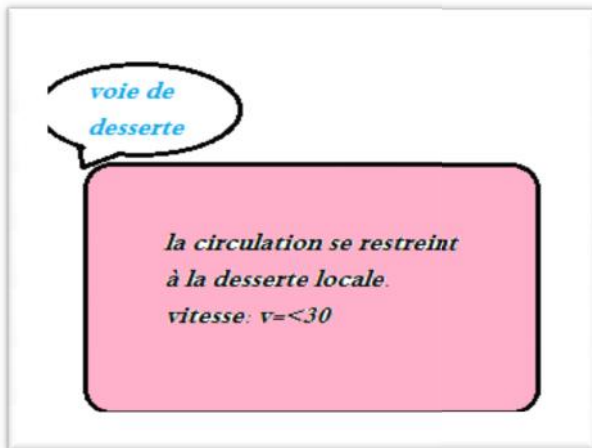
**Fig – I- 1: Autoroutes urbaines**

Source : Mvondon. M et al, 2011 source)



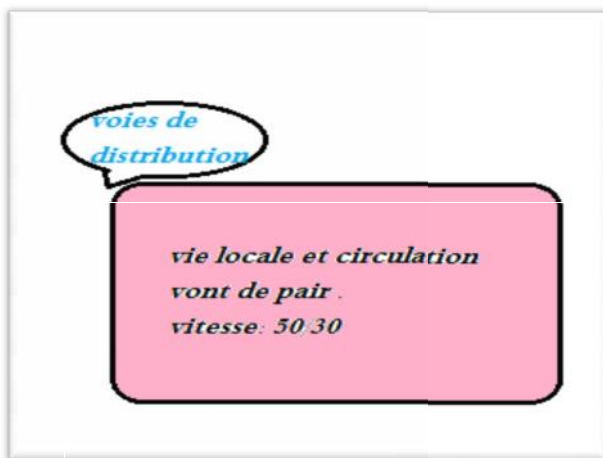
**Fig - I - 2: Artères urbaines**

Source : Mvondon, M et al, . 2011



**Fig - I - 3: Voies de desserte**

Source : Mvondon, M et al, . 2011



**Fig - I - 4: Voies de distribution**

Source : Mvondon, M et al, . 2011

## II- LES CHAUSSES

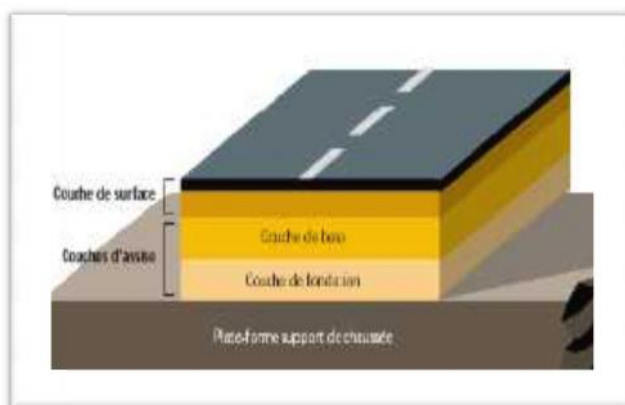
### II – 1- Définition:

Le dictionnaire Larousse français a défini la chaussée par: « *Partie d'une route aménagée pour la circulation. Levée, dans un lieu bas, pour servir de chemin.* »

### II – 2- Les types des chaussés:

D'après les recherches et la consultation des cours des professeurs: (**Alloba, E. et de Paule codo, F. 2000**); il existe deux modes de fonctionnement mécanique des chaussées:

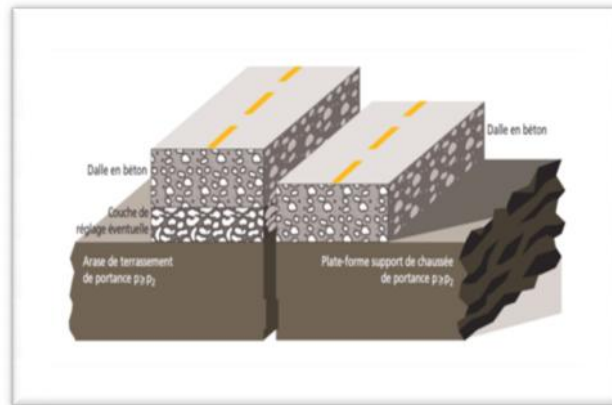
- ❖ **Les chaussées souples:** qui sont constituées d'un corps de chaussée en grave non traitée. Celles-ci ne pouvant mobiliser que de faibles efforts assimilables à une flexion, l'étalement des efforts verticaux sur le sol support est modéré. Le critère principal de dimensionnement d'une chaussée souple réside donc dans la limitation de la sollicitation du sol support de manière à éviter sa plastification qui se traduirait en surface par d'importantes déformations de la chaussée.



**Fig - I - 5: Structure d'une chaussée souple**

Source : Mvondon.M et al., 2011

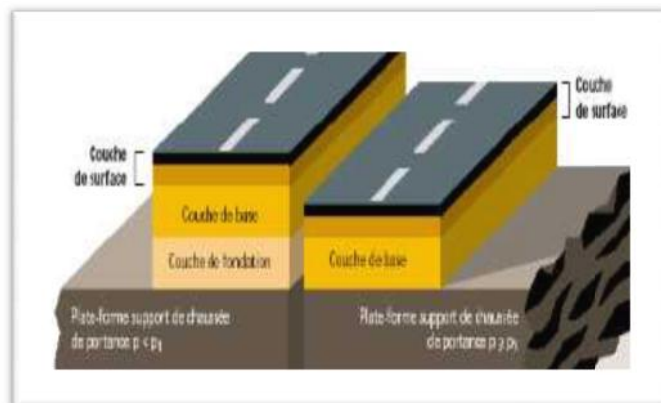
**Les chaussées rigidifiées:** (rigides et semi-rigides) qui sont constituées d'un corps de chaussée en grave traitée ou en dalle de béton de ciment. Ces matériaux présentant une forte rigidité – par conséquent pouvant mobiliser des efforts notables de traction par flexion – on observe un important étalement des efforts au niveau du sol support ; ce dernier n'étant que peu sollicité. Le principal critère de dimensionnement d'une chaussée rigidifiée réside dans la limitation des efforts de traction par flexion des matériaux sous l'effet de la répétition des charges.



**Fig - I - 6: Structure d'une chaussée rigide**

Source : Mvondon.M et al.,2011

- ❖ **Les chaussées semi-rigides:** comportent une couche de surface bitumineuse reposant sur une assise en matériaux traités aux liants hydrauliques disposés en une couche (base) ou deux couches (base et fondation)



**Fig- I- 7: Structure d'une chaussée semi-rigide**

Source : Mvondon.M et al.,2011

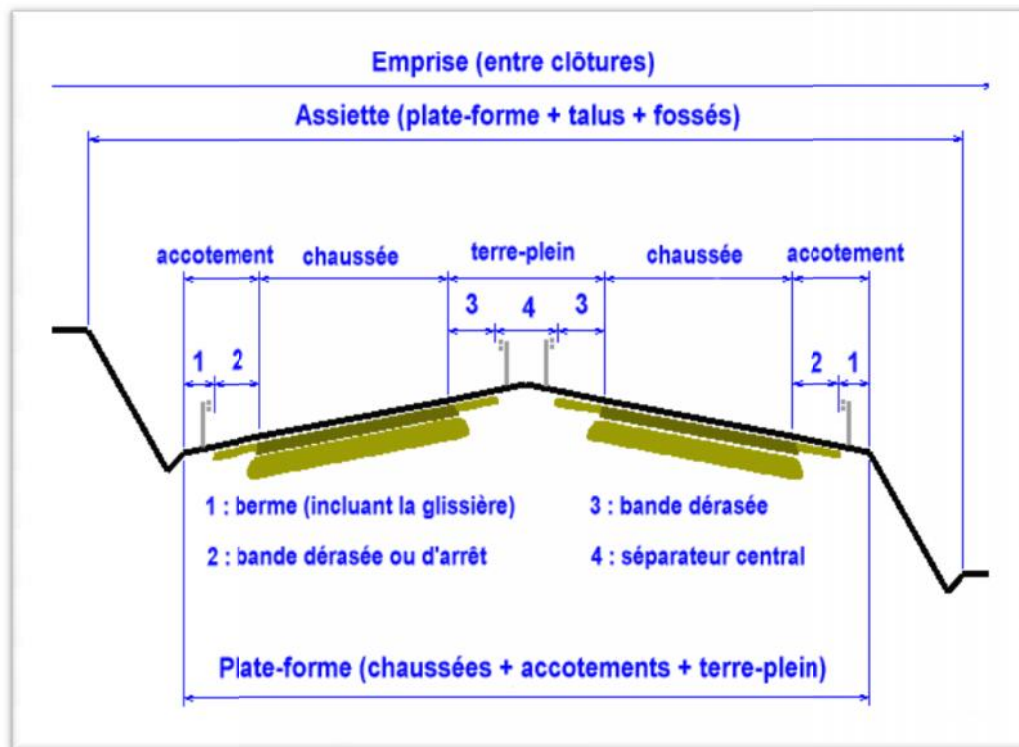


Fig- I- 8: Profil en travers type d'une route

Source: topogr.perso.neuf.fr.2015

### III - LES STATIONNEMENT

#### III - 1- Définition:

D'après Larousse le parc de stationnement ou parking est: « Ensemble d'emplacements pour garer les voitures en sous-sol d'un immeuble ou au pied de celui-ci ».

❖ D'après le dictionnaire d'urbanisme(2006) les stationnements sont des constructions en hauteur, garages en silo, des parkings souterrains sont aménagés, des systèmes de paiement modulés pour riverains et usagers de passage sont inventés pour faciliter et réguler l'usage de la voiture en ville. Parfois aussi pour le dissuader. (les aires de stationnement sont alors construites en périphérie de la ville, près des stations de transport en commun.)

« Aire de stationnement: espace qui comprend au moins une case de stationnement et une allée de circulation.

- allée d'accès : allée qui relie une aire de stationnement à une rue.
- allée de circulation : partie d'une aire de stationnement qui permet à un véhicule automobile d'accéder à une case de stationnement.



III - 2- Les besoins de stationnement:

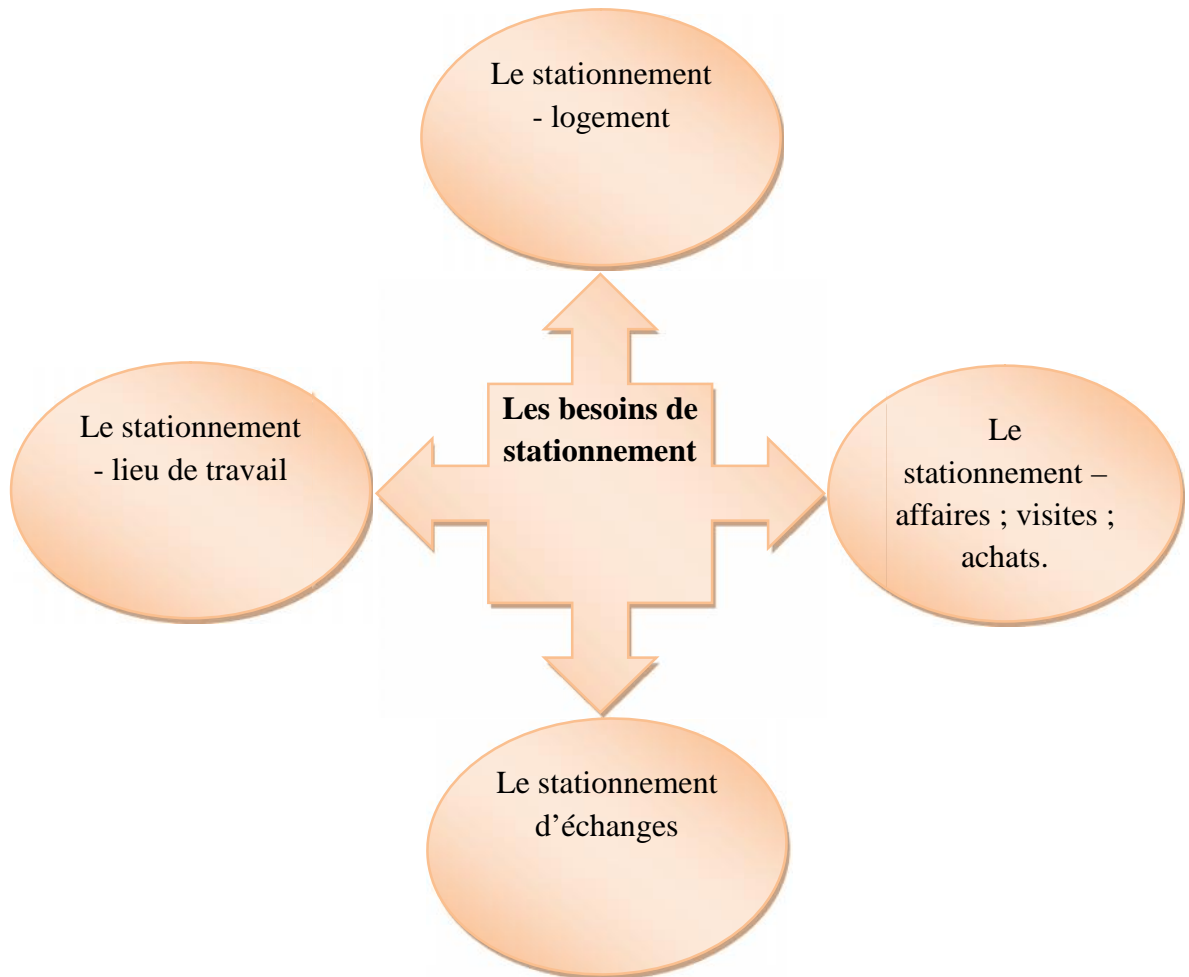


Fig- I- 10: Les besoins de stationnement

Source: l'auteur, 2015

III - 3- Les types de stationnement:

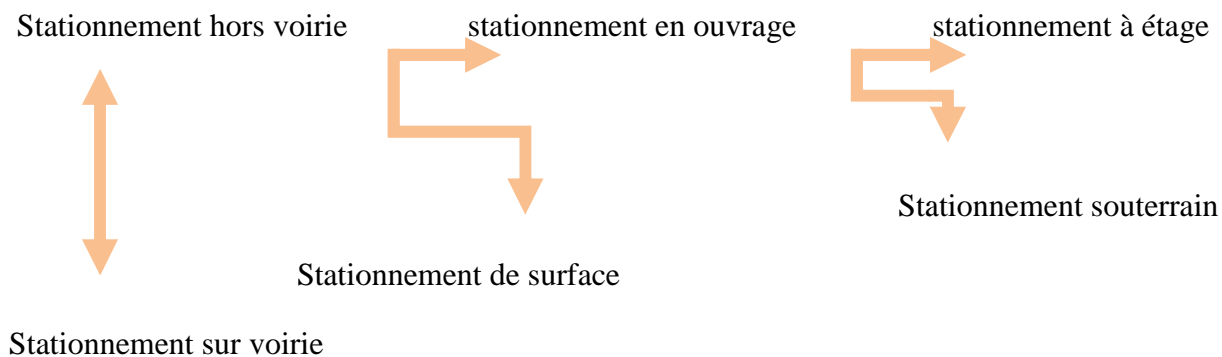


Fig- I- 11: Schéma présente les types de stationnement.

Source:, l'auteur, 2015



Illustration - I- 1: stationnement au sol

Source: civilisation2.org



Illustration - I- 2: stationnement à étages

Source: cliché de l'auteur, 2015

❖ Les différents types de stationnement au sol:

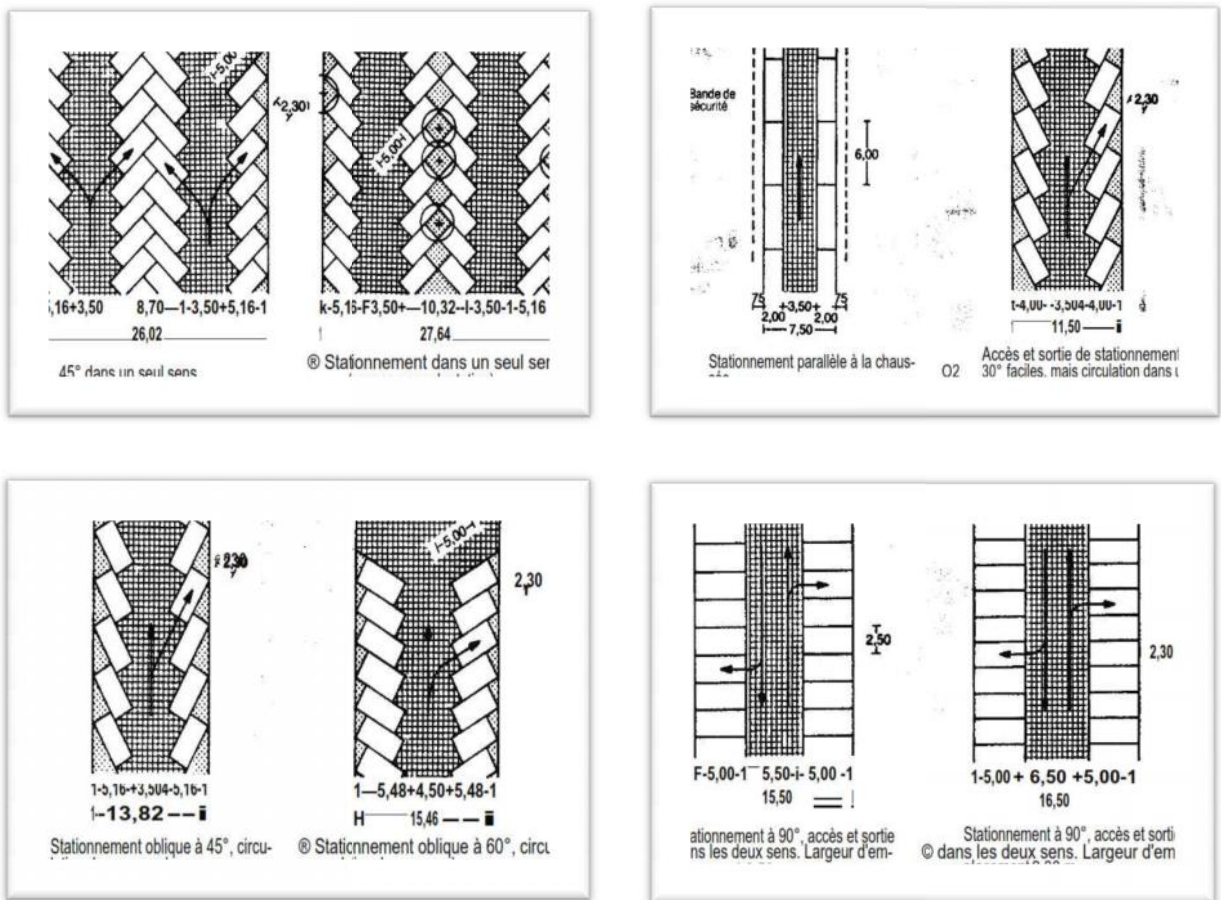


Fig- I- 12: Les différents types de stationnement au sol

Source : Neufert. E, 1996

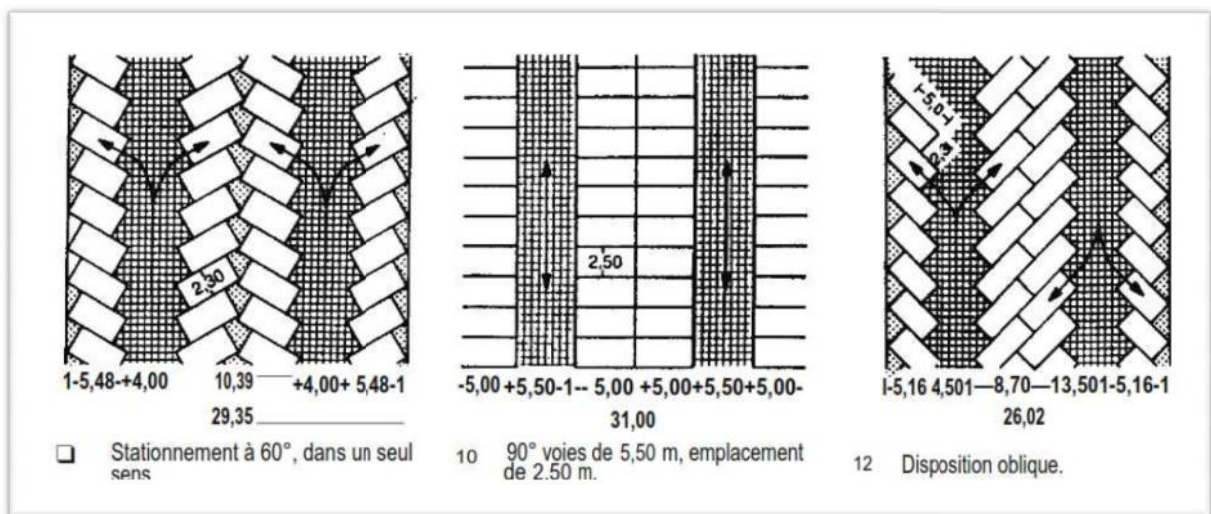


Fig- I- 13: Disposition et surface des emplacements

Source : Neufert, E, 1996

Le tableau ci-dessus détermine la disposition et la surface des emplacements dans des différents cas:

**Tableau- I - 3: La programmation de parking à différents équipements.**

	Les critères
<b>Centre commercial.</b>	1 parking pour chaque 24m <sup>2</sup> de la surface totale.
<b>locaux commerciaux.</b>	1 Parking pour chaque 40m <sup>2</sup> à 60m <sup>2</sup>
<b>Commerce et moyens de transport.</b>	1 parking pour chaque 37m <sup>2</sup> de la surface totale.
<b>L'habitat collectif.</b>	1 parking pour chaque 60m <sup>2</sup> de la surface totale.
<b>Les constructions industrielles.</b>	1 parking pour chaque 95m <sup>2</sup> à 100m <sup>2</sup> .
<b>Les constructions administratives.</b>	1 parking pour chaque 20m <sup>2</sup> à 60m <sup>2</sup> selon le type d'administration.
<b>Bibliothèque ; musée.</b>	1 parking pour chaque 56m <sup>2</sup> de surface totale.
<b>Les constructions culturelles.</b>	1 parking à pour 6m <sup>2</sup> .
<b>Les restaurants.</b>	1 parking pour chaque 10m <sup>2</sup> .
<b>Les hôpitaux ; les constructions sanitaires.</b>	1 parking pour chaque 3 famille.
<b>Les constructions touristiques.</b>	1 parking pour chaque 2 chambre.
<b>Ecole primaire.</b>	1 parking pour chaque classe et 1 parking pour les bureaux.
<b>Ecole secondaire.</b>	1 parking pour chaque 3 classe et 1 parking pour l'administration.

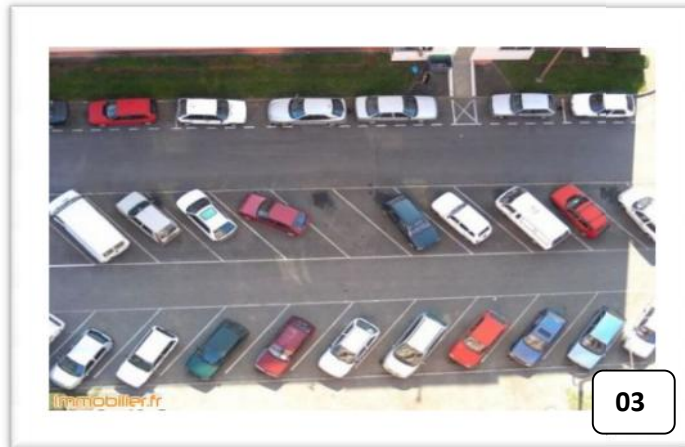
Source: Cours Amiche. A, 2013

Tableau- I- 4: emplacements des parkings

Disposition des emplacements	Surface nécessaire par emplacement, y compris accès.	Nombre d'emplacements dosse sur 100m <sup>2</sup> de surface.	Nombre d'emplacements possible sur 100 m de longueur (d'un seul coté)
0° parallèle à la voie accès et sortie difficiles, pour voies étroites	22.5	4.4	17
30° par rapport à la voie, accès et sortie faciles, surface intensive.	26.3	3.8	21
40° par rapport à la voie accès et sortie faciles, surface par emplacement relativement faible, disposition courante.	20.3	4.9	31
60° par rapport à la voie, accès et sortie faciles, faible surface par emplacement, disposition fréquente.	19.2	5.2	37
90° par rapport à la voie, (emplacement 2.50m), braquage important nécessaire.	19.4	5.1	40
90° par rapport à la voie, (emplacement 2.30m) faible surface par emplacement , pour parkings compacts, disposition très fréquente.	19.2	5.2	37

Source: Neufert.E, 1996

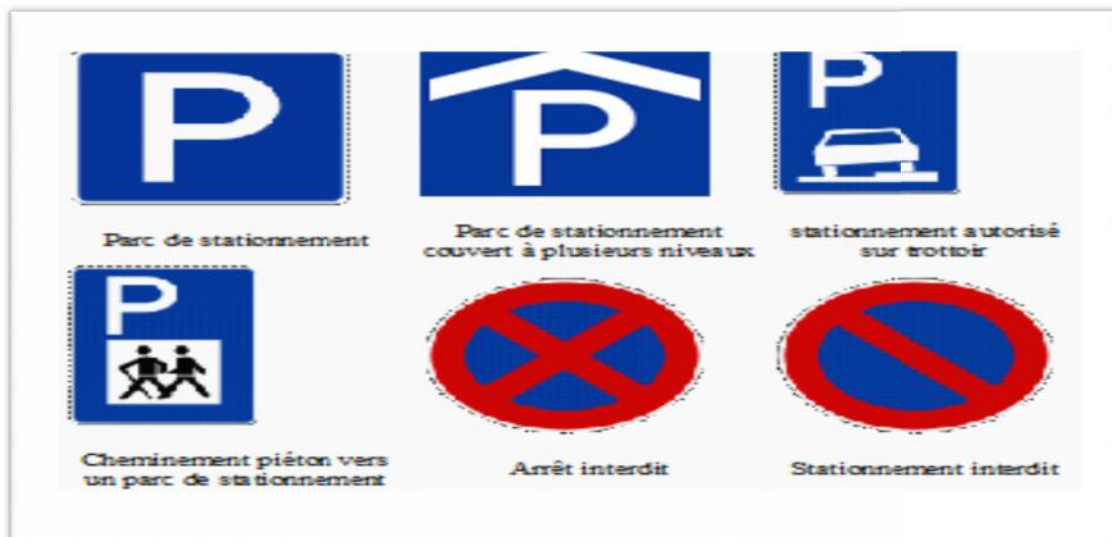
- ❖ **La signalisation au niveau des parkings :** « Les places de parking sont souvent délimitées durant et sur les cotés par des bandes de couleurs (blanche ou jaune) d'une largeur de 12 à 20cm. Pour améliorer la visibilité, celle-ci peuvent être prolongées sur un mur jusqu'à une hauteur de 1.0m environ. La délimitation peut également être assurée par des butées de guidage d'environ 50 à 60cm de long ; 20cm de large et 10cm de haut ». (Neufert. E,1996).



**Illustration- I- 3: La signalisation au niveau des parkings**

Source: Neufert.E, 1996

Autres signalisations dirigeantes :



**Fig- I- 14: Autres signalisations dirigeantes**

Source : Neufert.E, 1996

❖ **Stationnement à étage:** Les stationnements à étage sont composés de plusieurs étages, ils sont utilisés dans les zones qui n'ont pas des surfaces suffisantes. Les parkings à étages sont implantés généralement aux centres villes, les aéroports et les centres commerciaux.

Nous allons présenter un exemple d'un parking à étages de Rouïba qui est construis par l'Architect Mohamed Larbi Merhoum et Qu'il supporte **464** voitures

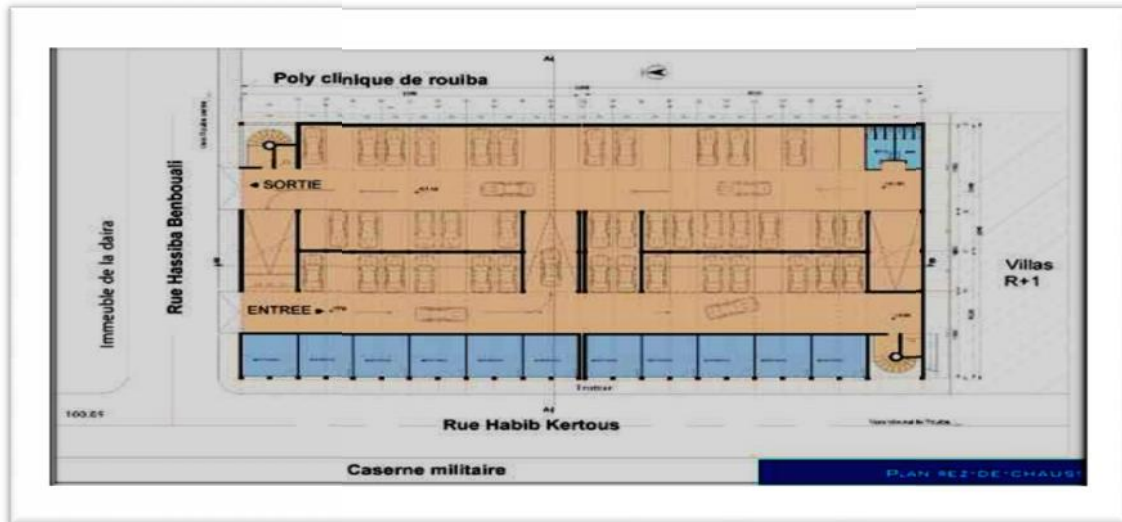


Fig- I- 15: Plan de rez-de-chaussé

Source: Merhoum, M. 2012

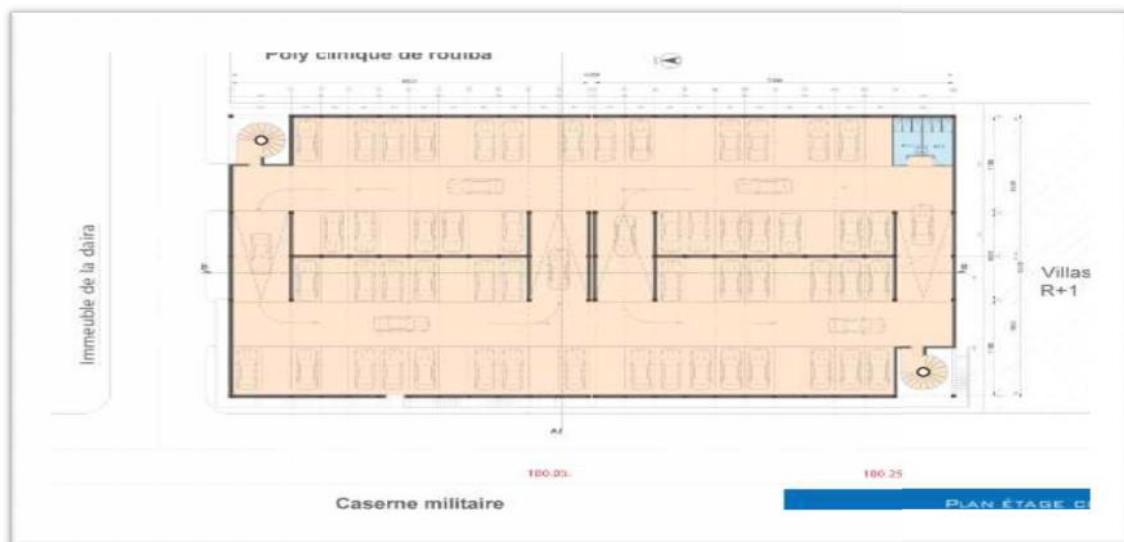


Fig- I- 16: plan de l'étage courant

Source: Merhoum, M. 2012



**Fig- I- 17: Vue d'ensembles du parking (Rouïba)**

Source: Merhoum, M. 2012

#### **IV- LES POINTS D'ARRET BUS**

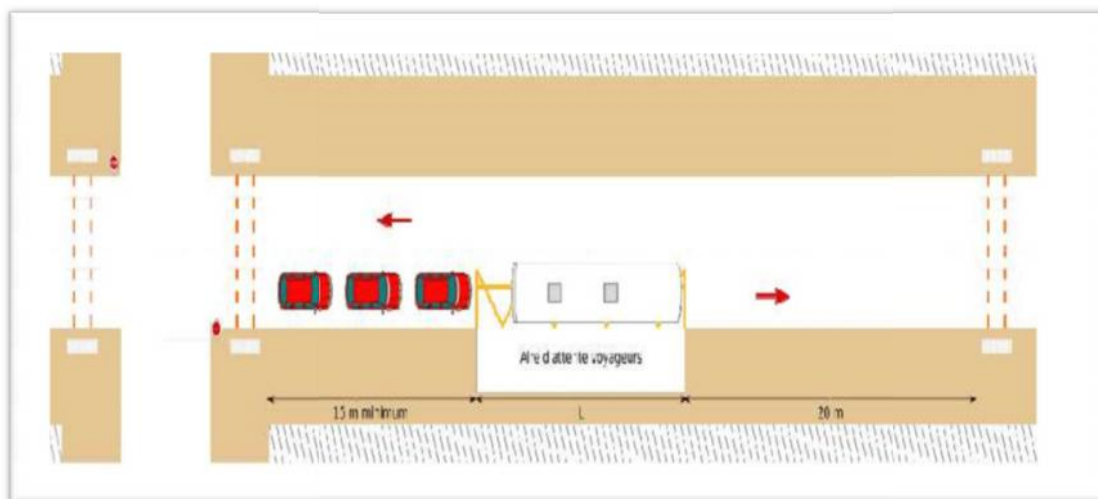
*« Les points d'arrêt bus sont des aménagements de voirie essentiels dans les déplacements quotidiens des voyageurs. Ils doivent être aménagés avec la volonté de les doter de tous les éléments nécessaires à la sécurité, à l'accessibilité et au confort d'attente des voyageurs »(le STIF, Le Syndicat des Transports d'Île-de-France. 2011).*

##### **IV- 1- Positionnement d'un point d'arrêt au milieu urbain:**

L'aménagement du point d'arrêt de bus doit être positionné sur chaussée en ligne ou en avancée par contre l'arrêt en évitement n'est pas autorisé en milieu urbain, car il engendre un accostage plus difficile, une insertion plus délicate dans le flux routier et une emprise foncière plus large.

##### **IV- 2- l'implantation du point d'arrêt de bus dans un carrefour:**

- ❖ Afin de ne pas saturer le carrefour en amont, la localisation d'un point d'arrêt en ligne, devra permettre le stockage d'au moins trois véhicules légers derrière le bus environ **15** mètres.
- ❖ Si toutefois le positionnement en aval du carrefour à feux s'avérait impossible, le point d'arrêt pourrait être implanté en amont du carrefour, au moins **10** mètres avant la ligne de feux, ce cas est valable uniquement pour les chaussées à double sens.

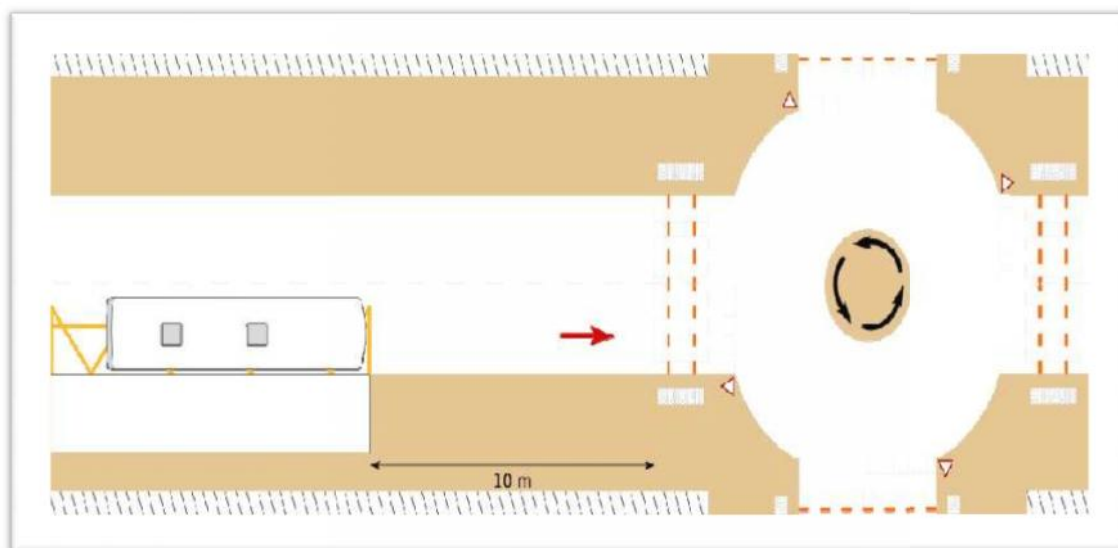


**Fig- I- 18: L'implantation du point d'arrêt de bus dans un carrefour**

Source: Le STIF. 2011

#### IV-3- L'implantation par rapport à un rond-pions:

Par rapport à un rond-point, il est conseillé d'aménager les points d'arrêt de part et d'autre du rond-point et non pas à l'intérieur du rond-point. Cela permet de sécuriser le point d'arrêt et le cheminement piéton, d'optimiser la manœuvre et l'accès des bus (quai en ligne droite et pas en courbe). Un point d'arrêt en courbe dans le giratoire ne permettrait en effet pas un accostage rectiligne du véhicule.



**Fig- I- 19: l'implantation par rapport à un rond point**

Source: Le STIF. 2011

## IV-4- Configuration recommandée:

## ❖ Point d'arrêt en ligne:

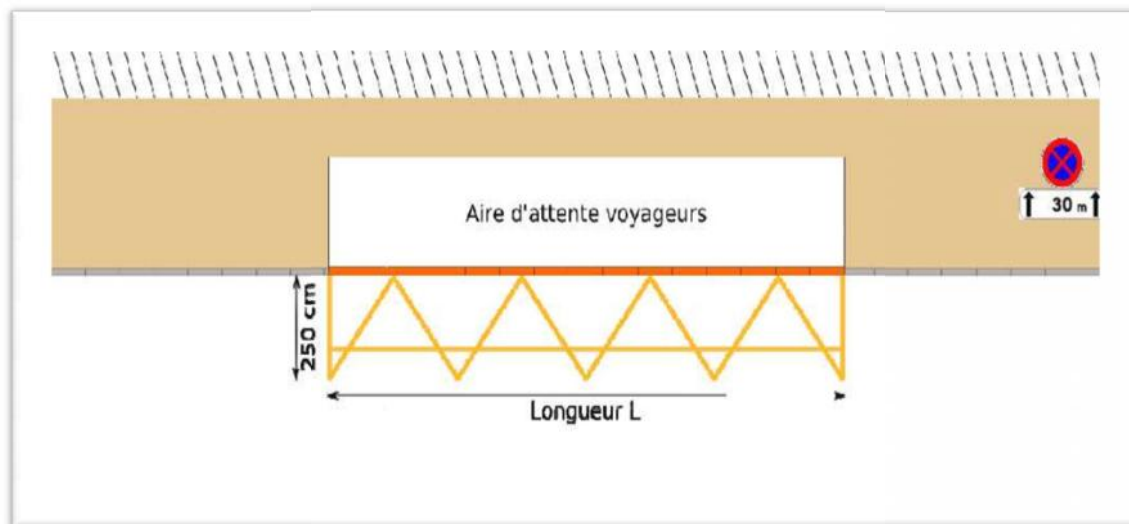


Fig- I- 20: Schéma point d'arrêt en ligne

Source: Le STIF. 2011

Le tableau suivant présente les dimensions optimales d'un arrêt en ligne pour les véhicules standard et articulé:

Tableau- I- 5: les dimensions optimales d'un arrêt en ligne

Longueur L	Véhicule standard	Véhicule articulé
Longueur minimale mètres	15	20

Source: Le STIF. 2011

❖ **Point d'arrêt en avancée:** Pour des raisons de sécurité, la configuration de l'arrêt en avancée ne pourra être envisagée qu'en milieu urbain, où la vitesse de circulation est limitée à 50km/h.

Les dimensions minimales de l'arrêt en avancée sont les mêmes que celles de l'arrêt en ligne. L'arrêt en avancée maintient les avantages de l'arrêt en ligne, et garantit:

- la priorité aux transports collectifs.
- La gestion des pratiques illicites de stationnement « matérialisation de l'offre de stationnement et canalisation des pratiques de stationnement ».

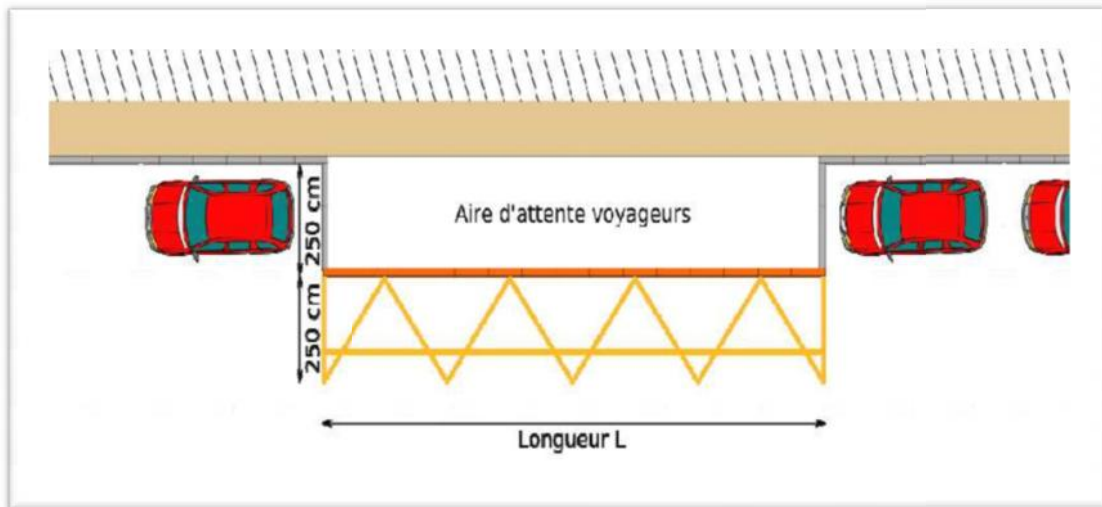


Fig- I- 21 : point d'arrêt en avancée

Source: Le STIF. 2011

❖ point d'arrêt en évitement:

- L'arrêt en évitement n'est pas autorisé en milieu urbain.

Cependant, cette configuration peut être envisagée, en milieu urbain dans les situations suivantes:

- Terminus et points de régulation des bus (exploitation de la ligne.)
- Raisons de sécurité (voies à grande circulation, avec vitesse autorisée supérieure à 50km/h)

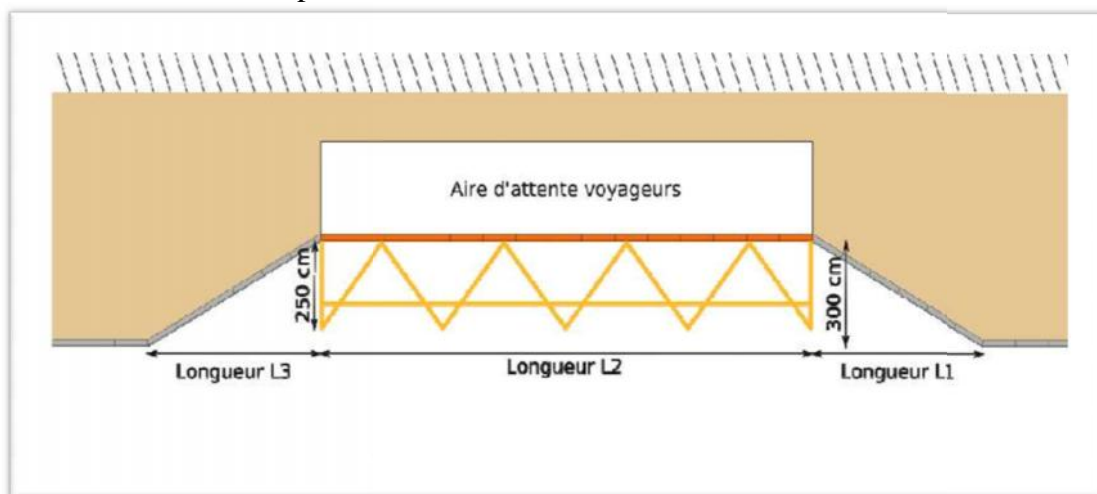


Fig- I- 22: point d'arrêt en évitement

Source: Le STIF. 2011

- Les tableaux suivants présentent les longueurs minimales et souhaitables d'arrêt en évitement.

**Tableau- I- 6: Des longueurs L1 ;L2 ;L3**

<b>Longueur L1+L2+L3</b>	<b>Véhicule standard</b>	<b>Véhicule articulé</b>
Longueur minimale mètres	30	35
Longueur Souhaitable mètres	40	50

Source: Le STIF. 2011

**Tableau- I-7: des longueurs L1et L3**

	<b>Longueur L1</b>	<b>Longueur L 3</b>
<b>Longueur minimale mètres</b>	10	5
<b>Longueur souhaitable mètres</b>	10	10

Source: Le STIF. 2011

**Tableau- I- 8: De longueur L2**

<b>Longueur L2</b>	<b>Véhicule standard</b>	<b>Véhicule articulé</b>
Longueur minimale mètres	15	20
Longueur souhaitable mètres	20	30

Source: Le STIF. 2011

- La largeur de l'évitement minimale préconisée est de **3** mètres.

synthèse:

Tableau- I- 9: Synthèse d'arrêt au milieu urbain et interurbain

Géométrie	Milieu urbain	Milieu interurbain
En ligne	Adapté (espace de circulation limité à 50 km/h)	Déconseillé (espace de circulation supérieur à 50 km/h)
En avancée	Adapté, en particulier en cas d'aménagement de stationnement	Déconseillé (espace de circulation supérieur à 50 km/h)
En évitement	Non, sauf cas de : - arrêts prolongés - terminus et point de régulation  - raisons de sécurité	Conseillé (sécurité)
En courbe	A proscrire	A proscrire
En débouché de voie	A proscrire	A proscrire

En vert : configurations recommandées ; en jaune : configurations dérogatoires ; en rouge : configurations à proscrire

Source: Le STIF. 2011

- ❖ **Profil en long d'un point d'arrêt:** « L'emplacement d'arrêt jusqu'à la bordure est situé à une hauteur adapté aux matériels roulant qui circulent sur la ligne de transport. Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir» (Le STIF. 2011).

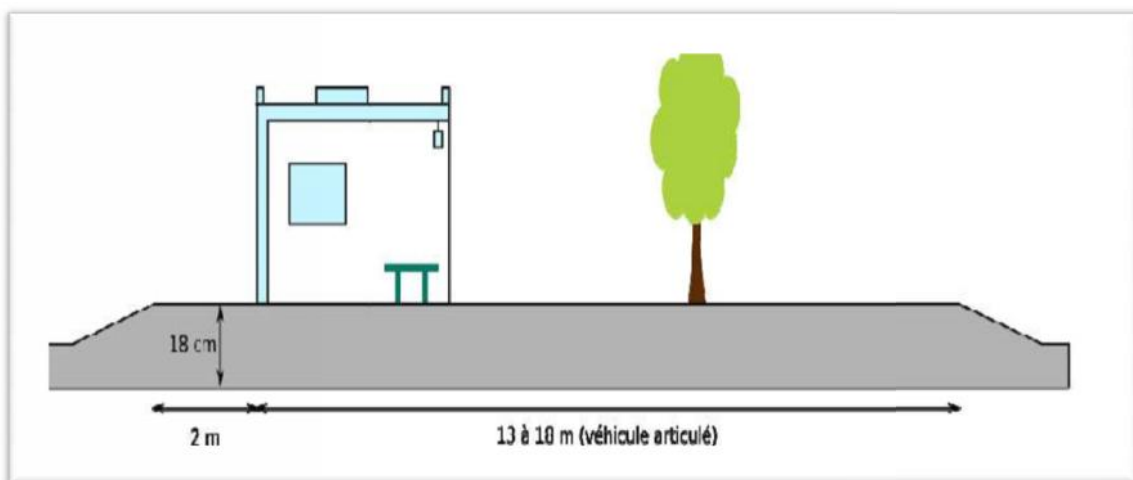


Fig- I- 23: Profil en long d'un point d'arrêt accessible, avec abri de voyageurs

Source: Le STIF. 2011

- La longueur de la plate-forme accueillant l'abri voyageur doit être dimensionné en fonction du véhicule qui accoste.
- la hauteur du quai doit être de 18cm pour être adaptée aux véhicules à plancher bas qui desservent les points d'arrêt.
- la plate-forme doit également respecter les pourcentages de pentes et de dévers du cheminement piéton.

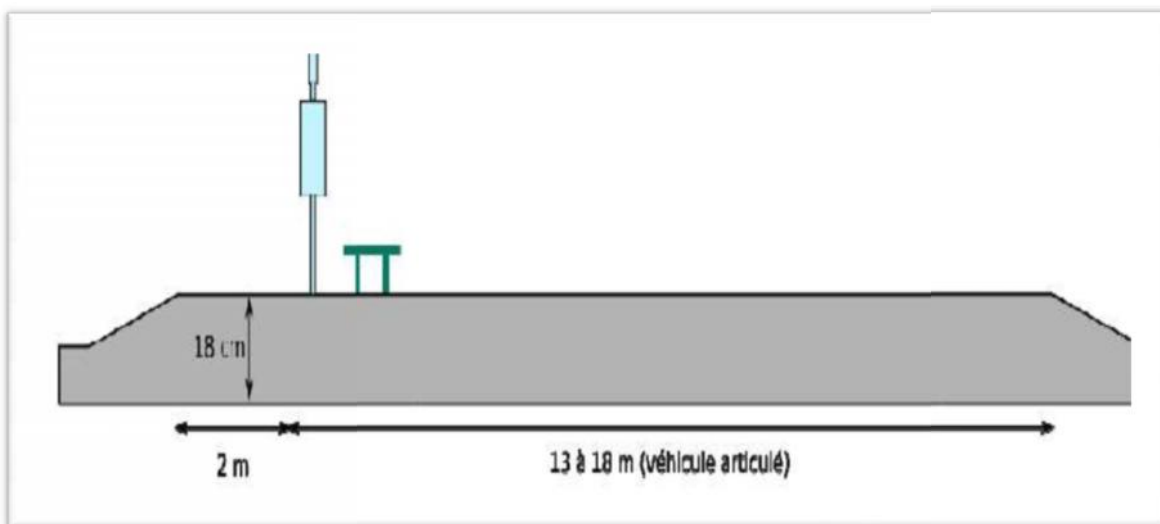


Fig- I- 24: Profil en long d'un point d'arrêt accessible, avec poteau

Source: Le STIF. 2011

Synthèse:

Tableau- I -10: Synthèse des aménagements des points d'arrêt

Largeur trottoir :	Supérieur à 3,50 mètres	Inférieur à 3,50 mètres	Inférieur à 2,85 mètres	Inférieur à 2,10 mètres	Inférieur à 1,50 mètre
Abri voyageurs sur cheminement	Conseillé	Impossible	Impossible	Impossible	Impossible
Abri voyageurs contre bâti	Possible	Conseillé	Impossible	Impossible	Impossible
Abri voyageurs type « casquette »	Possible	Possible	Conseillé	Impossible	Impossible
Poteau	Possible	Possible	Possible	Conseillé	Impossible

Source: Le STIF. 2011

- ❖ **Le confort:** le point d'arrêt est un milieu d'attente. Il s'agit d'offrir un certain confort pour de bonnes conditions d'attente ; l'abri ; voyageurs ; l'information ; l'assise ; la corbeille et l'éclairage sont les éléments qui participent au confort du point d'arrêt.

## V- LES TROTTOIRS

Les trottoirs constituent un élément de liaison essentiel des réseaux piétonniers car ils permettent d'isoler le piéton des dangers de la circulation routière. Ils doivent être adaptés aux ressources de mobilité de tous et garantir une continuité de cheminement.

### V- 1- la largeur minimale du trottoir:

**Tableau- I- 11: largeur minimale du trottoir à partir de fréquentation piétonne.**

Niveau de fréquentation piétonne	Vitesse maximale autorisée	Largeur minimale du trottoir
Faible <sup>1</sup>	20-50 km/h	2 m
	50-80 km/h	2m50
Moyen <sup>2</sup>	20-50 km/h	3 m
	50-80 km/h	3m50
Élevé <sup>3</sup>	20-50 km/h	4 m
	50-60 km/h	4m50 et plus

Source: Guide pour une planification cohérente, fiche 1

Deux facteurs supplémentaires sont à prendre en compte:

- ❖ *la présence de commerce et de services .selon leur niveau de fréquentation, les largeurs de trottoir indiquées plus haut doivent être augmentées de **50 cm** à **1m50** afin d'absorber une circulation piétonne plus complexe.*
- ❖ *la présence de places de stationnement ou d'une piste cyclable séparant le trottoir de la chaussée.ces aménagements protègent les piétons de la circulation des véhicules et rendent le critère de la vitesse maximale autorisé e non déterminant. Dans ce cas, les valeurs minimales suivantes doivent être retenues : **2m** pour un niveau de fréquentation piétonne faible, **2m50** pour un niveau moyen et **3m50** pour un niveau élevé (Guide pour une planification cohérente,fiche 1).*

## V- 2- La pente:

Les topographes affirment que la pente des trottoirs ne dépasse pas **6%** ,**8%** sur une distance de **2m** ou **12%** sur une distance de **50cm**. Si la pente dépassant **6%** on doit:

- ❖ poser une main courante.
- ❖ offrir aux piétons un cheminement alternatif accessible et sûr.
- ❖ en l'absence d'un cheminement alternatif, mettre à disposition une ligne de transport public.

Ainsi cette pente dérange les personnes en fauteuil roulant et peut se déplacer uniquement sur des très petites distances et ont souvent besoin de l'aide d'un tiers.



**Illustration- I - 4 : Personne en fauteuil roulant courante**



**Illustration- I 5 : Une personne pose la main**

Source : Guide pour une planification cohérente, fiche 1

## VI - LES MOYENS DE TRANSPORT

### VI - 1- Définition:

« Tous les modes de locomotion permettant de déplacer des personnes ou des marchandises » le dictionnaire d'urbanisme. On peut distinguer:

- les moyens de transport de personnes (ex .. : autobus ; métro ; automobile).
- les moyens de transport de marchandises (ex : camion ...)
- les moyens de transport qui peuvent servir aux personnes ou aux marchandises (ex..Train ; avion ; bateau ; téléphérique ;...).
- les moyens de transport qui peuvent servir aux personnes et aux marchandises simultanément.
- les moyens de transport à grande distance et les moyens de transport urbain.
- les moyens de transport en site propre, qui utilise une infrastructure spécifique (chemin de fer, métro)

- *Les moyens de transport en site banal, qui partagent une infrastructure avec d'autres moyens de transport (ex, automobile, autobus, bicyclette, ...sur une voirie urbaine).*
- *les moyens de transport en site réservé (portion d'une infrastructure réservée à un moyen particulier ; ex : ligne de tramway dans l'axe d'une voie routière, voie réservée aux autobus sur la voirie urbaine) (Saadi. A, 2005).*

Parmi les moyens de transport des personnes nous avons insisté sur ces deux moyens: Le transport collectif ou en commun et le transport individuel : Le tableau ci-dessus présente les avantages de chaque type.

**Tableau- I -12: les avantages**

Le type	L'avantage
<b>Le transport collectif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'économie des investissements.</li> <li>• La faible consommation d'espace.</li> <li>• La réduction des nuisances (bruit et pollution de l'air surtout).</li> <li>• La sécurité élevée.</li> </ul>
<b>Le transport individuel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le confort.</li> <li>• La vitesse.</li> <li>• Intimité permise par le choix des compagnons de voyage éventuels.</li> </ul>

Source: l'auteur ,2015

Nous constatons que le transport en commun peut remplacer le transport individuel dans le tissu urbain notamment ancien et donc le transport en commun reste le moyen idéal pour une intégration efficace.

#### **VI - 2- Transport en commun:**

« *Le transport en commun, ou transport collectif, consiste à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. Il est généralement accessible en contrepartie d'un titre de transport comme un billet, ticket ou une carte. La notion de transport public est différente puisqu'ils regroupent tous les transports qui sont organisés pour le compte d'un tiers. Par exemple les taxis traditionnels sont un transport public mais pas un transport en commun*» ([http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport\\_en\\_commun](http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_en_commun)).

Sont les différents moyens de transport qui sont propres à une ville ou un milieu urbain, adaptés à cet environnement. Ces transports en commun intra-agglomération peuvent être : le métro, le tramway, l'autobus, le trolleybus...

- ❖ **Des informations sur les véhicules et des conseils pour la réalisation d'aménagement des voiries.**

**Tableau- I- 13: Des informations sur des véhicules pour le transport en commun**

Vehicules		type	PTAC	longueur	largeur	hauteur	giration	capacité
		minibus	5 t	7 m	2.15 m	2 m	7.3 m	22 places
		bus standard	19 t	12 m	2.55 m	2.88 m	10.61 m	106 places
		bus articulé	29 t	18 m	2.55 m	2.88 m	11.65 m	160 places
		car	19 t	13 m	2.55 m	2.88 m	11.5 m	61 places

Source: Romans.V, 2011

## VII- L'INTEGRATION

### VII-1- définition:

D'après le dictionnaire Larousse (2013) **Intégrer**: *faire entrer dans un ensemble, dans un groupe.*

- **Intégration**: *action d'intégrer. Coordination des activités de plusieurs parties, en vue d'un fonctionnement harmonieux, réalisée par divers centres ».*

D'après la consultation des recherches de l'urbaniste Geneviève Tremblay. (2013) sur l'intégration urbaine nous avons conclu que:

- L'intégration s'agit d'un concept quelque peu malléable. Pour certains, l'intégration implique de se fondre dans l'espace existant, pour d'autre, elle provoque une évolution et un changement de dynamique.
- L'intégration est essentielle à la mise en relation d'un élément nouveau avec le milieu récepteur.



- L'intégration urbaine insiste à des dimensions suivantes : la trame urbaine ; la mise en valeur des gare ferroviaires ; les réseaux d'espaces communs extérieurs ; la répartition des usages ; l'accès au stationnement et aux aires de livraison.
- ❖ **Les moyens de promotion des transports en commun pour une meilleure intégration urbaine:** Les moyens de promotion des transports en commun mis en œuvre actuellement s'orientent vers la réorganisation et l'intégration des réseaux de transports et l'utilisation de diverses techniques propres à assurer la priorité aux transports publics.

### VII-2- Les méthodes d'intégration les réseaux du transport en commun:

Elles comprennent trois volets:

- ❖ **L'amélioration du cadre institutionnel et financier:**
  - mise en place d'une autorité unique en matière de politique des transports.
  - Adoption de dispositions financières nouvelles: contribution patronale (Versement transport), impôts nouveaux, subventions de l'Etat..
  - Mesures de coordination entre les diverses entreprises de transports et entre ces dernières et les pouvoirs publics.
- ❖ **L'intégration opérationnelle :** Elle recouvre notamment la coordination des itinéraires et des horaires entre moyens de transports :
  - coordination entre les réseaux de desserte locaux et les systèmes de transports régionaux,
  - intégration des services de taxis et des services de ramassage spéciaux par autobus (transports scolaires et transports d'entreprise),
  - intégration des systèmes de tarification.
- ❖ **L'intégration physique:** Elle comprend:
  - L'interconnexion des réseaux,
  - La modernisation et la normalisation du matériel roulant,
  - L'installation de correspondances entre modes de transports.
  - L'utilisation en commun de personne et de matériels coûteux, la création d'installations d'entretien communes,

### VII- 3- Procédés techniques destinés à assurer la priorité aux transports en commun:

Ces procédés sont très nombreux. Leur efficacité est fonction de leur caractère plus ou moins contraignant. On peut citer:

- ❖ **La création de sites propres pour les transports en commun (site propre, intégral ou partiel);**
  - L'interdiction du stationnement sur les itinéraires empruntés par les bus urbains,



- La création de couloirs réservés pour bus dans le sens ou à contresens de la circulation générale sur les rues, les autoroutes ou les rampes d'accès à ces dernières,
- La protection physique des couloirs réservés pour bus (bordures en ciment ou en caoutchouc...)
- La réservation de rues exclusivement aux transports collectifs,
- L'octroi de la priorité aux transports en commun aux carrefours, soit par la réglementation, soit par l'adaptation de la signalisation lumineuse,
- L'amélioration de la qualité de service des transports collectifs (fréquence, amplitude, régularité, confort),
- La mise en œuvre de nouvelles solutions d'exploitation.

#### VII- 4- Améliorer l'image des transports publics:

Pour améliorer l'image des transports publics, il existe plusieurs solutions:

- ❖ **La structure et la lisibilité des réseaux:** Simplifier au maximum la lecture des réseaux et des horaires, pour une meilleure compréhension des plus grand nombre.
- ❖ **La qualité de service:** Cette notion regroupe un large panel de pistes d'amélioration pour rendre le déplacement plus agréable.
- ❖ **Les aménagements urbains:** L'objectif des ces aménagements est d'améliorer la performance des réseaux de transport.

#### VII- 5- Organisation performance d'un réseau:

Pour une intégration et une organisation performance d'un réseau, les principaux points à améliorer sont :

- ❖ **Les itinéraires :** essayer au maximum de simplifier l'itinéraire d'une ligne par de grandes artères et en évitant tous dédoublement de la ligne, boucles et sens uniques. Plus l'itinéraire est simple, plus il est compréhensible pour l'utilisateur.
- ❖ **Les services et arrêts :** éviter au maximum les services spéciaux et la desserte des arrêts selon l'heure de la journée et préférer une desserte constante.
- ❖ **La structure :** définir le rôle et la mission de chaque ligne (desserte rapide, desserte scolaire....) pour offrir à l'utilisateur la possibilité de choisir efficacement sa ligne en fonction de son besoin de déplacement.



- ❖ **La qualité de service** : la démarche de qualité de service se définit par la mise en œuvre d'un service le plus performant possible. Dans le monde des transports, il s'agit d'améliorer et mieux la qualité de service est possible grâce à de nombreuses technologies et aménagements. Cela peut passer par l'amélioration de l'information proposé à l'utilisateur pour un déplacement plus simple et améliorer les correspondances entre réseaux ainsi que la modernisation des matériels roulants pour un déplacement plus agréable.
  
- ❖ **Les aménagements urbains** : ces aménagements ont pour rôle de perfectionner l'exploitation des réseaux en assurant des conditions de circulation excellentes. Les couloirs de bus, l'accessibilité des arrêts ainsi la garantie d'un haut niveau de service sont les points essentiels.





## Conclusion

- ❖ La chaussée joue un rôle majeur dans la conception des routes, car elle protège le sol support des agressions du trafic et du climat.
- ❖ L'absence de la planification et de coordination des aménagements urbains créent des zones isolées ; enclavées et sans accès à un mode de transport en commun.
- ❖ L'intégration du transport en commun nécessite une large conception touchant tous les éléments composants de réseau routier. (les voiries ; les chaussées ; les trottoirs : les stationnements...).
- ❖ Intégrer les transports publics apporte de nombreux avantages et peuvent répondre facilement et efficacement aux besoins des habitants.



## **CHAPITRE II: REVALORISATION DES SITES HISTORIQUES**

Introduction

- I- Définition des concepts.
- II- La revalorisation urbaine.
- III- Les interventions sur le site.
- IV- Création des accueilles pour les visiteurs.

Conclusion

## Introduction

À travers cette étude, nous étudierons le phénomène de la dégradation du patrimoine urbain et architectural en Algérie et de la nécessité de sa sauvegarde. Ceci par l'étude du cas d'une ville, qui est un exemple illustratif des centres anciens dégradés nécessitant des interventions, pour élaborer une alternative d'aménagement contenant des projets urbains et architecturaux. Ces derniers vont essayer de contribuer à la sauvegarde et à la valorisation de son patrimoine bâti afin d'assurer l'aptitude du tissu ancien à satisfaire les besoins de l'époque actuelle, en le revalorisant et le réintégrant dans la ville contemporaine. Aujourd'hui le pouvoir d'attraction d'une ville se joue sur sa capacité à attirer l'attention, ainsi de mettre en place des politiques de redynamisation afin d'attirer de nouvelles populations : des visiteurs et des activités. Les politiques d'attractivités s'appuient généralement sur des projets de renouvellement et de revalorisation des villes où des sites.

Dans ce chapitre nous allons nous intéresser à des opérations de revalorisation des sites historiques afin de renforcer leur attractivité urbaine, ainsi nous vérifierons la deuxième hypothèse et nous montrerons que la non valorisation de la zaouïa a conduit au délaissement du quartier par sa population.

## I - DEFINITION DES CONCEPTS

D'après le livre « vocabulaire de la ville » sous la direction d'Elisabeth Dorier-Apprill (2001), nous allons définir quelques concepts utiles à la compréhension des concepts de l'hypothèse en question.

### I-1- Centre historique:

Noyau ancien d'une ville. Il peut être limité à quelques monuments dans certaines villes, ou coïncider avec la totalité de la commune. Les centres historiques (qui constituent que rarement le centre des affaires actuels) posent des problèmes d'urbanisme particuliers: voies étroites, parcellaire morcelé, préservation des sites archéologiques. Dans la plupart des pays européens les centres gardent une forte valeur symbolique économique et sociale.

- ❖ « *Le centre historique est l'espace urbain le plus ancien dans une commune. Cette définition varie d'un pays à l'autre, mais d'une manière générale, il s'agit des centres inscrits à l'intérieur du périmètre des anciennes murailles. C'est le type le plus répandu, occupant une position plus ou moins centrale dans une agglomération plus vaste. Il se présente généralement sous la forme d'un tissu ancien, de constructions de hauteurs similaires, dominées par des monuments plus élevés et structurés par un réseau compliqué de rues, places boulevards... Le type le plus représenté en Europe est sans doute celui d'origine médiévale, dense, témoin de l'unité remarquable d'une civilisation* » (Kribeche. Y et al., 2010).

- ❖ Les quartiers historiques des grandes villes mondiales connaissent des cycles de recompositions économiques et résidentielles variables dans l'espace et dans le temps. Face à la trilogie désinvestissement, dépeuplement, dégradation du patrimoine bâti / taudification des logements, les interventions des collectivités et des investisseurs privés prennent deux formes principales qui ne doivent pas être confondues.

### I -2- Médina:

De l'arabe al- madina, la ville. Terme utilisé pour désigner les quartiers centraux anciens des villes arabo-musulmanes entourés de murailles, doté d'équipements religieux (grande mosquée), caractérisés par une structure compacte avec des voies étroites et sinueuses, et divisés en quartiers spécialisés, les zones d'habitat se distinguant des rues commerçantes (souks). Les médinas ont connu une évolution comparable à celles des centres médiévaux de beaucoup de villes anciennes : dégradation taudification et désertion des classes moyennes et supérieures d'une part, réhabilitations et sauvegardes patrimoniales et touristiques d'autre part (médina de Fès et vieille ville du Caire classées par l'UNESCO).

### I -3- La notion d'attractivité:

Apparaît de plus en plus souvent dans les prises de positions des élus locaux et de leurs services de développement pour expliciter et justifier des choix d'investissements, d'accueil d'activités et de communication qui visent à accentuer le développement d'une ville où d'une agglomération.

#### ❖ Les enjeux de l'attractivité:

- Une forte présence de services et d'infrastructure.
- Une cadre de vie agréable.
- Un niveau de qualification élevé.
- Une réelle efficacité des acteurs publics.
- Une gestion rigoureuse.
- Offrir des mesures d'accompagnements aux infrastructures et équipements.

❖ **Les aires d'influence ou d'attraction:** « Des zones d'attraction souvent liées aux moyens de transport sont des territoires à partir desquels une majorité de la population se déplace pour des motifs variés d'achats, de visites, de services et de loisirs » (Chenouchi, R. 2007).

❖ D'après Elisabeth Dorier-Apprill (2001), l'aire d'influence défini par ses liens fonctionnels avec un pôle urbain. La délimitation des zones d'influence se mesure selon différents indicateurs, comme l'aire de chalandise des commerces, l'aire de distribution d'un journal, etc. on utilise aussi le terme de « bassin » (bassin d'emploi : espace défini par les migrations quotidiennes de travail ; bassin vivrier: aire de collecte des denrées vivrières). Dans le cas des métropoles mondiales, la mesure devient plus complexe puisque l'influence de ces villes est planétaire.

Pour remédier à l'imprécision du terme, des auteurs ont proposé le terme de métropole exprimant mieux la complexité des interrelations entre une agglomération et les espaces qui lui sont liés.

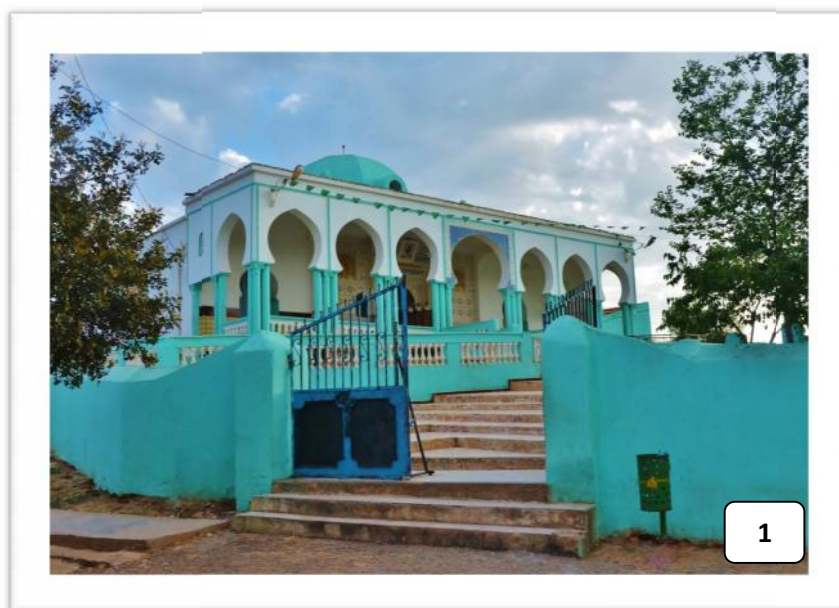
#### I -4- Les monuments prestigieux ou historiques:

Ces monuments de toutes sortes constituent une richesse qu'il faut recenser pour en prendre soin. Ces édifices possèdent une valeur historique, culturelle et artistique particulièrement forte. Symboles éminents d'une culture et d'une civilisation, ils constituent des éléments d'attraction touristique et ils s'imposent comme des composantes essentielles du cadre de vie. Ils définissent également « le patrimoine monumental » qui fait appelle à une attention et un traitement particulier qui préservent sa valeur et sa signification historiques, *"le monument assure, rassure, tranquillise en conjurant l'être du temps...son rapport avec le temps vécu et avec la mémoire' autrement dit, sa fonction philosophique constitue l'essence du monument "*(Guerrara. N, 2013)

- ❖ **Les valeurs d'un monument:** Les monuments ont acquis, au cours de l'histoire, des valeurs représentatives de part l'intérêt que représente l'une ou l'autre pour la population, ils peuvent posséder une ou les valeurs suivantes:
- **la valeur culturelle et artistique:** C'est le support de grands faits historiques, l'intérêt du public se manifeste, en fait, envers les grands édifices de renommée internationale, symbole d'une culture ou d'une civilisation. Par contre, il existe bien d'autres monuments plus simples mais moins spectaculaires et peu connus bien qu'ils portent des valeurs culturelles et historiques, il y a un désintérêt et une méconnaissance totale a leur égard. Ce détachement revient en premier lieu au mauvaise gestion et entretien ainsi qu'au manque de médiatisation et surtout a l'absence de culture et de sensibilisation du public a qui on n'a pas appris a regarder, ni a reconnaitre la valeur artistique et culturelle du patrimoine.
- **La valeur économique:** L'attrait touristique des monuments est un rôle qui ne peut être ignoré économiquement pour la réinsertion touristique de ces derniers. Malheureusement pour la plupart des nations encore une fois, l'intérêt verse sur les grands monuments avec la négligence totale et néfaste des monuments simples (maisons d'habitation, ferme) qui sont l'expression subtile d'art et de tradition, ils traduisent plus profondément le vécu quotidien d'un peuple. ; Alors que la revalorisation peut drainer des intérêts économiques comme les auberges ou des maisons sou forme de musée.
- **Elément essentiel du cadre de vie:** Les monuments étant le témoignage culturel et affectif puissant d'une nation, constituent une architecture présente et imposante dans notre vie quotidienne, malgré leur dégradation perpétuelle. Ils font partie de l'environnement bâti dans lequel on vit.

**I -5- Zaouïa:**

*Dans un premier temps, ce terme désigne un emplacement ou un local réservé à l'intérieur d'une structure plus vaste où les soufis (mystiques) pouvaient se retirer comme le laisse entendre le sens de la racine du mot arabe (angle ou recoin). Le mot vient également du mot arabe inzawa qui veut dire « se retirer », ce qui donne au lieu sa charge sémantique de lieu de retraite. Par la suite, le mot désigne un complexe religieux comportant une mosquée, des salles réservées à l'étude et à la méditation ainsi qu'une auberge pour y recevoir les indigents.* ([https://fr.wikipedia.org/wiki/Zaouïa\\_\(édifice\\_religieux\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Zaouïa_(édifice_religieux))).11-06-2015)



**Illustration - II- 1: Zaouïa de sidi Kada ben Mokhtar. Mascara.**

Source: [www.vitamedz.com](http://www.vitamedz.com)

**La zaouïa en Algérie:** En Algérie, des phénomènes tels que la conquête française, les soulèvements d'Algériens contre l'occupant, la guerre d'indépendance et ensuite la guerre civile des années 1990 ont énormément éprouvé ces rites. Actuellement, les zaouïas n'ont plus qu'un rôle essentiellement folklorique, dans différentes occasions, fêtes, mariages, etc. Cependant on retrouve toujours ici et là le culte des saints.

❖ **Organisation des confréries au sein des zaouïas:**

- **Cheikh:** le directeur spirituel et temporel de l'ordre il est considéré comme le dépositaire de la connaissance (ma'rifa).
- Au deuxième rang se trouve le calife (*Khalifa*) ou lieutenant du cheikh son coadjuteur dans les pays éloignés, investi d'une partie de ses pouvoirs, son délégué auprès des fidèles. On le désigne parfois sous le nom de *naïb*.
- Au-dessous du *Khalifa* est placé le *Moqadem*, sorte de vicaire cantonal, exécuteur fidèle des instructions que le cheikh lui donne, oralement ou par des lettres

missives, son délégué auprès du vulgaire, le vrai propagateur des doctrines de la tarîqa, l'âme de la confrérie, tantôt missionnaire, tantôt directeur d'un couvent, professeur (a'lem) lettré ou ignorant, il est l'initiateur du commun qui sollicite son appui.

- Enfin, vient, au dernier échelon de la hiérarchie, la masse des adeptes qui sont différemment qualifiés, suivant les confréries auxquelles ils appartiennent: leur nom générique est *Khauans* (frères), dans l'Afrique septentrionale, et *derouich* en Orient.

### I -6- La Ziara: du rapport au lieu:

La *ziara* s'exprime par un rapport au lieu sacré qui se présente généralement comme le sanctuaire d'un saint, la zaouïa d'une confrérie, puis par extension les lieux qui ont été associés à des événements de leur vie comme les grottes où ils ont séjourné les endroits où ils ont fait étape et ceux qui contiennent leurs reliques .La croyance populaire veut qu'un flux sacré en émane : la baraka; ils peuvent devenir de ce fait le centre d'un culte.

Il s'agit d'une visite individuelle ou collective, sur la tombe des saints ou leurs représentants vivants par des personnes en quête de baraka, pour leur demander des faveurs ou les remercier des vœux exaucés. Observée aussi bien en milieu masculin et en milieu féminin qu'en milieu urbain et rural, parmi les lettrés et les illettrés.

Les différentes pratiques de la *ziara* vont depuis les activités informelles jusqu'aux cérémonies les plus organisées. Elle peut prendre un caractère obligatoire et concerner les membres d'une confrérie religieuse qui se rendent à la zaouia mère mais aussi toute personne qui fait un pèlerinage au tombeau du saint.

Quelque soit la forme de *ziara* pratiquée, celle-ci est basée sur un principe circulaire d'échanges entre visiteurs et saints : demande *talab* , changes de paroles , de biens matériels et spirituels.

Il s'agit d'une séquence rituelle dont les éléments les plus importants sont les actes de purification, les prières, les offrandes, les sacrifices. Une autre série d'échanges, entre visiteurs (échanges de paroles, de conseils, aide mutuelle, partage de nourriture), contribue à accroître l'efficacité de la *ziara*.

Elle sera reconnue alors comme le cadre privilégiée des manifestations rituelles, elle est à la fois un acte de dévotion et une conduite rogatoire.

### I -7- La zerda: Un pèlerinage festif:

Terme berbère, il est employé pour distinguer l'action spécifique du festolement qui suit un événement heureux : naissance, réussite professionnelle, guérison après une longue maladie... Quoique n'ayant pas son juste équivalent arabe, on substituera parfois au terme zerda celui de waada, mais entre les deux actions les différences au niveau culturel sont fort importantes. Une zerda prend toujours valeur religieuse car elle est invariablement conçue en l'honneur d'un wali. En outre, elle met en acte trois motivations différentes, encore que complémentaires:

- ❖ Elle est d'abord comme el waada signe de reconnaissance quand elle sanctionne la réalisation d'un projet .Dans ce cas la zerda acquitte la personne d'une dette religieuse contractée auprès du saint vénéré.
- ❖ Elle conclut un pèlerinage rituel dédiée à un wali, en parlera alors de Moussem célébrées généralement le jour de la naissance ou de la mort du saint. Ce jour-là des foules de centaines voire des milliers de fidèles pour les grands saints, se pressent dans les sanctuaires édifiés autour de leurs tombes. Ce culte qui est fait habituellement suite à une transmission héréditaire à travers les générations, renouvelle régulièrement la part de baraka dont chacun des membres du groupe pèlerin se croit détenteur.
- ❖ Elle revêt également un caractère ludique, un repas en commun a lieu et les visiteurs étrangers seront conviés. Revêtir des vêtements neufs ou propres, se livrer à des réjouissances diverses (jeu de la poudre *Baroud*, a chevaux ou à pied, danses diverses, etc.) constituent des rites de passages ou des manifestations de joie qui l'accompagne assez souvent.

Tout comme les noces, la *zerda* est un moment de permission provisoire. L'élimination des barrières conventionnelles crée un certain type de communication impossible en temps ordinaire.

Il s'agit en fait d'une association, pour ne pas dire alliance, de deux registres; la fête populaire et la cérémonie religieuse.

*« L'histoire est vivante aux moments où nous nous souvenons de choses passées. L'histoire demeure vivante par les moments du présent, durant lesquels nous ensemençons une parcelle de la future. Ceci est valable pour notre vie humaine et ses œuvres, et pour cela également pour l'architecture »* **FRANZ FUES.**

Préserver et sauvegarder un patrimoine, c'est aussi sauvegarder une mémoire, un témoignage du passé. La préservation d'un monument historique répond donc à cette volonté de transmettre à travers un témoignage matériel, l'histoire d'une civilisation à jamais révolue. Ainsi un monument historique peut confirmer des éléments de l'histoire, de même il peut donner naissance à des questionnements et des hypothèses concernant le contexte de son édification. La préservation d'un monument historique est basée sur des interventions de la revalorisation.

### **I -8- La récupération:**

La récupération du patrimoine bâti est une action impliquée dans la politique de la planification et de la gestion du patrimoine urbain existant, c'est un ensemble d'opérations allant de la restauration à la discipline de la composition architectonique et à la projetations urbaine. La récupération a pour objectif de rendre l'édifice apte à satisfaire les besoins pour lequel il est destiné. Elle ne se limite pas seulement à la conservation mais elle va jusqu'à la

transformation de l'existant avec de nouvelles édifications, elle traite d'une multitude d'opérations qui se divisent en deux catégories: La conservation qui contient les opérations de sauvegarde, restauration et manutention f La non conservation qui contient les opérations de transformation, substitution et restructuration

## II- LA REVALORISATION URBAINE

Cette action d'intervention appuie sur trois opérations essentielles surtout dans le tissu urbain les sont : réhabilitation, rénovation, restauration et la restructuration urbaine.

### II-1- la restauration / réhabilitation:

*« La restauration – réhabilitation concerne des secteurs dotés d'un parc architectural susceptible d'être patrimonialisé et valorisé par le tourisme. En France, depuis la loi de 1962 dite loi Malraux, les ensembles urbains présentant un intérêt particulier peuvent être classés, protégés et restaurés. Le site concerné doit avoir un caractère historique, esthétique ou de nature à en justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur. Presque partout dans le monde, la revalorisation des quartiers urbains historiques est liée à un nouvel engouement de certaines catégories aisées pour la vie en centre ville. Elle s'accompagne souvent d'une spéculation foncière qui provoque le déplacement périphérique des populations à faible niveau de vie » (Dorier- Apprill, E. 2001).*

#### ❖ la restauration prescrive:

- La différence de style entre l'ancien et le nouveau ;
- La différence des matériaux ;
- L'élimination et suppression de moulures et des décorations ;
- Les vieilles pièces enlevées doivent être exposées ;
- Faire apparaître les dates d'interventions sur chaque élément restauré ;
- La description et les photos des différentes étapes d'intervention ;
- La notoriété ;
- L'épigraphie sur le monument.

### II-2- La rénovation:

D'après le dictionnaire d'urbanisme la rénovation au sens générale consiste à améliorer en donnant une forme nouvelle.

Le terme rénovation urbaine déroge au sens courant dans la mesure où une rénovation consiste généralement en une construction nouvelle. La rénovation est donc une opération plus lourde et plus massive que la réhabilitation ou la restauration.

Parmi les raisons qui motivent ces opérations, on peut citer l'insalubrité des quartiers anciens, l'inadaptation aux besoins contemporains.

L'intervention en centres anciens est nécessairement confrontée au triple souci:

- ❖ De protéger un patrimoine;
- ❖ De moderniser l'habitat et les équipements existants ;
- ❖ D'ouvrir le tissu urbain au tourisme sans pour autant réduire ses activités à la production et à la commercialisation des objets souvenir.

### II-3- La restructuration urbaine:

*Donner une nouvelle organisation, suivant de nouveaux principes, en vue d'une meilleure adaptation aux besoins, à une administration, une société...* (Centre National de Ressources textuelles et Lexicales, 2012).

- ❖ L'ensemble des dispositions et des actions arrêtées pour transformer un espace urbain dans ces composantes spatiales, c.-à- d. pour donner une organisation différente aux fonctions urbaines existantes ou en introduisant des fonctions nouvelles. Cet espace urbain est matérialisé dans une structure nouvelle de distribution et d'agencement des diverses composantes prévues pour l'aire urbaine d'intervention.  
Une politique de restructuration urbaine devrait de répondre aux exigences de récupération et de meilleure utilisation de l'espace urbain. Objectif qui peut être poursuivi à travers la redéfinition du cadre bâti – spatial et de sa configuration, la redistribution des densités de population, d'emplois des services..., en égard des changements qui se manifestent au plan des activités économiques, du comportement social et des interrelations intervenant dans l'espace urbain existant et entre celui-ci et l'urbanisation nouvelle.
- ❖ La restructuration est une réorganisation de l'ensemble du tissu urbain en prenant en compte l'évolution historique et les actions qui en découlent, des conditions générales du développement.

### II-4- L'amélioration de l'état existant:

Il s'agit d'une intervention sur l'état technique et les équipements en consolidant les structures existantes, et en aménageant et en équipant les lieux par les équipements nécessaires, et en répondant aux aspirations nouvelles, afin d'apporter le confort nécessaire aux lieux en question. Pour ce faire des préalables à toute intervention devront être pris en compte, il s'agit:

- ❖ Des études spécifiques permettant d'identifier les zones sensibles à préserver et la mise en place d'une réglementation nécessaire à la gestion du patrimoine;

- ❖ des études de diagnostic et de faisabilité pour appréhender les montages et cibler au besoin les aides à développer (exemple: l'encouragement des privés à la réhabilitation de leur patrimoine).

Les vieux noyaux urbains requièrent des interventions de plus en plus importantes et urgentes. La revalorisation urbaine doit être appréhendée dans ses dimensions économiques, financières, humaines, institutionnelles et culturelles. Il est opportun de développer des mécanismes et des outils d'intervention dans le cadre d'une stratégie appropriée. Il convient de rappeler, à l'occasion, que l'intervention dans les quartiers anciens est complexe et plurielle; elle nécessite l'intervention concertée et coordonnée, tant au niveau national qu'au niveau local, en associant différents acteurs concernés dans le cadre d'un partenariat donnant une place de choix au pouvoir local et à la société civile.



### Illustration- II- (2, 3): Intervention dans le tissu urbain- KAIROUAN

Source: Aouali. R

La constitution d'un inventaire exhaustif des sites patrimoniaux dans une perspective d'une action globale n'est plus une nécessité, dans une perspective opérationnelle, il convient plutôt de sélectionner des sites susceptibles d'être aménagés et de définir pour ceux-ci quels types d'actions peuvent être engagés et avec qui. En d'autres termes.

Les données à collecter sont autant des informations sur la nature patrimoniale du site que des informations sur son environnement social et économique, elles seules susceptibles de permettre de repérer les opportunités d'intervention:

- ❖ les interventions doivent concerner en priorité des sites ayant déjà bénéficié d'une action d'aménagement (et donc sur lesquels on sait qu'il est possible d'intervenir). Lorsque cette action s'est limitée à une restauration, il faut d'une part renforcer les composantes d'animation, d'autre part se donner les moyens de gérer le domaine, notamment au niveau physique (entretien des constructions, etc.).

- ❖ certaines interventions doivent reposer sur des actions d'aménagement de l'espace public non bâti (rues, places, itinéraire).
- ❖ Il faut constituer de véritables projets créatifs ayant pour objectifs de valoriser et de renforcer la valeur culturelle du site.
- ❖ Il ne suffit pas non plus d'agir uniquement sur l'espace physique, il faut aussi valoriser les pratiques culturelles originales liées à cet espace, comme la décoration des façades, pour former des artisans spécialisés.
- ❖ Les types d'actions doivent avoir toujours comme objectif de sensibiliser les différents intéressés. D'abord la population afin de susciter des dynamiques locales de préservation. Seules capables d'amener à des pratiques nouvelles vis-à-vis de l'espace bâti. Ensuite les visiteurs afin de favoriser un essor touristique.
- ❖ Dans le cadre de cette sauvegarde et de cette mise en valeur, le Plan d'Aménagement, contraint de composer avec cette nouvelle distinction internationale accordée à la place, a préconisé les mesures suivantes:
  - L'interdiction de circuler pour les automobiles autour de site.
  - La rénovation des façades adjacentes.
  - L'homogénéisation des parapets des commerces et du mobilier urbain.
  - La rénovation du dallage.
  - La réhabilitation des façades.
  - La construction d'un parking non loin de site, afin de pallier au déplacement en masse des à la ville.



**Illustration- II- 4: Un parking non loin d'un site touristique**

Source: <http://www.mycontact.fr/actualite/jeune-femme-met-4-minutes-sortir-voiture-parking.html>

- La revalorisation des principaux axes issus de site et menant à l'extérieur de la ville.

- Assurer la convivialité et la contribution à la vie quotidienne par la création des espaces disponibles pour tous les usagers de la ville et de toutes catégories ;
- La conception des espaces qui contribuent à la mise en valeur du paysage urbain;
- Relier les espaces de circulation qui sont réservés aux piétons, élargir les trottoirs, et localiser les édicules dans les places;
- Améliorer la sécurité des usagers par la réduction des conflits voiture/piétons.
- Intégrer l'existence de l'eau et de la végétation pour augmenter le degré du confort psychologique.
- La recherche esthétique dans le mobilier urbain : plantations, arbres, éclairage public, revêtement des sols, poubelles...

#### **II-5- Création des Accueillis pour les visiteurs par:**

La reconstruction d'un espace d'accueil est une page importante dans le développement touristique d'un territoire dont le nombre de visiteurs à l'image de leurs exigences ne cesse de croître. Au-delà de sa politique patrimoniale, Provins doit relever le défi permanent du renouvellement des animations comme celui des services.

- ❖ La restructuration de l'espace d'accueil participe de cette volonté par l'aménagement de:
  - Une halle couverte de 400 m<sup>2</sup> répondant à un besoin majeur des groupes, des scolaires et des familles.
  - Un bâtiment sanitaire comportant des toilettes adaptées aux plus petits avec un point nurserie.
  - Deux aires de service pour les campings cars.
  - Un parking pour les motos.
- Les infrastructures d'accueil ont volontairement été positionnées à l'extérieur des remparts ainsi que les parkings visiteurs et l'office de tourisme, le principe étant d'orienter les flux vers un lieu afin de mieux diffuser les touristes sur le territoire. Les sites accueillant les spectacles (infra) sont également aménagés en périphérie (le long des remparts) dans la mesure où la fréquentation pouvant atteindre 1000 personnes par spectacle, ce qui serait difficilement gérable au cœur de la ville.

Néanmoins, il faut noter que bien que ces mesures visent à la sauvegarde et à la pérennité d'un site historique, elles vont sans aucun doute dans un objectif principal lié au développement du tourisme par la modernisation de site.

**II-6- L'accessibilité:**

Les notions d'accessibilité et de désenclavement des régions ont permis l'exode rural. Le transport a joué un rôle de catalyseur dans ces migrations. Les voies de communication ou plus précisément la mobilité sont une incitation au développement. Alors que certaines régions profitent du facteur transport pour se développer, d'autres moins bien nanties ou mal desservies par les transports stagnent ou régressent.

Le système de transport doit répondre à la fois à des objectifs de performance et à un souci d'équité territoriale et de dynamique et développement urbain.

Le concept d'accessibilité - qui recouvre les éléments de mesure de l'équité de l'accès des villes et des territoires aux divers modes de transport, indépendamment de considérations de prix ou de flux - a été développé précisément pour apporter des éléments de réponse à ce second souci. L'accessibilité à des panels de villes permet de caractériser la qualité de l'accès à une ville, à diverses échelles : intra-régionale, interrégionale, nationale. Elle peut se mesurer pour chaque mode séparément ou en retenant, pour chaque liaison, le mode le plus rapide. Elle peut être examinée pour comparer l'accès de diverses villes à un moment donné ou pour mesurer l'effet d'un projet sur l'amélioration dans le temps de la qualité de cet accès.

L'accessibilité aux centres anciens nécessite une large restructuration et un traitement adéquat pour qu'ils s'adaptent aux moyens du transport existants.

## Conclusion

Un monument historique est un immeuble ou un objet mobilier recevant un statut juridique particulier destiné à le protéger, du fait de son intérêt historique, artistique, architectural mais aussi technique ou scientifique.

La plus parts de sites historiques ont perdu ses valeurs et devenus délaissés en raison de leurs états dégradés. La zaouïa est parmi ces sites qui ont une valeur sentimentale religieuse et prestigieuse dans les villes du Maghreb.

La zaouïa est alors érigée comme un espace sacré, lieu symbolique à l'intérieur duquel se cultivera les représentations des pratiques religieuses parallèles et complémentaires au dogme officiel.

Ses multiples ramifications à travers le territoire, par un système organisé en réseaux hiérarchisés, définissent des itinéraires et tracent des trajectoires consacrées par le rituel de la ziara.

L'étude du contexte culturel nous renseigne sur l'influence des marabouts sur la vie religieuse et leur rôle dans les rouages de l'état grâce au pouvoir des tribus qui leurs portaient allégeance.

Toute mise en valeur d'un édifice converge vers sa préservation et sa transmission aux générations futures, ce qui renvoie à définir des actions de conservation qui auront pour prérogative de sauvegarder les éléments matériels de l'œuvre mais dont la mission première est de préserver le témoin de l'histoire.

Ces actions seront respectueuses du substrat historique des monuments transcrit à travers les différentes phases de sa genèse, ils se conformeront aux prescriptions des différentes chartes internationales et aux principes modernes de la conservation.

Mais au delà de cette conservation il s'agit d'envisager la mise en valeur du monument par son accréditement d'un statut qu'il lui garantisse « une existence légale » à travers son inscription en tant que patrimoine de la nation .

Cette patrimonialisation implique un changement de statut pour le bien sélectionné ce qui induit une prise en charge de ses contours spatiotemporels, son statut juridique et son traitement technique. Une démarche qui peut être définie comme une articulation entre plusieurs enjeux : identitaire, mémorial et des impacts qui renvoient aux retombées économiques et à l'appropriation de l'espace que donne la maîtrise d'un patrimoine et le prestige qui lui y est associé.



- La revalorisation des sites historiques, par des multiples interventions efficaces qui touchent tous les volets urbains, assurent son désenclavement, une meilleure accessibilité et récupèrent son attractivité et son prestige historique. aussi l'importance des infrastructures des transports, joue un double rôle de revalorisation de l'ancien noyau, par la desserte et la mise en connexion avec les autres parties de la ville. et le second c'est la le perfectionnement du réseau du transport, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité au vieux quartier





## CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

Dans le traitement d'un problème, il faut choisir une théorie idéale qui convient au type de problème considéré.

D'après notre problématique qui est : « l'intégration du transport en commun dans les anciens noyaux. ». Nous avons rencontré une pluralité des théories concernant notre dualisme : le transport et son intégration. Où elle était le plus grand obstacle à la réalisation d'une approche cohérente du sujet traité.

La croissance de la mobilité urbaine considérée, comme une résultante des localisations des fonctions urbaines et aux créations d'infrastructures de transport impliquant des déplacements de plus en plus importants.

L'interaction entre la localisation des anciens centres urbains qui est un cadre de référence à partir duquel vont s'orienter les pratiques de déplacement et l'infrastructure de transports et leurs influence sur le fonctionnement du système de transport.

De fait, la forme et l'offre de systèmes de transport (réseaux et leur exploitation) déterminent les conditions de l'accessibilité aux destinations potentielles (lieux résidentiels). En retour, les distributions spatiales de l'accessibilité aux localisations urbaines existantes influencent sur les choix de planification des modes d'occupation du sol et le fonctionnement du système de transport.



## **PARTIE II: ANALYSES ET DEMONSTRATIONS**



## INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE

La 2<sup>ème</sup> partie intitulée ; analyse et démonstration, comprendra la phase d'analyse, divisée en deux chapitres :

A travers le 1<sup>er</sup> chapitre on va présenter la ville de Tiaret et analyser son réseau routier, qui se base sur l'analyse de toutes les composantes urbaines de la ville, ce qui nous permettra de comprendre le fonctionnement urbain. Ainsi que les caractéristiques urbaines, dont le réseau routier représente le maillon fort du système urbain, de chaque ville quelque soit sa taille ou son importance.

Dans le second chapitre nous allons essayer de donner une image détaillée et un diagnostic de l'état actuel du cas d'étude, l'ancien noyau de la ville de Tiaret « Sidi Khaled ». qui représente en quelque sorte, l'histoire et la mémoire de la ville de Tiaret, avec toutes ces dimensions culturelles et urbanistiques. Dépassé par l'extension massive, l'évolution urbaine et spatiale qu'connue la ville de Tired, ce qui a engendré des problèmes de délaissement et de congestion, que se soit sur le plan de l'urbanisme ou du transport urbain.



## **CHAPITRE III : PRESENTATION GENERALE DE LA VILLE DE TIARET ET DE SON RESEAU DU TRANSPORT ROUTIER**

### Introduction

- I- Présentation de la ville de Tiaret.
- II- Aperçue historique de la ville.
- III- Le plan de la ville.
- IV- La voie d'extension urbaine.
- V- Les contraintes d'extension urbaine.
- VI- Le réseau hydrographique.
- VII- Les reliefs.
- VIII- L'étude économique.
- IX- L'étude urbaine.
- X- L'étude touristique.

### Conclusion

## Introduction

Toute recherche scientifique ou étude passe la phase d'analyse, qui est considérée comme un support indispensable. En vue de parvenir à des interprétations des mécanismes et phénomènes urbains où il faut effectuer une étude analytique de la ville d'une façon générale et plus détaillée pour le cas d'études tel que notre zone qui est le quartier « Sidi Khaled » au niveau du chef-lieu de la ville de Tiaret. Afin de donner une image claire et complète et surtout détaillée de l'état actuel de la ville de tous les aspects : (économique, social, et urbain) afin de connaître ses caractéristiques générales et urbanistiques et cerner ces points critiques qui handicapent le bon fonctionnement urbain.

## I - PRESENTATION DE LA VILLE DE TIARET

La wilaya de Tiaret est l'un des capitales de hauts plateaux ouest se situe : au centre ouest des hauts plateaux à 340 km d'Alger. Sa superficie de **2.005.005 hectares**, Sa délimitation est comme suit :

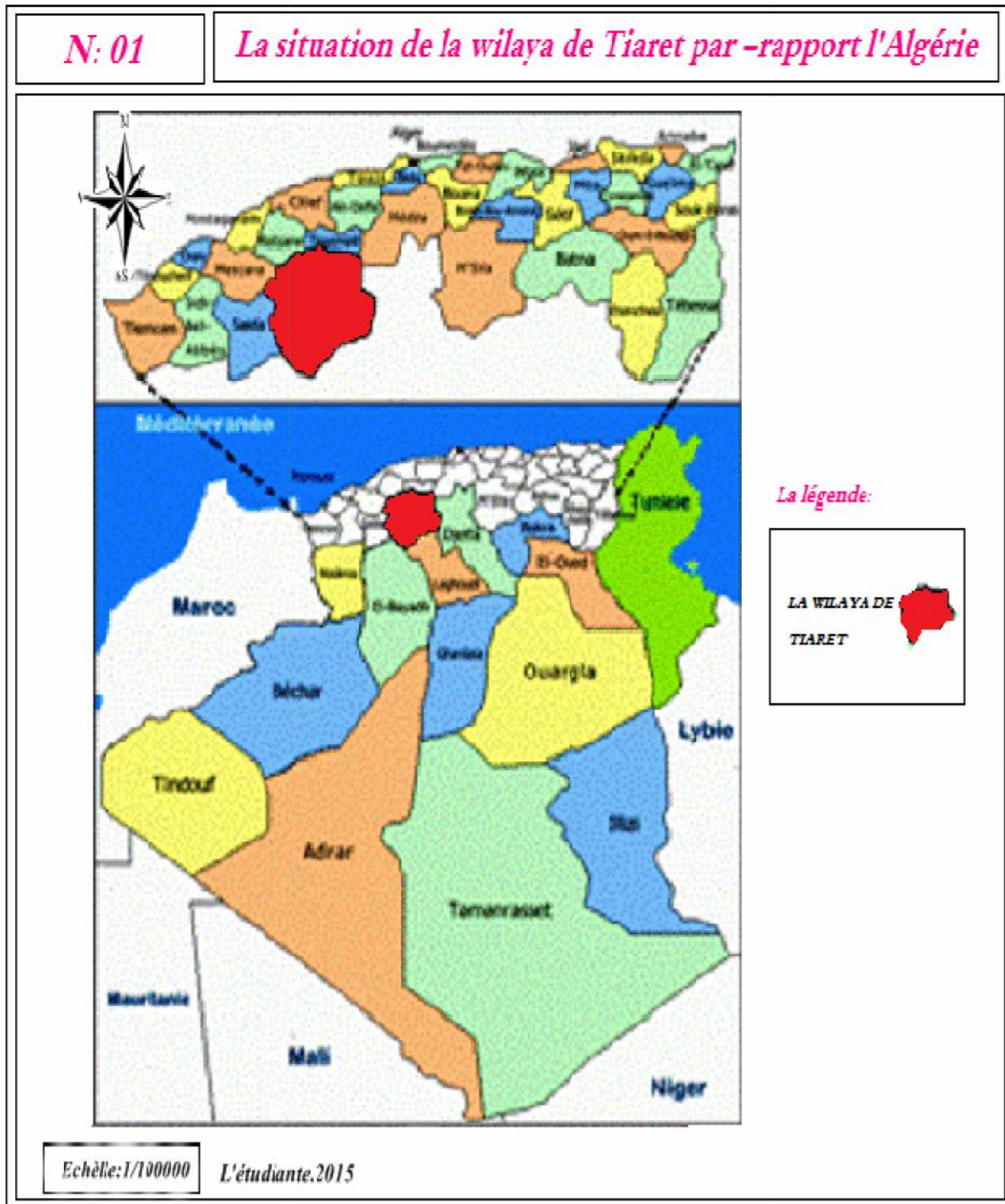
- Limité du côté Est par la wilaya de DJELFA.
- Limité du côté Nord-Ouest par la wilaya de MASCARA .RELIZAN.
- Limité du côté Sud-ouest par la wilaya de SAIDA BAYADH.
- Limité du côté Sud. LAGHWAT.
- Limité du côté nord. Tessemsilt.

La ville de Tiaret a un site stratégique qui relie plusieurs villes et parties du pays. Comme représenté sur la carte suivante n° **01**.

La ville de Tiaret est située à **900 et 1100 m** d'altitude et à l'orée des vastes plaines des hauts plateaux. Sur les monts du Guezoul qui font partie de la chaîne de l'Atlas tellien et s'ouvre sur des plaines des Hauts Plateaux de l'ouest Algérie Sersou entre autres, pour finir au sud par l'Atlas saharien (Djebel Amour) au sud.

La ville de Tiaret est entourée de l'est vers le nord-ouest par le mont Guezoul boisé principalement par des variétés de cèdre et pin d'Alep.

Plan III- 1: La situation de la wilaya de Tiaret par-rapport l'Algérie

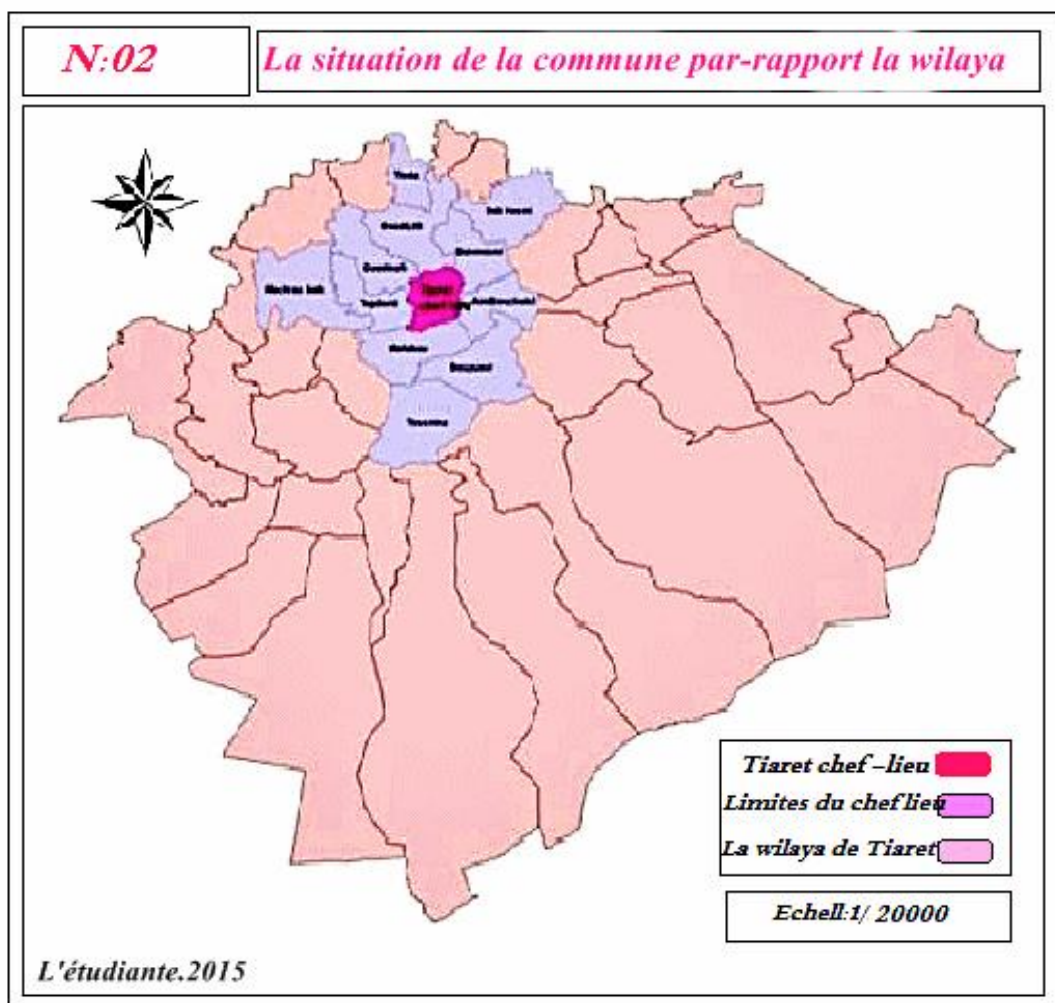


Sa délimitation est comme suit:

- Au nord, par la commune de Guertoufa .oud Lilet.
- Au sud, par les communes de Sougeur et Mellakou..
- A l'est, par la commune d' Ain Bouchakif, .Dahmouni
- A l'ouest, par la commune de Tagudemt. Industrielle.

Comme représenté sur la carte suivante:

**Plan III- 2 : La situation de la commune par –rapport la wilaya**



## II- APERCUE HISTORIQUE DE LA VILLE

De par sa position stratégique dans l'**Atlas tellien**, Tiaret constitue une porte incontestable et passage obligé pour les aboutissements dans les étendues du sud. Les références qui peuvent s'illustrer des ouvrages et manuels historiques prononcent la présence romaine au début du **III<sup>ème</sup>** siècle tout en gardant certains éléments **berbères**.

L'épopée arabo-musulmane fait état d'apparence graduelle exprimée vivement à travers des vestiges archéologiques et comportements traditionnels de la communauté **Tiaretienne**.

Durant cette épopée Tihert jouait le rôle de capitale de l'état **Rostomide**. Avec l'arrivée du colonialisme français dans le pays: le **23 / Mai / 1843**, il a été créé un poste militaire avancé qui se transforma petit à petit en un petit centre de peuplement ; un certain nombre d'européens s'installèrent à l'intérieur de l'enceinte et cultivèrent les terres voisines.

Le quartier de la Redoute, entouré de remparts, constitue le noyau le plus ancien de la ville, puis avec l'arrivée de plus en plus importante de colons, il y a eu l'apparition de ce que l'on appelle actuellement l'ancien Tiaret. Les mieux pourvus en capitaux montèrent un commerce, cependant en **1856**, Tiaret était déjà d'avantage un gros marché qu'un village agricole. (**120000** moutons, et **11000** QX de laine y étaient négociés).

En **1875**, la première route stratégique Tiaret - Mascara fût déclarée, la route Relizane - Tiaret fut empierrée, permettant l'accès à partir du Tell, puis, le chemin qui relie Teniet El Had à Tiaret fût rectifiée. La liaison Tiaret - Mostaganem par un chemin de fer à voie étroite d'une longueur de **197 Km** fut étudiée dès **1875**, celle - ci fut terminée en **1889**.

A la fin du XIX siècle en complétant les deux grandes artères routière précédentes, les routes Tiaret - Sougueur et Mellakou - Tiaret firent de cette dernière le noeud du réseau de communication du Sersou, cela dans le but de subordonner la route au rail et de donner un arrière pays au port de Mostaganem.

En **1909**, ce fut la moisson qui confère au Sersou la réputation d'une riche zone céréalière, le rendement atteignant **20** QX par hectare sur certaines propriétés, de grandes facilités de crédit furent offertes aux exploitants. Les transactions commerciales se développèrent considérablement; la succursale de la banque d'Algérie a escompté en **1907** et **1911** dix fois plus d'effets qu'auparavant.

La guerre **1914 - 1918** arrêta l'essor du Sersou , la plupart des colons étant mobilisés , les permissions agricoles étaient supprimées en **1917** , au moment où la récolte était désastreuse , les rendements atteignirent à peine le quart des rendements des années précédentes . Il fallût attendre **1923** pour voir la situation s'améliorer.

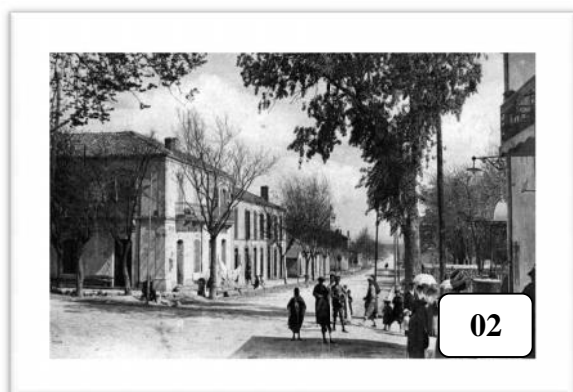
La ville de Tiaret avait largement profité de la mise en valeur du Sersou, mais son rayonnement atteignait une région beaucoup plus importante notamment par le développement des services administratifs ; La ville abritait un grand nombre d'organismes ( banques , entrepôts ,...) qui existent toujours. La population européenne au pouvoir d'achat plus élevé que la population Algérienne entretenait et disposait d'un éventail de services complets et modernes parallèlement à un circuit économique traditionnel au service de la population autochtone.

En **1962**, le départ de la quasi-totalité de la population européenne ; a bouleversé profondément la structure socio-économique notamment par l'arrivée en grands nombres de population d'origine surtout rurale. Par ailleurs, l'appareil de production lié à l'économie coloniale, s'étant effondré fut remplacé par les instruments d'une économie de type socialiste au lendemain de l'indépendance et par la suite l'injection d'une importante industrie en grande partie incompatible avec la vocation de la région renforce ces bouleversements, de ce fait, Tiaret en tant que pôle attractif s'est vu s'accroître d'une manière rapide et anarchique par l'afflux important de population du monde rural sous équipé.

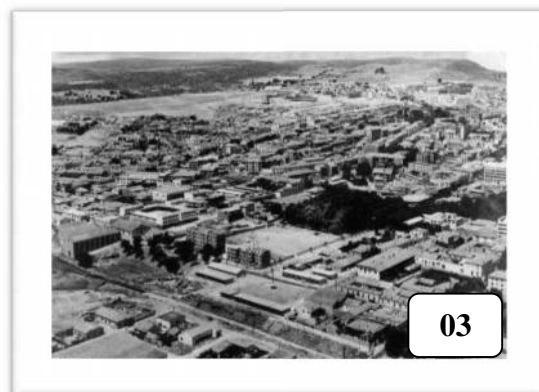


**Illustration- III- 01: Marché des arabes en 1900**

**Source:** Bouchenna, S et all. 2013

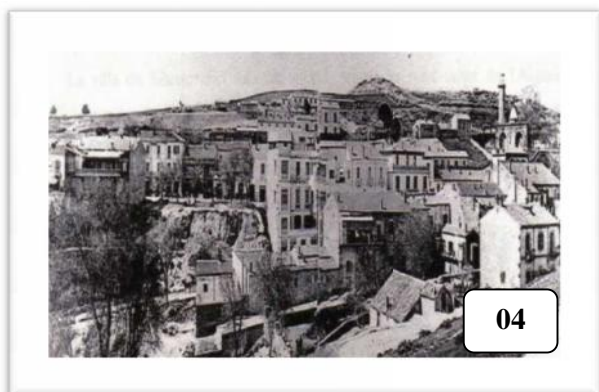


**Illustration- III- 02: Tiaret en 1910**



**Illustration- III- 03: Tiaret au période coloniale**

**Source:** Bouchenna, S et all. 2013

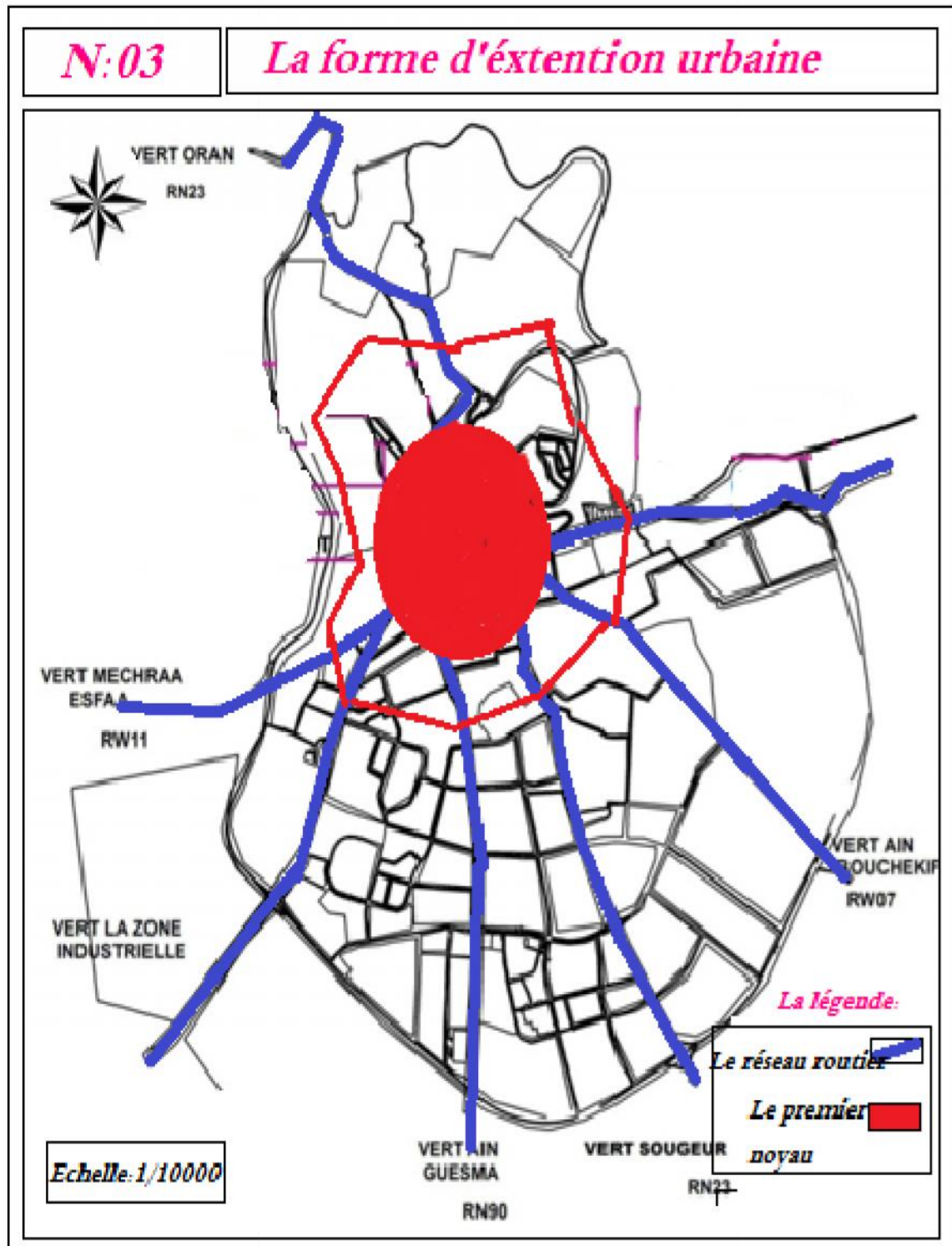
**Illustration- III- 04: Tiaret en 1960****Illustration- III- 05: Tiaret en 1990**

Source: Bouchenna, S et all. 2013

### III- LE PLAN DE LA VILLE

Le centre actuel qui est l'ancien noyau de la ville coloniale est considéré comme le premier groupement ordonnant la constitution du tissu et ses extensions. Il est le point de référence de ce développement urbain qui a conditionné et marqué la croissance radioconcentrique de la ville. (PDAU. 2008). Comme représenté sur le plan suivante:

Plan III- 3 : La forme d'extension urbaine

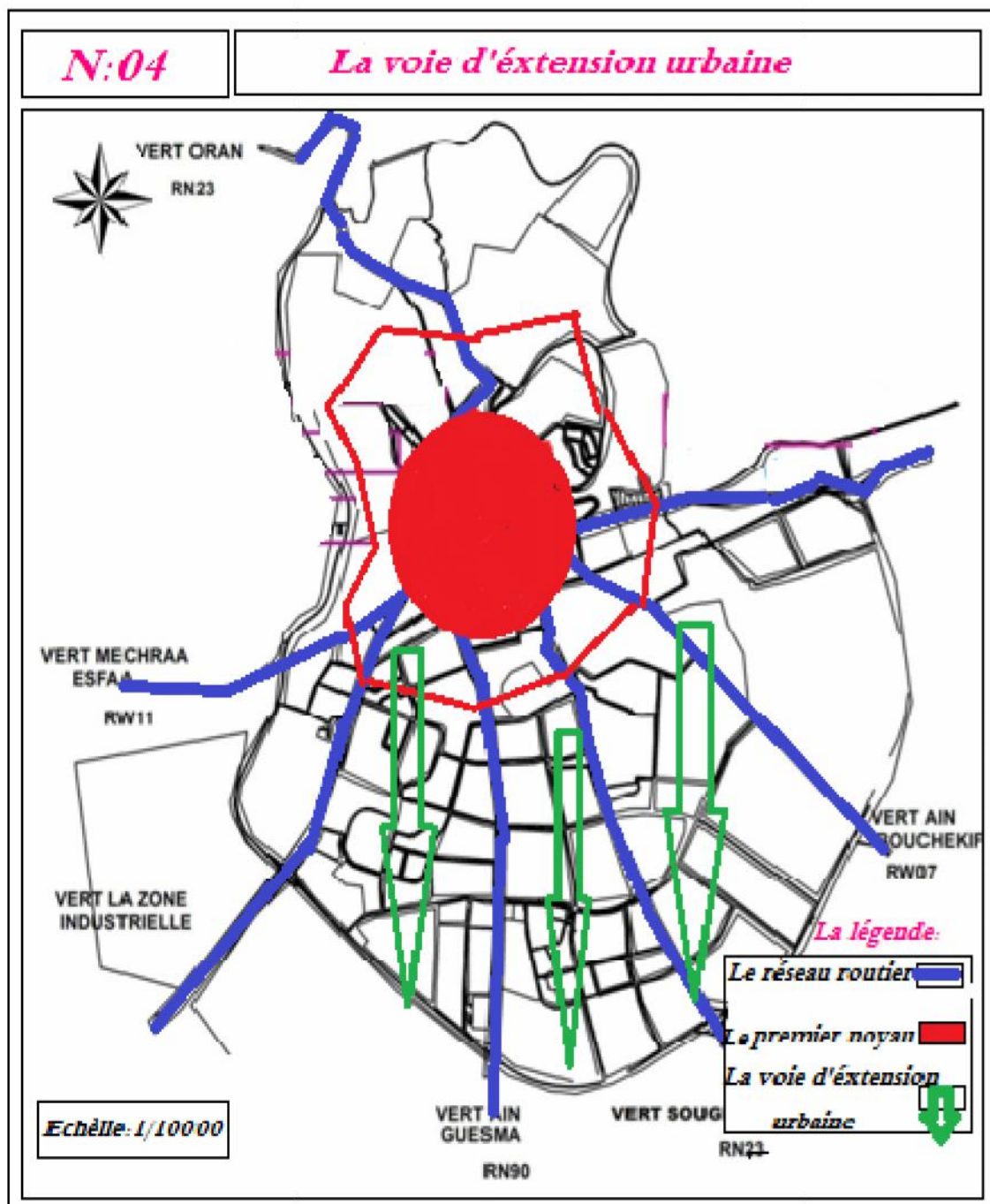


source: réalisé par l'étudiante.2015

III- 1- La voie d'extension:

Le tissu urbain de la ville de Tiaret a marqué une croissance urbaine vers les agglomérations secondaires et vers la partie sud de la commune. Comme représenté sur la carte suivante:

Plan III- 4 La voie d'extension urbaine



source: réalisé par l'étudiante.2015



### **III- 2- Les contraintes d'extension urbaine:**

La ville de Tiaret a une situation stratégique mais elle souffre des contraintes qu'elles empêchent son développement urbain. Elles sont comme suit:

#### **III- 2- 1- Des contraintes naturelles:**

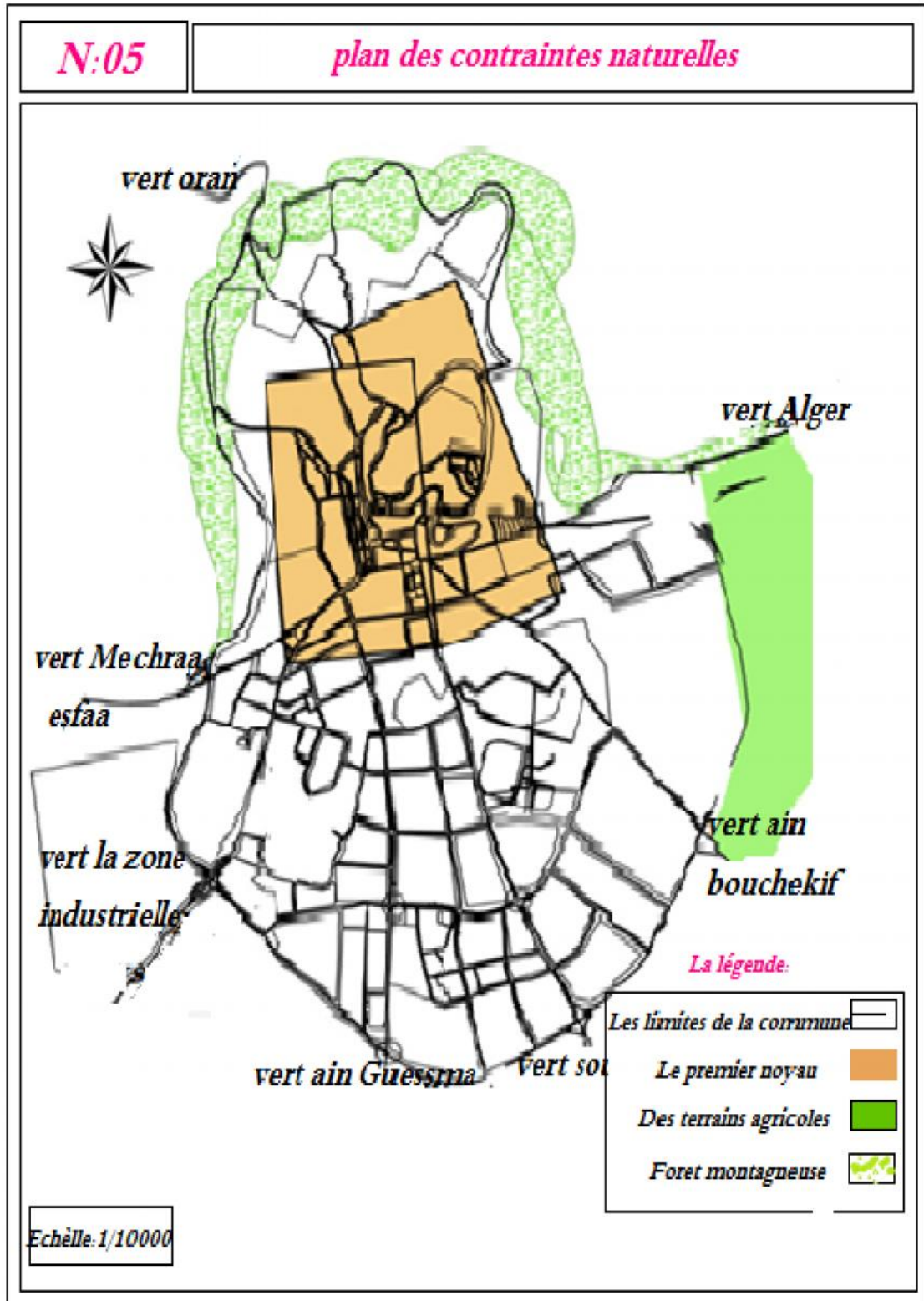
Forêt montagneuse: La couverture forestière s'étend sur une superficie de **2342Ha** soit **19%** de la superficie totale de la commune. Constituée principalement de pin d ' HALEP de chêne vert et de chêne liège. Ce patrimoine forestier se localise principalement au nord de la commune.

Il représente une richesse forestière importante et joue un rôle essentiel dans le développement durable et touristique mais d'un autre côté représente un grand obstacle pour le développement urbain par ses reliefs ainsi la politique de la ville de préserver les zones montagneuses, et représente aussi des poumons de la ville.

- ❖ Des terres agricoles : s'étendent de sud-est de la commune vert le sud ouest, car la ville représente une zone agricole. La ville a toujours étendu sur le détriment des terres agricoles. Comme représenté sur la carte suivante:



Plan III- 5 : Les contraintes naturelles

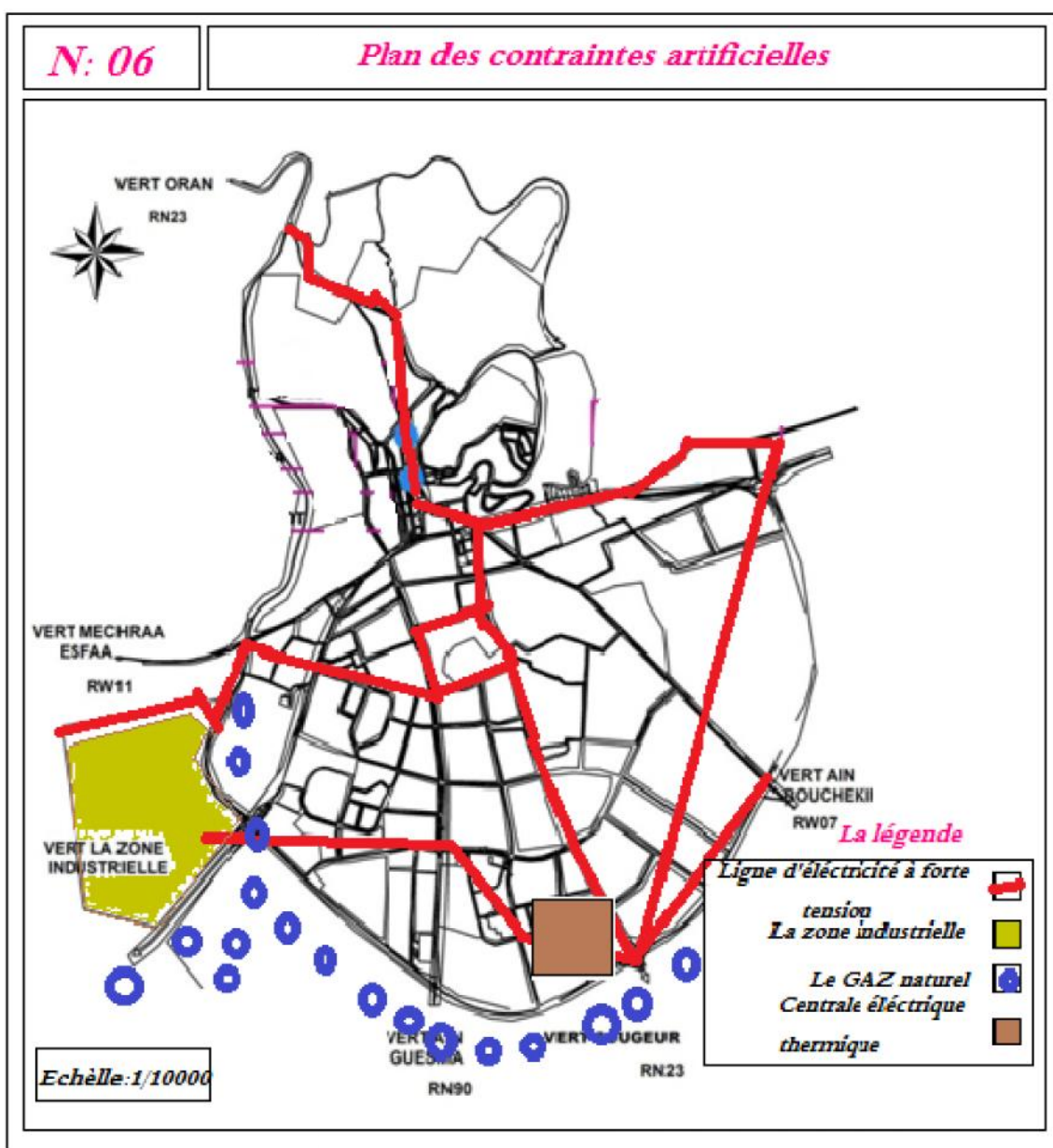


source: réalisé par l'étudiante

III- 2- 2- Des contraintes artificielles:

- ❖ La zone industrielle : occupe une grande partie dans le sud-ouest de la ville, elle représente le point fort économique et son cœur vivant. Et il doit donc être pris en compte dans toute intervention de développement urbain.
- ❖ Les lignes d'électricité à forte tension : un groupe de lignes électriques à haute tension pénètrent la ville de sud et s'étendent vert l'est et ouest. Et il doit donc être pris en compte dans toute intervention de développement urbain. Comme représenté sur la carte suivante :

Plan III- 6 : Les contraintes artificielles



source: réalisé par l'étudiante.2015

#### IV- LE RESEAU HYDROGRAPHIQUE

L'eau est un élément vital jouant un grand rôle dans le transfert des éléments fertilisants et dans la physiologie végétale, il fournit en outre l'hydrogène et l'oxygène ; c'est un élément indispensable pour la survie des êtres vivants.

Le réseau hydrographique dans la commune est dense. Il est à caractère endoréique, les cours d'eau présentent un écoulement superficiel très irrégulier en fonction de la pluviométrie. Ces petits cours d'eau parallèles drainent la zone vers deux axes principaux: Nahr -Ouassel à l'Est et Oued Mina à l'Ouest. Ainsi, au pied du Mont de Guezoul et au cœur de la ville se trouvent des émergences «Ain Eldjnane » et « Ain Elkarma ».

##### IV- 1- Ressources hydriques:

**Tableau- III- 01: les ressources hydriques**

Source: PDAU. 2008

	sources	oued	puits	forage
Nombre	01	01	06	40
Débit (L/S)	-	-	-	01 L/S
Superficie irriguée	03	10	10	97
Superficie irrigable	07	15	10	300

❖ La carte suivante présente le réseau hydrographique de la ville:

Plan III- 7 : Le réseau hydrographique de la ville

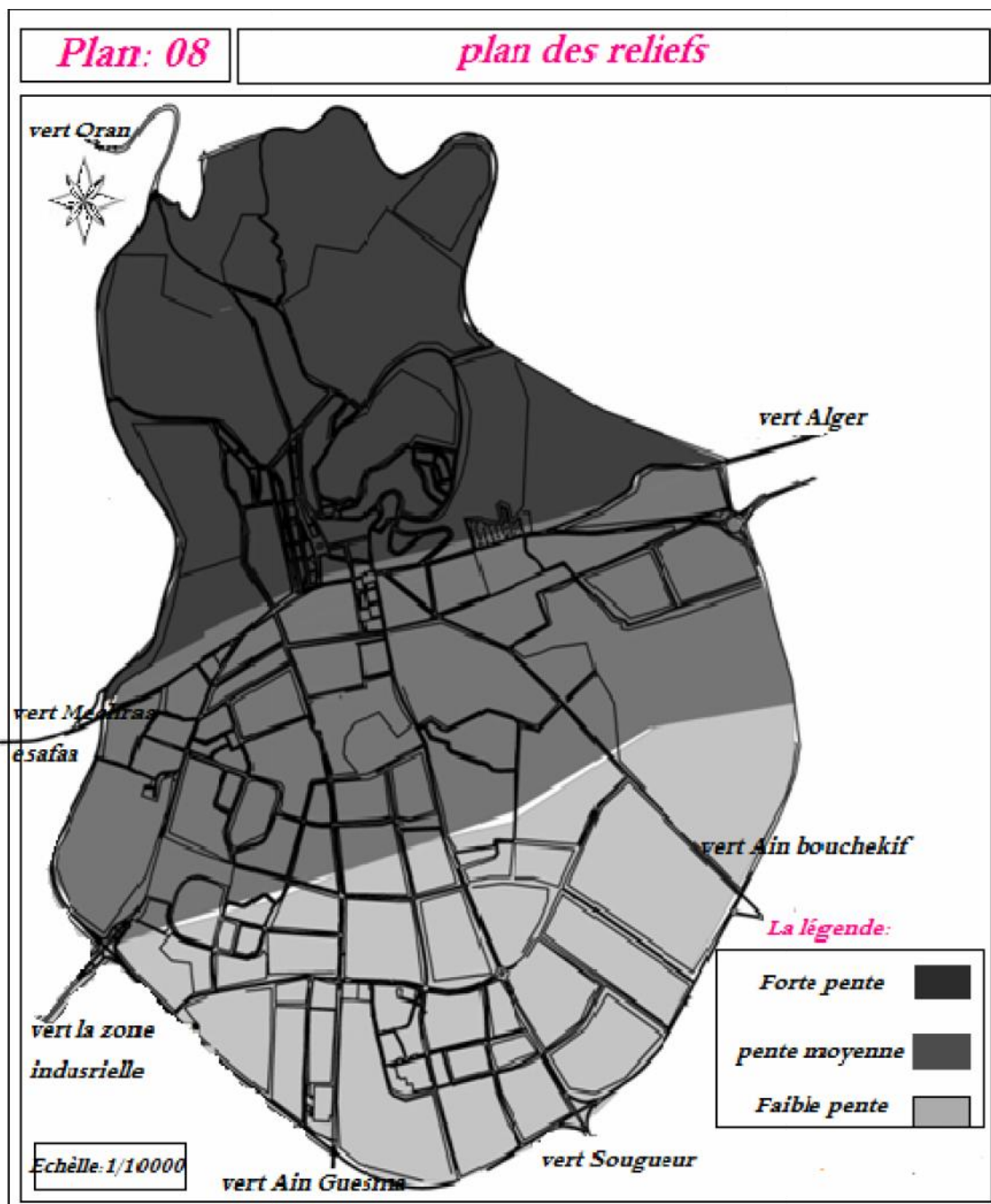


Source : PDAU.2008 et le traitement de l'étudiante.2015

## V- LES RELIEFS

Il s'atténue du Nord au Sud de la commune, le un tiers des surfaces est représenté par des pentes supérieures à **25 %**, taux énorme pour un espace très limité. Le reste est constitué par de faibles pentes en inclinaison vers le Sud Est.

Plan III- 8 : Les reliefs

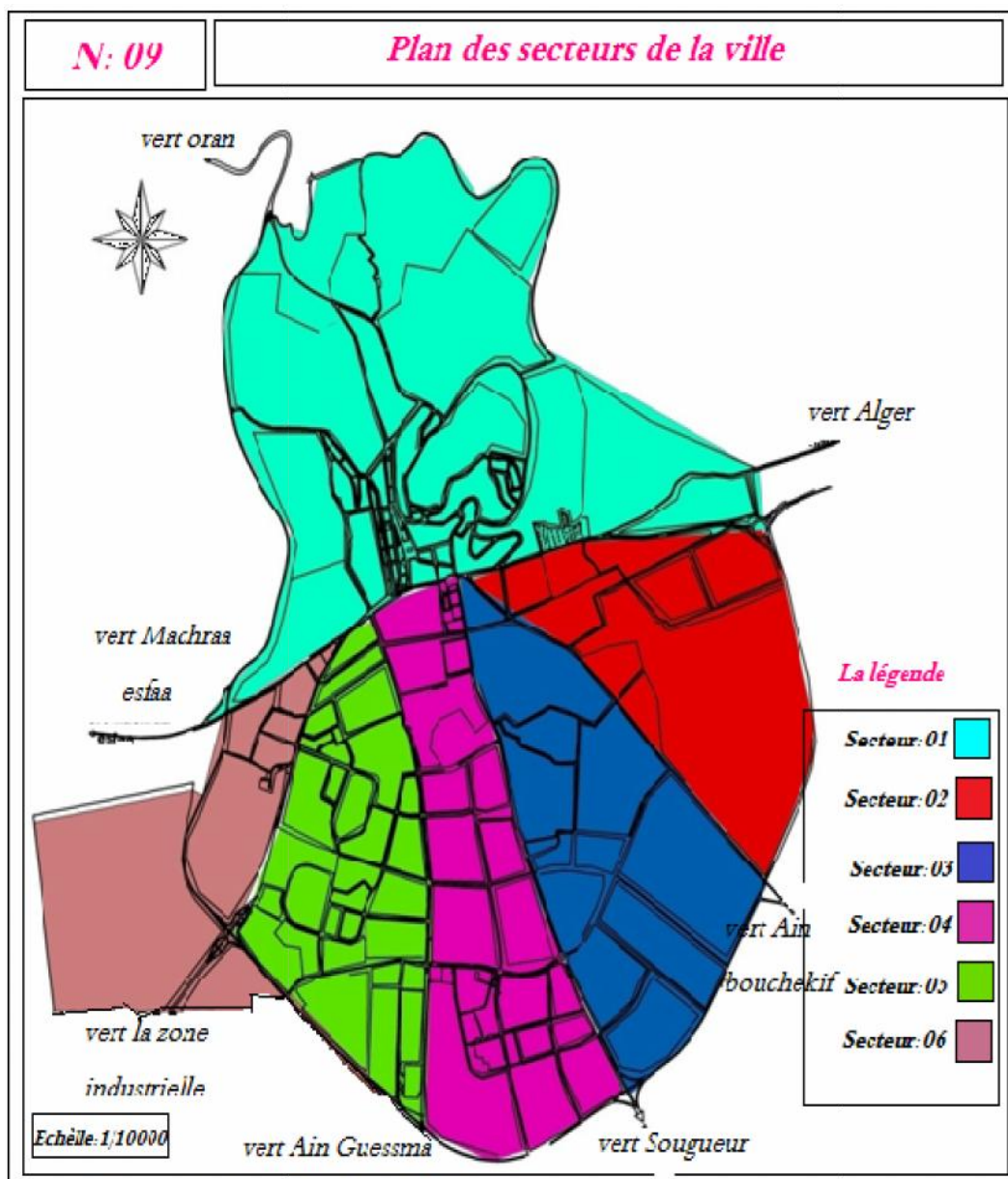


VI- L'ETUDE ECONOMIQUE

VI- 1- Divisant la ville en secteurs :

❖ Pour une étude fiable et riche en matière d'information le PDAU a divisé la ville en 07 secteurs, l'Agglomération Chef-lieu en 6 secteurs et La zone Industrielle secteur n : 07  
La carte suivante présente les secteurs de la ville de Tiaret:

Plan III- 9 : Les secteurs de la ville



VI-  
2-

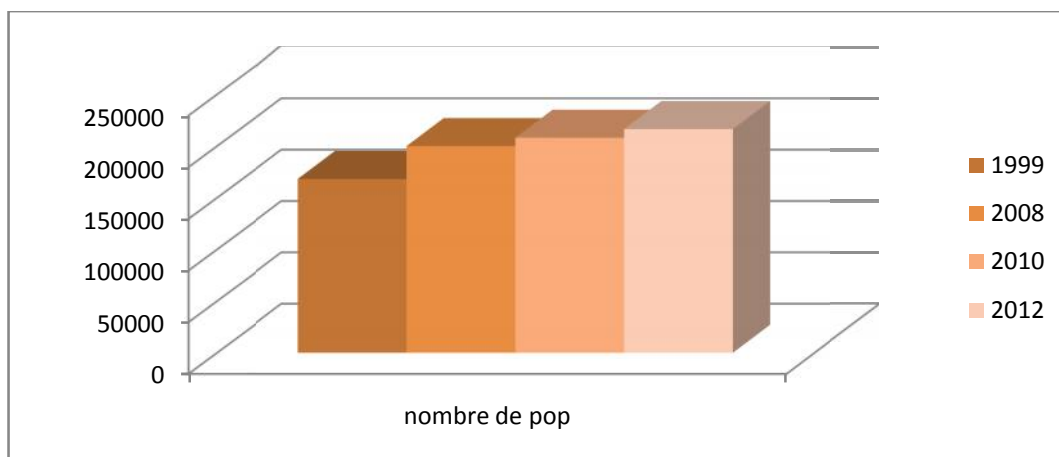
**L'évolution de la population :**

L'année 2012 le nombre de la population atteindre **217838** d'après le D.P.A.T.

**Tableau- III- 02: l'évolution populaire de la ville de Tiaret**

So Source: D.P.A.T

<b>l'année</b>	<b>1999</b>	<b>2008</b>	<b>20 10</b>	<b>2012</b>
<b>Nombre de pop</b>	169217	201234	209364	217838

**Fig- III- 01: l'évolution populaire de la ville de Tiaret**

Source: l'auteur. 2015

**Tableau- III- 03: le taux d'accroissement**

	<b>1999-2008</b>	<b>2008-2010</b>	<b>2010-2012</b>
<b>Evolution de la population</b>	8130	8474	32017
<b>Taux d'accroissement %</b>	1.6	2.65	2.88

Source: D.P.A.T

D'après les tableaux on conclue que la ville de Tiaret a connu une dynamisation de la population très rapide.

## VII - L'ETUDE URBAINE

### VII - 1- Cadre bâti:

#### ❖ L'ancien Tiaret:

Qui comporte l'habitat européen intégré au centre ville et tout les quartiers de l'époque le côtoyant et qui est resté sans entretiens essentiels jusqu'à présent, de ce fait un grand nombre de ces quartiers notamment sont dans un état de dégradation avancé faisant que même la récupération d'un grand nombre de bâtisses par des opérations de rénovation n'est pas possible. Nous citerons le cas des quartiers Bennaceur , Lombard , Sidi Khaled , Bd Emir Abdelkader (ex rue Bugeaud ) ; une partie du tissu coloniale possède un bon aspect constructif et présente des conditions et des qualités viables à l'habitat : le cas des rue Benbadis ,...

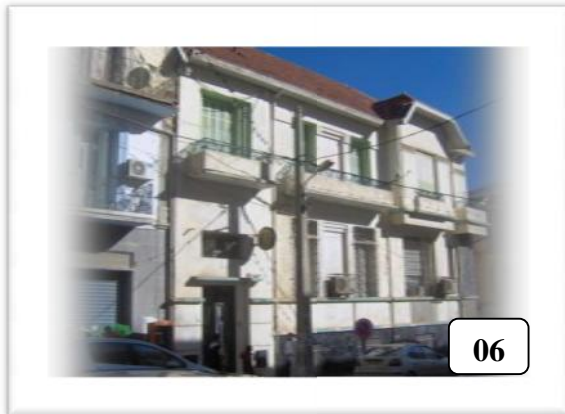
#### ❖ Le nouveau Tiaret:

Qui comporte l'habitat individuel moderne et l'habitat collectif surtout dans la partie sud d'extension de la ville.

**Tableau- III- 04: la typologie d'habitation de la ville de Tiaret**

Les types	L'habitat individuel				L'habitat collectif
	européen	ancien	Aléatoire	moderne	
<b>L'état</b>	Les pierres et les toits recouverts de tuiles.	Les pierres et les toits en ciment	Brique, Zinc et de l'étain	Les toits en ciment varient en matériaux et la forme de construction	Bâtiments é étages sous diverses formes et se distinguent par le nombre de chambres.
<b>L'état</b>	En bon état grâce à les opérations de la restauration	De moyen au mauvais état	En mauvais état	En bon état	En bon état.

Source: l'auteur. 2015



**Illustration- III- 06: L'habitat individuel européen**



**Illustration- III- 07: L'habitat individuel moderne**

Source: cliché de l'auteur. 2015



**Illustration- III- 08: L'habitat collectif**



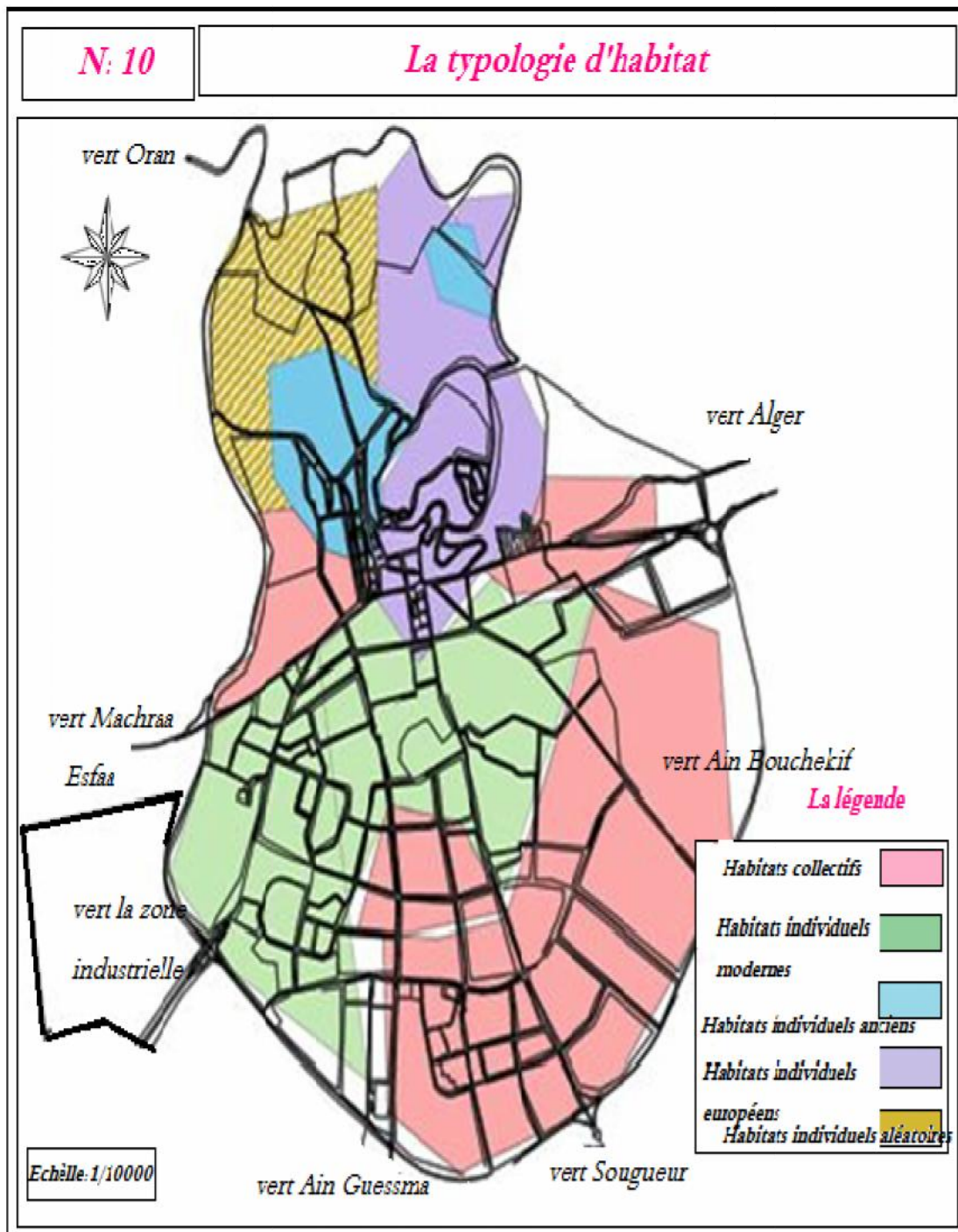
**Illustration- III- 09: L'habitat individuel ancien**

Source: cliché de l'auteur. 2015



❖ le plan suivant présente les différents types d'habitat à la ville de Tiaret.

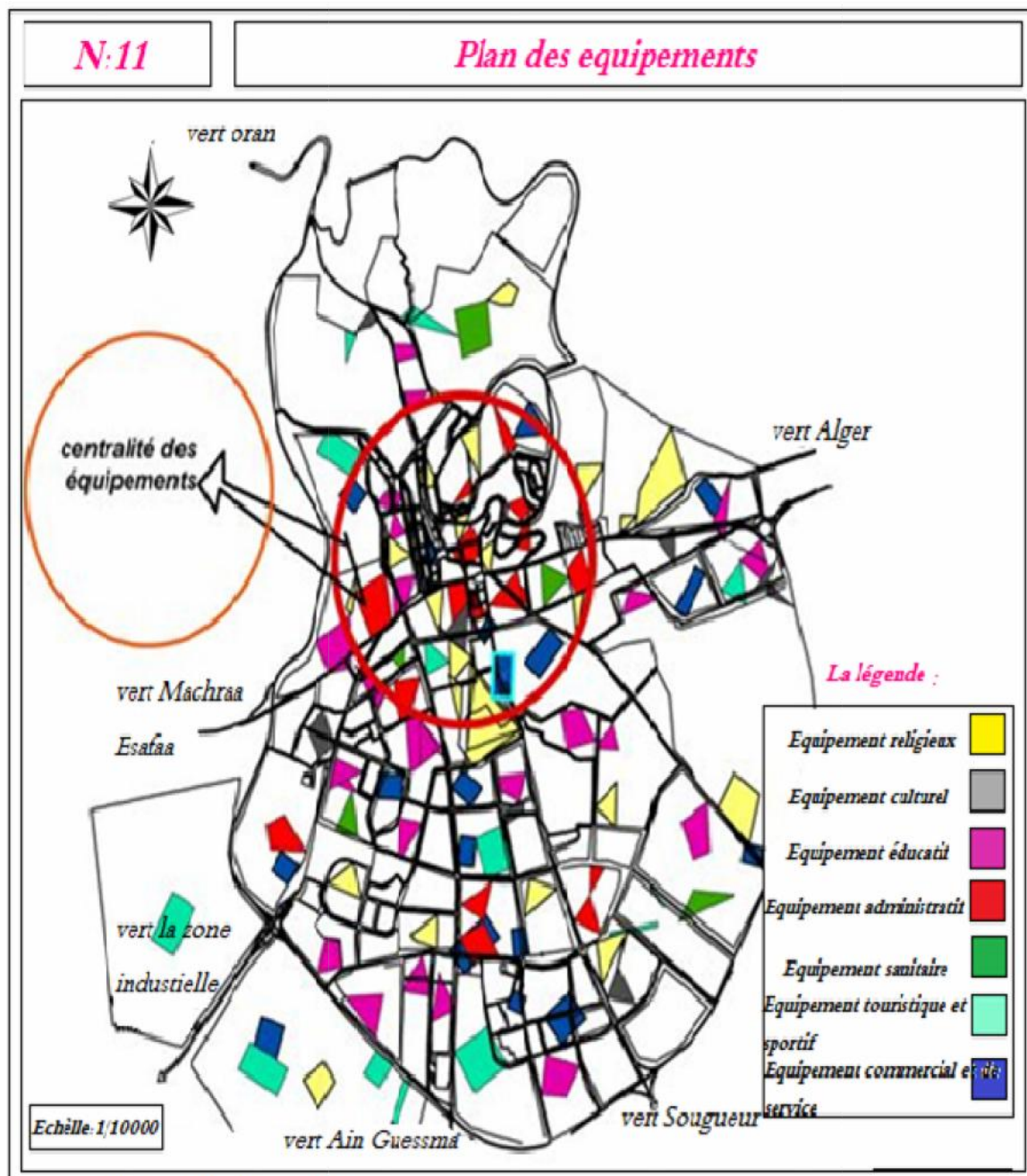
Plan III- 10 : La typologie d'habitat



Source: réalisé par l'étudiante.2015

- ❖ **Les équipements :** Les équipements est considérés comme un élément attrayant pour la circulation des personnes Cela est dû à ce qu'ils offrent des services (administratifs, économiques, éducatifs,...) la ville de Tiaret comprend une variété d'équipements qui a un impact direct sur la ville et les zones voisines. La carte suivante présente l'emplacement des équipements dans la ville:

Plan III- 11 : Les équipements



D'après la carte, on observe une centralité des équipements administratifs dans le 1<sup>er</sup> secteur et cela provoque des problèmes de circulation au centre ville.

On observe aussi une distribution irrégulière des équipements qu'elle a créée un étouffement au niveau de la partie sud de la ville par contre les quartiers nord sont délaissés en raison du manque de services et le cas d'étude est l'un de ces quartiers.

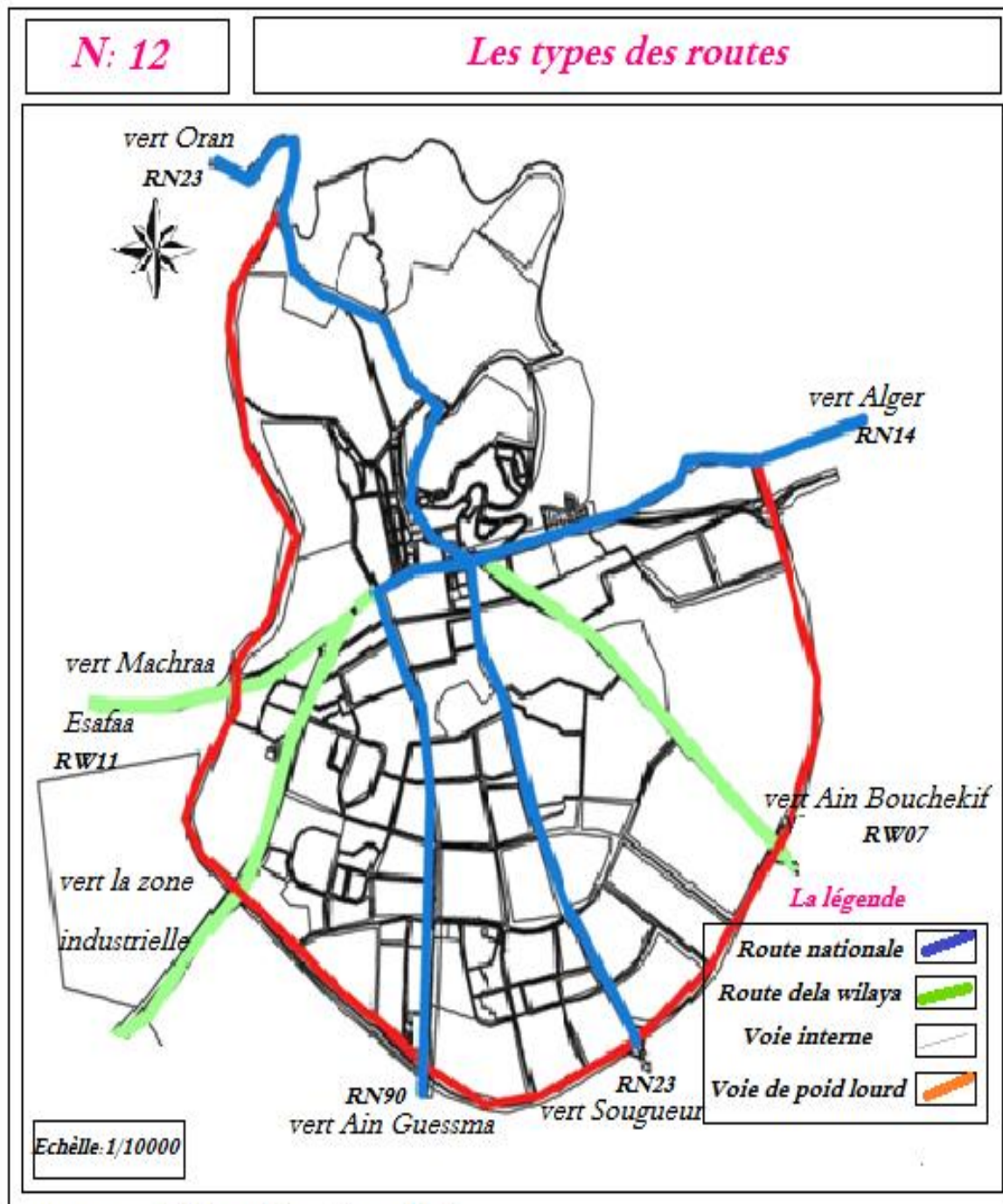
## VII - 2- L'étude de cadre non bâti:

### VII - 2- 1- L'étude de réseau routier de la ville de Tiaret:

- ❖ **Les types des routes:** Les réseaux des communications routières, ferroviaires, aérien, téléphoniques,..., permettent le désenclavement, favorisent les échanges des biens et de personnes et la circulation des informations. La nature, la consistance, la diversification et l'état de ces réseaux sont à l'origine de multiples problèmes caractérisant les conditions de développement d'une région. Le chef-lieu de la commune de Tiaret est le carrefour de plusieurs voies de communication d'une importance nationale.
- **Les routes nationales:**
  - **La R.N. -14 :** Lie Tiaret à la région sud -ouest de la Wilaya et aux Wilayas de Saida et Mascara. Elle relie aussi Tiaret à sa région nord-est et à Alger par Tissemsilt.
  - **La R.N. - 23 :** C'est un axe très important qui ouvre la commune sur le nord-ouest par Relizane et sur le sud-est par Aflou.
  - **La R.N. - 90 ;** Un troisième axe très important reliant la commune au nord par Oued R'hiou et au sud par Ain Guesma .
- **Les Chemins de Wilaya:** Le réseau secondaire est généralement dans un état moyen. Il draine un volume de trafic peu important par rapport au réseau primaire. On note deux chemins de Wilaya:
  - **CW-07 :** C'est le plus important, car il relie Tiaret à Bouchekif.
  - **CW-11 :** Relie la commune à Sidi Hosni à l'est, et à Mechraasfa à l'Ouest

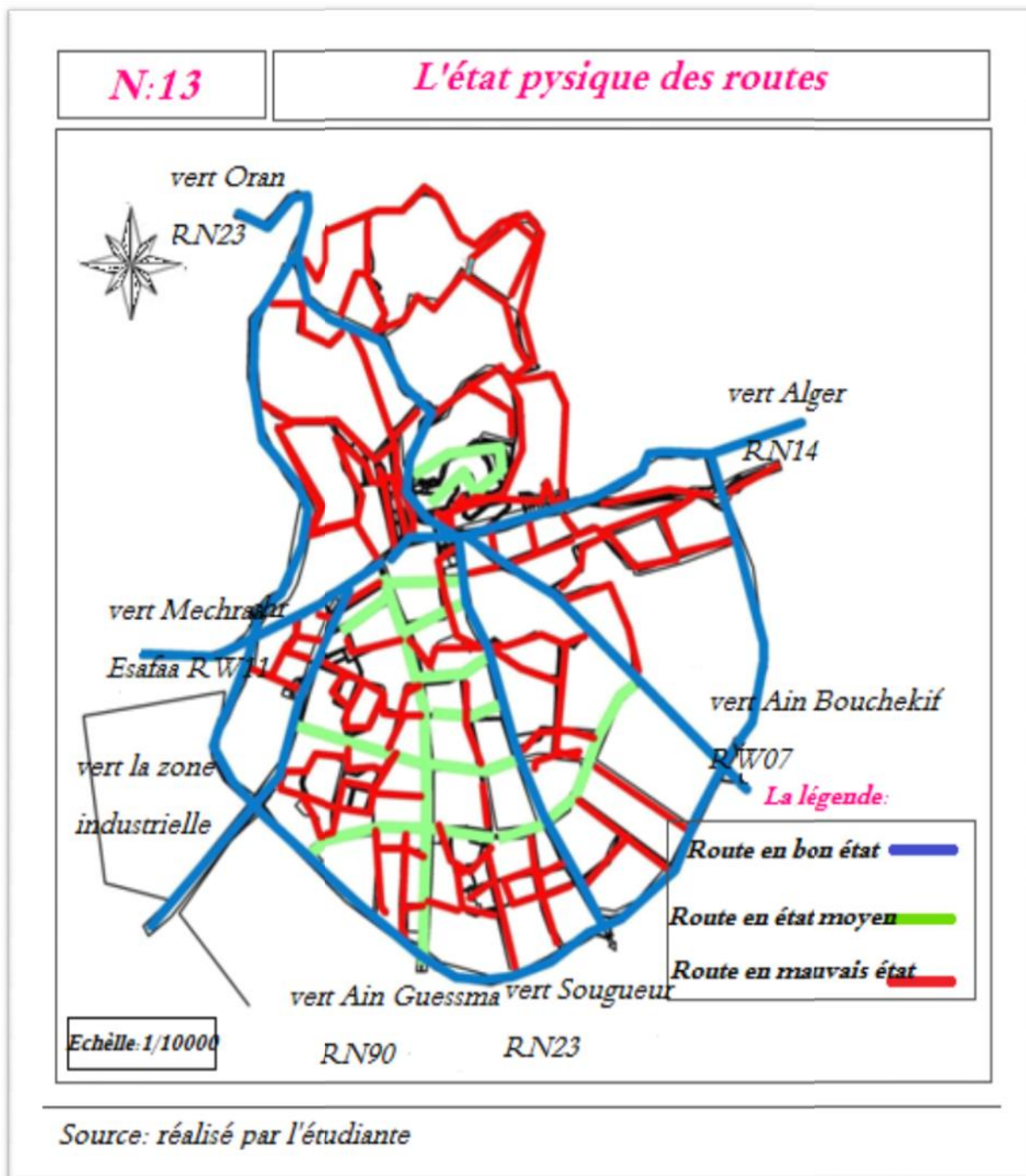
Le plan suivant présente les différents types des routes qui pénètrent la commune de Tiaret:

Plan III- 12 : Les types des routes



- ❖ **L'état physique des routes:** L'état de routes nationales et les chemins de la wilaya restent au demeurant moyen mais les chemins entre quartiers sont en mauvais état et nécessite une large conception. La carte suivante présente l'état physique des routes de la ville de Tiaret.

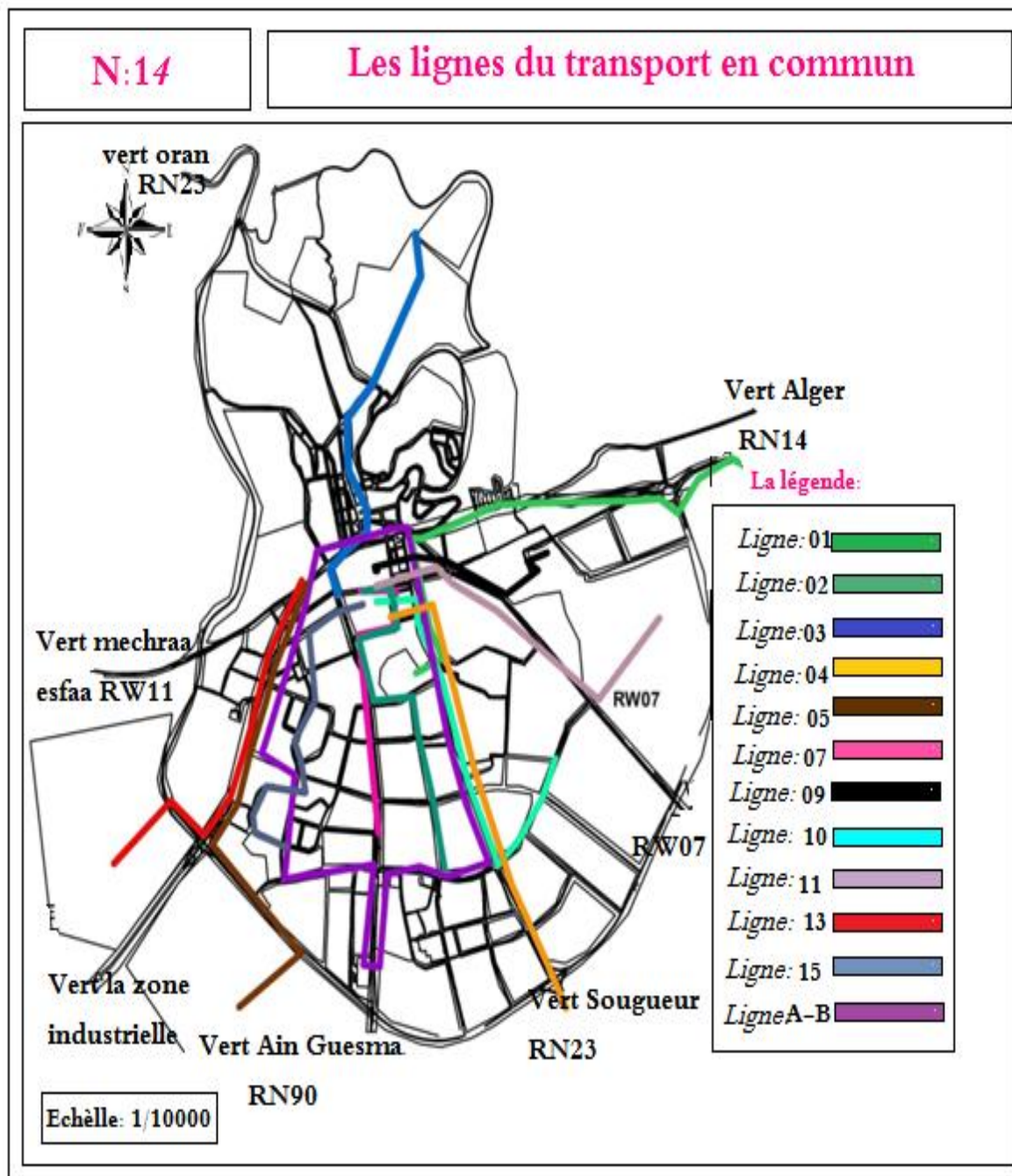
Plan III- 13 : L'état physique des routes



VII- 2- 2- Les lignes du transport en commun de la ville:

La ville de Tiaret en état d'imbibition en matière du transport en commun dans la partie sud de la ville mais en constate un manque flagrant au nord de la ville et surtout dans les anciens quartiers notamment sidi Khaled, lombard.....

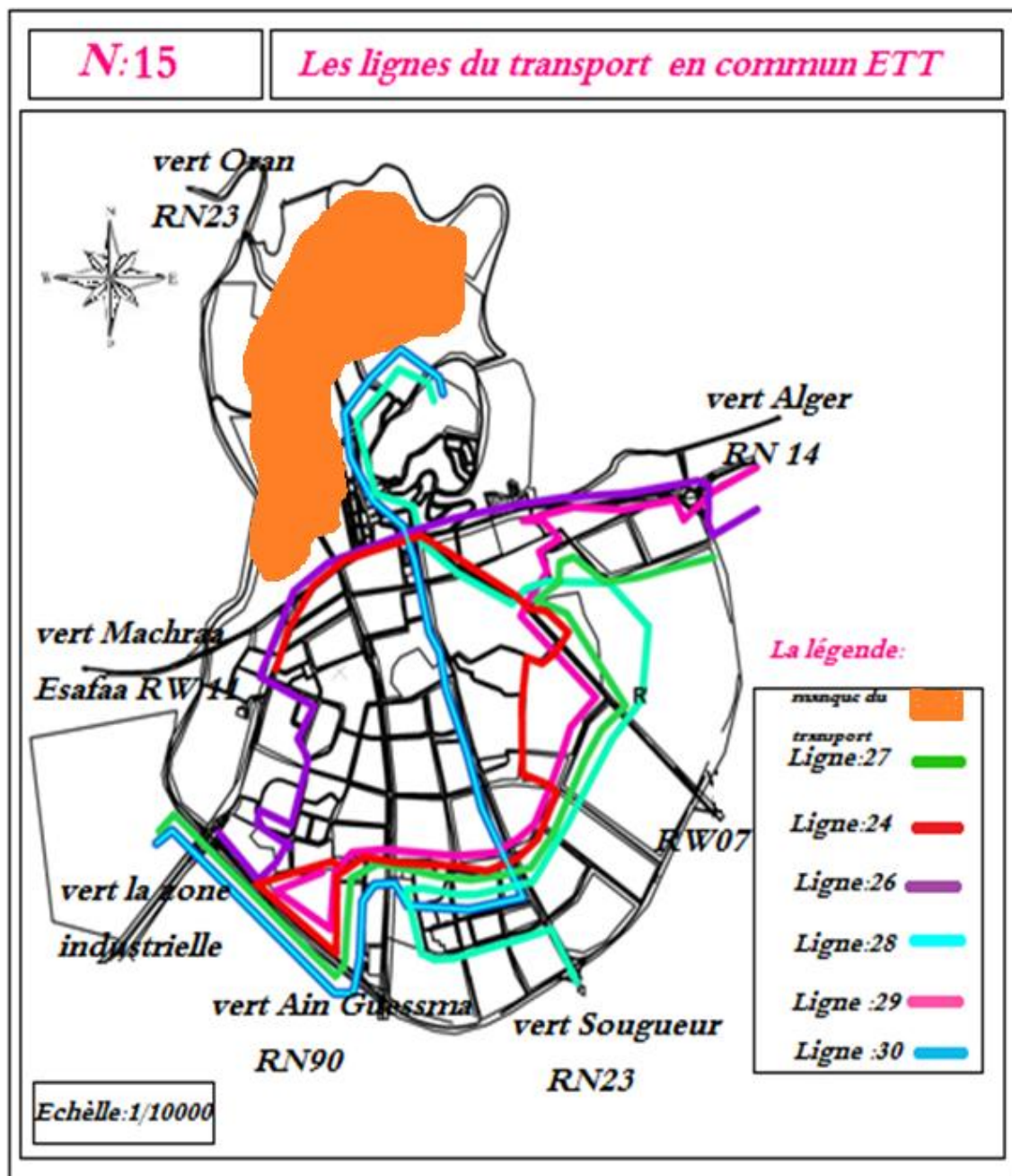
Plan III- 14 :Les lignes du transport en commun



Source: réalisé par l'étudiante.2015

- ❖ **Le transport en commun étatique E.T.T:** Le transport en commun étatique a renforcé la couverture de la ville en matière du transport urbain mais on trouve toujours le même problème de l'enclavement et l'inaccessibilité aux anciens quartiers. Comme il est montré dans le plan suivant:

Plan III- 15 : Les lignes du transport en commun « ETT »

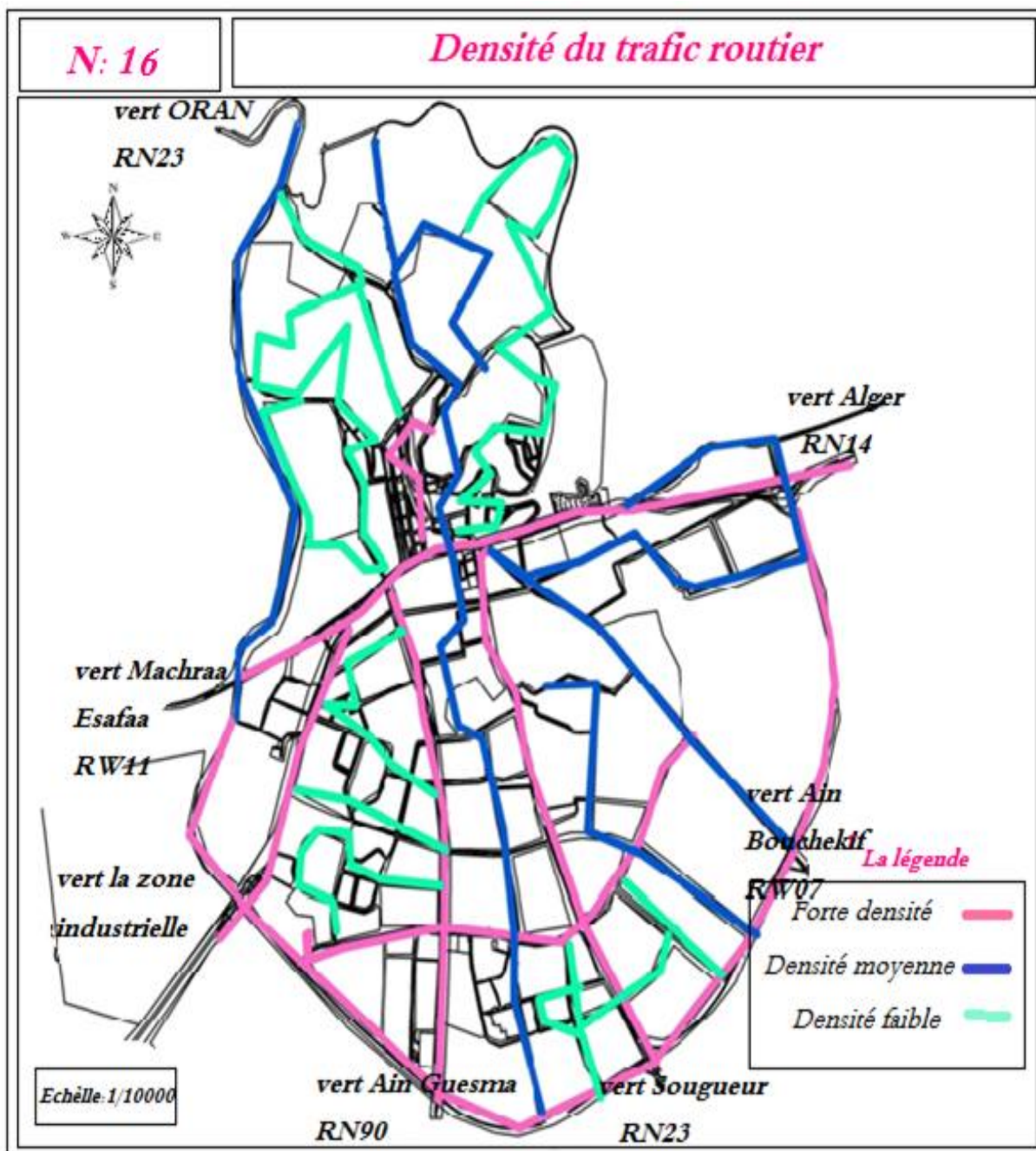


Source: réalisé par l'étudiante.2015

**VII- 2- 3- Le mouvement mécanique:**

La ville de Tiaret connaît un mouvement mécanique dense au centre vert le sud, ce mouvement est dû de l'activité commerciale et administrative. A l'instar des villes, la ville de Tiaret souffre des problèmes de circulation. Le plan suivant présente le mouvement mécanique:

**Plan III- 16 :Densité du trafic routier**

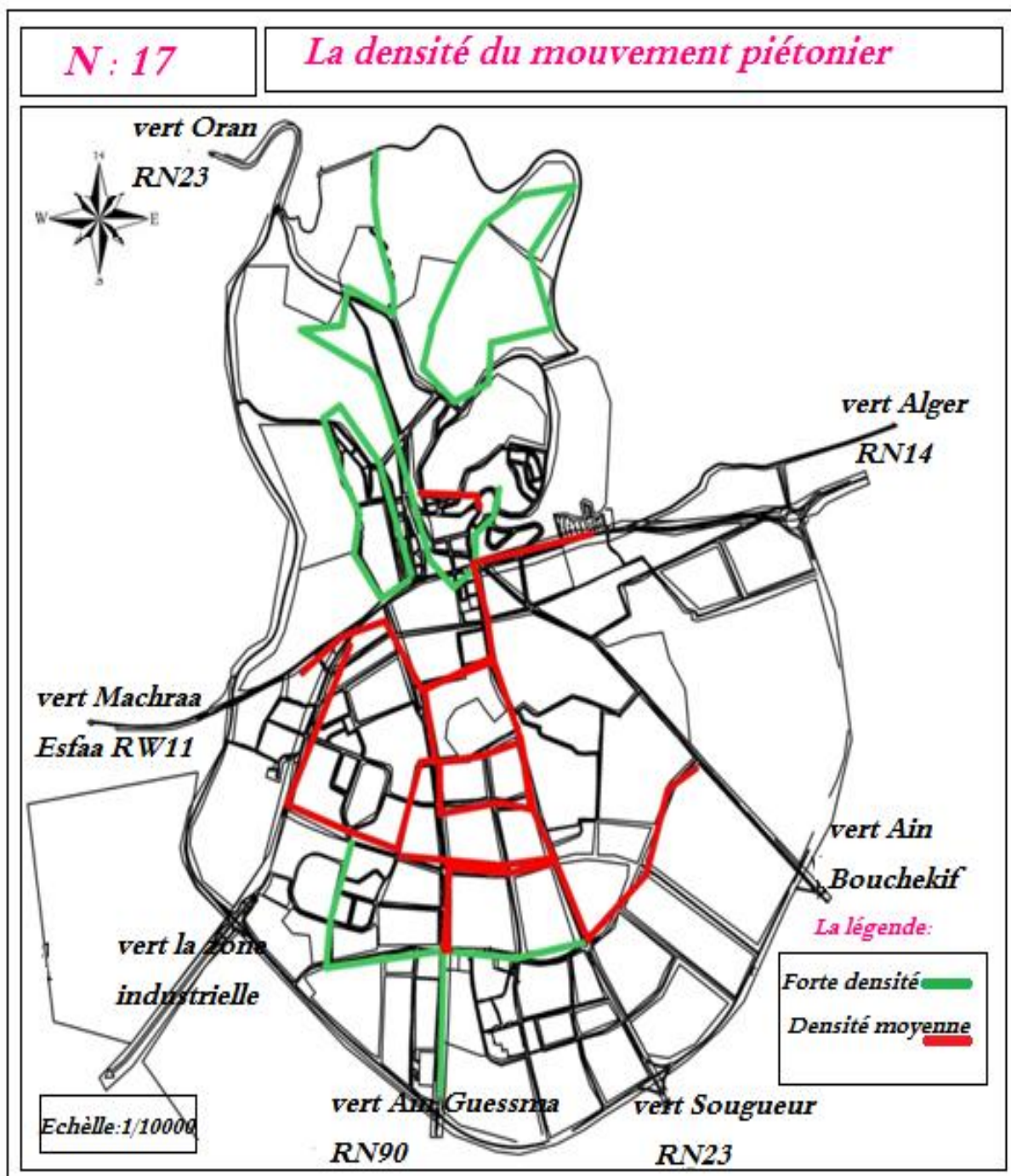


Source: réalisé par l'étudiante.2015

VII- 2- 4- Le mouvement piétonnier:

Le mouvement piétonnier se concentre dans les boulevards de commerce et surtout dans les anciens quartiers à cause de l'état des routes et de manque de transport en commun. La carte suivante présente la densité du mouvement piétonnier.

Plan III- 17 :La densité du mouvement piétonnier.



Source : réalisé par l'étudiante.2015

### VIII- L'ETUDE TOURISTIQUE

Le tourisme a un impact majeur dans tous les domaines de la ville. Le principal objectif de cet étude est de montrer l'importance des sites historiques de la ville de Tiaret, leur impact d'attirer la population et les visiteurs et leur impact sur le volet économique, l'emploi et le commerce.

- ❖ La ville de Tiaret comprend plusieurs sites ont une valeur historique Depuis la période coloniale. La carte suivante présente la situation des sites historiques de la ville de Tiaret.



Illustration- III- 10: Ain al karma



Illustration- III- 11: La zaouïa de sidi Khaled

Source: le cliché de l'auteur. 2015



Illustration- III- 12: La place Carnot

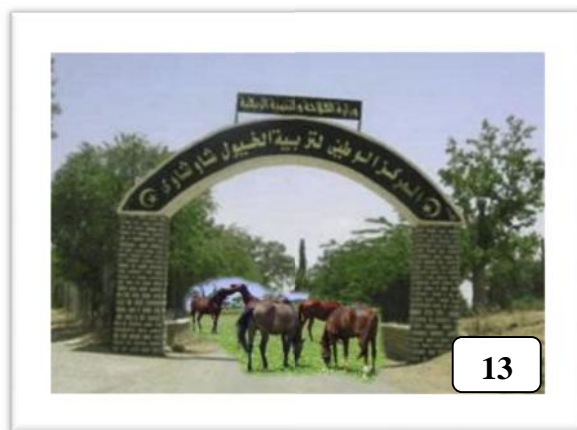
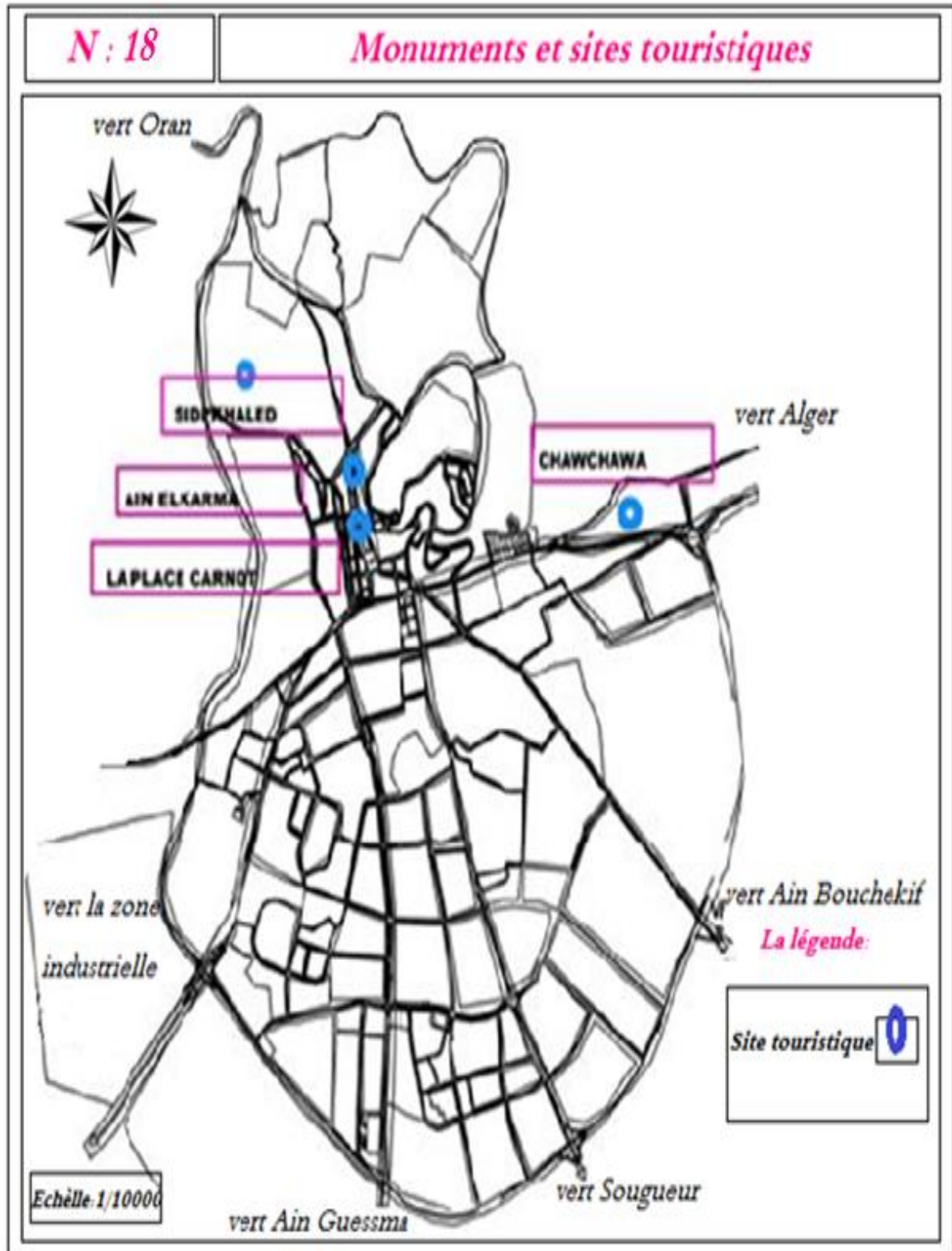


Illustration- III- 13: La jument rie

Source: le cliché de l'auteur. 2015

Plan III- 18 : Monuments et sites touristiques.



Source: réalisé par l'étudiante.2015



## Conclusion

D'après l'étude analytique de la ville de Tiaret nous avons conclu ce qui suit:

- ❖ Sur le plan naturel:
  - La ville de Tiaret a un site stratégique qui relie plusieurs villes et parties du pays.
  - La ville de Tiaret a des contraintes naturelles et artificielles qui handicapent sa voie d'extension.
  - La ville de Tiaret a une forme radioconcentrique et une voie d'extension ver le sud.
  
- ❖ Sur le plan socio-économique:
  - La ville de Tiaret a connu une croissance de la population très rapide.
  
- ❖ Sur le plan urbain:
  - La ville de Tiaret comprend 4 types d'habitat individuel, et des habitats collectifs avec une variété de formes, en particulier dans les zones d'extension cela est dû à la forte demande de logements.
  - La distribution irrégulière des équipements crée un embouteillage au centre ville. Ce qui peut être conclu par l'étude analytique du réseau de transports de la ville de Tiaret, que le réseau de transport urbain ne couvre pas toute la ville et marque une distribution déséquilibrée. Cela est dû à l'absence du plan de circulation et de transport de la ville.
  - La zaouïa de « sidi Khaled » a perdu sa valeur historique et devenue délaissée par la population.



## **CHAPITRE IV : PRESENTATION DE L'ANCIEN NOYAU ET L'ANALYSE DE SON RESEAU ROUTIER**

Introduction

- I- présentation du quartier sidi Khaled.
- II- L'étude urbaine du quartier.
- III- L'étude analytique de la zaouïa.

Conclusion

## Introduction

Les anciens quartiers résidentiels sont considérés, comme un miroir qui reflète l'image caractéristique d'une zone urbaine et son identité, de ses valeurs et de son patrimoine naturel.

La ville de Tiaret est l'une des villes algérienne, qui possède un vieux noyau urbain, malheureusement, ce dernier a perdu son prestige et sa valeur historique. Notamment le quartier « **Sidi Khaled** ».

pour mettre en exergue les caractéristiques de ce noyau, nous allons étaler les mécanismes relatifs au processus de son évolution et de sa dégradation. Ces derniers, seront présentés dans la phase analytique du quartier.

Cette étude analytique, nous permettra de connaître d'une part, les problèmes du quartier, d'autre part de dévoiler les facteurs qui affectent son bon fonctionnement notamment ceux relatifs à son réseau routier tel que l'enclavement qui complique son développement.

## I - LA PHASE ANALYTIQUE DU QUARTIER

A fin d'examiner l'exactitude des hypothèses formulées à partir de notre problématique, nous allons commencer par diagnostiquer l'état actuel du cas d'étude : " Quartier de Sidi Khaled".

Ce diagnostic, permettra de mettre en lumière les problèmes les plus importants, notamment de son réseau routier. et les raisons de son enclavement par rapport la ville.

## II- CHOIX DU PERIMETRE D'ETUDE

La présente phase d'analyse concerne une partie urbaine de l'ancien centre ville de Tiaret (**Quartier Sidi Khaled**).Le choix de ce fragment a été essentiellement motivé par les raisons suivantes:

- ❖ Situation stratégique du quartier sur le plan historique et structurel: comme il représente Le premier noyau de la ville de Tiaret, et le point de départ de son évolution urbaine
- ❖ le tissu urbain de ce noyau ne s'adapte pas à la vie moderne et marque une certaine marginalisation.



### **III- PRESENTATION DU PERIMETRE D'ETUDE**

**Sidi Khaled** est une partie prenante de la ville de Tiaret et ce depuis un siècle. Elle fait partie du paysage urbain, proche du centre ville et des zones d'habitation plus aisées,

Quartier fortement individualisé **Sidi-Khaled** est situé sur le versant Nord-Ouest qui domine le centre ville de Tiaret. Il s'étend sur une superficie totale de **3.03 ha**.

**Plan IV – 01 : La situation du quartier par-rapport la ville.**



**III- 1- Environnement immédiat:**

Le quartier de sidi Khaled est pratiquement isolé de la ville de Tiaret, il est considéré comme un vieux noyau, délaissé par la population, ce noyau se trouve à l'intersection d'un tissu ancien, et le nouveau Tiaret Le site se trouve au Nord-Ouest de la ville de Tiaret.

Il est délimité:

- ❖ Au nord : par la cité Besseghier.
- ❖ A l'est : par le centre ville.
- ❖ A l'ouest : par le lotissement **Sidi-Khaled** et mausolée de **Sidi-Khaled**.
- ❖ Au sud : par la cité iben khaldoune et la cité chaib.

**Plan IV – 02 : Environnement immédiat**

## IV- HISTORIQUE

Après avoir donné le coup de grâce en mai 1841 à Tagdempt, capitale de l'Etat d'Abdelkader, édifiée sur les vestiges de la nouvelle Tihert fondée par Ibn Rostoum, les Français s'installèrent sur les vestiges de l'ancienne Tihert et édifièrent une redoute. Ainsi que d'autres quartiers, connus actuellement, par le vieux noyau de Sidi Khaled « GRABA ».

Les khaldouï, dont l'ancêtre est arrivé sur les lieux vers 1780, vivaient au-delà de la colline opposée et sur laquelle nous retrouvons aujourd'hui le mausolée de Sidi Khaled.

L'histoire du quartier **Sidi-Khaled** est entièrement liée à la période coloniale. La réalisation des premières constructions datent de **1850**. Durant cette période quelques habitants fuyant les colons se sont abrités dans des grottes près du marabout **Sidi-Khaled**. Avec le temps ils ont construit, sur place, des habitations d'une façon anarchique, sans recours à des actes notariés. La pierre et la terre battue sont les principaux matériaux de construction. Les constructions de type " **Haouch** " sont basses, couvertes de toiture en pente de tuiles ou de zinc.

Le mausolée de Sidi Khaled domine aujourd'hui un grand quartier appelé « **El Graba** » par la population algérienne et « **village nègre** » par l'administration coloniale.

Dans l'ordre d'ancienneté « **El graba** » viendrait après « **la Redoute** » que les vieux Tiaretiens ont toujours appelé « **Elbled** », en ce sens que les premières familles algériennes ont toutes séjourné à l'intérieur de la barricade française avant que la cité ne se transforme en lieu malsain.

On s'accorde de dire que les premières maisons de la cité Sidi Khaled furent construites vers la moitié du **19<sup>ème</sup>** siècle. El graba, s'est adonné à un véritable alpinisme.

Après avoir accompli une véritable ascension, et d'autres aspects ; les maisons sont imbriquées les unes sur les autres et semblent avoir évolué au gré de la forme du terrain fait exclusivement de roche.

Des maisons surplombent d'autres, pêle-mêle, à tel point que le tout est à la fois excentrique et hétéroclite. Le tout prend forme d'un urbanisme qui s'est juré d'exclure la symétrie. Les parallèles sont une autre inconnue. Point de rue et encore moins de ruelles. Les passages, dont certains n'ont pas d'issue, s'érigent en un véritable labyrinthe pour distribuer plus d'un millier de logements qui s'effritent tous les jours malgré des tentatives individuelles de rénovation et de consolidation. (Belkhouja.A.1997)

Le terrain à topographie accidentée est une zone précédemment éparse et hors du périmètre urbain. Avec l'extension spatiale de la ville vers l'ouest, il s'y est intégré. Actuellement il est devenu une partie préoccupante de la ville où les conditions de vie sont mauvaises, notamment avec la hausse du taux de chômage et d'inflation.

## V- L'ETUDE SOCIO -ECONOMIQUE

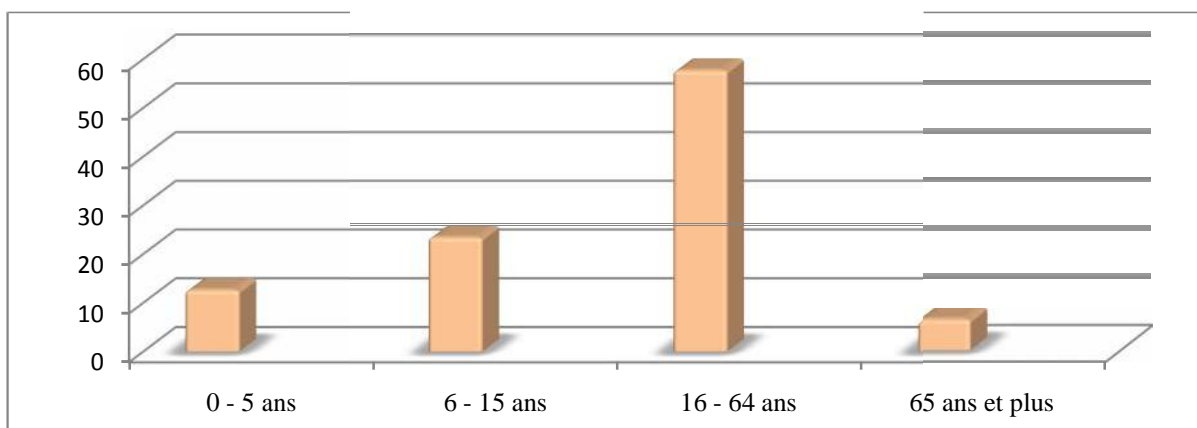
L'étude socio-économique est considérée un des éléments les plus importants qui doivent être identifiés dans toute intervention urbaine sur un quartier résidentiel, et ce, afin d'identifier les causes des problèmes ainsi que les solutions qui lui sont adéquates.

### V- 1- Population:

**Tableau- IV- 1: Répartition de la population par tranches d'âges**

Catégorie	0- 5 ans		6-15 ans		16-64 ans		65 ans et plus		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Nombre	209	12.65	387	23.44	953	57.72	102	6.19	1651	100

Source: PDAU et traitement de l'étudiante, 2015



**Fig- IV- 1: Répartition de la population par tranches d'âges**

Source: Réalisé par l'étudiante, 2015

A la lecture de ce tableau, on constate que la population recensée au niveau de la cité **Sidi-Khaled** est de **1651 habitants**.

La structure par âge montre l'extrême jeunesse de la population dont **36.09%** des habitants sont âgés entre (**0 – 15 ans**). Cette tranche d'âge nécessite une prise en charge en matière d'éducation, de soins, d'emploi et de logement.

Pour ce qui est de la population active théorique (en âge légal de travailler) celle-ci s'élève à **953 personnes**; soit **57.72%** de la population totale.

Concernant la population qui a dépassé l'âge théorique du travail, elle est considérée pour le fait une population à charge (retraîtée), elle représente une proportion de **6.19%** de l'ensemble.

### V- 2- la scolarisation:

D'après le PDAU l'on a recensé une population scolarisé de **357 élèves** âgés entre (**6 – 15 ans**); soit un taux de scolarisation de **92%**.

D'après le résultat obtenu, on remarque que, le taux de scolarisation est faible. Ce dernier peut s'expliquer d'une part, par la situation désastreuse des habitants de ce quartier et d'autre part, par la pauvreté dépassée de ces gens qui empêche la scolarisation de leurs enfants à l'âge de **6 ans** malgré la localisation des équipements scolaire qui est adéquate au niveau de ce quartier.

### V- 3- l'emploi:

Tableau- IV- 2: Répartition de la population active

Répartition de la population active	Population occupée		Population en chômage		Total	
	N	%	N	%	N	%
Nombre	199	56	157	44	356	100

Source: PDAU et traitement de l'étudiante, 2015

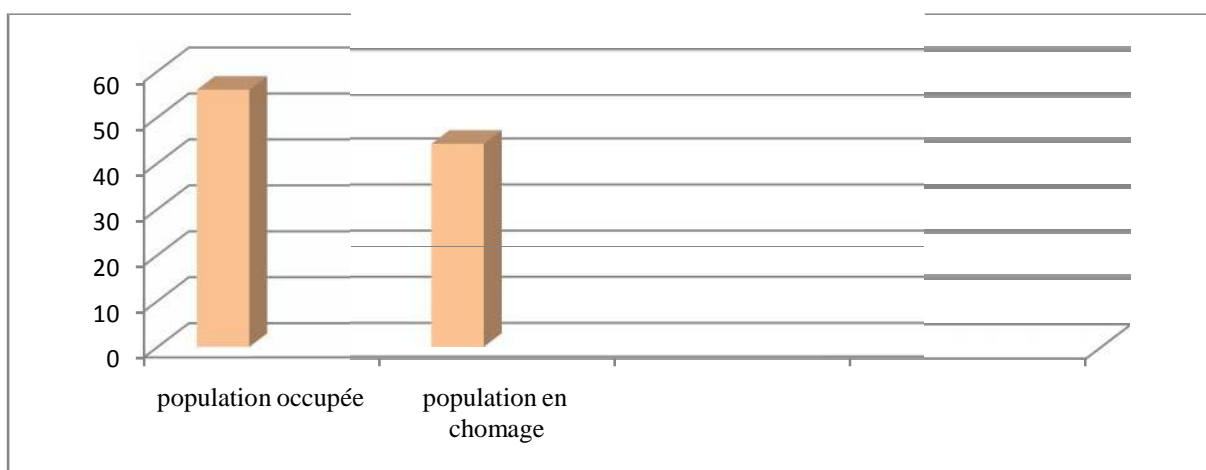


Fig- IV- 2: Répartition de la population active

Source: l'étudiante, 2015

Sur une population active théorique de **953 personnes**, la répartition selon les activités économiques nous donne les estimations suivantes:

La population occupée est de **199 personnes** dont **51 femmes**; soit **26%** de l'ensemble des occupés et une population sans emploi (en chômage) est de l'ordre de **157 personnes**; ce qui nous donne les taux suivants:

- ❖ Taux d'activité: **20.80%**.
- ❖ Taux d'occupation: **56%** de la population active qui est appréciable.
- ❖ Taux de chômage: **44%** de la population active qui est alarmant.

#### V- 4- l'habitat:

Le parc de logements est de **255 unités** dont **235 logements occupés**, **07 logements inhabités (vides)**, **01 logement en cours de construction** et enfin **12 logements** dont les ménages étaient absents lors du déroulement de notre enquête.

Les **235 logements occupés** sont composés de **341 ménages** et **468 pièces**; soit un taux d'occupation par logement T.O.L moyen de **7 personnes** par logement qui dépasse la norme nationale fixée à **6 personnes/logement**. Concernant le T.O.P taux d'occupation par pièce, il est de l'ordre de **4 personnes** et une T.M.M de **5 personnes** par ménage.

Tableau- IV- 3: Population et l'habitat

N	Population	Nombre de logement					Ménage	T.O.L	T.M.M
		occupés	inoc	c.c	Absents	Total			
-	1651	235	7	1	12	255	341	7	5

Source: PDAU et traitement de l'étudiante, 2015

- **Inoc:** inoccupés
- **C.c:** en cours de construction

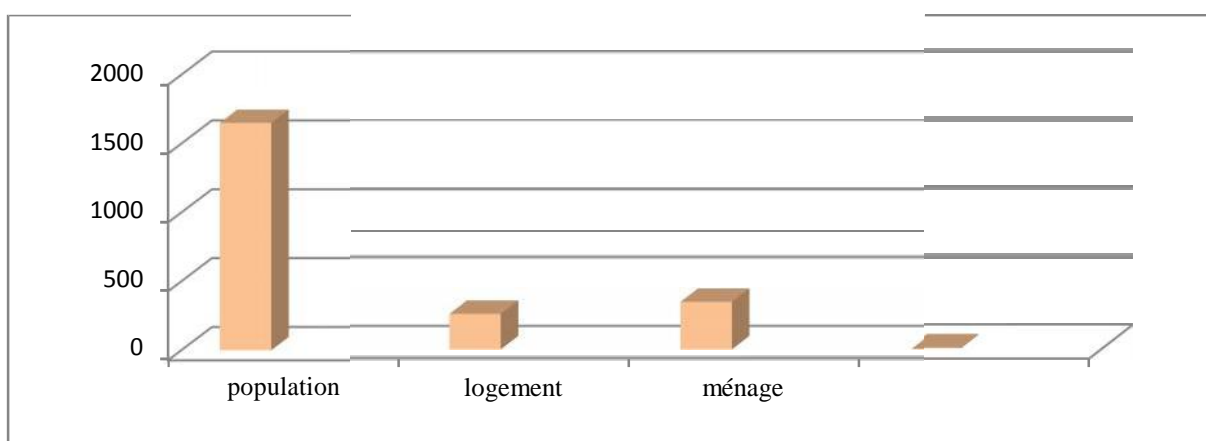


Fig- IV- 3: Population et parc de logement existant dans le quartier

Source: l'étudiante, 2015

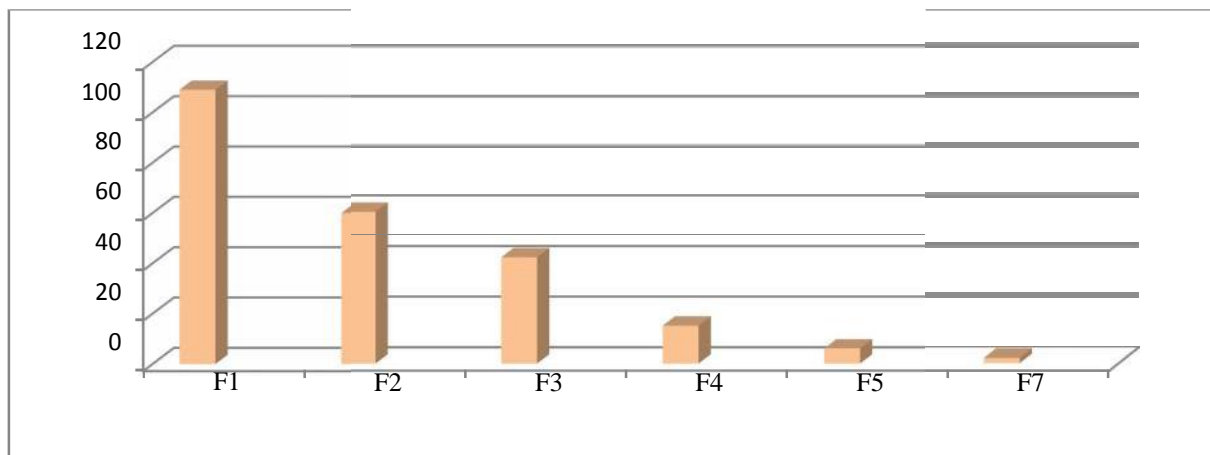
D'après ce tableau, on remarque que la moitié des logements sont caractérisés par une forte occupation des logements qui varie entre **7 à 10 personnes** par logement, excepté la deuxième moitié avec un T.O.L l'appréciable variable entre **4 à 6 pièces/logt.**

❖ **La taille de logement:**

**Tableau- IV- 4: Répartition par taille de logement**

N	Pièce sans fenêtre	Nombre de pièces	Taille de logement							T.O.P
			F1	F2	F3	F4	F5	F7	F9	
-	138	468	109	60	42	15	6	2	1	4

Source: PDAU et traitement de l'étudiante, 2015



**Fig- IV- 4: Répartition par la taille de logement**

Source: l'étudiante, 2015

Sur l'ensemble des vingt et un (**21 ilots**) composant le quartier **Sidi-Khaled**, on constate que, la plupart des logements sont composés d'une seule pièce dont on a recensé **109** logements. Sur les **468 pièces**, on a recensé un effectif de **138 pièces** sans fenêtre.

## VI- ETUDE URBAINE

Etude urbaine est l'un des éléments les plus importants de l'analyse urbaine:

### VI- 1- Quartier Sidi Khaled:

Sidi Khaled est un quartier des plus anciens de la ville de Tiaret, d'une superficie de **3.03 h**, avec une population de **1651 habitants**, et le nombre d'habitation **255 logt**, et à haute densité **84 logt/h**, Il contient mosquée et **Zaouïa Sidi Khaled**.

**Tableau- IV- 5: Répartition la densité d'habitation**

Zone d'étude	Surface	Population	N habitation	Densité
Sidi Khaled	3.03 h	1651	255 logt	84 logt/h

Source: PDAU et traitement de l'étudiante, 2015

### Plan IV – 03 :L'état actuel



**VI- 2- La nature juridique des sols:** L'assiette du terrain concerné par notre étude est de nature juridique communale.

**VI- 3- Topographie:** Niché au pied de l'immense et majestueuse falaise, du haut de ses **1118 m** d'altitude, **sidi Khaled**, domine toute la ville de Tiaret. Le terrain est accidenté, les pentes varient de **7 à 15%** avec par certain endroits des affleurements rocheux.

**Plan IV – 03 :L'état actuel**



**VI- 4- Bâti et non bâti:**

Bâti et non bâti présentent une mauvaise harmonie engendrée par l'absence des règles de composition qui doivent instaurer un rapport d'équilibre structurel entre les éléments.

**Tableau- IV- 6: les surfaces cadre bâti et non bâti**

<b>Zone d'étude</b>	<b>S . cadre bâti</b>	<b>Pourcentage</b>	<b>S . cadre non bâti</b>	<b>Pourcentage</b>	<b>Total</b>
<b>Sidi Khaled</b>	1.04 h	44%	1.99 h	66%	3.03 h

Source: l'étudiante, 2015

**Plan IV - 05 Cadre bâti et non bâti**

**VI- 5- Composition du tissu urbain:**

Le tissu est constitué essentiellement d'habitat à caractère individuel traditionnel, Les habitations de **sidi Khaled** présentent une très grande homogénéité typologique et morphologique.

Les maisons sont en dur, basse et entassées les unes aux autres sans alignement régulier le long de ruelles étroites. Elles sont sous équipées et de tailles réduites (inférieur à **25 m<sup>2</sup>**).

**Plan IV - 06: La typologie de l'habitat**

Les différences de parcellaire résultent des différents modes d'appropriation du sol:

- ❖ Selon un remplissage progressif par addition des pièces et d'étages.
- ❖ Selon l'augmentation du nombre d'occupants.
- ❖ Selon l'héritage ou les cessions de parts.

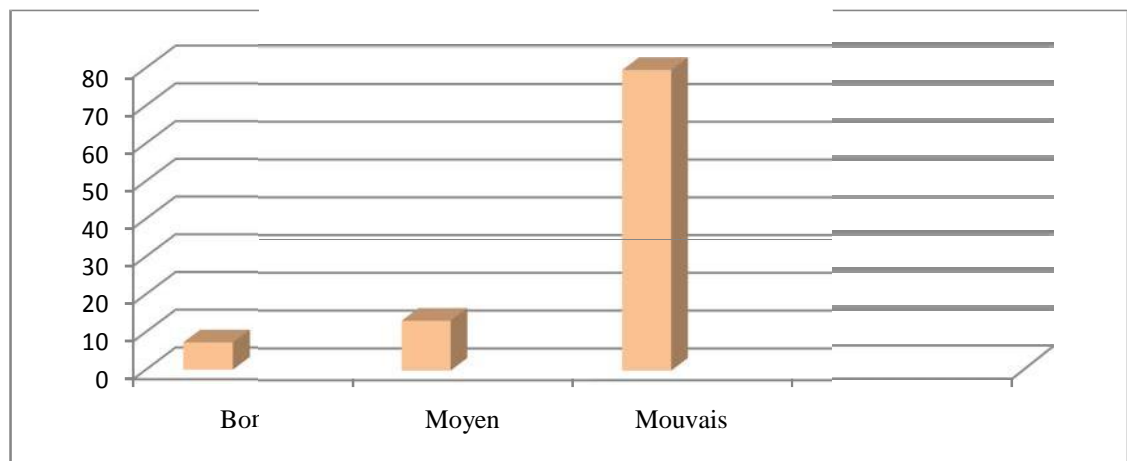
#### VI- 6- Etat du bâti:

Construit depuis **1850** le quartier est marqué par un vieillissement généralisé du parc logement qui n'a pas été entretenu jusqu'à ce jour.

**Tableau- IV-7: l'état du bâti**

Etat	Bon	%	Moyen	%	mauvais	%	total	%
Nombre	17	7.23	31	13.19	187	79.58	235	100

Source: l'étudiante, 2015



**Fig- IV-5: l'état du bâti**

Source: l'étudiante, 2015

**79.58%** des constructions sont en mauvais état avec une faiblesse générale du bâtiment, une fissuration des murs et un taux d'humidité élevé. Cette vétusté et insalubrité du parc logement appelle une démolition totale.

Le reste du parc logement, soit **7.23 %** dont **4%** uniquement sont en bon état, et **13.19 %** en moyen état nécessitent une réhabilitation (voir **plan n°7**).



Le cadre de vie des habitants s'est manifesté par un mécontentement général dû à la précarité et vétusté du cadre bâti et au manque de confort tant intérieur qu'extérieur, d'où la plupart des résidents, en particulier les jeunes, préfèrent quitter leur habitat, car ils considèrent que ce quartier est devenu un espace inadapté à la vie moderne.

D'autres préfèrent continuer d'y résider vue la proximité du centre-ville en maintenant l'espoir que les pouvoirs publics leur reconstruisent des logements sur place; quelques uns ont déjà commencé cette reconstruction sur place.

**Plan IV – 07 : L'état physique de l'habitat**

**VI- 7- Trame parcellaire:**

Le quartier est composé de **2** trames différentes. Une trame basé sur un tracé régulier dépendant et obéissant à un axe et l'autre basé sur un tracé irrégulier découlant d'une trame viaire labyrinthique dans laquelle les tracés n'ont pas été planifiés mais déterminés par les usages.

L'existence d'une rupture flagrante au niveau de la trame voire le plan ci- dessous.

**Plan IV – 08 : La trame parcellaire**

**VI- 8- Trame viaire:**

L'ensemble est représenté sous **2** deux formes de trames: régulière et irrégulière juxtaposée avec **2** deux systèmes de voiries distinctes à dimensions variées (largeur ou longueur).

La trame viaire quadrillée est indépendante de la forme courbe du relief.

**Plan IV – 09 : La trame viaire**

**VI- 9- Accessibilité:**




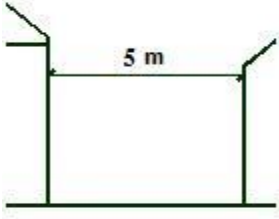
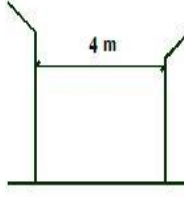
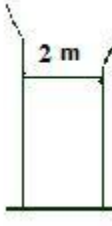



L'accessibilité se fait depuis les vois des **4 à 5m**

- ❖ **Classification des voies:** L'essentiel de la voirie se résume à 2 deux axes:
  - ❖ Principaux traversant le quartier d'Ouest en Est.
  - ❖ Les pénétrantes dans le sens Nord-Sud sont inexistantes: ruelles ou escaliers.

**Plan IV – 10 : Les différents systèmes de la voirie.**

- ❖ **Hiérarchisation dimensionnelle de la voirie:** Dimensions des voiries du quartier **Sidi Khaled** varient entre **5 m** et **4 m**, les impasses varient entre **1.5 m** et **2 m**

Tableau- IV- 8: Hiérarchisation dimensionnelle de la voirie

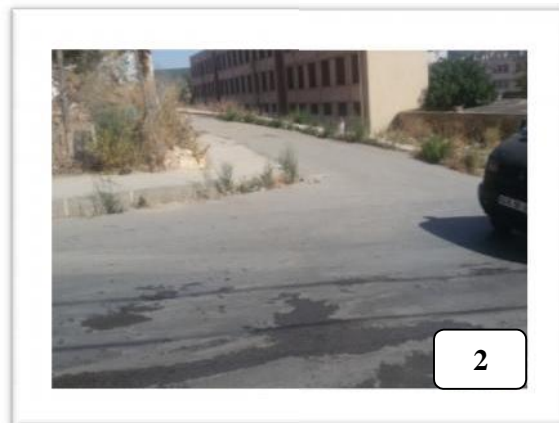
Types de voies	voie 5 m 	voie 4 m 	Impasse 
Coupe schématique			
Illustration			

Source: l'étudiante, 2015

- ❖ **Etat des voies:** l'état physique des voies joue un rôle important dans l'attractivité des quartiers, le quartier **Sidi Khaled** est répulsif des visiteurs vu l'existence de mauvaise voirie, notamment les impasses.  
Le quartier **Sidi Khaled** contient quelques bonnes voies dans sa limite, quant aux voies intérieures du quartier, elles sont, dans la plus part des cas, en moyen état, cependant il existe un nombre minimes d'autres voies intérieures en mauvais état.



**Voie en moyen état**



**voie en bon état**

**Illustration- IV- (1, 2): L'état des voies**  
Source: cliché de l'auteur.2015

**Plan IV – 11 : L'état des voiries**



Voie en mauvais état



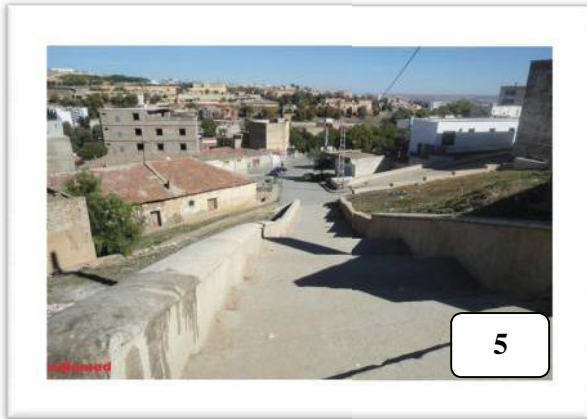
Impasses mauvais état

**Illustration- IV- (3, 4): L'état des voies**

Source: cliché de l'auteur.2015

**VI- 10- Etude de flux: Flux mécanique et piétons:** Accessibilité difficile: les voies d'accès sont réduites et non structurées, sauf pour les voies reliant le quartier **Sidi Khaled** à la cité Besseghier.

- On trouve que la majorité des habitants favorisent les ruelles et les escaliers pour accéder au quartier et au marabout **sidi Khaled**. Cela est due de la forte pente très éprouvante aux utilisateurs

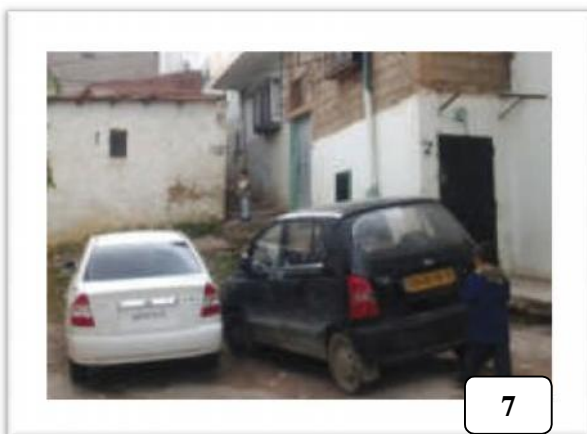


**Illustration- IV- (5, 6): Les escaliers du quartier**

Source: cliché de l'auteur.2015

**VI- 11- Parking:**

Dans le quartier de Sidi Khaled, on remarque l'inexistence de parkings et des lieux de stationnement, ce qui pousse la population à profiter des espaces vides pour le stationnement des véhicules.



**Illus- IV- (7, 8): Inexistence de parkings et de lieux de stationnement**

Source: cliché de l'étudiante, 2015

**VI- 12- Points de repères:**

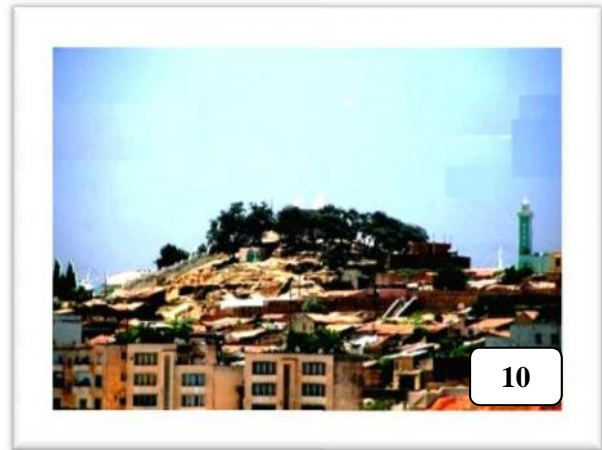
C'est un autre type de référence ponctuelle, qui est défini par des objets physiques (immeuble, boutique, montagne....). Parmi les références ponctuelles situées: **zaouia marabout Sidi-Khaled**.

**Plan VI- 12- Points de repères:**



9

Source: Par Google Earth, 2015



10

Source: cliché de l'auteur.2015

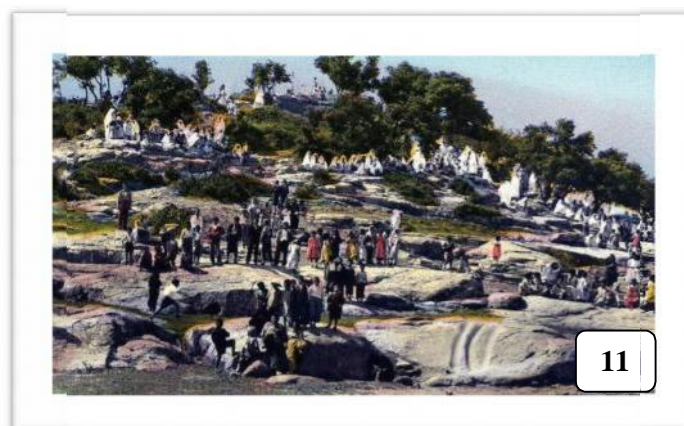
### Illustration- IV- (9, 10): situation de la zaouia Sidi-Khaled

#### VI- 12- 1: L'histoire zaouïa sidi Khaled:

Les khaldaoui, dont l'ancêtre est arrivé sur les lieux vers 1780, vivaient au-delà de la colline opposée et sur laquelle nous retrouvons aujourd'hui le mausolée de Sidi Khaled.

Le marabout sidi Khaled était le point de repère de la population Tiaretienne à l'époque coloniale. Ainsi est considéré comme un siège de la prise des décisions dans tous les domaines.

Le mausolée de sidi Khaled domine aujourd'hui un grand quartier appelé « **El Graba** » par la population algérienne et « **village nègre** » par l'administration coloniale



11

### Illustration- IV- 11: La zaouïa de sidi Khaled à l'époque coloniale

Source: www. Tiaret dans mon coeur.com

**VI- 12- 2: Description architecturale et urbaine de la zaouïa de sidi Khaled:** La zaouïa de sidi Khaled est de genre de la zaouïa maraboutique.

- ❖ **Les éléments structurants de la zaouïa:** La composition spatiale de la zaouïa de « **Sidi Khaled** » telle qu'elle se présente aujourd'hui est constituée de tombales des nobles familles ayant marquées l'histoire de la région.



**Illustration- IV- 12: les tombales des nobles familles.**

**Source:** le cliché de l'auteur.2015

- ❖ Un marabout surmontés d'une couple à profil hémicirculaire ou se rapprochant de ce profile: Deux pièces, la 1<sup>ère</sup> : abrite le mausolée du saint et la 2<sup>ème</sup> contient de la caisse du Ziara.



**Illustration- IV- 13: le mausolée du Sidi-Khaled** **Illustration- IV- 14: la caisse du Ziara**  
**Source:** Par le cliché de l'auteur.2015



**Illustration- IV- 15: Des portes sous forme des arcs**  
**Source:** Par le cliché de l'auteur.2015



**Illustration- IV- 16: Une place meublée avec des chaises en pierre**

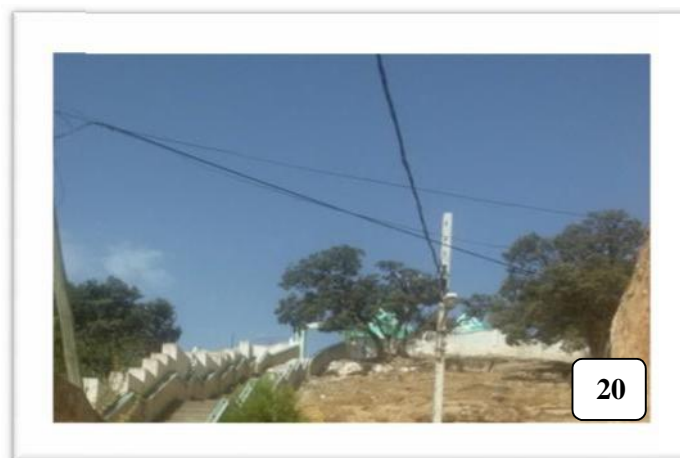
**Source:** cliché de l'auteur.20



**Illustration- IV- (17, 18): Les escaliers**

**Source:** cliché de l'auteur.2015

- ❖ **Elément végétal:** Les arbres le plus souvent consacrés sont les espèces autochtones ou le plus anciennement acclimatées: En premier lieu l'olivier, puis le caroubier, *Kharoub*.



**Illustration- IV- 20: les végétales**

**Source:** cliché de l'auteur.2015

**VI- 12- 3: La symbolique du rite :** Les rites renvoient à la manière dont les individus définissent leurs appartenances culturelles à travers un système singulier de représentations et de pratiques spatiotemporelles. La communauté Sidi Khaled avait alors son « **Lebraj** »,

un répertoire de chants et complaintes folkloriques. Comme les Gourara et karkabou Le rite du taureau et son immolation ne se pratiquent plus. Il fut abandonné depuis plusieurs années déjà. Ces pratiques comme: **waada** et des fêtes religieuses.



21



22

**Illustration- IV- 21: Les Gouraras**

**Illustration- IV- 22: Les karkabous**

**Source:** cliché de l'auteur.2015

**VI- 12- 4: L'état de la zaouïa :** D'après notre enquête, nous avons marqué un ensemble des problèmes sont comme suit:

- ❖ L'absence de la sécurité.
- ❖ L'absence de la propreté.
- ❖ Un manque des services au niveau de la zaouïa.
- ❖ Les problèmes d'accessibilité : manque de transport, les parkings...
- ❖ La zaouïa a perdu sa valeur par l'abondement des pratiques religieuses et les fêtes.



23

**Illustration- IV- 23: L'absence de la propreté**

**Source:** Réalisé par l'étudiante, 2015

**Conclusion:**

D'après cette partie analytique, nous avons pu élaborer quelques remarques qui se présentent comme suit :

- Une forte densité de population.
- Une forte densité de logement d'où un logement est occupé par plusieurs ménages.
- Le relief accidenté et qui présente de fortes pentes.
- Une insuffisance des artères reliant quartier **Sidi Khaled** au reste de la ville.
- Le manque de parking et de stationnement.
- L'aménagement des voies présente certaines anomalies : des voiries étroites qui handicapent l'intégration du transport en commun au quartier.
- Des voies étroites ne dépassent pas les 5 mètres ainsi que des trottoirs d'1 mètre.
- Un manque flagrant de services et de sécurité au niveau de la zaouïa.
- La zaouïa de Sidi Khaled nécessite un large aménagement pour récupérer sa valeur et son prestige historique.

## **CHAPITRE V: ANALYSE DU QUISTIONNAIRE**

Introduction

- I- présentation d'échantillon de l'enquête.
- II- l'analyse du questionnaire.

Conclusion



### **Introduction**

Dans la recherche scientifique, l'analyse est une phase obligatoire et indispensable. En effet, le diagnostic de la situation actuelle de tout projet urbain permet de connaître les différents aléas urbains auquel est confronté les quartiers étudiés.

Dans la présente recherche qui vise à désenclaver le quartier Sidi Khaled en le reliant au reste de la ville, par le biais d'une restructuration urbaine, l'enquête par questionnaire aux prés et des résidents et des visiteurs s'avère une technique très fructueuse. L'objet de ce chapitre est d'analyser les résultats obtenus par ce moyen d'investigation.



## I - PRESENTATION DE L'ECHANTILLON DE L'ENQUETE

Pour remédier au problème d'enclavement du quartier étudié, nous nous sommes appuyés sur des enquêtes, et des données théoriques. Nous avons distribué quatre-vingt (80) questionnaires dont quarante (40) sont adressés citoyens et quarante (40) autres sont destinés aux visiteurs du quartier. Distribué directement aux personnes interrogées, nous leur avons demandé de remplir le formulaire,

## II- L'analyse du questionnaire:

En vue d'atteindre de faire émerger les raisons auquel est confronté le transport urbain collectif au quartier, nous avons analysé le questionnaire. La première tranche de ce questionnaire va s'intéressée à l'analyse des enquêtés. Les résultats obtenus se présentent comme suit :

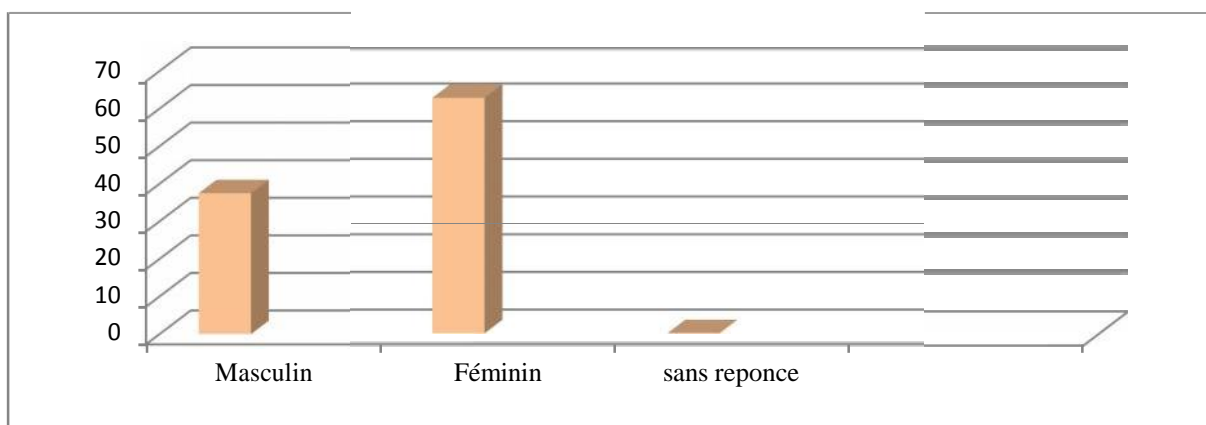
❖ **Sexe:** Les résultats de la participation des deux sexes sont les suivantes:

**Tableau- V- 9: sexe des usagers**

Le sexe	Nombre	Pourcentage %
Masculin	30	37.50
Féminin	50	62.50
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur.2015

**Fig- V-6: sexe des usagers**



Source: Auteur, 2015

Selon les résultats obtenus, le rapport de la participation du deux sexes a été convenable. Notamment le sexe féminin. Où le pourcentage du sexe masculin a atteint un pourcentage de **37.50%**, Alors que la participation féminine a atteint **62.50%**.

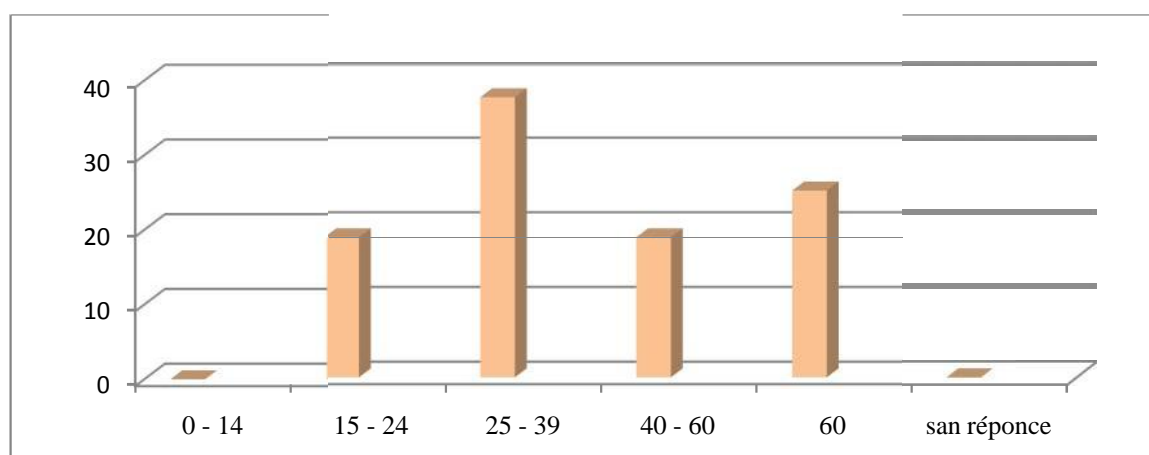
❖ **L'âge:** Les résultats de la participation d'âge dans ce questionnaire sont les suivantes:

**Tableau- V- 10: l'âge des usagers**

L'âge	Nombre	Pourcentage %
0-14	-	00
15-24	15	18.75
25-39	30	37.50
40-60	15	18.75
+60	20	25
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

**Fig- V-7: l'âge des usagers**



Source: Auteur, 2015

Selon les résultats obtenus, l'âge des usagers sont limité en cinq catégories. Qui représentent tous les segments de la société.

La catégorie (**25-39**) représente la catégorie des jeunes, Où il a obtenu la plus grande attribution estimé à **37.50%**. Quant à la deuxième catégorie (**+60**), elle a atteint un pourcentage de **25%**. Alors que nous avons enregistré une égalité de la catégorie (**15-25**) et (**40-60**).et une participation de **00%** des enfants.

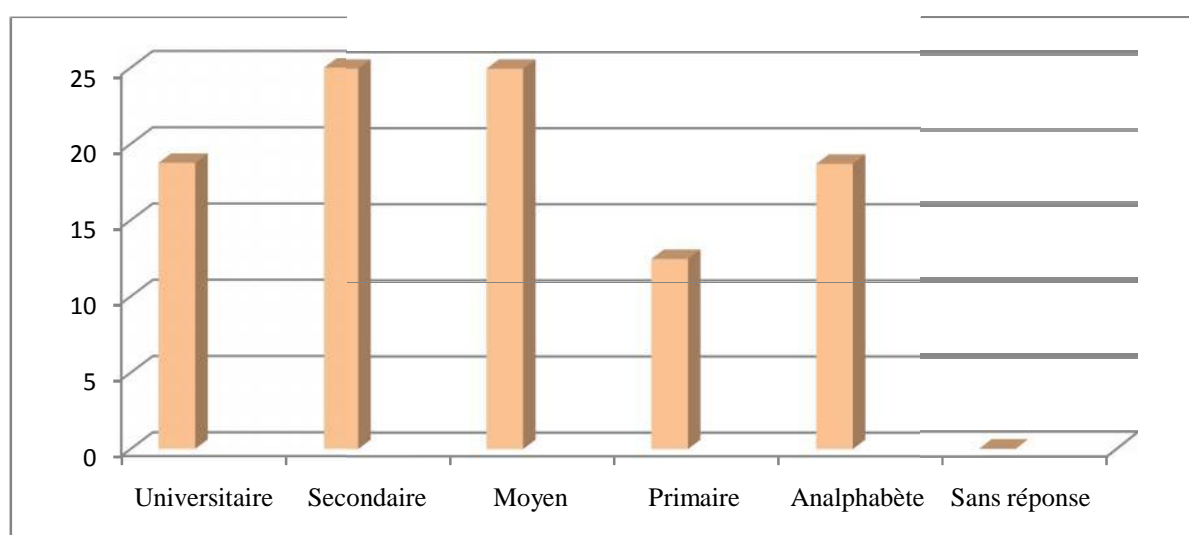
- ❖ **Le niveau d'enseignement:** le niveau d'enseignement des participants a été comme suit:

**Tableau- V- 11: Le niveau d'enseignement des usagers**

Le niveau d'enseignement	Le nombre	Pourcentage%
Universitaire	15	18.75
Secondaire	20	25
Moyen	20	25
Primaire	10	12.50
Analphabète	15	18.75
Sans réponse	-	00
<b>Nombre total</b>	<b>80</b>	<b>100</b>

Source: Auteur, 2015

**Fig- V-8: Le niveau d'enseignement des usagers**



Source: Auteur, 2015

Le pourcentage du niveau moyen et secondaire a atteint **25%** cette participation avait une attribution dominante. Alors que nous avons enregistré une égalité du niveau universitaire et celui des analphabètes. Alors que l'attribution du niveau primaire est estimée à **12.50%**.

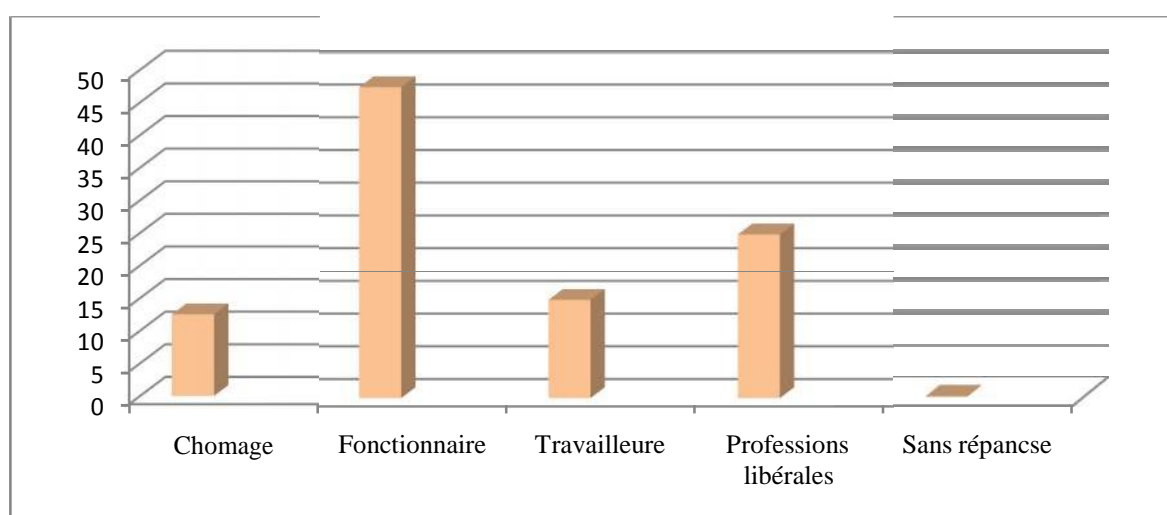
❖ **Situation professionnelle:** la profession des usagés a été comme suit:

**Tableau- V- 12: la profession des usagés**

Profession	Nombre	ourcentage%
Chômeur	10	12.50
Fonctionnaire	38	47.50
Travailleur	12	15
Professions libéral s	20	25
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

**Fig- V-9: la profession des usagés**



Source: Auteur, 2015

La proportion des fonctionnaires est estimée à **47.50%**. Tandis que, la catégorie des travailleurs (sans préciser la nature de leur travail), a atteint le **15%**. Quant à les à celle des professions libérales, elle était égale à **25%**. Où nous avons enregistré un pourcentage de : **12.50%** concernant la catégorie des chômeurs.

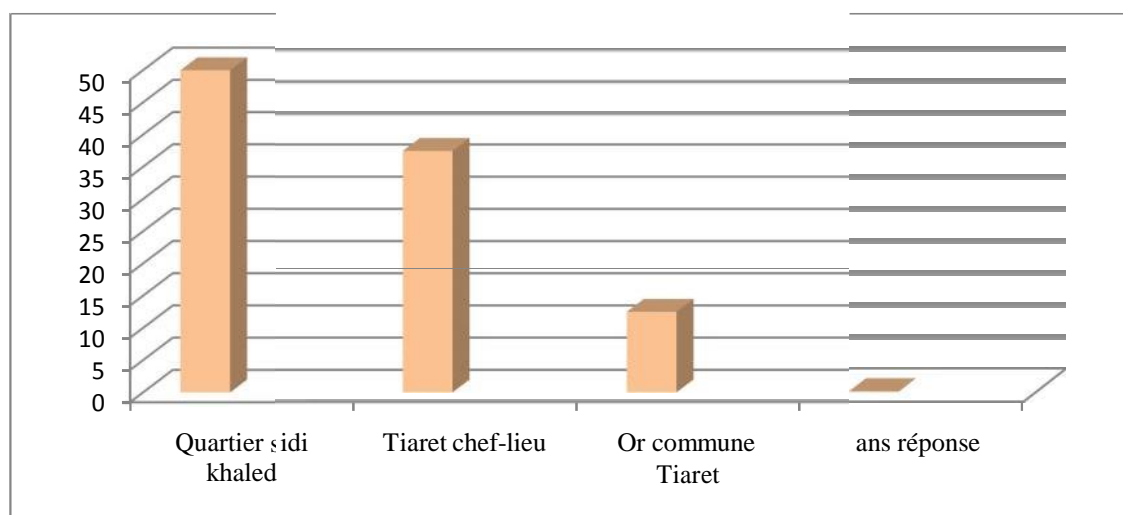
❖ **Lieu de résidence** : La résidence des usagés était comme suit:

**Tableau- V- 13: la résidence des usagés**

Lieu de résidence	Nombre	Pourcentage%
Quartier sidi Khaled	40	50
Tiaret chef-lieu	30	37.5
Or commune « Tiaret »	10	12.5
Sans réponse	-	00
<b>Nombre total</b>	<b>80</b>	<b>100</b>

Source: Auteur, 2015

**Fig- V-10: la résidence des usagés**



Source: Auteur, 2015

La proportion des habitants du quartier est estimée à **50%**, Alors que le pourcentage des habitants des autres quartiers de la ville estimé à **37.5%**. Quand au pourcentage des habitants or commune étaient **12.5%**.

À la lumière de ces résultats nous avons constaté que le quartier « **Sidi Khaled** » est très visité par les habitants des autres quartiers ainsi que ceux des communes environnantes ce qui nous permet de le considéré comme un point attrayant dans la ville de Tiaret.

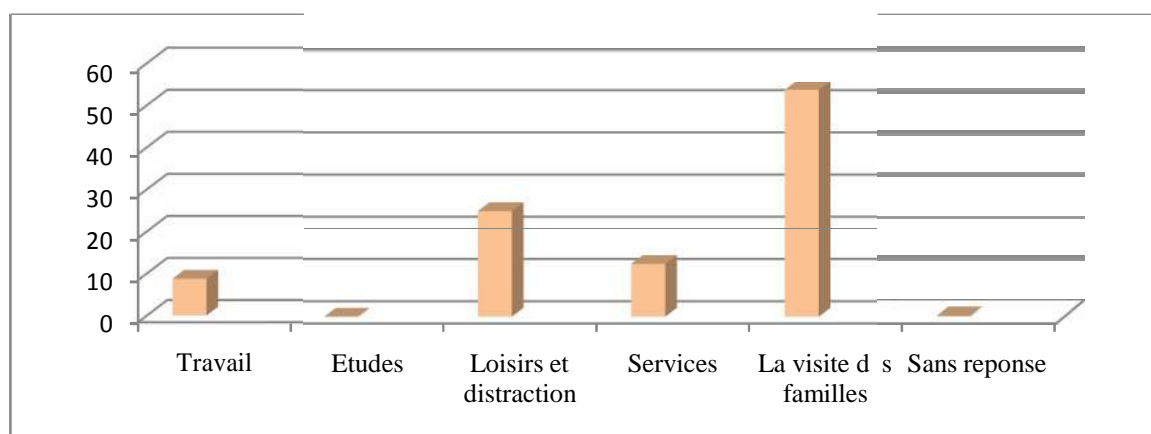
## ❖ Les motifs de déplacements:

Tableau- V- 14: Les motifs de déplacements des usagés

Les motifs de déplacements	Nombre	ourcentage%
Travail	07	8.75
Etudes	00	00
Loisirs et distra tion	20	25
Services	10	12.5
La visite des fa illes	43	53.75
Sans répons e	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

Fig- V-11: Les motifs de déplacements des usagés



Source: Auteur, 2015

A travers cette question posée, aux habitants et aux visiteurs, Nous remarquons que la plupart, soit 53,7%, des personnes interrogées se déplacent pour des raisons familiales

Tandis que la raison du loisir et distraction vient en deuxième lieu avec un taux de 25%. Les services de premières nécessités viennent en troisième position avec un pourcentage de 12.5%

En ce qui concerne la raison des études, on trouve que le quartier souffre d'un manque flagrant en matière d'établissements scolaires, ce qui a conduit à enregistrer un pourcentage de 00%.

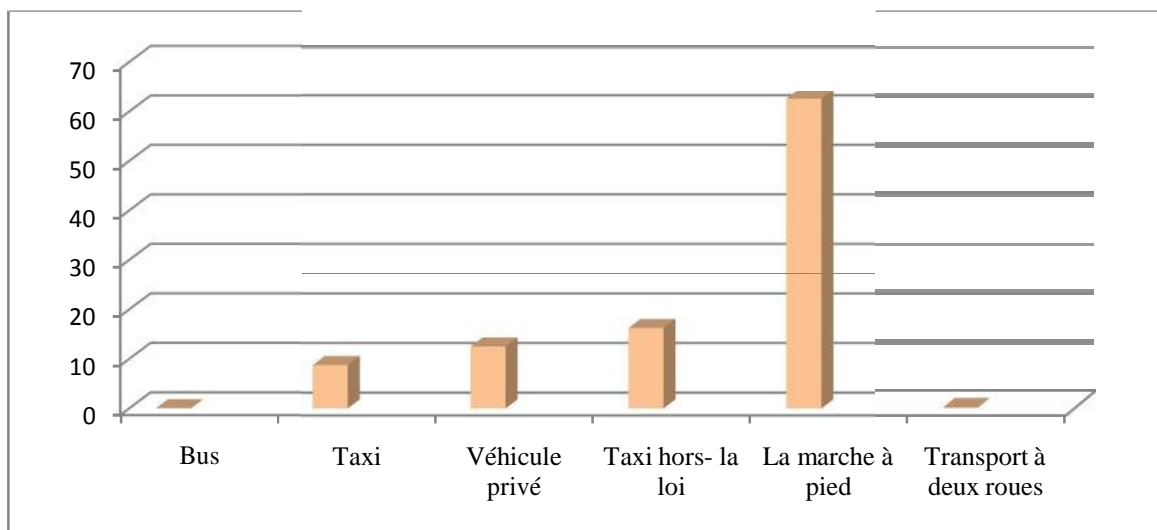
❖ **Le mode de transport:** Le mode du transport utilisé était comme suit:

**Tableau- V- 15: Le mode du transport utilisé des usagés**

Le moyen du transport utilisé	Nombre	Pourcentage%
Bus	00	00
Taxi	07	8.75
Véhicule privé	10	12.5
Taxi hors-la loi: clandestin	13	16.25
La marche à pied	50	62.5
Transport à deux roues	00	00
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

**Fig- V-12: Le mode du transport utilisé des usagés**



Source: Auteur, 2015

Les réponses de cette enquête, montrent que le moyen du transport le plus utilisé est le taxi clandestin parallèle estimé à un pourcentage de **16.25%**, tandis que l'utilisation des taxis de service autorisés était de **8.75%**. Nous avons enregistré une absence totale de l'utilisation des bus. Cela montre que le quartier « **Sidi Khaled** » est non lié à des lignes de transport urbain, et la majorité des habitants préfèrent la marche à pied, avec un pourcentage estimé à **62.5 %**. Ceci est dû à l'étroitesse des rues et les fortes pentes qui caractérisent le quartier.

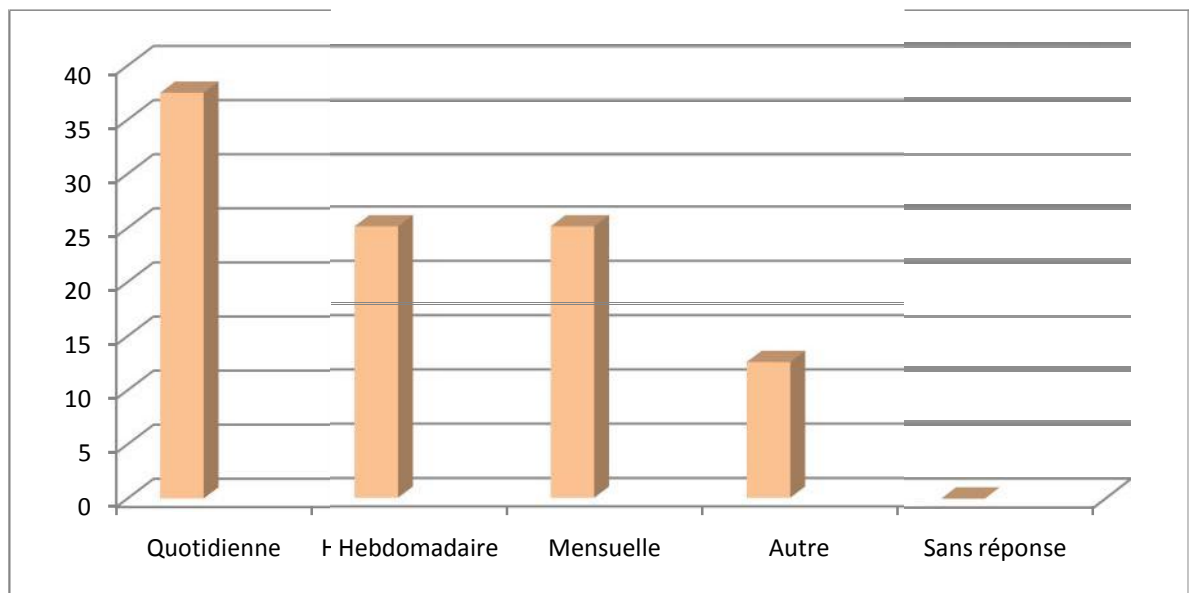
❖ **Les fréquences des déplacements au quartier:** la fréquentation au quartier était comme suit:

Tableau- V- 16: Les fréquences des déplacements au quartier des usagés

La fréquence au quartier	Nombre	Pourcentage %
Quotidienne	30	37.50
Hebdomadaire	20	25
Mensuelle	20	25
Autre	10	12.50
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

Fig - V-13: Les fréquences des déplacements au quartier des usagés



Source: Auteur, 2015

L'analyse de ce point montre que la fréquence quotidienne attribuée aux habitants du quartier atteint le **37.5%**, ainsi que nous avons enregistré une égalité des fréquences hebdomadaires et mensuelles avec un pourcentage de **25%**, ces fréquences représentées par dans des visites des familiales, d'autres besoins et de notamment la visiter le tombeau de « **Sidi Khaled** ». Les autres fréquences liées à quoi ??? étaient de **10%**.

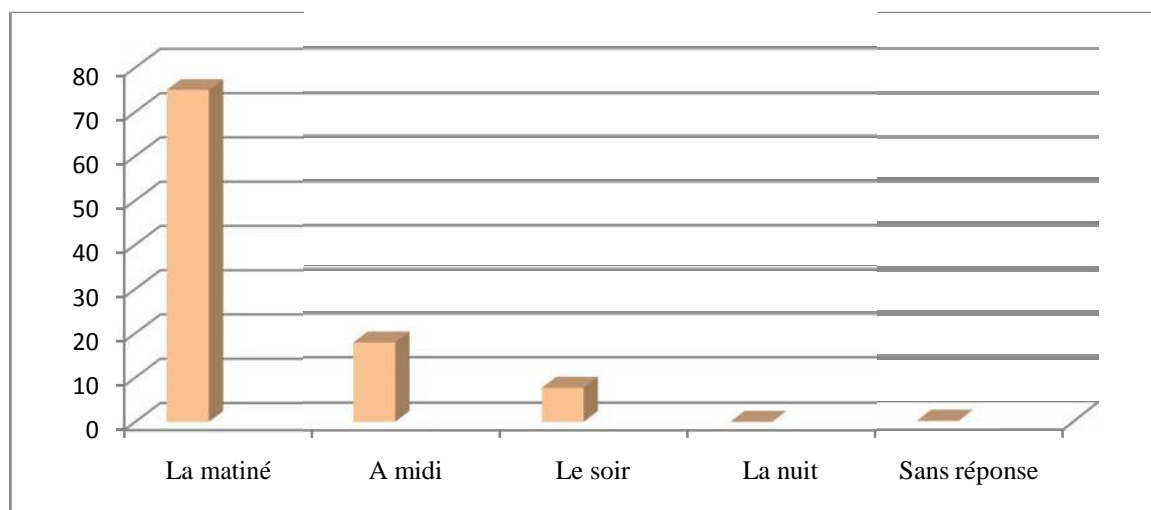
- ❖ **les tranches horaires de la mobilité** : selon le questionnaire les horaires de la mobilité sont comme suit:

Tableau- V- 17: les tranches horaires de la mobilité des usagés

Le temps de la mobilité	Nombre	Pourcentage %
La matiné	60	75
A midi	14	17.5
Le soir	06	7.5
La nuit	00	00
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

Fig- V-14: les tranches horaires de la mobilité des usagés



Source: Auteur, 2015

D'après les réponses des personnes interrogées, nous avons remarqué une dynamique dans la matinée atteint un pourcentage de **75%**. Ensuite, ce déplacement commence à diminuer, à midi estimé à **17.5%**, le soir estimé à **7.5%**, et la nuit estimé à **00%**. Ceci est dû de l'insécurité dans le quartier.

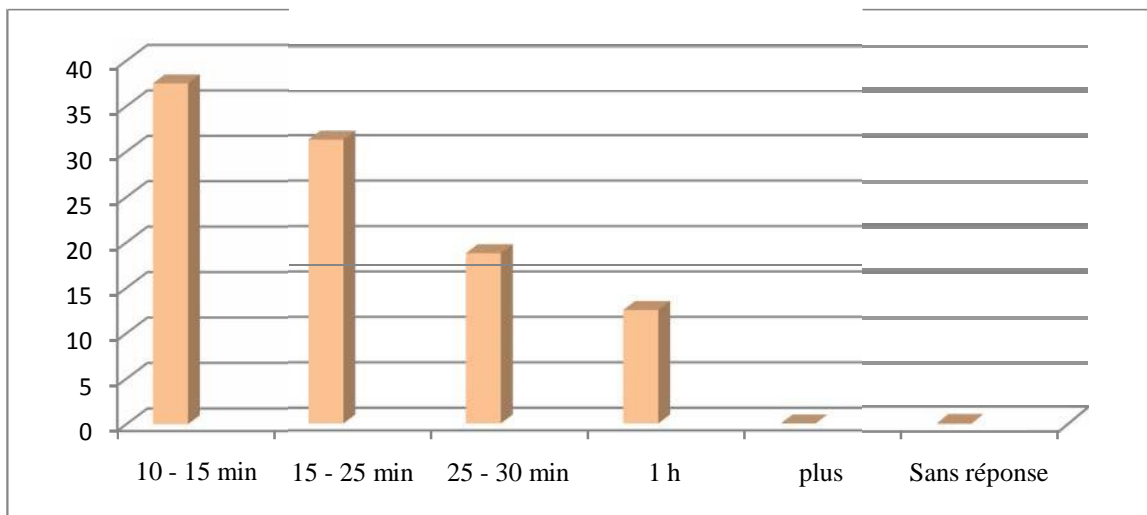
#### ❖ Le temps de parcours:

Tableau- V- 18: Le temps de parcours des usagés

Le temps de parcours :	Nombre	Pourcentage %
10 -15min	30	37.5
15-25min	25	31.25
25-30min	15	18.75
1h	10	12.5
plus	00	00
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

Fig- V-15: Le temps de parcours des usagés



Source: Auteur, 2015

À travers cette formule, nous avons constaté qu'il ya une différence de temps de parcours Cette différence est due à la distance entre le point de départ et le point d'arrivée.

Nous remarquons aussi que l'absence de moyens de transport influe sur le temps de déplacement. Notamment « **la marche à pied** ».

nous avons enregistré les proportions suivantes: **37.5%** pour (10-15min), **31.25%** pour (15-25min), **18.75%** pour (25-30min) et **12.5%** pour (1h).

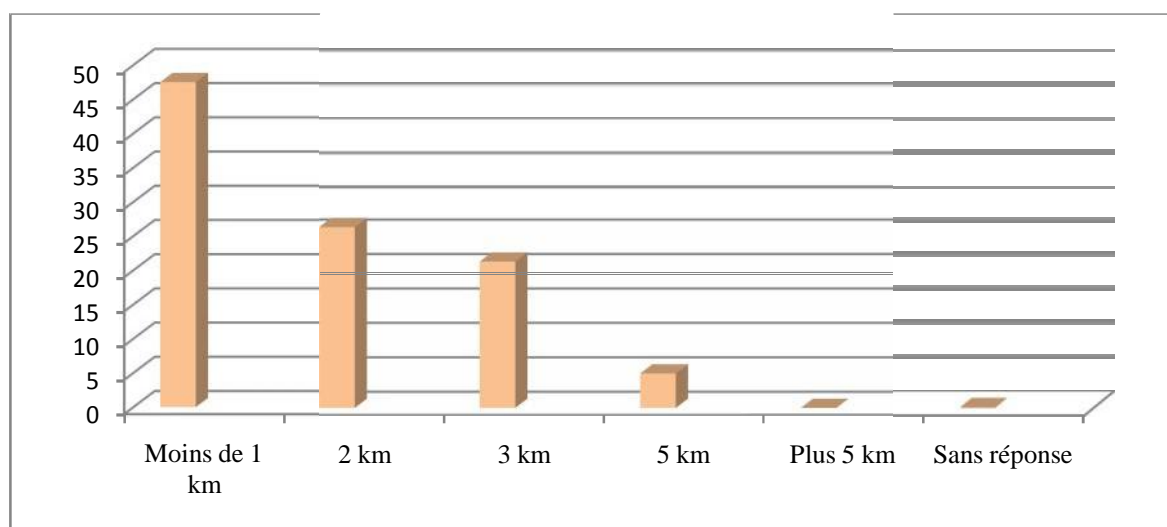
❖ **La distance parcourue** : les distances parcourues sont comme suit:

**Tableau- V- 19: La distance parcourue des usagés**

La distance parcourue	Nombre	Pourcentage %
Moins de 1km	38	47.5
2km	21	26.25
3 km	17	21.25
5km	04	5
Plus5 km	00	00
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

**Fig- V-16: La distance parcourue des usagés**



Source: Auteur, 2015

Les données indiquent, qu'il ya des impacts et interactions, où ces effets varient selon les besoins de la personne interrogée (travail, études, le commerce, la randonnée, .....), que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du quartier.

Nous constatons que la plus grande distance parcourue par le questionné est à **5km** de **05%**, Alors que le plus grand pourcentage de **47,50%**, pour une distance de moins d'**1 km**. Ensuite, la deuxième place d'un pourcentage de **26,25%** pour une distance de **2km**, Quant à la **3<sup>ème</sup>** place nous avons enregistré un pourcentage de **21.25%** pour une distance de **3km**.

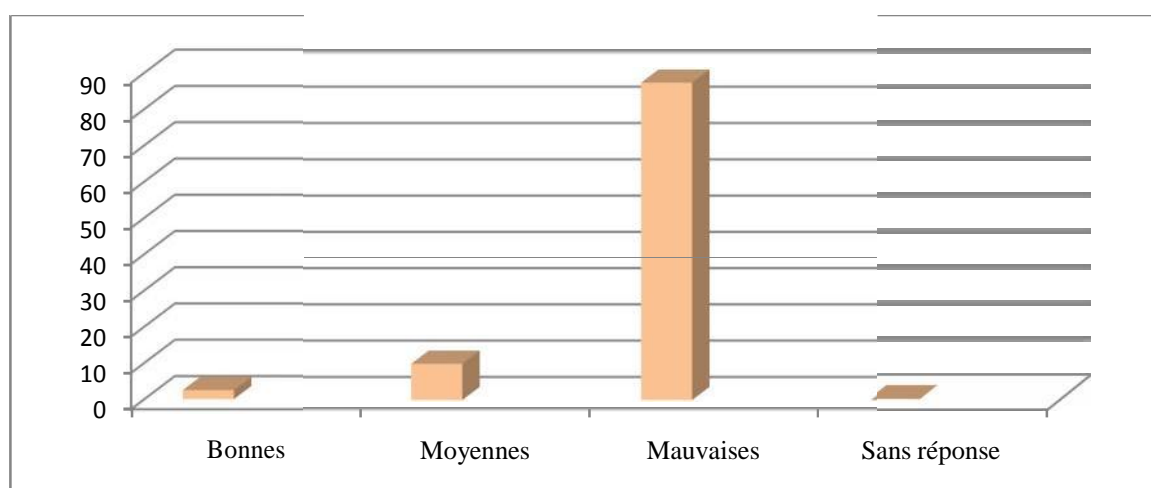
- ❖ **Les conditions de la mobilité:** d'après l'enquête, les conditions de la mobilité étaient comme suit:

**Tableau- V- 20: Les conditions de la mobilité des usagés**

Les conditions de la mobilité	Nombre	Pourcentage %
Bonnes	02	2.5
Moyennes	08	10
Mauvais s	70	87.5
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

**Fig- V-17: Les conditions de la mobilité des usagés**



Source: Auteur, 2015

C'est bien dommage, d'enregistrer cette proportion de **87.5%**, qui présente le nombre des participants qui ne sont pas satisfaits et qui souffrent des mauvaises conditions de la mobilité au quartier. Cela est dû d'absence des moyens du transport et leur dépendance à la marche à pied. Alors que la proportion de bonnes et moyennes conditions était de **2.5%** à **10%**. Notamment pour les personnes qui ont un salaire élevé, et qui ont des voitures privée

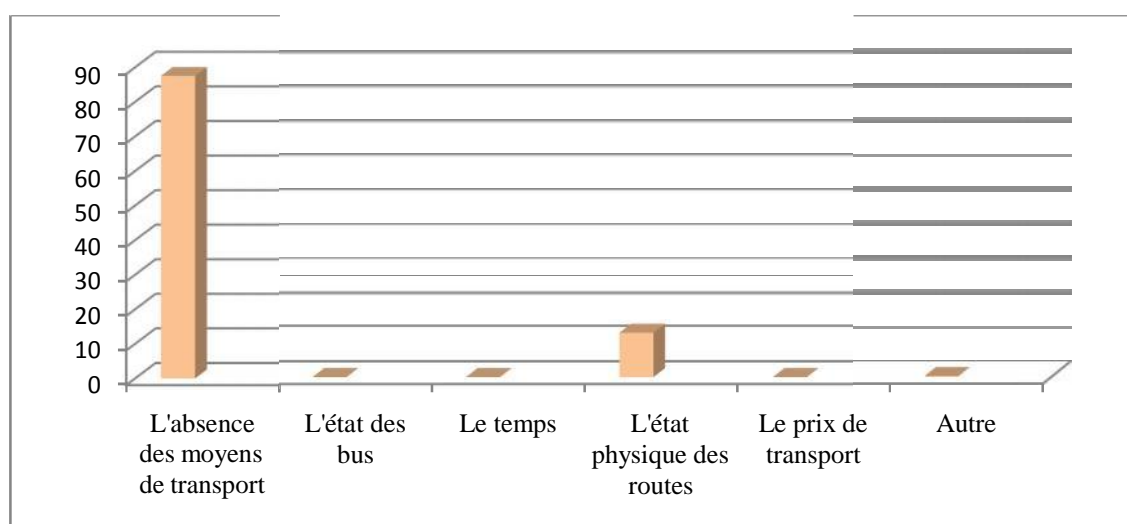
- ❖ **Les problèmes de la mobilité:** d'après l'enquête nous avons marqué de nombreuses problèmes sont comme suit:

**Tableau- V- 21: Les problèmes de la mobilité des usagés**

Les problèmes de la mobilité	Nombre	Pourcentage %
L'absence des moyens de transport	70	87.5
L'état des bus	00	00
Le temps	00	00
L'état physique des routes	10	12.5
Le prix de transport	00	00
Autres	00	00
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

**Fig- V-18: Les problèmes de la mobilité des usagés**



Source: Auteur, 2015

À travers les données collectées, nous avons constaté que le quartier Sidi Khaled souffre de deux problèmes importants, le 1<sup>er</sup> : un manque flagrant des moyens du transport, notamment les moyens du transport en commun. Ce qui a conduit à l'isolement du quartier, et cela est indiqué par la proportion de **87,50%**. Le 2<sup>ème</sup> problème enregistré est : l'état dégradé des routes avec un pourcentage de **12.5%**.

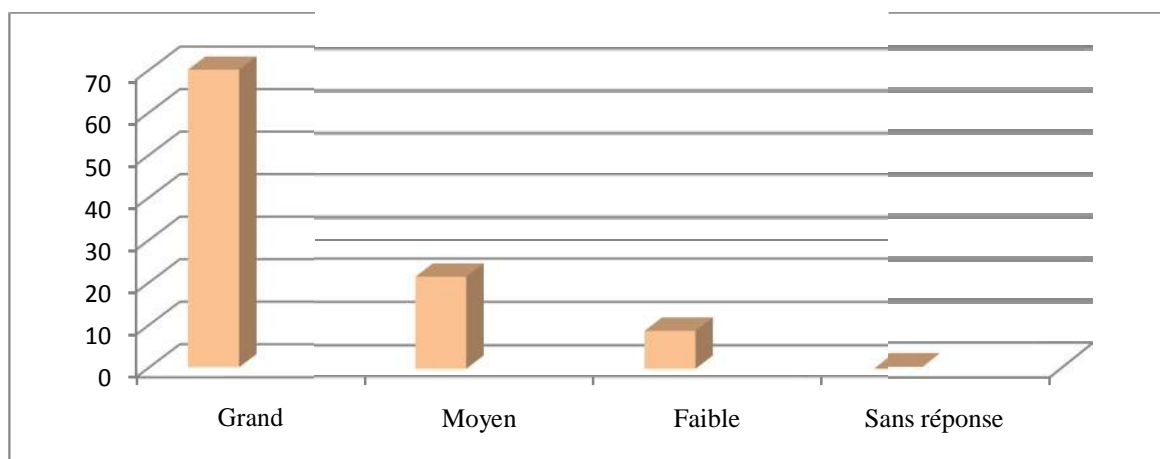
❖ **L'état général du quartier:** les réponses étaient comme suit:

**Tableau- V- 22: Le volume de la dégradation de quartier des usagés**

Le volume de la dégradation de quartier	Nombre	Pourcentage %
Grand	56	70
Moyen	17	21.25
Faible	07	8.75
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

**Fig- V-19: Le volume de la dégradation de quartier des usagés**



Source: Auteur, 2015

Les réponses confirment que l'état de la dégradation du quartier est grand avec une proportion estimée à **70%**, d'un état moyen avec un pourcentage estimé à **21.25%** et de faible état par **8.75%**.

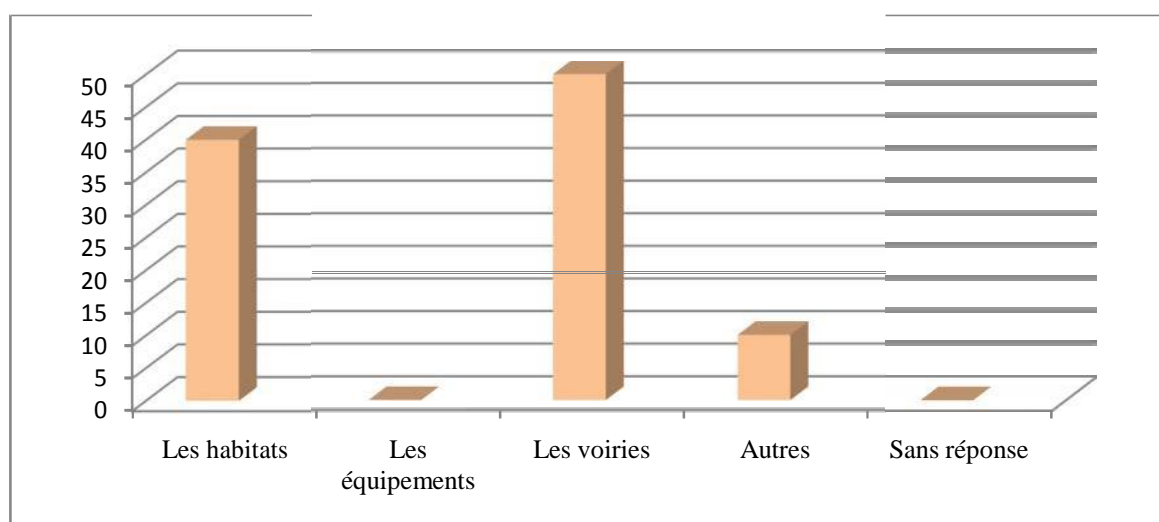
❖ Les aspects de la détérioration: représenté en:

Tableau- V- 23: Les aspects de la détérioration des usagés

La dégradation touche	Nombre	Pourcentage %
L'habitat individuel	32	40
Les équipements	00	00
Les voiries	40	50
Autres	08	10
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

Fig- V- 20: Les aspects de la détérioration des usagés



Source: Auteur, 2015

Les réponses confirment Qu'il ya une détérioration significative dans les rues et ceci est indiqué par un pourcentage de **50%**. Quant à la détérioration qui concerne l'habitat individuel, elle est estimée à **40%**. Nous avons enregistré que **8%** des questionnés perçoivent la détérioration au niveau de trottoirs, de l'éclairage public existant .....etc.).

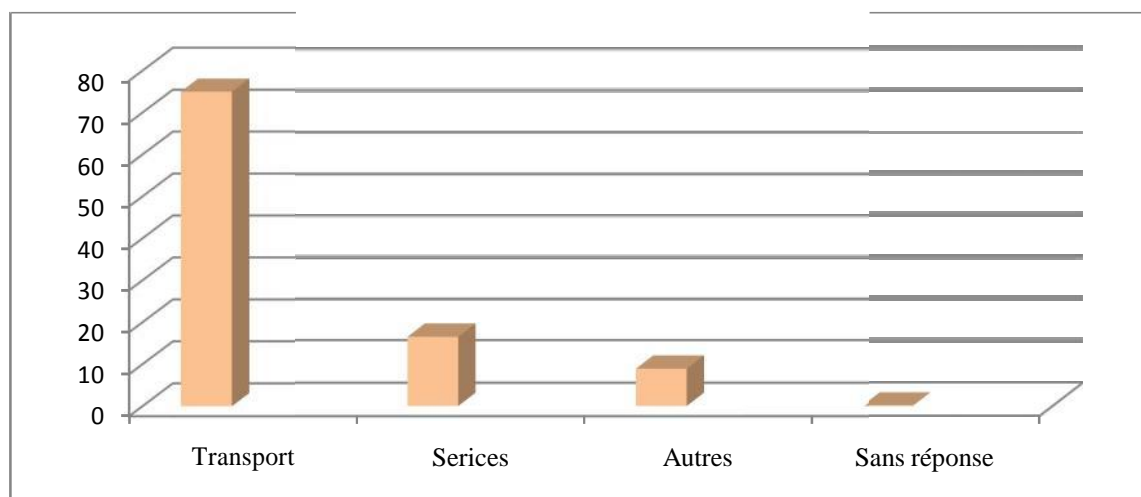
## ❖ Les besoins du quartier:

Tableau- V- 24: Les besoins du quartier des usagés

Le quartier souffre d'un manque au niveau de :	Nombre	Pourcentage %
Transport	60	75
Services	13	16.25
Autres	07	8.75
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

Fig- V- 21: Les besoins du quartier des usagés



Source: Auteur, 2015

À travers le questionnaire, nous avons constaté, que le manque important subi par le quartier est celui relatif au transport, ce qui a un impact significatif sur l'enclavement du quartier. Cela a été confirmé par le pourcentage estimé à **75%**, Alors que le manque des services estimé à **16.25%** montre que le quartier n'a aucune activité commerciale.

Nous avons enregistré un pourcentage de **8.75%** qui concerne le manque des autres besoins comme : eau potable, la sécurité..... et donc le quartier est devenu une zone enclavée et repoussante.

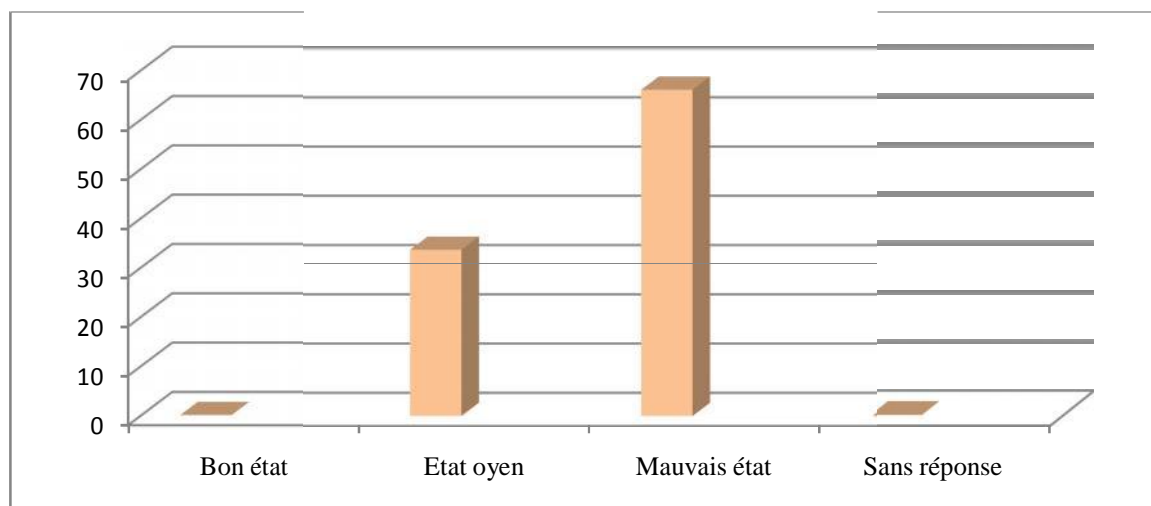
❖ L'état actuel de la zaouïa de « Sidi Khaled »: les réponses étaient comme suit:

Tableau- V- 25: L'état actuel de la zaouïa de « Sidi Khaled » des usagés

L'état actuel de la zaouïa	Nombre	Pourcentage %
Bon état	00	00
Etat moyen	27	33.75
Mauvais état	53	66.25
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

Fig- V- 22: L'état actuel de la zaouïa de « Sidi Khaled » des usagés



Source: Auteur, 2015

La plupart des questionnés confirme l'état dégradé de la zaouïa avec un pourcentage estimé à **66.25%**, quant à la proportion d'état, elle est estimée à **33.75%**. Donc la zaouïa de Sidi Khaled est en mauvais état malgré sa valeur et son prestige.

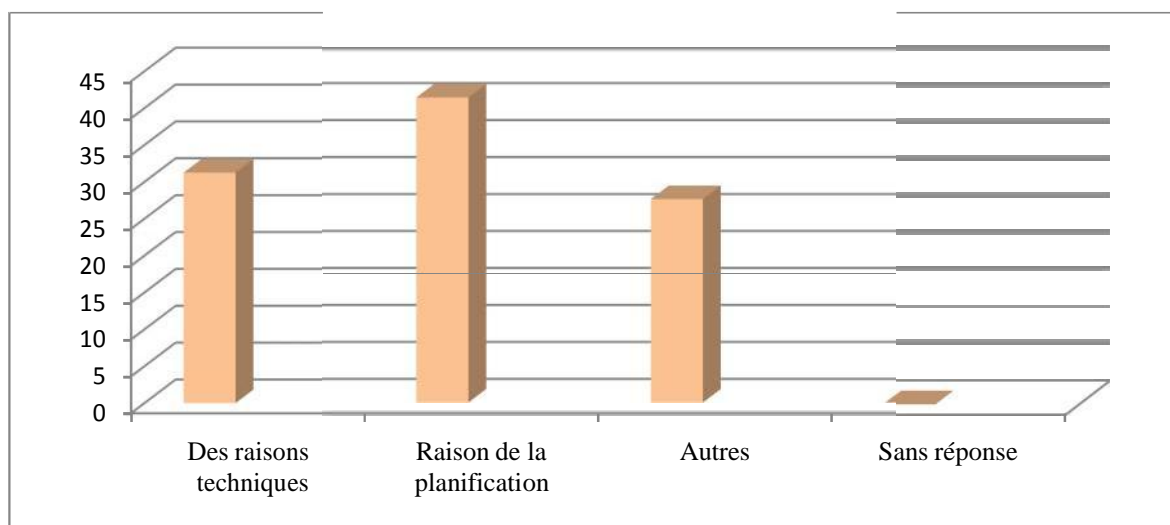
❖ Les raisons de la dégradation de la zaouïa selon les usages:

Tableau- V- 26: Les raisons de la dégradation de la zaouïa selon les usages

Les raisons de la dégradation de la zaouïa	Nombre	Pourcentage %
Des raisons techniques	25	31.25
Raison de l planification	33	41.25
A tres	22	27.5
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

Source: Auteur, 2015

Fig- V- 23: Les raisons de la dégradation de la zaouïa selon les usages



Source: Auteur, 2015

Les raisons de cette dégradation étaient diverses d'après les réponses collectées. Où nous avons enregistré un pourcentage estimé à **31.5%** pour ceux qui voient que la dégradation revient à des raisons techniques comme : (la gestion ; maintenance et négligence), tandis que les **41.25%** voient que les raisons sont dues à la mauvaises planification et à un manque d'aménagement extérieur ; les entrée ; les sortie..... Ainsi que nous avons enregistré un pourcentage de **27.5 %** pour des autres raisons comme: les festivals, waada... éloges religieuse et ce qu'on appelle Gourara...Etc.

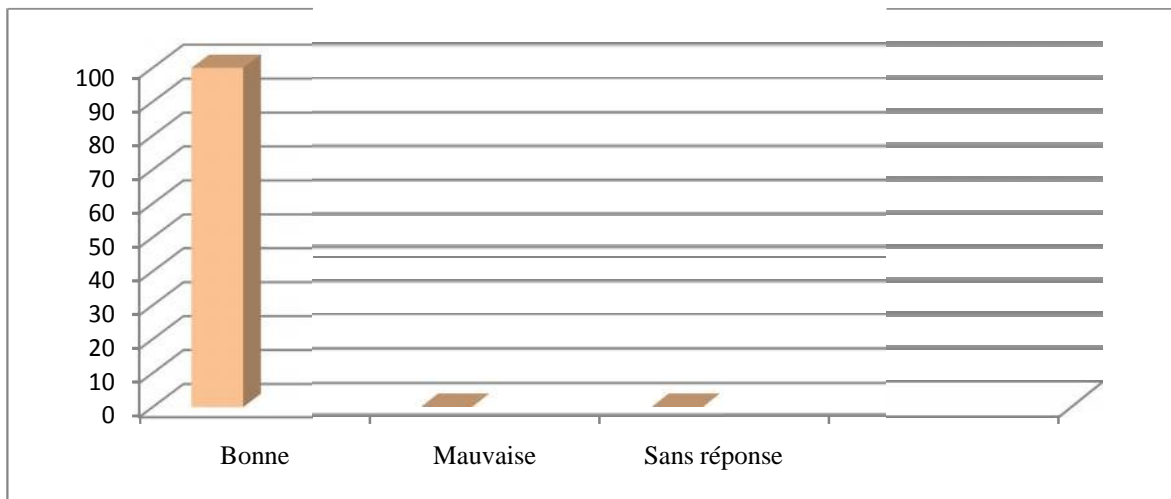
❖ **La situation de la zaouïa : selon les usagés**

Tableau- V- 27: La situation de la zaouïa des usages

La situation de la zaouïa	Nombre	Pourcentage %
Bonne	80	100
Mauvaise	00	00
Sans réponse	-	00
<b>Nomb e total</b>	<b>80</b>	<b>100</b>

Source: Auteur, 2015

**Fig- V- 24: La situation de la zaouïa des usages**



**Source:** Auteur, 2015

D’après l’enquête nous avons confirmé que la zaouïa a une meilleure situation, par un pourcentage estimé à **100%**. Qu’elle domine toute la ville ainsi qu’elle a une vue fantastique.

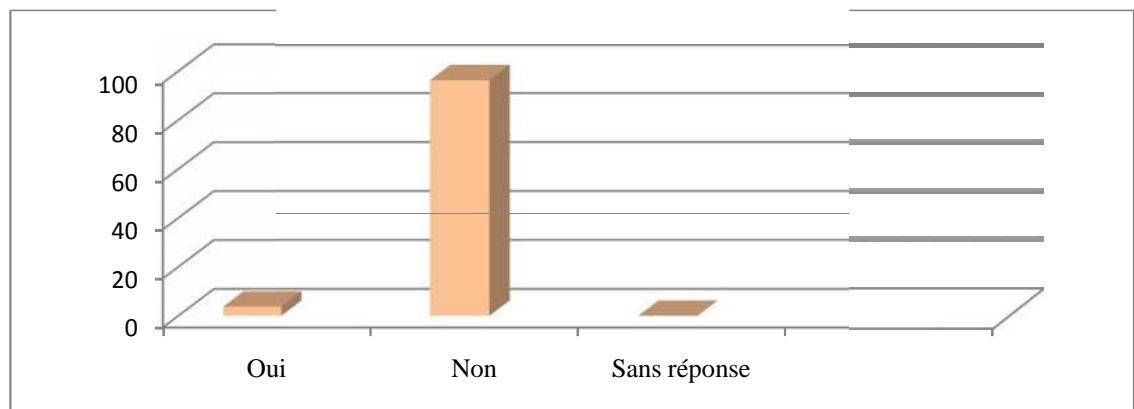
❖ **L’état de Fonction de la zaouïa:** les réponses étaient comme suit:

**Tableau- V- 27: L’état de Fonction de la zaouïa des usages**

Fonction de la zaouïa	Nombre	Pourcentage %
Oui	03	3.75
No	77	96.25
Sans réponse	-	00
Nombre total	80	100

**Source:** Auteur, 2015

**Fig- V- 25: Présente L’état de Fonction de la zaouïa des usages**



**Source:** Auteur, 2015

Les réponses confirment que, la zaouïa ne fonctionne pas représenté par un pourcentage estimé à **96.25%**. En raison de son état fortement dégradé.

- ❖ **Les propositions des personnes interrogées pour améliorer les conditions de la mobilité au quartier:**
  - Une large restructuration des routes.
  - Proposer des moyens de transport adaptés à la topographie de la zone
  
- ❖ **le moyen idéal pour accéder à la zaouïa est:**
  - La plupart des questionnaires favorise le téléphérique.
  
- ❖ **Les propositions les plus importantes pour améliorer l'état du quartier:** Les propositions des questionnaires ont touché tous les volets:
  - D'améliorer l'état des voiries. Pour intégrer le transport urbain.
  - Intégration du transport en commun par : bus ; téléphérique.
  - D'améliorer l'état de l'habitat et de construire des logements collectifs.
  - La restauration de la zaouïa de Sidi Khaled.

## Conclusion

Pendant notre enquête, nous étions confrontés à de pénibles conditions, en raison d'absence de la sécurité et de la topographie fatigante au quartier.

Malgré ces conditions nous avons pu soulever les raisons du délaissement du quartier et les problèmes qui handicapent son accessibilité. Résumés dans des point comme suit :

- Le manque flagrant des moyens du transport notamment le transport en commun avec un pourcentage de 87,50.
- L'état dégradé des routes. qui atteint 50%.

En fin, avant n'importe quel projet, il faut impliquer les citoyens dans la prise de décision.

## CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

La phase d'analyse est le diagnostic des problèmes engendré au cas d'étude.

Ce diagnostic consiste d'une démarche scientifique, basée sur des enquêtes et des données interprétées à des plans ; des graphs ; des tableaux et des schémas... qu'elles retirent le voile sur ces problèmes et atteindre à des solutions efficaces.

Et ce qui nous a permis de constater plusieurs aspects tels que :

- La difficulté en matière de déplacement vers le quartier de Sidi Khaled
- La configuration géométrique des rues qui ne permet pas l'adaptation des transports urbains
- Le non disponibilité des transports urbains collectif
- La dégradation du cadre bâti du quartier de Sidi Khaled
- La ségrégation spatiale que le quartier connaît à cause d'absence des moyens de transport.

## **CHAPITRE VI: CONCLUSION GENERALE ET RECOMMANDATION**

Introduction

- I- Les résultats.
- II- Les propositions.
- III- Les recommandations.

Conclusion

## I – CONCLUSION GENERALE

La configuration de nos villes ainsi que ces anciens noyaux pose assez de problèmes pour les transports urbains et surtout en matière d'accessibilité à ces zones centrales qui représentent une dimension importante en matière d'identité locale et de patrimoine qui nécessite une planification plus rigoureuse et durable

Le rôle des transports urbains dans cette planification ne se limite pas à la satisfaction des besoins de déplacements qui conditionnent toute la vie économique dans le système urbain, surtout en matière d'intégration urbaine et développement des réseaux mais dépasse à l'intégration de ces quartiers dans la dynamique urbaine de la ville.

La ville de Tiaret a connu une croissance urbaine très accélérée le long de ses différents importants axes urbains, réalisant ainsi une extension en tache d'huile, cependant c'est la partie Sud qui a eu la part du lion dans cette croissance urbaine effrénée.

Cette dernière a conduit à l'enclavement des ces anciens quartiers notamment, notre cas d'étude sidi Khaled qui est devenu comme un vieux faubourg, qui ne répond pas aux besoins actuels des habitants surtout sa desserte en matière de service et de transport urbain.

Ce vieux noyau, souffre de plusieurs obstacles qui handicapent l'opération de son intégration du transport en commun. La marginalisation de ce quartier est le résultat de plusieurs facteurs:

- ❖ Des routes enchevillées, les chaussées tortueuses et étroites.
- ❖ Le manque des éléments attrayants, et la non valorisation de la Zaouïa.

### I-1- Résultats:

S'insérant dans un courant de recherche dont les soubassements théoriques. s'inscrivent dans un champ thématique large conjugué à une approche analytique soutenue par des enquêtes et des investigations techniques, Nous avons pu déterminer un ensemble des facteurs, qui ont conduit à l'enclavement et le délaissement du quartier par la population. Ces facteurs sont représentés comme suit :

**I-1-1-** Les routes enchevillés, les chaussés tortueuses et étroites ont conduit à l'enclavement du quartier: Le vieillissement des infrastructures urbaines:

- ❖ La localisation du quartier qui ne favorise pas l'accès direct des transports urbains.
- ❖ Le schéma du réseau de transport urbain favorise l'enclavement du quartier.
- ❖ Des routes enchevillées, les chaussées tortueuses et étroites qui ne correspond plus aux nouveaux gabarités des modes de transports urbains actuels. Les routes sont configurées avec une pente de 16%, une largeur qui ne dépasse pas les 4-5mètres et des impasses qui handicapent la circulation et découragent l'utilisation des moyens du transport en commun.

- ❖ L'aménagement des voies présente une certaine anomalie par : l'étroitement des trottoirs, et des voies qui représente un handicap pour la conception d'un site propre pour les bus.
- ❖ La largeur, et la giration des moyens du transport actuels ne s'adapte pas à l'aménagement des voiries. Où on trouve que la largeur minimale d'un minibus est de **2.15m** et une giration de **7.3** d'après (**valence Romans, 2011**).et une largeur d'un gabarit de bus de **5m**. (S.T.I.F.2011).

**I-1-2-** La non valorisation de la Zaouïa a conduit au délaissement du quartier par la population: La non valorisation de la zaouïa qui est représentée comme un point attractif:

- ❖ Le manque des éléments attractifs et la dévalorisation de la Zaouïa, ont limité la fréquence au quartier, et ont conduit au délaissement de celui-ci non seulement par les visiteurs, mais aussi par la population résidente.
- ❖ Absence des mesures d'accompagnements tels que les parkings et équipements touristiques qui peuvent drainer des flux des visiteurs ce qui rentabilise les deux secteurs la Zaouïa ainsi que les transports urbains collectifs.

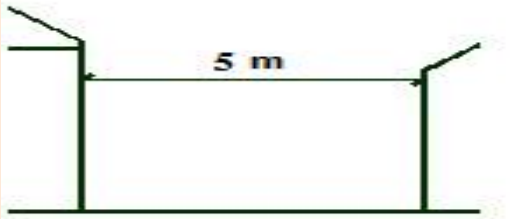
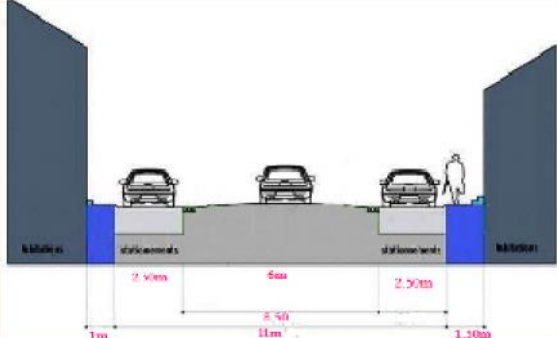
## II- LES PROPOSITIONS

Les problèmes soulevés de la phase analytique, nous poussent à proposer quelques solutions adéquates qui facilitent l'intégration du transport en commun dans le vieux quartier sidi Khaled. Ces solutions se présentent comme suit:

### II- 1- L'aménagement des voiries : L'opération de restructuration urbaine :

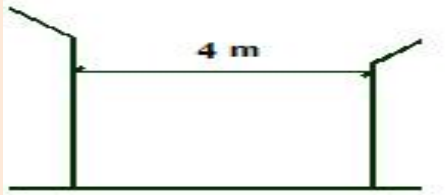

- ❖ La réalisation des voies dédiées, de couloirs d'approche de priorité de bus nommé sites propres par l'élargissement des routes existantes.
- ❖ L'élargissement de trottoirs.
- ❖ L'aménagement des voiries favorisant l'insertion et le trafic des transports collectifs.

**Tableau- VI- 1: L'intervention sur la voie principale  
Qui relie le quartier et le centre ville.**

<p>Schéma de la voirie existante</p>	
<p>Schéma de l'aménagement proposé</p>	

Source: Réalisé par l'étudiante, 2015

**Tableau- VI - 2: L'intervention sur la voie secondaire**

<p>Schéma de la voirie existante</p>	
<p>Schéma de l'aménagement proposé</p>	

Source: Réalisé par l'étudiante, 2015

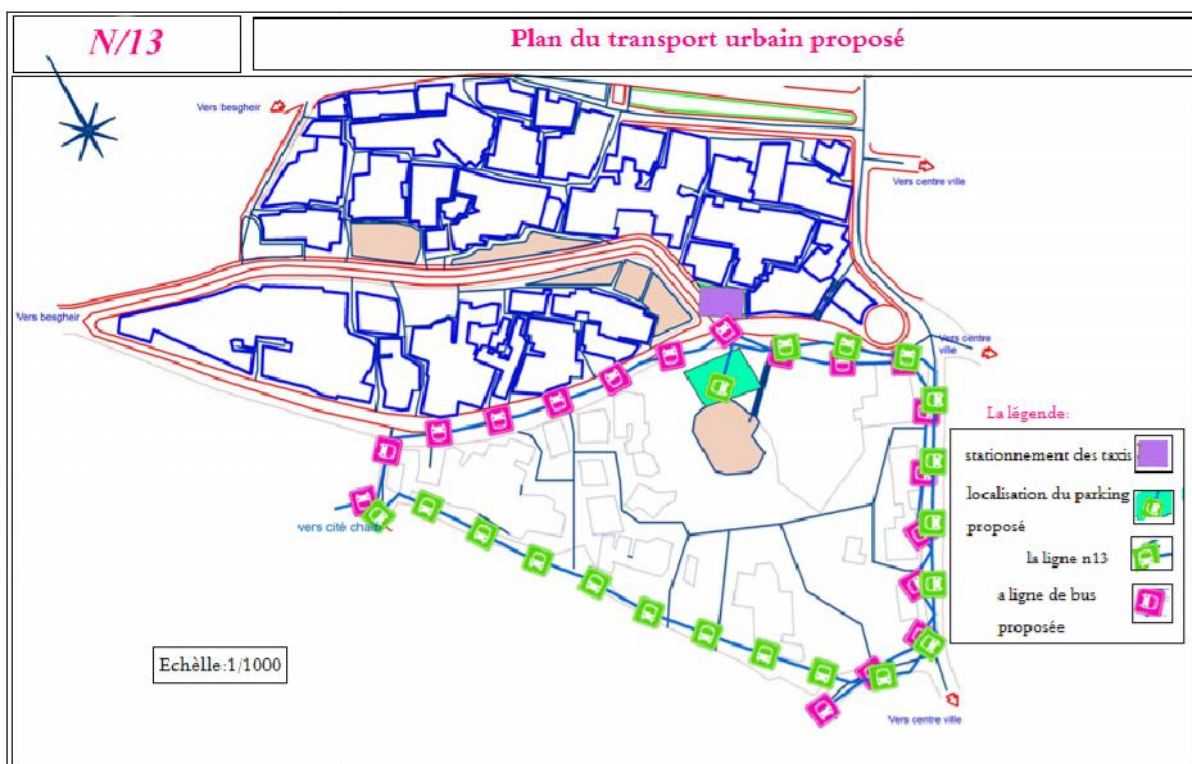
- ❖ Viser un développement conséquent de l’accessibilité et de l’attractivité du réseau du transport urbain par l’intégration du transport urbain dans le vieux noyau « sidi Khaled » par la création d’une ligne du transport en commun qui desserve quartier sidi Khaled et son environnement immédiat, et qui relie le quartier au centre ville.

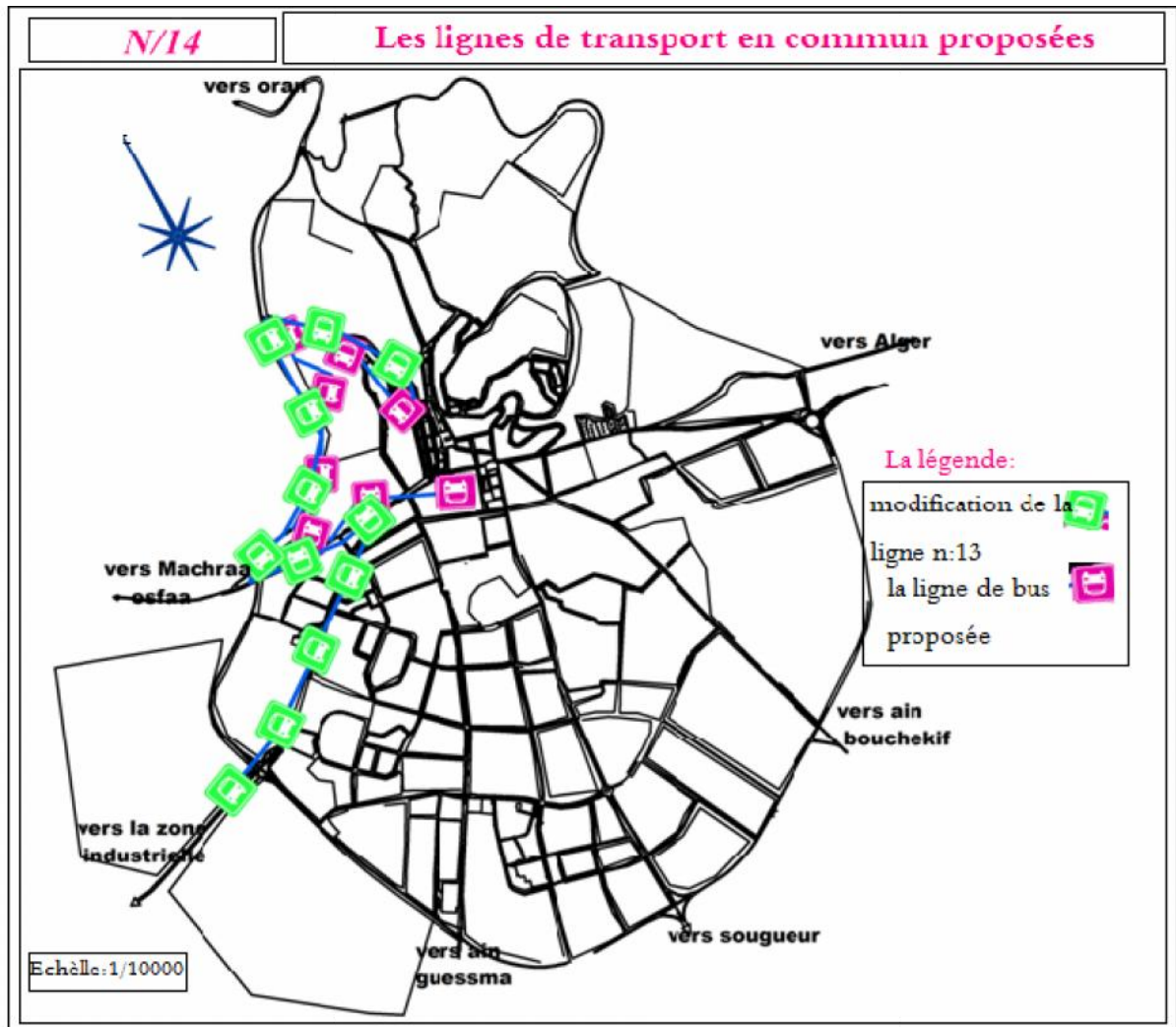
**Tableau- VI - 3: Représente des informations sur la ligne proposée**

Le cheminement de bus	la durée de trajet	Nombre des rotations	La longueur de la ligne	Le nombre de bus
Sidi Khaled- La gare	10 min	10	3km	4

Source: Réalisé par l’étudiante, 2015

- ❖ Modification du cheminement de la ligne n: **13** Voir les plans : **01- 02**.
- ❖ la localisation d’un stationnement des taxis afin de diminuer l’utilisation des taxis de service illégaux. Voir le plan.





Source: réalisé par l'étudiante. 2015

- ❖ La localisation d'un parking à proximité de la zaouïa qui comprend **40** places par une disposition de **90°** par rapport à la voie. Ainsi qu'il est considéré comme un site propre de bus.
- ❖ L'organisation de la circulation et du stationnement par un stationnement de bus chaque **300 m**.
- ❖ La mise en place de la signalisation verticale et horizontale pour régulariser la circulation au niveau du quartier.
- ❖ On propose un point d'arrêt de bus en avancée, il est favorable au milieu urbain, où la vitesse de circulation est limitée à 35 km/h ainsi il garantit la priorité aux transports collectifs.
- ❖ L'utilisation des moyens du transport en commun qui s'adaptent aux dimensions des voiries comme des minibus.
- ❖ la restructuration des escaliers de « drouj el graba » pour les rendre plus confortables.
- ❖ Le réaménagement des impasses existantes.

## II- 2- La revalorisation de la zaouïa:

- ❖ L'intégration des magasins et des activités touristiques et d'accompagnements afin de créer l'activité et l'attractivité au quartier.
- ❖ L'aménagement des escaliers de la zaouïa.
- ❖ L'amélioration de sécurité à la zaouïa par des agents de sécurité.
- ❖ La création des parkings sécurisés à proximité de la zaouïa.
- ❖ La ligne du transport urbain doit desservir la zaouïa.
- ❖ Restauration de la zaouïa et de ses fêtes religieuses
- ❖ Création d'équipements culturels et religieux dans l'enceinte de la zaouïa tel que musée, bibliothèque coranique ...
- ❖ Peinture les murs et les portes de la zaouïa.

## III- LES RECOMMANDATIONS

Le désenclavement de l'ancien noyau de la ville de Tiaret et l'amélioration de son état actuel, dépendent d'un ensemble d'interventions, au niveau du son réseau routier.

Ces interventions seront divisés en deux axes:

- ❖ Le premier: un programme d'intégration du transport en commun.
- ❖ Le deuxième: un programme de la revalorisation de la zaouïa.

### III-1- Le premier axe de recommandation: l'intégration du transport en commun:

- ❖ Intégrer c'est: «aménager» et «exploiter» la voirie existante. C'est aussi une opération de «planification» et de «gestion» et occupation du sol par un réseau de transport collectif.
- ❖ La création des nouvelles entrées au niveau des axes qui relient le quartier avec le centre ville pour renforcer et faciliter l'accessibilité au quartier.
- ❖ Elargir les trottoirs pour garder le caractère piétonnier historique du noyau.
- ❖ «Portes d'entrée» des transports routiers, les points d'arrêt bus sont des aménagements de voirie essentiels dans les déplacements quotidiens des voyageurs. Ils doivent être aménagés avec la volonté de les doter de tous les éléments nécessaires à la sécurité, à l'accessibilité et au confort d'attente des voyageurs comme des abris de bus couvert.
- ❖ Positionner le quartier au cœur de l'avènement d'une politique de mobilité urbaine durable, nécessairement axée sur la maîtrise de l'automobile et sur le développement des modes alternatifs (transports collectifs, marche à pied, vélo).
- ❖ Gérer l'accessibilité d'un quartier, par:
  - Identification des besoins de mobilité (actuels/futurs) différents types d'usagers, des personnes et des marchandises en déplacement, des besoins différents, des horaires différents, c'est développer un système de transport performant qui prend en charge notre quartier de Sidi Khaled.
  - Optimiser l'exploitation des réseaux et des espaces disponibles:

- **Quels espaces disponibles?** Des couloirs des site propre marqué par marquage horizontal destiné au Bus et au bicyclette.
  - **Qui peut circuler?** Bus et voiture ainsi que les **02** roues.
  - **Où?** Dans des couloirs planifier et dessiné sur la chaussé.
  - **Quand?** Tout au long de la journée avec des horaires de départ et arrivé fixées en avancé.
  - **Comment?** Bus collectif de **18** places et qui a deux porte une pour montée et l'autre pour descendre / vitesse qui ne dépasse pas les **30 km /h** autorisé au milieu urbain.
- ❖ Le stationnement pour les usagés du quartier et Zaouïa:
    - Le lieu un parking même s'il il se trouve éloigné de 300 m d la Zaouïa.
    - Le stationnement sera payant tt au long de la journée pour donner d l'alternance pour les automobilistes.
    - Aménagement d'un parking et même ont peut autoriser le stationnement sur voirie en cas de la mise en marche de sens unique.
    - L'exploitation sera faite par les autorités locales APC.
    - Mode, vitesse, priorité... **qui peut stationner? Où? Quand? À quelles conditions? Accès, prix... quels aménagements de l'espace? Quels dispositifs d'exploitation? Quelle organisation? Quelle réglementation? Quels contrôles?**
  - ❖ Pour favoriser l'utilisation accrue du transport en commun, il faut évidemment que les usagers du transport en commun puissent circuler efficacement et confortablement sur le réseau routier.
  - ❖ Le réseau routier sera aménagé de façon à ce que le transport en commun puisse offrir des temps de déplacement plus compétitifs par rapport à l'automobile.
  - ❖ Les aménagements devront être conçus pour permettre le déplacement confortable et sécuritaire des piétons.
  - ❖ Chaque projet sera conçu, non pas seulement comme un lien routier, mais comme un véritable projet urbain intégré.

**III-2- Le deuxième axe de recommandation : la revalorisation de la zaouïa:** Le transport ne peut pas être rentable si le lieu n'est pas rentable et attractif et L'accessibilité d'un quartier est un paramètre déterminant pour sa valeur.

- ❖ Aménager la zouïa à l'intérieur et à l'extérieur, par l'implantation des espaces verts et des commerces afin de répondre aux besoins des visiteurs et de renforcer le tourisme au quartier.
- ❖ Renforcer l'accessibilité à la zaouïa par l'amélioration des conditions de déplacement qui dépend des infrastructures et par une planification mieux adaptée aux besoins des visiteurs.
- ❖ La création des parkings privés pour améliorer la sécurité à la zouïa.
- ❖ Élaborer un programme de peinture et de la propreté de la zaouïa. Par des campagnes de sensibilisation et la participation des citoyens à travers des mouvements associatifs.
- ❖ Revitaliser les coutumes et les traditions à travers des fêtes traditionnelles comm: Iwaada; Gourara....etc.

- ❖ La zaouïa de Sidi Khaled doit devenir un point attractif au quartier pour inciter les gens à utiliser le transport en commun afin de revitaliser ce vieux noyau.
- ❖ Mener des actions de sensibilisation au niveau du quartier et même de toute la ville de Tiaret afin de faire participer le citoyen dans cette opération de développement durable qui est l'un de ces éléments incontournables.
- ❖ Organiser des mouvements culturels et traditionnels afin d'exporter l'image du quartier même en dehors de la wilaya.
- ❖ Elaborer un système de maintenance de la Zaouïa par les autorités locales en élaborant un plan de sauvegarde.

La mise en place d'un système de transport urbain qui prend en charge toutes les parties de la ville, et surtout celles moins accessibles. Tel que notre quartier **Sidi Khaled**, qui représente une partie importante de l'histoire et l'identité de la ville de Tiaret, ce qui rentabilisera tout les éléments du système urbain. Où le transport urbain représente le maillon fort donc il est nécessaire de penser à développer et intégrer ces quartiers dans le réseau de transport urbain, tout en créant les infrastructures de transport qui peut assurer cette intégration et désenclavement de ces quartiers, leurs donner un rôle plus majeur dans la valorisation et animation urbaine.

# Bibliographie

## BIBLIOGRAPHIE

### Les livres:

- **Belkhoudja Amar:** Tiaret mémoire d'une ville, l'imprimerie lhouma, Tiaret, 1997.
- **Centre National de Ressources textuelles et Lexicales.** 2012.
- **Ernest Neufert:** les éléments des projets de construction, dynode, paris, 1996. page 376.
- **Le dictionnaire Larousse français.** 2013
- **Le dictionnaire d'urbanisme,(2006).**
- **Laborde Pierre:** les espaces urbains dans le monde, Edition Nathan, paris, 1994. pages :96-97-98.
- **Philippe Gervais et all:** Vocabulaire de la ville (notions et références) édition du temps; Nantes. 2001. pages 25, 35,39, 40,41.
- **Roger Coquand:** Routes, Edition Eyrolles, paris, 1985. pages : 277,279,288

### Des magazines:

- Aménagement points d'arrêt, guide technique, 2011, pages 7-18
- Guide pour une planification cohérente, fiche 1 pages 02- 10
- Mohamed Larbi Merhoum: parking 496 places à Rouïba ,Etablissement de gestion de la circulation et de transport urbain . pages (4-5).
- **STIF:** Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, 2011, pages de 02 à 12
- **Valence romans** déplacements, 2011. pages (4-5).

### Les mémoires:

- **Chenouchi Rana:** L'intégration urbaine par les moyens de transport .ville nouvelle ( Ali mendjli), Université Mentouri, Constantine, 2007. page 25.
- Guerarra Noureddine. Revalorisation des zones d'habitat urbaines nouvelles dans le cadre des principes du développement durable – Zhun – batna. Université : hadj lakhdar Batna.2013. page 131.
- **Kribech Youcef et Ali Jennie Fatlma Zorhra:** Pour une revalorisation de l'espace public traditionnel, Constantine.2010. Page 25.

### Les cours:

- **Amiche Alloua:** Cours transport, 2013. pages 15
- **Ezéchiel I. Alloba et François de paule Codo:** Cours de routes 2, cycle de formation de licence professionnelles (LIPRO) , option Génie civil, 2000. Pages 5-10-20
- **Mvondon, M Allexdendre et all:** Voirie urbain, Polly techniques, Sousse, 2011. pages 7.8.9.10



**Les sites d'internet:**

- [www.caissedesdepots.fr/fileadmin/.../guide\\_quartiers\\_anciens.pdf](http://www.caissedesdepots.fr/fileadmin/.../guide_quartiers_anciens.pdf).
- [civilisation2.org](http://civilisation2.org).
- [http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport\\_en\\_commun](http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_en_commun)).



**Annexe**

## Annexe

استمارة موجهة للعينةالمحور الأول معلومات شخصية :

1- الجنس:

ذكر  أنثى 

2- السن ( إن أمكن ) : .....

3- المستوى التعليمي:

جامعي  ثانوي  متوسط  ابتدائي 

4- المستوى المهني:

بطل  موظف  عامل  مهن حرة المحور الثاني: طبيعة التنقلات:

5- مكان الإقامة: .....

6- أسباب تنقلاتك الى الحي:

العمل  الدراسة  التزه والترفيه  الخدمات  زيارة العائلة 

7- وسيلة التنقل:

الحافلة  سيارة الاجرة  سيارة خاصة  نقل غير رسمي  المشي 

8- ترددات التنقل الى الحي:

يومية  أسبوعيا  شهريا  أخرى 

9- الاوقات التي تنقل فيها بكثرة الى الحي:

صباحا  منتصف النهار  مساء  ليلا 

10- مدة التنقل الى الحي:

10 دقائق  15 دقيقة  20 دقيقة  30 دقيقة  ساعة  اكثر 

11- مسافة التنقل الى الحي:

أقل من 1 كلم  2 كلم  3 كلم  5 كلم  أكثر

12- ظروف التنقل الى الحي:

جيدة  متوسطة  رديئة

13- المشاكل التي تواجهك في التنقل الى الحي:

عدد المركبات غير كافي  حالة الحافلات  الوقت غير مناسب  حالة الطرقات رديئة   
 ثمن التنقل  أخرى

14- ماهي المقترحات لتحسين ظروف التنقل الى الحي؟

.....  
 .....

المحور الثالث: تقييم الحي:

15- ما هي الحالة العامة للحي؟

حالة حسنة  حالة متوسطة  حالة متدهورة

16- ماهو حجم هذا التدهور؟

كبير  متوسط  عيف

17- أين يكمن هذا التدهور:

السكنات  التجهيزات  الطرقات  أخرى

18- ماهي أهم النقائص التي يعاني منها الحي؟

النقل  الخدمات  أخرى

19- ماهي الوضعية الحالية لزاوية سيدي خالد؟

حالة جيدة  حالة حسنة  حالة متوسطة  حالة ضعيفة

20- ماهي أسباب تدهور هذه الزاوية؟

أسباب تقنية  أسباب تخطيطية  أسباب أخرى

21- كيف تقييم موقع الزاوية؟

جيد  غير جيد

22- هل الزاوية تؤدي في وظيفتها كليا؟

نعم  لا



23- اذا كان الجواب ب لا لماذا؟

.....

.....

.....

24- ماذا تقترح كوسيلة أمثل للتنقل الى الزاوية؟

.....

.....

.....

25- ماهي أهم المقترحات لتحسين وضعية الحي؟

.....

.....

.....

