

Ministère De L'enseignement Supérieur & De La Recherche Scientifique
UNIVERSITÉ ABDELHAMID IBN BADIS DE MOSTAGANEM



MÉMOIRE DE MASTER 2 EN ARCHITECTURE

Filière : Architecture

Spécialité : Architecture, urbanisme et mestiers de la ville

**Requalification Urbaine Du Quartier De La Gare De
Tlemcen Comme Action D'intégration Du Projet
Structurant La Nouvelle Gare Nodale Ferroviaire Et
Transport Urbain**

Présenter Par :

- **ABDELHAK Abdelhakim**
- **BOUGUERRA Abdelghani**

Encadreur :

Mr :Ahmed khodja Mohammed

Soutenu : 20 juin 2023

Devant le jury :

Mr: DJERADI MUSTAPHA AMEUR

Président

Mr : MEGUEDAD FADIL

Examineur

Mr : BELDJILLALI SAID

Examineur

Année académique : 2022/2023

REMERCIEMENTS

A ALLAH Le tout puissant, le miséricordieux Qui nous a donné la force ,et la volonté et le courage pour surmonter les épreuves que nous avons rencontré tout le long de la réalisation de ce mémoire.

A notre encadreur Monsieur, **M :AHMED KHODJA Mohammed**

Je vous remercie pour l'honneur que vous avez fait en acceptant de diriger notre travail. Ont vous remercie pour vos conseils, vos encouragements tout le long de ce travail, Ainsi que pour le temps que vous avez consacré. Permettez-nous de vous exprimer toute nos gratitude et notre profond respect.

AU Jury : **M : DC DJERADI Mustapha Ameer M:MEGUEDAD Fadil**

&M:BELDJILLALI Saïd

On vous remercie de nous avoir fait l'honneur de participer à l'évaluation de ce travail .Je vous remercie également pour votre présence et pour votre lecture attentive de notre mémoire et l'enrichir par vos propositions .

En fin veuillez accepter tous nos respects et notre gratitude.

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

Dédicace

Je dédie ce mémoire à ma chers FAMILLE : sources de tendresse, de patience et d'encouragements, et sa présence dans ma vie qui a œuvré pour ma réussite. et de sacrifices permanents et son soutien moral, tous le long de mes etudes universitaire.

Ainsi mes amis très proche et que je l'ai trouvé toujours près de moi.

RESUME

La **requalification urbaine** est devenue un des défi du **développement durable**. Elle est aujourd'hui au cœur des préoccupations dans la conception de **la ville contemporaine**.

Dans ce contexte, un exemple de **requalification de quartier de la gare** sera abordé, à l'proximité du centre-ville de Tlemcen, qui présente la deuxième porte d'entrée de la ville .

Tel que la futur **Ligne a grande vitesse LGV** programmé par l'Etat qui vas assurer un **développement durable et écologique**.

Actuellement, ce quartier se distingue par son l'isolement du reste de la ville qui présente un problème de **disfonctionnement, d'accessibilité**, et d'une **rupture physique** du chemin de fer.

En effet, la présence de la gare ferroviaire dans ce quartier, est une infrastructure qui a ses avantages mais localisée dans un quartier en enclave, d'une **trame urbaine** non fonctionnelle

De cette problématique déroule la question de **requalification urbaine** , autour du quartier de la gare qui se trouve en position **excentrique** de la ville de Tlemcen. Ainsi, comment intervenir dans un tissus dévalorisés tout en favorisant **le développement durable** et exploitant la gare et le quartier comme des facteurs **d'attractivité** local de la ville .

Mots clés : Requalification urbaine , développement durable, la ville contemporaine écologique, rupture physique trame urbaine, Excentrique, attractivité.

ملخص:

أصبحت إعادة التأهيل الحضري أحد تحديات التنمية المستدامة، هي اليوم في قلب الاهتمامات في تصميم المدينة المعاصرة.

في هذا السياق ، سيتم مناقشة مثال على إعادة تأهيل منطقة المحطة ، بالقرب من مركز مدينة تلمسان الذي يمثل البوابة الثانية للمدينة.

مثل خط *LGV* عالي السرعة المستقبلي المبرمج من قبل الدولة ، والذي سيضمن التنمية المستدامة و البيئية.

تتميز هذه المنطقة حاليًا بانعزالها عن بقية المدينة مما يمثل مشكلة خلل وظيفي وإمكانية الوصول و انقطاع مادي في السكك الحديدية.

في الواقع ، فإن وجود محطة السكة الحديد في هذه المنطقة هو بنية تحتية لها مزاياها ولكنها تقع في منطقة محصورة ، من نسيج حضري غير وظيفي.

من هذه المشكلة تتكشف مسألة إعادة التأهيل الحضري ، حول منطقة المحطة التي تقع في منطقة اللامركزية لمدينة تلمسان. وبالتالي ، كيف تتدخل في نسيج تم تقليل قيمته مع تعزيز التنمية المستدامة واستغلال المحطة والمنطقة كعوامل للجاذبية المحلية للمدينة.

الكلمات المفتاحية: إعادة التأهيل العمراني ، التنمية المستدامة و البيئة ، المدينة المعاصرة ، انقطاع مادي للنسيج العمراني ، اللامركزية ، الجاذبية المحلية للمدينة.

SUMMARY:

Urban requalification has become one of the challenges of **sustainable development**. It is today at the heart of concerns in the design of **the contemporary city**.

In this context, an example of requalification of the station district will be discussed, near the city center of Tlemcen, which presents the second gateway to the city.

Such as the future high-speed LGV line programmed by the State, which will ensure **sustainable and ecological development**.

Currently, this district is distinguished by its isolation from the rest of the city which presents a problem of dysfunction, accessibility, and **a physical break** in the railway.

Indeed, the presence of the railway station in this district, is an infrastructure which has its advantages but located in an enclave district, of a non-functional urban fabric.

From this problem unfolds the question of urban requalification, around the station district which is in an **eccentric** position of the city of Tlemcen. Thus, how to intervene in a devalued fabric while promoting sustainable development and exploiting the station and the district as factors of **local attractiveness of the city**.

Keywords: Urban requalification, the contemporary city ,sustainable development, ecological, physical disruption of the urban fabric, Eccentric, attractiveness.

Sommaire

REMERCIEMENTS	2
Dédicace	3
RESUME	4
الخلاصة:	5
SUMMARY	6
Sommaire	7
I. Approche introductive	10
Introduction Générale	10
Problématique générale	11
Critères de choix de la ville de Tlemcen	14
MOTIVATION DU CHOIX	16
DELIMITATION DU SUJET	18
Méthodologie d'approche	19
Qu'est-ce qu'une intervention urbaine ?	20
-Définition de l'intervention urbaine:	20
-Définition des concepts	20
-Définition de la gare ferroviaire :	21
-Histoire :	21
La capacité d'accueil de la gare	21
Les usagers de la Gare	22
-Gares voyageurs :	24
-Les abords :	24
-Bâtiment voyageurs :	24
-Halte ferroviaire :	25
-gare marchandise :	25
Classification des gares ferroviaires	26
-Gare Terminus :	26
Gare RO-RO :	26

Gare avec voie d'évitement :	26
- Gares combinées roro-terminus :	27
-Gare de sac :	27
Etat de transport ferroviaire en Algérie	28
Etat de transport ferroviaire à Tlemcen	32
Etude des exemples d'interventions	36
-Exemple 01 :la nouvelle gare TGV de Tanger	36
Exemple 02 : La nouvelle gare LGV de Kenitra :	40
Exemple 03 : La nouvelle gare de Casablanca	43
Exemple 04 :LA GARE DE MARRAKECH	45
Exemple 05 :La nouvelle gare internationale A Luxembourg	47
Exemple 06 :Gare GENT SAINT PIETER –Belgique	50
Projet De Rénovation	52
La capacité d'accueil de la gare	55
Situation géographique de la ville de Tlemcen	56
Présentation de la ville de Tlemcen	59
Histoire de la ville de Tlemcen	60
-Le relief	61
ANALYSE DE SITE	63
Les fonctions environnantes :	72
Les servitudes :	74
Le premier modèle de la gare ferroviaire De Tlemcen	82
Aspects architecturale :	83
ANALYSE CRITIQUE DU TRAFIC FERROVIAIRE	90
APROCHE ARCHITECTURALE DE LA GARE LGV	91
PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE	92
SYNTHESE	93
PROGRAMME SURFACIQUE	94
APROCHE ARCHITECTURALE DE LA NOUVELLE GARE MULTIMODALE	95
PLAN DE MASSE	96
PLAN R D C GARE LGV	98

PLAN ETAGE GARE LGV	99
GARE DE TLEMCEN : Vue intérieure N° 01	105
GARE DE TLEMCEN : Vue intérieure N° 02	106
GARE DE TLEMCEN : Vue intérieure N° 03	107
GARE DE TLEMCEN : Vue intérieure N° 01	108
CONCLUSION	109

I. Approche introductive

Introduction Générale

- La ville algérienne a connue une croissance rapide avec taux de population qui demande une mobilité durable pour permettre a ceux qui vient travailler ,habite a bénéficier des différent équipement.
- Le renouvellement urbain autour des gares constituera une opportunité pour améliorer le cadre de vie et la qualité écologique des quartiers
 - L'aménagement des quartiers de la gare permet de combiner l'urbanisation et la mobilité durable,
 - La gare est un formidable outil pour une stratégie territoriale structurant le transport national ,régional , et inter urbain ,la futur gare lgv comme dispositif.

- **La requalification « Définition »:**

D 'après le petit Larousse, qualifier c'est attribuer une qualité, un titre et exprimer la qualité de quelque chose. C'est attribuer une valeur et une manière d'être.

La requalification est une opération d'urbanisme récemment apparue, son objectif est de valoriser, redéfinir, affecter et donner une identité à un site précis.

Requalifier il s'agit d'aménager les espaces publics, les réaménager, leur donner une qualité.

Une requalification consiste moins à créer ou à restaurer un lieu donné avec un certain type de centralité de la ville, mais s'intéresse à la gestion des coprésences, des modes d'accès à l'espace urbain et au statut de l'habiter.

Problématique générale

- ❖ - l'image du site de la gare est fortement dégradée, avec de nombreux dysfonctionnements à corriger.
- ❖ la gare constitue aujourd'hui une coupure entre le centre- ville et les quartiers périphéries.
- ❖ des problèmes d'accessibilité se posent au niveau des quais et du passage souterrain.
- ❖ des terrains inutilisés, des friches industrielles entourent la gare et constituent des opportunités foncières pour aménager un espace structurant.
- ❖ le projet «requalification du quartier gare » a pour objectif de remédier à l'ensemble des dysfonctionnements observés dans un souci fort d'intégration urbaine.

PROBLEMATIQUE ET DEMARCHE DE REFLEXION

QUESTION DE DEPART

❖ 01 Comment requalifier une centralité existante autour du quartier de la gare qui se trouve en position excentrique de la ville ?

Cette question centrale suscite le questionnement suivant :

- ❖ 1-2- Pouvons-nous repenser la ville à partir des centralités urbaines allant aux centralités des quartiers ?
- ❖ 1-3- Comment intervenir dans des tissus dévalorisés et au même temps centraux tout en favorisant le développement durable ?
- ❖ 1-4- Comment mettre en valeur la situation stratégique de quartier de la gare
- ❖ 1-5- Comment intervenir pour créer un site attractif et un **pole multi modale** tout en assurant la mobilité urbaine?
- ❖ 1-6- Comment équilibrer et animer le site de la gare afin de créer un pôle attractif une gare multimodale tel que (**GARE LGV- STATION DE TAXI –BUS URBAIN ET INTER URBAIN LIGNE TAME WAY ET UNE STATION DE TELECABINE**) dans des tissus dévalorisés et au même temps tout en favorisant le développement durable ?

Synthèse sur l'analyse de l'environnement

de la nouvelle gare modale a Tlemcen

- La nouvelle gare LGV de Tlemcen est un équipement qui peut structurer tout un quartier, voire toute une ville, devenir un repère urbain majeur.
- Tlemcen ne compte qu'une seule gare. Cette gare centrale permet aux voyageurs en provenance banlieue de Tlemcen, et d'autres wilayas de l'Algérie d'arriver en plein cœur de la ville.
- il a fallu optimiser la liaison avec la voie ferrée, puisque la gare est tout d'abord liée à son infrastructure ferroviaire, ce qui génère une dynamique qui participe à restructurer tout un quartier et à servir la population de toute la ville sans sélection .
- l'objectif est de requalifier ce quartier tout en mettant en valeur son patrimoine historique et en offrant aux habitants des équipements publics d'animation et un lieu attractif ,et durable

Critères de choix de la ville de Tlemcen

Tlemcen est l'une des candidates à devenir une métropole régionale à l'horizon 2035.

- Cette évolution vers une aire métropolitaine doit tenir compte des engagements et des priorités du 21^{ème} siècle pour assurer cet équilibre.
- Une diversité paysagère très vaste.
- C'est une ville universitaire: avec de grandes capacités d'accueil pédagogique.
- Une bonne tranche de la population exerce une activité culturelle telle que; musique, théâtre, écriture...
- Elle Possède un secteur portier à différent usages (économique, loisirs touristiques...).

-Elle Possède un réseau de route nationale vers tout le pays.

-Tlemcen est appelé à connaître une croissance démographique

Prévisionnelle qui porterait sa population à 350 000 habitant à l'horizon 2030.

S'agirait par la présence approche de formuler un modèle de transport qui serait le mieux adapté et répondrait aux tendances générales d'évolution des besoins en transports.



Situation de Tlemcen



Photo d'une cabine téléphérique Tlemcen



EL MECHOUAR
MOTIVATION DU CHOIX

- Le quartier de la gare est une partie prenante de la ville de Tlemcen depuis un siècle. Elle fait partie du paysage urbain et avoisine le quartier **Agadir**.
- -Si proche du centre-ville et des zones d'habitation plus aisées, on ne peut se passer de l'analyser.
- La gare en tant que porte d'entrée est aussi un emblème du territoire.
- Les systèmes de gare ont un rôle structurant à l'échelle des territoires. La mobilité renvoie aux différents usages de la ville qui se construisent autour et à partir du système de gares.
- Sur le plan économique, l'attractivité croissante des quartiers de gare peut contribuer à conforter des pôles économiques accessibles et complémentaires, en optimisant l'intermodalité. En matière de cohésion sociale, il convient donc de faire bénéficier les populations les moins favorisées de la redynamisation des cours d'agglomération, par la préservation ou le développement de la mixité sociale.

DELIMITATION DU SUJET

-Le travail que nous présentons dans le cadre de notre Projet de fin d'Etudes (PFE) en architecture s'agied'une intervention dans milieu existant (REQUALIFICATION DU QUARTIER DE LA GARE).

-Notre choix s'est porté sur le quartier de la gare de Tlemcen.

-Par une intervention en milieu urbain :

❖ Option qui avoir à concilier deux approches :

• Approche Urbanistique

• Approche Architecturale

Méthodologie d'approche

- notre méthodologie comprend les phases suivantes.

- APPROCHE URBAINE

- APPROCHE THEMATIQUE

C'est une phase qui consiste à faire une lecture urbaine sur le groupement choisi tout en justifiant son choix par des arguments et par des supports cartographique. Ainsi d'atteindre la problématique urbaine.

Il a pour objectif de donner des éclaircissements et une meilleure connaissance du thème en tirant des recommandations qui nous permettront de cerner toutes les exigences liées au projet.

-APPROCHE PROGRAMMATIQUE

C'est une étape qui nous donne la possibilité de dégager un programme nécessaire pour notre projet après l'interprétation du besoin quantitatif et fonctionnel

- APPROCHE ARCHITECTURALE

Elle consiste à tirer les enseignements des phases précédentes afin d'arriver à la formalisation du projet dans son aspect formel et fonctionnel

- CONCLUSION

Qu'est-ce qu'une intervention urbaine ?

-Définition de l'intervention urbaine:

-L'intervention urbaine est une stratégie pensée et dessinée à la ville, elle est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville.

_D. Pinson:« Le concept d'intervention ne peut pas être la propriété d'une discipline :il participe d'un type de société qui vit un temps qui n'est plus comme arrêté, mais constamment en attente de son "à-venir". »

Le terme d'urbain", en revanche, ne fait pas référence à un contexte

Mais plutôt à des contextes: politique, social, économique, culturel à prendre en compte par le projet .

L'intervention urbaine se caractérise par une dynamique, elle s'agit d'un concept et d'une manière d'agir encore en cours de formation et d'expérimentation et ce d'autant que des nuances existent selon les pays, les écoles et les ateliers qui le pratiquent dans le monde.

-Définition des concepts

-Définition de la gare ferroviaire :

- Une gare ferroviaire est le lieu d'arrêt des trains. Une gare comprend diverses installations qui ont une double fonction : permettre la montée ou la descente des voyageurs, ou le chargement et le déchargement des marchandises et pour certaines d'entre elles, assurer des fonctions de sécurité dans la circulation des trains

-Histoire :

- - Les gares ont progressivement acquis une importance historique, sociologique et esthétique qui dépasse largement leur simple fonction technique. Elles sont à l'image des chemins de fer un des éléments caractéristiques du développement industriel et de l'urbanisation du XIX^e siècle. Les gares ferroviaires sont apparues en Angleterre durant les années 1820, puis en France, et finalement dans les autres pays touchés par l'industrialisation, dont les colonies. Elles sont à l'image des types d'organisation à l'origine de la création et du développement des chemins de fer dans le monde. Devenues purement fonctionnelles et victimes d'une relative perte d'identité au cours des années 1950, les gares connaissent un renouveau architectural depuis, en partie grâce à l'apparition des trains à grande vitesse au début des années 1980 et au développement de la desserte ferroviaire périurbaine.
- À l'origine de la création des chemins de fer, les premières gares furent appelées « embarcadères » (lieu d'embarquement) par analogie avec la voie d'eau, ou parfois « débarcadères ». Le terme « gare », venu de la voie fluviale, désignait sur les lignes à voie unique, les points dotés d'une voie d'évitement (de garage) destinée à permettre le croisement des trains.

La capacité d'accueil de la gare

La capacité de la gare ferroviaire de Tlemcen ne dépasse pas 1000 v/jour. Donc Comment augmenter le nombre de voyageurs pour la nouvelle gare de Tlemcen?

-pour augmenter le nombre de voyageurs ont prendre en considération :

-la nouvelle ligne LGV projetée.

- Nous avons proposées une nouvelle destination: Tlemcen– Alger–lesud - et le Maroc peut être .

-Donc on a estimé pour la nouvelle gare un nombre de voyageurs de plus de 4000 v/j.

-Selon la révision du pdau 2007 :

- La gare de marchandises sera transférée vers AIN FEZZA.

-donc notre gare sera une gare de voyageurs

Echelle d'appartenance

Le projet doit avoir une échelle nationale et pourquoi pas internationale

Les usagers de la Gare

-Les voyageurs d'origine et destination différente et de différentes tranches d'âges.

- Le personnel de la gare

-Le personnel des services

- Les visiteurs n'ayant aucun lien direct avec le trafic mais susceptible d'utiliser les services et les autres fonctions intégrés (commerce, loisirs ; restauration, culture)

- En 1989 :Tlemcendevenue une ville universitaire
- Aujourd'hui: Tlemcen prend une envergure économique et culturelle très importante grâce aux différents plans de développement réalisés

Potentialités de la ville de Tlemcen

-La ville de Tlemcen vis-à-vis d'autres villes de l'ouest présente des potentialités très intéressantes :

- Position géostratégique où elle se trouve à cheval entre le nord et sud, c'est la porte vers le sud.

- Patrimoine culturel très riche (plus de 70% du patrimoine national).
- Son rapprochement par rapport à la mer.
- C'est une ville frontalière avec le Maroc.
- AutoRoute Est-Ouest qui va jouer un rôle primordial en matière d'accessibilité et de rapprochement des différentes entités (la dynamique urbaine).
- Chemin de fer, voie ferroviaire « ligne à grande vitesse » LGV qui va jouer un rôle primordial en matière d'accessibilité.
- Accessibilité par des moyens de transport tels que l'aéroport de Zenata, le port de Ghazaouet (échanges avec l'Espagne/Almeria). le chemin de fer venant de Sidi Bel Abbès.

-Gares voyageurs :

-Les gares, souvent perçues principalement comme des bâtiments, sont en fait des ensembles fonctionnels plus larges, conçus pour regrouper toutes les fonctions centrées sur l'accès au train, dont l'information sur le voyage, l'achat des titres de transports, ainsi que divers services commerciaux liés au voyage. Pour certaines gares, le passage de nombreux voyageurs justifie l'installation de fonctions annexes au déplacement proprement dit, tels que des commerces variés.

-Les gares de voyageurs sont de taille très variable.

-Les abords :

- Les abords des gares, qu'ils en fassent partie (certains parvis) ou non comme de nombreuses places de gares par exemple, sont le premier élément fonctionnel de la gare. Ils facilitent le passage du voyageur au transport ferroviaire depuis un autre mode et vice-versa. On y trouve donc :

- Des parcs de stationnements pour les utilisateurs de voitures particulières, appelés dans certains cas parc relais.
- Des gares routières.
- Des stations de taxis
- Des stations de tramway ou de métro dans des villes de taille importante.
- Des parkings à vélos...
- -L'intégration de ces diverses fonctions aboutit à la conception d'un pôle

d'échanges ou pôle intermodal.

-Bâtiment voyageurs :

-Le bâtiment voyageur (BV) est l'élément central de gares voyageuses.

On distinguera deux types de gares de voyageurs :

- Les gares terminus : Le bâtiment est généralement au bout des quais, il est composé symétriquement : un côté pour les départs, et l'autre pour les arrivées.

Les gares de passage : Le bâtiment est généralement le long des voies, du côté orienté vers le centre de l'agglomération. On accède aux quais par une passerelle ou un souterrain. Il arrive qu'il soit placé au-dessus des quais

-Quais et voies :

-un quai degare est un aménagement parallèle a la voie ferrée et permettant l'accès aux voitures. généralement, les gares possèdent au moins un quai, les plus grandes en ayant de nombreux.



-Halte ferroviaire :

-Les haltes sont des points d'arrêt dépourvus de bâtiment voyageurs et de présence permanente de personnel ; les infrastructures ferroviaires y sont généralement très réduites.

-L'arrêt peut être matérialisé par une simple pancarte ou un petit abri.

-gare marchandise :

- les gares de marchandises assuraient la totalité du traitement du trafic de marchandises. Elles étaient dotées de halles à marchandises et de vastes cours de débord, dans lesquelles s'opérait le transbordement des chargements entre les wagons et les véhicules routiers assurant la livraison terminale vers les installations des clients (expéditeurs ou destinataires). Le trafic, assuré essentiellement selon le principe du wagon isolé, passait par le relais des gares de triage.

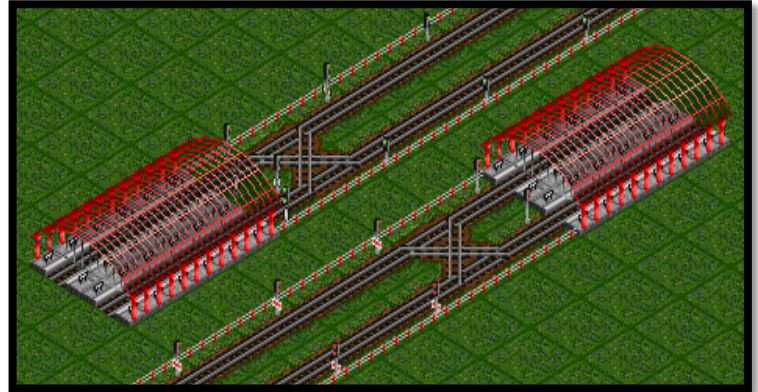
Classification des gares ferroviaires

-Gare Terminus :

-Ces gares se situent en fin de ligne.

Les trains entrent et sortent du même côté, et peuvent donc bloquer ou être bloqués par des trains quittant la gare ou y entrant.

Elles sont souvent utilisées pour des gares petites et simples quand l'espace disponible ne permet pas de placer une gare à roulements.

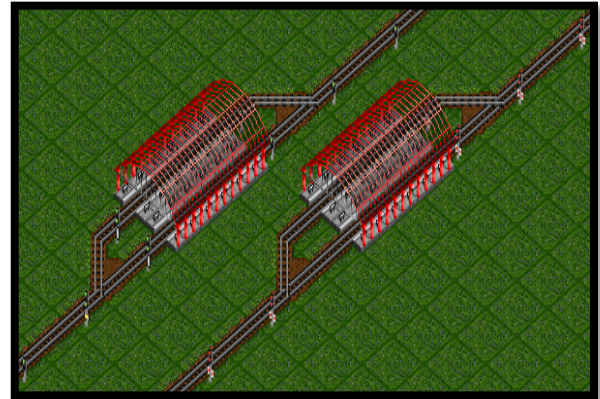


Gare RO-RO :

-Dans les gares Ro-Ro (Roll- On, Roll-Off)

, les trains entrent par un côté et ressortent par l'autre.

Les trains entrant n'ont pas besoin d'attendre la sortie des trains à quai. C'est très bien pour les trafics moyens.



Gare avec voie d'évitement :

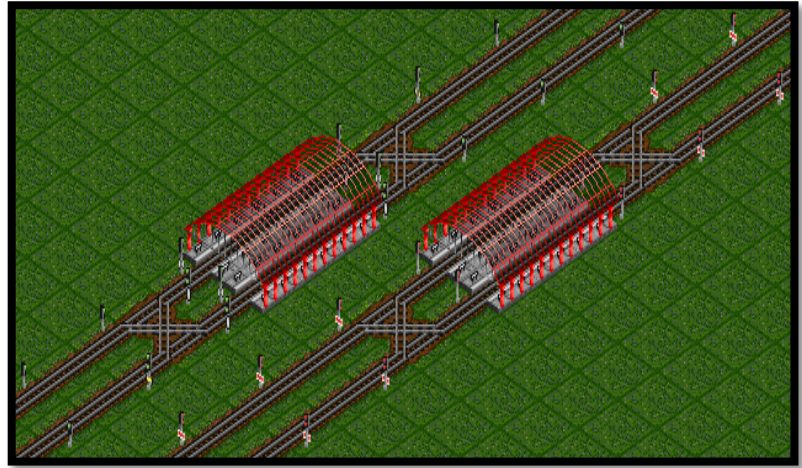
- Une simple gare avec une, ou plusieurs, voie d'évitement pour éviter que les trains ne s'arrêtant pas en gare bloquent inutilement un quai, ou soient bloqués par les trains à quai.



- Gares combinées roro-terminus :

- - Il est aussi possible de construire des gares
- qui servent à la fois de terminus et de gare ro-ro.

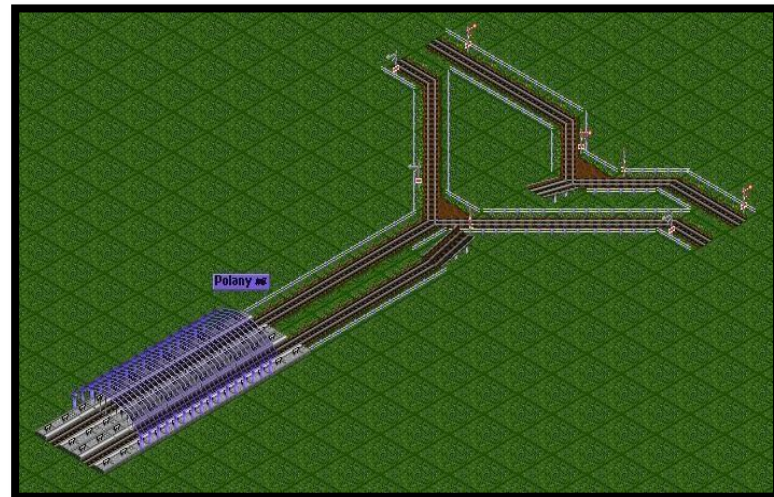
-Les trains peuvent entrer dans la gare et la quitter dans les deux sens.



-Gare de sac :

- S'il n'y a pas assez de place pour placer des rails de chaque côté, mais que cette gare n'est pas en bout de ligne, la gare de sac peut être utile. Les trains entreront en gare, feront demi-tour, quitteront la gare et continueront dans la même direction.

La gare de sac ne peut être utilisée sur une ligne à haut trafic, car il ne peut y avoir qu'un train dans chaque direction, et les autres trains devront attendre devant la gare. L'ajout d'une voie d'attente améliorera son efficacité, mais ça restera malgré tout limité. Les trains doivent ralentir avant d'entrer en gare.



Etat de transport ferroviaire en Algérie

Le secteur du transport ferroviaire a connu ces cinq dernières années un développement remarquable porté par la volonté des pouvoirs publics de désenclaver les régions éloignées du pays et d'assurer une croissance économique et sociale équilibrée.

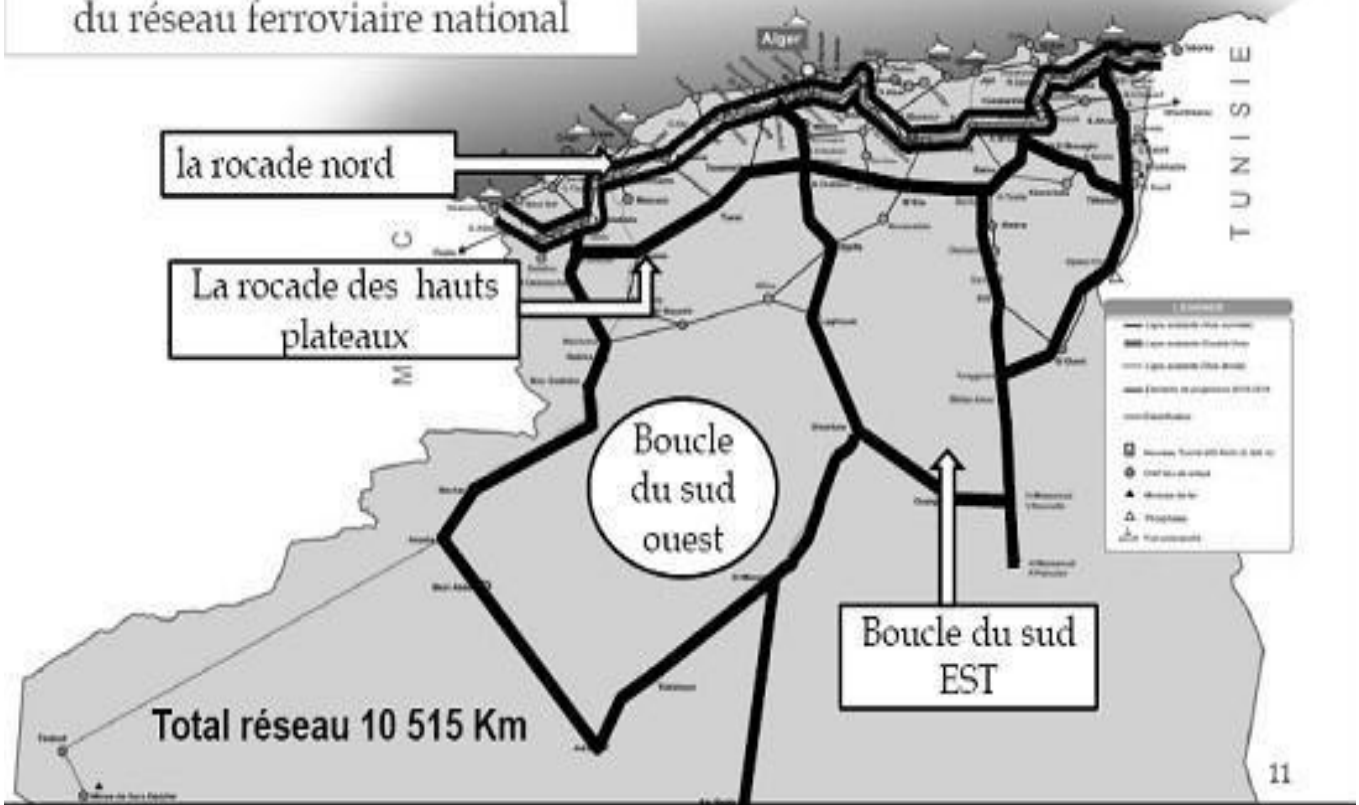
- Le réseau ferroviaire de l'Algérie est de 4200 km, il connaît depuis peu une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes du pays. Le réseau ferroviaire est géré par la société nationale des Transports Ferroviaires (**SNTF**). Ce réseau est doté de plus de 200 gares couvrant surtout le nord du pays.

- Parmi les projets ferroviaires en cours figurent notamment l'électrification de 1 000 km de voies ferrées, la réalisation de 3 000 km de chemins de fer.

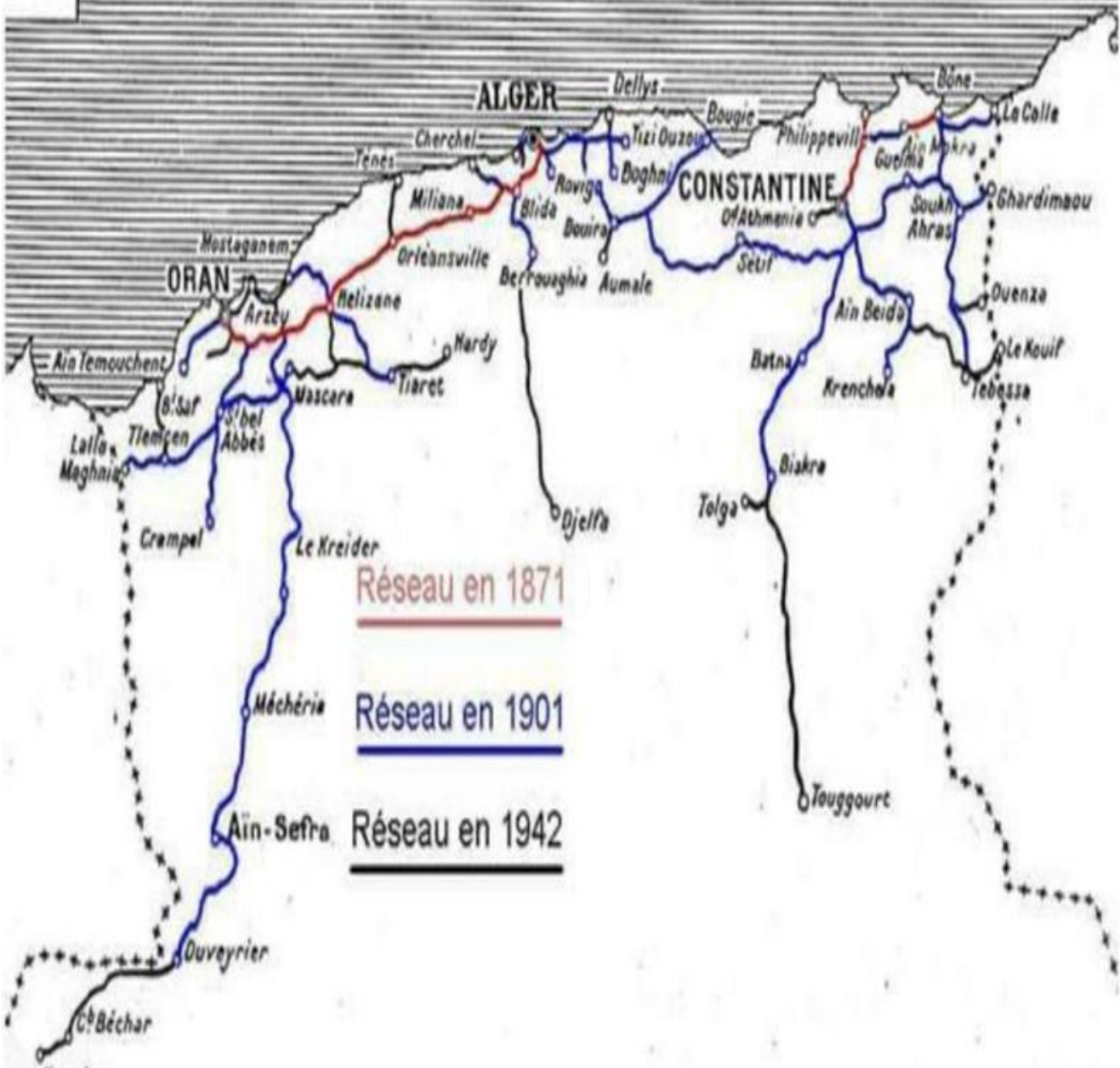
Les régions des Hauts plateaux et du Grand sud constituent la première priorité affichée par les autorités dans ce sens avec une part assez conséquente dans les différents projets inscrits pour le quinquennat qui sont achève en 2014.

A l'horizon 2027, la longueur de ce réseau ferroviaire sera de 12.000 kilomètres.

Les grands axes de développement du réseau ferroviaire national



-1942



CARTE DE RESEAU FERROVIER EN ALGERIE DEPUIT 1871

Longueur totale des lignes du réseau	• 4573 Km
Longueur des lignes en exploitation	• 3854 Km
Longueur des lignes en double voie	• 450 Km
Longueur des lignes en voie unique	• 3404 Km
Longueur des lignes électrifiées	• 323,71 Km
Nombre de gares en exploitation	217
Nombre de haltes en exploitation	177
Nombre d'Ouvrage d'Art dont l'ouverture est supérieure à 10 m	488
Nombre d'Ouvrage d'Art dont l'ouverture est inférieure à 10 m	6741
Nombre de tunnels	139
Longueur des tunnels	52 Km
Nombre de passages à niveau gardé	232
Nombre de passages à niveau non gardé	1122

-FRET :

- Augmentation du tonnage à transporter de 05 à 13 millions de Tonnes à l'horizon 2015 soit 160%, cette augmentation touche l'ensemble des produits (Produits structurants et produits divers dont le conteneur qui est considéré comme produit à fort potentiel de transport).

- Voyageurs :

- Augmentation du nombre de voyageurs à transporter de 30 millions à 80 millions de voyageurs à l'horizon 2015 soit une croissance de 160%. (Le transport de banlieue représente 92% soit 73 millions de voyageurs).

Etat de transport ferroviaire à Tlemcen

- Le réseau ferroviaire dans la Wilaya de Tlemcen est utilisé à la fois pour le transport de voyageurs et le transport de marchandise.

Deux lignes de transport de voyageurs opèrent dans la Wilaya de Tlemcen :

- La ligne Tlemcen- Ouled Mimoun- Sidi Bel Abbes- Oran (oued

Tlillet) opère en trois (03) rotations par jour .

- La ligne Tlemcen-Maghnia desservant sur son passage les localités de Sabra, zelboune et sidi M'djahed opère en une seule rotation par jour. Cette ligne est empruntée essentiellement par les travailleurs et les étudiants à 6h30 minutes depuis Maghnia et à 16h30 à partir de Tlemcen.

-Selon la Direction de la clientèle de la société nationale de transport ferroviaire (S.N.T.F), le nombre de voyageurs ayant fréquentés les principales gares de la Wilaya de Tlemcen durant l'année 2008 s'élève à 80.297, répartis comme suit :

Répartition des voyageurs par commune

Gares	Nombre de voyageurs
Tlemcen	74367
Ouled Minoune	3665
Maghnia	2265
Total	80297

- Cette statistique traduit un trafic journalier moyen de 230 voyageurs sur l'ensemble des stations précitées. Il s'en suit que ce mode de « transport de masse » n'apporte qu'une modeste contribution dans le domaine du transport de voyageurs.

- A titre illustratif, la fréquentation de ce mode sur ses trois principales stations est moindre que la quote-part affichée sur la ligne de bus reliant Tlemcen et O.Mimoune, soit 5,75% du trafic recensé sur cette dernière.

- Trois explications plausibles seraient à l'origine de cette situation :
 - Les tarifs pratiqués par la SNTF sur les lignes en concurrence avec le mode bus sont en faveur de ce dernier
 - Le besoin de mise à niveau des gares
 - Le manque de ponctualité.
 - Dans la perspective de faire jouer, à ce mode, le rôle qui lui est assigné, la voie ferrée fait actuellement l'objet d'une opération de modernisation, qui rentre dans le cadre de la requalification du réseau ferroviaire prévue par le Schéma Directeur de Développement du Rail, dans la perspective d'utiliser un autorail dans les quelques mois à venir.

- Par ailleurs, le transport ferroviaire contribue à l'acheminement d'une partie des 13.000 tonnes/an de marchandises drainées à partir du port commercial de Ghazaouet.

- Le chemin de fer de Tlemcen existe bien avant la deuxième guerre mondiale de 1939. Cette infrastructure a été installée en Algérie. Non point pour un développement du pays mais dans le but essentiel de transporter les matières premières.

- La gare ferroviaire de Tlemcen, par laquelle transitent des milliers de voyageurs chaque jour, a vraiment besoin d'un coup de lifting. En effet, la gare, qui offre un spectacle désolant d'un point de vue esthétique, n'est pas au niveau des

services attendus par les usagers.

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

2.4.1. Réseau routier :

a- A l'échelle locale

- Les routes nationales RN25

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

RN2 : traverse Tlemcen vers Ain T'émouchent jusqu'à Oran.

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

- Auto route est ouest :

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

- La rocade :

Assure la liaison entre Safsaf, Chetouane, Koudia et Mansourah.

- Téléphérique :

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

- Gare routière :

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

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

25 rapport final : révision de PDAU de groupement de tlemcen –chetouane-mansourah et benimester

2.4.2. Réseau ferroviaire :

a- La ligne ferroviaire

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

b- la ligne LGV

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

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

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

2.4.3. Problématique de l'infrastructure de transport et de déplacement :

Problèmes localisation Social Environnement

- la ligne du LGV qui passe au milieu de l'air urbain Tlemcenien

Le milieu de l'air urbain de Tlemcen

- provoque un risque sur la population (accident et électrocution)

- provoquer une faille et discontinuité dans notre air urbain

- Il va occasionner de nombreuses nuisances

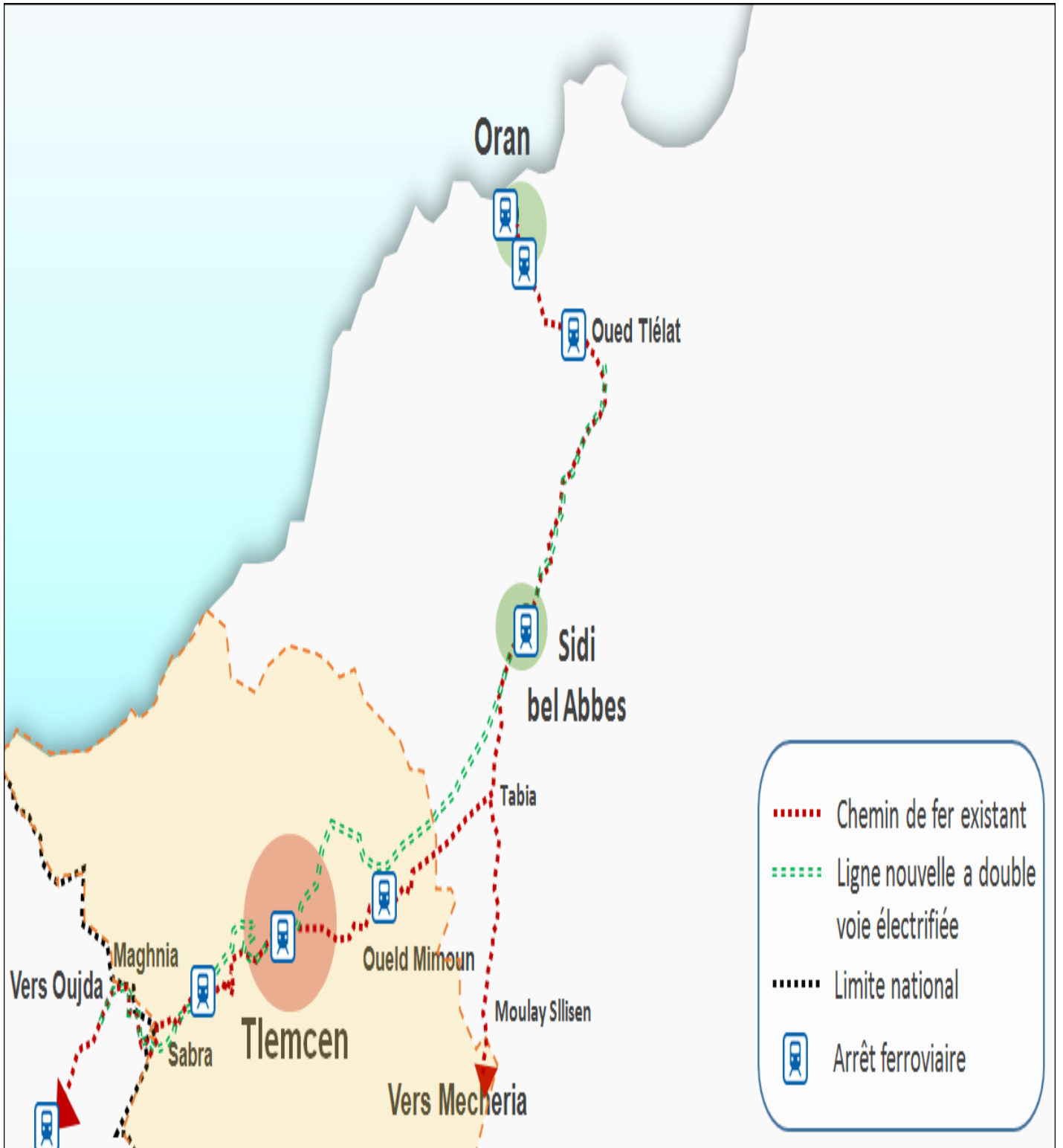
- La même direction prise par le Tramway projeté et les lignes de transport en commun

- provoque un risque sur la population (accident et électrocution)

- il n'apporte pas une nouvelle solution et il n'essaye pas de relier les entités entre eux

- La présence de la gare périurbaine au niveau de centre-ville

Centre-ville
-densification et embouteillage
Carte de réseau de transport ferroviaire à Tlemcen



Carte du réseau ferroviaire

Etude des exemples d'interventions

-Exemple 01 :la nouvelle gare TGV de Tanger

-Restructuration de la gare de Tanger-ville

- L'ancienne gare de Tanger-ville

-Lieu : Tanger-Maroc.

-Bureau d'étude de : YUCEF MELEHI

-Inaugurée le 27 août2003.

- La gare Tanger-Ville comprend un bâtiment voyageur, bâti sur une superficie couverte de 1 880 m², un centre polyvalent sur deux niveaux d'une superficie couverte de 2 700 m², 3 quais voyageurs, 4 abris voyageurs, un parking sur une superficie de 3 200 m² et un mur de clôture en voile de béton.



- La Gare comme dispositif urbain :

-Pour ainsi participer à ce dynamisme et mettre en valeur la futur gare LGV, nous avons considéré la gare non pas comme un objet indépendant monofonctionnel, mais plutôt comme un dispositif urbain, catalyseur, procurant une variété de services tout en assurant la pérennité et la qualité de l'activité ferroviaire.

- les objectifs :

-Positionner la gare en tant que plaque tournante de la mobilité au sein de la ville.

- Dynamiser les aménagements urbains liés à la gare, avec notamment les éléments de desserte visant à répondre à l'augmentation des flux automobiles et piétons. - Décongestionner le rond-point (place du Maghreb Arabe) , de la sorte que le parvis retrouve son caractère de place publique exclusivement piétonne, participant ainsi à la qualité spatiale de la gare.
- Aménager les aires de stationnement, espaces de circulations automobile et dépose rapide sur le côté latéral de la zone d'intervention, tout assurant la connexion avec les axes majeurs.
- Prendre en considération le Bâtiment Voyageur existant afin d'établir un lien entre le passé et le futur et inscrire l'opération dans une démarche environnementale et durable.
- Pour cela ils ont proposés, d'une part, une Tour Multiservices, accueillant un centre de conférence, un hall d'exposition et des plateaux bureaux, en continuité avec le nouveau bâtiment voyageur, afin d'intensifier et d'enrichir les usages qu'elle propose. Ceci sera renforcé par un centre commercial et une seconde Tour hôtel en deuxième phase afin de confirmer la rentabilité économique de l'opération globale. Enfin, ils ont proposés un lieu culturel attractif et annonciateur, sous la forme d'un Pavillon d'Exposition destiné à sensibiliser le grand public au monde ferroviaire, tout en recevant des événements culturels divers.

-- La matérialisation de formes simples et d'espaces lumineux, larges, confortables et efficaces.

- La transmission en tout moment et lieu de sensation de clarté, de sécurité et de confiance aux utilisateurs des espaces.

L'insertion et l'unification des critères de design et de signalétique en les appliquant de manière globale à tous les éléments du système : accès, rampes, vestibules, escaliers, ascenseurs, ...etc... , une identification de ces dits éléments comme partie d'un ensemble unique



RDC :

--Sont regroupés tous les espaces liés aux services ONCF et voyageurs, avec notamment la billetterie, l'administration, l'espace multiservices, les espaces d'attente et une partie de la surface commerciale. Ces derniers sont ainsi directement accessibles à partir du parvis et de l'entrée latérale par tous, y compris les personnes à mobilité réduite. Nous avons opté pour une architecture transparente et lumineuse pour les espaces destinés au public et des espaces plus intimes et fermés pour ceux dédiés aux services internes ONCF. Ces derniers occupent des emplacements stratégiques afin d'assurer un bon fonctionnement et contrôle de l'ensemble.

A L'étage :

- un Food-court surplombe l'espace voyageur et participe à l'animation de l'ensemble gare et centre multifonctionnel. Cet espace voué à la consommation, est un catalyseur économique, source de revenu pour le bon fonctionnement et la maintenance de la gare. Il est facilement perceptible et accessible à partir des entrées principales. D'un point de vue architecturale, il se présente sous deux formes, une partie qui se développe autour des enseignes et qui offre de larges perspectives sur le Ryad (salle d'embarquement), les quais et le paysage. Une seconde partie, quant à elle, un jardin suspendu qui surplombe le hall d'embarquement et anime de la façade latérale. Enfin, à ce même niveau, nous proposons une connexion avec la tour multiservices à travers un hall d'exposition utilisé à la fois par le voyageur ou le simple visiteur, afin d'assurer la cohérence et la compacité de l'ensemble Gare-Tour.



Exemple 02 :

Exemple 02 : La nouvelle gare LGV de Kenitra :

- Gare TGV de Kenitra, Maroc

-Maître d'ouvrage :

ONCF (Office National des Chemins de Fer)

2017
dont

-Livraison prévue en
-Superficie : 10.000m²

2.200m² d'espaces commerciaux

-Coût des travaux : 30M€.

-vitesse : 350 km/h

la future gare de Kenitra comporte l'objectif de concevoir un bâtiment contemporain capable de mettre en continuité la nouvelle génération des gares TGV avec l'histoire et la culture du Maroc.

-La gare de Kenitra-Ville est la principale gare de la ville de [Kenitra](#) au [Maroc](#).

-Elle relie Kenitra à de nombreuses autres métropoles marocaines.

-Elle sera la première LGV à être construite en Afrique et permettra de relier Tanger à Kenitra en 40 minutes, contre plus de quatre heures aujourd'hui.



L'aménagement global de cette zone est fait d'une multitude d'équipements éducatifs plutôt que d'une d'unité globale .qui pourrait encourager le développement de la zone en harmonie avec ses potentialités.

- imaginé un volume régulier par sa forme et sa structure, composé uniquement par une grille structurelle à forte matrice géométrique.
- Le projet s'implante pour un profond rééquilibrage dans la composition urbaine en offrant deux entrées majeures sur la ville : la porte de l'entrée Nord (dans le

prolongement de la Place du 11 janvier) et la porte de l'entrée Sud (sur la Place de la Maamora, à côté de la forêt)

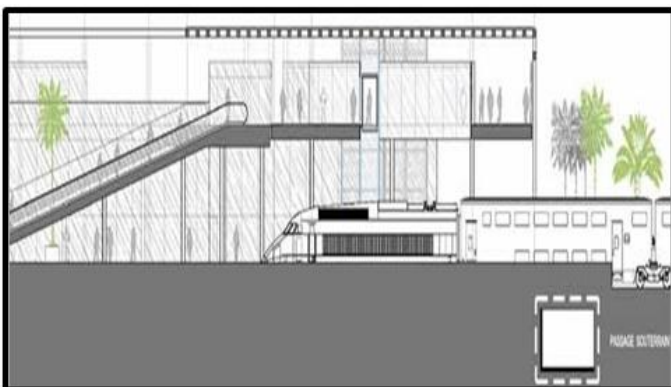


- La passerelle est un véritable espace habité, avec des programmes variés : zones d'attente, kiosques, magasins, etc. Ce niveau englobe les voies ferroviaires sous forme d'un 'U', délimitant le périmètre de la gare et créant une connexion organique aux mezzanines supérieures du bâtiment principal.

- RDC

-Est organisé autour d'une billetterie centrale et des espaces boutiques principalement utilisés par les voyageurs. D'ici, les escalators offrent un accès direct à la 'grande passerelle' et ensuite aux quais

- La grille rappelle les formes traditionnelles de l'architecture vernaculaire marocaine. Elle est utilisée comme une brise soleil qui protège les occupants de la gare. Cette grille permet ensuite l'intégration d'autres stratégies écologiques telles qu'un système de récupération des eaux pluviales et des ventilateurs d'air forcé (au lieu d'utiliser des équipements de climatisation conventionnels). Ces systèmes s'harmonisent avec les plantations, donnant à la gare une composition de 'couches' de protection thermique contre le climat du Maroc.



Exemple 03 :La nouvelle gare de Casablanca

-Lieu : Casablanca- Maroc.

-Gare Casa-Voyageurs est la gare principale de Casablanca et se trouve au centre-ville. Elle date de l'époque du protectorat Français et enregistre un grand trafic vu que la majorité des trains qui traversent le Maroc y font une halte.

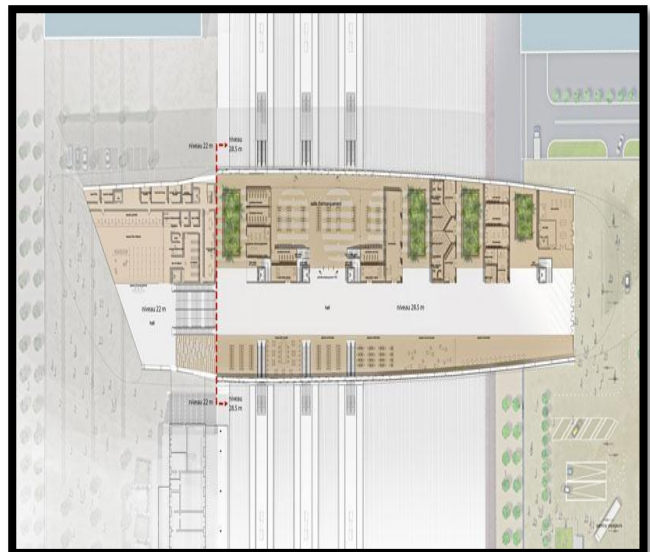
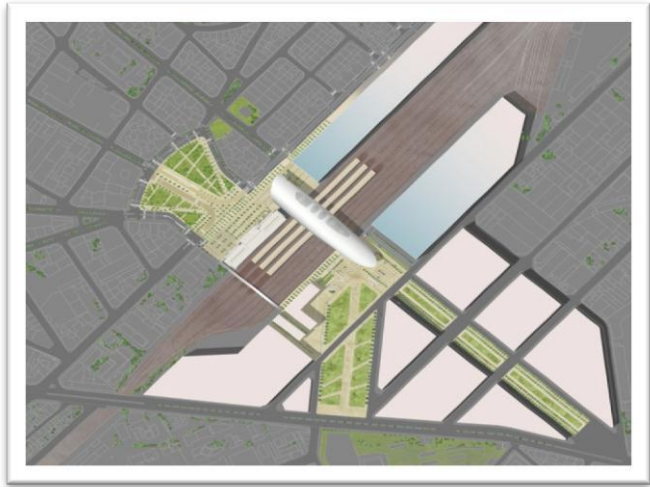
-Casablanca est une importante ville portuaire au Maroc et l'un des plus grands dans le pays. Il est également le foyer de la marine royale marocaine et de son histoire ferroviaire a commencé en 1907 lorsque le français a essayé de construire un chemin de fer à proximité du port de la ville. Aujourd'hui la gare Casablanca Voyageurs ou Casa Voyageurs est un élément essentiel du réseau de transport de Casablanca.



La nouvelle gare TGV Casa-voyageurs :(rénovation + extension)

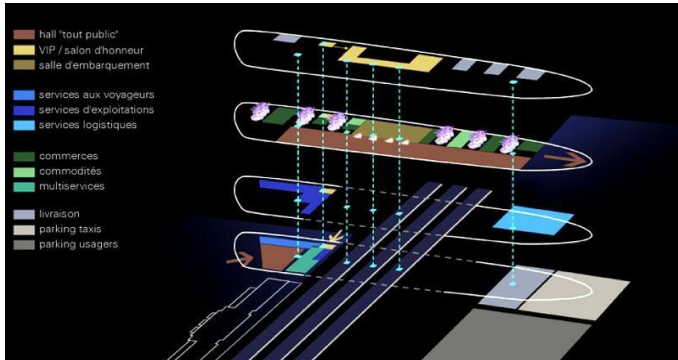
- Construite sous forme de pont, respectant l'actuel bâtiment et son minaret, la gare Casa-Voyageurs avec 380 millions de dirhams (34,2 millions d'euros) d'investissement occupera une superficie de 8 300 m². À terme en 2025, cette gare doit accueillir 22 millions de voyageurs par an contre 4,5 millions aujourd'hui. Les travaux doivent commencer en 2014 pour un achèvement en 2017.

-La gare casa de voyageurs forme un pont entre deux parvis spécialisés : Au nord –ouest, dans l’axe de bd Mohamed V, La place de sidi Mohamed accueille transports publics , vip et piétons , au sud-est , un parvis ample accueille préférentiellement véhicules particuliers et cars



-pour que cette nouvelle géographique s’inscrive sur la carte de la ville, ce parvis est largement ouvert sur le bd Youcef Ibn Tachfine : une large fenêtre urbaine, plein sud, installe le nouveau bâtiment dans le paysage du boulevard ; il rend naturel l’accès à la gare par ce côté, même depuis Casa-Centre, à l’ouest des voies ferrées ; depuis l’est, la rue Sidi Bennour est élargie en grand mail. Ce mail donne un accès direct à la gare, dont le bâtiment voyageur apparaît en fond de perspective.





-leschémaduprogramme

Exemple 04 :LA GARE DE MARRAKECH

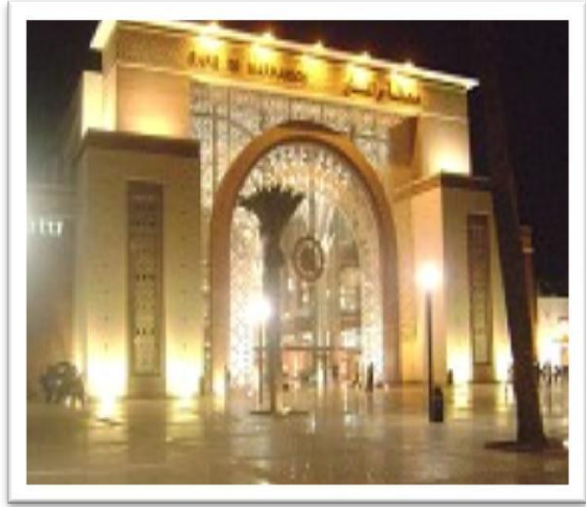
-Lieu : Marrakech - Maroc

-Présentation : LagareDe**Marrakech**, située en plein centre-ville.

- Construite en 1923, la gare de Marrakech a été rénovée en 2008 par un architecte qui s'est inspiré des portes monumentales de l'ancienne médina de Marrakech. C'est un important centre ferroviaire qui voit transiter quelque 3 millions de voyageurs par an.
- L'orientation de l'édifice a été choisie de manière à avoir une vue directe sur les quais depuis l'entrée principale de la gare, et inversement. Permettre au voyageur qui descend du train de découvrir directement la ville dès les premiers instants de son

arrivée, grâce à la grande transparence du hall central (salle des pas perdus), a été l'un des objectifs à atteindre.

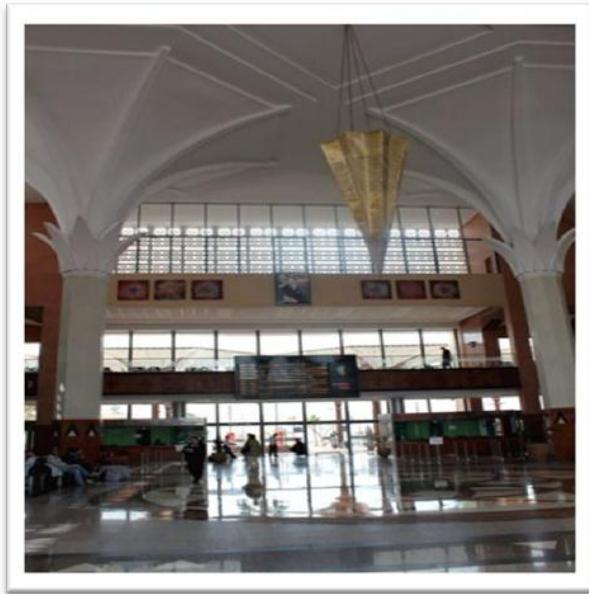
- la gare est accompagnée d'une galerie transversale qui lie deux entités commerciales couronnées de terrasses plantées. Partant du désir de faire de la gare une porte de la ville



-Caractéristiques :

- S'étendant sur une superficie globale De 25 000 m², la gare comporte :
 - Un hall voyageur au rez-de-chaussée d'une superficie de 1 250 m²
 - Plusieurs guichets de billetterie, d'accueil et d'information

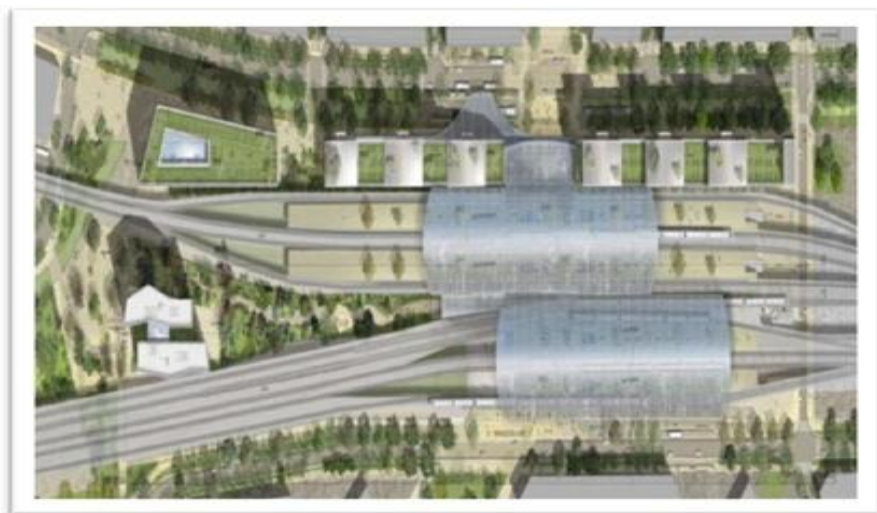
- Une esplanade s'étalant sur 5000 m²
- Une galerie commerciale abritant des enseignes de renom, s'étendant sur 2 niveaux d'une superficie totale de 2 800 m².



Exemple 05 :La nouvelle gare internationale A Luxembourg

Une gare, une serre, un jardin, des promenades plantées

- La nouvelle gare est située au sud-ouest du centre historique de la ville, site qui a fait l'objet d'un grand projet de renouvellement urbain.



L'inscription urbaine de notre projet suit l'intention générale du plan masse, plus particulièrement dans sa trame paysagère. En effet le nouveau plan urbain propose de vastes franges végétales dans un axe nord-sud dont nous tirons parti à la fois en termes de continuité mais aussi en termes d'usage. Le futur franchissement du plateau de voies de la gare sera un lieu au caractère lumineux et planté, capable d'instaurer un vrai sentiment de fluidité urbaine entre le nord et le sud, un passage public, animé et totalement domestiqué, **un lieu d'accessibilité optimisé et confortable, dédié aux multiples modes de transports, gare trains et tramway.**

Cette perspective de grand projet accompagne un vaste schéma de développement des réseaux de transports du Luxembourg, gare tramway, bus et véhicules, dont la future gare de Cessange sera le noyau dur dans un nouveau système à l'échelle du territoire luxembourgeois.

--Une continuité urbaine et végétale

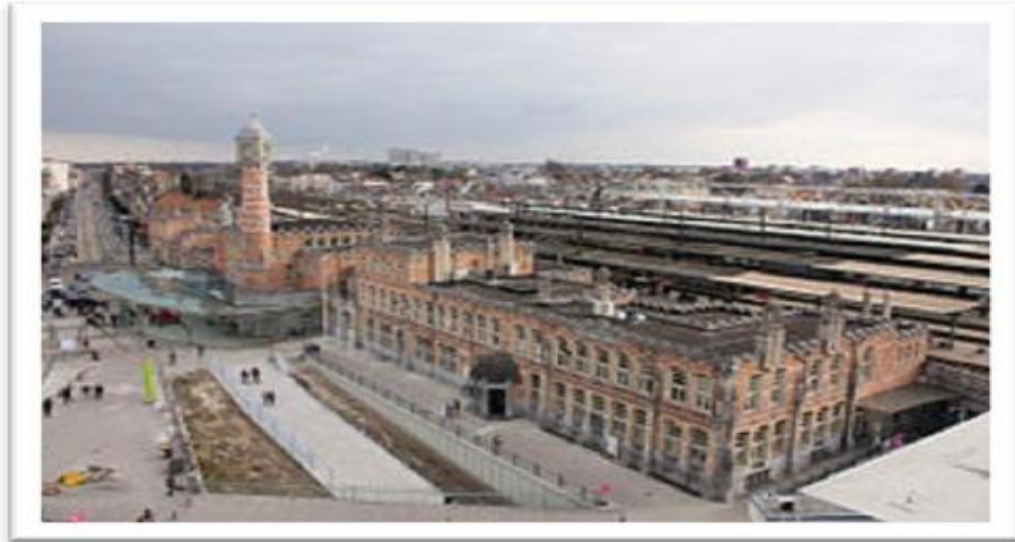
- Une nature riche et intelligente, une gare, une serre, un espace intérieur et extérieur paysagé
- Une peau intelligente et élégante aux allures de résille et de canopée d'arbre
- ce concept est avant tout basé sur cette idée de nature transportée qui permettra aux riverains et aux usagers du nouveau pôle multimodal d'être un nouveau quartier de gare agréable et vivant, aux allures de serres, de jardins et de promenades plantées.





Exemple 06 :Gare GENT SAINT PIETER –Belgique

Cette gare est en passe de devenir l'une des plus agréables d'Europe



L'ancienne gare

--La gare de Gand-Saint-Pierre a été construite à la veille de l'Exposition universelle et internationale de 1913, d'après un projet de Louis Clocquet. Elle a servi d'amorce au développement d'un tout nouveau quartier de la ville de Gand. Un siècle plus tard environ, celle-ci est confrontée à un défi de même ampleur : adapter la gare et ses abords aux besoins du XXIe siècle.



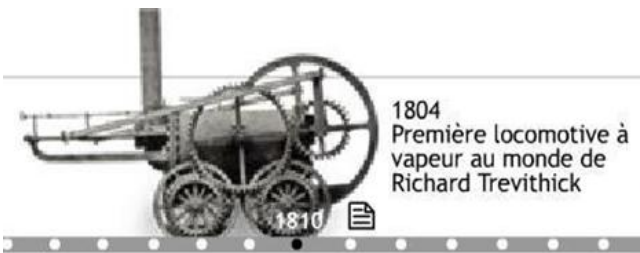
Projet De Rénovation

La gare et son quartier font l'objet d'un grand projet de rénovation urbaine (accompagnée par le projet européen CIVITAS), avec l'augmentation de la cadence ainsi que du nombre de trains et de passagers, et la construction d'une gare souterraine de plusieurs étages (sans interruption de plus de deux voies de la gare actuelle), avec 2 parkings-auto, mais surtout des connexions directes et améliorées pour les bus, taxis, vélos et piétons. En particulier 10 000 places de vélo sont prévues, directement sous les quais, ce qui en fera une des gares les plus accessibles d'Europe. 2800 places sont prévues pour les voitures (en plusieurs parkings). L'objectif est de 60 000 voyageurs montant dans un train par jour en 2020 ou plus (contre 45 000 aujourd'hui)



On ne pouvait réaménager la gare de 1912 (parce que classée). On va donc construire la nouvelle gare multimodale et sous l'ancienne, avec une amélioration du réseau routier visant non pas à le rendre plus favorable aux voitures, mais de manière à favoriser les alternatives moins polluantes (bus, taxis, vélo, sachant que les 2 roues motorisées ne comptent déjà plus aujourd'hui que pour 10 % environ des passagers qui se rendent à la gare).

Le coût d'investissement en infrastructures prévu est de 443 Millions d'euros (de 2009 à 2020), avec un défi à relever : travailler sans bloquer plus de 2 voies sur 12, dans une des villes les plus denses d'Europe.





La capacité d'accueil de la gare

La capacité de la gare ferroviaire de Tlemcen ne dépasse pas 1000 v/jour. Donc Comment augmenter le nombre de voyageurs pour la nouvelle gare de Tlemcen?

-pour augmenter le nombre de voyageurs ont prendre en considération :

-la nouvelle ligne LGV projetée.

- les frontières avec le Maroc sont rétablies.
- Nous avons proposées une nouvelle destination : Tlemcen– Alger –le sud - et le Maroc

-Donc on a estimé pour la nouvelle gare un nombre de voyageurs de plus de 4000 v/j.

-Selon la révision du pdau 2007 :

- La gare de marchandise sera transférée vers AIN FEZZA.

-donc notre gare sera une gare de voyageurs

Echelle d'appartenance

Le projet doit avoir une échelle nationale et pourquoi pas internationale

Les usagers de la Gare.

-Les voyageurs d'origine et destination différente et de différentes tranches d'âges.

- Le personnel de la gare

-Le personnel des services

- Les visiteurs n'ayant aucun lien directe avec le trafic mais susceptible d'utiliser les services et les autres fonctions intégrés (commerce, loisirs ; restauration, culture).

- En 1989 : Tlemcen devienne une ville universitaire
- Aujourd'hui : Tlemcen prend une evergue économique et culturelle très importante grâce aux différents plans de développement réalisés

Potentialités de la ville de Tlemcen

-La ville de Tlemcen vis-à-vis d'autres villes de l'ouest présente des potentialités très intéressantes :

- Position géostratégique où elle se trouve à cheval entre la partie nord et sud, c'est la porte vers le sud.
- Patrimoine culturel très riche (plus de 70% du patrimoine national).
- Son rapprochement par rapport à la mer.
- C'est une ville frontalière avec le Maroc.
- Autoroute Est-Ouest qui va jouer un rôle primordial en matière d'accessibilité et de rapprochement des différentes entités (la dynamique urbaine).
- Chemin de fer, voie ferroviaire « ligne à grande vitesse » LGV qui va jouer un rôle primordial en matière d'accessibilité.
- Accessibilité par des moyens de transport tels que l'aéroport de Zenata, le port de Ghazaouet (échanges avec l'Espagne/Almeria).le chemin de fer venant de Sidi Bel Abbas

Situation géographique de la ville de Tlemcen

-TLEMCEM :- L'extrémité nord-ouest Algérienne :

- 600 km de la capitale nationale Algérien
- 135 km de la capitale régionale Oran

-La wilaya est limitée par:

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



- Aspect administratif

- Conformément à la dernière
- Organisation du pays, la wilaya de Tlemcen

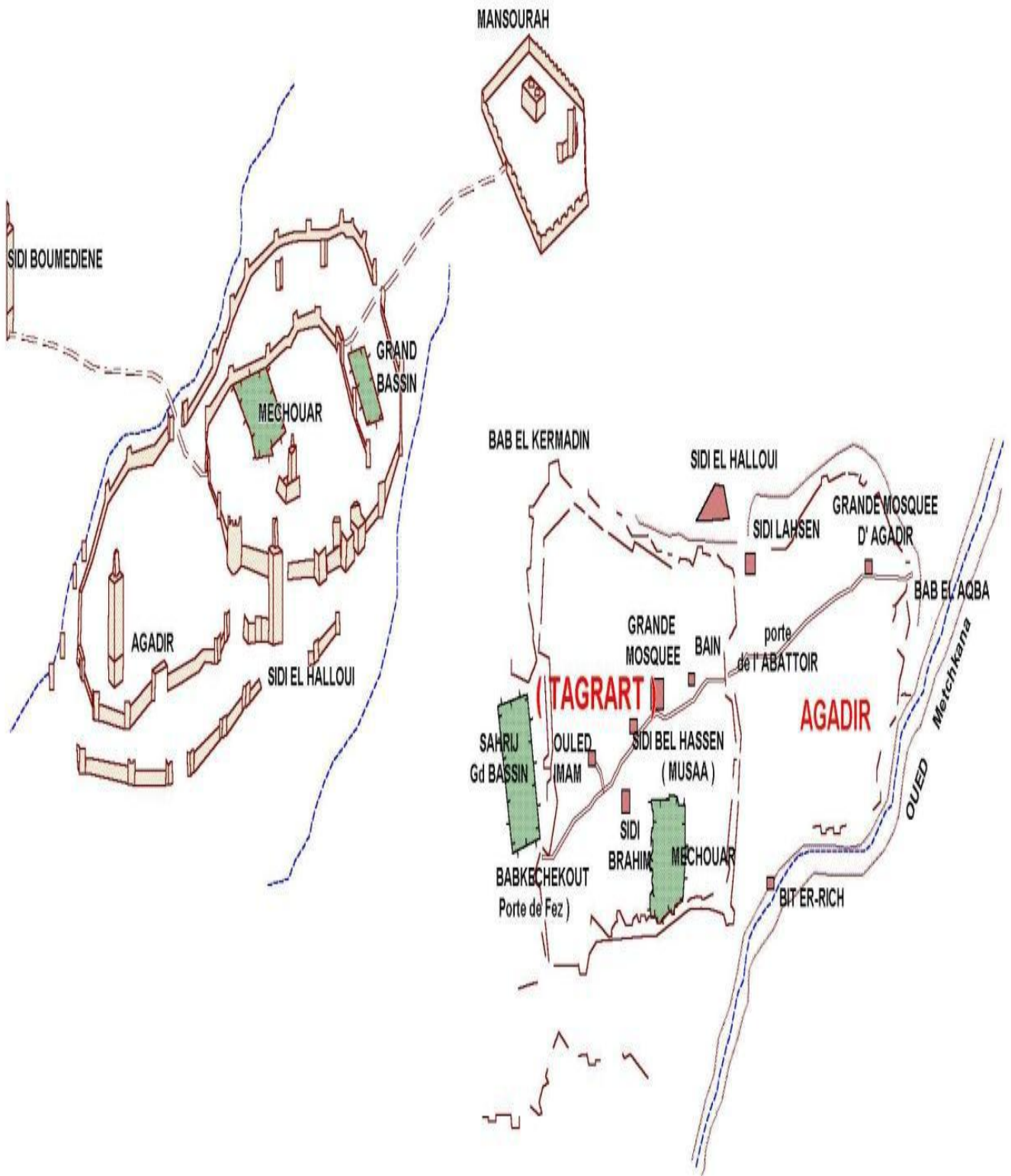


territoriale Wilaya de regroupe

actuellement 20 Daïras et
53 Communes.



TLEMSEN AU XIII SIECLE



Présentation de la ville de Tlemcen

Tlemcen, la « Perle du Maghreb » est une métropole de 300 000 habitants du Nord-Ouest de l'Algérie, chef-lieu de la wilaya de Tlemcen.

- Située dans l'arrière-pays, la cité est au cœur d'une région de vignes et de cultures d'oliviers. Elle est réputée pour ses cuirs, ses tapisseries et son industrie textile



Histoire de la ville de Tlemcen

- Tlemcen dans son évolution historique est passée par trois étapes d'évolution :
- période précoloniale,
- coloniale,
- postcolonial.

Tlemcen en 1830 : Le début de la conquête de l'Algérie par la France
En 1842 : L'occupation définitive de Tlemcen par les Français
La population évolue sur toute la période de la colonisation de 5000 habitants à 73000 habitants en 1954 et 82500 habitants en 1960
En 1960 : Période de l'indépendance



-Le relief

- **Chaîne des Traras:**

- Chaîne côtière à relief faible et tourmenté. Elle comprend deux chaînons orientés Sud-Ouest et Nord Est (Djebel Zandal 600m Djebel Fillaoucene 1136m).

- **Zone hétérogène :**

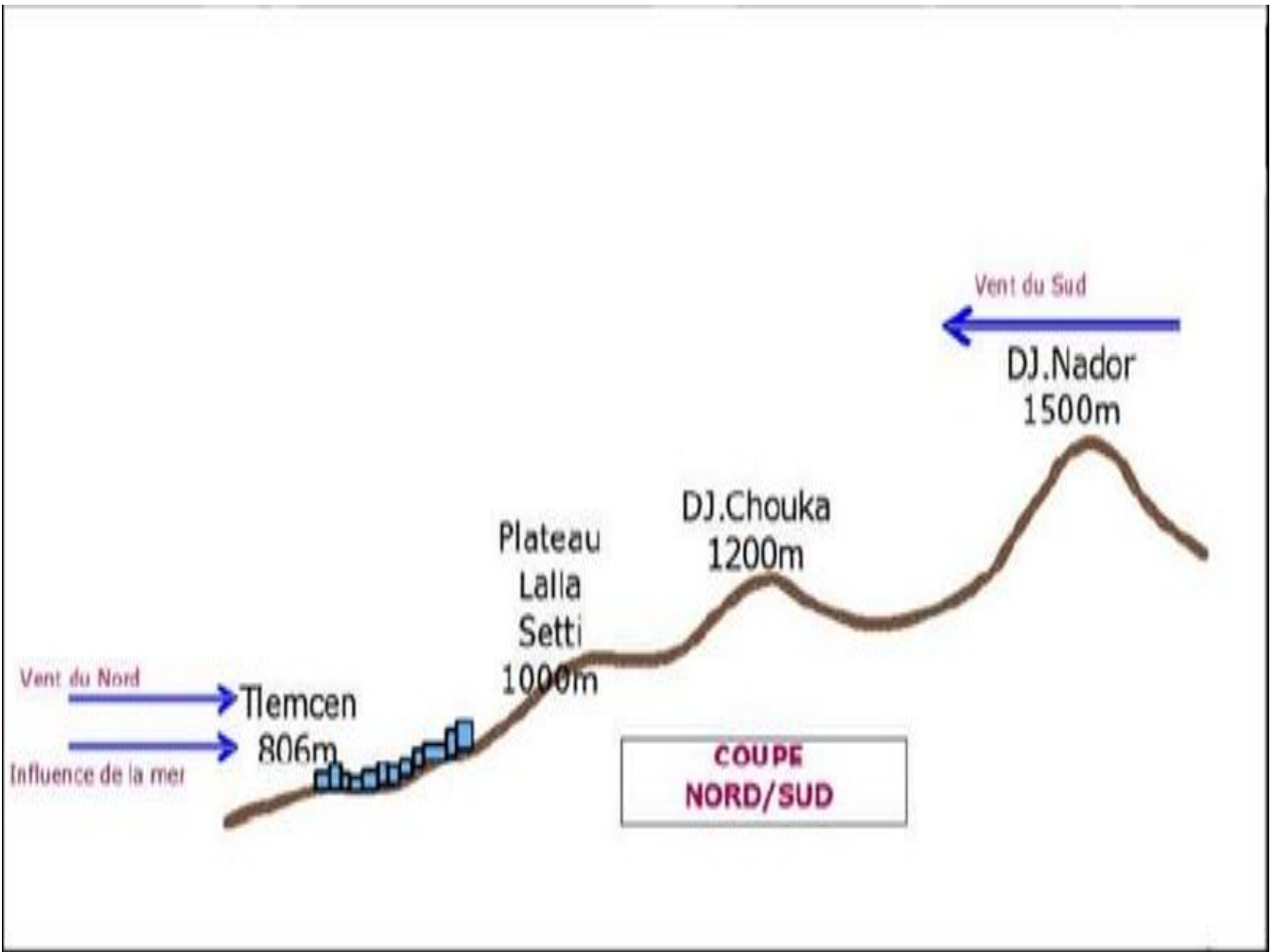
- C'est une chaîne de massif calcaire orientée du Sud vers l'Ouest et du Nord vers l'Est (Djebel Dar Cheikh 1616 m, Djebel Tenouchfi 1843 m, Djebel Kenouch 1526 m, Djebel RassAsfour 1502 m, DjebelOuragla 1717 m, Djebel Nador 1579 m).

- **Monts de Tlemcen :**

- Une zone hétérogène de plaines et plateaux entaillés par les vallées de la Tafna et l'Isser (plaines de Maghnia, de Sidi Abdelli, et de la région d'Ain Tellout).

-le climat

- TLEMEN Jouit d'un climat continental et de températures très Changeantes à cause de son éloignement de la mer et de son altitude.



ANALYSE DE SITE

-L'AIR D'ETUDE :

-Le quartier de la gare se situe au nord de la ville de Tlemcen, entre le centre- ville et le quartier d'Agadir :

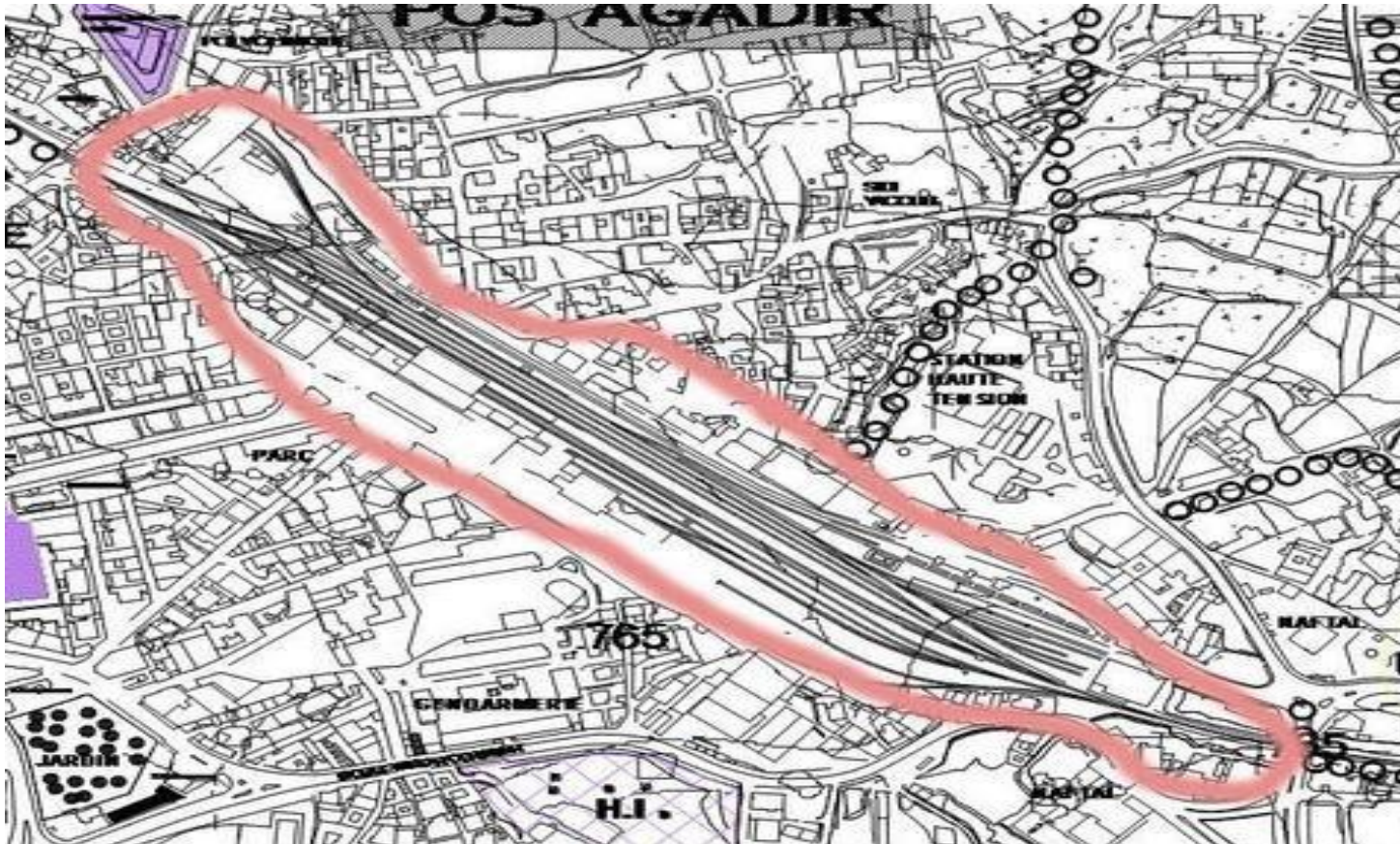
- Au Nord : le quartier populaire très ancien (Quartier Agadir) : ce quartier isolé du centre-ville.***
- Au SUD : Le Centre-ville***
- Vent d dominant***





- Situation par rapport à l'environnement de la gare

- *Au Nord : Par un chemin vicinal puis un talus de 7m*



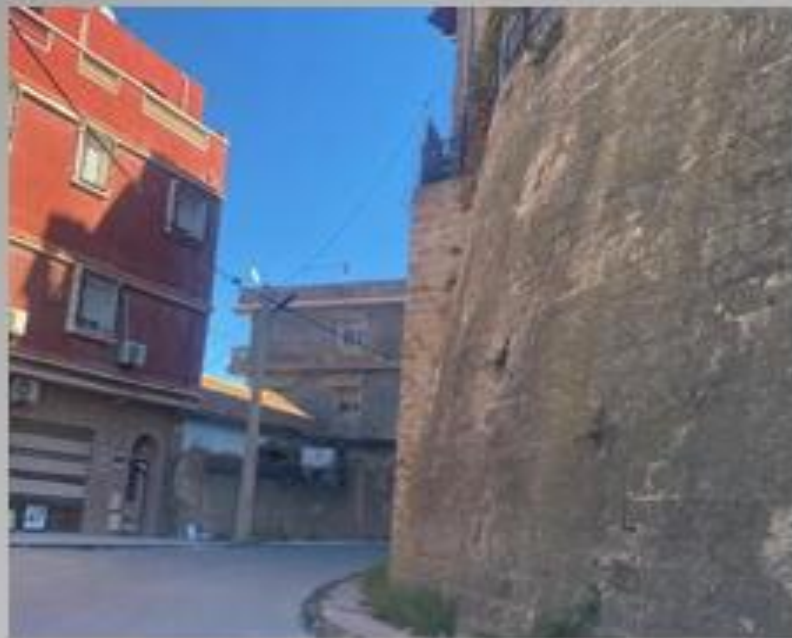
A l'ouest: Par un talus puis une voie mécanique.

A l'Est :
Par la
RN7.

*Au Sud : Par une cité résidentielle
(quartier de la gare).*

-Le site de la gare forme une bande longitudinale

- IL est limité :





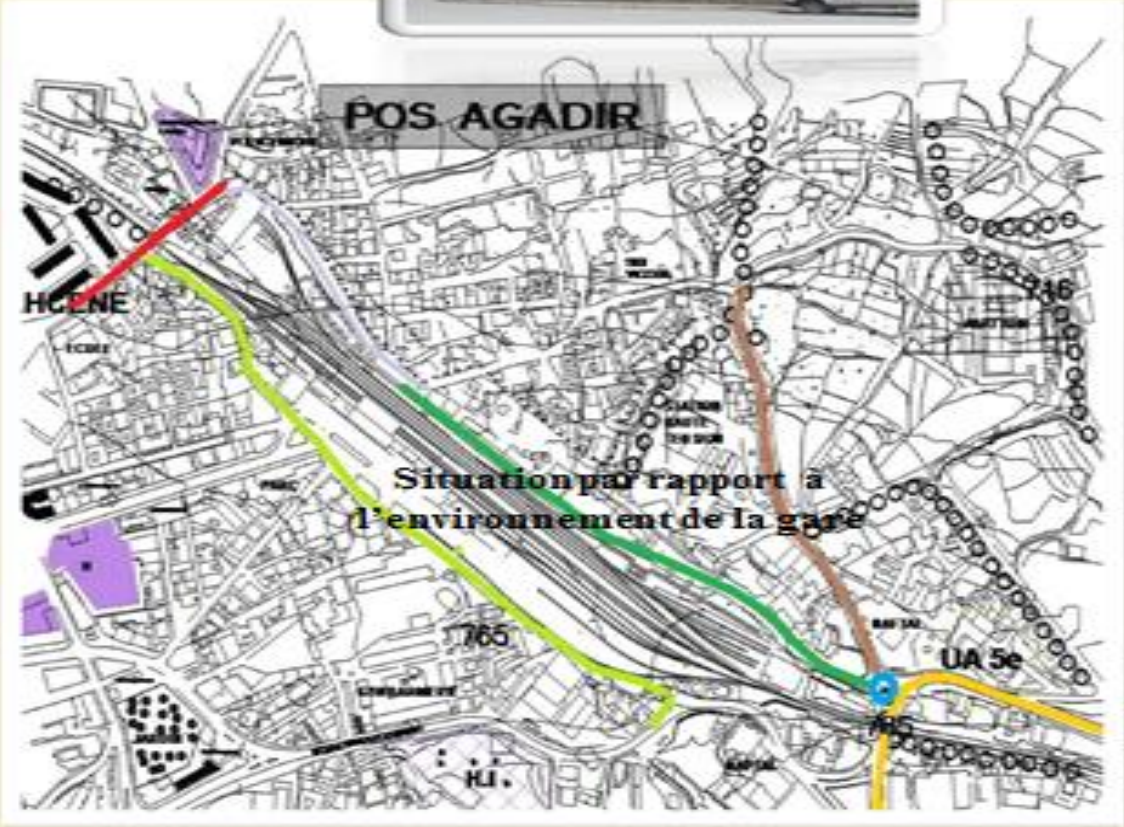
Chemin vicinal



Voie mécanique et un ouvrage d'art



Un Talus



LARN 2



LARN7



3- Nœud et flux :

- Le site de la gare est bordé par quatre axes :
- Le premier est un axe principal dont le flux mécanique et piéton est important (avenue Dib youp).



VOIE MECANIQUE DIB YOUNG

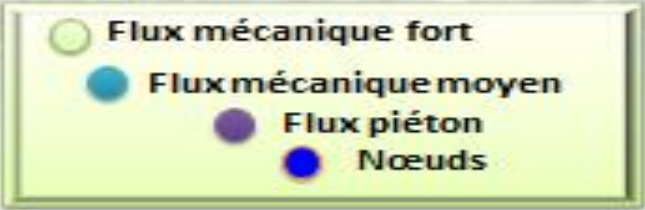
- Le deuxième est moins important que le premier par son flux et son dimension : avenue (Belkaid Sid Ahmed).



VOIE MECANIQUE (BELKAID SID AHMED)

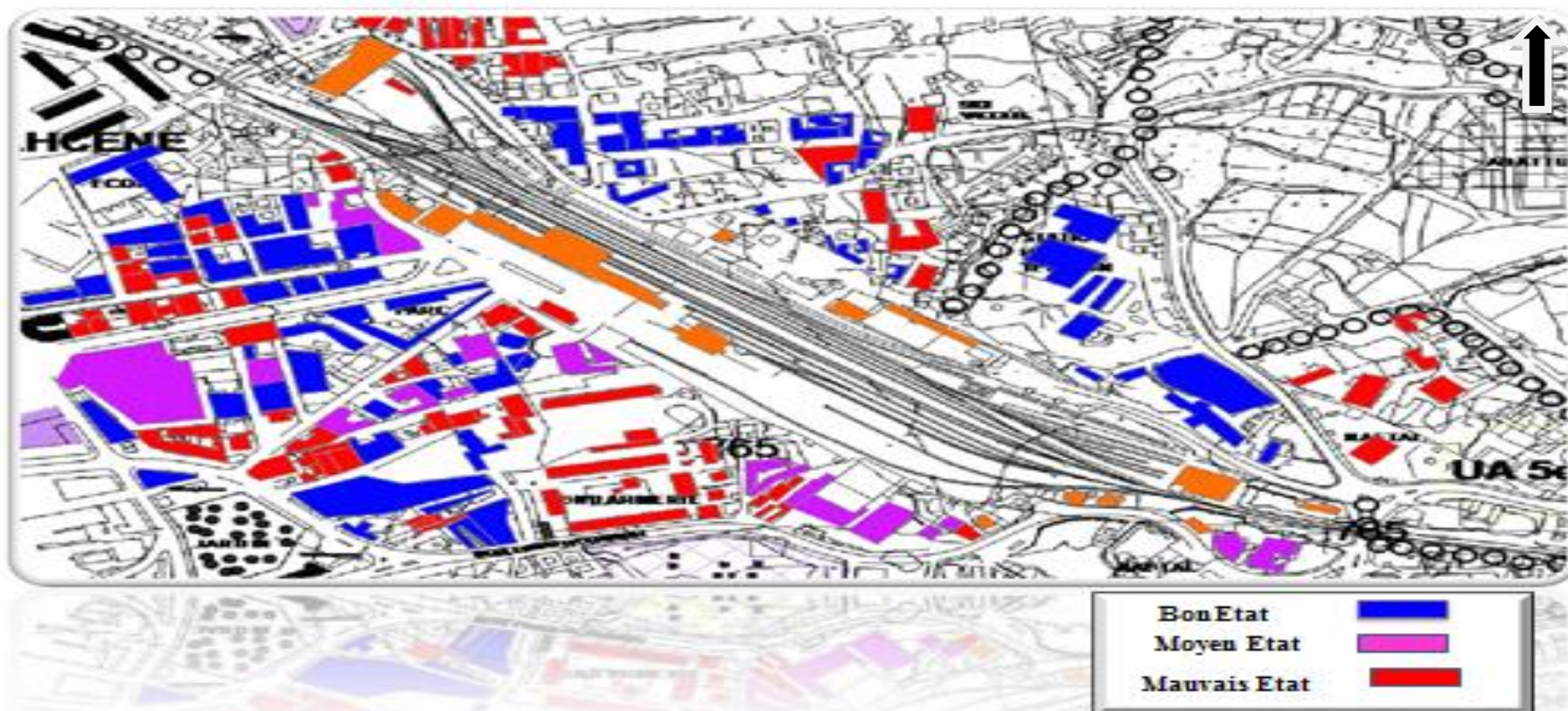
- Les deux autres constituent des voies piétonnes.

La convergence de toutes ces voies constitue un point déterminant l'accès principal de la gare.



NOEUDS ET FLUX





Etat de Bâti

Les fonctions environnantes :

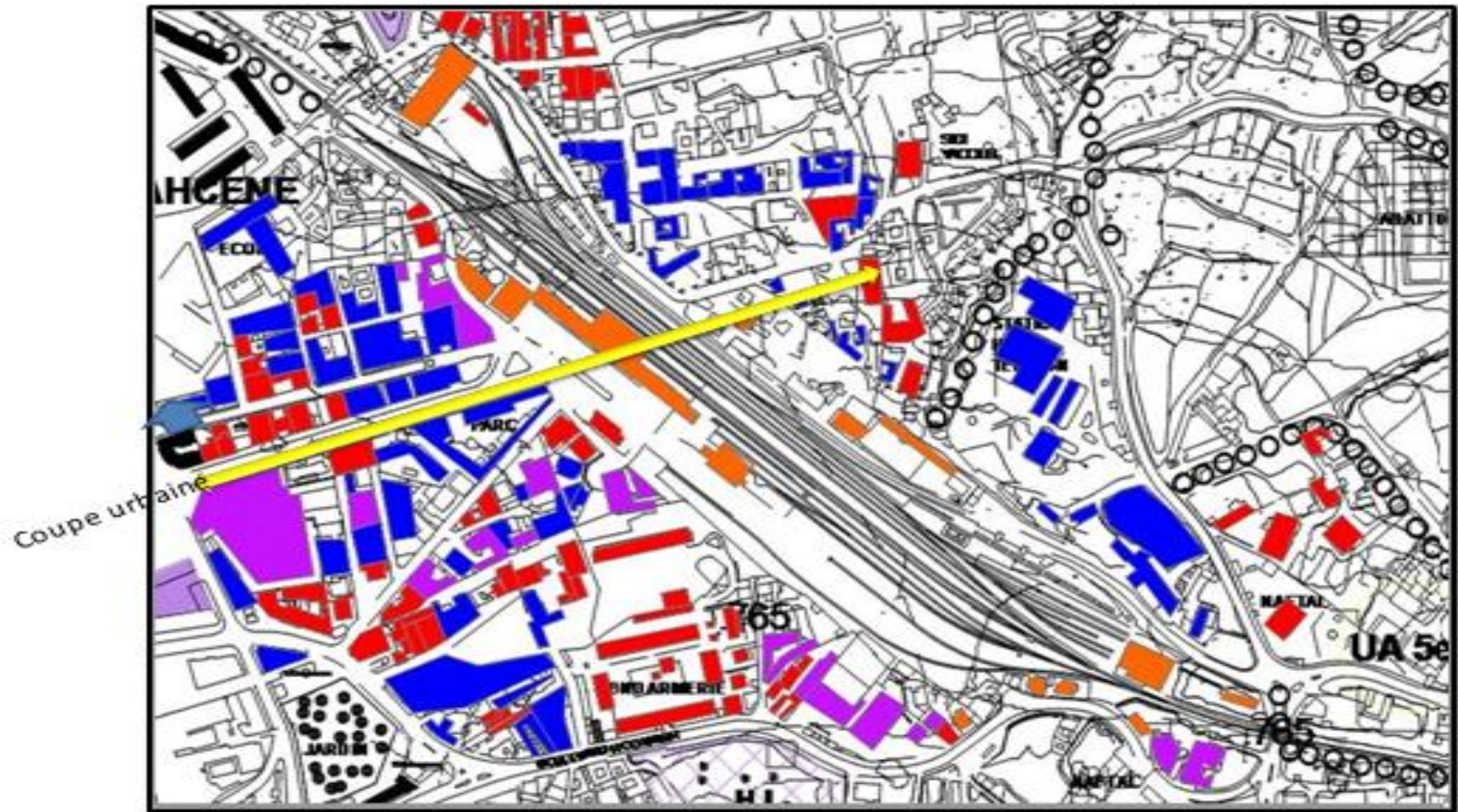
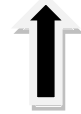
-Le quartier de la gare est dominé par la fonction résidentielle (Habitat collectif) et individuelle.



-Avec l'existence de quelque équipement socioculturels : 01 école, centre culturel islamique.



TOPOGRAPHIE



Les servitudes :

-Les routes nationales :

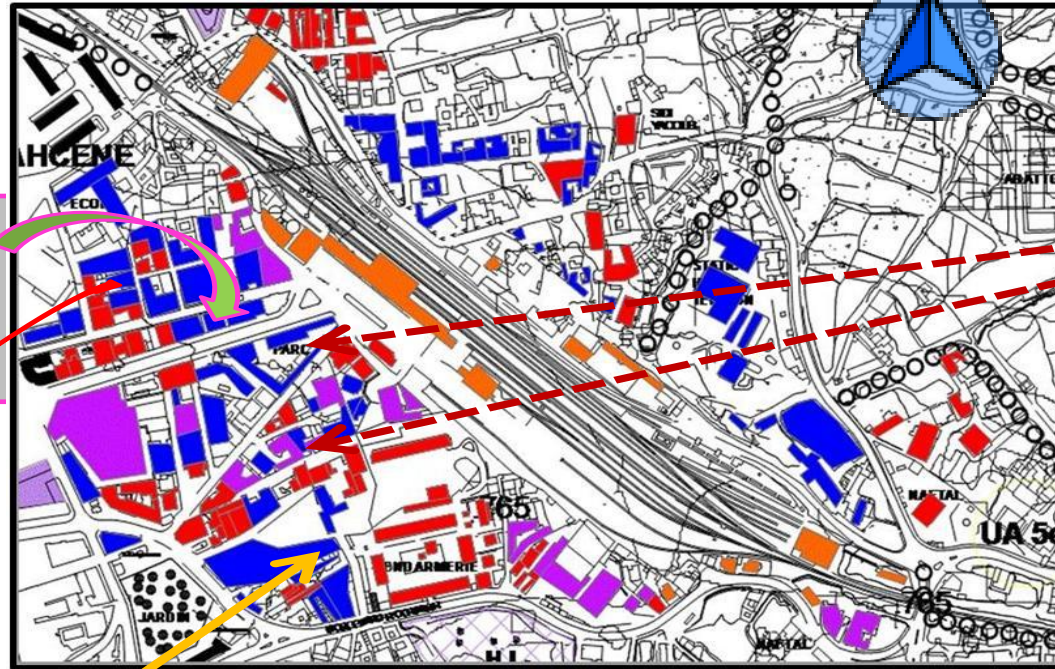
la zone de servitude de 8 m au niveau de l'agglomération et de 35 m en dehors de l'agglomération.

-Chemin de fer :

La voie de chemin de fer doit être munie d'une zone de servitude de 35 m de part et d'autre.

Trame parcellaire

Le système parcellaire présente des formes régulières d'une trame quadrille dans la partie nord-est, et des formes organiques à sud-ouest.



Parcelle d'une forme irrégulière

Parcelle inscrite dans une forme triangulaire

Parcellaire d'une forme régulière : rectangulaire

la majorité des parcelles sont orientées par rapport à la position de « gare ferroviaire »

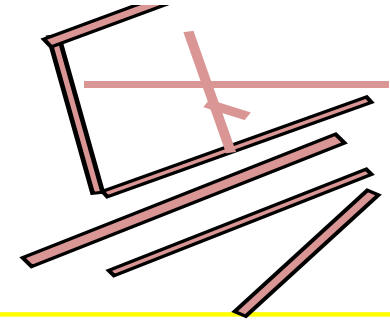
Parcelle trapézoïdale

Synthèse: Les directions fondamentales des parcelles sont liées à :

- La pente du terrain : plus la pente est importante on remarque plus de déformation au niveau des parcelles, et quand elle est douce les déformations diminuent

Trame viaire

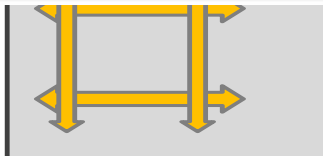
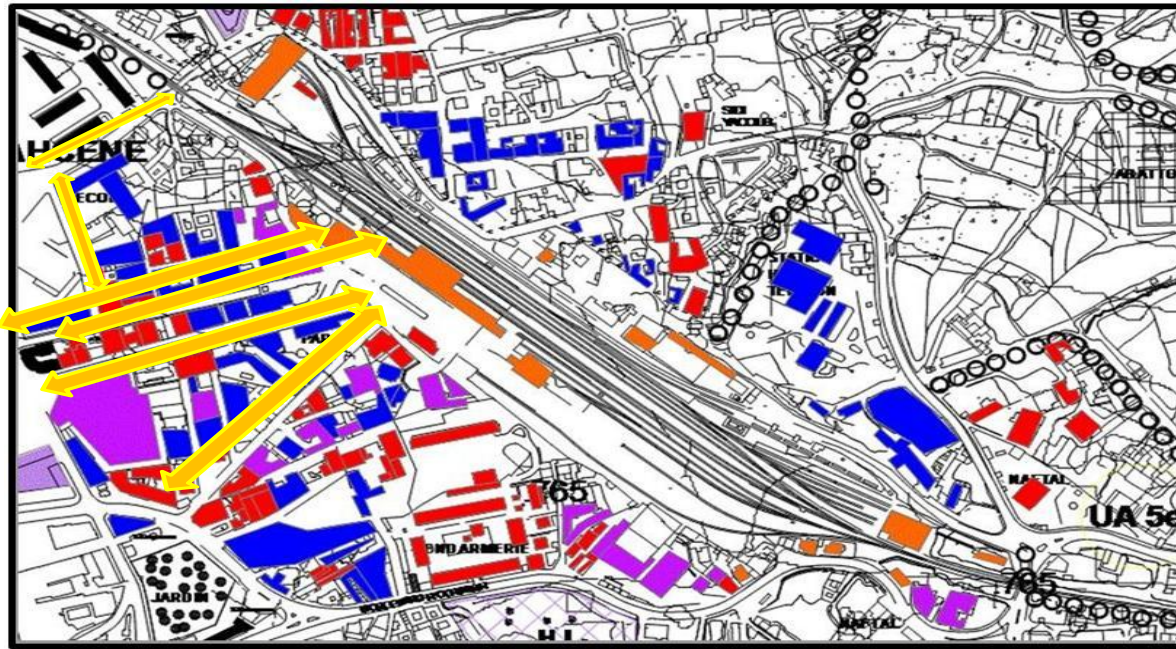
IL existe trois types dominants de trame viaire dans l'environnement immédiat Dans le site d'intervention :



Trame linéaire : le résultat de l'obéissance à la morphologie du site

Système linéaire

Le système viaire est présente sous une forme d'une trame irrégulière d'un cote et est quadrillée avec un système arborescent d'un autre cote du a sa dépendance de relie.



Système en résille: géométrie orthogonale

Système quadrillage qui marqué par l'axe structurant **BEN YAHYA BELKACEM**



ETAT DE HAUTEURS & GABARIT



RDC



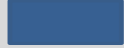
R+1



R+2



R+3



R+5

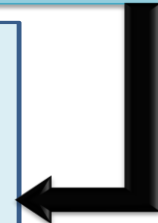


Dans notre aire d'étude les hauteurs varient entre RDC et R+5



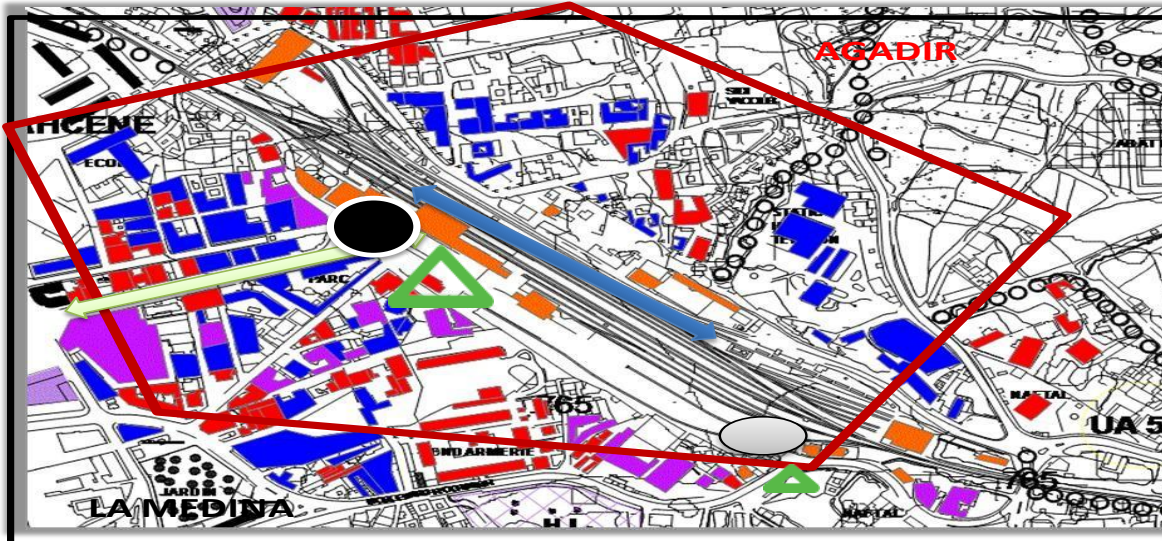
- le centre culturelle islamique R+7 la hauteur plus élevée
- le Bâtiment résidentielle la hauteur R+4
- Les hauteurs dominantes sont : R+2 et RDC : habitat intégré gare ferroviaire, ...)

Synthèse:
Le gabarit: la majorité des ilots sont en R+2



Analyse Paysagère : Kevin Lynch « Imagibilité » :

NOTRE SITE D'ÉTUDE SE TROUVE ENTRE LE
QUARTIER DE AGADIR ET LA MEDINA



LES LIMITES:

- voie principal
- voie ferroviaire

LES NŒUDS ET LES REPÈRE:

- nœuds majeurs
- nœuds mineurs
- repères majeurs
- repères mineurs

Analyse Paysagère : Thomas Cullen Le Mouvement et vision sérielle :

- 1- La gare ferrovière
- 2-gare routière
- 3- el kissaria
- 3 –monument el mechouer
- 4- la grande place
- 5-le marché couvert

Le Parcours :

- Point de vue du passant
- Champs de vision Naturel
- Suivre l'orientation de la rue.



Le Parcours et les champs de vision de l'analyse paysagère

Diagnostic stratégique SWOT:AFOM

LES ATOUS:

- Zone a caractère historique
- Existence d'un patrimoine architecturale riche
- Noyau historique permet de relier le centre ville avec le quartier de la gare.
- Plusieurs accécibilité
- Le projet structurant de la nouvelle gare ferroviaire (LGV)

LES FAIBLESSES:

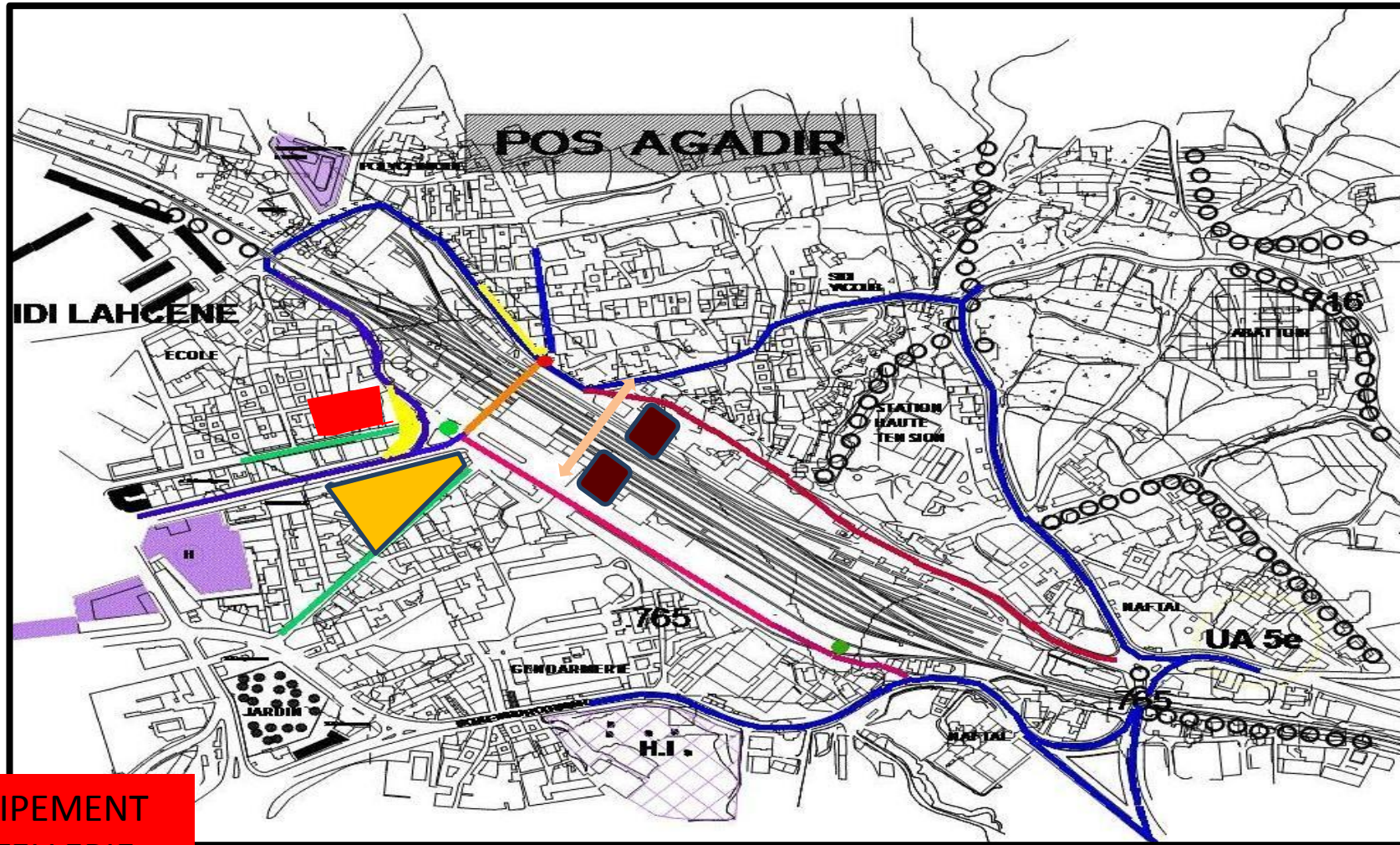
- Manque des espaces de repos et des espaces vert
- Majorité des bâtisse en mauvais état
- Manque des équipements a vocation commerciale et de loisir.
- Absence de différents moyen de transport (la ligne de tramway, station de bus et taxi)
- Disfonctionnement entre le quartier de la gare et le centre ville (la médina)



LES OPPORTUNITES:

Un centre historique qui allie transport et commerce et est considéré comme un point de repère

LES NUISANCES
La LE BRUIT DE TAIN



EQUIPEMENT
HOTELLERIE

VOIX PROJETE

EQUIPEMENT
MULTI
FONCTIONNELLE

Elargissement
devoie

PARTIE A
DEMOLIR

CREATION D'UN
TUNNEL (voie
mecquanique

VOIE EXISTANTE

PASSERELLE

GARE MULTI
MODALE
L-G-V

RECOMMENDATIONS

Histoire

Le chemin de fer à Tlemcen existe bien avant la deuxième guerre mondiale de 1939. Cette infrastructure a été installée en Algérie, non point pour un développement du pays, mais dans le but essentiel de transposer les matières premières. Des richesses extraites du sol et sous-sol algérien devaient arriver aux ports d'Oran pour l'exportation vers la métropole (la France).

- Le train jouait pleinement son rôle économique par des services inestimables

.On envoyait un colis ou des tonnes à un destinataire qui, une fois avisé par un facteur, venait récupérer son bien. Les tarifs étaient de loin moins chers. Qu'en est-il aujourd'hui de cette gare de Tlemcen qui a connu des activités extraordinaires dans le transport des voyageurs et de la marchandise.

Le premier modèle de la gare ferroviaire De Tlemcen





Aspects architecturale :

-La gare de Tlemcen fut construite en 1889, elle est bâti selon le modèle néo-mauresque, style appelé (jonnard) due au nom du gouverneur générale de l'époque ; et que s'inscrit dans la tendance arabisante qui s'est développé un certain temps dans tout le Maghreb.

Sa tour d'horloge qui évoque un minaret, ses arcades, lui confèrent une identité architecturale que les concepteurs de l'époque voulurent certainement porteuse d'une symbolique politique et identique.

Le bâtiment existant s'articule en un corps principal caractérisé par la

présence d'une tour -horloge et deux ailes latérales symétriques; au rez-de- chaussée, face à la place centrale, il est présent un porche d'accès caractérisé par des arcades en plein cintre; à l'intérieur se trouvent la salle d'attente, le guichet et les locaux de service de la gare. À l'étage sont situés les logements; du côté des voies il est présent une grande voute avec des ouvertures situées au-dessus de celle-ci et deux files de auvents qui s'étendent sur les côtés.

À gauche de la gare est situé un jardin enclavé, caractérisé par une file d'arcades

qui fait face à la place centrale, et, à suivre, un hôtel sur deux étages; sur la droite sont situés l'accès au passage souterrain, de liaison entre les quais, et autres constructions de service à la gare.



Le bâtiment voyageur



Cafétéria



Hangar



Espace de stationnement



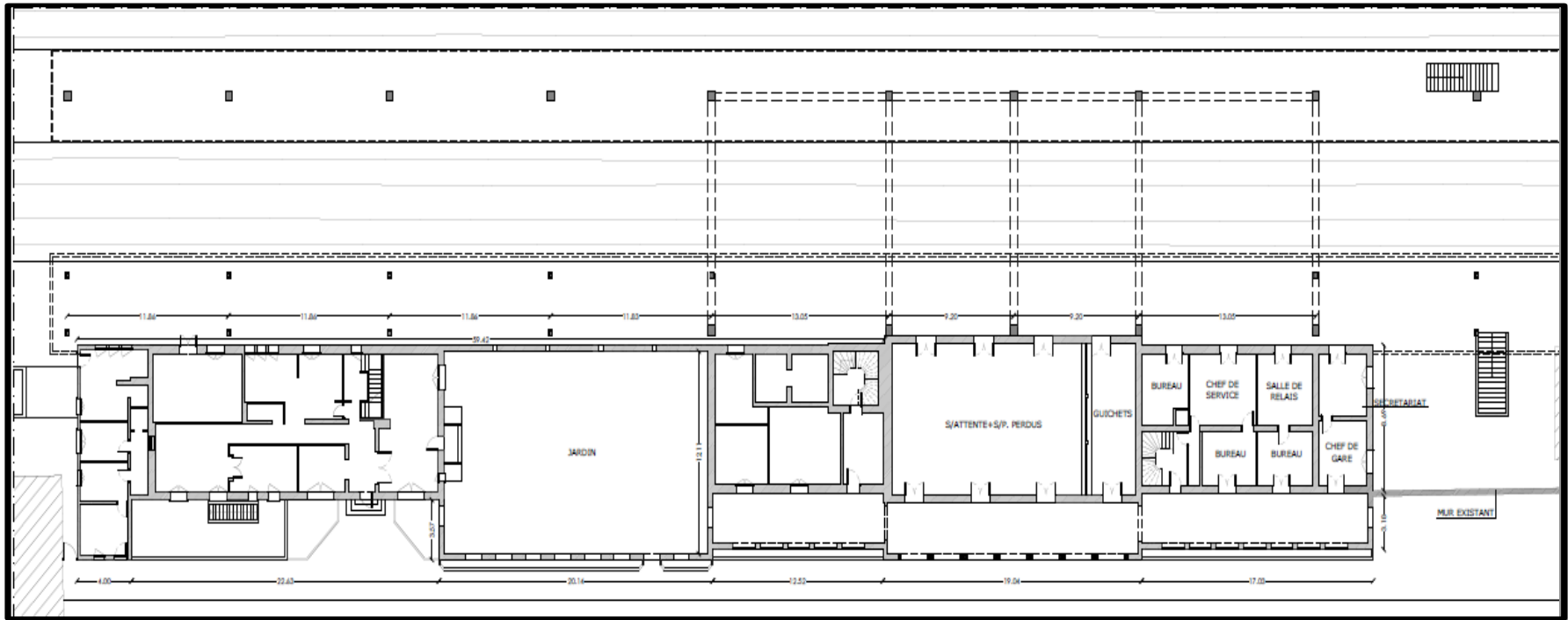
Galerie



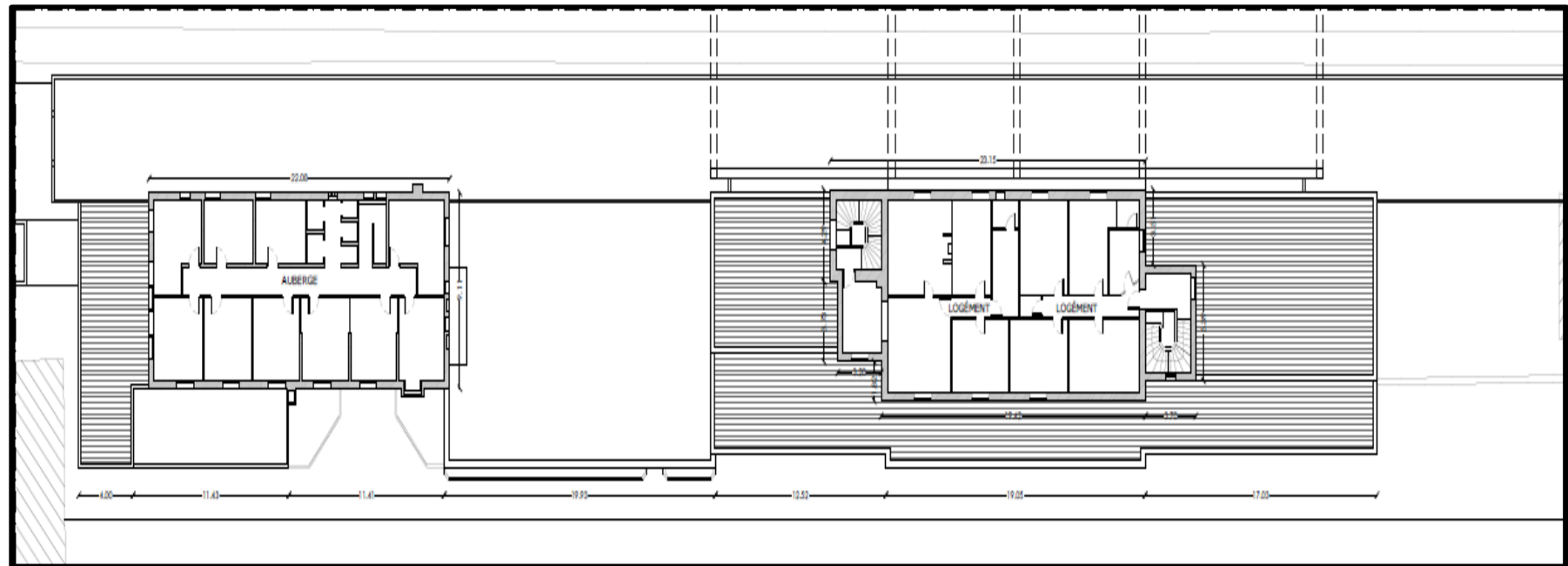
Vue aérienne

Vue aérienne de la gare ferroviaire

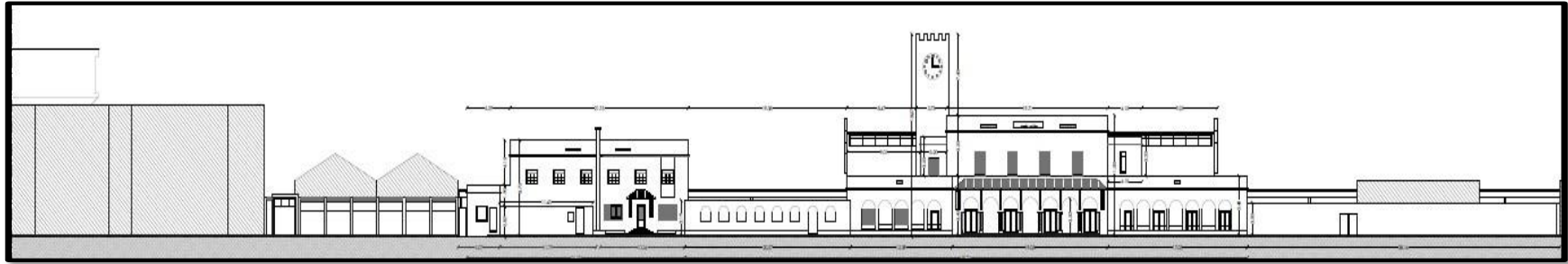




Plan RDC



Plan Etage



VUE FRONTALE

DESIGNATION	ESPACE	Surfacem²
Salledes pas perdus	03guichets+espace d'attente	165m ²
Esplanade1	Courdevoyageur	2300m ²
Esplanade2	Cour de marchandise	4500
quais	03quaispour voyageur	2400
	03quaispour marchandise	983
Hall aux marchandises	-espace de dépôt pourmarchandise -01bureaupourla douane -01guichetpourle fret	416
Baraques	dortoir	141
Remiseàmachine	-02ateliersde réparation -02bureaux	-700
Bureaux administratifs	-08bureaux	-250
Châteauxd'eaux	-02châteauxd'eaux	1000m ³
Dépôt des matériels	-03garages	700m ²
Logementde fonction	-03logements	500m ²

ANALYSE CRITIQUE DU TRAFIC FERROVIAIRE

-NB de Train /jour :-2 Train marchandise-5 Train voyageur

-NB de voyageur/jour : - De 700 à 1000 Voyageur/jour

APROCHE ARCHITECTURALE DE LA GARE LGV

PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE

- Gare sous-dimensionnée et ne répond plus aux exigences d'aujourd'hui.
- Le quartier de la gare est fréquemment un espace peu attractif dans lequel la densité d'habitation et d'activité est basse et dont la réputation peut être mauvaise. Longtemps peu investi, perçu comme de simple lieu de passage, de montée et de descente des passagers des trains, il représente aujourd'hui une réelle problématique urbaine.
- La gare n'est pas intégrée au milieu urbain.
- La dégradation du cadre bâti de l'ensemble de la gare ainsi que l'infrastructure ferroviaire.
- Discontinuité de la façade urbaine.

SYNTHESE

- La nouvelle gare LGV de Tlemcen est un équipement qui peut structurer tout un quartier, voire toute une ville, devenir un repère urbain majeur.

-Tlemcen ne compte qu'une seule gare. Cette gare centrale permet aux voyageurs en provenance banlieue de Tlemcen, et d'autres wilayas de l'Algérie d'arriver en plein cœur de la ville.

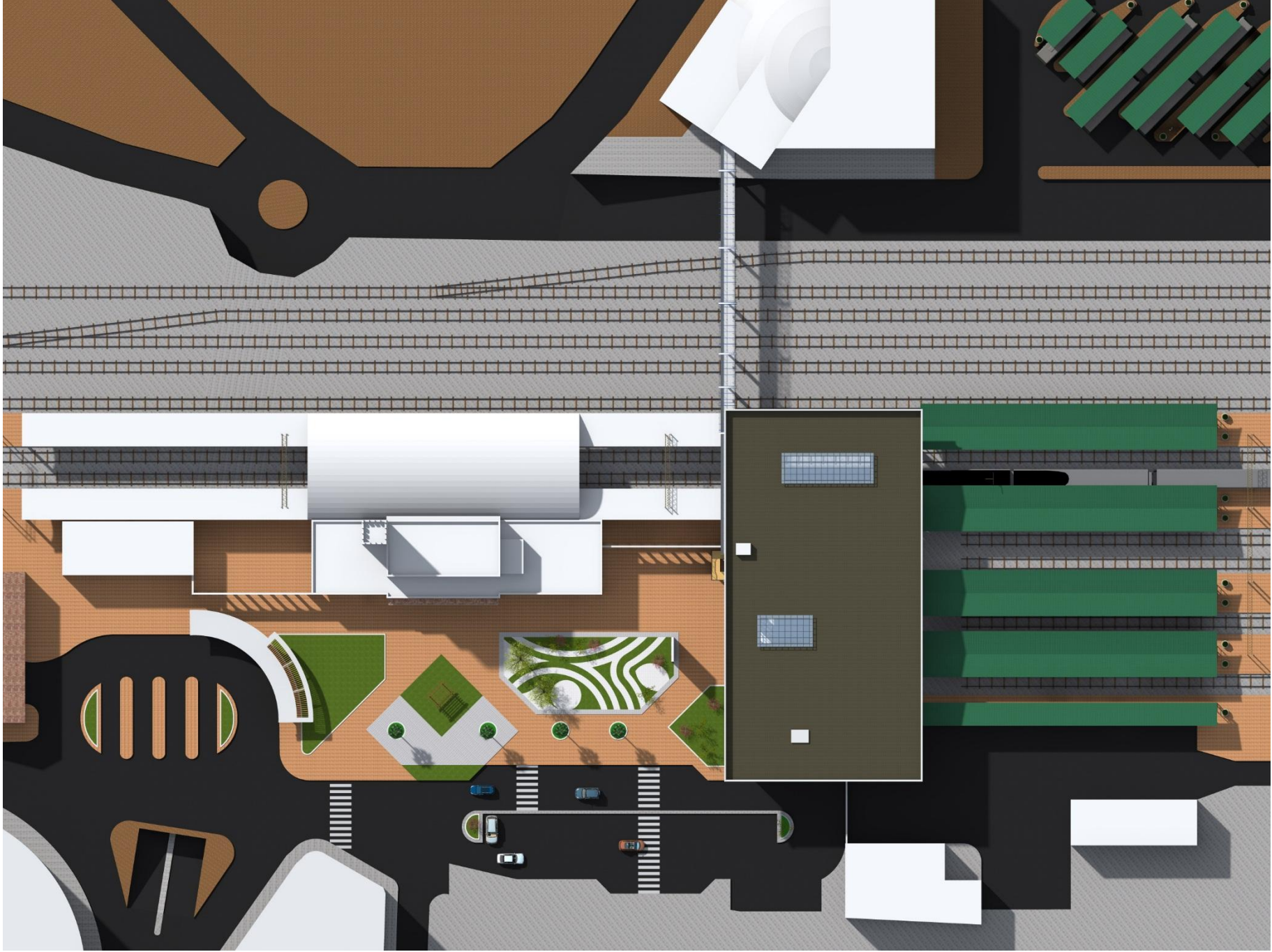
PROGRAMME SURFACIQUE

Etages	Pièces	Affectation	Soils m ²
REZ-DE-CHAUSSEE			
	Billetterie	Zone jour	12,05
	Box Informations	Zone jour	4,90
	Bureau du Chef de la Police	Zone jour	10,86
	Bureau du Police	Zone jour	13,39
	Débarras	Zone jour	3,82
	Déchargement des Marchandises	Zone jour	16,96
	Dégagement	Circulation	20,80
	Dépôt Marchandises	Zone jour	16,96
	Entrée Police	Circulation	7,74
	Local Concierge	Pièce d'eau	4,26
	Nouvelle Salle d'attente	Grande Surface	332,38
	Recueillie des Poubelles	Zone jour	5,57
	Salle d'Attente	Zone jour	9,84
	SAS	Pièce d'eau	6,24
	Secrétariat	Zone jour	8,74
	Toilettes des Hommes	Pièce d'eau	21,22
	Toilettes Pour Femmes	Pièce d'eau	20,71
	Vestiaire	Zone jour	9,29
	WC(MR-HF)	Pièce d'eau	4,96
	Zone Echange Bebe	Zone jour	7,77
	Zone Mamans avec Enfants	Zone jour	15,70
-	-	-	<u>554,16</u> m²
Etage 1er			
	Bureau de la Douane	Zone jour	16,75
	Cafétéria	Grande Surface	201,81
	Couloir	Circulation	48,14
	Cuisine	Zone jour	47,46
	Dégagement	Circulation	20,13
	Dépôt Quotidien	Zone jour	7,34
	Lavoir	Pièce d'eau	2,71
	Salle pas perdus(Douane/Police)	Zone jour	32,32
	Secrétariat de la Douane	Zone jour	13,39
	Toilettes des Hommes	Pièce d'eau	7,40
	Toilettes Pour Femmes	Pièce d'eau	7,40
	Trappe/Recueillie des Poubelles	Zone jour	6,80
	Vestiaire	Zone jour	4,10
	WC	Pièce d'eau	1,44
	WC(MR-HF)	Pièce d'eau	2,65
-	-	-	<u>419,84</u> m²
<u>Total Surface Gare LGV</u>			<u>974,00</u> m²
<u>Total Surface Gare Urbaine</u>			<u>1 213,00</u> m²
<u>Total Surface Intermodale</u>			<u>2 187,00</u> m²

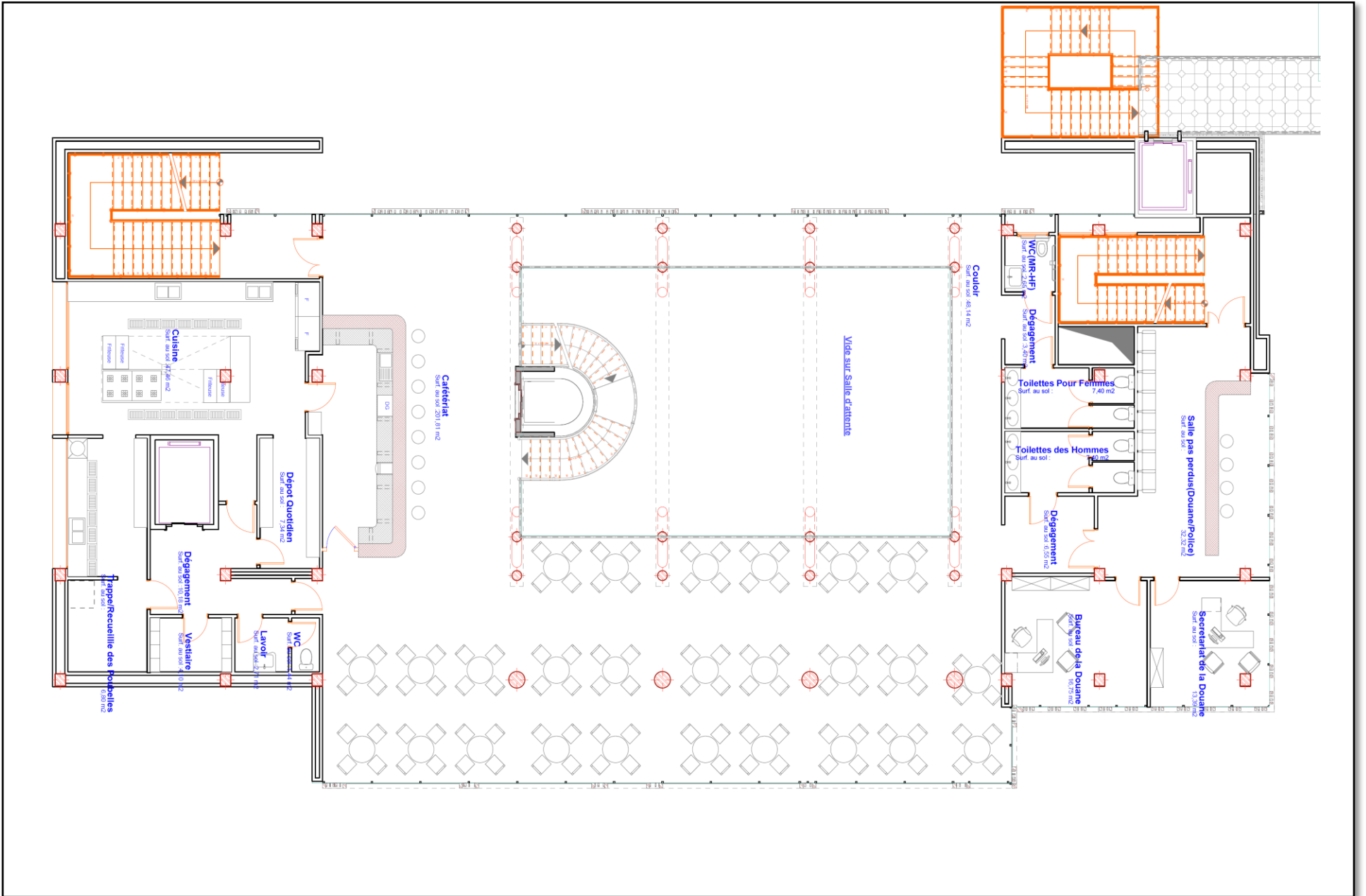
**APROCHE ARCHITECTURAL
E DE LA NOUVELLE
GARE MULTIMODALE**



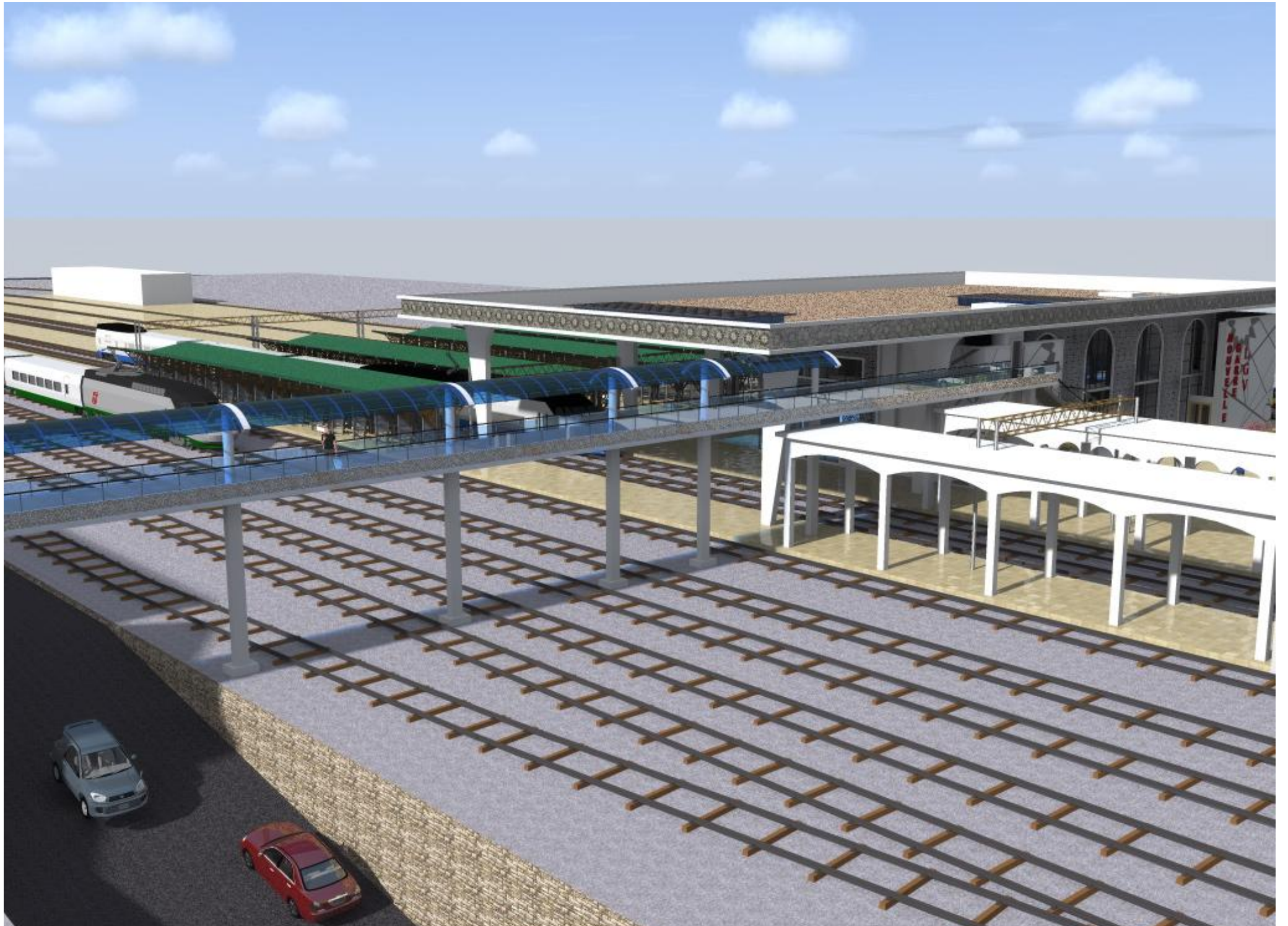
PLAN DE MASSE

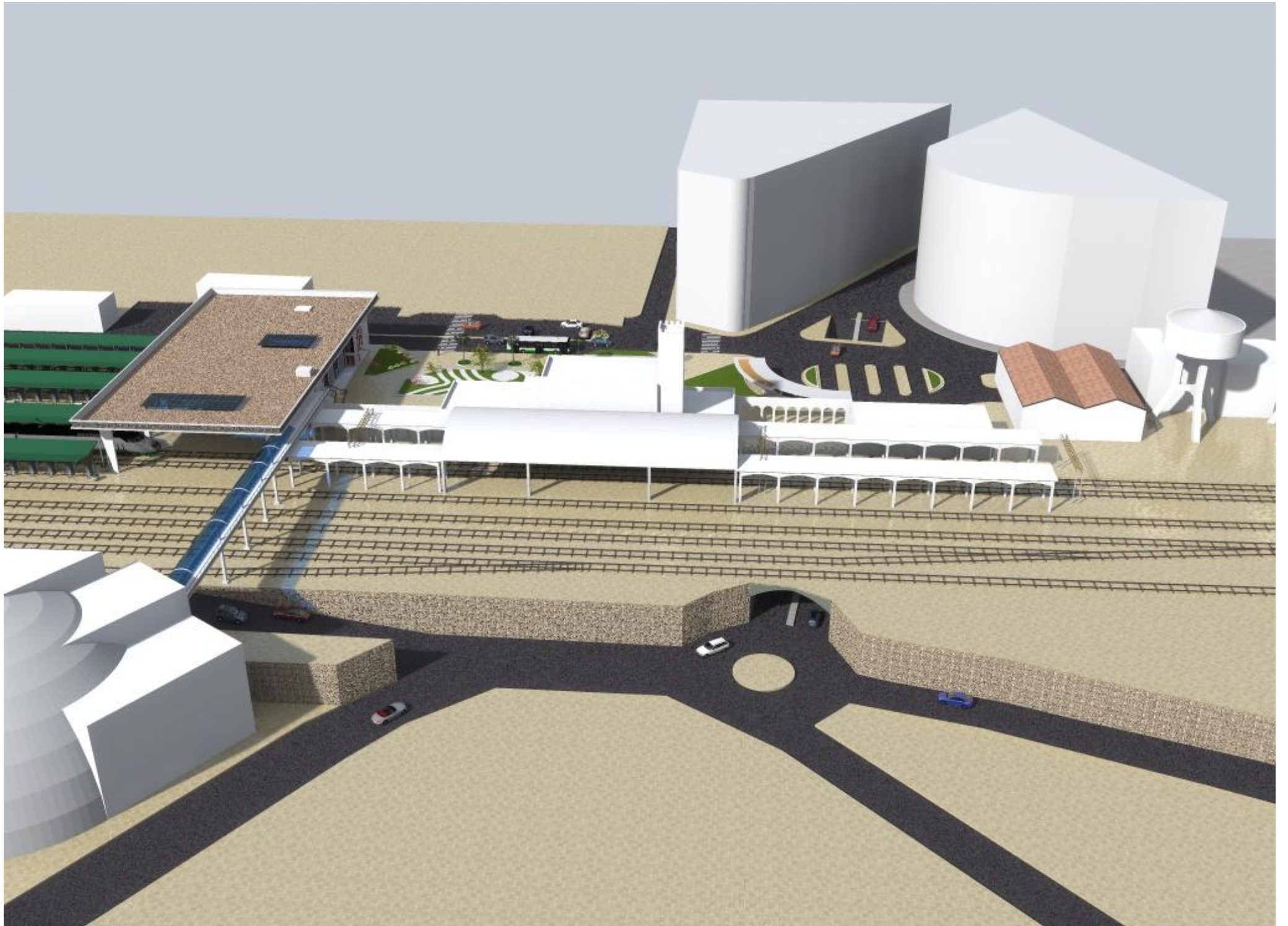


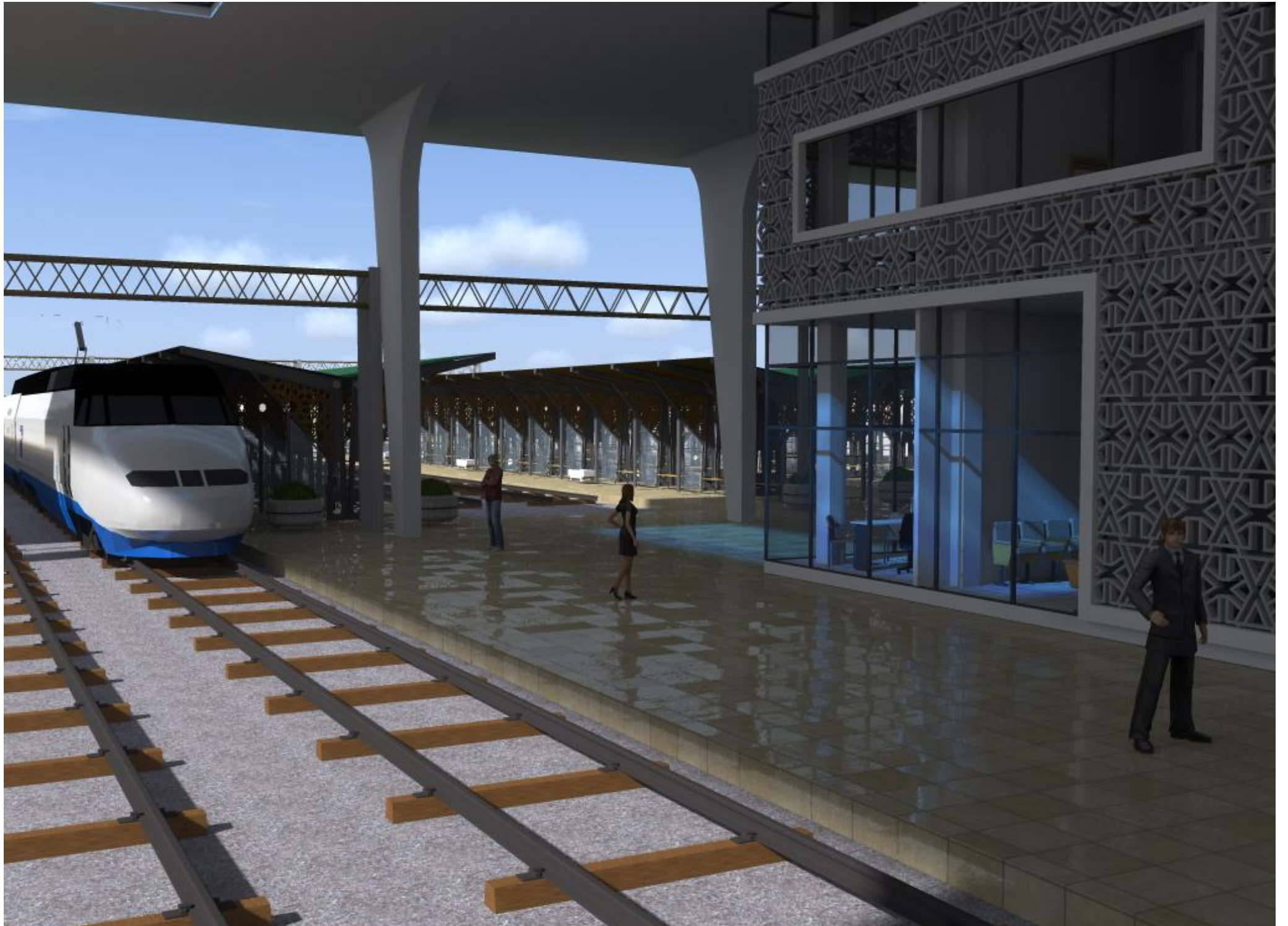
PLAN ETAGE GARE LGV





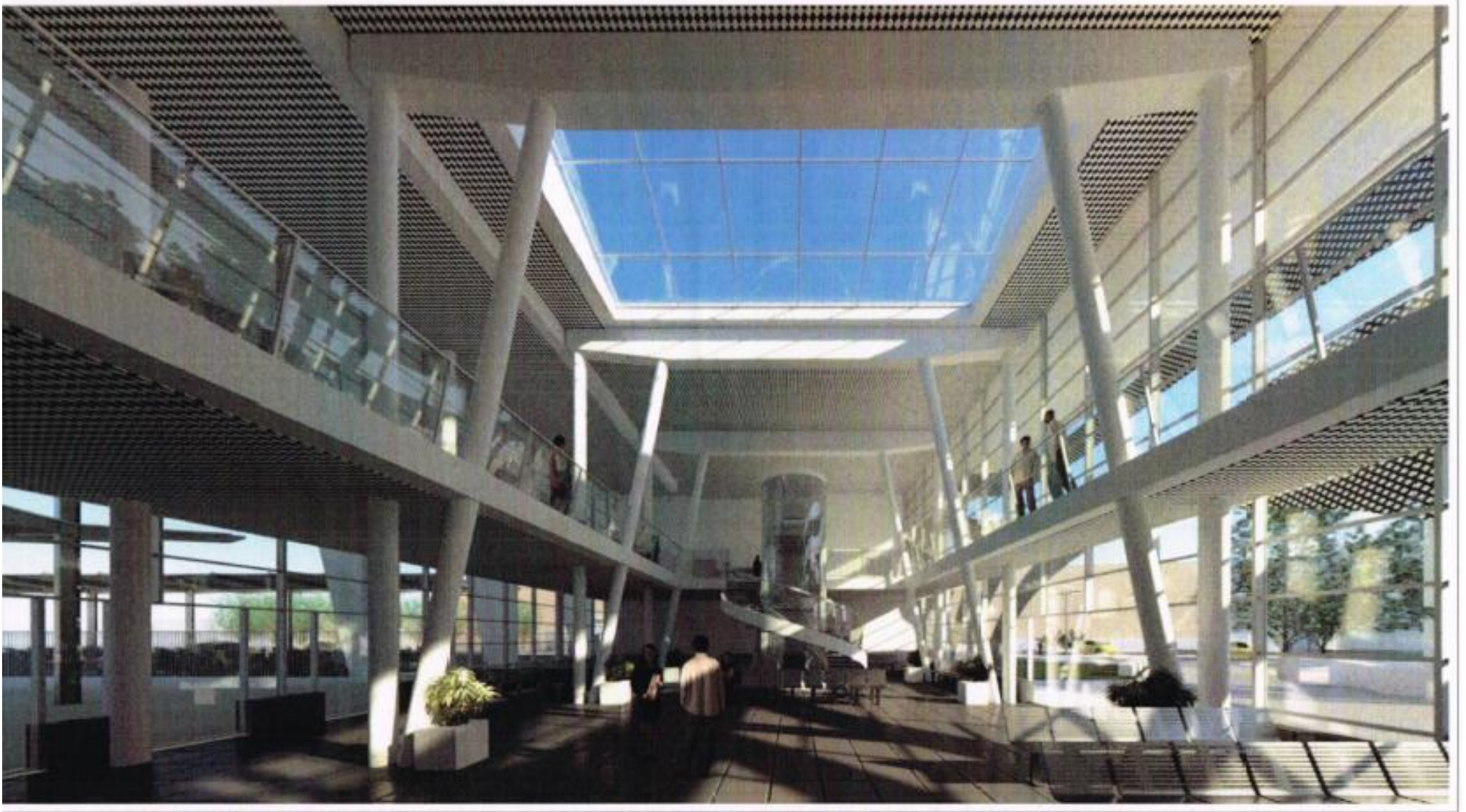




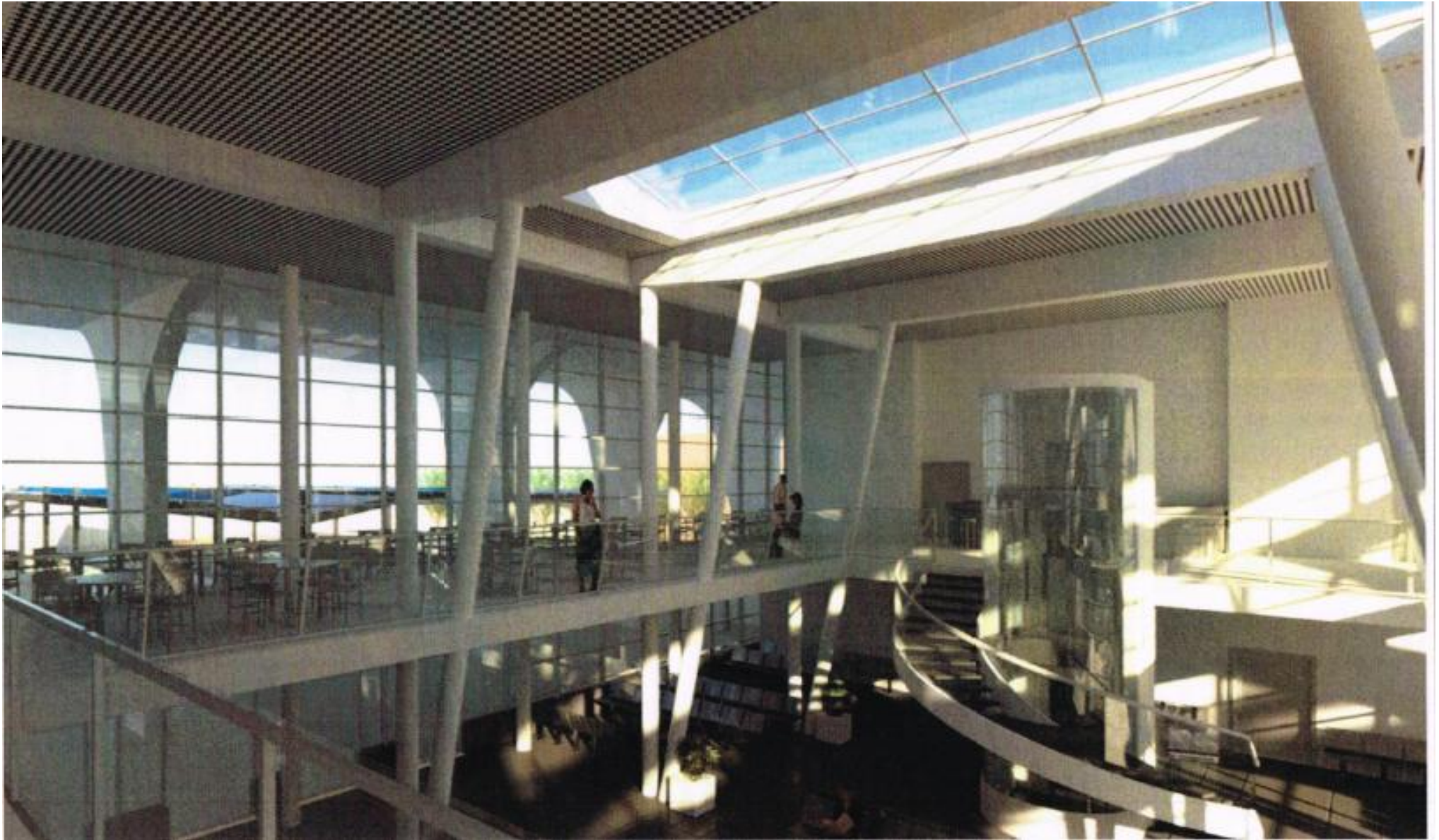




GARE DE TLEMCEEN : Vue intérieure N° 01



GARE DE TLEMCEEN : Vue intérieure N° 02



GARE DE TLEMCEEN : Vue intérieure N° 03



GARE DE TLEMCCEN : Vue intérieure N° 04



CONCLUSION

Le quartier de la gare pose de sa position un nœud entre le site historique et l'extension de la période coloniale présente des potentialités à développer pour permettre de faire une extension de la centralité de la ville de Tlemcen, et de mise en valeur patrimoniale de site historique de Tlemcen

Le site de la gare dispose des éléments de repères de la ville et un nœud permettent l'articulation entre la mobilité interurbain et urbaine

C'est-ce que nous a tenant à développer en programme et en architecture dans cette deuxième phase.

MERCI