

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



Mémoire de Master

Présenté à l'Université 08 Mai 1945 de Guelma

Faculté des Sciences et de la Technologie

Département de : Architecture

Spécialité : Architecture

Option : projet urbain et durabilité

Présenté par : AYACHE Wafa

Thème : le transport dans la ville de Guelma

La redynamisation de transport dans la ville

Sous la direction de : Mr FRIKHA AHCENE

Juin 2017

Remerciement



El hamdou li leh qui me donne la force et l'allante pour faire

notre pas sur le seuil du service. Comme

Je tien à remercier tous ceux qui ont été d'une quelconque aide

dans l'élaboration de ce modeste travail je cite en particulier mon

encadreur

Mr frikha Ahcen

A qui nous exprimons mon gratitude pour leurs conseils.

Tous les enseignants qui ont contribué à notre formation.

Dédicace.

*Je dédie le fruit de ce travail et de ces années d'études à ceux qui m'ont
donné le courage et
l'espoir durant toute mon existence.*

*A celle qui m'a toujours marquée par sa tendresse et son dévouement, qui
sans son amour et son soutien je ne serais pas la personne que je suis
aujourd'hui...*

*A celle qui m'a guidé par ces conseils durant toute mon existence, et qui me
pousse toujours vers le positif*

A celle qui m'a donné étoile de naissance, à qui je ne rendrais jamais assez !

A toi MAMAN, que DIEU te garde

A mes frères et mes sœurs

A tous mes amis et quand restera toujours proches Incha Allah

Et à toute ma grande famille

qui ont toujours cru en moi

Sommaire

Sommaire

Résumé

Liste des figures

Liste des tableaux

INTRODUCTION GENERAL 1

PROBLEMATIQUE 3

METHODOLOGIE 6

PARTIE I : CONNAISSANCE THEORIQUE

Introduction de la partie 9

CHAPITRE I :

Introduction 10

I. mobilité
..... 10

I.1. définition de la mobilité : 10

I.2 : Typologie de la mobilité : 10

II. la circulation : 11

II.1. Définition de la circulation 11

II.2. Les mouvements de circulation 11

II.3. Formes de la circulation urbaine 12

III. Transports (généralité) 13

III.1. Notion du transport 13

III.2. Le transport durable 13

III.3. Historique 13

III.4. Les modes de transport (types) 14

III.4.1. Transport terrestre	14
III.4.2. Transport routier.....	14
III.4.3. Transport en commun urbain	14
III.4.4. Transport ferroviaire	15
III.4.5. transport intermodal (combiné).....	15
III.4.6. Le transport maritime	15
III.4.7. Transport aérien	16
III.4.8. Transport fluvial	16
VI. Infrastructures de transport	16
V. Les principales caractéristiques du secteur de transport	17
VI. Le transport en Algérie :	18
VI.1. Le transport en Algérie	19
VI.2. L'organisation du transport routier	19
La nécessité de la planification des transports	19
VI.3. La politique et historique du transport en Algérie	20
Conclusion	23

CHAPITRE II : PROJET URBAIN

I. Réflexions autour du Projet Urbain	25
III. Qu'entend-on par «grand projet urbain»	26
III.1. Les principes du projet urbain	27
III.2. Les caractéristiques du projet urbain	27
III.3. Les échelles du projet urbain.....	28
III.4. Projet urbain acteur, démarche et action.....	28
III.4.1. L'Etat et les collectivités (les pouvoirs publics).....	29
III.4.2. Les opérateurs économiques et financiers	29
III.4.3. Les compétences techniques et scientifiques	30
III.4.4. Les gestionnaires et les utilisateurs.....	30

III.4.5. Les usagers (les habitants)	30
III.5. Concernant la concertation.....	30
conclusion	32

CHAPITRE III : DEVELOPPEMENT DURABLE

I. Qu'est-ce que le Développement durable	34
II. historique	34
III. Que signifie se développer "durablement"	35
III.1. Agir localement, pensé globalement	35
III.2. Quelques principes du développement durable	35
Principe de précaution.....	36
Principe d'économie et de bonne gestion des ressources	36
Principe de responsabilité individuelle et collective.....	36
Principe de participation	36
IV. Graphique: Les trois cercles du développement durable	36

CHAPITRE IV : PRESENTATION DE LA VILLE DE GUELMA

I. Présentation de la wilaya	38
II. Situation géographique	38
III. Evolution historique de Guelma s	39
IV. Le climat	41
V. la population	42
V.1 Evolution de la population	42
V.2. estimation de la population en chômage	44
V.3 habitat et équipement	44
V.4. Population scolarisable et scolarisé	44
VI le transport et le transport routier	46
.1. Consistance de réseau routier.....	46
2. le transport :.....	47
2.1. les infrastructure de transport	47

2.3. les principaux axes de transport	47
3.le transport de voyageurs	48
4. Les transports collectifs urbains	49
5. Les places de stationnement	50
6.Le chemin de fère	51
7.accidentologie	52
8.Les causes des accident de la cerulation	53
CHAPITRE V: ANALYSE DE TERRAIN ET PROGRAMMATION	
I. choix de terrain	54
II. situation de terrain	54
III. morphologie de terrain	55
IV. voirie et accessibilité	55
1. les axes structurant	55
2. comment accéder au terrain	56
3. les lémites et l'envirennement immédiat	56
V. Les caractéristiques physiques	57
1. topographie	57
2. donné naturelle	57
2.1. climatologie	57
2.2. les vents	57
VI. les infrastructure de terrain	57
1. cour d'eau	57
2. électricité	57
3. les réseaux	57
VII . objectifs et intension	58
VIII. sythèse	58
VIII programmation	59

CHAPITRE VI : ELABORATION DE LA FORME

élaboration de la forme 63

CONCLUSION GENERALE 65

BIBLIOGRAPHIE

Résumé.

Le transport favorise la mobilité individuelle qui est nécessaire à toute activité et le constitue l'un des facteurs principaux pour le développement économique et social

Un système de transport est un organisme vivant, il naît, il se développe, il se transforme par les progrès d'un réseau face au déclin d'un autre et selon une politique choisie par les décideurs. Il se modifie surtout pour s'adapter aux besoins que les transformations de l'économie déterminent dans les territoires desservis... cette constante évolution se produit dans un milieu géographique dont l'influence sensible. Donc Connaître les pratiques de déplacement est indispensable pour élaborer et évaluer les politiques de transport dans les villes mais aussi pour adapter celles-ci aux besoins et mesurer les effets des politiques de transport qui ont été menées à travers l'évolution de l'utilisation des différents moyens de déplacement.

Le projet urbain C'est une démarche qui associe et prend en compte les différents points de vue des acteurs sur le devenir de leur ville. La concertation prend plusieurs formes et s'étale sur le temps (temporalités). Elle est en amont du choix des indicateurs et de l'hypothèse, et en aval du projet.

La problématique du secteur du transport dans la wilaya de Guelma demeure entière en l'absence de prise en charge aux plans organisationnels et de la planification, notamment. Aujourd'hui, le secteur n'arrive toujours pas à assurer aux voyageurs des prestations de qualité, ni à maîtriser d'une manière rationnelle la répartition des dessertes (locales, inter-wilayat, urbaine, transport des marchandises...) en fonction de l'espace

Abstract.

Transport promotes individual mobility which is necessary for all activities and constitutes one of the main factors for economic and social development. A transport system is a living organism, it is born, it develops, it is transformed by the progress of a network in the face of the decline of another and according to a policy chosen by the decision-makers. It is modified above all to adapt to the needs that the transformations of the economy determine in the territories served ... this constant evolution takes place in a geographical environment whose sensitive influence. Therefore, knowledge of travel practices is essential to develop and evaluate urban transport policies, but also to adapt them to needs and to measure the effects of transport policies that have been implemented through the evolution of the use of transport. Different means of displacement.

The urban project this is an approach that combines and takes into account the various points of view of the actors on the future of their city. Consultation takes several forms and spreads over time (temporalities). It is upstream of the choice of indicators and the hypothesis, and downstream of the project.

The problem of the transport sector in the Guelma wilaya remains unanswered in the absence of organizational and planning support. Today, the sector still fails to provide quality services to passengers or to manage rationally the distribution of services (local, inter-wilayat, urban, freight transport, etc.) space

Table des figures.

Fig. n°1 : Les échelles du projet urbain	28
Fig. n°2 : relation entre les déferents pôles de discision	31
Fig. n°3 : La relation de la ville avec la circulation : le réseau routier et le système de transport.	33
Fig. n°4 : graphique représente le développement durable	36
Fig. n°5: Guelma en 1858.....	38
Fig. n°6 : Guelma entre 1858-1963	39
Fig. n°7 : Guelma entre 1863-1977	40
Fig. n°8 : Guelma entre 1877-1987	40
Fig. n°9 : Guelma entre 1887-1997	41
Fig. n°10 : Guelma entre actuellement	41
Fig. n°11 : Flux de délassement source (Google	42
Fig. n°12 : Répartition de la population par Communes (34) suivant RGPH (2008).....	43
Fig. n°13 : Le réseau routier de la wilaya de Guelma	48
Fig. n°14 : Les mode de déplacement urbain	48
Fig. n°15 : Les principaux axes de transport	46
Fig. n°16 : La gare routière de Guelma	49
Fig. n°17 : Carte de la ville de Guelma représente les places de stationnement	51
Fig. n°18 : gare ferroviaire	52
Fig. n°19: carte de localisation des accédants axe de transports RN 20, 21, 80	52
Fig. n°20: situation de terrain	55
Fig. n°21 : morphologie de terrain	55
Fig. n°22 : les axes structurant.	55
Fig. n°23 : carte de stationnement	56
Fig. n°24 : Carte d'environnement immédiat	56
Fig. n°25 : Schéma représentatif pour les vents	57
Fig. n°26 : carte des réseaux	58

Fig. n°27 : la forme de base 63

Fig. n°28: la forme générale de projet 64

Table des tableaux.

Tableau 1 : Evolution de la population à travers s les différents recensements.....	42
Tableau 2 : Evolution des taux d'accroissement	43
Tableau 3 : estimation de la population en chômage	44
Tableau 4 : Population scolarisable et scolarisé	44
Tableau 5 : Tableau Répartition du Transport scolaire par commune	46
Tableau 6 : Tableau Répartition du Transport par taxis1 par commune	50
Tableau 7 : Tableau accidentologie	53

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE.

Le secteur des transports constitue une branche économique important il est nécessaire et préalable à tout développement économique et social.

Le rôle des transports devient primordial, en ce qu'ils constituent le support, voire le vecteur des flux de produits et de personnes dans une société. Le transport est donc considéré comme élément de puissance économique et politique, et qualité souvent de « poumon de l'économie ».

Le système de transport est constitué d'un ensemble de moyens, dont la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement ou de transport, ou plus généralement de communication, entre des lieux géographiques distincts.

La fonction principale du système de transport est d'assurer la cohésion des entités spatiales. En d'autres termes. Assurer l'accessibilité à partir et vers n'importe quel point de l'espace considéré. C'est-à-dire satisfaire les besoins de déplacement et de mobilité des citoyens dans les meilleures conditions de confort, de sécurité, de disponibilité, de coût, d'efficacité. Etc.

Toutes les études soulignent en outre les limites d'une approche globale de la contribution des infrastructures à la croissance compte tenu de la diversité des situations. Les infrastructures agiraient en fait selon un lien de causalité à double sens: lorsqu'un potentiel d'activité existe, l'infrastructure favorise son développement et, en retour, la croissance fait naître de nouveaux besoins en infrastructures. Le rapport des infrastructures au développement serait du même type que celui existant entre « la poule et l'œuf »

Le rôle et l'importance de l'infrastructure de transport dans le développement sont conditionnés par la représentation théorique du développement qui est retenue. Ainsi, dans les représentations standards de l'économie, l'espace intervient comme le coût de franchissement de la distance. Dans la mesure où une infrastructure induit une diminution des coûts de transport, ou une augmentation de l'accessibilité, l'effet des infrastructures est mécaniquement positif. Les limites de telles représentations tiennent au fait que les effets sont postulés au lieu d'être déduits, et que l'espace est considéré comme ponctiforme et neutre. En considérant que l'espace est distance c'est-à-dire que l'espace est le coût de transport. Il n'a en effet aucun attribut.

PROBLEMATIQUE

PROBLEMATIQUE.

Avec le développement des modes de transport sous leurs différents aspects, chemin de fer, automobile, aéronef... Etc. Des infrastructures de plus en plus sophistiquées deviennent nécessaires pour accueillir les flux de personnes qu'elles doivent recevoir et pour les déplacements de ces véhicules

Avec l'avènement de la mondialisation la terre est devenue un village planétaire ou l'on peut relier ses extrémités en quelques heures.

C'est en réalité une caractéristique spécifique à toutes les infrastructures de transport générant des flux de déplacement majeurs : les ports, les gares ferroviaires, les autoroutes et aujourd'hui les aéroports.

Les villes connaissent ainsi un étalement de plus en plus important, "en tache d'huile", caractérisé par une multiplication de centres urbains. Ce phénomène est favorisé par la vitesse de déplacement permise par les modes de transports, ainsi que leurs situations dans la ville.

Parmi toutes les villes de l'Algérie, la ville de Guelma qui souffre également du transport et de ses installations, ainsi que le manque de stations de transfert ou autre forme de non-existant.

La problématique du secteur du transport dans la wilaya de Guelma demeure entière en l'absence de prise en charge aux plans organisationnels et de la planification, notamment. Aujourd'hui, le secteur n'arrive toujours pas à assurer aux voyageurs des prestations de qualité, ni à maîtriser d'une manière rationnelle la répartition des dessertes (locales, inter-wilayat, urbaine, transport des marchandises...) en fonction de l'espace. Aussi le projet de réalisation d'une nouvelle gare routière constitue-t-il la principale préoccupation des autorités locales qui estiment que cette infrastructure est indispensable et urgente. Mais l'accent est, dans ce contexte, mis sur la nécessité de moderniser l'actuelle gare (nouvelle) qui a l'aspect d'une place publique dépourvue des moindres structures nécessaires envahie par les vendeurs informels.

A cet effet, de l'état de transport nous pousse à poser la question suivante :

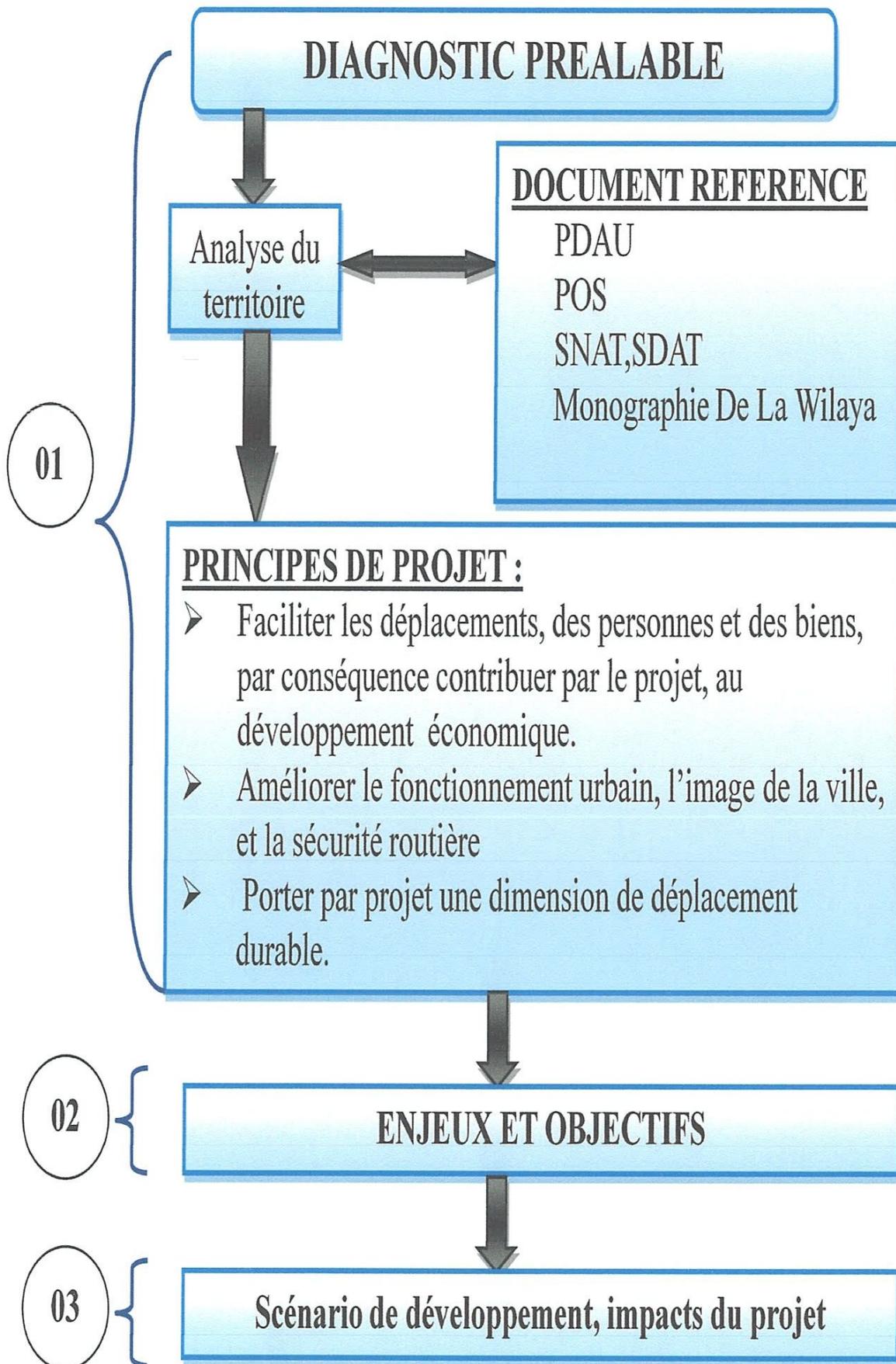
Quelle action peut-vous adopter pour redynamiser ce transport ? et comment l'intervenir pour renouveler cet équipement?

Hypothèses :

1. la redynamisation de transport vers des nouveaux équipements ouverte à la population comme une nouvelle gare routière, une gare ferroviaire.

Les objectifs :

- ✓ Faciliter les déplacements, des personnes et des biens, par conséquent contribuer par le projet, au développement économique.
- ✓ Améliorer le fonctionnement urbain, l'image de la ville, et la sécurité routière
- ✓ Porter par projet une dimension de déplacement durable



Introduction:

L'urbanisation est un phénomène se développant très rapidement, connue depuis deux siècles. En premier temps, les différents déplacements se faisaient à pied, à cheval et avec d'autres moyens naturels, jusqu'à l'arrivée de la révolution industrielle qui a accéléré l'urbanisation des villes et a révolutionné les moyens de déplacements.

Le développement économique ainsi que la mixité sociale sont très liés à la mobilité urbaine, car cette dernière permet l'accès aux lieux où se déroulent les diverses activités humaines travail, école, achats, visites, loisirs, ...etc.

La circulation et l'urbanisation ne sont que deux aspects d'un même phénomène « la croissance spatiale ». Généralement, la circulation reflète bien la structure de l'espace, elle indique la localisation des pôles, les axes de desserte et comment ces axes se hiérarchisent les uns par rapport aux autres.

Aujourd'hui, les sujets d'actualité tournent tous autour du développement durable et l'écologie, on est même arrivé à introduire des techniques permettant même au transport de réduire son impact sur l'environnement à travers les transports verts ou les transports écologiques.

Dans ce chapitre nous allons introduire les concepts reliés aux transports.

I. Mobilité

I.1 : définition de la mobilité :

La mobilité est la propriété de se déplacer dans un espace. Cet espace peut être virtuel : les informations circulent dans des réseaux par le biais de terminaux fixes ou portables. On peut parler de mobilité virtuelle. Elle peut être aussi définie comme le nombre de déplacement effectué par personne et par jour.¹

La mobilité n'est pas une valeur uniquement objective, mais un faisceau complexe de perceptions et d'usages qui ne sont pas sans effet sur les transformations des villes, du territoire ou de l'habitat.

¹ Pierre Merlin et Françoise Choay : Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.

Elle apparaît à la fois comme une valeur positive : choisir –changer- se déplacer – découvrir ; et comme contrainte -un risque –une menace.

I.2 Typologie de la mobilité

Les déplacements de personnes peuvent avoir un caractère définitif ou à tout le moins durable dans le temps, comme l'émigration (mobilité internationale).

Les changements de résidence se traduisent par une mobilité résidentielle, qui implique un changement de rapport au territoire quotidien, au moins lorsqu'il y a changement de commune. Ils peuvent être inscrits en permanence dans un mode de vie où l'existence se gagne par les compétences de mobilité (communautés transfrontalières, entrepreneurs transnationaux, nomades). Ils peuvent avoir un caractère provisoire, tout en étant de grande distance.

C'est le cas du tourisme, qui relève plutôt de la consommation, ou de certains voyages d'affaires. C'est soit l'importance de la distance parcourue, soit le fait de devoir passer au moins une nuit hors du domicile qui permet de définir cette catégorie de déplacements.

Les autres déplacements, les plus nombreux, sont ceux qu'on effectue dans notre vie quotidienne. On parle en France de mobilité locale lorsqu'on s'intéresse aux déplacements effectués à moins de 100 km du domicile (50 km en Allemagne, 75 miles aux États-Unis), de mobilité urbaine quand on s'intéresse aux déplacements des citadins dans leur ville ou aire urbaine. Tous ces déplacements sont motivés par la réalisation d'activités (travail, études, affaires personnelles, loisirs), qui impliquent le plus souvent des contacts avec d'autres personnes. Même si les " télé contacts " se développent fortement, la mobilité apparaît encore comme une condition de la participation à la vie sociale et à l'échange avec les autres.

Certains déplacements ont un caractère répétitif et de masse. C'est le cas des déplacements vers le travail. Dans le passé, on les a appelés " migrations alternantes " ou " pendulaires ". On utilise encore aujourd'hui le terme de navettes. Ces termes renvoyaient à une régularité de masse dans les horaires, dans le sens des mouvements et dans les moyens de transport employés : des travailleurs quittaient en masse les banlieues le matin et y revenaient le soir. On parlait de même des grandes migrations de vacances, lorsque " juilletistes " et "

« aoutiens » quittaient en masse leurs maisons pour rejoindre les côtes, et des migrations des campagnes vers les villes.

II. la circulation:

II.1. Définition de la circulation :

La circulation urbaine se définit comme l'ensemble des déplacements qui relient les domaines séparés par la division des espaces fonctionnels. Aussi elle est définie comme le mouvement des véhicules sur la voirie (par extension, s'applique aussi au mouvement des piétons ou à celui des trains sur un réseau ferré).²

La circulation est en 3 natures :

- Celles des personnes, qui peut être individuelle ou en commun, des produits et des marchandises ;
- Celles des approvisionnements industriels et commerces ;
- Celles des informations par les masses médias et les télécommunications.

II.2. Les mouvements de circulation :

La circulation s'effectue à deux échelles géographiques : les déplacements internes et les déplacements externes.

Les déplacements internes expriment : « une circulation radiale du centre vers la périphérie ou inversement, et une circulation en rocade de la ville vers la banlieue et vice-versa. Il ya deux types de déplacement internes :

- Les déplacements réguliers qui sont les plus importants, ils sont pendulaire entre deux pôles : domicile, travail, qui a surtout lieu aux heures de pointages, il est recommandé par la localisation des emplois et des résidences.
- Mouvements irréguliers, qui rassemblent les déplacements liés aux services, achats, affaires, visites, loisirs...etc.

Ces deux types de déplacements sont fort présents dans le centre ville et jouent un rôle essentiel pour son économie, car ils conditionnent le bon fonctionnement des activités qui

² Pierre Merlin et Françoise Choay : Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.

sont confrontés à un problème de circulation qui caractérise les noyaux centraux des villes. Certes, les conditions de circulation sont meilleurs aux heures creuses qu'aux heures de pointes et favorise les mouvements irréguliers, mais en matière de stationnement la situation est inversée.

II.3. Formes de la circulation urbaine :

La classification peut être faite en s'appuyant sur les origines et destinations des flux de circulation.

➤ **Le trafic intense** : à l'agglomération qui possède ses deux extrémités à l'intérieur du périmètre urbain ; il traduit les besoins en déplacements des personnes résidentes dans l'agglomération.

➤ **Le trafic d'échange** : qui possède une extrémité dans le périmètre urbain, et une seule. Ce trafic recouvre les relations de la ville avec sa zone d'influence pour le développement des personnes (relation domicile – travail, achats, affaires) soit pour l'approvisionnement en marchandise.

➤ **Le trafic de transit** : qui n'a aucune extrémité dans le périmètre urbain, sauf le transit dit interrompu (séjour bref). Ce trafic se trouve contraint de traverser la ville par la configuration du réseau de transport qui en général, ne permet pas de la contourner.

➤ **La redynamisation**

Selon le dictionnaire en ligne Reverso, redynamiser « *c'est redonner une dynamique à une économie ou à un secteur économique en perte de vitesse* ».

La redynamisation c'est donc l'action de donner de l'énergie, d'accroître l'efficacité et le rendement d'une structure. C'est en un mot rendre une structure comme la bibliothèque de l'E.N.S plus dynamique, moderne et compétitive.

III. TRANSPORT (GENERALITES)

III.1. Notion du transport : Le transport est un élément fondamental de toute activité humaine. Qu'il s'agisse d'activité économique, de loisirs, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voitures, trains, bateaux, avions....).généralement motorisés, sur une installation qu'on appelle infrastructure.

Les hommes,les marchandises, L'information et la communication constituent les éléments essentiels du transport.

Selon le dictionnaire Le Robert le transport est « le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu ; manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier. Véhicule. Récipient. Etc. »

III.2.Le transport durable

De façon simplifiée, le transport durable fait référence aux différents modes de transport alternatifs à l'auto-solo (la possession d'une automobile et son utilisation sans autres passagers). Le covoiturage, les transports collectifs, les transports actifs (marche et vélo) et l'auto partage sont des exemples rejoignant cette définition.

Le transport durable englobe également le recours au télétravail, aux horaires comprimés, à l'éco conduite, la rationalisation des transports et l'utilisation de véhicules éco-énergétiques

III.3.Historique :

Avant la domestication, c'est l'homme qui transporte les marchandises. Les termes utilisés dans ce cas sont le "port", le "portage" ... Il "tire", il "pousse" et il propulse (une brouette, une bicyclette, un pousse-pousse ...) dès lors qu'il invente la roue. A la fin du XXe siècle, les Véhicule à propulsion humaine atteignent des records.

A partir de la domestication, l'animal devient le système de "portage" (bât), de propulsion ou de traction, d'une "charge", ou d'un "véhicule" (chars, charrettes, chariots, carrioles, voitures, voitures ...). Si le véhicule est tiré par un cheval, il s'agit d'un véhicule hippomobile Historiquement la propulsion animale a été prédominante pendant des millénaires, et retrouve des utilisations justifiées.

Puis la motorisation est arrivée : C'est le résultat de l'invention de la chaudière à vapeur et de la machine à vapeur (Denis Papin), puis de la locomotive, de l'automobile ... dès lors que la vapeur est utilisée pour mouvoir un véhicule ; en même temps, différents types de carburants sont inventés ou utilisés, pour améliorer la puissance des moteurs, plus tard pour les rendre moins gourmands : le gaz, l'essence et le pétrole dans le moteur à explosion utilisé sur les véhicules automobiles, l'électricité de la pile électrique, la pile nucléaire dans de rares sous-marins, la pile à combustible, pour fournir de l'électricité au travers de turbines ou directement à un bobinage (moteur électrique), enfin déjà ou dans le futur, de l'hydrogène

III.4. Les modes de transport (types):

On distingue différents modes de transport selon le type d'infrastructure utilisée :

III.4.1. Transport terrestre: Déplacement non motorisé : seul mode de déplacement terrestre connu jusqu'au début de l'ère industrielle, il est encore largement utilisé dans les pays en voie de développement.

III.4.2. Transport routier: Le transport routier est devenu dans la seconde moitié du XXe siècle le mode dominant de très loin le secteur des transports terrestres tant pour les voyageurs (automobile et autobus) que pour les marchandises (camion).

Il a dû son succès à ses qualités de souplesse et d'adaptation à toutes les situations (porte à porte), au progrès technique ainsi qu'à l'extension et à l'amélioration considérable du réseau routier, en particulier avec le développement des autoroutes. Ce développement n'est pas sans poser des problèmes de sécurité, de congestion et de pollution.

III.4.3. Transport en commun urbain: Les réseaux de bus constituent un maillage extrêmement fin des grands transports agglomérations et des campagnes. C'est un mode très souple par rapport au rail. Ainsi sur l'agglomération parisienne plus de 8 000 bus complètent les réseaux ferrés. Les cars assurent aussi en France l'extrême majorité des trajets domicile-école pour les enfants (ramassage scolaire). Les tramways sont un bon compromis pour les villes importantes qui cherchent à privilégier les transports en commun de proximité face à la voiture. Les contraintes sont beaucoup moins importantes que pour les trains (vitesse inférieure à 70 km/h) et l'intégration dans la cité tellement bonne que c'est souvent le tramway qui structure à nouveau la ville.

- **On peu le classer comme suit :**

✓ **Les transports urbains :** desservent entre eux, dans les périmètres des centres d'urbanisation dense, les divers pôles constitutifs de l'espace urbain. Ils doivent s'insérer dans un environnement complexe ou la desserte fine des pôles d'attraction et la fluidité de leurs déplacements sont des facteurs essentiels d'une bonne attractivité.

✓ **Les transports suburbains :** assurent les liaisons centres périphéries, reliant les zones d'habitat et les espaces de travail. Il s'agit de desservir des quartiers de plus en plus éloignés des centres, mais pas uniquement de cela. Des liaisons de rocades doivent relier les équipements, les zones d'emplois et les habitations périphériques afin d'éviter le transit par les centres.

Les liaisons ville aéroport se classent dans cette catégorie, bien que la nature des clients transportés tende à les rapprocher des dessertes interurbaines.

✓ **Les transports interurbains :** et nationaux assurent des liaisons de ville à ville sur tout le territoire. La linéarité et la rapidité des trajets priment sur la puissance de positionnement des arrêts.

III.4.4. Transport ferroviaire: Le transport ferroviaire a connu son apogée entre les deux guerres mondiales, Puis a progressivement décliné dans la deuxième moitié du XXe siècle, avec des situations assez contrastées d'un pays à l'autre. On y inclut le chemin de fer lourd (le train) les métros et les tramways.

III.4.5. transport intermodal (combiné):

Dite intermodale car elle va rassembler sur un même site et assurer la correspondance directe de plusieurs modes de déplacements collectifs complémentaires : le train, le bus, le véhicule...

Un système soutenu par une logistique poussée faisant appel à au moins deux modes de transport. Les modes partagent des caractéristiques au niveau manutentionnaire, permettant ainsi un transfert efficace de fret (ou de passagers) entre modes durant le parcours origine-destination.

III.4.6 Le transport maritime:

Activité économique concernant le transport des marchandises et des passagers par voie d'eau. Le transport des passagers a constitué une composante majeure de l'activité maritime, mais l'essor des transports aériens a fortement contrebalancé son maintien. Toutefois, la montée en puissance de certains frets, comme le pétrole, a plus que compensé la perte du trafic voyageurs. Si des matières premières comme les minerais, le charbon, le bois,

les céréales et d'autres denrées constituent des frets majeurs en augmentation constante, le transport des produits manufacturés a connu un essor rapide depuis la Seconde Guerre mondiale.

III.4.7. Transport aérien:

Ce mode de transport, apparu au début du XXe siècle avec les premiers avions capables de transporter un ou plusieurs passagers, d'abord réservé à une élite, s'est démocratisé avec l'évolution très sensible de l'aviation : Il est devenu un transport de masse avec l'apparition des avions gros porteur et des compagnies aériennes à bas prix. Il commence à atteindre certaines limites : Encombrement de l'espace aérien qui est limité par des couloirs et des niveaux aériens, surtout aux abords des aéroports, par les contraintes sécuritaires du contrôle aérien.

Les nuisances sonores de plus en plus importantes, du fait que le trafic ne s'arrête même plus la nuit, sont de plus en plus mal acceptées par les riverains des aéroports.

III.4.8. Transport fluvial:

Le transport sur eau (fleuves et canaux) revêt plusieurs avantages : il est très économique, car peu coûteux en énergie; il permet de transporter des tonnages très importants; il est peu polluant. Ses inconvénients, outre la lenteur d'acheminement, résident dans la faiblesse du réseau des voies navigables très inégalement réparti et dans la nécessité, sauf exceptions, de transports terminaux. Le transport fluvial garde une importance significative pour le transport de marchandises dans les pays dotés d'un réseau des voies navigables bien équipé.

VI. Infrastructures de transport.

L'infrastructure de transport est constituée par les réseaux propres à chaque mode. Ces réseaux comprennent des lignes ou voies de communication reliant des nœuds qui sont soit des nœuds de correspondance interne, soit des interfaces avec d'autres modes. On distingue :

➤ **le réseau routier:** Routes, autoroutes, réseaux de bus, gares routières, parcs de stationnement Il est généralement partagé par tous les véhicules mais il existe des voies spécialisées : sites propres aux transports en commun, voies cyclistes, voies piétonnes...

➤ **le réseau ferroviaire :** Lignes de chemins de fer, de métro, de tramway, gares, triages, chantiers de transport combiné

➤ **Le réseau des voies navigables :** Voies navigables, canaux, écluses, ports fluviaux.....

➤ **le réseau aérien et le réseau maritime:** Lignes aériennes, aéroports, héliports..... Dans le domaine du transport maritime, les ports, les grands canaux de franchissement d'isthmes (Promo, Suez) et les voies d'eau accessibles aux cargos fluviomaritimes

L'infrastructure de transport est très coûteuse en investissement et consommatrice d'espace. Elle ne peut pas être dupliquée facilement et de ce fait entre dans ce que les économistes appellent un monopole naturel .Sa gestion est souvent confiée à des entreprises publiques ou privées dans le cadre de concession et parfois assurée directement par la puissance publique. Elle donne souvent lieu à la perception de péage, mais peut être gratuite (exemple : le réseau routier national et local).

L'étude et la construction des infrastructures de transport est une activité économique importante, qui a souvent été mise à contribution pour relancer l'activité économique. Elle fait appel à l'ingénierie des transports et aux travaux publics. Elle est en rapport étroit avec la politique d'aménagement du territoire.

V. Les principales caractéristiques du secteur de transport.

Le transport conserve des spécificités qui marquent fortement son évolution et continuent de le distinguer. Nous dégageons certaines de ses caractéristiques dans les points suivants:

C'est un service de consommation intermédiaire, il constitue un auxiliaire de l'activité professionnelle, des loisirs ou de production. Sa demande n'est pas érudable, ou encore à court terme, il n'y a pas de substitution possible à ce facteur.

Le transport est une autoconsommation mal appréciée par la comptabilité nationale du fait qu'une large part du travail nécessaire au transport est fournie par les usagers eux même qui conduisent leurs propres véhicules.

La FBCF de la branche transport permet de caractériser les transports. Par exemple le pourcentage de la FBCF dépensé dans les transports par rapport à la FBCF totale croit de 6,1% à 8,4% entre 1984 et 1992 ce qui nous amène à dire que la production de services de transport est une activité à forte intensité capitaliste“. Le transport motorisé met en jeu du capital (des routes. Des chemins de fer, des camions. Des locomotives, des avions, etc.), des inputs (des carburants, de l'électricité), du travail (des camionneurs, des cheminots, des pilotes), et du temps. La part du capital est considérable. Tant en infrastructures qu'en matériels de transport.

- Les infrastructures de transport sont caractérisées par leur longue durée de vie. Ainsi que la longueur de la période de leur construction. Le secteur des transports est dit à fortes indivisibilités. Ce qui signifie que l'adaptation continue de l'offre et de la demande est difficile.

- Les infrastructures de transport sont caractérisées par leur longue durée de vie. Ainsi que la longueur de la période de leur construction. Le secteur des transports est dit à fortes indivisibilités, ce qui signifie que l'adaptation continue de l'offre et de la demande est difficile.

- Le transport requiert du temps dont la vitesse est un attribut majeur. Les gains de temps engendrés constituent un des principaux éléments du choix du moyen de transport.

- Le transport recoure une multiplicité de services et peu substituables. La notion de « marché des transports » est une abstraction dangereuse. Elle regroupe en effet des services et des champs d'activité bien différents en termes de demande. D'offre, de Technologie. Et de coûts.

Il faut pour comprendre et agir utilement décomposer le « marché des transports » entre différents services de transport qui ne sont en rien substituables. Cette observation montre qu'aucun mode de transport n'est en soi supérieur à un autre. Cela dépend de trajet et de besoin de l'utilisateur.

VI. Le transport en Algérie

VI.1. Le transport en Algérie:

Vers la fin du 19 siècle, nous avons assisté a un développement rapide des ports surtout la cote algérienne, infrastructures tourné vers la France.

Toujours pour une économie tournée vers la puissance coloniale, l'essor en matière de transport s'est traduit par la construction des chemins de fer allant d'est en ouest sur le quel se sont greffées quelques pénétrations venant du sud et celle desservant les pentes.

Par contre, les transports routières et aériens concentrées essentiellement dans le nord et reliant les grandes agglomérations, se réduisaient a une liaison de l'ordre militaire.

A l'indépendance, l'Algérie se devait de recouvrir ce secteur en se basant sur les principes de modernisation et d'efficacité selon un programme dont les grands axes sont :

-Amélioration infrastructures, modernisation des parcs, création, réorganisation et algérianisation des structures et organismes.

-La construction d'une Algérie moderne implique la réalisation d'une infrastructure de transport harmonieuse, bien répartie sur l'ensemble du territoire.

Dans ce but, l'Algérie essaye de s'intéresser au transport, qu'il soit terrestre (routier et ferroviaire), maritime ou aérien.

En ce qui nous concerne, on s'intéresse au transport terrestre

A. VI.2. L'organisation du transport routier:

• La nécessité de la planification des transports:

▪ La mise en place des plans de transport est nécessaire pour des raisons d'ordre technique urbanistique, économique et social.

1. Au plan technique :

- Optimiser le fonctionnement du réseau de transport.
- Equilibrer l'offre et la demande de transport.
- Améliorer les conditions de transport.
- Répartir rationnellement la voirie entre les différents modes de transport
- Optimiser l'utilisation des moyens disponibles.

2. Au plan économique :

- Économiser l'énergie par le transfert au profit du transport en commun.
- Utiliser rationnellement tes infrastructures existantes
- Minimiser les coûts de déplacement.
- Réaliser des gains de temps et par voie de conséquences, améliorer la productivité.
- Opérer des choix d'investissement en fonction des moyens financiers disponibles.

3. Au plan urbanistique :

- Restructurer l'espace.
 - Garantir le bon fonctionnement de l'espace.
- #### **4. Au plan social :**

- Améliorer la qualité de vie des habitants (accès aux emplois, aux équipements collectifs, aux centres de loisirs etc.)

4. Au plan environnemental :

- Améliorer le cadre de vie (protection des centres urbains, diminution de la pollution et des nuisances sonores).

VI.3. La politique et historique du transport en Algérie : Selon P. Merlin une politique de transport est « L'ensemble des orientations, fixées par les pouvoirs publics » donc :

- Elles fixent le rôle assigné aux différents moyens de transport, les grands investissements à réaliser, leur financement et celui de leur fonctionnement ;
- La tarification et les moyens d'inciter les usagers dans le sens des objectifs fixés ;
- Elle doit être strictement intégrée à la politique d'urbanisme (à l'échelle urbaine) ou à la politique d'aménagement du territoire (à l'échelle des régions et du pays).

La politique de transport est le résultat d'un processus de réglementation et de contrôle des réserves de transport, pour faciliter le fonctionnement efficace des aspects économique, social et politique d'un pays (mobilité des gens et des biens) au coût social le plus bas et en toute sécurité.

La politique du transport en Algérie a connu deux étapes très importantes :

➤ **La première étape :**

❖ **La période avant 1988 :** domination de l'état sur le secteur du transport collectif urbain :

Cette période était caractérisée par le monopole de l'état dans le cadre du transport collectif malgré la présence du secteur privé, dont la participation et la concurrence étaient faibles

❖ **Avant 1962 :** Avant l'indépendance la couverture de la demande concernant le transport entre les villes était assuré par des privés représentés par les colons et quelques algériens liés par des conventions avec l'état français. Ils étaient concentrés spécialement dans les grandes zones du pays et étaient spécialisés dans ce métier de transporteurs de voyageurs qui était fondé sur des bases et règles solides et cohérentes.

❖ **L'année 1963 :** Après l'indépendance, le départ des colons qui représentaient le monopole en Algérie, qui ont laissé un matériel vétuste, et un vide qui résultait l'apparition

d'une crise de transport due à la façon de répondre aux différents besoins des voyageurs d'une part et d'autre part une administration algérienne avec du personnel non qualifié.

Le 01 avril 1963 fut la création de l'office national du transport (ONT) dans le but est la création d'une gestion du transport terrestre et l'organisation des entreprises du transport réparties sur :

Alger, Oran, et Constantine qui représentait un taux faible de 07% du mouvement national des voyageurs.

❖ **L'année 1967 : La loi n° : 67-130 du 22 juillet 1967**, portant sur l'organisation du transport terrestre qui a défini le transport comme étant une activité faite par une personne physique ou morale pour le transport des personnes et marchandises d'un point à un autre avec n'importe quel mécanisme. Cette loi classe le transport en deux types : le transport privé et le transport public.

❖ **L'année 1971 : La création de la société nationale du transport des voyageurs (SNTV) par la loi n° : 71-73 du 13 novembre 1971** qui remplaçait l'office national du transport (ONT) dans le cadre de la gestion socialiste.

❖ **L'année 1981 : Le décret n° : 81-375 du 26 décembre 1981**, qui définit les limites d'intervention de la wilaya et de la commune dans le secteur du transport terrestre pour compléter le travail des deux sociétés nationales des transports des voyageurs et le transport par chemin de fer et ça pour garantir le transport urbain et interurbain par les sociétés de wilaya et de la commune qui fragilisaient une autre fois la participation des privés dans le transport urbain.

❖ **L'année 1982 : Le décret n° : 83-306 du 07 mai 1983**, portant sur l'exercice des travaux du transport terrestre, qui a pour but de résoudre les besoins du transport.

❖ **L'année 1983 : Suivant les instruments du plan (1980-1984) et suivant le décret n° : 83-306 du 07 mai 1983**, portant sur la restructuration des entreprises (SNTV) résultaient cinq entreprises publiques de voyageurs réparties sur le territoire national :

- l'entreprise publique du transport des voyageurs centre (TVC).
- l'entreprise publique du transport des voyageurs ouest (TVO).
- l'entreprise publique du transport des voyageurs est (TVE).

- l'entreprise publique du transport des voyageurs sud-ouest (TVSO).
- l'entreprise publique du transport des voyageurs sud-est (TVSE).

Cette répartition essayait d'éliminer la centralité ou alléger la centralité de la planification et de la gestion.

❖ **L'année 1985 : L'ordonnance du 15 janvier 1985**, qui définis les conditions d'exerce du métier du transport public terrestre des voyageurs

❖ **L'année 1987 : L'ordonnance ministérielle du 20 mai 1987**, portant :

«Étude de la demande du permis d'exerce du métier du transport public terrestre des voyageurs ou marchandises par monsieur le ministre qui sera envoyée à la commission spécialisée ou il aura son agrément dans le cadre d'investissement économique ».

Donc à partir de cette date le privé commence à jouer avec un rôle plus important par rapport au passé dans le transport.

➤ **Deuxième étape :**

❖ **La Période après 1988** : une forte présence des privés et le retrait total de l'état :

Dans cette période on remarque une nouvelle phase dans le transport collectif des voyageurs par routes, qui commençait peut a peut au profit du secteur privé et après 1990 un saut qualitatif et quantitatif un retrait presque total de l'état jusqu'à nos jours dans le transport par voie terrestre.

❖ **L'année 1988 : Le décret exécutif n° : 88-01 du 12 janvier 1988**, concernant les entreprises publiques et portantes sur l'indépendance des entreprises pour l'amélioration de leurs efficacités et qu'elles devenait plus productives. Les entreprises nationales, de wilayas, communales, les agences communales de transport collectif des voyageurs par routes doivent réalisées un profit comme des entreprises commerciales.

Dans la même année fut la création de la loi n° : 88-17 du 10 mai 1988. Portant sur l'orientation et l'organisation du transport terrestre.

❖ **L'année 1991 : Le décret exécutif n° : 91-195 du 1 juin 1991**, qui définis les conditions générales de exerce des activités du transport terrestre des voyageurs et marchandises concernant la loi précédente du 10 mai 1988.

❖ **L'année 1997 : L'ordre du 26 avril 1997** portant l'obligation du système exemplaire de l'exploitation des services du transport public terrestre des voyageurs concernant les obligations des transporteurs, règle des mécanismes dans le déroulement de l'utilisation du transport publique terrestre des voyageurs et la tarification

❖ **L'année 2001 : La création de la loi n° : 01-13 du 07 juillet 2001**, portant sur les orientations et l'organisation du transport terrestre qui abrogeait la loi n° : 88-17 du 10 mai 1988 concernant l'orientation et l'organisation du transport terrestrc.

Cette loi est caractérisée par le détail et englobe tout les éléments du transport par rapport aux lois précédentes et qui lie principalement la politique du transport à la politique de l'aménagement urbain.

Conclusion

L'émergence du concept de mobilité urbaine, grâce à l'ouverture du domaine des transports urbains aux sciences sociales, permet un renouvellement de la recherche sur les transports urbains et un enrichissement des études urbaines. Aujourd'hui, pour les spécialistes comme pour les techniciens, la mobilité n'est pas qu'une question de transport mais possède une dimension sociale importante.

Un système de transport est un organisme vivant, il naît, il se développe, il se transforme par les progrès d'un réseau face au déclin d'un autre et selon une politique choisie par les décideurs. Il se modifie surtout pour s'adapter aux besoins que les transformations de l'économie déterminent dans les territoires desservis... cette constante évolution se produit dans un milieu géographique dont l'influence sensible. Donc Connaître les pratiques de déplacement est indispensable pour élaborer et évaluer les politiques de transport dans les villes mais aussi pour adapter celles-ci aux besoins et mesurer les effets des politiques de transport qui ont été menées à travers l'évolution de l'utilisation des différents moyens de déplacement.

L'Algérie a lancé actuellement plusieurs projet de modernisation et de métropolisation, donc avoir une bonne politique et une meilleurs programmation dans le secteur du transport est indispensable pour le développement ses villes

CHAPITRE DEUXIEME : PROJET URBAIN

I. Réflexions autour du Projet Urbain.

La notion de Projet Urbain a fait son apparition dans le langage architectural et urbanistique depuis deux décennies environs. Le terme même sous-entend un concept très spécifique, une manière d'agir en formation, qui marque un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme bureaucratique, linéaire, sectorielle et peu soucieuse des contextes locaux et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats dans un contexte socio-économique qui s'est transformé.

II. Essai de Définition.

Dans ce qui suit, nous allons tenter d'évoquer quelques acceptions de cette notion à travers quelques définitions apportés par divers auteurs afin de mieux en saisir le sens.

✓ Ariella MASBOUNJI (2002) dans ses propos, mettant en avant les constantes sur lesquelles tout Projet Urbain se doit de respecter et le présente comme : « *une stratégie pensée et dessinée de la ville, une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économiques, urbains et territoriaux* »³.

✓ Il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marque un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats... »⁴

✓ Le Projet Urbain « *étant un cadre de pensée pour régénérer la ville au profit de ses habitants, ...un guide de l'action pour adapter la ville à la demande sociétale et jouer comme levier économique et social* »⁵ participe à cette pensée urbaine en formation, répond à un actuel enjeu de société, et cherche à retrouver une qualité meilleure de l'espace et des pratiques urbaines.

³ Ariella MASBOUNGI, *Projet Urbains en France*, Ed : Le Moniteur, Paris, 2002 ; p 23.

⁴ Patrizia INGALLINA, *Le projet urbain*, Paris, Presses universitaires de France, 2001, p 15.

⁵ François DELARUE, *Préface Projets Urbains en France*, p 07.

✓ ...Le Projet Urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche qui suppose **une culture, une ambition et une vision à long terme** □⁶, et propose de cerner la nature spécifique du Projet Urbain à partir de la compréhension du phénomène urbain en tant qu'emboîtement de plusieurs temps et plusieurs espaces.

✓ Il le définit également comme « ...une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après »⁷

✓ La définition de LAPERRIERE (1998) : « le projet urbain est le produit de la recherche des acteurs sociaux autour de la définition des enjeux, du choix des stratégies et de la recherche des moyens conduisant à la mise en forme d'un espace urbain. Cette rencontre à la fois conflictuelle et coopérative dépasse le simple collage d'objectifs et de visions. Ainsi suppose-t-il l'existence : d'une **volonté de projet, situation de projet, référent commun, permanence dans le temps, et contexte d'action et de terrain.**

En réalité, c'est l'articulation de ces cinq composantes -Volonté, Situation, Référent, Permanence, et Contexte- qui définit le Projet Urbain et qui vient témoigner du passage non obligatoirement accomplis de la ville-objet à la ville-sujet »⁸

III. Qu'entend-on par «grand projet urbain» ?

C'est d'abord un projet «urbain», à savoir le **lieu** d'une intervention publique relativement concentrée dans l'**espace** et dans le **temps**, dont la finalité est d'aménager un morceau de ville par renouvellement, **intensification** ou création ex nihilo. C'est un projet «intégré», qui **mélange plusieurs fonctions urbaines** et **articule plusieurs dimensions de l'aménagement urbain** (l'économique, le social, l'environnement, les déplacements, etc.) dans un cadre de référence unifié.

⁶ Christian DEVILLERS, Le projet urbain, édition : Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, p 12.

⁷ Christian DEVILLERS, op. Cit, p 13.

⁸ Hélène LAPERRIERE, Lecture culturelle d'un passage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais, lieux culturels et contextes de villes, 1998, p 116.

III.1. Les principes du projet urbain.

- Le projet urbain ne se fait pas en un jour, il ne peut donc pas répondre à la logique de l'urgence souvent invoqué par les maires.
- Il doit réunir des compétences multiples, car il s'applique à la ville qui est une réalité complexe ou formes social sont liées dans des relations qui se sont établies dans le temps.
- Dans sa conception, il demande un savoir spécifique sur la ville, son processus de transformation, les lois qui règle ses formes, les analyses à mener et les outils conceptuels à mettre au point afin d'établir une médiation entre les différentes échelles de la parcelle à la ville.
- Il s'oppose à une pensée sectorielle de l'aménagement ce qui a créé des effets de coupure très nets entre villes et parfois à l'intérieur d'une même ville.
- Il se situe comme un projet d'ouverture qui impose une évolution des mentalités urbaine.
- Il doit permettre le débat Et l'échange avec la politique dont l'avis est déterminant.

III.2. Les caractéristiques du projet urbain.

Le projet urbain commença son apparition durant les années 1960 avec le projet de la ville de Bologne et développé en France avec le passage d'une planification centralisée et technocratique à une approche plus ouverte cette approche se caractérise par :

- Les sites d'intervention : les friches (portuaire, industriels, restructuration routière)
- Les programmes : habitats, espaces public moins de concentration sur les équipements par ce que ce sont des programmes de prestige)
- Les conditions de l'existence et la réalisation liées aux exigences financières et techniques.
- Les échanges internationaux avec la participation de plusieurs concepteurs.
- Longue durée le projet urbain ne peut pas répondre à une demande urgent par ce que il suit un processus de transformation urbaine.

III.3. Les échelles du projet urbain.

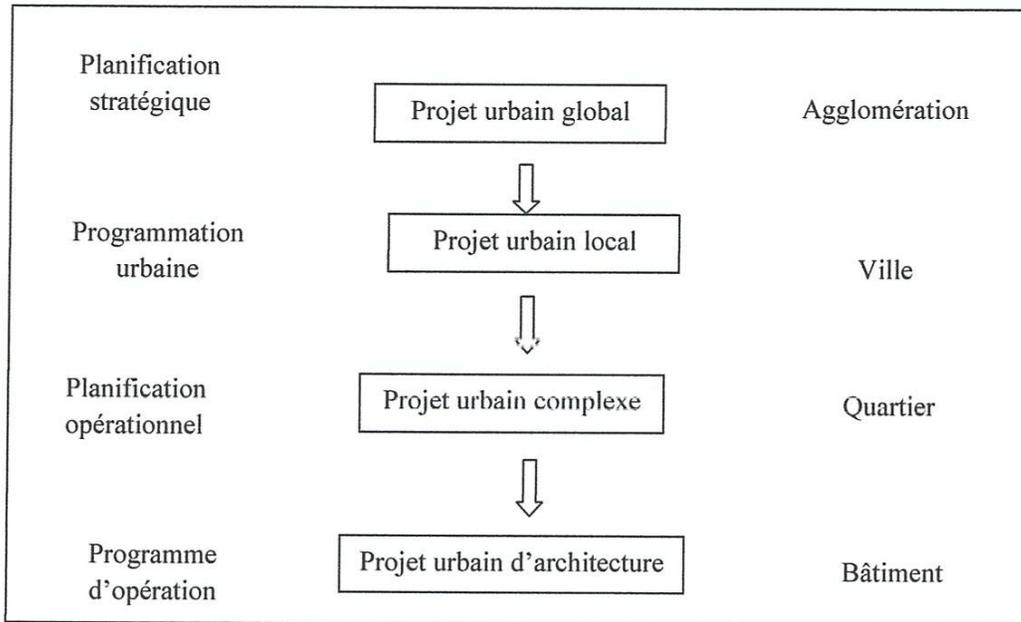


Fig. 01. : Les échelles du projet urbain

III.4. Projet urbain acteur, démarche et action.

❖ **Acteurs, démarche et actions.**

La notion de projet urbain annonce une rupture avec les approches sectorielles qui avaient la présence dans l'urbanisme de planification. A travers sa démarche, le Projet urbain emprunte des modes globalisants, tant sa portée est à l'échelle locale et globale (territoriale).

Cette globalisation entend faire participer tous les intervenants potentiels, ce sont les acteurs **du Projet urbain.**

Justement, cette participation massive rompt avec les modes de la planification décidée par les pouvoirs centraux. En effet, cette décentralisation des acteurs. De ce fait, en tant que démarche, le projet urbain tend à chercher des compromis ou des consensus entre les acteurs concernés par les actions à mener. Il ne faut pas se leurrer, ces acteurs porteurs « d'images » contradictoires et même conflictuelles, sont appelés à coopérer. Cependant la mise en scène du projet commande certains fondamentaux⁹

⁹ LAPERERRIERE H. Lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais.

✓ **Volonté de projet** : convictions, inspirations, ambitions et motivations à porter des actions sous formes de projets susceptibles de déclencher des changements « sur l'ensemble du territoire (économique, social, culturel et paysager).

✓ **Situation de projet** : en tant que conviction et volonté, elle interpelle et incite les acteurs sociaux à coopérer et à réfléchir sur la portée du projet.

✓ **Référent commun** : Le minimum requis reste au niveau des perspectives des enjeux à poursuivre pour les « concernés »

✓ **La permanence dans le temps** « temps » des actions doivent inciter à l'élaboration des stratégies appropriées ou chacun pourra accomplir une mission.

✓ **Contexte d'action et de terrain** : La coopération simultanée des participants doit s'accomplir sur les mêmes lieux. (temps et espace).

✓ *Volonté, situation, référents, permanence et contexte sont donc les facteurs fondamentaux pour assurer la structure du projet.*

✓ **Est considéré comme acteur du projet, tout individu ou personne morale susceptible d'agir dans le champ du projet considéré.**

III.4.1. L'Etat et les collectivités (les pouvoirs publics).

Les Projets urbains peuvent être une politique publique, exigeant la « couverture », l'arbitrage et le cadrage stratégique de la part des collectivités locales. Le pilotage politique est en mesure d'assurer la portée et l'ambition des projets urbains.

Souvent, portant un statut de « maître d'ouvrage », les collectivités se constituent en partenaire politique auprès des opérateurs et des acteurs sociaux (usagers).

III.4.2. Les opérateurs économiques et financiers.

Le « recul » de la maîtrise d'ouvrage publique s'élabore avec l'affirmation des opérateurs. Ces derniers sont l'ensemble des intervenants « privés » participant dans la production de la ville par des investissements financiers, par l'aménagement ou par la promotion immobilière.

Les opérations peuvent entrer dans le cadre d'un partenariat avec le public.

III.4.3. Les compétences techniques et scientifiques.

C'est la catégorie des professionnelles. Cet ensemble n'est plus l'apanage des seuls urbanistes ou architectes. Le projet urbain s'attache les services du consulting en matière de marketing, de management et en élaboration de stratégie. Le recours aux paysagistes est également fréquent dans les phases de conception des projets.

III.4.4. Les gestionnaires et les utilisateurs.

Les bailleurs sociaux sont les gestionnaires des parcs logement. (Ex : OPGI). Ces structures participent à appliquer les politiques sociales en veillant à assurer l'accès au logement aux catégories sociales dites « défavorisées ». Veiller à assurer un service de qualité et à gérer l'entretien de son patrimoine, les bailleurs sociaux sont ipso facto une partie prenante dans l'élaboration des projets urbains. Peuvent être impliqués dans cette catégorie tous les gestionnaires des « réseaux ». (Transports, électricité, gaz, télécommunications...)

III.4.5. Les usagers (les habitants).

Dans l'urbanisme de planification, les usagers sont souvent marginalisés. Même si dans certains cas, leur consultation est recherchée, mais souvent sans capacité d'imprimer aux projets leurs attentes. Les habitants sont souvent représentés par des associations locales ou même nationales.

III.5. Concernant la concertation.

La recherche d'une cohésion émane avant tout d'une volonté politique. Cet objectif se décline dans les initiatives de rapprochements des citoyens dans la réflexion, la conception et la décision dans l'élaboration des projets.

Les opérateurs, les professionnels et habitants en tant que « maîtres d'usage » constituent de fait des acteurs indispensables dans l'agir urbain (la production de la ville). Cette rencontre permet d'établir les relations inter acteurs, et conduisant vers un partenariat susceptible d'assurer la réussite du projet.

Dans ce partenariat les relations entre :

- Maîtrise d'œuvre,

- Maîtrise d'ouvrage
- Maitrise d'usage

Conduisent à des relations bilatérales entre les différents acteurs. C'est dans ce sens que S'établissent les rôles et les missions de chacun :

1. Qui pilote ?
2. Qui arbitre ?
3. Qui fait les démarches ?
4. Qui valide les idées ?
5. qui décidera ?
6. Qui met en scène les projets ?
7. Qui assure ?
8. Qui est garant de la politique du projet?
9. Quels sont les différents enjeux ?

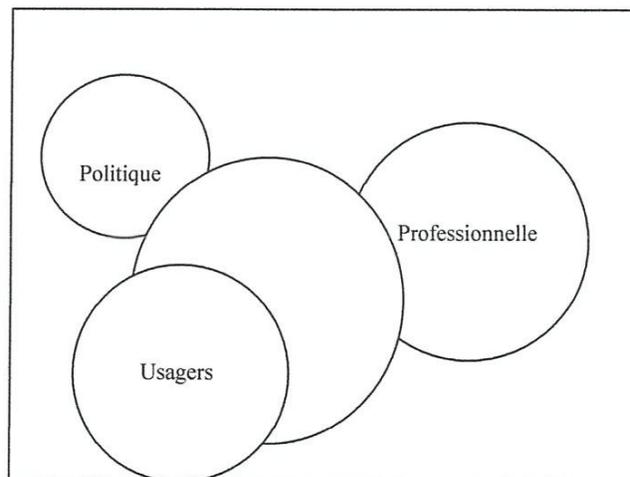


Fig. 2. : RELATION ENTRE LES DIFFERENTS POLES DE DECISION

En conclusion, la concertation motivée et responsable permettra d'assurer au projet:

1. L'adhésion sociale
2. La cohérence du projet
3. une image « collective » et légitimée du résultat

CONCLUSION.

Cette hésitation pour rapprocher le projet urbain à des disciplines existantes ou au contraire marquer sa spécificité, montre que ce concept est en cours de définition. Il nous semble que plutôt que d'enfermer le projet urbain dans l'une ou l'autre des disciplines ou échelles d'intervention, l'intérêt de ce concept se situe au contraire dans sa capacité de liaison et d'articulation. Il constitue un pont entre l'urbanisme et l'architecture, séparés et cloisonnés pendant toute la période fonctionnaliste.

En définitive, le projet urbain est porteur :

* de plusieurs actions qui sont en rupture avec les logiques traditionnelles d'aménagement,

- Proposer une alternative à l'étalement urbain
- Recourir à des pratiques pluridisciplinaires
- Renouvellement des pratiques
- Remise en cause des outils traditionnels d'analyse
- Cheminer ensemble pour aboutir à un consensus
- La fabrication de la ville est collective

* de plusieurs finalités,

- Faire partager un diagnostic
- Générer un dialogue maîtres d'ouvrage / maître d'œuvre / acteurs
- Formaliser des prises de décisions

- Intégrer des actualisations (analyse mi-parcours) tout au long de la mise en

Œuvre

- La réflexion autour des espaces publics est incontournable.
- Choisir des objectifs prioritaires et décider d'une stratégie pour les atteindre

En conclusion et pour reprendre les termes de Devillers (1994, p.12), le projet urbain ne relève pas d'une profession mais d'une compétence, ce n'est pas une procédure mais une démarche. Il s'agit de constituer une équipe pluridisciplinaire, de dépasser les logiques sectorielles et d'adopter une attitude ouverte. Il s'agit de composer avec l'existant.

C'est une démarche qui associe et prend en compte les différents points de vue des acteurs sur le devenir de leur ville. La concertation prend plusieurs formes et s'étale sur le temps (temporalités). Elle est en amont du choix des indicateurs et de l'hypothèse, et en aval du projet.

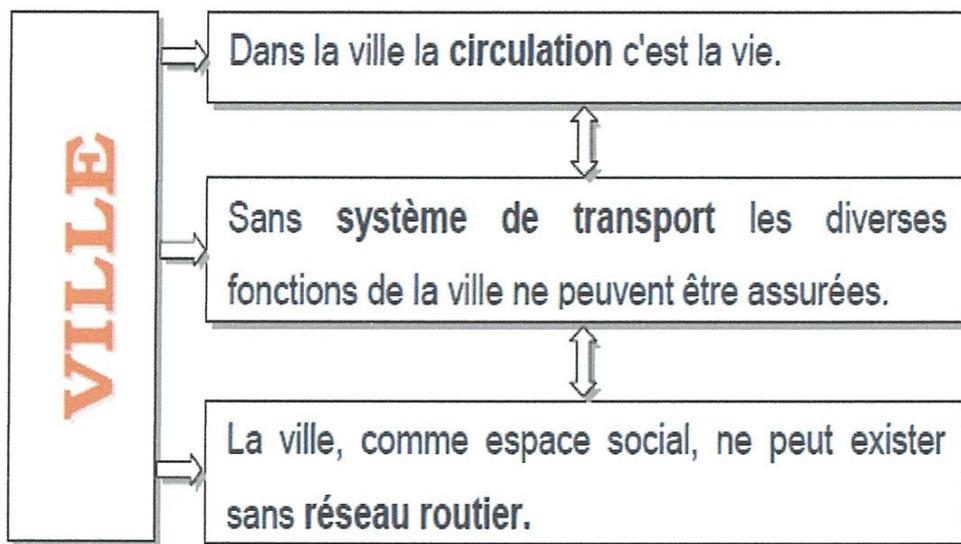


Fig. 3. : La relation de la ville avec la circulation : le réseau routier et le système de transport

CHAPITRE TROISIEME : DEVELOPPEMENT DURABLE**I. Qu'est-ce que le Développement durable ?**

Certaines cultures traditionnelles, comme certains peuples Amérindiens ou du Grand Nord, accordent depuis toujours une grande importance au fait de vivre en harmonie avec la nature. Cette préoccupation n'a jamais occupé une place prépondérante dans la culture "occidentale" jusqu'à récemment, mais l'importance accordée aujourd'hui au concept de "développement durable" démontre que les choses sont en train de changer.

II. Historique.

Depuis la révolution industrielle, l'occident a vécu sous le signe du développement effréné et de la croissance économique, qui met en avant la production et la consommation de biens matériels. Cependant, dès le début des années 70, une inquiétude commence à être exprimée concernant les activités économiques qui génèrent des dommages environnementaux visibles et localisés (déchets, fumées d'usines, pollution des cours d'eau, etc.). Sur le plan économique et social, on constatait déjà à l'époque que la politique globale maintenait voire accentuait les inégalités entre pays riches et pays pauvres, populations riches et pauvres au sein d'un même pays ou d'une même région. Travers ces constatations, les limites du mode de développement actuel de notre société commençaient déjà à se faire sentir. Il en résultera l'apparition de la notion de "développement durable" (1968: création du Club de Rome, qui publiera les premiers rapports sur le sujet ; 1972: Conférence des Nations Unies de Stockholm sur l'environnement et le développement).

Au cours des années 80, c'est l'existence de pollutions et de dérèglements globaux, tels que le trou dans la couche d'ozone, les pluies acides, les changements climatiques et la déforestation qui est découverte et portée à la connaissance du public. Ces atteintes aux milieux naturels sont diffuses et leurs origines ne sont pas facilement identifiables.

Face à cette prise de conscience, l'idée d'un "développement durable" pouvant à la fois réduire les inégalités sociales et réduire la pression sur l'environnement fait son chemin. C'est en 1987 que la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Rapport Brundtland), propose la première définition officielle du développement durable: "Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leur propres besoins". Cela traduit la même philosophie

que celle d'un proverbe amérindien: "La terre ne nous appartient pas, elle nous est prêtée par nos enfants."

III. Que signifie se développer "durablement" ?

Le terme "durable" désigne quelque chose qui peut durer dans le temps, de manière infinie. L'association de ce terme avec le mot "développement" a souvent été critiquée, puisque ces deux mots semblent contradictoires au premier abord. En effet, le développement économique, d'un côté, a pour but une croissance infinie. De l'autre, nous savons aujourd'hui que les ressources de la planète ne sont pas infinies et nécessitent donc une gestion durable. Cependant, ce débat linguistique ne doit pas faire perdre de vue la pensée générale positive qui est véhiculée par le développement durable.

Une manière simple d'illustrer la gestion durable de l'environnement est de faire le parallèle entre la Terre et une île déserte complètement isolée du reste du monde, habitée par quelques personnes. En effet, la Terre est une sorte d'île déserte, isolée au milieu de l'univers. A l'échelle d'une petite île, la notion de "durabilité" devient beaucoup plus claire: par exemple, si nos Robinsons abattent tous les arbres de l'île pour les brûler et qu'ils pêchent tous les poissons alentours parce qu'ils adorent la pêche, ils vont rapidement compromettre leur propre survie. Par contre, s'ils savent utiliser parcimonieusement les ressources disponibles, ils auront de quoi vivre en abondance pour de nombreuses générations.

III.1. Agir localement, pensé globalement.

Cette formule a été employée pour la première fois au sommet sur l'environnement et le développement organisé par les Nations Unies en 1972. Elle exprime clairement le fait que les problématiques sociales et environnementales qui se posent aujourd'hui sont de nature globale, à l'échelle de la planète. En agissant localement, on peut cependant résoudre ces problèmes globaux, si tout le monde participe. Les notions de solidarité, de responsabilité collective et de participation (voir ci-dessous) qui apparaît ici sont des piliers du développement durable.

III.2. Quelques principes du développement durable.

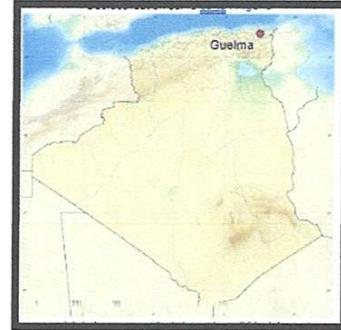
En juin 1992, les représentants de près de 180 pays présents au Sommet de la Terre adoptent la "déclaration de Rio sur l'environnement et le développement". Des principes de base y sont

CHAPITRE QUATRIEME : PRESENTATION DE LA VILLE DE GUELMA

I. Présentation de la wilaya de Guelma

➤ **La wilaya.**

- Population : 482 430 hab.
- Superficie : 410 100 ha = 4 101 km²
- Densité : 118 hab./km²
- distance par rapport à la capitale 537 km. Elle est limitée



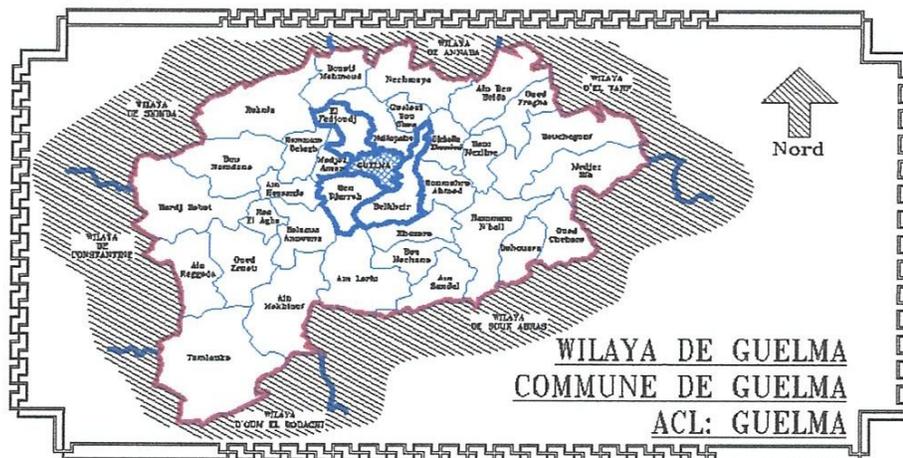
➤ **R- La commune de Guelma**

- Population : 187000hab.2015
- Superficie : 44,74 km²
- Densité : 3 517 hab./km²



II. Situation géographique

- **A L'échelle national :** au Nord-est de l'Algérie
- **A L'échelle régionale :** elle est les chef-lieu, dont dépendent cinq chefs-lieux
 - de wilaya Annaba (65 km). El Taraf Skikda Constantine (116 Km).Oum El Bouagui et Souk Ahras
- **A l'échelle local :** au nord Héliopolis en Est Belkhir Au Sud Ben Djerrah En
- Ouest Mdjez Amar



III. Evolution historique de Guelma.

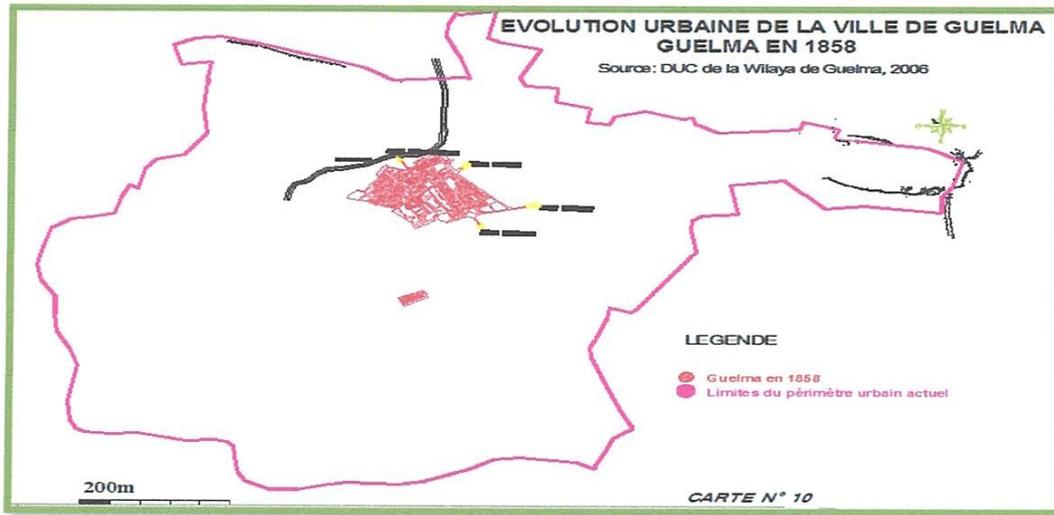


Fig. 5. : Guelma en 1858

Guelma en 1858 dans cette période la ville représente le centre ville actuelle (théâtre et la rue announa)

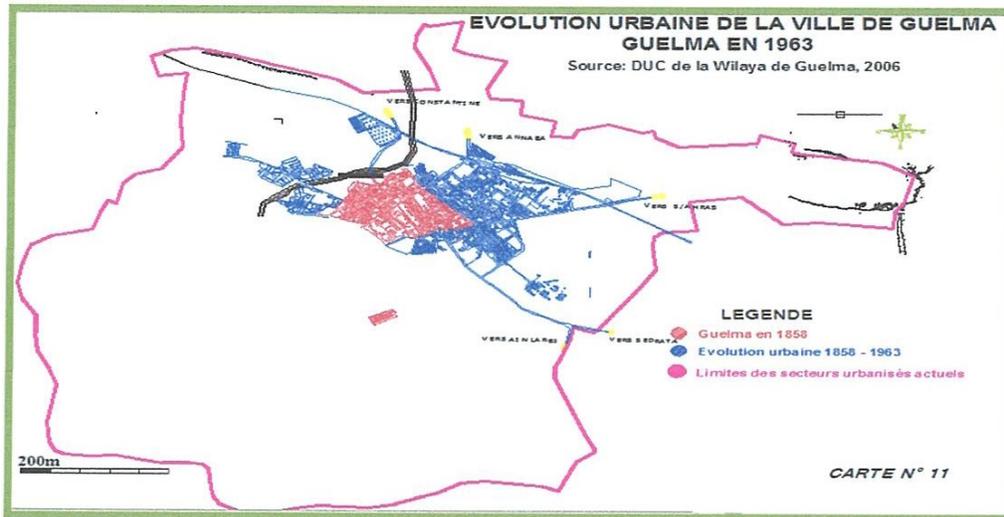


Fig. 6. : Guelma entre 1858-1963

Guelma entre 1958-1963 extension vers le sud à savoir la cité JARDIN et lotissement BON ACCUEIL et la réalisation de cité MRABAT MASSAOUD et HLM

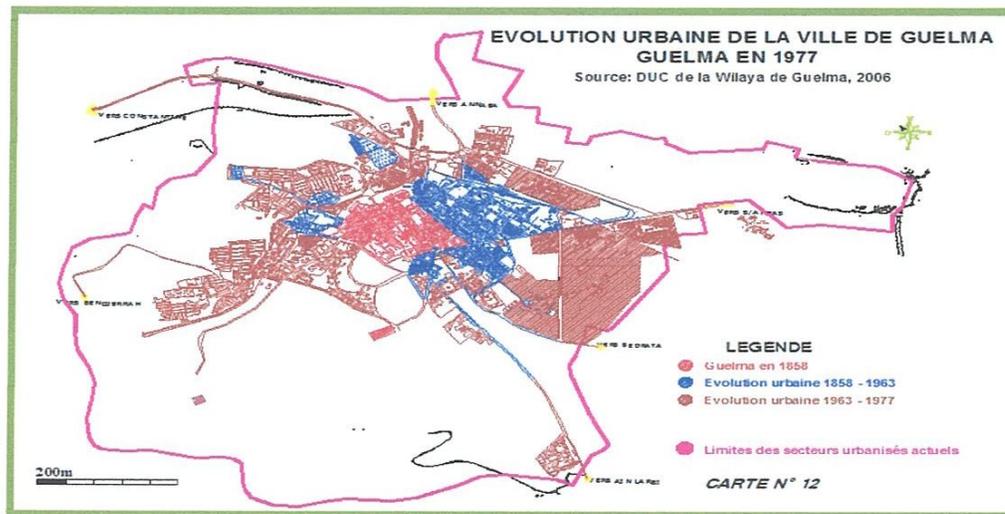


Fig. 7 : Guelma entre 1863-1977

Guelma entre 1963-1977 cette période vue la naissance de cité AMEL (disparu maintenant) la cité HADID - CHAN MA NEUVRE - GUEHDOUR - CITÉ MKHAKCHA -BARAA KHAMARI - BOUZAOUI

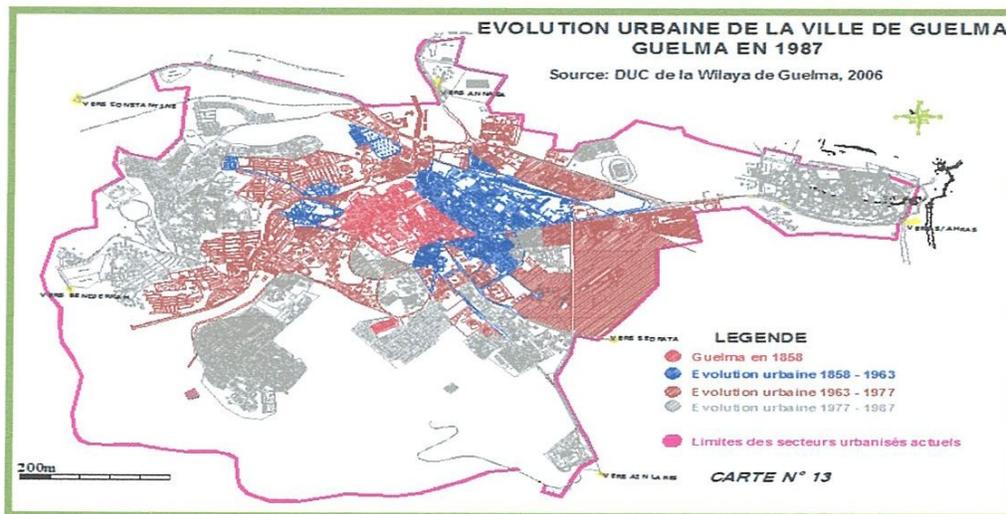


Fig. 8. : Guelma entre 1877-1987

Guelma entre 1977-1987 cette période vue une grande évolution vers (le nord - nord est - sud est) donc c'est la naissance de AIN DEFLA LES 500 LOGEMENT DNC LE CEM BOUZAOUI rénovation de OUED SKEOU - aussi naissance de cités

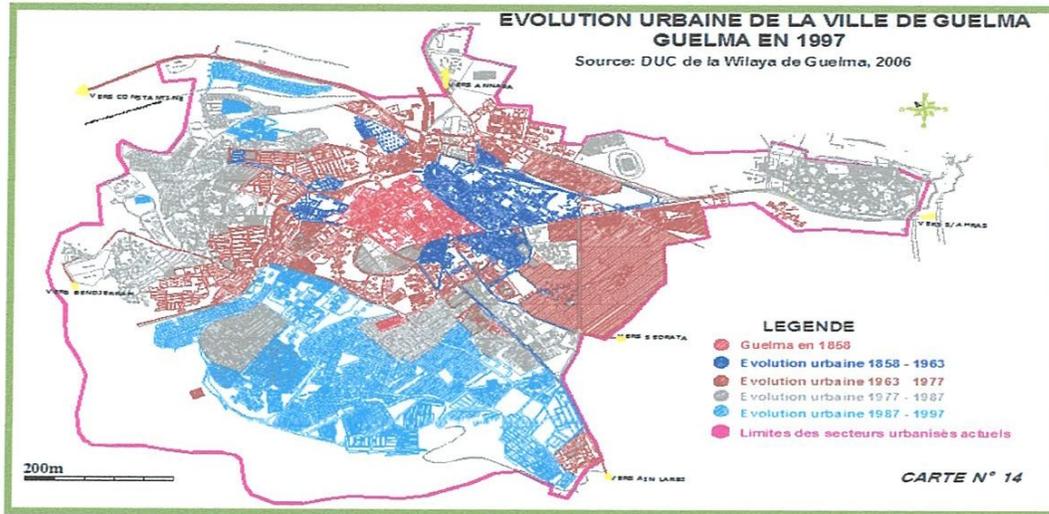


Fig. 9. : Guelma entre 1887-1997

Guelma depuis 1987 jusqu'à nous jour vue une extension vers le sud djabel halouf la nouvel ville

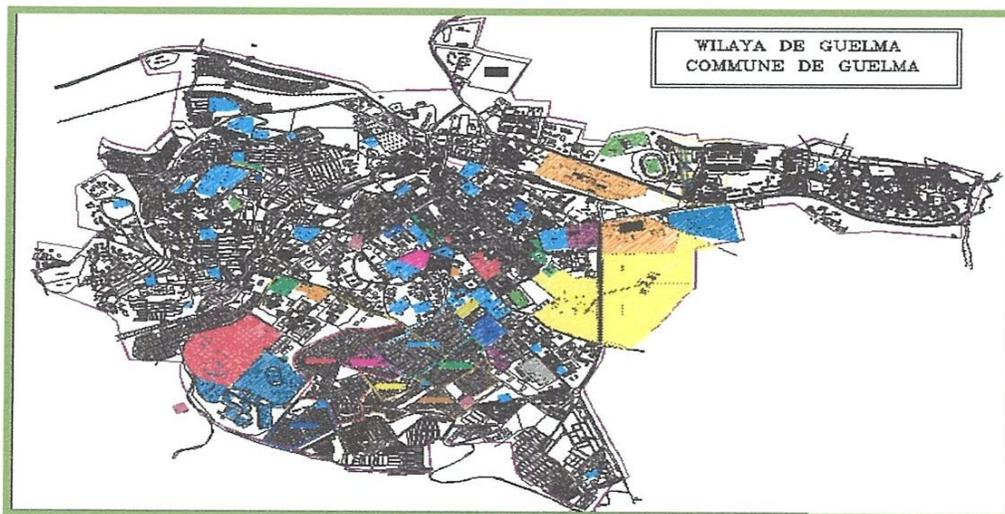


Fig. 10. : Guelma entre actuellement

Le climat.

Le territoire de la Wilaya se caractérise par un climat subhumide au centre et au Nord et semi aride vers le Sud. Ce climat est doux et pluvieux en hiver et chaud en été. La température qui varie de 4° C en hiver à 35.4°C en été, est en moyenne de 17,3° C.

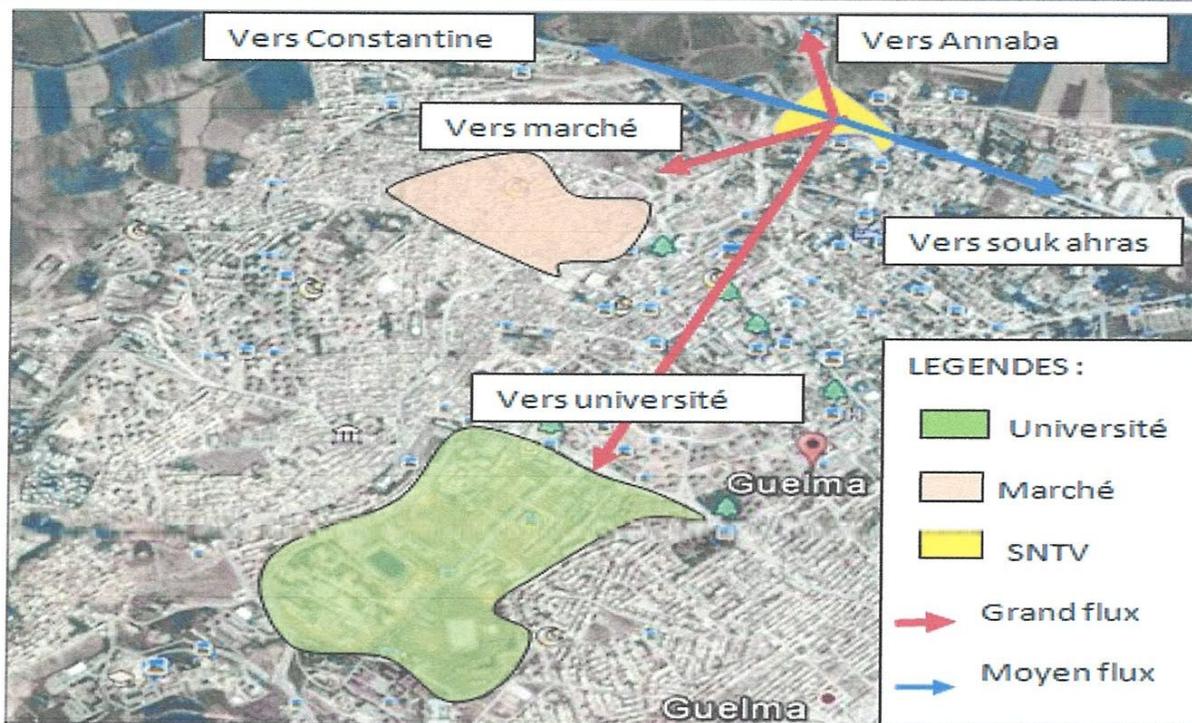


Fig 11 Flux de délasement source (Google

Enjeu

Repensé la ville par les déplacements et travailler dans ses limites arrêtees par PDAU

IV. la population :

A-Evolution de la population

L'évolution de la population a été appréhendée à travers les résultats exhaustifs des trois derniers recensements (RGPH 1987-1998 et 2008). (Source DPAT).

La wilaya de Guelma a un taux d'accroissement moyen supérieur à celui enregistré au niveau national durant la période 1987 – 1998 (3,09 % contre 2,09 % pour la moyenne nationale). Cet accroissement dans le taux serait du à l'ouverture politique amorcée durant la fin des années 1980.

Il est à noter que la tendance générale à la baisse du taux d'accroissement moyen constatée durant le recensement de 1998, s'est poursuivie durant la période 1998 –2008.

Tableau n° 01: Evolution de la population à travers s les différents recensements.

LOCALITE	Population 1987	Population 1998	TAGMA 87-98	Population 2008	TAGMA 98-2008
GUELMA	85209	110525	3.09	127 400	2.50

Source: DPAT

Tableau n° 02 : Evolution des taux d'accroissement

Evolution des taux d'accroissement	1977/ 1987	1987 /1998	1998/2008
Guelma	3.14	3.09	2.5
Alger	3.12	2.09	1.77

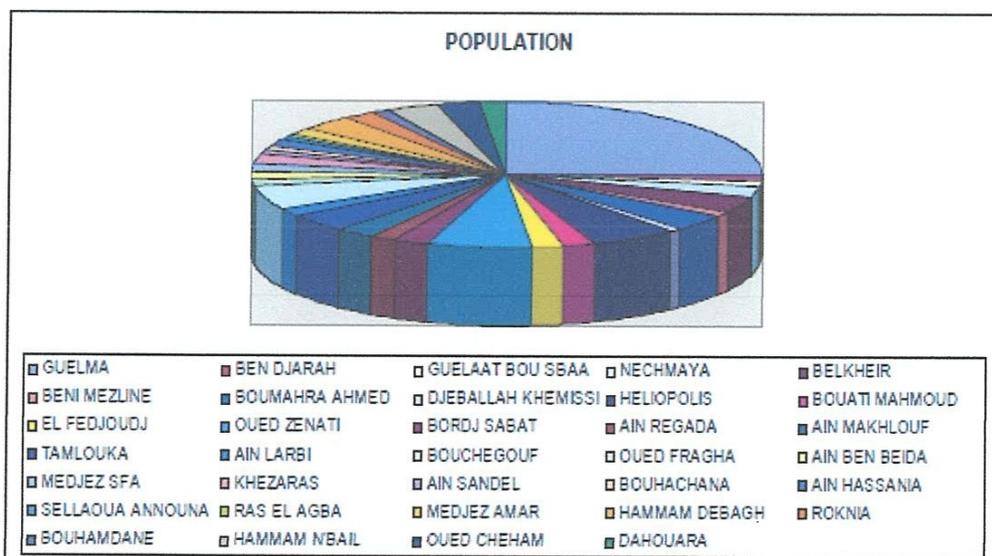
La population de la wilaya de Guelma s'est accrue assez fortement, est passée de 352.627 habitants en 1987 à une population de 488.220 habitants en 2008, soit un accroissement moyen annuel de l'ordre 2,30%.

En perpétuant la tendance d'évolution constatée entre 1998 – 2008. La population de Guelma atteindrait en l'an 2025 : 580.000 habitants.

La part de la population du chef lieu de Wilaya de Guelma est également en constante évolution (127.400 habitants en 1987), elle représente en 2008, 26 % de la population totale de la wilaya, alors qu'elle ne représentait que 18 % en 1987 de la population totale de la wilaya.

L'accroissement constaté à l'échelle de la commune a été particulièrement important pendant les deux derniers recensements au niveau du chef-lieu avec une population qui s'est accrue de 33% en 11 ans (1987-2008) avec un taux d'accroissement de 2.39%.

Graphique n° 2: Répartition de la population par Communes (34) suivant RGPH (2008)



Enjeu

Une occasion à la wilaya de maintenir et d'atteindre divers objectifs qui dépendent aux besoins croissants de la mobilité des personnes et des biens

C-estimation de la population en chômage

Commune	POP EN AGE ACTIF	Pop active	Pop occupée	Pop en chômage	Taux Active	Taux occupe	Taux Chômage
Guelma	78799	46094	25040	21054	57.37	31.26	26.21

Le secteur des transports est un contributeur majeur au développement économique de l'Etat, qui l'intéressait, comme l'une des sources les plus importantes des importations et le secteur le plus en mesure de création d'emplois et joue un rôle très important dans l'amélioration des conditions de mobilité des personnes et des biens

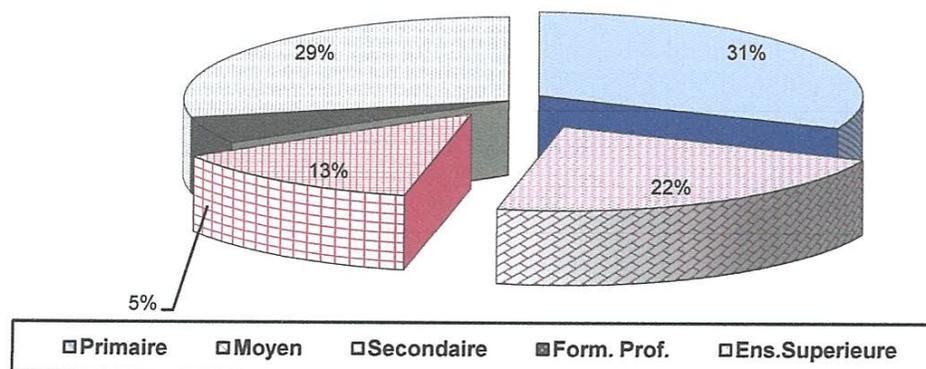
*V. habitat et équipement**B-Population scolarisable et scolarisé*

Commune	Pop scolarisable	Pop scolarisé
Guelma	37298	28005

Les taux de scolarisation induits de la population scolarisable sont variables selon le cycle :

- Cycle primaire : 84 %.
- Cycle moyen : 75%.
- Cycle secondaire : 61 %.

Graphique 3 : Population scolarisée

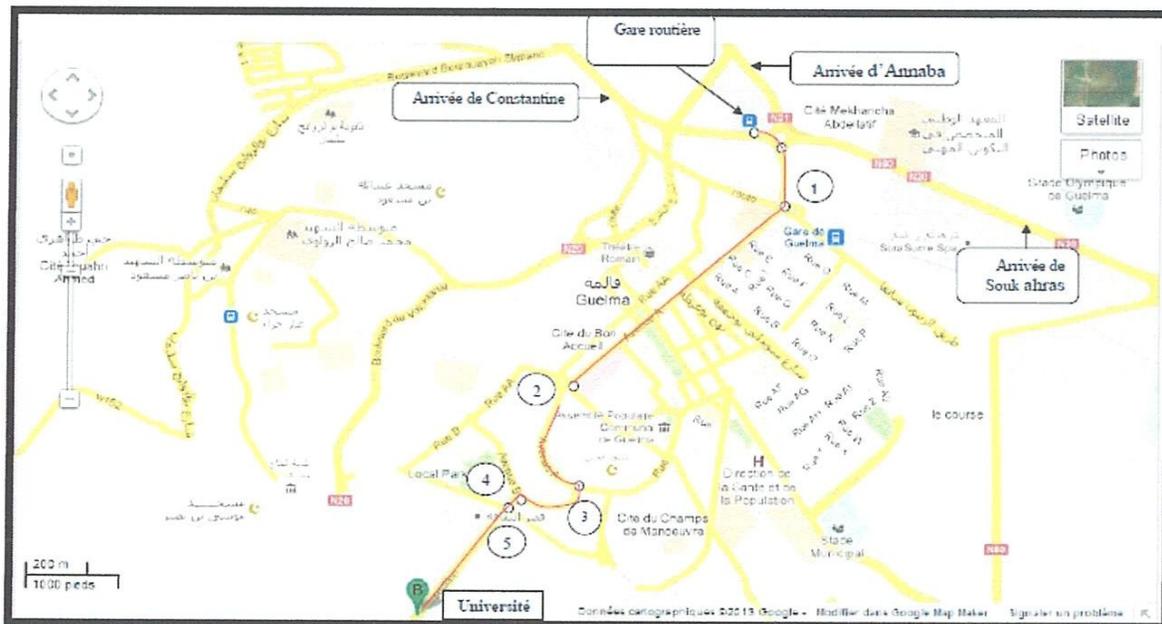


Le nombre d'étudiant inscrit au niveau des 03 facultés est de 120603 dont 2064 nouveaux inscrits période 2005-2006, l'effectif des enseignants et de 302 professeurs repartis sur les 18 départements.

Le transport des étudiants est assuré par un opérateur privé disposant de 1010 véhicules qui desservent l'université et les différant résidences universitaires.

Pour ce qui est du transport scolaire dans la région, est presque insignifiant et dispose seulement 0511 véhicules assurant cinq lignes.

Le tableau ci-dessous présente l'état de l'activité transport scolaire des A.P.C (saison 2005/2006)



Pour ce qui est du transport scolaire dans la région, est presque insignifiant et dispose seulement 0512 véhicules assurant cinq lignes.

Le tableau ci-dessous présente l'état de l'activité transport scolaire des A.P.C (saison 2005/2006)

¹⁰ Direction du transport de la wilaya de Guelma
¹¹ Direction du transport de la wilaya de Guelma
¹² Direction du transport de la wilaya de Guelma

Tableau 05: Répartition du Transport scolaire par commune:

APC	Nbre élèves transportés	Nbre lignes couvertes	Moyens APC	Moyens conventionnés
Guelma		-	-	-
Belkhire		02	01	01
El Fedjoudj		01	01	-
Ben Djerrah		02	02	
TOTAL		05	04	01

VI. Le transport routière et transport

1. Consistance de réseau routier

- Le réseau routier s'étend sur une longueur totale de **193.85km**.
- Il est constitué de **32.80Km** de routes nationales (soit près de **16.92 %** du réseau total),
- **53.30Km** de chemins de wilaya (**27.50 %**) et **107**,
- **75Km** de chemins communaux (**55.58 %** dont **54.9Km** sont revêtus).

-Le réseau routier est de type radial, toutes les routes nationales (la RN20; la RN80 et la RN21) et les chemins de wilaya (CW 162 et CW 123) convergent vers la ville de Guelma.

Ainsi, plus de 36.85km du réseau global (soit 34.20 %) sont dégradés et 12km (soit plus de 11.14 %) sont dans un état moyen

Dans l'ensemble, le réseau routier du groupement est assez dense et permet une desserte satisfaisante de l'ensemble des agglomérations.

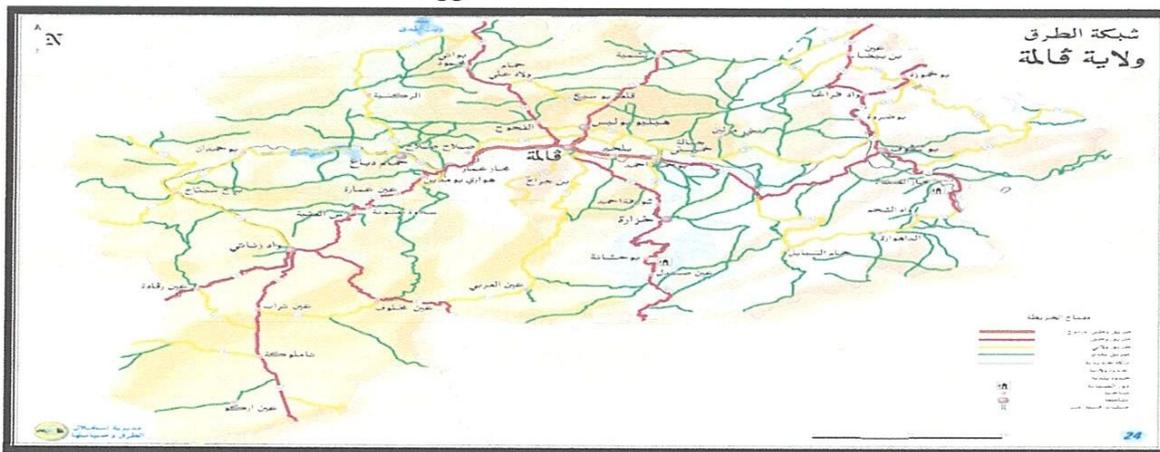


Fig 12 Le réseau routier de la wilava de Guelma

2. Le transport

2.1. Infrastructure de transport :

Malgré l'existence de plusieurs infrastructures de base: réseau routier, chemin de fer et aéroport, un seul mode de transport: le transport routier a pu, à la faveur de l'ouverture de ce marché au secteur privé remédier à la pénurie de l'offre en la ramenant à un taux satisfaisant.

2.2. Les principaux axes de transport :

La zone d'étude se trouve sur un couloir de transport stratégique, de par sa position à proximité de deux métropoles (Constantine et Annaba) et d'un grand pôle industriel et pétrochimique (Skikda).

Compte tenu de l'attractivité des deux métropoles sur toute la wilaya de Guelma et en raison de l'importance des flux en transit de voyageurs et de marchandises à l'intérieur du pays et en direction vers les deux ports (Annaba et Skikda).

Les routes qui la traversent constituent des axes de transport et de circulation d'importance régionale (R.N N°21, R.N N°20 et R.N N°80).

Ce réseau, s'articule essentiellement autour de trois grandes directions.

- **La R.N. 21** : reliant Guelma à la wilaya de Annaba, principal axe de transport, à ce niveau, les activités de transport sont intenses, compte tenu de l'attractivité de Annaba sur la Wilaya de Guelma et en raison de l'importance des flux en transit, *enregistre un très fort trafic qui est de 12894 véhicules par jour, dont 17% poids lourd.*
- **La R.N. 20** : reliant Guelma à la wilaya de Constantine, constitue également un axe de transport principal. c'est un axe qui supporte un grand *trafic 6500* véhicules par jour puisqu'il permet la liaison avec les Wilaya de l'extrême Est du pays. C'est un important couloir de transit de niveau régional.
- **La R.N. 80**: constitue une importante liaison qui la relie à la Wilaya de Skikda. Le développement de la bande frontalière va reposer désormais sur cet axe routier en reconstruction. Son prolongement dans la Wilaya de Souk-Ahras et vers Tébessa permettra une dynamique certaine aux zones et agglomérations traversées. *Le trafic enregistré est de 563 véhicules par jour, dont 17% poids lourd.*

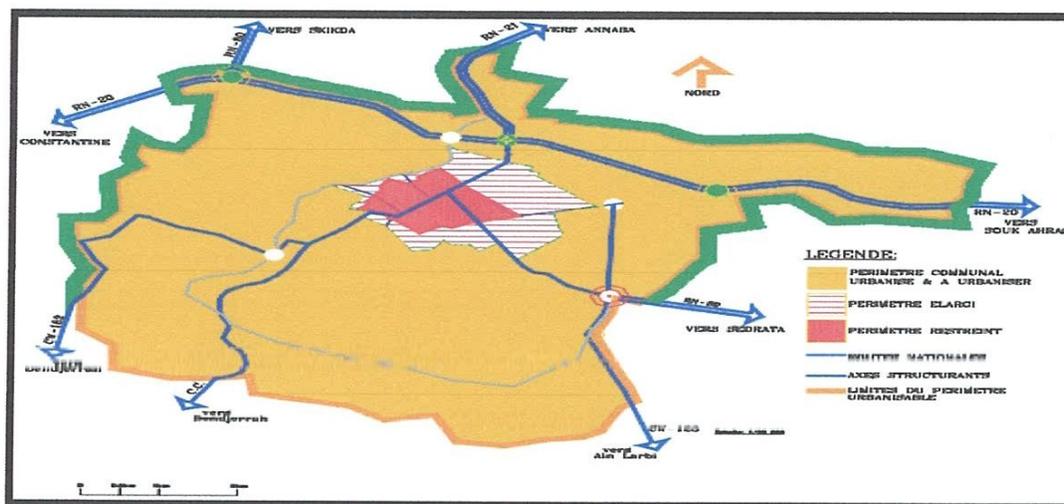
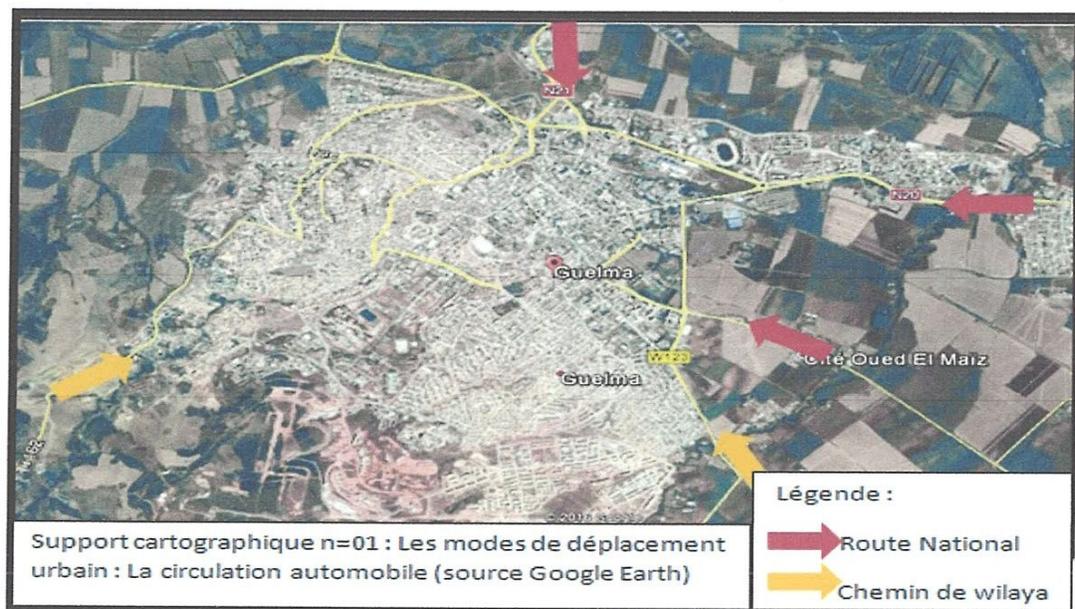


Fig 13 Les principaux axes de transport



3. Le transport des voyageurs

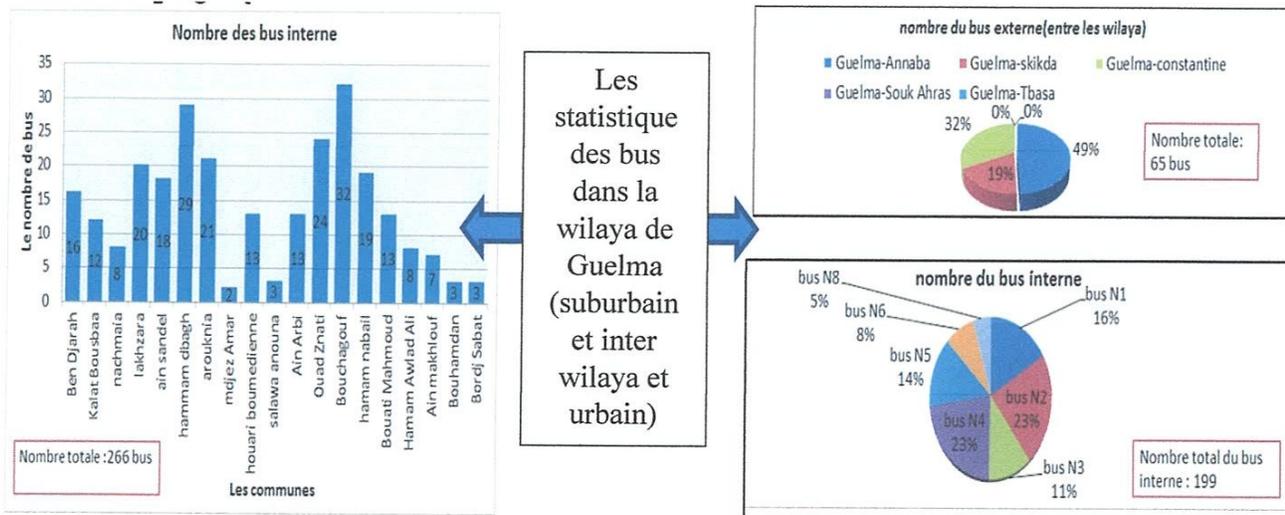
La région d'étude dispose d'une seule Gare Routière catégorie A.

Le parc roulant relatif au transport de voyageurs estimé au terme de l'année 2006 est de 284 véhicules pour une capacité globale de l'ordre de 9196 sièges, la chef lieu de wilaya détient 90% du parc roulant.



4. Les transports collectifs urbains

Un seul mode de transport dans la ville de Guelma c'est le transport routier qui favorise la première infrastructure de base dans la ville



Enjeu

L'importance de l'activité de transport oblige également la mise en place d'une stratégie de planification et de gestion.

On recense 868 licences de taxis dont près de la moitié seulement en exploitation 581 en exploitation, le taux d'exploitation au niveau de la zone d'étude est de 59.12 % (voir tableau ci-après).

Tableau06: Répartition du Transport par taxis¹³ par commune

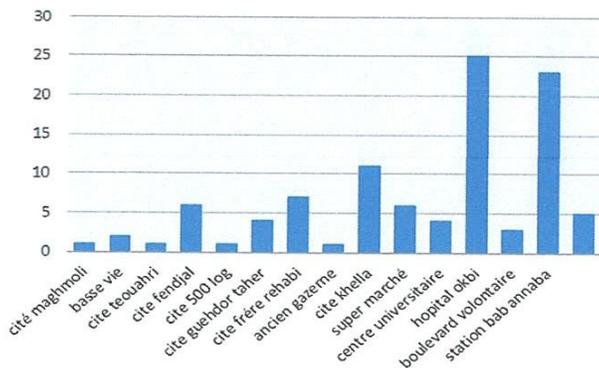
Communes	Nombre de licences attribuées	Nombre de Licences exploitées	Taux d'exploitation
Guelma	787	523	66.45%
Belkheir	25	21	84%
El Fedjoudj	43	37	86.04%
Ben Djerrah	13	00	0%
TOTAL	868	581	59.12%

Enjeu

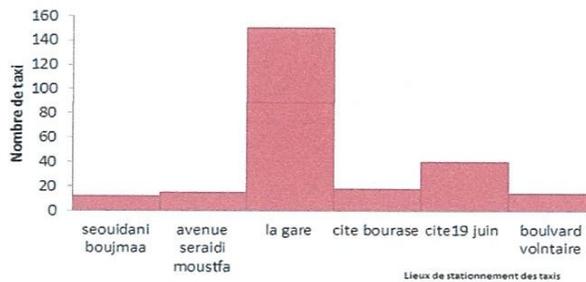
Revoir la répartition spatiale des points de stationnement et rendre au taxi sa vocation première (mode de transport à la demande), et transformer le taxi urbain collectif en individuel

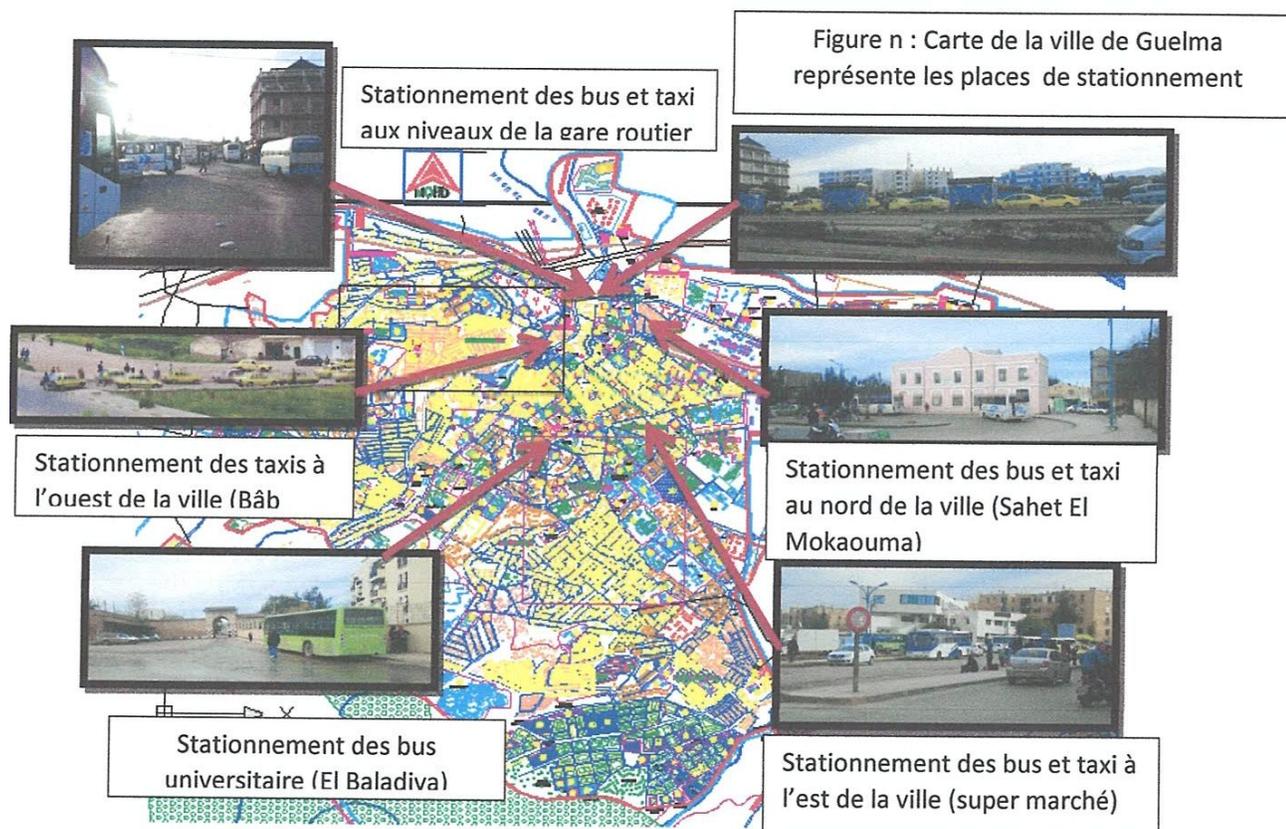
6. Les places de stationnement

Nombre des taxis sans stationnement



Nombre des taxis avec stationnement





7. *Le chemin de fer*

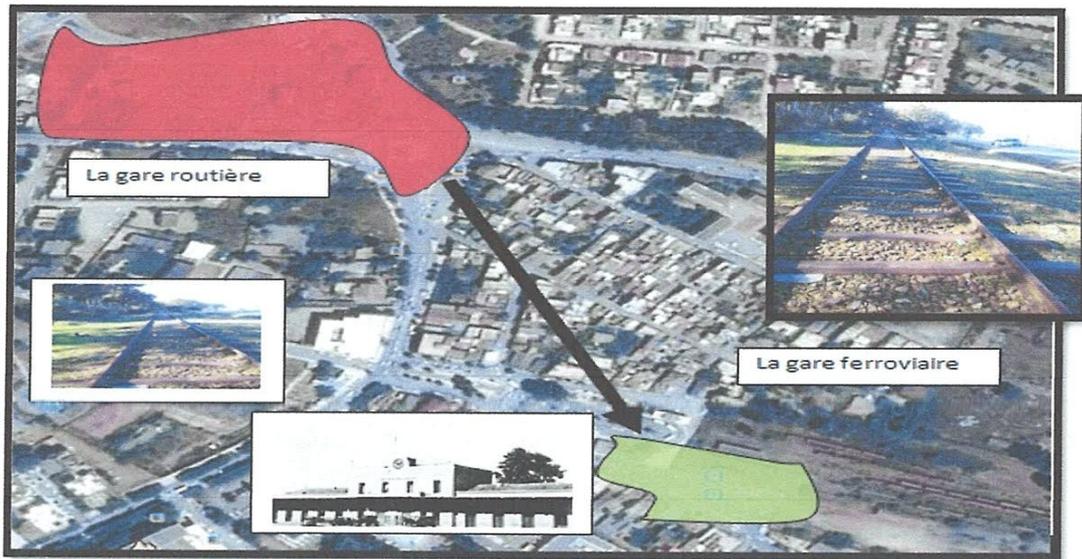
Le chemin de fer occupe une place privilégiée en tant que moyen puissant de déplacement des produits et des personnes, d'aménagement du territoire et de désenclavement des zones isolées.

Elle se limite à une voie unique qui traverse la zone d'étude d'Ouest en Est en parallèle avec la R.N20 d'une longueur totale de 12 km¹⁴ et plus, elle se trouve dans un état très dégradé (actuellement désaffecté).

Une seule liaison ferroviaire existe et assure le transport des voyageurs et des marchandises (Guelma-Boucheouf-annaba).

Constat

La réalisation de la voie ferrée reliant Constantine -Guelma s'impose aujourd'hui comme une action de développement véritable de la wilaya, car cette infrastructure aura des impacts certains sur la dynamique économique locale (produits agricoles et forestiers) ainsi que sur le développement touristique, en plus de sa contribution à la diminution de la pollution émanant des véhicules roulants.



Enjeu

Revitaliser la gare ferroviaire en tant que moyen puissant de déplacement des produits et des personnes, d'aménagement du territoire et de désenclavement des zones isolées.

8. Accidentologie

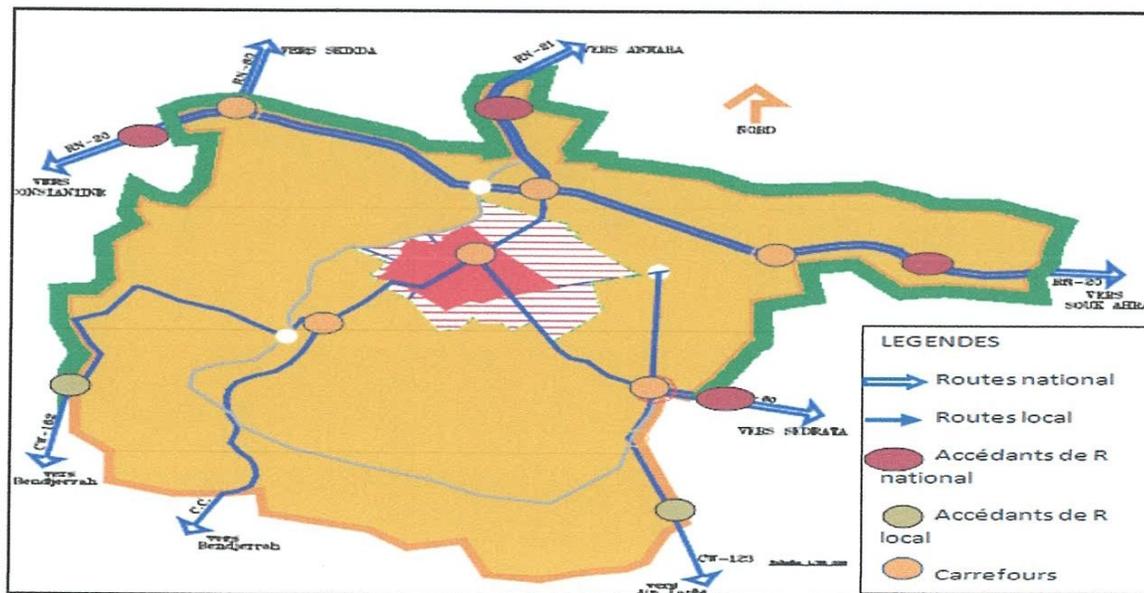


Fig 19 carte de localisation des accédants axe de transports RN 20 , 21 , 80

Tableaux 07 accidentologie

Situation	Nombres des morts	Nombres des blessés
Au cours de 2016	15	621

9. Les causes des accédants de la circulation :

* les routes nationales connaissent des accédants fréquents RN 20, 21, 80, 102, 16, 81

* les routes local connaissent des accédants fréquents 122, 123, 33, 19, 162

_ Par l'homme : le manque de respect de la signalisation

_ Par environnement : manque de la signalisation.

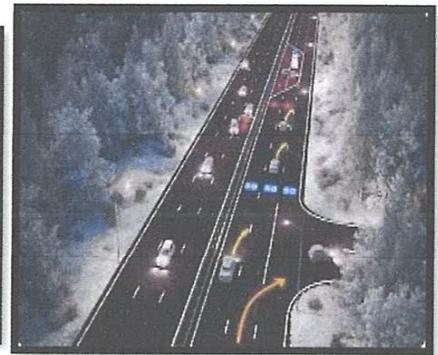
_ Par véhicules : anciennetés des véhicules.

Enjeu

Améliorer l'état des routes pour réduire le taux des accédants



Rappel sur Le nombre des morts Sur les routes



Les routes intelligentes

Scénarios :

- **La réalisation d'une gare routière**
- **La réalisation d'une gare ferroviaire**
- **L'implantation des parkings ou des parcs de stationnement pour les voitures particulière à l'extrémité de la ville**

CHAPITRE CINQUIEME : ANALYSE DE TERRAIN ET PROGRAMMATION

I. Choix de terrain :

Dans le quartier de la gare on à :

- Réseau routier très perméable assurant la liaison nord-sud et est-ouest
- Croissance de 2 modes de transport (taxi et bus)

La gare doit être implantée dans un endroit dominant des déferents accès (entré et sortie de la ville)



Le site dicte lui-même la proposition de l'aménagement d'un premier pole d'échange et de transition Guelmois englobant et organisant divers types d'activités et de mode de transport

II. Situation de terrain :

Le terrain de la gare routière existant occupe une surface de 25400 m² avec une forme irrégulière il se situés dans la partie nord de la ville de Guelma pas très loin de centre-ville

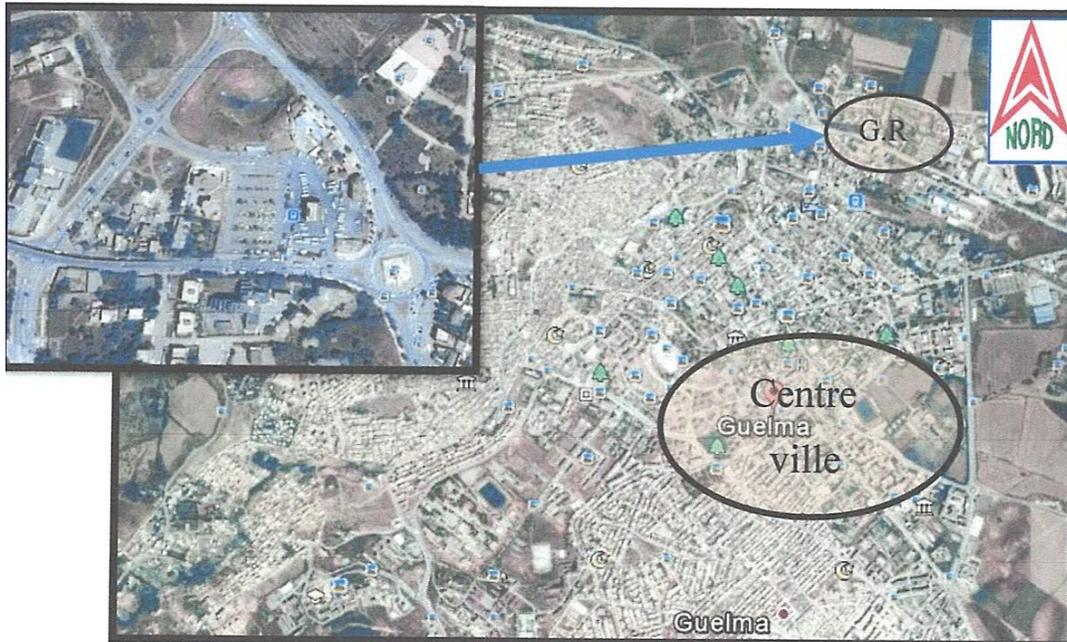


Fig. 20 Situation de terrain

III. Morphologie de terrain

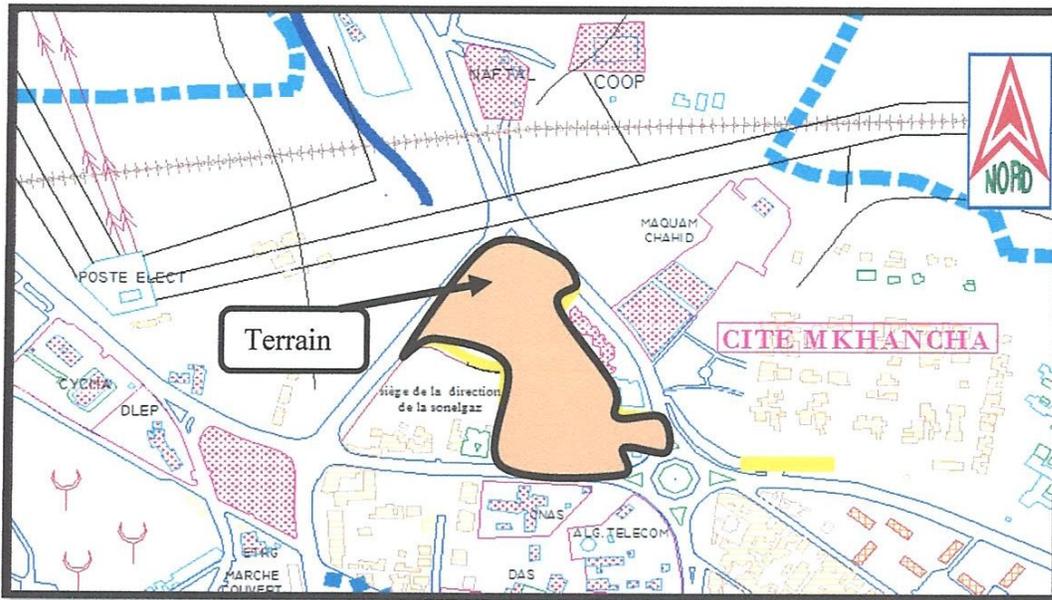
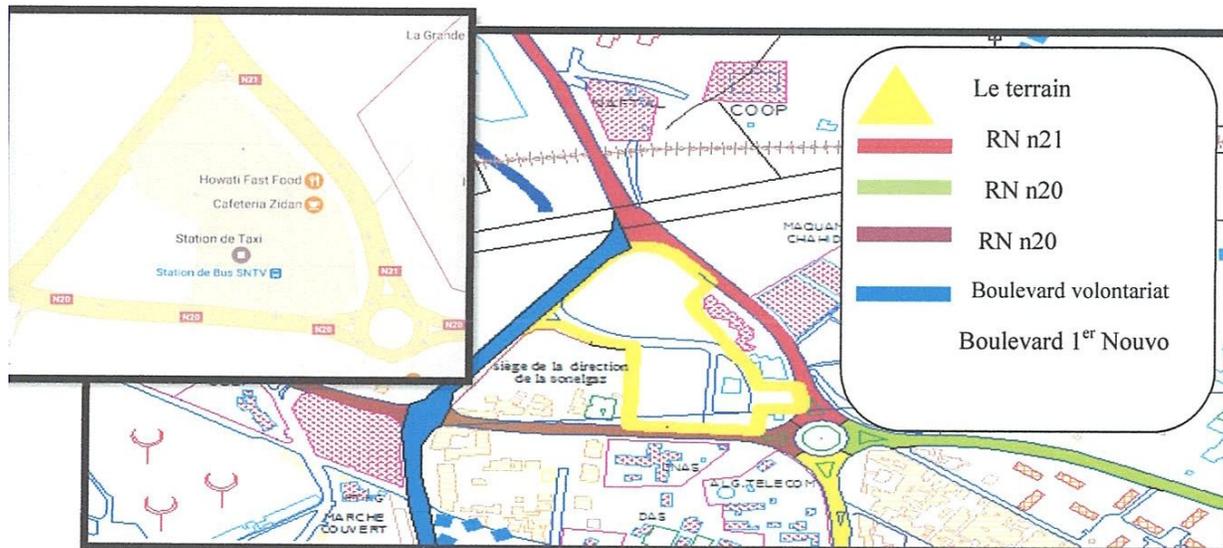


Fig. 21 morphologie de terrain

IV. Voirie et accessibilité

1. Les axes structurant



L'aire d'étude est structurée selon un réseau routier transversal et longitudinal

La structure longitudinale : RN 20, Boulevard volontariat et Boulevard 1er novembre

La structure transversale : RN 21

2. Comment accéder au terrain :

On peut accéder au terrain
Par l'RN 20, RN 21 et le
Boulevard volontariat



Fig 23 Espace de stationnement

3. Les limites et l'environnement immédiat

Le terrain de la gare routière limité par RN 21 au Nord et maquam chahid au Nord-est
la cité mekhancha de l'Est et par la RN 20 ou Sud, ainsi que par le boulevard
volontariat

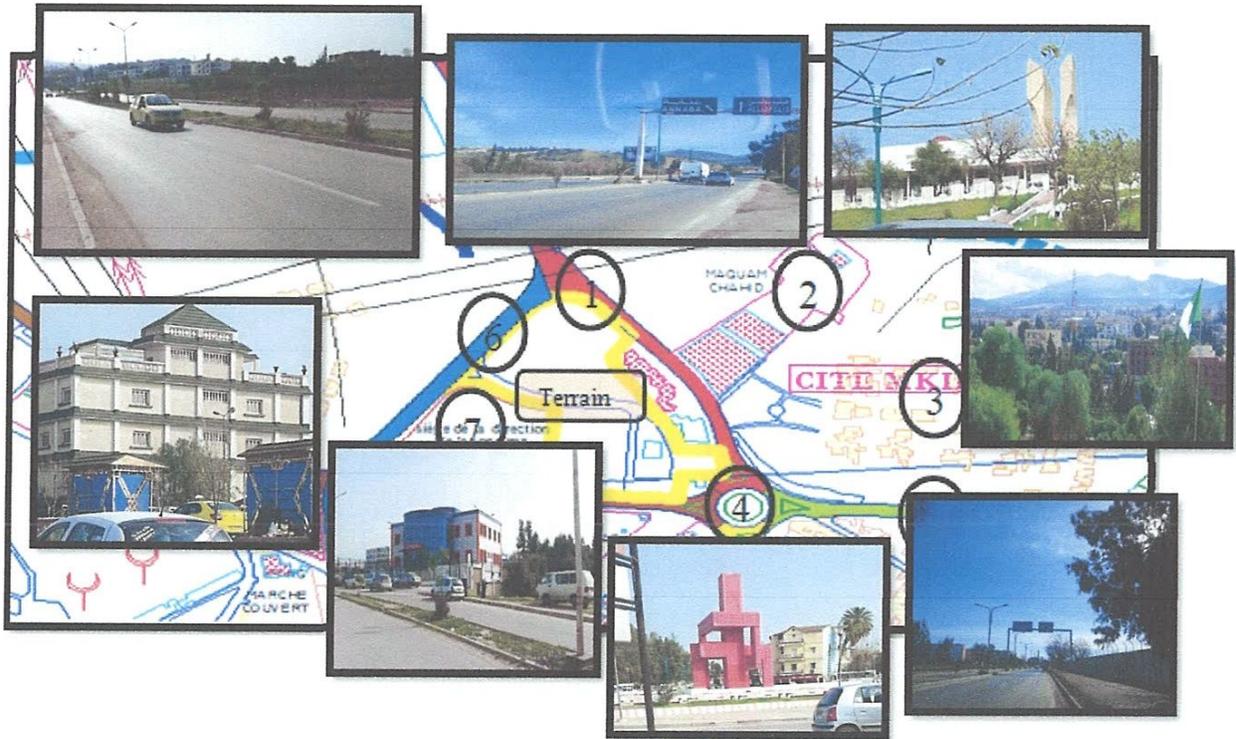


Fig. 24 : Carte d'environnement immédiat

V. Les caractéristiques physiques :

1. Topographie :

Le terrain est caractérisé par une pente inférieure à 5% (presque plat)

2. Donnée naturelle :

2.1. Climatologie

Le territoire de la Wilaya se caractérise par un climat subhumide au centre et au Nord et semi aride vers le Sud. Ce climat est doux et pluvieux en hiver et chaud en été. La température qui varie de 4° C en hiver à 35.4°C en été, est en moyenne de 17,3° C en effet dans la région de Guelma la précipitation est variée entre 363mm et 1145mm.

2.2. Les vents :

L'interprétation de la fréquence des vents (1913-1938) montre une dominance des vents qui provienne du Nord-Ouest (voir graphes des directions des vents 7h, 13h et 18h).

Ce type de vent est souvent accompagné des nuages chargés de pluies

Les vents du Nord et du Nord-est sont souvent froids et secs les vents de sud sont dominés par la direction sud-est ils sont connus sous le nom de siroco et on une caractéristique desséchante ils soufflent en toutes les saisons avec une amplification durant les mois de juin à septembre le nombre de jours total dans l'année de 362

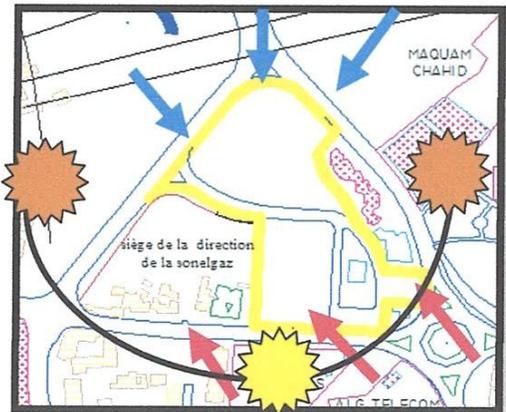


Fig. 25 : Schéma représentatif pour les vents

VI. Les infrastructures de terrain :

1. **Cours d'eau :** Le terrain de est traversé à l'ouest par oued skhoune par un canal souterrain entièrement couvert et ou nord-est par une cour d'eau temporaire.
2. **Electricité :** Le périmètre d'étude est desserve par une ligne de moyen tension (L.M.T) qui alimente tout le site
3. **Les réseaux :** Le terrain est alimenté par des différents réseaux tels que l'alimentation en eau potable réseau d'assainissement réseau électrique assurent la viabilisation de terrain

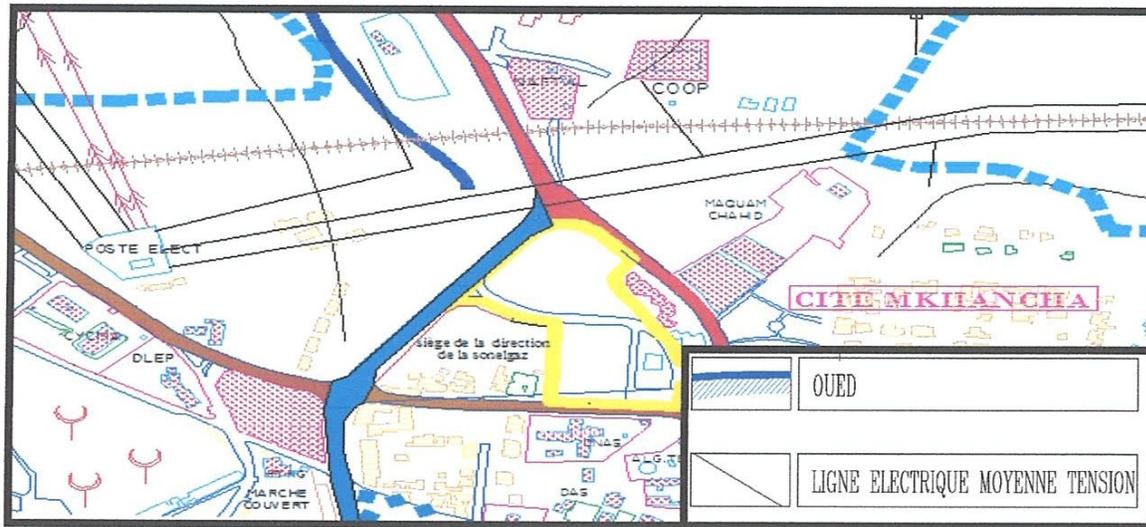
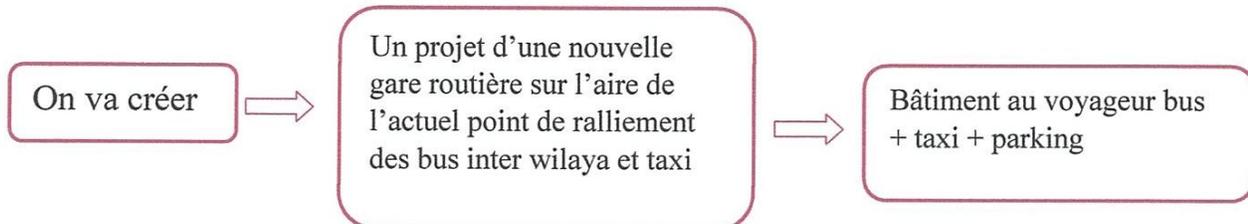


Fig. 26 : Carte des réseaux

VII. Objectifs et intension :



VIII. Synthèse :

Pour conclure cette approche_on ressort les points forts (avantages) qui aident à la réalisation de projet :

- Le terrain est à la fois à la périphérie de la ville et proche de centre ville.
- Présence d'alimentation en eau potable.
- Présence de conduite d'assainissement.
- Présence des lignes d'électricités de moyenne tension.
- La proximité d'un grand équipement touristique culturel (musée maquam chahid).

Programmation :**LA NOUVELLE GARE DE LIEGE GUILLEMIN**

Espace	Surface m²
Hall, couloire (sous voies)	750 m ²
Centre de voyage	324 m ²
Administration du centre de voyage	420 m ²
Guichets	66 m ² *2
Salle d'attente	132 m ² * 3
Le bar restaurant	324 m ²
Espaces commerciaux et de services	1224 m ²
Locaux techniques	1200 m ²
Couloire de services	
Parking autos	3400 m ²
Parking vélos	2400 m ²
Caisse parking	15 m ² *3
Ascenseurs escalator escalier fixe	
Quais	
Quais dalle de verre	
Locaux personnels	330 m ² *2
Locaux techniques	
Promenade	1000 m ²
Les travelators des passerelles	
Passage public	
Couloire de service	1000 m ²
Locaux techniques	210 m ² *4

❖ La gare routière de Tébessa

espaces	Surfaces
Hall d'accueil	120.00
Réception et orientation	15.50
Hall guichets	120.00
Service de sécurité	15.50
guichets	55.00
Hall d'attente départ	156.00
Boutique -1-	16.00
Boutique -2-	13.00
S - E homme	34.00
S- E femme	34.00
Bureau de réclamation	14.50
Salle de soin	13.50
Taxi phone	13.50
Agence bancaire	30.50
Agence de voyage vente de billets	31.75
Hall cafeteria	30.00
Cafêtera dépôt	30.00
Buvette	17.00
Boutique -3-	17.00
Salle d'attente arrivée	120.00
Salle de repos	10.55
Sanitaire femme	17.00
Sanitaire homme	17.00
Vestiaire homme	12.00
Salle d'eau personnelle	6.90
Courriers et colliers	20.00
Courriers bagages	51.00

Chaudière et bache à eau	21.00
Panneau d'affichage	/
pharmacie	61.50
Total	1672.60

Programme arrêté :

Services	Surface (M ²)
Accueil, hall et attente	500
Guichets (billetterie)	15
Renseignement (information)	15
Sanitaire	30
Consigne (bagage)	30
Bureau police	35
Infirmierie et soin pharmacie	51
Salle d'accès aux quais	72 *2
Messagerie	30
Salle de prière homme	38
Salle de prière femme	25
Total	911
Service des messageries et locaux techniques	
Chaufferie	30
Local technique	30
Magasin	38
Poste transformateur	30
Dépôt générale	90
Reserve d'eau (bache à eau)	30
Bureau de gardien	20
Climatisation	40
Total	308

Bloc chauffeurs	
Chambre de repos	40
Administration	
Secrétariat	30
Bureau directeur	30
Réception et attente	16*2
Salle de réunion	53
Bureau de comptabilité	30
Sanitaire	30
total	245 m²
Commerce et services	
Cafétéraire	75*2
Restaurants	185
Petites commerces	192
Agences de voyages	46
Bureau de poste et attente	41
Quais d'embarquement et de débarquement	
Parking (administration publics)	
total	628 m²
Surface total de projet	2092 m²

CHAPITRE SIXIEME : ELABORATION DE LA FORME

Elaboration de la forme

Pour avoir une logique et une cohérence dans le projet il nous est indispensable d'effectuer des recherches sur un compromis ou une symbiose entre fonctionnalité symbolique et géométrie en tenant compte des critères conceptuelles et les critères analyses précédemment: - Linéarité des installation qui ont un rapport direct avec le bus - l'intégration d'un projet par rapport au terrain La forme adoptée dans le projet symbolise la forme d'une cercle inséré dans le carré cette forme se lit clairement à travers le plan et la façade

1- les formes de base qui j'ai utilisé sont le carré et le cercle

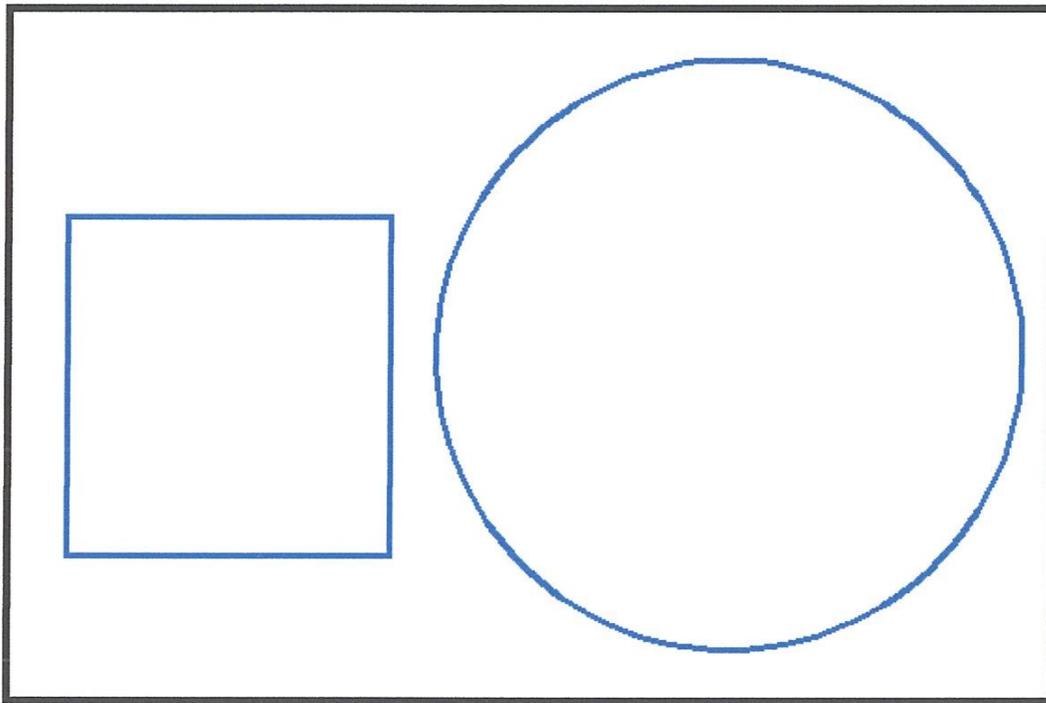
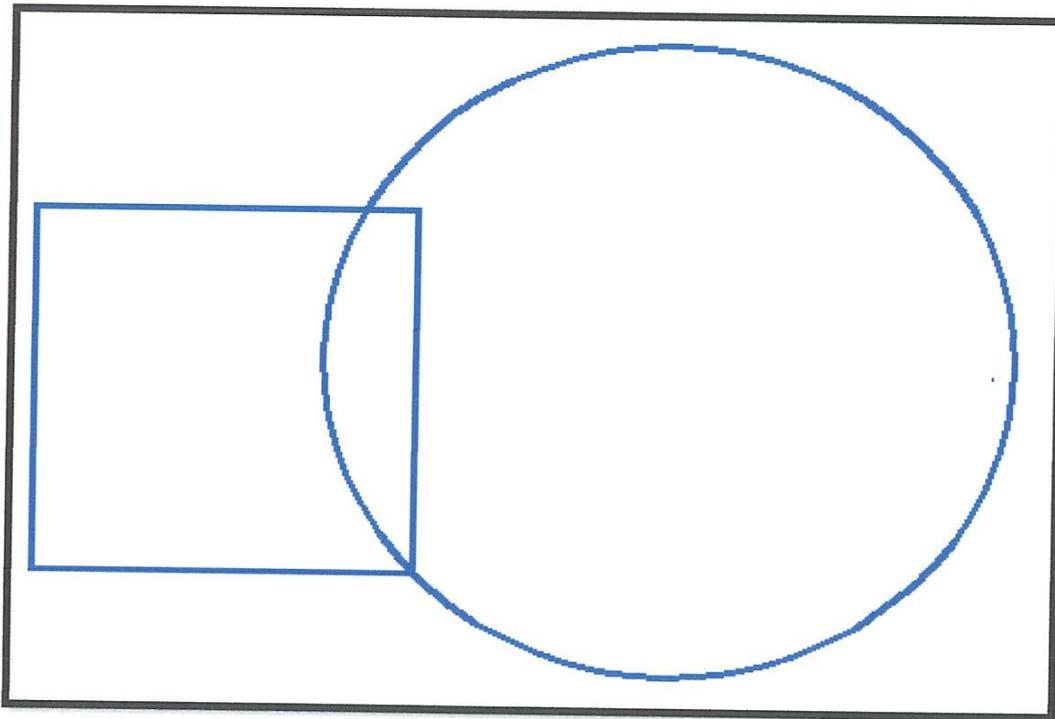
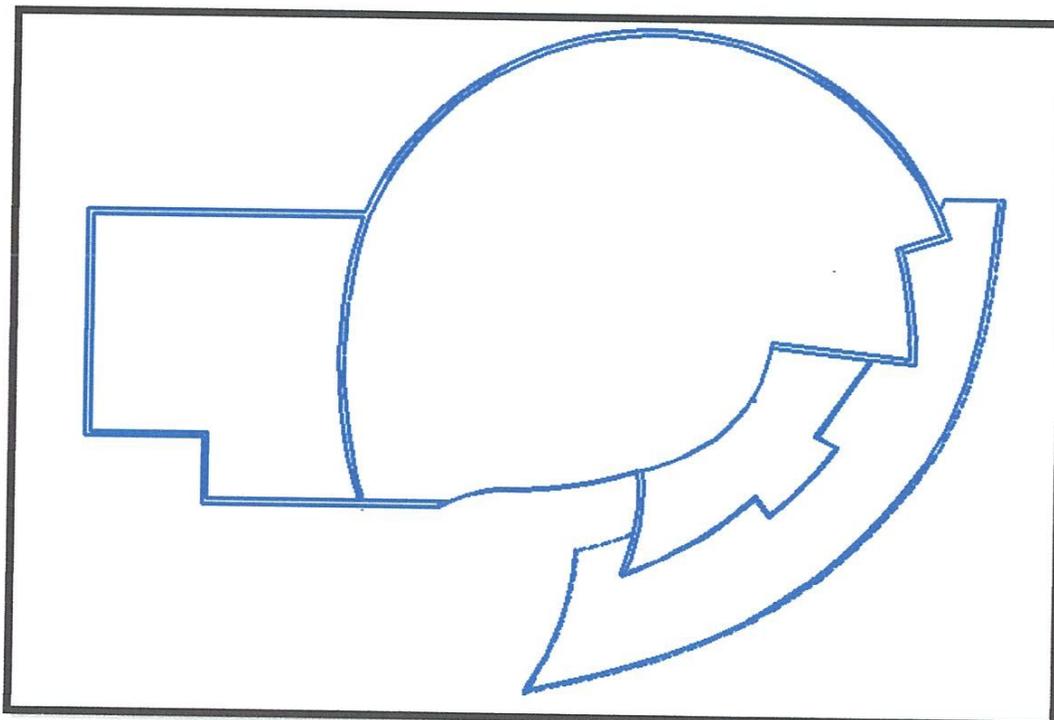


Fig. 27 : Les formes de basse

2- *J'ai inséré le cercle dans le carré*



3- *La forme générale*



CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERAL

Le transport est un élément fondamental de toute activité humaine. Qu'il s'agisse d'activité économique, de loisirs, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voitures, trains, bateaux, avions....), généralement motorisés, sur une installation qu'on appelle infrastructure.

Les hommes, les marchandises, L'information et la communication constituent les éléments essentiels du transport.

Le transport routier est devenu dans la seconde moitié du XXe siècle le mode dominant de très loin le secteur des transports terrestres tant pour les voyageurs (automobile et autobus) que pour les marchandises (camion).

La problématique du secteur du transport dans la wilaya de Guelma demeure entière en l'absence de prise en charge aux plans organisationnels et de la planification, notamment. Aujourd'hui, le secteur n'arrive toujours pas à assurer aux voyageurs des prestations de qualité, ni à maîtriser d'une manière rationnelle la répartition des dessertes (locales, inter-wilayat, urbaine, transport des marchandises...) en fonction de l'espace. Aussi le projet de réalisation d'une nouvelle gare routière constitue-t-il la principale préoccupation des autorités locales qui estiment que cette infrastructure est indispensable et urgente. Mais l'accent est, dans ce contexte, mis sur la nécessité de moderniser l'actuelle gare (nouvelle) qui a l'aspect d'une place publique dépourvue des moindres structures nécessaires envahie par les vendeurs informels.

Pour répondre à cette problématique on a fait un projet d'une nouvelle gare routière dans le même terrain de l'enceinte gare routière qui répond au besoin des voyageurs

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE.

1. Pierre Merlin et Françoise Choay : Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement
2. Pierre Merlin et Françoise Choay : Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.
3. P. Merlin
4. 1 Ariella MASBOUNGI, Projet Urbains en France, Ed : Le Moniteur, Paris, 2002 ; p 23.
5. 4Patrizia INGALLINA, Le projet urbain, Paris, Presses universitaires de France, 2001, p 15.
6. 5 François DELARUE, Préface Projets Urbains en France, p 07.
7. 1 Christian DEVILLERS, Le projet urbain, édition : Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, p 12.
8. 1 Christian DEVILLERS, op. Cit, p 13.
9. 8 Hélène LAPRERRIERE, Lecture culturelle d'un passage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais, lieux culturel et contextes de villes, 1998, p 116.
10. 1 LAPERERRIERE H. Lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tires du cas montréalais.
11. In Lieux culturels et contextes de villes, sous la dire. de J.P. Augustin et D. Latouche, 113-135. Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine. 1998.
12. 1 Direction du transport de la wilaya de Guelma

2. Site web

1. 1 http://www.quinoa.be/wp-content/uploads/2012/06/zaccai_DD-definition.pdf