



Université d'Oran 2 Mohamed Ben Ahmed  
Faculté des Sciences de la Terre et de l'Univers

**THESE**

Pour l'obtention du diplôme de Doctorat  
Filière : Géographie et Aménagement du Territoire  
Option : Villes et Territoires

**L'espace urbain de Tiaret : structure, organisation et fonctionnement**

Présentée et soutenue par :

**BEKKOUCHE Asmaa**

Devant le jury composé de :

M. TRACHE Sidi Mohammed, Professeur à l'Université d'Oran2 : Président

M. OTMANE Tayeb, Professeur à l'Université d'Oran2 : Rapporteur

M. MAACHOU Hadj Mohammed, Professeur à l'Université d'Oran2 :  
Examineur

M. YAMANI Lakhdar, MCA. à l'Université de l'USTO, Mohamed Boudiaf :  
Examineur

M. BELOUADI Larbi, MCA. à l'Université de Saida : Examineur

## *Remerciement*



*Après avoir achevé cette humble tâche, je m'incline humblement devant ALLAH tout-puissant et omniscient qui m'a accordé la force, le courage et la patience pour parvenir jusqu'ici.*

*Je tiens d'abord à remercier profondément mon directeur de thèse Monsieur Tayeb OTMANE Pour son soutien, sa compétence et surtout sa patience et sa compréhension, pour ses conseils dans les deux aspects scientifique et humain.*

*Je lui exprime mes sincères remerciements pour avoir bien accepté de me guider*

*Et m'avoir orienté et soutenu durant toute ma carrière scientifique,*

*Je suis reconnaissante pour son soutien, sa bienveillance et sa sollicitude.*

*Je remercie les membres de jury qui ont accepté d'évaluer cette thèse, chacun à son nom.*

*Je suis également reconnaissante à l'égard de mes enseignants du Département de la géographie et aménagement de territoire de l'université d'Oran 2 : Mme. Gouruine, Mme. Remini, Mme. Bensafir, Mme. Mekkaïa, Mme. Tahraoui, Mme. Ayad, M. Lasgaà, M. Maàchou, M. Haddaied, M. Menhouj, M. Trache, M. Youssfi, M. Ghodbani, M. Hadjidj, M. Dari, M. Amokrane, M. Belmahi, Mr Bellal, M. Chachoua, M. Souiah, M. Ben Chehida, M. Ben Djelid, M. Tidjani, M. Tellou, M. Ben Ainni, Et du département de Géologie M. Bouterfa et M. Bourssali.*

*Je tiens aussi à remercier Mme Radia et M. Mohamed de la bibliothèque du Département M. Dida de l'administration.*

*Je tiens aussi à remercier mon oncle Djamel Qui m'a accompagné tout au long de la recherche sur le terrain*

*Je tiens aussi à exprimer ma reconnaissance à Madame NACEURER,  
Cadre dans le bureau d'études URBATIA pour sa grande disponibilité et ses précieux  
conseils.*

*Je remercie également M. , Hakima M. et M. Noure Eddine de la DUAC de Tiaret*

*Mr Abdelkader de la Direction de Transport de Tiaret*

*M. Mechouar de la direction du commerce de Tiaret*

*M. Henni de la DEP de Tiaret*

*Dr. Halil de la DSBP de Tiaret*

*Je tiens à transmettre tout mon respect et ma reconnaissance aux personnes  
Qui m'ont aidé et accompagné tout au long de ces années, qu'elles soient de ma famille, de mes  
amis, de mes professeurs.*

*Je tiens aussi à remercier ma mère infiniment*

*"And last but not least I want to thank me for doing this work and for believe in me and not  
giving up".*

*Asma*

## *Dédicaces*

*Je m'incline devant ALLAH qui m'a ouvert la porte du savoir*

*Et m'a aidé à la franchir.*

*Je dédie mon modeste travail:*

*A mes parents, ma plus chère maman et papa, mes mots et mes actes ne  
suffiront Pas pour les remercier.*

*A Mima, Papa Moulay*

*A Mes sœurs et mes frères .*

*A toute ma famille*

*A mes Amis.*

*Asmaa.*

## Résumé

Située dans le nord-ouest de l'Algérie, Tiaret est une ville carrefour, capitale du grenier de blé le Sersou. Elle a connu une croissance urbano-industrielle rapide à partir des années 1970, une période pendant laquelle, son tissu urbain s'est étalé au détriment des terres agricoles selon des logiques d'aménagement différentes à celles menées pendant la colonisation, ce développement a été maintenu jusqu'aux années 2000, puis il s'est transformé en recomposition urbaine par densification. Ainsi, la ville a été urbanisée pendant soixante ans le plus souvent par de multiples interventions circonstanciées pour répondre à des besoins croissants d'une population en évolution constante. Impacté par la topographie du site, le développement urbain a été guidé par le squelette du réseau routier, celui-ci a été préservé par les instruments d'aménagement et d'urbanisme. Ainsi, la structure urbaine produite a été matérialisée par une juxtaposition d'entités urbaines formées de l'habitat individuel et des ensembles collectifs, aménagés tantôt selon une vision fonctionnaliste de zoning tantôt sur le principe de l'ilot et l'animation de la rue. Ce processus long d'urbanisation a produit et parachevé une structure urbaine semi- radioconcentrique orientée vers un tissu colonial ramassé et affecté par une topographie contraignante.

Parallèlement à ce développement urbain accéléré, la ville a connu une croissance rapide des activités tertiaires en périphérie, en particulier le long des axes principaux de transit, donnant ainsi naissance à des rubans commerciaux animés par un commerce de détail diversifié en lien avec le développement des échanges mondialisés. Ce processus d'évolution marqué par la diversification des activités tertiaires est en perpétuelle métamorphose grâce à l'implication aussi bien des pouvoirs publics que des acteurs privés.

Les interactions entre les dynamiques spatiales et fonctionnelles transforment désormais le paysage urbain, rendent la ville au polycentrisme en construction plus attractive et l'animent davantage, mais elles génèrent une pression foncière plus particulièrement dans les lotissements de l'habitat individuel qui se recomposent et mettent le centre-ville, peu favorable à la circulation, en concurrence partielle, mais inscrite dans la durée.

## ملخص

تقع تيارت في شمال غرب الجزائر، وهي مدينة تقع على ملتقى مفترق طرق وتعد عاصمة مخزن الحبوب في سوسو. شهدت نموًا حضريًا صناعيًا سريعًا منذ سبعينيات القرن العشرين، وهي الفترة التي انتشر خلالها نسيجها الحضري على حساب الأراضي الزراعية وفقًا لمنطق تخطيطي مختلف عن ذلك المعمول به خلال فترة الاستعمار. استمر هذا التطور حتى العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، عندما تم تحويله إلى إعادة التركيب الحضري من خلال التكتيف. ونتيجة لذلك، وعلى مدار ستين عامًا تم تهيئة المدينة حضريًا، عادةً من خلال سلسلة من التدخلات المخصصة لتلبية الاحتياجات المتزايدة للسكان المتغيرين باستمرار. تأثرًا بتضاريس الموقع، استرشدت التنمية الحضرية بالهيكل البنيوي لشبكة الطرق، والتي تم الحفاظ عليها من خلال أدوات تخطيط وتهيئة للمدن. ونتيجة لذلك، تجسدت البنية الحضرية التي تم إنتاجها من خلال تجاور الكيانات الحضرية التي تشكلت من مساكن فردية ومجمعات جماعية، تم تطويرها أحيانًا وفقًا لرؤية وظيفية لتقسيم المناطق وأحيانًا أخرى وفقًا لمبدأ الجزيرة وحيوية الشارع. هذه العملية الطويلة من التحضر أنتجت وأتمت بنية حضرية شبه مركزية موجهة نحو نسيج استعماري متراس ومتأثر بتضاريس طوبوغرافية وعرة.

وبالتزامن مع هذا التطور الحضري المتسارع، شهدت المدينة نموًا سريعًا في الأنشطة التجارية في الضواحي، لا سيما على طول طرق العبور الرئيسية، مما أدى إلى ظهور أشرطة تجارية تنشطها تجارة التجزئة المتنوعة المرتبطة بتطوير التجارة المعولمة. تشهد عملية التنمية هذه، التي تتميز بتنوع الأنشطة التجارية، تحولاً مستمرًا بفضل مشاركة كل من السلطات العامة والجهات الفاعلة الخاصة.

تعمل التفاعلات بين الديناميكيات المكانية والوظيفية الآن على تحويل المشهد الحضري، مما يجعل المدينة متعددة المراكز قيد الإنشاء أكثر جاذبية وحيوية، ولكنها تولد أيضًا ضغطًا على الأراضي، لا سيما في المجمعات السكنية الفردية التي يتم إعادة تهيئتها وتضع وسط المدينة الذي لا يتسم بالحيوية المرورية، في منافسة جزئية ولكنها طويلة الأمد.

***INTRODUCTION GENERALE***

## 1. Introduction

La ville, à travers le temps, a toujours été définie par sa dynamique d'évolution et de transformation constante, tant sur le plan fonctionnel que spatial. Les transformations principalement spatiales, économiques, politiques sociales et même culturelles rythment l'histoire de la ville et provoquent souvent des mutations et des changements dans les formes spatiales urbaines et les usages de la ville.

Chaque ville s'individualise par ses propres caractéristiques. Il est très rare de trouver une ville dupliquée, chaque ville à son propre plan, sa propre identité, sa façon d'interagir avec son environnement d'influence, sa structure spécifique qui la distingue des autres villes, même si elle est sans structure typique apparente.

Les villes que nous voyons aujourd'hui sont le résultat d'interactions de plusieurs facteurs : des conditions géographiques en premier lieu, historiques consécutives aux processus d'urbanisation réalisés par les différents acteurs qui ont produit diverses formes d'occupation spatiale. « *La forme d'une ville change plus vite, on le sait que le cœur d'un mortel* » (Gracq, 1985), les interférences de plusieurs éléments contribuent à la complexité du processus de production de l'espace urbain et rendre sa structure de plus en plus complexe.

L'urbanisation apparaît comme un phénomène de plus en plus aggravé qui domine les discussions sur diverses plateformes. Entre 1950 et 2014, la population urbaine mondiale est passée de 30 % à 54 %, selon le rapport des Nations unies intitulé "World Urbanization Prospects" (United Nations, 2014). L'Afrique en compte une part importante (environ 60 %) de sa population. Cette urbanisation du continent aura tendance à se poursuivre dans les prochaines décennies. En effet, la majeure partie de l'urbanisation actuelle a eu lieu dans les pays du Sud qui connaissent un fort croît démographique. De fait, cette urbanisation a eu un impact direct sur le développement des villes et sur leurs structures urbaines qui ont évolué spatialement et fonctionnellement sous l'influence de plusieurs mécanismes.

Plusieurs recherches multidisciplinaires ont mis l'accent sur les mécanismes de structuration de l'espace en multi-échelles intra et inter urbain, régional...etc. (Hartwick & Hartwick, 1974 ; Odland, 1976 ; Anas, Arnot, & Small, 1998 ; Davoudi, 2003 ; Dikec 2007 ; Bontje 2000). Ces recherches ont déployé plusieurs méthodes d'approche en mettant l'accent sur nombreux facteurs pour mettre en exergue la structure spatiale des villes qui varie d'un espace à l'autre. Nous citons entre autres, l'étude de la morphogenèse des villes (Passini, 1988 ; Bélanger,

Mercier et Bédard, 1999 ; Gérard, 2006) ; l'examen de la structure urbaine par l'utilisation des données socio-économiques urbaines et l'utilisation du sol en milieu urbain (Shaw et Yu, 2009 ; Krehel et al., 2016 ; Kloosterman, 2000 ; Zhong et al., 2015 ), l'analyse de la densité urbaine en se basant sur la répartition de la population et l'emploi (Hall et Pain, 2006; Riguelle et al., 2007 ; Alidadi et Dadashpoor, 2018) et l'étude des trajets domicile-travail ou shopping (Burger and Meijers, 2012).

Les recherches ont analysé l'évolution spatiale de la structure des villes du Nord, aux États-Unis et en France, et dans les pays du Sud comme c'est le cas en Chine, caractérisée par le passage d'une forme urbaine monocentrique (d'Alonso-Mills-Muth, 1964, 1967 et 1969) à des modèles polycentriques (Hall & Pain, 2006 ; Kloosterman & Musterd, 2001 ; Parr, 2004). Il y a également eu un nombre croissant d'études au cours des dernières décennies, voire par exemple (Angel & Blei, 2016 ; Dong, 2013 ; Garcia-Lopez & Muniz, 2010) qui font allusion à un nouveau changement dans la structure urbaine de certaines villes occidentales, passant de modèles polycentriques à des modèles dispersifs.

Les études de la structure urbaine à l'échelle du Maghreb plus particulièrement au (Maroc) mettent en exergue l'analyse descriptive des trajectoires d'évolution de la population et les déplacements des personnes pour comprendre la structure et le fonctionnement de l'espace urbain (Agouray, 1987). D'autres études sont basées sur l'évolution des processus productifs et la répartition géographique des activités (Catin, Cuenca & Kamal, 2008).

En Algérie, certaines recherche sur la structure urbaine se sont appuyées sur l'étude de la population (Prenant, 1956), ou sur l'analyse des aires d'influence des centres de services et des équipements structurants (Messaoud, 1971), tandis que d'autres se sont basées sur la lecture analytique de l'espace urbain et de son évolution morphogénèse (Belouadi, 2016). D'autres études associées à la même thématique ont mis en exergue le lien entre la structure urbaine des villes algériennes et les politiques de planification (Signoles et al., 1999 ; Bendjelid et al., 2004 ; Boumaza, 2005 ; Yamani et Trache 2020). Ces politiques ont dicté en grande partie l'utilisation du sol et le mode de distribution des fonctions dans les nouvelles extensions urbaines.

D'autres études ont abordé le processus de la croissance, l'extension urbaine, ses effets spatiaux (mobilité résidentielle (Trache, 2010), décroissance démographie et périurbanisation (Trache et Khelifi, 2020), et leur dysfonctionnement avec les directives des instruments de planification et d'urbanisme et les jeux d'acteurs qui ont créé un fossé entre la législation et la concrétisation (Belguesmia et al. 2020 ; Yamani et Trache, 2020). Conzen (2009) insiste sur

le fait que « *les configurations spatiales sont déterminées par l'utilisation du sol et par les types de constructions* ». Ainsi, la structure et la fonction urbaines sont le produit des décisions d'en haut, les politiques de planification urbaine, et des pratiques menées par le bas, les pratiques privées. Celles-ci ont dicté en grande partie l'utilisation du sol et le mode de distribution des fonctions dans les nouvelles extensions urbaines. En conséquence, de nouvelles structures ont été juxtaposées à la structure coloniale héritée en lui apportant autant de transformations fonctionnelles.

Les villes algériennes ont connu pendant la période postcoloniale une croissance démographique accélérée qui a subséquentement généré une croissance urbaine importante. Ce processus d'urbanisation a été mené au cours des trois premières décennies selon une vision planificatrice centralisée et d'économie dirigée qui ont façonné la production de l'urbain d'une manière générale. Ce processus d'urbanisation s'est accéléré davantage durant les trois dernières décennies, générant de nouveaux modes fonctionnels et structurels, mais il a été plus marqué par la voie libérale qu'a empruntée l'économie algérienne.

La politique de gestion urbaine après l'indépendance a contribué dans la mutation de l'aspect fonctionnel de la ville algérienne, par l'adoption de l'industrialisation comme un choix de développement économique et l'implantation des zones industrielles à proximité des villes en les rendant plus attractives. Ceci a engendré une nouvelle dynamique urbaine marquée la création des espaces aux structures et au fonctionnement totalement différents par rapport aux espaces hérités de la période coloniale qui ont été aménagés selon une vision fonctionnaliste. L'industrialisation a progressivement effacé les éléments de spécificité locale, et a réduit la part des fonctions originales de la ville. Ainsi, cette nouvelle mutation arrive à structurer et reproduire l'espace urbain, créant de nouveaux agencements fonctionnels spécifiques (Guerroudj, 2004).

La ville se définit par son rôle, par la fonction qu'elle occupe ; cette fonction est exprimée par l'emprise spatiale des différentes composantes inscrites dans un mécanisme de polarisation spatiale. Ainsi, les villes constituent des espaces privilégiés pour l'implantation des activités tertiaires qui peuvent jouer un rôle de pouvoir de polarisation à différentes échelles, locale, régionale, nationale et internationale ; leur capacité d'attraction dépend plus particulièrement de la nature des activités commerciales et de services qu'elles possèdent.

De nombreuses recherches ont mis la corrélation entre la densité des activités économiques et le phénomène de structuration de l'espace (Kloosterman, 2000 ; Desse, 2000 ; Guillain et Le Gallo, 2010) où l'analyse du contexte des structures intra-ville devient de plus en plus

importante dans les études. La multiplication des activités commerciales entraîne un processus dynamique de structuration de l'espace au sein du centre-ville et plus particulièrement le long des voies principales pour donner naissance à des rubans commerciaux (Carre et Rouleau, 1974), mais ce travail s'est limité aux axes du centre-ville.

De nouveaux modes morphologiques et fonctionnels sont produits dans les villes d'Afrique (Gérard, 2009 ; Aka, & Andih, 2018.), comme c'est le cas dans les villes algériennes où l'implantation des activités tertiaires a agi comme étant un générateur de nouvelles structures urbaines.

Dans un contexte de recherche focalisé plus particulièrement sur les métropoles et les grandes villes, des études se sont intéressées aux villes intermédiaires pour analyser leur organisation et leur fonctionnement urbain, et mettre en exergue leur rôle dans l'organisation de l'espace local et régional voire national (Kern, 2019 ; Simon, 2015 ; Deheeger et al., 2019 ; Adelfio et al., 2020).

L'organisation spatiale actuelle des villes intermédiaires exprime une nouvelle structure juxtaposée à celle coloniale, des formes anciennes assignées à développer un nouveau mode fonctionnel. Le rôle relationnel des villes intermédiaires renforcé par leur situation géographique ont permis de développer des corridors fonctionnels à la faveur des grands axes de communication et de transit (Alix, 2012 ; Debrie et Comtois, 2010 ; Rodrigue, 2017) et de créer par la suite des rubans commerciaux présentant une nouvelle plateforme de fonctionnement dans les villes. La localisation stratégique de ces villes au sein de réseaux de communication participe amplement dans la création de nouvelles structures morphologiques et fonctionnelles renforcées par les politiques spatiales.

Tiaret, une ville intermédiaire de l'intérieur au passé historique certain, constitue un carrefour important dans l'Ouest algérien. Plusieurs civilisations ont y été installées en confirmant l'importance stratégique de son site, lieu de passe obligé et de contrôle des flux humains et de marchandise. Les éléments organisateurs de son espace urbain ont été mis en place pendant la période coloniale. Après cette période, la ville a connu une croissance urbaine importante marquée par des transformations sur les plans organisationnel, structurel et fonctionnel. Ces transformations résultent d'une interaction entre l'urbanisme planifié et l'urbanisme non planifié qui peuvent être intégré dans un cadre légal ou illégal.

Soutenue par sa fonction urbaine, en évolution constante, la ville de Tiaret joue un rôle important dans la région des Hauts plateaux ouest. Cette fonction a eu des effets spatiaux importants sur son tissu urbain, sur son organisation et sur son fonctionnement. La structure

urbaine de l'espace tiareti est en effet produite ou reproduite selon plusieurs facteurs : historiques, politiques, sociaux et naturels. L'émergence des activités commerciales et de services générée en partie par des configurations spatiales produites dans la périphérie de la ville a redéfini son fonctionnement monocentrique.

Ainsi, ces dynamiques urbaines font de Tiaret, une ville intermédiaire de l'intérieur du pays, un terrain d'étude fécond et riche pour caractériser et analyser d'une part la structure et l'organisation urbaine produites et d'autre part, le fonctionnement et ses mécanismes ainsi que les interactions qu'en découlent.

## 2. Problématique

Le processus rapide de production de l'espace urbain a bouleversé l'organisation des villes algériennes et a laissé un impact tangible sur les aspects spatiaux, fonctionnels et socioéconomiques. Cette production de l'espace urbain est corrélée à une forte croissance urbaine qui a produit des formes structurelles et fonctionnelles de plus en plus complexes.

Tiaret représente en effet un exemple caractéristique de ces transformations. Les vestiges archéologiques et les comportements des anciennes communautés révèlent clairement l'état de son appartenance graduelle aux civilisations : punique, romaine et arabo-musulmane avant la présence coloniale. L'espace urbain de l'actuelle Tiaret est une projection de son histoire, pour Vidal (1968), c'est toujours le milieu physique et l'histoire qui expliquent l'aspect de la cité. Gourou (1973) pense également que « *l'examen du plan est inséparable d'une reconstitution de l'évolution historique* »<sup>1</sup>. Ainsi, chaque période a laissé des empreintes qui ont joué un rôle dans la formation de l'identité de la ville et laissé des traces urbaines concrètes et visibles, jusqu'à la période coloniale qui représente l'étape la plus importante dans la production de la ville.

Sous l'ère coloniale française, un poste militaire avancé fut créé sur les ruines romaines de l'ancienne Tiaret, un lieu stratégique situé dans les hauteurs de Djebel Guezoul qui surplombent la vaste plaine du Sersou<sup>2</sup>. Ce poste se transforma peu à peu en un centre de peuplement assurant une fonction défensive et de contrôle, après quelques années les transactions commerciales se développèrent considérablement surtout après l'ouverture des routes stratégiques Tiaret-Mascara et Tiaret-Relizane, ces voies furent empierrées permettant l'accès à la ville à partir du Tell<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> In PAULET J-P, 2005 ; "géographie urbaine" Amand colin, Paris.

<sup>2</sup> Haute plaine de 900 m d'altitude en moyenne située dans la partie orientale des Hauts-plateaux ouest algériens.

<sup>3</sup> Plan directeur d'urbanisme et d'aménagement de Tiaret (PDAU), 2006 + plan d'aménagement de la wilaya de Tiaret, 2012

Ainsi, le tissu urbain produit inspiré de l'urbanisme français du 19<sup>ème</sup> siècle a été fortement marqué par les terrains accidentés qui ont mis en valeur davantage son architecture.

La mise en valeur du Sersou avait fait profiter la ville de Tiaret notamment par le développement de nombreux services et la création des organismes telles que les administrations, les banques, les entrepôts ...etc., lui permettant d'étaler son rayonnement sur les centres environnants.

Après l'indépendance et comme réponse spatiale à une croissance démographique rapide nourrie par des vagues d'exode rural depuis les années soixante-dix, la ville de Tiaret a connu un important développement urbain et industriel, celui-ci est en grande partie incompatible avec la vocation agricole par excellence de sa région. Dès lors, la ville a évolué rapidement vers le sud sur des terres agricoles selon des formes d'extensions variées et différentes de celles menées pendant la période coloniale.

À l'inverse de nombreuses villes algériennes qui connaissent un urbanisme éclaté et fragmenté, la ville de Tiaret est parmi les rares villes ayant revenu à un urbanisme ramassé depuis les années 2000 créant ainsi une masse urbaine caractérisée par la continuité de son tissu. Dans un premier regard, la ville apparaît comme un espace désordonné, composé de la juxtaposition d'une structure urbaine ancienne (coloniale) plus ou moins homogène, et d'une autre récente, postcoloniale, formant ainsi une mosaïque urbaine. Pendant la période postcoloniale, la planification urbaine à Tiaret, traduite par différentes politiques, parfois conjoncturelles, décidées d'en haut, a produit diverses formes urbaines, matérialisées aussi bien par les ensembles collectif que par l'habitat individuel. Ce constat nous amène à déceler ce processus de formation de la ville et les facteurs qui l'ont conditionné. Ces diverses formes, anciennes et récentes, émanent-elles d'une vision globale planifiée ? Sont-elles cohérentes et bien structurées ? Quelle image offrent-elles donc à la ville ? Est-ce qu'il y a des liens entre les tissus urbains, hérité et récent ?

Après l'indépendance dans les années 1970 la pénétration massive de l'industrie au sein de l'agglomération a donné une nouvelle dimension aux fonctions urbaines. La ville est devenue un centre de production qui a progressivement effacé les éléments de spécificité locale. L'installation des unités industrielles a agi comme un facteur de déséquilibre et même d'opposition entre la ville et la campagne, entre l'industrie et les autres secteurs d'activité, entre la ville d'accueil et son potentiel en matière d'habitat et de services.

La ville de Tiaret a successivement changé de forme, de fonction et par conséquent d'usage de l'espace, le tout est inscrit dans une dynamique fonctionnelle nouvelle qui mérite d'être approchée dans sa globalité. Eu égard de ce que la structure et l'organisation de l'espace avaient imposé comme mode de fonctionnement à la ville ou à l'inverse, le fonctionnement avait transformé la structure, une réflexion s'impose de fait pour déterminer les liens et les interactions entre la structure de la ville et son fonctionnement.

De nombreuses recherches prouvent la corrélation positive entre la densité des noyaux fonctionnels et les activités économiques ainsi que le lien entre la diversité des activités, l'attractivité et le succès des noyaux. Outre la centralité principale matérialisée par le centre-ville historique, la position géographique de carrefour a permis à la ville de développer des corridors fonctionnels le long des grands axes de communication, les routes nationales, devenus avec le temps des rubans commerciaux dynamiques et polarisants, stimulés par un important développement spatial, entraînant une recomposition spatiale et une réorganisation fonctionnelle que nous voulons décrire et analyser.

L'organisation actuelle de l'espace tiareti a redéfini le fonctionnement classique de l'agglomération en affectant l'attractivité des lieux qui la composent et généré une mobilité de personnes, révélatrice de l'espace produit et vécu, pratiqué et approprié. Ainsi, pour comprendre ce fonctionnement urbain traduit par l'interaction entre les lieux de résidence, les équipements et les infrastructures qui les desservent, nous analysons la mobilité des personnes et son moteur, le transport ainsi que leurs motivations.

### **3. Hypothèses de travail**

Étudier l'organisation, la structure et le fonctionnement urbain d'une ville de taille importante est une tâche complexe et ardue qui fait appel à des approches pluridisciplinaires et implique des grilles d'analyse multiples. Il s'agit de composantes urbaines imbriquées, en évolution permanente, et qui s'influencent mutuellement. Les déterminants de ce sujet de travail sont les acteurs faiseurs de la ville, les conditions géographiques et les fonctions urbaines qui permettent d'aménager et de produire un urbanisme propre à la ville. À cet effet, nous formulons les trois hypothèses suivantes pour guider notre recherche :

- L'urbanisme d'urgence sous l'influence d'une croissance urbaine importante impulsée par la production du logement a pris le dessus sur une planification urbaine figée.
- La position géographique de Tiaret comme ville carrefour a fait que sa structure et son organisation urbaines ont été imposées par le squelette du réseau routier national.

La juxtaposition des entités urbaines disparates imposée par un urbanisme de fait accompli a engendré un fonctionnement multipolaire à la ville, porté plus particulièrement par les acteurs privés.

#### **4. Objectifs d'étude**

Notre réflexion s'inscrit dans l'observation des évolutions des villes intermédiaires intérieures algériennes à travers l'étude de l'exemple de Tiaret qui connaît un développement urbain soutenu et représente un exemple révélateur du rôle que jouent actuellement ces villes dans l'organisation du territoire. L'étude s'effectue à travers des grilles de lecture pour atteindre les objectifs suivants :

- Comprendre la dynamique urbaine d'une ville intermédiaire de l'intérieur du pays, caractériser ses formes et déterminer ses mécanismes.
- Analyser la structure et la forme urbaines de la ville et leurs articulations fonctionnelles d'une part et d'autre part, identifier les acteurs de fabrication de la ville et examiner leurs stratégies.
- Comprendre le fonctionnement de la ville de Tiaret et déterminer les éléments clés de son rôle d'intermédiation et de ses traductions spatiales.

#### **5. Méthode d'approche et matériaux de recherche**

Dans le but d'aboutir à des résultats susceptibles de répondre convenablement à nos différentes interrogations posées au niveau de la problématique, il est nécessaire de suivre certaines démarches lors de l'élaboration de notre étude.

Notre appréhendons la structure urbaine dans un contexte morpho-fonctionnel, par l'analyse multidimensionnelle de la structure urbaine et de ses liens avec les activités urbaines et leur logique de répartition spatiale. Il n'est donc guère surprenant que ces dernières années, la caractérisation quantitative de la structure urbaine a attiré beaucoup d'attention dans nombreux domaines scientifiques, allant de la géographie urbaine et régionale à l'économie urbaine, à la géographie sociale, à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme (Burger et Meijers, 2012 ; Kloosterman et Lambregts, 2001; Meijers, 2008; Alidadi et Dadashpoor, 2018).

Cette thèse est divisée en trois parties, la première s'intéresse à l'analyse de l'aspect morphologique de la structure urbaine, la deuxième se consacre à l'analyse de la politique et de la planification urbaines qui exercent une influence considérable sur la structuration,

l'organisation et le fonctionnement de l'espace urbain. Quant à la troisième partie, elle traite le fonctionnement de la ville de Tiaret.

La méthode d'approche peut être résumée à une analyse de la forme morphologique et fonctionnelle de la ville qui découle de l'étude de l'utilisation du sol urbain à une échelle fine. Le traitement des données statistiques provenant des structures de gestion et des enquêtes de terrain est indispensable pour éclairer la dynamique d'une ville historique et intermédiaire.

Pour examiner la structure urbaine dans la première partie, une démarche analytique diachronique a été adoptée pour expliquer les mécanismes de l'évolution morphologique et fonctionnelle de l'espace urbain de Tiaret qui offre l'image d'une ville fabriquée à travers une juxtaposition et/ou une superposition des opérations d'aménagement urbain, les approches synchronique et diachronique sont indissociables et indispensables pour expliquer ce processus, l'affirmer ou le réfuter.

Nous avons essayé dans cette partie de tirer profit des études de morphologie urbaine, en utilisant autant que possible plusieurs approches morphologiques, les plus significatives selon leurs perspectives épistémologiques communes, plutôt que de se limiter à une seule approche méthodologique, car chaque approche couvre certains aspects plus que d'autres et la combinaison de plusieurs approches peut aider à avoir une vision large et à obtenir un résultat plus global.

Nous nous inspirons de la méthode de MRG Conzen<sup>1</sup> qui analyse des historiques des plans et la genèse d'évolution du tissu urbain pour situer la ville de Tiaret dans son contexte géo-historique. Comprenant l'évaluation des facteurs physiques du site et de la situation ainsi que du mode de production de l'espace urbain, le développement économique et social pertinent. Ce dernier, fournit en effet, le contexte de l'interdépendance du plan, de la structure du bâtiment et de l'utilisation du sol, et le pont entre les approches morphologique et fonctionnelle de la géographie urbaine.

Plusieurs outils sont utilisés : l'exploitation des images satellitaires, les documents iconographiques (cartes, plans, photographies aériennes, articles de presse, écrits littéraires d'écrivains et des documents historiques afin d'assurer un suivi logique et fidèle à l'évolution spatiale de l'espace urbain en décrivant les différentes composantes de la ville à chaque période.

---

<sup>1</sup> Méthode Germano-britannique qui consiste à l'étude morphologique des documents planimétriques du milieu urbain.

Dans le même principe méthodologique de l'analyse diachronique, la deuxième partie porte sur l'analyse de l'impact des politiques de la planification urbaine sur l'organisation de l'espace urbain, sur sa structure et sur son fonctionnement.

Cette partie est basée sur l'analyse des documents d'aménagement et d'urbanisme (SNAT, SRAT, PAW, PUD, PDAU et POS)<sup>1</sup> qui ont encadré l'évolution urbaine. L'impact des instruments de planification sur la structure urbaine est approché selon deux dimensions principales, l'étude et la réalisation. Nous nous sommes basées en premier lieu sur l'analyse des documents d'urbanisme selon des stations temporelles qui correspondaient aux périodes où le plus grand changement s'est produit : le PUD de 1981, le PDAU de 1996, les révisions du PDAU en 2006 et 2017. Nous avons réalisé dans un deuxième lieu dix-sept entretiens directifs et semi-directifs entre 2017 et 2019 avec des acteurs institutionnels et des gestionnaires responsables de l'élaboration des instruments d'urbanisme et de leur mise en œuvre pour comprendre au mieux le choix des partis d'aménagement proposés et leur exécution sur le terrain. En ce qui concerne cet deuxième aspect d'exécution des instruments d'urbanisme, un relevé de terrain a été effectué pour confronter d'une part l'urbanisme projeté avec celui réalisé et d'autre part, voir comment les acteurs de la ville ont agi.

Plusieurs approches ont été exploitées pour mettre en exergue la structure spatiale qui varie d'un espace à l'autre, nous citons l'examen de la structure spatiale urbaine par l'utilisation des données socio-économiques urbaines et l'utilisation des sols en milieu urbain (Shaw et Yu, 2009). La plupart des études empiriques qui traitent la thématique de la structure urbaine se sont concentrées sur les attributs tels que la population ou la densité de l'emploi comme indicateurs pour mesurer l'aspect morphologique (Hall et Pain, 2006 ; Riguelle et al., 2007 ; krehel et al., 2016 ; Alidadi et Dadashpoor, 2018) et les trajets domicile-travail ou shopping pour l'aspect fonctionnel (Burger et Meijers, 2012). D'autres études récentes s'appuient sur les modèles d'activité humaine (Kloosterman Lambregts, 2000 ; Zhong et al., 2015), fortement liée à la fonction urbaine qui fait référence à l'interaction des personnes et des activités. Dans la même approche, d'autres études de structure urbaine s'appuient sur la densité de la concentration de l'activité humaine (Huang et Wong, 2015) où cette densité de

---

<sup>1</sup> SNAT : schéma national d'aménagement du territoire  
SRAT : schéma régional d'aménagement du territoire  
PAW : plan d'aménagement de wilaya  
PUD : Plan d'urbanisme directeur  
PDAU : Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme  
POS : Plan d'occupation du Sol

l'activité humaine est soumise à des changements continus dans les processus socio-économiques (Krehl et al., 2016).

La répartition des activités commerciales entraîne un processus de structuration des espaces urbains par la création d'un mode de concentration sous forme de rubans commerciaux (Carre et Rouleau, 1974), mais cette étude s'est limitée aux axes du centre-ville avec un détachement par rapport à l'espace périphérique, hors ce processus doit être étudié dans sa globalité avec un focus sur les mécanismes d'évolution de la transformation et les facteurs déclencheurs de ce forme d'organisation.

Dans la troisième partie de cette thèse nous abordons les différentes structures spatiales produites et leur rapport avec le fonctionnement actuel de la ville de Tiaret pour aboutir à la définition de sa structure actuelle globale et de la donner une dimension quantitative. Cette partie relève des dynamiques de polarisation fonctionnelle de l'espace urbain qui est expliquée en grande partie par l'organisation spatiale des activités fonctionnelles. Nous nous inspirons de l'approche quantitative qui est appuyée surtout par les enquêtes directes comme un outil indispensable ; elle aide l'analyse qui s'effectue sur une échelle fine des localisations : densité et mode de distribution des équipements, des services, des commerces et des unités industrielles. L'agencement de ces composantes permet de comprendre l'organisation de l'espace urbain dans un premier temps et d'identifier les pôles fonctionnels dans un second temps.

Les activités tertiaires constituent un excellent outil d'analyse de l'aspect fonctionnel de la structure urbaine au niveau de la ville de Tiaret. Ces activités exercent une force d'animation, d'organisation et d'hiérarchisation de l'espace urbain, pour les approcher, un relevé de terrain et un dénombrement systématique des commerces et services ont été réalisés pour toute l'agglomération, au centre-ville comme le long des rubans commerciaux, afin de déterminer leur densité et comprendre les logiques de leur implantation. Cette approche spatiale a été complétée par une enquête directe par questionnaire qui a touché un échantillon aléatoire de 200 commerces et services et 100 usagers (clients). Ce travail a été complété par des données de la Direction du commerce de la wilaya et de la Chambre nationale des registres de commerces (CNRC).

Pour comprendre davantage le fonctionnement de la ville et mesurer la capacité attractive de ses entités urbaines, nous avons traité la question du transport et de la mobilité des personnes. Outre les données recueillies auprès de la Direction des transports de la wilaya de Tiaret, nous

avons mené une enquête indirecte par questionnaire qui a concerné 200 ménages répartis sur les différents quartiers de la ville, mais nous n'avons pu exploiter que 100.

## **6. Organisation du travail et structure de la thèse**

L'analyse de la structure, de l'organisation et du fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret a été menée en suivant une logique d'enchaînement des parties et des chapitres tout en maintenant un retour d'information autant que possible pour approcher au mieux cette problématique urbaine. La structure de la thèse est ainsi organisée en trois parties subdivisées en sept chapitres.

La première partie est consacrée à la production du bâti et à son rythme d'évolution, elle comporte trois chapitres :

Le premier chapitre aborde le cadre conceptuel du sujet objet de notre étude, il est basé principalement sur la revue de la littérature des recherches menées autour de la question et des thématiques associées.

Le deuxième chapitre traite l'organisation et la structure spatiale urbaine précoloniale et coloniale en développant la dimension morpho-fonctionnelle établie, il aborde l'impact des différents facteurs (naturels, historiques, humains, politiques...etc.) sur la construction de la ville.

Le troisième chapitre fait suite au précédent, il s'articule autour de la production du bâti et l'organisation urbaine pendant la période post coloniale et met l'accent sur les liens établis entre les composantes urbaines produites depuis la création de la ville.

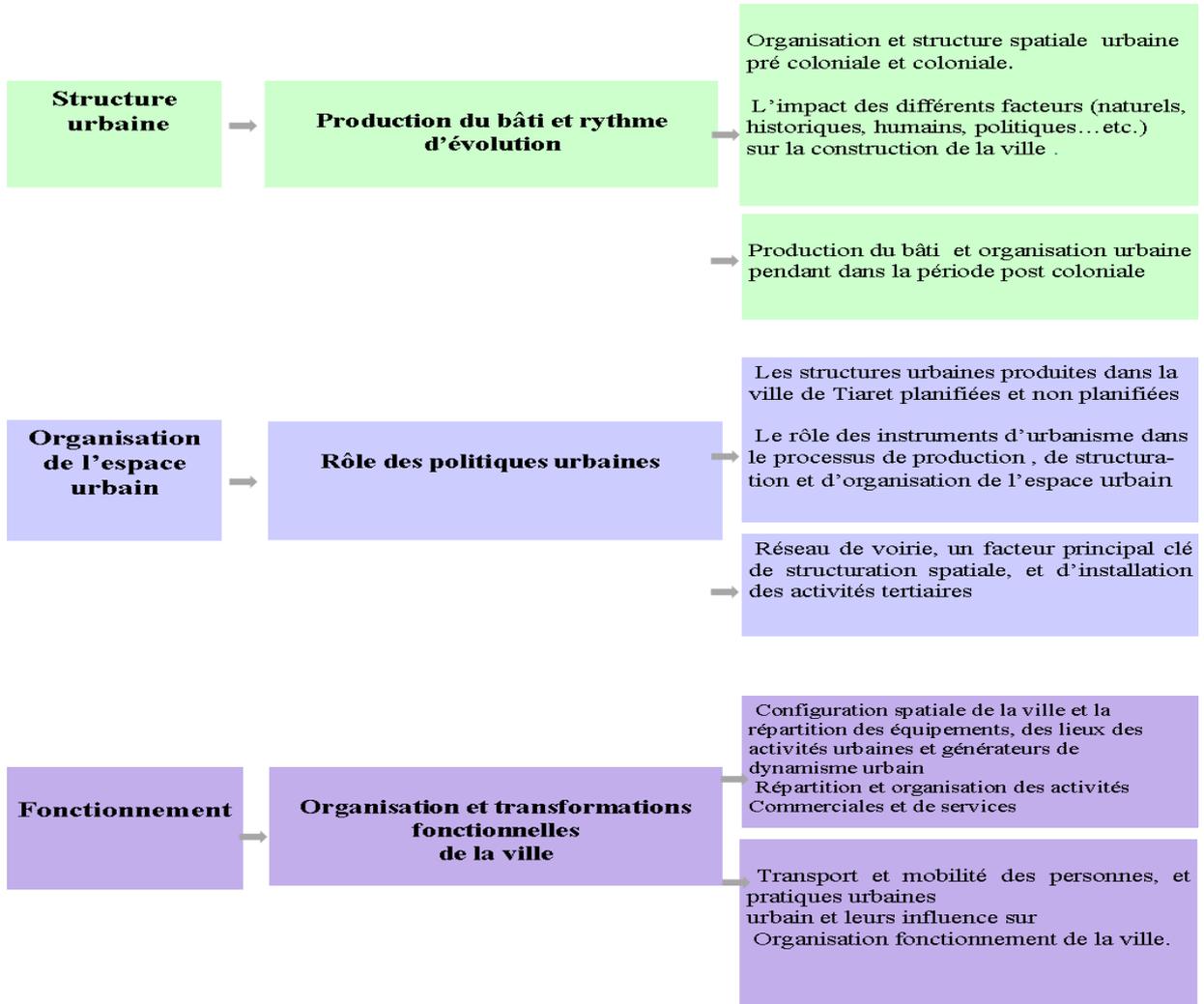
La deuxième partie traite le rôle des politiques urbaines dans la production, la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret, il comprend deux chapitres : Le quatrième chapitre analyse les structures urbaines produites dans la ville de Tiaret planifiée et non planifiée, il met en exergue le rôle des instruments d'urbanisme dans le processus de production et d'organisation de l'espace urbain.

Quant au cinquième chapitre, il étudie le réseau de voirie, l'élément clé de structuration spatiale, et analyse son évolution, sa hiérarchisation et son impact sur l'installation des activités tertiaires.

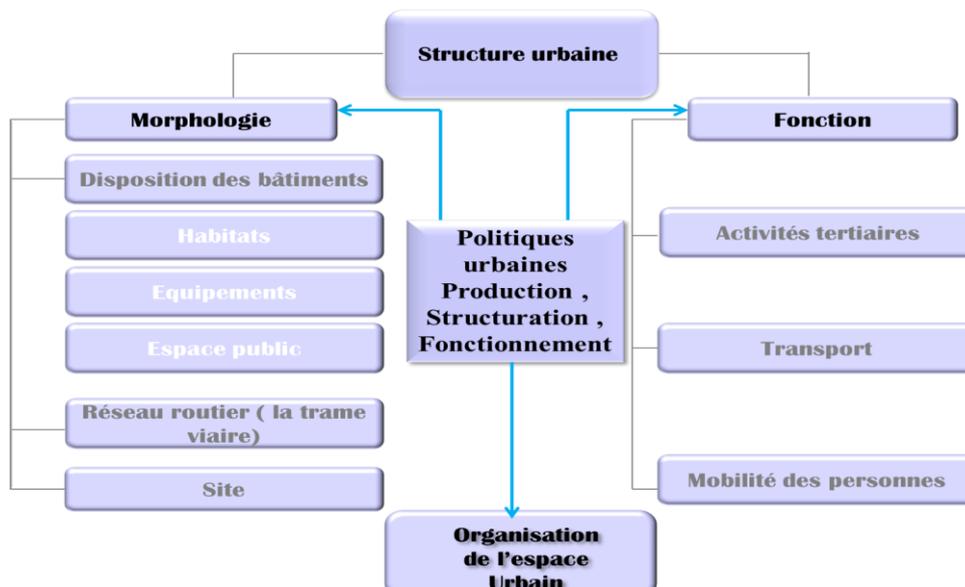
La troisième partie est réservée à l'organisation et aux transformations fonctionnelles de la ville de Tiaret, un centre de commandement dans son espace environnant, elle est en effet subdivisée en deux chapitres :Le sixième chapitre établit le lien entre la configuration spatiale de la ville et la répartition des équipements, des lieux des activités urbaines et générateurs de dynamisme urbain, comme il traite la répartition activités commerciales soit sous forme de centralité soit sous forme linéaire, des rubans commerciaux, dont le but de comprendre et d'analyser le fonctionnement urbain de la ville. Le septième chapitre aborde les vecteurs indispensables au fonctionnement

urbain, le transport et la mobilité des personnes, révélateurs des pratiques urbaines à Tiaret, les deux ont une influence tangible sur l'organisation et le fonctionnement de la ville.

**Schéma synoptique d'organisation de la thèse**



**Schéma de liaison relatif à la thématique**



## **6. Présentation de la zone d'étude**

Dans un milieu de recherche énergiquement focalisé sur les métropoles, plus particulièrement les capitales, quelques études actuellement visent à démontrer que les villes intermédiaires sont d'actualité, elle met en exergue le développement de leur statut économique et social.

De par sa taille et son rôle fonctionnel, Tiaret est actuellement considérée ville intermédiaire en Algérie, servant de relais entre la capitale, les métropoles et les pôles urbains régionaux, et de centre de commandement dans son arrière-pays fortement agricole. Elle se présente en tant que carrefour stratégique eu égard de sa position géographique comme nœud où se convergent des axes routiers d'envergure nationale (figure n°1). Elle est en effet un passage obligé entre les villes portuaires au nord et les régions de l'ouest, de l'est et du sud du pays.

La ville de Tiaret, la capitale des Rustumides, a été retenue comme zone d'étude pour plusieurs raisons : d'abord, elle est parmi les plus anciennes villes de l'Algérie ; c'est une ville précoloniale marquée par le passage de nombreuses civilisations et des peuplements différents, puis elle a connu une évolution et un développement sur les plans économique, social et spatial.

Située à 360 Km au sud-ouest d'Alger, Tiaret a été depuis son existence un centre de commandement, de contact et échanges. Elle a été créée dans le troisième siècle par les Romains ; devenue capitale des Rustumides en début du huitième siècle. Elle est la capitale du Sersou, le grenier de blé dans l'Ouest algérien et le chef-lieu de wilaya d'un territoire qui couvre 20050 km<sup>2</sup> et constitue un arrière-pays sylvo-agro-pastoral riche. La ville est implantée au pied des derniers contreforts de l'Atlas tellien, au pied de l'Ouarsenis, sur Djebel Guezoul, un site accidenté qui s'ouvre au sud sur un vaste domaine Tabulaire, le Sersou.

Tiaret est à la fois chef-lieu de commune, de daïra et de wilaya, son territoire communal est délimité au nord par les communes de l'Oued Lili et de Guertoufa, au sud par les communes d'Aïn Bouchekif et de Mellakou., à l'est par la commune de Dahmouni et à l'ouest par la commune de Tagdempt. Elle a compté en 2022, 262 592 habitants<sup>1</sup> en se positionnant en quatorzième place à l'échelle nationale au même rang que Tlemcen, Sidi Bel Abbès, Skikda et Bejaia. Son tissu urbain, contraint de s'étendre au nord par le massif de Djebel Guezoul boisé, s'étire vers le sud pour gagner la plaine du Sersou en se donnant la forme de cloche ou de poire, il se trouve entouré au sud, à l'ouest et à l'est par les terres agricoles (figure n°2).

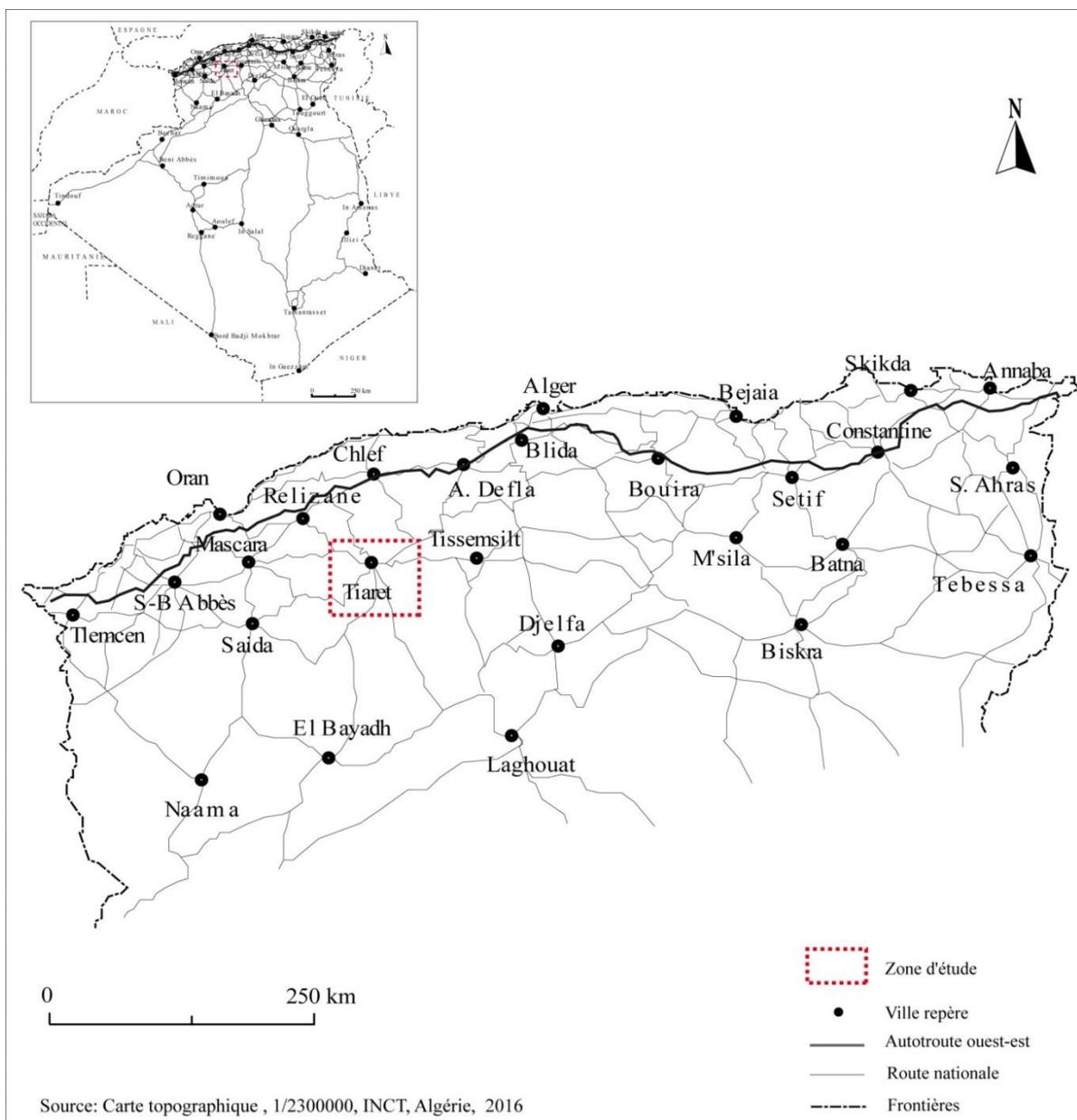
---

<sup>1</sup> Annuaire statistique de la wilaya de Tiaret, 2022.

De par ses installations industrielles réalisées dans le cadre de la politique nationale de planification économique des années 1970 et au cours de ces deux dernières décennies ainsi que son rôle de commandement administratif, Tiaret a assisté à la diversification de ses activités notamment tertiaires en devenant un pôle administratif et de services non seulement pour les 42 communes qui composent la wilaya, mais également pour les zones voisines.

Ces facteurs combinés ont eu un impact sur la dynamique de la ville, sur son évolution spatiale et sur sa structure urbaine.

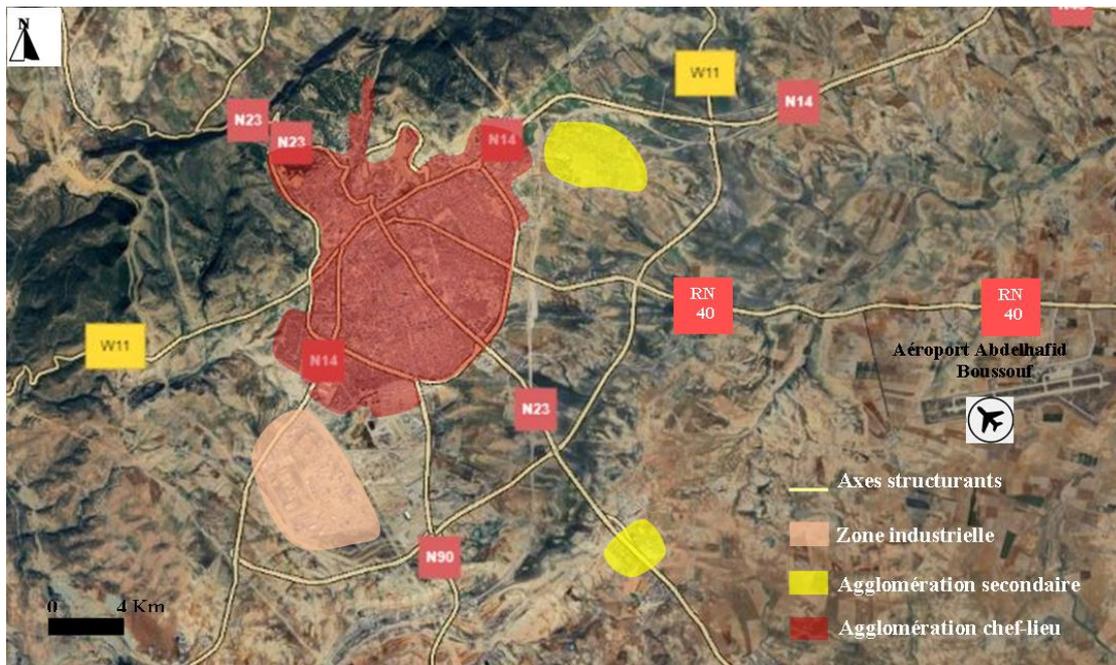
**Figure n° 1** : Présentation de la zone d'étude



La commune regroupe l'agglomération chef-lieu de la commune, Tiaret, trois agglomérations secondaires : Senia, Karman et Ain Mesbah et la zone éparsée. La ville de Tiaret est accessible par la RN 23 qui l'a relie au nord à la wilaya de Relizane et au-delà au littoral ouest, et au sud à la wilaya de Laghouat ainsi qu'aux villes sahariennes. Tiaret est également accessible par un deuxième axe routier d'importance nationale, la RN 14, qui établit sa liaison à l'ouest avec Mascara et Saida et à l'est avec Tissemsilt et au-delà la région de l'algérois. Deux autres routes nationales s'étirent diagonalement aux précédentes renforçant ainsi cette position de ville-carrefour, il s'agit de la RN40 qui permet le lien entre la ville et les régions est et sud-est du pays ; la RN 91 relie également Tiaret aux nord en passant par Oued Rhiou dans la wilaya de Relizaine et au-delà les wilayas de Chlef et Aïn Defla, au sud, et la wilaya d'El Bayadh au sud-ouest. Ce réseau routier est soutenu par des chemins de wilaya (CW 11, CW7).

Elle est aussi, le chef-lieu d'un espace wilaya, une zone de contact entre les Hautes plaines et les massifs septentrionaux, jalonné par des couloirs de transhumance encore pratiquée à ce jour, de flux d'échanges, de communication et d'association entre des groupes nomades et des agriculteurs sédentaires. Ainsi, Tiaret a souvent été un pôle régional important au cours de son histoire.

**Figure n° 2** : Organisation de l'espace urbain de Tiaret.



**Partie I :**

***Une structure mono centrique, une première forme  
d'organisation de l'espace urbain de Tiaret***

### **Introduction de la première partie**

La recherche scientifique sur la structure urbaine en Algérie est peu abordée et limitée à quelques domaines tels que l'architecture, l'urbanisme et la géographie. Elle est traitée sous l'angle historique et analysée selon de la configuration des bâtiments. Néanmoins, la structure urbaine en Algérie présente des particularités dépendantes à de nombreux facteurs qui influent sur la formation du tissu urbain, mêlant une forme urbaine ancienne à une forme récente plus complexe. Chaque période d'urbanisation a produit un paysage urbain, avec ses propres paramètres de développement et ses caractéristiques morphologiques.

La ville actuelle de Tiaret s'est formée au fil du temps par l'accumulation et la superposition de différentes entités urbaines, architecturales, culturelles et historiques. Elle s'est ainsi transformée en une structure urbaine en mosaïque.

Au Moyen Âge, Tiaret était une importante capitale d'une dynastie islamique Rustumides. Pendant la période coloniale française, elle a connu un développement urbain européen, créant une diversité encore plus grande dans le paysage de la ville. De nos jours, Tiaret continue de se développer et de se transformer. De nouveaux quartiers résidentiels, de nouveaux équipements, des nœuds commerciaux et des infrastructures modernes ont vu le jour. Cependant, la ville reste toujours attachée et dépendante à son héritage urbain.

Cette partie tente d'expliquer les mécanismes d'évolution et de transformation du tissu urbain de la ville et comprendre comment il est structuré, quelles sont les fonctions qui sont lui rattachées. Mais il est nécessaire de faire une revue de littérature conceptuelle pour comprendre la structure urbaine et son évolution ainsi que l'aspect fonctionnel de la ville avant d'entamer le développement urbain de Tiaret.

**CHAPITRE 1**  
**CADRE CONCEPTUEL DE LA RECHERCHE**

## **Introduction**

L'étude des structures urbaines, tout comme celle des structures agraires, structures sociales, structure de l'habitat...etc., permet une approche analytique et raisonnée du paysage urbain. C'est par laquelle, la géographie urbaine se rendra plus autonome par rapport aux sciences voisines avec lesquelles elle s'est plus ou moins confondue jusqu'à présent (Tricard, 1950).

La définition de la structure urbaine dépend de plusieurs aspects et facteurs qui diffèrent d'un espace à l'autre, le concept lui-même est lié à plusieurs phénomènes. L'étude de la structure urbaine est relative aux caractéristiques et propriétés de l'espace urbain, c'est une étude relative et proportionnelle par rapport à l'espace étudié. Elle reflète les exigences sociales politiques et économiques qui distinguent chaque espace urbain. L'étude et l'analyse de la structure urbaine sont intrinsèquement liées à l'espace étudié.

La ville se définit également par son rôle, par la fonction qu'elle occupe ; le terme de la fonction de la ville est lié aux activités. La fonction urbaine est exprimée par l'emprise spatiale des différentes composantes inscrites dans un mécanisme de flux et de mobilité. L'hybridation des fonctions notamment l'émergence des activités, qui est générée en partie par des configurations spatiales (historique, politique culturel ...etc.), a redéfini le fonctionnement classique des villes

Au fil du temps et à travers le globe, des changements profonds dans la structure et la fonction urbaine ont été largement reconnus, mais il n'y a pas eu de consensus sur leurs caractéristiques.

Ce chapitre explore ce qui a été développé par les recherches académiques sur la structure et la fonction urbaine.

### **I. Revue de la littérature, des repères théoriques**

Les villes du monde entier ont vécu au cours du siècle dernier des changements substantiels dans leurs structures spatiales urbaines, ce qui a attiré l'attention des chercheurs de divers horizons disciplinaires: des géographes, des urbanistes, des planificateurs et des économistes (Hartwick & Hartwick, 1974 ; Odland, 1976 ; Fujita & Ogawa, 1982 ; Richardson, 1988 ; Anas, Arnott, & Small, 1998 ; Glaeser & Kahn, 2001 ;

Phelps & Ozawa, 2003 ; Giuliano, Redfearn, Agarwal, Li, & Zhuang, 2007 ; Meijers & Burger, 2010 ; Phelps, 2015 ) et plusieurs d'autres. Le changement de la structure spatiale urbaine des villes et de leur région représente un thème majeur des études urbaines et il a longtemps fait l'objet de recherches académiques.

L'expérience américaine et européenne en matière d'évolution de la structure spatiale urbaine ne s'applique pas nécessairement aux autres villes, par exemple, en Chine où les forces du marché et les interventions gouvernementales s'allient généralement pour influencer sur la structure spatiale urbaine (Li, 2020).

La structure spatiale urbaine est un terme fréquemment utilisé pour désigner la répartition des populations et des activités au sein d'une zone urbaine, une zone métropolitaine. Il semble évident qu'une dispersion continue de l'emploi et de la population se produit, en particulier dans les pays économiquement avancés (Bontje & Burdack, 2005 ; Coffey & Shearmur, 2001 ; McMillen & McDonald, 1998 ; Pfister, Freestone, & Murphy, 2000 ; Siedentop, Kausch, Einig, & Gössel, 2003). Dans ces pays, la structure spatiale a été approchée selon le modèle monocentrique basé sur la concentration de l'emploi dans le quartier central des affaires (CBD), les autres quartiers assurent essentiellement la fonction résidentielle (Anderson et Bogart, 2001).

Aux États-Unis, les analyses de l'évolution de la structure spatiale urbaine font généralement apparaître deux points de vue divergents. L'un d'entre eux se base sur la vision de la dispersion nucléé « nucleated dispersion », rendu populaire par la notion de ville périphérique (Garreau, 1991). Cette vision se base sur l'idée que la diffusion des emplois et l'installation des personnes en dehors du centre traditionnel d'une ville concourt à la formation d'autres polarités suburbaines et permet par voie de conséquence le développement polycentrique.

A l'inverse, l'autre point de vue est basé sur l'idée de la dispersion généralisée « Generalized dispersion », ces concepteurs voient que la dispersion des emplois et des personnes ne conduit pas nécessairement à la polycentricité, mais plutôt à un modèle de

dispersion généralisée avec moins de sous-centres (on cite entre autres les travaux de Gordon & Richardson, 1996 ; Glaeser & Kahn, 2001 ; Lang, 2003).

Lang (2003) a employé le terme "villes sans frontières" pour décrire ce modèle de "dispersion généralisée" qui s'applique sur les zones métropolitaines américaines modernes. Ce modèle a été appuyé, documenté et éclairci par des études récentes sur les zones métropolitaines des États-Unis (Li, 2020; Angel & Blei, 2016 ; Arribas-Bel & Sanz-Gracia, 2014 ; Lee, 2007). Des tendances similaires ont également été observées pour l'Europe (Hall & Pain, 2006 ; Riguelle, Thomas, & Verhetsel, 2007 ; Garcia-López & Muñiz, 2010 ; Meijers, Waterhout, & Zonneveld, 2005 ; Bontje & Burdack, 2005). En même temps, d'autres chercheurs remettent généralement en question la tendance de développement des fonctions urbaines selon un modèle polycentrique ; ils prédisent plutôt un modèle d'utilisation des sols urbains plutôt plat, sans frontières et non centré, émanant d'un processus de restructuration long dans les régions métropolitaines (Lee, 2007 ; Lang & LeFurgy, 2003 ; Lang, 2000). Malgré ces avis apparemment concordants en termes de processus de restructuration de l'espace urbain qui tend vers des organisations spatiales moins concentrées, les chercheurs sont loin d'avoir un consensus dans ce débat (Taubenböck et al., 2017).

La polycentricité, un terme largement associé aux études de la structure urbaine, a été rapporté en Europe à une zone géographique beaucoup plus large que l'aire métropolitaine unique (Baudelle & Peyrony, 2005 ; Faludi, 2001 ; Groth, Smidt-Jensen, & Nielsen, 2011 ; Nordregio, 2004 ; Waterhout, Zonneveld, & Meijers, 2007), mais ce terme est resté faiblement soutenu par des approches scientifiques avérées (Halbert, Convery, & Thierstein, 2006). Dans le contexte européen, le système urbain dense (Batty, 2001) caractérisé par le contrôle de l'utilisation des terres, la croissance limitée et la mobilité croissante, a orienté les recherches pour mesurer l'impact de la polycentrique et ses tendances sur l'organisation des régions urbaines (Grunfelder et al. 2015).

L'étude des types de structure spatiale urbaine à partir des dimensions de polycentricité et de dispersion constitue un point de départ initial pour le traitement du modèle de la ville mono-centrique proposé par Burgess (1925) et développés plus tard par Alonso (1964)

dans la perspective des processus socioéconomiques. Dans les pays développés, le modèle de la ville mono-centrique s'articule autour noyau de la ville (centre-ville) qui accueille la plupart des emplois et de la population. Cependant, l'évolution urbaine des années 1960 sous différentes formes (étalement, gentrification, suburbanisation, périurbanisation...) a rendu ce modèle de plus en plus incapable d'expliquer le monde réel (Clark, 2000 ; Glaeser & Kahn, 2001). Dans cette optique, Anas et al. (1998) conceptualise la structure spatiale urbaine à partir de la concentration et centralisation. La concentration est matérialisée par le regroupement disproportionné de la population et l'emploi dans quelques endroits (c'est-à-dire le centre principal et les sous-centres), tandis que la centralisation se réalise par le regroupement disproportionné de l'emploi et de la population uniquement dans le centre principal d'une ville. Par conséquent, une ville est considérée comme plus concentrée (c'est-à-dire moins dispersée) lorsqu'elle a une part plus importante de population et d'emploi dans son centre urbain, tandis qu'une ville est considérée comme plus décentralisée (c'est-à-dire plus polycentrique) lorsqu'elle a une répartition plus équilibrée de la population et de l'emploi entre son centre principal et ses sous-centres (Li & Liu, 2018 ; Li, Xiong, & Wang, 2019 ; Meijers & Burger, 2010).

Ainsi, le processus d'évolution urbaine ne transforme pas nécessairement une ville monocentrique en une ville polycentrique (Lee, 2007). Ceci dépend de la répartition des emplois et des ménages de manière conglomérée dans des lieux particuliers ou d'une dispersée. Alors que la première situation pourrait conduire à une ville polycentrique, la seconde pourrait simplement rendre une ville monocentrique plus dispersée sans sous-centrage significatif (Anas et al., 1998). En théorie, établi par Meijers et Burger en 2010, il pourrait exister quatre types de structure spatiale urbaine, dont 1) polycentrique et dispersée ; 2) polycentrique et compacte ; 3) monocentrique et dispersée ; et 4) monocentrique et compacte.

Les modèles d'évolution de la structure spatiale urbaine varient d'une ville à l'autre en fonction de l'histoire et de la situation géographique (Lee, 2007). Cela est confirmé par de nombreuses études sur des villes qui ont connu un processus de suburbanisation. Par exemple, le type "ville de périphérie" est une expansion urbaine multi-nucléée, tel est le cas de Tokyo (Phelps et Ohashi, 2018). Les villes d'Amérique Latine (Mexico, Lima et

Fortaleza) ont évolué en structures polycentriques (Fernández-Maldonado et al., 2014), les régions métropolitaines en Allemagne se sont développées selon des structures spatiales urbaines différentes les unes aux autres (Taubenböck et al., 2017). À une échelle plus globale, Schneider et Woodcock (2008) identifient quatre types de croissance urbaine en analysant 25 villes mondiales, ils voient que les formes dispersées des zones métropolitaines américaines ne s'appliquent pas nécessairement aux autres villes mondiales.

Si les grands changements dans la structure spatiale des villes des pays développés ont attiré une attention croissante des chercheurs (Anas et al., 1998 ; Giuliano et al., 2007 ; Glaeser & Kahn, 2001 ; Meijers & Burger, 2010 ; Phelps & Ozawa, 2003 ; Phelps, 2015), les changements spatiaux dans les pays en développement ou sous-développée sont méconnus (Li, 2020).

La densité est utilisé comme outil de mesure pour décrire la structure spatiale urbaine (Vasanen, 2012), celle-ci peut être reconnue comme centralisée ou décentralisée (Krehl, 2015), monocentrique ou polycentrique (Roth et al, 2011), ou groupée ou dispersée (Lee, 2007).

La densité est le rapport entre la concentration des activités humaines et la surface dans laquelle elles se déroulent (Cervero et Kockelman, 1997). Un grand nombre de recherches ont montré la corrélation entre la densité de l'agglomération urbaine et la densité des activités humaines (Levy, 1999). La dimension spatiale est de nature statique et dépendante de la surface bâtie, tandis que la densité de l'activité sociale est la résultante de l'intensité des interactions humaines en milieu urbain (Krehlet al., 2016). L'interrelation entre les éléments urbains et leur intégration dans une entité fonctionnelle est l'essence même de la structure spatiale urbaine.

De fait, la structure spatiale urbaine est fortement liée à la fonction urbaine, les deux révèlent l'interaction de l'homme avec l'espace dans lequel il vit, la ville. Huang et Wong (2015) ont soutenu que les études de la structure urbaine se concentrent sur l'analyse des activités pour évaluer l'habitabilité. Ainsi, la structure spatiale urbaine peut être mesurée par le degré de concentration spatiale de l'activité humaine qui est soumise à des

changements continus dans les processus d'évolution socio-économique (Krehl et al., 2016).

La répartition des activités humaines entraîne par voie de conséquence un processus de transformation de la structure spatiale urbaine. En se référant au comportement quotidien pour le divertissement dans différentes régions fonctionnelles d'une zone urbaine, des études récentes sur les mesures quantitatives de la structure spatiale urbaine (Wachowicz, Arteaga, Cha, & Bourgeois, 2016) ont montré que ces régions peuvent être considérées comme des ensembles d'interactions humaines (Chen et al, 2011).

D'autres études ont caractérisé quantitativement des villes en se basant sur des données de recensement, d'enquêtes sur les transports ou des données de télédétection (Jendryke et al., 2017) : Lynch (1960 et 1992) a examiné la structure spatiale et les fonctions urbaines, , Jacobs (1992) a évalué les perceptions des gens de leurs quartiers environnants et Liu et al. (2018) ont mis l'accent sur l'importance des interactions sociales dans la communauté.

Une analyse documentaire complète sur l'interaction sociale est fournie par Ratti et al. (2006), elle s'est intéressée à aux études de la structure spatiale urbaine et les fonctions d'utilisation des sols correspondantes menées par Tian et al. (2010)

Lang et al. (2018 et, 2019). Cette analyse démontre que la caractérisation de la structure spatiale urbaine peut être approfondie grâce aux données socio-économiques urbaines et à l'utilisation des sols en milieu urbain.

D'autres travaux contribuent également à une meilleure compréhension et mettent en exergue la relation entre les activités sociales et la structure spatiale urbaine correspondante (Lansley & Longley, 2016) et insistent sur l'importance de l'analyse quantitative de l'activité sociale qui constitue un moyen de mesure fiable pour explorer la structure spatiale urbaine (Stuart, 1968 ; Longley et al., 2015).

Sur un plan de l'évolution urbaine, les progrès technologiques rapides façonnent les villes d'aujourd'hui et constituent des facteurs de changement à ne pas négliger (Portugali et al., 2012). Au cours de la période passée, le remplacement des usines par des immeubles de

bureaux de travail a entraîné la transformation des centres de croissance et la métamorphose des régions métropolitaines (Sutriadi, 2011).

La structure spatiale urbaine est un domaine qui s'est développé dans la tradition du structuralisme qui est basé sur le dynamisme des structures et leur causalité directe avec la forme des espaces urbains et ses hypothèses sont empruntées au fonctionnalisme (Mc Cord, 1980). Néanmoins, en matière de planification urbaine et régionale, cette approche est contestée. Elle est attribuée à l'approche structurelle-fonctionnelle (Giffinger & Suitner, 2015), à la répartition de la population et de l'emploi (Alidadi & Dadashpoor, 2018 ; Coffey & Shearmur, 2002 ; Dadashpoor & Alidadi, 2017 ; Garcia-Lopez, 2010 ; Huang et al., 2017), à l'évolution des zones bâties (Taubenböck, Stand, Wurm, Krehl, & Siedentop, 2017) et à la circulation des personnes, des biens, des capitaux et des informations (de Goei, Burger, Van Oort, & Kitson, 2010 ; Hall & Pain, 2006 ; Parr, 2014).

Malgré la richesse de la littérature, il n'y a pas de consensus sur la définition, l'approche, la méthodologie et les indicateurs de la structure spatiale urbaine (Anas et al., 1998) ; le sujet dépend fortement du contexte (Giffinger & Suitner, 2015). Cependant, la structure spatiale des villes est plus ou moins le reflet de leur fonction (Vasanen, 2012). Néanmoins, la structure spatiale n'est pas seulement le reflet du processus de changement (Garcia-Lopez, 2010 ; Giffinger & Suitner, 2015 ; Grunfelder, Nielsen, & Groth, 2015 ; Lambregts, 2009 ; Meijers, 2008), mais elle est également considérée comme une politique normative à des échelles supérieures (Davoudi, 2003).

Ainsi, la structure spatiale des villes comme outil d'analyse (Giffinger & Suitner, 2015) explique la répartition de la population et de l'emploi à travers l'espace et le temps. Lorsque ce phénomène se concentre dans un centre, il est dit monocentrique (Kraus, 2006 ; Riguelle, Thomas, Verhetsel, & Pasteur, 2007), alors qu'au-delà, il semble être polycentrique, dispersé (Lee, 2007) ou éparpillé (Garcia-Lopez & Muniz, 2010) et donne lieu à de nouveaux modèles potentiels. L'évolution de la structure spatiale des villes est un fait indéniable, tant en matière de population que d'emploi (Anas et al., 1998 ; Anas & Kim, 1996).

## II. Structure et fonction urbaines : approche théorique

### II.1.La structure spatiale urbaine

Nous avons exploité de nombreuses recherches pour définir la structure et la fonction urbaine et des termes associés. La définition basique de la structure « *c'est la manière dont les différentes parties d'un ensemble, concret ou abstrait, sont disposées entre elles et sont solidaires, et ne prennent sens que par rapport à l'ensemble, par exemple, la structure d'un réseau routier* » (Moghadam, 2018).

Notre recherche se focalise sur l'étude de la structure de l'espace urbain à travers la disposition et l'articulation des différentes composantes de la ville : espace bâti (habitat, équipement public), espace non bâti (éléments surfaciques, élément linéaire, élément ponctuel).

Racine et Reymond (1973) avancent l'idée que « *la structure urbaine résulte de l'effet simultané d'une trame et des liaisons entre les éléments de cette trame* ». Comme décrit par Troy (2004), la structure urbaine est concernée par les « *relations spatiales entre les villes et leurs services et activités* », tandis que la forme urbaine se réfère à « *la nature ou la densité du développement urbain* » d'une autre façon, la structure urbaine est approchée à travers la relation spatiale et la fonction tertiaire qui peut jouer un rôle dans la définition de la structure d'un espace urbain délimité.

Pour Bert et Lamy (2016) « *La structure spatiale est organisée par une grille d'axes de répétition et / ou de symétrie et rythmée par l'emploi des ordres classiques* ». Une grande partie de la structure de tout espace urbain est façonnée par le squelette du réseau routier, où les routes schématisent l'espace urbain.

La disposition et la structure des divers espaces façonnent le tissu urbain., il s'agit des éléments morphologiques tels que le bâti et plus généralement l'occupation du sol (espaces verts, voirie, bâtiments...) ; qui font parfois partie d'un héritage historique. Les différences de potentiel induites par la localisation des activités dans certains points de

l'espace génèrent les interactions spatiales que sont les déplacements ; il s'agit donc des liaisons entre les lieux.

La structuration urbaine peut être perçue à travers l'occupation du sol et les flux (Carpentier, 2006). Elle est en effet définie comme : « *l'étude de l'organisation d'ensemble d'une agglomération est exprimée soit par la prise en compte conjointe des faits et des processus évolutifs, morphologiques, démographiques, fonctionnels, économiques et sociaux marquant la dynamique urbaine, soit par l'examen des fréquentations et usages des éléments dits structurants* » (Hamelin, 1997).

Le terme de structure spatiale urbaine fait référence à des modèles identifiables à travers la distribution de l'activité humaine dans les villes (Anas et al., 1998). Plus précisément, il s'agit de schémas discernables à travers l'analyse de la répartition des résidences et des lieux de travail dans les zones métropolitaines et des flux pendulaires qui les relient (Angel et Blei, 2016).

Au niveau conceptuel, la structure spatiale urbaine peut être définie comme « *une structure abstraite ou une description généralisée de la distribution des phénomènes dans l'espace géographique [urbain]* » (Horton et Reynolds, 1971).

La compréhension de la structure spatiale urbaine est d'une importance capitale pour l'élaboration des stratégies de planification et de soutien à l'élaboration de politiques visant à construire des villes vivables, dynamiques et à forte densité, qui peuvent être mesurées dans le contexte des fonctions et des activités (Krehl et al., 2016).

Les planificateurs et les décideurs doivent comprendre le rôle de la structure spatiale urbaine dans le façonnage de la ville. D'une part, la structure spatiale urbaine symbolise l'espace urbain physique et d'autre part, l'activité humaine dessine la dynamique sociale et la vitalité urbaine (Chen et al. 2019). Ainsi, la structure spatiale urbaine fait référence à la répartition spatiale des éléments internes de la ville et à l'interaction de divers facteurs dans le système urbain (Anas et al., 1998 ; Li et al., 2018). De là, quelques modèles typiques de structure spatiale urbaine ont été définis par Burgess (2008), Hoyt (1939), Harris et Ullman (1945) et Knox (1982).

Une structure spatiale urbaine d'une ville est un agencement spatial de plusieurs composantes de nature matérielle et immatérielle : topographie, valeur foncière, infrastructures, fiscalité, réglementation et politique urbaine (Bertaud et Stephen, 2003), qui peuvent être définies et mesurées à l'aide d'indicateurs tels que la superficie bâtie et non bâtie, la consommation foncière, la densité et la répartition spatiale de la population et les schémas des déplacements quotidiens (Dadashpoor et al., 2017 ; Noresah & Ruslan, 2009 ; Paramita, 2011, Bertaud, 2004). Cette structure est généralement mesurée par le degré de centralisation ou de décentralisation (Alberti, 1999).

La structure spatiale urbaine couvre des notions multi-échelles et multidimensionnelles qui peuvent être employées en termes morphologique et fonctionnel pour décrire la configuration spatiale et les liens entre les différents nœuds d'activité au sein d'une zone urbaine ou d'une ville-région (Muniz & Garcia-Lopez, 2019 ; Parr, 2014 ; Vasanen, 2012 ; Zhong et al., 2017). Selon cette conception, une structure urbaine monocentrique renvoie à une forte concentration des activités dans le centre-ville, celui-ci focalise les flux selon un schéma radial (Schwanen, Dieleman,& Dijst, 2001). Traditionnellement, la configuration monocentrique a fourni la base théorique pour analyser l'utilisation des sols et les déplacements urbains (Alonso, 1964).

La structure spatiale urbaine peut être considérée comme le modèle de répartition spatiale de diverses activités urbaines (Sohn, Kim et Geoffrey, 2002). Cette répartition spatiale dépende souvent des décisions individuelles ou collectives (Sohn, et al. 2002).

Dans sa dimension spatiale, la structure urbaine peut être définie comme la disposition des bâtiments, le schéma de distribution des activités, l'utilisation des sols et les réseaux urbains (Bourne, 1982 ; Lynch, 1984 ; Moudon, 1995) ; en d'autres termes, c'est la façon dont les éléments de la ville sont situés les uns par rapport aux autres

Ainsi, la forme et la structure des villes sont le reflet des conditions physiques, sociales, politiques, économiques et technologiques d'un pays (Belouadi, 2016) et elles sont directement liées à la façon dont les villes fonctionnent et répondent aussi besoins des populations qu'aux changements (Dadashpoor et Yousefi, 2018).

L'évolution urbaine peut conduire au fonctionnement urbain multipolaire, polycentrique, celui-ci est un terme largement utilisé pour signifier qu'une région a plus d'un centre. Combien de centres et/ou de sous-centres une région doit-elle en avoir, comment les définir et dans quelle relation les uns avec les autres ils devraient être ? Se sont des questions qui n'ont pas encore fait l'objet d'un accord (Davoudi, 2003 ; Hall & Pain, 2006 ; Kloosterman & Musterd, 2001). Le polycentrisme est généralement né du processus de suburbanisation qui affecte la répartition des ressources économiques dans l'espace urbain (Anas et al., 1998 ; McMillen et Smith, 2003 ; Muñiz et Garcia-López, 2010).

En fin, pour de nombreux chercheurs, les termes de structure urbaine et forme urbaine couvrent la même signification, Layman (2012) dans son étude sur les habitudes de mobilité confondent les deux ; mais néanmoins il montre comment les deux s'influencent mutuellement et impactent le transport et les déplacements. Les deux termes sont également rapportés à la morphologie urbaine, ce qui veut dire que leurs sens ne sont pas unanimement reconnus (Melville et Minnery, 2015).

## **II.2. Structures spatiales urbaines polycentrique et monocentrique**

Polycentricité-monocentrisme et concentration-dispersion, ce sont des termes utilisés couramment aussi bien par les universitaires que par les décideurs, toutefois, le polycentrisme reste ambigu et étiré (Burger et Meijers, 2012 ; Meeteren et al., 2016). La polycentricité pourrait en effet avoir différentes significations et à différents niveaux géographiques, intra-urbain, interurbain et interrégional, bien que Meeteren et al. (2016) voient que ces niveaux sont liés et ils font un ensemble (Li et Liu, 2018).

Les difficultés d'application du modèle mono-centrique de Burgess (1925) ont poussé vers l'emploi du polycentrisme pour expliquer la croissance des banlieues (Phelps, 2010) et le développement des villes périphériques (Lee, 2007). "L'importance" peut être mesurée par la concentration de la population, de la population active et du produit intérieur brut (PIB), comme elle peut être mesurée en termes morphologique ou par les liens externes des flux de personnes et des échanges (Green, 2007).

Quant à la dimension de concentration-dispersion, elle est associée à la monocentricité au même titre que la polycentricité, elle fait référence à la concentration de la population, mais son degré est différent. On peut avoir une structure urbaine polycentrique dispersée ayant une distribution uniforme de la population dans les sous-centres urbains (Lee & Gordon, 2007), à l'inverse le monocentrisme peut couvrir une répartition hétérogène de la population.

Jusqu'aux années 1970, la conceptualisation et l'évaluation de la structure interne des villes étaient basées sur des modèles de villes monocentriques testés en grande partie sur des études de cas américains. L'une des approches les plus influentes est l'analyse écologique menée par l'école de Chicago, dont Ernest Burgess a été le pionnier dans l'étude de la structure urbaine de Chicago.

En 1925 dans son essai fondamental sur "La croissance de la ville", son célèbre diagramme d'une série de cercles concentriques qui divisait la ville en cinq zones a introduit le premier modèle classique de la structure urbaine. Il a servi à de nombreuses générations de sociologues urbains, d'urbanistes et de géographes en tant qu'une sorte de prolégomènes (Le Gates & Stout, 1996).

Plus tard, Harris et Ullman (1945) ont avancé l'idée que la croissance urbaine se caractérise par l'émergence de plusieurs centres d'activité économique, plutôt qu'un seul, en fonction de la taille et de la spécialisation de la ville. Leur concept de "multi-noyaux" a été introduit pour décrire l'évolution de la structure spatiale des villes. Bien que cette notion de "polycentricité" ait été évoquée dans les années 1940, le modèle polycentrique en tant qu'outil analytique pour décrire les schémas de croissance urbaine n'a pas été largement adopté avant les années 1960 (Kloosterman & Musterd, 2001). Ainsi, le concept de polycentricité prend en fonction des champs disciplinaires (géographie urbaine, l'économie urbaine et l'aménagement du territoire) différentes significations (Davoudi, 2003).

Ces différentes significations dépendent de l'histoire de l'évolution spatiale des villes et de l'étendue de leurs configurations urbaines. Dans le contexte américain, le polycentrisme

s'est développé suite l'évolution tentaculaire de l'emploi dans les zones métropolitaines, en Europe, il résulte de l'évolution de petites et moyennes villes à proximité immédiate, qui conduit à une fusion fonctionnelle voire spatiale (García-López et Muñiz, 2005). Quant au polycentrisme dans les villes d'Amérique latine, il est né de l'expansion suburbaine des métropoles, alors, la littérature nord-américaine sur la polycentricité devient la plus appropriée (Fernández-Maldonado et al., 2014).

Le polycentrisme développé dans les années 1990 ne relevait pas uniquement du processus de décentralisation (Grunfelder et al., 2015), mais émanait également des décisions politiques (Davoudi, 2003) qui voulaient rompre avec les relations hiérarchiques (Muñiz et al., 2005).

Selon, par exemple, les économistes ayant une forte tendance quantitative et néoclassique, comme Anas, le polycentrisme, qui désigne l'existence de plusieurs centres dans une même région, semble devenir l'une des caractéristiques déterminantes du paysage urbain des villes des pays d'économie avancée.

La polycentricité peut être considérée comme un développement multinodal de toute activité humaine (Kloosterman et Musterd, 2001) qui prend la forme de plusieurs centralités au sein d'une agglomération. Elle peut soit se référer à des modèles intra-urbains de regroupement de la population et l'activité économique comme c'est le cas des mégapoles (Los Angeles, Londres ou Paris) ou à des schémas interurbains comme la Randstad néerlandaise et la région de Padoue, de la Trévisie et de Venise en Italie (Batten, 1995).

La monocentricité se manifeste par la présence d'un seul centre d'activités qui emploie la quasi-totalité la main-d'œuvre de la ville et présente un schéma simple de l'utilisation des sols urbains. Ce concept a été adopté par la plupart des travaux émanant de la "nouvelle économie urbaine" (Fujita et Ogawa, 1982). L'organisation de la ville se fait autour de ce noyau où se concentre l'essentiel des activités urbaines selon un schéma classique. Les

déplacements et les transports s'organisent également autour de ce centre fonctionnel sous forme souvent radiale.

### II.3. La forme urbaine

La notion de la forme urbaine permet en effet de décrire une entité globale, multiforme, en évolution permanente, « *la forme d'une ville change plus vite, on le sait, que le cœur d'un mortel* » Baudelaire » (Gracq, 1985). Elle résulte de l'action de trois principaux facteurs : l'homme car il est la traduction physique de la société, la nature par l'adaptation à la géographie du site (climat et matériaux disponibles) et le temps : chaque période de construction ou de reconstruction de la ville venant en réaction à la période précédente (Querrien, 1985).

La forme urbaine est le résultat de l'articulation du bâti, de la voirie et des espaces libres rapportés au terrain urbanisé.

L'expression «forme urbaine» apparaît dans les années 1960-1970 avec les études typologiques des italiens Moratori et Aymonino 1970. La complexité de la notion tient tant à sa polysémie qu'à la pluridisciplinarité que réclame son étude (Antoni, 2010). La forme urbaine sert comme outil de description et d'analyse de la ville, de ses composantes (trame viaire, ilots, bâti...etc. L'analyse se fait à la fois de façon synchronique et diachronique pour comprendre la genèse de la ville. Depuis, des approches se sont développées pour traiter la forme urbaine (Cullen 1983 ; Morris 1979 ; Gallion et Eisner 1975) et elles se sont penchées beaucoup plus vers la morphologie urbaine.

L'étude de la forme urbaine et plus précisément la morphogenèse permet de décrire et d'analyser le processus d'évolution de l'aspect physique de la ville. Celle-ci n'est pas considérée comme un objet statique, elle est en transformation permanente (construction, reconstruction) qui émane des opérations de planification et d'aménagement.

La forme urbaine de la ville décrit les composants de la ville qui résultent du processus de construction urbaine. C'est une notion qui est employée régulièrement par les urbanistes, architectes, géographes et sociologues urbains.

L'étude de la morphologie urbaine porte sur la description et l'explication de la forme, du développement et de la diversité des zones urbaines (Kropf, 1993).

Levy (2000) indique que « *la forme urbaine complexe résulte des interrelations systémiques de cinq registres de forme (tissu, tracé, paysage, forme sociale, forme bioclimatique) doté d'un sens spécifique* »<sup>1</sup> et Allain (2004) montre que la forme urbaine est « *la manifestation visuelle et partielle du système urbain, aussi l'un de ses éléments les plus importants (l'inertie des formes urbaines, leur permanence relative)* ».

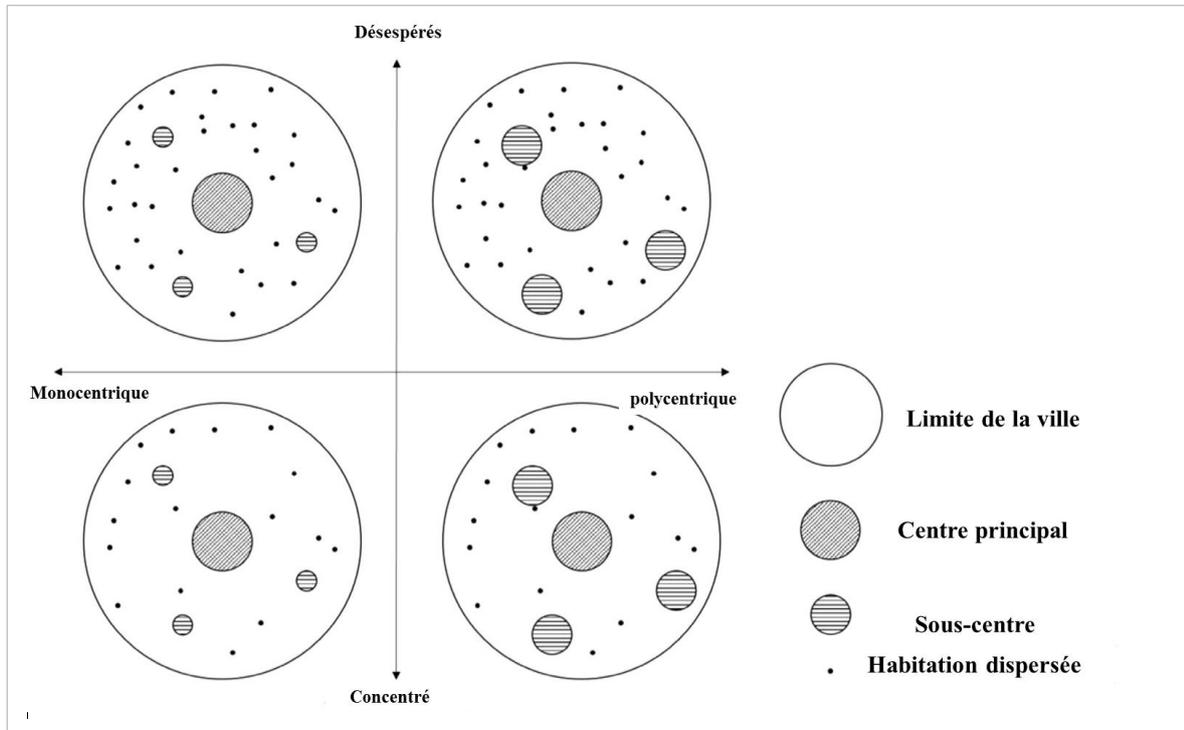
Troy (2004) différencie la forme urbaine de la structure urbaine en décrivant celle-ci par l'étude « *des relations spatiales entre les villes et leurs services et activités alors que la forme urbaine fait référence à la "nature ou à la densité du développement* ». <sup>2</sup> (Melville et al., 2015).

---

<sup>1</sup> Lévy, A. (2005). Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine. *Espaces et sociétés*, (122), 25-48.

<sup>2</sup> Melville, E., & Minnery, J. (2015). Public transport, urban form and urban structure: the example of Brisbane's tram system. *Australian planner*, 52(2), 156-168.

**Figure n° 3** : Les deux dimensions de la structure urbaine spatiale (adaptées à ce qui est schématisé par Meijers et Burger, 2010).



#### II.4. La fonction urbaine

La ville est une entité complexe, elle assure à la fois les fonctions résidentielle et fonctionnelle et peut se définir par son rôle (Belhedi, 1992). Par définition, la fonction urbaine c'est la raison de la ville : la ville est une sorte d'organe exerçant des activités administratives, industrielles, commerciales, de services et parfois militaires (Bastié et Dézert, 1980).

La fonction urbaine est un néologisme créé au XX<sup>e</sup> siècle à partir du terme fonction du latin, *functio*, c'est l'exercice normale d'une activité propre naturelle ; c'est seulement au XIX<sup>e</sup> siècle que la notion de fonction a acquis un sens spécialisé ; d'abord en mathématique puis en biologie (Claude Bernard, 1969). « *La notion de fonction urbaine,*

*très couramment utilisée, n'est pas simple à définir d'après le dictionnaire "Petit Robert" la fonction c'est l'action, le rôle caractéristique d'un élément, un organe dans un ensemble » (Pumain et Sain-Julien, 1976).*

La fonction urbaine devient la « profession », la « raison d'être » (Beaujeu-Garnier et Chabot, 1964). La fonction ne se définit pas par la somme des activités présentes dans la ville, elle ne retient que celles qui expriment une liaison avec l'ensemble. De cette conception générale découlent des rôles caractéristiques à assigner à la ville : le premier de nature économique a été plus particulièrement étudié dans le cadre de la théorie de base, la fonction de la ville est de produire et exporter des biens et des services, le deuxième rôle est d'ordre territorial, la fonction de la ville est d'encadrer et de desservir un territoire. Ainsi, la fonction de la ville est de produire, d'accumuler et de diffuser.

Dès les années 1960, les recherches se sont focalisées sur l'observation du réseau des villes et l'étude de l'organisation de l'espace intra-urbain (Claval, 1968). Parallèlement à cette évolution, de nouvelles définitions de la fonction ont été proposées.

La ville est moins perçue comme un objet isolé ou comme un lieu enfermé. Elle est d'abord le lieu d'interaction des acteurs, d'innovation, d'économie.

La fonction urbaine est l'application des activités urbaines à un cadre spatial correspondant à l'aire d'influence de la ville. Pour la fonction locale liée à la vie quotidienne de la population urbaine, on emploie même le terme de fonction résidentielle pour définir le rôle de lieu d'habitation de la ville et plus particulièrement de certains de ses quartiers. On attribue également d'autres fonctions à la ville : la fonction commerciale, la fonction de service, la fonction administrative pour répondre aux besoins de la population résidentielle, la fonction régionale concernant un espace directement dominé par la ville, les fonctions nationales et internationales des capitales et des grandes villes métropoles au rayonnement continental ou mondial (Merlin et Choay, 1988).

De nombreuses études ont été menées pour la classification fonctionnelle des villes dans les pays occidentaux. Harris (1943) a classé 605 villes aux États-Unis dont la population était supérieure à 10 000 habitants. Il met en avant la notion de fonction urbaine dominante dont le poids de l'emploi est supérieur à un seuil et avantageux pour les autres

industries. Pownall (1953) a introduit le quotient de localisation dans la classification fonctionnelle urbaine en Nouvelle-Zélande.

La composante urbaine standardisée de l'emploi a été stipulée, sur la base du calcul du pourcentage moyen d'emploi industriel, pour classer les villes japonaises (Xiao, 1986). Nelson (1955) a calculé la valeur moyenne et l'écart-type de l'emploi dans neuf industries de 897 villes américaines dont la population était supérieure à 10 000 habitants, et les a étudié par fonction dominante, dans laquelle le poids de l'emploi était supérieur à la valeur moyenne en prenant en considération une marge d'erreur.

La méthode Nelson et la classification par grappes ont été appliquées aux données de 295 villes chinoises selon leur fonction de fabrication (Zhou et Bradshaw, 1988). Les données ont été ajustées, les villes ont été classées selon leur fonction manufacturière et leur efficacité économique a été comparée (Tian et Zhou, 1991). D'autres villes au nombre de 465 ont été classées en 1990 selon la structure de l'emploi et la valeur du produit manufacturier. Elles ont été classées en quatre catégories, 14 sous-catégories et 47 groupes fonctionnels (Tian et al., 2002 ; Zhou et Sun, 1997).

Des villes ont été créées pour assurer des fonctions spécifiques et des rôles bien déterminés : villes capitales, villes universitaires, villes industrielles...etc. D'autres villes sont nées des échanges à la faveur des carrefours de communication où convergent les flux d'échange.

Ainsi, la situation d'une ville est liée à sa fonction primordiale : hormis certains grands marchés ruraux, ou l'activité agricole subsiste, les villes se répartissent selon leurs fonctions en : centre commerciaux, centre de services tertiaires, centres industriels. Parfois, ces centres ont eu aussi pour origine une fonction stratégique militaire (Bastie et Dézert, 1980).

## **II. La place de Tiaret dans les recherches en sciences humaines et sociales**

Des études peu nombreuses en sciences humaines et sociales, relevant plus particulièrement de la géographie, de l'histoire et de la sociologie, ont traité quelques aspects de la ville de Tiaret. Perrin (1960) dans son étude de géographie humaine du

Sersou, met l'accent sur le rôle de Tiaret comme centre colonial de contrôle doté de quelques équipements et services, et retrace l'évolution de réalisation du réseau routier qui a fait de Tiaret un carrefour et un passage obligé.

Poncet (1964) aborde également le rôle de Tiaret dans son département administratif en faisant son étude sur l'agriculture algérienne. La recherche historique menée par Cadenat (1972) a mis en lumière l'existence des établissements préromains dans la région de Tiaret et la fondation de la ville elle-même sur les vestiges de la cité romaine. Il confirme la richesse de Tiaret et la complexité de son histoire et son rôle en Algérie à travers les traces laissées par les différentes civilisations qui se sont succédé au fil des siècles. Une autre étude menée par le même auteur en 1978 a porté sur le site berbéro-romain inédit dans la région de Tiaret, elle a permis de faire des découvertes significatives sur l'histoire et la culture de cette population ancienne. Ces résultats ont contribué à enrichir nos connaissances sur cette période et ouvrent des perspectives de recherche dans le domaine de l'archéologie.

Hachelef (1988) a établi une étude sur l'industrialisation de l'Algérie intérieure, Tiaret et sa région, il évoque le développement industriel de Tiaret qui est intégrée dans une politique d'aménagement du territoire visant à rééquilibrer le développement entre le littoral et l'intérieur. Dans la ville de Tiaret, la restructuration de l'espace se caractérise par une ségrégation sociale et physique de plus en plus prononcée. Toutefois, si l'industrie modifie et exploite à son avantage l'environnement d'accueil, elle subit en retour les contraintes liées aux lacunes de cet environnement. L'autonomie du développement industriel a créé de sérieuses tensions et des obstacles dans les activités économiques régionales, notamment dans l'agriculture.

Une autre recherche réalisée par Benramdane (2002) porte sur l'histoire et les enjeux de dénomination de la place rouge de Tiaret. L'auteur explore tout d'abord l'histoire de cette place, remontant aux origines de la ville elle-même. Cette recherche offre une analyse approfondie de l'histoire et des enjeux entourant la dénomination de cette place et met en évidence les différentes dimensions politiques, sociales et culturelles dans ce processus de dénomination de ce lieu symbolique.

Bendjelid (2010) explique le rôle des décideurs dans la fabrique des villes algériennes, il prend comme exemple, l'étalement rapide de la ville de Tiaret par la programmation de deux ZHUN et il pose la problématique du paysage urbain produit.

Meziani et Otmane (2022) mettent l'accent sur le rôle de commandement de la ville de Tiaret dans la zone du Sersou et sur l'expansion de son réseau urbain en lien avec la croissance démographique et le développement à la fois industriel et agricole. Par la suite, Meziani (2022) met en évidence le rôle de Tiaret dans le réseau d'agglomérations national et local et explique les enjeux complexes auxquels sont confrontée la ville et sa région et souligne l'importance d'une approche intégrée pour promouvoir un développement durable et équilibré.

À une échelle plus globale, plusieurs travaux en Algérie ont étudié la structure urbaine, nous citons entre autres celle de Taïeb (1971) portant sur l'évolution de la structure et la configuration urbaine d'Alger dans le contexte des pays en voie de développement, elle a fait appel à une analyse multi-facteurs. On peut également mentionner l'étude portant sur la structure et l'organisation de l'espace menée par Kateb (2003) en analysant la population, l'organisation de l'espace et la structure du réseau urbain en Algérie. Belguidoum (2008) traite dans une autre recherche l'évolution des zones urbaines en Algérie dans lequel il évoque la complexité de leur appréhension formelle ou morphologique. La nature en constante évolution des villes algériennes, avec le mélange d'éléments divers et mal intégrés, obéit à des principes fondamentaux qui se révèlent à travers l'analyse des cadres sociétaux et des groupes sociaux qui interagissent au sein de ces espaces.

À une échelle plus fine de l'analyse, Belguidoum (2021 et 2018) explique l'impact du commerce transnational sur l'émergence des centralités commerciales et sur les transformations urbaines en Algérie. Le rôle prégnant du commerce c'est affirmé davantage commerce dans l'organisation et le fonctionnement des villes algériennes (Otmane et al., 2023 ; Bouhali, 2020, 2018 et 2015 ; Belguidoum et Boudinar, 2015).

Aussi dans le cadre des travaux liée à la structure urbaine des villes algériennes, on peut mentionner le travail de Bendjelid (1998) sur le phénomène de la fragmentation de l'habitat légal et illégal dans la banlieue proche d'Oran est étudié ses causes.

Dans un contexte similaire, la recherche menée par Belguidoum et Mouaziz (2010) se concentre sur l'urbain informel et les paradoxes de la ville algérienne, en mettant l'accent sur les politiques urbaines et la légitimité sociale.

Belouadi 2016, traite longuement dans sa thèse de doctorat le développement spatial, la physionomie et les modalités de fonctionnement de la ville Saida. Il a identifié les caractéristiques morphologiques des différents quartiers produits et expliqué le fonctionnement urbain à travers l'étude des activités et des fonctions responsables de la dynamique et de l'organisation urbaines.

Un exemple d'étude a été présenté par Yamani et Brahim (2009) pour analyser la dynamique urbaine de la ville de Mostaganem et mettre en évidence le processus de développement et de restructuration de ses entités urbaines. Yamani a également traité avec Trache (2020) le contournement des instruments d'urbanisme dans le processus de l'urbanisation de l'agglomération mostaganémoise.

En abordant l'approche fonctionnaliste mise en œuvre par les ZHUN, Mebirouk, Zeghiche et Boukhemis (2005) mettent l'accent sur l'appropriation de l'espace public par adaptation ou par contournement des normes dans les ensembles collectifs et elles évoquent la disparition de la notion de l'ilot et de l'animation de la rue dans les ensembles collectifs à Annaba.

Ainsi, nous inscrivons dans ce courant de recherche pour caractériser et analyser l'organisation, la structure et le fonctionnement d'une ville intermédiaire, Tiaret. Au vu de sa taille, Tiaret a évolué dans un contexte similaire à la majorité des villes algériennes de la même taille et du même rang étant donné que les décisions pour fabriquer la ville viennent d'en haut, du pouvoir central. Mais, elle a des particularités de par son histoire et son contexte local.

## **Conclusion**

Le changement de la structure spatiale urbaine des villes et de leur région représente un thème majeur des études urbaines, il a longtemps fait l'objet de recherches académiques multidisciplinaires. La structure spatiale urbaine est en effet un concept qui couvre différentes échelles, elle est utilisée en termes morphologiques et fonctionnels pour décrire la configuration spatiale et les liens entre les différents nœuds d'activité au sein d'une zone urbaine ou d'une ville-région. Malgré la richesse de la littérature, il n'y a pas de consensus sur la définition, l'approche, la méthodologie et les indicateurs de la structure spatiale urbaine ; le sujet dépend fortement du contexte. Cependant, la structure spatiale des villes est plus ou moins le reflet de leur fonction.

En théorie, il pourrait exister quatre types de structure spatiale urbaine : polycentrique et dispersée ; polycentrique et compacte, monocentrique et dispersée, et monocentrique et compacte. L'interrelation entre les éléments urbains et leur intégration dans une entité fonctionnelle est l'essence même de la structure spatiale urbaine.

Dans la recherche urbaine, la structure spatiale urbaine est fortement liée à la fonction urbaine qui fait référence à l'interaction des personnes et des activités. Ainsi, la répartition des activités humaines entraîne un processus de transformation de la structure spatiale urbaine.

La structure spatiale des villes comme outil d'analyse explique la répartition de la population et de l'emploi dans l'espace et dans le temps. Lorsque ce phénomène se concentre dans un centre, il est dit monocentrique alors qu'au-delà, il semble être polycentrique, disperser ou éparpillé et donne lieu à de nouveaux modèles potentiels.

Pour compléter la compréhension de la structure spatiale urbaine, des études morphologiques peuvent être complétées par des caractéristiques fonctionnelles, tels que

les flux de marchandises et les services, les interactions entre les personnes et les infrastructures.

Ainsi, la structure urbaine spatiale est l’empreinte fonctionnelle des villes sur un espace identifié, ville, région, espace urbain ...etc.

**CHAPITRE 2**

***ORGANISATION SPATIALE URBAINE PRE COLONIALE***

***ET COLONIALE FONDATRICE DE L'ACTUELLE TIARET***

## **Introduction**

Pour Vidal de la Blache, le milieu physique et l'histoire expliquent toujours l'aspect de la cité. L'Afrique du Nord est le berceau de multiples civilisations qui ont fondé au fil des siècles des villes historiques défensives entre autre. L'Algérie est l'un de ces pays qui a connu une installation importante des villes qui remontent aux temps romain, arabo-islamique, ottomans et colonial. Ces stations historiques ont contribué à la formation de nombreuses villes d'aujourd'hui, chaque période de leur histoire se distingue par un paysage urbain particulier et une structure spatiale spécifique.

À l'instar des autres villes algériennes qui ont eu le privilège d'être des capitales de nombreuses dynasties : dans l'antiquité, Siga (près de Beni-Saf) dans le royaume Massæssyle, Cirta (Constantine) dans le royaume Massyle, Cæsarea (Cherchell) dans la Mauritanie césarienne, Tlemcen dans le royaume des Zianides, Tiaret ou Tingartia sous son ancienne appellation romaine ou Tahârt la capitale du royaume kharidjite des Rustumides est une ancienne cité dans le Maghreb central. Elle a été investie par la suite par la colonisation française, la plus marquante sur le plan urbanistique, elle a laissé une empreinte perceptible sur l'espace et a joué un rôle important dans l'actuelle ville.

Ainsi, ce chapitre consiste à mettre en lumière les traces et le poids de l'histoire sur l'espace urbain de Tiaret et analyser les logiques de transformation et de sédimentation des composantes urbaines. Il étudie la structure urbaine postindépendance et son évolution.

### **I. Impact du facteur naturel sur la structuration de la ville : influence et contrainte du site**

La ville est à la fois le résultat d'interaction de plusieurs facteurs et la production directe des conditions géographiques. « *Dans sa morphologie comme dans ses fonctions, une ville est le produit des conditions géographiques locales et régionales. Mais elle est bien autre chose encore : œuvre humaine, elle est le reflet et le fruit des civilisations. Son paysage comme ses*

*activités témoignent des acquis culturels propres aux groupements humains qui s'y sont succédés et qui l'ont bâtie » (Monbeig, 1953).*

Située aux portes d'un large espace aride, la steppe et le Sahara, Tiaret est la capitale des Hauts plateaux ouest de l'Algérie, elle est implantée sur un site stratégique par excellence qui constitue un atout indéniable pour commander un vaste territoire. La ville de Tiaret s'implante en situation de « balcon », rayonne sur un espace qui va bien au-delà de ses limites administratives de wilaya. En effet, l'espace wilayal ouvert au sud, présente une multitude de caractéristiques tant sur le plan géographique que fonctionnel.

Le facteur primordial dont dépend la structure urbaine est le site, le cadre physique du lieu où est née la ville : géologie, relief, climat, hydrologie ... etc. L'aspect défensif d'en jouit Tiaret a été pris comme paramètre pour l'installation coloniale française.

De par sa position stratégique au contact de l'Atlas tellien et les Hautes plaines, Tiaret est devenue une porte incontestable et un passage obligé pour plusieurs régions d'Algérie, et d'être un carrefour des échanges commerciaux. Elle se situe à l'extrémité sud du massif de l'Ouarsenis, sur le col du Djebel Guezoul qui domine les Hautes plaines de Trézel (Sougueur actuellement) et du Sersou.

La partie nord de la ville est construite sur un terrain vallonné et rocheux présentant de fortes pentes et accidenté par endroits, les versants sud du Djebel Guezoul, tandis que la partie sud présente une topographie assez simple, faisant partie de la plaine du Sersou qui a favorisé une urbanisation extensive au détriment des terres agricoles riches. Au nord-ouest et au nord de la ville, les versants sont occupés par un couvert végétal composé de maquis et de forêt faisant barrière à l'urbanisation et offrant un écran verdoyant qui agrément le paysage urbain.

Le site sur lequel est implantée Tiaret, mis à part sa morphologie et sa texture rocheuse, présente différentes contraintes qui ont affecté l'étalement spatial de la ville.

À une échelle communale, Tiaret est en fait érigée sur deux entités physiques bien distinctes: au nord, le Djebel Guezoul, constitué par un alignement de collines d'altitude moyenne de 1000 m (le point culminant est à 1200 m). Les sommets assez plats et érodés prennent une direction sud-ouest/nord-est dans la même orientation que les grandes chaînes montagneuses du pays. Le relief est d'aspect massif très accidenté, avec des versants raides et fortement entaillés par de profonds ravins, ses pentes sont supérieures à 20%. Cette zone

se caractérise également par de nombreux escarpements qui ont contraint la ville coloniale de s'organiser en gradins par endroits. Au sud, une zone déprimée d'altitude moyenne de 950 m qui se caractérise par une succession de cônes de déjection constituant la partie intermédiaire, au contact progressif entre la zone montagneuse au nord et la grande plaine céréalière plus au sud, le Sersou. Celui-ci est drainé par quelques cours d'eau intermittents, qui affluent sur le principal cours d'eau de la région, le Nahr Ouassel. En revanche, l'entité nord est drainé par l'oued Tolba qui scinde la ville en deux parties ; il rejoint Oued Mina plus au nord-ouest, l'un des principaux affluents de l'Oued Chélif.

### **I.1. Un cadre physique assez difficile à urbaniser**

Le relief de la commune s'atténue du nord au sud, les pentes supérieures à 25 % occupent un tiers des surfaces, le reste d'inclinaison grossière vers le sud-est en direction de Nahr Ouassel est caractérisé par une faible pente. Ces différentes caractéristiques topographiques expliquent la diversité dans l'utilisation et l'occupation des sols.

Le site de la ville de Tiaret est composé au nord (le massif montagneux du Djebel Guezoul) de sols très peu évolués et de faible profondeur ; les terres de moindre importance sont constituées essentiellement d'éléments grossiers (conglomérats, graviers), avec des affleurements d'épaisses croûtes calcaire-gréseuses, couvertes de végétation ligneuse généralement clairsemée, mais dense par endroit. Au sud, les terrains s'étendent sur des alluvions anciennes formées d'éléments plus fins (argiles, limons, sables) qui constituent des sols relativement bons à structure équilibrée et qui ont formé l'arrière-pays agricole de la ville. Le site renferme également des sols des bas-fonds, argileux non pierreux ou composés d'argile sablonneuse à marneuse avec des effleurements de roche par endroits.

### **I.2. La topographie, un élément clé dans structuration de la ville de Tiaret**

Les conditions topographiques ont joué un rôle déterminant dans le mode d'urbanisation de la ville et elles ont façonné en grande partie sa forme et sa structure. On distingue trois zones selon la pente dans le site de la ville de Tiaret :

La zone 1: elle concerne le nord et le nord-ouest de la ville, couverte par une végétation naturelle (forêt et maquis), son sol est très friable, constitué de sable ou d'argile sablonneuse, ses pentes varient entre 25% et 60%, représente la principale source d'apport

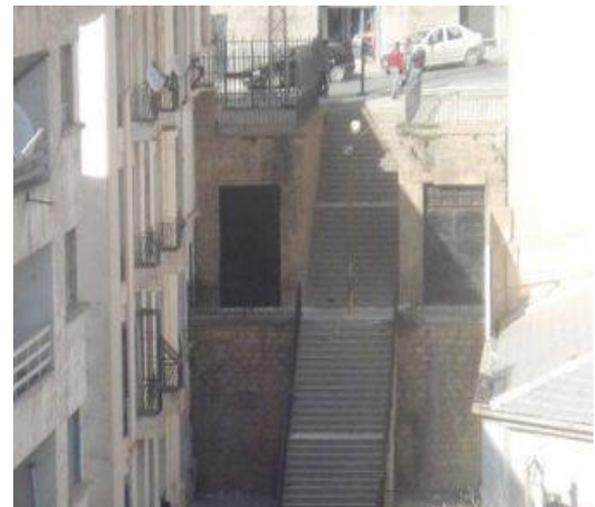
de sol en cas de crue, mais elle offre une bonne protection et assure un rôle écologique indéniable à la ville (figure n°5).

La zone 2 : elle couvre en majorité l'ancien tissu urbain (le noyau colonial), possède des pentes variant entre 5% et 10% qui peuvent atteindre parfois des maximums de 15% et plus. Le génie militaire français a profité de la particularité du site pour créer une structure urbaine aérée et exploiter la topographie contraignante pour mettre en valeur des productions architecturales exceptionnelles. L'aménagement en gradins basé sur le changement des niveaux a été utilisé, où le nombre des étages augmente à chaque fois on descend d'altitude. Ce dernier a créé une certaine perception visuelle, par exemple à côté de l'hôtel Tagdempt au centre-ville, la création des niveaux (la rue Bégaud R+1 et la rue Cambon R +2) et l'aménagement des escaliers pour surmonter les dénivelés de dizaine de mètres pour relier les deux rues sans cassé l'étendue spatiale des îlots ( figure n° 4 ).

La conception et l'aménagement de la voirie ont été aussi conditionnées par la topographie à titre d'exemple, le carrefour en forme « Y », succédé par une voie sous forme de « S » ont été conçus pour surmonter la contrainte topographique et desservir la cité Lombard ; la rue Ibn Badis où le tracé de la voie est en parallèle avec la topographie du lieu présente un autre cas d'adaptation à la morphologie du terrain. Partout dans l'ancien noyau colonial, on trouve cette harmonie dans l'aménagement et l'adaptation aux exigences du site contraignant.

**Figure n° 4 :** Aménagement en gradin (Centre-ville -Tiaret-)

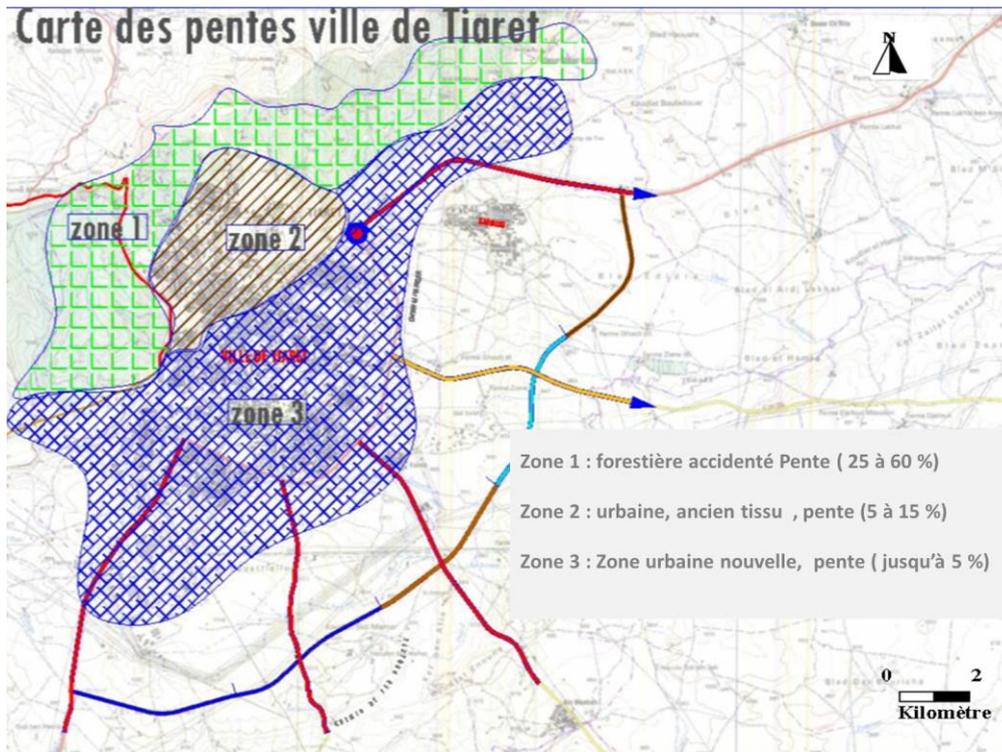




**Source :** Enquête de terrain, 2021

**La zone 3 :** représente les extensions de la ville après l'indépendance, plus étalée spatialement, ses pentes faibles avoisinent les 5 %, elle connaît d'un temps à l'autre des problèmes d'inondations dans sa partie sud-est ( Lotissements Teffah, Rahma et CNEP, cité 405 logements) (figure n°6).

Figure n° 5 : Carte des pentes de la ville de Tiaret

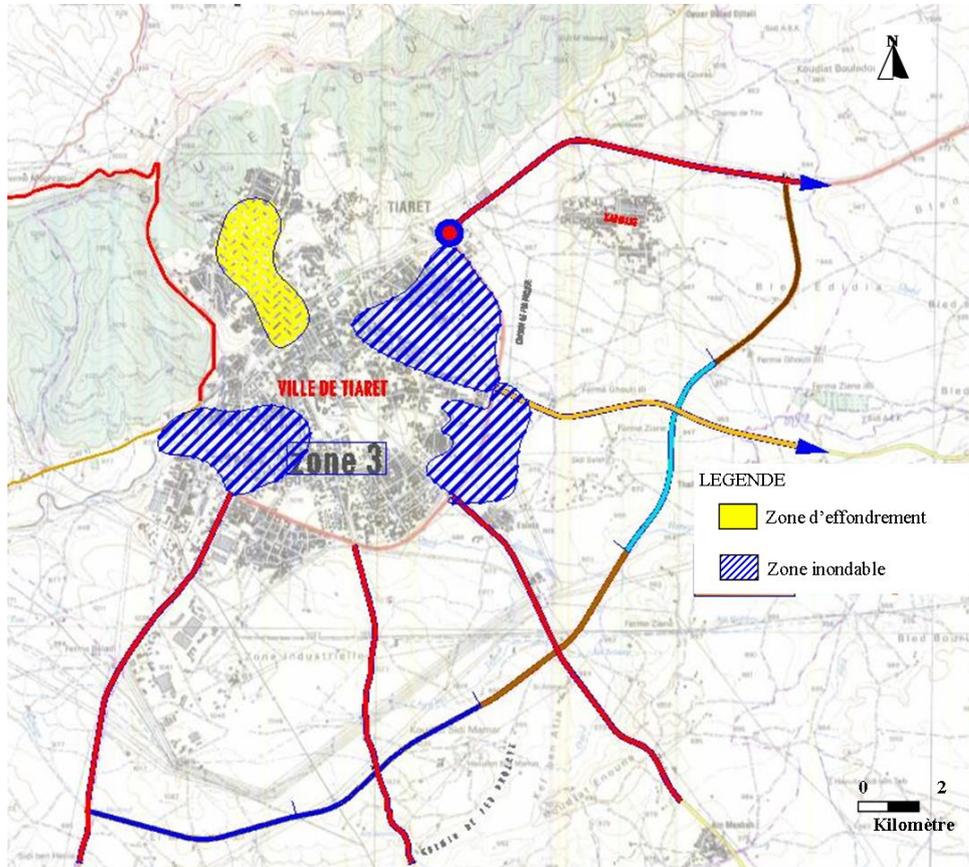


Source : URBATIA, 2019.

### I.3. La forêt : une barrière contre l'artificialisation des sols

La couverture forestière s'étend sur une superficie de 2342 ha soit 19% de la superficie totale de la commune de Tiaret. Constitué principalement de pin d'Alep, de chêne vert et de chêne-liège, ce patrimoine forestier se localise principalement au nord de la commune en étroit contact avec le tissu urbain de la ville, qui exclut toute possibilité d'extension vers le nord et le nord-est. En dépit des dégradations (constructions illicites, extraction de pierre et sable, coupe de bois illicites...etc.) causées par la proximité urbaine, cette forêt constitue un poumon pour les habitants, offre une entrée splendide à la ville du côté nord via la RN23 et abrite le parc d'attraction, une destination privilégiée des familles.

Figure n° 6: Les zones urbanisées à risque naturel



Source : URBATIA, 2019

## II. Organisation précoloniale de l'espace urbain

Les villes ont une histoire riche, leur évolution et leur héritage culturel sont profondément ancrés dans les structures et leurs tissus urbains. Lorsqu'une période atteint son apogée en termes d'aménagement urbain, de rues, de parcelles et de bâtiments, une nouvelle période prend le relais et la zone construite devient le résultat cumulé du développement de la ville, tant sur le plan fonctionnel que sur le plan organisationnel. Ainsi le schéma d'occupation est en constante évolution et d'adaptation.

## **II. 1. La préhistoire de Tiaret, la naissance de « l'entité » urbaine**

Depuis l'antiquité, la ville de Tiaret représente un carrefour, « *dans la région de Tiaret, l'homme a fait son apparition dès la plus haute antiquité, il y a laissé des vestiges très abondants depuis le paléolithique inférieur jusqu'au néolithique et même jusqu'à l'époque du cuivre et du bronze ...Les recherches les plus conséquentes eurent lieu après la deuxième guerre mondiale. Effectivement, la région de Tiaret s'avéra' d'une extraordinaire richesse, plusieurs sites et gravures rupestres ont été découvertes* » (Belkhouj, 1998).

À 25 km environ de la ville actuelle, le village de Waldeck-Rousseau, devenu aujourd'hui Sidi Hosni, est connu pour la présence d'une riche station préhistorique d'un très grand intérêt sur son territoire ou dans ses environs immédiats (douar Ouled Lakred), découverte au cours des recherches des vestiges, « *décharge et rustiques constructions* », que la céramique permet de faire remonter à une époque antérieure à la domination de Rome. Ces vestiges se situent sur le Kef Smaar qui limite au sud la vallée de l'oued Tiguiguest (Cadenat, 1972).

En 1951, le docteur Roger de Bayle des Hermenes avait fait connaître une série de neuf stations préhistoriques de la région de Tiaret. Par la suite, l'outillage de plusieurs de ces gisements a été étudié, donnant ainsi une description complète de l'ensemble des récoltes. Il est considéré que la région de Tiaret est l'une des plus riches de l'Afrique du Nord, les mouvements de populations venant de l'Est, du Sud et certainement du Nord donnent un complexe préhistorique et un mélange d'influences qui ne sont pas encore bien connus malgré les travaux récents de plusieurs préhistoriens (BAYLE et HERMENS, 1964).

## **II.2. La fondation de la ville romaine "TINGARTIA"**

L'analyse de processus de la production de la ville dans cette période revêt l'intérêt de connaître le premier noyau d'édification de la ville.

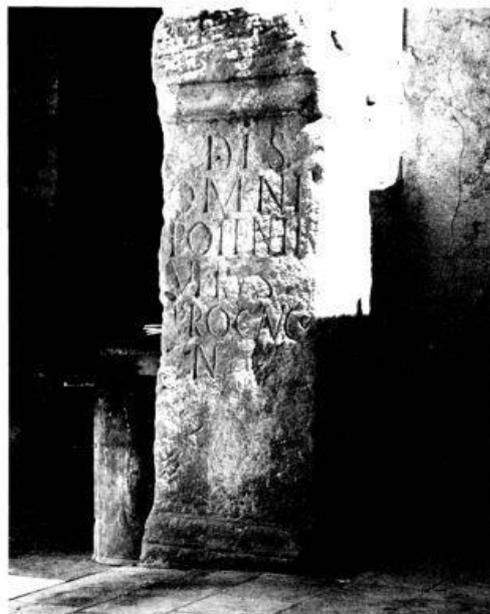
Sur le col du Djebel Guezzoul, les Romains, qui vont étendre leur domination à toute l'Afrique du Nord, construisirent une citadelle qui fait partie du "limes", cette ligne de fortification qui protège les terres cultivées du Tell et des Hautes plaines contre les nomades du Sud.

Les Romains furent les premiers à injecter leur empreinte urbaine sur cette région depuis le troisième siècle de notre ère, il s'agit d'une construction caractérisée par une forteresse qu'ils appelèrent Tingartia, qui fut implantée sur un site défensif très élevé ayant une situation géographique exceptionnelle et réexploité pour des raisons stratégiques par le colonisateur français afin de créer une base militaire pour contrôler l'intérieur du pays (Cadenat, 1979).

Tingartia, il semble bien qu'il s'agisse d'un toponyme berbère latinisé qui signifie campement et garder, lieu fortifié, en référence à un possible village berbère, près duquel le fort romain a été construit (Benramdane, 2005). La première inscription spatiale la plus vigoureuse appliquée dans la ville a été créée sous la forme d'un fort rectangulaire de 80 m de long et environ 50 m de large, flanqué de bastions carrés aux angles et aux portes. Aujourd'hui, ce fort héberge l'école militaire de transmission (Figure n° 7).

Une dédicace aux Dieux tous Puissants (Diisomnipotentibus) se trouve à Tiaret (quartier la Redoute), elle fut gravée sur un bloc de grès dur de 1,77 m de haut et 0,48 m de large par le Procurateur Verus en 211. Elle est ainsi conçue : D(i)IS | OMNI | POTENTI(bus) | IVERVS | PROC(urator) AVG(ustorum) | N(ostorum) (Cadenat, 1988).

**Figure n° 7 :** Tiaret, invocation « aux dieux tous puissants » par le procurateur Verus



**Source :** Cadenat, P. (1979). Chapiteaux tardifs du limès de Maurétanie Césarienne dans la région de Tiaret. *Antiquités africaines*, 14(1), 247-260

Cette civilisation se fut réorganisée pour se porter un peu au nord de Tiaret. Un poste militaire fit grâce à la salubrité du climat, à la richesse du sol et à sa situation géographique exceptionnelle, cette agglomération ne cessant de grandir déborde sa ceinture de remparts et s'étale largement, comme aujourd'hui, sur les pentes sud-est du Djebel Guezoul (1375 mètres d'altitude). La première implantation romaine était choisie dans le site le plus haut de la cité Tingartia (figure n°8). Un site choisi où la fonction défensive des villes à jouer un rôle très important à ce moment-là. Cela s'explique par l'enceinte au « dispositif fortifié associant remparts » (Rebuffat, (1974). À cette époque, la cité a joué une fonction défensive, par la suite, au temps de la colonisation française, un poste militaire fut créé sur ces ruines romaines, la redoute.

Le problème pour l'actuelle ville de Tiaret qui est construite sur les vestiges d'une ancienne cité romaine, Tingartia, sur ce même emplacement, se trouvent des traces d'une ancienne ville byzantine qui elle-même serait construite sur les ruines de la vieille Tihert. En effet, faut-il le préciser, Tihert la neuve, fondée par Abderrahmane Ibn Rostoum, se trouve à 10 km à l'ouest de l'actuelle ville de Tiaret, à Tagdempt la capitale de l'Emir Abdelkader, mais que reste-t-il de Tingartia, la ville romaine ? Rien, ou presque rien (Belkhoudja). Les vicissitudes du temps ont altéré le site et la colonisation a achevé le reste. Tiaret et sa région connurent alors, vers 200 après JC, une ère de prospérité grâce à l'huile et au blé du Sersou où la cité prit une fonction agricole, celle-ci devint le facteur des concentrations humaines par excellence<sup>1</sup>.

Au début du Vème siècle après JC, l'Empire Romain d'Afrique s'effondra ; des princes berbères latinisés créèrent dans la région des royaumes dont celui dit de Tiaret ou des Djedars, un nom donné plus tard par les Arabes à leurs tombeaux princiers qui se trouvent à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest de la ville, la région de Frenda.

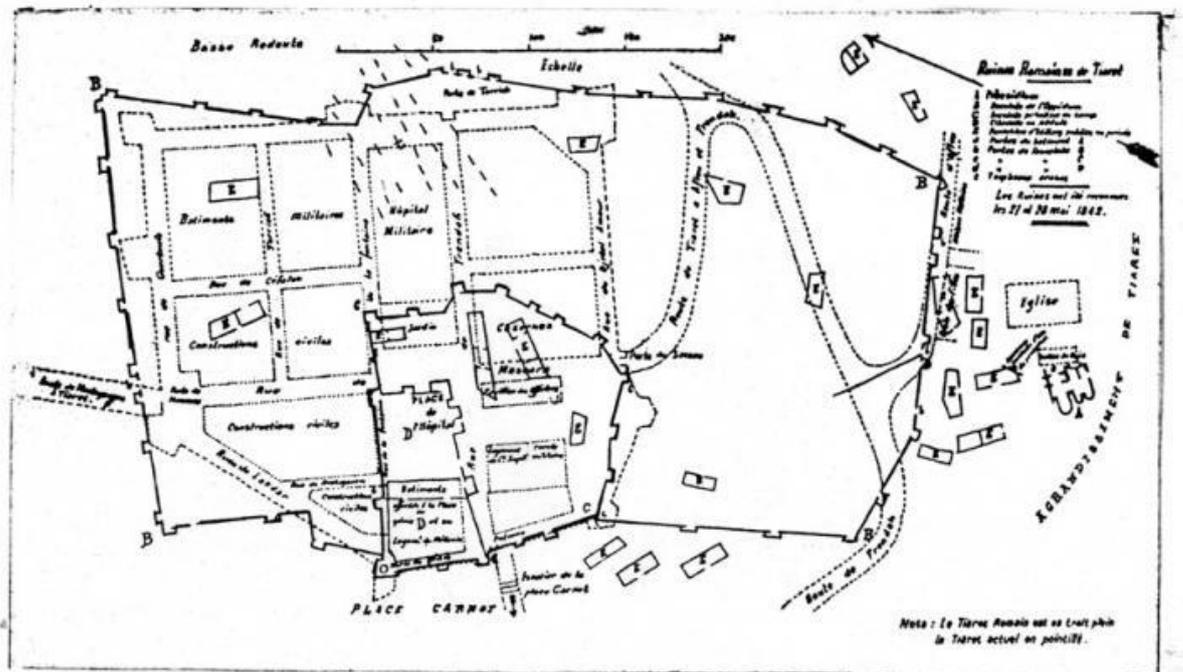
*« Les anciens Tiaretis se rappellent encore il y a 30 ou 40 ans des pierres romaines sur lesquelles on pouvait lire des inscriptions latines qui parsemaient le quartier central (place de l'ancienne église, bâtiment des ponts et chaussées, l'escalier qui débouche sur le boulevard Ibn Badis), tout a complètement disparu »* (Belkhoudja). Tingartia a joué certainement un rôle important dans l'histoire de l'Afrique du nord, ses derniers vestiges disparaîtront à jamais sous les coups de pioche de la colonisation qui fonda d'abord un centre fort pour des raisons stratégiques, avant de créer un centre de

---

<sup>1</sup><https://urbanismeamenagementfiscalite.wordpress.com/histoire/lantiquite/>

colonisation qui permettrait par la suite aux nouveaux arrivants de mettre la main sur de grands espaces agricoles, leurs grandes fermes qui parsèment le Sersou et le haut Mina en témoignent.

Figure n° 8: La ville Romaine et la Redoute actuelle en 1900



TIARET : la ville romaine et la Redoute actuelle  
(Bul. de la Soc. de Géographie et d'Archéologie  
de la Province d'Oran, t.XX, 1900, p.46)

Copyright © 2014, www.tiaret.biz

Source : <http://TiaretSkyrok>

**Figure n° 9:** Une rue de la Redoute - Tiaret-



**Figure n° 10:** Porte de la Redoute –Tiaret-



Source : Studio de photographie Mokhtari Tiaret

### **II. 3. L'époque arabo-musulmane, naissance graduelle de la ville Rustumide, Tahert**

À l'arrivée des Arabes, « on a assisté en Afrique du Nord à un bouleversement historique et, par voie de conséquence, à une profonde transformation des usages onomastiques locaux. Tihart / Tahert, telle que le mentionnent les auteurs du haut Moyen Age, apparaît dès lors comme un lieu privilégié à étudier, étant donné que les premiers musulmans jetèrent leur dévolu sur cette région et implantèrent en 761 (144 de l'hégire) le premier royaume musulman au Maghreb central » (Benramdane, 2005).

En 716, Abderahmane Ibn Rostom, un missionnaire kharidjite d'origine persane, quitta Kairouan pour fonder Tahert / Tihert, située à 10 km à l'ouest de Tingartia. À cette époque, la ville romaine actuelle de Tiaret était connue sous le nom de Tihert l'ancienne, tandis que Tahârt la neuve devint la capitale du royaume le plus important du Maghreb. Elle exerçait une influence sur l'ouest et le sud de l'Algérie, le sud de la Tunisie et le nord de la Tripolitaine, représentant ainsi l'idéal politico-religieux des kharidjites modérés..

Tiaret, anciennement connue sous le nom de Tihert, a rapidement surpassé Tiaret en termes de prospérité. Selon El Muqaddasi, cette ville florissante était réputée pour ses produits agricoles de qualité, son commerce florissant avec l'Afrique et ses remarquables constructions. De plus, Tahârt était également renommée pour son amour de la connaissance, son intérêt pour les

problèmes théologiques et son degré de tolérance envers les autres communautés religieuses et ethniques qui s'étaient installées sur son territoire. (Benramdane, 2005)

D'un point de vue étymologique, Tihert ou Tahârt est un terme berbère qui signifie station ou résidence. Tihert pourrait également être une altération du mot arabe "tiar" (félin) qui a été transformé par la langue berbère en Tihert, désignant ainsi "la lionne".

La ville de Tihert fut, grâce à sa position géographique, un important carrefour de passage d'est en ouest et du sud au nord, et par là même Tihert est un vaste marché d'échanges qui attire des individus de différentes origines et confessions, et non seulement des pays musulmans. Des marchands fortunés d'Europe et d'Afrique noire s'y rendent pour développer leurs affaires, tandis que d'autres viennent en quête de savoir et de culture. En 761 le royaume du Tahârt s'étendait, jusqu'en Tripolitaine vers l'Est et aux confins de Mascara vers l'ouest, « *mais l'influence majeure, insiste Abdallah Laroui, « fut purement idéologique » Egyptiens, Persans, Irakiens, Soudanais, Chrétiens, Juifs...venaient à Tahârt étudier dans ses mosquées pour la notoriété intellectuelle de la cité et la sagesse de ses imams »* (Benramdane, 2005).

Surnommée la petite Irak, Tihert (Tagdempt) était donc un centre intellectuel de renommée, ornée de mosquées, de luxueuses demeures et devenait en même temps un important marché. Son apogée fut atteint vers le milieu du IXe siècle (Lewicki, 1962). Ainsi, la ville tomba en décadence peu à peu après les attaques des Fatimides en 909 (296 de l'Hégire). Sur les ruines de celle-ci L'Émir Abdelkader fonda sa capitale après son départ de Mascara.

**Figure n° 11:** Tiaret – ruines de Tagdempt



**Source :** [https://www.google.com/search?sca\\_esv=a691801792404b30&sxsrf=ACQVn0-LYjNAooRH9v0d8onZ-](https://www.google.com/search?sca_esv=a691801792404b30&sxsrf=ACQVn0-LYjNAooRH9v0d8onZ-)

### **III. Une urbanisation coloniale selon une structure urbaine orthogonale 1841 - 1962**

« *L'ensemble des actions des hommes dans l'espace, consistant simultanément à lui donner des configurations spatiales matérielles et des significations* » (Lefebvre, 1970). Cette période correspond au processus de construction du premier noyau de la ville de Tiaret qui s'est développé selon une structure orthogonale définie par les paramètres du site naturel contraignant et le tracé des remparts. Cette configuration a tracé les contours de ce noyau urbain et les tendances des extensions et d'organisation future de la ville. Un tracé « qui représente, depuis l'Antiquité, le schéma géométrique le plus fréquemment utilisé pour l'organisation des territoires colonisés » (Malverti, 1997).

La période coloniale a marqué le début de la création de l'actuelle ville de Tiaret. Le tissu colonial représente la partie la plus perceptible de la structure urbaine actuelle de la ville. Cette période significative de l'histoire a été illustrée par un patrimoine colonial français très important qui constitue aujourd'hui le plus ancien noyau de la ville, et le centre de référence de celle-ci. Cette époque a laissé ses propres traces qui sont connues dans le paysage et se

réfèrent à la ville européenne, caractérisée par une urbanisation moderne complètement extravertie soutenue par des activités économiques (Santos, 1971).

Avec un principe de base de la structure urbaine de l'îlot haussmannien matérialisé par des parcelles perpendiculaires à la rue, la ligne de partage à l'intérieur de l'îlot est la bissectrice de l'angle formé par les rues, parcelles moyennes, pas de parcelle profondes ni étirées en façade. Les parcelles ainsi définies sont bâties et organisées autour d'une cours pour assurer l'ensoleillement et l'aération.

La fondation de Tiaret moderne était décidée grâce à la politique du général Lamoricière en 1843. Sous son autorité, la colonisation française arrivée dans le pays et décida de créer un poste militaire avancé, la "Redoute", un premier noyau qui se transforma petit à petit en un petit centre de peuplement qui signa un premier acte d'urbanisation dans la ville. La présence coloniale est marquée par trois étapes importantes qui ont contribué à l'urbanisation de la ville de Tiaret par la suite : la reconstruction de la ville sur elle-même, sur le site antique choisi par les Romains, Tingartia, le franchissement des limites des remparts et l'extension spatiale de la ville. (Chaouche, 2013).

### **III. 1. Urbanisation d'affirmation défensive : La reconstruction de la ville sur elle-même 1841-1870**

L'implantation du tissu colonial s'est faite soit en le superposant à l'ancien tissu (médiina ou ksar) comme c'est le cas de Constantine, Alger ou Touggourt, soit en lui juxtaposant (cas d'Oran et Annaba), soit en le séparant de lui, duplication ; le cas de Mila et Ouargl (Chaouche, 2013), alors qu'à Tiaret, elle a complètement rasée les ruines existantes en 1841.

La première phase d'urbanisation coloniale est l'œuvre des militaires qui consistait à édifier des redoutes, des villes et bordj fortifiés selon le système Vauban. « *Le caractère militaire de la colonisation, pendant tout le 19<sup>e</sup> siècle, a donné au corps du Génie militaire de l'Armée d'Afrique un rôle de premier plan dans l'établissement des plans de villes...* » (Saïdouni, 2000). Les premières interventions sur la ville relevaient de l'urbanisme militaire qui se caractérise par une conception destructrice, il a commencé par la création d'un poste militaire avancé appelé aujourd'hui " la Redoute " ( figure n° 15), une citadelle entourée de remparts d'une hauteur de 5 à 6 mètres, pourvus de bons flanquements des glacis qui permettait le contrôle des tribus de la région ( figure n° 13 et 14) .

La Redoute est une place quadrangulaire percée de deux portes monumentales (la porte de Sersou et la porte de Mostaganem) (Belouadi, 2005). Cette action a été réalisée sans perdre de temps, dans l'année même de la prise de possession de la ville. Les militaires ont construit en maçonnerie un casernement pour 84 hommes et 6 officiers, un hôpital de 80 lits et un magasin de campement.

Puis, avec l'arrivée de plus en plus importante de colons, il y a eu l'apparition de ce que l'on appelle actuellement l'ancien Tiaret. Il est le point de référence de ce développement urbain qui a conditionné et marqué la croissance semi-radioconcentrique de la ville, est caractérisé par un tissu urbain dont l'îlot traditionnel, la rue et la place constituent les éléments déterminants de la composition urbaine. Ce noyau se présente comme un ensemble de parcelles délimitées par les rues, il est caractérisé par la continuité et l'opposition de ses façades.

L'intervention coloniale sur la ville a été l'œuvre du pouvoir militaire qui décide et du génie militaire qui exécute. Cette intervention se distingue par une architecture "néoclassique", généralement l'architecture officielle de l'Empire français, donnant un aspect monumental aux édifices publics, avec le développement du confort urbain pour les colons, basé sur l'esthétique, l'hygiène et l'agrément, tout en maintenant la ségrégation raciale entre les Autochtones et les Européens.

À cette époque une nouvelle ville moderne va être construite en bas de la redoute, vers la plaine, sa forme qui était sculptée premièrement par l'effet de l'ouverture des axes routiers et des voies carrossables.

**Figure n° 13** : Les Glacis et la Redoute –Tiaret-



**Figure n° 14** : La grande rue de la citadelle -



Source : <http://TiaretSkyrok>

**Figure n°15** : La redoute - muraille romaine-



Source : [www.tiaret-14skyblog.com](http://www.tiaret-14skyblog.com)

### **III.2.L'urbanisation hors remparts (1870-1943)**

L'installation militaire et l'arrivée des nouveaux colons sur le territoire ont provoqué une augmentation des besoins en logement et infrastructure, par conséquent la ville s'est développée en contrebas de la Redoute hors remparts en construisant une église, des bâtiments administratifs et des maisons. Après la disparition graduelle des remparts, c'est la période de la construction du noyau de la ville, où la surface du tissu urbain a atteint 375 hectares environ.

Au contact de ce noyau à caractère urbain européen, d'autres quartiers, comme le village « nègre » de structure urbaine traditionnelle, a été construit par les indigènes. L'objectif de l'urbanisation coloniale dans cette période était le développement du confort urbain pour les colonisateurs, cela mène à une nouvelle forme urbaine aux bâtiments haussmanniens fondée sur le tracé rigoureux des parcelles, l'esthétique, l'hygiène, l'agrément et l'importance accordée au développement des espaces publics à courte distance, l'exemple de la place Carnot et la place Loubet.

Cette urbanisation coloniale se distingue par une morphologie urbaine reposant sur un tissu de construction semi-continue caractérisé par une architecture monumentale, avec des façades

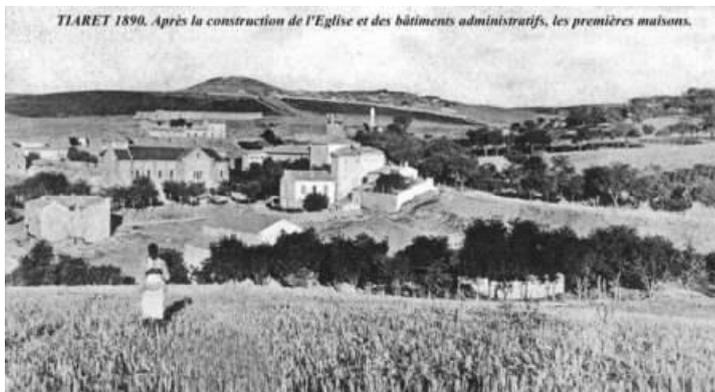
révélatrices d'une stratification sociale, le tout inscrit dans une organisation alignée le long des rues et des espaces ouverts tels que les jardins et les placettes.

L'aménagement urbain mené pour produire une conception urbaine distinguée et architecturale en profitant de la topographie du site et la mettre en valeur.

Le génie militaire a profité des caractéristiques particulières du site pour créer un espace urbain qui découle d'une architecture classicisante française de style néoclassique (Chaouche, 2013).

La ville coloniale est effectivement organisée selon un modèle européen traditionnel, avec des bâtiments semi-continus de densité moyenne ; de petites maisons et des équipements administratifs ou de petits immeubles bordant les rues urbaines. Bien que la majorité des bâtiments du centre-ville de Tiaret remontent aux années 1900-1907 et qu'il y ait eu une légère évolution jusqu'à une date récente.

**Figure n° 16:** Tiaret en 1890 après la construction de l'église, des bâtiments administratifs et des premières maisons



Source : [www.tiaretbiz](http://www.tiaretbiz)

### **III.2.1.L'ouverture de l'espace urbain à la faveur des axes routiers**

Cette phase fut caractérisée par une urbanisation plus ouverte, qui s'explique par une plus grande maîtrise de la situation des territoires avoisinants.

À cette époque, la ville a été conditionnée par le tracé stratégique des nouvelles voies de communication (Chaouche, 2013).

Ces axes relient la ville de Tiaret aux villes et aux villages avoisinants, pénètrent le tissu urbain et contribuent à son évolution et à son étirement vers l'extérieur. Ces voies d'ouverture sur le nord, le sud, l'est, l'ouest, le nord-ouest et le sud-est, excluent la possibilité d'extension vers le nord en raison de l'obstacle naturel qu'en constitue la forêt. Ces axes routiers ont fait de Tiaret une ville-carrefour et de fait, ils ont constitué des tracés de référence pour l'évolution urbaine future.

La ville fut structurée par un système de voirie convergente vers le centre-ville qui joue un rôle important de régulateur et de liaison urbaine, la création de ces axes était nécessaire afin d'assurer les échanges économiques.

Pour assurer les échanges économiques, en 1875, la première route stratégique a été créée du côté nord-ouest pour relier Tiaret à Mascara (Route 54) en passant par Sid Djilali Ben Amar (figure n° 18), absolument indispensable pour les échanges, et qui devait en même temps desservir. La deuxième route reliant Mostaganem à Tiaret via Relizane (Route 53) a été réalisée permettant l'accès à la ville depuis le Tell (figure n° 18). Une autre liaison Tiaret - Mostaganem par un chemin de fer à voie étroite de 197 km de long a été étudiée depuis 1875 et achevée en 1889. Ces axes ont désormais conditionné la structure urbaine de la ville et ils l'ont conduit de s'étendre vers le nord, l'est et l'ouest.

À la fin du XIXe siècle en allongeant les deux grandes routes précédentes : la route 53 vers Laghouat via Sougueur au sud et la route 54 pour joindre Tiaret-Frenda à Mascara et Saida à l'ouest et Alger en passant par Tissemsilt à l'est, Tiaret est devenue le nœud du réseau de communication du Sersou, ces réalisations ont été faites dans le but de subordonner la route au rail et de donner un arrière-pays au port de Mostaganem.

**Figure n° 17:** Vue générale de Tiaret en1910



Source : [www.tiaretbiz](http://www.tiaretbiz)

### **III.2.3. Les équipements publics, éléments de structuration de la ville coloniale**

Dans cette phase, la structure urbaine coloniale apparaît cohérente, la ville a été conçue pour répondre à des fonctions administratives et commerciales qui conduisent à un tissu urbain dominé par des bâtiments publics à caractère monumental. Ce développement urbain a donné naissance à un tissu urbain homogène en matière de proportion surfacique, une présence des équipements civils administratifs, financiers, culturels, commerciaux matérialisés par l'hôpital, deux écoles, l'église, le cinéma, poste et télégraphe, le marché central, le tribunal, la mairie.... et d'autres équipements : banques, quartier général de la police, marché couvert, fondouk, hôtel d'orient et des cités résidentielles. (figure n°18)

Chaque équipement est soigneusement placé afin d'assurer l'accomplissement de sa fonction spécifique (Safri, 2008). De nombreux édifices publics construits entre 1900 et 1930 reflètent dans leur construction une architecture combinée de style arabo-musulman et de style européen. Certains aspects de l'architecture régionale (coupes, tours, arcades, portiques) sont réinterprétés dans une nouvelle perspective afin de symboliser un colonisateur bienveillant et respectueux du patrimoine architectural local (Chaouche, 2013). Aussi, appelé style néo-mauresque qui protège et respecte l'identité des peuples autochtones, comme c'est le cas de la construction de " la Medersa".

Un plan orthogonal composé d'îlots polyfonctionnels et structuré par deux grands axes commerciaux (rue Bugeaud et rue Cambon) qui articulent une place emblématique, Carnot.

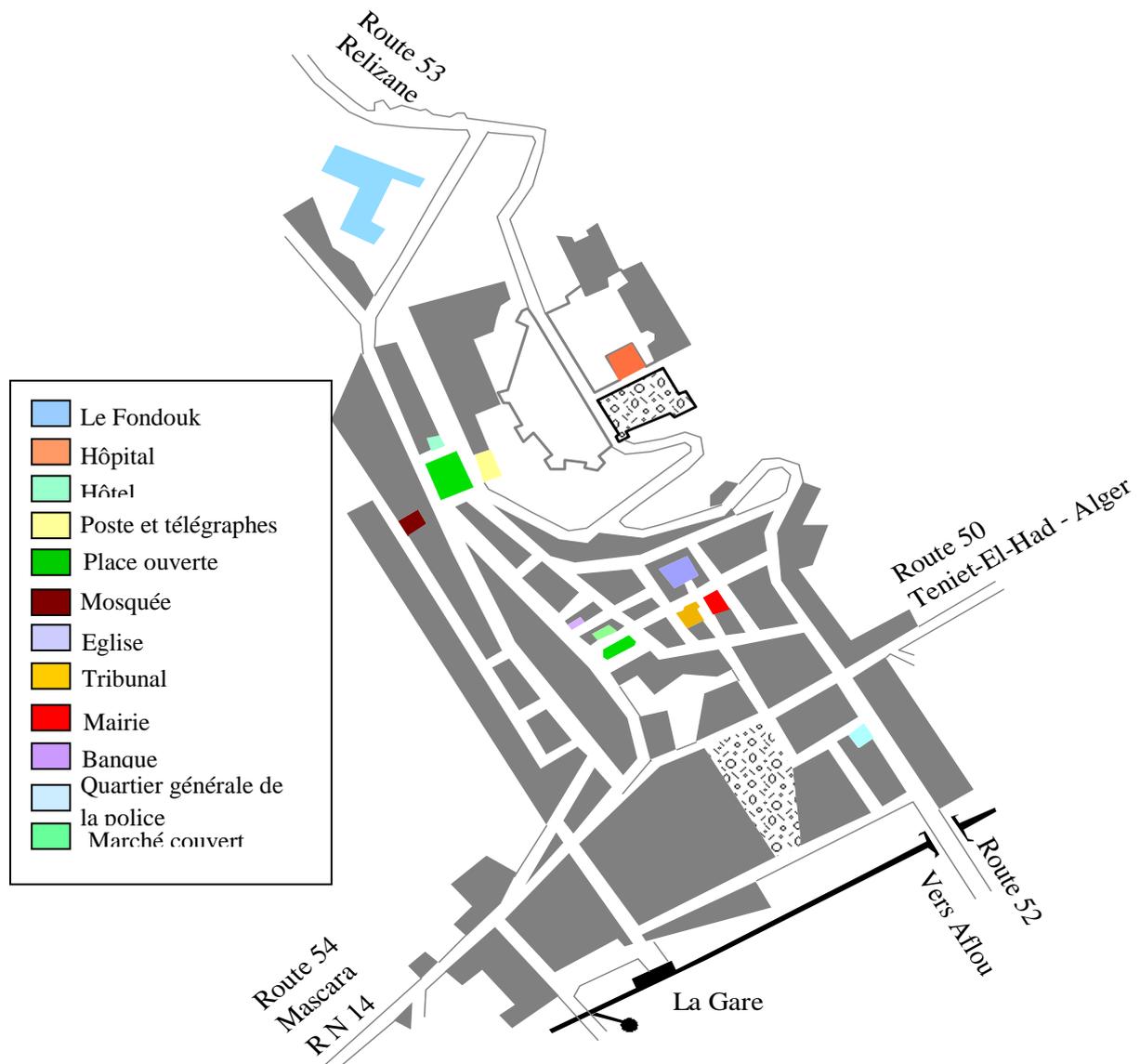
Tiaret a un arrière-pays agricole qui lui a permis de bénéficier des installations industrielles agro-alimentaires, l'implantation des moulins à proximité de la voie ferroviaire et des routes les plus importantes.

La ville possédait à cette période deux équipements à caractère commercial : un fondouk qui se localise au nord-ouest de la ville sur la route 53 reliant Relizane à Tiaret ( figure n°18), il s'appelle aussi dans quelque pays arabes un caravansérail, « hôtel et entrepôt des marchands », et a joué un rôle important dans la vie des habitants arabes. Il s'agit de grandes demeures disposées autour d'une cour centrale, avec des ateliers au rez-de-chaussée, des écuries pour les animaux et des chambres à l'étage destinées à accueillir les marchands et les voyageurs, c'est un lieu d'échanges entre artisans et les étrangers qui s'y rassemblaient (Bigon et & Sinou, 2013). Ce caravansérail reflète clairement le rôle régional de la ville dans le domaine économique, il permettait à 6570 « indigènes » environ d'y faire des affaires. Les transactions commerciales se développèrent considérablement ; en 1907 et 1911, la succursale de la banque d'Algérie a eu dix fois plus d'effets qu'auparavant.

Un marché couvert est un espace public spacieux et abrité, caractérisé par une structure métallique préfabriquée similaire à celles érigées en France, en Europe et dans les territoires colonisés à la fin du XIXe siècle, une époque marquée par le développement industriel du fer forgé, il se localise au centre de la ville en face de la place Lamoricière et représentait une place centrale de l'échange économique dans la ville. Ce marché couvert a continué à fonctionner après l'indépendance ; il fait actuellement l'objet d'une restauration.

Outre ces deux équipements, des lieux de concentration des activités commerciales et de services ont pris une forme linéaire concentrée le long des deux axes structurants : la rue Bugeaud et la rue Cambon. Ces axes ont joué un rôle majeur dans la structuration de la ville et ils l'ont toujours, même après une importante extension de la ville et l'apparition des centralités secondaires (Bekkouche et Otmane, 2022).

Figure n° 18 : Structure urbaine de Tiaret -1943-



Source : Algeria City Plans U.S. Army Map Service, 1942-1943

**Figure n°19 : Les équipements publics – Tiaret – 1870-1943**



Source : [www.tiaretbiz](http://www.tiaretbiz)

**Figure n° 20 :** L'axe commercial la rue Bugeaud – Tiaret- 1943



Source : [www.tiaretbiz](http://www.tiaretbiz)

### **III. 2.4. L'espace public créateur d'ambiance urbaine**

L'apparition des premiers espaces publics dans la ville de Tiaret date de la période coloniale, cette période se distingue par l'aération de son tissu et la présence d'esplanades et de jardins en ville. La place des Carnot, qui est la plus connue même à nos jours, elle se localise au cœur du centre-ville ; le jardin Bouscarin à la rue du marché arabe à côté du quartier de la Redoute, la place Gambetta à la rue des Girondins et la place Loubet au boulevard Albert Soller (figure n° 21). Il y avait un certain équilibre entre la population résidente et la surface des espaces de loisirs créés. Ces espaces donnent à la ville un caractère sympleque de la fonction première de sociabilité et d'interaction, favorisent la vie sociale, et ils répondent en mêmes temps aux aspects fonctionnels, culturels... grâce à leurs multiples fonctionnalités.

**Figure n° 21:** Les espace publics dans la période coloniale –Tiaret-



Jardin Bouscarin



La place Loubet



Place gambette



Place Carnot

Source : [www.tiaretbiz](http://www.tiaretbiz)

### **III.2.5. Peuplement et effets spatiaux de la ségrégation sociale, le développement des quartiers civils et indigènes**

Il apparaîtra dans la période coloniale ce qu'on appelle l'urbanisation ségrégative qui instaura plus tard « le dualisme urbain » et détermina une partie de l'organisation de la ville. Le centre était réservé aux colons (les Européens) ; la population algérienne était rejetée en périphérie plus éloignée vers les quartiers dit « d'indigènes » tel que le village Nègre, qui était construit

sous forme de bidonville pour regrouper les tribus des populations arabes venues de la campagne .

Ce genre de marginalisation sociale a eu un impact considérable sur l'organisation spatiale de la ville qui se reflétait clairement dans les types des logements. Pour le village nègre, « *il est rapporté que c'est une marque de péjoration à l'égard de tous les algériens colonisés puisque la formule existait dans d'autres localités* » (Bekkouche, 2005). Relevant du racisme dont a été victime le peuple noir, la formule se rattachait à la justification de l'esclavage. Et du statut colonial par une prétendue infériorité de nature<sup>1</sup>. Elle motivait ainsi l'exploitation de la population en tant que main d'œuvre gratuite et utilisable à volonté. Ce serait donc dans cet esprit que se comprendrait le mot Nègre affecté à ce village où on avait artificiellement groupé les musulmans algériens selon l'expression de René Lespès 1938.

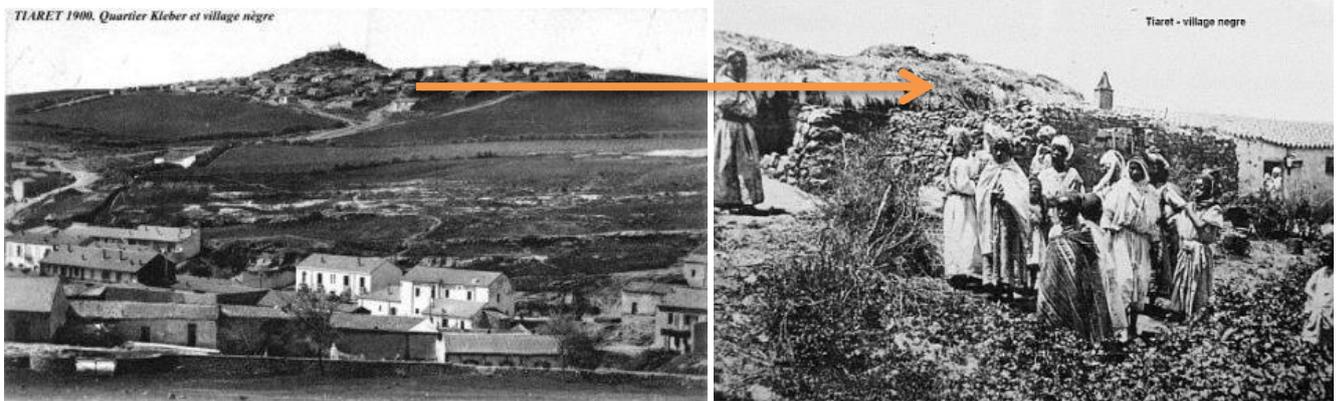
Le village nègre occupe la partie nord-ouest de la ville sur un terrain accidenté à proximité du marabout Sidi Khaled, son développement à accompagner les différentes phases d'évolution de la ville coloniale, il a grandi au fur et à mesure des flux migratoires des populations déracinées. Ces quartiers se différenciaient des quartiers européens par leur configuration, leur apparence et leur composition sociale. Ce type d'habitat, connu sous le nom d'habitat indigène, a évolué à travers diverses formes, la plus rudimentaire étant le "gourbi" (Belouadi, 2016).

À ce moment-là Tiaret apparaît comme une ville à deux fragments urbains : le tissu européen abrite les colonisateurs et le village nègre abritant la population algérienne. « *La ségrégation naturelle fut accrue par la décision de Lamoricière de cantonner les Arabes dans des quartiers isolés qui deviennent, plus tard, les villages nègres*" (Julien ,2015). Dans les figures ci-dessous (figure n°22), il apparaît deux quartier, ou bien deux entités urbaines différentes : la première ayant une structure et une forme organisées et régulières, composé de l'habitat collectif et individuel, elle représente un quartier européen « Klebere », cité Hamdani aujourd'hui ; c'est le cas de la totalité de la ville européenne. Pour le deuxième cas, le « village nègre » qui abrite la population indigène, il apparaît comme une entité anarchique, un conglomérat sans forme, composé de « gourbis » entassés les uns sur les autres.

---

<sup>1</sup>Encyclopédie universalis .les annales de la recherches urbaine n 95,0180-930-IX-05/98/pp.114-121 . MTETM

**Figure n° 22:** Quartier Kleber et village nègre 1900-Tiaret-



Source : [www.tiaretbiz](http://www.tiaretbiz)

#### **IV. L'extension spatiale de la ville 1943 - 1961 : juxtaposition de l'espace fermé à l'espace ouvert**

Dans cette phase, la croissance de la ville s'est poursuivie vers le sud compte tenu des obstacles naturels au nord et à l'est. Cette phase d'extension est allée au-delà du chemin de fer, au sud le long de la route 52, l'actuelle route nationale numéro 23 qui relie la ville au nord et au sud du pays. Comme, elle s'est étalée à l'ouest le long la route 54, l'actuelle route nationale numéro 14 (qui relie Tiaret à l'ouest et à l'est du pays. L'extension de la ville a été conditionnée par le plan d'alignement de ces axes et par la nature contraignante du site. L'architecture produite a combiné la forme moderne et les éléments traditionnels.

La ville apparaissait comme une entité urbaine résultante d'un système de redécoupage des mailles de voies orthogonales. Des immeubles forment des façades continues le long des rues et varient en taille, en largeur et en alignement, donnant une allure d'une ville européenne.

Pendant les années 1950, la ville avait connu un grand flux migratoire de population, qui a provoqué une nouvelle production de logements, à l'instar de ce qui été construit dans tout le pays, des immeubles du type H.L.M (habitat à loyer modéré), de l'habitat de type recasement ont vu le jour. Des bâtiments identiques de cinq à neuf étages sont implantés en 1957 aux limites extérieures de la ville (figure n°23). Cette nouvelle forme d'urbanisation a

marqué un changement profond dans la morphologie urbaine, des grandes barrettes furent érigé en béton avec un aspect extérieur qui reflète une pauvreté architecturale et un traitement de façade simple, conçues pour la population rurale greffée à la ville et mal logée. Cette période voyait la réalisation de la cité administrative et d'autres équipements telle que la préfecture.

**Figure n° 23:** Tiaret en 1957, construction des HLM



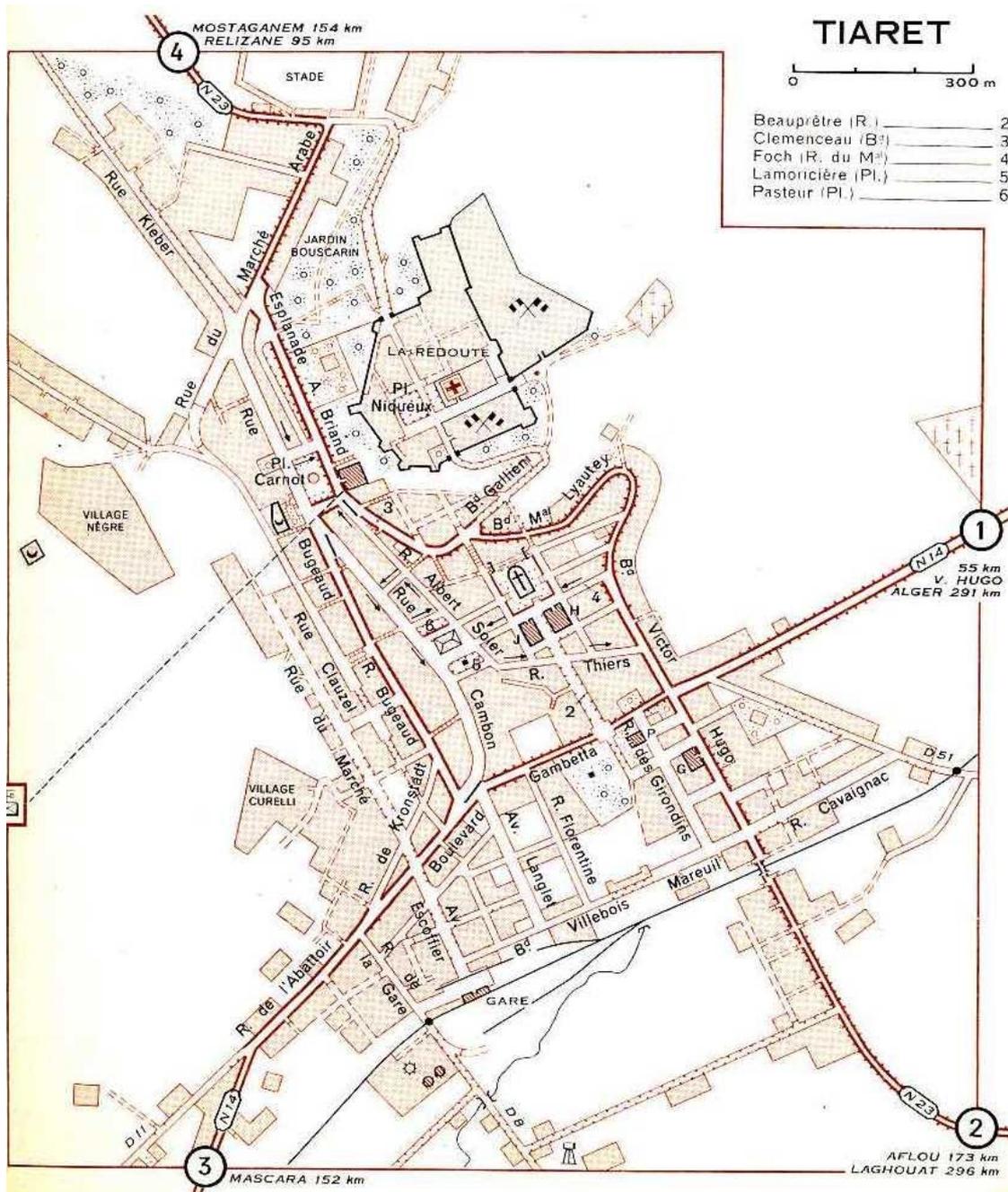
Source : [www.tiaretbiz](http://www.tiaretbiz)

**Figure n° 24:** La cité administrative à Tiaret (1958)



Source : [www.tiaretbiz](http://www.tiaretbiz)

Figure n° 25: Organisation structurelle de la ville de Tiaret en 1956



Source : moteur de recherche Google.com

Sur le plan administratif, pour faire face à la guerre de libération nationale, la loi n°56-258 du 16 mars 1956 accorde des pouvoirs spéciaux au gouvernement en Algérie.

Elle l'autorise « à mettre en œuvre un programme d'expansion économique, de progrès social et de réforme administrative » et l'habilite « à prendre toutes les mesures exceptionnelles en vue du rétablissement de l'ordre, de la protection des personnes et des biens et de la sauvegarde du territoire ». Il peut par conséquent prendre toutes dispositions relatives à « la réorganisation des institutions administratives, notamment par une réforme de l'organisation territoriale, et en particulier du régime des régions sahariennes, par la réorganisation des collectivités locales et par la réforme de l'administration centrale du gouvernement général »<sup>1</sup>. La création du département de Tiaret est directement issue de cette réforme des circonscriptions territoriales de l'Algérie qui tente de remédier à la sous-administration du pays. Une première étape, dans ce sens, avait été franchie lors de la création du département de Bône<sup>2</sup> et de douze arrondissements en août 1955<sup>3</sup>.

Le décret n°56-641 du 28 juin 1956 portant sur la réorganisation territoriale de l'Algérie divise les territoires du Nord en douze départements. À l'origine, le département de Tiaret, qui a eu Tiaret comme chef-lieu, est formé des seuls arrondissements de Tiaret et de Saïda<sup>4</sup>. Le décret du 20 mai 1957 modifie les limites départementales et crée de nouveaux arrondissements. Le département de Tiaret est formé désormais des arrondissements de Tiaret, de Frenda, d'Aflou, de Saïda et de Vialar. L'arrondissement de Vialar<sup>5</sup> comprend dix communes de plein exercice, dont deux anciennes (Vialar et Burdeau) et les autres issues des deux ex-communes mixtes du Sersou et du Djebel Nador. Géographiquement, il se compose de deux grandes zones bien distinctes : la région du nord marquée par une succession de vallonnements descendant de l'Ouarsenis, et le Sersou, vaste plateau s'élevant lentement jusqu'au pied du Djebel Nador. Entre ces deux zones s'étend la vallée du Nahr el Ouassel.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup>Loi n°56-258 du 16 mars 1956, art. 1 alinéa 5.

<sup>2</sup>Loi n°55-1082 du 7 août 1955 portant création du département de Bône.

<sup>3</sup>Décret n°55-1148 du 28 août 1955 portant création de neuf arrondissements nouveaux.

<sup>4</sup>Décret n°56-641 du 28 juin 1956, art. 2 alinéa 8.

<sup>5</sup>Vialar dépend avant 1957 de Teniet el Haad (département d'Orléansville).

<sup>6</sup>Sanchez, b., & hick, d. Fonds de la sous-préfecture de Tiaret, Archives nationales d'outre-mer (France) FR ANOM 9260/1-59

#### **IV.1. Vers une mosaïque de structure urbaine coloniale : une typologie d'habitat variée**

Outre la fonction commerciale et de service, le centre-ville de Tiaret assurait la fonction résidentielle dans les immeubles bordant les artères principales : la rue Bugeaud, Cambon et les autres voies parallèles ou perpendiculaires avec une grande domination de l'activité économique.

Le plan structurel de la ville reflète la façon dont les communautés sont divisées, une ségrégation socio-spatiale. L'aménagement de la parcelle varie selon le type d'habitat (colonial ou arabe). L'habitat colonial accaparait de grandes parcelles juxtaposées le long des voies où l'accès aux immeubles se fait immédiatement par la rue. Néanmoins les habitations arabes occupent de petites parcelles, dont certaines sont alignées le long de la voie, tandis que d'autres sont organisées à l'intérieur des ilots, ce qui complique l'organisation de ceux-ci ; l'accès aux habitats est souvent assuré par une impasse.

La ville est divisée selon un plan en échiquier, avec des ilots de forme régulière (rectangulaire, triangulaire et trapézoïdale). La forme des ilots dépend de plusieurs critères : la fonction, la géométrie et la taille, selon la fonction, on cite des ilots à fonction d'équipement (administratif, militaire ...etc.) et des ilots à fonction résidentielle ou mixte (habitat et activités commerciales). En plus de son organisation spécifique, la ville coloniale se caractérisait par un modèle d'habitat résidentiel bien particulier dans la mesure où il différait aussi bien de l'habitat métropolitain que de l'habitat indigène. Dans l'imaginaire collectif, la maison coloniale en Algérie évoque une grande demeure, confortable et luxueuse (Boutabba, et al.,2014). L'étude du terrain nous permet de déterminer les types d'habitat suivants:

##### **IV.1.1.Type d'habitat collectif « colonial<sup>1</sup> »**

Ce type d'habitat qui date de la période coloniale représente la majorité des constructions dans le tissu urbain colonial selon différentes formes, il occupe de grandes parcelles avec un accès direct sur les rues et une façade exposant une certaine symétrie. On trouve dans cette catégorie plusieurs types :

---

<sup>1</sup> Le mot colonial est attribué pour distinguer les périodes d'urbanisation et les formes urbaines produites.

Un type immeuble de rapport : apparaît comme un agencement de logements aux étages supérieurs, où le rez-de-chaussée est affecté aux activités tertiaires (commerce et services). Les constructions sont installées dans les grands axes structurants, les rues commerçantes se caractérisent par leurs niveaux qui dépassent R+1 et par un aspect architectural colonial (ornementation des façades et toitures en pente), on retrouve ce type d'habitat dans le boulevard Ibn Badis (ex. Bd Clémenceau), boulevard de la Victoire (ex. la rue Cambon) (figure n°26).

**Figure n° 26 :** Habitat collectif colonial type immeuble de rapport –Tiaret- 2021



**Source :** Enquête de terrain, 2021

Type immeuble de Harat : La caractéristique principale de ce genre de logement réside dans son organisation généralement sur deux niveaux, contrairement aux immeubles collectifs qui sont composés de trois niveaux ou plus. Le premier étage comprend plusieurs appartements disposés autour d'une cour commune à ciel ouvert, habités par plusieurs ménages, tandis que le rez-de-chaussée est dédié à des activités commerciales et de services en lien direct avec la rue. (figure n°27). L'architecture de la façade est plus simple ou elle présente parfois quelques décorations sur les portes et les fenêtres. D'après Abbaoui et al., (2008) la Harat est : « *une tranche d'habitat empreint d'urbanité signifie un mode d'organisation d'une unité parcellaire de base (qui reste la parcelle) pour un collectif humain ayant des intérêts communs. Une tranche d'habitat abrite aussi bien la mixité sociale, urbaine que de l'activité* ». Ce type d'habitat se localise le long de la rue de l'Emir AEK (ex-rue Bugeaud).

**Figure n° 27:** Habitat collectif de type immeuble de Harat –Tiaret- 2021



**Source :** Enquête de terrain, 2021

L'habitat de recasement : il est connu sous le nom de l'habitat à loyer modéré (HLM), il est représentée par plusieurs formes dans plusieurs cités (les neuvième et les cinquièmes à Lombard, la CIA ... etc.) . Ce genre de logement collectif se distingue par son agencement unique par rapport aux autres formes de logements collectifs coloniaux, les habitations à plusieurs étages allant de R+5 à R+9 sont identiques et implantées sous forme de rangés parallèles. L'aspect extérieur des bâtiments témoigne de leur caractère économique, avec un traitement des façades qui se restreint à de modestes ouvertures rectangulaires ou carrées, afin de garantir un éclairage et une aération minimaux.

**Figure n° 28:** Habitat collectif de type recasement (HLM) Tiaret (2021)



**Source :** Enquête de terrain ; 2021

#### **IV.1. 2.Type semi collectif « colonial »**

Se localise au quartier Ras Essoug (la rue Kleber), Il s'agit d'une structure regroupant plusieurs logements dans un seul bloc à deux niveaux (R+1), entourant un vaste espace central (cour, haouche) accessible depuis les rues bordant la construction, présentant une architecture agencée et une toiture couverte d'une charpente métallique.

**Figure n° 29** : Habitat semi collectif coloniale Tiaret 2021



**Source** : Enquête de terrain, 2021

#### **IV. 1.3. Type individuel « colonial »**

Ce type d'habitat se présente en un logement individuel au rez-de-chaussée ou avec un étage, installé sur de grandes parcelles alignées sur la rue ayant une accessibilité aisée. Il est caractérisé par une organisation extravertie des espaces, l'embellissement des façades, la toiture en pente et la présence d'une cour à l'arrière-façade, des jardins latéraux ou bien des cours. On trouve quelques habitats de ce type le long la rue de la redoute et le boulevard Clémenceau ...etc.

**Figure n° 30:** Habitat individuel colonial (Tiaret, 2021)



**Source :** Enquête de terrain, 2021

Les maisons sont construites sur de petites parcelles, avec un accès depuis la rue qui borde l'îlot ou par des impasses pour celles situées à l'intérieur. Elles sont généralement de plain-pied, caractérisées par une organisation introvertie, les espaces étant disposés autour d'une cour centrale en forme de (U) ou de (L). Les façades extérieures sont dépourvues d'ouvertures et présentent un aspect architectural simple, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur de la maison, donnant un aspect rural. Cependant, certaines maisons introverties montrent une richesse dans le vide clos, ouvert vers le ciel.

**Figure n° 31:** Maison individuelle traditionnelle sur rue à Tiaret



**Source :** Enquête de terrain, 2021

#### **IV. 1.5.Type villa**

Il se caractérise par son emplacement dans des endroits paisibles offrant des vues panoramiques, étant un produit de la classe bourgeoise coloniale, ce qui se reflète dans son architecture et son design. Les villas coloniales sont souvent situées dans des quartiers historiques ou des zones résidentielles prestigieuses, offrant une atmosphère tranquille et un cadre pittoresque. Ces propriétés sont souvent entourées de jardins. En plus de leur emplacement et de leur design, les villas se distinguent également par leur taille et leur aménagement. Elles sont généralement spacieuses, offrant de grandes chambres, des espaces de vie ouverts.

**Figure n° 32:** Habitat type villa



**Source :** Enquête de terrain, 2021

Aujourd'hui, l'héritage colonial fait partie intégrante de l'espace urbain de Tiaret. Une production du bâti qui reflète les transformations économiques politiques, et sociales qu'a connues la France au 19ème siècle. Des réalisations urbaines selon une production haussmannienne qui a introduit une nouvelle morphologie urbaine comportant différentes composantes : équipement, espace public, habitat pour répondre aux exigences temporelles.

L'habitat colonial au centre-ville comme dans tout le tissu colonial connaît à la fois des dégradations parfois très avancées et des transformations tangibles, des opérations

ponctuelles de rénovation, le même sort est réservé à l'habitat des quartiers dits « indigènes », nous citons le cas des quartiers Bennaceur, Lombard, Sidi Khaled , Bd Émir Abdelkader (ex-rue Bugeaud ) ; à l'inverse une autre partie du tissu colonial garde toujours sa vitalité.

### **Conclusion**

La structuration de l'espace est un processus complexe dépendant de plusieurs paramètres : le site, la topographie, la situation géographique et le facteur historique, tous ces éléments ont contribué dans la structuration et l'organisation de la ville de Tiaret. Parmi les plus riches de l'Afrique du Nord, la région de Tiaret a constitué depuis l'antiquité une zone de contact dont la ville de Tiaret a joué le rôle de capitale et de carrefour d'échanges. De fait, elle a drainé des flux de populations venant de l'Est, du Sud et certainement du Nord formant un mélange d'influences de plusieurs civilisations.

La période coloniale a marqué le début de la création de la ville actuelle de Tiaret, les premières interventions sur le territoire ont été menées par un urbanisme militaire caractérisé par une conception destructrice. Le génie militaire français était le principal concepteur de la ville où la structure spatiale urbaine répondait à des exigences militaires de défense et de contrôle de la région. La structure urbaine produite selon un modèle de ville classique européen compact, composé de bâti semi-continu de densité moyenne et, qui devenait par la suite plus moderne et social, organisé autour de la rue et de l'îlot.

La ville de Tiaret a exercé une influence par sa fonction commerciale générée par des voies de communication dont elle fait le lieu de convergence. Ces infrastructures routières ont constitué des éléments de référence pour structurer la ville tout en s'adaptant à la morphologie contraignante du site.

La structure urbaine coloniale de la ville de Tiaret présente une diversité de typologies d'habitat, allant des habitations individuelles coloniales aux villas, en passant par les

habitations individuelles locales de type traditionnel au semi-collectif « colonial », ainsi que les habitations collectives coloniales. Chaque type d'habitat reflète des aspects des différentes catégories sociales.

**CHAPITRE 3**

***CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE IMPORTANTE ET PRODUCTION RAPIDE ET  
DIFFUSE DU BATI PENDANT LA PERIODE POSTCOLONIALE***

## **Introduction**

La période consécutive à l'indépendance a introduit des transformations radicales dans le processus de production du bâti liées essentiellement à la croissance et à l'augmentation rapide de la population urbaine (Santos 1971). La ville de Tiaret a subi des transformations perceptibles sur le plan morphologique non seulement en ce qui concerne l'expansion spatiale, mais aussi en ce qui concerne la disposition et la composition du tissu urbain récent.

La ville a hérité une infrastructure de transport importante qui a participé dans son évolution urbaine et assuré une intégration de la ville à l'échelle nationale. Ces infrastructures ont joué un rôle important dans l'installation industrielle dans la région et renforcé les flux d'échange et de mobilité des personnes dans l'espace Tiareti. Comme elles ont permis à la ville de renforcer sa fonction de commandement et soutenir l'activité agropastorale de son arrière-pays. Cette dynamique a contribué dans la recomposition des activités économiques d'une manière générale et au renforcement du secteur tertiaire. Ce dynamisme économique a généré une dynamique urbaine et rendu la structure urbaine plus complexe, composée de deux formes, ancienne et récente, qui sont nées de l'interaction de plusieurs facteurs. Ce chapitre tente d'expliquer les mécanismes d'évolution et de transformation de la structure spatiale urbaine de la ville de Tiaret pendant la période postcoloniale, tout en se focalisant sur le processus de production et de transformation des formes urbaines.

### **I. Un accroissement rapide de la population**

L'aspect démographique est un contributeur direct dans l'évolution spatiale de n'importe quelle agglomération, c'est le premier indicateur de la croissance urbaine.

L'étude des tendances d'évolution de la population se base sur une analyse rétrospective des indicateurs démographiques, qui permettent par la suite de comprendre la dynamique spatiale. En effet, ce sont les hommes qui produisent l'espace et le structurent selon leur volonté et leurs moyens.

La croissance urbaine accélérée de la ville de Tiaret après l'indépendance a été stimulée principalement par la croissance démographique. Celle-ci a été nourrie à la fois par le croit

naturel et par l'exode rural des années 1970 qui a touché toutes les villes algériennes. La ville a connu une autre vague migratoire causée par les événements de la décennie noire des années 1990.

### **I.1. Une croissance démographique impulsée par des flux migratoires (1966-1977)**

La population ne connaît qu'une faible progression durant la période coloniale, la population passe rapidement de 24578 en 1962 habitants après le départ des colons à 37168 en 1963 habitants. Depuis le premier recensement de 1966, le peuplement communal de Tiaret a été représenté en grande majorité par la population urbaine qui détenait près de 37100 habitants, d'une population totale de 40364 habitants, soit 92%, le reste de ce volume démographique (8% de la population) est réparti entre les deux agglomérations secondaires (Zaaroura et Karman) et la zone éparses.

Durant la décennie 1966/1977, la dynamique de croissance intercensitaire a été marquée par un rythme d'évolution globale très important, évalué à un taux de 4.50% par an résultant d'un apport migratoire annuel estimé à 1.50%.

Depuis 1966, la proportion de la population urbaine demeure élevée et s'accroche autour de 90%, ceci peut s'expliquer notamment pour les années 1960 par le phénomène de migration massive de la population rurale vers la ville. Ce mouvement migratoire très intense au début de l'indépendance, ne s'est pas atténué que vers la fin de la décennie 1980. Cette baisse peut être expliquée par la saturation des capacités d'accueil de l'ACL notamment le logement. Cette concentration de la population dans l'ACL démontre que la ville de Tiaret a été longtemps un pôle attractif pour la population aussi bien de sa wilaya que de celle des autres wilayas. Il faut noter aussi qu'entre 1966 et 1987, la population de l'ACL a presque triplé sachant que seul le mouvement naturel de la population (mortalité-natalité) ne peut être responsable ; ce triplement est dû à l'apport migratoire positif qu'a connu la commune notamment depuis la fin des années 1970.

Pendant la période sus-citée la commune de Tiaret disposait sur le plan structurel de deux agglomérations secondaires qui représentaient des centres potentiels de peuplement et des

points d'appel pour la population extra communale<sup>1</sup> à savoir : Karman qui se trouve à six kilomètres au sud-est du chef-lieu de wilaya avait en 1966 une population résidente de 1184 pour passer à 2363 en 1977 ; soit une évolution de 1179 selon un taux d'accroissement très élevé qui est de l'ordre de 7,15 %<sup>2</sup>. Tandis que, l'agglomération secondaire de Zaaroura qui se trouve à deux kilomètres au sud-ouest de la ville de Tiaret regroupait 805 habitants en 1966 et elle est passée à 2507 habitants en 1977 ; soit une population additive de 1702 personnes. Le taux moyen d'évolution de ces agglomérations est estimé à 8.70% ; le solde migratoire est en effet deux fois supérieur à la croissance naturelle, par conséquent, ce rythme d'évolution a permis le développement des constructions illicites tout au long du périmètre urbain de la ville et de celui de Zaaroura.

## **I.2. Une forte croissance démographique et des transformations socio-économiques pendant la période 1977/1987**

Durant la période 1977/1987, la population communale enregistre un taux d'accroissement annuel de 4,83% qui est largement supérieur à la moyenne nationale et dépassant le taux moyen de la wilaya pour la même période (3.12%). Le volume est passé de 65636 à 105209 habitants, soit une augmentation de 39573 personnes en dix ans (tableau 1). Ce résultat indique globalement un solde migratoire positif,

Concernant l'agglomération secondaire de Karman, la population était de 2363 en 1977 pour passer à 4457 habitants en 1987, soit une évolution de 2094 personnes selon un taux d'accroissement global de 6,55 %. Cette évolution est due en partie au transfert de 870 personnes en 1984, des habitants de la cité Brahim Boukhalfa (la Redoute) à Tiaret, en leur attribuant 145 lots à bâtir.

Quant à l'agglomération secondaire de Zaaroura, sa conurbation s'est accomplie en 1987 avec la ville de Tiaret, le chef-lieu de commune. Cette croissance démographique a été accompagnée d'un étalement du tissu urbain de la ville qui est passé de 300 ha en 1966 à 509 ha en 1977, puis à 1000 ha environ en 1987.

---

<sup>1</sup> ANAT de Tiaret, 1997, Maitrise de la croissance urbaine de la ville de Tiaret.

<sup>2</sup> ONS, Office national des statistiques.

Au cours de cette décennie, Tiaret a connu un dynamisme socio-économique remarquable concrétisé par une offre importante d'emploi dans les BTP (près de 3000 emplois nouveaux)<sup>1</sup> suite à la réalisation des différents programmes d'habitat et d'équipements structurants (ZHUN, lotissements, université, centres de formation, cliniques, directions régionales...etc.) et dans l'industrie (deux zones industrielles et deux zones d'activités. Toutes ces transformations ont contribué à la croissance rapide de la ville et des centres supports (Zaaroura, Karman et Ain Mesbah), et qui ont provoqué ultérieurement la naissance de l'habitat spontané localisé essentiellement à Zaaroura, cité Bouhenni et à Oued el Tolba.

### **I. 3. Le maintien de la croissance démographique et la naissance de nouveaux centres de report d'urbanisation (1987- 1998)**

Compte tenu d'une conjoncture particulière, la décennie noire des années 1990, la zone éparsée de la commune de Tiaret a connu un fort décroissement en passant de 6511 en 1987 à 2590 habitants en 1998, soit une perte de 3921 personnes en dix ans au profit des centres urbains. A l'inverse, l'agglomération chef-lieu de Tiaret a continué d'être toujours attractive en comptabilisant 144979 habitants en 1998, soit un volume additionnel de 50738 habitants par rapport à 1987, son taux d'accroissement n'a pas cessé d'augmenter (3,99%). Quant à l'agglomération secondaire de Karman, elle a vu sa population plus que doublée en passant de 4457 habitants en 1987 à 10146 habitants en 1998, soit une évolution de 5689 personnes.

Concernant le solde migratoire la commune enregistré depuis 1987, il demeure positif (1,85 %) ; ceci signifie que le nombre des entrants est supérieur à celui des sortants. Ce solde migratoire positif peut être le résultat au moins de deux facteurs, l'un exogène et l'autre endogène. Pour le premier facteur ; il semble que les grandes villes (Alger, Oran, Annaba, Constantine) ont vu leur capacité d'accueil des populations réduite, ce qui a permis aux villes moyennes de l'intérieur (Tiaret, Saïda, Chlef ...) de se positionner et assurer le rôle de régulation des flux migratoires. Quant au facteur endogène, Tiaret a été un pôle attractif de par les installations industrielles et les équipements socio-culturelles dont elle a bénéficié notamment durant les années 1970. Cette croissance démographique a fait émerger deux nouvelles agglomérations secondaires au sud de la ville : Senia avec une population résidente de 2273 habitants et Ain

---

<sup>1</sup> Plan d'aménagement de wilaya de Tiaret (PAW), 2012.

Mesbah avec une population résidente de 1977 habitants, les deux agglomérations ont constitué désormais des centres supports à l'agglomération chef-lieu, Tiaret.

À propos de la zone éparsée on assiste à une régression de sa population ; elle était de 6511 en 1987 pour passer à 2464 en 1998 ; soit une régression de 4047 personnes.

Cette évolution démographique s'est traduite spatialement par des réalisations conséquentes en logements, par la réalisation des ZHUN et des lotissements. Le parc de logements a été estimé en 1987 à 17370 logements et il est passé en 1998 à 24571 logements ; d'où une évolution de 7201 unités, soit 29 % du parc existant sur une période de onze ans.

Tiaret a continué son évolution spatiale, sa superficie bâtie a atteint 1500 ha d'environ à l'exception de la zone industrielle et la zone d'activités.

La ville, qui n'était pas préparée pour faire face à cette énorme affluence en si peu de temps, subit les répercussions négatives de cette pression démographique sur tous les aspects de la vie urbaine: cadre bâti, structure urbaine, état de la voirie, alimentation en eau potable, déficit en infrastructure et dégradation du cadre de vie d'une manière générale. Il apparaît clairement que les nombreux dysfonctionnements dans l'urbanisation de Tiaret se répercutent sur l'ensemble des aspects qui touchent au quotidien de la population. C'est ainsi que le tissu urbain s'est étendu d'une manière incontrôlable, ce qui a créé une situation difficile en matière de gestion urbaine. La forte concentration des investissements au niveau du chef-lieu a fait que Tiaret a pratiquement devenue un pôle fort attractif pour les populations de son arrière-pays qui s'est dévitalisé.

#### **I. 4. Un début de ralentissement démographique (1998-2008)**

À partir de 1998, la croissance de la population de la commune de Tiaret a ralenti, elle demeure dans l'ensemble faible en comparaison avec les périodes précédentes, ce rythme décroissant a été enregistré dans de nombreuses zones en Algérie. Les résultats du RGPH de 2008 ont révélé un taux d'accroissement global moyen de 2,17 % entre 1998 et 2008, mais il reste supérieur à celui de la wilaya (1,17 %) et au taux moyen national (1,48 %) pour la même période. Le volume de population est passé de 161502 habitants en 1998 à 201234 habitants en 2008, soit un volume additionnel de 39732 habitants. Le taux d'accroissement global communal enregistré en 2008 a perdu 1,8% par rapport à celui de 1998. Avec ce volume de population, la commune de Tiaret s'est classée au 1<sup>er</sup> rang parmi les 42 communes que compte la wilaya, ce qui a

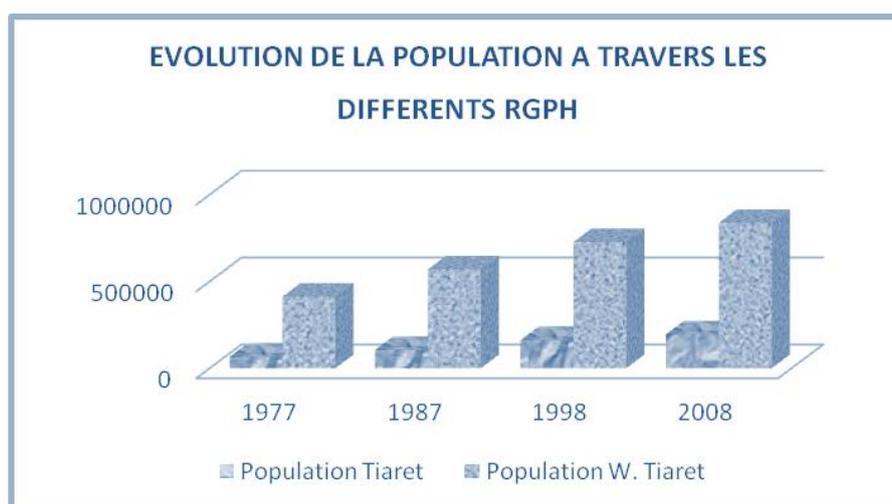
représenté 23% de la population de la wilaya et elle a été classée la 14<sup>ème</sup> par rapport aux communes nationales.

**Tableau 1 :** Évolution de la population communale de Tiaret depuis (1977- 2008)

RGPH	1977	1987	1998	2008	TAG 77-87	TAG 87-98	TAG 98-2008
Commune de Tiaret	AGGLOMERATION CHEF-LIEU						
	54898	94241	144979	178888	5,55%	3,99%	2,12%
	AGGLOMERATIONS SECONDAIRES						
	4970	4457	13933	19735	-1,08	10,92	3,54%
	ZONE EPARSE						
	5768	6511	2590	2272	1,22	-8,04	-1,3%
	COMMUNE DE TIARET						
65636	105209	161502	201234	4,83	3,97	2,17%	

Source : Office national des statistiques.

**Figure n° 34:** Évolution de la population de la wilaya et la ville de Tiaret à travers les différents RGPH



Source : Office national des statistiques.

En 2008, la ville de Tiaret a compté 178 888 habitants, soit une augmentation de 33 909 habitants par rapport à 1998 en évoluant selon un taux d'accroissement moyen de 2.12%, qui reste comparable à celui communal. Cependant, les agglomérations secondaires ont vu leur taux d'accroissement diviser par trois en passant de 10.92% à 3.54%, et leurs populations passer de 13 933 à 19 735 habitants.

### **I.5. Une reprise de l'évolution démographique importante (2008-2022)**

La population de la commune de Tiaret a atteint 262 590 habitants<sup>1</sup> en 2022, ce qui représente une augmentation de 61 356 habitants entre 2008 et 2022. En ce qui concerne l'ACL, elle compte 233 002 habitants en 2022, soit une augmentation de 54 144 habitants. Quant aux agglomérations secondaires, leurs populations ont atteint 27 164 habitants.

Sur le plan spatial de 2008 à 2022, une conurbation a été matérialisée au sud entre la ville de Tiaret et l'agglomération secondaire de Senia par l'implantation des équipements structurants tels que le pôle sanitaire (la protection maternelle et infantile, l'hôpital des grandes brûlures), et un centre de formation professionnelle et d'apprentissage (CFPA).

Une autre conurbation plus importante est en cours d'achèvement avec l'agglomération secondaire de Karman dans le côté sud-est, elle a été initiée par l'implantation du pôle universitaire Ibn Khaldoun et de deux cités universitaires (100 hectares), ainsi qu'avec des programmes de logements (AADL, social, lotissement), cette agglomération est actuellement privilégiée pour constituer un pôle de report d'urbanisation pour la ville-mère.

## **II. Une période de production de masse du bâti (1966 -1987)**

La période consécutive à l'indépendance a connu une croissance démographique et un mouvement migratoire élevé qui ont engendré des transformations importantes dans l'urbanisation de la ville.

En 1962, le départ de la population européenne a bouleversé profondément la structure sociale notamment par l'arrivée en grand nombre des populations d'origine surtout rurale.

---

<sup>1</sup> Résultat préliminaire du RGPH 2022, DPSB de Tiaret, 2023.

De par de son statut de chef-lieu de wilaya, la ville avait concentré des programmes d'investissement à partir des années 1970, son rythme de croissance avait pris plus d'ampleur. Ce développement spatial rapide, surtout dans les années 1970-1980, a été matérialisé par la réalisation de nouvelles infrastructures industrielles et d'une gamme d'équipements variée (sanitaire, universitaire, éducatif...etc.). Ce développement a changé complètement le paysage urbain (étalement urbain, changement de structure urbaine...). Par ailleurs, l'appareil de production lié à l'économie coloniale libérale, s'étant effondré, fut remplacé par les instruments d'une économie du type socialiste basée à son lancement sur l'industrie industrialisant. Tiaret a bénéficié d'une importante industrie, surtout métallurgique, incompatible en grande partie avec la vocation de la région ce qui a renforcé ces bouleversements.

En replaçant l'évolution de la ville de Tiaret dans son contexte historique urbain, il en ressort essentiellement qu'elle comporte deux entités urbaines totalement différentes correspondant à deux périodes distinctes de l'urbanisation et à deux formes de construction. L'ancienne entité est coloniale ayant une trame essentiellement orthogonale très affectée par une topographie contraignante et structurée par des axes routiers. L'ilot traditionnel constitue l'élément déterminant de cette structure qui se présente comme un ensemble de parcelles délimitées par les rues, il est le point de référence de développement urbain qui marque la systématisation spontanée de la croissance semi-radioconcentrique.

Quant à la deuxième entité, postcoloniale, elle englobe des formes urbaines très contrastées et se démarque nettement de la trame européenne. Ces opérations sont le résultat d'un urbanisme de « crise », pour répondre à une pression incessante des besoins en logement et en équipement. Les premières extensions d'ampleur se sont concrétisées par les grands ensembles collectifs dans le cadre de deux Z.H.U.N (I et II) et par les lotissements. Cette nouvelle forme d'organisation du sol urbain, menée dans les grandes et les moyennes villes algériennes, a été appliquée avec beaucoup de lacunes à Tiaret du fait que les liaisons radiales ne sont pas assurées et l'équipement n'a pas suivi les réalisations ; de fait, le centre-ville demeurait le pourvoyeur d'activités et le passage obligé en matière de circulation, il s'étouffait sous le nombre important de véhicules qui s'y déversait simultanément.

## **II.2. L'urbanisme de vision fonctionnaliste, un nouveau paradigme de production de l'urbain**

Après l'indépendance, le mode d'urbanisation s'est transformé avec accélération, l'extension est d'autant plus consommatrice d'espace (Chaouche, 2013). Le besoin en logement est devenu une préoccupation nationale au vu d'une pression incessante amenant les pouvoirs publics de l'époque à en produire massivement. Il a été matérialisé par deux procédures d'urbanisme opérationnel, la première a concerné le programme des zones d'habitat urbain nouvelles (ZHUN), réservée à l'habitat collectif et la deuxième par les lotissements destinés à l'habitat individuel et aux coopératives immobilières<sup>1</sup>.

La ville de Tiaret et à l'instar des autres villes algériennes vient d'assister à une nouvelle forme d'urbanisme de vision fonctionnaliste où la structure urbaine a été réalisée selon le principe de zoning et de spécialisation de l'espace tournant le dos ainsi à l'urbanisme où la rue était l'élément structurant (Bekkouche et Otmane, 2022).

Jusqu'au 1988, il a été enregistré 250 ZHUN dans 175 villes algériennes ayant une capacité totale de 660 000 logements<sup>2</sup>. Tiaret a ainsi bénéficié de deux ZHUN. Ce modèle d'urbanisme vient de rompre avec la logique de structuration de l'espace urbain qui a prévalu et arrivant à une juxtaposition de deux tissus urbains distincts (Mebirouk et al., 2005). Les deux ZHUN ont été censées de prendre en charge les besoins de leur population et des populations des quartiers environnants.

Par cette nouvelle orientation, la ville de Tiaret a connu une période de transition depuis l'indépendance ; l'urbanisation horizontale de la ville s'est faite timidement et sans plan d'urbanisme effectif jusqu'en 1972, une date à laquelle la croissance urbaine a été très lente. Le centre-ville a gardé sa taille et sa morphologie initiale, mais il s'est vu délaissé en l'absence d'entretien, ce qui a conduit à l'état de délabrement de nombreuses constructions. Le malaise urbain perceptible au quotidien se rattache à cet état et à la prolifération de l'habitat précaire et des bidonvilles sur une grande superficie, dans et autour de la ville. Tandis que l'urbanisation planifiée a marqué l'espace périphérique en direction sud, par la

---

<sup>1</sup> Une forme de réalisation de l'habitat individuel selon un plan uniforme pour l'ensemble des coopérateurs souvent regroupés dans un cadre professionnel.

<sup>2</sup> El -Moudjahid du 1 Mars 1989.

production d'une configuration spatiale différente et selon des formes nouvelles dont l'innovation est en rupture totale avec les formes antérieures (trame urbaine, architecture).

La première procédure d'urbanisme opérationnel régie par la circulaire ministérielle du 19 février 1975 et matérialisée par les ZHUN a créé un tissu urbain segmenté, désarticulé et sous équipé. Ce modèle reflète l'abandon des éléments traditionnels de la composition urbaine, l'absence de notion de lieu et de rues animées, la faible densité et la standardisation architecturale excessive. Les ZHUN aux aménagements prévus et non concrétisés souffrent de ce fait de la perte des repères qui caractérise l'espace urbain : les séquences visuelles, les espaces hiérarchisés, la recherche architecturale et l'esprit de communauté.

La deuxième procédure d'urbanisme opérationnel a été réservée à l'habitat individuel sous forme de coopératives ou de lotissements, il a été implanté dans les franges est, ouest et sud de la ville. Jusqu'au 1993, l'habitat individuel a consommé 561 hectares qui ont égalé la surface de la ville en 1977, créant 5438 lots et donnant ainsi une densité faible de 9 logements par hectare.

Ainsi, l'occupation irrationnelle et abusive du sol demeure l'aspect commun à ces deux procédures d'urbanisme opérationnel.

Ce modèle d'urbanisation matérialisé en l'occurrence par les ZHUN se caractérise par la monotonie dans le paysage urbain et paraît en rupture avec le modèle colonial. Cela a créé un contraste dans l'occupation spatiale en produisant deux formes urbaines peu complémentaires et hétérogènes sur le plan spatial et formel. La juxtaposition par rapport au tissu urbain colonial a augmenté la rupture dans le paysage urbain, l'effet de passer d'une forme urbaine à une autre est perceptible et remarquable dans la trame ; il a été fait sans aucune intégration, que ce soit pour l'aspect architectural, pour l'organisation de la voirie ou pour l'organisation urbaine d'une manière générale.

En matière de surface, l'habitat des ZHUN proposait des logements de 60 à 90 m<sup>2</sup>, un nombre d'étages maîtrisé de R+3 à R+4, destinés à des familles de six à sept personnes.

La ville s'est étalée grossièrement selon un axe sud, les ZUHN I et II sont implantées sur une partie où le relief ne représente aucun obstacle, un terrain de faible pente facile à urbaniser. Ce mode d'urbanisation est adopté pour trois principaux avantages : modernité, caractère socialiste (habitat collectif) et rapidité de mise en œuvre. De fait, de nombreuses cités sont construites de façon industrielle selon des modules préconstruits. Toutefois, les densités de

logements produites sont faibles (20 logements par hectare en moyenne), le coefficient d'occupation du sol faible a généré beaucoup d'espaces libres produisant ainsi un tissu urbain très aéré, donnant l'image de consommation irrationnelle et abusive du foncier.

La ZHUN I, localisée au sud-ouest de la ville, a été juxtaposée au tissu ancien, elle est implantée sur 136 ha et composée des cités (Mohammed Djahlane, El Badr, la CADAT) qui regroupent 3996 logements donnant une densité brute de 29 logement/hectare. Ce parc logement conséquent est réparti entre 3738 logements collectifs ( 93.54%) et 258 habitations individuelles (6.45 %).

Lors de la planification, l'assiette foncière réservée à la ZHUN I a été subdivisée en 63,07 ha pour l'habitat (47% de la surface totale), 26.3 ha pour les équipements (19% de la surface totale), 31.4 ha des terrains libres et 14.6 ha pour la voirie<sup>1</sup>.

Ce modèle d'urbanisation exprime le refus des éléments traditionnels, les ilots sont découpés, réorganisés d'une manière verticale. Ce refus s'explique par l'absence des notions de placettes et de rues animées, et la simplicité du traitement de façade. Il marque la perte des diversités qui caractérisaient l'espace urbain, la séquence hiérarchisée (rue, bordure et cour), qui ordonne le tissu ancien, est résolument supprimée. Nous nous appuyons sur les exemples suivants : rue Ben Badis, rue Émir AEK, 1<sup>er</sup> novembre qui s'opposent aux cités El Badr, Mohamed Djahlane ...etc. Le tissu urbain produit souffrait du sous-équipement à la fin des années 1980, seuls les équipements scolaires ont été réalisés, les assiettes réservées aux espaces verts et aux places publiques prévues sont restées en état de terre, elles étaient en majorité squattées et détournées au profit de l'habitat individuel. Ces insuffisances ont été rattrapées par la suite par des opérations de densification et d'équipement, mais le centre-ville a gardé toujours son attractivité étant donné qu'il abrite toujours les équipements structurants.

---

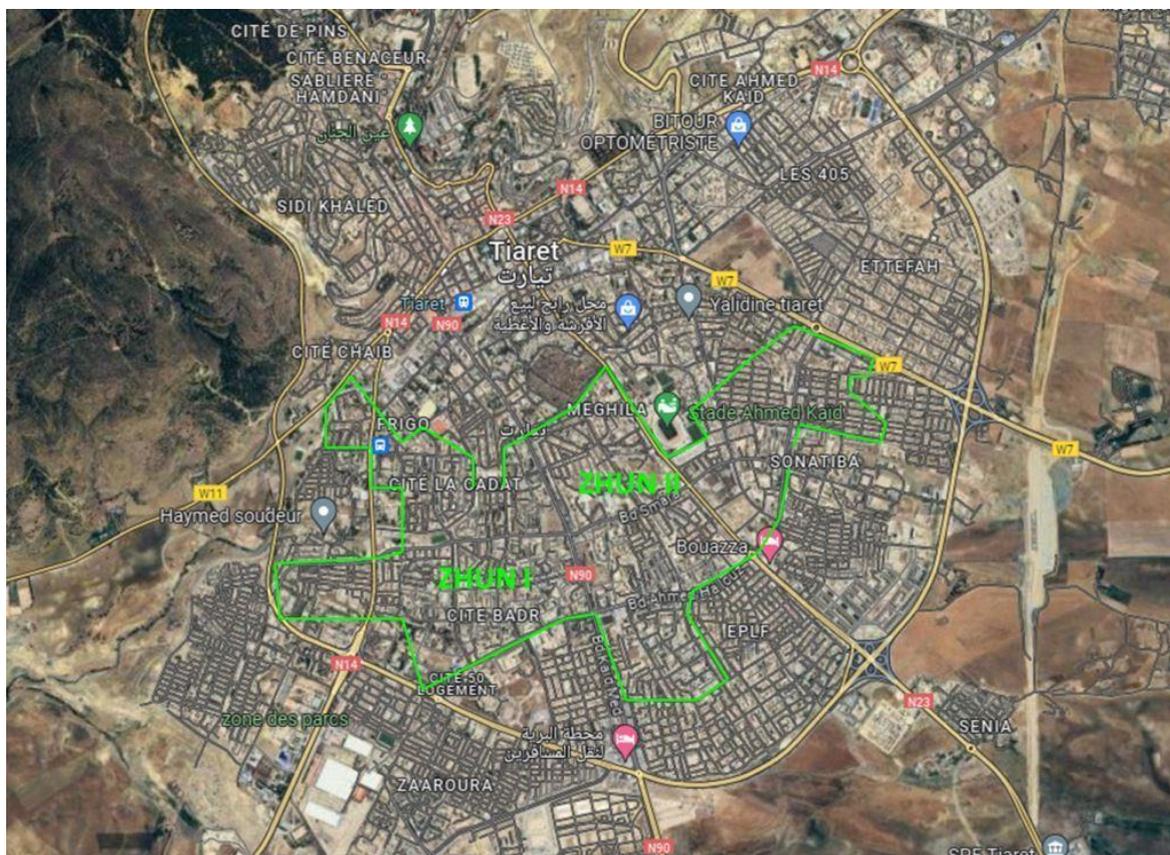
<sup>1</sup> URBATIA, 1981, PUD Plan d'urbanisme directeur.

**Tableau 2:** L'affectation des sols dans les ZHUN.

Equipements	Surface foncière ZHUN 1	Part (%)	Surface foncière ZHUN 2	Part (%)
Scolaire	19	72.21	45.15	53.40
Sanitaire	1.8	6.84	3.70	4.37
Socio-culturels	1.37	5.2	4.05	4.78
Commerce, services	3.04	11.55	7.10	8.39
Sportif	1	3.80	21.40	25.31
Administratifs	0.82	3.11	3.15	3.72
<b>Total</b>	<b>26.31</b>	<b>100%</b>	<b>84.55</b>	<b>100</b>

Source : URBATIA, 1981, PUD Plan d'urbanisme directeur

**Figure n°35 :** ZHUN I et II



Source: Google earth 2023

La ZHUN II, la plus étendue spatialement, se localise au sud-est du tissu colonial, séparée de la ZHUN I du côté ouest par le boulevard de l'ALN (route Ain Guesma, la RN 90) et elle couvre 418 ha. La ZHUN II comporte les cités belle vue, 330 logements, EPLF, 700 logements. 35 % de sa superficie a été réservée à l'habitat (7447 logements), 25 % aux équipements, 13 % à la voirie et 26 % aux espaces libres et divers. Elle englobe deux types de logement ; le collectif représente 89.76 % (6685 logements) et l'habitat individuel détient 10.24 % (762 logements), localisé majoritairement dans l'extrémité sud.

Les équipements scolaires et de formation (école, CEM, lycée, CFPA) couvrent 53.40 % de la surface totale réservée aux équipements ; les équipements sportifs occupent 25.31 % et le reste de la surface est réservé aux autres équipements.

Contrairement à ce qui a été prévu sur le plan fonctionnel, la production du logement a pris le dessus dans la réalisation des ZHUN, de nombreux équipements prévus n'ont pas vu le jour, seulement deux grandes surfaces (Souk El Fellah et les galeries) ont été réalisées et quelques commerces implantés dans les maisons de l'habitat individuel adjacent.

La ville a en effet gardé une structure fonctionnelle mono-centrique, le centre-ville demeurait en effet le principal pourvoyeur des commerces et services à la nouvelle population installée dans ces nouvelles extensions engendrant ainsi des problèmes de congestion en matière de circulation routière.

Les terrains qui se trouvent au contact ou parfois à l'intérieur des ZHUN ont été convoités par les coopératives immobilières. Connaisseurs des enjeux de ces assiettes foncières porteuses, proches des rouages administratifs ou en font partie, les bénéficiaires de ces coopératives immobilières ont rapidement saisi l'opportunité pour d'une part faciliter la procédure administrative de création et de localisation et d'autre part, construire des habitations et y intégrer des commerces et des services au rez-de-chaussée afin de profiter d'une affluence certaine des habitants des ensembles collectifs (Bekkouche et Otmane, 2022).

Ce processus de construction très influencé par la spéculation foncière a produit une mosaïque de bâti défigurant le beau paysage urbain que devrait offrir les ZHUN. Ce laisser-faire volontaire ou involontaire observé par les décideurs locaux incapables d'équiper ces nouvelles entités urbaines conjugué à la pression des nouveaux résidents en quête des équipements de première nécessité les a même amené à réaménager des logements récupérés en locaux pour les commerces et les services au rez-de-chaussée de quelques bâtiments collectifs des ZHUN.

---

Les deux stratégies adoptées par les faiseurs de la ville sont contradictoires et conflictuels, le premier vise un développement urbain polycentrique et l'autre veut maintenir une ville compacte morphologiquement et fonctionnellement organisée autour d'une seule centralité urbaine. Ces visions antagonistes, la première décidée et financée par le Haut et la deuxième est pratiquée par le bas ; ainsi, le processus d'interaction entre ces acteurs a abouti à une hybridation des actions et à des dysfonctionnements partiels dans la dynamique urbaine (Bekkouche et Otmame, 2022).

---

### **II. 3. L'habitat individuel, une production horizontale de l'urbain**

---

La production de la maison individuelle dans le cadre des lotissements ou des coopératives immobilières a commencé à la fin des années 1970 une fois que les réserves foncières communales ont été constituées (ordonnance n° 74-26 du 20.02.1974). Faire impliquer le privé dans la production du logement en l'encourageant d'accéder à la propriété individuelle urbaine.

La municipalisation du sol urbain est vue par les pouvoirs publics de l'époque comme un moyen de maîtrise de la croissance urbaine et de contrôle de l'organisation des zones d'habitat individuel. La mise en œuvre des lotissements a connu des mesures successives d'assouplissement des procédures administratives visant à accélérer le rythme de réalisation ; acquisition et viabilisation du terrain par la commune, puis cession des lots aux particuliers (Deluz-Labruyère, 1988).

Pour répondre au besoin croissant de la population et à sa pression dans cette période, les opérations de lotissements et de coopératives immobilières réalisées de façon fragmentaire et plus étalée spatialement ont généré à Tiaret de faibles densités et des surcoûts de viabilisation. Devenus un moyen de production de terrains à bâtir, les lotissements ont occupé les franges nord, sud, ouest et est de la ville (Les pins, Sidi Khaled, Terrain Boumediene, EPLF, Louz, Teffah 1, 2 et 3, Rahma, CADAT et Manar), ils ont consommé 561 hectares jusqu'en 1993 pour créer 5438 lots donnant une densité brute moyenne très faible de 9,7 logements par hectare<sup>1</sup>. Outre la consommation irrationnelle et abusive du foncier, le tissu urbain produit par

---

<sup>1</sup> Agence de gestion et de régulation foncières urbaine de Tiaret

ces lotissements regroupe des formes variées et inachevées, il est sous-équipé en raison du manque d'espaces, non prévus dans l'aménagement ou détournés de leur vocation. Les servitudes et l'alignement n'ont pas été respectés dans de nombreux lotissements, devenus inaccessibles par endroit tel que le lotissement Rahma.

**Tableau 3:** Répartition de l'habitat individuel dans le tissu urbain (1977 -1983)

Secteurs	1977		1983	
	Surface ha	Nombre de logements	Surface ha	Nombre de logements
<b>1</b>	113.40	491	67.25	647
<b>2</b>	136.30	668	63.25	850
<b>3</b>	27.20	395	27.90	434
<b>4</b>	38.75	1696	38.75	1716
	1977		1983	
Secteurs	Surface Ha	Nombre de logements	Surface ha	Nombre de logements
<b>5</b>	20.85	253	33.25	386
<b>6</b>	11.95	279	11.95	279
<b>7</b>	15.50	200	15.50	214
<b>8</b>	19.40	797	19.40	857
<b>9</b>	15.50	14	15.50	16
<b>10</b>	17.80	563	18.40	596
<b>11</b>	11.90	124	11.90	144
<b>12</b>	9.10	495	4.40	500
<b>13</b>	7.80	470	7.80	482
<b>14</b>	4.80	346	3.85	346
<b>15</b>	16.70	776	16.70	834
<b>16</b>	41.50	606	41.50	629
<b>17</b>	/	/	20.75	464
<b>18</b>	/	/	12.40	205

---

<b>19</b>	/	/	11.95	189
<b>Total</b>	506.15	8173	442.50	9788

**Source :** URBATIA, 1981, PUD Plan d'urbanisme directeur.

Les autorités locales ont mis l'accent sur la construction des logements individuels abordables ce qui a eu un impact significatif sur le paysage urbain et sur la prolifération de l'habitat individuel dans la quasi-totalité des quartiers de la ville.

Un nombre de 8173 lots ont été attribués en 1977 couvrant une superficie de 506,15 hectares : Terrain Boumediene (secteur 2) a bénéficié de 668 logements, Maarouf Ahmed (secteur 1) de 491 logements, Ibn Khaldoun (secteur 15) de 776 lots, et les cités Bouhenni (secteur 8) de 797 logements.

Le RGPH de 1977 a enregistré 8173 logements individuels couvrant 506.15 ha dans la ville de Tiaret, ce nombre atteint 9788 logements en l'espace de six ans, soit un volume additionnel de 1615 logements (tableau 3) réalisé sur 442.5 ha. L'habitat individuel couvrait: les données tabulaires révèlent une variation dans le nombre de logements individuels entre 1977 et 1983. Dans le secteur 1, Maarouf Ahmed enregistre 647 logements en 1983, ce qui représente une augmentation de 156 logements. Quant au secteur 2, Terrains Boumedienne enregistre 850 logements individuels en 1983, soit une augmentation de 182 logements. Enfin, le secteur 5, CIA, enregistre une augmentation de 133 logements.

Trois zones de la ville de Tiaret, à savoir Abdia et Belazrag (secteur 17) avec 464 logements, la glacière (secteur 18) avec 205 logements, et la cité 405 (secteur 19) avec 189 logements, ont été inclus dans un programme de logement individuel jusqu'en 1983. Les autres secteurs ont enregistré une augmentation minimale de deux logements, allant jusqu'à 60 logements.

---

#### **II.4. Les zones industrielles et d'activités, des lieux pourvoyeurs d'emplois pour la ville**

L'analyse de la composition économique de la population de la commune de Tiaret montre des changements depuis les années 1970. D'après les données du RGP H de 1987, on remarque d'une manière générale, que la commune avait connu une situation d'emploi assez

difficile, le taux d'occupation a été de l'ordre de 83,4 %, mais sa répartition spatiale a été très contrastée. La situation a été beaucoup plus critique hors chef-lieu de commune, le taux de chômage a été de l'ordre de 27 % au niveau des agglomérations secondaires et 26 % dans la zone éparse, tandis qu'il a été 16% au niveau de l'agglomération chef-lieu de commune, Tiaret<sup>1</sup>.

L'activité tertiaire prédominante occupait 53.1% des employés selon le RGPH de 1977 ; le secteur secondaire détenait 40 % et l'agriculture n'avait que 5.7%, elle concerne généralement la population rurale, très faiblement représentée. L'évolution de l'emploi en 1987 est allée en faveur l'activité tertiaire (60%), tandis que les autres secteurs ont connu une légère baisse ; c'est la période de récession de l'économie nationale après la crise économique de 1986.

**Tableau 4** : La répartition de la population par branches d'activités économiques

Activités	Agriculture	BTP	Industrie	Tertiaire	Total
<b>1977</b>	592	2039	2267	5549	10447
<b>Part (%)</b>	5.7	19.5	21.7	53.1	100
<b>1987</b>	908	4100	4072	13611	22692
<b>Part (%)</b>	4	18.1	17.9	60	100

**Source** : RGPH, 1977 et 1987

Le secteur primaire n'a représenté que 4 % de la population occupée, ce faible taux peut être expliqué d'une part, par la forte consommation des terres agricoles liée au développement urbain et industriel et d'autre part, par le départ de la main-d'œuvre agricole vers les autres secteurs, les plus rémunérateurs.

En effet, Tiaret occupe une place très significative dans l'industrie nationale, ceci est une conséquence des choix politiques adoptés pendant les années 1970. L'activité industrielle se limitait à quelques unités légères de transformation agroalimentaire (SN. SEMPAC) héritée de l'époque coloniale, situées au sein du tissu urbain et à une briqueterie localisée au nord-ouest de la ville, le secteur n'employé que 1172 personnes en 1966. À partir de cette date, la

<sup>1</sup> URBATIA, 2017, PDAU Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme + ONS

politique volontariste de développement menée par l'État se basait sur l'industrialisation, qui va se concrétiser dans les objectifs du deuxième plan quadriennal (1974-1977).

A l'instar d'autres villes du pays, Tiaret a bénéficié d'une zone industrielle de 314 hectares, implantée au sud-ouest de la ville à proximité de l'agglomération secondaire de Zaaroura et à la limite de l'usine SONITEX et de la Station de pompage et de compression de SONATRACH qui couvrent 38 ha. De plus, deux zones d'activités ont été aménagées, la première de 74 ha a été implantée pas loin de la zone industrielle et la deuxième est localisée au sud-est de la ville de Tiaret à proximité de l'agglomération de Karman. A la même date, une autre zone industrielle de 300 ha a été créée au sud de la ville à une quinzaine de kilomètres à proximité de l'agglomération d'Aïn Bouchekif.

Les grandes unités industrielles implantées (SONITEX, SNMETAL Fonderie, ENTPL (Tréfilerie), ORLait, Centre enfuteur, SNVI (carrosserie)...etc.) ajoutées aux entreprises de BTP et de service ont amélioré la situation de l'emploi en créant près de 5295 postes de travail non seulement pour la ville, mais pour toute la région y compris pour la wilaya de Tissemsilt (Otmane et Saad, 1992). Mais, ces installations industrielles dans la partie ouest du Sersou, une zone agricole par excellence, sont en inadéquation avec la vocation de la zone (Meziani et Otmane, 2022), elles ont participé d'une manière ou d'une autre à la dévitalisation des espaces ruraux.

Tiaret, qui au départ n'était pourvue que d'une industrie de transformation liée à l'agriculture devenait alors un pôle industriel d'importance nationale aux activités diversifiées, en conséquence, la ville est devenue plus attractive et un centre régulateur pour capter les flux de populations des Hauts plateaux ouest et plus particulièrement des zones rurales démunies. De même, la ville a fait appel à un encadrement, notamment d'Alger et d'Oran pour faire fonctionner ces unités, comme elle a fait appel à un encadrement international (Allemagne, France...etc.) pour accompagner la mise en service de ces industries (Otmane et Saad, 1992).

Ainsi, cet emploi industriel a été accompagné par le développement de l'emploi tertiaire en faisant accroître l'économie urbaine de Tiaret.

Installées progressivement, ces unités industrielles n'ont pas fonctionné selon leur capacité réelle de production, elles sont restées dépendante en matière première comme de nombreuses unités industrielles à l'échelle nationale. Un rendement insuffisant affaibli par un sureffectif employés, leur gestion a failli au fil du temps, entraînant des difficultés financières et amenant

des unités à réduire leur personnel au milieu des années 1990 ou à la dissolution complète (Otmame et Saad, 1992).

Une ré-industrialisation est à l'œuvre, elle se fait par assainissement du foncier industriel consommé abusivement en comparaison avec l'emploi généré. Cette ré-industrialisation concerne le montage des véhicules utilitaires et touristiques en partenariat avec des firmes internationales, la métallurgie, l'agroalimentaire...etc (Meziani et Otmame, 2022).

**Tableau 5:** Le tissu industriel de la commune de Tiaret

<b>Unités</b>	<b>Année de démarrage</b>	<b>Nature de l'activité</b>	<b>Capacité nominale de production</b>	<b>Effectif employé en 1995</b>
<b>Complexe lainier</b>	1969	-lavage -filature -tissage	8000 T/an 2724 T/ an 4000000 T / an	1337
<b>Unité de confection E.C.O.T.E.X</b>	1966	/	302771 articles / an	161
<b>Briqueterie</b>	Avant 1962	Production de brique rouges	11000 T/ an	/
<b>Unité de transformation des céréales</b>	Avant 1962	Production de semoule, farines	/	200
<b>Complexe fonderie E.N.F</b>	1983	Production de fonte acier , usinage	8940 Qx /an	1286
<b>Unité tréfilerie acier doux E.N.T.P.L</b>	1989	/	45000 Qx / an	878
<b>Centre enfuteur</b>	Avant 1990	Butane Propane	1200 b / an 60 b / an	160
<b>O.R.lait</b>	Avant 1990	Production lait , fromage , beurre, yaourt	18000 L , 60000L,5600 Kg , 60000L/J	374

Source : PDAU, 2017

Sur le plan spatial, Tiaret, devenue attractive, a vu son tissu urbain s'étaler rapidement pour accueillir ces flux de population ; la réalisation de deux ZHUN et la création des milliers de lots de terrain en sont les éléments de réponse à cette croissance. Parallèlement à cette urbanisation formelle, de l'habitat illicite s'est développé aux alentours du tissu urbain : la cité Chaib (Ganabir), Zmala dans les hauteurs du versant sud de Djebel Guezzoul et le

bidonville de Zaaroura montrant les difficultés que connaissait la ville pour répondre aux besoins des populations migrantes.

### **II.5. Une gamme d'équipements très diversifiée réalisée**

Paradoxalement le souci de regroupement des unités industrielles dans des zones dédiées aux activités encombrantes pour épargner la ville des nuisances urbaines et offrir l'emploi industriel a généré une croissance démographique importante nourri par l'exode rural et a introduit par conséquent une demande en équipement.

A Tiaret, les équipements occupent une place aussi importante et structurante dans l'organisation spatiale de la ville et dans la vie sociale de la population. De par ses statuts de chefs-lieux de wilaya, de daïra et de commune, Tiaret possède actuellement un nombre important d'équipements, notamment administratifs, socio-éducatifs et culturels. Toutefois, la répartition de ces équipements est hétérogène au sein de la ville, les extensions récentes en sont relativement dépourvues, le centre-ville s'accapare de la majorité des équipements structurants.

L'équipement a accompagné plus ou moins l'évolution spatiale de la ville, on peut dire que la nature, la fonction et le type d'équipement ont évolué d'une période à l'autre. On prend par exemple la période de 1966 à 1996, une partie des équipements a été implantée selon un critère de proximité, autrement dit des équipements banaux, de première nécessité, de rayonnement restreint ou réduit à l'espace wilayal tels que les équipements éducatifs (58 établissements), sanitaires (15 établissements), culturels, sportifs et culturels (23 établissements) et 4 équipements d'enseignement supérieur. Ceux-ci par leur emprise spatiale ont permis de développer autour de leurs enceintes de divers services tertiaires.

Depuis l'an 2000, on a observé la diffusion des équipements en particulier administratifs (directions de wilaya) dans les nouvelles extensions périphériques de la ville, notamment au sud et au nord-est. Cela a entraîné la polarisation d'autres activités de services et commerciales influençant ainsi la structure et l'organisation de l'agglomération et jouant un rôle crucial dans la création de flux. Ces changements contribuent à l'expansion urbaine et à la revitalisation des quartiers.

Dans les dernières années, la wilaya de Tiaret a bénéficié de plusieurs équipements d'intérêt régional, principalement situés dans le chef-lieu. Tiaret se démarque des autres communes de

son territoire grâce à la présence d'un aéroport international, d'une université et des instituts de rayonnement régional.

L'analyse des données recueillies auprès des DUAC et DEP des procès-verbaux (1980-1985) de choix de terrain des divers équipements ont révélé que certains équipements étaient plus fréquemment choisis pour être installés dans des terrains bien situés géographiquement dans la ville et ce pour leurs besoins opérationnels. Les équipements scolaires occupent 192 ha, suivis par les équipements sportifs (50 ha), puis les équipements sanitaires (27 ha) ; une petite superficie de 12 ha a été allouée aux équipements administratifs, tandis que 14 ha ont été dédiés aux équipements culturels et 7 hectares aux équipements cultuels (tableau 6).

**Tableau 6** : Surface foncière réservée aux équipements (1980-1995)

<b>Équipement</b>	<b>Superficie totale (ha)</b>	<b>PUD 1980-1995</b>	<b>Extension</b>
<b>Scolaires</b>	191.90	113.60	78.30
<b>Sanitaires</b>	27.80	13.90	13.90
<b>Culturels</b>	13.45	6.95	6.50
<b>Cultuels</b>	7.75	5.15	2.60
<b>Commerces et services</b>	26.45	14.75	11.70
<b>Sportifs</b>	49.20	34.45	14.75
<b>Administratifs</b>	11.55	6.85	4.70
<b>Total</b>	328.10	195.5	132.45

**Source** : DUAC +DEP

La répartition des équipements au sein des unités structurelles de la ville plus particulièrement les ZHUN a concerné beaucoup plus les équipements scolaires (113.6 ha), les équipements sportifs (29.15 ha), les équipements sanitaires (10.13 ha).

Une superficie de 12.89 ha a été réservée aux services et commerce qui sont prévus dans des grandes surfaces, souk el fellah et galerie, des marchés couverts ou en plein air. Les immeubles résidentiels intègrent également quelques commerces et services de première nécessité au rez-de-chaussée (tableau 7).

**Tableau 7:** La répartition spatiale du programme d'équipement selon les unités structurelles - 1980-1995.

<b>Équipements</b>	<b>Superficie Totale (ha)</b>	<b>Tissu existant</b>	<b>ZHUN1</b>	<b>ZHUN 2</b>	<b>ZHUN 3</b>
<b>Scolaires</b>	113.60	18.20	19.00	45.15	31.25
<b>Sanitaires</b>	13.90	3.77	1.08	3.70	5.20
<b>Culturels</b>	6.95	1.73	1.17	3.05	1.0
<b>Cultuels</b>	5.15	3.35	0.20	1.00	0.60
<b>Commerces et services</b>	14.75	1.86	3.04	7.10	2.75
<b>Sportifs</b>	34.45	5.30	1.00	21.40	6.75
<b>Administratifs</b>	6.58	0.38	0.82	3.15	2.50
<b>Total</b>	<b>195.65</b>	<b>34.59</b>	<b>26.31</b>	<b>84.55</b>	<b>50.20</b>

**Source :** DUAC +DEP

En ce qui concerne les équipements administratifs, les nouvelles extensions restent dépendantes à ceux existants dans l'ancien tissu urbain à l'exception de quelques antennes administratives de faible emprise spatiale.

En comparant la superficie des réserves foncières à la superficie du programme réalisé, on constate une discordance. Le secteur universitaire occupe une superficie importante à la sortie sud-est de la ville (204,5 ha), ce qui représente l'équivalent de toute la superficie des réserves foncières pour la période couverte par le PUD. La planification spatiale de cet équipement n'a pas suivi les normes requises. De plus, la proximité d'une zone industrielle a été un argument supplémentaire pour fixer dans le plan des réserves foncières une telle étendue et bloquer l'extension dans cette direction.

## **II. 6. Une prolifération de l'habitat spontané, un signe de la pression sociale**

Tiaret a connu le phénomène de prolifération de l'habitat spontané bien avant l'indépendance, matérialisé par l'apparition de quelques constructions localisées principalement dans la cité Chaïb Mohamed (ancien Galibert Perez) qui remonte aux années 1940. La recrudescence de ce phénomène s'est faite ressentie nettement au début des années 1970, une période qui a connu le lancement de l'industrialisation de la wilaya et plus particulièrement son chef-lieu. Ce phénomène s'est proliféré de façon relativement rythmée formant au fur et à mesure une couronne ceinturant le tissu existant ; il a connu son apogée pendant la décennie noire.

Elle a été caractérisée par une forte concentration de l'habitat spontané sur certains sites tels que Zmala, Galibert, Zaaroura, qui sont devenus par la suite de vrais bidonvilles occupant une superficie considérable. Cette implantation anarchique et spontanée des constructions autour de la ville a défiguré le paysage urbain, entraîné une désorganisation de la structure urbaine et constitué une contrainte à son extension. Par exemple le cas de site de Zaaroura a constitué une entité illicite dans les limites sud de la ville qui a connu une évolution spatiale surtout pendant les années 1980 où le nombre des ménages a atteint 200 entre 1989 et 1993. L'éradication de ces bidonvilles, réussite, a été menée au fur et à mesure de livraison des programmes du logement social ou de la résorption de l'habitat précaire (RHP) ainsi que de l'attribution des lotissements sociaux.

## **III. La fonction résidentielle motrice du processus d'urbanisation (1987 – 2022)**

La plupart des recherches urbaines en Algérie ont porté davantage sur l'étude des tissus urbains récents, des formes produites dans les périphéries et dans les nouvelles extensions des grandes villes (Touati, 2015 ; Trache, 2010).

La situation actuelle de la ville de Tiaret est représentée par la dominance d'une nouvelle extension sur le plan structurel et sur le plan de la forme par rapport au centre colonial. Celui-ci occupe une superficie réduite, toutefois les tracés d'organisation spatiale restent structurer par les grands axes routiers qui assurent plus ou moins la continuité de la trame viaire.

La ville a vu son tissu urbain s'étaler d'une manière considérable pendant trois décennies et se densifier à partir des années 2000 ; outre le croit naturel, la mobilité des populations des

régions voisines attirées par l'emploi ou par des raisons sécuritaires expliquent ce dynamisme urbain. Celui-ci a été matérialisé par des extensions planifiées et non planifiées ayant comme moteur la construction des logements sous différentes formes : habitat collectif des ZHUN, lotissement, social participatif, évolutif, RHP<sup>1</sup>, AADL...etc. Les opérations de densification urbaine, matérialisant le retour de l'extension vers le nord, ont emprunté le relief accidenté des versants sud de Djebel Guezzoul en renouant avec l'urbanisme colonial qui a occupé au départ ce type de terrain. Ce processus a produit des formes urbaines en cascade et une trame viaire très affectée par une topographie accidentée, mais il a épargné les terres agricoles fertiles que l'urbanisation avant 2000 les a sacrifiées. D'autres obstacles d'ordre technique ont guidé ce choix telles que la centrale électrique située au sud à côté de la route nationale 23, les zones industrielle et d'activités ainsi que le pipe-line situées au sud-ouest de la ville.

Ainsi, la ville est passée d'une structure urbaine coloniale dense, compacte, orthogonale et continue à une structure urbaine semi-radioconcentrique diffuse, lâche et discontinue. La structure traditionnelle du tissu urbain, ses éléments et ses règles d'organisation ont radicalement changé, le schéma de structure de la ville a désormais combiné deux trames orthogonale et semi-radioconcentrique.

### **I. 1.L'évolution du parc logement 1987 – 2008**

La production tendancielle du logement, une conséquence de l'évolution démographique soutenue, a été confirmée par tous les recensements de l'habitat et de la population.

La commune de Tiaret disposait 17370 logements en 1987, ce parc a atteint 24571 logements en 1998, soit une évolution de 7201 unités sur une période de onze ans.

Les données du R.G.P.H 2008 indiquent que la commune de Tiaret a enregistré une évolution remarquable du parc logement passant en l'espace d'une vingtaine d'années de 17 370 pour toute la commune à 31 582, soit un volume additionnel de 14212 logements, ce qui donne une production moyenne de 672 logements/an. Cette importante évolution a été matérialisée par les différents programmes mis en place : social, logement social promotionnel (LSP), logement évolutif, RHP et lotissements.

---

<sup>1</sup> Résorption de l'habitat précaire : il s'agit d'un programme de construction de l'habitat individuel réalisé au début des années 2000.

Quant à la répartition spatiale en 2008, la quasi-totalité de ce parc logement (89.8%) se trouve dans l'ACL (28349 logements) ; les agglomérations de Karman, Senia et Ain Mesbah ont regroupé 9.1% du total communal (2868 logements), soit une augmentation de près du 1/3 en vingt ans et moins de 1% se trouve dans la zone éparses ( tableau 8) .

**Tableau 8** : Évolution du parc logement de 1987 – 2008

Année	ACL		AS		Zone éparses		Commune	
	Pop.	Logts.	Pop.	Logts.	Pop.	Logts.	Pop.	Logts.
1987	94241	15798	4457	642	6511	930	105209	17370
1998			<b>K:</b> 10146	1448				
			<b>S :</b> 2273	280				
			<b>A/M:</b> 1977	304				
	145471	22198	<b>14396</b>	<b>2032</b>	2464	341	162331	24571
2008			<b>K:</b> 11859	2148				
			<b>S :</b> 2530	340				
			<b>A/M:</b> 2201	380				
	178888	28349	<b>16590</b>	2868	2589	365	197690	<b>31582</b>

**Source** : Données ONS.

Le taux d'occupation par logement enregistré en 2008 reste élevé (6.3) et comparable avec celui national (6.4). Quant au taux d'occupation par pièce est également élevé (2.3), il est légèrement supérieur à celui national (2.2). Ces deux indicateurs laissent envisager le maintien de la pression de la demande en matière de logement, malgré les différents programmes de réalisation de logement au niveau de la commune, la crise de logement persiste encore en particulier dans l'agglomération chef-lieu de Tiaret, le retard enregistré dans la réalisation des logements programmés et la croissance démographique rapide ont nourri cette situation.

### III.2. Densification et développement vertical de la ville (2001-2021)

Des réalisations de densification ont été effectuées en occupant les poches vides au sein du tissu urbain, les espaces résiduels dans les deux ZHUN et les terrains accidentés au nord de la ville. « Un effort a été fait par les autorités locales pour contenir cette extension à l'intérieur de l'enceinte urbaine matérialisée par l'ancienne voie d'évitement »<sup>1</sup>, celle-ci est devenue en

<sup>1</sup> Le chargé d'études de la révision du PDAU, 2019, Bureau d'études URBATIA, 2022.

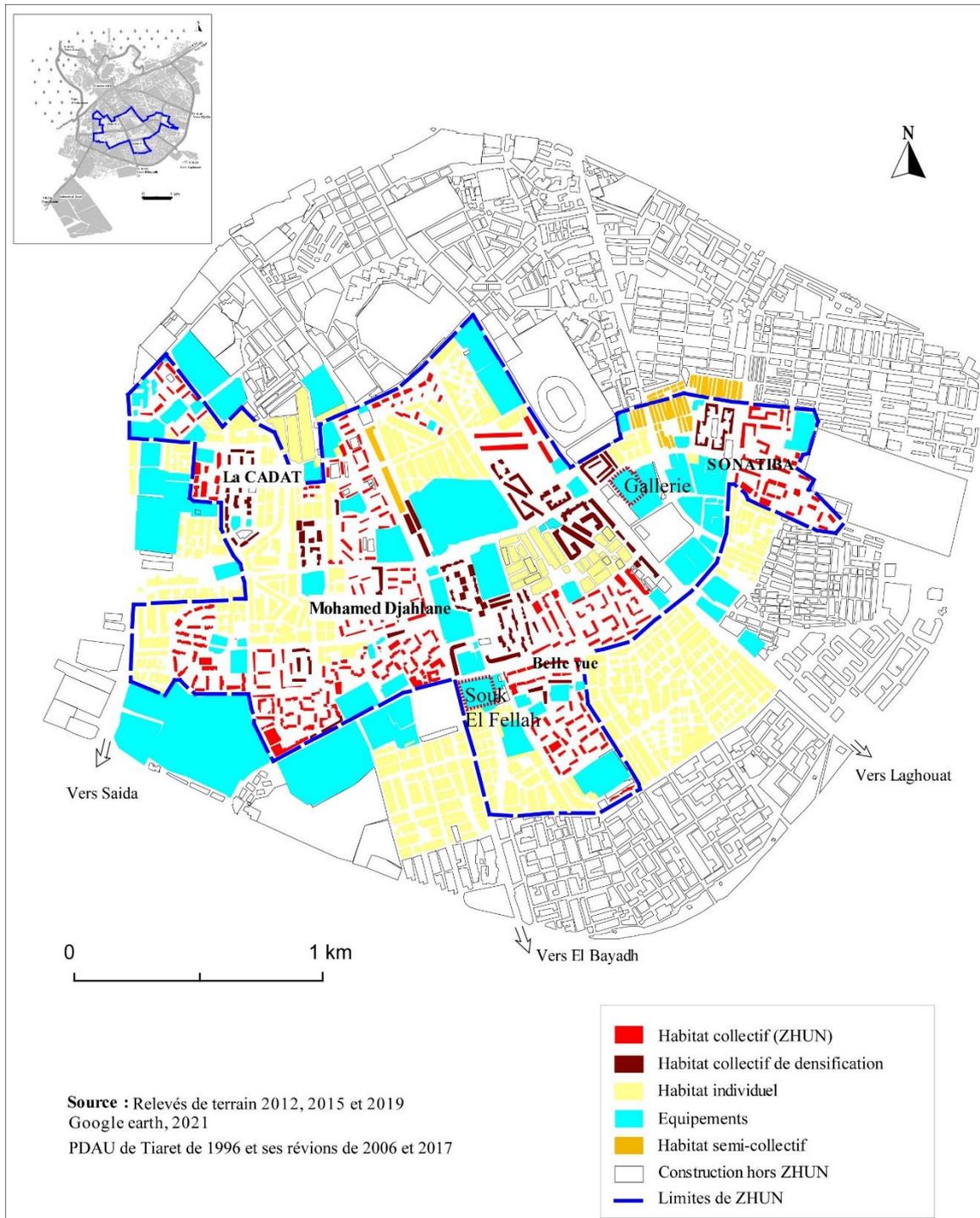
partie une artère urbaine importante. Ainsi, cet effort a produit une ville plus au moins ramassée en comparaison à de nombreuses villes algériennes de la même taille (Bekkouche et Otmane, 2022).

Matérialisé par l'habitat collectif plus élevé et plus dense, la densification du sol urbain est allée même en récupérant des terrains occupés auparavant par des unités industrielles ou de BTP dissoutes pour y implanter des cités de l'habitat collectif (à titre d'exemple cité Dubai à l'ouest de la ville) ou convertir les bâtiments désaffectés de la fonderie en facultés en faveur de l'université d'Ibn Khaldoun.

La structure urbaine globale de la ville a été préservée par le PDAU de 1996 et sa version révisée de 2005, mais morphologiquement quelques entités urbaines se sont recomposées sur elles-mêmes. La rue animée est revenue en force dans les nouveaux aménagements (nouvelle construction ou recomposition), les étages inférieurs des bâtiments collectifs sont réservés d'une manière systématique aux commerces et services. Cette approche d'aménagement, menée par les faiseurs de la ville, décideurs et techniciens, est vue comme réponse adéquate à la défaillance de la vision fonctionnaliste des ZHUN qui a produit des cités qualifiées de « dortoirs » à faible densité (Bekkouche et Otmane, 2022). Celles-ci ont fait l'objet de recomposition par des opérations sous forme de « patches » et par des révisions des tracés de voirie, d'injection d'équipements et d'aménagement des espaces publics.

En réalité, la primauté de la puissance publique dans les actes de faire et de gérer la ville en Algérie a été souvent le marqueur dans la production de l'urbain (Bendjelid, 2010).

Figure n° 36: Recomposition des ZHUN dans la ville de Tiaret (2021).



### III.3. Évolution de l'habitat individuel, étalement rapide de la ville

De par l'effet exercé par l'habitat individuel sur l'organisation et la structuration de l'espace urbain, nous avons établi une analyse des données fournies par le DUAC<sup>1</sup> concernant l'évolution du nombre de permis de lotir délivré de 1998 à 2001, considérée comme étant la période de pic d'attribution des lots de terrain. Il a été recensé 5484 lots attribués, mais le nombre exact des lots bâti n'est pas connu.

Les lotissements affectés aux coopératives immobilières ou à l'habitat individuel ont presque été répartis dans tous les terrains entourant la ville ainsi qu'à l'intérieur ou au contact des zones de l'habitat collectif. En 1998, 1422 lots ont été attribués dont 383 lots implantés au sud-est le long de la route d'Alger (RN 14), 287 autres lots implantés au sud de la ville le long de la route d'Ain Guessma (RN 90).

En 1999, 2859 lots sont également attribués dont 2731 lots font partie du programme de logements évolutifs (POS de Mezguida, la cité du Stade, la route d'Aïn Bouchekif, R.H.P). L'agglomération secondaire de Karman a bénéficié à son de de 697 lots, Ain Mesbah, située à trois kilomètres au sud de la ville a également bénéficié de 146 lots ; les deux agglomérations ont constitué un lieu de report de l'urbanisation du chef-lieu de commune. En revanche de 2000 à 2001, le nombre de permis de lotir a régressé, il a été enregistré 845 lots en 2000 localisés majoritairement dans la coopérative belle vue et dans la cité el El Fajr et 358 lots en 2001 implantés le long de route de Sougueur (RN 23) et au nord de la ville (zone de la sablière) ( tableau 8) .

**Tableau 9:** L'évolution du nombre de permis de lotir attribués (1998 -2001)

<i>Lotissement</i>	<i>Date p.l initial</i>	<i>Nbre de lots</i>	<i>Adresse</i>
<b>Coop. el Amel hai el Badr</b>	17/01/96 22/04/98	07	hai el Badr
<b>Tiaret</b>	03/02/98	50+50	zone industrielle Zaaroura
<b>Cite Bouheni elkorde</b>	07/02/98	18	el korde
<b>Coop-nahdha- route du lycee Ahmed Medeghri</b>	17/01/98	100	p.o.s rn 23 route de sougueur
<b>Lotissement diar echems</b>	09/02/98	01	cite diar echems
<b>Lotissement route d'alger</b>	28/07/98	383	p.o.s route d'alger

<sup>1</sup> DUAC ; Direction d'urbanisme d'architecture et construction

*Chapitre 3 : Croissance démographique importante et production rapide et diffuse du bâti pendant la période postcoloniale*

<i>Lotissement</i>	<i>Date p.l initial</i>	<i>Nbre de lots</i>	<i>Adresse</i>
<b>D123 bis volani</b>	31/05/98 15/04/01	287	route a/guesma
<b>Coop-orolait-Lotiss. 02 lot</b>	08/02/98 16/12/98	158 02	route de bouchekif cite chouhada – cadat d 134
<b>D47 bis el quods</b>	08/07/98	05	cite touahria el quods
<b>02 lots hai badr d 118</b>	29/11/98	02	a cote mosquee hai badr
<b>105 lots d 121 densification</b>	11/10/98	05 lots	route bouchekif
<b>D 104 densification</b>	24/05/98	47 lots	route bouchekif
<b>D121 bis d 104 + d 121 lot + Densification</b>	29/04/98	/	route bouchekif
<b>D 127 + 127 bis</b>	05/09/98	191 lots	mezghida
<b>D 123 + 123 bis extention</b>	14/06/98	/	route ain guesma
<b>116 logts + 12 commerce eplf</b>	28/07/98	116 + 12 locaux	en face souk el fellah
<b>Agence fonciere Locaux commerciaux Hai badr lechner</b>	28/07/98	70 locaux	tiaret
<b>Total</b>			<b>1422</b>
Année 1999			
<b>D 120 diar chems</b>	13/06/99	03 lots	diar chems
<b>Lotissement RHP Site du stade</b>	11/10/99	1794 logts evolutif	cite de stade route de sougueur
<b>Lotissement r.h.p karman</b>	19/10/99	577 lots	karman tiaret
<b>Lotissement r.h.p Ain mesbah</b>	07/11/99	146 lots	ain mesbah
<b>D 116 densification</b>	27/12/99	01	d 116 route de sougueur
<b>D 133 densification</b>	24/04/99	02 lots extention	tiaret
<b>937 logts r.h.p mezguida</b>	07/11/99	937 logts evolutif	mezguida
<b>Lotissement de 02 lot site du stade</b>	08/11/99	02	site du stade
<b>120 logts hachemi larbi aadl</b>	30/11/99	120 logts	hachemi larbi
<b>120 logts rhp karman</b>	30/11/99	120 logts	karman
<b>Total</b>			
<b>Karman : 577 logts r.h.p + 120 r.h.p = 697 / ain mesbah : 146 logts r.h.p</b>			
<b>Tiaret : 2859 dont 2731 r.h.p</b>			
Année 2000			
<b>Extention route sougueur 07 lots</b>	17/01/00	07	cite 620 logts route sougueur
<b>D 59 densification</b>	23/04/00	05	d 59 lycee hireche
<b>Morcellement eplf</b>	02/04/20	14	cite belle vue tiaret
<b>Lotissement d 104 densification</b>	20/07/00	06	route de bouchekif

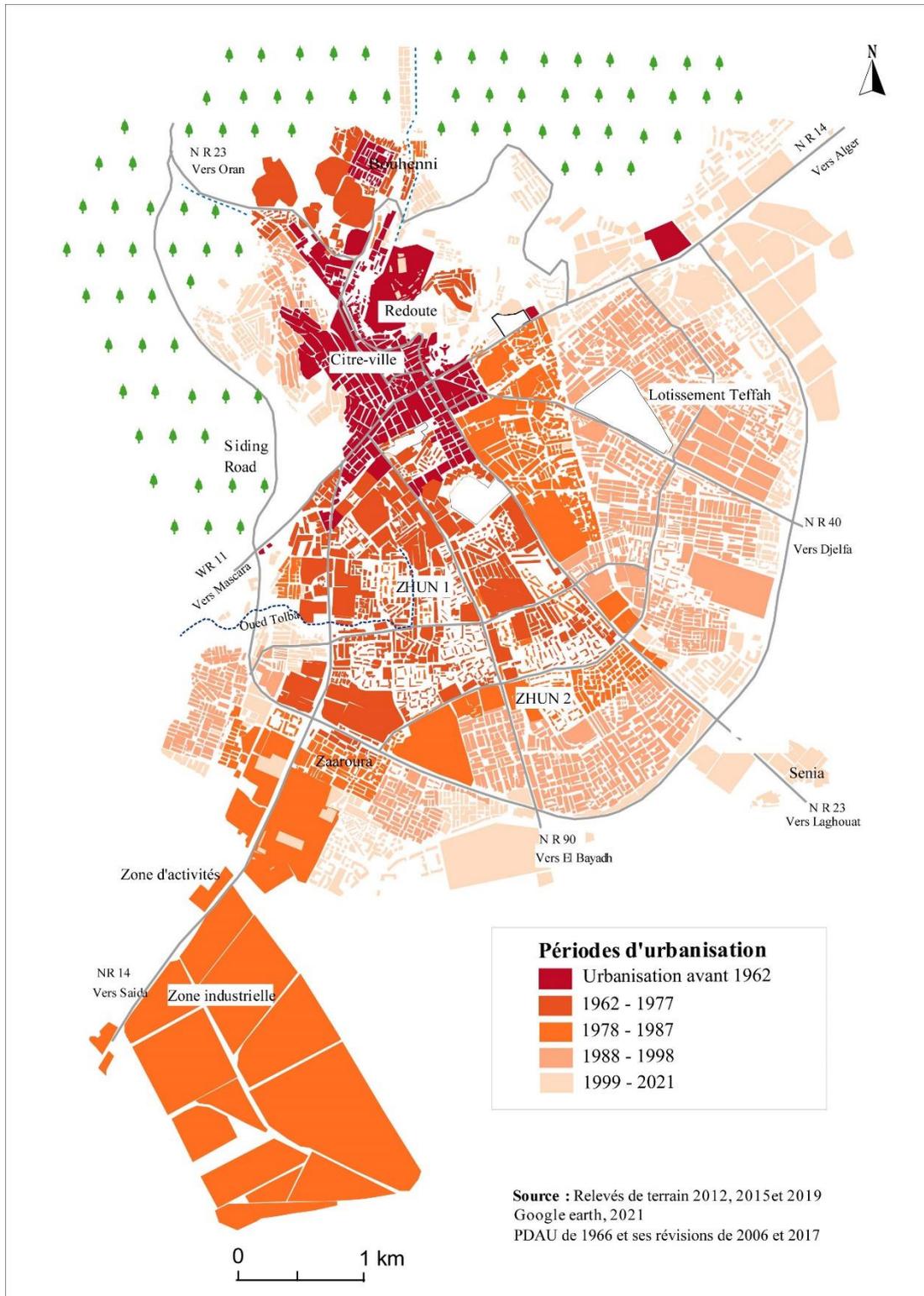
*Chapitre 3 : Croissance démographique importante et production rapide et diffuse du bâti pendant la période postcoloniale*

<i>Lotissement</i>	<i>Date p.l initial</i>	<i>Nbre de lots</i>	<i>Adresse</i>
<b>Densification mesri djillali eplf</b>	23/05/00	/	eplf volani
<b>Actualisation zone industrielle Zaaroura</b>	14/03/00	/	urbatia zaaroura
<b>C.o.o.p fadjr logts c.n.l</b>	12/08/00	180	p.o.s 630 logts
<b>Densification et actualisation d 151+ 630 logts</b>	25/07/00	06 + extention	d 151 630 logts
<b>Cite maarouf ahmed v.r.d barraque</b>	16/10/00	11	e.n.f. v.r.d maarouf ahmed
<b>41 coop volani</b>	05/04/00	616	volani
<b>Total</b>			845
<b>année 2001</b>			
<b>Extention d 131</b>	21/00/01	03	hai med djehlene
<b>D 153 volani extention</b>	24/01/01	06	d 153 volani
<b>70 lots commerciaux hai el badr</b>	30/01/01	70 locaux	hai badr
<b>Densification + extention ibn khaldoun</b>	30/10/01	07	ibn khaldoun
<b>173 logts eplf site du stade</b>	12/03/01	173	route sougueur
<b>133 lots sabliere</b>	12/03/01	133	sabliere
<b>Equipement route d'alger</b>	20/06/01	25	p.o.s route d'alger
<b>08 lots cite frigo</b>	12/12/01	08	cite frigo
<b>03 lots hai besseghir d 15 sabliere n° 33</b>	08/07/02	03	tazi aek
<b>Total</b>			<b>358</b>

Source : URBATIA, PDAU 2006

L'habitat illicite a été éradiqué au fur et à mesure des réalisations des logements par les programmes publics ou par l'attribution de l'habitat individuel. Les habitations illicites ont régressé de 204 unités en 1998 à 46 en 2004. À vrai dire, tous les habitants des bidonvilles qui se trouvaient à la limite du tissu urbain, au nord comme à l'est et au sud, ont été relogés dans la ville et ses agglomérations secondaires, ou dans les communes limitrophes (Ain Bouchekif et Dahmouni).

Figure n° 37 : l'évolution spatiale de la ville de Tiaret 2021



## **Conclusion**

Après l'indépendance, le développement urbain rapide de Tiaret a été principalement stimulé par la croissance de sa population, résultant à la fois d'un taux de natalité élevé et de l'exode rural.

Tiaret a connu un développement socio-économique remarquable. Cela s'est manifesté par une augmentation significative des opportunités d'emploi dans les secteurs de la construction et de l'industrie. De plus, divers programmes de logement et d'infrastructures ont été mis en place, tels que les ZHUN, les lotissements et les équipements. Ces facteurs ont contribué à la croissance rapide de la ville et de ses infrastructures.

La croissance urbaine accélérée après l'indépendance était générée principalement par la croissance démographique qui a joué un rôle très important dans l'évolution de la ville. La forte concentration des investissements au niveau de la ville Tiaret pendant les années 1970 lui a rendu plus attractive et source de dévitalisation des populations de son arrière-pays.

Les deux périodes d'urbanisation de la ville de Tiaret sont bien distinguées, l'urbanisme européen représenté par le noyau historique construit sur des terrains contraignants et l'urbanisme récent mené au début par la réalisation des Z.H.U.N, des lotissements et des zones industrielle et d'activités dans la partie sud sur des terrains de faible pente, plus étendus et composé de terres de bonne valeur agricole. Cette urbanisation a marqué l'espace périphérique par la production d'une configuration spatiale différente et selon des formes nouvelles en rupture avec les formes antérieures (trame urbaine et architecture).

L'étalement rapide du tissu urbain à faible densité des années 1970 et 1980 conjugué au sous-équipement des ZHUN a renforcé la dépendance de la périphérie au centre-ville et à l'étouffement de celui-ci par congestionnement de circulation. Ainsi, l'évolution de la ville pendant la période postcoloniale peut être considérée d'ores et déjà, comme étant une

juxtaposition d'un nouveau système urbain d'apparence segmentée à un ancien système urbain plus compact, mais plus rationnel en matière d'occupation de l'espace.

### **Conclusion de la première partie**

L'étude de la forme urbaine en Algérie se limite à quelques disciplines telles que l'architecture, l'urbanisme et la géographie. Les approches du thème se concentrent principalement sur le tissu urbain historique et l'analyse de la structure des bâtiments. De multiples facteurs s'interfèrent dans la formation des tissus urbains des villes algériennes et qui reflètent leur histoire urbaine et leur processus de construction. Ces villes sont constituées des formes urbaines anciennes et récentes plus complexes. Les auteurs s'attachent à aborder la contribution significative des outils de planification urbaine et le poids des politiques dans la production des formes urbaines. Pendant plus d'un demi-siècle, l'urbanisme en Algérie a été largement marqué par des interventions circonstanciées dans les villes afin de répondre aux besoins croissants, parfois démesuré, de la population. Ces interventions ont eu des impacts tangibles sur la forme et la morphologie urbaines.

La structuration de l'espace est un processus complexe qui dépend d'un certain nombre de facteurs : le site et sa topographie, la situation géographique et les facteurs historiques. Ces facteurs conjugués ont joué un rôle dans la structuration et l'organisation de la ville de Tiaret. Tiaret et sa région, l'une des plus riches d'Afrique du Nord, ont toujours constitué une zone de contact depuis l'antiquité, avec la ville de Tiaret comme capitale et carrefour d'échanges. Cependant, la période coloniale française a marqué le début de la création de la ville actuelle de Tiaret, avec des interventions réalisées par un urbanisme militaire destructeur. Les concepteurs français, spécialisés dans l'ingénierie militaire, ont conçu la structure spatiale urbaine pour répondre aux exigences militaires de défense et de contrôle de la région. Malgré cela, la ville de Tiaret a exercé une influence grâce à sa fonction commerciale, renforcée par les voies de communication qui convergeaient vers elle. Ces infrastructures routières ont été des éléments clés pour structurer la ville tout en s'adaptant à la morphologie contraignante du site.

Après l'indépendance, la croissance urbaine accélérée de Tiaret a été principalement due à l'augmentation de sa population, résultant à la fois d'un taux de natalité élevé et de l'exode rural. Cela a conduit à un développement socio-économique remarquable, avec une augmentation significative des opportunités d'emploi dans les secteurs de la construction et de

l'industrie. Ces développements ont alimenté l'expansion rapide de la ville et de ses infrastructures. La concentration des investissements sur Tiaret dans les années 1970 a rendu la ville plus attrayante, ce qui a entraîné la dévitalisation de la population de son arrière-pays. Le développement urbain a modifié la zone périphérique, créant une configuration spatiale différente qui rompt avec les formes précédentes. L'extension rapide du tissu urbain à faible densité dans les années 1970 et 1980, combinée au sous-équipement des zones d'habitat à urbaniser à cette période a renforcé la dépendance de la périphérie à l'égard du centre-ville et a conduit à sa congestion par une circulation intense.

**Partie II :**

***Impact des politiques urbaines sur la structuration et***

***Le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret***

### **Introduction de la deuxième partie**

Les études de recherche portant sur la structure urbaine en Algérie se concentrent principalement sur l'évolution historique du tissu urbain et sur l'analyse de l'architecture des bâtiments. Les auteurs ont voulu étudier la contribution de la planification urbaine dans la production du bâti et dans l'organisation urbaine.

Cependant, la structure urbaine en Algérie est particulière, de multiples facteurs s'interfèrent dans la formation du tissu urbain. De par leurs passés urbains riches, de nombreuses villes algériennes sont composées de tissus urbains variés relevant de civilisations et de logiques d'aménagement différentes, rendant leurs approches plus complexe.

De fait, le rôle des politiques urbaines est déterminant quelques soit le degré d'implication dans le processus d'urbanisation. Depuis plus d'un demi-siècle, de multiples politiques urbaines ont été largement marquées par des interventions circonstanciées dans les villes algériennes afin de répondre besoins sociaux pressants. Régies par des réglementations, ces politiques ont été menées par des études d'aménagement et d'urbanisme d'ordre général ou par des opérations urbanistiques ponctuelles. Sur le plan de la pratique, de l'étude à la mise en application d'une politique urbaine il y a tout un processus de mise en œuvre.

Ainsi, cette partie tente d'expliquer l'impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret.

**Chapitre 4 :**

***Juxtaposition de structures urbaines planifiées et non  
planifiées dans la ville de Tiaret***

### Introduction

L'intervention de l'État sur l'espace par le biais des politiques de planification urbaine influence la production des formes urbaines et l'organisation spatiale des villes.

D'une manière générale, l'homme là où il se trouve, il transforme l'espace et le reconfigure selon ses besoins ; cette interaction est très importante au niveau de la ville où se concentrent de nombreux éléments complémentaires et d'autres conflictuels (Saidouni, 2001). Comme toutes les villes du monde, les villes algériennes ont connu des étapes de construction dictées par des exigences sociales, politiques et économiques, pour arriver souvent à une superposition des types d'urbanisation distincts, caractérisés par la prédominance des extensions.

Les villes algériennes ont connu après l'indépendance une croissance démographique soutenue, suivi par une urbanisation accélérée encadrée par des politiques urbaines, aux interventions le plus souvent circonstancielle et ponctuelle, qui ont eu des impacts différents sur les plans structurel et fonctionnel. Une série d'instruments d'urbanisme et d'outils de mise en œuvre a été adoptée pour gérer ce processus d'urbanisation.

La ville de Tiaret a connu ces deux dernières décennies des configurations spatiales et fonctionnelles, caractérisées par l'émergence des nouvelles polarités urbaines qui ont restructuré le paysage urbain et par une recomposition morphologique et fonctionnelle en accentuant la disparité entre les deux formes urbaines produites, ancienne et récente.

Ce chapitre a pour objectif d'appréhender les mécanismes de production de l'espace urbain et d'évaluer l'impact des politiques urbaines sur l'organisation de la ville d'une part et d'autre part, d'analyser les pratiques relatives à cette planification urbaine afin d'éclairer l'impact de celle-ci sur la structuration et le fonctionnement de la ville.

### **Note méthodologique**

Pour connaître les moyens mis en œuvre d'application des directives de la planification urbaine, nous nous sommes basées sur :

- L'observation directe sur le terrain ;
- Les entretiens semi-directifs menés avec les différents acteurs institutionnels de la planification urbaine (représentants des bureaux d'études URBATIA, Centre d'études et de Réalisations en Urbanisme, représentants de la Direction d'urbanisme d'architecture et de la construction) ;
- L'analyse des documents d'aménagement et d'urbanisme (PUD de 1981, PDAU de 1996, les révisions du PDAU en 2006 et 2017, étude de maîtrise de la croissance urbaine de la ville de Tiaret, 1999) pour mieux comprendre les modalités de concrétisation des politiques urbaines. D'autres documents (ouvrages, thèses, articles...etc.) ont constitué des matériaux d'aide à l'analyse dans ce chapitre.

### **I. La planification urbaine aux dimensions multiples**

Castells (1973) indique que le champ de la politique urbaine renvoie à trois spécifications théoriques : la première fait référence à la politique, qui est l'entité par laquelle une société gère les contradictions et les divergences entre ses différentes composantes, la deuxième désigne le système de rapports du pouvoir à l'urbain. Pour lui, l'étude de la politique urbaine se décompose en deux champs analytiques indissociables et liés à la réalité sociale : la planification urbaine sous différentes formes et les mouvements sociaux urbains. Quant à la troisième spécification, elle se base sur l'étude de l'intervention de l'État dans l'organisation de l'espace. Castells pense que les plans d'urbanisme constituent la plus grande masse d'intervention de l'appareil de l'État sur l'organisation de l'espace (Yamani, 2014).

Ce chapitre tente d'analyser les différents plans d'urbanisme : le plan directeur d'urbanisme, le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme et le plan d'occupation des sols. Ces plans constituent les outils de la politique de planification urbaine en Algérie, et qui nous permettent de connaître les actions mises en œuvre et leurs impacts sur la structuration et le fonctionnement de l'espace.

Pour Lojkin (1977), la politique urbaine est un produit de contradictions urbaines, de rapports entre diverses forces sociales opposées, de fait, le mode d'occupation ou de production de l'espace urbain ne peut se réduire à la planification urbaine. Il est perçu à travers trois dimensions : une dimension planificatrice, une dimension opérationnelle ; c'est l'ensemble des pratiques réelles par lequel l'État central et ses appareils locaux interviennent juridiquement et financièrement dans l'organisation de l'espace urbain et une dimension proprement urbanistique qui matérialise et mesure les effets sociaux dans l'espace du couple planification urbaine/opérations d'urbanisme. C'est la logique réelle du rôle de la planification urbaine dans l'usage des sols (Yamani, 2014).

En Algérie, la dimension planificatrice est surtout assurée par des bureaux d'études majoritairement publics (URBOR, URBATIA, URBAB, ANAT ...etc.) et rarement par des bureaux d'études privés surtout dans les décennies 1970, 1980 et 1990.

La dimension opérationnelle est assurée par les différents appareils étatiques locaux : DUAC, DEP, DL, collectivités locales (wilaya, daïra et commune) ...etc. L'intervention des acteurs institutionnels aux différents échelons complique la coordination et réduit le poids de la dimension urbanistique. La politique urbaine est dépendante des choix du pouvoir central.

Ainsi, la politique urbaine est donc l'action programmée d'intervention dans et sur la ville, elle suppose un projet avec des objectifs, des moyens et des dispositifs nécessaires pour le réaliser. L'État qui a la charge d'élaborer et de traduire dans les faits la politique urbaine, adopte des modalités d'actions sur la ville en fonction des conjonctures, des moyens disponibles et des enjeux sociaux et politiques. La politique urbaine résulte d'un chevauchement de réseau de relations où se trouvent impliqués différents acteurs.

### **II. La planification urbaine coloniale en Algérie**

Avant 1919, le Génie militaire français a joué un rôle clé dans la planification des villes coloniales. Le plan d'alignement était l'outil principal pour contrôler la croissance urbaine, en définissant les phases d'extension de la ville, les espaces publics, l'alignement des bâtiments, les détails des rues et des infrastructures, ainsi que les réserves de terrains pour les constructions. La logique d'urbanisme suivie par cet instrument est basée principalement sur la forme de l'îlot qui a caractérisé les villes françaises et européennes (Yamani, 2014).

La planification urbaine en France a fait sa première apparition après la première guerre mondiale et elle a été également appliquée dans les colonies (Saïdouni, 2000). Des plans d'aménagement, d'extension et d'embellissement ont été instaurés par la loi Cornudet (1919–1924) et rendus applicables en Algérie à partir de 1922 pour mettre de l'ordre dans les modalités de financement des projets urbanistiques et éviter les conflits entre les promoteurs privés et les élus locaux peu soucieux de l'intérêt général (Scandale, 1892)<sup>1</sup>.

Alger fut doté d'un plan en 1931 et Oran en 1933. D'après Almi (2008), « *la dite loi a rendu obligatoire l'élaboration d'un plan directeur d'urbanisme pour toute ville de plus de 10.000 habitants, consistant à transformer l'espace urbain en l'adaptant aux nécessités modernes notamment d'hygiène et de circulation, tout en évitant de bouleverser les structures existantes. passé, présent et futur y sont en effet indissociablement liés* ».

Le développement de la planification urbaine a donc permis la transition entre l'alignement militaire du XIXe siècle et l'urbanisme du XXe siècle, amorçant ainsi l'ère de l'urbanisme bureaucratique (politico-économique), l'urbanisme de plan.

En 1958, à l'initiative du général de Gaulle pour contrecarrer la guerre de libération nationale plusieurs villes algériennes ont bénéficié dans le cadre du plan de Constantine des plans directeurs d'urbanisme pour tracer les grandes lignes de leur tendance d'extension future. Dans la même période y avait l'apparition de multiples instruments d'urbanisme pour répondre aux exigences de la reconstruction urbaines en France et aux besoins d'une production massive des espaces urbains (Yamani et Trache, 2022). Parmi ces instruments, le plan d'urbanisme directeur (PUD), les plans de détails élaborés par les communes pour équiper et organiser les secteurs déjà urbanisés et dont la densification est en cours, les plans d'urbanisation ou de restructuration pour la reconquête des centres villes et la rénovation des quartiers anciens, le programme d'équipement urbain et le plan de modernisation et d'équipement (PME) pour l'affectation des budgets, les zones à urbaniser en priorité (ZUP). Ces instruments ont guidé l'urbanisme colonial à la fin de la période coloniale en Algérie et ils ont eu une gigantesque influence sur l'expérience de planification algérienne après l'indépendance (Saidouni, 2000).

---

<sup>1</sup> Cité In Benkada, S. (2001). Un demi-siècle d'extension de l'espace périphérique oranais, à travers quelques exemples de politiques d'urbanisation (1948-1998). *Insaniyat/إنسانيات*. Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales, (13), 95-104.

### **III. La planification urbaine après l'indépendance**

Au lendemain de l'indépendance, le parc immobilier vacant assurait en grande partie les besoins des villes en logements, la nécessité de les étaler n'était pas ressentie ; les mêmes pratiques de gestion urbaine étaient reconduites. Toutefois, la croissance démographique amorcée au milieu des années 1960 avait amené les pouvoirs publics de l'époque à adopter des stratégies d'accompagnement de l'évolution des espaces urbains.

#### **III. 1. La reconduction de la réglementation française en urbanisme (1962-1973)**

La Loi du 31 décembre 1962 a reconduit la réglementation française en matière d'urbanisme publiée en 1958 sauf celle non conforme à la souveraineté nationale, de fait les plans d'urbanisme directeur (PUD) élaborés faisaient l'outil de référence pour orienter le développement urbain des villes dans cette période.

Sur le plan des organismes, aucun changement n'a été effectué par la loi de décembre 1962 ; les plans d'urbanisme engagés sont maintenus et les organismes de gestion hérités ont continué à opérer : CADAT, services techniques, bureaux d'études étrangers.

L'ordonnance n°73-29 du 5/07/1973 confirme la législation d'urbanisme et de la construction en vigueur, sous réserve de procéder à l'algérianisation progressive en la matière avant 1975, dans cette phase les attributions en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire ont été confiées au Ministère des Travaux Publics et de la construction (MTPC), dont l'objectif d'optimiser les décisions et coordonner les actions.

En 1967, la création de bureau national d'études économiques et techniques (ECOTEC) chargées des études et de la réalisation, cette stratégie correspond à l'entrée en masse des ingénieurs et économistes dans le terrain de la planification urbaine.

En 1968, la création du Comité interministériel auprès de la présidence chargée de l'étude de l'agglomération algéroise (COMEDOR). La CADAT a gardé toujours sa place sous la tutelle du MTPC, le bureau central d'études de travaux publics, d'architecture et urbanisme (ETAU) créé en 1968 a été chargé de l'élaboration des plans d'urbanisme de plusieurs villes algériennes.

À partir de 1971, les études d'urbanisme sont confiées à la CADAT. En cette même année, une direction de la planification urbaine fut créée sous la tutelle du MTPC.

Dans cette période, les bureaux d'études privés se sont orientés pratiquement vers les études d'architecture. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, il a été marqué par le lancement des programmes spéciaux au profit de régions déshéritées. Ils sont consacrés à l'équipement en infrastructures des campagnes et des villes dans les domaines économique, administratif et social. Ceci a concerné toutes les wilayas d'avant 1975 sauf Oran, Mostaganem, Alger, Constantine et Annaba (Prenant, 1976).

Le code communal de 1967 précise en matière d'urbanisme le rôle de la commune et ses prérogatives sur le plan administratif, technique et socio-économique, ses organes de planification et de décision et les modalités de fonctionnement des commissions et services concernés.

Le code de la wilaya de 1969 confirme ses fonctions et il lui permet de coordonner les actions des communes, d'organiser le rapport monde rural/monde urbain et de développer l'intégration des deux entités. En effet, la planification passe par l'assemblée populaire de wilaya (APW) dont les membres appartiennent à toutes les daïrates.

### **III. 2. La planification urbaine comme moyen de production et de gestion de l'urbain (1974-1986)**

Au milieu des années 1970, la réglementation urbaine a commencé à voir le jour. Une série d'actions de construction de logements, d'équipement et d'installation industrielle a été prise par l'État pour produire de nouveaux espaces urbains.

Cette phase a été caractérisée par l'adoption de la planification économique et l'implantation des activités. Ce nouveau mode d'interventionnisme étatique multisectoriels a été considéré comme une nécessité de développement et a constitué un référentiel de réflexion et d'action à long termes sur la ville algérienne et particulièrement dans la détermination des programmes d'investissement public.

« *Ce n'est qu'à partir de 1974 que l'on décèle un souci de planification urbaine* » (Troin, 1982). L'année 1974 considérée comme le début d'une nouvelle ère de planification où de nombreux textes régissant l'urbanisme ont été promulgués : l'ordonnance de constitution des

réserves foncières communales, la circulaire ministérielle relative à l'élaboration du plan d'urbanisme directeur (PUD). Ces deux textes réglementaires constituent les piliers de l'aménagement urbain dans cette période. L'établissement du cadastre général en 1975 a joué un rôle important dans la délimitation des poches foncières pour l'expansion spatiale. Dans cette même période, une autre étude, le plan d'urbanisme provisoire (PUP), a concerné les petites agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'un plan d'urbanisme directeur.

Cette phase a été également caractérisée par des actions d'urbanisme opérationnel d'envergure : la création des zones d'habitat urbaines nouvelles (ZHUN) (la circulaire n°355/PU2/75 du 19 février 1975) pour répondre aux besoins croissants de la population, la création de zones industrielles et d'activités, les lotissements et les coopératives immobilières, et l'expropriation pour cause d'utilité publique en 1976. Ces actions ont eu un énorme impact et une influence irréversible à la fois sur les espaces urbains et sur les formes urbaines produites.

Ces mesures sont accompagnées par la restructuration des établissements publics, les maîtres d'œuvre, chargés des études et de suivi des chantiers de réalisation. La création du Centre National d'Études et de Réalisation en Urbanisme (CNERU) en 1983, la dissolution de la CADAT et la création des bureaux d'études en urbanisme (URBATIA, URBAT, URBAB, URBACO.....) chargés des études d'urbanisme et de l'Agence nationale pour l'aménagement du territoire (ANAT) en 1980 qui avait pour mission en plus de l'établissement de plans d'aménagement et de monographies des wilayas, l'élaboration du schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT).

L'institution de la loi 82-02 du 6 février 82 relative au permis de lotir et au permis de construire a offert le cadre réglementaire pour mener les extensions urbaines par les lotissements, les coopératives immobilières et les opérations d'auto-construction. En 1985, une ordonnance n° 85-01 du 13 août 1985 a été promulguée fixant, à titre transitoire, les règles d'occupation des sols en vue de leur préservation et de leur protection.

Cette réorganisation visait à améliorer la gestion et le développement du territoire en Algérie. Le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Construction (MATUC) a été créé pour centraliser les compétences liées à l'aménagement du territoire. Les administrations de la wilaya ont également été restructurées pour une meilleure coordination des actions au niveau local. Le texte sur l'agence foncière locale a permis aux communes de jouer un rôle plus actif

dans le développement économique de leur territoire. En créant des entités à vocation économique, les communes ont pu mettre en place des projets de développement et de valorisation des ressources locales. Cette réorganisation a donc permis de renforcer la planification et la gestion du territoire en Algérie, en impliquant davantage les collectivités locales dans le processus de développement.

### **III. 4. De nouvelles règlementations urbaines à l'ère du multipartisme (1989-2022)**

Cette période a été caractérisée par une nouvelle vision de l'aménagement du territoire basée sur une stratégie de planification qui a mis l'accent sur la mise en œuvre du rôle des pouvoirs publics.

De 1989 à 1991, l'État a promulgué une série de législations touchant les aspects politique, économique, social et urbanistique. Nous citons entre autre la nouvelle constitution de 1989 qui a revu profondément l'organisation des pouvoirs en adoptant le multipartisme permettant ainsi l'émergence de nouveaux acteurs de gestion à l'échelle locale et consacrant la liberté d'expression.

Dès 1990, plusieurs lois importantes ont vu le jour consécutivement à la réorganisation politique :

- la Loi n°90-08 du 07 avril 1990 relative à la commune ;
- la Loi n°90-09 du 07 avril 1990 relative à la wilaya ;
- la Loi n°90-25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière et instaurant un marché foncier libre que les collectivités locales doivent encadrer.
- la Loi n°90-29 du 1 décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme mettant en place deux outils : le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) et le plan d'occupation des sols (POS). Les études de ces deux instruments ont commencé en 1991 après la promulgation de leurs décrets d'exécution : 177-91 et 178-91 du 28 mai 1991. Ces deux documents d'urbanisme ont marqué une nouvelle période qui prône un dispositif hiérarchisé d'une planification descendante allant de la macro échelle à la micro échelle notamment du SNAT au SRAT, puis du SRAT au PAW, puis du PAW au PDAU, puis du PDAU au POS. Les moyens de contrôle et de mise en application des opérations d'aménagement et

d'urbanisme, les actes d'urbanisme, sont arrêtés par le décret exécutif n° 91-176 du 28 mai 1991.

D'autres textes juridiques ont été promulgués pour gérer le foncier public ou celui qui peut être considéré d'intérêt général : la Loi n°90-30 du 1 décembre 1990 portant loi domaniale qui a déterminé les biens publics et leur nature et la Loi n°91-11 du 27 avril 1991 fixant les règles relatives l'expropriation pour cause d'utilité publiques.

Des textes sont également promulgués pour les zones spécifiques : la Loi n° 02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, la Loi n° 02-08 du 08 mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement et la Loi n°06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville ;

En 2003, il y'a eu la promulgation du décret exécutif n° 03-408 du 5 novembre 2003 modifiant et complétant les dispositions du décret exécutif n° 90-405 du 22 décembre 1990 fixant les règles de création et d'organisation des agences locales de gestion et de régulation foncières urbaines.

- Au fur et à mesure de l'évolution de l'espace algérien, des textes sont modifiés ou abrogés : Le décret exécutif n° 06-198 du 31 mai 2006 définissant la réglementation applicable aux établissements classés pour la protection de l'environnement. Le décret exécutif n° 07-145 du 19 mai 2007 déterminant le champ d'application, le contenu et les modalités d'approbation des études et des notices d'impact sur l'environnement ;
- L'ordonnance n° 08-04 du 1er septembre 2008 fixant les conditions et modalités de concession des terrains relevant du domaine privé de l'État destinés à la réalisation des projets d'investissement ;
- Le Décret exécutif n° 15-19 du 25 janvier 2015 vient de fixer de nouvelles modalités d'instruction et de délivrance des actes d'urbanisme pour activer le processus en créant le guichet unique ;
- Le Décret exécutif n° 15-19 du 25 janvier 2015 relative aux études géotechnique.

#### **IV. Évolution urbaine encadrée par les instruments d'urbanisme à Tiaret !**

L'Algérie a connu une période de transition depuis l'indépendance ; la dimension planificatrice est restée régie par le cadre juridique colonial hérité, et l'urbanisme a évolué dans le cadre de la loi du 31 décembre 1962 qui a reconduit la réglementation urbanistique

française publiée en 1958, particulièrement le plan d'urbanisme directeur (PUD) comme outil de planification et d'organisation de l'espace urbain.

Après avoir élaboré les premières phases de plusieurs PUD en 1970, l'ETAU arrête toute étude concernant les plans d'urbanisme. À partir de 1971, la caisse Algérienne d'Aménagement du Territoire (CADAT) reprend la mission en la matière. Elle a commencé l'étude de plus de 50 PUD à travers le territoire national. On peut citer ceux de Constantine et Annaba. De son côté, l'ECOTEC s'est chargé de ceux d'Oran, Sidi Bel-Abbes, Tiaret et Biskra. Alors qu'entre 1970 et 1971, seuls les bureaux d'études privés faisaient les études des plans d'urbanisme : ainsi, le bureau d'études privé « algéro - suisse » a élaboré les plans de Tizi-Ouzou, Draâ Benkheda, El - Asnam, Médéa, ...etc. (Guerroudj et Bled, 1976). Parmi tous les programmes de développement, ce n'est qu'avec le deuxième plan quadriennal (1974 – 1977) que l'État exprime sa grande préoccupation en matière d'une politique de production de masse du logement, par la création des zones d'habitat urbaine nouvelles ; elles ont été intégrées dans les études des PUD au même titre que les lotissements résidentiels et les zones industrielles et d'activités, celles-ci ont été projetées loin des tissus urbains.

### IV.1. Le PUD et son apport à l'aménagement de la ville

A Tiaret, l'urbanisation horizontale s'est faite sans plan d'urbanisme effectif jusqu'en 1974, une période pendant laquelle la croissance urbaine a été très lente. Une étude du PUD fut lancée en 1974 et achevée en 1981, elle a fixé comme objectifs, la maîtrise du processus d'urbanisation et les tendances futures de l'évolution de l'espace urbain de 1981 à 1995.

D'après l'examen des documents du PUD, une grande partie de cette étude était centrée sur les investissements de base dans le domaine des infrastructures techniques (assainissement AEP...etc.) et sur la projection des extensions futures de la ville qui s'est articulée autour de la programmation des logements, des équipements et l'implantation des unités industrielles selon une vision de spécialisation fonctionnelle.

L'étude a été révisée en fonction des réserves formulées par le comité technique de suivi concernant les besoins en surface des équipements, des problèmes de la voirie et du transport urbain, ainsi que du réseau ferroviaire.

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

L'étude du PUD a procédé au découpage de la ville, le tissu existant et les extensions futures, en douze unités d'aménagement (figure n° 38). Le découpage montre des unités structurales plus ou moins homogènes. Différentes formes d'utilisation du sol ont été prévues dans le PUD : sept unités sont dominées par des fonctions résidentielles, une unité comporte le secteur universitaire et quatre autres unités ont été affectées à la zone industrielles et aux zones d'activités (figure n 38).

L'unité A représenté le tissu existant (l'ancien noyau) avec une surface de 600 ha et un parc de logements 8916 unités. Parmi les propositions d'aménagement prévues par le PUD, la restructuration de cette unité au niveau de quatre quartiers (Boukhalfa, Khaldaoui, Bennaceur et Besseghier) pour éradiquer l'habitat spontanée et embellir les façades des habitations.

Le décompte des logements résultant des opérations de restructuration se présente de la manière suivante : il y avait 9788 logements avant la restructuration, celle-ci a permis de libérer des terrains et reconstruire 691 logements supplémentaires. Elle a concerné la partie ouest de la cité Chaib, la partie sud du centre-ville, les parties nord et ouest du quartier Bouhenni, la partie ouest de la cité Khoudjat, les parties nord et est de la cité Chaib, et la partie nord-est de la ville (l'habitat élicite).

**Tableau 10** : Opérations de restructuration au niveau du tissu existant de la ville de Tiare

<b>Quartier</b>	<b>Logt existant</b>	<b>Logt à démolir</b>	<b>Logt à construire</b>	<b>Total Logt après la reconstruction</b>
<b>Boukhalfa</b>	255	255	115	115
<b>Khaldaoui</b>	312	312	190	190
<b>Benaceur</b>	540	165	292	667
<b>Besseghir</b>	325	7	94	412
<b>Total</b>	<b>1432</b>	<b>739</b>	<b>691</b>	<b>1384</b>

Source : PUD Tiaret, 1981

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

Les unités B, C, D, E, F et G représentent les zones d'habitat urbain nouvelles programmées (tableau 11). En comparaison avec son dossier d'aménagement, la surface de l'unité B (ZHUN I) a été réduite par l'élimination des terrains affectés à l'université, qui ont été incorporés dans l'unité H (le secteur universitaire).

**Tableau 11:** Programmation des terrains à vocation résidentielle dans la ville de Tiaret

Unité	Surface ha	Population	Capacité en logement
<b>A</b>	600	23 500	8916
<b>B ZHUN 1</b>	136	24 000	3996
<b>C ZHUN 2</b>	440	44 700	7447
<b>D ZHUN 3</b>	344	34 800	5800
<b>E ZHUN 4</b>	210.5	26 600	4435
<b>F ZHUN 5</b>	277.5	23 000	3812
<b>G ZHUN 6</b>	152	22 800	3795
<b>Total</b>	<b>2177</b>	<b>229 400</b>	<b>38 201</b>

Source : PUD de Tiaret, 1981

L'unité B regroupe actuellement les quartiers de la CADAT, Mohamed Djahlane et El Badr, elle s'étend sur 136 ha qui ont servi comme assiette aux 4000 logements et à un centre du quartier. L'unité C comprend la ZHUN II et un terrain libre situé au sud de celle-ci, elle représente la plus grande unité résidentielle de l'agglomération, couvrant 440 ha et devait accueillir 7447 logements. Cette unité a été programmé selon le PUD pour jouer le rôle d'une polarité en accueillant un nombre d'équipements et de services considérable. Cette logique d'aménagement voulait préparer la ville pour développer une centralité secondaire au sud. Cette action d'aménagement a constitué une première étape dans le processus d'émergence des pôles fonctionnels. Ainsi, l'unité C constitue actuellement une polarité en construction qui rivalise avec le centre-ville et contribue dans la restructuration de l'espace urbain dans le côté sud.

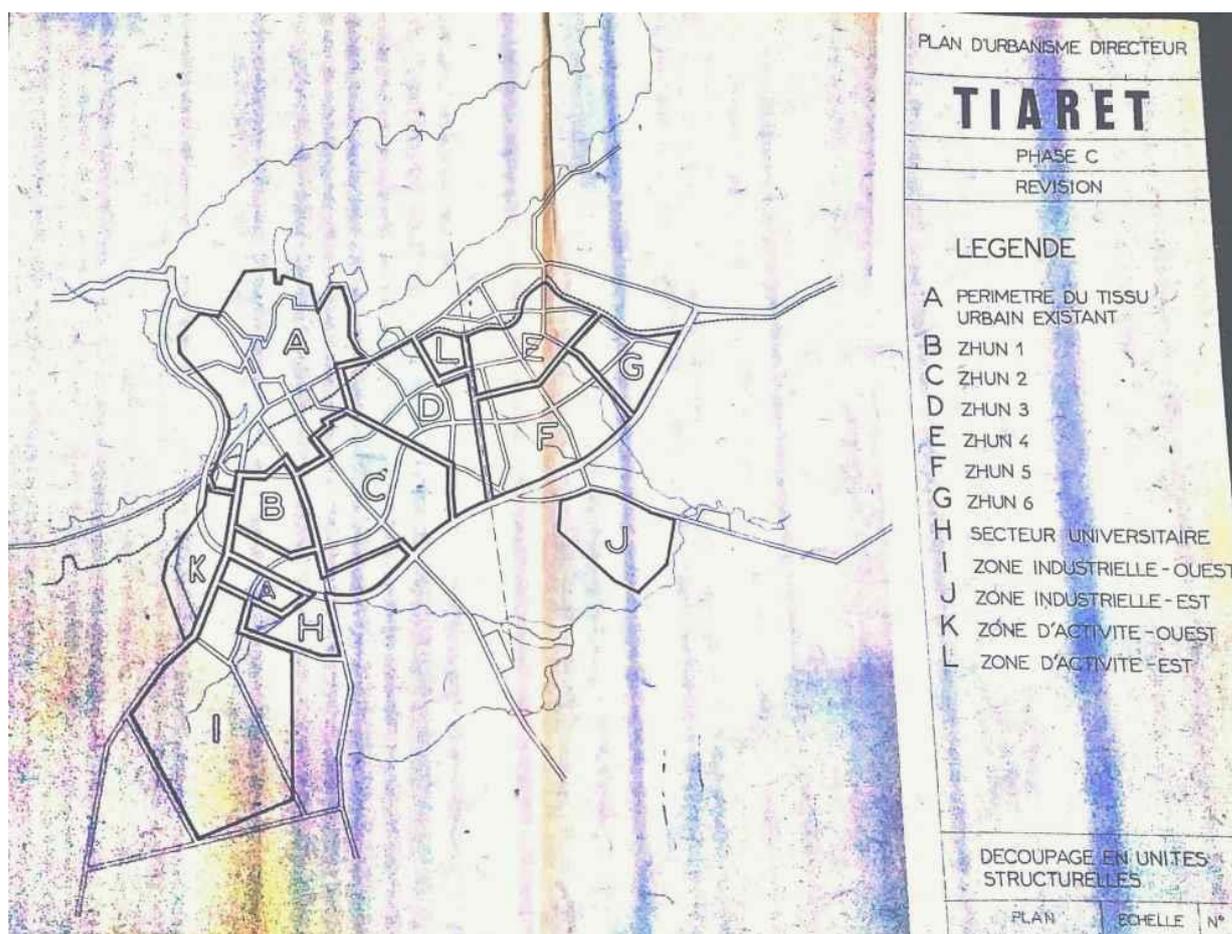
## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

La planification d'une troisième ZHUN III (unité D) a été prévue pour couvrir les besoins de la population urbaine en logements et en équipements nécessaires pour la période allant de 1981 à 1995. Cette ZHUN a été projetée sur une surface de 344 ha, elle n'a pas vu le jour et est restée juste une programmation du PUD.

Toutes les projections du PUD en matière de l'habitat collectif sont prévues sous-forme de ZHUN, c'est le cas des unités E, F et G, mais leurs assiettes sont actuellement occupées par l'habitat individuel ou par quelques bâtiments collectifs réalisés indépendamment du principe des ZHUN dans le cadre des densifications urbaines récentes.

Le PUD prévoyait également la conurbation avec l'agglomération avec l'agglomération secondaire de Karman.

**Figure n° 38:** Plan de découpage en unités structurales dans la ville de Tiaret.



Source : PUD de Tiaret, 1982

#### **IV.1.1. L'urbanisme opérationnel, changement de paradigme dans la production de**

Le relief accidenté à l'ouest, la forêt au nord et la construction de la voie d'évitement qui ceinture une bonne partie du tissu urbain ont exclu toute possibilité d'extension urbaine de la ville de Tiaret vers ces directions.

Le plan directeur d'urbanisme a contribué en grande partie dans l'orientation de la croissance spatiale vers le sud et vers l'est sous forme semi-radio concentrique, sur terres de bonne valeur agricole, les terres du Sersou.

Cette urbanisation a marqué l'espace périphérique de la ville de Tiaret par la production d'une configuration spatiale différente et selon des formes nouvelles en rupture totale avec les formes antérieures (trame urbaine, architecture). Ainsi, cette expansion spatiale a engendré la juxtaposition de deux "systèmes urbains" distincts aux logiques d'urbanisation totalement différentes : la première concerne les ZHUN relevant d'une politique de production de masse des logements (la circulaire ministérielle du 19 février 1975), menée dans les villes algériennes, grandes et moyennes, réalisées avec les mêmes caractéristiques urbaines sans prendre en compte les spécificités de chaque ville, quant à la deuxième, elle concerne l'habitat individuel.

En 1980, il a été enregistré 149 opérations d'études de ZHUN avec une superficie totale de 14250,5 hectares et une capacité en logements de 417259 logements (Guerroudj, 1980). En 1988, on a compté 250 ZHUN localisées dans 175 villes, avec une capacité totale de 660000 logements ; elles sont plus nombreuses dans les villes intérieures<sup>1</sup>.

Le processus d'urbanisation de Tiaret à l'instar de toute agglomération urbaine, étant appelée à évoluer en fonction des perspectives démo-économiques, a été orienté vers les zones les plus aptes à la construction et les moins coûteuses, c'est-à-dire vers le sud et vers l'est. Ainsi, le développement de la ville a été conditionné par le système routier et en particulier par le tracé de ses voies ; la voie d'évitement a été en effet utilisée comme barrière à cette urbanisation. Les terrains destinés à l'extension future de la ville sont désormais occupés par les programmes des zones d'habitat urbain nouvelles I et II, ils ont regroupé 7447

---

<sup>1</sup> El -Moudjahid du 1 Mars 1989.

logements. Les hauteurs des immeubles des ZHUN varient entre R+2 à R+4, ce qui a généré de faible densité (30 logements /ha en moyenne) et une consommation abusive des terrains agricoles.

La moyenne de densité brute retenue pour les deux ZHUN s'élève à 20 logements par hectare, quant à la densité nette, elle est de l'ordre de 35 logements / ha.

Sur le plan organisationnel, les deux ZHUN réalisées ne présentent pas un schéma d'organisation claire, elles sont fragmentées en entités distinctes, leurs bâtiments manquent de traitement de façades, celles-ci sont prédominées par modules préconstruits généralisés dans toutes les unités d'habitation (Bekkouche et Otmane, 2022). Les études et la réalisation sont confiées aux entreprises et nationales publiques (DNC, Sonatiba et EPBTP) et internationales (française et italienne).

Parallèlement aux réalisations de l'habitat collectif, le lotissement destiné à l'habitat individuel est devenu un autre moyen de production du bâti à l'est et à l'ouest de la ville de façon individuelle ou dans le cadre des coopératives immobilières. Encadré au même titre que les ZHUN par les réserves foncières communales instituées en 1974, la production immobilière de l'habitat individuel a été menée pour stimuler l'initiative privée par l'accès à la propriété individuelle et par conséquent réduire le déficit en logements.

Les entités urbaines formées par l'habitat individuel se présentent sous une forme aléatoire, non structurée, inachevée et déficitaire en matière d'équipements. Dans quelques lotissements (Teffah et Rahma à titre d'exemple), les servitudes et l'alignement n'ont pas été respectées, produisant ainsi une image anarchique et devenant difficilement accessibles.

Si le tissu urbain colonial offre une structure urbaine plus compacte et plus ou moins cohérente, les tissus produits dans les nouvelles extensions en l'occurrence les ZHUN ont généré une densité de bâti faible et un sous-équipement en matière d'infrastructure et d'équipements d'accompagnement, ces grandes masses présentent un tissu urbain segmenté et désarticulé. Ce modèle d'urbanisme reflète la standardisation architecturale excessive et l'abandon des éléments traditionnels de la composition urbaine, l'ilot et la rue animée.

Les lotissements résidentiels, à leur tour, réalisés parfois dans l'urgence sous la pression sociale, ont davantage renforcé l'aspect fragmentaire du tissu urbain et l'utilisation irrationnelle du foncier.

Pour pourvoir les emplois aux habitants de la ville, le PUD a réservé quatre unités (I, J, K et L), deux au sud-ouest et deux autres à l'est pour les activités industrielles et d'entreposage qui couvrent 724 ha, soit 29 % des terrains à urbaniser. Une seule zone industrielle et une zone d'activités ont été implantées pas loin de l'agglomération secondaire de Zaaroura dans le sud-ouest de part et d'autre de la RN 14, la première couvre 314 ha et la deuxième s'étale sur 74 ha. Les deux sont inscrites dans le cadre de la planification nationale pour le rééquilibrage territorial et de réduction des disparités régionales (Bendjelid, 1986), elles ont permis à Tiaret de se doter d'un potentiel industriel important et des entreprises de réalisation en BTP, de créer des emplois dans le secteur secondaire. Cependant, ces installations industrielles gagnées par l'extension urbaine constituent actuellement un obstacle technique à l'évolution de la ville dans le côté sud-ouest.

Au vu de ces disparités dans l'application des orientations du PUD, il a perdu sa vigueur en tant que plan d'ordre supérieur qui régit l'aménagement spatial de la ville.

Le processus d'élaboration du plan d'urbanisme directeur était devisé en trois phases : la phase A et B incluant les analyses sociodémographiques et les perspectives d'aménagement pour servir le projet de l'extension de la ville. Les hypothèses et les prévisions de la phase B ont été maintenues pour élaborer la phase C, celle de l'aménagement futur de la ville de Tiaret.

Le plus souvent, la démarche adoptée dans l'élaboration de l'étude se résume en une transplantation mécanique de plans déjà élaborés par ailleurs. Cette uniformité finit par reproduire une approche unique pour l'ensemble des villes dont le caractère spécifique est ignoré (Semmoud et al, 2009).

De par son approche approximative, le plan directeur d'urbanisme a en effet enregistré de nombreuses insuffisances par manque de vision à long terme et de solutions concrètes pour les problèmes urbanistiques vécus dans la ville. L'inefficacité de ces plans était le résultat de conjonction de nombreux facteurs : le manque d'une étude d'aménagement du territoire à l'échelle nationale et régionale a fait que ce plan a été élaboré sans tenir compte du contexte global dans lequel se trouve la ville (rural, régional et nationale), le manque de ressources humaines algériennes chargées des études dans cette période, l'insuffisance des données de planification, le caractère limité de l'enveloppe financière pour couvrir les études des PUD.

Divers éléments extérieurs ont impacté la mise en place de cet outil de développement urbain, que ce soit lors des réunions des services techniques où les intérêts individuels prévalent sur l'intérêt commun qui est l'épanouissement harmonieux de la ville, ou bien après l'approbation finale du PUD, où de simples choix personnels des autorités de la wilaya peuvent modifier l'affectation des terrains. Nous notons aussi que la participation des citoyens à l'élaboration des PUD était absente malgré la déclaration de l'enquête publique (Yamani et Trache, 2020 ; Belouadi, 2016).

### **IV.1. 2. Le développement urbain au sud et à l'est de la ville, de l'animation de la rue au zoning**

Le fonctionnement de la ville pendant les années 1980 reposait sur un modèle classique ; un unique centre-ville multifonctionnel situé au milieu de la ville en étroite liaison avec le tissu urbain résidentiel et doté d'une gamme d'équipements diversifiée, répartie d'une manière plus au moins équilibrée.

Le centre-ville est devenu incapable de servir totalement la population eu égard de ses possibilités limitées pour s'agrandir en raison de son site accidenté et saturé. Ceci a conduit le PUD à programmer six centres au niveau des unités résidentielles pour servir 5 à 7 unités de voisinage (figure 39). Ce modèle consiste au regroupement des équipements, des commerces et des services sous-forme de petits centres : de grandes surfaces commerciales comme par exemple Souk El Fellah et des marchés couverts ou en plein air gérés par l'État. Le développement d'un centre urbain a été proposé sur l'axe sud (route nationale n°90) au niveau de la ZHUN II. Tous les éléments d'animation de la rue, commerce et services, ont disparu par l'implantation de ces ensembles collectifs.

À cette organisation viennent s'ajouter un pôle industriel situé au sud-est de la ville, implanté pour accueillir de nouvelles installations industrielles et pour délocaliser les minoteries héritées de l'époque coloniale et qui se trouvent dans le tissu urbain. Ainsi, l'implantation de ces installations se justifie par des impératifs économiques et pratiques liés à la proximité des lieux du travail à la ville plus par des soucis d'organisation de l'espace urbain.

Cependant, cette forme d'organisation multipolaire spécialisée n'a pas duré longtemps. Tiaret en tant que centre attractif a attiré d'importants flux de population en provenance des zones rurales sous-équipées, ce qui a augmenté davantage la demande sur l'habitat individuel

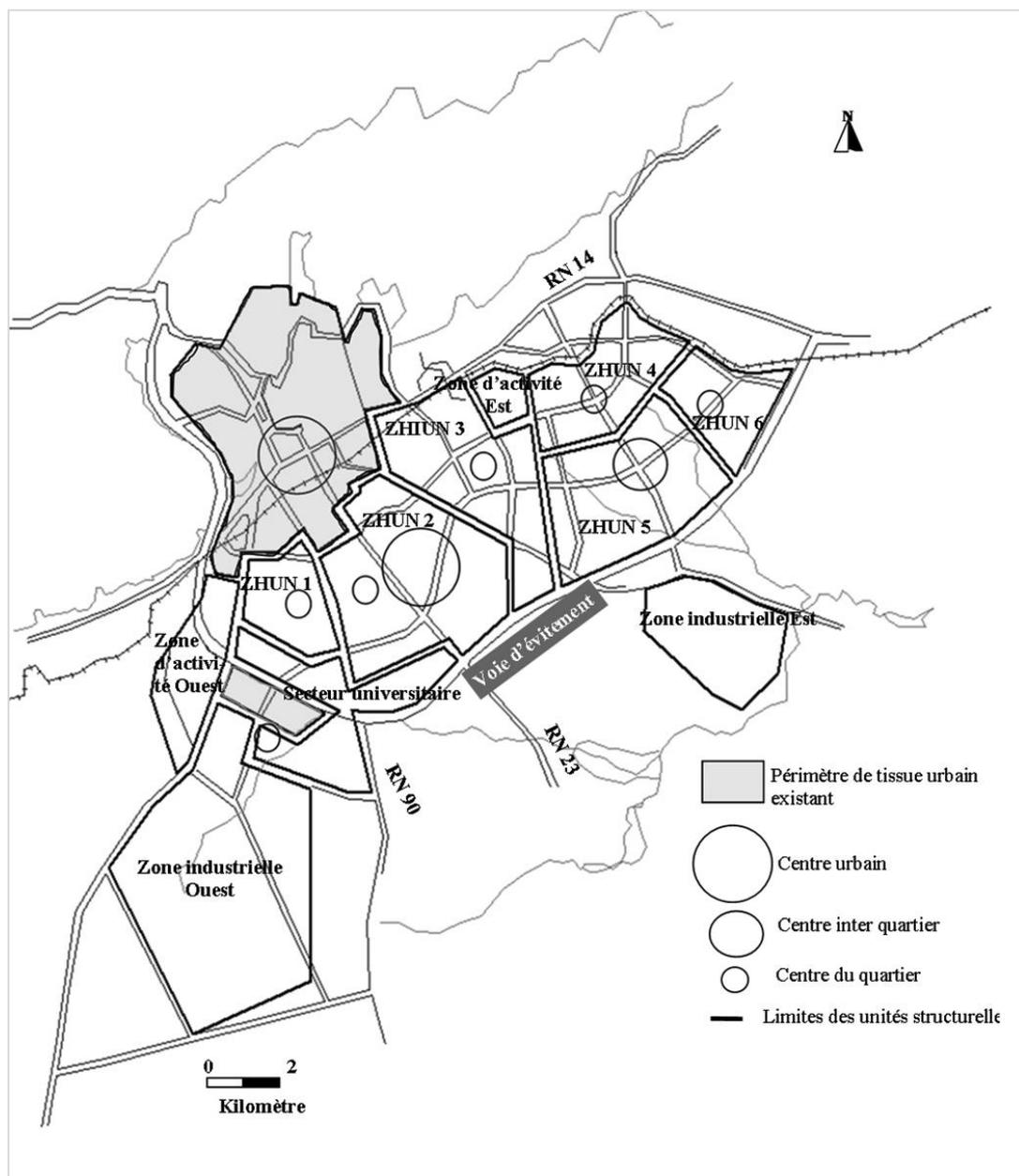
## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

---

(coopératives immobilières et de lotissements), sur celui collectif (ZHUN) et par voie de conséquence sur les équipements de toute nature.

En somme, le PUD a servi la ville pour constituer ses réserves foncières communales, orienté son extension vers le sud sur des terrains agricoles de faible pente essentiellement domaniaux, guidé l'implantation de deux ZHUN et dessiné un schéma de structure radioconcentrique imposé par le réseau routier.

Figure n° 39 : Plan d'urbanisme directeur de la ville de Tiaret : découpage en unités structurelles et structure des centres d'équipements



#### IV.2. Le PDAU, un nouvel instrument de planification urbaine !

Depuis 1989, la politique urbaine a changé, l'État planificateur a mis en place un nouveau dispositif réglementaire pour accompagner l'évolution des villes algériennes. Une nouvelle

Loi 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme vient combler les lacunes du cadre législatif ancien en s'appuyant sur deux instruments fondamentaux : le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) et le Plan d'occupation des sols (POS), ces deux instruments sont devenus désormais des documents de planification et de gestion urbaine. Appelé à gérer l'évolution de la ville, le PDAU adopte un système de zoning, un découpage en secteurs : urbanisé, à urbaniser, d'urbanisation future et non urbanisable. Quant au POS, il est censé de mettre en œuvre les recommandations du PDAU.

Conformément à la loi n° 90 - 29 du 01 / 12 / 1990 relatives à l'aménagement et l'urbanisme, le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU constitue un guide pour les collectivités locales et les établissements publics :

- Il représente le cadre de référence dans lequel s'inscriront tous les plans d'occupation des sols à réaliser.
- Il précise les orientations fondamentales de l'aménagement de la commune ou des communes concernées en tenant compte des schémas d'aménagement et des plans de développement.
- Il prend en charge, les programmes de l'État, des collectivités territoriales et ceux de leurs établissements et services publics.
- Il définit l'extension des établissements humains, la localisation des services et des activités, la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructures.
- Il détermine les zones d'intervention sur les tissus urbains existants et les zones à protéger.

À l'instar des autres communes du territoire national, la commune de Tiaret a bénéficié d'une étude du PDAU, démarrée en 1992 et achevée et approuvée en 1996. En effet, le nouvel instrument d'urbanisation a présenté une étude sommaire et non approfondie, due en partie aux conditions de l'insécurité dans cette période et aux temps long consacré à l'étude. Ces orientations étaient générales, il n'a pas déterminé des actions claires et leur apport à la ville en matière d'aménagement et d'urbanisme, aux plans qualitatif et quantitatif. Sa planification a été organisée selon deux niveaux d'intervention : le premier concerne l'intervention sur le tissu existant et la récupération des terrains non occupés au niveau de la ville, quant au deuxième, il détermine les extensions futures.

Concernant l'intervention au niveau du tissu existant, le PDAU a programmé des opérations de restructuration, mais en réalité, il s'agit du réaménagement des places publiques (des Martyrs et marché couvert) et de réhabilitation ou de remise en état de quelques bâtiments (hôtel d'orient, l'immeuble des héritiers FARHAT, des constructions ayant un certain caractère architectural).

L'urbanisation des années 1970 et 1980 opérée dans la ville en moyen des lotissements et des ZHUN » a engendré une consommation abusive des terres agricoles et la conurbation entre Tiaret et Zaaroura, et a préparé une autre avec Karman. En parallèle à cette urbanisation formelle, une extension informelle a été matérialisée par de nombreux bidonvilles (Boudraa, Zemala, cité Chaib, Mezguida, Zaaroura, Lala Abdia), qui semble une alternative d'intégration d'une population immigrante dans l'univers socio-économique de la ville. De fait, une réflexion s'est développée autour de la rationalisation de l'usage du foncier urbain en adoptant le principe de densification urbaine. Cela s'est traduite par la récupération des poches vides au niveau de la ville, des terrains des bidonvilles, des terrains occupés par les parcs (NAFTAL, ERIAD, ADIPAL) et les terrains mis à la disposition des investisseurs et des promoteurs immobiliers non utilisés.

La ville de Tiaret prend assise sur le piémont du djebel Ghezoul, elle est limitée de ce fait au nord et à l'ouest par le relief accidenté et la forêt de cette montagne, ce qui élimine toute possibilité d'extension de la ville de Tiaret dans ces deux directions. Vers le sud l'existence de terres de bonne valeur agricole ainsi que l'existence de réseau complexe des lignes électriques de haute tension.

Du côté ouest la zone industrielle et la zone d'activités évacuent le scénario d'une extension au-delà de ses deux limites, mais une possibilité l'exploitation de la parcelle existant entre Zaaroura et la zone industrielle et de l'intégrer au tissu actuel de la ville de Tiaret a été envisager.

Cette procédure a renforcé la notion de reconquête du tissu ancien de la ville pour répondre aux besoins de la population qui a atteint 157000, mais les terrains proposés pour la récupération s'avèrent insuffisants, il fallait chercher d'autres assiettes foncières. Pour se faire, deux propositions d'extension ont été présentées : la première a été inspirée en grande partie du PUD, elle cherche à créer une conurbation entre Tiaret et Karman ; quant à la deuxième, qui a été préférée à l'unanimité, elle repose sur le principe du maintien et du

renforcement du rôle des agglomérations secondaires (karman et Ain Mesbah) et des agglomération limitrophes (Mellakou, Gertoufa, Dahmouni et Tagdempt) en leur redéployant des populations et des activités. Le PDAU a proposé également de contenir l'extension à l'intérieur des terrains délimités par la voie d'évitement, qui devrait dorénavant faire une barrière à l'urbanisation.

Le rythme de croissance urbaine était plus rapide que le processus d'élaboration et d'approbation du PDAU. De nombreux programmes d'autoconstruction, de lotissements, de RHP, de l'habitat collectif et semi-collectif et des équipements sont réalisés selon un simple découpage en nombre important de parcelles, sans les principes élémentaires de la conception urbanistique et hors encadrement des orientations du PDAU et des POS. À ce stade, la ville apparaît composée de trames urbaines très différentes les unes aux autres, l'alignement des rues n'est pas respecté dans les lotissements à cause des empiétements des riverains, les ensembles collectifs se trouvent parsemés de constructions individuelles réalisées sous forme de petits lotissements ou de petites coopératives immobilières.

Dans les années 1990, la ville s'est étalée sans l'application intégrale du PDAU s'est trouvé dépasser par l'évolution rapide et imprévue du tissu urbain qui a amené à la révision à sa révision en 2005. De même, des contradictions sont apparues dans la mise e en œuvre des orientations du PDAU, qui recommande d'un côté, la préservation des terres agricoles, alors que de l'autre côté, la ville s'est étalée rapidement sans respect des échéanciers fixées et en dehors des limites d'extension règlementaires. Cet étalement de forme urbaine plus étirée le long des deux axes principaux de la ville (RN 14 et 23) a déséquilibré l'organisation de l'espace urbain

Cependant l'extension au sud prévue d'être contenue à l'intérieur des terrains délimités par la voie d'évitement a rapidement dépassé cette limite (figure n° 40). Cette voie elle-même a changé de fonction, devenue une voie urbaine structurante sollicité par le commerce de transit et de matériaux de construction.

Nous allons mettre en évidence ce qui a été respecté du programme tracé par le PDAU 1996 et ce qui n'a pas été concrétisé :

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

**Tableau 12** : L'état de mise en œuvre des recommandations du PDAU 1996

Opérations concrétisées	Opérations non concrétisées
<p>-Reconversion de l'immeuble des héritiers FARHAT en centre commercial multifonctionnel.</p> <p>-L'aménagement de la place du marché couvert (du 17 octobre) a été traduit par la réalisation d'un jet d'eau d'une taille démesurée comparée à l'espace de la placette, ce qui a entraîné un encombrement inutile.</p> <p>-Le réaménagement de la salle de lecture près de la place Mohamed Boudiaf a été remplacé à la suite de son effondrement par une bibliothèque</p> <p>-La construction d'un immeuble avec commerces intégrés sis à la place Regina en face de la daïra prévue dans le PDAU a été remplacée par une salle de conférences.</p> <p>-Le jardin public a été réouvert mais pas au public. Sa fonction initiale a été détournée pour devenir un parc animalier.</p>	<p>-Le terrain face aux 40 logements n'a pas été affecté comme prévu à la réalisation d'un parc d'éducation physique et sportive en plein air. actuellement par des marchands de légumes et des transports collectifs.</p> <p>-La revalorisation de la place Mohamed Boudiaf par la construction d'un musée sur le site occupé par les baraques du B.E.R.E.G n'a pas été respectée.</p> <p>-La passerelle reliant le centre de proximité à la mosquée Madersa n'a pas été réalisée.</p>
<p>Des pénétrantes et des voies nouvelles ont été réalisées pour désengorger le centre-ville.</p>	<p>-Le réaménagement de l'axe Frenda –Alger (RN°14) n'est pas réalisé.</p>
<p>-Récupération de terrains inoccupés dans la ville :</p> <p>- Les terrains occupés par les bidonvilles qui éradiqués ont été affectés à différents programmes d'habitat : logement social (cité Chaïb, cité El Hachemi Larbi, Lalla Abdia), l'habitat promotionnel et l'habitat individuel de type auto-construction.</p> <p>- Occupation d'un terrain situé à la sortie de la route d'Alger par 500 logements location-vente initié par l'agence A.A.D.L.</p>	<p>-Les terrains des parcs d'entreposage occupés par NAFTAL, EDIPAL, ERIAD, ex-parc communal n'ont pas été récupérés pour réaffectation à l'habitat.</p> <p>-Les centres multifonctionnels prévus dans les terrains au niveau de Sidi M'hamed et en face du cinéma Sersou n'ont pas été réalisés.</p> <p>- Un terrain délimité par le lotissement Louz et la voie d'évitement n'a pas été urbanisé.</p> <p>-Un autre terrain de 3 ha situé à l'intérieur la ZHUN I n'a pas été récupéré.</p> <p>-Le terrain Teffah situé sur la route RN40A menant à Ain Bouchekif d'une superficie de 12 ha est resté inoccupé.</p>

<b>Opérations concrétisées</b>	<b>Opérations non concrétisées</b>
<p>Les Z.H.U.N ont fait l'objet d'amélioration urbaine (réalisation de réseau de voirie, densification).</p>	<p>- Le programme de l'habitat individuel (R.H.P) plus étalé spatialement a été réalisé en dehors des orientations du PDAU.</p>
	<p>-Le regroupement des sièges des directions administratives à proximité de la wilaya n'a pas eu lieu. Seule la direction des finances a été réalisée.</p> <p>-Le projet de la gare ferroviaire n'a pas été entamé.</p> <p>-Les perspectives relatives aux besoins en matière de logements comparées aux productions prévues par les différents POS ont fait ressortir une surconsommation du foncier. La densité prévue n'a pas été respectée.</p>

**Source :** PDAU de Tiaret, 1996 et Enquête de terrain, 2019

### **IV.3. Les révisions du PDAU, pour quels objectifs ?**

Les principaux éléments justificatifs de la révision de PDAU, outre ceux d'ordre réglementaires prévus par la loi 90-29, il y a lieu de signaler les changements économiques, démographiques, sociaux et culturels rapides intervenus après les années 1990 mettant ainsi les études du PDAU en décalage avec la réalité de terrain et le développement rapide de l'agglomération.

D'après nos entretiens avec les chargés d'élaboration de l'étude de révision du PDAU : « *la cause principale de révision du PDAU était les conditions sécuritaires dégradées des années 1990 qui ont provoqué un exode rural massif vers la ville et induit une forte demande en logement et équipement* ». Cet afflux humain a complètement rendu les prévisions du PDAU de 1996 obsolètes. De plus, la saturation des secteurs d'urbanisation (urbanisé, à urbaniser et d'urbanisation future), due à la consommation abusive du foncier en particulier par l'habitat individuel dans la partie est de la ville a rendu la révision nécessaire.

D'autres arguments sont avancés pour justifier la révision :

- Les projets d'aménagement proposés par le PDAU ne répondent plus fondamentalement aux objectifs qui leur sont assignés.

- L'intervention dans le tissu existant, devenue urgente, en vue de renouveler le cadre bâti et éventuellement récupérer du foncier, s'est avérée problématique à cause des facteurs limitatifs liés essentiellement au statut juridique privé du foncier et aux contraintes physiques difficilement surmontables.
- Un déficit en matière d'équipements pour répondre aux besoins immédiats de la population.
- Le problème de l'habitat précaire (6003 constructions recensées) persiste aux alentours de la ville et aggravé par le déficit en foncier et en logement.
- Les documents d'aménagement et d'urbanisme ne sont plus en conformité avec les textes réglementaires promulgués après l'approbation du PDAU (la loi sur l'aménagement du territoire et développement durable, la loi sur la gestion des déchets et la loi sur les risques majeurs) c'est également un des éléments qui justifie la révision du PDAU.
- Le lancement de quelques programmes ministériels spéciaux au niveau national en faveur des communes.
- La mise en œuvre du PDAU de 1996 sur le terrain ne reflète pas toutes les orientations préconisées pour le court et le moyen terme (de 1997-2007).

#### **IV.3. 1. Révision du PDAU en 2006 maintien de l'évolution tendancielle**

Le PDAU 2006 a évalué les besoins pour l'agglomération de Tiaret à 365 ha à l'horizon 2015 ce qui représente l'équivalent du 25% de la superficie urbanisée en 1996, dont 38 ha uniquement réservés pour les équipements. Localement l'organisation de l'espace communal est façonnée par le pôle urbain de l'agglomération chef-lieu, l'évolution urbaine extensive et l'implantation des équipements ont réduit fortement l'espace agricole.

La révision du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme a maintenu les mêmes grandes orientations structurelles proposées par le PDAU de 1996, elle a pour finalité l'établissement d'un équilibre intra-communal, soit un développement fondé sur la création des agglomérations satellites pour désengorger l'ACL; le désenclavement de la zone éparsée et la redynamisation de l'activité agricole. Les mesures prises par le plan visent à renforcer le rôle de l'ACL et ses trois agglomérations secondaires.

Pour le développement fonctionnel, il est peu différent par rapport à celui proposé par l'ancien PDAU. Il se base sur la programmation des zones spécialisées qui se manifestent par l'implantation des équipements structurants entre autre administratifs présageant le développement des centralités secondaires dans la périphérie. Cette version révisée du PDAU a aussi programmé la création d'un pôle d'animation au sud, localisé au-delà de la voie d'évitement entre les routes nationales (23 et 90), disposant d'un ensemble d'équipements sanitaires et d'activités (port sec, souk...).

Cette logique de planification favorise l'expansion future de l'espace urbain vers le sud et abandonne le principe de contenir l'étalement à l'intérieur de la voie d'évitement. Pas loin de cette zone, au sud-est, la programmation d'un pôle universitaire (facultés et résidences) sur 99 ha, déjà réalisé, participe activement à la conurbation entre l'ACL et l'AS Karman ce qui va à l'encontre du principe de développement des agglomérations secondaires pour désengorger l'ACL énoncé plus haut.

Le PDAU révisé voulait également reconquérir le tissu existant pour récupérer les poches vides dès le court terme (2011) et procéder à la densification, la restructuration, la rénovation et la réhabilitation, comme c'est le cas de certains POS programmés.

Les premières opérations de restructuration du tissu urbain existant ont concerné l'ouverture des voies pénétrantes (ouest-est, PN 10, des liaisons entre les secteurs urbains), cette opération a tracé les grands axes de la structure radiale de la ville et permis le désengorgement relatif du centre-ville. Dans le but de rationaliser l'occupation de l'espace et d'animer davantage les entités urbaines, ses opérations de densification ponctuelle sous forme de « patches » ont été réalisées à l'intérieur des ZHUN, faiblement occupées, et des poches vides ou des terrains récupérés après l'éradication de l'habitat illicite.

C'est le cas de restructuration des quartiers limitrophes au centre-ville (Benaceur, Sidi Khaled, Besseghir, Bouhenni et Sablière) et de la zone péricentrale (les cités de SOCOTIAR, Fida et Chaib). Ces zones de POS ont bénéficié de l'implantation d'un nombre important d'équipements et d'aménagement de voirie. D'autres opérations de restructuration sont programmées à long terme (2026), ce sont les POS 05, POS06 et POS 07 respectivement Haï Khodjat, le centre-ville et la cité l'Oued.

Les terrains occupés par les bidonvilles éradiqués ont été affectés à la réalisation des programmes de logement selon plusieurs formules (social collectif, promotionnel

individuel et collectif, l'habitat individuel de type auto-construction) et d'équipement ; c'est le cas des cités Chaib, El Hachemi Larbi, Lalla Abdia, Z'mala et Zaaroura.

En dépit du caractère ponctuel de quelques opérations, la densification a eu un impact tangible sur la structure urbaine et sur l'amélioration de l'aspect morphologique de la ville. Toutefois, l'intervention sur le tissu urbain du centre-ville est inexistante à l'exception du seul immeuble des frères Farhat qui a été rénové.

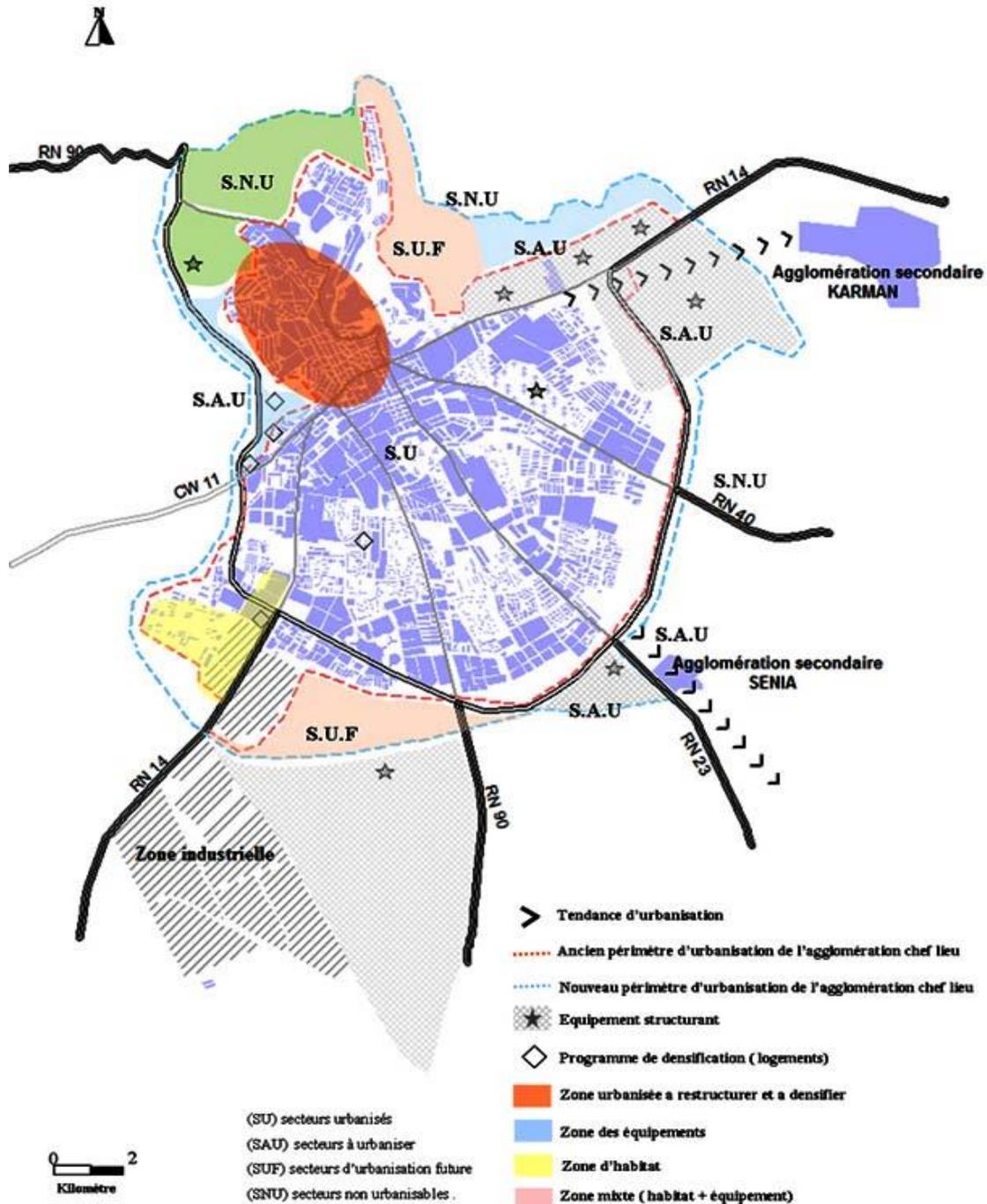
Toutes ces opérations ont apporté des modifications à la structure urbaine et par conséquent l'aspect fonctionnel de certaines unités urbaines a changé en redonnant plus d'importance à l'animation de la rue et au développement des centralités. La mise en œuvre de cette dernière est basée sur la densité humaine élevée et la polyvalence fonctionnelle.

Les orientations d'aménagement ainsi que les programmes d'action qui ont été dégagées dans le cadre de la révision du PDAU favorisent le maintien de Tiaret comme pôle d'animation principal dans la wilaya.

Les instruments d'urbanisme ont négligé le caractère concurrentiel observé entre les différents secteurs urbains, les orientations d'aménagement se sont focalisées sur la résolution des problèmes d'assainissement et d'alimentation en eau potable et les grandes questions urbanistiques telles que la prise en charge du vieux bâti, la circulation et le transport urbain, la déconcentration du centre-ville, le paysage urbain... ne sont abordées que accessoirement.

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

Figure n° 40: Révision du PDAU de Tiaret, 2006 : zoning et structuration



#### **IV.3.2. Révision du PDAU en 2017, vers plus d'étalement de la ville**

Cette deuxième révision a procédé l'organisation de l'évolution urbaine par le développement des pôles.

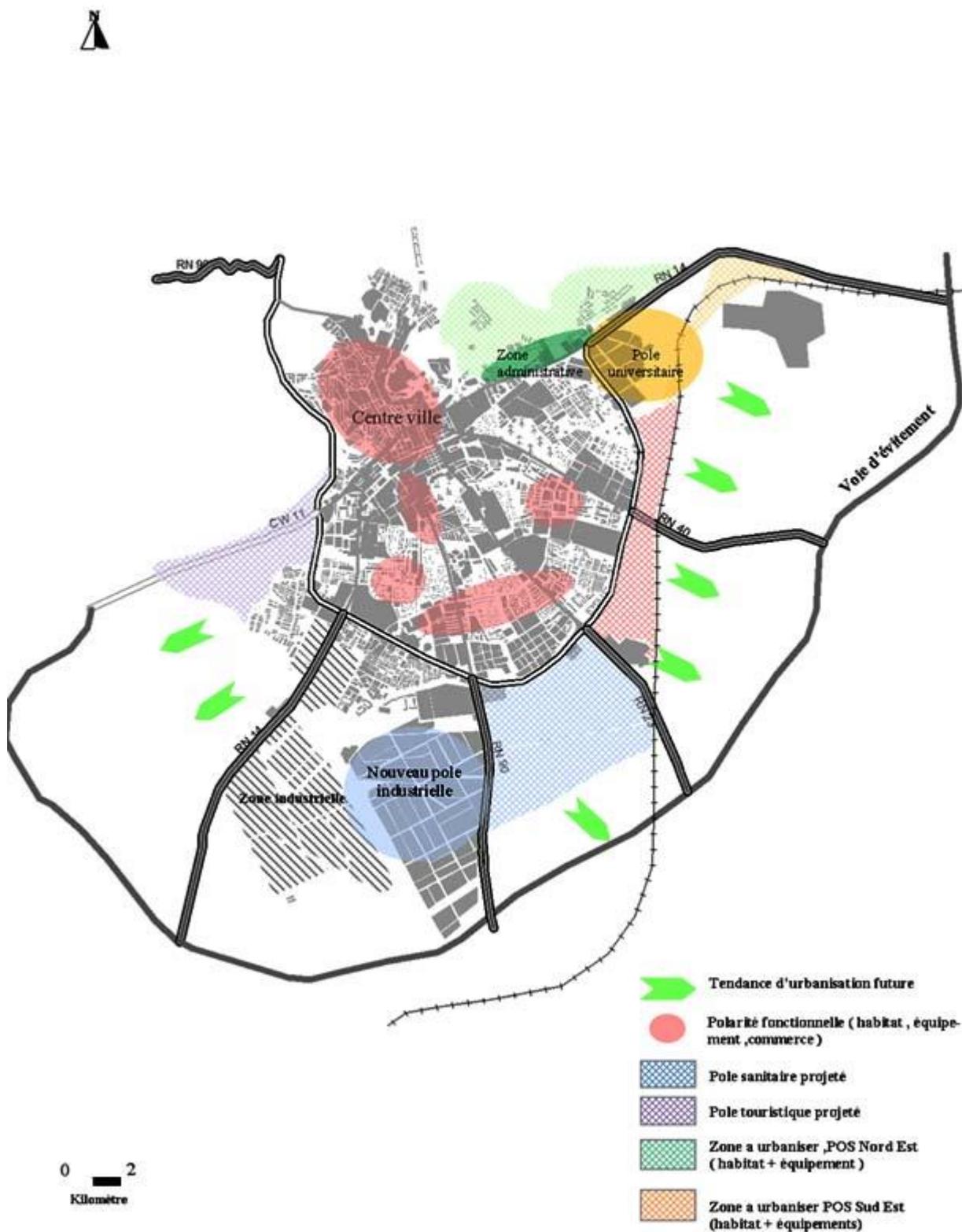
Une importance a été donnée à l'intégration de la partie nord-est formée de terrains de fortes pentes et qui constitue le lieu des nouvelles extensions verticales. Il est prévu pour concrétiser cette intégration, la valorisation de l'axe principal (tronçon de la RN 14) qui la limite au sud et la création d'autres voies secondaires et tertiaires. Des assiettes foncières dédiées à l'investissement (hôtels et autres équipements) et à des administrations sont prévues dans cette zone pour créer une nouvelle polarité secondaire. L'animation est renforcée par le nouveau pôle universitaire réalisé.

Un pôle sanitaire est prévu dans la partie sud de la ville à la limite ouest de la RN 23, il jouera un rôle structurant pour toute la ville, il renforcera davantage les activités adjacentes (port sec, souk, gare routière...)

Un autre pôle de loisirs et de détente est prévu, composé d'aires de pique-nique, d'aires de jeux pour enfants, d'espaces gastronomiques, de bassins d'eau, de fontaines et de terrains de football, servant de point de convergence entre la ville et la nouvelle entité. Il propose la prise en charge du tracé de la voirie, notamment du côté est où se trouvent les 1900 logements et du côté ouest où se situent les 1500 logements. Le site accueillera également de nouveaux programmes de logements et d'équipements.

Le PDAU de 2017 prévoit l'intégration des tronçons restant de l'ancienne voie d'évitement dans le tissu urbain, elle devient désormais une voie urbaine, de Zaaroura à l'ouest jusqu'au pôle universitaire à l'est. Ce processus prévu pour l'évolution spatial vient rompre avec une règle tacite respectée par les faiseurs de la ville de Tiaret depuis des décennies, contenir la ville dans l'enceinte de l'ancienne voie d'évitement.

Figure n° 41 : Révision PDAU de Tiaret 2017 : structure spatiale et tendance d'évolution



### V. Les plans d'occupation des sols aux logiques conceptuelles différentes

Le plan d'occupation des sols (POS) détaille précisément les droits et les modalités d'utilisation des sols et de construction conformément aux dispositions du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme. Le développement spatial de la ville de Tiaret prévu par la première révision du PDAU en 2006 était organisé en fonction de secteurs réglementaires regroupant 7 POS. Avant 2006, la planification de l'espace urbain se limitait à l'agglomération chef-lieu, mais elle a inclut depuis cette date les agglomérations secondaires (Karman, Ain Mesbah et Senia) pour prendre en charge une partie des besoins de l'ACL.

Les secteurs d'urbanisation, localisé à l'intérieur et en périphérie du périmètre de l'étude de la ville Tiaret, sont divisés en deux zones distinctes : la première, à urbaniser à court et à moyen terme, comprend quatre POS à savoir Tiaret nord-est, cité Chaib Mohamed, Zaaroura et cité El Manar et la zone des parcs et Mezguida (tableau 13).

**Tableau 13** : Les plans d'occupation des sols du secteur à urbaniser

<b>le POS TIARET nord-est</b>	<b>POS Chaib Mohamed</b>	<b>POS Zaaroura et cite el Manar</b>	<b>POS zone des parcs et Mezguida précaire</b>
Sup. 190 ha CES de 1.46	Sup . 50 ha CES de 0.6	140 Ha CES de 1.16	Sup. 73 a CES de 1.16
Zone d'équipement et zone d'habitat-500 logts réalisés et des équipements structurants projetés.	Actualisati on des : 160 logts sociaux, 160 logts cité Bouali, 180 logts Briquetterie	Il fait l'objet de régularisation foncière. Aménagement global du terrain par différentes interventions: -Actualisation d'équipements structurants tels que (marché de gros) et la consommation des poches vides. - Réorganisation du tissu urbain (étude globale) - Le reste a aménagé en habitat et équipement avec le respect du couloir de servitude de la ligne moyenne tension, haute tensions et le pipeligne.	Réservé à la restructuration de la zone des parcs et l'aménagement du site de Mezguida

**Source** : PDAU Tiaret, 2006

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

Quant à la deuxième zone, elle concerne le secteur d'urbanisation future et englobe trois plans d'occupation des sols qui prévoient des interventions urbaine (tableau 14).

**Tableau 14** : Les plans d'occupation des sols du secteur d'urbanisation future

POS cité Khoudja	POS centre- ville	POS cité El Oued
<b>Sup.12 ha et CES 1.1</b>	Sup.33 ha et CES 1.08	Sup. 7.6 ha
<b>L'intervention urbaine sur l'ancien tissu pour favoriser le retour vers la ville par les opérations de restructuration, rénovation, restauration et réhabilitation.</b>	Destiné à l'intervention urbaine pour la création d'un nouveau centre de la ville suivant l'évolution urbaine par des opérations de restructuration.	Destiné aux interventions urbaines : restructuration, rénovation, restauration, et réhabilitation.

Source : PDAU 2006

Un dysfonctionnement apparaissait clairement entre les deux instruments, la révision du PDAU de 2006 et les plans d'occupation des sols. Les études de six POS ont été attribuées à différents bureaux d'études ce qui a induit obligatoirement des conceptions différentes et des discordances en matière de programmation urbanistique. La comparaison entre les productions urbaines prévues par les différents POS révèle une surconsommation du foncier (tableau 15)

**Tableau 15** : Comparaison entre programmation du PDAU de 2006 et les POS

	Nombre de logement	Superficie consommée
<b>Différents POS</b>	10922	268 ha
<b>Prévisions PDAU court terme</b>	11600	195.5 ha

Source : PDAU de 2017+POS

Le nombre de logements programmé par les POS est inférieur à celui évalué par le PDAU, soit un manque de 678 logements, par contre il a été constaté une surconsommation du foncier ; non seulement la superficie dégagée par le PDAU a été totalement consommée, mais il a été question d'ajouter une autre superficie de 72,5 ha, ceci reflète clairement le

dysfonctionnement entre les deux instruments. Cette discordance est souvent le résultat de zonage proposé par le PDAU et la diversité des logiques d'aménagement proposées par les maîtres d'œuvre, les bureaux d'études. Ces facteurs ont contribué à la production d'une forme urbaine mosaïque discontinue et hétérogène.

### V.1. Une périphérie aménagée en petites polarités fonctionnelles contrastées

Le plan d'aménagement du POS nord-est a consacré une superficie importante aux équipements de proximité et aux équipements structurants de rang national, comme c'est le cas du centre de formation des collectivités locales. La superficie totale réservée à ces équipements dans la périphérie nord-est est de 45,83 ha ; soit 19,50 % de la superficie totale du dit POS.

L'implantation de ces équipements (scolaires, sanitaires et administratifs) est faite d'une manière aléatoire ce qui a rendu le fonctionnement urbain difficile.

**Tableau 16** : Programme récapitulatif d'équipements en 2017

Zone	Eq. existants	Eq. projetés	Eq. en cours de lancement	Choix de terrain effectué	Eq. total	Surface (ha)
<b>NORD-EST</b>	<b>21</b>	<b>31</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>86</b>	<b>45.83</b>

Source : DUAC de Tiaret, 2017.

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

**Figure n° 42:** Plan d'aménagement proposé dans le cadre de la révision du PDAU de 2017 (la partie nord-est).



Source : Révision de PDAU, 2017

**Figure n° 43:** Poches foncières réservées pour les équipements sanitaires dans le POS nord-est.



Source : Révision du POS nord-est, 2017.

La ville de Tiaret enregistre un déficit en équipements sanitaires, cela est ressenti à travers la grande pression exercée par la population communale et wilayale sur les équipements existants. Pour combler de déficit, des terrains sont affectés dans le POS nord-est pour réaliser un hôpital

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

Saoudien d'une superficie de 14 ha, cinq cliniques avec une superficie totale de 5482,94 m<sup>2</sup>, une clinique de cardiologie de 1000 m<sup>2</sup>, une clinique d'ophtalmologie de 1050 m<sup>2</sup> et une clinique chirurgicale de 1528 m<sup>2</sup>.

L'implantation de ces équipements sanitaires a été faite conformément aux orientations de la révision du PDAU de 2017 pour valoriser la partie nord-est et l'ériger en pôle sanitaire.

Pour renforcer le rôle de ville-carrefour, une catégorie d'équipements qualifiée d'investissement, a été projetée dans cette partie, à l'entrée est de la ville, elle concerne l'infrastructure hôtelière ; 39 ha sont réservés pour réaliser trois hôtels.

**Figure n° 44:** Localisation des équipements d'investissement (POS nord-est)



Source : Révision POS Nord-Est, 2017.

La fonction résidentielle domine dans la zone couverte par le POS nord-est, celle-ci regroupe 9001 logements, dominés par l'habitat collectif (93,20%), réalisé selon plusieurs formules : 2400 LPL<sup>1</sup> (23,88 ha), 820 LS<sup>2</sup>, 2000 logements en location-vente, 303 LSP<sup>3</sup>, 764 LPP<sup>4</sup>. Cette extension verticale, mise en relief par un site aux fortes pentes, a été matérialisée par des

<sup>1</sup> LPL : logements promotionnels libres

<sup>2</sup> LS : logements social

<sup>3</sup> LSP : logement social participatif

<sup>4</sup> LPP : logement public promotionnel

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

bâtiments ayant des hauteurs allant de R+3 à R+9 et regroupant des activités intégrées au rez-de-chaussée. Pour l'habitat individuel et semi-collectif, ils représentent respectivement 3.11 % et 3.68 % de la superficie du POS et occupent la partie ouest.

L'aménagement proposé par ce POS s'est basé sur une composition en îlots et une occupation du sol beaucoup plus rationnelle en comparaison avec celle des ZHUN. La multiplication des promoteurs immobiliers (OPGI<sup>1</sup>, AADL<sup>2</sup>, AFCOT<sup>3</sup>, privés...) est à l'origine d'une diversité architecturale et d'un contraste du paysage urbain, cependant, les malfaçons constatées sur quelques bâtiments et la rapidité de réalisation révèlent la réalisation d'urgence.

Caractérisé par une complexité morphologique, le site naturel de cette partie est de la ville rend difficile la continuité de cette extension urbaine avec l'ancien tissu et lui offre certaine autonomie fonctionnelle. Tous les flux de circulation viennent s'ajouter à ceux drainés par la RN14 au sud, mais la voie principale qui serpente les terrains accidentés offre à cette zone une ouverture vers le nord de la ville et dévie une partie des flux autrefois drainés par la RN23, très affectée par les goulots d'étranglement dans le tissu.

**Tableau 17:** Programmes d'habitat dans la zone nord-est de la ville de Tiaret (2017)

ZONE	TYPE	LOGTS. EXISTANTS	LOGTS. EN COURS	LOGTS. PROJETES	LOGTS. TOTAL	OBS.
<b>NORD-EST</b>	COLLECTIF	<b>4503</b>	<b>2000</b>	<b>1886</b>	<b>8389</b>	/
	SEMI-COLLECTIF			<b>280</b>	<b>280</b>	
	INDIVIDUEL			<b>332</b>	<b>332 lots</b>	<b>250 AFCOT</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>4503</b>	<b>2000</b>	<b>2498</b>	<b>9001</b>	

**Source:** DUAC de Tiaret, 2017

Le processus d'évolution et de restructuration de la périphérie sud-ouest est remarquable, le tissu urbain s'est transformé en passant d'une zone déstructurée et défavorisée, occupée en partie par l'habitat illicite, à un zone en grande partie structurée par un nouvel aménagement qui a amélioré plus au moins le paysage urbain de la ville dans cette partie, celle-ci a été

<sup>1</sup> OPGI ; L'Office de Promotion et de Gestion Immobilière

<sup>2</sup> AADL ; Agence d'amélioration et de développement du logement

<sup>3</sup> AFCOT ; Agence Locale de Gestion et de Régulation Foncière Urbaine

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

couverte par un POS qui a été concrétisé. En dépit de l'aménagement basique adopté, ce POS a réorganisé le tissu urbain existant

**Figure n° 45:** La périphérie sud-ouest de la ville de Tiaret en 2006



Source : Google Earth Pro, 2006

**Figure n° 46:** La périphérie sud-ouest de la ville de Tiare en 2019



Source : Google Earth Pro, 2019

Le pos de cette zone en partie urbanisée, appelée POS de Zaaroura, s'étend sur une superficie de 90 ha, délimité par l'université au nord, par le tissu urbain existant et la zone industrielle à l'ouest et au sud et par des terres agricoles à l'est. Il faisait partie des zones à urbaniser dans la révision de PDAU de 2006. Cette opération qui a restructuré la partie sud-ouest de la ville a changé le paysage urbain par l'éradication de l'habitat illicite.

On constate d'après notre enquête de terrain que cette périphérie est subdivisée en deux parties qui relèvent de deux périodes d'urbanisation. La première partie, délimitée par l'ancienne voie d'évitement, est occupée par l'habitat individuel de qualité moyenne à mauvaise réalisé en grande partie dans le cadre du plan de Constantine à la fin des années 1950, quant à la deuxième partie, elle concerne les nouvelles extensions, elle est matérialisée par 2560 logements collectifs de R+3 à R+5 (social, CNEP, EPLF, LPL, LPA et individuel).

La présence de deux tissus différents juxtaposés, le premier, réalisé dans le cadre du plan de Constantine, est composé de petites maisonnettes recouvertes par la tuile rouge, offre l'image d'un quartier populaire marginalisé, tandis que le deuxième tissu est récent, il s'est développé à l'est du précédant pendant les années 1990 et a continué à s'étaler vers le sud pour intégrer complètement le tronçon de la voie d'évitement dans le fonctionnement du réseau urbain de la ville. Les deux parties renferment des équipements essentiellement de première nécessité, le tronçon de la voie d'évitement est désormais devenu un axe structurant de cette partie animé par la vente des matériaux de construction et par quelques commerces de transit.

Les aménagements effectués dans les POS nord-est et sud-ouest sont différents, dans le premier POS l'aménagement est basé sur l'animation et la création d'une polarité multi fonctionnelle, tandis que l'aménagement proposé par le deuxième POS est basique, l'animation y est spontanée et essentiellement locale. La réalisation d'une vingtaine de locaux commerciaux dans le cadre du programme présidentiel<sup>1</sup> pour satisfaire les besoins de la population en matière de commerce et services n'a pas permis à la zone de se procurer une animation remarquable ; de nombreux locaux ne sont pas exploités, d'autres sont dégradés.

Cette zone se trouve cernée au nord par la zone d'activités et à l'ouest par la zone industrielle, ce qui l'entrave de concurrencer la zone nord-est, ce qui lui procure une animation assez particulière orientée vers le secteur secondaire.

---

<sup>1</sup> Programme présidentiel de réalisation de 100 locaux commerciaux pour chaque commune.

**Figure n° 47:** L'habitat collectif dans la périphérie sud-ouest de la ville de Tiaret, 2022



**Source:** Enquête de terrain, 2021

**Figure n° 48 :** L'intégration de l'activité tertiaire dans les bâtiments de la périphérie sud-ouest de la ville de Tiaret



**Source:** Enquête de terrain, 2021

## **V. 2. Reconfiguration partielle de la périphérie hors cadre des POS**

L'évolution et la recomposition du tissu urbain se font avec ou sans encadrement des instruments de planification urbaine. La périphérie connaît plusieurs interventions hors cadre des plans d'occupation des sols, c'est l'exemple de la périphérie sud où il y avait plusieurs opérations d'extension, de densification et d'injection d'équipements parfois structurants. L'implantation des équipements par un simple choix de terrain tels que la maternité (mère et enfant), la gare routière, l'aire de

## Chapitre 4 : Impact des politiques urbaines sur la structuration et le fonctionnement de l'espace urbain de Tiaret

stationnement des taxis inter-wilayas, CFA...etc. Le même constat de non-respect du PDAU et des POS observés par Yamani et Trcah (2020) à Mostaganem s'est répété à Tiaret. Ceci pose un grand questionnement autour de l'opposabilité aux tiers des instruments d'aménagement et d'urbanisme que stipule la Loi 90-29 et du rôle des institutions de l'État pour imposer le respect des recommandations de ces outils. Ces interventions réalisées hors cadre des plans établis par les études élaborées, plus particulièrement celles des équipements structurants ont stimulé des recompositions urbaines (spatiales et fonctionnelles). Les transformations de l'habitat individuel pour intégrer des commerces et des services, et la réalisation des bâtiments collectifs avec des commerces intégrés au sein des ZHUN en sont la conséquence immédiate de ces interventions sporadiques (Bekkouche et Otmane, 2022).

**Figure n° 49** : Reconfiguration partielle de la périphérie sud hors cadre du POS.



**Source** : Enquête de terrain, 2019 ; Google Earth, 2019

**VI. Urbanisation rapide et segmentée peu encadrée par les instruments d'urbanisme**

De 1999 jusqu'aux 2019, le périmètre urbain a occupé 2245 ha y compris la zone industrielle, il a été produit en grande partie d'une façon très improvisée et sans respect des instruments d'urbanisme. Le tissu urbain tel que se présente offre l'image d'un urbanisme incohérent, fragmentaire et sans la moindre recherche urbanistique. ceci se manifeste à plusieurs niveaux : la coordination entre les actes urbains semble inexistante, l'intégration entre les entités urbaines anciennes et récentes est désarticulée, le centre-ville a gardé sa vitalité, mais il est laissé à son destin, sans entretien, dont un grand nombre de constructions est frappée par la vétusté et l'insalubrité malgré les orientations de préservation recommandées par le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme.

La structure urbaine de Tiaret est organisée essentiellement par le carrefour composé par la RN 23 et la RN14. L'espace urbain de Tiaret se démarque par son étendue continue et par sa compacité par rapport aux agglomérations secondaires Karman, Ain Mesbah et Senia qui en lui dépendant fonctionnellement.

Le développement de l'agriculture figure parmi les principaux objectifs arrêtés par le plan d'aménagement cependant, l'essentiel de l'extension urbaine de Tiaret s'effectue actuellement dans le Sersou aux terres agricoles riches qui participent amplement dans son économie urbaine (Meziani et Otmane, 2022). Ironiquement, ces instruments ont programmé sur des terres de bonne valeur agricole dans la zone sud à proximité des routes nationales (23 et 90) la création d'une zone d'animation (pôle sanitaire, port sec, souk ...etc.). Cette opération a consommé une grande superficie et favorise dans un proche avenir l'urbanisation rapide de cette partie sud.

Le bilan de ces opérations souvent ponctuelles s'est soldé par des recompositions morphologiques et fonctionnelles segmentées. Des opérations de densification réalisées au nord dans les quartiers limitrophes au centre-ville et des restructurations partielles dans les quartiers péricentraux, matérialisées par des constructions polyfonctionnelles (habitat collectif avec services et commerces intégrés, équipements structurants et décentralisés). Ces transformations morphologiques ont permis l'émergence de petites centralités urbaines,

linéaires à la faveur des axes structurants ou ponctuelles redonnant de l'importance à l'îlot et la rue (Bekkouche et Otmane, 2022).

L'initiative privée a joué un rôle important dans le processus de déspecialisation des logements par le développement des activités tertiaires, plus particulièrement les fonctions libérales, en passant d'une urbanisation monofonctionnelle menée dans le cadre des ZHUN à une urbanisation polyfonctionnelle, amorçant le retour à la forme compacte et à l'animation procurée par la rue.

Ces acteurs privés mènent une recomposition spatiale et fonctionnelle dans le tissu existant, au centre-ville comme ailleurs, par des rénovations complètes ou partielles.

Ainsi, l'espace urbain passe d'une structure monocentrique à une structure polycentrique en développement qui résulte d'une volonté publique de désengorger le centre-ville en décentralisant quelques activités.

A vrai dire, le processus de transformations multiples et rapides mené aussi par la puissance publique que par les particuliers a dépassé largement les prérogatives du PDAU. Celui-ci est tenu dans de nombreuses cas à régulariser le fait-accompli (Yamani et Trache, 2020) et assurer des réserves foncières par les révisions répétitives, sa mise en œuvre se limite aux grandes lignes de structuration de l'espace urbain. Cette situation de production de l'urbain a poussée des chercheurs à poser une grande problématique de « l'échec des instruments ou les instruments d'échec » (Sidi Boumedine, 2013).

L'évolution spatiale de la ville est basée sur l'établissement de la conurbation de l'ACL avec les deux agglomérations secondaires (Karman et Senia), il s'agit en réalité d'un acte de légalisation des extensions non programmées par le PDAU. Cette évolution voulait mettre en valeur tous les accès à la ville par la modernisation des voies existantes et l'ouverture de nouvelles voies. Les tronçons qui font continuité aux routes nationales (14, 23, 90, 40 et la voie d'évitement) sont devenus des axes préférentiels d'urbanisation, bordés de part et d'autre par des constructions verticales abritant des activités intégrées (services et commerce) et animés par des équipements publics.

## **VII. Structure et extension urbaines imposées par le squelette du réseau routier national**

Étant une ville-carrefour, Tiaret a toujours trouvé des difficultés pour évoluer spatialement et s'échapper à la structure imposée par le réseau routier composé des routes nationales (23, 14, 40 et 90) et qu'elle en fait le nœud. . La voie d'évitement réalisée au début des années 1980 devait assurer la liaison entre toutes ces routes nationales et les chemins de wilaya, collecter le trafic du transit et les entités urbaines éloignées. Cette voie était programmée comme limite à l'évolution urbaine à l'ouest et au sud, elle s'est retrouvée désormais dépasser par le rythme d'urbanisation et sollicitée pour assurer dans plusieurs endroits le rôle d'une voie urbaine structurante. En parallèle à cette voie, se sont développées d'autres voies artérielles à l'intérieur du tissu urbain, issues des de la structuration des nouvelles extensions ou des restructurations réalisées par la suite pour désengorger le réseau initial. Ainsi, sur ce squelette de forme radiale composé de tronçons qui font continuité des routes nationales vient se greffer les voies artérielles pour achever un plan semi-radioconcentrique convergeant vers le nord de la ville coloniale.

Ce maillage du réseau routier articule des entités urbaines très contrastées et très affectées par la topographie du site dont les voies principales émergent comme des rubans commerciaux très animés.

### **Conclusion**

L'état actuel des villes algériennes questionne le rôle de la planification urbaine dans la production de l'espace urbain. Le processus de la planification urbaine est généralement lent, de l'élaboration du cadre réglementaire en passant par l'élaboration des études d'aménagement et d'urbanisme jusqu'à la concrétisation sur le terrain, qui ne suit pas obligatoirement des villes qui s'étalent rapidement et impliquent de nombreux acteurs aux visions souvent divergentes.

À Tiaret, la structure urbaine globale est imposée en grande partie le squelette du réseau routier que les instruments d'urbanisme viennent de le concrétiser, en proposant des aménagements basés sur des logiques de découpage en unités structurelles discontinues.

Une partie de la configuration actuelle de la ville a été façonnée par une série de décisions politiques dans le domaine de l'urbanisme, caractérisées par des interventions circonstanciées. Ces décisions sont marquées par une prédominance de l'aspect politique plutôt que de l'aspect urbanistique favorisant ainsi l'approche quantitative à celle qualitative. Victimes de la non application ou des révisions répétitives, ces instruments sont souvent appelés pour régulariser le fait accomplis ou adaptés les aménagements proposés à une situation urbaine en évolution constante. Ainsi, l'application partielle des recommandations de ces instruments a permis à la ville de Tiaret de contenir son extension pour au moins trois décennies et empruntée les terrains accidentés plus particulièrement au nord-est en concrétisant partiellement les POS.

**Chapitre 5**

***Le réseau routier, un facteur de structuration spatiale  
et fonctionnelle de la ville de Tiaret***

## **Introduction**

« *L'organisation spatiale est un ensemble plus ou moins cohérent de lieux mis en relation. Cet ensemble est, à la fois différencier et intégré en aires et réseaux dans lesquels circulent des flux* » (Brunet, 1980). Le développement fonctionnel de la ville repose sur l'infrastructure de transport et sur son importance, celle-ci se mesure par le volume du trafic généré par le transport de personnes et de marchandises. Cette infrastructure constitue l'épine dorsale des villages, des villes et des agglomérations (Jamroz, 2012) et un enjeu majeur pour les stratégies d'implantation urbanistiques (Cattedra, 2010), comme elle joue un rôle clé dans l'organisation de l'espace urbain.

La ville de Tiaret à l'avantage d'être un point de convergence de cinq voies routières d'une importance capitale, lui permettant une intégration, locale, régionale et nationale. Ces voies forment l'ossature sur laquelle s'appuie le réseau de voirie urbaine et elles ont joué un rôle important dans la croissance urbaine et fonctionnelle de la ville.

Dans ce chapitre, nous voulons d'une part analyser la trame viaire et déterminer les zones les plus accessibles par rapport à d'autres dans le tissu urbain, et d'autre part, superposer les noyaux de concentration fonctionnels (nœuds et lieux de polarisation) sur cette trame pour déterminer sa consistance (flux, rôle et hiérarchie).

Dans ce chapitre, il est nécessaire d'établir un état de fait des infrastructures de base (routes nationales, chemins de wilaya, chemins communaux et chemin de fer) étant donné qu'elles convergent dans leur majorité vers la ville de Tiaret, le chef de lieu de wilaya.

Pour mener à bien cette analyse nous nous appuyons sur les documents cartographiques établis, sur les données collectées auprès des services concernés (Direction des travaux publics (DTP), Direction de transport) et sur les enquêtes de terrain. Ensuite, nous procédons à une classification de voies urbaines en se basant sur une approche fonctionnelle (Maletin, et al., 2015). Nous voulons analyser les formes fonctionnelles produites par les routes nationales pénétrantes et par les axes structurants en se basant sur l'étude de l'utilisation du sol urbain à une échelle fine, l'ilot.

En effet, le relevé de terrain pour localiser les commerces, les services et les équipements a concerné la totalité de l'agglomération, il a pour but de déterminer les types et la nature des

activités tertiaires, d'identifier les lieux de leur concentration et d'en déduire le fonctionnement urbain de Tiaret.

### **I. Tiaret, une ville carrefour**

Un réseau se définit par « *ensemble des lignes, des voies de communication, des conducteurs électriques, des canalisations, etc. qui desservent une même unité géographique* »<sup>1</sup>. Les infrastructures routières constituent des éléments fondateurs de l'espace urbain et participent à la formation du « *squelette de la ville* » (Lynch, 1964). la présence des artères vitales joue le rôle fondateur pour le bon fonctionnement de la ville et un facteur directeur de l'urbanisation (Soria & Mata, 1883).

De fait, la trame viaire est l'élément déterminant du plan de la ville et de son urbanisation, donc elle participe énormément à la mise en place de la structure urbaine, à la différenciation des villes les unes des autres et à la création de leur identité (Choay, 1870).

Pour Idelfonso Cerda (1876), la voirie urbaine occupe ainsi une place essentielle dans la formation des villes tandis que Yurbe n'est considérée que comme un appendice de la grande voirie universelle (Cerdá, 1867). De par sa fonction de circulation et de lien entre les constructions (Olagnier, P. J. 1999), la voirie est aussi l'empreinte qui définit la forme du tissu urbain. Dans les travaux de Kevin Lynch, 1964 sur la forme visuelle de la ville, la division de la structure du paysage urbain en cinq éléments que sont les cheminements (axes de déplacement), les limites (lignes de discontinuité dans l'espace urbain, les nœuds, zones de confluence de flux), les repères et les quartiers, il a mis en valeur l'importance des voies dans la composition de structure urbaine (Lynch, 1964).

La ville de Tiaret se localise à l'intersection de quatre routes nationales (23, 14, 40 et 90) et un chemin wilaya (11), elle constitue un carrefour stratégique, un passage obligé pour plusieurs régions. Tiaret gère un vaste espace wilayal qui bénéficie d'une couverture routière relativement importante de 2 412 km toutes natures confondues : 569 km de routes nationales, 708 km de chemin de wilaya, 1 135 Km de chemins communaux<sup>9</sup>.

---

<sup>1</sup> Larousse, P. (1869). *Grand dictionnaire universel du XIXe siècle* (Vol. 5). Larousse.

<sup>9</sup> PAW ; plan d'aménagement de wilaya de Tiaret, 2012.

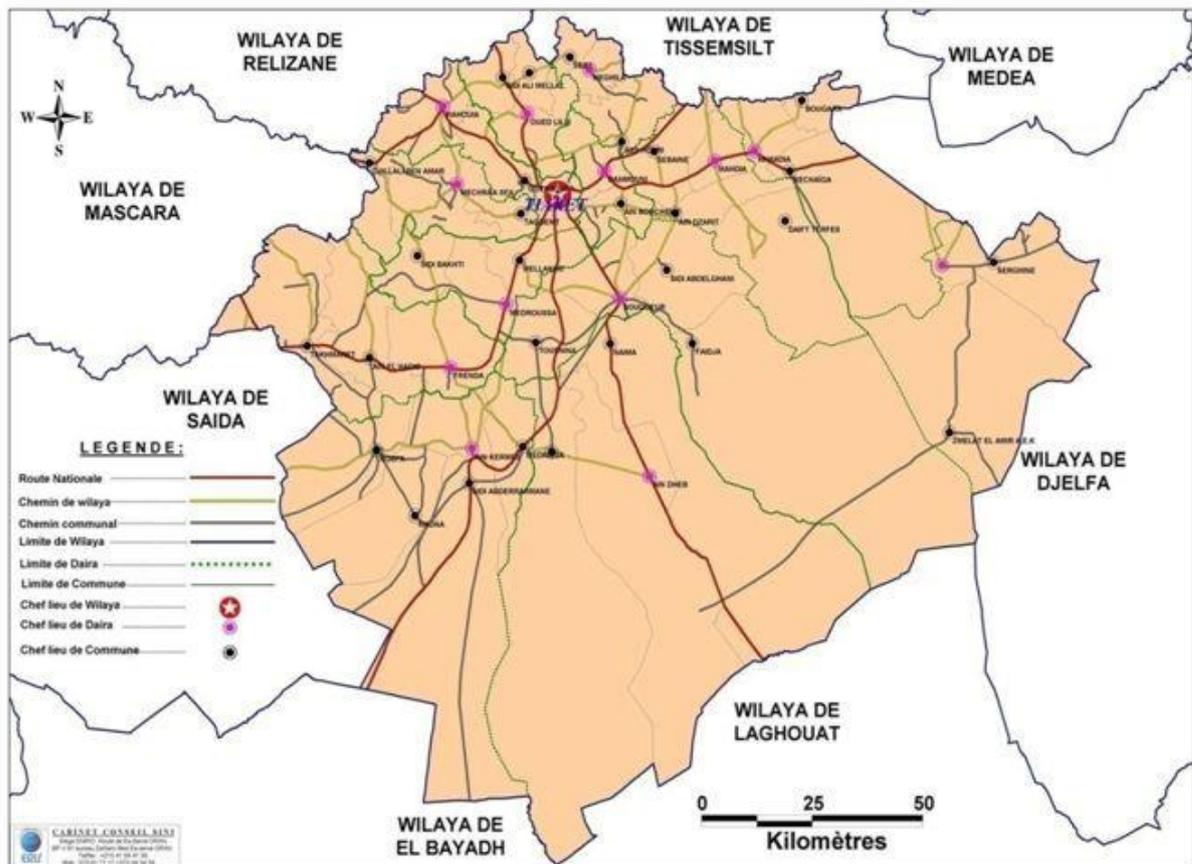
**Tableau 18:** Le réseau routier principal de la commune de Tiaret.

Routes	Rôle
<p><b>La RN 14</b>  <b>Axe n°01 Tiaret Dahmouni</b>  <b>Axe n°03 Tiaret – Frenda- Saida</b>  <b>Axe n°02 Tiaret – Mahdia - Djelfa via la RN 40.</b></p>	<p>Lie Tiaret à la région ouest de la wilaya et aux wilayates de Saida et Mascara. Elle relie aussi Tiaret à sa région nord-est et au-delà Alger via Tissemsilt.</p>
<p><b>La RN 23</b>  <b>Axe n°04 Tiaret- Rahouia- Relizane.</b>  <b>Axe n°05 Tiaret- Sougueur – Laghouat</b></p>	<p>C'est un axe très important qui ouvre la commune sur la région nord-ouest (Relizane, Mostaganem et Oran) et sur la région sud (Aflou-Laghouat-Ghradaïa)</p>
<p><b>La RN 90</b>  <b>Axe n°6 : Tairret –El Bayadh</b>  <b>Axe n°7 : Tiaret- Oued R'hiou</b></p>	<p>Axe important créé il y a une quinzaine d'années reliant la ville de Tiaret aux communes sud-ouest de la wilaya et aux communes de la wilaya d'El Bayadh ; au nord, il relie également la ville de Tiaret aux communes nord-est de la wilaya et à celles des wilayas de Relizane et Chlef.</p>
<p><b>La RN40</b>  <b>Elle rejoint la RN 14 dans la commune de Dahmouni et bifurque vers l'ouest pour assurer la liaison entre les agglomérations de Bouchekif et de Tiaret (RN40A). Cette bifurcation avait déclassé le CW07.</b></p>	<p>Un axe très important, il dessert le sud-est de la wilaya et établi la liaison est entre Tiaret et les wilayas de Djelfa, Media, Msila...</p>

Source : PAW Tiaret, 2012

Le réseau routier de la wilaya assure à lui seul la quasi-totalité du volume des échanges, reflétant ainsi la prédominance du mode de transport routier par rapport aux autres modes<sup>1</sup>, en absence du réseau ferroviaire et de la non-exploitation de l'aéroport à l'heure actuelle.

Figure n° 50: Réseau routier de la Wilaya de Tiaret.



Source : [https://interieur.gov.dz/Monographie/article\\_detail.php?lien=430&wilaya=14](https://interieur.gov.dz/Monographie/article_detail.php?lien=430&wilaya=14)

<sup>1</sup> Le chemin de fer à voie étroite assurait l'autre fois le transport de marchandises, essentiellement de carburants, entre Relizane et Tiaret est à l'arrêt depuis des décennies. Une nouvelle voie ferrée, celle des Hauts plateaux, vient d'être mise partiellement en service. Elle assure la liaison entre Saida et Tebessa en passant par les wilayas de l'intérieur. Actuellement, le transport de voyageurs est assuré par un train de type « Coradia », à raison d'un aller-retour par jour, entre Ain Kermes à l'Ouest de la wilaya, Saida, Sidi Bel Abbes et Oran. Ce trajet sera prolongé vers la ville de Tiaret une fois que les travaux s'achèveront.

## **II. Evolution du réseau routier de la ville de Tiaret, prémices d'une ville carrefour**

La colonisation française s'est fixée pour objectif premier, l'intensification rapide et efficace des voies de communication pour favoriser les échanges de biens agricoles, miniers ou autres, et rejoindre les principales villes portuaires au nord. Ayant toujours occupé une place importante dans un territoire vaste, la ville Tiaret a vu son réseau de voirie se structurer selon un système en étoile avec un mouvement de convergence vers le centre-ville historique, qui permet à la ville de s'ouvrir aux différentes régions du territoire national et favorise la circulation des personnes et les échanges des biens.

En 1875 la première route stratégique (54) a été créée du côté nord-ouest pour relier Tiaret - Mascara, classée aujourd'hui comme chemin de wilaya n°11. La deuxième route (53), de direction nord-sud reliant Relizane à Tiaret, a été l'accès principal depuis le tell, forme aujourd'hui la RN 23 et constitue l'épine dorsale de tout le réseau routier de la wilaya, elle draine des flux importants, puis la route 50 qui relie Tiaret Tniet-El-Had au nord-est et Mascara et Saida à l'ouest et constitue aujourd'hui la route nationale n° 14. Tandis que la RN 90, elle a été réalisée après l'indépendance en reclassant des chemins de wilayas et communaux pour assurer une desserte nationale nord-est/sud-ouest à la wilaya et aux wilayas voisines (voire chapitre 2).

Ainsi, la ville de Tiaret a évolué selon la configuration de ce réseau routier hérité de l'époque coloniale pour devenir par la suite un véritable carrefour.

Le réseau routier de la wilaya de Tiaret est bien maillé, il a bénéficié depuis des années 2000 des opérations de modernisation, de renforcement et de normalisation (révision de gabarit, élimination des points noirs, correction des virages dangereux...etc.) pour améliorer les conditions de circulation des usagers. Selon la Direction des travaux publics, 78 % des routes nationales sont en bon état, 50% des chemins de wilaya sont également en bon état, cependant les chemins communaux nécessitent plus d'efforts de modernisation et de renforcement. La quasi-totalité de ce réseau converge vers le chef-lieu de wilaya, Tiaret, et draine un flux journalier important observé à travers les goulots d'étranglement provoqué en milieu urbain.

A une échelle locale, le réseau urbain de l'agglomération de Tiaret est dans l'ensemble dans un état moyen ; c'est les axes principaux et secondaires qui ont bénéficié des opérations de réhabilitation, ce qui a amélioré relativement é la fluidité des flux et la mobilité quotidienne ( tableau 19).

**Tableau n° 19:** La consistance du réseau routier à l'échelle de wilaya de Tiaret

Type	Linéaire (km)	( %)	Etat					
			Mauvais (%)		Moyen (%)		Bon	
			1999	2007	1999	2007	1999	2007
RN	569	23.60 %	29	12	47	10	24	78
CW	708	29.35 %	31	24	50	20	19	56
CC	1 135	47.05 %	70	40	20	20	10	40
Totale	2412	100	-	-	-	-	-	-

Source : PAW Tiaret, 2012

### III. Hiérarchisation du réseau routier et organisation spatiale de la ville.

La trame urbaine de la ville est organisée autour des axes de communication qui sont en l'occurrence les routes nationales décrites précédemment. La structure de la voirie urbaine présente différentes caractéristiques de point de vue technique et fonctionnelle. Elle est classée en fonction de son rôle qui est basé sur l'accessibilité aux différentes parties de la ville et sur les flux drainés.

La RN 23 structure l'urbanisation de la ville de direction nord-sud, traverse le tissu urbain sur une distance de 3.5 km et constitue l'axe principal de la ville, le plus animé par le commerce et les services. Il articule plusieurs entités urbaines (Centre-ville, cité les pins, Terrain Boumediene, cité Rahma, cité Houari Abed, EPLF ...). Cet axe étroit au centre-ville bifurque en deux voies à sens unique de circulation pour réguler les flux intenses (figure 51).

La RN 14 établit la liaison ouest-est, forme le carrefour emblématique de la ville "Ragina" avec la RN 23 et structure l'urbanisation de la ville dans cette direction. Les nouvelles tendances d'urbanisation et les aménagements récents ont été orientés vers cet axe, matérialisés par l'implantation des différents programmes d'habitat et d'équipement à travers le POS Nord-Est. Cet axe structurant articule à l'ouest les zones industrielle et d'activités, l'université d'Ibn Khaldoun, les quartiers de l'habitat aussi bien individuel que collectif (Zaaroura, Dubaï, Louz), les anciens quartiers centraux et à l'est, la cité AADL, les logements collectifs sociaux, le nouveau, les lotissements de l'habitat individuel, le nouveau pôle universitaire, le centre équestre.

La RN 90, assure la liaison entre El Bayadh et le centre du pays via l'est de la wilaya de Relizane en passant par Tiaret. Aménagé en double chaussées larges au sein de la partie sud de la ville, cet axe est baptisé le boulevard de l'ALN. Il a pris de l'importance au fur et à mesure de l'évolution du tissu urbain en articulant les deux ZHUN, l'habitat individuel et de nombreux équipements structurants (Directions de wilayas, Centre de télécommunication, centre d'archive, théâtre en plein air, la gare routière, le souk hebdomadaire...); il est très animé par les commerces et les services de toutes natures.

La RN 40A (ancien chemin de wilaya n° 07), rejoint le carrefour de Régina, représente l'ouverture de la ville vers la région sud-ouest, relie la zone industrielle d'Ain Bouchekif et l'aéroport international Abdelhafid Boussouf. Cet axe articule des entités urbaines composées de l'habitat collectif, individuel, semi-collectif (Teffah, FIDA, Terrain Boumediene, Manar, RHP...etc.)

D'autres voies de second degré viennent renforcer la structure urbaine ou rejoindre les routes nationales aux entrées de la ville. Tiaret est également accessible au nord-ouest par le biais du chemin de wilaya n° 11 menant vers les communes de Tagdempt, Mechraa-Sfa et Sid Djillali Ben Amar et au-delà la wilaya de Mascara. Dans le côté nord-est, le chemin communal qui a été réalisé récemment relie la ville à commune de Sid El Hosni en passant par l'agglomération secondaire de Karman (figure 51).

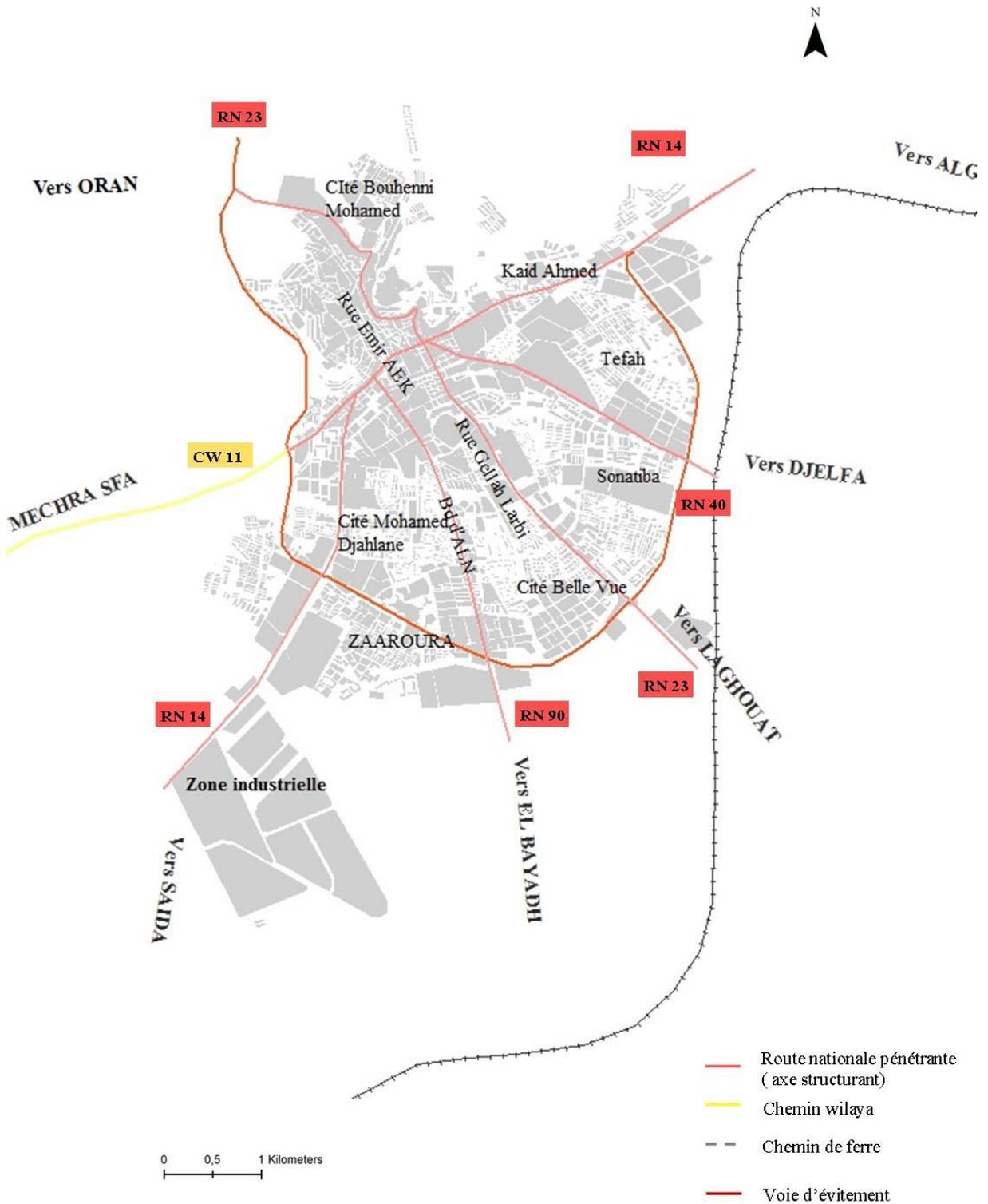
La voie de contournement a eu un impact considérable en termes d'espace et de fonctionnalité. Elle a été réalisée conformément aux principales orientations du schéma directeur des routes pour la wilaya de Tiaret.

Elle représente une frontière qui sépare deux entités physiques naturelles, à savoir les terres agricoles et le tissu urbain, ainsi que deux entités paysagères distinctes. Jusqu'en 2013, elle était un élément de rupture dans le paysage urbain. Cette voie a découpé l'agglomération et lui a donné une forme "semi-radioconcentrique" convexe. Son existence remonte à une époque ancienne dans les années 1978. Au cours de la dernière décennie, la voie a subi une transformation majeure. Autrefois utilisée comme une voie de ceinture pour entourer l'urbanisation, elle est devenue une voie urbaine génératrice de mouvement et d'installation de différentes constructions telles que des habitations et des équipements. Actuellement, cette voie constitue une route tangentielle qui relie les grands quartiers de la périphérie. On observe une tendance à l'installation de commerces spécialisés

De par son réseau routier assez dense, la ville de Tiaret est devenue un véritable carrefour pour les flux. Outre leur rôle de circulation, ces voies conditionnées par une topographie

contraignante au nord de la ville ont imposé une structure urbaine particulière, reposant sur un seul axe nord-sud qui n'est autre que la RN 23 ce qui a rendu la circulation au centre-ville difficile. Sur le plan organisationnel, ces axes structurent aussi bien les quartiers périphériques que le centre-ville et participent dans l'organisation urbaine globale de la ville. En maillage avec les habitats et les équipements, ces artères ont formé de nombreux carrefours qui ont permis le développement de nouvelles polarités et de nouveaux noyaux de distribution du commerce et des services.

Figure n° 51: Hiérarchisation du réseau routier structurant l'espace urbain de Tiaret



### **III.1.Des carrefours de pénétration de la ville.**

La ville de Tiaret bénéficie de la présence de nombreux carrefours situés aux entrées de la ville, notamment sur la RN14, la RN 90, la RN 40 A. Le premier carrefour, situé au niveau du rond-point, constitue l'accès principal menant à l'aéroport. De plus, la longue route RN 40 assure une fonctionnalité essentielle à la ville en reliant l'entrée de la ville à d'autres destinations.

Le deuxième carrefour se localise dans la partie Sud au niveau de l'échangeur le long de la RN 90 jusqu'à l'entrée de la ville.

Le troisième carrefour se localise dans le côté Sud-Ouest au niveau du rond-point de la RN 14 et l'entrée principale de la zone industrielle de Zaaroura.

Le quatrième point d'accès et carrefour et l'entrée de la ville par la RN 23, l'entrée de la voie d'évitement par le côté de citer Abdia.

Le cinquième carrefour est le point d'entrée voie d'évitement -Ancienne gare routière-

Le sixième carrefour est le point d'entrée Nord de la RN 23 et 90 (cité Hamdani Adda

Le septième carrefour, situé à l'entrée de la ville par la RN 14 et l'intersection avec l'ancienne et la nouvelle voie d'évitement, est le plus récent. Cette dernière a eu un impact sur la structuration de l'espace dans le côté Est de la ville. L'intersection de la voie d'évitement avec la RN 14 a contribué à intégrer l'agglomération secondaire de Karman avec le reste du tissu urbain grâce au nouveau tracé de la voie d'évitement. L'agglomération fait désormais officiellement partie du tissu urbain, ce qui offre de plus grandes potentialités futures pour l'agglomération secondaire grâce à l'intersection de la RN 14.

Le huitième carrefour est les points d'entrée voie d'évitement et la RN 14 coté Est

Figure n° 52 : Carrefours de pénétration de la ville



### III. 2. Organisation de la voirie urbaine : un plan semi-radioconcentrique

La convergence des différentes routes vers le centre-ville a guidé la ville pour se développer selon un plan semi radioconcentrique, matérialisé par la ceinture formée par l'ancienne voie d'évitement, devenant quasiment une voie urbaine.

Le tissu urbain paraît bien desservi par les axes principaux qui font continuité du réseau routier national. Le centre-ville apparaît comme un nœud de convergence des principales voies, où une hiérarchie du réseau urbain s'est en partie imposée en elle-même, fondée sur la configuration technique et l'importance fonctionnelle.

- Les routes nationales (23, 40 et 90) représentent des voies pénétrantes nord-sud, elles desservent le tissu urbain et présentent des atouts pour la ville de par leur rôle structurant et fonctionnel, tandis que la RN 14 est perpendiculaire aux voies précédentes, elle s'allonge d'ouest en est et draine également les flux ramenés par le chemin de wilaya n°11 venant du nord-ouest.

- Les voies d'évitement ou de contournement prennent en charge en partie le trafic de transit et établissent la liaison entre les quartiers de la périphérie. L'ancienne voie d'évitement, s'est vue changer de fonction pour devenir une voie urbaine principale animée par le commerce et le service, elle ceinture une grande partie du tissu urbain, assure la jonction entre l'ensemble des routes nationales et chemins de wilayas traversant la ville et matérialise le plan semi radioconcentrique. L'existence de cette voie d'évitement a freiné en quelque sorte l'urbanisation à l'ouest, au sud et à l'est pour des décennies, qui a été prise en considération par les différents instruments d'urbanisme comme barrière à l'urbanisation, ce qui a permis à la ville d'être plus ou moins compacte. A partir des années 1990, l'urbanisation accélérée a été opérée par endroit hors cette barrière tacite, la conurbation de l'ACL avec l'agglomération secondaire de Zaaroura et ses extensions ont initié ce report d'urbanisation. La réalisation d'un grand lotissement de l'Oued Tolba et la cité de Dubaï à l'ouest, l'extension de l'agglomération de Senia et l'implantation de quelques équipements structurants au sud à partir de 2017 (le pénitencier, la douane, le pôle sanitaire, le souk...) et le pôle universitaire à l'est de la ville ont rendu de fait cette voie d'évitement un axe urbain dynamique stimulateur d'urbanisation qui articule l'ensemble des entités urbaines périphériques.

Afin de dévier le trafic routier, une nouvelle voie d'évitement a été réalisée plus loin à quelques centaines de mètres du tissu urbain reliant les routes nationales (14, 90, 40 et 23).

Cette voie est renforcée par d'autres voies circulaires parallèles qui desservent les entités urbaines intérieures et articulent de nombreux équipements structurants.

la pénétrante P1 à double voie : Route D'Alger-Vérial.(Voie d'évitement), P4 de longueur 1500m, P5 de longueur 1100m , P6 de longueur 1300 m, P7 de longueur 800m, P8 de longueur 400m, P9 de longueur 500m, P10 à double voie : l'université Sonatiba antenne A.P.C. , voie Teffah, ces lignes parmi lesquelles on trouve des lignes semi-radiales qui ont été les plus avantageuses en matière d'aménagement et d'animation , ils jouent un rôle important dans le désengorgement de la ville et la liaison entre les grands secteurs de la ville. Aujourd'hui les pénétrantes jouent un rôle fonctionnel inestimable.

Outre ce réseau primaire d'autres voies secondaires radiales se sont développés pour relier des entités urbaines périphériques au centre-ville comme c'est l'exemple de l'axe université-CADAT, l'axe EPLF-Direction de l'OPGI.

D'autres opérations d'aménagement ou d'ouverture de nouvelles voies au sein du tissu urbain ont été lancées après l'an 2000, dans le cadre des plans successifs de la relance économique. Menées sous le volet de l'aménagement urbain et réalisées par la Direction de l'urbanisme ou par la commune, ces opérations ont désengorgé la ville, plus particulièrement le centre-ville et desservir de nombreux quartiers, on cite entre autres les tronçons suivants: la voie reliant cité Chouhada à la cité des frères Guitoune sur une distance de 0,7 Km, ayant pour objectif la desserte des quartiers nord de la ville ; une bretelle reliant la RN23 (ITE) à la RN40A (Parc communal) sur une longueur de 0,65 Km , la voie reliant la RN14 au CW11(Oued Tolba) sur 2,8 Km (aménagée en double chaussées), une voie quasiment parallèle à l'ancienne voie d'évitement forme une première couronne du tissu urbain reliant l'est et l'ouest de la ville en passant par de nombreuses cités (Terrain Boumediene, Fida, Sonatiba, Mohamed Djahlane, Socotiar et Oued Tolba),

Une autre nouvelle voie serpente les terrains accidentés sur lesquels s'effectuent actuellement l'extension de la ville en réalisant des ensembles collectifs denses (POS nord-est). Etant périphérique, cette voie rejoint la RN 23 à la sortie nord de la ville, à proximité de l'hôpital Mustapha Damardji, et commence à prendre de l'importance en déviant une partie des flux de circulation venant de l'est de la ville.

Cette structuration du réseau routier a affecté l'organisation et le fonctionnement de la ville. Le relief accidenté au nord du site a contraint la ville coloniale d'avoir une structure urbaine très ramassée aux voies étroites et sinueuses par endroit dont l'axe principal qui fait continuité de la RN23 supporte l'essentiel des ramifications viaires et des flux de circulation. Plus en bas vers le sud, au-delà de la RN 14, dont les terrains sont vallonnés ou plats, le tissu devient plus aéré en s'étalant vers l'est, l'ouest et le sud, guidé par les axes routiers. L'intersection des grands axes d'importance nationale avec les voies urbaines pénétrantes ont permis l'émergence des zones fonctionnelles, des polarités fonctionnelles. Ainsi, la corrélation, réseau routier, structure et fonctionnement est perceptible à travers le développement des rubans commerciaux (Bekkouche et Otmane, 2023).

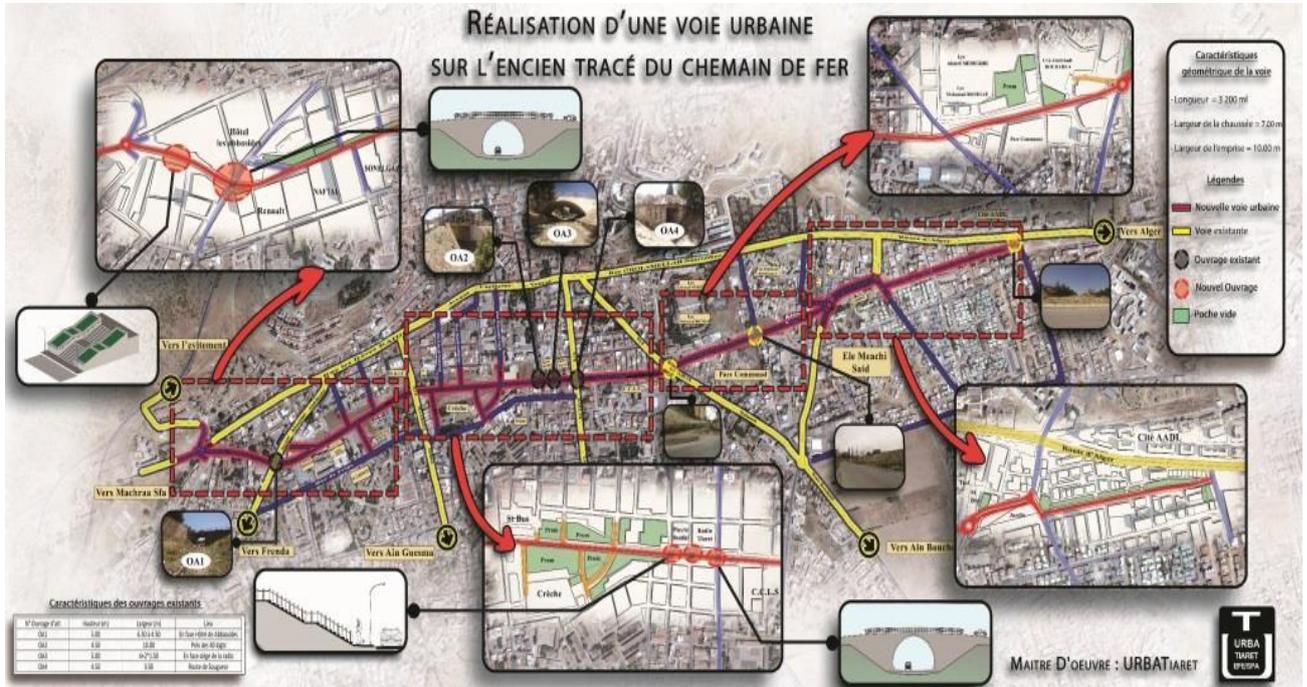
### **III. 3. Un paysage urbain marqué par le passage de la voie ferrée**

La ville de Tiaret est traversée par un chemin de fer hérité de la période coloniale, une voie étroite reliant Relizane à Tiaret, elle est restée fonctionnelle jusqu'aux années 1980, utilisée pour transporter les marchandises, essentiellement du carburant. Son passage à proximité des silos et des minoteries révèle le rôle nourricier de l'arrière-pays de Tiaret, le Sersou. La gare ferroviaire est toujours préservée, mais la voie ferrée se trouve dans un état de dégradation élevé et fait l'objet de reconversion en voie goudronnée.

Le tracé de cette voie ferrée constitue un « borderline » entre les zones centrale et péricentrale qui se distinguent clairement dans la morphologie des constructions. La première zone (centrale) se caractérise par une des constructions d'architecture coloniale haussmannienne aux toitures en tuile rouge et aux façades bien décorées. Quant à la deuxième zone (péricentrale) se caractérise par une dominance de l'habitat individuel d'architecture simple ; elle a été réalisée pendant les dernières années de l'occupation française.

La rocade ferroviaire des Hauts plateaux, desservant l'intérieur du pays, est en phase d'achèvement, le tronçon d'Ain Kermes-Saida à l'ouest de la wilaya de Tiaret est opérationnel depuis quelques mois, il assure une desserte quotidienne (aller-retour) entre Oran, Sidi Bellabès, Saida et Ain Kermes. Les travaux du tronçon entre Tiaret et Tissemsilt sont en un stade très avancé. Le passage de cette voie ferrée est prévu au sud de la ville ce qui renforcera davantage le rôle de Tiaret en tant que pôle régional.

Figure n° 53: Le projet de reconversion du chemin de fer en voie goudronnée dans la ville de Tiaret



Source : URBATIA, 2019.

#### IV. Le réseau routier, un facteur d'implantation des activités tertiaires

« La rue n'est pas le route », cars son rôle n'est pas exclusivement réservé au trafic, elle est aussi un espace social, un espace à partager, lieu de rencontre et d'échange économique » (Olagnier, 1999).

L'organisation urbaine de la ville de Tiaret s'articule en grande partie autour du réseau routier d'importance nationale, celui-ci draine le trafic routier de transit, assure l'accessibilité aux entités urbaines et valorise les espaces urbains. Même si L'accessibilité apparait comme moteur de la structure urbaine, l'installation des activités économiques reste conditionner par l'importance économique de la voirie urbaine. De fait, la formation des noyaux fonctionnels sont en relation directe avec le niveau d'accessibilité, la répartition des activités, la qualité des services et des commerces, et le degré de fréquentation par les usagers.

La fonction de la voirie urbaine a changé au fil des années, à chaque période il y avait des transformations dans la nature de l'occupation des espaces bordant les voies principales ou secondaires. Ces transformations sont de nature fonctionnelle et morphologique ; le changement d'activité où de son installation provoque des recompositions morphologiques permanentes.

Les densités du bâti et de la population sont les deux principales porteuses de fonctionnalité des routes. Les activités localisées le long des axes sont définies par la fonction de la route et par sa classification en matière de dotation en services et en commerce.

Dans les quartiers périphériques, le tissu commercial et les services ont pris une forme de concentration linéaire le long des axes structurants et diminuent fortement dès que l'on s'éloigne des grands boulevards (Bekkouche et Otmane, 2022), générée par l'extension urbaine rapide et accompagnée souvent d'une recomposition et d'une redistribution urbaine à la fois, fonctionnelle et sociale. La concentration linéaire se montre comme tendance et comme une forme de localisation des activités tertiaires surtout au niveau des routes nationales pénétrantes, qui mène parfois vers une spécialisation commerciale.

Pour la spécialisation commerciale des corridors, il convient de comprendre comment chacun d'entre eux est organisé. Dans l'étude des routes et leur classification et hiérarchisation les approches traditionnelles se sont focalisées sur les critères de la circulation (volumes et vitesse) et elles ont négligé leur fonction de desservir pour une économie fiable, mais aussi pour une fonction sociale (Maletin et al., 2015).

Pour déterminer l'impact des routes nationales sur le développement des activités, nous voulons décrire la structure et la consistance du réseau urbain de la ville de Tiaret avant d'analyser ses composantes fonctionnelles<sup>1</sup>. Le schéma adopté commence par la description des voies radiales du plan semi radioconcentrique en l'occurrence les continuités des routes nationales et du chemin de wilaya, ensuite nous décrirons les voies qui forment les couronnes du dudit plan.

Le territoire de la wilaya de Tiaret est accessible par la RN 23 qui relie Tiaret à Relizane, Mostaganem et Oran au nord et à Laghouat au sud. Constitue l'épine dorsale de la voirie urbaine, cet axe traverse la ville, structure à la fois le centre-ville et les autres quartiers du

---

<sup>1</sup> L'approche fonctionnelle du réseau urbain sera développée dans le chapitre 6.

tissu colonial, comme il articule une partie des extensions urbaines récentes (Lotissements et ZHUN II). Il supporte des flux très importants, ce qui a favorisé l'installation des activités commerciales et de services allant de ce qui est banal à celui spécialisé, concentrées plus particulièrement dans le centre-ville.

Le tronçon de la RN 90 qui longe la ville du sud au nord jusqu'à la limite de la zone centrale est baptisé Boulevard de l'ALN, aménagé en double chaussées sur 4 km de longueur, chacune deux voies, ayant 20m de largeur. Il draine les flux venant du sud-est de la wilaya et du pays. Dès son aménagement au milieu des années 1990, cet axe est devenu parmi les plus dynamiques de la ville et un facteur déterminant de l'implantation des équipements structurants (Directions de wilayas, Centre d'archive, théâtre en plein air, Gare routière, station de taxis inter-wilayas, Faculté de Biologie, poste, marché, Souk, port sec...) et du commerce et des services variés. Etant un axe structurant des deux ZHUN (I et II), il a contribué amplement dans l'émergence d'une centralité secondaire (Bekkouche et Otmane, 2022).

La RN 14 établit la liaison est avec Tissemsilt et ouest avec Mascara, Saïda et Sidi Belabbes, son passage au sein de la ville de Tiaret lui permet d'être un carrefour régional important, comme il lui confère le rôle d'un axe d'urbanisation transversal à la RN 23. Il articule à l'ouest les zones industrielle et d'activités, des lieux névralgiques pour l'emploi dans le secteur secondaire, le pôle universitaire et les nouvelles extensions (lotissements et les ensembles collectifs), tandis qu'à l'est, il dessert la cité AADL, le nouveau pôle universitaire, le centre équestre et les ensembles collectifs récents. Son passage au centre-ville renforce la concentration des activités tertiaires.

La RN 40A vient de déclasser l'ancien chemin wilaya n 7 et assure une continuité à la RN 40 qui rejoint la RN 14 à l'est au niveau de la ville de Dahmouni. Cette voie symbolise l'ouverture de la ville de Tiaret et de la wilaya sur le sud-est et le centre du pays (Djelfa, Msila et Média). Cet axe relie l'aéroport international Abdelhafid Boussouf et la zone industrielle de Bouchekif, la deuxième la plus importante de la wilaya, à la ville de Tiaret rejoint le carrefour emblématique de Régina au centre-ville formé par l'intersection des routes nationales 23 et 14 et forme un axe d'urbanisation diagonal sud-est/nord-ouest. Il dessert les entités urbaines sud-est de la ville, quelques équipements tels que le Trésor public, une Minoterie (ex ERIAD), la Direction des services agricoles, une piscine, station de transport interurbain...etc., et il se caractérise par des concentrations ponctuelles du commerce.

Tiaret est accessible à partir du chemin de wilaya N° 11 de Sidi Hosni au nord-est. Cette route traverse directement le centre-ville de Tiaret, offrant ainsi un accès facile à une concentration significative de commerces variés et de services. Il convient de noter que le trafic sur cette voie est relativement faible par rapport au réseau routier secondaire. Malgré cela, la route départementale n° 11 reste un moyen pratique pour accéder à Tiaret. Elle permet aux habitants et aux visiteurs de se rendre facilement au cœur de la ville, où ils peuvent profiter des nombreux commerces et services

La pénétrante PN 10 assure la jonction entre les routes nationales 14, 90, 23 et 40, forme une ceinture de 4,5 km de longueur environ parallèle à l'ancienne voie d'évitement ; le tronçon ouest qui lie la RN14 à la RN 40A est aménagée en double chaussées. Elle assure la desserte transversale aux voies radiales les quartiers de l'université les plus peuplés de la ville, Mohamed Djahlane, Belle vue, EPLF, Rahma, Sonatiba, RHP, Teffah et AADL, comme elle articule des équipements structurants : l'université d'Ibn Khaldoun et ses facultés, des marchés urbains, des postes, la nouvelle zone administrative, sureté principale...etc. ( figure 52) Etant une voie de contournement des flux urbains voulant éviter le passage par le centre-ville, cet axe est devenu très animé, structurant et très sollicité par les commerces et les services, il s'est hissé au rang des artères principales de la ville et devenu porteur d'une centralité secondaire dans la zone sud de la ville aux rayonnement intercommunal voire régional.

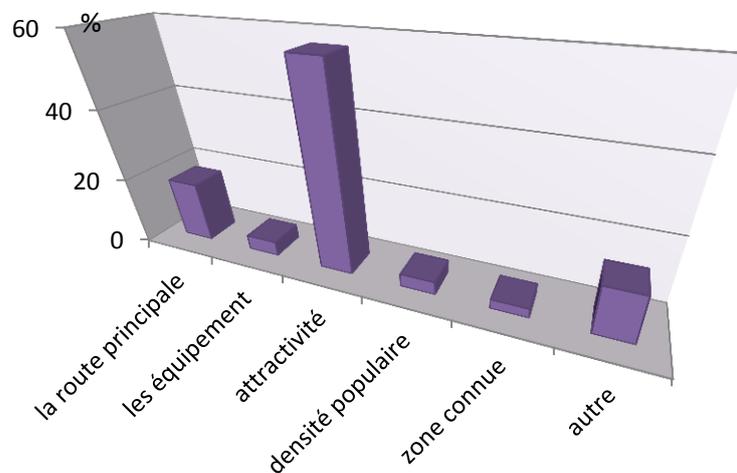
#### **IV. 1. Facteurs d'implantation des activités tertiaires**

De l'analyse des données de l'enquête de terrain menée auprès de 200 commerçants dans toute la ville, on a constaté que des facteurs sont considérés comme importants pour favoriser l'implantations des commerces et des services : l'attractivité du site vient en première position (57%) qui est perçue à travers l'animation et la fréquentation, l'accessibilité occupe la deuxième place (18%), elle est souvent reliée aux routes principales qui traversent le tissu urbain et aux flux qu'elles drainent. Ces deux facteurs sont intimement liés ; l'attractivité du site est assurée par l'accessibilité plus ou moins aisée. Le troisième facteur est lié à la proximité des équipements (4%), surtout commerciaux (centres et marchés couverts), comme c'est le cas de la centralité secondaire localisée au sud de la ville qui regroupe cinq centres commerciaux de tailles différentes et des deux marchés couverts, et du ruban commercial

constitué par la rue Maarouf Ahmed et animé par un centre commercial et un marché couvert. La présence de ces types d'équipement ont fortement renforcé la concentration d'autres activités tertiaires.

Le reste des avis des commerçants enquêtés (14 %) est réparti entre la recherche du calme et de la sécurité des lieux, de la propreté, des habitudes personnelles, de la proximité aux lieux de résidence ...etc. (figure 54).

**Figure n° 54:** Facteurs d'installation des activités tertiaires dans la ville de Tiaret



Source : Enquête de terrain, 2021.

## **V. Les axes routiers porteurs de spécialisation fonctionnelle**

La fonction urbaine est en changement constant, elle est produite ou reproduite selon plusieurs paramètres historiques, politiques, sociaux et naturels. L'émergence des activités commerciales et des services, qui est générée en partie par des configurations spatiales, dans la périphérie a redéfini le fonctionnement classique de l'agglomération.

La modernisation et le renforcement des infrastructures de base et de transport influent sur le développement des activités économiques urbaines, ce qui engage des transformations parfois profondes et affecte l'aspect morphologique et fonctionnel de la ville. Les axes principaux constituent des lieux préférentiels pour l'implantation des activités tertiaires et

tracent les tendances de leur évolution, tandis que les activités et leur importance mettent en place un système de fonctionnement de la ville et imposent une hiérarchie urbaine qui peut produire des animations linéaires ou des polarités commerciales. Ce processus d'évolution peut mener vers l'émergence des centralités commerciales secondaires proprement dites dans la ville.

A Tiaret, les routes nationales qui traversent et structurent la ville s'inscrivent dans cette logique, elles se manifestent, en plus de leur rôle de desserte, en entités fonctionnelles bien établies, assurant les services à la population résidente et à la population qui appartient à la zone d'influence. Ces axes ont un effet direct sur la typologie et la qualité des services développés.

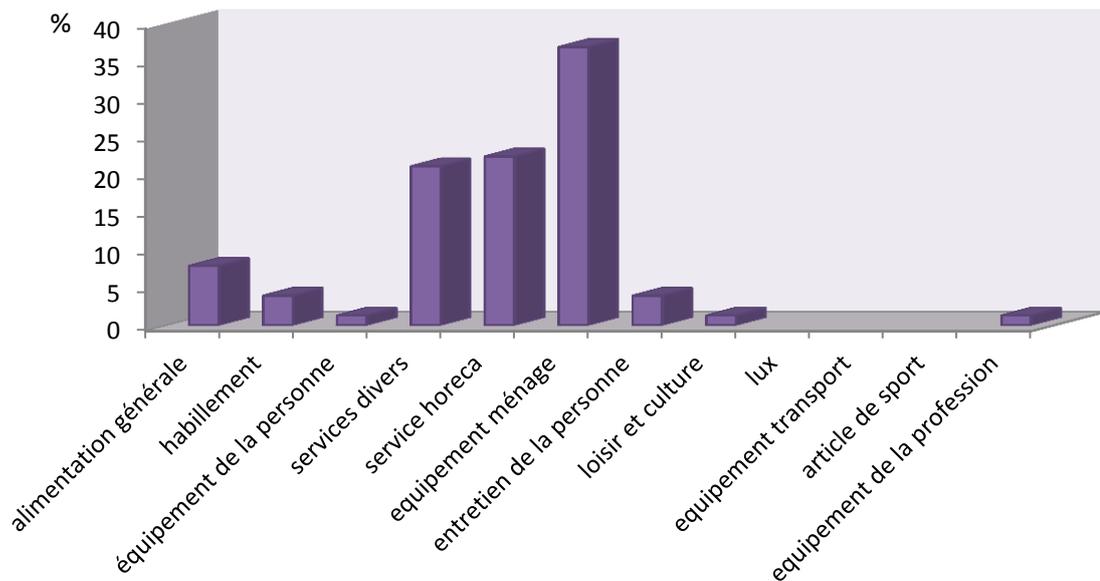
#### **V.1. La RN 90 un moteur d'installation des activités tertiaires et d'émergence d'une nouvelle centralité commerciale**

La RN 90 traverse la ville du sud au nord et rejoint la RN 14 au centre-ville, considérée comme l'une des plus importantes artères de la ville, anime toutes les entités urbaines qu'elle traverse pour devenir un ruban commercial dynamique. Elle est composée de trois tronçons, le premier baptisé Boulevard Kaid Mohamed qui prend naissance au rond-point de la nouvelle gare routière au sud et se termine à l'intersection avec la PN10, ensuite il se prolonge jusqu'au carrefour de la Direction des postes et télécommunications pour devenir le boulevard de l'ALN ; les deux tronçons sont aménagés en double chaussées. Quant au troisième tronçon, baptisé rue Maarouf Ahmed, il est composé d'une seule chaussée et assure la continuité de cette artère jusqu'à la RN14. Des commerces et services variés se sont développés de part et d'autre de cette artère.

Cette voie se caractérise par une grande concentration des activités tertiaires qui sont dominées par le commerce de l'équipement ménager (36.84%) et par les services (43.41%). Cette concentration s'explique par la présence des équipements de transport (la gare routière et l'aire de stationnement des taxis inter wilayas et intercommunaux) où des services HORECA représentent 22.36%, et d'autres divers services (des opérateurs téléphoniques et kiosques) occupent 21.05%. (figure 55) Ces deux équipements de transport

ont contribué à l'augmentation du nombre des commerces et des services dès l'année 2006, cette tendance a fortement accéléré à partir de 2013.

**Figure n° 55:** Types de commerce et service bordant la RN 90



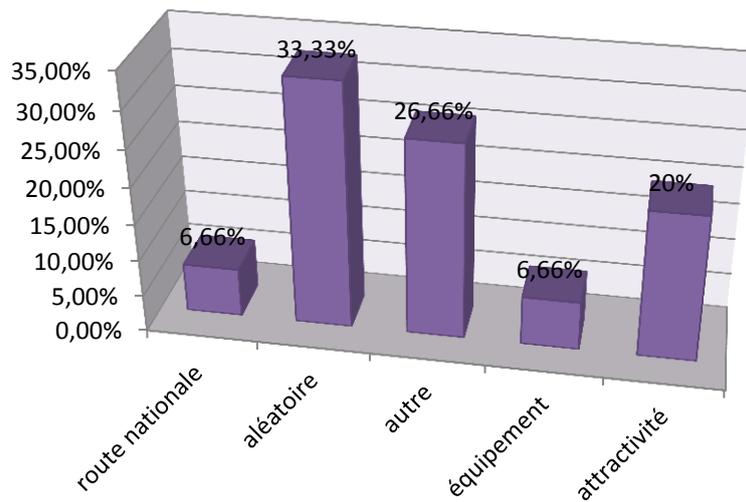
**Source :** Enquête de terrain 2021

Le processus de l'implantation de l'activité tertiaire de part et d'autre de cet axe est récent, d'après l'enquête de terrain qui a touché le ¼ des commerces existants (232) le long de l'axe, le 1/3 des locaux a été créé pendant la période allant de 2006 à 2019, celle-ci a été caractérisée par la réalisation d'un important programme d'équipement.(aire de stationnement , équipement administratif ...etc.) L'implantation de 80% des activités commerciales et de services au sein des constructions individuelles possédant des locaux a été encouragée par ce processus d'équipement, tandis que 20 % des locaux ont été aménagés après la construction de l'habitat.

La majorité des commerçants ont refusé de nous donner une réponse claire sur le motif de leur installation sur cet axe, 20 % sont attirés par son dynamisme et par son attractivité, 26% sont installés pour différents motifs tels que la sécurité, proximité au lieu de résidence ...etc.,

tandis que l'implantation de 7% des commerçants est liée à la présence des équipements (figure 56).

**Figure n° 56:** Facteurs d'installation des commerces et services le long de la RN 90.



Source : Enquête de terrain 2021

## **V. 2. La RN 23 un axe majeur un générateur de centralité importante.**

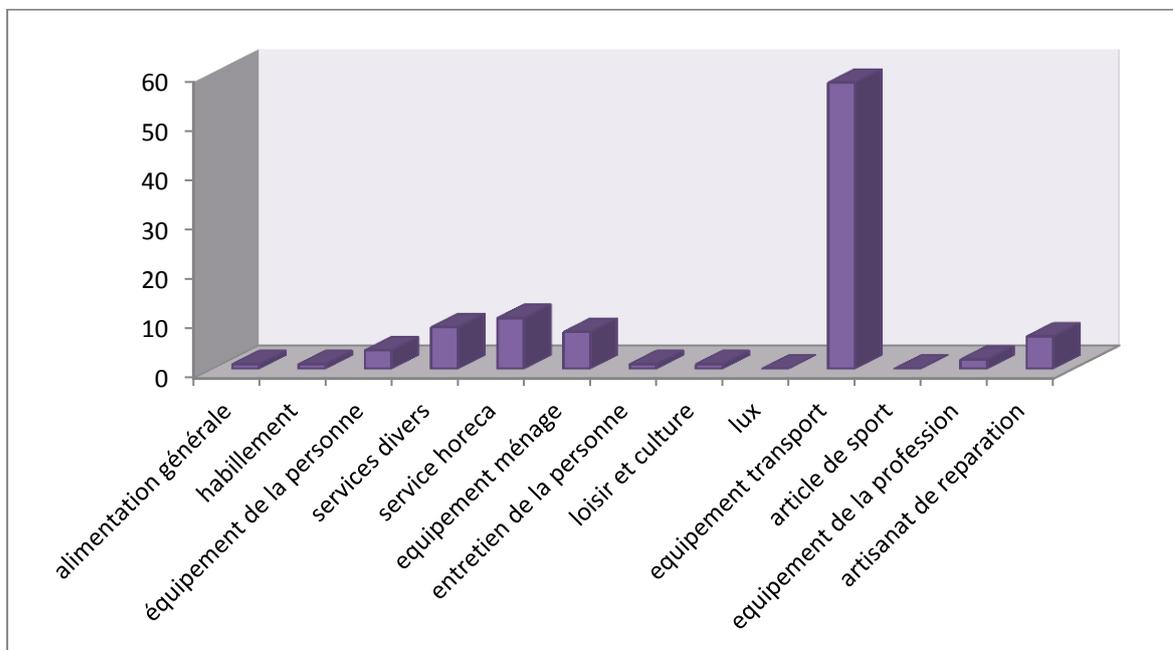
Outre son rôle national, la RN23 relie des agglomérations dynamiques de la wilaya de : Rahouia au nord et Sougueur et Ain Dheb. Le dédoublement de cette voie entre Sougueur, deuxième ville de la wilaya connue par son Souk hebdomadaire de dimension régionale, et Tiaret sur 27 km a amélioré la fluidité de la circulation et permettra de desservir la future raffinerie de Sid El Abed. Cette route supporte des flux très importants et joue un rôle important à l'intérieur de la ville, elle a favorisé l'installation des activités dominées le tertiaire du transit, plus particulièrement le long du tronçon sud : 57.94% représentent l'équipement de transport (pièces de rechange pour automobile, accessoires pour automobile ...etc), 6% appartiennent aux services mécaniques (mécanicien, électricité auto ... etc.). D'autres services HORECA liés au transit sont présents (18.69) %. Le reste des activités relève du commerce essentiellement de proximité (alimentation générale, loisir, culture, habillement...).

L'implantation des activités dans cet axe a commencé au début des années 2000, elle s'est accélérée à partir de 2014. La majorité des propriétaires (80%) ont réservé dès le commencement des travaux de construction des surfaces pour ce type d'activités, en revanche, 20% des propriétaires ont par la suite transformé des pièces en locaux à usage commercial.

Pour les motifs de la localisation des activités le long de cet axe, 20 % des enquêtés étant propriétaires riverains, d'autres commerçants (20%) sont attirés dès 2015 par l'attractivité des lieux, 10% renvoient leur installation l'importance de la route nationale, tandis que 50 % des enquêtés ont refusé de donner une réponse claire.

Le commerce alimentaire premier nécessité, alimentaire et autres, diminue lorsqu'on se trouve au rang élevé dans la hiérarchie des voies urbaines, surtout au niveau des zones de faible densité. Pour les autres types de commerce, ils varient proportionnellement en fonction des routes et de l'importance des centralités.

Figure n° 57: Types de commerce et services implantées le long de l'axe RN 23



Source : Enquête de terrain 2021

### **V.3. La RN 14, une pénétrante ouest-est aux activités tertiaires diversifiées**

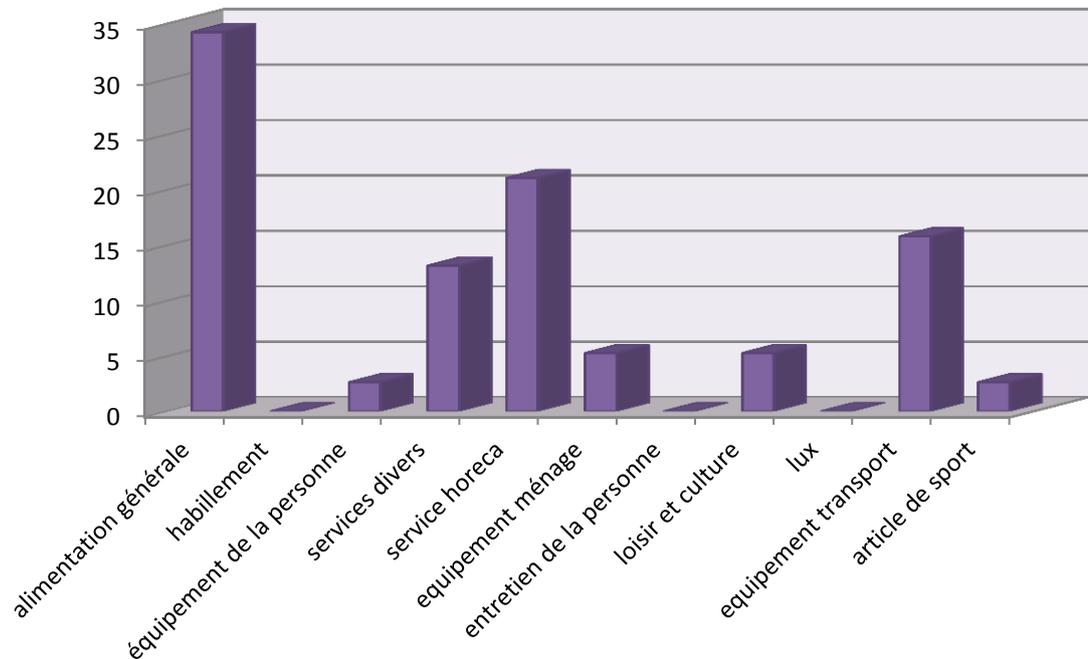
Cette voie névralgique établit la liaison est-ouest pour toute la ville et forment des carrefours importants avec les autres voies principales, elle articule aussi bien des équipements structurants et zones industrielle et d'activités que des zones urbaines de densités variables (de faible à forte).

Le commerce alimentaire occupe 34.12 % des activités qui est du à la présence d'une densité importante de population (habitat collectif réalisé pendant la dernière décennie, et individuel). La présence des équipements administratifs le long de cette voie, plus particulièrement au centre-ville et à l'est, tels que la mairie, le centre des Impôts, sièges de Directions de wilaya ...etc. a généré une concentration importante des services HORECA (21.05%), d'autres services (13.15%), équipements de transport (15.78% ) et 5.26% des activités liées au culture et loisir (librairie, papeterie...etc.) ( figure 58) .

La spécialisation commerciale de cette voie est moins contrastée par rapport à quelques tronçons des autres voies principales. L'enquête de terrain montre que le lancement de nombreuses activités commerciales est récent, à partir de 2012, en raison de réalisation des locaux aux rez-de-chaussée des habitats collectifs imprégné par le soucis de mixité fonctionnelle.

La zone est, le lieu des extensions urbaines spectaculaires récentes, n'a pas encore affiché son identité fonctionnelle, mais dans les années à venir sont porteuses eu égard des différents programmes d'équipements déjà réalisés (pôle universitaire, directions de wilayas, aire de stationnement de taxis intercommunaux est, centre d'équitation...etc.) ou en cours de réalisation et en perspective (sanitaire, formation professionnelle...etc.).

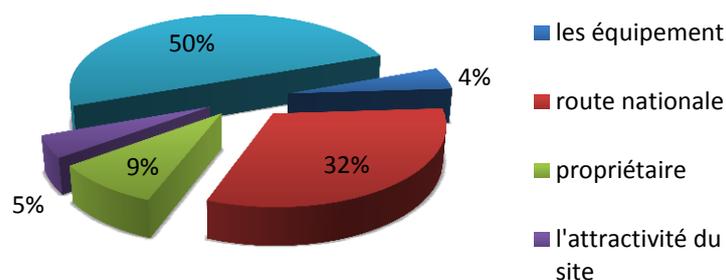
Figure n° 58: Types d'activité commerciale et de services le long de l'axe de la RN14



Source : Enquête de terrain 2021

Les motifs d'installation des activités tertiaire dans cet axe sont divers : 32 % des commerçants ont choisi le site à cause de l'atout de la route nationale ; ce nombre s'est considérablement accru entre 2012 et 2019, 9% étant propriétaires des locaux sont impliqués dans ce processus d'activité, 4% annonçaient le motif de leur installation à partir de 2017 par la présence des équipements publics, tandis que 5 % sont motivés par l'attractivité du site ( figure 59) .

Figure n° 59: Facteurs d'installation des activités tertiaires dans la RN 14



Source : Enquête de terrain 2021

#### **V. 4. La RN 40A, une voie aux activités en développement**

La RN 40A, ancienne chemin de wilaya n°7, symbolise l'ouverture de la ville et de la wilaya vers le sud-est du pays (Djelfa et Msila) et le chemin menant vers l'aéroport international Abdlehabfid Boussouf. Le reclassement récent de cette voie a commencé à le revaloriser, en comparaison avec les autres axes structurants, la concentration du commerce y est inférieure à l'exception de quelques concentrations ponctuelles de commerce de matériaux de construction et d'équipement de transport.

Le non-alignement des constructions le long de la voie, les a conféré un aspect résidentiel et il n'a pas favorisé l'installation beaucoup de commerces et services ; l'habitat collectif réalisé à la fin des années 1990 ne comporte pas locaux réservés aux activités tertiaires.

Le relevé de terrain effectué sur la totalité de l'agglomération a montré une répartition hétérogène des activités tertiaires dans le tissu urbain de Tiaret. C'est au centre-ville que les commerces et les services se concentrent sous forme d'une grande tache, en revanche, dans la périphérie, cette répartition est généralement diffuse, caractérisée par la concentration linéaire le long des voies essentiellement principales, qui font continuité aux axes routiers, cette répartition se transforme par endroit en tache d'huile. Ainsi, les concentrations les plus importantes se localisent dans trois secteurs : la rue Maarouf Ahmed et ses alentours, la cité belle vue et la cité Kaid Ahmed.

Le paysage urbain de Tiaret se caractérise par une structure urbaine animée par des équipements structurants concentrés en partie dans le centre-ville, mais répartis également dans la périphérie par effet de délocalisation planifiée. A l'inverse de l'aspect compact de l'urbanisme colonial au centre-ville, la structure urbaine devient plus aérée en matière de voirie urbaine postcoloniale, mais plus dense dans les lieux qui concentrent les ensembles résidentiels collectifs, plus particulièrement ceux réalisés à partir des années 2000. Le commerce de première nécessité et quelques activités d'artisanat se trouvent partout diffuser dans les cités résidentielles.

La tendance de formation des rubans commerciaux, spécialisés par endroit, dans la périphérie le long des voies principales de communication, implique la ville dans un fonctionnement multipolaire même s'il n'est pas pleinement assumé.

Le fonctionnement urbain plus particulièrement de la périphérie est marqué un développement linéaire des activités économiques urbaines, généré par juxtaposition des opérations de construction des entités urbaines réalisées de façon effrénée. Ces concentrations linéaires, comme c'est le cas de la voie PN 10 où la concentration des activités en 2008 était exclusive sur les tronçons des cités belle vue et Sonatiba, et apparaît comme deux nœuds séparés. L'installation récente de nouveaux commerces et services a matérialisé la jonction entre ces deux nœuds et a permis à cette voie de se hisser au premier rang en matière de fonctionnement urbain.

Ainsi, la volonté publique de délocalisation de quelques équipements structurants vers la périphérie, de rompre avec la vision fonctionnaliste adoptée dans le cadre de réalisation des ZHUN et assurer une mixité fonctionnelle dans les nouvelles réalisations du logement, et l'étalement rapide de la ville ont eu des effets d'entraînement sur la diffusion des activités commerciales et de services. Cette diffusion ne relève pas uniquement de la volonté publique, elle émane également des initiatives privées, des personnes qui veulent saisir l'opportunité dans une ville de dimension régionale.

## **Conclusion**

La ville de Tiaret est actuellement génératrice de par l'importance de rôle fonctionnel qu'elle assure pour toute la wilaya ;

De par sa position géographique privilégiée, Tiaret est un centre de liaison important entre plusieurs villes de l'ouest, du centre, de l'est et du sud pays, comme elle gère un arrière-pays qui fait office de zone de contact entre le nord et le sud du pays. Elle est devenue le lieu de convergence d'un trafic routier très important et permanent.

La structure du réseau routier a joué un rôle essentiel dans la configuration de la ville et dans l'orientation de celle-ci vers un nouveau mode de fonctionnement, en servant de plateforme pour les principaux points et les nœuds d'accessibilité.

Le réseau routier ; la classification des routes et leur position dans la hiérarchie des espaces, reposent sur deux critères : technique et fonctionnel en lien avec les autres réseaux et

notamment les infrastructures majeures, créant ainsi une périphérie étroitement intégrée dans la dynamique fonctionnelle de la ville.

La diversité fonctionnelle devient une caractéristique nouvelle du paysage urbain, jouant un rôle essentiel dans le maintien d'une dynamique constante au sein de l'espace urbain. De nouvelles structures morphologiques spatiales et sociales émergent à l'intérieur et aux alentours des noyaux et axes structurants, présentant différents degrés de spécialisation.

Les voies de communication représentent les éléments clés de l'organisation de la ville et de sa périphérie, elles sont devenues des lieux préférentiels de localisation des activités au sein du tissu urbain et génèrent des flux et relient les différentes polarités de la ville.

La nouvelle classification des routes peut être intégrée dans un nouveau cadre de planification stratégique fonctionnelle et prise en compte lors du processus de planification urbaine.

La structure urbaine de Tiaret enregistre la présence des axes structurant et organisent de manière permanente les routes principales et les zones de regroupement des équipements structurants. Toutefois, il convient de souligner que cette structure essentielle pour Tiaret nécessite des reconversions, pour lesquelles les services compétents doivent intervenir afin d'assurer une meilleure prise en charge, en accord avec la croissance économique enregistrée par cette entité. Il ne faut pas non plus négliger l'état de ce réseau, qui requiert une attention particulière en termes de revêtement et de réfection

### **Conclusion de la deuxième partie**

Le rôle de la planification urbaine dans la production de l'espace urbain est remis en question par l'état actuel des villes algériennes. Le processus de planification urbaine est généralement long, depuis l'élaboration du cadre légal et réglementaire jusqu'à la mise en œuvre sur le terrain, et ne suit pas nécessairement l'expansion rapide des villes, impliquant de nombreux acteurs aux visions souvent divergentes.

À Tiaret, la structure urbaine globale est largement imposée par le réseau routier, que les instruments de planification urbaine ont suivi en introduisant des développements basés sur des divisions en unités structurelles discontinues.

Une partie de la configuration actuelle de la ville a été façonnée par une série de décisions politiques dans le domaine de l'urbanisme, caractérisées par des actions circonstanciées. Ces décisions sont principalement motivées par des considérations politiques plutôt qu'urbanistiques, favorisant une approche plus quantitative que qualitative.

Ces instruments de planification, victimes de la non-application ou de révisions répétitives, sont souvent appelés à régulariser des situations existantes ou à adapter les développements proposés à l'évolution urbaine en cours. À titre d'exemple, la mise en œuvre partielle des recommandations de ces instruments a permis à la ville de Tiaret de contenir son étalement urbain depuis au moins trois décennies, et d'exploiter partiellement le relief vallonné, notamment au nord-est, en réalisant une partie de son développement urbain.

Grâce à sa position géographique privilégiée, Tiaret sert de pôle central reliant plusieurs villes de l'Ouest, du Centre, de l'Est et du Sud du pays, tout en gérant un arrière-pays qui sert de zone d'interface entre le nord et le sud du pays. De ce fait, elle est devenue un point de convergence d'un trafic routier dense et régulier.

La diversité des fonctions est devenue un trait distinctif du paysage urbain de Tiaret, jouant un rôle essentiel pour assurer une dynamique constante au sein de l'espace urbain. De nouvelles structures morphologiques spatiales et sociales apparaissent à l'intérieur et autour de petits noyaux et des axes structurants, avec différents niveaux de spécialisation commerciale.

Ainsi, la structure urbaine de Tiaret est marquée par la présence des zones d'animation structurantes sous forme linéaire à l'attrait des axes routiers ou en tache d'huile au autour des zones de regroupement des équipements structurants.

**Partie III:**

***Transformations fonctionnelle d'une ville  
intermédiaire et émergence des rubans  
commerciaux***

### **Introduction de la troisième partie**

Les villes sont des espaces privilégiés pour l'implantation des services, leur rôle se définit par les fonctions qu'elles assurent et qui se manifestent par leur taille et leur emprise spatiale. De fait, les villes exercent un pouvoir de polarisation, c'est-à-dire une capacité d'attractivité sur les espaces qu'elles englobent en tant que centres de commandants, ce qui détermine leur influence à différentes échelles. Cette capacité d'attractivité dépend des services qu'elles proposent.

Tiaret joue un rôle prépondérant dans sa région et détient une place de choix dans les Hauts plateaux ouest grâce à sa fonction urbaine qui s'affirme au fil des années. Ce rôle s'est traduit sur les plans spatial et fonctionnel de la ville ; à l'intérieur de son tissu urbain, l'implantation des services inhérents à sa fonction de centre urbain suit son étendue spatiale marquée par la rapidité d'évolution. Créant ainsi des structures spatiales et fonctionnelles distinctes qui se renforcent d'avantage et qui sont marquées par l'émergence et la consolidation des rubans commerciaux.

Cette dernière partie de la thèse est consacrée au rôle spatial de la ville de Tiaret, à l'organisation des activités urbaines et à la mobilité des personnes assurée par l'infrastructure routière et urbaine. Cette mobilité est générée à la fois par les besoins de la population concernée, par la répartition des équipements dans le tissu et urbain et par les moyens de transport utilisés.

**Chapitre 6 :**  
***Organisation fonctionnelle de la ville***

## **Introduction**

La forme des villes est moins liée aujourd'hui au site qu'aux activités qui les structurent. La différenciation dans la répartition spatiale passe par la nature des groupements d'activités : il y a des quartiers ayant de très forte densité commerciale, d'autres sont dominés par les administrations et les fonctions libérales, ou elles sont connus par les fonctions de loisirs...etc. Le secteur secondaire marque encore son emprise sur certains secteurs urbains créés au XIX siècle, surtout les zones périphériques urbanisées des agglomérations, mais il tend à se dissocier totalement du tissu urbain pour s'installer dans des zones d'activités autonomes. Enfin, les villes se différencient selon les politiques successives des collectivités et des États (Bastié et Dézert, 1980).

Les fonctions qui marquent profondément les structures et le paysage urbain sont les activités industrielles et commerciales, les fonctions de transport et d'accueil, les fonctions culturelles et touristiques et les fonctions administratives.

La multiplication des activités commerciales entraîne un processus dynamique de structuration de l'espace au sein du centre-ville et plus particulièrement le long des voies principales pour donner naissance à des rubans commerciaux.

Ce chapitre analyse les différentes formes de répartition des activités tertiaires et leur rôle dans le processus d'organisation fonctionnelle de la ville de Tiaret. Notre objectif est de connaître d'une part la relation entre la dimension structurelle décrite précédemment et la dimension fonctionnelle, et d'analyser d'autre part, les mécanismes qui régissent la localisation des activités tertiaires et l'émergence des rubans commerciaux.

Pour approcher cette question, nous avons mobilisé plusieurs moyens. Tout d'abord nous avons procédé à une cartographie et à un comptage systémique des commerces et services dans toute l'agglomération afin de déterminer leur densité et comprendre les logiques de leur implantation. Puis, nous avons réalisé des enquêtes de terrain et administratives développées dans le volet réservé à la méthode d'approche plus haut..

## **I. Configuration spatiale de l'espace urbain influencée par les fonctions tertiaires**

Une forte corrélation existe entre l'aspect fonctionnel et l'aspect morphologique de la ville, mais dans certains cas d'étude les changements fonctionnels ne sont pas nécessairement le résultat de changements morphologiques (Burger et Meijers, 2012).

Le mécanisme spatial de changement de la structure urbaine dans la ville de Tiaret a montré une corrélation entre la morphologie et la fonction, avec les nouvelles extensions périphériques de morphologie différentes par rapport au centre-ville se développe de nouveaux lieux fonctionnels.

De nombreuses villes algériennes connaissent aujourd'hui des modes d'évolution et de fonctionnement semblables à ce qui a été vécu dans les années 1960 par les villes en Amérique du Nord et dix ans plus tard en Europe, la diminution de la croissance de la population dans les centres urbains et la diffusion de l'habitat et des activités productives à l'extérieur des zones centrale et péri-centrale (Trache et Khelifi, 2020). Pour les villes moyennes, on a assisté à une diminution du potentiel économique, dû, pour l'essentiel, au retrait de l'État et des institutions qui soutenaient directement ou indirectement les économies des villes capitales (Torricelli, 2001).

La dimension fonctionnelle de la structure spatiale urbaine joue un rôle clé dans la performance globale d'un système urbain (Burger et Meijers, 2012). De fait, la ville de Tiaret de par son rôle administratif de chef-lieu à la fois de wilaya, de daïra et de commune, son histoire et ses atouts économiques et géographiques (un pôle industriel et un carrefour régional) constitue une base fonctionnelle non seulement locale, mais aussi régionale.

L'appréhension du fonctionnement de la ville s'effectue à la fois de façon interne par la résultante de ses effets au sein de la ville en matière d'équipements, d'emplois et de consommation, et de façon externe, par la mobilité des personnes et les échanges de biens et de services entre la ville et son environnement, ou avec les autres villes. Nous voulons donc essayer d'appréhender comment les agencements des équipements, des services et des fonctions urbaines d'une manière générale arrivent à organiser son espace urbain.

### **I. 1. Évolution des activités économiques dans la ville de Tiaret**

Actuellement, la ville constitue l'espace privilégié d'installation des activités qui exercent un pouvoir de polarisation et une attractivité non seulement locale, mais elle peut être régionale

et nationale voire internationale. La capacité d'attractivité dépend des activités commerciales et de services qu'elle possède et de leur nature. Soutenue par sa fonction urbaine grandissante, la ville de Tiaret joue un rôle important dans la région des Hauts plateaux. Son statut fonctionnel a connu une métamorphose qui s'est concrétisée dans l'espace urbain, caractérisée par le développement fonctionnel diversifié et diffus dans les entités urbaines.

La dualité économique qui s'est établie entre l'agriculture et l'industrie ne s'est fortement manifestée que sur le mouvement de la main-d'œuvre et des revenus, le secteur tertiaire est devenu support de l'économie urbaine avec 60 % de l'emploi total dans la commune de Tiaret en 1987. Pendant les années 1980 la ville de Tiaret a bénéficié d'équipements d'accompagnement commercial composé d'unités de distribution en gros issues de la restructuration du secteur économique public telles que ERIAD, EDMCO, EDIPAL, OROLAIT, ENAFROID et des unités de distribution en détail telles que Souk El Fellah et les GALERIE. Ce réseau public a été relayé par le secteur privé aussi bien pour le commerce de gros que pour le commerce de détail.

A la même date, le secteur secondaire a enregistré 36% des emplois dans la commune dont 18.1% dans le BTP et 17.9% dans l'industrie, alors que le secteur primaire est resté en dernière position et ne participé qu'avec 4% de l'emploi total. Au cours des années 1990, on a observé une décroissance de l'emploi industriel dans le secteur public lié à la fermeture de nombreuses unités industrielles et la réduction de l'effectif employé pour d'autres comme partout en Algérie. Il est évident que le secteur tertiaire. En 2011, les activités commerciales occupaient près de 66% à Tiaret (Meziani, 2022). Ceci est confirmé par le relevé de terrain effectué.

En 2005, la wilaya comptait 27658 commerçants ce qui donne 28 commerçants / 1000 habitants. En 2019, le nombre des commerces a atteint 43370<sup>5</sup>, ce qui donne une augmentation de 36 % en l'espace de 14 ans pour atteindre 76948 commerçants au niveau de la wilaya faisant placer la wilaya 19<sup>ème</sup> rang au niveau national.

Le secteur du commerce de détail et des services se distingue par sa prédominance dans la distribution, avec des parts de marché de 46,05 % et 35,24 % respectivement, en fonction de leur visibilité dans l'espace.

De l'analyse de la répartition des équipements structurants, des activités commerciales et services, nous avons essayé de dresser un schéma d'organisation de l'espace urbain.

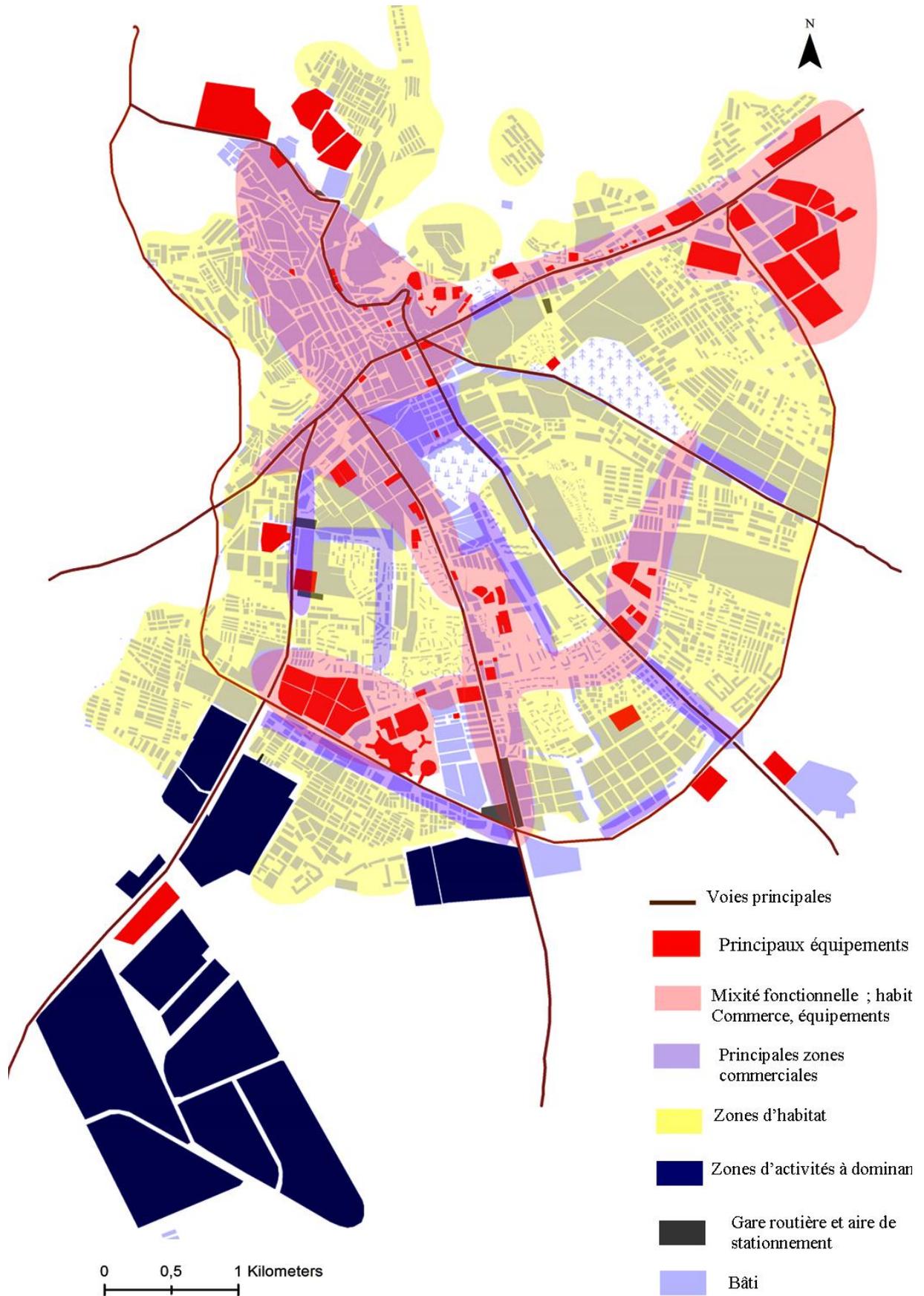
---

<sup>5</sup> CNRC, 2019

Outre de la polarité centrale, le centre-ville, il apparaît que la concentration des commerces et des services est générée par la densité élevée de l'habitat et par la présence des équipements le long des axes structurants, ceci a permis l'émergence des centralités linéaires, des rubans commerciaux, bien marquées plus particulièrement dans les zones périphériques de la ville, ce qui dessinent des tendances de fonctionnement multipolaire. Ce schéma d'organisation urbaine a pris plus de forme à partir des années 2000 après la réalisation de nouveaux équipements publics et la délocalisation d'autres du centre-ville ainsi qu'après l'orientation du pays vers l'économie de marché et la mondialisation des échanges. Ainsi, cette dynamique fonctionnelle diffuse favorisée par l'accessibilité aisée a permis l'émergence des polarités secondaires animées par les emplois des services publics et par les emplois dans les secteurs privés dans les services d'accompagnement ou dans le commerce.

L'installation de ces activités tertiaires a agi comme un moteur dans le processus de transformation urbaine et elle a favorisé des transformations structurelles et morphologiques de la ville, notamment l'émergence des polarités concurrentes au centre-ville.

Figure n° 60 : Répartition des fonctions urbaines dans la ville de Tiaret



## **I. 2. Répartition spatiale hétérogène des activités tertiaires dans le tissu urbain**

Des auteurs qui ont étudié le « rôle des villes dans la vie des relations » ont affirmé que la localisation du secteur tertiaire constitue un élément majeur de la polarisation de la vie régionale (Pumain, Saint-Julien, 1976), autrement dit la dynamique régionale.

La fonction tertiaire de la ville peut être structurée en utilisant un système de centralités spécialisées ; on peut observer des quartiers résidentiels délimités par des axes ayant une fonction commerciale ou mixte.

Le centre-ville de Tiaret constitue la principale centralité de la ville avec une organisation fonctionnelle en îlots, son rôle reste très affirmé en raison principalement de la concentration des équipements, administrations et services qui attirent au quotidien à la fois employés, usagers et visiteurs, il a gardé la localisation traditionnelle de quelques équipements avec une nouvelle spécialisation des commerces principalement l'habillement, les articles de luxe et une spécialisation et concentration des services à caractère financier. Dans les zones périphériques urbaines, la concentration des quelques équipements engendre la mixité commerciale des quartiers résidentiels.

L'extension de la ville a toujours gardé le centre-ville comme repère en matière de mixité fonctionnelle ; résidentielle, administrative, commerciale ...etc. Entre-temps, les quartiers périphériques ont alternativement changé d'aspect structurel et fonctionnel.

Une grande tendance de formation de nouveaux axes commerciaux spécialisés le long des principales voies de communication aux flux routiers intenses.

Tiaret, une ville ancienne a changé son identité fonctionnelle au fil du temps, passant d'une forteresse, à un carrefour commercial et culturel au moyen âge, à un pôle de commandement d'une région céréalière, le Sersou, à une ville d'implantation industrielle lourde, puis à un centre multifonctionnel.

La situation du commerce à Tiaret, comme plusieurs autres secteurs, est la résultante des facteurs conjugués de transition de l'économie planifiée à l'économie de marché : fermeture des unités importantes, Sonitex, Sonipeç, Edied, Edimco Epro...etc et de l'orientation vers le petit commerce et le commerce de bazar entraînant des mutations dans le mode de consommation.

La localisation des activités tertiaires constitue l'élément fondamental de cette analyse, la distribution spatiale de ces activités est en relation directe avec le débat sur l'évolution polycentrique de la ville de Tiaret. Elle veut examiner la possible remise en cause du schéma classique centre/périphérie qui structure la répartition des activités commerciales dans la ville au cours des dernières décennies (Rallet, 2001). Une extension de l'espace urbain accompagnée de la constitution des polarités secondaires qui sort de l'image ordinaire d'un seul centre multifonctionnel qui domine toute la ville.

La répartition des activités tertiaires a réussi à établir une certaine hiérarchisation à l'intérieur de l'espace urbain, « une hiérarchie structurelle intra-urbaine » (Benjelid et Trache, 2002), une structuration spatiale de la ville établie par effet de tertiarisation. Il s'agit d'un processus complexe de mode de répartition des activités tertiaires résultant de plusieurs facteurs combinés : axes routiers et accessibilité, planification, équipements, besoins de la population ...etc.

La répartition actuelle des activités tertiaires est inégale au niveau de la ville, caractérisée par la dominance du centre-ville en matière de densité et de diversité, et aussi par la dominance du rang supérieur des activités par rapport à la zone périphérique. Quant à la périphérie, la distribution des activités est axiale et nodulaire par endroit, répondant à un moment donné aux besoins des habitants. Cependant, son rayonnement dépasse aujourd'hui la satisfaction des besoins immédiats et s'étale pour couvrir un espace plus vaste, wilayal et régional.

L'analyse de la répartition des activités tertiaires à travers l'espace urbain constitue un élément nécessaire pour relever soit le bon fonctionnement ou le dysfonctionnement à l'intérieur de la ville (Belouadi, 2016). Cette répartition a pris des formes de groupement des activités tertiaires différentes les unes aux autres qu'on peut distinguer :

- Une répartition ponctuelle des activités tertiaires présente dans tout le tissu urbain, plus particulièrement dans les quartiers périphériques, limitée au commerce de première nécessité (alimentaire, équipement de ménage, kiosques, entretien de la personne, artisanat...etc.). Localisé dans les quartiers résidentiels, ce mode d'installation du commerce relève des initiatives privées. Ce type d'installation des activités n'exerce pas un effet tangible ni sur le plan fonctionnel ni sur le plan organisationnel, son rôle principal est de répondre aux besoins rapides de la population qui réside à proximité.

-Une répartition linéaire (axiale) où les activités tertiaires sont concentrées le long des voies principales, celles-ci sont composées en partie par les routes nationales qui traversent le tissu urbain et constituent des atouts majeurs pour former des centralités secondaires. Ce type de localisation de l'activité tertiaire présente un champ de rayonnement plus important par l'effet de l'accessibilité et par les types de commerce implantés, et qui dépasse les limites du quartier ou du secteur urbain voire la ville. L'implantation axiale des activités tertiaires joue un rôle tangible sur l'animation et l'ambiance des quartiers et un rôle indéniable dans l'organisation de l'espace, où l'intersection des grands axes commerciaux constitue le nœud moteur des centralités secondaires. Comme c'est le cas des axes décrits précédemment à Tiaret (RN90, RN23, RN14 et les voies périphériques)

- Une concentration des activités tertiaires : cette forme de localisation de commerce et de services est beaucoup plus liée au centre-ville qui est en partie le produit de facteurs historique, politique et urbanistique, en relation avec le poids administratif de la ville et l'accumulation des héritages (Bastié, et Dézert, 1980). Cependant, il existe aujourd'hui une déconcentration commerciale et de services, c'est la périphérie qui attire ce type d'implantation l'accessibilité facile, proche des routes à grande circulation.

Ainsi, on observe l'existence de deux centralités urbaines ; la plus dominante est celle du centre-ville ensuite, une autre centralité qui peut être qualifiée comme secondaire a été développée dans la périphérie au sud du tissu urbain, connue communément par Volani (belle vue), le nom du quartier dans lequel a pris naissance. Ses nœuds de concentration des activités de commerce et de services sont constitués par les intersections formés par les routes nationales (90 et 23) et la pénétrante PN10. Cette dynamique a gagné par la suite les quartiers voisins. Des équipements structurants (gare routière, station de taxis interwilayas, poste, facultés, administrations, marchés....etc.) ont accéléré sa polarisation.

## **II. Les équipements structurants, des éléments d'organisation et de valorisation urbaine**

Avant d'analyser les caractères et l'état actuel des équipements structurants dans la ville de Tiaret, nous voulons les définir et déterminer les critères de leur choix.

Les équipements structurants se sont des installations et des bâtiments permettant d'assurer à la population résidente ou non les services collectifs dont elle a besoin, ils obtiennent le rôle structurant par le niveau de desserte, l'aire de desserte et la fréquence d'utilisation.

De par son rôle administratif de chefs-lieux de commune, de daïra et de wilaya, Tiaret possède une gamme d'équipements variée qui lui permet de jouer un rôle moteur dans son territoire. Ces activités tertiaires de commandement sont renforcées par son potentiel industriel, par sa position géographique privilégiée de ville carrefour et par son arrière-pays agricole riche. Tout cet ensemble exerce un effet de structuration spatiale de la ville, génère des flux de marchandise et de mobilité de personnes, et élargie son aire d'influence.

Les équipements analysés dans notre étude sont choisis selon trois critères essentiels : le rayonnement, l'image acquise et l'accessibilité, comme c'est le cas de l'université, des gares routières, des piscines, des administrations, des sièges d'entreprises, marchés... etc., les équipements non analysés sont les équipements de proximité (terrains de sport, équipements scolaires, les équipements éphémères (festivals, manifestations culturelles ou sportives...)). Nous avons pris la fréquentation comme l'un des paramètres pour classer les équipements étant donné que le type ou bien la nature de l'équipement ne déterminent pas souvent leur rôle.

La répartition des équipements est inégale dans la ville, le centre-ville concentre les équipements du pouvoir de commandement (les sièges de la wilaya, l'APW et la daïra, la mairie, la sureté principale), les banques, la poste principale, l'hôtel des finances, quelques directions de wilaya ...etc.

L'implantation d'autres équipements a suivi les extensions urbaines par programmation planifiée ou par des opérations de délocalisation afin de délester le centre-ville devenu encombré par les flux de circulation. Des Administrations de wilaya (DUAC, DE, DPSB) sont implantées dans les poches vides de la ZHUNI, au niveau de la cité Mohamed Djahlane. Aussi, d'autres équipements (Directions de wilaya, administrations, marchés...) se concentrent à la zone sud-est de la ville dans la ZHUN II, qui porte le nom Sonatiba. Cet équipement tardif de la ZHUN II n'émane pas d'une planification urbaine au préalable, selon des acteurs faiseurs de la ville interviewés, c'est la disponibilité de poches foncières libres et l'accessibilité aisée (RN23, RN40A, PN10) qui ont primé dans ce choix. De fait, cette opération de regroupement des équipements a généré une dynamique urbaine caractérisée par l'implantation des commerces et services tout autour (restaurant, café, salon de thé, papeterie

...etc.). Ainsi, les équipements structurent ou restructurent l'espace où ils s'implantent et le dynamisent.

La diffusion des équipements structurants de nature différente dans la périphérie suite à l'expansion urbaine de la ville a amplement modifié la fonction résidentielle attribuée plus particulièrement aux ZHUN, qualifiées autrefois de cités dortoirs. Ces équipements ont apporté une valeur ajoutée à ces lieux pour les faire émerger en polarités fonctionnelles périphériques.

Il faut noter qu'un autre type d'équipement a joué un rôle très important dans l'animation et dans la création d'une dynamique spatiale en périphérie, c'est le cas des équipements de transport (la gare routière et les aires de stationnement de taxis); ils ont favorisé l'implantation des commerces et des services et amener les riverains à apporter des transformations à leurs habitations individuelles pour abriter ce type d'activité.

L'existence des différents équipements de l'enseignement supérieur dans la partie ouest de la ville a favorisé l'implantation des services liés à la vie étudiante : bureautique, librairie, matériel informatique, téléphones, fast-food ... etc. Parmi les équipements d'enseignement :

L'universitaire de Tiaret, Ibn Khaldoun, fondée en 1980, est géographiquement réparti sur plusieurs sites. L'ancien campus se situe à Zaaroura, à la sortie ouest de la ville de Tiaret en direction de Frenha (RN14). Ce campus renferme le siège du rectorat, les départements de Génie civil, électrotechnique, physique, chimie, d'informatique. Il renferme également certains services communs tels que le centre de calcul, le hall de technologie et la bibliothèque centrale. Au vu de la massification des étudiants, l'université a récupéré au début des années 2000 le centre de formation professionnel appartenant à la fonderie (ex SNMétal) qui est située dans la zone industrielle pour le convertir en facultés (lettres arabes, sciences sociales et humaines et langues). À l'autre extrémité est de la ville, au bord de la RN14, un autre pôle universitaire a été construit récemment regroupant d'autres facultés et résidences.

De nombreux lotissements, notamment ceux localisés au sud-est et au sud-ouest (Teffah, Oued Tolba, Zaaroura) ne possèdent que des équipements de première nécessité.

D'autre part, on observe une tendance récente d'implantation de nouveaux équipements dans les cités de Sonatiba et Mohamed Djahlane ainsi qu'au-delà l'ancienne voie d'évitement, parmi ces équipements, on cite l'hôpital mère-enfant, le CFA et le port sec.

**Tableau 20:** Les équipements structurants dans la ville de Tiaret.

Type d'équipements	Nombre	Localisation
<b>Administratif</b>	<b>40</b>	Périphérie est, centre-ville, ZHUN 1 et 2 (belle vue, Sonatiba , Mohamed Djahlane
<b>Enseignement supérieur et formation professionnelle</b>	<b>12</b>	Périphérie ouest, est et sud
<b>Sanitaire</b>	<b>08</b>	Centre-ville, périphérie sud
<b>Loisirs et sport</b>	<b>05</b>	Périphérie est, centre-ville, nord
<b>Transports</b>	<b>06</b>	Périphéries sud, est, ouest (quartier des amandiers)
<b>Culturel</b>	<b>05</b>	Centre-ville – ZHUN1 (quartier Mohamed Djahlane
<b>Commerciaux</b>	<b>19</b>	Centre-ville – ZHUN 2 belle vue

Source : Enquête de terrain, 2021.

A ces équipements structurants, s'ajoutent des installations commerciales diverses et variées qui ont contribué à l'attractivité de nombreux lieux de la ville.

La ville dispose aujourd'hui une variété d'équipements commerciaux : centre commerciaux, marchés couverts, galeries marchandes, superettes ...etc. L'implantation de ces équipements joue un rôle important pour répondre aux besoins des habitants des zones urbaines concernées et de ceux des habitants des zones limitrophes ; elle donne une vitalité aux zones dans lesquelles sont implantées et réduisent la pression sur le centre-ville. Ainsi, la ville renferme dix centres commerciaux et six marchés couverts dont un marché couvert et quatre centres commerciaux sont localisés dans le centre-ville ; les autres se répartissent dans la périphérie et génèrent des polarisations grandissantes.

À la fin des années 1990, de grandes surfaces commerciales ont été programmées en périphérie dans les projets des ZHUN pour répondre aux besoins des habitants, rentrées en

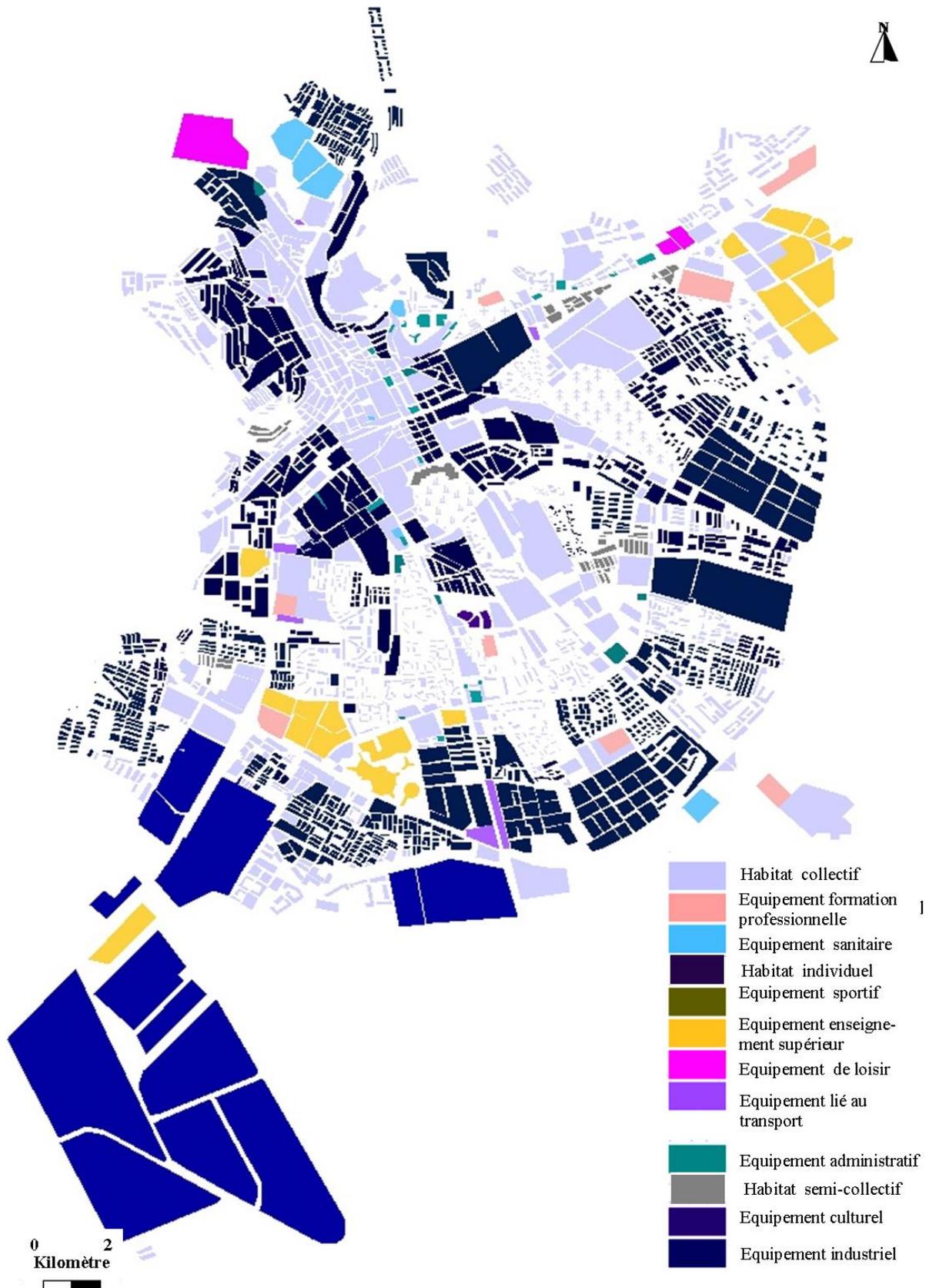
décadence pendant les années 1990 ; aujourd'hui, elles ont été reconverties en centres commerciaux, aménagés en enseignes. Comme c'est l'exemple de Souk El Fellah qui se situe au sud de la ville au carrefour composé par l'intersection de la RN90 et la PN10, il est passé du commerce alimentaire à celui de l'habillement en devenant une plaque tournante pour toute la wilaya. Deux autres marchés couverts dont l'un est réservé aux fruits et légumes (connu communément sous le nom du marché de Volani<sup>8</sup>) et quatre centres commerciaux se sont réalisés autour de ce centre. D'autres équipements cités précédemment viennent renforcer cette dynamique (Gare routière, stations de taxis interwilayas, administrations...). Ces implantations ont joué en faveur de l'émergence d'une centralité et de son affirmation comme une polarité incontournable dans le fonctionnement de la ville. Elle devient aujourd'hui un atout important pour la ville par son attractivité qui se manifeste à travers une clientèle venant de toutes les communes de la wilaya.

Outre ces implantations d'équipement, d'autres implantations ont suivi ce processus matérialisées par le commerce et les services (habillement, équipement de la personne, équipement du ménage ...etc.), elles occupent des locaux ayant des surfaces variables. Ce processus relève des initiatives privées qui cherchent à tirer profit de la concentration des activités (Bekkouche et Otmame, 2022).

---

<sup>8</sup> Le terrain de ce marché mitoyen à l'ex Souk El Fellah, était occupé par le commerce informel et qui a été aménagé par la suite pour devenir un marché de fruits et légumes très sollicité par les classes populaires.

Figure n° 61: Répartition des équipements structurants dans la ville de Tiaret



### **III. Répartition spatiale des activités commerciales aux logiques différentes**

#### **III. 1. Le centre-ville, une centralité principale en difficulté**

Le centre-ville est dominé par des constructions aux toitures en tuile rouge et il est facilement repérable à partir du point culminant de la ville sur lequel est édifiée la coupole du marabout Sidi Khaled, symbole de la ville. Il renferme de nombreux bâtiments de qualité architecturale redoutable occupés souvent par des administrations et des services publics (les banques, la grande poste, la mairie, la sûreté principale, la Direction des Impôts...), sa structure urbaine bien adaptée à la topographie accidentée est articulée par un réseau de voirie et par de nombreux escaliers qui surmontent les dénivelés et assurent la jonction entre ses îlots. Cependant, de nombreuses constructions d'agencement haussmannien à usage d'habitation sont laissées à leur destin et subissent des dégradations parfois très avancées, comme elles font l'objet de démolition et de reconstruction (Bekkouche et Otmane, 2022). La coexistence entre les fonctions résidentielle et commerciale dans le centre-ville est toujours maintenue : le commerce et les services au rez-de-chaussée et l'habitat au-dessus.

Les axes principaux Émir AEK et 1<sup>er</sup> novembre, rue de la victoire et les voies perpendiculaires ont toujours réussi à maintenir une fonction tertiaire dominante par une variété des activités commerciales : habillement, bijouteries, fonctions libérales, HORECA et d'autres services.

La dynamique de fonctionnement du noyau ancien emblématique de la ville est accompagnée d'un processus de transformation du bâti par des opérations de rénovation et de réhabilitation des anciennes constructions qui regroupent un nombre important de commerce et de services. Le centre-ville a réussi à préserver son statut de centralité unique et par conséquent son attractivité pour une longue période, mais aujourd'hui d'autres polarités émergentes le soumettent sous concurrence eu égard de l'évolution spatiale importante de la ville. Cet étalement a pris dans un premier temps la forme d'une décentralisation résidentielle, puis une décentralisation partielle des équipements qui a incité l'installation d'autres activités tertiaires et elle a abouti par conséquent à une décentralisation fonctionnelle partielle.

Le commerce de l'habillement représente 40% de la totalité des commerces localisés au centre-ville, les services (restauration et services divers) occupent 23% ; un autre type de

commerce est bien présent au centre-ville, c'est celui de luxe (7%) de la totalité des activités, commerciales.

### **III. 2. Émergence des rubans commerciaux, une décentralisation diffuse ?**

Les actions de planification urbaine menées dans la ville de Tiaret ont affecté le système de fonctionnement classique centre/périphérie. La décentralisation prévue par le PDAU, plus ou moins utopique, par le développement des centralités au niveau des agglomérations secondaires proches de la ville (Karman et Sénia) n'a pas vu le jour, la ville a désormais continué à s'étendre tout en assistant à une délocalisation éclatée de quelques équipements structurants en périphérie en vue de délester le centre-ville. Parmi les 32 équipements réalisés après 2005, une douzaine a été implantée le long de la RN23, une dizaine a été installée le long de la RN 14, cinq à proximité de la RN 90 et seulement cinq autres dans le centre-ville.

Cette opération de délestage du centre-ville a eu des effets d'entraînement sur le tissu urbain de la ville, elle a permis la diffusion des commerces et services et l'aboutissement à une recomposition de l'espace urbain aussi bien sur le plan morphologique que sur le plan fonctionnel. Le centre-ville garde toujours son poids de commandement, mais ses constructions sont frappées par la vétusté et le manque d'entretien et il est soumis à concurrence par les nouvelles zones d'animation.

Le choix d'implantation de ces équipements a été fait loin d'une vision cohérente arrêtée par les instruments d'urbanisme (PDAU et POS). Ceux-ci se sont contentés de régulariser un fait-accompli et légaliser des choix arrêtés par des commissions techniques qui sont guidés par la disponibilité financière, par l'urgence des opérations inscrites au niveau central et par la pression exercée par les acteurs concernés à l'échelle locale pour s'accaparer d'une assiette foncière bien située (Bekkouche et Otmane, 2022 ; Yamani et Trache, 2020).

La ville a totalisé 3800 commerces et services en 2019 : 36% localisés au centre-ville, 44 % implantés le long des artères principales de la ville et 20 % sont répartis sous forme ponctuelle ou nodale à l'intérieur des ensembles résidentiels (tableau 21). L'installation des commerces et services au niveau des rubans a débuté à la fin des années 1990 avec un nombre limité (4 % des enquêtés), elle a augmenté pour atteindre 23.69 % entre 2000 et 2010 et arriver à son apogée (72.31%) entre 2010 et 2019. Ce développement est en connexion avec le commerce

transnational qui recompose les tissus urbains de nombreuses villes dans le monde arabe (Belguidoum et Pliez, 2015) ; à Tiaret parmi 200 commerçants enquêtés, 14 exercent des transactions internationales avec des pays comme la Turquie, la Chine, la France et le Maroc.

Il paraît des enquêtes de terrain que les artères commerçantes occupent la première place, plusieurs facteurs ont concouru à l'installation des activités tertiaires le long de ces rubans commerciaux : l'attractivité du site favorisée par la présence des équipements structurants (61% des enquêtés), l'accessibilité assurée par les axes de grande fluidité (22%) ; la concentration commerciale, la densité résidentielle, la sécurité et la proximité du travail viennent reconforter le choix d'implantation des commerces et services (figure 62).

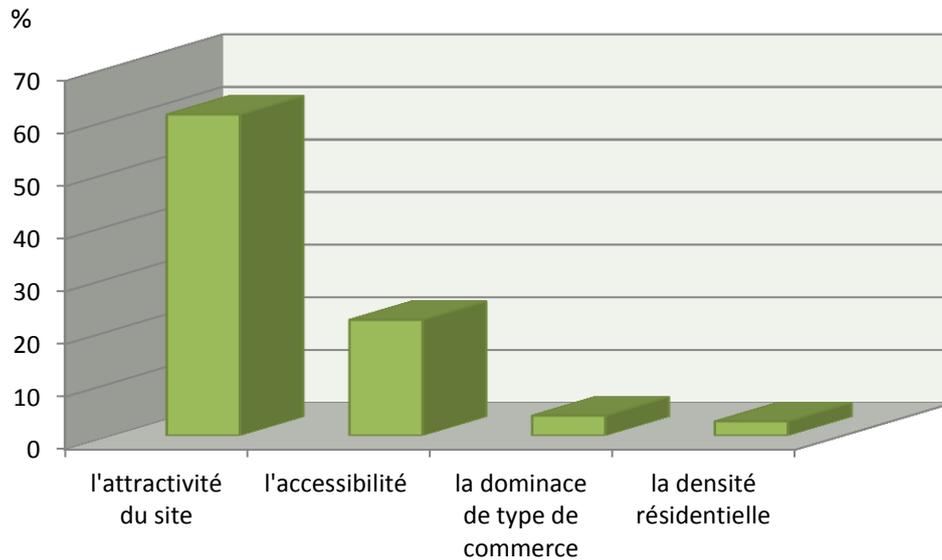
Le développement des rubans animés par le petit commerce a été encouragé par une forte demande de l'arrière-pays de Tiaret qui compte 1 062 656 habitants<sup>11</sup>, par le déploiement du transport des personnes par les opérateurs privés et par la motorisation des familles ainsi que par l'amélioration de l'infrastructure routière.

La mise en place de cet appareil commercial au niveau de ces rubans (900 locaux) résulte en partie de l'urbanisme commercial planifié par les pouvoirs publics à travers l'implantation des équipements et des commerces intégrés dans les bâtiments de l'habitat collectif par des densifications des ZHUN en rompant avec l'urbanisme fonctionnel qui a été menée durant les années 1970 ou dans les nouvelles extensions. Comme, elle résulte de l'intervention des acteurs privés qui veulent profiter de cette dynamique commerciale en recourant à des transformations parfois radicales de l'habitat individuel qui renferme 60% environ des locaux. Pour aménager des locaux à usage commercial, 29% des enquêtés ont effectué des démolitions partielles, 26% ont transformé le garage pour abriter une activité, 20% ont aménagé une pièce, 13 % ont procédé à des extensions horizontales et 12% ont recouru à des démolitions complètes. Ces opérations ont contribué progressivement à la transformation du paysage urbain aussi bien sur le plan fonctionnel que structurel. Le traitement moderne des façades et des devantures comme de l'intérieur des magasins, la mise en place des panneaux publicitaires, le tout, révélateur du changement de comportement et concourt au désir de se conformer au standard international.

---

<sup>11</sup> Office national des statistiques, 2020

**Figure n° 62:** Facteurs d'émergence des rubans commerciaux dans la ville de Tiaret.



Source : Enquête de terrain en 2021+ les données du CNRC

**Tableau 21 :** La répartition des activités tertiaires dans la ville de Tiaret et ses agglomérations secondaires

Nombre de commerce et services	Nombre de locaux	%	Les services	Les commerces
<b>Centre-ville</b>	<b>1290</b>	<b>36%</b>	<b>561</b>	<b>729</b>
<b>Les rubans commerciaux :</b>	<b>1611</b>			
-RN 14	80		31	49
-RN 40	47	44%	17	30
-RN 23	192		48	144
-RN 90	232		94	138
-PN 10	349		120	229
-Les centres commerciaux	711		/	711
<b>La périphérie (concentration ponctuelle)</b>	<b>899</b>	<b>20%</b>	<b>315</b>	<b>584</b>
<b>Total</b>	<b>3800</b>	<b>100</b>	<b>1186</b>	<b>2614</b>

Source : Enquête de terrain 2021+CNRC

### **III.2.1. Genèse des rubans commerciaux**

Les rubans commerciaux décrits sur le plan structurel dans les chapitres précédents sont valorisés par une gamme variée de commerces et de services. Entre 2006 et 2019, le tronçon sud qui fait la continuité de la RN 90, un large boulevard, a bénéficié de l'implantation de part et d'autre de ses deux chaussées de nombreux équipements publics structurants (administrations, gare routière, port sec, aire de stationnement pour les taxis inter-wilayas et intercommunaux, facultés, centres commerciaux, marchés...etc.). Ceci, a incité l'installation des commerces et des services le long de cet axe et dans les voies perpendiculaires ou parallèles : équipement de ménage (36.84%), HORECA (22.36%), services divers (21.05%) et l'habillement (19.75). L'ex souk el Fellah, désaffecté pendant les années 1990, a aussi été réaménagé en boutiques pour absorber le commerce informel.

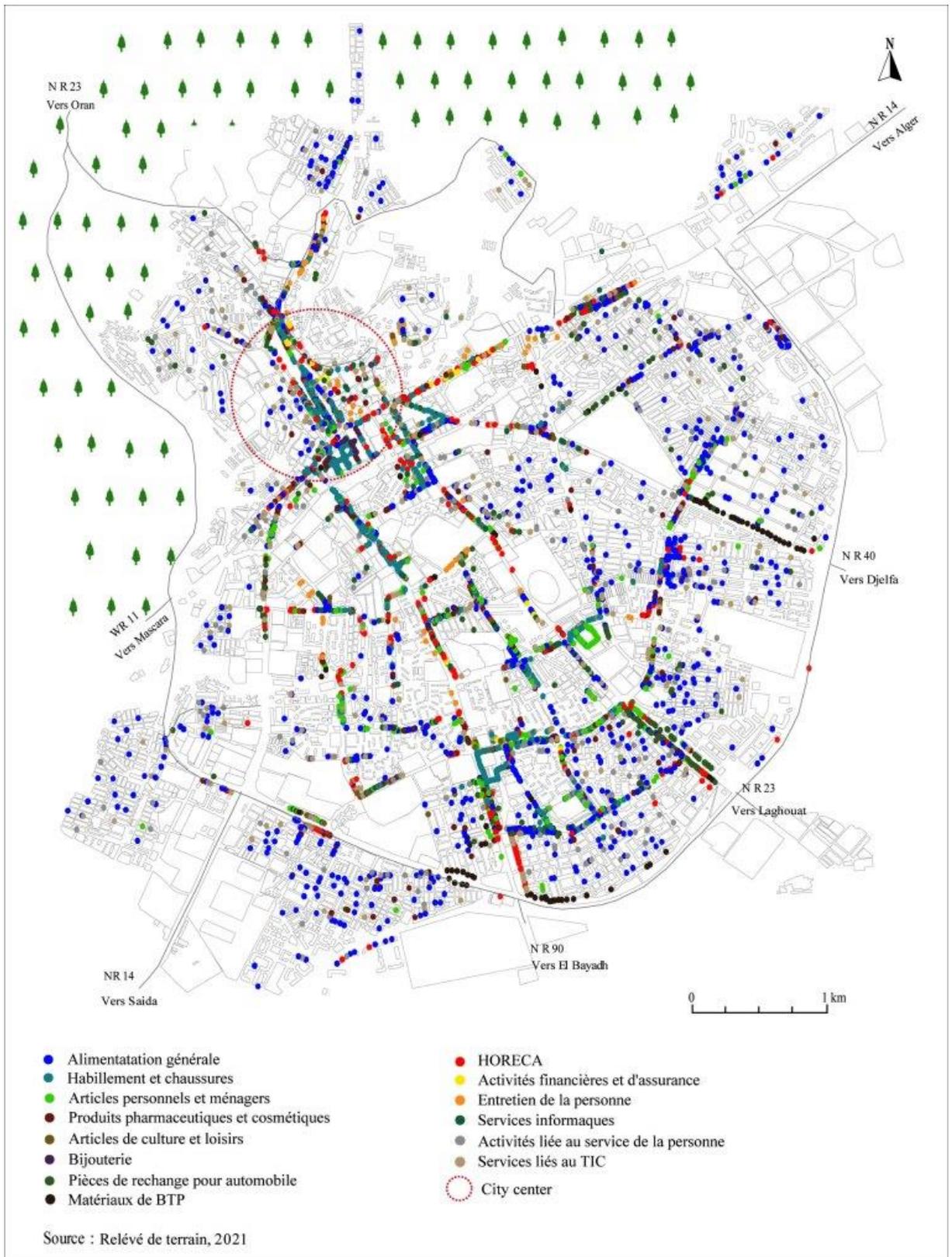
Le tronçon sud de l'axe associé à la RN23 se caractérise par une dominance du tertiaire de transit notamment celui lié à la mécanique : pièces de rechange de l'automobile et accessoires (58% des 192 locaux recensés) dont 6% sont réservés aux ateliers mécaniques, HORECA (18.69 %) le reste est réparti entre le commerce alimentaire et des articles électroménagers. Le développement de ce ruban a débuté au début des années 2000 et il s'est intensifié davantage à partir de 2014.

L'axe de la RN14, pénétrante d'est en ouest qui articule de nombreuses entités urbaines, est caractérisée par des activités tertiaires diversifiées : le commerce de proximité (36.12 %) est en rapport avec des densités élevées de l'habitat collectif. La présence des équipements administratifs (la mairie, le centre des Impôts, les sièges de Directions de wilaya ... etc.) a généré une importante concentration des services HORECA (23.69), pièces de rechange de l'automobile et accessoires (17.78%), services divers (15.15%), commerce de loisir et culture (7.26%). La programmation de la nouvelle extension le long de la route nationale a amplement participé à l'expansion de cet axe et plus particulièrement à l'est.

La voie pénétrante (PN10), deuxième ceinture de la ville, assure la jonction entre les principales artères de la ville qui sont formées par les routes nationales (23, 14, 90 et 40) et articule les ensembles de l'habitat collectif, semi-collectif et individuel ainsi que les différentes facultés de l'université. Cette pénétrante constitue un ruban commercial important en concentrant 349 locaux : le commerce de proximité (21%), l'équipement de ménage (18%), divers services et HORECA (17% chacun), l'habillement (14%), loisir et culture (6%), le commerce de luxe (4%) et pièces de rechange de l'automobile et accessoires (3%).

La concentration des activités le long du tronçon de la RN 40 menant vers l'aéroport est inférieure par rapport aux autres axes, elle reste dominée par le commerce de matériaux de construction et de la pièce de rechange de l'automobile et accessoires.

Figure n° 63 : La répartition des commerces et services dans la ville de Tiaret



### **III. 2.2. Rayonnement plus affirmé des rubans commerciaux**

L'enquête de terrain avec les commerçants nous a permis d'évaluer l'attractivité des lieux, comprendre les logiques de l'implantation des commerces et des services, et établir une hiérarchisation des espaces centraux dans la ville. Ainsi, la centralité secondaire développée dans le sud de la ville, à la faveur des carrefours formés par la RN90, la RN23, la PN10 et l'ancienne voie d'évitement, domine les autres polarités émergentes, elle contient un grand nombre de commerces : alimentaire, produits cosmétiques, articles de ménage, électroménager, équipements de la personne, équipements sportifs, culturels et loisirs ... etc. Parmi les commerçants enquêtés, 46.2 % ont déclaré que les rubans commerciaux au sud de la ville (PN 10, RN 90, RN 23) présentent des atouts pour installer les commerces et les services : grande capacité en matière de surface à loyer plus ou moins modéré, fréquentation importante, diversité fonctionnelle et accessibilité aisée. Celle-ci ne se limite pas aux quartiers de l'agglomération, mais elle atteint d'autres communes et régions. La présence de la gare routière et la station de taxis inter-wilayas et intercommunale jouent un rôle très important dans la connexion de ces lieux aux communes de la wilaya, notamment les communes sud de la wilaya telles que : Mellakou, Medrissa, Medrroussa, Frenda, Ain Dheb, Sougueur, et aux autres wilayas telles que : Rlizane, Mostaganem, Oran, Tlemcen, Saïda, Sidi Bellabbès, Laghouat et El Bayadh.

Le rôle économique de la ville de Tiaret vient de s'affirmer davantage non seulement par l'employabilité assurée par les commerces et services, mais également par le rôle des rubans commerciaux qui incitent les commerçants à s'y installer. Ils viennent des zones géographiques différentes : 61% des enquêtés sont originaires du chef-lieu de la commune de Tiaret, 21% sont venus des communes de la wilaya (Ain Dheb, Rahouia et Sid El Hosni), 18% appartiennent à d'autres wilayas telles que Setif, Tizi Ouzou, Bordj Bou Arreridj, Ghardaïa, Msila, Tissemsilt. Les commerçants de dominance masculine sont majoritairement jeunes : près de 61% sont âgés entre 27 et 44 ans, 17.3 % leur âge varie entre 45 et 53, 11 % ont plus de 54 ans et 8.4% ont un âge inférieur à 27 ans. Le niveau d'instruction des commerçants reste dominé par le secondaire et le moyen (32% et 30% respectivement) ; 28% sont des diplômés de l'université.

En revanche, 34 % des commerçants voient le centre-ville comme emplacement idéal pour les activités tertiaires. Le centre-ville reste sans aucun lieu préféré pour les usagers, même si les zones commerciales périphériques ont des atouts en termes de pratiques commerciales. Ainsi, les rôles respectifs du centre-ville et des zones périphériques ont évolué. Le centre-ville s'est spécialisé dans le commerce de l'équipement de la personne, des loisirs, services à caractère administratif et culturel, de la restauration et l'hébergement. La moitié de la clientèle enquêtée (49,63)% fréquente le centre-ville pour effectuer des achats et se promener en même temps, 28,46% d'entre eux ont déclarés que leur fréquentation est uniquement pour faire des achats, 13,13% le fréquentent pour le loisir et la promenade et le reste des enquêtés (8,75 %) le fréquentent pour les services offerts (banques et administrations).

En dépit de la concurrence imposée par les rubans commerciaux, le centre-ville préserve une place de choix dans le fonctionnement de la ville.

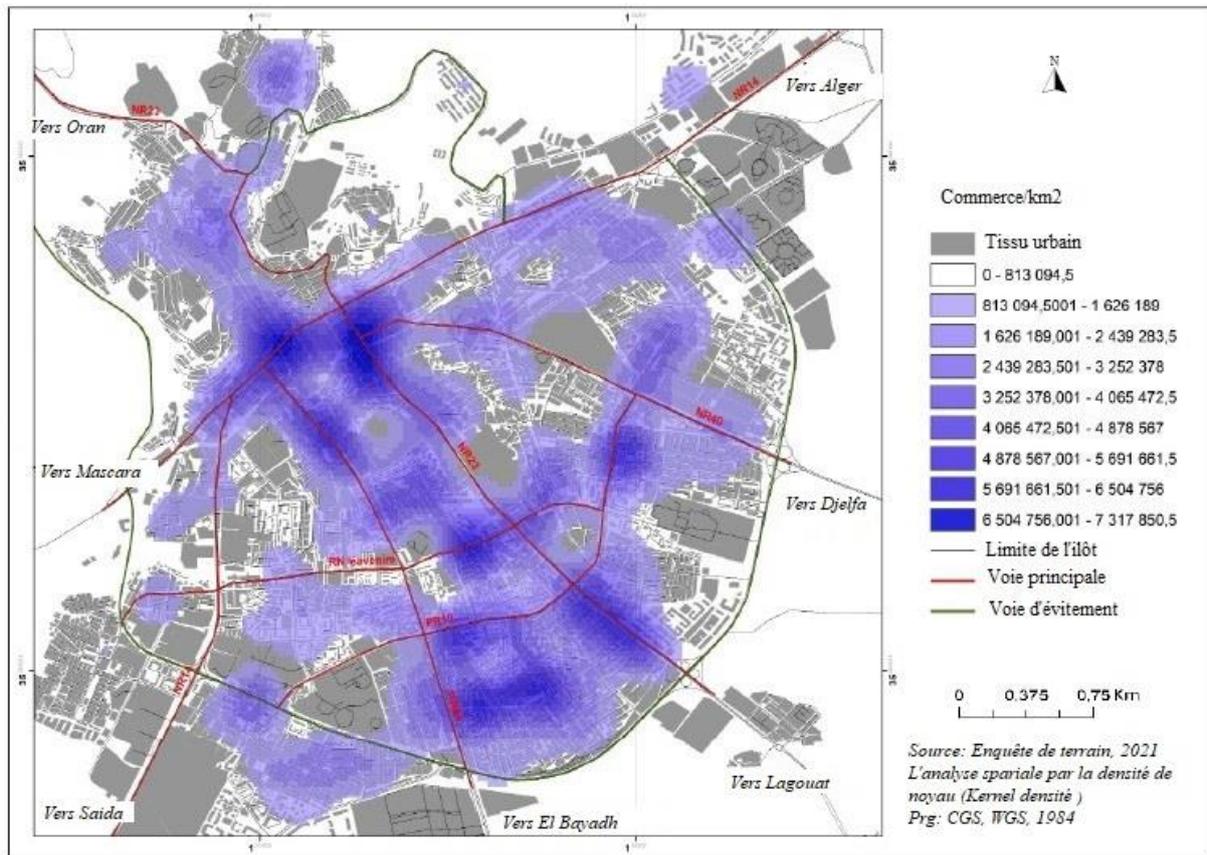
Par ailleurs, les avis des clients (usagers) qui ne fréquentent pas le centre-ville sont divers : 30,76 % l'ont justifié par son éloignement, 30,76% estiment que les prix pratiqués sont chers, 8,66% ont déclaré qu'il n'y a pas de nécessité d'y aller étant donné que les rubans commerciaux répondent à leurs besoins, tandis que, 30% ne sont pas habitués à le fréquenter ou ils viennent, dans la plupart d'entre eux, des communes limitrophes et préfèrent se rendre dans les lieux commerciaux proches de la gare routière ou de la station de taxis.

Ces mêmes tendances de pratiques urbaines ont été observées en 2015. L'étude réalisée dans le cadre du mémoire de master<sup>12</sup> en 2015 avait traité les motivations de fréquentation des rubans commerciaux et les moyens de transport utilisés et elle avait donné les résultats suivants : 39 % des enquêtés les fréquentaient pour la convenabilité des prix, 33 % venaient pour la disponibilité et la diversité des produits, 17% trouvaient l'accessibilité aisée, 6% étaient des habitués et 5% étaient attirés par l'animation et l'ambiance générées. Pour la mobilité des personnes : 40% utilisaient le transport en commun pour accéder aux rubans commerciaux, 30% préféraient la marche à pieds pour des raisons de proximité ou de loisir, 17 % se déplaçaient par taxi et 13 % utilisaient le véhicule personnel.

---

<sup>12</sup>Bekkouche, 2015.

Figure n° 64: Densité commerciale dans la ville de Tiaret (modèle Kernel density).



### III.2.3. Les rubans commerciaux concurrencent-ils le centre-la ville ?

Pour évaluer l'attractivité des lieux et déterminer la relation centre-ville/périphérie à Tiaret, l'enquête de terrain nous a permis d'établir la hiérarchie suivante : 31,9% des commerçants voient que les rubans commerciaux sud présentent la localisation idéale pour les commerces et services en raison de la capacité importante de leurs sites en matière de surface, de fréquentation et de diversification commerciale, tandis que d'autres (24,5%) préfèrent le centre-ville pour sa valeur historique et symbolique. Quant aux avis de la clientèle, la moitié (49,63%) fréquente le centre-ville pour effectuer des achats et se promener en même temps, 28,46% se rendent pour effectuer des achats, 13,13% le voient comme lieu de promenade et loisir, le reste des enquêtés (8,75 %) le fréquentent pour les services offerts (banques et administrations, fonctions libérales...etc.).

L'axe de la RN 90, voie névralgique desservant l'essentiel des entités urbaines de la ville, est vu par 8.3% des enquêtés comme un réel concurrent au centre-ville pour quelques activités (fonctions libérales, restauration...). L'axe de RN14 n'est important que pour 2.5% des enquêtés. Le reste des avis reste partagé entre les espaces entourant les nœuds qui sont formés par l'intersection des voies ou aux alentours des équipements tels que la CADAT, Rahma, Badr, Teffah.

Le développement des rubans commerciaux a eu un impact aussi bien sur la clientèle que sur la transformation de l'appareil commercial du centre-ville de Tiaret en le soumettant à concurrence. De fait, le centre-ville s'est spécialisé davantage dans les services de nature administrative et dans les commerces liés à la restauration, l'habillement, la bijouterie, les loisirs et la culture.

Ainsi, le centre-ville à l'avantage d'accueillir les équipements les plus importants de la ville, entre autre les centres décisionnels (marie, wilaya, daïra, banques, palais de justice, trésor...) ce qui lui procure ce privilège, mais il est affecté par la vétusté des constructions par manque d'entretien et par les problèmes de circulation routière difficile en raison de son réseau de voirie exigü et étroit, imposé par une topographie contraignante. Il se vide en fin de journée ; c'est la périphérie qui devient animée davantage, peut-il se contenter d'offrir uniquement les services de nature administrative à ses visiteurs et délègue les rubans commerciaux à assurer le reste, ou il va s'affiner davantage pour gagner en qualité ? En parallèle à cette évolution, la diffusion linéaire des activités tertiaires peut-elle gagnera en forme et se développera en véritables polarités ? Ce sont des tendances qui se dessinent, leur ampleur et leur poids seront dévoilées avec le temps.

## **Conclusion**

La mixité fonctionnelle devient une composante du paysage urbain, elle joue rôle majeur dans la dynamique de l'espace urbain de Tiaret. L'apparition de nouvelles structures morphologiques urbaines et sociales à l'intérieur et autour des noyaux et axes structurants annonce le passage de la ville du fonctionnement monofonctionnel compact à un fonctionnement polycentrique et diffus. Les opérations de décentralisation des équipements administratifs vers la périphérie a renforcé ce phénomène de polarisation multiple.

Étant chef-lieu à la fois de wilaya, de daïra et de commune, Tiaret joue un rôle de commandement qui est renforcé par sa position géographique de ville-carrefour. Elle regroupe des équipements et de nombreuses installations industrielles à caractère national, ce qui lui a procuré un important rôle d'animation tertiaire pour son arrière-pays et pour son espace régional et lui a permis de se doter d'une gamme de services variée et d'un appareil commercial diversifié (habillement, commerce de luxe, loisirs, culture...etc.). Celui-ci anime actuellement en connexion avec le commerce transnational les axes structurants de la ville et implique les acteurs tant privés que publics dans des transformations morphologiques parfois radicales du tissu urbain, notamment dans les lotissements de l'habitat individuel et les ZHUN.

Majoritairement jeunes et plus au moins instruits, les commerçants d'origines géographiques diverses participent à cette dynamique urbaine, l'animent et rendent la ville plus attractive.

La diffusion des activités tertiaires d'une manière générale et du petit commerce en particulier de façon axiale ouvre-t-elle les portes au développement d'autres centralités urbaines proprement dites et met en péril le centre actuel au tissu urbain contigu, d'accessibilité devenue de plus en plus difficile, et qui se dégrade lentement par manque d'entretien ?

**CHAPITRE 7**

***Transport, mobilités des personnes et pratiques urbaines***

## **Introduction**

La structure spatiale des villes modernes a été façonnée dans une large mesure par les progrès réalisés dans le domaine des transports et des communications (Anas et al., 1998). Chaque ville a sa propre structure urbaine et son propre système de transport (Waters, 2016).

Le transport joue un rôle essentiel dans la vie économique et sociale des pays et assure la stabilisation et la connectivité des autres secteurs, il s'agit d'un service public qui nécessite une attention particulière.

Si la proximité détermine l'accessibilité des individus aux lieux et aux services, le transport est le facteur médiateur qui détermine comment les individus atteignent ces destinations (Waters, 2016), il met aussi en relation la mobilité des personnes et les pratiques urbaines. Ceci démontre l'importance du transport comme service urbain et mettre en avant l'image globale du fonctionnement de la ville.

Les flux de déplacement des individus sont à la fois un moteur et un élément structurant de l'espace urbain, ainsi qu'un moteur des relations fonctionnelles et économiques dans les villes et dans les régions. L'espace urbain est influencé par la mobilité urbaine, ce qui affecte sa structure. Il y a une corrélation directe entre le système de transport et la configuration de l'espace urbain. En général, plus l'espace urbain est bien desservi en transport, plus il est bien structuré, ce qui a un impact positif sur son fonctionnement, l'accessibilité est en effet facile aux biens et aux services.

La mobilité des individus dans la plupart des villes algériennes a été complètement bouleversée par le transport urbain assuré par les opérateurs privés depuis 1990. A Tiaret, l'impact du basculement de ce service de l'opérateur public à celui privé s'est également fait sentir dans le fonctionnement et l'organisation de son espace urbain, elle possède un réseau de transport assez développé dicté par sa structure urbaine compacte et particulière.

À cet effet, nous voulons traiter dans ce chapitre le transport et la mobilité des personnes pour comprendre le fonctionnement urbain de Tiaret et ses spécificités en se basant sur l'analyse des données recueillies auprès de la Direction des transports de la wilaya de Tiaret. Ces

données ont été complétées par les résultats d'une enquête de ménage réalisée à l'aide de 100 questionnaires distribués aux habitants des différents quartiers de la ville de Tiaret pendant le mois de mai 2023.

### **I. Transport interurbain un facteur de renforcement du rôle de ville carrefour**

L'organisation des fonctions urbaines et des déplacements urbains constituent des éléments indispensables dans l'étude de la structure urbaine et le fonctionnement urbain.

Le système de transport et le réseau routier comptent parmi les éléments les plus importants de la ville. Le réseau de transport permet en effet à la ville d'assurer ses fonctions et de satisfaire les besoins des populations locales et environnantes. De fait, la fluidité du trafic et la connexion entre la ville et sa région révèlent la qualité de l'infrastructure de transport et l'efficacité du service du transport.

Ainsi, le transport a une grande importance dans la répartition des fonctions et affectent l'utilisation du sol à différentes échelles spatiales. À l'échelle globale, la répartition géographique des réseaux terrestres contribue grandement dans le paysage et dans les usages structurels et fonctionnels du territoire. La disponibilité d'un bon réseau de transport au service décent garantit la fourniture des services et de l'emploi dans tout l'espace couvert.

Le parc du transport public de passagers de la wilaya de Tiaret compte 1148 véhicules (toutes catégories confondues) offrant 35427 places réparties sur 319 lignes. Les lignes inter-wilayas au nombre de 37 lignes sont exploitées par 155 véhicules et offrent 5520 sièges. La ville de Tiaret constitue le nœud de toutes les routes nationales qui traversent le territoire de la wilaya, ce qui lui fait profiter pleinement de cette mobilité des personnes.

À l'intérieur de la wilaya, le transport universitaire occupe la première place avec 151 bus d'une capacité de 7585 places, le transport entre les 42 communes et le chef-lieu de wilaya vient en deuxième position, il est assuré par 325 véhicules (toutes catégories confondues) ayant une capacité de 7397 places.

**Tableau n° 23** : Répartition du parc de transport public selon les lignes dans la commune de Tiaret

Type de lignes	Lignes exploitées	Véhicules Toutes les catégories	Nombre total de sièges
<b>Transport universitaire</b>	03	151	7585
<b>Lignes urbaines</b>	12	191	4835
<b>Lignes semi-urbaines ETUS</b>	08	30	3000
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>372</b>	<b>15415</b>

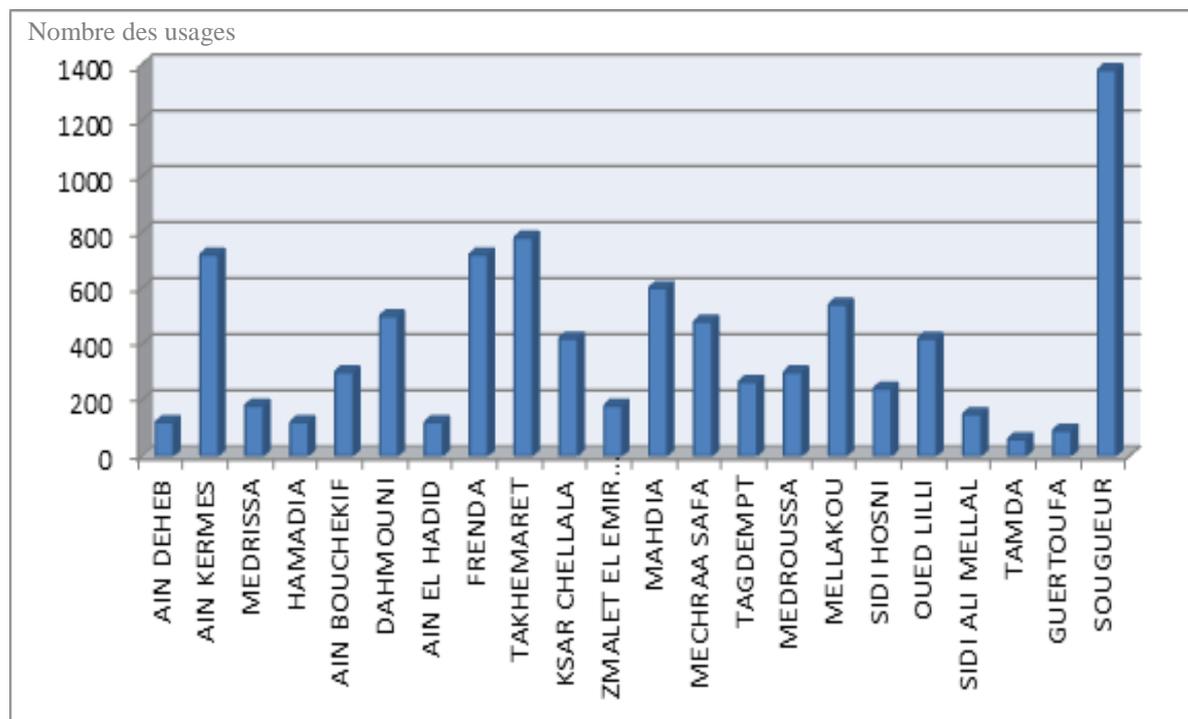
Source : Direction du transport de la wilaya de Tiaret, 2022

Le transport universitaire occupe la première place avec 7585 places assurées par 151 bus, les lignes urbaines au nombre de 12 viennent en deuxième position avec 4835 places réparties sur 191 véhicules (toutes catégories confondues).

Quant aux lignes semi-urbaines, elles offrent 3000 places qui sont pourvues par 30 véhicules. Le transport public de voyageurs entre Tiaret et ses communes se fait par 8684 déplacements quotidiens. La commune de Sougueur a enregistré le flux le plus important vers Tiaret (1380 voyageurs quotidiennement), la courte distance de 30 km entre les deux chefs-lieux explique ce flux important. Les autres pôles urbains de la wilaya (Frenda, Mahdia, Ksar Chellala, Ain kermes et Dahmouni) enregistrent une mobilité quotidienne importante avec la ville de Tiaret assurée par le transport public.

À cette mobilité assurée par le transport public, les déplacements se font également par les véhicules personnels.

Figure n° 65: Répartition des voyageurs entre Tiaret et ses communes



Source : Direction du transport de la wilaya de Tiaret, 2022

Tableau n° 24 : Déplacement des voyageurs entre Tiaret et ses communes

Commune	Nombre de voyageurs
Tiaret AIN DEHEB	120
Tiaret AIN KERMES	720
Tiaret MEDRISSA	180
Tiaret HAMADIA	120
Tiaret AIN BOUCHEKIF	300
Tiaret DAHMOUNI	500
Tiaret AIN EL HADID	120
Tiaret FREND A	720
Tiaret TAKHEMARET	780
Tiaret KSAR CHELLALA	420
Tiaret ZMALET EL EMIR ABDELKADER	180

	<b>Commune</b>	<b>Nombre de voyageurs</b>
Tiaret	MAHDIA	600
Tiaret	MECHRAA SAFA	480
Tiaret	TAGDEMPT	264
Tiaret	MEDROUSSA	300
Tiaret	MELLAKOU	540
Tiaret	SIDI HOSNI	240
Tiaret	OUED LILLI	420
Tiaret	SIDI ALI MELLAL	150
Tiaret	TAMDA	60
Tiaret	GUERTOUFA	90
Tiaret	SOUGUEUR	1380
	Total	8684

Source : Direction de transport, 2022

## II. Transport urbain et fonctionnement de la ville

### II.1. Transport urbain en faveur du centre-ville et dominé par les opérateurs privés

Le transport urbain assure et facilite la mobilité des personnes dans la ville, il se développe en fonction du volume de la population et de l'étalement du tissu urbain. De fait, l'importance des déplacements et la multiplicité des destinations nous donnent un aperçu du plan fonctionnel de l'espace urbain.

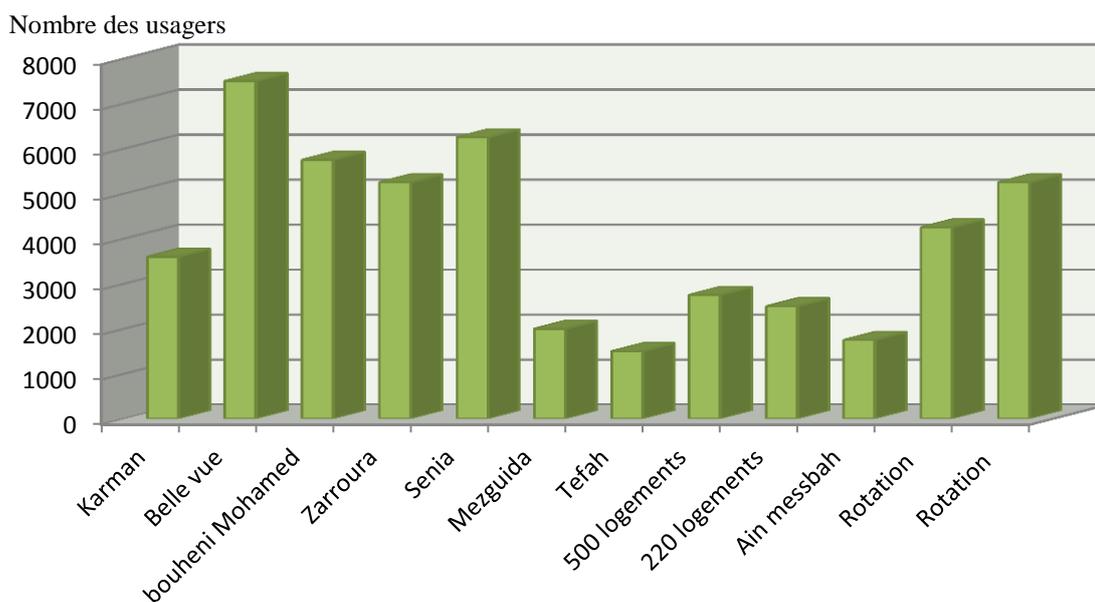
Le parc de transport terrestre dans la ville de Tiaret compte 219 véhicules de transport urbain. Les opérateurs privés au nombre de 191 assurent le transport urbain, couvrent 12 lignes et assurent 92% des besoins des déplacements ; quant à l'entreprise publique de transport urbain (ETUS) possède 28 bus ayant une capacité globale de 600 places exploitent d'autres lignes de transport et assurent 8% des déplacements.

**Tableau n° 25 :** Lignes du transport urbain exploitées par le secteur privé dans la zone urbaine de Tiaret

Numéro de ligne	Quartier / secteur urbain	Nombre de véhicules	Nombre de voyageurs
1	Karman	12	3600
2	Belle vue	30	7500
3	Bouheni Mohamed	23	5750
5	Zarroua	21	5250
10	Senia	25	6250
13	Mezguida	08	2000
14	Teffah	06	1500
15	500 logements	11	2750
16	220 logements	10	2500
17	Ain Mesbah	07	1750
B4	Rotation	17	4250
C4	Rotation	21	5250
	<b>Total</b>	<b>191</b>	<b>48350</b>

Source : Direction du transport de la wilaya de Tiaret, 2022.

**Figure n° 66:** Répartition des voyageurs du transport urbain dans l'agglomération de Tiaret



Source : Direction de transport, 2022

Les lignes de transport urbain se convergent vers le centre-ville (ancienne gare routière), leurs trajectoires sont interdépendantes par endroit. Leur concentration au niveau du centre-ville et plus particulièrement pendant les heures de pointe crée des situations de congestion de circulation.

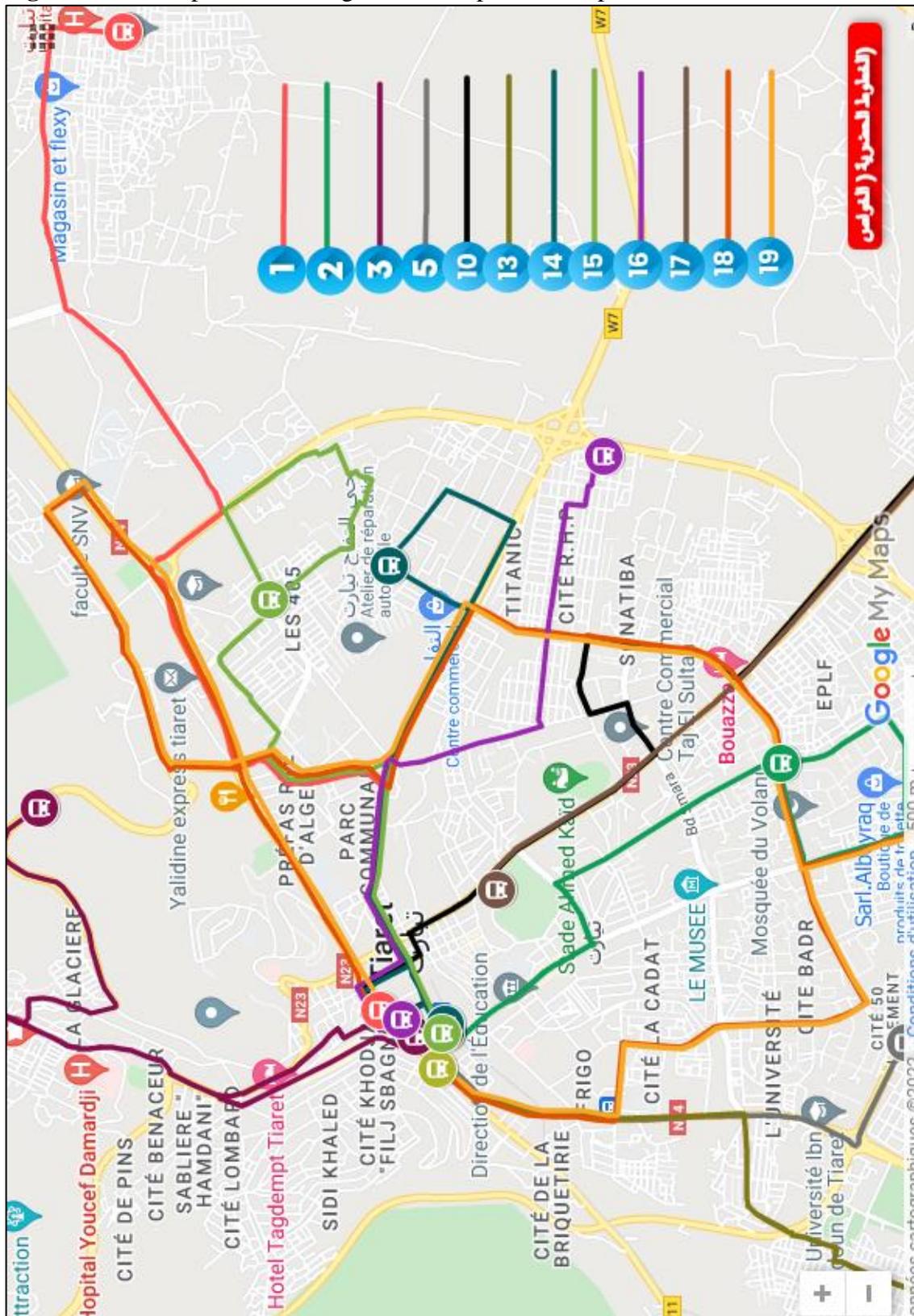
La ligne centre-ville-Belle vue attire chaque jour un grand nombre d'usagers (7200 personnes), cela met en évidence l'importance de ces deux polarités fonctionnelles qui regroupent un grand nombre d'équipements et d'activités de services et de commerce et génèrent une mobilité importante des personnes.

L'agglomération secondaire Senia occupe la deuxième place en matière de déplacement vers le centre-ville (6250 personnes), cela est expliqué par son sous équipement et son dépendance à la ville d'une manière générale.

La mobilité est également importante entre le centre-ville et les principaux quartiers de la ville telles que la cité Bouhenni et Zaaroura qui ont enregistré respectivement 6000 à 5000 déplacements par jour. La fréquentation observée dans ces deux secteurs urbains peut être attribuée au nombre important de personnes qui y réside.

Comme on peut clairement observer une dépendance importante de l'agglomération secondaire de Karman au centre-ville en termes d'équipement et d'activité tertiaire, les déplacements sont estimés à 3600. Cette agglomération joue actuellement le rôle de support d'urbanisation pour la ville de Tiaret et gagne en densité urbaine d'une année à une autre.

Figure n° 67 : Répartition des lignes de transport urbain privé dans la ville de Tiaret



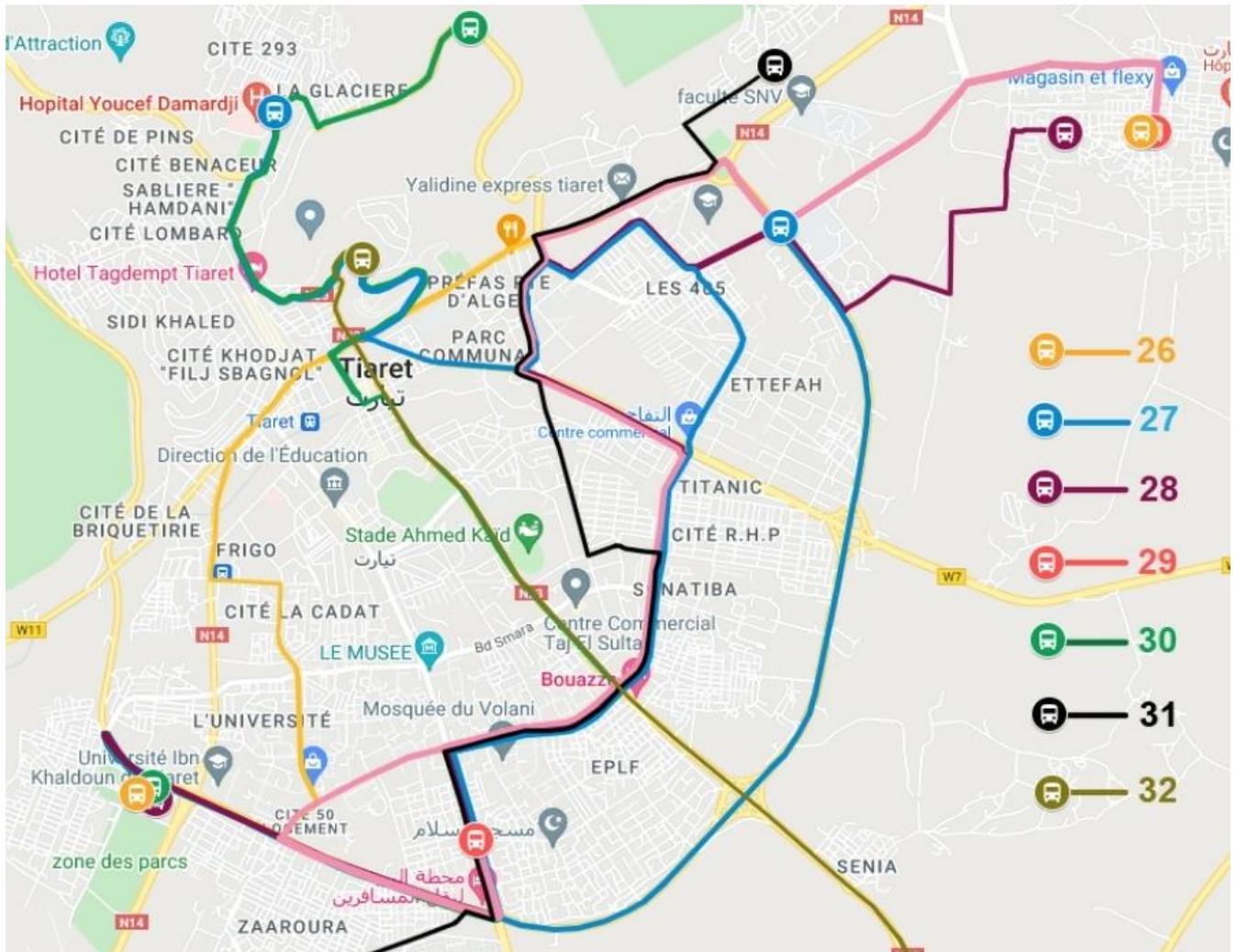
Source : Direction de transport, 2022

Tiaret, ville carrefour, constitue le lieu de convergence d'un réseau routier de dimension régionale et nationale, qui hiérarchise en grande partie son espace urbain et il a favorisé le développement des polarités fonctionnelles, matérialisées par la concentration d'un nombre important d'équipements structurants, de services et de commerce.

Les lignes de transport urbain privé et étatique assurent la liaison entre les différentes entités urbaines de la ville et le centre-ville et avec les polarités fonctionnelles secondaires, linéaires, rubans commerciaux (Bekkouche et Otmane, 2022) ou en tache d'huile : Sonatiba, Rahma, la gare routière, belle vue ...etc. L'implantation importante des équipements, des services et du commerce impose le passage des lignes de transport urbain par les axes structurants eu égard de leur importance dans les déplacements quotidiens de la population. Ces zones d'animation urbaine ayant un pouvoir d'attractivité et attirent les populations des différentes parties de la ville.

On constate parfois qu'un ruban commercial est desservi par deux à quatre lignes de transport, tel est le cas de l'axe structurant PN10 (carte n), une artère qui concentre des commerces, des services et des équipements administratifs structurants. Cependant, le centre-ville garde sa suprématie et reste le point de convergence de la majorité de lignes de transport (tableau.....), ce qui révèle son poids et son rôle dans le fonctionnement de la ville.

Figure n° 68 : Répartition des lignes urbaines ETUS dans la ville de Tiaret.



Source : Direction de transport, 2022

Tableau n° 26: Répartition des lignes de transport urbain dans la ville de Tiaret

Ligne	Point de départ	Point de trafic	L'arrivée	Numéro d'autobus
<b>Ligne 26</b>	504 logements	Mederssa	Karman	5
<b>Ligne 27</b>	220 logements	Teffah	Hôpital Damerji	2
<b>Ligne 28</b>	504 logements	Sonatiba	1204 logements AADL	6
<b>Ligne 29</b>	La gare routière	Rahma	Karman	6
<b>Ligne 30</b>	504 logements	Le stade	1500 AADL	5
<b>Ligne 31</b>	l'université Ibn Khaldoun	Fida	1900 logements	4
<b>Ligne 32</b>	40 logements	Sûreté de wilaya	Biban Mesbah	1
<b>Ligne 01</b>	Centre-ville	Gare de l'Est	Karman	10
<b>Ligne 02</b>	Centre-ville	Lycée Mohammed El-Deeb	Belle vue	10
<b>Ligne 03</b>	Centre-ville	Bureau de poste	Bouhenni Mohamed	10
<b>Ligne 05</b>	Centre-ville	Hotel Les Abbassides	Zaaroura	10
<b>Ligne 10</b>	Centre-ville	Cité 20 août	Senia	10
<b>Ligne 13</b>	Centre-ville	Khoudmi AEK	Mezguida	10
<b>Ligne 14</b>	Centre-ville	Fida	Teffah	10
<b>Ligne 15</b>	Centre-ville	Gare de l'Est	500 logements	10
<b>Ligne 16</b>	Centre-ville	ANEM	220 logements	10
<b>Ligne 17</b>	Centre-ville	Hôtel Bouazza	Ain Messbah	10
<b>Ligne B4</b>	Cité Kharoubi Miloud	Gare de l'Est	La gare routière	10
<b>Ligne C4</b>	Cité Kharoubi Miloud	Trésor public	La gare routière	10

Source : Direction de transport, 2022

Le transport par taxi représente un autre moyen complémentaire au transport en commun pour les habitants. Ce type de transport offre 3016 véhicules plus 567 chauffeurs supplémentaires, dont 1147 taxis collectifs qui relient communes et wilaya, 1869 taxis individuels urbains et 27 entreprises de taxis dans la wilaya.

**Tableau n° 27 :** Transport en taxi dans la ville de Tiaret

Qualité d'exploitation	Nombre
Taxis individuels	1869
Taxis inter-Wilaya	409
Taxis intercommunaux	738
<b>Total</b>	<b>3016</b>

Source : Direction de transport, 2022

## II.2. Infrastructures de transport

La ville de Tiaret possède une gare routière de transport de voyageurs de catégorie A, gérée par la Société algérienne d'exploitation des terminaux terrestres (Sougral), elle a été mise en exploitation le 01/11/2019.

Elle dispose également de trois aires de stationnement pour les bus intercommunaux. La première se situe à la sortie nord de la ville sur l'axe de la RN 23 et assure le transport en commun par bus entre la commune de Tiaret et les communes de Guertoufa, Rahouia, Oued Lili, etc. La deuxième se trouve sur l'axe de la RN 14, à la sortie ouest de la ville et assure la liaison entre la commune de Tiaret et les communes de l'ouest, telles que Tagdempt, Mechraa Sfa et Djillali Ben Amar. La troisième aire de stationnement se localise à la sortie est de la ville sur la section est de la RN 14. Elle assure la liaison entre Tiaret et les communes de l'ouest, Mahdia, Hammadia, Ksar Chellala, Dahmouni, etc. et abrite les bus de la wilaya menant vers la wilaya de Tissemsilt.

Tiaret est également desservie par l'aéroport international Abdel Hafidh Boussouf, localisé dans la commune d'Ain Bouchekif et il se trouve à 17 km au sud-ouest de la ville. Classé dans la catégorie B, cet aéroport couvre une superficie de 323 hectares et possède des spécifications techniques internationales : deux pistes, une principale et une autre secondaire, d'une longueur de 3000 mètres et d'une largeur de 45 mètres. Il a été inauguré le 24/11/1986 et a repris ses services depuis 2020 après une rupture de quelques années et il assure actuellement deux vols intérieurs par semaine (Alger - Tiaret - Oran). L'ouverture de

nouvelles lignes (nationales et internationales) est en perspective en raison de la mobilité des personnes et du potentiel industriel que possède la ville.

### **III. Déplacements dans la ville aux motivations diverses**

#### **III.1. Schéma de déplacement composite**

Deux facteurs principaux, la structure urbaine de la ville et la composition sociodémographique, déterminent le mode de mobilité urbaine, ils s'interagissent et s'influencent mutuellement. Pour mettre en évidence le fonctionnement de la ville de Tiaret, nous avons traité les déplacements de la population résidente dans les quartiers et celle environnante venant quotidiennement à la ville.

Les résultats de l'enquête sur la mobilité de la population et ses motifs qui a touché 100 personnes permet de fournir des informations sur le mode de fréquentation, les trajectoires de la mobilité et les lieux d'attractivité, ce qui nous éclaire sur la façon dont la ville fonctionne.

La population enquêtée est composée de personnes de différentes tranches d'âge, allant de 17 à 65 ans, avec des profils professionnels variés tels que les étudiants, les fonctionnaires, les cadres supérieurs, les retraités et les chômeurs. 13% de la population enquêtée est entre 17 ans et 25 ans, 46 % est entre 26 ans et 40 ans et 41% est entre 46 et 65 ans.

L'échantillonnage révèle une répartition variée des lieux de résidence qui englobe différentes zones de la ville, permettant ainsi de couvrir l'ensemble de l'espace urbain de Tiaret. Cela signifie que l'échantillonnage a permis de sélectionner des individus résidant dans différents quartiers de la ville de Tiaret, ce qui permet de représenter l'ensemble de l'espace urbain de la ville. En d'autres termes, l'échantillon est représentatif de la diversité des lieux de résidence à Tiaret.

Les résultats de l'enquête révèlent une division claire des zones d'activité au sein de la ville. Tout d'abord, le centre-ville se distingue nettement des autres zones. Il est caractérisé par une concentration élevée de commerces, des fonctions libérales et d'activités culturelles. Les rues animées, les bâtiments historiques et les places publiques en font un lieu attractif pour les habitants et les visiteurs.

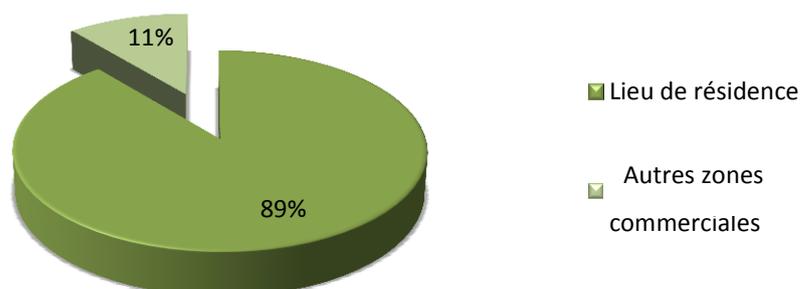
En revanche, les zones commerciales se développent de manière distincte du centre-ville. Elles sont généralement situées en périphérie de la ville, le long des grands axes routiers (les rubans commerciaux). Ces zones sont principalement composées de grands centres commerciaux, de magasins spécialisés. Elles offrent une grande variété de produits et de services, attirant ainsi une clientèle plus large (Bekkouche et Otmane, 2022). En parallèle, on observe l'émergence de petites centralités dans quelques quartiers de la ville. Ces centralités sont des zones plus modestes, mais en plein essor, qui regroupent des commerces de proximité, des restaurants et des services de base. Elles sont souvent le reflet de la diversité et de la vitalité des quartiers environnants. Cette division des zones d'activité peut avoir des conséquences positives et négatives. D'un côté, elle permet une spécialisation et une concentration des activités, ce qui favorise la compétitivité et l'efficacité économique. D'un autre côté, elle peut entraîner une fragmentation de la ville, avec des quartiers qui se développent de manière isolée les uns des autres. Cela peut générer des inégalités en termes d'accès aux services et aux opportunités économiques.

On peut identifier les pôles d'activité en fonction des motifs de déplacement de la population, car les déplacements des individus sont souvent liés à leurs activités quotidiennes telles que le travail, les études, les loisirs, les achats, etc. En analysant les schémas de déplacement des personnes, il est possible de repérer les zones où se concentrent les activités urbaines.

Ainsi, les lieux les plus fréquentés pour les achats et les services sont principalement constitués d'établissements commerciaux tels que les centres commerciaux, les marchés couverts et non couverts et les grands magasins. Ces endroits ont grandement contribué à l'attractivité des quartiers dans lesquels, ils se trouvent.

89% des personnes interrogées effectuent leurs achats alimentaires quotidiens (épicerie, légumes, fruits, etc.) dans leur lieu de résidence ou à proximité de leur quartier ; la proximité géographique facilite l'accès aux commerces et permet de gagner du temps, de plus, les commerces locaux offrent une grande variété de produits alimentaires, allant des produits de base tels que les céréales, les légumes et les fruits, aux produits plus spécifiques et spécialisés. En revanche 11% de la population enquêtée se déplace vers d'autres zones commerciales telles que la cité Belle-vue, Sonatiba et le centre-ville (marché couvert) en raison de la disponibilité des produits ; des habitudes et de la convenance des prix.

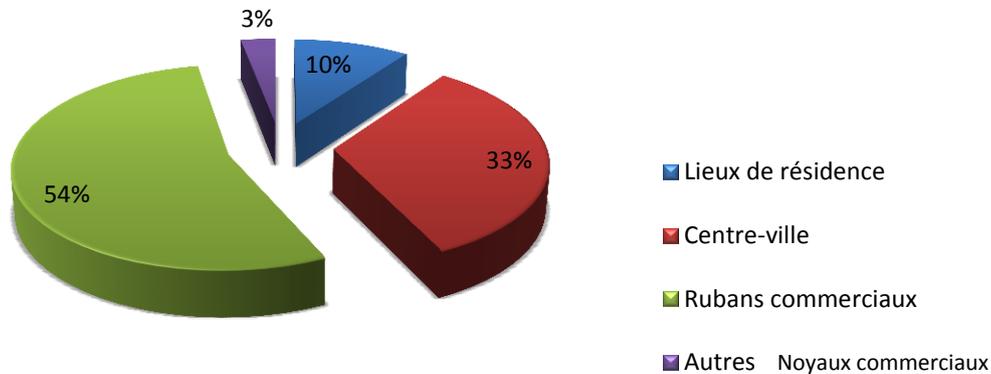
Figure n° 69 : Lieux des achats alimentaires



Source : Enquête de terrain, 2023

Une partie de la population, soit 10 % opte pour l'achat des vêtements, des chaussures et des produits de luxe dans leurs quartiers, évitant ainsi les zones de grande affluence. Dans ce genre d'achat, le centre-ville conserve sa valeur fonctionnelle, 33% de la population s'y rend. 54% de la population résidente interrogée fréquente les zones commerciales situées le long des axes structurants pour acheter des vêtements, des chaussures et des produits de luxe, ceci démontre que ces zones commerciales émergentes en périphérie de la ville concurrencent le centre-ville dans ce type de commerce. Les 3% restants de la population fréquentent d'autres espaces de la ville tels que le marché hebdomadaire, la cité la CADAT, la cité Mohamed Djahlane... etc. et soulignent la diversité des lieux d'achats présents dans la ville et montrent que chaque espace a sa propre clientèle.

Figure n° 70: Lieux d'achat des articles vestimentaires et des produits de luxe



Source : Enquête de terrain, 2023

Les services jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement de l'espace urbain, car ils peuvent agir en faveur de l'installation d'autres fonctions. En effet, les services tels que les cafétérias, les restaurants, les établissements de santé, les écoles, les infrastructures culturelles et de loisirs, etc., sont des éléments clés qui attirent les habitants, les travailleurs et les visiteurs dans une ville.

Dans le cas de la ville de Tiaret, il est intéressant de noter que 36% des habitants provenant de différents quartiers de la ville préfèrent se rendre au centre-ville pour répondre à leurs besoins en matière de services. Cela peut s'expliquer par la concentration des commerces, des services à caractère administratif et des lieux de divertissement dans cette zone centrale.

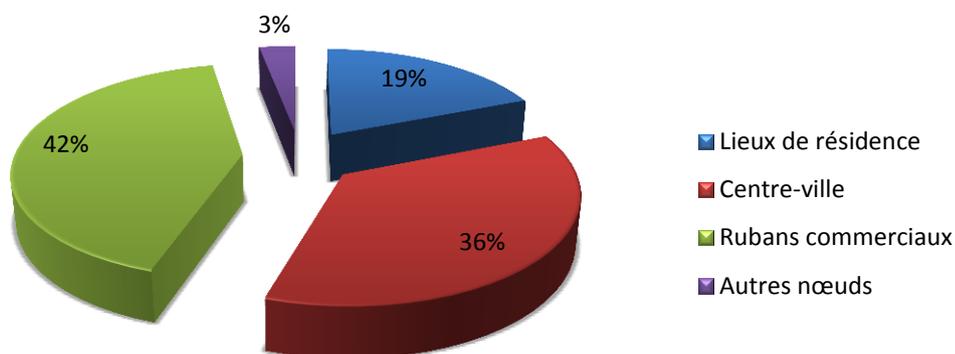
En revanche, 42% de la population fréquente les zones commerciales de la ville, où se trouve une variété de services. Ces zones commerciales favorisent l'implantation des services et offrent souvent un large éventail de choix en termes de restauration et d'autres services, ce qui attire une part importante de la population.

Il est intéressant de noter que 19% des habitants se contentent des services de leurs quartiers de résidence. Cela peut être dû à des raisons de proximité et de commodité, car ces quartiers, tels que Zaaroura, Bouhenni, EPLF, cité Besghir et Sidi Khaled, offrent probablement des services de base.

Enfin, seulement 3% de la population fréquente d'autres quartiers de la ville, tels que la CADAT. Cela peut être dû à des raisons spécifiques telles que des liens familiaux ou des activités qui se déroulent dans ces quartiers.

Dans l'ensemble, ces données montrent que les habitants de Tiaret ont des préférences différentes en ce qui concerne l'accès aux services de la ville. Certains préfèrent se rendre au centre-ville, d'autres privilégient les zones commerciales, tandis que d'autres se contentent des services de leur quartier de résidence.

**Figure n° 71** : Lieux d'attractivité des services



Source : Enquête de terrain, 2023

### III.2. Le centre-ville est soumis à une concurrence fonctionnelle

La configuration de l'espace urbain de Tiaret a donné lieu à un mode de fonctionnement particulier, caractérisé par l'existence de quatre zones d'animation. Les résultats de l'enquête de terrain permettent d'identifier ces zones fonctionnelles importantes ainsi que le niveau d'affluence qui les caractérise.

Le centre-ville joue un rôle essentiel en tant que pôle fonctionnel au sein de la ville. Selon les résultats de l'enquête de terrain, il est clair que de nombreux habitants préfèrent effectuer des activités liées au shopping et aux services dans le centre-ville. En effet, 39% des enquêtés ont déclaré qu'ils préfèrent se rendre au centre-ville pour faire du shopping et utiliser les services

disponibles, 20% parmi eux s'y rendent quotidiennement, cela démontre qu'il est un lieu de vie actif et animé ; 69% s'y rendent de manière occasionnelle pour des besoins spécifiques ou pour profiter de son atmosphère singulière et sa charge symbolique ainsi que pour du divertissement et des rencontres sociales. En revanche, 10% de la population se rendent rarement au centre-ville. Ceci peut être dû à divers facteurs tels que l'éloignement, le manque d'intérêt pour les activités proposées ou la préférence est portée à d'autres quartiers de la ville.

Ainsi, les centres-villes sont souvent considérés comme des destinations de shopping incontournables, les consommateurs les préfèrent généralement pour deux raisons principales. La première est la disponibilité des produits ; les centres-villes sont généralement bien dotés en commerce et bien approvisionnés, offrant ainsi aux consommateurs un large éventail de produits : vêtements, commerce rare (de luxe), articles ménagers ou des gadgets électroniques.... La deuxième raison est liée à la diversité des choix offerte par la variété de boutiques, de restaurants, de cafés, des services de l'entretien de la personne...etc.

D'autres facteurs d'attractivité peuvent se manifester spécifiquement en centre-ville, une enquête a révélé que l'accueil chaleureux est l'un des éléments qui incitent les gens à le fréquenter. Les habitants et les commerçants du centre-ville sont fréquemment reconnus pour leur amabilité et leur accueil chaleureux. Cette ambiance conviviale favorise également un sentiment de proximité et instaure la sécurité, renforçant ainsi l'attrait du centre-ville en tant que lieu de rencontre et de socialisation.

Les rubans commerciaux à Tiaret constituent également des lieux d'animation urbaine et jouent un rôle fonctionnel essentiel dans la ville (Bekkouche et Otmane, 2022), représentés par les axes (RN 90, 14, 40, 23 et PN10), ils captent 45% des fréquentations liés aux achats et aux services. En plus de ces motifs, d'autres sont liés à la disponibilité, la diversité des produits, les prix abordables pour une partie de la clientèle par rapport à celui pratiqué au centre-ville et l'accessibilité aisée.

De plus, le marché hebdomadaire qui se tient chaque lundi à Tiaret est réputé pour sa diversité et son authenticité. Il se localise au sud de la ville à la croisée de la RN 90 et l'ancienne voie d'évitement, on y trouve une multitude de produits frais, allant des fruits et légumes aux

produits laitiers, en passant par la viande et les épices Les agriculteurs locaux y vendent leurs récoltes fraîches, ce qui permet aux habitants de profiter de produits de qualité et de soutenir l'économie locale.

En plus des produits alimentaires, le marché hebdomadaire propose également une variété d'autres articles tels que des vêtements, des chaussures, des accessoires, des produits artisanaux et bien plus encore. Ainsi, une partie des **262 590<sup>1</sup>** habitants de Tiaret peut ainsi y trouver tout ce dont elle a besoin en un seul endroit, ce qui rend leurs achats plus pratiques et économiques.

Le marché hebdomadaire est également un lieu de rencontre et d'échange social. Les habitants de Tiaret se retrouvent chaque semaine pour faire leurs achats, discuter avec les commerçants et rencontrer leurs voisins. Cela crée un sentiment de communauté et renforce les liens sociaux au sein de la ville.

Ainsi, le marché hebdomadaire contribue à la préservation de la culture et des traditions locales. Les artisans et les producteurs locaux y exposent leurs créations et leurs savoir-faire, ce qui permet de préserver et de promouvoir les traditions artisanales de la région. Les visiteurs du marché peuvent de ce fait découvrir et apprécier l'authenticité de la culture de Tiaret.

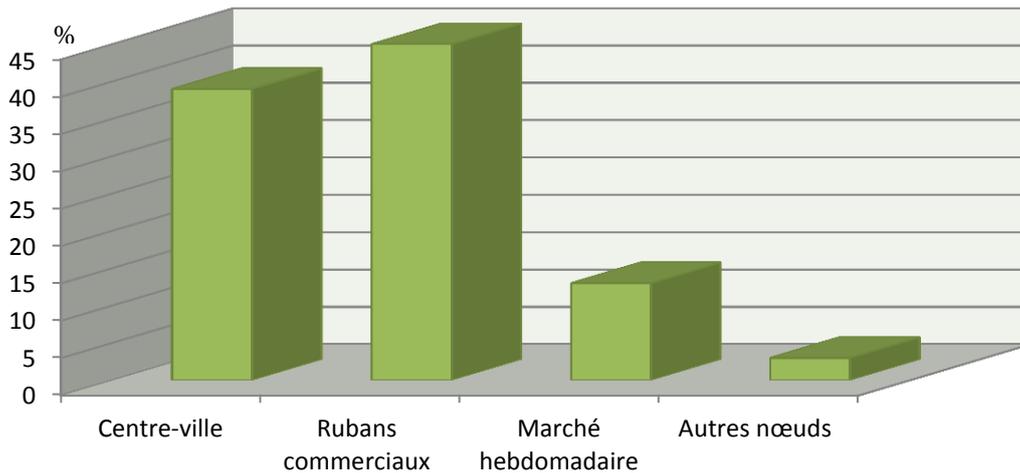
Enfin, le marché hebdomadaire est également un moteur économique pour la ville. Il attire de nombreux visiteurs, ce qui stimule l'activité commerciale et génère des revenus pour les commerçants et les artisans locaux. De plus, il crée des emplois pour de nombreuses personnes, ce qui contribue à réduire le chômage et à améliorer la situation économique de la région.

D'autres petits noyaux commerciaux tel que la CADAT, sont fréquentés par le reste de la population (3%), cette tendance peut s'expliquer par la proximité géographique de ces lieux.

---

<sup>1</sup> DPAT 2022

Figure n° 72: Attractivité des lieux fonctionnels dans la ville de Tiaret



Source : Enquête de terrain, 2023

### III.3.Des déplacements inégalement répartis

Le centre-ville de Tiaret joue un rôle essentiel dans le fonctionnement de la ville, il est considéré comme un point de repère et de référence, offrant une variété de services et de commerces qui attirent la population locale et régionale. L'enquête de terrain a révélé que 60% de la population enquêtée effectue des déplacements vers le centre-ville pour des raisons d'achat.

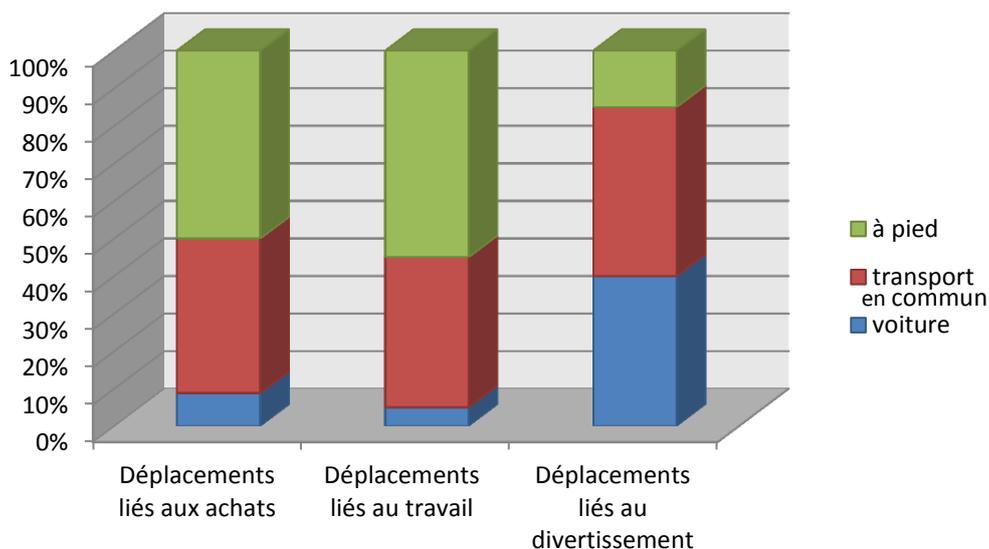
Parmi les enquêtés, 42% de leurs déplacements sont effectués en utilisant les transports en commun, tels que les bus ou les taxis. Ceci peut être attribué à plusieurs facteurs, tels que la disponibilité de ces services, leur coût abordable et leur praticité. Cependant, il est intéressant de noter que seulement 9% de ces déplacements sont effectués en voiture individuelle. Cela indique que l'utilisation des véhicules personnels est relativement peu fréquente lorsqu'il s'agit de faire du shopping. Les habitants de Tiaret préfèrent plutôt utiliser d'autres moyens de transport, le congestionnement de circulation et le manque d'espace de stationnement en raison de l'étroitesse de la voirie du centre-ville en sont en partie les éléments explicatifs.

Près de la moitié des déplacements vers le centre-ville se fait à pied. Cela peut être dû à la proximité géographique des habitations au centre-ville, rendant les déplacements à pied plus pratiques et économiques. De plus, cela peut également être lié à la volonté de certains habitants de profiter de l'activité physique et de l'ambiance urbaine en se déplaçant à pied. À vrai dire le tissu urbain de la ville de Tiaret est plus ou moins ramassé, réalisé en partie sur des terrains accidentés rendant les trajets courts.

Le poids fonctionnel du centre-ville est lié à son niveau d'équipement élevé : siège de pouvoir décisionnel (marie et wilaya), directions de wilayas, banques...etc. et tous les services d'accompagnement. Environ 20% des déplacements en destination du centre-ville sont liés à des raisons professionnelles, cela inclut les trajets domicile-travail dont 55% se font à pied ; l'utilisation des véhicules personnels ne représente que 5% dans ces déplacements. Cela peut s'expliquer par les coûts élevés associés à la possession d'une voiture.

Des déplacements qui représentent 20% sont effectués vers le centre-ville après les heures de travail dans le but de se balader, se divertir et se détendre, ce qui renvoie à sa valeur symbolique dans l'imaginaire des tiaretis.

**Figure n° 73 :** Modes de déplacement dans la ville de Tiaret



Source : Enquête de terrain, 2023

#### **IV. Pratiques urbaines conditionnées par la répartition des activités commerciales**

L'enquête de terrain réalisée avait pour objectif d'évaluer le niveau de satisfaction à l'égard du service commercial en centre-ville. Les résultats de cette enquête ont révélé que la majorité de la population interrogée, soit 67%, n'était pas satisfaite du commerce et du service proposés. Cependant, il est important de noter que 33% des personnes interrogées ont déclaré être satisfaites du commerce et du service du centre-ville. Bien que cette proportion soit inférieure à celle des insatisfaits, elle dénote qu'il existe tout de même une partie de la population qui apprécie les offres commerciales et le service proposés par les commerçants du centre-ville.

En ce qui concerne la répartition du commerce dans la ville, la majorité des résidents à Tiaret (71%) ne sont pas entièrement satisfaits de l'organisation de leurs quartiers en matière de commerce et de services. Ces résidents expriment leur mécontentement à l'égard des activités tertiaires en raison de plusieurs facteurs. Parmi lesquels, on peut citer tout d'abord les problèmes de bruit, de dérangement et de manque de respect, qui représentent 34 % des raisons évoquées. Les habitants se plaignent du niveau sonore élevé généré par les activités tertiaires, qui perturbe leur tranquillité et leur bien-être. De plus, certains commerces ou entreprises ne respectent pas les règles de cohabitation et de civilité, ce qui engendre des tensions et des conflits avec les résidents.

Ensuite, les problèmes de circulation et d'accessibilité sont également une source de mécontentement pour 28 % des résidents interrogés. Les activités tertiaires ont entraîné une augmentation du trafic dans les quartiers, ce qui rend les déplacements plus difficiles et les temps de trajet plus longs. De plus, certains commerces ne disposent pas d'un nombre suffisant de places de stationnement, ce qui crée des problèmes de stationnement sauvage et de congestion routière.

La dégradation de la qualité de vie et l'augmentation des prix sont également des préoccupations pour 8 % des résidents. Les activités tertiaires ont entraîné une hausse des

loyers et des prix des biens immobiliers dans le quartier, ce qui rend le logement moins abordable pour certains habitants. De plus, la qualité de vie a été affectée par la présence de certains commerces qui ne respectent pas les normes d'hygiène ou qui génèrent des nuisances environnementales.

La désorganisation du paysage urbain est un autre facteur de mécontentement, cité par 8 % des résidents. Les activités tertiaires ont entraîné une multiplication des enseignes lumineuses, des panneaux publicitaires et des devantures de magasins, ce qui dénature l'esthétique du quartier et nuit à son attractivité.

Les problèmes de vol et d'agression sont également une préoccupation pour 6 % des résidents. En revanche, il a été constaté selon la même enquête que 29 % de la population interrogée dans la ville de Tiaret était satisfaite de l'organisation de leurs quartiers en termes de commerce et de services. Cette population est répartie dans différents quartiers de la ville, notamment Bouheni Mohamed, La CADAT, Terrain Boumediene, La CIA, Belle vue, EPLF, l'auberge, Mohamed Djahlane, Sidi khaled, la cité de l'université, Rahma et Besseghir. Ces quartiers sont réputés pour leur densité commerciale et par la variété des services qu'ils offrent par rapport aux autres secteurs urbains de la ville. Les résidents de ces quartiers ont exprimé leur satisfaction quant à la proximité des commerces et des services essentiels tels que les supermarchés, les pharmacies, les banques, les écoles, les centres de santé, les parcs, les restaurants, etc.

La présence de ces équipements, ces services et ses commerces dans ces quartiers facilite la vie quotidienne des habitants, leur permettant d'accéder facilement à tout ce dont ils ont besoin. De plus, la diversité des commerces et des services disponibles contribue à la dynamique économique de ces quartiers, attirant ainsi de nombreux résidents et visiteurs. Il est donc nécessaire de continuer à améliorer et à développer ces quartiers afin de répondre aux besoins et aux attentes de tous les habitants de la ville de Tiaret.

Les rubans commerciaux participent dans le fonctionnement de la ville et attirent hommes et femmes. Ils sont fréquentés par plus de la moitié des habitants de la ville et par la population des communes de la wilaya et des wilayas voisines notamment Tissemsilt. La forte fréquentation de ces rubans peut être expliquée la présence des personnes aux revenus

modestes, couches sociales populaires. Les produits de qualité moyenne ou de bas de gamme importés essentiellement de la Chine ou de l'Asie d'une manière générale font ici bon marché (Bekkouche et Otmane, 2022).

Pour accéder aux rubans commerciaux, le transport en commun assure 40% des déplacements, la marche à pieds est faite par 30% des enquêtés, les taxis sont empruntés par 17 % et la voiture est utilisée par 13 %.

### **Conclusion**

Le transport interurbain joue un rôle essentiel dans le développement et l'organisation des fonctions urbaines dans la ville de Tiaret. Ce secteur est principalement dominé par les opérateurs privés qui contribuent amplement dans l'offre de transport. Le passage de la quasi-totalité des routes de dimension nationale par la ville lui permis de profiter des.

La structure des déplacements des habitants à l'intérieur de la ville de Tiaret se caractérise par un schéma monocentrique, une organisation autour du centre-ville et des petites centralités en périphérie. Les principales lignes de desserte des entités urbaines épousent grossièrement les tronçons faisant partie des routes nationales qui se croisent en centre-ville, elles sont relayées par des voies de contournement périphériques.

Le centre-ville de Tiaret constitue le noyau principal qui régit le fonctionnement de la ville. Les habitants s'y rendent fréquemment pour des raisons d'achat et de services en utilisant les transports en commun ou ils se déplacent à pied plutôt que d'utiliser des véhicules personnels. Cette préférence peut être attribuée à la praticabilité et au coût faible des transports en commun, ainsi qu'à l'aspect plus ou moins ramassé du tissu urbain. Il joue un rôle essentiel en tant que pôle fonctionnel au sein de la ville de Tiaret.

Sur un plan global, les habitants de Tiaret sont majoritairement mécontents de la répartition des commerces et services au sein leurs quartiers.

Malgré la concurrence des rubans commerciaux de la périphérie, le centre-ville conserve une valeur fonctionnelle importante dans le domaine des achats liés aux vêtements et aux produits de luxe.

Le mode de fonctionnement actuel de la ville n'est qu'en partie le produit de la planification, c'est les acteurs privés qui le façonnent par le commerce et les services en profitant des opportunités offertes par la ville : offre immobilière, accessibilité et densité humaine.

### **Conclusion de la troisième partie**

La diversité fonctionnelle devient une composante essentielle du paysage urbain et joue un rôle essentiel dans la dynamique de la ville de Tiaret. L'émergence de nouvelles structures morphologiques urbaines et sociales à l'intérieur et autour des noyaux et des axes structurants annonce le passage de la ville d'une structure compacte et monofonctionnelle à une structure diffuse et polycentrique. La délocalisation des équipements administratifs vers la périphérie a renforcé ce phénomène de polarisation multiple. Cette diversité regroupe des équipements et de nombreuses installations industrielles d'importance nationale, ce qui confère à la ville un rôle important dans le développement du secteur tertiaire dans son hinterland et sa zone régionale. Cela a également permis à la ville de développer une large gamme de services et une base commerciale diversifiée.

Le transport interurbain représente un élément vital dans le développement et la structure organisationnelle des fonctions de la ville de Tiaret. Il s'agit d'un secteur dominé principalement par des opérateurs privés qui contribuent de manière significative à l'offre de transport. La ville bénéficie de cette situation du fait que la quasi-totalité des routes nationales la traversent.

Les principaux axes de transport urbain suivent grosso modo les tronçons de routes nationales qui se croisent dans le centre-ville et sont complétés par des rocade périphériques.

Le centre-ville de Tiaret est le noyau principal des activités de la ville. Les habitants s'y rendent fréquemment pour faire leurs achats et accéder aux services, en utilisant les transports en commun ou à pied plutôt que leur véhicule personnel. Il joue un rôle essentiel en tant que centre fonctionnel au sein de la ville de Tiaret. Mais, le centre est soumis à concurrence par les zones commerciales périphériques ou les rubans commerciaux. Ainsi, la ville est devenue plus attractive et plus animée par l'offre de ses commerces et services

***Conclusion générale***

## **Conclusion générale**

Le thème central des études urbaines est le changement de la structure urbaine spatiale des villes, qui a été largement étudié par des chercheurs issus de diverses disciplines. En théorie, il existe quatre types de structures spatiales urbaines : polycentrique et dispersée, polycentrique et compacte, monocentrique et dispersée, et monocentrique et compacte. L'analyse de la structure spatiale des villes permet de comprendre la répartition de la population et de l'emploi dans l'espace et dans le temps. Les fonctions des villes se reflètent plus ou moins dans leur organisation spatiale. Lorsque ce phénomène se concentre dans un seul centre, on parle de structure monocentrique, cependant, s'il est réparti entre plusieurs centres, il peut prendre la forme d'une structure polycentrique, dispersée ou éparpillée, donnant ainsi naissance à de nouveaux modèles potentiels.

La configuration de l'espace de la ville de Tiaret est le résultat de plusieurs facteurs tels que le site, la topographie, la situation géographique et l'histoire. Depuis l'antiquité, Tiaret a joué un rôle central dans les échanges en Afrique du Nord, avec une structure urbaine influencée par l'urbanisme militaire français durant la période coloniale. La ville a progressivement évolué d'un modèle compact européen à une structure plus moderne et sociale, organisée autour du système de la rue et de l'îlot.

La ville de Tiaret a joué un rôle majeur grâce à son activité commerciale favorisée par un réseau de communication qui en fait un point de convergence. Ces voies de communication ont été des éléments essentiels pour l'organisation urbaine tout en s'adaptant à la topographie contraignante du site. La diversité des typologies d'habitat, des habitations individuelles aux habitations collectives, témoigne de l'évolution de la ville au fil du temps. Tiaret a connu un développement socio-économique remarquable, marqué par une augmentation significative des opportunités d'emploi dans les secteurs de la construction et de l'industrie. Ces avancées ont contribué à la croissance rapide de la ville et de ses infrastructures de soutien. La croissance urbaine accélérée après l'indépendance a été principalement due à l'augmentation de la population, jouant un rôle crucial dans l'évolution de Tiaret. Les deux périodes d'urbanisation de la ville se distinguent clairement, avec l'urbanisme européen représenté par le noyau historique construit sur des terrains difficiles en topographie, et l'urbanisme plus récent caractérisé par la création de zones

résidentielles, de zones industrielles et d'activités dans la partie sud, plate, étendue et composée de terres agricoles de grande valeur.

La planification urbaine en Algérie a soulevé des questions sur l'adaptation des politiques d'urbanisme, ce qui a conduit à des formes urbaines spécifiques. Ce processus de planification est généralement long et progressif, précédé par diverses actions locales parfois divergentes. Les réglementations ont un impact sur l'organisation spatiale de la ville, et son fonctionnement actuel repose sur les structures planifiées par ces instruments, basées sur une logique de découpage en unités structurelles. Les changements dans les instruments de planification entraînent des transformations dans les formes urbaines, les conditions, les logiques et les acteurs évoluent, mais ils ont influencé la structure de la ville à travers les décisions réglementaires incluses ou non dans les instruments d'urbanisme. Une partie de la configuration actuelle de la ville a été influencée par des événements politiques dans le domaine de l'urbanisme, caractérisés par des interventions circonstanciées et des solutions adaptées pour répondre aux besoins croissants.

En raison de sa position géographique stratégique, Tiaret est un centre de connexion important entre plusieurs villes de l'ouest, du centre, de l'est et du sud du pays, tout en gérant un arrière-pays servant de zone de transition entre le nord et le sud du pays. La ville est devenue un point de convergence pour un trafic routier très important et constant. La diversité fonctionnelle devient une caractéristique distinctive du paysage urbain, jouant un rôle crucial dans le maintien d'une dynamique constante au sein de l'espace urbain. De nouvelles structures morphologiques spatiales et sociales émergent à l'intérieur et aux alentours des noyaux et axes structurants, présentant divers degrés de spécialisation. La structure urbaine de Tiaret révèle le poids et le rôle des routes nationales, devenues axes structurants de la ville, dans l'organisation de la ville spatialement et fonctionnellement. Ils jouent ce rôle de manière permanente pour influencer l'installation des équipements et l'articulation des entités d'habitat.

La diversité fonctionnelle s'intègre de plus en plus dans le tissu urbain, elle exerce une influence significative sur la dynamique de l'espace urbain de Tiaret. La délocalisation des équipements administratifs vers la périphérie a amplifié ce phénomène de polarisation multiple.

Le transport interurbain et urbain est un élément clé de l'organisation des activités urbaines à Tiaret. Les opérateurs privés dominent ce secteur et contribuent à garantir une desserte plus ou moins équilibrée du transport. Le centre-ville de Tiaret est le cœur de la ville et le

lieu de la convergence de la majorité des lignes de transport, où les habitants s'y rendent régulièrement pour faire des achats et profiter de services en utilisant les transports en commun ou en se déplaçant à pied plutôt qu'en voiture. Dans l'ensemble, les habitants de Tiaret expriment généralement leur insatisfaction quant à la répartition des commerces et services dans leurs quartiers. Malgré la concurrence des zones commerciales en périphérie, le centre-ville préserve sa place en tant que polarité principale fonctionnelle pour différentes raisons.

## BIBLIOGRAPHIE

ABU-LUGHOD I., 1967, "The Transformation of the Egyptian Elite: Prelude to the 'Urābī Revolt. *The Middle East Journal*, Vol. 21, 3325-344.

ADELFO M., SERRANO-ESTRADA L., MARTÍ-CIRIQUÍAN P., KAIN J. H., STENBERG J., 2020, " Social activity in Gothenburg's intermediate city: Mapping third places through social media data ", *Applied Spatial Analysis and Policy*, Vol.13, No.4, 985-1017.

AKA, K. A., & ANDIH, K. F. R., 2018, "Evolution et impact socio-spatial des activités commerciales dans les quartiers naissants d'abidjan", *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, No.2.

Alatni B., Sibley M., Minuchin L., *Evaluating the impact of the internationalization of urban planning on Saudi Arabian cities*, in

ALIDADI, M., & DADASHPOOR, H., 2018, "Beyond monocentricity: Examining the spatial distribution of employment in Tehran metropolitan region.", *Iran. International Journal of Urban Sciences*, Vol.22, No.1, 38-58.

Allain, R. (2004). *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville.*

Alonso, W. (1964). *Location and land use: toward a general theory of land rent.* Harvard university press.

ANAS A., ARNOTT R., SMALL K. A., 1998, "Urban Spatial Structure", *Journal of Economic Literature*, Vol.36, No.3, 1426-1464.

Angel, S., & Blei, A. M. (2016). The spatial structure of American cities: The great majority of workplaces are no longer in CBDs, employment sub-centers, or live-work communities. *Cities*, 51, 21-35.

Arribas-Bel, D., & Sanz-Gracia, F. (2014). The validity of the monocentric city model in a polycentric age: US metropolitan areas in 1990, 2000 and 2010. *Urban Geography*, 35(7), 980-997.

Azazza H., Rouag-Saffidine D. (2017), *Urban morphology: an unavoidable prerequisite for rehabilitation in a protected area*, in

Bastie, J., & Dézert, B. (1980). *L'espace urbain.* Masson.

Bekkouche, A. (2005). Un quartier nommé Ville Nouvelle. Du village nègre colonial à la Medina J'dida des Oranais. In *Les Annales de la recherche urbaine* (Vol. 98, No. 1, pp. 114-121). Centre de Recherche d'Urbanisme.

BELANGER C., MERCIER G., & BEDARD M., 1999, "La structure urbaine de la région de Québec. L'avenir municipal", *Dynamiques québécoises et canadiennes*, Vol.1, No.35.

BELGUIDOUM S., PLIEZ O., 2015, "Made in China. Commerce transnational et espaces urbains autour de la Méditerranée", *Les Cahiers d'EMAM*, No.26.

Belhedi, A. (1992). *L'organisation de l'espace en Tunisie: production et reproduction de l'espace* (Vol. 28). Université de Tunis I.

Belkhouidja, A.(1998). *Tiaret mémoire d'une ville* 286 p .

Belouadi, L. (2005). Processus fonciers et immobiliers à Saïda. *Insaniyat/إنسانيات*. Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales, (29-30), 201-229.

Belouadi, L.2016.Production de l'espace bâti urbain et Fonctionnement des structures urbaines Actuelles de saïda (algerie), université d'Oran 2

BENDJELID A., 2010, *Villes d'Algérie. Formation, vie urbaine et aménagement*, CRASC Éditions.

BENDJELID A., BRULE J. C., FONTAINE J., 2004, *Aménageurs et aménagés en Algérie*. Paris, L'Harmattan.

BENDJELID A., 1986, *Planification et organisation de l'espace en Algérie*, Alger, Office des publications universitaires.

Benramdane, F. (2005). Microtoponymie De Souche arabe: période médiévale-XXème siècle. Étude De Cas: La région de Tiaret (Tihart/Tahart). *PNR Du CRASC*, 117-157.

Bert, J. F., & Lamy, J. (2016). *Résonances des structuralismes*. Archives contemporaines

Bigon, L., & Sinou, A. (2013). (Re-) Producing the Marché Kermel. Between Globalism and Historicism. *Bulletin du Centre de recherche français à Jérusalem*, (24).

BONTJE M., 2000, "Dealing with Deconcentration: Population Deconcentration and Planning Response in Polynucleated Urban Regions in North-west Europe", *Urban Studies*, Vol. 38, No. 4, 769–785.

DOI : [10.1080/00420980120035330](https://doi.org/10.1080/00420980120035330)

Boulfani W. (2010), *The summer thermal atmosphere in the habitat of the colonial period a Patio – case study: patio houses (Jijel)*,

BOUMAZA N., 2005, *Villes réelles, villes projetées : villes maghrébines en fabrication*, Paris : Maisonneuve et Larose.

Boutabba, H., Farhi, A., & Mili, M. (2014). Le patrimoine architectural colonial dans la région du Hodna, un héritage en voie de disparition. Cas de la ville de M'sila en Algérie. *L'Année du Maghreb*, (10), 269-295.

BREBNER P., 1981, "Algeria: The transformation of a settlement system ", *Third World Planning Review*, Vol.3, No.1, 43.

DOI : [10.3828/twpr.3.1.wr306305388v3p08](https://doi.org/10.3828/twpr.3.1.wr306305388v3p08)

- BRUNET R., 1997, "Territoires : l'art de la découpe/Pinking shears applied to territories ", *Géocarrefour*, Vol.72, No.3, 251-255.  
DOI : [10.3406/geoca.1997.4699](https://doi.org/10.3406/geoca.1997.4699)
- BURGER M., MEIJERS E., 2012, "Form Follows Function? Linking Morphological and Functional Polycentricity", *Urban Studies*, Vol.49, No.5, 1127-1149.
- Burkhard H. (2004), *The study of urban form in Germany*, Proceedings from ISUF 2004, 8(1), pp. 3-12.
- Cadenat, P. (1972). Un établissement préromain dans la région de Tiaret (Oranie). *Antiquités africaines*, 6(1), 29-58.
- Cadenat, P. (1988). Notes d'archéologie tiarétienne. *Antiquités africaines*, 24(1), 43-66.
- Carpentier, S. (2006). Structuration urbaine et typologie des communes luxembourgeoises pour l'étude de la mobilité quotidienne.
- Castells, M. (1972). *La question urbaine*. FeniXX.
- Castex J. (2014), *Saverio Muratori (1910-1973) The city as the only model*, in *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 29,
- Cataldi G., Maffei G.I, Vaccaro P. (2002), *Saverio Muratori and the Italian school of planning typology*, in *Urban morphology*,
- CENTRE D'ETUDES ET DE REALISATION EN URBANISME (URBATIA), AGENCE DE TIARET, 1996, *Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) du Tiaret*, révision du plan 2006, 2017.
- Cerdá, I. (1867). *Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona* (Vol. 1). Imprenta Española.
- Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation research part D: Transport and environment*, 2(3), 199-219.
- Chaouche, S. (2013). L'impact de l'urbanisme colonial sur la fabrique de la ville algérienne. *Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre*, 39-50.
- Chen, T., Hui, E. C., Wu, J., Lang, W., & Li, X. (2019). Identifying urban spatial structure and urban vibrancy in highly dense cities using georeferenced social media data. *Habitat International*, 89, 102005.
- Choay, F. (1870). *Le règne de l'urbain et la mort de la ville*. na.
- Conzen M.P. (2001), *The study of urban form in the United States*, Proceedings from ISUF 2001, vol. 5(1), pp. 3-14.
- Conzen M.R.G. (1960), *Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*, London Orge Philip & Son, Ltd. 9 32 Fleet

- Conzen M.R.G. (1968), *The use of town plans in the study of urban history*, in Dyos H.J. (ed.), *The study of urban history*, Edward
- Dadashpoor, H., & Alidadi, M. (2017). Towards decentralization: Spatial changes of employment and population in Tehran Metropolitan Region, Iran. *Applied Geography*, 85, 51-61.
- Dadashpoor, H., & Yousefi, Z. (2018). Centralization or decentralization? A review on the effects of information and communication technology on urban spatial structure. *Cities*, 78, 194-205.
- Davoudi, S. (2003). European briefing: polycentricity in European spatial planning: from an analytical tool to a normative agenda. *European planning studies*, 11(8), 979-999.
- De BAYLE des HERMENS, R. (1964). Gisements préhistoriques inédits de la région de Tiaret-Algérie. *Bulletin de la Société préhistorique française. Études et travaux*, 61(Fasc. 2), 452-463.
- DEHEEGER, S., FAURET, C., & FERRE, T, 2019, "Le commerce de centre-ville en difficulté dans les villes historiques de taille intermédiaire », *INSEE Analyse* n°108.
- Deluz-Labruyère, J. (1988). *Processus et formes d'urbanisation en Algérie: le cas de Blida*. Université de Lyon II.
- DESSE M., 2000, "Les grandes surfaces et les zones d'activités commerciales : éléments structurants des nouvelles spatialités guadeloupéennes, martiniquaises et guyanaises". *Les Départements Français d'Amérique à l'aube du XXIe siècle : leur développement économique et social*, No.4, 189-203.
- DIKEÇ M., 2007, "Space, governmentality, and the geographies of French urban policy", *European Urban and Regional Studies*, Vol.14, No.4, 277-289.
- DUMONT M., 2005, "Le développement urbain dans les villes intermédiaires : pratiques métropolitaines ou nouveau modèle spécifique ? Le cas d'Orléans et Tours", *Annales de géographie*, No.2, 141-162.
- Fernández-Maldonado, A. M., Romein, A., Verkoren, O., & Parente Paula Pessoa, R. (2014). Polycentric structures in Latin American metropolitan areas: Identifying employment sub-centres. *Regional Studies*, 48(12), 1954-1971.
- Fujita, M., & Ogawa, H. (1982). Multiple equilibria and structural transition of non-monocentric urban configurations. *Regional science and urban economics*, 12(2), 161-196.
- Gautier P., Gilliland J. (2006), *Mapping urban Morphology: a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban*

GERARD Y., 2009, "Étalement urbain et transformation de la structure urbaine de deux capitales insulaires : Moroni et Mutsamudu, archipel des Comores (océan Indien)", *Les Cahiers d'Outre-Mer, Revue de géographie de Bordeaux*, Vol.62, No.248, 513-528.

Gilliland J., Gauthier P. (2006), *The study of urban form in Canada*, Proceedings from ISUF 2006, vol. 10(1), pp. 51-66.

Gracq, J. (1985). *La forme d'une ville*, Paris, José Corti, p. 206.

Grunfelder, J., Nielsen, T. A., & Groth, N. B. (2015). Changes to urban form and commuting patterns: trends in two Danish city regions. *Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography*, 115(2), 73-87.

Guerroudj, T. (2004). Les enjeux de l'organisation de l'agglomération oranaise. *Insaniyat/إنسانيات. Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*, (23-24), 45-61.

GUILLAIN R., LE GALLO J., 2010, "Agglomeration and Dispersion of Economic Activities in and around Paris: An Exploratory Spatial Data Analysis", *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol.37, No.6, 961-981.

HALL P. G., & PAIN K. EDS., 2006, *The polycentric metropolis: Learning from mega-city regions in Europe*. Routledge.

Hamelin, L. E. (1997). George, P. et Verger, F.(1996) Dictionnaire de la géographie. Paris,

Hartwick, P. G., & Hartwick, J. M. (1974). Efficient resource allocation in a multinucleated city with intermediate goods. *The Quarterly Journal of Economics*, 88(2), 340-352.

HENDERSON V., 1997, "Medium size cities". *Regional science and urban economics*, Vol. 27, No.6, 583-612.

ISUF, vol. 3(2), pp. 79-85.

Julien,C-A.: Histoire de l'Algérie contemporaine, la conquête et le début de la colonisation (1827-1871).

Kadri Y., Madani M. (2015), *The urban area Oran (Algeria) between urban planning instruments and urbanization processes*, Echo-

KLOOSTERMAN R., & RATH J., 2001, "Immigrant entrepreneurs in advanced economies: mixed embeddedness further explored", *Journal of ethnic and migration studies*, Vol.27, No.2, 189-201.

Kloosterman, R. C., & Musterd, S. (2001). The polycentric urban region: towards a research agenda. *Urban studies*, 38(4), 623-633.

Krehl, A. (2015). Urban spatial structure: An interaction between employment and built-up volumes. *Regional Studies, Regional Science*, 2(1), 290-308. .

Lang, W., Chen, T., Chan, E. H., Yung, E. H., & Lee, T. C. (2019). Understanding livable dense urban form for shaping the landscape of community facilities in Hong Kong using fine-scale measurements. *Cities*, 84, 34-45.

Larkham P.J. (2006), *The study of urban form in Great Britain*, in *Urban morphology*, 10 (2), pp. 117-41.

LAWLESS P., 1979, *Urban deprivation and government initiative*, FABER & FABER.

Lee, B., & Gordon, P. (2007, February). Urban spatial structure and economic growth in US metropolitan areas. In *46th annual meetings of the western regional science association, at Newport Beach, CA*.

Lefebvre, H. (2003). The urban revolution. *U of Minnesota P*.

Levy, A. (1999). Urban morphology and the problem of the modern urban fabric: some questions for research. *Urban morphology*, 3(2), 79-85.

Lévy, A. (2005). Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine. *Espaces et sociétés*, (122), 25-48.

Lewicki, T. (1962). L'État nord-africain de Tāhert et ses relations avec le Soudan occidental à la fin du VIIIe et au IXe siècle. *Cahiers d'études africaines*, 513-535.

Li, Y. (2020). Towards concentration and decentralization: The evolution of urban spatial structure of Chinese cities, 2001–2016. *Computers, Environment and Urban Systems*, 80, 101425.

Li, Y., & Liu, X. (2018). How did urban polycentricity and dispersion affect economic productivity? A case study of 306 Chinese cities. *Landscape and Urban Planning*, 173, 51-59.

Li, Y., & Liu, X. (2018). How did urban polycentricity and dispersion affect economic productivity? A case study of 306 Chinese cities. *Landscape and Urban Planning*, 173, 51-59.

Loughlin K., Simms A. (2008), *The study of urban form in Ireland*, Proceedings from ISUF (2008), vol. 12 (1), pp. 37-45.

Lussault, M. (2003). Valeur spatiale. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1033.

Lynch, K. (1964). *The image of the city*. MIT press.

MABOGUNJE A. L., & FANIRAN A., 1977, "*Regional planning and national development in Tropical Africa*" (Papers presented at the Conference on Regional Planning and National Development in Tropical Africa, Ibadan Niger.

MABOGUNJE A. L., 1990, "Urban Planning and the Post-Colonial State in Africa: A Research Overview", *African Studies Review*, Vol.33, No.2, 121.

Maletin, M., Tubić, V., & Vidas, M. (2015). Functional classification of rural roads in Serbia. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 5(2).

Master Plan for Development and Urban Planning of Tiaret: DUAC 2006, 2012.

MEBIROUK H., ZEGHICHE A., BOUKHEMIS K., 2005, "Appropriations de l'espace public dans les ensembles de logements collectifs, forme d'adaptabilité ou contournement de normes ? Cas des ZHUN d'Annaba (Nord-Est algérien)", *Norois*, No.195, 59-77.

Melville, E., & Minnery, J. (2015). Public transport, urban form and urban structure: the example of Brisbane's tram system. *Australian planner*, 52(2), 156-168.

Merlin, P., & Choay, F. (1988). *de l'article/du chapitre Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. distributeur Presses Universitaires de France.

MESSAOUD T. B. H., 1971, "*La méthémoglobinémie au cours de la première enfance :(à propos de 10 observations)*" (Doctoral dissertation, *Imprimerie Duponté*).

Messaoudia T., Mazouzb S., Fritsch B. (2017), *Study of the Historical Urban Evolution Bejaia City (a Mediterranean City in*

Moghadam, A. S., Soltani, A., Parolin, B., & Alidadi, M. (2018). Analysing the space-time dynamics of urban structure change using employment density and distribution data. *Cities*, 81, 203-213.

Moudon A.V. (1997), *Urban morphology as an emerging interdisciplinary field*, in *Urban morphology*, 1, pp. 3-10.

National statistics office, 2021.

Noresah, M. S., & Ruslan, R. (2009, July). Modelling urban spatial structure using Geographically Weighted Regression. In *18th World IMACS congress and MODSIM09 international congress on modelling and simulation* (pp. 13-17). The Australian National University Canberra, ACT.

*North Algeria*), in *American Scientific Research Journal for Engineering, Technology, and Sciences (ASRJETS)*, vol. 37, n. 1.

ODLAND J., 1976, "The Spatial Arrangement of Urban Activities: A Simultaneous Location Model", *Environment and Planning A: Economy and Space*, Vol.8, No.7, 779-791.

Odland, J. (1978). The conditions for multi-center cities. *Economic Geography*, 54(3), 234-244.

Olagnier, P. J. (1999). La voirie, trame des paysages urbains. Le rôle des infrastructures routières dans le paysage des villes. In *Les Annales de la recherche urbaine* (Vol. 85, No. 1, pp. 162-170). Persée-Portail des revues scientifiques en SHS.

OMINDE S. H., 1969, *Land and population movement in Kenya*, London Heinmann.

PASSINI J., 1988. "La structure urbaine de Jaca aux XIe et XIIe siècles", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Vol.24, No.1, 71-97.

Paulet, J. P. (2009). *Géographie urbaine*. Armand colin. 2eme Edition-342 p Planner.pp. 13-35.

PRENANT A., 1956, "Questions de structure urbaine dans trois faubourgs de Sidi-Bel-Abbès", *Bulletin de l'Association de géographes français*, Vol.33, No.257, 62-72.

PUF, 6e édition, 502 p.(ISBN 2-13-047924-3). *Cahiers de géographie du Québec*, 41(112), 83-84.

Pumain, D., & Saint-Julien, T. (1976, July). Fonctions et hiérarchies des villes françaises : Etude du contenu des classifications réalisées en France entre 1960 et 1974. In *Annales de géographie* (pp. 385-440). Armand Colin.

Querrien, A. (1985). Julien Gracq, la forme d'une ville. In *Les annales de la recherche urbaine* (Vol. 27, No. 1, pp. 121-122). Persée-Portail des revues scientifiques en SHS.

Rallet\*, A. (2001). Commerce électronique et localisation urbaine des activités commerciales. *Revue économique*, 52(7), 267-288.

Rebuffat, R. (1974). Enceintes urbaines et insécurité en Maurétanie Tingitane. *Mélanges de l'école française de Rome*, 86(1), 501-522.

RIGUELLE F., THOMAS I., VERHETSEL A., 2007, "Measuring urban polycentrism: a European case study and its implications", *Journal of Economic Geography*, Vol.7, No.2, 193-215.

ROZENBLAT C., & CICILLE P., 2003. *Les villes européennes : analyse comparative*, La documentation française.

Safri, S., & Labii, B. (2008). Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin. Cas du centre-ville de Jijel.

SANTAMARIA F., 2012, "Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? ". *Norois. Environnement, aménagement, société*, No.223, 13-30.

- Santos Cruz S., Pinho P. (2009), *Closed Condominiums as Urban Fragments of the Contemporary City*, in *European Planning*
- Santos, M. (1971). Croissance et urbanisation en Algérie. *Méditerranée*, 2(8), 731-740.
- Santos, M. (1971). *Les villes du tiers monde*. FeniXX.Sciences & Technologie D – N°46, December 2017, pp. 133-149.
- SHAW S-L., YU H., 2009, "A GIS-based time-geographic approach of studying individual activities and interactions in a hybrid physical–virtual space", [Journal of Transport Geography](#), Vol.17, issue 2, 141-149.
- SIGNOLES P., EL KADI G., SIDI BOUMEDINE R., 1999, *L'urbain dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs*. Paris, CNRS, 373 p.
- Sohn, J., Kim, T. J., & Hewings, G. J. (2002). Information technology impacts on urban spatial structure in the Chicago region. *Geographical Analysis*, 34(4), 313-329.
- Soria & Mata, A. (1883). Cosas de Madrid: La cuestión social y la Ciudad Lineal. *El Progreso*, 1-2.
- Street, E.C.4 1960, Institute of British Geographers, No. 27. *Studies*, 17:11, 1685-1710, DOI: 10.1080/09654310903230640.
- SÝKORA L., MULÍČEK O., 2017, "Territorial arrangements of small and medium-sized towns from a functional-spatial perspective", *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, Vol .108, No.4, 438-455.
- Tao, H., Wang, K., Zhuo, L., & Li, X. (2019). Re-examining urban region and inferring regional function based on spatial–temporal interaction. *International journal of digital earth*, 12(3), 293-310.
- Taubenböck, H., Standfuß, I., Wurm, M., Krehl, A., & Siedentop, S. (2017). Measuring morphological polycentricity-A comparative analysis of urban mass concentrations using remote sensing data. *Computers, Environment and Urban Systems*, 64, 42-56.
- The Sustainable City VII*, vol. 1, p. 291.
- Tian, G., Liu, J., & Zhang, Z. (2002). Urban functional structure characteristics and transformation in China. *Cities*, 19(4), 243-248.
- Tian, G., Wu, J., & Yang, Z. (2010). Spatial pattern of urban functions in the Beijing metropolitan region. *Habitat International*, 34(2), 249-255.
- Troy, P. N. (2004). *The Structure and Form of the Australian City: Prospects for improved urban planning*. Brisbane: Urban Policy Program, Griffith University.
- Université Mohamed Khider-Biskra.
- Urbatia Tiaret., 1996, *Master Plan for Urban Development and planning (MPUDP)*.

Urbatia Tiaret., 2006, *Master Plan for Urban Development and planning* (MPUDP), Revision.

Urbatia Tiaret., 2017, *Master Plan for Urban Development and planning* (MPUDP), Revision.

Vasanen, A. (2012). Functional polycentricity: Examining metropolitan spatial structure through the connectivity of urban sub-centres. *Urban studies*, 49(16), 3627-3644.

Wachowicz, M., Arteaga, M. D., Cha, S., & Bourgeois, Y. (2016). Developing a streaming data processing workflow for querying space–time activities from geotagged tweets. *Computers, Environment and Urban Systems*, 59, 256-268.

Wurm, M., Goebel, J., Wagner, G. G., Weigand, M., Dech, S., & Taubenböck, H. (2021). Inferring floor area ratio thresholds for the delineation of city centers based on cognitive perception. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 48(2), 265-279.

Yamani, L., & Trache, S. M. (2020). Contournement des instruments d'urbanisme dans l'urbanisation de l'agglomération mostaganémoise (Algérie). *Cybergeo: European Journal of Geography*.

ZHONG C., SCHLÄPFER M., MÜLLER ARISONA S., BATTY M., RATTI C., SCHMITT G., 2017, "Revealing centrality in the spatial structure of cities from human activity patterns", *Urban Studies*, Vol.54, No.2, 437-455.

Zhou, Y., & Bradshaw, R. (1988). The classification of industrial function of Chinese cities (including attached counties)—Theory, method and results. *Acta Geographica Sinica*, 43(4), 287-298.

## **Liste des sigles et abréviations**

**PUD** ; Plan d'urbanisme directeur

**PDAU** ; Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme

**POS** ; Plan d'occupation du Sol

**PAW** ; Plan d'aménagement de wilaya

**LPL** ; logements promotionnels libres

**LS** ; logements social

**LSP** ; logement social participatif

**LPP** ; logement public promotionnel

**OPGI** ; L'Office de Promotion et de Gestion Immobilière

**AADL** ; Agence d'amélioration et de développement du logement

**AFCOT** ; Agence Locale de Gestion et de Régulation Foncière Urbaine

**CNRC** ; Centre national du registre de commerce

**SNAT** ; Schéma national d'aménagement du territoire

**SRAT** ; Schéma régional d'aménagement du territoire

**ZHUN** ; Zone d'habitat urbain nouvelle

**ANAT** ; Agence nationale de l'aménagement du territoire

**ONS** ; Office national des statistique

**COS** ; coefficient d'occupation des sols

**CES** ; coefficient d'emprise au sol

## Liste des Tableaux

Tableau 1 : Evolution de la population communale de Tiaret depuis 1977 jusqu'à 2008 .....	95
Tableau 2: L'affectation des sols dans les ZHUN.....	101
Tableau 3: Répartition de l'habitat individuel dans le tissu urbain (1977 -1983) .....	104
Tableau 4 : La répartition de la population par branches d'activités économiques .....	106
Tableau 5: Illustrant le tissu industriel de la commune de Tiaret.....	108
Tableau 6 : Surface foncière réservée aux équipements (1980-1995) .....	110
Tableau n° 7 : La répartition spatiale du programme d'équipement selon les unités structurelles -1980-1995.....	111
Tableau 8 : Evolution de parc logement de 1987 – 2008. ....	114
Tableau 9: L'évolution du nombre de permis de lotir attribués (1998 -2001).....	117
Tableau 10 : Opérations de restructuration au niveau du tissu existant de la ville de Tiaret.....	138
Tableau 11: Programmation des terrains à vocation résidentielle dans la ville de Tiaret.....	139
Tableau 12 : L'état de mise en œuvre des recommandations du PDAU 1996.....	151
Tableau 13 : Les plans d'occupation des sols du secteur à urbaniser.....	158
Tableau 14 : Les plans d'occupation des sols du secteur d'urbanisation future.....	159
Tableau 15 : Comparaison entre programmation du PDAU de 2006 et les POS.....	159
Tableau 16 : Programme récapitulatif d'équipements en 2017 .....	160
Tableau 17: Programmes d'habitat dans la zone nord-est de la ville de Tiaret (2017).	163
Tableau 18: Le réseau routier principal de la commune de Tiaret.....	175
Tableau 19: La consistance du réseau routier à l'échelle de wilaya de Tiaret. ....	178
Tableau 20: Les équipements structurants dans la ville de Tiaret .....	216
Tableau 21 : La répartition des activités tertiaires dans la ville de Tiaret et ses agglomérations secondaires.....	222
Tableau 23: Lieux de résidence des usagers des rubans commerciaux.....	209
Tableau 24: Motifs de fréquentation des rubans commerciaux.....	211
Tableau 25: Différentes pratiques des usagers des rubans commerciaux .....	212
Tableau 26: Nature juridique des locaux au niveau des rubans commerciaux .....	217
Tableau 27 : Transport en taxi dans la ville de Tiaret .....	218

## Liste des figures

Figure n° 1 : Présentation de la zone d'étude .....	22
Figure n° 2 : L'aire urbaine de la ville de Tiaret.....	23
Figure n° 3 : Les deux dimensions de la structure urbaine spatiale (adapté à ce qui est schématisé par Burger, 2010).....	42
Figure n° 4 : Aménagement en gradin (Centre-ville -Tiaret-) .....	54
Figure n° 5 : Carte des pentes de la ville de Tiaret. ....	56
Figure n° 6: Les zones urbanisées à risque naturel .....	57
Figure n° 7 : Tiaret, invocation « aux dieux tout puissants » par le procureur Verus .....	59
Figure n° 8: La ville Romaine et la Redoute actuelle en 1900. ....	61
Figure n° 9:Une rue de la Redoute - Tiaret- .....	62
Figure n° 10: Porte de la Redoute –Tiaret- .....	62
Figure n° 11: Tiaret – ruines de Tagdempt .....	64
Figure n° 13 : Les Glacis et la Redoute –Tiaret- .....	66
Figure n° 14 : La grande rue de la citadelle -Tiaret-.....	66
Figure n° 15 : La redoute - muraille romaine- .....	67
Figure n° 16: Tiaret en 1890 après la construction de l'église, des bâtiments administratifs et des premières maisons. ....	68
Figure n° 17: Vue générale de Tiaret en1910 .....	70
Figure n° 18 : Structure coloniale dans la ville de Tiaret -1943- .....	72
Figure n° 19 : Les équipements publics – Tiaret – 1870-1943. ....	73
Figure n° 20 :L'axe commercial la rue Bugeaud – Tiaret- 1943.....	74
Figure n° 21: Les espace publics dans la période coloniale –Tiaret-.....	75
Figure n° 22: Quartier Kleber et village nègre 1900-Tiaret- .....	77
Figure n° 23: Tiaret en 1957, construction des HLM .....	78
Figure n° 24: La cité administrative à Tiaret (1958) .....	78
Figure n° 25:Organisation structurelle de la ville de Tiaret en 1956. ....	79
Figure n° 26 : Habitat collectif colonial type immeuble de rapport –Tiaret- 2022...82	
Figure n° 27: Habitat collectif de type immeuble de Harat –Tiaret- 2022.....83	
Figure n° 28: Habitat collectif de type recasement (HLM) Tiaret 2022.....83	
Figure n° 29 : Habitat semi collectif coloniale Tiaret 2022.....84	
Figure n° 30: Habitat individuel colonial (Tiaret, 2022).....85	

Figure n° 31: Maison individuelle traditionnelle sur rue à Tiaret.....	85
Figure n° 32 : Habitat type villa -Tiaret 2022-.....	86
Figure n° 34: Evolution de la population de la wilaya et la ville de Tiaret à travers les différent RGPH.....	95
Figure n°35 : ZHUN I et II.....	101
Figure n° 36: Recomposition des ZHUN dans la ville de Tiaret (2022).....	116
Figure n° 37 : l'évolution spatiale de la ville de Tiaret 2021.....	120
Figure n° 38: Plan de découpage en unités structurelles dans la ville de Tiaret.....	140
Figure n° 39 : Plan d'urbanisme directeur de la ville de Tiaret : découpage en unités structurelles et structure des centres d'équipements.....	146
Figure n° 40: Révision du PDAU de Tiaret, 2006 : zoning et structuration.....	155
Figure n° 41 : Révision PDAU de Tiaret 2017 : structure spatiale et tendance d'évolution .....	157
Figure n° 42: Plan d'aménagement proposé dans le cadre de la révision de PDAU de 2017 (la partie nord-est).....	161
Figure n° 43: Poches foncières réservées pour les équipements sanitaires dans le POS nord-est.....	161
Figure n° 44: Localisation des équipements d'investissements (POS nord-est) .....	162
Figure n° 45: La périphérie sud-ouest de la ville de Tiaret en 2006 .....	164
Figure n° 46: La périphérie sud-ouest de la ville de Tiare en 2019.....	164
Figure n° 47: L'habitat collectif dans la périphérie sud-ouest de la ville de Tiaret, 2022.....	166
Figure n° 48 : L'intégration de l'activité tertiaire dans les bâtiments de la périphérie sud-ouest de la ville de Tiaret.....	166
Figure n° 49 : Reconfiguration partielle de la périphérie sud hors cadre du POS.....	167
Figure n° 50: Réseau routier de la Wilaya de Tiaret.....	176
Figure n° 51: Hiérarchisation du réseau routier structurant l'espace urbain de Tiaret.....	181
Figure n° 52 : carrefours de pénétration de la ville .....	183
Figure n° 53: Le projet de reconversion du chemin de fer en voie goudronnée dans la ville de Tiaret.....	187
Figure n° 54: Facteurs d'installation des activités tertiaires dans la ville de Tiaret.....	191
Figure n° 55: Types de commerce et service bordant la RN 90.....	193
Figure n° 56: Facteurs d'installation des commerces et services le long de la RN 90.	194

Figure n° 57: Types de commerce et services implantées le long de l'axe RN 23 .....	195
Figure n° 58: Types d'activité commerciale et de services le long de l'axe.....	197
de la RN14	
Figure n° 59: Facteurs d'installation des activités tertiaires dans la RN 14 .....	197
Figure n° 60 : Répartition des équipements structurants dans la ville de Tiaret.....	210
Figure n° 61: Facteurs d'émergence des rubans commerciaux	
dans la ville de Tiaret.....	218
Figure n° 62 : La répartition des commerces et services dans la ville de Tiaret.....	222
Figure n° 63: Densité commerciale dans la ville de Tiaret (modèle Kernel density)..	225
Figure n° 64: Densité commerciale dans la ville de Tiaret (modèle Kernel density)..	228
Figure n° 65: Répartition des voyageurs entre Tiaret et ses communes.....	210
Figure n° 66: Répartition des voyageurs du transport urbain dans	
l'agglomération de Tiaret .....	212
Figure n° 67 : Répartition des lignes de transport urbain privé dans	
la ville de Tiaret.....	214
Figure n° 68 : Répartition des lignes urbaines ETUS dans la ville de Tiaret.....	216
Figure n° 69 : Lieux des achats alimentaires .....	221
Figure n° 70: Lieux d'achat des articles vestimentaires et des produits de luxe.....	222
Figure n° 71 : Lieux d'attractivité des services .....	223
Figure n° 72: Attractivité des lieux fonctionnels dans la ville de Tiaret.....	226
Figure n° 73 : Modes de déplacement dans la ville de Tiaret.....	227

**ENQUETES SUR LES ACTIVITES COMMERCIALE ET SERVICESS DANS LA**  
**VILLE DE TIARET**

**Jour/Date** : ..... **Questionnaire N°** : ..... **Quartier** : .....

**Rue** : ..... **District** ..... **Ilot** .....

- Nature de l'activité : Commerce  services  artisanat
- Type de commerce Détails  Gros  Livraison Non  Oui
- Si oui précisée : ..... Détail
- Spécialisation : Un seul produit  Multiples
- Année d'ouverture d'activité .....
- Origine de la Marchandise : Local  National  Etrangère
- Critère de propriétaire : âge ..... lieu de résidence .....
- Lieu de résidence précédent ..... Lieu de naissance.....
- L'emploi précède ..... Lieu d'emploi .....
- Motif lié au changement d'activité .....
- Niveau d'instruction : Primaire  Moyen  Lycée  université  sans
- Nature juridique de locale : Location  Partenariat  Propriété
- Nature du locale : Programmée  Modifier
- Les travaux de reconstruction : Démolition partielle  Démolition totale
- Extension verticale  Extension horizontale  Modification chambre-locale
- Etage –locale  Jardin- locale
- Façade : Vitre  Vitre métallique  Métallique
- Information pour commerce en gros :

**Zones de distribution - ville – en dehors de la ville commune – en dehors  
commune**

**- Cadence d’approvisionnement : Quotidienne  Hebdomadaire  Mensuelle**

**- Vous vous faites livrés par qui ? : Importateur  Grossiste  Vous-même**

**- Lieux de distribution (communes).....**

.....

**- Pourquoi vous avez choisi ce quartier ?**

.....

**- À votre avis quel est la localisation idéal pour votre activité (quartier) ?**

.....

**- Quel sont les avantages de votre localisation actuelle ?**

.....

**- Quel sont les inconvénients de votre localisation actuelle ?**

.....

**-Nombre Clientèle par jour : .....**

**ENQUETES SUR LA PERCEPTION DES USAGES**

**DANS LA VILLE DE TIARET**

Questionnaire N° : .....

Jour/Date : .....

Sexe : M F      Age de l'enquêté.....      Profession.....

Situation sociale :  célibataire     en couple     ménage avec enfants

Lieu de résidence : .....

1-Moyen de transport :       Bus       Taxi       véhicule       à pied

2-Eu ce que ces facile a accès à ce lieux ?     Oui       Non

    Sinon, pourquoi : .....

3-Raison de fréquentation :  pratique commerciale     pratique sociale     pratique de loisir de balade     service     lieux de travaille

    Type de service/produit : .....

4-Pour quoi vous avez choisir se lieu ?.....

5- Fréquentation :  quotidienne     hebdomadaire     mensuelle     occasionnelle

6- Le problème que voue avez trouvé dans ce quartier : .....

7-Quels sont les autres lieux que vous fréquentez ? .....

8-Fréquentez-vous le centre ville ?  Oui       Non

    Pour quoi ?.....

Remarques :.....  
.....  
.....

## استمارة حول التحركات السكانية و التنقل في مدينة تيارت

استمارة رقم ..... الحي ..... الشارع.....

السكان:

السن .....

مكان الإقامة .....

الوظيفة.....

عدد أفراد الأسرة :..... عدد المشتغلين.....:

ماذا يشتغلون؟..... - ..... - ..... :

### الخدمات التجارية

حدد مكان اقتنائكم لسلع المواد الغذائية حسب الأكثر تعاملًا معها:

..... - .....

..... - .....

حدد مكان اقتنائكم لسلع الملابس والأواني المنزلية حسب الأكثر تعاملًا معها:

..... - .....

.....

حدد مكان اقتنائكم لخدمات كالحلاق - المقهى - حسب الأكثر تعاملًا معها:

..... - .....

.....

حدد مكان اقتنائكم لخدمات الطبيب الموثق أو المحامي حسب الأكثر تعاملًا معها:

..... - .....

.....

ما هي الأماكن التي تفضل التسوق فيها

.....

لماذا.....

.....

هل تتردد على مركز المدينة : كل يوم  أحياناً  نادراً

ما هي أسباب ذهابكم لمركز

المدينة.....

لماذا تتوجه إلى محلات مركز المدينة؟

..... - .....

.....

تذهبون إلى محلات مركز المدينة بصفة كثيرة في:

أيام السبت والأعياد  سائر أيام الأسبوع   
صباحاً  مساءً

وسيلة الوصول إلى محلات مركز المدينة:

سيارة على الأقدام  سيارة خاصة  سيارة أجرة  حافلة

- انطباعاتكم عن المحلات التجارية:

هل انتم راضون عن تنظيم حيكم  نعم  لا

هل انتم راضون على نوعية الخدمة التجارية بحيكم  نعم  لا

هل انتم راضون على نوعية الخدمة التجارية بمركز المدينة  نعم  لا

هل أنتم منزعجون من تجارة الرصيف نعم لا

لماذا؟.....

.....

كيف ترغبون تحسين نوعية الخدمات التجارية ؟

.....

.....

.....

**Recensements commerciales dans la ville de Tiaret**

<b>Nature</b>	<b>Spécialité</b>	<b>Surface</b>	<b>Date d'installation</b>	<b>Profession antérieure</b>	<b>Lieu de résidence</b>	<b>Equipement du locale</b>			

## Table des matières

INTRODUCTION GENERALE .....	7
1. Introduction .....	8
2. Problématique.....	12
3. Objectifs d'étude .....	14
4. Méthode d'approche et matériaux de recherche .....	15
5. Organisation du travail et structure de la thèse .....	18
6. Présentation de la zone d'étude .....	20
PARTIE I : UNE STRUCTURE MONO CENTRIQUE, UNE PREMIERE FORME D'ORGANISATION DE L'ESPACE URBAIN DE TIARET.....	24
Introduction de la première partie.....	25
CHAPITRE 1 : CADRE CONCEPTUEL DE LA RECHERCHE.....	26
Introduction.....	27
I. Revue de la littérature.....	27
II. Structure et fonction urbaines : Approche théorique.....	33
II. 1.La structure spatiale urbaine.....	33
II. 2. Structures spatiales urbaines polycentrique et monocentrique.....	37
II. 3. La forme urbaine.....	41
II. 4. La fonction urbaine.....	43
III. La place de Tiaret dans les recherches en sciences humaines et sociales.....	45
Conclusion .....	48
CHAPITRE 2 : ORGANISATION ET STRUCTURE SPATIALE URBAINE PRE COLONIALE ET COLONIALE (UNE DIMENSION MORPHO- FONCTIONNELLE).....	50
Introduction.....	51
I. Impact du facteur naturel sur la structuration de la ville : influence et contrainte du site.....	51

I. 1. Un cadre physique assez difficile à urbaniser.....	53
I.2. La topographie, un élément clé dans structuration de la ville de Tiaret.....	53
I. 3. La forêt : une barrière contre l’artificialisation des sols.....	56
II. Organisation précoloniale de l’espace urbain.....	57
II.1. La préhistoire de Tiaret, la naissance de « l’entité » urbaine.....	58
I.2. La fondation de la ville romaine "TINGARTIA" .....	58
II.3. L’époque arabo-musulmane, naissance graduelle de la ville Rustumide, Tahert.	62
III. Une urbanisation coloniale selon une structure urbaine orthogonale 1841 -1962.	64
III. 1. Urbanisation d’affirmation défensive : La reconstruction de la ville sur elle-même 1841-1870.....	65
III. 2.L’urbanisation hors remparts (1870-1943).....	67
III.2.1.L’ouverture de l’espace urbain à la faveur des axes routiers.....	68
III.2.2.Les équipements publics, éléments de structuration de la ville coloniale.....	70
III.2.4.L’espace public créateur d’ambiance urbaine.....	74
III.2.5. Peuplement et effets spatiaux de la ségrégation sociale, le développement des quartiers civils et indigènes.....	75
IV. L’extension spatiale de la ville 1943 – 1961 : juxtaposition de l’espace fermé à l’espace ouvert.....	77
IV.1. Vers une mosaïque de structure urbaine coloniale : une typologie d’habitat variée.....	81
IV.1.1.Type d’habitat collectif colonial.....	81
IV.1. 2.Type semi collectif colonial.....	84
IV. 1.3. Type individuel colonial .....	84
IV. 1.5.Type villa .....	86
Conclusion.....	87
CHAPITRE 3 : PRODUCTION DU BATI ET ORGANISATION URBAINE	89
POSTCOLONIALE.....	
Introduction .....	90
I. Un accroissement rapide de la population.....	90

I. 1. Une croissance démographique impulsée par des flux migratoires (1966-1977)..	91
I. 2. Une forte croissance démographique et des transformations socio-économiques pendant la période 1977/1987 .....	92
I. 3. Le maintien de la croissance démographique et la naissance de nouveaux centres de report d'urbanisation (1987- 1998) .....	93
I. 4. Un début de ralentissement démographique (1998-2008) .....	94
I.5. Une reprise de l'évolution démographique et spatiale importante (2008-2022)...	96
II. Une période de production de masse du bâti (1962 -1987).....	96
II. 2. L'urbanisme de vision fonctionnaliste, un nouveau paradigme de production de l'urbain.....	98
II. 3. L'habitat individuel, une production horizontale de l'urbain.....	103
II.4. Les zones industrielles, des lieux pourvoyeurs d'emplois .....	105
II.5. Une gamme d'équipements très diversifiée .....	109
II. 6. Une prolifération de l'habitat spontané, un signe de la pression sociale.....	112
III. La fonction résidentielle motrice du processus d'urbanisation (1987 – 2022).....	112
III. 1.L'évolution du parc logement 1987 – 2008 .....	113
III.2. Densification et développement vertical de la ville (2001-2021).....	114
III.3. Evolution de l'habitat individuel, étalement rapide de la ville.....	116
Conclusion .....	121
Conclusion de la première partie.....	123
<b>DEUXIEME PARTIE : IMPACT DES POLITIQUES URBAINES SUR LA STRUCTURATION ET LE FONCTIONNEMENT DE L'ESPACE URBAIN DE TIARET.....</b>	<b>125</b>
Introduction de la deuxième partie.....	126
<b>CHAPITRE 4 : JUXTAPOSITION DE STRUCTURES URBAINES PLANIFIEES ET NON PLANIFIEES DANS LA VILLE DE TIARET.....</b>	<b>127</b>
Introduction .....	128
Note méthodologique .....	129
1. La planification urbaine aux dimensions multiples.....	129
II. La planification urbaine coloniale en Algérie.....	130
III. La planification urbaine après l'indépendance.....	132

III. 1. La reconduction de la réglementation française en urbanisme (1962-1964).....	132
III. 2. La planification urbaine comme moyen de production et de gestion de l'urbain (1974-1986).....	133
III. 4. De nouvelles réglementations urbaines à l'ère du multipartisme (1989-2022)	135
IV. Évolution urbaine encadrée par les instruments d'urbanisme à Tiaret !.....	136
IV.1. Le PUD et son apport à l'aménagement de la ville.....	137
IV.1.1. L'urbanisme opérationnel, changement de paradigme dans la production de l'urbain .....	141
IV.1. 2. Le développement urbain au sud et à l'est de la ville, de l'animation de la rue au zoning .....	144
IV.2. Le PDAU, un nouvel instrument de planification urbaine ! .....	146
IV.3. Les révisions du PDAU, pour quels objectifs ?.....	151
IV.3. 1. Révision du PDAU en 2006 maintien de l'évolution tendancielle.....	152
IV.3.2. Révision du PDAU en 2017, vers plus d'étalement de la ville.....	156
V. Les plans d'occupation des sols aux logiques conceptuelles différentes.....	158
V.1. Une périphérie aménagée en petites polarités fonctionnelles contrastées.....	160
Le	
V. 2. Reconfiguration partielle de la périphérie hors cadre des POS.....	166
VI. Urbanisation rapide et segmentée peu encadrée par les instruments d'urbanisme	168
VII. Structure et extension urbaines imposées par le squelette du réseau routier national	170
Conclusion.....	170
<b>CHAPITRE 5 : LE RESEAU ROUTIER, UN FACTEUR DE STRUCTURATION SPATIALE ET FONCTIONNELLE DE LA VILLE DE TIARET.....</b>	<b>172</b>
Introduction .....	173
I. Tiaret, une ville carrefour.....	174
II. Evolution du réseau routier de la ville de Tiaret, prémices d'une ville carrefour .....	177
III. Hiérarchisation du réseau routier et organisation spatiale de la ville.....	178
III.1. Des carrefours de pénétration de la ville.....	182
III. 2. Organisation de la voirie urbaine : un plan semi-radioconcentrique.....	183
III. 3. Un paysage urbain marqué par le passage de la voie ferrée	
IV. Le réseau routier, un facteur d'implantation des activités tertiaires .....	186

IV. Le réseau routier, un facteur d'implantation des activités tertiaires.....	187
IV. 1. Facteurs d'implantation des activités tertiaires.....	190
V. Les axes routiers porteurs de spécialisation fonctionnelle .....	191
V. 1.La RN 90 un moteur d'installation des activités tertiaires et d'émergence d'une nouvelle centralité commerciale .....	192
V. 2.La RN 23 un axe majeur un générateur de centralité importante.....	194
V.3. La RN 14, une pénétrante ouest-est aux activités tertiaires diversifiées.....	196
V. 4. La RN 40A, une voie aux activités en développement .....	198
Conclusion.....	199
Conclusion de la deuxième partie.....	201
<b>PARTIE III: TRANSFORMATIONS FONCTIONNELLE D'UNE VILLE INTERMEDIAIRE ET EMERGENCE DES RUBANS COMMERCIAUX.....</b>	<b>203</b>
Introduction de la troisième partie .....	204
<b>CHAPITRE 6 : ORGANISATION FONCTIONNELLE DE LA VILLE.....</b>	<b>205</b>
Introduction .....	206
I. Configuration spatiale de l'espace urbain influencée par les fonctions tertiaires.....	207
I. 1. Évolution des activités économiques dans la ville de Tiaret.....	207
I. 2.Répartition spatiale hétérogène des activités tertiaires dans le tissu urbain.....	211
II. Les équipement structurants, des éléments d'organisation et de valorisation urbaine	213
III. Répartition spatiale des activités commerciales aux logiques différentes.....	219
III. 1.Le centre-ville, une centralité principale en difficulté.....	219
III. 2. Émergence des rubans commerciaux, une décentralisation diffuse ?.....	220
III.2.1. Genèse des rubans commerciaux.....	223
III. 2.2. Rayonnement plus affirmé des rubans commerciaux.....	226
III.2.3. Les rubans commerciaux concurrencent-ils le centre-la ville ?.....	228
Conclusion.....	229
<b>CHAPITRE 7 : TRANSPORT, MOBILITES DES PERSONNES ET PRATIQUES</b>	<b>231</b>

URBAINES.....	
Introduction .....	232
I. Transport interurbain en faveur de la ville de Tiaret.....	233
II. Transport urbain et fonctionnement de la ville.....	236
II.1. Transport urbain dominé par les opérateurs privés et en faveur du centre-ville.....	236
II.2. Infrastructures de transport.....	243
III. Déplacements dans la ville aux motivations diverses.....	244
III.1. Schéma de déplacement composite .....	244
III.2. Le centre-ville est soumis à concurrence fonctionnelle .....	248
III.3.Des déplacements inégalement répartis.....	251
IV. Pratiques urbaines conditionnées par la répartition des activités commerciales.....	253
Conclusion .....	255
Conclusion de la troisième partie.....	257
CONCLUSION GENERALE .....	258
BIBLIOGRAPHIE .....	262
Liste des sigles et abréviations.....	272
Liste des tableaux .....	273
Liste des figures .....	274
Annexe .....	275
Table des matières .....	279