

**La mobilité durable au cœur de l'attractivité des centres  
historiques. Cas de Tlemcen**  
**Sustainable mobility at heart of attractiveness of historical centers.**  
**Case of Tlemcen**

**NEGADI Mansour Ahmed <sup>1\*</sup>, MEBIROUK Hayet <sup>2</sup>**

<sup>1</sup> Université de Tlemcen, (Algérie), mansourahmed.negadi@univ-tlemcen.dz

<sup>2</sup> Université de Constantine3- Salah BOUBNIDER, (Algérie), mebirouk@hotmail.fr

**Date de soumission : 05/10/2021    Date d'acceptation : 11/06/2022    Date de publication : 31/12/2022**

**Résumé :**

Tlemcen dispose d'un centre historique classé secteur sauvegardé qui comprend un patrimoine historique inestimable. Néanmoins, il est confronté à des difficultés d'accessibilité, de déplacements et de stationnement, cela participe à la dégradation de son image, causant ainsi un manque d'attractivité. C'est dans le contexte d'une réflexion sur les déplacements et les modalités de leur gestion que s'inscrit notre contribution. En s'appuyant sur la manifestation « Tlemcen, capitale de la culture islamique 2011 », nous passerons en revue les actions entreprises pour encourager la mobilité durable et l'impact qu'elles ont eu sur les déplacements dans le centre historique. Enfin, nous proposerons des scénarios à travers une vision prospective, soutenues par des expériences menées dans d'autres villes.

**Mots clés :** centre historique, mobilité durable, attractivité territoriale, tourisme culturel.

**Abstract:**

Tlemcen has a historic center classified as a protected sector which includes an invaluable historical heritage. However, it is faced with accessibility, travel and parking issues, which contributes to the degradation of its image, thus causing a lack of attractiveness. It is in the context of a reflection on travel and the methods of its management that our contribution takes place. Building on the event "Tlemcen, Capital of Islamic Culture 2011", we will review the actions taken to encourage sustainable mobility and their impact on travel in the historic center. Finally, we will propose scenarios through a forward-looking vision, supported by experiences from other cities.

**Keywords:** historic center, sustainable mobility, territorial attractiveness, cultural tourism

**\*Auteur correspondant.**

## **1. Introduction**

Nous vivons aujourd'hui dans un monde d'échange et de communication, et ce à l'échelle planétaire, où le phénomène de mondialisation induit une croissance continue de la mobilité des biens et des personnes.

Les villes, concentrant la plupart des activités, biens, services et réseaux en leur sein, sont les moteurs de cette mondialisation. A ce titre, elles sont devenues les territoires les plus attractifs de notre époque, ce qui est confirmé par un exode rural toujours plus important.

L'attractivité est définie comme "la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur comme zone de localisation"<sup>1</sup>.

Ces acteurs sont définis suivant la nature de leur localisation. Elle peut être résidentielle, auquel cas ils habitent le territoire donné. Suivant la durée, on parle d'installation temporaire si elle est inférieure à un an (étudiants, touristes) ou d'installation durable si elle est supérieure à un an (ménages ayant élu domicile sur un territoire). La localisation peut aussi être temporaire, dans ce cas, les acteurs ne résident pas sur le territoire mais le fréquentent tout de même (travail, loisirs).

Un territoire sera d'autant plus attractif qu'il offre aux individus qui le fréquentent de bénéficier d'une meilleure capacité d'activité et d'avoir accès à plus de services. On parle de "capacité d'être" et de "capacité d'agir" (Facilité de déplacement, accès au travail et aux loisirs).

Cette dernière capacité d'agir est surtout conditionnée par la liberté de se déplacer d'un point à un autre du territoire, ce qui présuppose un système de transport performant. Ainsi, les transports en commun contribuent bien souvent fortement à l'image de marque d'une ville.

Une étude menée sur la ville de Lyon a montré que « 66% des jeunes diplômés et des jeunes cadres en France rêvent de s'installer à Lyon pour y vivre et travailler », essentiellement pour la qualité des transports de la ville. L'un des facteurs déterminant de l'attractivité d'un territoire semble être sa capacité à offrir une mobilité aux acteurs qui le fréquentent<sup>2</sup>.

Aussi, les territoires présentant un intérêt historique et donc touristique sont susceptibles de présenter une attractivité. Bien que cette attractivité touristique du

territoire soit en partie passive et latente, à travers l'éventail des potentialités architecturales, archéologiques, paysagères et culturelles contenues dans ce dernier, il demeure évident qu'elle doit être catalysée par des actions d'aménagement et de mise en valeur. Enfin, le concept de ville durable, de par la densité spatiale et la mixité sociale et fonctionnelle qu'il préconise serait susceptible de rendre les villes actuelles plus attractives. Ce modèle de ville se basant notamment sur l'hypothèse que des villes plus denses et plus fonctionnellement diversifiées réduiraient mécaniquement leurs besoins de déplacements et permettraient l'introduction de modes doux, à travers la réalisation d'une mobilité durable.

L'atteinte de celle-ci se fait notamment par l'ouverture aux modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et pourrait permettre ainsi d'arriver à des villes de meilleure qualité<sup>3</sup>.

Le concept de ville durable met aussi en jeu des espaces revendiquant une identité et une image propre, ce qui est particulièrement le cas dans les villes à caractère historique<sup>4</sup>. En cela, le centre historique de Tlemcen constitue un cas d'étude intéressant, à la fois pour les potentialités touristiques qu'il recèle et en tant que point de convergence des principales lignes de transports et routes de l'agglomération tlemcénienne.

Quel est l'état de fait en matière de mobilité durable pour le centre historique de Tlemcen ? Quel a été l'impact de l'évènement « Tlemcen, capitale de la culture islamique 2011 » ? Quelles sont les actions entreprises pour arriver à une mobilité plus durable dans le centre historique ? Ces questions seront développées tout au long de ce travail.

## **2. Méthode**

L'objectif de cette contribution est de proposer une évaluation de la mobilité dans le centre historique de Tlemcen, selon les critères de la mobilité durable.

Nous examinerons la question à travers différentes temporalités. Premièrement nous dresserons un état de fait de la situation actuelle, en nous basant sur des données recueillies sur le terrain que nous classerons suivant une

matrice SWOT puis nous examinerons ce qui a été fait lors de l'évènement « Tlemcen, capitale de la culture islamique 2011 » à travers un retour d'expérience.

Nous nous interrogerons ensuite sur la pertinence de ces actions et sur ce qui est projeté, à court et à long terme en matière de mobilité dans le centre historique, en faisant référence à l'étude du plan de circulation de Tlemcen. Enfin, à travers une vision prospective, soutenue d'exemples de centres historiques, nous proposerons des perspectives d'évolution de la mobilité dans le centre historique de Tlemcen. Ceci afin de déterminer dans quelle mesure la mobilité contribue à rendre le territoire attractif ou au contraire nuit à son image.

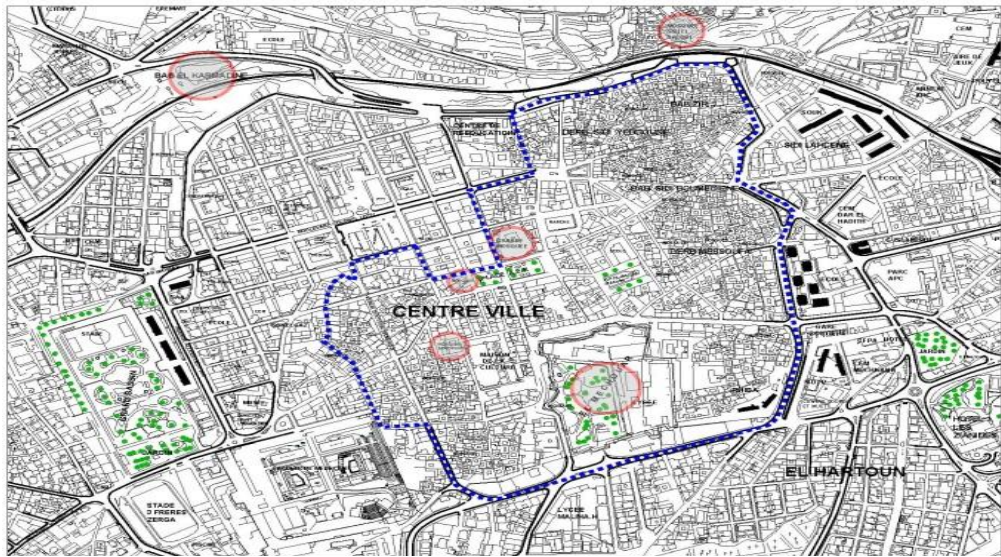
### **3. Etude de cas : Le centre historique de Tlemcen et l'évènement « Tlemcen, capitale de la culture islamique 2011 »**

#### **3.1 Présentation du territoire d'étude :**

Tlemcen est une ville du Nord-Ouest Algérien. L'agglomération s'étale sur quatre communes formant le groupement Tlemcen – Mansourah – Chetouane – Beni Mester, sur une superficie de 40,11 km<sup>2</sup>. L'agglomération compte 300 000 habitants<sup>5</sup>.

La ville de Tlemcen dispose d'un centre historique riche. Il a porté de nombreuses civilisations à travers les âges, parmi lesquelles on peut citer les almoravides, les almohades, les Zianides sous le règne desquels Tlemcen fut la capitale du Maghreb central, les ottomans ainsi qu'à partir de la moitié du XIXe siècle les français. La ville dispose de ce fait de plusieurs sites historiques, dont une bonne partie se concentre dans le centre historique.

Le centre historique bénéficie depuis 2009, par l'intermédiaire du décret exécutif n°09-403, du statut de secteur sauvegardé. D'une superficie de 51 hectares, il pourra à l'avenir être régi par un Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur des Secteurs Sauvegardés (P.P.S.M.V.S.S), instrument spécifique aux centres historiques dans la législation algérienne, se substituant au Plan d'Occupation des Sols (P.O.S) actuellement en vigueur. Pour ce travail, nous prendrons comme référence la délimitation du périmètre du secteur sauvegardé (Figure 1).



**Légende**



Monuments historiques



Délimitation du Secteur Sauvegardé

Figure 1 : Délimitation du secteur sauvegardé et principaux monuments du centre historique Source : Auteur

### 3.2 Le centre historique de Tlemcen : Etat de fait en matière de transport et de mobilité

Au long de cette partie, nous développerons un diagnostic du centre historique de Tlemcen. Pour ce faire, nous commencerons par faire un diagnostic de l'état de la mobilité puis nous nous appuierons sur la matrice SWOT (Figure 2), qui à travers l'analyse croisée des Potentialités, Opportunités, Forces et Faiblesses, nous donnera un aperçu de la situation en matière de transport et de mobilité dans le centre historique de Tlemcen. Les données à partir desquelles est élaboré ce diagnostic sont le résultat d'enquêtes sur terrain. (Figure 3)

- La desserte en transports publics :

Le centre historique de Tlemcen est desservi par l'immense majorité des lignes de bus.

- Des secteurs piétonisés :

Malgré les percements des routes à travers le tissu de la médina opérés par les français, certains secteurs du centre historique de Tlemcen sont demeurés fortement piétons.

- *La présence d'espaces publics :*

La concentration des monuments historiques sur un périmètre réduit, en plus de l'existence d'espaces publics de qualité (la place Emir Abdelkader, le Grand Bassin, le parc du Méchouar) font que le centre historique de Tlemcen a des potentialités la prédisposant favorablement à l'adoption d'une mobilité douce.

- *Le stationnement :*

Il est clair que le stationnement constitue un facteur d'attractivité indéniable d'un espace urbain. D'ailleurs, nombreuses sont les municipalités à vanter le nombre de places disponibles à l'entrée de leur centre-ville<sup>6</sup>. En plus d'une carence claire en places de stationnement, aucune mesure n'est prise pour organiser le stationnement en centre-ville de Tlemcen.

- *Les conditions de circulation dans le centre :*

Dans la plupart des centres historiques dans le monde, un schéma de la circulation spécifique est mis en place. Malgré un réseau routier datant de l'époque coloniale encore en bon état et plusieurs études effectuées sur le centre-ville de Tlemcen, aucune mesure de gestion de la circulation n'est encore en vigueur.

- *La mobilité douce :*

Le centre historique de Tlemcen, bien qu'ayant des prédispositions à la mobilité douce, reste assez peu pourvu en mode de déplacement doux. Il n'existe pas de circuits piétons prédéfinis, pas de pistes cyclables et aucun aménagement pour les personnes à mobilité réduite.

- *La conscience du patrimoine en Algérie :*

Ces dernières années, la ville de Tlemcen a bénéficié d'un réel regain d'intérêt pour son patrimoine. Comme en témoignent le statut de son centre historique érigé en Secteur Sauvegardé en 2009, ou encore l'accueil de l'événement « Tlemcen, Capitale de la Culture Islamique en 2011.

- *La projection de nouvelles infrastructures :*

L'agglomération de Tlemcen a été l'objet d'études de projets d'infrastructures.



Figure 2 : Synthèse du diagnostic de l'état à partir de la matrice SWOT  
Source : Auteur

L'une d'elle porte notamment sur la projection d'un réseau de tramway, dont le tracé a été validé en 2014. Il existe aussi d'autres projets de construction de voies nouvelles pour accompagner le réseau déjà existant et d'aménagements d'intersections.

**La configuration du site :**

Le centre historique de Tlemcen est ponctué de discontinuités et de ruptures. A une échelle plus large, le relief est très accidenté à l'Est et au Nord, ce qui focalise tous les accès du centre-ville sur le côté Sud et sur le côté Ouest.

**Le système de mobilité à l'échelle de l'agglomération :**

L'agglomération de Tlemcen, dans sa configuration morphologique et sa forme urbaine étalée encourage le recours aux véhicules particuliers<sup>7</sup>. De plus, les modes alternatifs à la voiture individuelle restent très limités, ce qui oblige la plupart des citoyens à utiliser ce seul moyen de transports. En effet, les lignes de transport en commun restent plus lentes et moins attractives que la voiture individuelle, surtout pour les habitants de la périphérie.

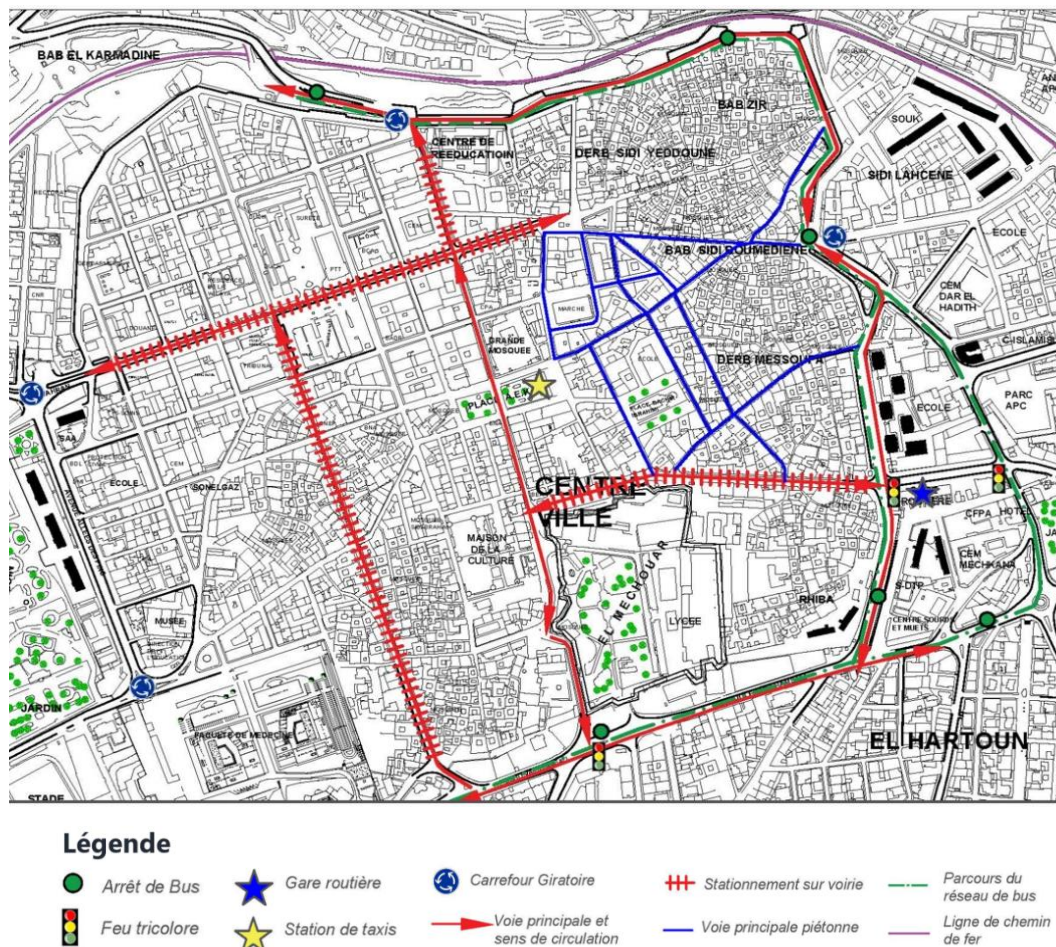


Figure 3 : Synthèse du diagnostic de l'état à partir de la matrice SWOT  
Source : Auteur

### 3.3 L'évènement « Tlemcen, Capitale de la culture islamique 2011 », quel état de fait ?

En 2011, l'UNESCO désigne Tlemcen comme étant la capitale de la culture islamique. Cet évènement a constitué une réelle opportunité pour la remise en valeur du patrimoine de la ville et une occasion de redorer son blason<sup>8</sup>. C'est pourquoi il est intéressant de s'interroger sur ce qui a été fait au cours de ce dernier en particulier en ce qui concerne la mobilité dans le centre historique. Kherbouche note une connaissance bien meilleure sur le patrimoine auprès de la population, surtout chez les 7 à 17 ans, chez qui le taux de connaissance sur le patrimoine est de 52% plus élevé après l'évènement<sup>9</sup>.

- *La projection de parcours touristiques :*

Des cheminements piétons bien aménagés peuvent grandement contribuer à encourager la mobilité douce, tout en garantissant une attractivité pour les touristes. Plusieurs circuits touristiques ont été proposés par l'OGECB (Office de Gestion et d'Exploitation des Biens Culturels), dans le cadre de l'événement. Ces derniers parcourent le centre historique et passent par la plupart des sites et monuments historiques (Figure 4).

- *Le téléphérique :*

Tlemcen dispose d'une ligne de téléphérique, active depuis 2009 et qui relie le centre-ville avec le plateau Lalla Setti (l'arrêt le plus proche se trouve au Grand Bassin, un espace vert à cinq minutes de marche du centre historique). Même si ce projet n'entre pas dans le cadre de l'événement « Tlemcen, Capitale de la Culture Islamique » nous considérons qu'il a contribué au succès de ce dernier. En effet, dans le cadre de l'événement, de nombreuses infrastructures ont été projetées à Lalla Setti, par exemple la construction de l'hôtel 5 étoiles Renaissance et d'un parc d'attractions. Le téléphérique a ainsi grandement contribué au bon déroulement des activités à Lalla Setti en y facilitant l'accès.

## **4. Retour d'expérience et projections futures**

### **4.1 Retour sur l'événement, un bilan mitigé en matière de mobilité**

L'événement « Tlemcen, capitale de la culture islamique 2011 » aura incontestablement permis d'améliorer grandement son image, à la fois auprès de ses habitants et des touristes. Son patrimoine est désormais bien plus connu de la population, surtout des franges les plus jeunes<sup>10</sup> (Figure 4).

Concernant la mobilité, les deux grandes actions majeures entreprises ont été la construction du téléphérique et la projection de parcours touristiques.

Le téléphérique a apporté un réel atout à la ville en désenclavant un secteur jusque-là isolé et en offrant un moyen de transport économique, rapide et non polluant. De plus, la proximité du téléphérique avec le centre historique constitue un atout majeur pour l'attractivité de ce dernier, permettant d'accéder au plateau

Lalla Setti en dix minutes, participe à confirmer le rôle de centralité de cet espace. Les parcours touristiques proposés par l'OGECB en 2011 n'ont en revanche pas été maintenus après l'événement, malgré l'importance de cette mesure pour encourager la mobilité douce.

L'événement aura tout de même eu des retombées positives, en le fait qu'il aura attiré l'attention des investisseurs. Ainsi, en 2017, à l'initiative d'un investisseur privé et habitant de la ville de Tlemcen, des bus touristiques ont été mis en place, assurant deux circuits différents (l'un en direction de Mansourah et l'autre des cascades d'El Ourit). Partant de la place Emir Abdelkader en plein centre historique, ce réseau de bus touristique vient appuyer l'attractivité touristique du centre historique de Tlemcen.



### Légende



Parcours principal



Parcours secondaire

Fig. 4 : Parcours touristiques projetés pendant l'événement  
Source : Kherbouche (2019)

## **4.2 La mobilité à Tlemcen : Projets en cours et projections à long terme**

L'agglomération de Tlemcen est actuellement l'objet de plusieurs études sur la mobilité et les déplacements. Le plan de circulation du Grand Tlemcen, dont l'étude a été menée par le BETUR (une filiale de l'entreprise du métro d'Alger), a été approuvé. Il propose une série de mesures ayant pour objectif une organisation fonctionnelle de la ville et une amélioration de son attractivité.

Concernant le centre historique, des projets sont en cours de réalisation (un franchissement projeté entre le boulevard Kazi Aouel au Nord et le quartier de Sidi-Said en contrebas) ou sont déjà réalisés (Voie de contournement de la faculté de Médecine à partir du boulevard Hamsali Sayah au Sud). D'autre part, un plan d'action spécial est prévu pour la zone de l'hyper-centre, qui correspond en grande partie à la délimitation du centre historique.

Ce sont essentiellement des mesures relatives au stationnement et à la circulation qui sont projetées. On cite à ce titre la mise en place d'un sens unique de la circulation, totalement dégagé de stationnement sur chaussée, une refonte du fonctionnement des intersections en équipant en feux tricolores ces dernières, ou encore l'instauration d'une zone entièrement piétonne (Figure 5)

Une zone 30 est aussi proposée conjointement à l'organisation de la circulation. En outre, l'étude révèle les carences en stationnement et le besoin impératif de trouver des emplacements pour des parcs relais à l'entrée de l'hypercentre, mais sans donner de propositions concrètes.

La mise en place d'une tarification payante pour le stationnement est préconisée pour une zone qui reste à définir plus précisément<sup>11</sup>.

Les mesures citées précédemment ne concernent en majorité que la circulation automobile et le stationnement. Bien qu'une zone piétonne (déjà amplement piétonne actuellement) soit prévue dans l'étude, cela reste insuffisant pour encourager la mobilité douce dans le centre historique.

De plus, on ne retrouve pas de mesures portant sur le réseau d'autobus. Il nous apparaît important d'entamer une réflexion sur ce dernier, car il constitue actuellement la seule alternative à la voiture particulière. C'est pourquoi le rendre plus attractif contribuerait à un report modal sur ce dernier, diminuant de ce fait

l'utilisation de la voiture particulière et par conséquent la pression au niveau du centre.

Cependant, il est à souligner que le plan de circulation, dans ses dispositions réglementaires, est élaboré « en vue de maîtriser la croissance du trafic automobile et d'atténuer ses effets négatifs »<sup>12</sup>, il est donc par nature axé sur l'infrastructure routière et la voiture particulière. Par ailleurs, l'organisation des transports en commun est prévue par la loi 01-13, dans le cadre d'un plan de transport, notamment à l'échelle urbaine, qui doit « constituer un instrument de développement du transport terrestre à moyen et long terme ». L'étude de plan de transport a été effectuée en 2010 et prévoyait une refonte du système de transports en commun et la mise en place d'un tramway passant par le centre historique dès 2020, cependant, il n'a été que très peu suivi.

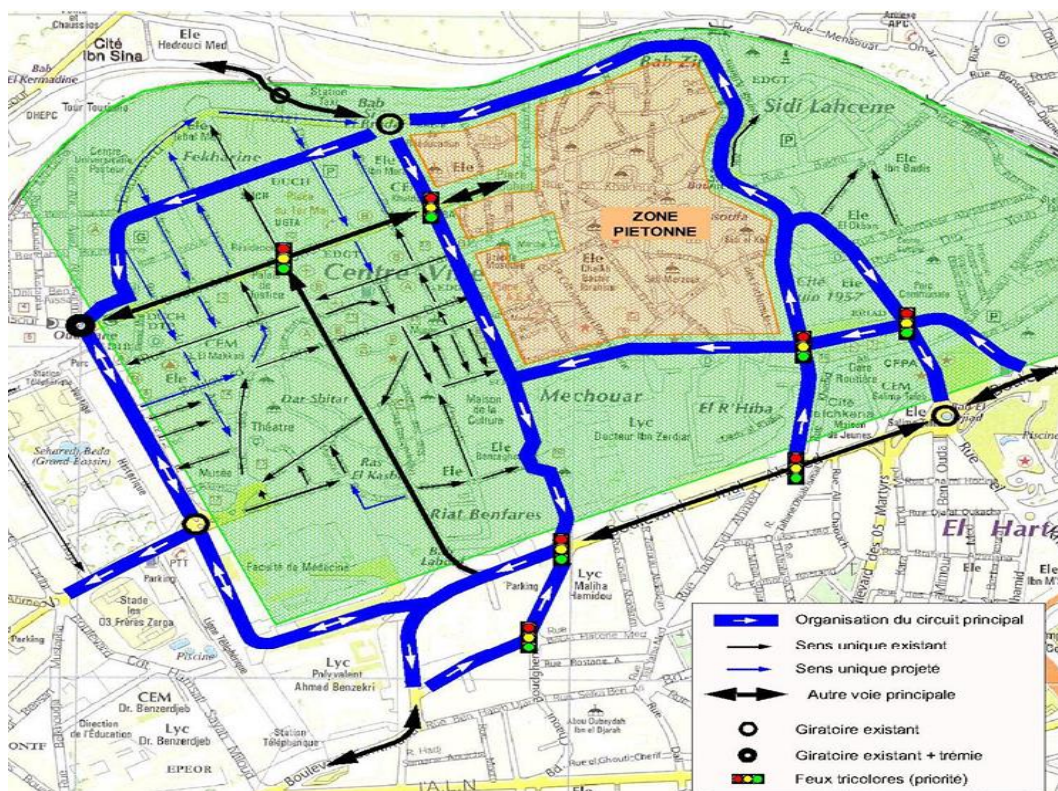


Figure 5 : La réorganisation de la circulation dans le centre-ville de Tlemcen  
Source : Plan de circulation du Grand Tlemcen

## **5. Scénarios et mesures envisageables : Vision prospective de l'évolution de la mobilité dans le centre historique de Tlemcen**

Dans cette partie, nous nous attacherons à donner des propositions d'évolution de la mobilité dans le centre historique de Tlemcen, en nous basant sur le diagnostic effectué en première partie et en tenant compte des mesures déjà en cours à plus ou moins long terme. Nous nous appuierons aussi sur des exemples de centre historiques qui ont subi des plans d'action ayant porté sur les déplacements et la mobilité.

### **5.1 Exemple de Bordeaux :**



Figure 6 : Le tramway de Bordeaux, l'un des seuls au monde à être alimenté par le sol

La ville de Bordeaux est deux fois millénaire et dispose d'un patrimoine historique riche. Le centre historique s'étend sur une superficie de 203 Ha dont 147 Ha sont couverts par un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (homologue au PPSMVSS<sup>13</sup> Algérien). Lancé en 2002 par la mairie de Bordeaux, le plan d'action avait pour objectif une revitalisation du centre historique pour le rendre « actif, convivial et habité ». Bien qu'il ait touché de nombreux aspects, notamment des dimensions sociales, économiques, environnementales, architecturales et urbanistiques, (Tableau 1), nous reportons ici uniquement les aspects relatifs à la mobilité au sein du centre historique.

| Domaines      | Actions                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| déplacement   | <ul style="list-style-type: none"> <li>-La réorganisation des déplacements dans le centre historique et la réalisation d'un tramway.</li> <li>-La rénovation des voies de desserte ; rue Beaubadat, Saint-James et Serpolet.</li> <li>-L'aménagement d'un parcours inter-quartiers pour cyclistes, piétons et personnes handicapés.</li> <li>-Etendre la zone à contrôle d'accès : secteur Saint-Pierre, secteur Victor Hugo/ Victoire, secteur Saint-Catherine/Saint-Eloi et place du Palais.</li> <li>-Elaboration d'un plan cyclable qui se poursuit avec des contre-sens cyclables et des itinéraires malins ainsi que la réalisation d'une navette électrique.</li> <li>-Le développement des couloirs de bus que les cyclistes peuvent emprunter.</li> </ul> |
| stationnement | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ajouter 330 places de stationnement supplémentaires avec la création de grands parkings souterrains et le soutien du stationnement résidentiel sans oublier les places pour handicapés.</li> <li>-Elaboration des garages à vélos, une maison du vélo et le prêt de 3300 vélos pour les Bordelais.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

Tableau 1 : Les actions sur le déplacement et le stationnement dans le cadre du plan d'action de 2002 à Bordeaux

Source : (Hamma, 2011)

## 5.2 Exemple de Fès :



Figure 7 : Bab Boujloud, entrée de la médina de Fès.

La médina de Fès, classée au patrimoine mondial de l'Unesco, s'étale sur une superficie de 250 Ha. Elle présente 747 monuments historiques et 9000 maisons anciennes. Le plan s'étale de 1993 à 2003 et comprend plusieurs dimensions, notamment une réhabilitation globale du bâti et des mesures permettant un développement économique et social de la médina<sup>14</sup> (Tableau 2). Cet exemple est particulièrement intéressant car il nous permet d'étudier un cas similaire à la ville de Tlemcen. Tout comme dans le premier exemple, nous nous attacherons à relater les aspects relatifs à la mobilité. Beaucoup de nouvelles voies de desserte

ont été projetées et les voies existantes ont été réhabilitées ou élargies. Les accès à la médina ont été réaménagés et des parkings ont été implantés à proximité. Pour le transport de marchandises et le ramassage des ordures, des véhicules spécialement adaptés aux ruelles étroites ont été mis en place, en plus de l'utilisation d'ânes. En outre, un réseau d'urgence, d'un linéaire de 14 km, accessible aux ambulances et aux véhicules de la protection civile a été mis en place<sup>15</sup>

| Domaines                     | Actions                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Accessibilité et déplacement | <ul style="list-style-type: none"><li>-Aménagement des accès de l'antenne Ain Azliten (plus un parking de 120 places) et l'antenne d'Oued Zerhoun.</li><li>-La réorganisation des transports et de la circulation routière, réhabilitation des réseaux viaires, élargissement des voies et le désenclavement de la médina.</li><li>-Création d'une voie qui relie Batha et Bab Jdid afin d'améliorer la desserte des quartiers Layoun et Kahanine</li><li>-Création d'une voie qui relie le Nord au sud avec une ligne de transport public en améliorant la desserte des quartiers de Boutaa, Boujida, Fakharine et en facilitant les échanges entre la médina et les quartiers limitrophes de Jnanets.</li></ul> |

Tableau 2 : Les actions sur le déplacement dans le cadre du plan d'action de 1997 à Fès  
Source : (Hamma, 2011)

### **5.3 Vision prospective sur l'évolution de la mobilité dans le centre historique de Tlemcen**

A partir des exemples développés précédemment, ressort avant tout la spécificité des centres historiques en matière d'accessibilité et de mobilité. Cette spécificité semble bien avoir été saisie dans le cas Tlemcenien, car le plan de circulation définit un scénario spécifique pour la zone de l'hyper-centre.

Nous remarquons des problématiques relatives à la mobilité assez similaires dans les centres historiques. A commencer par celui du stationnement. Malgré une prise de conscience de la carence en stationnement dans et surtout à l'entrée du centre-ville à Tlemcen, il n'existe pas de propositions concrètes. Le manque de terrains en est la principale cause. Pour remédier à cela, il faudrait peut-être s'orienter sur des friches urbaines laissées à l'abandon à proximité du centre-ville. Cela doit s'accompagner d'une taxation du stationnement dans les places disponibles au sein du centre pour éviter les stationnements longs et favoriser la rotation.

Par ailleurs, l'analyse des exemples fait ressortir une volonté d'encourager les modes alternatifs à la voiture individuelle, reconnue comme non durable, qu'ils soient motorisés (Bus, Tramway) ou doux (Vélo, Marche).

Dans le cas de Tlemcen, il est important de reconnaître qu'il est essentiel d'agir d'abord sur la circulation, d'où le poids accordé à la réorganisation du réseau routier et aux mesures sur la circulation. Bien que la possibilité d'un réseau de tramway passant par le centre ait été étudiée ainsi que la mise en place d'une zone entièrement piétonne, ces mesures restent respectivement incertaines et insuffisantes pour offrir une réelle alternative à la voiture et semblent ne pas s'inscrire dans une stratégie cohérente et globale allant vers une mobilité durable dans le centre historique.

Des mesures comme la projection de parcours touristiques balisés physiquement, une signalisation piétonne et un aménagement adéquat des trottoirs favoriseraient la mobilité douce, d'autant plus qu'une bonne partie est déjà actuellement piétonne et que la morphologie de la médina encourage naturellement la marche à pied. Enfin, une mise à niveau de l'infrastructure viaire est constatée pour la rendre accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le centre historique de Tlemcen est malheureusement en reste sur cet aspect, ou tout reste encore à faire. Une refonte des cheminements piéton, un rééquipement des trottoirs, places publiques, franchissements de voies sont parmi les mesures à prévoir.

## **6. Conclusion**

A travers ce travail, nous avons proposé une évaluation de la mobilité durable dans le centre historique de Tlemcen, notamment à travers une analyse SWOT et un retour d'expérience sur l'événement « Tlemcen, capitale de la culture islamique 2011 ». Ainsi, le centre historique de Tlemcen présente des potentialités pour une mobilité plus durable, nous citons à cet effet la présence d'une ligne de téléphérique, une morphologie avantageuse et une desserte en transport en commun déjà correcte.

Cependant, l'anarchie de la circulation et du stationnement ainsi que l'absence d'une réelle stratégie proposant une série de mesures cohérentes encourageant les modes de déplacement doux nous mènent à penser que la mobilité durable n'est pas encore atteinte. Ensuite, après lecture des projets de

planification de la mobilité, nous avons relaté les projections futures en matière de mobilité.

Après quoi, à travers une analyse comparative et prospective, nous proposons quelques possibilités d'évolution de la mobilité vers plus de durabilité, notamment la projection de parkings à l'entrée et la réactivation du projet de tramway.

Malgré l'incertitude entourant le projet, la perspective d'ouverture du réseau de tramway passant par le centre historique permettrait un réel saut qualitatif dans le transport tlemcenien et irait dans le sens d'une mobilité durable. Enfin, l'un des enjeux majeurs entourant l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité est celui du tourisme et de l'attractivité du centre historique. Car non seulement, une bonne accessibilité du centre historique améliore le fonctionnement interne de la ville, car c'est aussi souvent l'un des lieux les plus actifs, mais est aussi indispensable à la mise en valeur de ce dernier, participant de ce fait à lui conférer une attractivité territoriale.

## **7. Références bibliographiques**

<sup>1</sup> Poirot, Jacques., & Gérardin, Hubert. (2010). L'attractivité des territoires : Un concept multidimensionnel. *Mondes en développement*, n° 149(1), 27-41.

<sup>2</sup> Vodoz, L., Pfister, B., & Jemelin, C. (2004). *Les territoires de la mobilité : L'aire du temps*. PPUR presses polytechniques.

<sup>3</sup> Banister, David. (2008), the sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

<sup>4</sup> Poirot, Jacques., & Gérardin, Hubert. (2010). L'attractivité des territoires : Un concept multidimensionnel. *Mondes en développement*, n° 149(1), 27-41. pp 33-37

<sup>5</sup> Plan Directeur et d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération de Tlemcen.

<sup>6</sup> Macario, M. (2012). *L'aménagement des centres-villes : La mobilité, vecteur et acteur de la centralité urbaine* [Thesis, Aix-Marseille].

<sup>7</sup> Fekih, Kamila. (2015). *Ville et Transport Comment la mobilité a généré les dynamiques urbaines Cas de la ville de Tlemcen* [Mémoire Magister]. Université de Tlemcen.

<sup>8</sup> Kdroussi, Wafaa., & Mebirouk, Hayet. (2018). Return of experience on Tlemcen 2011 Event city, for a PDCA process. 2(2).

<sup>9</sup> Kherbouche, Soumia. (2019). Promouvoir l'image d'une ville historique pour une mise en tourisme culturel durable -Cas de la ville de Tlemcen- [Thesis]. <http://dspace.univ-tlemcen.dz/handle/112/14232>

<sup>10</sup> Ibid

<sup>11</sup> Plan de circulation du Grand Tlemcen, BETUR

<sup>12</sup> Loi n° 01-14 du 19/08/2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la sécurité routière, Article 13.

<sup>13</sup> Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur des Secteurs Sauvegardés, introduit par la loi 98-04 relative à la protection du patrimoine culturel.

<sup>14</sup> Hamma, Walid. (2011). Intervention sur le patrimoine urbain ; acteurs et outils Le cas de la ville historique de Tlemcen [Thesis]. <http://dspace.univ-tlemcen.dz/handle/112/10733>

<sup>15</sup> Simon, Charles., & Serrhini, Fouad. (2012). Accessibilité et réaménagement dans la médina. CODATU.