

**République Algérienne Démocratique et Populaire**  
**Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique**



# **UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEM**

**FACULTÉ DE TECHNOLOGIE**

**DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE**

**MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE**

**OPTION : Urbanisme et environnement.**

**Thématique : Entrée de ville.**

**Le boulevard Héritier, vecteur principal de la  
requalification de l'entrée Sud-Ouest de la ville  
de Sidi Bel Abbès.**

Soutenu publiquement, le 13 septembre 2017 devant le jury composé de :

<b>Président :</b>	Mr. TOURKI.H	MA(A)	UABT Tlemcen
<b>Examinatrice :</b>	Mme.BENYAGOUB.B	MA(A)	UABT Tlemcen
<b>Examinatrice:</b>	Mme BRIKSI.S	MA(A)	UABT Tlemcen
<b>Encadreur :</b>	Mme. MEIBEROUK.H	MC(A)	UABT Tlemcen
<b>Encadreur:</b>	Mr. HADJILA.H	ARCHI	UABT Tlemcen

**Présenté par : MEDJDOUB Mouna**

Matricule : 15-184-T-12

**KHOUANI Wassila**

Matricule : 15-196-T-12

Année académique : 2016-2017.

# Remerciements

On tient à remercier vivement Allah le tout puissant et miséricordieux pour la volonté et la patience qu'il nous a donné durant cette période et toute notre vie.

Nos remerciements les plus sincères :

A nos encadreurs : « Mme. MEBIROUK Hayet » et « Mr. HADJILA Houcine » pour leur suivi, leur encouragement, leurs soutiens, et leurs conseils et leurs attention auront été d'une aide précieuse dans l'élaboration de ce travail de recherche. Veuillez trouver ici le témoignage de notre respect le plus profond.

Nous voudrions également remercier et exprimer et exprimer notre profond respect à tous les membres du jury, qui ont bien voulu nous faire l'honneur d'assister à notre soutenance afin de juré la qualité de ce travail et de formuler leurs remarques constructives.

Et à tout qui nous ont aidées, assisté de près ou de loin à l'élaboration de ce travail, notamment à « Mr.SAYEH » le directeur de la direction de l'urbanisme et à tout l'équipe de la DUC de Sidi Bel Abess.

Finalement, nos remerciements s'adressent à « Mr.DAHMANI Amin » d'avoir bien voulu répandre à nos questions avec beaucoup d'intérêt et d'avoir su nous transmettre divers réflexions pertinentes et instructives.

*Mme. MEDJDOUB Mouna, Mme. KHOUANI Wassila*

## Dédicaces

Nous dédions ce modeste travail à nos chers parents en premier lieu pour leurs soutient et leurs sacrifices, leurs privation pour nous aider à avancer dans la vie

Nous espérons qu'un jour, nous pourrons leurs rendre un peu de ce qu'ils ont fait pour nous, que dieu leur prête bonheur et longue vie.

A nous chères sœurs frères pour leur aide, leur patience, et leurs écoutes.

A toutes nos famille MEDJDOUB, DJEDED, KHOUANI, et BENLEDGHEME.

À nos très chères amis et collègues.

Enfin nous dédions ce travail à nos Maris qui nous ont été toujours présent pour nous et qui nous aidons beaucoup à préparer ce modeste mémoire.

**Mme. MEDJDOUB Mouna, Mme. KHOUANI Wassila**

## Résumé :

Penser sur les entrées de villes, c'est réfléchir sur l'image de la ville et sur les complémentarités et les solidarités entre ses différentes fonctions et ses différents quartiers, sur les interactions entre la ville centre et la périphérie. Ces derniers constituent désormais un nouvel enjeu du renouvellement urbain.

Notre projet de requalification boulevard urbain consiste à faire de l'entrée Ouest de la ville de Sidi Bel Abbès une entité spatiale, structurée, hiérarchisée et cohérente pour concilier le confort de vie et le respect de l'environnement. Elle suppose des actions qui privilégient plutôt la maîtrise urbaine, la bonne gestion de la ville et une meilleure gouvernance. Elle implique la résolution de problématiques endogènes (amélioration du cadre de vie, satisfaction des besoins, renforcement des moyens de création d'emploi, animation culturelle, réhabilitation des repères identitaires d'entrée).

**Mots clés :** La ville de Sidi Bel Abbès – entrée de ville – requalification urbaine –boulevard.

## ملخص:

التفكير في مداخل المدن يعني انعكاس صورة المدينة وعلى أوجه التكامل والتضامن بين وظائفها المختلفة وأحيائها المختلفة، على التفاعلات بين مركز المدينة والمحيط. وهذه الأخيرة تشكل الآن تحدياً جديداً للتجديد الحضري. مشروعنا لإعادة تأهيل شارع حضري يتكون من جعل المدخل الغربي لمدينة سيدي بلعباس كيان مكاني، منظم، الهرمي ومتسق للتوفيق بين الراحة من الحياة واحترام البيئة. ويفترض مسبقاً اتخاذ إجراءات لصالح السيطرة الحضرية بدلاً من ذلك، والإدارة الجيدة للمدينة، وتحسين الإدارة. وهو ينطوي على حل المشاكل الداخلية (تحسين البيئة المعيشية، ورضا الاحتياجات، وتعزيز وسائل خلق فرص العمل، والرسوم المتحركة الثقافية، وإعادة تأهيل معرفات الهوية).

**الكلمات المفتاحية:** مدينة سيدي بلعباس، مدخل المدينة، إعادة تأهيل، شارع حضري. .

## Sommaire

Remerciement .....	2
Dédicace .....	3
Résumé .....	4
ملخص .....	4
Sommaire.....	5
Tables des illustrations .....	9
INTRODUCTION GENERALE .....	13
Introduction .....	14
Problématique.....	15
Hypothèse .....	16
Objectifs.....	16
Méthodologie.....	17
Structure du mémoire .....	18
CHAPITRE I : APPROCHE THEORIQUE (THEORIE ET CONCEPTS) .....	19
Introduction .....	20
1.1 Entrée de ville.....	20
1.1.1 Définition.....	20
1.1.2 Evolution historique .....	22
1.1.3 Typologie des entrées de ville .....	23
1.1.4 Les limites des entrées de ville .....	24
1.1.5 Critères principales .....	24
1.1.6 La politique des entrées de ville .....	25
1.1.7 Quelques définitions annexes .....	30
– La périurbanisation .....	30
– Urbain .....	30
– La périphérie.....	30
– Le centre-ville.....	30
– Le centre-périphérie.....	30
– Le boulevard urbain.....	31
1. Définition.....	31
2. Composantes d'un boulevard urbain .....	31
3. Elément contribuant à la qualité paysagère d'un boulevard urbain.....	32
– La requalification urbain .....	33
1.2 les interventions urbaine quant peut les trouver dans une requalification urbaine .....	33
a. renouvellement urbain.....	33
b. la restructuration urbain.....	34
c. la rénovation urbain.....	34
d. l'aménagement urbain .....	34

e. réaménagement urbain .....	34
f. la reconstruction urbain.....	35
g. la réhabilitation urbain.....	35
Conclusion.....	35
CHAPITRE II : APPROCHE ANALYTIQUE (ANALYSE DES EXPERIENCES.....	36
Introduction .....	37
2.1 Exemple 01 : projet urbain entrée de ville Pulversheim.....	37
2.2 Exemple 02 : l'aménagement urbain d'entrée de ville : Boulevard Pie-IX (Montréal-Nord.....	41
2.3 Exemple 03 : réaménagement du boulevard René-Lévesque à Québec.....	46
Conclusion.....	49
CHAPITRE III : ETUDE ET ANALYSE URBAIN.....	50
Introduction .....	51
Méthode d'analyse : diagnostic territorial partagé .....	51
3.1 Pourquoi la ville de SIDI BEL ABBES.....	52
3.2 Analyse urbaine de la ville de SIDI BEL ABBES .....	52
3.2.1 Situation et présentation .....	52
3.2.2 Organisation administrative.....	53
3.2.3 Accessibilité et infrastructure de liaison de la wilaya .....	53
3.2.4 Le groupement de SIDI BEL ABBES.....	54
3.3 Analyse urbaine de la commune de SIDI BEL ABBES.....	56
3.3.1 Dimension environnementale et paysage urbain .....	56
3.3.2 Dimension historique.....	60
3.3.3 Dimension typo-morphologique.....	63
3.3.4 Dimension socio-économique .....	70
3.3.5 Synthèse SWOT .....	73
4. analyse de la périphérie de la ville de SIDI BEL ABBES.....	74
4.1 Délimitation de la périphérie de la commune de SIDI BEL ABBES.....	75
a. la périphérie Nord.....	76
b. la périphérie Est.....	77
c. la périphérie Sud.....	78
d. la périphérie Ouest.....	79
5. Situation des entrées de ville par rapport aux secteurs périphériques .....	80

5.1 Présentation des quatre entrées.....	81
5.2 Classification des entrées de ville.....	82
6. analyse urbain de secteur Sud-Ouest de la ville de SIDI BEL ABBES (quartier de Sakia El Hamra.....	83
6.1 Présentation et délimitation .....	83
6.2 Dimension environnementale .....	84
6.3 Dimension historique.....	87
6.4 Dimension typo- morphologique.....	91
6.5 Dimension architecturale.....	100
6.6 Dimension socio-économique .....	101
6.7 Analyse paysagère .....	102
6.8 Tramway de sidi bel abbes .....	105
Conclusion SWOT.....	107
7. enquête par questionnaire .....	108
7.1 Les méthodes d'enquête .....	108
a. Les outils d'enquête.....	108
b. Les étapes .....	109
c. L'intérêt d'une enquête par questionnaire .....	110
d. Objectif de l'enquête .....	111
e. Confection de questionnaire .....	114
f. Résultat d'enquête .....	114
7.2 Entretiens de recherche.....	119
a. Objectif de l'entretien.....	119
b. Statue de l'entretien.....	119
c. Catégorisation des l'entretiens .....	120
d. Les différents types d'entretien .....	120
e. Questions pour les acteurs publics .....	120
7.3 synthèse du diagnostic territorial partagé (confrontation .....	122
Conclusion.....	125
CHAPITRE VI : INTERVENTION URBAINE.....	126
Introduction .....	127
8. Enjeux d'intervention .....	127
8.1 Enjeux économique et social .....	127
8.2 Enjeux de mobilité urbaine.....	128
8.3 Enjeux urbain.....	128

9. scénarios d'intervention.....	129
Introduction .....	129
9.1 Scénario 01 : amélioration de la qualité de vie du quartier .....	129
9.2 Scénario 02 : vers une entrée attractive .....	130
9.3 Délimitation du périmètre d'étude.....	132
10. plan de composition urbain.....	133
11. schémas de principe.....	134
12. qualité architectural et urbain (façades).....	135
Conclusion générale .....	136
13. la partie technique et l'aménagement urbain .....	137
13.1 Revêtement du sol .....	137
13.2 Equipements de loisirs.....	139
13.3 Mobilier urbain .....	142
a. pour quoi aménager le mobilier urbain.....	142
b. classification selon la fonction principale .....	143
c. les aménagements de sécurisation des circulations piétonnes.....	146
d. mobilité urbain et transport doux.....	148
e. la végétation.....	151
Bibliographie .....	153

# Table des illustrations

## – Figures :

Figure 1. maison en bande

Figure 2. jardin de la maison de petite collectif

Figure 3.les quatres station de SRB

Figure 4. composition de boulevard

Figure 5. Vue de boulevard

Figure 6. Boulevard René Lévesque.

Figure 7. Le parc linéaire.

Figure 8. Coupe sur le boulevard.

Figure 9. Le chemin piéton.

Figure 10. Oued Mekerra.

Figure 11. Chemin de fer.

Figure 12. Les nuisances sonores.

Figure 13. L'impact de l'industrie sur l'environnement.

Figure 14. Voies et réseaux divers.

Figure 15. Les espaces verts

Figure 16. Le marabout de SBA.

Figure 17. Plan initial de la ville de SBA.

Figure 18. Plan de la ville.

Figure 19. Évolution de la population de la Wilaya entre 1977 et 2011.

Figure 20. La répartition de la population par commune.

Figure 21. La répartition de la population par zone

Figure 22 les ressources humaines.

Figure 23. La répartition de la population par secteur d'activité économique.

Figure 24. Répartition de la superficie agricole utile.

Figure 25. Les cinq branches d'industrie.

Figure 26. Coupe A-A et B-B

Figure 27. Géologie de SBA

Figure 28. Le vent

Figure 29. La pluviométrie

Figure 30. Le CHU

Figure 31. La gare routière

Figure 32. Le centre des impôts

Figure 33. La gendarmerie.

Figure 34. La poste.

Figure 3. Répartition de la population par tranche d'âge

Figure 36. Séquences de boulevard.

Figure 37. Pavé en marbre.

Figure 38. Pavé en pierre.

Figure 39. Béton bitumineux.

Figure 40. Pavé de grès joint engazonné.

Figure 41. Dalle en béton.

Figure 42. Pavé en béton grès.

Figure 43. Tour de grimpe.

Figure 44. Équipement de jeux.

Figure 45. Installation en plein air

Figure 46. Rocher d'escalade.

### **Tableaux.**

Tableau 1. Les communes de groupement

Tableau 2. Donnée climatique de la ville de SBA.

Tableau 3. Périphirie nord.

Tableau 4. Périphirie est.

Tableau 5. Périphirie sud.

Tableau 6. Périphirie ouest.

Tableau 7. Définition des acteurs.

**Carte:**

carte 1. Situation de la ville de pulversheim

Carte 2. Hérarchié des espaces

Carte 3. Réseau viaire

Cate 4. La composante végétale

Carte 5. Situation de la ville de Montérial Nord

Carte 6. Composante édentitaire et structurante

Carte 7. Situation de boulevard René- Lévesque

Carte 8. Carte de situation de la wilaya de SBA

Carte 9. Accessibilité de la Wilaya SBA

Carte 10. L'organisation administrative de la Wilaya

Carte 11. Les communes de groupement

Carte 12. L'aménagement de groupement

Carte 13. Structure spasiale de groupement

Carte 14. La situation de la ville de SBA

Carte 15. L'accessibilité de la ville de SBA

Carte 16. La topographie de la ville de SBA

Carte 17. Organisation des foubourgs.

Carte 18. L'évolution historique de la ville.

Carte 19. Shémat de structure.

Carte 20. Les quartiers composants de la ville

Carte 21. Typologie de l'habitat.

Carte 22. Les équipements de la ville de SBA.

Carte 23. Le rapport bati-non bati de la ville

Carte 24. La trame urbaine de la ville

Carte 25. délimitation de la commune de SBA.

Carte 26. La périphérie nord.

Carte 27. La périphérie est

Carte 28. La périphérie sud

Carte 29. La périphérie ouest

Carte 30. Les axes structurants de la ville SBA.

Carte 31. situation de l'air d'étude.

Carte 32. situation et délimitation de quartier Sakia El Hamra.

Carte 33. la topographie.

Carte 34. Le plan 1881 de SBA.

Carte 35. Le plan 1921 de SBA

Carte 36. le plan 1949 de SBA

Carte 37. Le plan 1962 de SBA.

Carte 38. Le plan actuel.

Carte 39. L'évolution historique de quartier Sakia El Hamra

Carte 40. Les espaces verts.

Carte 41. La trame viaire.

Carte 42. Carte des éléments de repère.

Carte 43. Carte de bati et non bati.

Carte 44. Carte des équipements

Carte 45. Carte de la division fonctionnel.

Carte 46. Typologie de l'habitat. Carte 47. les nuisances sonores.

## **Introduction générale**

## Introduction :

L'intérêt pour l'aménagement des entrées de ville n'est pas nouveau. En effet, l'un des premiers auteurs ayant considéré la question a été l'abbé Laugier, en 1755. Il fallut attendre les années 1980 pour que le concept d'entrée de ville fasse réellement son apparition dans les écrits, principalement de France, traduisant les critiques croissantes à propos de ces lieux, dans un premier temps, les travaux recensés s'attardent sur l'état de la situation et mettent en relation l'étalement urbain et ses conséquences sur l'entrée de ville<sup>1</sup>.

En France, les entrées de ville sont représentées comme étant « *des espaces commerciaux qui font l'objet de peu de considérations urbanistiques ou esthétiques. On associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysages périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne, et elle représente de ce fait une zone floue, mal définie* »<sup>2</sup>. En 1994, le rapport Dupont dresse un bilan complet sur cette question pour sa *requalification urbaine*. Pour le cas de l'Amérique du Nord, la problématique des entrées de ville est encore peu étudiée, les entrées des villes américaines ne sont pas tellement différentes de celles que l'on trouve en France, mais la question n'est pas abordée, sous le même angle. La plupart des études américaines, produites dans les années 1970, traitant soit de la façon d'intégrer les infrastructures routières dans leur environnement afin de diminuer leurs emprises sur le paysage, soit de la perception de l'automobiliste lors de sa conduite<sup>3</sup>.

En Algérie, le concept comme l'entend la littérature française n'existe pas, ces espaces sont complètement abandonnées par les instruments d'urbanisme. La ville algérienne a connu depuis l'indépendance de profondes transformations, la multiplication et la diversification des besoins et les progrès enregistrés sur le plan des niveaux de vie ont contribué fortement à une croissance urbaine incontrôlée, des infrastructures et des réseaux saturés et insuffisants, des problèmes d'insécurité, de pollutions, et de manques d'espaces de loisirs et de détente. La pris en charge de ces secteurs semble nécessaire toute en assurant leurs aménagement en tenant compte des aspects fonctionnels et ce qu'ils renferment comme notion d'usage, de sécurité et de confort<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Gariépy et coll., 2006 : « *Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal, Québec* ».

<sup>2</sup> <http://www.Wikipédia.htm>.

<sup>3</sup> Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour. 1972.

<sup>4</sup> *Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme .Sidi Bel Abbès .2009.*

## Problématique

L'aménagement des entrées de villes constitue ces dernières années un important sujet de réflexion pour de nombreuses collectivités, désireuses de concilier développement économique et revalorisation esthétique, d'améliorer la visibilité et de casser la monofonctionnalité qui caractérise les entrées des villes. Mais le débat sur ces espaces est loin de se confier dans la problématique des villes Algériennes, bien que ces dernières soient loin d'être toute un exemple réussi d'aménagement et d'organisation<sup>5</sup>.

Ces problèmes se manifestent dans les villes algériennes et précisément dans la ville de Sidi Bel Abbès, Depuis sa promotion, en tant que wilaya en 1974, Sidi Bel Abbès n'est pas parvenue à atténuer les déséquilibres territoriaux hérités. En effet, les problématiques territoriales de la wilaya s'expriment en termes de déséquilibre dans l'occupation du territoire, conduisant ainsi au renforcement de la répartition inégale des facteurs de développement et de bien-être de la population. D'ailleurs La rapide croissance de cette agglomération durant les dernières décennies a eu de profondes répercussions sur le centre-ville qui a subi toutes les pressions d'une nouvelle dynamique sociale, en plus de la nouvelle dynamique des zones périphériques. Ces ruptures deviennent des facteurs limitatifs pour le développement, dont le souci est de préserver les liaisons des quartiers avec le centre, et les liaisons inter-quartiers, à travers l'aménagement des entrées de la ville.

D'après la visite des lieux et l'entretien avec les services concernés nous constatons que l'accessibilité à la ville est laissée à l'abandon et ne sont pas définies dont l'entrée Nord-Est elle est à vocation résidentielle, c'est un chemin très loin au centre-ville et l'absence des terrains libre , l'entrée Est et l'entrée Ouest se sont d'éprouvés de toute aménagement ; selon la prévision du PDAU ; ces zones vont accueillir un grand projet d'aménagement, par contre l'Entrée Sud-ouest matérialisé par la RN 07 (axe à l'échelle national ), relie Sidi Bel Abbès avec Tlemcen. Conçu à l'origine pour dynamiser la région Ouest. Il est devenu partie intégrante du grand axe Tellien qui structure la partie Nord du pays. C'est une axe linéaire plus proche au centre traverse l'ancien faubourg c'est le faubourg Thiers aujourd'hui Sakia el Hamra.

Donc Penser sur les entrées de villes, c'est réfléchir sur l'image de la ville et sur les complémentarités et les solidarités entre ses différentes fonctions et ses différents quartiers, sur les interactions entre la ville centre et la périphérie. Ces derniers constituent désormais un

---

<sup>5</sup> <http://www.Wikipédia.htm>.

nouvel enjeu du renouvellement urbain. A la fois du fait d'une certaine prise de conscience du grand public et de la volonté nouvelle des collectivités publiques, de voire muter ces zones, dans une perspective de développement durable. Alors, comment rêver au futur de ces entrées de ville<sup>6</sup>?

**Sur la base de ce qui a été énoncé, la question qui se pose est :**

- ❖ De quelle manière on intervient pour requalifier l'entrée Sud-ouest de Sidi Bel Abbès ?

On veut consolider cette question par d'autre questionnaire, dont la nécessité est d'établir des stratégies qui vont permettre d'améliorer l'aménagement et le paysage des entrées de la ville :

- ❖ Comment peut-on améliorer la qualité de l'entrée Sud-ouest de la ville de Sidi Bel Abbès afin de donner une lecture de pénétration dans une ville, et en vue d'obtenir un caractère accueillant au quartier ? Comment rendre notre entrée de ville un acteur participatif dans la rentabilité économique de la ville de sidi bel Abbès ? De quelle manière on intervient pour mettre en relation le quartier avec le centre-ville ? Comment aménager l'entrée en respectant les trois piliers de développement durable pour sortir à la fin avec une entrée de caractère urbain frappant à travers un espace animé, durable, et sain ?

### **Hypothèse**

- ❖ La requalification de l'entrée Sud-ouest de la ville de Sidi Bel Abbès est faite par le réaménagement du boulevard Héritier qui vise à donner une bonne identité et un caractère urbain plus attractif et accueillant au quartier.

### **Objectifs :**

- Améliorer la qualité de l'entrée de ville et l'image perçue depuis les grands axes de communication.
- Transformer le boulevard héritier en espace civilisé.
- Un meilleur partage de l'espace public en faveur des piétons, des vélos et du tramway.
- Un soutien à la dynamique économique et à l'attractivité du quartier.

---

<sup>6</sup>Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme .Sidi Bel Abbès .2009 .

- Une meilleure qualité de vie en instaurant de nouveaux lieux de promenades et de convivialité.
- Favoriser une meilleure intégration au milieu environnant tout en maintenant des conditions de déplacement acceptables.

## **Méthodologie de travail :**

Pour mener à bien notre travail de recherche, on s'est basé sur une démarche méthodologique, qui s'appuie sur :

-La recherche bibliographique et la collecte des documents, traitant le sujet. A cet effet, les références documentaires exploitées : ouvrages, articles scientifique, site web, les textes législatifs. A cela s'ajoute une enquête exploratoire, qui s'appuie sur l'observation visuelle, les interrogatoires et l'entretiens avec les acteurs publics.

-L'approche analytique s'appuie sur une analyse des expériences internationales, suivant une démarche analytique reposant sur : les similarités et pertinences de l'exemple par rapport au cas d'étude, la lecture du contexte, et la visualisation des objectifs et orientations des projets traités.

-L'établissement d'un diagnostic sur la ville comme périmètre élargis et l'entrée de ville comme périmètre restreint. En s'appuyant sur la démarche de diagnostic territorial partagé, qui s'articule sur une analyse technique suivant plusieurs dimensions (environnemental, historique, urbaine, socio-économique et architecturale), tout en se basant sur l'analyse SWOT. Le diagnostic partagé s'entreprind par la concertation avec les différents acteurs publics.

-La mise œuvre des connaissances acquises au long de la recherche, tout en mettant œuvre une stratégie d'intervention globale.

## Structure du mémoire :

<b>1<sup>ier</sup> chapitre</b>	<b>Approche théorique</b> (théorie et concepts) : la constitution d'une base documentaire relative aux concepts traités de façon globale.
<b>2<sup>ier</sup> chapitre</b>	<b>Approche thématique</b> (analyse des expériences) : établir une analyse des exemples pour avoir une base d'intervenir sur notre site.
<b>3<sup>ier</sup> chapitre</b>	<b>Approche contextuelle</b> (étude et analyse urbaine) : l'analyse de la ville et de périmètre d'étude. Pour relever le maximum de problème et de potentialité afin d'aboutir aux enjeux et déterminer les actions.
<b>4<sup>ier</sup> chapitre</b>	<b>Intervention urbaine</b> : c'est l'intervention urbaine sur le périmètre étudié.

**CHAPITRE I: APPROCHE THEORIQUE  
(THEORIE ET CONCEPTS)**

## Introduction.

Le présent chapitre constitue une introduction théorique et conceptuelle au thème de l'entrée de ville. Devant être la vitrine de son centre urbaine, l'entrée de ville a pour but de faire rêver ses invités, d'éveiller chez eux la curiosité de découvrir la ville et pourquoi pas investir.

### 1.1 Entrée de ville :

#### 1.1.1 *Essai de définition* :

- ✓ selon Larousse: n. f. du verbe entrer, remontant au XIIe siècle, issu du latin intrare. Sens d'« accès »Équipement collectif ou construction publique, implanté le plus souvent en limite d'agglomération d'une commune. Cette expression est à associer au terme de porte par analogie de la ville à la maison. Elle est le lieu par où s'effectuent les échanges liés à l'attraction de la ville.<sup>7</sup>
- ✓ En 1989; L'ingénieure urbanistique G Dubois-Taine, dans sans ouvrage « les boulevards urbaine » propose cette définition: l'entrée de la ville suppose une situation périphérique qui supporte un trafic important et qui joue un rôle dans l'économie urbain.<sup>8</sup>
- ✓ en 1991 le bureau d'études économiques Tétra propose cette définition: l'entrée de ville se réfère aux espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches. Ou Traversés par une voirie de contournement.<sup>9</sup>
- ✓ Le ministère de l'équipement, des transports et de logements en France précise la notion entrée de ville dans le circulaire de la DAU et de la DNP du 22 septembre 1995 : c'est une **urbanisation** existante ou en cours de constitution, aux abords d'une **voie de pénétration** vers un **centre urbain**, de taille diverse, ou **d'une voie de contournement** ou d'une **déviation**, indépendamment de statut des voies. Cela ne concerne ni les itinéraires, ni les contrats d'axe, ni les traversées d'agglomération ». <sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Dictionnaire de Larousse, <http://www.larousse.fr/dictionnaire/francais/entrer/30070>.

<sup>8</sup> Denise Pumain, articles pour le Dictionnaire La ville et l'urbain, Anthropos-Economica, pp.320, 2006, collection villes, p124.

<sup>9</sup> Idem.

<sup>10</sup> Herve Huntziger (1991, cite par Frobet, 1999), écrit à la suite d'une étude financée par la direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulé l'entrée de ville et logiques économiques.

- ✓ Certains mettent en relation les entrées de ville avec l'époque : « l'entrée de ville est une forme spécifique d'aménagement fondée sur des logiques dominantes d'accessibilité économique, de distribution de masse et d'activités extensives ». <sup>11</sup>
- ✓ Dans les villes antiques, l'entrée était marquée par des aménagements d'accès tels que l'allée des sphynx. par la suite, l'entrée de ville se confond avec la porte fortifiée percée dans l'enceinte de défense pour permettre l'accès à la cité. <sup>12</sup>
- ✓ Une porte de ville fait partie des fortifications d'une ville c'était jusqu'à l'époque moderne le seul moyen de franchir les remparts entourant. L'entrée de ville est fondamentalement différente d'une porte de ville, laquelle est souvent signifiante disposée avec ordre, et aménagée avec soin par la puissance publique. <sup>13</sup>
- ✓ D'une entrée de ville « ponctuelle » à une entrée de ville « de parcours » Dans les villes traditionnelles, les entrées étaient relativement faciles à identifier, vu leur positionnement clair et distinct. Elles étaient soit fortifiées, et ainsi munies de véritables portes d'entrée, soit marquées par une transition évidente entre le milieu rural et le milieu urbain. L'entrée établissait donc une limite entre la ville et la campagne. <sup>14</sup>

Aujourd'hui, une entrée de ville peut se définir comme un accès et une introduction à la ville, constituée à la fois de la route d'accès à une agglomération, une ville, un centre-ville ou un village, de ses abords et du paysage visible à partir de ladite route. <sup>15</sup> Il va sans dire que la rapidité du développement en périphérie et les diverses mutations qui s'en sont suivies ont transformé la porte d'entrée en un véritable parcours. Les entrées de ville ne sont plus un point précis dans l'espace : la limite entre les zones rurales et les zones urbaines, aujourd'hui dominantes, est devenue ambiguë. L'effet de porte d'entrée est atténué et il est difficile de distinguer une ville d'une autre, ou une ville de son contexte périurbain. L'entrée est donc devenue un événement s'étirant le long de la route, rendant le concept même d'entrée de ville complexe à définir <sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> A.M Herboug, G. Lallement et P.Loubignac, <http://rge.revues.org/4071>.

<sup>12</sup> Thierry Paquot, Richard Kleinschmager, Dictionnaire la ville et l'urbain, pp.342, 2006.

<sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> Williams et coll., 1999, écrit à la suite d'une étude financée par la direction de l'aménagement et l'urbanisme et intitulé Entrées de ville et logiques économiques.

<sup>15</sup> Lessard et coll. 1999, concepts d'aménagement d'entrée d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et leurs qualités passagères, pp.320,

<sup>16</sup> Lessard et coll., 1998, concepts d'aménagement d'entrée d'agglomération, pp 403.

## ***L'évolution historique de la notion entrée de ville:<sup>17</sup>***

### **Hier...**

Le terme d'entrée de ville s'est construit progressivement en France à la suite de nombreuses critiques portant sur les désordres observés en périphérie. Temporellement, on fait généralement coïncider la naissance des entrées de ville avec l'apparition de la grande distribution dans les années soixante et le début du règne de l'automobile. Depuis lors, la manière d'appréhender les entrées de ville a fortement évolué.

La littérature sur le sujet distingue généralement deux grandes phases dans la réflexion:

-Une première phase, que l'on peut qualifier de « prise de conscience », correspond à l'émergence de ces espaces dans les années 80 : C'est à cette époque qu'apparaissent les premières critiques concernant l'état des entrées de ville, qualifiées de dégradées, anarchiques et responsables d'une rupture avec la forme de la ville traditionnelle. Peu à peu, un discours indissociable de la réflexion sur l'étalement urbain se constitue.

-Une seconde phase caractérise la mobilisation, dans les années 90, qui a accompagné la publication du rapport Dupont :

En 1994, le rapport commandé au sénateur A. Dupont, par le ministère de l'environnement et celui de l'équipement, souhaite « redonner le goût de l'urbanisme ». Cette étude est considérée comme l'un des moments-clés de l'élaboration de la problématique des entrées de ville.

### **Aujourd'hui...**

L'entrée de ville est toujours un lieu privilégié d'émergence de la ville mais le programme est moins simpliste, plus exigeant que par le passé, avec l'introduction de nouvelles composantes, notamment :

- l'interface entre espaces naturels et espaces artificialisés, une frontière théorique pour la nature en ville et la Trame verte et bleue.
- la nécessaire acceptation d'une réversibilité de l'aménagement, permettant de préparer l'évolution vers un espace urbain plus banalisé et mutable introduisant la mixité fonctionnelle.
- l'entrée de ville routière n'est plus le seul lieu privilégié de découverte et d'entrée dans la ville ; d'autres espaces de transition ou plates-formes sont en train d'émerger, d'avantage

---

<sup>17</sup> Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-Grenelle DDT du cher.

connectés aux transports collectifs (gares, lignes de tramway, tram-train, et leurs stations, parkings relais...) et où s'expriment aujourd'hui les nouvelles dynamiques commerciales.

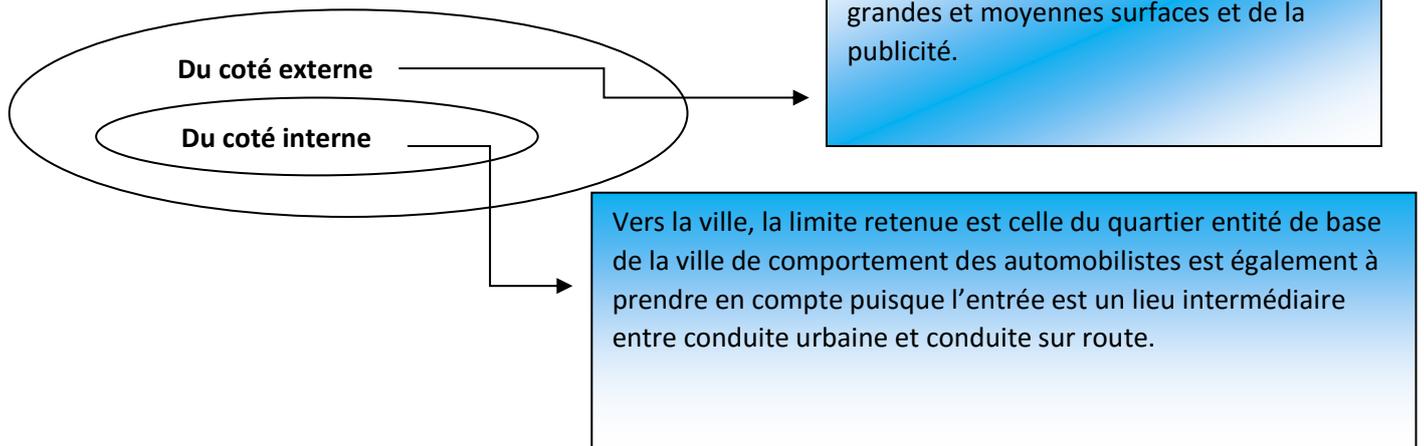
***La typologie des entrées de ville:*** <sup>18</sup>

Afin de bien saisir le concept d'entrée de ville dans son ensemble, il est important de distinguer les formes que les entrées de ville peuvent prendre selon le milieu d'insertion, et donc, selon la taille de l'agglomération (**zone rurale, zone périurbaine, zone urbaine**).

En zone rural	En zone périurbaine	En zone urbaine
<p><b>la route principale a comme principale fonction d'assurer les déplacements entre les régions de façon rapide et sécuritaire. Ainsi, les entrées sont caractérisées par une transition entre un environnement naturel et un environnement bâti, qui peut s'avérer brusque ou progressive, selon le degré d'urbanisation de chaque territoire.</b></p>	<p>où les activités urbaines et rurales se juxtaposent « La ville fait souvent progressivement place au périurbain, sans qu'on sache exactement où l'une se termine et où l'autre commence. » (Williams et coll. 1999: 5).</p>	<p>le développement des infrastructures a eu pour conséquence de multiplier les accès à la ville, créant ainsi des entrées en tous lieux. Dans les grandes villes, c'est maintenant par une autoroute que l'on accède à la ville, diminuant par conséquent l'effet de parcours caractérisant anciennement une entrée de ville. De plus, l'autoroute provoque souvent une coupure dans le tissu urbain existant, créant une fracture entre deux secteurs (Lemelin, 2003).</p>

<sup>18</sup> STEPHANIE Rocher, L'expérience du piéton en entrée de ville, le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, Janvier 2013.

### *Les limites de l'entrée de la ville:<sup>19</sup>*



### *Critère principale :<sup>20</sup>*

#### **La sécurité et le confort des piétons :**

L'aspect fonctionnel d'une entrée de ville regroupe la notion d'usage ainsi que la notion de sécurité et de confort des usagers.

La sécurité et le confort réfèrent plutôt à des aménagements physiques.

#### **La qualité du paysage perçu :**

Afin d'atteindre cet objectif, Riboulet identifie des principes qu'il appelle les lois d'assemblage des formes urbaines, soit :

Le contraste, la symétrie, l'équilibre, la proportion, l'échelle, la matière et le caractère.

#### **L'identité de la ville :**

Une dimension supplémentaire à intégrer aux notions de sécurité et de qualité paysagère est la notion identitaire. Une entrée de ville a un fort potentiel du point de vue identitaire, puisqu'elle est la première et dernière image qu'un visiteur a d'un endroit.

<sup>19</sup>Démarche sur les entrées de ville, selon Entrée de ville et l'article 1-111-4 du code de l'Urbanisme, lois de Barnier, 1994.

<sup>20</sup> Idem

### *La politique des entrées de ville : <sup>21</sup>*

**Cas français :** depuis le milieu des années 90, la prise en compte de l'aménagement des entrées de ville est essentielle à la réussite des projets urbains se développant le long de ces axes. Plusieurs lois et circulaire sont allées dans ce sens et notamment :

#### L'article L111-1-4 du code de l'Urbanisme :

a) Les objectifs de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

Loi n°95-101 du 2 février 1995 (applicable à compter du 1er janvier 1997) dispose que « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière, et de 75 m de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas : aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public. Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes.

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones contenues dans le plan d'occupation des sols, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages »

L'objectif de l'amendement Dupont était donc d'inciter à une réflexion préalable sur la pertinence des sites à urbaniser et non de geler l'urbanisation des secteurs aux abords des infrastructures routières.

b). Le contenu de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme

Le PLU doit, pour échapper à l'in constructibilité issue de l'amendement Dupont, contenir des règles de nature à assurer la qualité de l'urbanisation au regard d'un certain nombre de critères : - les nuisances, - la sécurité, - la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages.

---

<sup>21</sup> Les entrées de villes une grille de lecture, les carnets de l'Aucame, 2013

❑ Les nuisances sonores Les infrastructures concernées par l'amendement Dupont sont en principe des voies bruyantes et à fort trafic. Les moyens de réduire cette gêne sont variés et de natures différentes : - des dispositifs d'écrans pour freiner la propagation du bruit, - des procédés de constructions intervenant sur le bâtiment lui-même - l'implantation de la végétation bien perçue par les usagers comme un réducteur de bruit

❑ La sécurité L'urbanisation anarchique le long des voies peut poser des problèmes de circulation non négligeables. Le trafic doit répondre à plusieurs usages et fonctions : - de transit des usagers, - du trafic local, - de desserte.

Or, la voie est souvent conçue pour gérer une seule de ces fonctions et l'intégration de nouveaux usages entraîne des dysfonctionnements, d'où la nécessité de les limiter par de nouveaux aménagements adaptés.

❑ La qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages La qualité architecturale se caractérise par l'inscription dans le site par rapport aux quartiers environnants, la mixité des fonctions urbaines, l'organisation du front bâti le long de la voie, les espaces publics et les aires de stationnement.

#### L'article 53 de la loi Barnier :

Adopte le régime de déclaration préalable. Les procédures de constatation sont simplifiées et le cout des infractions et des astreintes revalorisé. La politique du <<paysages et développement>> a été étendue. En effet, cette politique engagée en 1989 a deux principes centraux :

- En accompagnement des grands projets d'infrastructures routières, elle vise à faire de la valorisation des territoires traversés un facteur de développement économique et touristique.

-Elle se traduit par un mécanisme de soutien financier qui permet de développer des projets partenariaux exemplaires et des actions pédagogiques sur les paysages aux abords de ces grands projets.

#### **Cas algérien :**

##### La loi 06\06 du 20 février 2006 d'orientation de ville

L'Algérie construit sa politique de la ville au sien d'une politique d'aménagement de territoire, en élaborant une stratégie d'aménagement urbain articulée autour des objectifs de qualité, de compétitivité, d'attractivité, de la durabilité et d'identité.

La loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville et réaffirmée par le schéma national d'aménagement du territoire à travers la déclinaisons d'un programme spécifique qui prend en change les problèmes auxquels est confrontée la ville algérienne. Elle s'appuie sur des institutions et des actions.

Un texte de 26 articles répartis sur six chapitres, à savoir, principes généraux, définition et classification ; cadre et objectifs, acteurs et compétence, instruments et organes ; dispositions finales. Basé sur des concepts modernes, cette panoplie aussi riches les uns que les autres se répartit dans des textes qui regroupe : la déconcentration, la décentralisation, le développement durable la bonne gouvernance en passant par de nouvelles notions comme la concertation et la coordination, pour aboutir à l'équipe sociale.

#### ➤ **Principes de la loi 06-06 portant loi d'orientation de la ville**

La loi 06-06 portant orientation de la ville offre un nouveau mode de gestion de la ville avec un nouveau cadre de concertation et de coordination pour un meilleur développement social et économique.

### **Chapitre I :**

**Concertation et coordination :** Selon lesquelles les différents secteurs et acteurs concernés œuvrent ensemble pour la réalisation d'une politique de la ville organisée de manière cohérente et optimale, à partir des choix arrêtés par l'état et des arbitrages communs.

**Déconcentration :** Selon laquelle des missions et attributions sectorielles sont confiées au niveau local aux représentants de l'état.

**Décentralisation :** Selon laquelle les collectivités locales disposent de pouvoirs et d'attributions qui leur sont aux dévolues par la loi.

**Gestion de proximité :** Selon laquelle sont recherchés et mis en place les supports et procédés destinés à associer directement ou par le biais du mouvement associatif, le citoyen, à la gestion des programmes et actions concernant son cadre de vie et d'en apprécier et évaluer les effets engendrés.

**Développement humain :** Selon lequel l'homme est considéré comme le principe richesse et la finalité de tout développement.

**Développement durable :** Selon lequel la politique de la ville contribue au développement qui satisfait les besoins actuels, sans compromettre les besoins des générations futures.

**Bonne gouvernance** : Selon laquelle l'administration est à l'écoute du citoyen et agit dans l'intérêt général dans un cadre transparent.

**Information** : Selon laquelle les citoyens sont informés de manière permanente sur la situation de leur ville, sur son évolution et sur ses perspectives.

**Culture** : Selon laquelle la ville représente un espace de création et d'expression culturelles dans le cadre des valeurs nationales.

**Préservation** : Selon laquelle le patrimoine matériel et immatériel de la ville soit sauvegardé, préservé et valorisé.

**Equité social** : Selon laquelle la cohérence, la solidarité, et la cohérence sociale constituent des éléments de la politique de la ville.

## **Chapitre II :**

### **DU CADRE DES OBJECTIFS :**

**Art .6.** \_ La politique de la ville vise à orienter et coordonner toutes les interventions, particulièrement celles relatives aux domaines suivants :

- La réduction des disparités inter-quartiers et la promotion de la cohésion sociale.
- La résorption de l'habitat précaire ou insalubre.
- La maîtrise des plans de transport, de déplacement et de circulation dans et autour des villes.
- Le renforcement des voiries et réseaux divers.
- La garantie et la généralisation des services publics, particulièrement ceux chargés de la santé, de l'éducation, de la formation, de tourisme, de la culture, du sport et des loisirs.
- La protection de l'environnement.
- La prévention des risques majeurs et la protection des populations.
- La lutte contre les fléaux sociaux, la marginalisation, la délinquance, la pauvreté et le chômage.
- La promotion du partenariat et de la coopération entre les villes.
- L'intégration des grandes villes aux réseaux régionaux et internationaux.

**Art .8.** \_ Le volet du développement durable et de l'économie urbaine a pour objectifs :

- La sauvegarde de l'environnement naturel et culturel.

- L'exploitation rationnelle des ressources naturelles.
- La promotion de la fonction économique de la ville.
- La promotion des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

**Art .9.\_** le volet urbain et culturel a pour objectif de maîtriser la croissance de la ville en préservant les terres agricoles, les zones du littoral et les zones protégées, en assurant.

- La correction des déséquilibres urbains.
- La restructuration, la réhabilitation et la modernisation du tissu urbain pour le rendre fonctionnel.
- La préservation et la valorisation du patrimoine culturel, historique et architectural de la ville.
- La promotion et la préservation des espaces publics et des espaces verts.
- Le renforcement et le développement des équipements urbains.
- La promotion des moyens de transport en vue de faciliter la mobilité urbaine.
- La mise en œuvre d'actions foncière prenant en compte la fonctionnalité de la ville.
- La promotion et le développement du cadastre.

**Art .10.\_** Le volet social a pour objectif l'amélioration des conditions et du cadre de vie de la population en assurant :

- La lutte contre la dégradation des conditions de vie dans les quartiers.
- La promotion de la solidarité urbaine et la cohérence sociale.
- La promotion et le développement des activités touristiques, culturelles, sportives et de loisirs.
- La promotion et la préservation de l'hygiène et la santé publiques.
- La préservation de la délinquance urbaine.
- Le renforcement des équipements sociaux et collectifs.

### 1.1.7. Quelque définition annexe :

**La périurbanisation** est un processus regroupant l'ensemble des mouvements centrifuges ayant conduit à l'étalement urbain au-delà des limites des agglomérations, vers les zones rurales. Les espaces périurbains sont les espaces d'urbanisation diffuse sans continuité avec la ville-centre, au-delà de la couronne des banlieues ou périphérie immédiate, aux marges des agglomérations. Deux approches se dégagent : l'une considérant le périurbain comme un espace intermédiaire, l'autre comme une forme d'urbanité particulière.<sup>22</sup>

**Urbain** », « **périurbain** », ces termes sont souvent mis en écho des réflexions sur les modes de vie, la mobilité, les équipements, le vote populiste, l'écologie, le développement commercial... faisant ainsi dire à **Michel Lussault** : « Il est donc plus que temps d'accepter de considérer que le péri-urbain constitue désormais à la fois un modèle de spatialisation des réalités sociales et un genre de vie dont il importe de tenir compte, quoi qu'en pense des pratiques et des valeurs qu'il exprime, et dont il va d'agir d'inventer une politique » .<sup>23</sup>

**La périphérie**: Ensemble des quartiers situés loin du centre d'une ville, elle se définit négativement par rapport au centre et se caractérise par un niveau de vie moins élevé, des productions moins élaborées et surtout par un affaiblissement et une perte de substance par rapport au centre.<sup>24</sup>

**Le centre de ville**: c'est le noyau original, se caractérise par la concentration, en un lieu, d'une certaine masse de population, de fonctions économiques, d'activités de production et services, de richesses. Il est doté d'une capacité d'innovation et de créativité. Bénéficiant d'une grande accessibilité, il est un lieu très attractif.<sup>25</sup>

**Centre-périphérie**: La croissance urbaine au rythme accéléré et l'extension continue et mutation des sols agricole finit par l'urbanisation de tout le territoire. Ceci tend à substituer au rapport traditionnel ville-compagne. Un support nouveau, celui du centre –périphérie ces deux termes sont totalement déférent (structure, rôle et fonction).<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup> Alberto Zucche III, introduction à l'urbanisme opérationnel, 1992.

<sup>23</sup> Idem.

<sup>24</sup> REYNAUD Alain, *Centre et périphérie*, in BAILLY Antoine édit, *Encyclopédie de Géographie, Economie, Paris, 1995.*

<sup>25</sup> Nadine Cattan. *Centre-périphérie*. Cynthia Ghorra-Gobin. *Dictionnaire des mondialisations*, Armand Colin, pp.47-49, 2006.

<sup>26</sup> Idem.

## **Le boulevard urbain :**

### **1. Définition :**

La première définition est donnée par Geneviève Dubois-Taine en 1990 dans << l'ouvrage les boulevards urbains. Contribution à une politique de la ville>>. Elle définit le boulevard comme une voirie moderne, traversant un espace urbanisé ou urbanisable, bordé par un front bâti pouvant être discontinue.<sup>27</sup>

La définition proposée par le CERTU : << le concept de boulevard urbain dépasse la simple insertion paysagère d'une voie supportant un trafic important pour intégrer véritablement dans le tissu urbain et permettre l'expression d'une vie locale riveraine>>.<sup>28</sup>

Le boulevard urbain est un projet routier ancré dans un projet urbain, ou la qualité paysagère des abords de la route devient un aspect central de l'aménagement (Lessard, 2006). Dans un objectif d'aménagement favorisant l'infrastructure routière aux allures de route, à une infrastructure routière aux allures de boulevard urbain. Selon Marchand, Patrick en 1998 : << le concept de boulevard urbain dépasse la simple insertion paysagère d'une voie supportant un trafic important pour l'intégrer véritablement dans le tissu urbain et permettre l'expression d'une vie locale riveraine>>.<sup>29</sup>

A travers le boulevard urbain on tente de concilier les circulations de transit à la circulation locale, en intégrant la route au milieu traversé et en favorisant les déplacements des usagers autres que l'automobiliste. Dans une optique du partage de la voirie, qui se fait que par la cohabitation des publics et des usages et non par la séparation des fonctions.

### **2. Composantes d'un boulevard urbain :<sup>30</sup>**

Afin de faire d'un boulevard un véritable espace public, certains éléments doivent être pris en compte :

- Le profil en travers : clarifier l'ensemble des usages du domaine public, et attribue une plus grande place aux piétons, considérant les usagers autres que l'automobile. Cela se

---

<sup>27</sup> Rapport CERTU, <<voies rapides de type U comment les identifier ?>>, 2012).

<sup>28</sup> Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires. Journées du Pole Ville de l'Université Paris-Est, Jan 2010, Champs-sur-Marne, France

<sup>29</sup> Rocher, Stéphanie <<l'expérience du piéton en entrée de ville : le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec>> Montréal, Janvier 2013.

<sup>30</sup> Idem.

formalise notamment par de larges trottoirs, du mobilier urbain approprié, un éclairage d'ambiance et l'implantation de nombreux végétaux.

- Le traitement des abords de la voie : pour faire du boulevard un espace homogène, équilibré et harmonieux, il s'agit non seulement d'intervenir sur le domaine public, mais également sur le domaine privé, soit les abords de la rue appartenant aux riverains. Les bâtiments bordant la rue, se composant de commerces, services et restaurants au rez-de-chaussée, permettant d'attirer des piétons et amènent un dynamisme à la rue.
- La sécurité routière : un boulevard urbain présente un réel potentiel de requalification et de développement qui va bien au-delà de la rue. Pour que le boulevard urbain soit bénéfique pour tout un secteur, les liaisons entre les quartiers sont encouragées. Les traverses devraient donc être sécurisées, puisqu'elles conditionnent la circulation piétonne. L'installation de feux de circulation et l'implantation de passages piétons clairs et rapprochés permettront aux piétons d'être vus par les automobilistes, leur laissant le temps de diminuer leur vitesse (Marchand, 1998). Finalement, afin de faire diminuer la circulation de transit et de faire ralentir les automobilistes, des mesures d'apaisement de la circulation sont généralement mises en place.

### 3. **Élément contribuant à la qualité paysagère d'un boulevard urbain** :<sup>31</sup>

Outre la végétation, d'autres éléments contribuant à la qualité de l'expérience paysagère :

- La largeur des trottoirs (30%).
- Les œuvres d'art (25%).
- Le mobilier urbain (banc, luminaire, abris d'autobus, etc.) homogène et en harmonie avec le milieu (15%).
- La hauteur des bâtiments (15%).
- Le changement de pavage (5%).
- La largeur du boulevard qui mène vers le parlement (5%).
- L'éclairage (5%).
- Les vues panoramique vue de haut de la pente (5%).

---

<sup>31</sup> Idem.

## **La requalification urbaine:**

-La requalification est définie comme <<actions de donner une nouvelle qualification>>.<sup>32</sup> Elle s'effectue dans une perspective d'amélioration ou d'ajustement en vue de répondre à critères attendus. Elle consiste à donner des nouvelles fonctions aux tissus anciens ou dégradés.

C'est donner une nouvelle vie à un quartier, c'est se projeter dans l'avenir en respectant l'histoire. C'est réfléchir à l'évolution de l'urbanisation, identifier les besoins liés aux nouveaux modes de vie et transport, aux mutations économiques, à l'accroissement de la population, au vieillissement des immeuble.<sup>33</sup>

-Action de traitement et de recomposition d'un axe, d'une place, d'un carrefour, etc. La plus souvent une requalification s'accompagne d'un objectif de meilleur partage entre modes de déplacement.<sup>34</sup>

### **1.2.1 Les interventions urbaines:**

#### **a. Renouvellement urbain :**<sup>35</sup>

Est une notion plus large qui désigne une notion de reconstruction de la ville sur la ville à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération.

- Le projet de renouvellement urbain intervient sur trois axes:
- La requalification des espaces collectifs et publics
- La redistribution optimale des équipements publics et commerciaux
- La reconstitution d'un nouveau quartier suite à des actions de démolition

---

<sup>32</sup> *Dictionnaire, le petit robert, 2003.*

<sup>33</sup> SOPIC siège social, requalification urbaine, disponible sur <http://www.sopic.fr/requalification-urbaine.6.html>. (consulté le 12/11/2016).

<sup>34</sup> *Idem.*

<sup>35</sup> Mouna A, Urbanisme : le gouvernement va se pencher sur la restructuration des grandes villes lundi, 01 Septembre 2014.

#### **b. La restructuration urbaine:<sup>36</sup>**

- Par « restructuration urbaine », on entend l'ensemble des actions qui contribuent à améliorer le cadre bâti d'un quartier, qu'il s'agisse de recréer un paysage naturel, d'intervenir sur l'urbanisme (rues, places...), de créer ou recréer des équipements collectifs, de transformer des bâtiments par démolition ou remodelage, de construire ou reconstruire des logements et des bâtiments d'activité, etc....

#### **c. La rénovation urbaine :<sup>37</sup>**

- Le concept de rénovation urbaine en France date juridiquement de la fin des années 1950. A l'époque, il s'agit de lutter contre l'habitat ancien insalubre, il fait l'objet d'un dossier déposé auprès de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU)
- La rénovation désigne alors la démolition globale de ces ilots pour permettre la construction de logements neufs et la création de tissu urbain adapté à la voiture en ville.
- L'amélioration générale du bâti, le souci de sauvegarder les quartiers anciens.

#### **d. L'aménagement urbain :<sup>38</sup>**

- « L'aménagement urbain est une approche spécifique de l'aménagement du territoire, propre aux espaces marqués par certaine concentration démographique et orientés vers des activités non agricoles. Il est destiné à structurer et à organiser l'espace concerné de manière optimale et durable »

#### **e. Le réaménagement urbain :<sup>39</sup>**

- Créer les conditions d'une vie nouvelle pour les quartiers menacés d'un abandon total, il implique un certain degré de changement physique.

---

<sup>36</sup> JOURNALE OFFICIEL, DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 14,2011.

<sup>37</sup> Idem

<sup>38</sup> Dictionnaire, le petit robert 1997.

<sup>39</sup> Alberto Zucche III, introduction à l'urbanisme opérationnel.

- Il n'implique pas obligatoirement une modification systématique de la trame et des volumes des bâties

**f. La reconstruction urbaine :<sup>40</sup>**

- la reconstruction signifie en général une rénovation à l'identique. On détruit un bâtiment pour reconstruire le même parce qu'il est trop dégradé pour être réhabilité. Ce terme est souvent utilisé pour parler de rénovation.

**g. La réhabilitation urbaine :<sup>41</sup>**

- Désigne au sens large le fait de réaménager un local, un bâtiment ou un lieu (quartier, friche, espace vert,...)
- Il s'agit de l'amélioration d'un bâti déconsidéré par son mauvais état, et améliorant les toitures, les façades, le confort sanitaire.

**Conclusion:**

Les entrées de ville s'y prêtent pour des opérations de développement urbaine pour aider le centre en diminuant la charge affrontant ce dernier, et nécessitant une attention particulière en terme de qualité urbaine et paysagère, mais aussi de préservation des espaces naturels et agricoles.

---

<sup>40</sup> Mounia Saadouni, éléments d'introduction à l'urbanisme, 2002.

<sup>41</sup> Idem.

# **CHAPITRE II: APPROCHE ANALYTIQUE**

## **(ANALYSE DES EXPERIENCES)**

## **Introduction :**

Dans ce présent chapitre, nous allons traiter et analyser des expériences d'intervention urbaine sur les entrées des villes, de la requalification urbaine de ses espaces. Ainsi notre recherche thématique a pour but d'élaborer un socle de données sur les entrées de ville, dont le choix est basé sur : la pertinence et les similarités par rapport au cas d'étude. Ou la démarche d'analyse s'organise sur : le contexte, objectifs de l'opération à mener et de déterminer les principes d'aménagements à adopter.

### **1.1 Exemple01 : Projet urbain entrée de ville Pulversheim**

#### **1.1.1 Intérêt et choix de l'exemple :**

Cet exemple porte le même objectif qu'on vise dans notre projet d'entrée de ville, un quartier périphérique avec une multitude de fonction, et une entrée bien structuré afin de diminuer la pression sur le centre-ville.

#### **1.1.2 Situation et présentation :**

Pulversheim est une petite ville du nord-est de la France. La ville est située dans le département du Haut-Rhin en région Alsace. Pulversheim, commune dynamique fait face à un développement urbain important ces dernières années.



Carte 01 : situation de la ville de Pulversheim

### 1.1.3 Les objectifs :

#### Les objectifs

- Composer une entrée de ville accueillant place, commerces, services, locaux associatifs et habitat.

- Développer un réseau de circulations douces et sécurisées entre les quartiers.

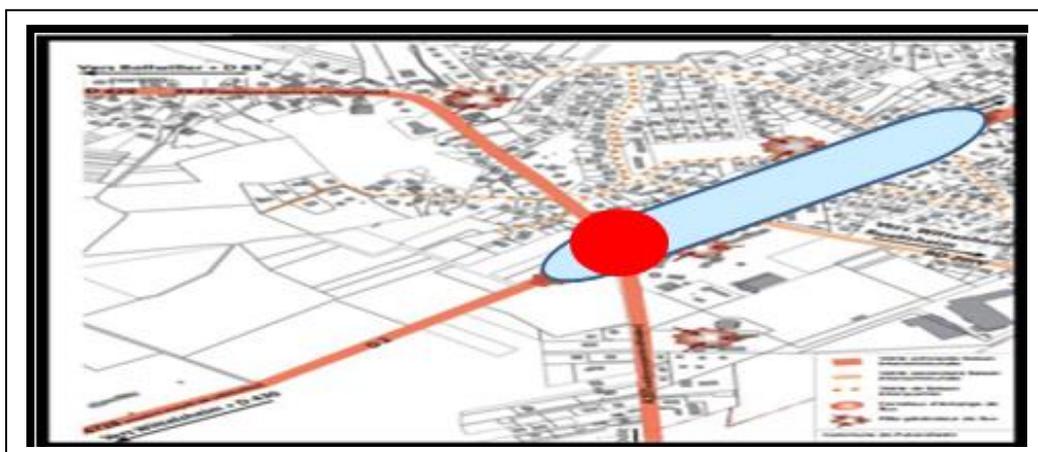
- Offrir une palette de logements répondant aux demandes notamment des jeunes ménages.

### 1.1.4 Les principes d'aménagement à adopter :

#### Hiérarchie des espaces :

La création d'une "porte d'entrée de ville" dans la continuité de l'axe commercial rue de Cernay augmentera l'offre commerciale ainsi que les services. Un équipement public pourrait également être associé.

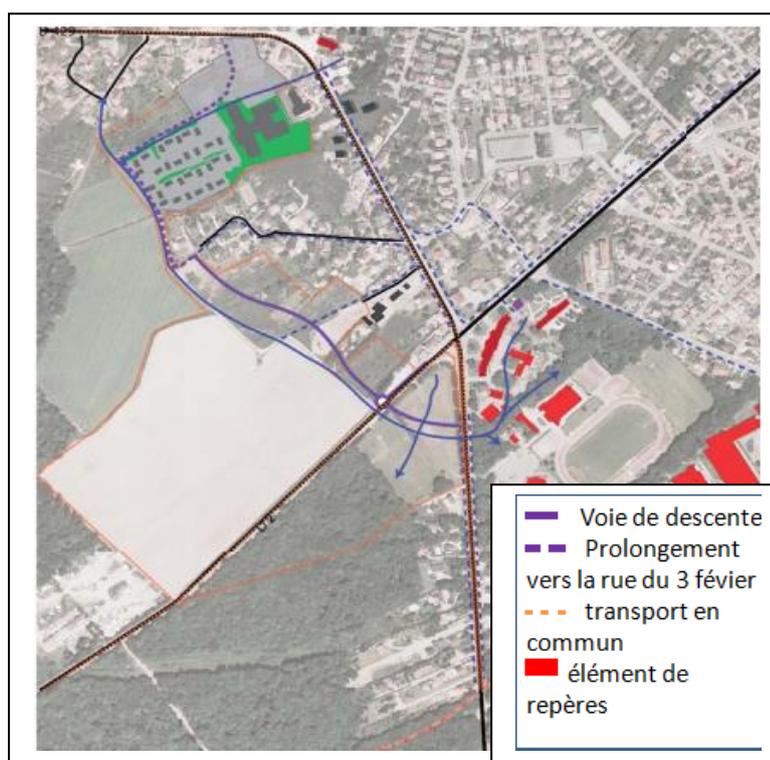
Les immeubles devront être de hauteur plus ou moins égale à l'immeuble de la mairie de façon à créer un ensemble homogène.



Carte 02 : hiérarchie des espaces

**Améliorer le réseau viaire existant et développer des alternatives aux déplacements tout voiture :**

Les connections avec le système viaire existant et le développement de réseau modes doux permettront de créer un espace accessible, sans toutefois ouvrir la porte au trafic de transit dans ce nouveau quartier. La proximité de lignes de bus voire l'extension de la ligne de tram permet d'offrir d'autres possibilités de déplacements que l'utilisation de la voiture.



Carte 03 : le réseau viaire

**Quartier résidentiel : maisons en bande et petits collectifs :**

Le projet devra mettre l'accent sur la volonté de créer des fronts bâtis le long des axes de desserte afin de créer "des rues ou venelles" selon les cas. Une attention particulière sera également apportée à l'orientation du projet afin d'optimiser les apports solaires dans les habitations.



Figure01 : maison en bande

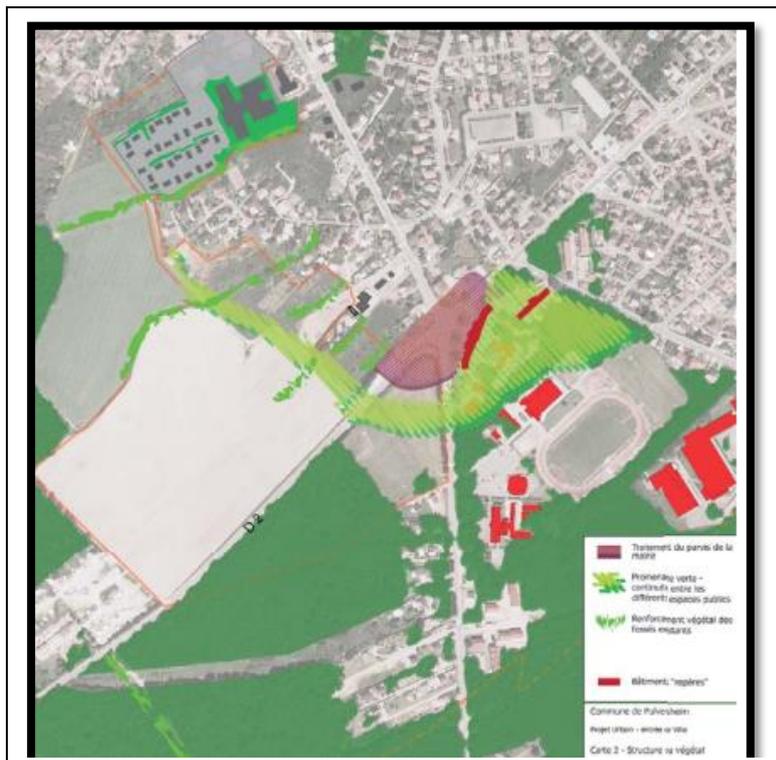


Figure02 : les jardins de la maison petite collective

### Renforcer de la composante végétale :

La composition urbaine s'organise autour d'une promenade verte structurante dont les objectifs seront :

- d'être le support du réseau mode doux.
- d'être un espace de transition entre l'espace agricole et les espaces urbanisés.
- d'être le support d'un réseau d'assainissement dit alternatif.
- d'être le support de la biodiversité.



Carte 04 : la composante végétale

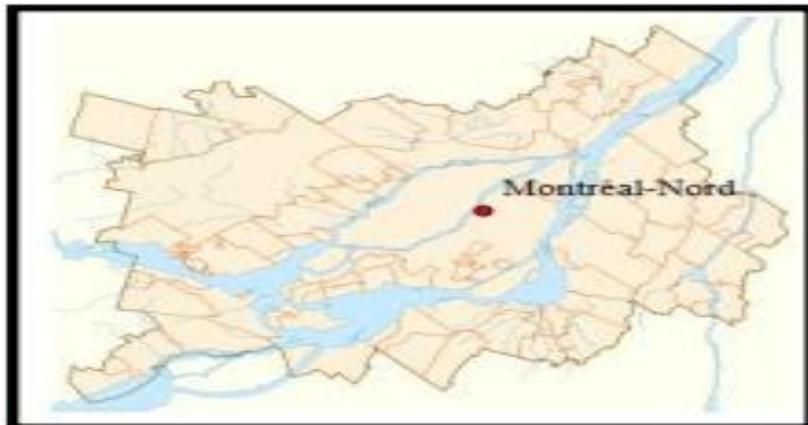
## **1.2 Exemple02 : L'aménagement urbain d'entrée de ville : Boulevard Pie-IX (Montréal-Nord)**

### **1.2.1 Intérêt et choix de l'exemple :**

Cet exemple porte le même objectif qu'on vise dans notre projet d'entrée de ville, la requalification de l'entrée de ville NORD de Montréal à travers le réaménagement du boulevard Pie-IX

### **1.2.2 Situation et présentation :**

L'arrondissement de Montréal Nord est le 8<sup>e</sup> arrondissement le plus peuplé de la Ville de Montréal. Le boulevard Pie IX est un axe nord sud structurant au sein de cet arrondissement. Le tracé du secteur d'étude se situe entre l'entrée de ville marquée par la rivière des Prairies et le boulevard Gouin au nord et la gare de train de l'Est au sud. La planification doit se réaliser sur une distance d'environ 500 mètres de part et d'autre de l'axe de circulation.

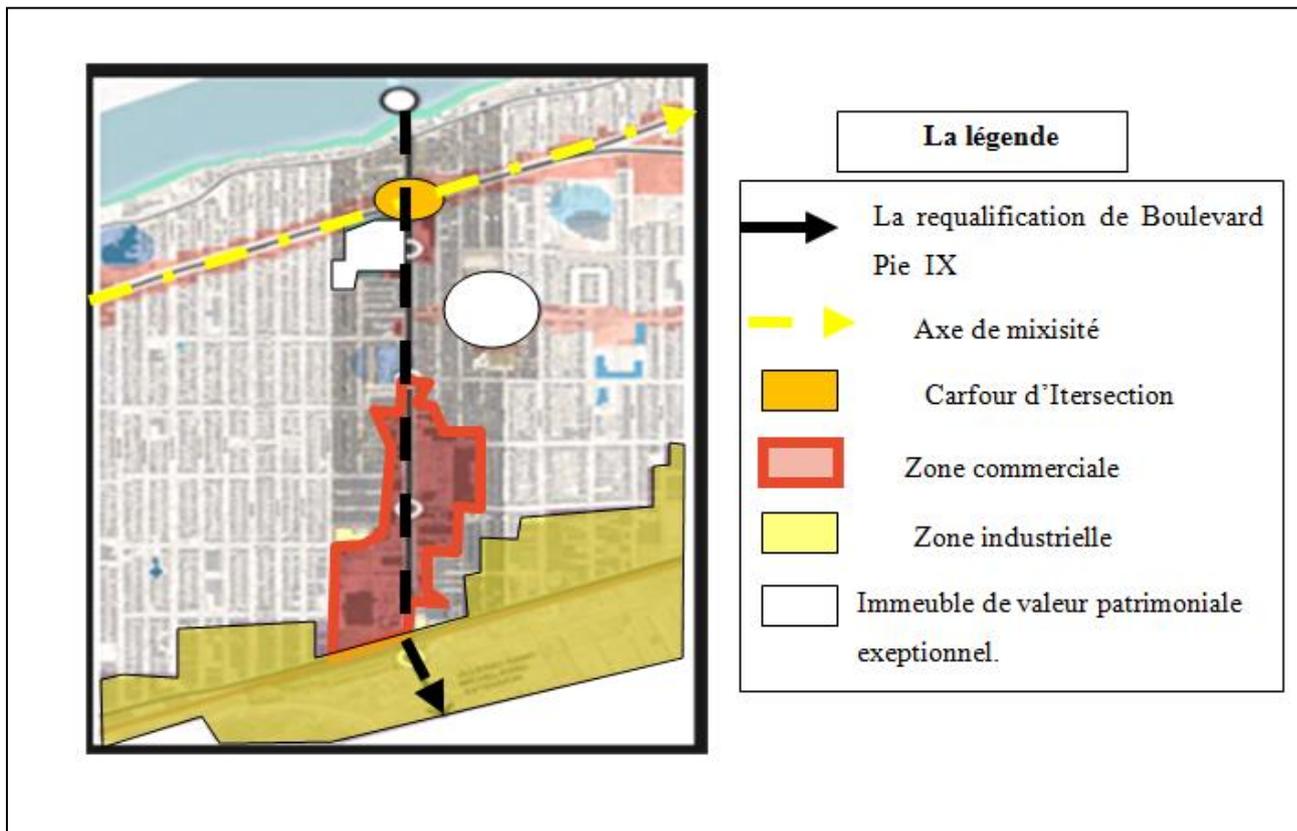


Carte 05 : situation de la ville de Montréal-Nord.

### **1.2.3 Les problématiques :**

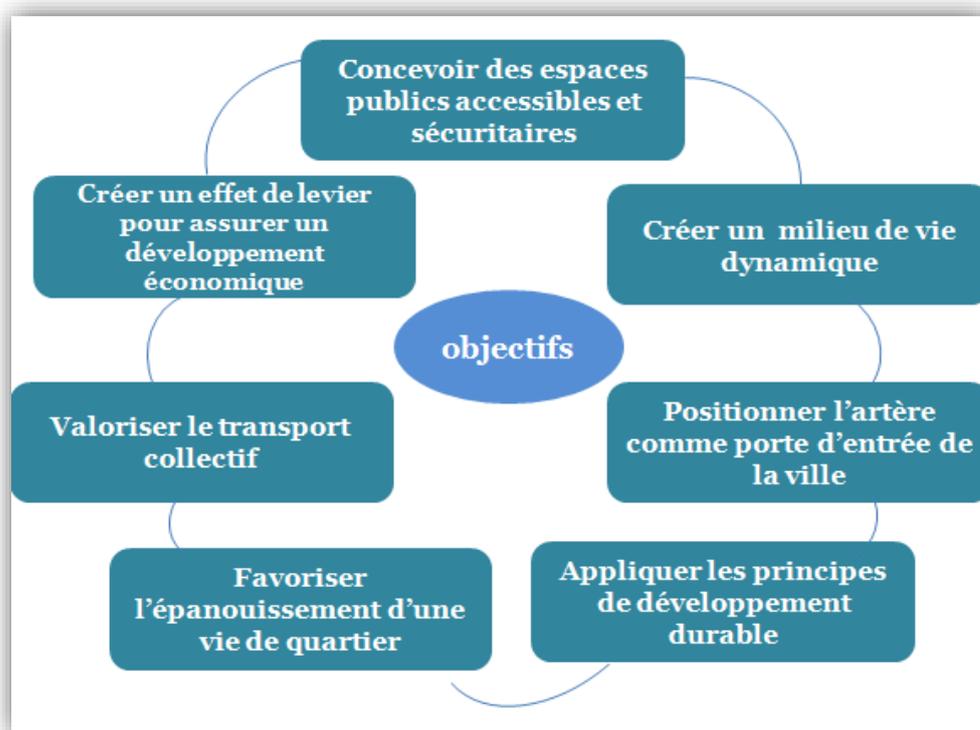
La lecture des éléments clés du secteur d'étude aura permis de relever les différentes problématiques quant à la configuration spatiale du lieu et l'occupation du sol.

- Décalage de la trame urbaine de part et d'autre de Pie IX : pas d'alignement de rues de part et d'autre.
- Lieu de stigmatisation de la fracture du tissu urbain (secteurs est et ouest).



Carte 06 : Composantes identitaires et structurantes.

### 1.2.4 Les objectifs :



## 1.2.5 Les grandes orientations d'aménagement du boulevard Pie-IX:



La requalification du boulevard Pie-IX dans Montréal Nord prendra appui sur l'implantation du service rapide par bus (SRB) sur cet axe.

Pour orchestrer une requalification complète du boulevard Pie-IX L'approche du TOD (Transit-oriented développement ou aménagement axé sur les transports en commun) s'appliquera à quatre pôles de développement prenant appui sur les quatre stations de SRB :

**Pour se divertir** : station Amos (parc Pilon, futur complexe sportif et communautaire, etc.)

**Pour apprendre** : station Castille (trois écoles)

**Pour vivre** : station Forest (magasins, restaurants, etc.)

**Pour voyager** : station 56e Rue (gare intermodale, SRB et piste cyclable).

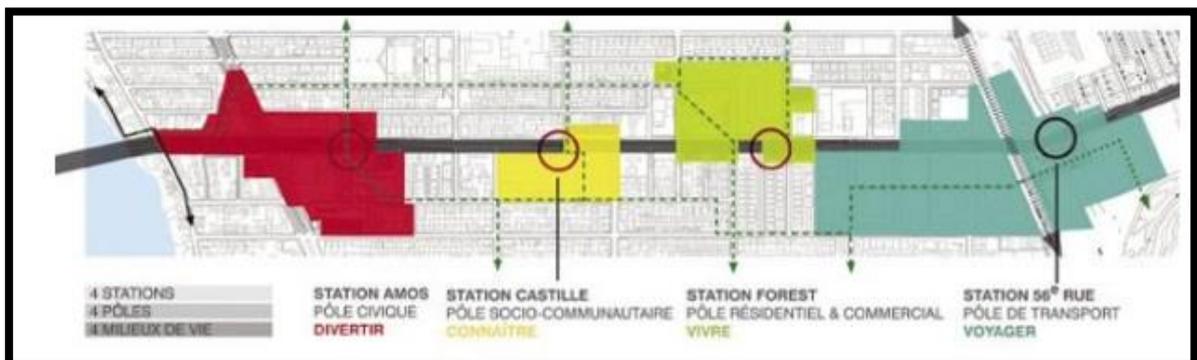


Figure 03 : les quatre stations de SRB

- Mettre en place de nouveaux trottoirs élargis à trois mètres.
- Le maintien d'uniquement deux voies de circulation dans chaque direction.
- Circuits parallèles pour cyclistes et piétons qui offrent une solution de rechange à Pie-IX.

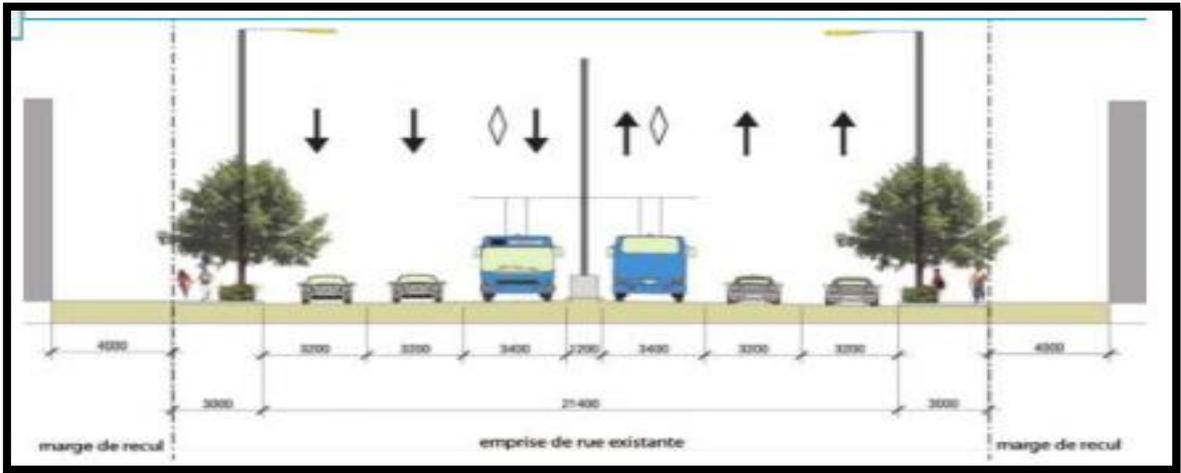


Figure 04 : composition de boulevard

-Créer une barrière sécuritaire constituée d'un alignement d'arbres et de lampadaires en bordure de rue qui, en plus de servir de séparation physique entre les voies de circulation et le trottoir, verdira et embellira le boulevard.



Figure 05 : vue de boulevard

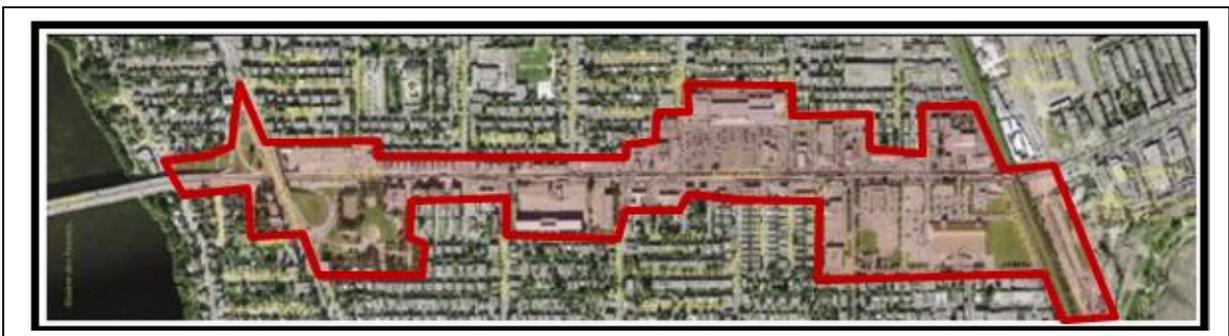
- Organisation des déplacements actifs pour favoriser les liens avec les commerces de proximité et les lieux publics avec aires de repos et terrasses.  
 -L'Aménagement durable d'une place publique.



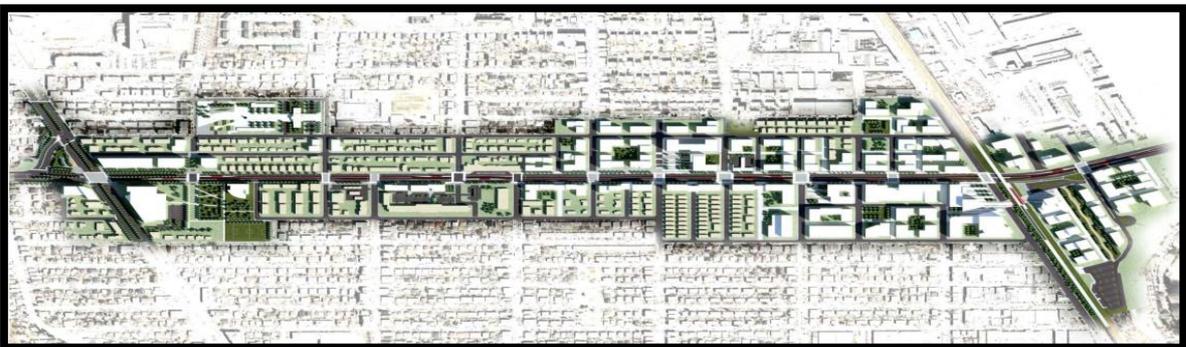
- amélioration de la qualité visuelle et esthétique du boulevard Pie-IX.
- Mobilier urbain durable et écologique.



**Avant :**



**Après**



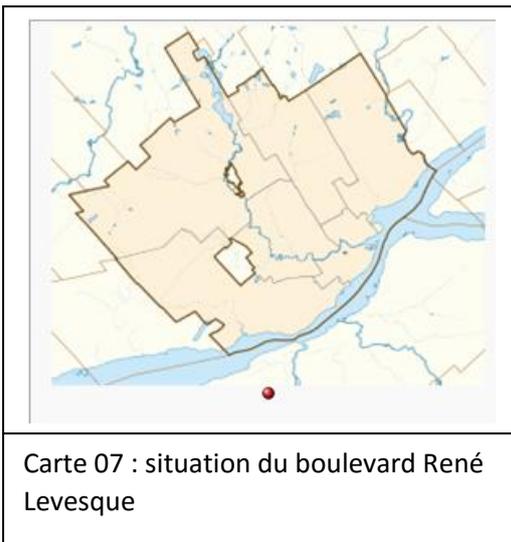
## 2.3. Exemple03 : Réaménagement du boulevard RENÉ- LÉVESQUE à QUÉBEC:

### 2.3.1 Intérêt et choix de l'exemple :

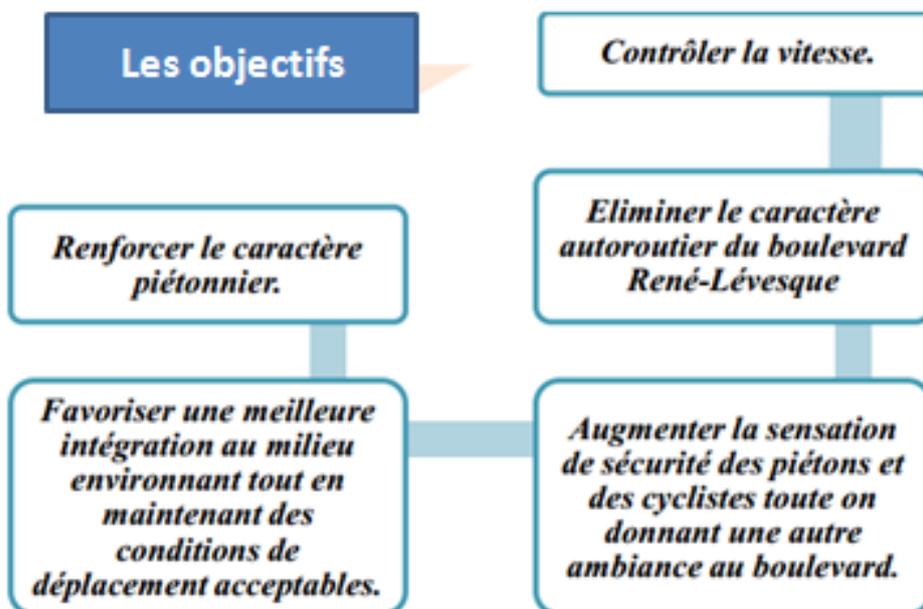
Cet exemple traite des enjeux que nous les trouvons intéressants pour notre projet tels que: contrôler la vitesse, renforcer le caractère piétonnier, et augmenter la sensation de sécurité des piétons et des cyclistes tout en donnant une autre ambiance au boulevard.

### 2.3.2 Situation et présentation :

Le **boulevard René-Lévesque** est une des artères principales du centre-ville de Québec. Il traverse en partie la colline de Québec d'ouest en est. Débutant dans la Cité-Universitaire, il traverse une zone résidentielle avant de se terminer au cœur de la colline parlementaire.



### 2.3.3 Les objectifs :



### 2.3.4 Les grandes orientations d'aménagement urbain du boulevard :

-L'aménagement d'un parc linéaire d'importance avec plantations et mobiliers urbains.



Figure 07 : le parc linéaire

-Un rétrécissement de l'emprise en conservant les six voies de circulation initiales, soit 4 voies pour la circulation régulière et 2 voies réservées au transport en commun.

-L'ajout de phases exclusives pour les piétons aux intersections signalisées et la synchronisation des feux de circulation contrôlant ainsi les vitesses de circulation sur le boulevard.

-L'aménagement d'espaces de stationnement sur rue, des côtés nord et sud du boulevard, en dehors des heures d'opération des voies réservées au transport en commun.

-L'aménagement d'une zone protégée pour les piétons et les cyclistes.

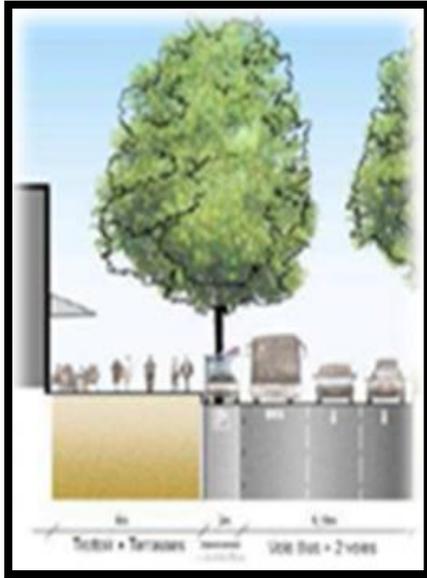


Figure 08 : coupe sur le boulevard



Figure 09 : le chemin piéton

	<b>Exemple 01</b>	<b>Exemple 02</b>	<b>Exemple 03</b>
<b>Pour quoi?</b>	-Composer une entrée de ville accueillant place, commerces, services, locaux associatifs et habitat.	-favoriser le transport commun, faciliter et sécuriser la circulation piétonne.	-Augmenter la sensation de sécurité des piétons et des cyclistes tout en donnant une autre ambiance au boulevard.
<b>Intérêt</b>	-Cet exemple porte le même objectif qu'on vise dans notre projet d'entrée de ville, un quartier périphérique avec une multitude de fonctions, et une entrée bien structurée afin de diminuer la pression sur le centre-ville.	-Cet exemple porte le même objectif qu'on vise dans notre projet d'entrée de ville, la requalification de l'entrée de ville NORD de Montréal à travers le réaménagement du boulevard Pie-IX.	-Cet exemple traite des enjeux que nous les trouvons intéressants pour notre projet tels que: contrôler la vitesse, renforcer le caractère piétonnier.
<b>synthese</b>			
<b>Points de convergence</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-L'amélioration de la qualité urbaine de l'entrée de ville.</li> <li>-Animation de l'espace urbain par l'intégration de fonctions adaptées à l'activité humaine.</li> <li>-Des infrastructures de transport et des modes de déplacement intégrés.</li> <li>-Appliquer les principes de développement durable.</li> </ul>		
<b>Points de divergence</b>	-l'intervention sur l'entrée de ville par l'aménagement d'un boulevard qui est l'expression fondamentale de la performance des villes.		

**Conclusion :**

A travers cette lecture thématique on a déduit qu'il a certains principes dans les trois exemples qu'ils nous serviront de choisir et d'appliquer notre intervention sur l'entrée de ville de la manière la plus convenable, et aussi ils vont nous aider pour établir notre programme d'aménagement urbain spécifique.

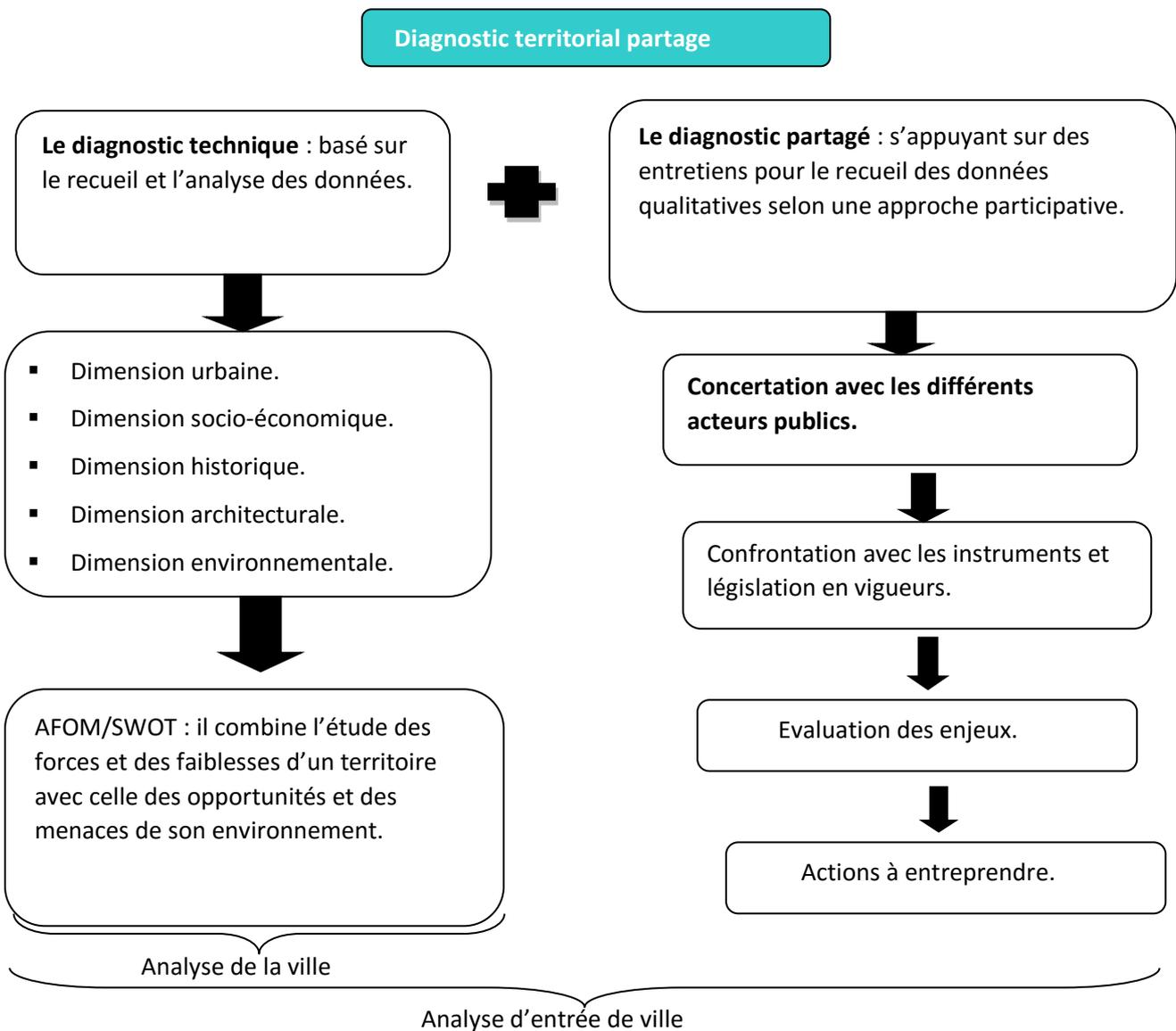
## **CHAPITRE III : ETUDES ET ANALYSE URBAINE**

## Introduction :

Dans ce chapitre nous tentons d'analyser la ville de Sidi Bel Abess et la lecture de l'entrée de ville, en s'appuyant sur la méthode du diagnostic territorial partagé. Etant donné que l'entrée de ville fait partie de la ville et représente la première image de cette dernière, il est indispensable d'établir un diagnostic technique pour la ville de Sidi Bel Abess. Afin de parvenir à choisir l'entrée de ville à étudier, on passera par une description générale des périphéries de la ville de Sidi Bel Abess, tout en établissant un état des lieux qu'on partage avec les acteurs publics pour le secteur d'entrée de ville choisie.

## Méthode d'analyse : diagnostic territorial partagé<sup>42</sup>

Un diagnostic qui ne se partage pas perd de son utilité, il isole son concepteur dans une vision non contredite sur laquelle il est le seul à s'appuyer.



<sup>42</sup> Patrice Colar, Jean François Silvan, *le diagnostic partagé un outil au service du projet territorial enfance jeunesse, fédération départementale des foyers ruraux de l'Yonne.*

▪ **Le diagnostic territorial partagé permet :**

- d'évaluer une situation afin de prendre les bonnes décisions pour l'améliorer.
- De fournir des alternatives stratégiques.
- D'organiser et synthétiser l'information afin de simplifier la compréhension d'une situation.
- Elle nécessite une compréhension objective et complète de la situation et de son environnement pour être efficace.
- Permet de filtrer le large nombre d'informations (qualitative et quantitative).
- Elle s'appuie sur l'intervention de nombreux acteurs et de son environnement.
- Pour être performante, elle doit s'appuyer sur du réel.

**3.1 Pour quoi Sidi Bel Abbès :**

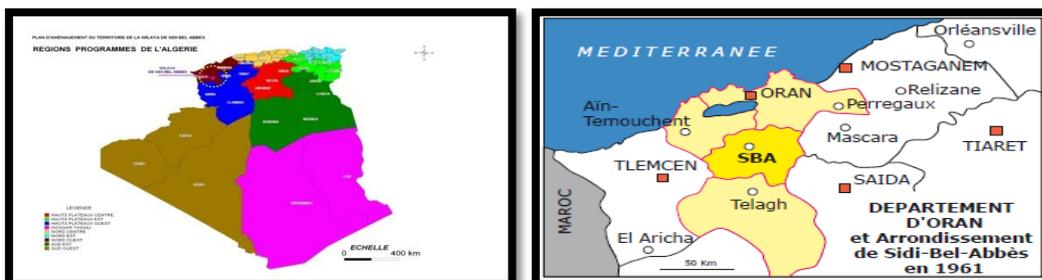
- On a constaté qu'il y a un déséquilibre régional dans le territoire algérien entre l'Est et l'Ouest c'est-à-dire une concentration des métropoles à l'Est Alger, Constantine, Bejaia, Sétif, mais à l'Ouest il n'y a que celle d'Oran et Tlemcen.
- Sidi Bel Abbès est considéré comme une ville relais que ce soit pour les carrefours des autoroutes ou pour les carrefours des lignes de chemin de fer.
- La ville de Sidi Bel Abbès occupe une position stratégique spécifique, elle s'étend sur environ 15% de territoire de la région nord-ouest du pays.

**3.2 Analyse urbaine de wilaya de Sidi Bel Abbès :**

**3.2.1. Situation et présentation :**

La wilaya de Sidi Bel Abbès occupe une position stratégique et centrale dans la région du nord-ouest de l'Algérie, avec une superficie de 9150 Km<sup>2</sup>, qui représente 4% de la superficie totale du pays et 15% de l'espace de programmation territorial Nord-Ouest.

Elle est délimitée à l'est par la wilaya de Saida et Mascara, à l'ouest par Tlemcen, au sud par Naama et Bayedh, au nord par Ain Temouchent et Oran.



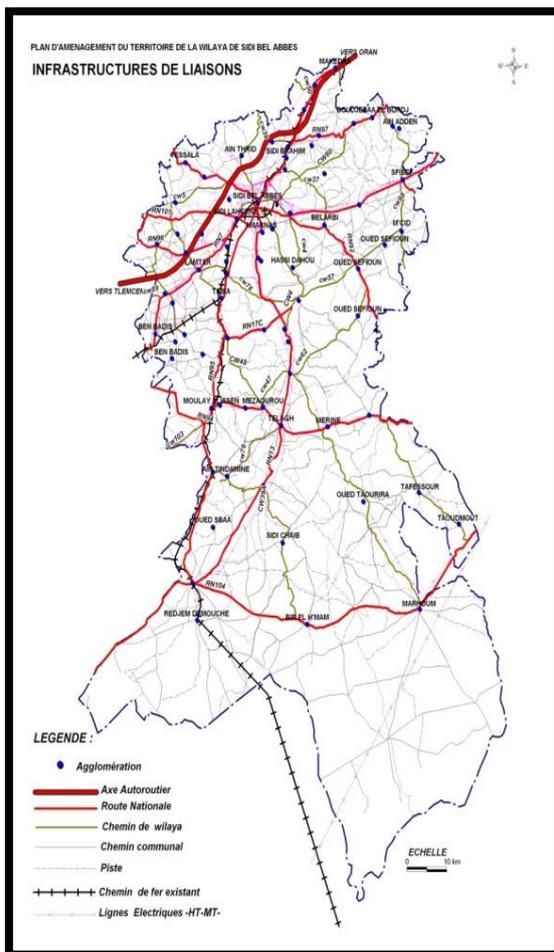
Carte 08 : situation de la wilaya de SIDI BEL ABBES

### 3.2.2. Organisation administrative :

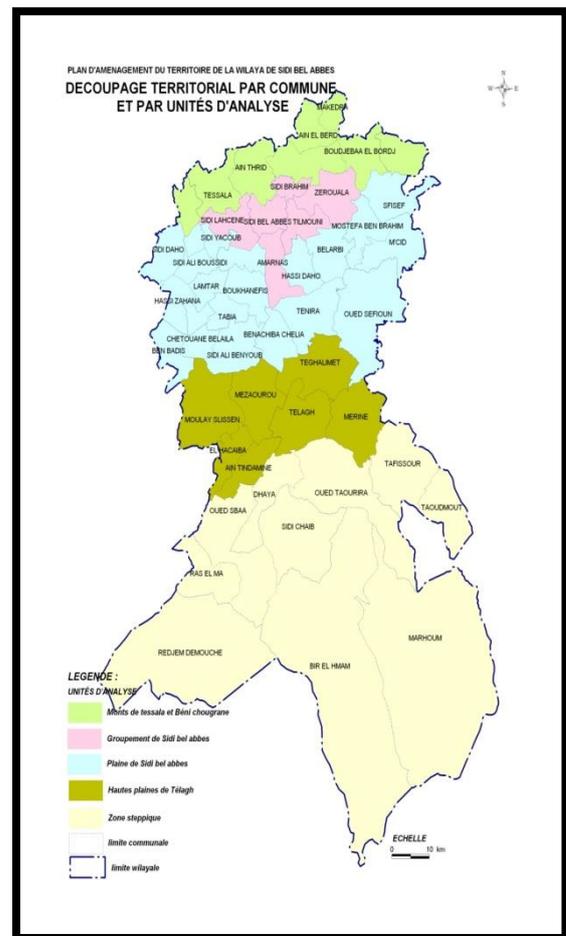
Le découpage administrative conformément à la loi n°84-09 du 01/02/84 relative à la réorganisation du territoire national a amené une nouvelle restructuration de la wilaya de SIDI BEL ABBES .celle-ci comprend actuellement 52 communes regroupées en 15 daïras, soit une moyenne de 3 communes par daïra.

### 3.2.3. Accessibilité et infrastructure de liaison de la wilaya :

La Wilaya de Sidi Bel Abbès est considérée comme l'un des grands points d'ancrage du réseau national et régional, à travers deux grands axes qui le traversent: l'axe Nord-sud ; s'articulant sur quatre voies (RN 13, RN 95, RN 92, RN 101), l'axe Est-ouest ; matérialisé la RN07, et l'autoroute Est-ouest.



Carte 09 : l'accessibilité de la wilaya de SIDI BEL ABBES



Carte 10 : l'organisation administrative de la wilaya de SIDI BEL ABBES

### 3.2.4. Le groupement de SIDI BEL ABBES :

DESIGNATION	SUPERFICIE Km <sup>2</sup>		POPULATION 1998		Densité Hab Km <sup>2</sup>
	TOTAL	%	TOTAL	%	
Sidi Bel Abbes	89,74	14	184550	82	2716
Sidi Lahcène	88,92	17,8	14948	6,6	168
Sidi Brahim	38,80	7,7	8293	3,6	197
Amarnas	93,64	18,7	6187	2,7	66
Tilmouni	76,32	15,3	7154	3,1	93
Zerouala	132,16	26,5	4333	2,0	35
<b>TOTAL</b>	<b>499,38</b>	<b>100</b>	<b>225470</b>	<b>100</b>	<b>451</b>



Tableau 01 : les communes du groupement.

Figure 11 : les communes du groupement.

#### A. L'aménagement du groupement :

##### a. Faire de l'agriculture un élément moteur de l'aménagement.

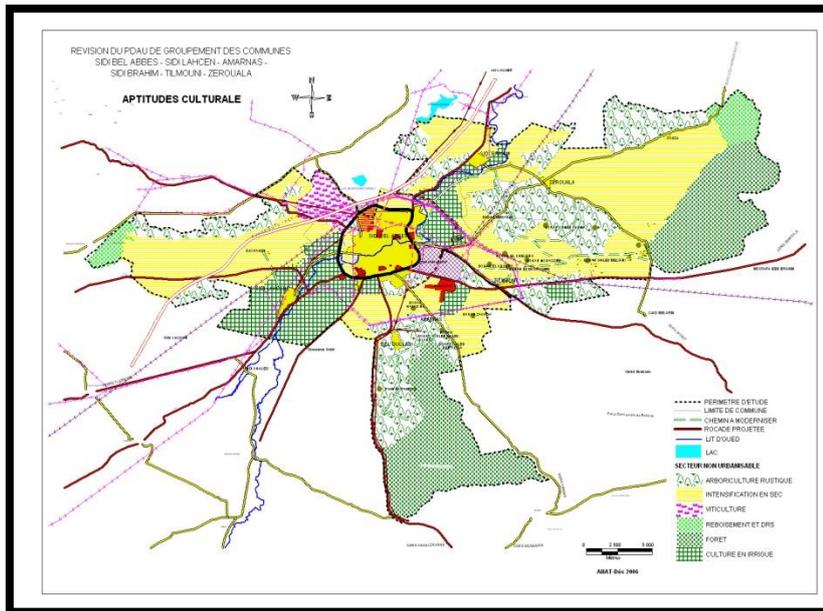
- Une nouvelle occupation du sol du groupement:
  - L'intensification en irrigué : 5500 ha.
  - L'arboriculture rustique : 11400 ha.
  - L'intensification en sec : 1900ha.
  - Le développement de l'élevage bovin.

##### b. Développer l'accueil économique à l'échelle du groupement.

- La création d'une technopole: l'agronomie, et le génie biologique, l'agroalimentaire...
- Le passage à une économie de service et de l'information.
- La création des sites d'accueil économiques dans les autres communes.

##### c. Promouvoir une qualité de vie dans les agglomérations.

- La revalorisation des tissus anciens.
- De l'amélioration du cadre de vie dans les tissus récents.
- Offrir de meilleures conditions pour les déplacements.
- De l'occupation des servitudes par des espaces verts prévus dans les instruments d'urbanisme.



Carte 12 : l'aménagement du groupement.

#### 2.4.1 La structure spatiale du groupement :

- a. **La première unité** : est celle de l'agglomération urbaine de Sidi Bel Abbés qui se présente comme une grosse masse compacte en plein centre du groupement vers laquelle converge un ensemble de voies multidirectionnelles qui la relie à tous les points du territoire du groupement.
- b. **La deuxième unité (La zone péricentrale)** : elle comprend le reste de la commune de Sidi Bel Abbès, la commune Sidi Lahcène et une partie des territoires de Sidi Brahim et Amarnas. Cette zone à forte potentialité agricole est un espace à préserver écologiquement .Des conurbations avec la première unité altéreront définitivement le paysage agricole et l'environnement, tout en rendant plus complexe et onéreux sa viabilité et son équipement.
- c. **La Troisième unité (La zone Est)**: Elle regroupe le reste du territoire d'Amarnas et Sidi Brahim, les communes de Tilmouni et Zerouala. les établissements sont d'inégale importance et se caractérisent encore par les liens forts qu'ils entretiennent avec l'activité agricole.

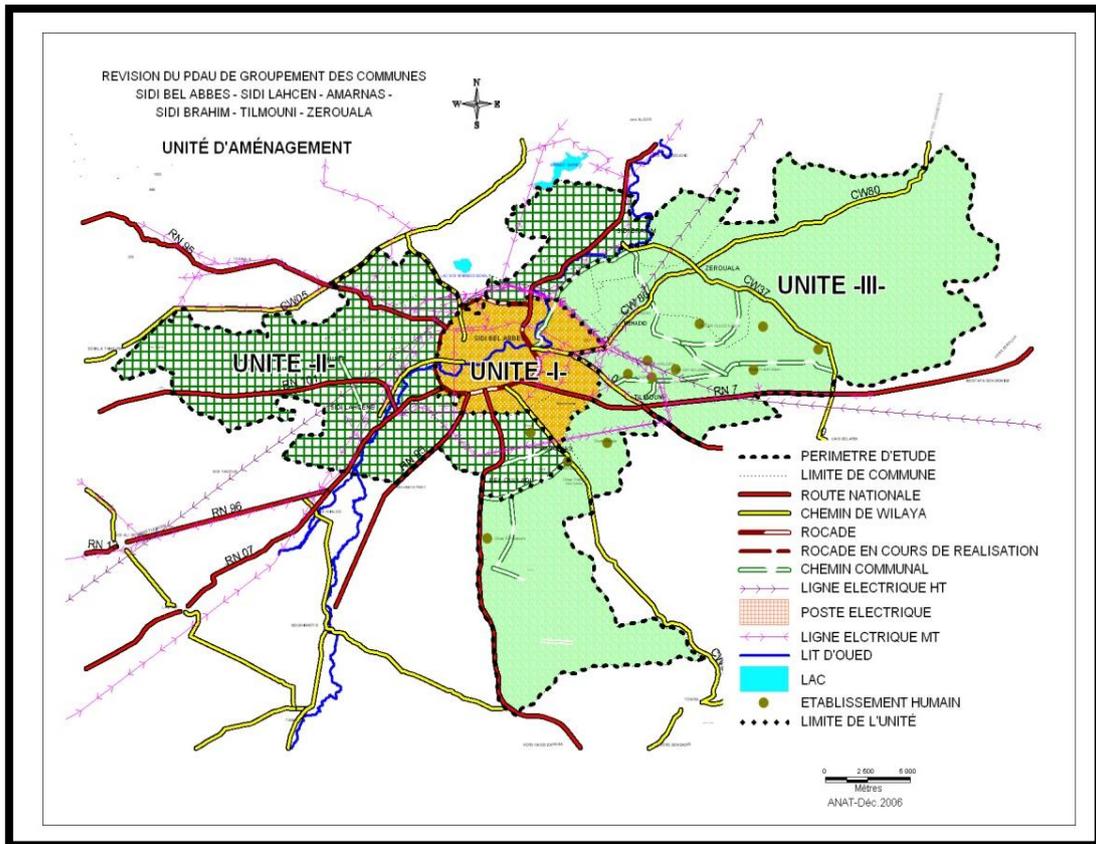


Figure 13 : la structure spatiale du groupement.

### 3. analyse urbaine de la commune de SIDI BEL ABBES :

#### 3.1 Dimension environnementale :

##### a. Lecture géographique :

La ville de Sidi Bel Abbès est située au Nord de la wilaya sur les premiers plateaux au sud du Tell sur les rives de la rivière oued Mekerra. Elle couvre une superficie de 6 794 ha. Elle est limitée par les communes d'Ain Thrid, et Sidi Brahim au Nord, la commune des Amarnas au Sud. A l'est c'est la commune de Tilmouni et à l'Ouest la commune de Sidi Lahcène.



Carte 14 : la situation de la ville de SIDI BEL ABBES.

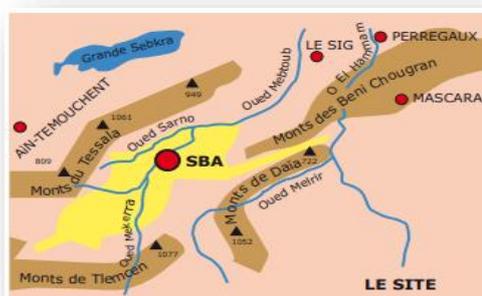
- **Accessibilité :** La ville de Sidi Bel Abbès, bien ancrée dans sa région, traversée par d'importantes voies de communication (RN 13, RN95, RN07, l'autoroute, chemin de fer, etc.)



Carte 15 : l'accessibilité de la ville de SIDI BEL ABBES.

**b. lecture environnementale :**

- **topographie :** La ville occupe un site plat, avec une des faibles pentes, entre 0 et 3% sur la quasi-totalité du territoire à l'exception de la partie Nord, Nord –Est où les pentes sont de 3 à 5% avec une altitude moyenne de 400m.



Carte 16 : la topographie de la ville de SIDI BEL ABBES.

- **Climatologie et température :** La région s'inscrit dans l'étage bioclimatique aride modéré à hiver froid .Elle constitue une zone tampon entre l'Algérie occidentale côtière et l'Algérie occidentale saharienne. Elle présente la particularité d'avoir toutes les caractéristiques du climat méditerranéen et d'être simultanément soumise aux influences continentales.

Données climatiques à Sidi Bel Abbès													
Mois	jan.	fév.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sep.	oct.	nov	déc	année
Température minimale moyenne (°C)	1	2	4	6	8	12	15	15	13	9	6	2	7
Température moyenne (°C)	8	9	11	13	16	21	25	25	21	17	12	8	15
Température maximale moyenne (°C)	14	15	18	20	24	29	34	35	30	24	18	14	22
Précipitations (mm)	61	49	46	41	37	11	2	4	14	38	44	63	410

Tableau02 : données climatiques de la ville de SIDI BEL ABBES.

- **La pluviométrie :**

- La pluviométrie varie du Nord au Sud.
- 500 à 800 mm au Nord
- 200 à 500 mm dans les zones des hautes plaines
- Faibles quantités dans la zone des steppes.

- **Les contraintes :** Il existe deux types de contraintes:

- 1-Contrainte naturelle:** Oued Mekerra:

\*Le manque d'entretien :  
Problème d'inondation et surtout en hiver, et aussi le problème de pollution à cause des rejets et donc l'épidémie. Les talus des berges ne sont pas traités pour stabiliser les sols.

- 2-Contrainte artificielle:** Le chemin de fer:

.Qui présente un grand impact sur l'environnement, dont les nuisances sonore et aussi le problème de pollution.

**le sol :**

- Les sols dans l'ensemble de la commune sont **aptes à la construction** et à **l'installation des industries**. Il n'y a pas de problème particulier de fondation. **L'érosion** du bassin versant de l'Oued Mekerra n'est pas importante. La présence de la couche filtrante limite sa puissance.



Figure 10 : L'oued Mekerra.



Figure 11 : chemin de fer.

**Les nuisances sonneurs :**

\*L'axe Oran traversant la ville du Nord au sud par la RN 13 ; L'axe de Tlemcen traversant la ville de SBA vers Mascara ; L'autoroute.

\*Ces axes connaissant du trafic assez dense et provoquent des nuisances sonores et même de pollution et donc ayant impact sur l'environnement et a qualité de vie des habitants.

- **Impact de l'industrie sur l'environnement :**

Le tissu industriel demeure concentre à hauteur de 85% au niveau du chef-lieu de Wilaya, pose problème de pollution de déchets produits, les eaux usées, et pose même des problèmes de pollution de l'atmosphère (CO2), et donc la destruction de la faune et la flore.

- **Voies et réseaux divers :**

\*Le transport de l'électricité vers la ville se fait par l'interconnexion entre le poste de transformation de Zahana et le poste de Sidi Bel Abbes.

La distribution se fait au niveau de 02 stations à savoir :

\*La première station de gaz se situe dans la ZHUN Nord, La deuxième station se situe au niveau de la rocade Sud.



Figure 12 : les nuisances sonneurs.

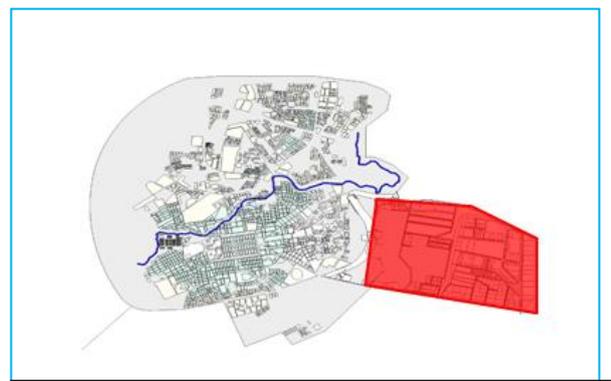


Figure 13 : l'impact de l'industrie sur l'environnement.

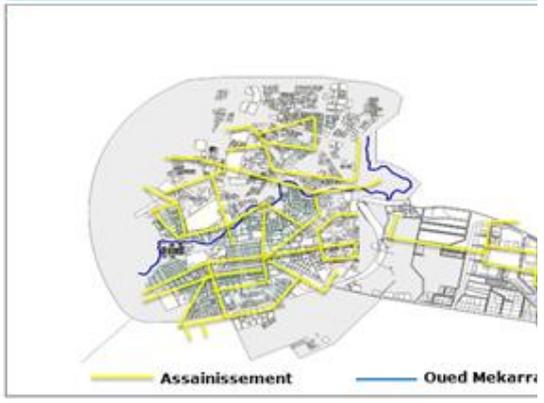
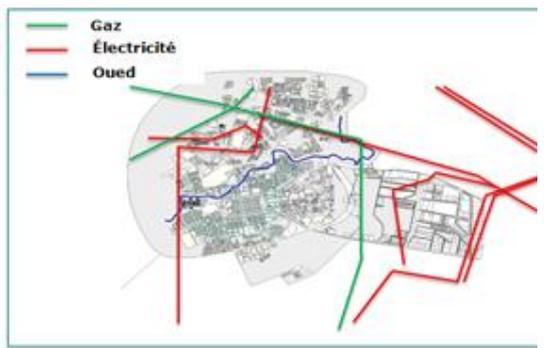


Figure 14 : voies et réseaux

- **les espaces verts :**  
La ville de SBA présente un pourcentage important de l'espace vert mais malheureusement ces espaces sont souvent négligés et qui même devient parfois des

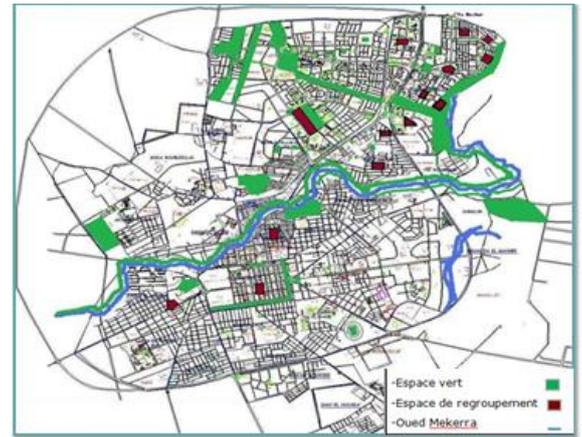


Figure 15 : les espaces verts

### 3.2 Dimension historique :

#### a. création de la ville de SIDI BEL ABBES :

C'est vers 1780 que décède le saint patron de la ville, Sidi Bel Abbès El Bouzidi .Aussi, à la création du centre de colonisation, c'est sous le nom de cet homme.



Figure 16 : le marabout de SIDI BEL ABBES

#### b. Emergence de la ville coloniale :

\***12 juin 1847** le générale Lamoricière, commandant de la division d'Oran, a eu l'idée de concevoir une ville fortifiée pour encore mieux surveiller les tribus indigènes.

\***10 Novembre 1848**, fut instituée la commission chargée d'élaborer le plan de la ville et d'en poursuivre l'exécution. Le gouverneur général propose la création de la ville en se basant sur les plans qu'avais dessinés le capitane PRUDON.

\*Le **plan initial** de la ville présente par **prudon** est une enceinte fortifiée de **42 ha**, coupée de larges rues et dont la moitié serait réservée aux installations militaires, tandis que le reste serait loti. Jusqu'aux années **1860**, ce sont les militaires qui construisent et gèrent la ville. A partir de **1857**, le premier noyau commence à se constituer. Il correspond au centre-ville actuel.

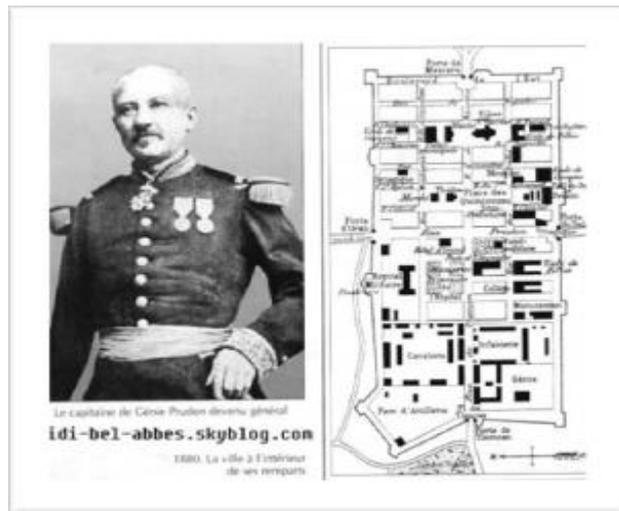
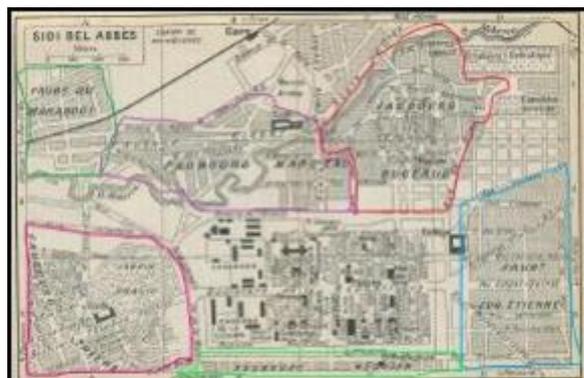


Figure 17 : plan initial de la ville de SIDI BEL ABBES.

\*La période allant de **1860** à **1900** peut être considérée comme une période de maturation de la ville. Cette période est marquée par une relative dynamique urbaine qui s'est traduit par l'apparition de nouveaux quartiers de type lotissements à l'intérieur des glacis ou de

faubourgs tels que Sakia El Hamra (ex-fbg Thiers) et Emir AEK (ex Bugeaud). Le développement de la ville s'est appuyé sur les axes existants ou créés en prenant la direction Est-ouest, conditionné par la présence de l'Oued au nord.



Carte 17 : Plan de 1937: organisation des faubourgs.

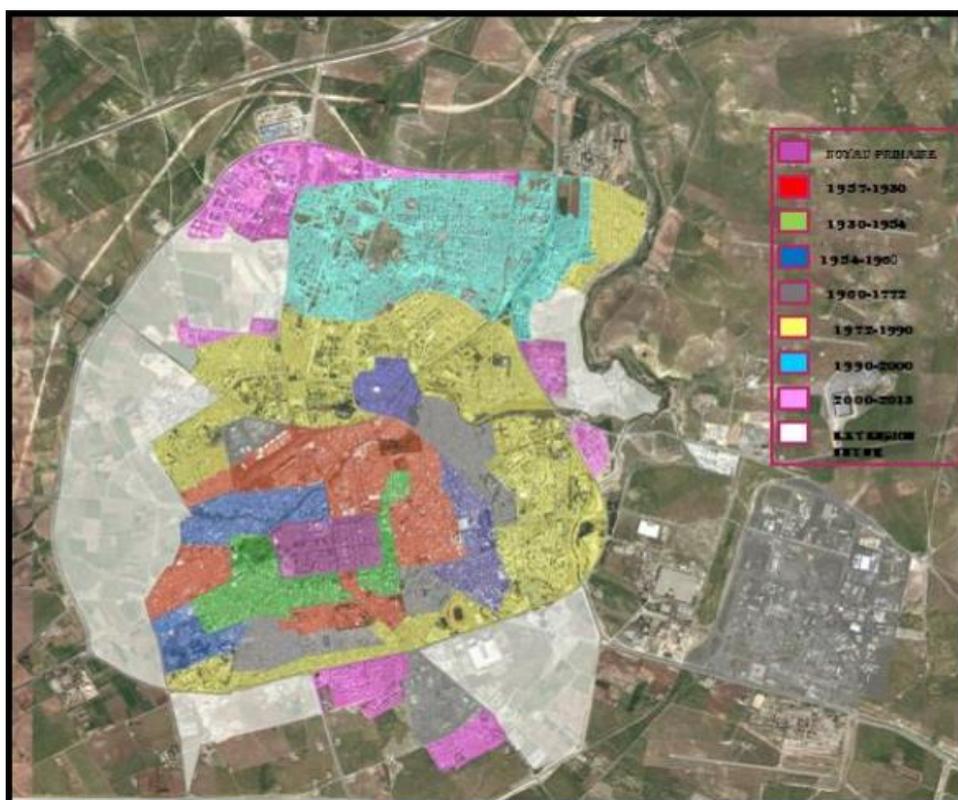
**De 1900 à 1930**, l'extension est faite essentiellement vers l'Est, tel que les quartiers de Sidi Yassine (ex fb Eugène Etienne), Perrin la gare, Marceau et Mustapha Ben Boulaid (ex fg Nigrier). A la même époque nous voyons apparaitre deux hameaux isolés, l'un au nord, Gambetta (Larbi Ben M'hidi) et l'autre à l'Est, Boumlik (ex camp des spahis). Avec la disparition des remparts vers **1930**, l'avènement du chemin de fer,

l'urbanisation s'est effectuée par extension des quartiers existants et le remplissage des espaces interstitiels séparant les quartiers. Plus tard on voit se former se structurer les quartiers de Ben Badis et Maçonais.

**\*A la fin de la guerre de la libération**, la ville présentait un développement bicéphale. Dans la partie **sud** de la ville, au-delà de l'oued et du chemin de fer la trame est plus au moins régulière et cohérente avec des voies hiérarchisées et des fonctions urbaines bien définies. La configuration des axes existants, la topographie plane et la proximité du centre-ville permettent plus facilement l'extension de la ville dans cette direction. Au nord, ce sont encore des noyaux urbains plus au moins séparés entre eux malgré la réalisation de quelques opérations d'urgence de remplissage.

**\* Entre 1966 et 1987** La première phase de l'explosion urbaine s'est traduite, au niveau spatial, par la reconduite de la tendance de la croissance de la ville dans la partie sud, en direction de l'Est et de l'Ouest des anciens quartiers. La zone industrielle et la ZHUN Boumlik se sont implantées à la périphérie Est de la ville, tandis qu'un nombre important de lotissements dont certains se situent en plein centre-ville (Vallée des jardins) sont amorcés dans la même continuité au sud et à l'Ouest.

**\*jusqu'à l'horizon 2015**, le PDAU n'a envisagé que 100 ha supplémentaires. Ils sont affectés à l'urbanisation future.



Carte 18 : l'évolution historique de la ville de SBA

### 3.3 Dimension typo-morphologique :

#### a. schéma de structure :

##### ✓ **Système des voies :**

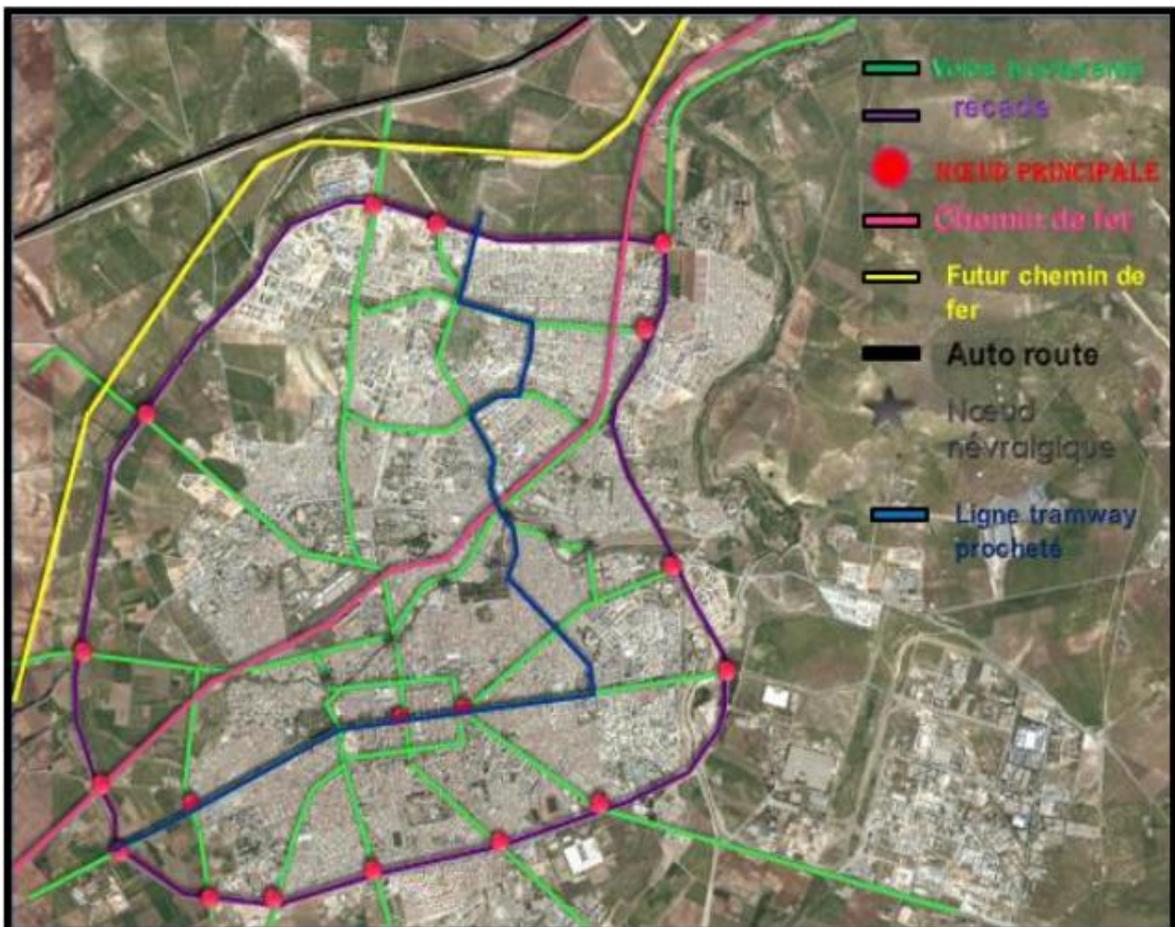
- Les voies principales: ce sont les deux axes cardinaux de centre-ville qui sont Tlemcen /Mascara et Oran/Bab Daya
- Les axes structurants: à l'intérieur de la ville, permettent la liaison entre différents quartiers.
- La rocade: c'est une voie qui entoure la ville et permet de diminuer la pression mécanique des voies intérieures.
- Le chemin de fer: une ligne Oran-Maroc, avec gare de Triage et ateliers de

réparations.

On peut citer le projet futur de tramway qui facilite la circulation inter-quartier.

##### ✓ **Les nœuds :**

- Les nœuds sont les lieux stratégiques d'une ville, pénétrable par un observateur, points focaux intenses auxquels il voyage, ou jonctions de voies.



Carte 19 : schéma de structure de la ville de SIDI BEL ABBES.

✓ **La circulation :**

\*La circulation mécanique se concentre vers le centre-ville de Sidi Bel Abbès et se converge dans le carrefour.

\*la voie de contournement (rocade) pour assurer :

**La séparation des flux de circulation** (urbaine et de transit)

**La liaison de l'ensemble des fonctions urbaines.**



Figure 18: plan de la ville

**b. L'habitat :**

✓ **Le nombre de logements :**

- L'agglomération de Sidi Bel Abbès compte elle seulement plus du 3/4 des logements contre 15% à Bellouladi, 4% à Sidi Brahim et 2,5% à Sidi Lahcène.
- Tilmouni et Zerouala, maintenues en marge du reste du groupement ont reçu respectivement 0,7% et 0,2% du programme.

✓ **Les quartiers composants :**

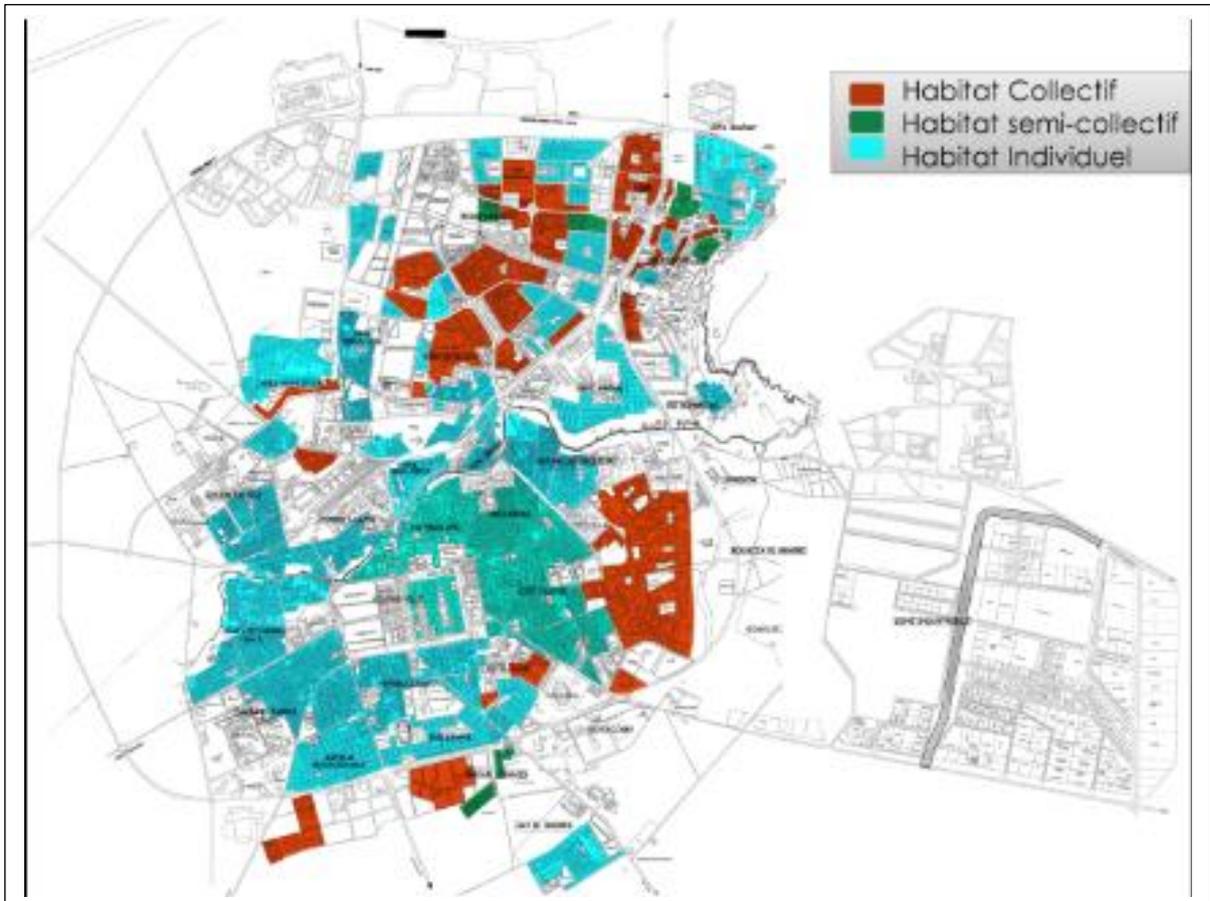
- On remarque une différence entre les quartiers sur le plan historique et même sur l'occupation de sol qui nous guide à tirer plusieurs types:
- **Le noyau primitif:** fondé par le génie militaire en 1843
  - **Les faubourgs coloniaux:** qui entourent le centre-ville
  - **Les ZHUN:** habitat collectif dans une politique d'urgence par le système préfabriqué, on perd la notion d'alignement avec une mauvaise occupation des sols.
  - **Les lotissements:** une opération lancée pour faire un équilibre entre le collectif et l'individuel.
  - **La zone industrielle :** marginalisée par rapport à la ville bénéficie d'un chemin de fer.
  - **Les extensions nouvelles :** une amélioration à la qualité architecturale notamment le projet Hassnaoui, campus universitaire...



Carte 20 : les quartiers composants de la ville de SIDI BEL ABBES

✓ **Typologie de l'habitat :**

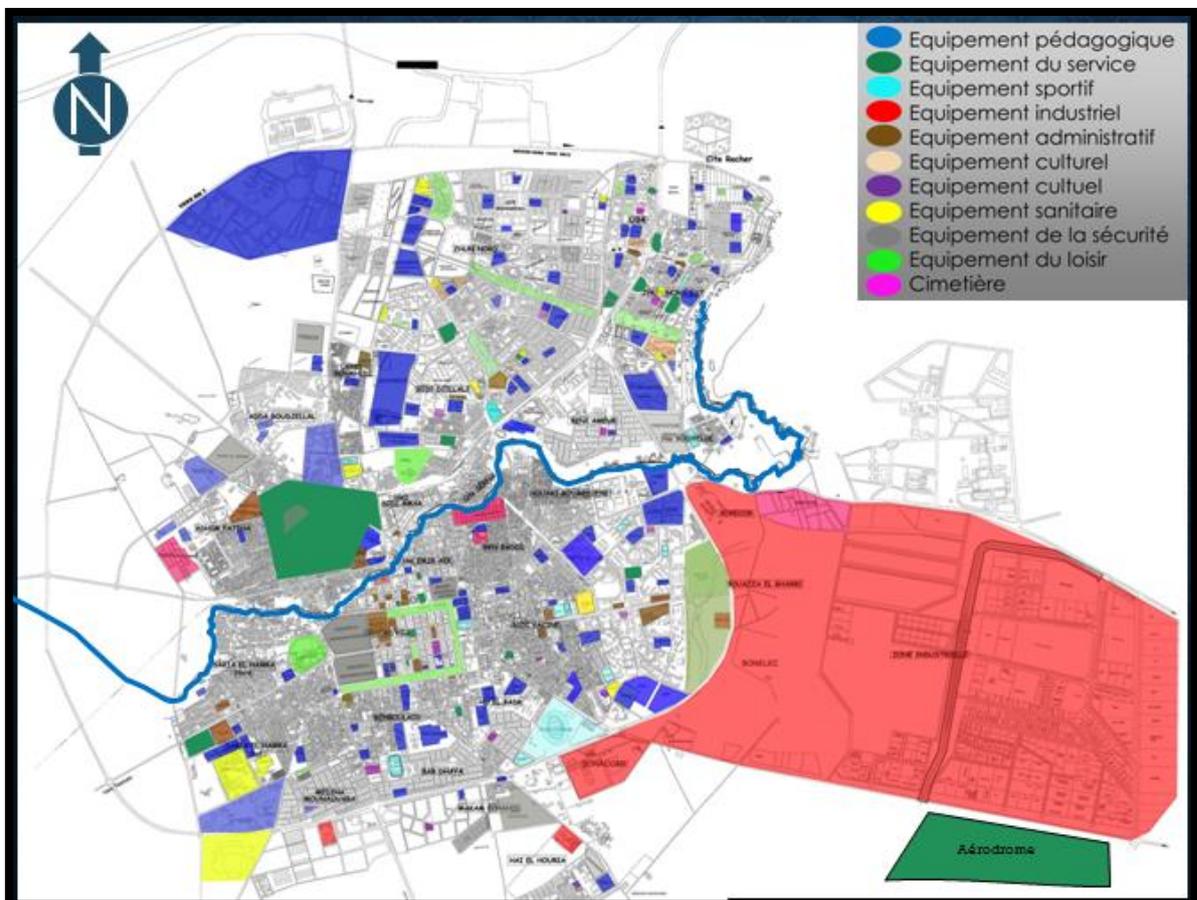
Dominance de l'habitat individuel, et concentration de l'habitat collectif au Nord et à l'Est, tandis que l'habitat individuel est concentré au tour du centre-ville, une quasi inexistence de type semi collectif dans le tissu urbain.



Carte 21 : la typologie de l'habitat de SIDI BEL ABBES

✓ **Equipements structureaux :**

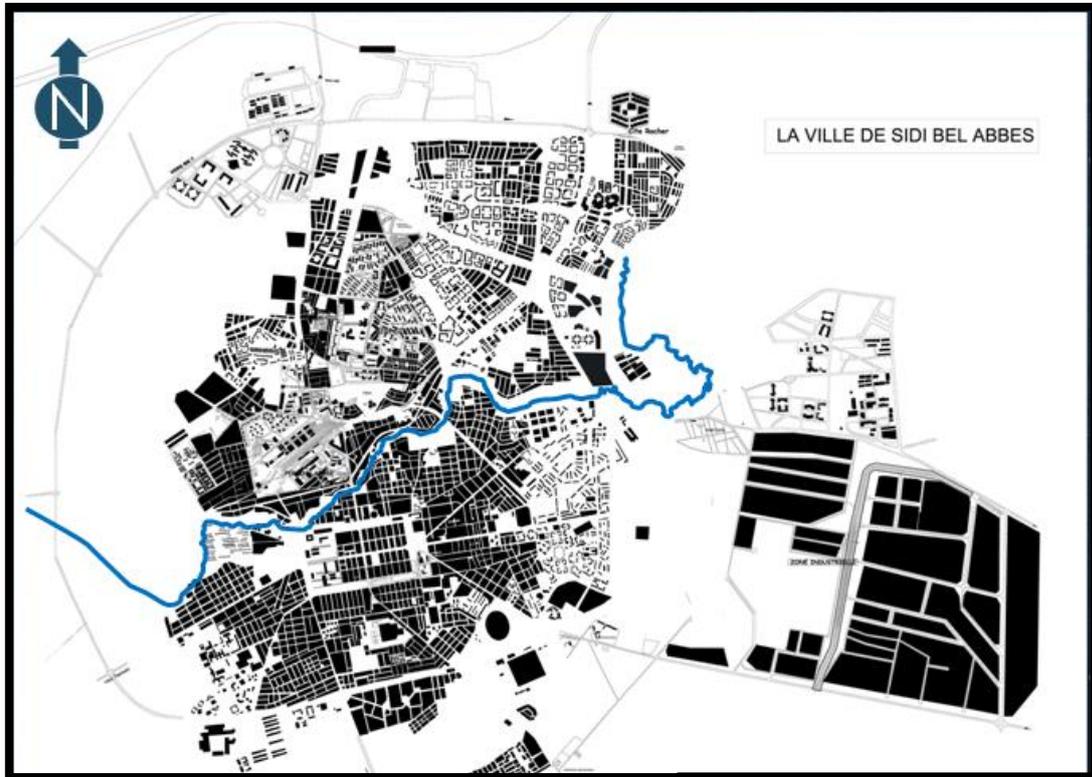
- A Sidi Bel Abbès, les équipements militaires ou édilitaires (caserne) et de détente (théâtre, jardins...) marquent les premiers grands équipements de la ville.
- Sa désignation par la colonisation de principal centre de collecte et d'animation des hautes plaines intérieures lui permet de bénéficier de tout un réseau d'équipements de rayonnement régional : marché de gros des fruits et légumes, marché bestiaux, banques et crédits agricoles, chambre de l'agriculture, gare ferroviaire ...etc.
- Malgré le niveau d'équipement relevé reste encore insuffisant dans des rôles pour lesquels Sidi Bel Abbès a des atouts et certains domaines sont quasiment absents (équipements sportifs, de détente, transport aérien, hôtellerie, service...etc.
- Aussi, on trouve que les équipements se concentrent dans le centre-ville, le temps qu'il fallait disperser dans les différents secteurs de toute la ville se Sidi Bel Abbès.



Carte 22 : les équipements de la ville de SIDI BEL ABBES.

✓ **Le rapport bâti/non bâti :**

- On remarque l'existence de deux parties distinctes
  - Partie très dense au Sud.
  - Partie aérée Nord.

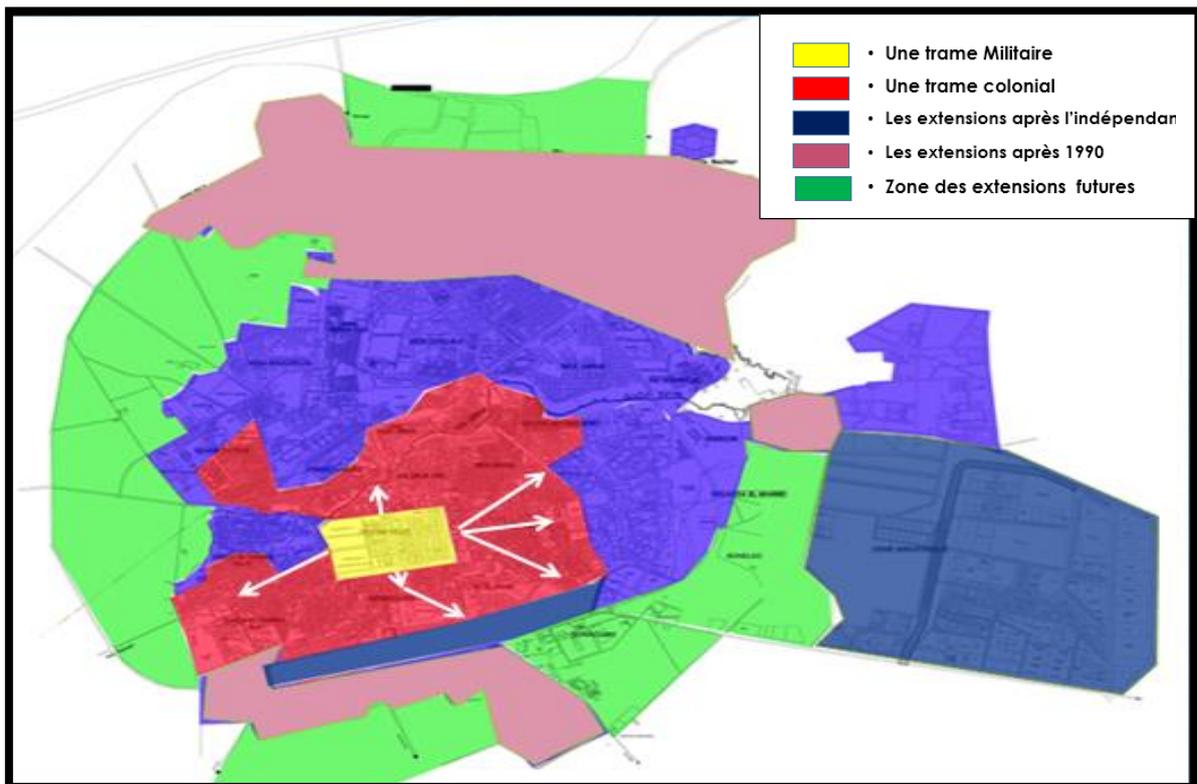


Carte 23 : le rapport bâti /non bâti de la ville de SIDI BEL ABBES.

✓ **Ilots et trame urbaine :**

La trame Urbaine de la Ville de Sidi bel Abbes se compose de 5 principales zones :

- Une trame Militaire avec un module répétitif suivant les axes NS /EO.
- Une trame coloniale dense suivant une croissance polaire à partir de la trame militaire.
- Les extensions après l'indépendance
- Les extensions après 1990.
- Zone des extensions futures.



Carte 24: la trame urbaine de la ville de SIDI BEL ABBES.

### 3.4. Dimension socio-économique :

#### a. lecture sociale :

\*Statistiques de La population de la wilaya SBA selon l'ONS :

- La wilaya de Sidi Bel Abbès vient dans la 32eme position concernant le nombre d'habitant selon les statistiques faites en 2008 avec un nombre de 603359 habitants sur 34080030.et en 2011 avec un nombre de 627208 habitants.

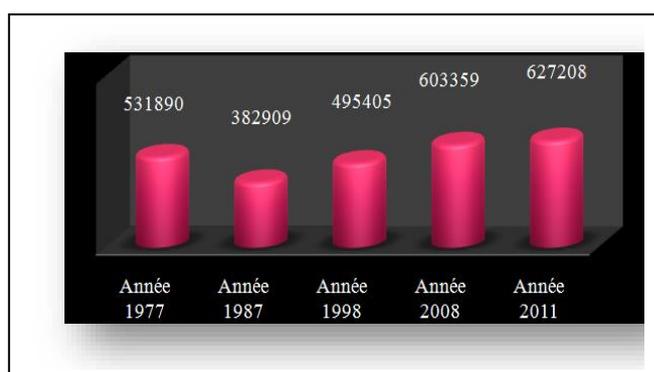


Figure 19 : évolution de la population de la wilaya entre 1977 et 2011.

#### ✓ La répartition et la concentration de la population dans la wilaya SBA :

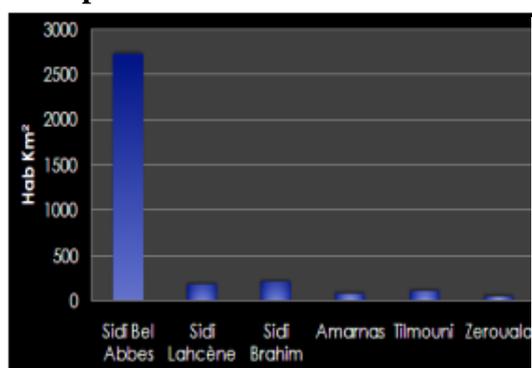


Figure 20 : la répartition de la population par communes.

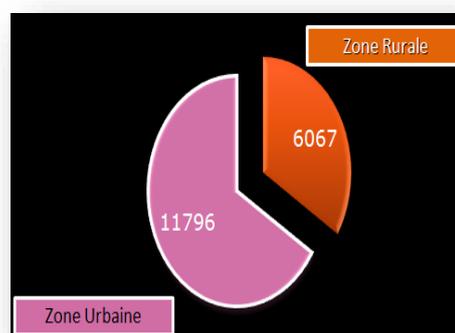


Figure 21 : la répartition de la population par zone.

**b. lecture économique :**

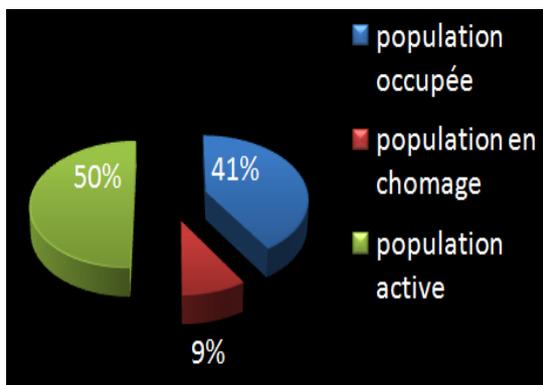


Figure 22 : les ressources humaines.

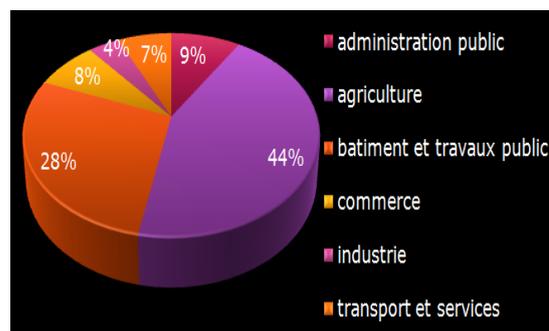


Figure 23 : répartition de la population par secteurs d'activités économiques.

**L'agriculture :**

\*La wilaya de Sidi Bel Abbès est aussi une Wilaya agricole avec son potentiel de sol de très haute valeur agro-pédologique.

\*Superficie Agricole totale (SAT) : 384,898 Ha, 42% de la superficie de la wilaya.

\*Superficie agricole utile (SAU) 355,445Ha.

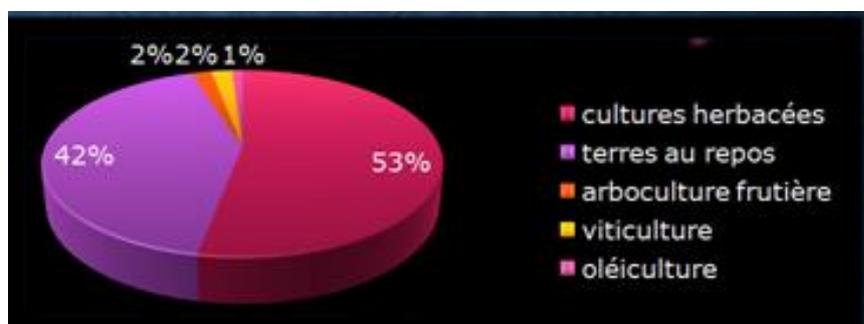


Figure 24 : répartition de la superficie agricole utile.

## L'industrie :

- Le secteur industriel de production localisé en grande partie dans la **ZI** de Sidi Bel Abbés s'articule autour de **05** branches :
  1. La branche mécanique représente deux grandes unités à caractère national.
  2. Le complexe machinisme agricole (**CMA**).
  3. Les travaux ferroviaires.
  4. La branche électronique de l'**ENIE**.
  5. L'agroalimentaire : représenté par **24** unités dont **21** localisées à Sidi Bel Abbés et **03** unités **ORAVIO** à Sidi Brahim.

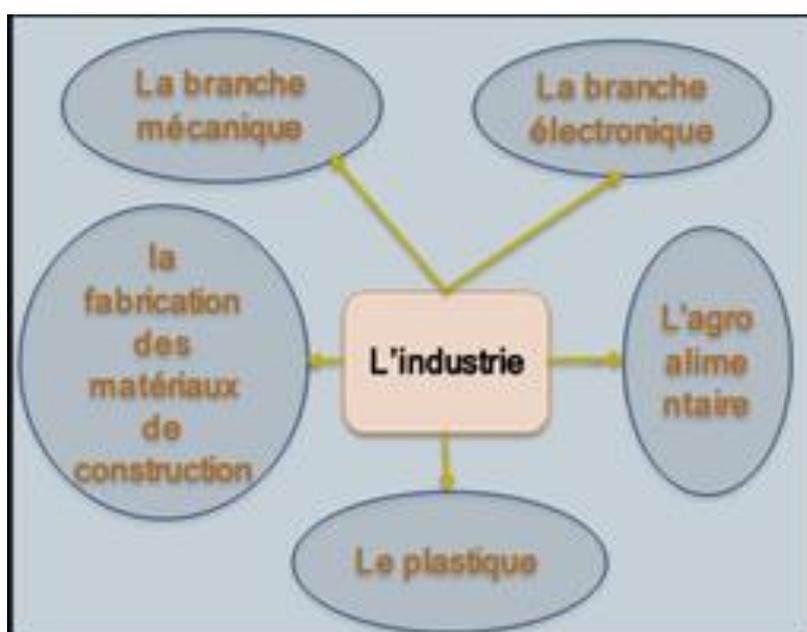


Figure 25 : les 05 branches d'industrie.

### 3.5. Synthèse SWOT

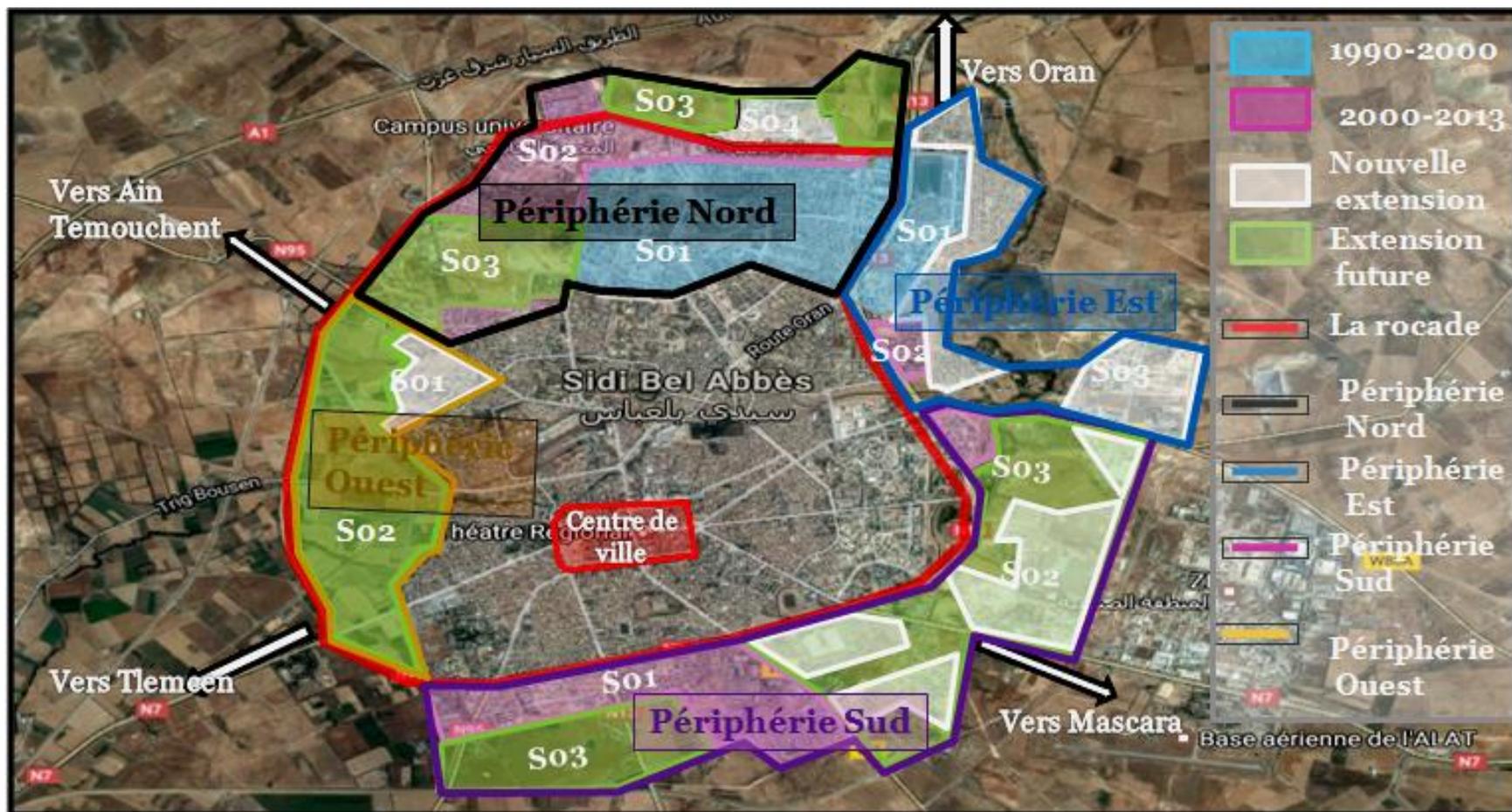
forces	faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Dimension environnementale :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La présence des ressources naturelles.</li> <li>• La ville occupe un terrain plat.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension historique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un centre-ville bien structuré.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension typo-morphologique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un réseau routier bien structuré.</li> <li>• une position géostratégique dans la région encore peu exploitée.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension socio-économique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un grand potentiel économique et de services.</li> <li>• La wilaya de Sidi Bel Abbès est aussi une Wilaya agricole avec son potentiel de sol de très haute valeur agro-pédologique.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Dimension environmental :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le manque d'entretien problème d'inondation et surtout en hiver.</li> <li>• Les talus des berges ne sont pas traités pour stabiliser les sols.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension historique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• déséquilibre entre le centre et la périphérie (pression sur le centre).</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension typo-morphologique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la rupture urbaine (coté Nord).</li> <li>• dégradation de cadre bâti aux niveaux des tissus anciens.</li> <li>• Manque des espaces de détente et de loisirs.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension socio-économique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un secteur économique qui ne reflète pas toutes les potentialités.</li> <li>• Concentration de la population dans la partie Nord.</li> </ul> </li> </ul>
opportunités	contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Dimension environmental :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présence de l'oued qui joue une artère forte et qui peut être aménagé en zone de récréation.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension historique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• On peu profiter a la richesse patrimoniale du centre ville.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension typo-morphologique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un réseau de communication dense d'importance nationale.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension socio-économique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un potentiel économique qu'il faut l'exploité.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Dimension environmental :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• risque d'inondations vues la présence de l'oued Makkera.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension historique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le non rationalisation du foncier.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension typo-morphologique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification de la ville est négligée.</li> <li>• une dominance de bâti par rapport aux espaces verts.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Dimension socio-économique :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une forte concentration de la population occupée de la wilaya de Sidi Bel Abbès dans le secteur d'activité d'agriculture.</li> </ul> </li> </ul>

#### **4. Analyse de la périphérie de la ville de SBA :**

Comme l'entrée de ville est un territoire périphérique, dont on ne doit pas omettre certains de ses détails. Cette périphérie ne cesse de se transformer, et continue à subir la pression d'une urbanisation diffuse.

La délimitation de la périphérie de bel abbes s'impose et ce en superposant le plan d'aménagement (source pdau 2009) avec la carte de Google earth. L'espace périphérique de bel abbes s'articule autour de 4 zones, zone Nord, Est, Ouest et Sud.

#### 4.1 Délimitation de la périphérie de LA COMMUNE DE Sidi Bel Abbès :



Carte 25 : délimitation de la commune de SIDI BEL ABBES.

a. la périphérie Nord :

périphérie NORD	
superficie	560Ha
topographie	terrain relativement plat
vocation	résidentiel et administratif
Équipement existant	Compus universitaire, gare routière, station tramway, établissement hospitalier, école, prison, mosquée, marché couvert...

Tableau 03 : périphérie Nord



Carte 26 : la périphérie Nord de SBA

**b.la périphérie Est :**

périphérie EST	
superficie	198 Ha
topographie	terrain relativement plat
vocation	résidentielle
Équipement existant	Station d'épuration, mosquée, pépinière, station Naftal, école de police

Tableau 04 : périphérie Est



Carte 27 : périphérie Est

**c. la périphérie Sud :**

périphérie SUD	
superficie	668.5Ha
topographie	terrain relativement plat
vocation	industrielle et résidentiel
Équipement existant	Entreprise national des industries électroniques, hôtel EDEN, hôtel BENTALA, GIPLAIT, CMA SAMPO spa, MDM Hassnaoui, mosquée, nouveau cimetière...

Tableau 05 : périphérie Sud



Carte 28 : périphérie Sud

**d. la périphérie Ouest :**

périphérie OUEST	
superficie	227.5Ha
topographie	terrain relativement plat
vocation	résidentiel et commercial
Équipement existant	Cimetière , école des sous-officiers, et le reste des terrains agricoles

Tableau 06 : périphérie Ouest



Carte 29 : périphérie Ouest

## **5. Situation des entrées de ville par rapport aux secteurs périphériques.**

### **a. L'entrée Nord:**

Matérialisé par la RN 13, Axe à l'échelle nationale qui fait la jonction de la capitale régionale Oran avec la ville de Sidi Bel Abbès

- C'est une axe linéaire traverse la zone Nord-est (zone nouvelle)
- L'absence de terrain libre (il n'y a que un terrain agricole)
- Chemin très loin pour aller au centre

### **b. L'entrée Nord-Ouest :**

Matérialisé par la RN 95 qui fait la jonction Sidi Bel Abbès- Ain T'émouchent,

Chemin très loin pour aller au centre

### **c. L'entrée est :**

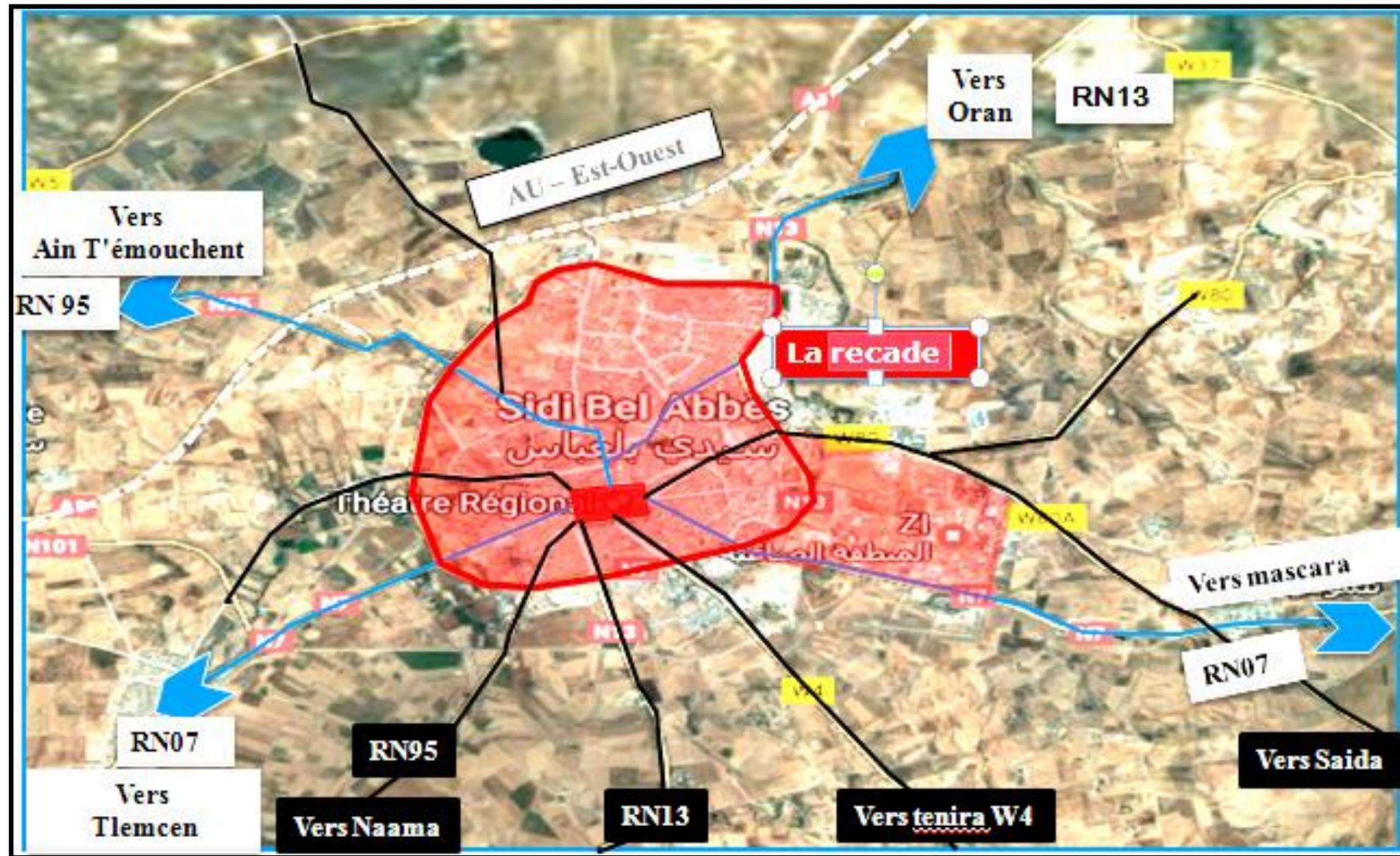
Matérialisé par la RN 07 qui fait la jonction Sidi Bel Abbès-Mascara

Axe linéaire limitrophe de la zone industrielle

**d. L'entrée Sud-Ouest :** matérialisée par la RN 07 (axe à l'échelle nationale), relie Sidi Bel Abbès avec Tlemcen. Conçu à l'origine pour dynamiser la région Ouest. Il est devenu partie intégrante du grand axe Tellien qui structure la partie Nord du pays. C'est une axe linéaire traverse l'ancien faubourg c'est le faubourg Thiers aujourd'hui Sakia el Hamra

- La disponibilité de terrains destinés à future urbanisation
- Axe linéaire plus proche au centre

Présentation des quatre entrées :



Carte30 : les axes structurant la ville de SBA

## Classification des entrées :

Entrée de Ville	RN 13	RN07	RN95	RN07
Destination	Oran	Mascara	Aïn Temouchent	Tlemcen
Localisation géographique	Nord	Est	Nord-Ouest	Sud-Ouest
largeur	12m	8m	12m	12 m
Vocation	Résidentiel et administratif	Résidentiel et industrie	Equipement	Résidentiel et commerce
Type de trafic	Transit, autobus, véhicules légers.	Autobus, véhicules légers	Transit, autobus, véhicules légers	Transit, autobus, véhicules légers
Flux mécanique (TJMA)	10500	9500	6500	12500

### ▪ **Pour quoi l'entrée Ouest de la ville de Sidi Bel Abbès**

- C'est la porte urbaine et la première façade à rencontre vers la ville de Sidi Bel Abbès (Sakia El Hamra) mais elle est mal présentée et mal traitée.
- Une façade donnant sur la tangente Ouest de la ville de Sidi Bel Abbès mal exploité (des terrains vides ont des surfaces assez importantes)
- Représente L'ancien faubourg le mieux intégré, le quartier a toujours entretenu avec le centre-ville au point où l'on peut dire qu'il constitue la seule véritable extension de la centralité urbaine.
- Sakia El Hamra apparait comme un quartier à enjeux parfaitement en situation d'étendre les fonctions urbaines jadis concentrées dans le centre-ville.
- Considéré comme la porte urbaine de la ville, ce quartier occupe une situation stratégique (entrée de ville).

– **6. Analyse urbaine de secteur d'entrée Sud-Ouest de la ville SBA (quartier SAKIA EL HAMRA)**

– **Présentation :**

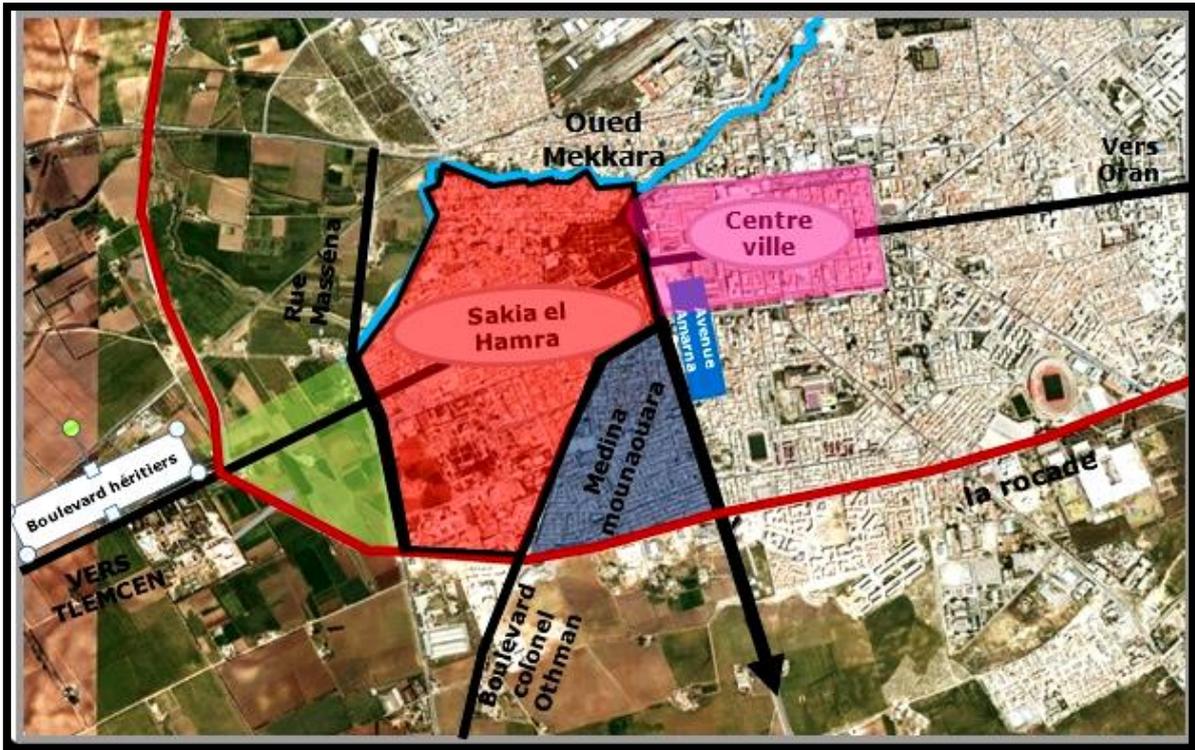
- Le site se situe à l'extrême sud-ouest de la ville de Sidi Bel Abbès divisé en deux parties (**Sakia Alhamra nord et sud**) par le boulevard héritiers qui mène du centre-ville vers Tlemcen



*Carte 31 : la situation de l'air d'étude*

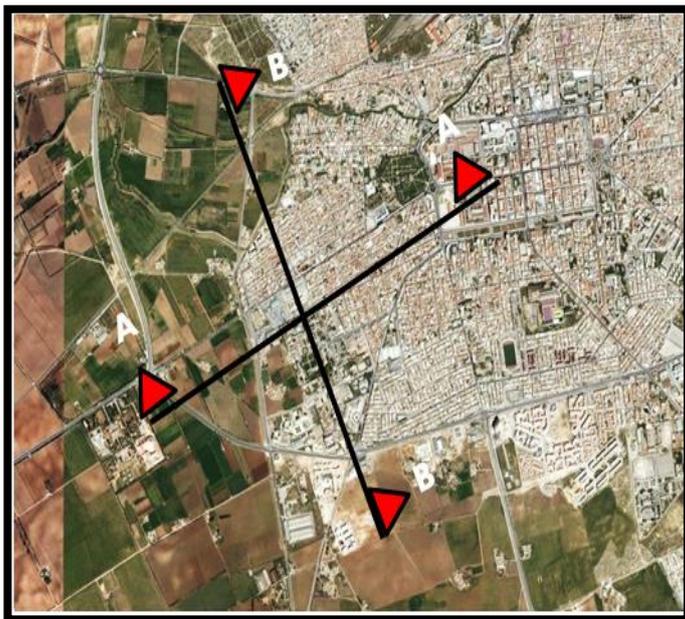
– **Délimitation**

1. Au nord : par Oued Mekarra
2. Nord-est : par le centre-ville et l'avenue les Amarnas
3. Sud-est : par Medina Lmounaouara et la rue colonel Othman
4. Sud : par la rocade
5. Ouest : par la rue Masséna Et des terrains agricole



Carte 32 : situation et délimitation du quartier Sakia El Hamra

**Lecture environnementale :**



Carte 33 : la topographie du quartier Sakia El Hamra

Le fragment est pratiquement **plat** variant entre les altitudes de **480** et **481 m** au-dessus du niveau de la mer. Le point haut de la ville **490 m** se trouve au **Nord**.

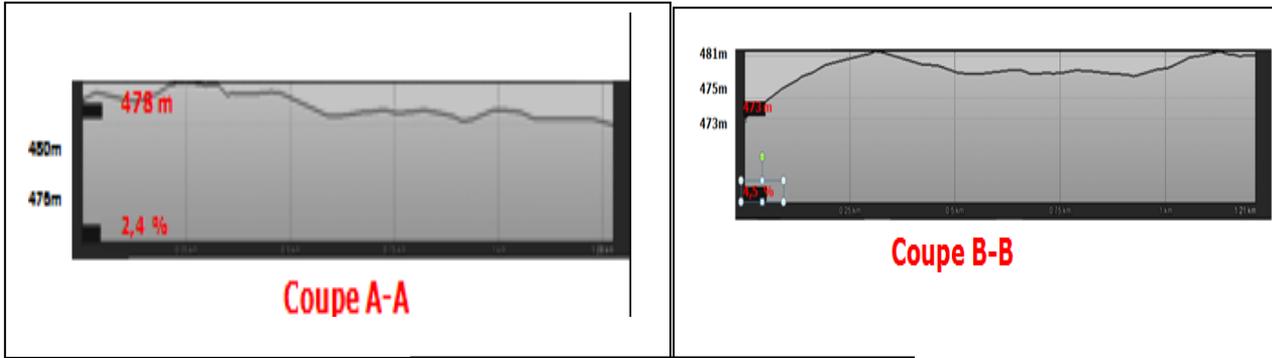


Figure 26 : coupe A-A et B-B

Données climatiques à Sidi Bel Abbès.

Mois	jan.	fév.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sep.	oct.	nov.	déc.	année
Température minimale moyenne (°C)	1	2	4	6	8	12	15	15	13	9	6	2	7
Température moyenne (°C)	8	9	11	13	16	21	25	25	21	17	12	8	15
Température maximale moyenne (°C)	14	15	18	20	24	29	34	35	30	24	18	14	22
Précipitations (mm)	61	49	46	41	37	11	2	4	14	38	44	63	410

Source : Weatherbase, statistiques sur 65 ans .

✓ **Climat :**

C'est le climat de ville de Sidi Bel Abbès, très chaud en été. En hiver, la neige tombe parfois en abondance.

**Le sol :**

Sol calcique:

(Les sols bruns) sont les sols les plus fréquemment rencontrés dans les régions tempérées. Ce sont ces sols qui fournissent les meilleures terres agricoles.

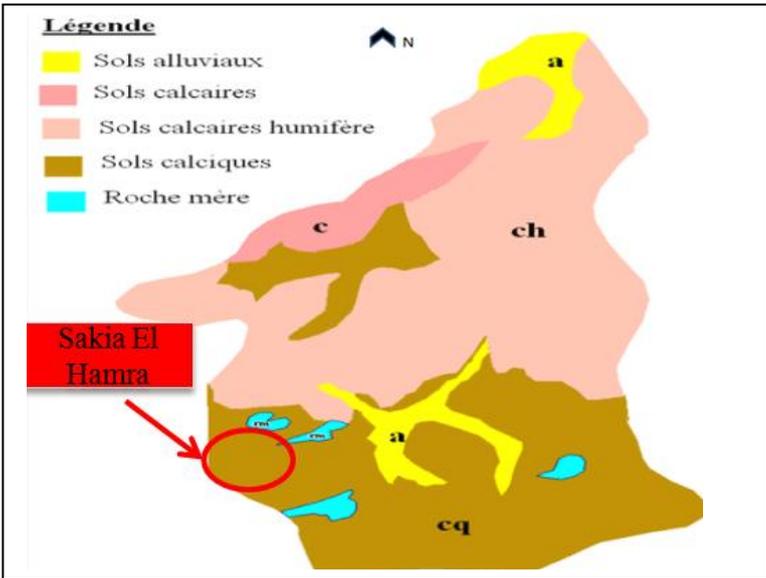
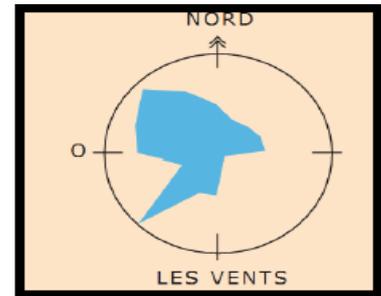


Figure 27 : la géologie de SBA

✓ **Le vent :**

- ✓ Les vents dominants sont du Nord-Ouest. Ils soufflent en haute saison pendant 10 à 15 jours par mois. Les vents du Nord également répartis sur toute l'année sont observables 4 à 5 jours par mois. Les vents d'Ouest 7 à 10 jours par mois sont caractéristiques de l'hiver, ceux du Nord-est 7 à 8 jours par mois de l'été.



✓ **Pluviométrie**

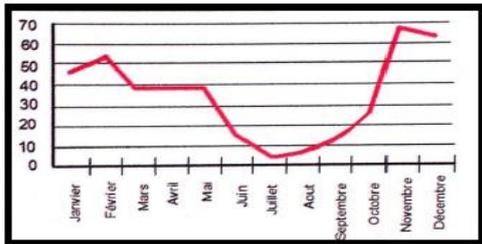


Figure 29 : la pluviométrie

La pluviométrie varie du Nord au sud.

- 500 à 800 mm au nord
- 200 à 500 mm dans les zones des hautes plaines.
- Faibles quantités dans la zone des steppes

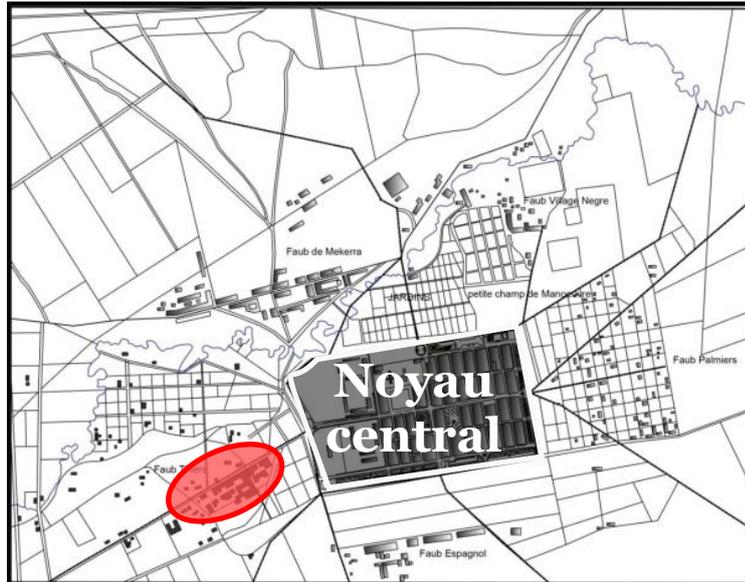
**La lecture historique :**

**a. plan 1881 :**

**1878 :** Le 27 août, un décret autorise un quartier de Sidi Bel-Abbès à s'appeler Faubourg Thiers.

À l'Ouest, après le jardin public, le faubourg **THIERS**, quartier à la plus forte extension, se trouvait de part et d'autre de l'avenue Abdelkader Houabria.

Cette période est marquée par une relative dynamique urbaine qui s'est traduite par l'apparition de nouveaux quartiers de type lotissements à l'intérieur des glacis ou de faubourgs tels que Sakia el hamra (ex-fbg Thiers),

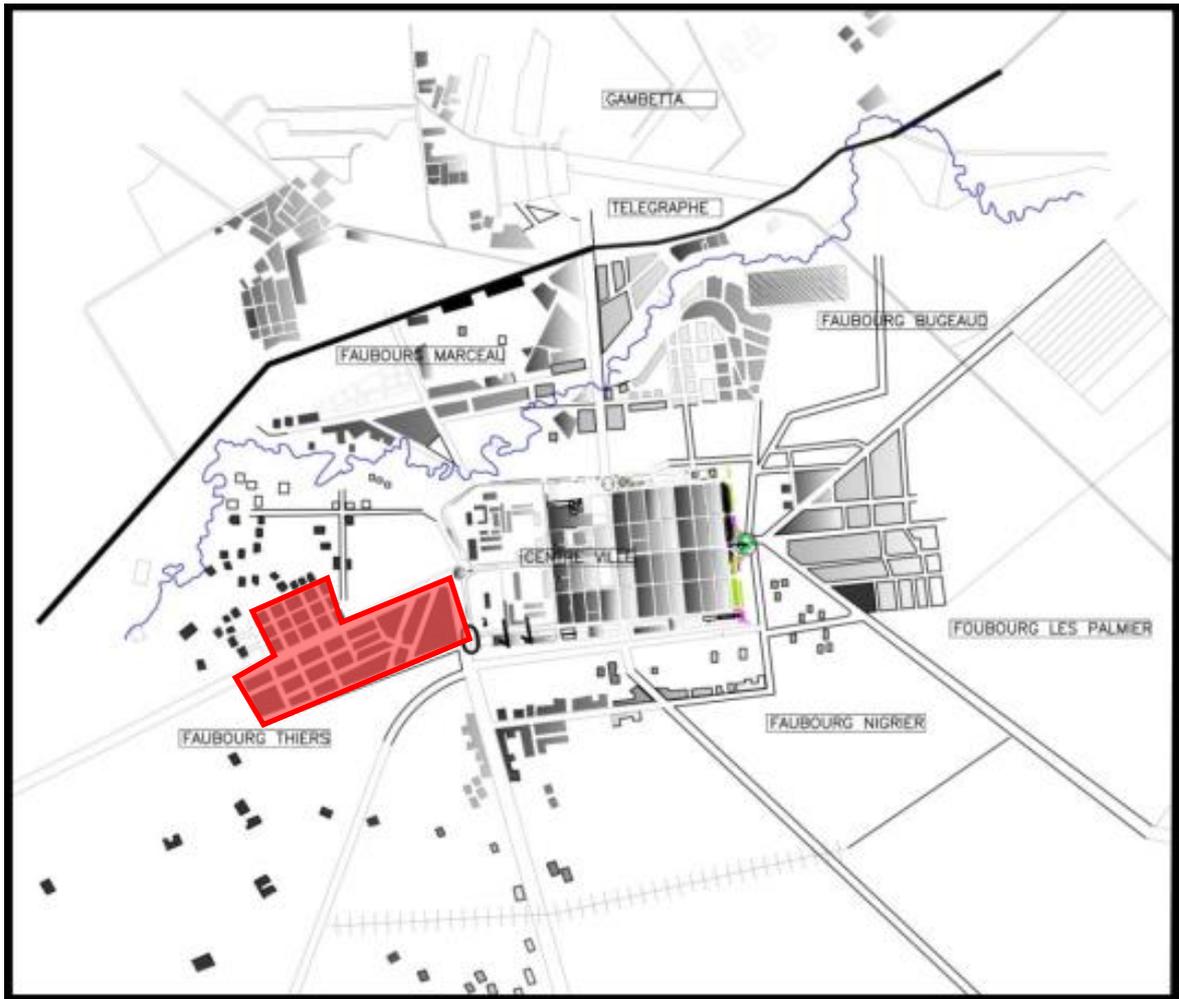


**Carte 34 : le plan 1881 de Sidi Bel Abbès**

**b.plan 1921 :**

De 1900 à 1930, Le développement de la ville pendant cette époque est appuyé sur les axes existants ou créés en prenant la direction est-ouest, et nord-sud avec implantation de plusieurs équipements la disparition des remparts vers 1930, l'avènement du chemin de fer.

Fondation de l'école SONIS 1906 L'Ecole de Sonis se située au fbg Thiers et très proche de l'hôpital Civil de SBA.



**Carte 35 : Plan 1921 de Sidi Bel Abbès**

**c. plan 1949 :**

Dans ses estimations de le PDAU de Sidi Bel Abbès, a fait remarquer que, de 1900 à 1960, la ville s'est développée sur environ 480 ha, soit une consommation moyenne annuelle de 8 ha. Au cours de la seule période allant de 1954 à 1960, l'urbanisation par extension a atteint 120 ha.

Cette période est marquée par l'implantation de plusieurs équipements dans le quartier de Sakia El Hamra tel que l'hôpital civil, l'école d'agriculture, l'ancien Hippodrome.

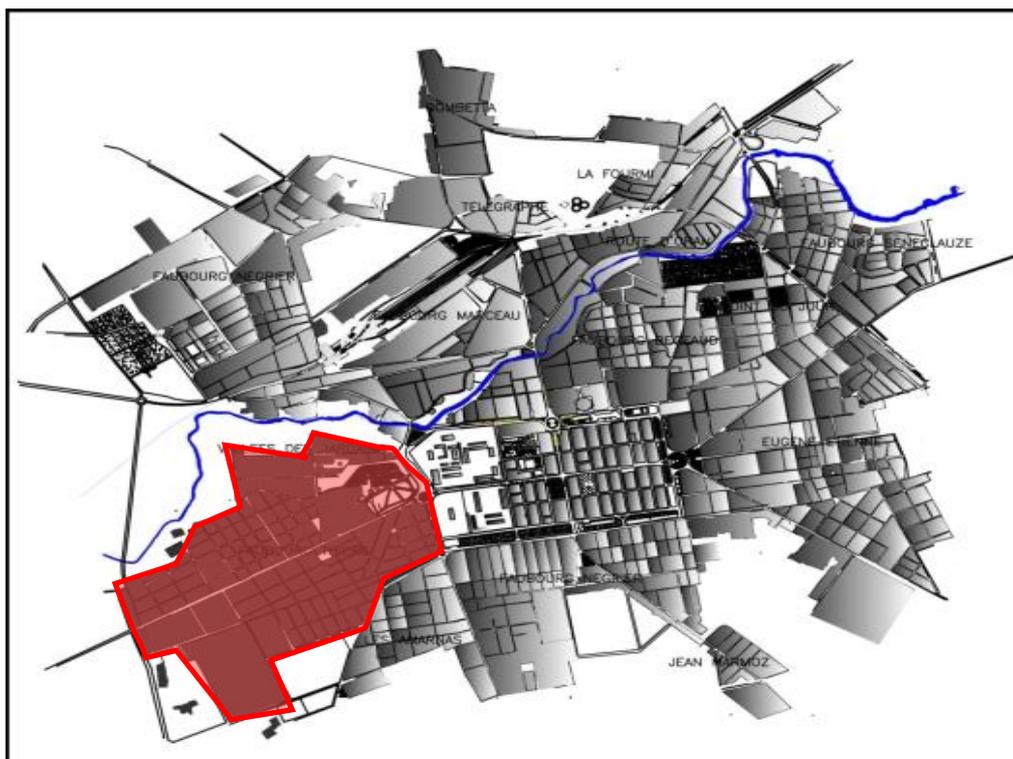


**Carte 36 : Plan 1949 de la ville de Sidi Bel Abbès**

**d.plan 1962 :**

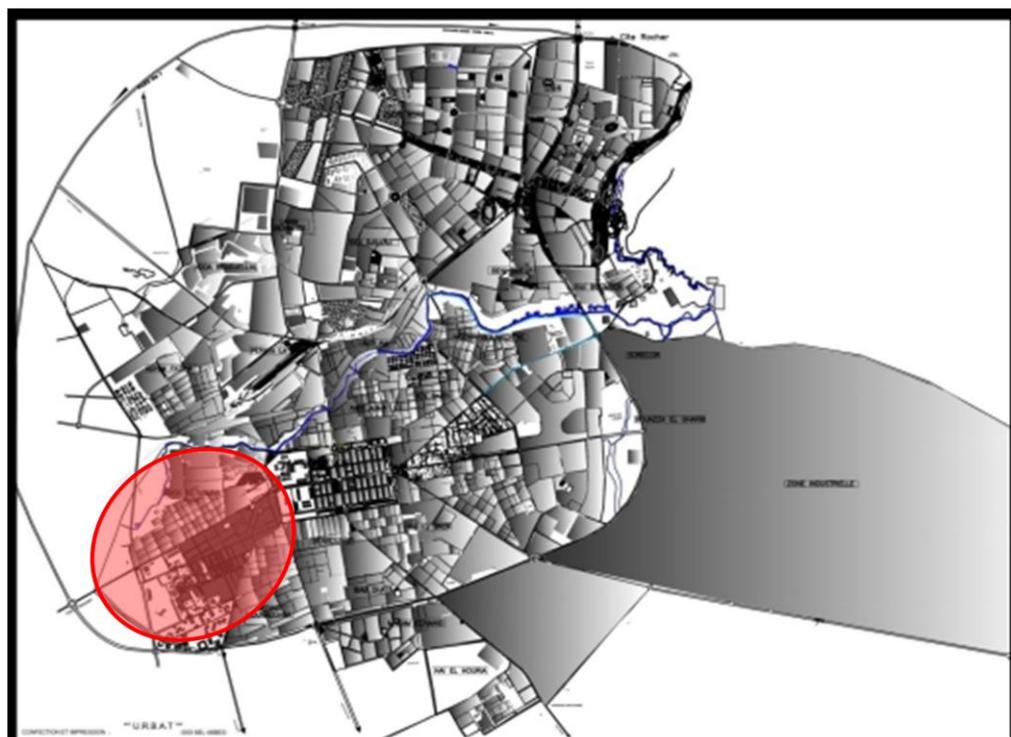
- Dans la partie sud de la ville, au-delà de l'oued et du chemin de fer la trame est plus au moins régulière et cohérente avec des voies hiérarchisées et des fonctions urbaines bien définies.

Au nord, ce sont encore des noyaux urbains plus au moins séparés entre eux. Les équipements sont peu nombreux et la population, assez démunie et essentiellement algérienne, est obligée de se rabattre sur le centre-ville et le quartier EAK, pour la satisfaction de ses besoins



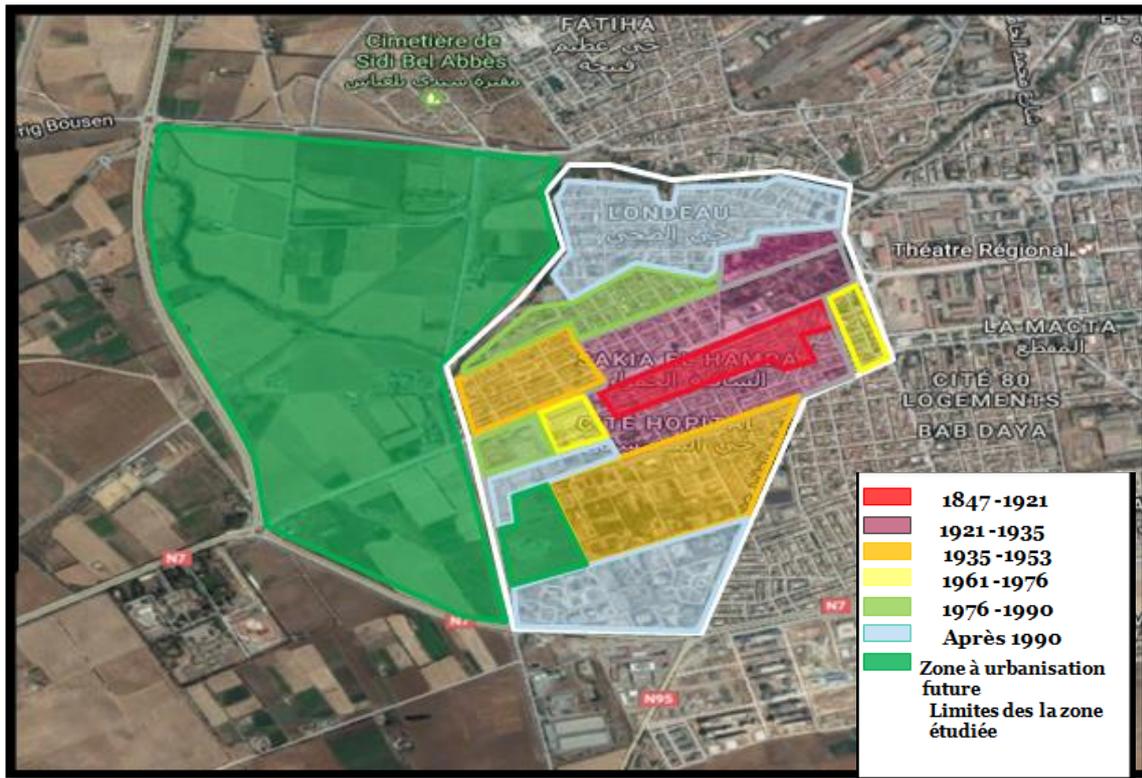
**Carte 37 : Plan 1962 de la ville de Sidi Bel Abbès**

e. le plan actuel :



**Carte 38 : Plan actuel de la ville de Sidi Bel Abbès**

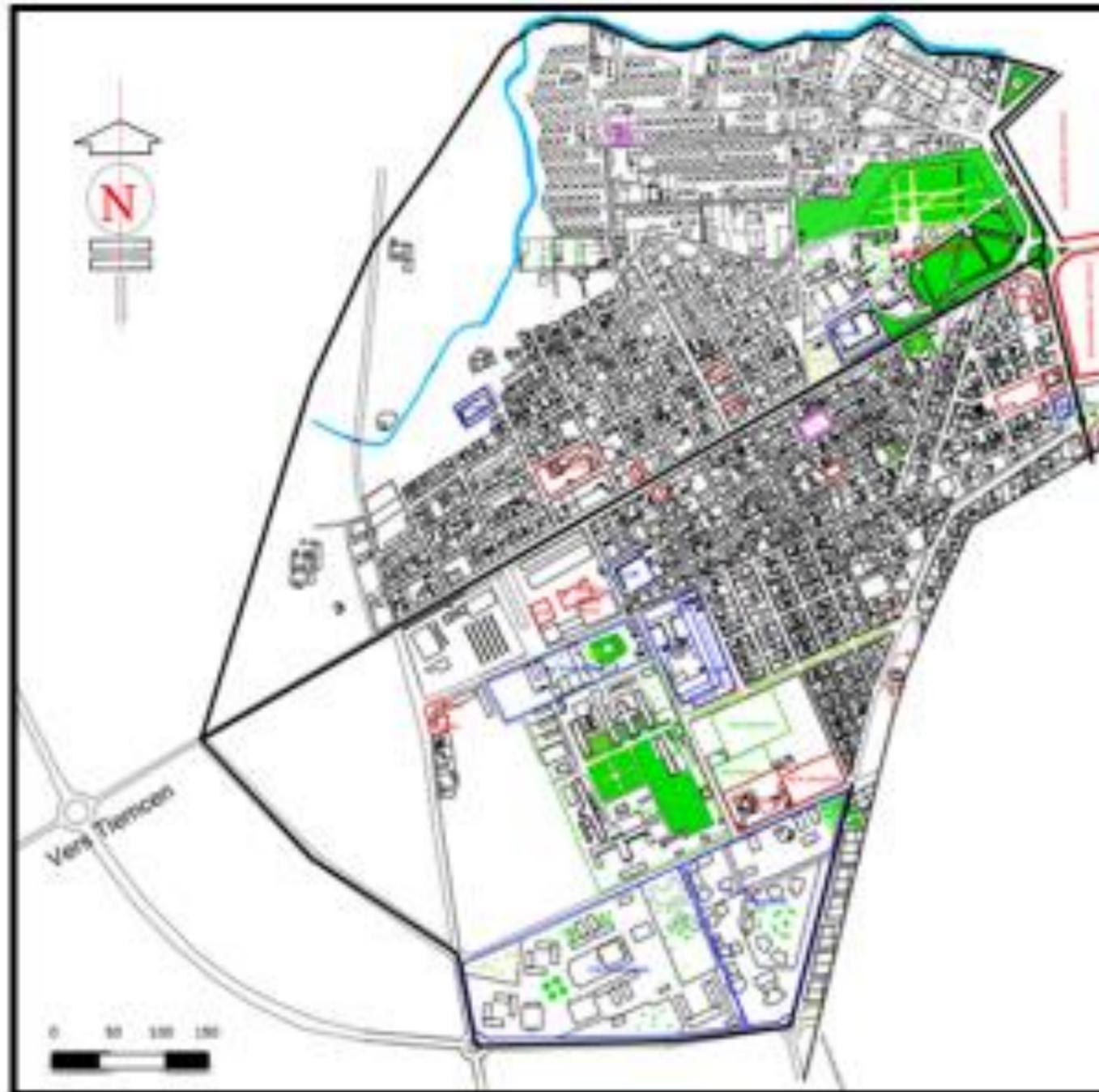
✓ Evolution historique de quartier:



Carte 39 : l'évolution historique de quartier Sakia el hamra

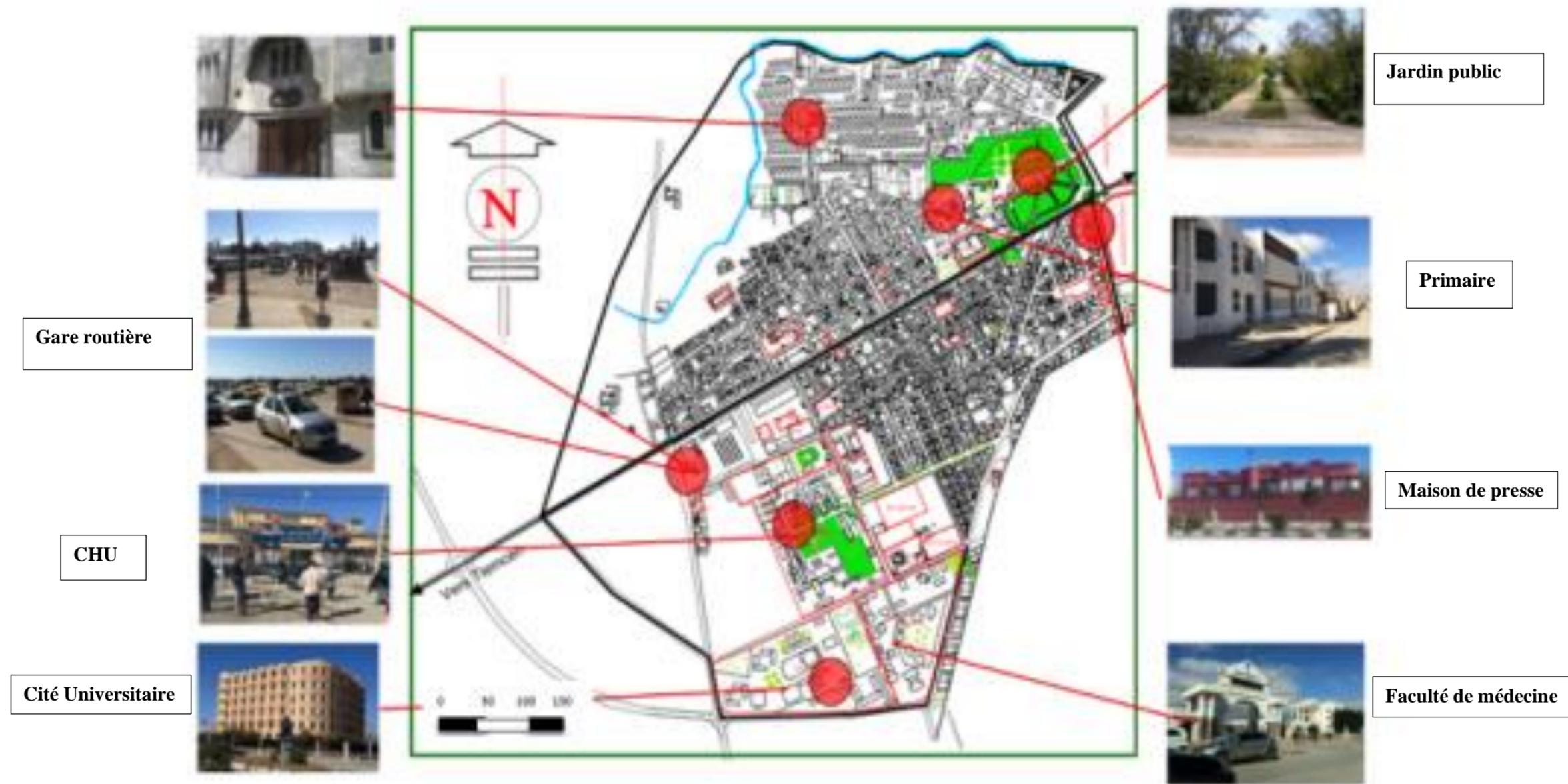
La lecture typo morphologique :

**•Espace vert :**  
On a constaté la présence de deux placettes, la première située à côté de boulevard Abdelkader Houabria, c'est la place 1 Mai (placette colonial), et la deuxième située à l'Ouest de quartier à côté de l'école paramédical. les espaces verts sont concentrés dans les équipements dans les zones Ouest et Sud, et surtout dans l'hôpital, où on a constaté la présence de plusieurs placettes et des espaces verts.



Carte 40 : le quartier sakia el Hamra

Source POS (Réaliser par Auteurs)



Carte 41 : les éléments de repères

Source POS (Réaliser par Auteurs)

**•a. Système  
viaire :**

La circulation dans le quartier est assurée par un réseau de voirie très varié:  
*Voies primaires-*  
*Voies secondaires-*  
*Voies tertiaires.*

La voirie tertiaire est bien matérialisé avec souvent des trottoir d'une largeur variant entre 0.8 à 2.5 mais ces voiries est en état de dégradation dans plusieurs secteurs.

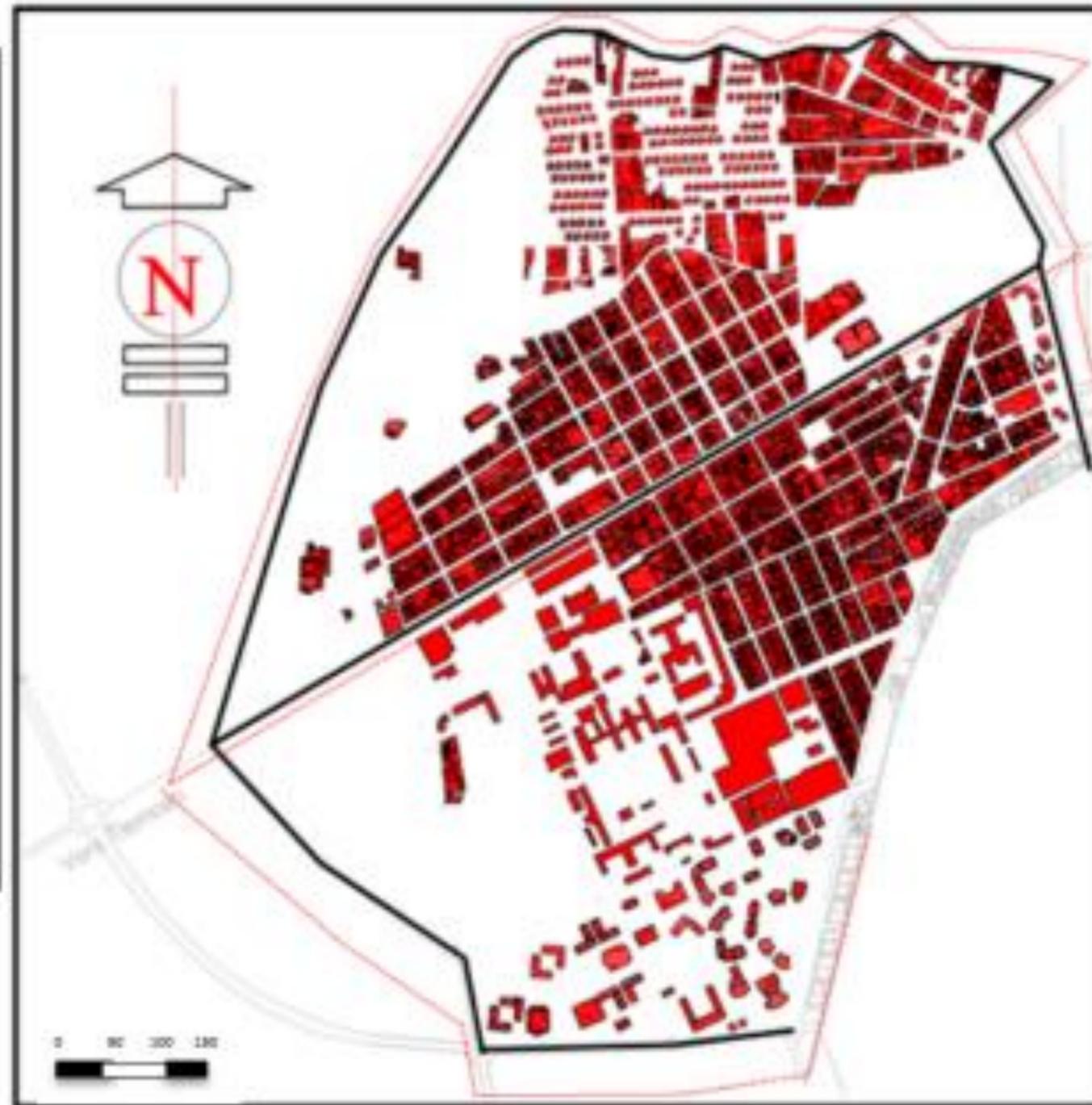
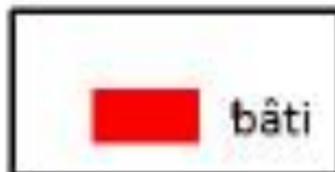


Source POS (Réaliser par Auteurs)

**•b. bâti non bâti :**

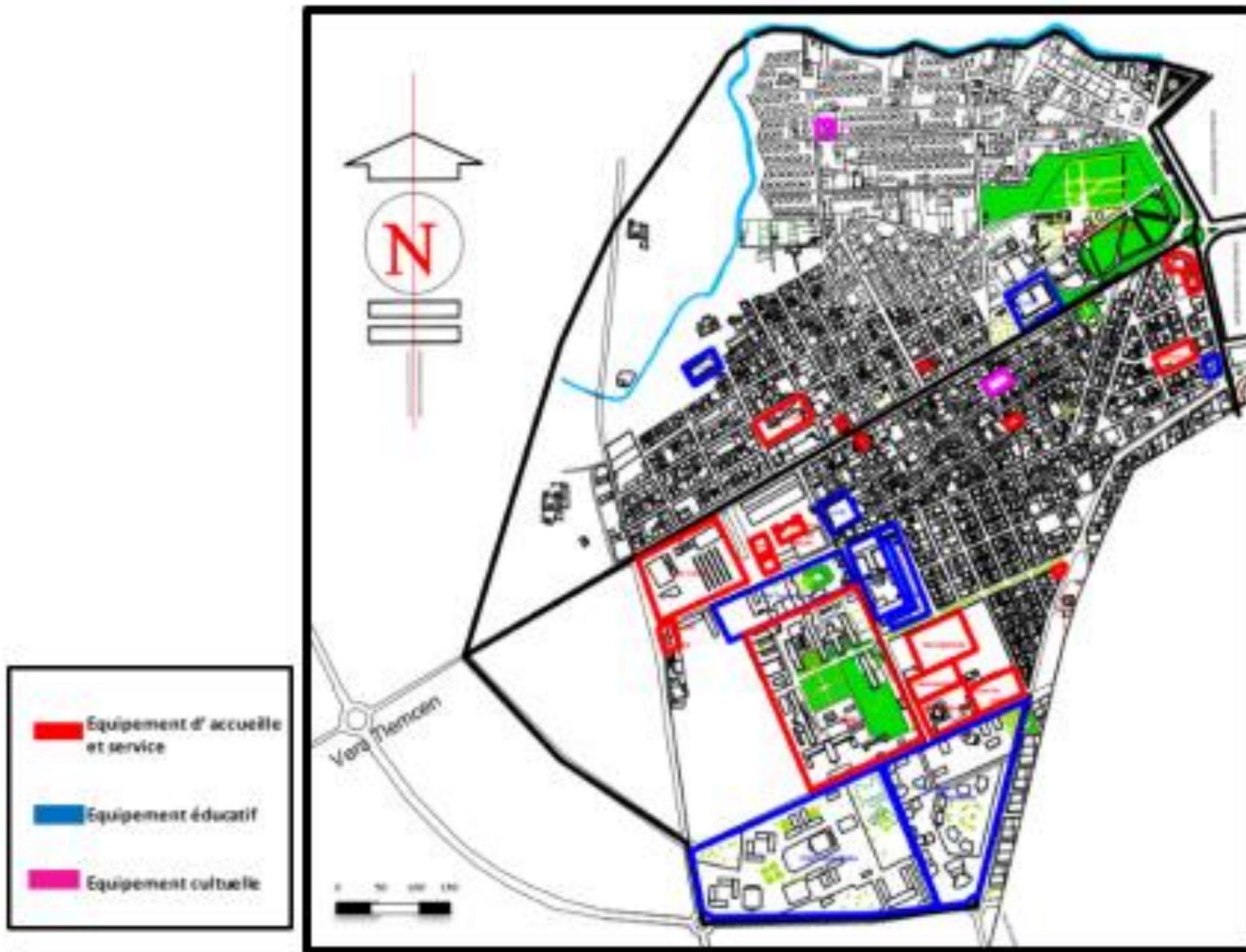
Les ilot sont généralement de forme rectangulaire et ils ne se déforment que très légèrement en épousant des tracés des voies ou leur obstruction près de l'oued . La seule obstruction notable se situe au nord de la rue Azzam Mouloud près de la mosquée.

Le parcellaire en gardant lui aussi une forme géométrique est assez différenciée.



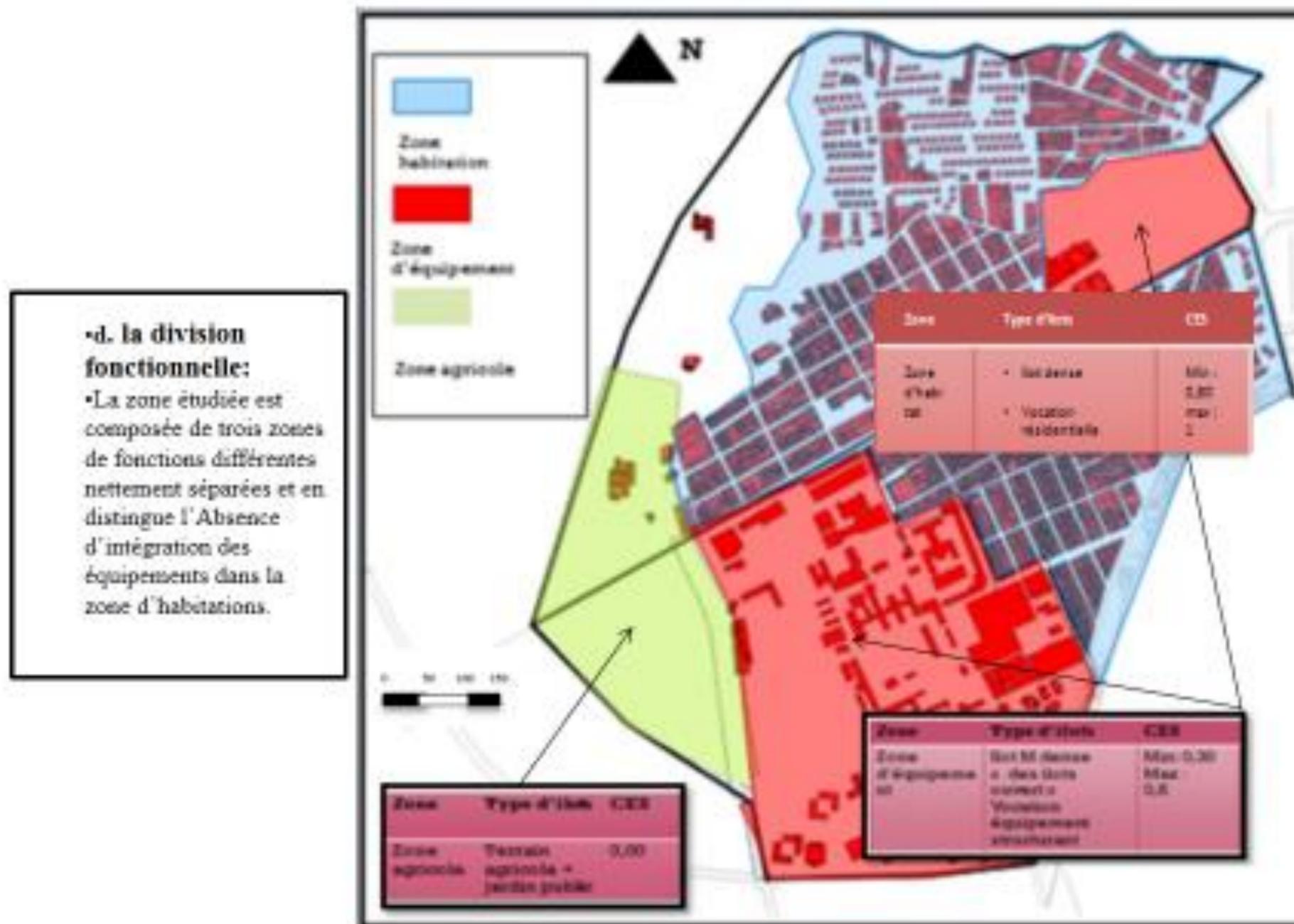
carte 43 : bâti et non bâti

Source POS (Réaliser par Auteurs)



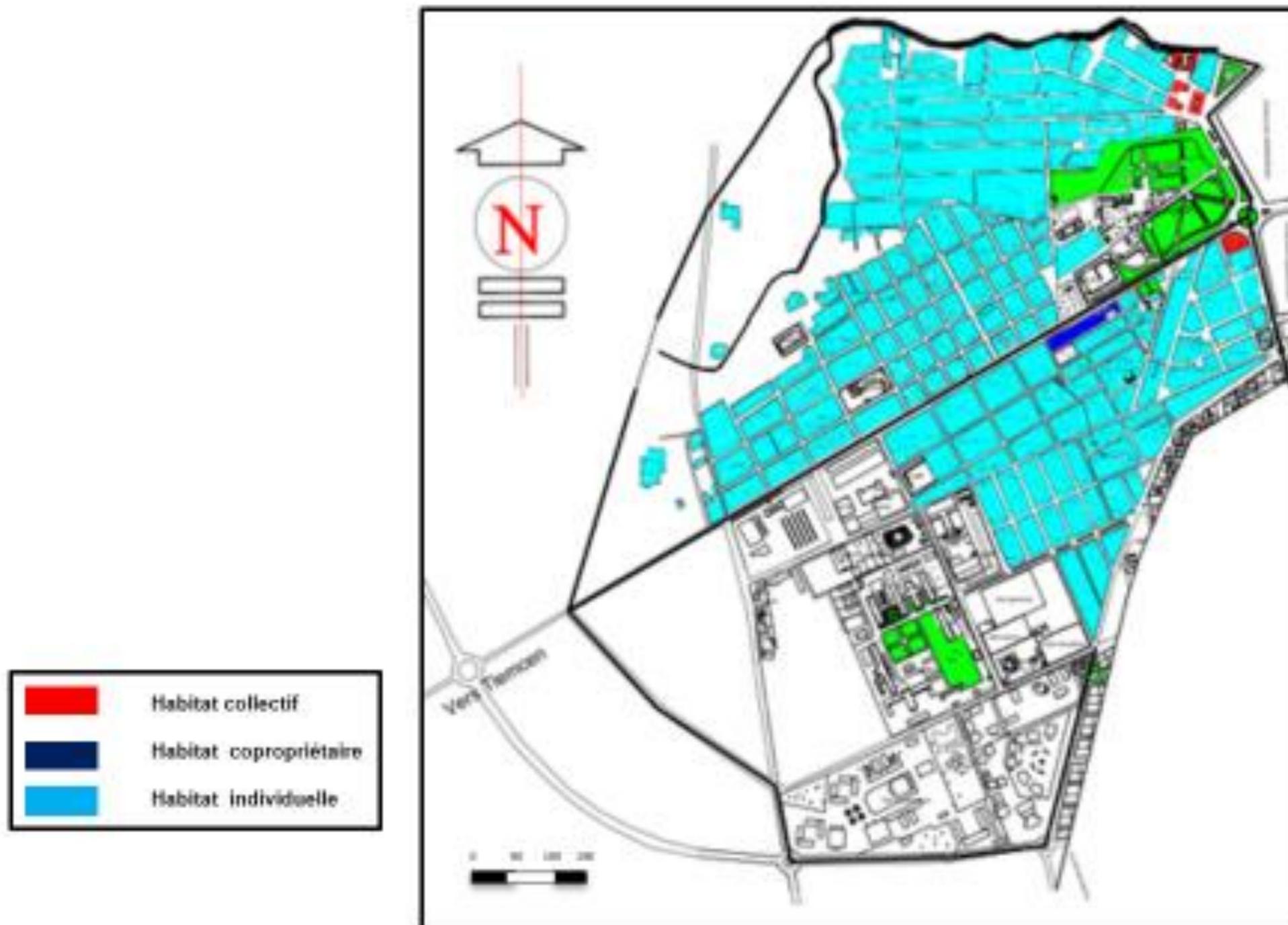
carte 44 : les équipements.

Source POS (Réaliser par Auteurs)



carte 45 : la division fonctionnel

Source POS (Réaliser par Auteurs)



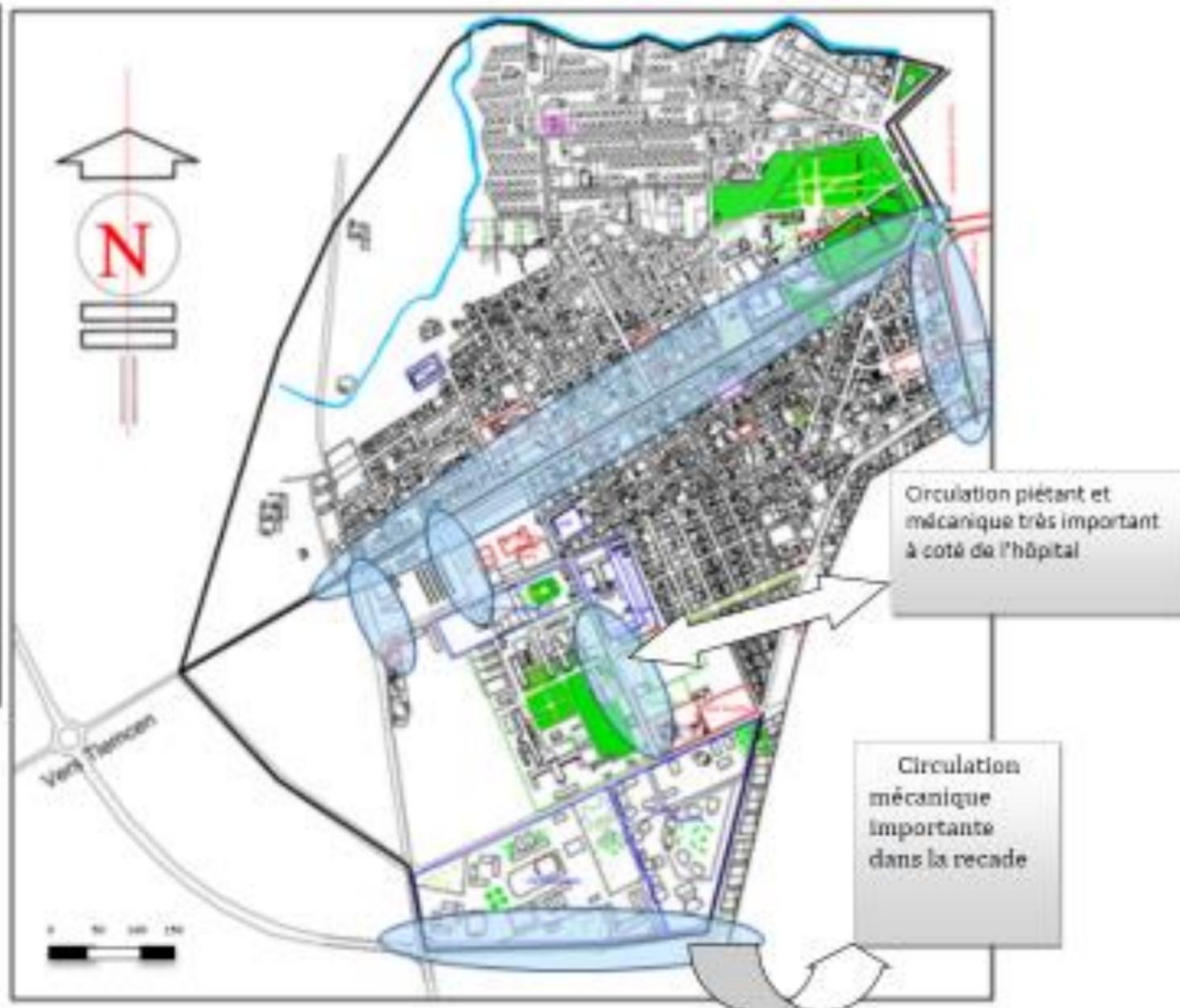
carte 46 : la typologie d'habitat

Source POS (Réaliser par Auteurs)

•Le confort visuel :  
•Sakia El Hamra contient un nombre très important des équipements coloniaux qu'il faut préserver.  
•Mais On remarque des cas soit de dégradation de bâti anciens soit des cas de modification non contrôlées du cadre colonial



•bâtiment coloniale



carte 47 : les nuisances sonores

Source POS (Réaliser par Auteurs)

**Lecture Architecturale :**

✓ **Typologie des façades:**

- **Façade moderne**

**Équipements :**

**Façades de type colonial avec des ouvertures rectangulaires et toiture plates**



Figure 30 : le CHU



figure 31 : la gare routière

- **Façade post-moderne**

**Façade d'un style moderne avec une volumétrie assez riche et varié en utilisant des mure rideau et les plaques métallique dans le traitement des façades**



Figure 32 : Le centre des impôts



Figure 33 :  
La Duane



Figure 34 :  
La poste

***La lecture socio-économique :***

Une population globale en 2008 à 14966 personnes, cette population est composée plus de 63% de population âgée de 16 à 59 ans, la population en âge de scolarisation représente 30%

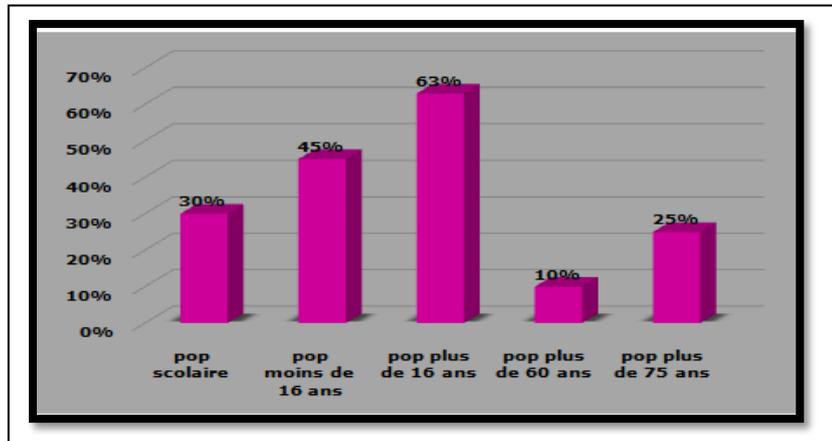


Figure 35 : la répartition de population par tranche d'âge

Une population globale en 2011 est environ 3800 habitants, cette population est composée plus de 63% de population âgée de 16 à 59 ans, la population en âge des colorisation représente 30%.

L'étude de la structure de la population nous permet ainsi de dégager deux classes de populations très significatives sur le plan socio-économique. Ils'agit de la population scolarisable et la population active ce qui nous pousse à chercher est-ce-qu'on doit augmenter les équipements qui sert ces classes sociaux ou non...

### Analyse paysagère :

Le paysage désigne à la fois une réalité et la perception de cette réalité. Il concerne une échelle intermédiaire entre les plans lointains (panorama) et les plans proches. Dans l'étude des entrées d'agglomération, il se caractérise par l'identification des vues, des points de vue, d'échappées (schéma des champs visuels), des coupures vertes, mais également des panneaux publicitaires (implantation et intégration dans le paysage), des alignements d'arbres. Cette étude s'accompagne nécessairement du rythme de ces éléments.

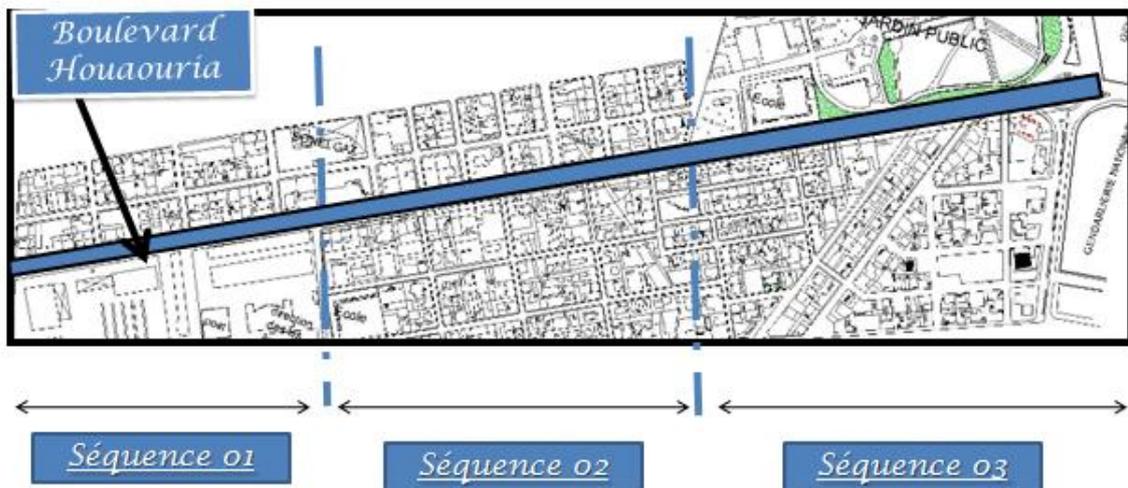
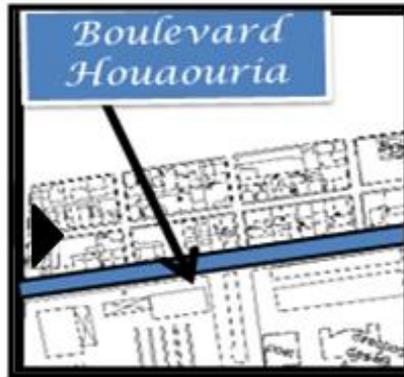


Figure 36 : les séquences du boulevard



**Analyse perceptuelle:**  
Ouverture; boulevard non limité.



← Séquence 01 →



**Ambiances:**  
Forte circulation mécanique; présence d'équipements Présence de magasins

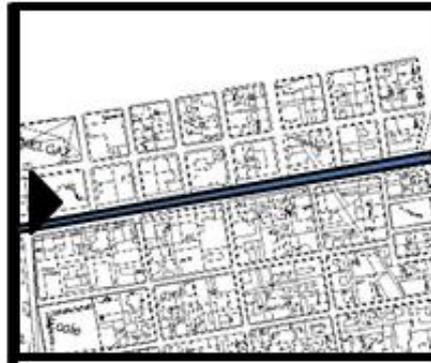
**Façade urbaine;**  
Gabarit entre R+2 et RDC.  
Skyline non homogène; style architectural très variant

**Mobilier Urbain:**

Feu rouge  
Panneaux du code de la route + poteaux d'électricité.

trottoir pavé non entretenu

Pots d'arbres



**Analyse perceptuelle:**  
Bordage latéral avec une ligne d'arbres du côté droit

**Façade urbaine;**  
Skyline homogène des 2 cotés du boulevard  
Gabarit de RDC Alignement d'arbres de même hauteur de 8 m environ  
Mauvais état du bâti.

*Séquence 02*

**Mobilier Urbain:**



trottoir pavé

poteaux d'électricités.

Pots d'arbres

**Ambiances:**  
Forte circulation mécanique; présence d'équipements Présence de magasins



**Analyse perceptuelle:**  
Dissymétrie  
Coté droit bordage alignement d'arbres et gabarit R+1 coté gauche gabarit R+1 à R+2 + élément marquant R+8

**Façade urbaine;**  
Skyline non homogène coté droit gabarit des bâtiments varie de RDC+ à R+2 un bâtiment de R+9 alignement d'arbres de même hauteur  
Architecture variante  
Mauvais état du bâti

*Séquence 03*

**Mobilier Urbain:**



trottoir pavé

poteaux d'électricités.

**Ambiances:**  
Forte circulation mécanique; présence d'équipements.. école primaire



## **Tramway de SIDI BEL ABBES :**

Le tramway de Sidi Bel Abbès est un système de transport en commun en site propre à Sidi Bel Abbès, deuxième ville de l'ouest de l'Algérie après Oran.

### **Le tracé :**

Le tracé du tramway s'étend de la Gare du Nord (route de Tlemcen) jusqu'à la nouvelle gare ferroviaire, en passant par l'avenue Théodore Héritiers, le boulevard de la République, les rues Abane Ramdane, Oulhassi Mokhtar, le faubourg Sidi Djillali et Benhamouda. Une seconde ligne est prévue à partir de la cité Wiam en passant par les «Cascades», la trémie de Sidi Djilali pour faire jonction avec la ligne principale du tramway au niveau de Benhamouda.

À cela s'ajoutera une nouvelle extension qui s'étendra de la gare du Nord jusqu'au Boulevard Messali El Hadj, en passant par le Boulevard Ferhat Abbas, sur le tracé du futur pôle d'Excellence.

### **Réalisation :**

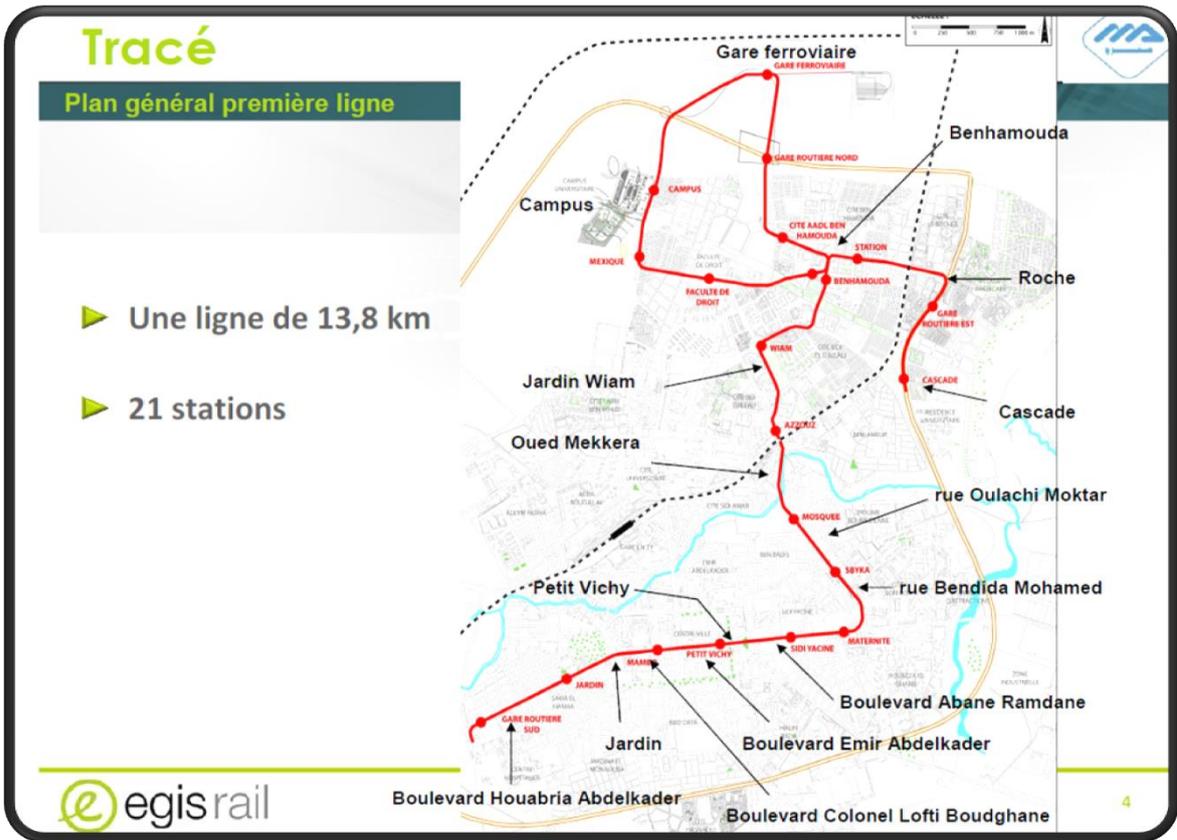
La réalisation des travaux de la première ligne de 14.5 km du tramway de Sidi Bel Abbès a été confiée à l'entreprise Turque Yapi Merkezi et à son sous-traitant ENGIE (pour la partie systèmes) pour plus de 420 millions de dollars. Amar Tou le ministre algérien des transports a lancé les travaux le 22 juin 2013

La première des futures 34 rames du type Alstom Citadis 402, assemblée par Cital, a été livrée à Sidi Bel Abbès le 8 avril 2016.

La Maîtrise d'Œuvre de l'opération a été confiée à EGIS RAIL.

« Le tramway est un acquis pour la wilaya de Sidi Bel-Abbès et une réalisation conférant une valeur ajoutée à l'aménagement de la ville et une modernisation de ses moyens de transport », a ajouté le ministre, tout en rappelant que le tracé du tramway prend en considération les sites d'habitation à forte densité de la population et l'implantation des équipements publics.

Par ailleurs, le ministre a mis en exergue l'impact positif de l'utilisation de ce mode de transport moderne sur l'environnement, son accessibilité pour les personnes aux besoins spécifiques et ses systèmes modernes de vente de billets, la gestion des signalisations de la circulation au niveau des carrefours et autres voies routières.



Le tracé du tramway (plan général première ligne)



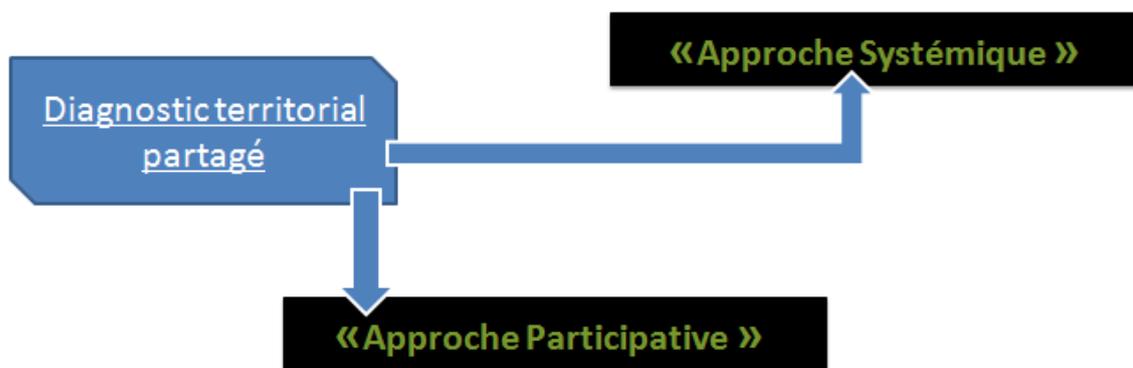
❑ **Les orientations du PDAU pour le quartier Sakia El Hamra**

- Amélioration de l'usage du sol avec densification le long de l'avenue Abdelkader Houabria (héritier).
- Restructurer la fonction commerciale.
- Rénovation du cadre bâti.
- Augmenter l'usage du sol, par le développement des fonctions complémentaire avec le centre-ville.
- Traitement des berges de l'oued.

**Conclusion SWOT :**

forces	faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'air d'étude entouré par des voies de très grande importance et flux.</li> <li>• Les équipements à fonction macro-urbaine /régionale et structurant qui complète le rôle de centre-ville.</li> <li>• Une façade urbaine de la zone Sakia El Hamra est à l'image de la ville de Tlemcen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence d'aire de stationnement.</li> <li>• Equipement de mauvaise accessibilité.</li> <li>• Manque d'équipements culturelle et de loisirs et densité d'équipements sanitaire.</li> <li>• Manque d'espace vert et aire de détente.</li> </ul>
opportunités	constraints
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Animation de l'avenue les héritiers et l'exploité comme un boulevard urbain.</li> <li>• Possibilité de développer la zone d'équipement « la zone elle-même plus d'autre équipement ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• consommation assez importante du foncier à cause des batis a gabarit bas.</li> <li>• Espace vers et placette non aménager (Jardin public).</li> <li>• Dégradation des constructions qui apparait Au niveau des façades qui nécessite parfois même des actions de démolition.</li> <li>• La porte urbaine mal traité et mal présenté.</li> <li>• Dégradation d'habitat individuel.</li> </ul>

## 7. Enquête par questionnaire :



Les méthodes et les outils au service du diagnostic de territoire sont nombreux et variés. La méthodologie présentée ici propose un cadre souple et adaptable à la réalité du territoire et prend parti pour une participation des acteurs, des élus, des partenaires et des habitants (enfants, jeunes, parents).

Elle repose sur deux piliers :

Un pilier « technique » « Approche Systémique ».

- Recueil de données objectives (statistiques, données quantifiables et observables ...)
- Analyse de ces données objectives.

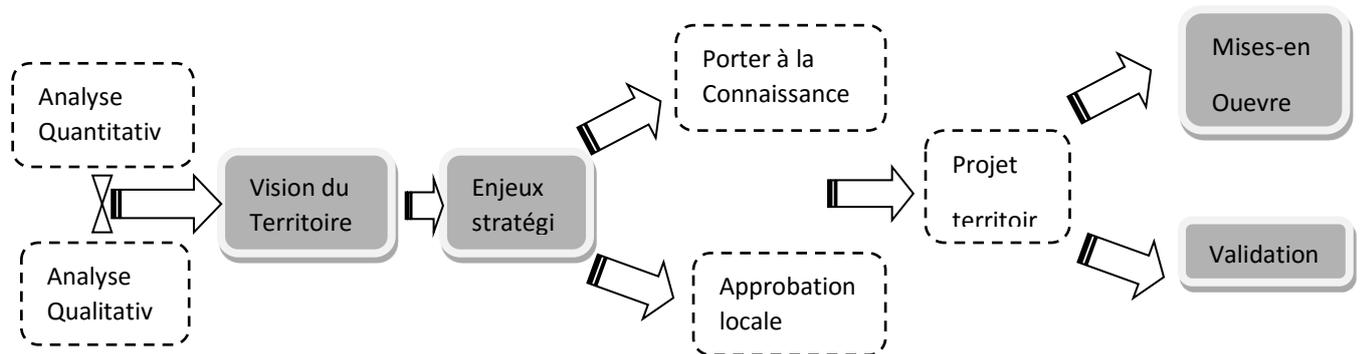
Un pilier « sensible » ou diagnostic partagé, qui permet une approche plus nuancée du territoire :

- Confronter les visions différentes,
- Récolter, recueillir des éléments de vécu, de mémoire, de ressources vivantes du territoire
- Evaluer collectivement les enjeux locaux

Il est en général conseillé de réaliser le diagnostic « technique » préalablement, car il va nourrir les échanges entre acteurs pour aboutir à un diagnostic partagé.

L'analyse de l'état des lieux permet de dégager des enjeux. Le diagnostic territorial enfance jeunesse sera défini à partir de ceci.

Le diagnostic est un outil au service de nos projets, il est donc logique et nécessaire qu'il s'adapte à nos besoins et à nos capacités à agir.



La conduite du diagnostic devra aussi s'adapter aux moyens (humains, financiers..) qui lui seront affectés. Par conséquent, le diagnostic pourra être large et complet ou au contraire beaucoup plus limité. Mais attention, ce constat ne préjuge en rien la qualité du diagnostic.

Les motivations à la réalisation d'un diagnostic

On réalise un diagnostic territorial pour :

- Connaître son territoire, ses forces, ses faiblesses et les opportunités.
- Connaître son public, ses attentes et ses besoins,
- Eclairer la décision, orienter ou réorienter son action,
- Instaurer un dialogue avec les acteurs de son territoire.

**Étapes :**

Poser le cadre de travail :

1. Méthode d'échantillonnage pour une enquête par questionnaire.

L'enquête est une méthode de recueil de données primaires à partir d'un questionnaire administré à un échantillon issu d'une population cible.

2. Méthode entretien Semi-directif.

Le chercheur dispose d'un certain nombre de thèmes ou de questions guides, relativement ouvertes, sur lesquels il souhaite que l'interviewé réponde. Mais il ne pose pas forcément toutes les questions dans l'ordre dans lequel il les a notés et sous leur formulation exacte.

### Définition des acteurs :

Méthode entretien Semi -directif -	Les Collectivité locale	mairie
	Les Direction décentralisé	Direction du transport, URBAT, DUCH
	Les bureaux d'études	
Méthode d'enquête par questionnaire	Les habitants	35
	Les visiteurs	35
Méthode analytique	Les instruments	PDAU POS

Tableau 7 : définition des acteurs

Définition: une enquête par questionnaire est une recherche méthodique d'informations reposant sur des questions *formulées pour obtenir d'un répondant de l'information sur un sujet.*

#### ✓ L'intérêt d'une enquête par questionnaire :

- L'enquête consiste à collecter, sur le terrain, des données primaires auprès de personnes ciblées, afin de prendre une décision.
- L'enquête peut compléter des sources secondaires.
- L'enquête est réalisée auprès d'un échantillon de personnes (cible).

La réalisation d'une enquête compte un certain nombre d'étapes:

☐ ► **au cours de la phase préliminaire**

Le questionnement et le problème posé, l'objectif de l'enquête et son objet, les hypothèses qui vont permettre de réaliser les questions, la population de l'enquête

☐ ► **au cours de la phase opérationnelle**

La réalisation du questionnaire, le test, le choix du mode d'administration, le traitement des données.

Enquête par Questionnaire « phase préliminaire » :

Objectifs d'enquête:

**L'estimation** : il s'agit d'une collecte de données, d'une énumération de ces données.

C'est la démarche la plus élémentaire dans le questionnaire. On ne cherche pas à comprendre les données, on cherche à les mettre à plat.

**2 Description** : il s'agit de retirer des informations qui décrivent les phénomènes subjectifs qui sous-tendent les phénomènes objectifs et d'expliquer ainsi les phénomènes objectifs, comme les motivations, les représentations et les opinions.

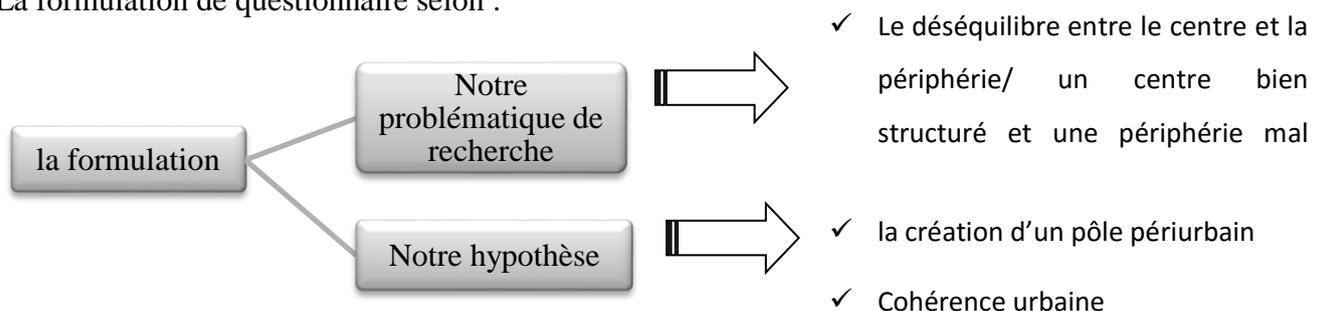
**3 La vérification des hypothèses** : il s'agit ici d'une démarche déductive, le questionnaire devient un outil pour confirmer ou infirmer une hypothèse

**Le questionnaire :**

Une méthode quantitative qui s'applique à un ensemble (échantillon) qui doit permettre des inférences statistiques.

**La formulation de questionnaire :**

La formulation de questionnaire selon :



Projeter des grands équipements à L'échelle de la ville pour alléger le centre-ville

✓ Sur le plan économique:

Dynamiser l'activité commerciale

✓ Sur le plan environnemental

1. Eliminer l'insalubrité et de l'habitat dégradé en favorisant la rénovation.

2. Requalifier le boulevard de HOUARIA ABDELKADER

✓ Sur le plan écologique

Assurer la continuité paysagère.

### **Délimitation de la population :**

- La population cible : la population fréquentant et habitant Sakia Al Hammra - commune de Sidi Bel Abbes.
- Personnes faisant partie de l'échantillon : 70 personnes.
- Estimations par :

les caractéristiques de la population de l'enquête	Echantillonnage	Pourcentage (%)
l'origine géographique	Habitants	35
	Visiteurs	35
le sexe	Homme	50
	Femme	20
Tranche d'Age	13-25 ans	35
	26-44 ans	23
	45- 55 + ans	12

**Choix des questions :** Il existe plusieurs catégories de questions:

- Les questions ouvertes: pour inviter au dialogue, donne toute liberté, nécessite du temps.
- Les questions fermées: pour obtenir des informations précises, permet de recentrer, donne peu d'information et nécessite de poser beaucoup de questions.
- Les questions préformées, pré-codées : provoquent un choix, pour guider, orienter la réponse.
- Questions suggestives : pour influencer ou tester la position de l'autre, faire découvrir l'intérêt de notre offre.
- Questions conditionnelles : permettent une acceptation conditionnelle.

**Teste de questionnaire:**

Le pré-test : Il s'agit d'une phase fondamentale, qui consiste à mettre à l'épreuve le questionnaire par rapport à quelques individus, et d'évaluer la clarté et la précision des termes utilisés et des questions posées, la forme des questions, l'ordre des questions, l'efficacité de la

mise en page, éliminer toutes les questions ambiguës ou refusées, repérer les omissions, voir si le questionnaire est jugé trop long, ennuyeux, indiscret.

On fait un pré-test sur 5 personnes pour vérifier si la structure et l'agencement du questionnaire sont adaptés, et en a constater que notre questionnaire est bien formulé.

### Confection de questionnaire :

#### Les déterminants sociaux :

Situation De Résidence

- Résident De la ville même 35
- Résident Des communes de la wilaya 28
- Résident Des autres wilayas 07

Sexe :

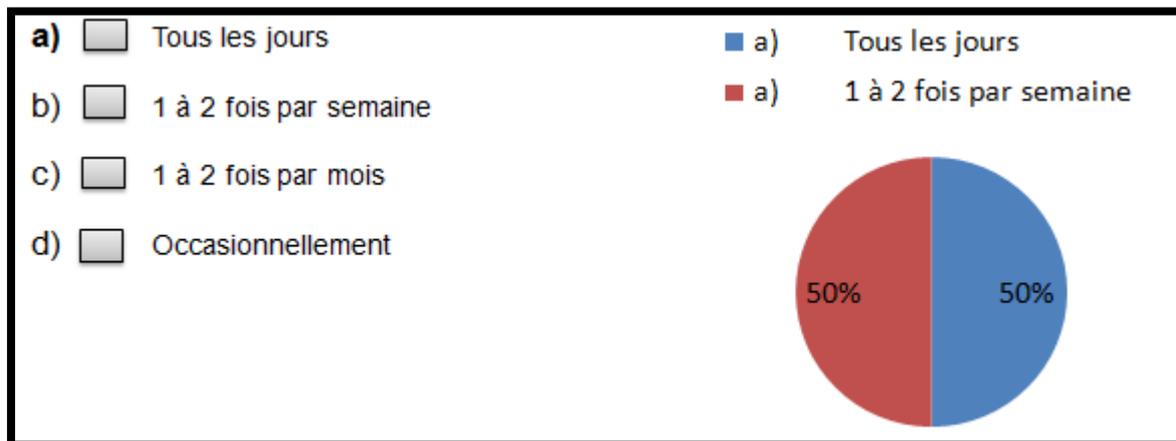
- Féminin 20
- b) Masculin 50

Age :

- 13-25 ans.
- 26-44 ans.
- 45-55 ans.

#### Questions pour visiteurs :

Q 01 : A quelle fréquence prenez-vous la route nationale =° 7 ?



- ✓ La route n'est pas fréquentée d'une façon quotidienne.
- ✓ Cela revient aux travaux qui se déroulent au niveau du boulevard principal.

Q 02 : quelle est votre impression visuelle et émotionnelle ?

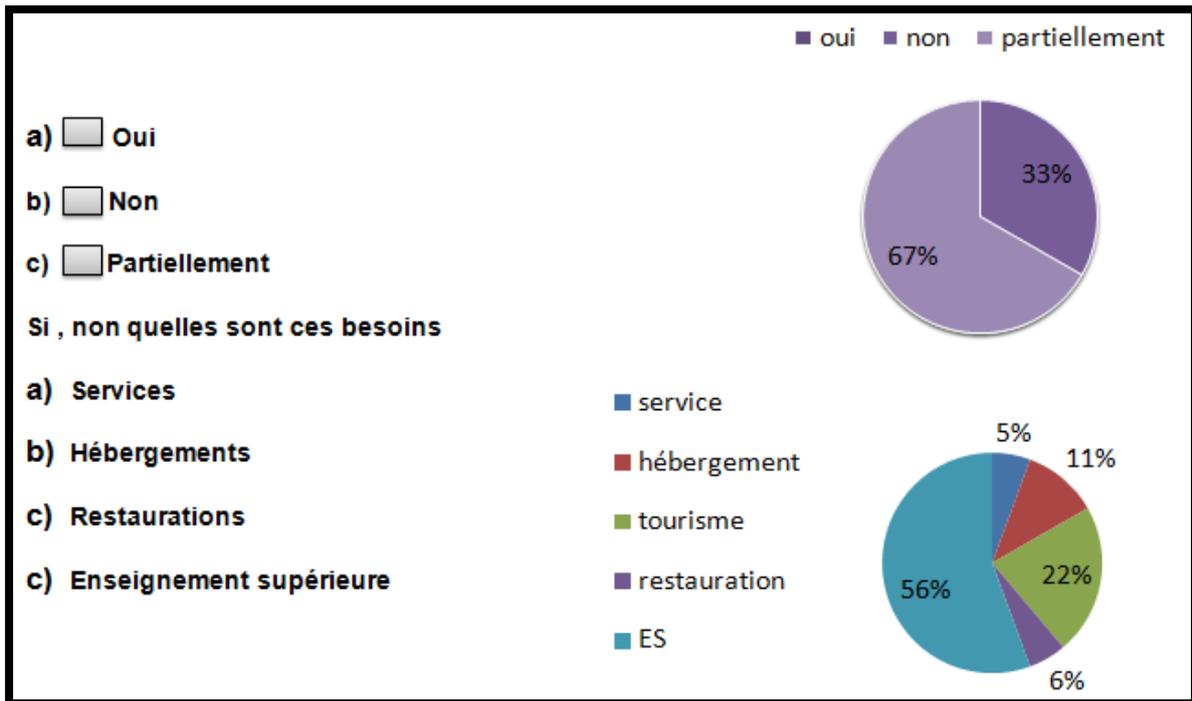
A- mauvaise par rapport à la nuisance causée par le chantier de tramway.

B- bonne par rapport a la forme urbaine du boulevard : un chemin linéaire, une largeur imposante et les bâtiments de part et d'autres sont de caché architectural colonial et forment un jeu de skyline.

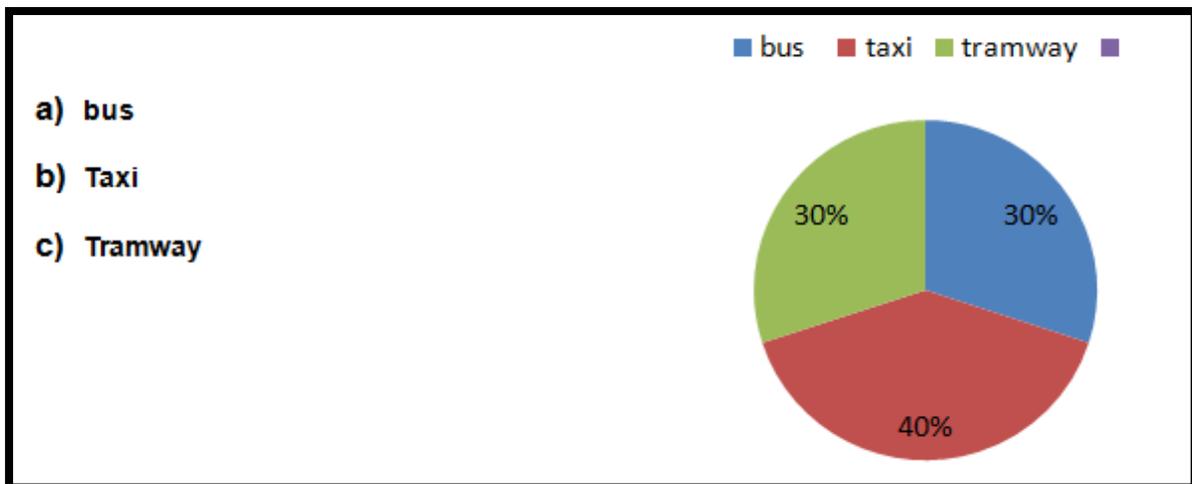


Les travaux du Tramway

**Q 03 :** Trouvez-vous vos besoins aux niveaux du quartier ? Si, non quelles sont ces besoins ?



**Q 04 :** Quelle sera votre mode de déplacement utilisé ?



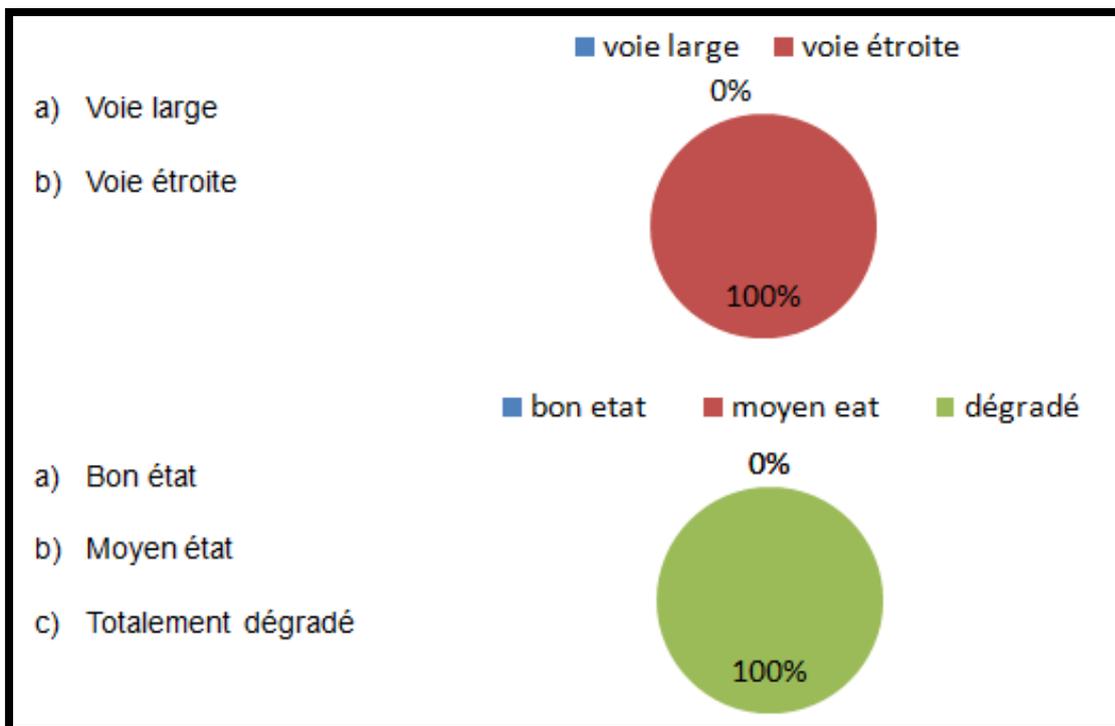
- ✓ Donc de cela on constate que malgré qu'il y'aura un moyen de transport luxueux comme le tramway mais les taxis et les bus restent indispensable.
- ✓ Mais il faut aussi penser et prendre en charge la nuisance causé par ces derniers.

**Q 05 :** ya-t-il des signes indiquant le franchissement de la limite de l'agglomération qui permettent de bien appréhender le changement d'espace ?

- a) Le panneau de localité non
- b) La limite de vitesse non
- c) Les plans de ville non
- d) Le panneau d'accueil non
- e) Repères visuelle non
- f) Mobilier urbain non

- ✓ On constate que y'a une absence totale des signes d'entrée de ville.

**Q 06:** comment vous trouvez l'état de la voie mécanique au niveau du boulevard «HOUAOURIA ABDELKADER »?



- ✓ Tout ça à cause du projet du tramway.
- ✓ Maintenant il faut penser comment minimiser l'impact du chantier sur l'environnement environnant.

- ✓ Il faut aussi penser comment assurer la livraison et le stationnement pour les commerçants.

**❑ Questions pour habitants :**

Dimension socio –économique :

**Q 01 :** Pourquoi vous déplacez au centre-ville ?

- ✓ Le déplacement de la population vers le centre est pour les besoins suivants :
1. Commerce (de luxe – habillement – de gros – marché – produit surgelés).
  2. Laboratoire d'analyse.
  3. La banque.
  4. Détente et loisirs.
  5. Maison de jeune et maison de culture.
  6. Ambiance du centre-ville.



Dimension déplacement et mobilité :

**Q 1 :** SAKIA AL HAMMRA est-elle desservie par les transports en commun qui favorise le Liens avec quartiers voisins et le centre-ville « ya-t-il une facilité de déplacement -durée de trajet- distance de parcouru –le positionnement des arrêts».

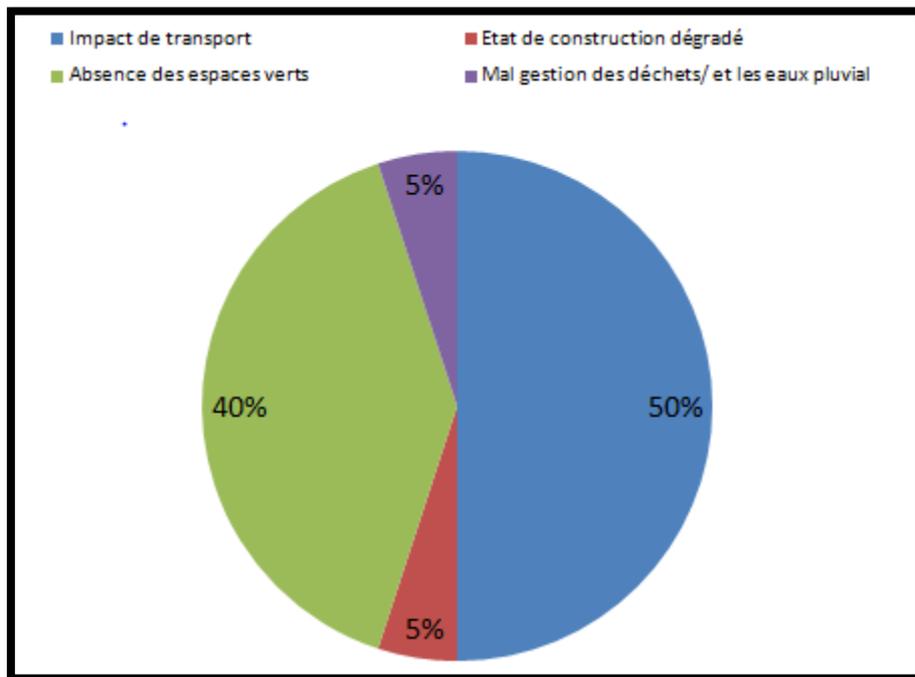
- ✓ Les habitants: oui parce qu'il y'a les bus de toute destinations et les arrêts de bus sont biens distribués de façon que la pluparts des équipements importants sont desservies.
- ✓ Les commerçants: le fait qu'il y'aura deux arrêts de tramway au niveau du boulevard principale, c'est un atout et un bénéfice pour nous.

**Q 2 :** Comment trouvez la circulation quotidienne dans le quartier ?

Selon les habitants il y'a une variété de choix de mode de déplacement, et on constat qu'il a un manque d'aire de stationnement, mauvaise accessibilité aux équipements et une insécurité routière (absence des feux, passages piétons .absence des chemins piétons).

Dimension paysagère et environnementale :

**Q 1 :** est- ce –que le boulevard HOUARIA ABDERKDER présente une source de nuisance ?



- ✓ Impact de transport : nuisance causés par les véhicules et le transport en commun Et par le chantier.
- ✓ Etat de construction dégradé : Le bidonville.
- ✓ Absence des espaces verts : y'a que la placette et le jardin.
- ✓ Mal gestion des déchets/ et les eaux pluvial.

### Entretien semi-directif :

L'entretien est un des moyens d'une recherche consistant en une technique d'interrogation avec un **but**.

Il s'agit d'une rencontre interpersonnelle dans une situation sociale donnée telle que soit impliquée la présence d'un professionnel et d'une personne.

Les entretiens ont pour fonction de recueillir des données et mettre à jour certains indicateurs qui permettront de vérifier ou non les hypothèses. Mais aussi de faire naître des hypothèses.

### Objectifs de l'entretien :

- Cerner notre champ de vision.
- Complète la lecture préliminaire.
- Nous aide à prévoir la problématique.
- Définir de manière plus précise l'objet à l'étude.

### Statut de l'entretien:

On remarque principalement trois statuts de l'entretien :

#### EXPLORATOIRE

Dégager des thèmes, des points d'accroche en entretien et des points d'approche sur l'objet.

Ces entretiens servent aussi à lancer des ballons d'essai, c'est à dire voir les questions les plus pertinentes, les thèmes récurrents chez l'enquêté et ce

#### Principal

Il est plus affiné, les thèmes d'entretien utilisés parlent d'avantage aux enquêtés parce qu'ils renvoient à leur expérience. Ce type d'entretien en général est plus long, plus dense car plus réfléchis et plus mûris.

#### Controle

Des entretiens de vérification « systématique » des hypothèses, et des premières analyses effectuées du terrain et des différents interviewés.

### Catégorisation des entretiens :

Forme d'interrogation	support	Productions enregistrées
Entretien non directif	avec expérience	Orales et gestuelles et contextes (vidéo)
Semi directifs	Avec texte écrit, dessin	
Directifs ou standardisés	Avec vidéo	Trace des actions (ordinateur)

### Les différents types d'entretiens :

#### Directifs :

C'est un questionnaire oral qui se considère comme étant guide d'entretien, il comporte des questions standardisées suivant un ordre de progression imposé

#### Semi-directifs

C'est le schéma d'entretien comportant en général des consigne de départ et une grille de thèmes a aborder. L'enquêteur n'est pas censé poser toutes ses questions dans l'ordre dans lequel il les a notés et sous leur formulation exacte.

#### Non-directifs

Pas de cadre prédéfini, se passe sur le mode de la conversation « naturelle ». Souvent utilisé pour les récits de vie.

### Questions pour les acteurs publics :

**APC de Sidi Bel Abess** : avec le chef de service d'urbanisme Mr SAYEH.

Q 01 : -Que ce qui il faut pour aménager l'entrée de la ville?

Pour avoir une entré accueillante et pour qu'elle soit la vitrine de toute la ville.

Pour aménager l'entrée de la ville il faut utiliser tous les signes d'entrée de ville et marquer par des éléments de rappel par exemple un rond-point ; un équipement structurant aller en hauteur R+8- 9-....etc.

Q 02 : comment on peut régler le problème de stationnement des équipements qui donnent sur le boulevard principal ?

Pour répondre à vos questions je vous donne un exemple pour les équipements qui se trouve dans le centre-ville; au niveau du boulevard colonel lotfi à partir du rond-point petit vichy jusqu'au les quatre horloges c'est le prolongement du tracé du tramway.

Le stationnement est strictement réglementé par des signalisations suivant les horaires jours et nuit.

La deuxième solution c'est d'autoriser le stationnement sur les voies qui traverse du nord vers le sud du boulevard.

**Direction des travaux publics :** avec Mr Mekika.

Q 1 : Comment le tramway peut participer à l'aménagement de l'entrée de ville d'une façon positive ?

Le tramway un moyen de transport luxe qui peut ajouter un plus à l'entrée de la ville côté Ouest grâce à son aménagement et à la bonne image urbaine qu'il peut offrir au quartier et à la ville.

En plus au plan lumière qui est prévu le long du chemin de tramway et à la plantation des arbres qui favorise l'intégration du quartier Sakia El hamra avec le centre-ville.

**Direction de l'environnement :**

Q 01: Comment on peut régler les problèmes de la pollution de l'oued de Mekerra ?

-Et comment on peut intégrer l'oued dans l'aménagement de l'entrée de ville ?

pour régler le problème de la pollution de l'oued macération il faut éliminer les déchets solides jeter dans l'oued et éliminer le rejet des eaux usés dans l'oued d'ailleurs une étude de l'aménagement de l'oued de Makkera est en cours d'exécution par la direction des ressources en eau), on peut intégrer l'oued dans la ville après l'achèvement des travaux d'aménagement prévus par l'étude citée ci-dessus.

Q 02 : Comment on peut régler les problèmes des bidonvilles ? Pour les bidonvilles un recensement est établi par les services de la daïra pour leur éradication et l'opération est en cours.

### **Synthèse du diagnostic territorial partagé :**

Cette enquête est qualitative et intéressante, elle nous a permis de modéliser la démarche méthodologique de l'analyse spatiale (diagnostic technique). L'autre intérêt est d'identifier les préoccupations majeures des habitants, et en même temps vérifier notre hypothèse de requalifier l'entrée Sud-Ouest de la ville de Sidi Bel Abess en intervenant sur le boulevard Héritier. On a effectué une confrontation entre les résultats d'enquête et les instruments d'urbanisme, afin de ressortir les points les plus significatifs qui peuvent être utilisés pour cerner les enjeux qui se rapportent au projet d'intervention sur l'entrée de ville.

Les dimensions	Résultats PDAU/POS	Enquête	Exigence pour entrée de ville
Socio-économique	Favoriser la mixité urbaine et restructurer la fonction commerciale.	compléter le manque qui existe dans le quartier pour diminuer le déplacement vers le centre tout en assurant la sécurité.	La standardisation des commerces sur les abords de l'entrée, à l'image même de la ville l'entrée constitue une véritable «vitrine».
Mobilité et déplacement	La revalorisation de l'axe principal menant au centre-ville et L'amélioration de l'état de la voirie.	Il y a une variété en mode de déplacement. le tramway, un moyen de transport luxe qui peut ajouter un plus à l'entrée ouest de la ville. problème de stationnement des équipements qui donnent sur le boulevard principal.	les entrées d'agglomération doit être praticables pour les piétons et les vélos.

Les dimensions	Résultats PDAU/POS	Enquête	Exigence pour entrée de ville
Urbaine	Amélioration de l'usage du sol avec Densification le long de l'avenue Theodore les héritiers et le développement des fonctions complémentaire avec le centre-ville.	penser à quel aménagement on doit donner au entrée de ville et au boulevard Houaouria tout en profitant a l'aménagement de tramway (plan lumière).	favoriser la mixité fonctionnelle et la constitution de véritables quartiers urbains  les gabarits doit être précisé (hauteur, implantation) en rapport avec les espaces traversés et leur intensité urbaine.
Environnement et paysagère	Traitement des berges de l'oued Mekarra.	Le quartier dispos une potentialité écologique importe depuis le jardin, la placette et l'oued qui est délaissé et non exploité.	prise en compte de l'existant,  traitement paysager, plantation des espaces publics et privés, organisation de l'espace et publicité.

Conclusion : Ce chapitre a permis de comprendre les potentialités et les faiblesses majeures de notre aire d'étude. Afin de déterminer les enjeux qui se rapportent au projet d'intervention sur l'entrée de ville. Et qui est basé sur l'analyse d'état des lieux et l'enquête exploratoire pour aller vers une échelle plus réduite : la zone d'intervention qui est liée à notre objectif : requalifier l'entrée Sud-Ouest de la ville de Sidi Bel Abess en intervenant sur le boulevard Héritier.

## Chapitre IV : Intervention urbaine :

## **Introduction**

En se servant des résultats décrits dans les différents chapitres précédents comme appui (Théorie sur les entrées de ville, les expériences, et le diagnostic territorial partagé), on peut élaborer la phase productive. En premier lieu, on a ressorti les grands enjeux de notre intervention, en 2<sup>ème</sup> lieu, on formule les scénarios d'aménagement, tout en pensant à l'emblème d'une entrée de ville, et en répondant aux enjeux, aux problématique et aux préoccupations des habitants. Ensuite, on limite le périmètre d'intervention en ayant en vue les objectifs qui ont été déjà exprimés. Après réflexion, le scénario choisi sera développé en termes d'un programme de composition urbaine globale (représentations graphiques et modélisation) comprenant tous les aspects (mobilité urbaine, formes urbaines et paysage, fonction, réseaux, trame verte, aménagements des espaces publics).

## **8. Enjeux d'intervention :**

Le diagnostic territorial partagé, et les expériences sur les entrées de ville font ressortir les grands enjeux sur lesquelles se base notre intervention.

### **8.1 Enjeux économique et social :favoriser la mixité de fonctions et optimiser la densité :**

- coupler la fonction résidentielle, d'équipements de commerce et de services de qualité.
- Le boulevard deviendra un pôle économique multifonctionnel où les fonctions commerciales, d'affaires, institutionnelles, culturelles, communautaires, résidentielles et récréatives répondant aux besoins de la population locale seront privilégiées, tout en favorisant une mixité et une densification des activités aux endroits appropriés.
- favoriser la mixité sociale par la création des lieux de convivialité.

## **8.2 Enjeux de mobilité urbaine :Connecter le quartier et Piétonniser et sécuriser le boulevard.**

- La sécurité, la convivialité et l' interconnectivité entre les divers modes de déplacements et d'infrastructures en transport ainsi que leur parfaite intégration au tissu urbain.
- Circuits parallèles pour cyclistes et piétons favorisera l'établissement d'un boulevard urbain convivial.

## **8.3Enjeux urbain : Configurer l'entrée Ouest de la ville en boulevard urbain animé et paysagé.**

- Produire un paysagers remarquables notamment au niveau d'entrée de la ville, par la projection d'une galerie commerciale le long de boulevard, fleurissement et végétalisation des façades, l'aménagement des portiques le long du boulevard. Pour donner un caractère spécifique et symbolique au quartier, et offrir une image positive et attractive du quartier depuis l'extérieur.

## **9. scénarios d'intervention :**

### **Introduction :**

Notre zone d'étude se situe à l'Ouest de la ville, elle s'étale sur une superficie de ..Ha à vocation résidentielle et commerciale. La particularité de cette zone est qu'elle présente la porte urbaine et la première façade à rencontre vers la ville de Sidi Bel Abbès, articulé par axe routière RN07 conçu à l'origine pour dynamiser la région Ouest. Il est devenu partie intégrante du grand axe Tellien qui structure la partie Nord du pays. C'est une axe linéaire plus proche au centre traverse l'ancien faubourg c'est le faubourg Thiers aujourd'hui Sakia el Hamra. Notre intervention se traduit suivant différentes stratégies exprimées en deux scénarios.

### **Scénario 01: l'amélioration de la vie du quartier**

Ce scénario propose par le groupement du POS prévoient les affectations suivants:

- Démolition des friches afin de projeter des équipements nécessaires.
- Réaménagement de la gare routière dès l'entrée à l'agglomération .
- Amélioration de l'usage de sol avec la densification le long de boulevard et le développement des fonctions complémentaire avec le centre ville .
- Favoriser la mixité sociale et restructurer la fonction commercial.
- La projection de la ligne du tram le long du boulevard , marque l'identification du boulevard étudié en axe commercial.
- L'identification du boulevard comme un axe commercial.

La projection de la ligne de tramway donne une bonne relation avec les autres communes .

### **Les limites (handicaps) du scénario :**

- Ce scénario ne répond pas aux critères d'une entrée de ville ( sécurité, nuisance, qualité urbaine, architecturale et paysagère.).
- La question du développement durable est totalement négligée.
- Absence d'une diversification dans le transport et la mobilité urbaine ( tramway, cyclable...).
- L'aménagement proposé répond aux besoins à l'échelle du quartier et non pas à l'échelle de la ville.

**Scénario 02: vers une entrée apaisée ,durable et attractive ( scénario retenu ).**

- ✓ On a opté pour un deuxième scénario qui complète l'anticipant tout répond aux ces critères.

**Objectif de ce scénario :**

Aboutir à une entrée apaisée , agreable et esthsétique ou le transport en commun fonctionent harmonieusement .

Mieux partage de l'espace on profit des modes doux et offre des chemains pour piétons et cyclables .

Les affections de ce scénario touche le réaménagement du boulevard et le traitement de ces abords .

- ✓ Le réaménagement du rond – point , au niveau de rond –point la circulation ( soit limité a 30 Km / h )
- ✓ La projection du tram au niveau du boulevard le rendre très congestionné ; c'est pour cela on a penser de le libré d'une partie de son trafic par la diviation de la voies mécanique .

Donc cet axe apaisé offre aux mode doux piéton et cycliste une place dédiée et sécuritaire .

- ✓ L'aménagement des zones protégées pour piétons et cyclables dans deux sens .
- ✓ L'aménagement des abords du boulevard selon le principe de Kiven lunch par l'injection des espaces de retard , on a les mentionés par des tours limitrof qui contient les fonctions néssicaire qui répond aux besoins tel que service , commerce , loisir ...

✓ **L'aménagement des places :**

1<sup>ère</sup> place : dès l'entrée :

- l'aménagement de l'entrée de la ville partie ouest .

-diviation de la voie mécanique située sur notre boulevard .

-Réaménagement de la gare

-Projection d'un parking .

-Projection d'un parking .

-Projection hotel d'affaire.

-L'affectation de station de service , ensemble de commerce et le réaménager en habitat intégré.

2<sup>ème</sup> place :

- Projection d'un centre commercial.
- Reconstruction de l'habitat collectif.
- Réaménagement de la mosqué
- Projection d'un centre multifonctionnell.

3<sup>ème</sup> place :

- Délocalisation de l'école.
- Restructuration de l'espace mitoyen avec école en centre sportif.
- revalorisation du jardin public existant en parc urbain.
- délocalisation de la structure méilitaire , et projection de l'habitat individuell
- l'occupation des espaces vides par des équipements à l'intérêt public ( tour admi , hauberg , creche ) .

### **Processus d'intervention :**

#### **Posture générale d'aménagement urbain :**

- Créer une entrée apaisée en relation directe avec les autres parties de la ville dans lesquelles le développement durable serait au cœur de la gestion urbaine quotidienne sur tous les aspects :
- - Sur un plan de logement et d'habitat.
- - Sur le plan des déplacements, des transports et des mobilités.
- - Sur le plan de la mixité sociale et fonctionnelle.

#### **Délimitation du périmètre d'étude :**

Le périmètre d'intervention s'inscrit dans la zone étudiée, il s'étale sur une superficie de 43 ha, il est considéré comme l'air d'entrée en ville. Les résultats d'enquête ou la majorité des enquêtes sentent que l'entrée de ville se situe dans cette zone.

Les motifs qui nous ont poussés à travailler sur cette zone :

- En premier lieu on a le boulevard héritier qui constitue le vecteur principal de notre intervention donc on a pris ce boulevard avec les façades qui donnent sur ce dernier.
- Cette zone enregistre la présence des friches qui sont des équipements délaissés s'étendant sur une superficie importante notant que ses natures juridiques nous offrent la possibilité de travailler sur lesquels sans confronter aux difficultés parce qu'ils relèvent du domaine bien de l'état.



## **10. plan de composition urbaine 1/2000**

Par rapport à l'analyse thématique, environnementale et l'analyse des lieux, l'enquête, on est sorti de plusieurs recommandations qui vont nous guider dans l'élaboration de notre projet et vont nous aider à atteindre nos objectifs.

### **Recommandations :**

#### **Recommandations par rapport à l'aspect urbain :**

- Puisque la majorité d'ilots ont une forme régulière (trame orthogonale) on a opté pour formes régulier et simple.
- Pour les hauteurs on a près le R+4 le plus bas pour la densification du quartier et le R+8 pour les éléments de repères.
- Les blocs de l'habitat intégré sont élevés jusqu'à huit niveaux contenant différentes fonctions (logement, bureaux, commerce).
- Assurer un bon fonctionnement entre l'intérieur de l'ilot et l'extérieur, en ayant une bonne hiérarchisation des espaces.
- Intégrer à l'habitat collectif des fonctions complémentaires (commerce, hôtels).

#### **Recommandations par rapport à l'aspect environnemental.**

- Utiliser un double vitrage dans les équipements projetés, les débords de toitures, la végétation, les plans d'eau, les patios à l'intérieur des blocs d'habitation.
- Utilisation des écrans végétaux pour les parkings
- créer un maillage végétal et mode doux le long de boulevard.

#### **Recommandations par rapport à Trame viaire et mobilité urbaine :**

La requalification de boulevard Houabria Abk (RN7), qui un enjeu majeur pour la valorisation de l'entrée Sud-Ouest de la ville de SBA .Ainsi la requalification des autres voies intermédiaires. Pour cela, on propose :

#### **Composition de boulevard :**

Site propre pour le transport en commun (tramway en double sens dans une perspective de développement durable et responsable.

- Des circulations piétonnes et cyclistes latéraux.
- Double alignement d'arbres de haute tige et de lampadaire.
- Qualité paysagère et ombrage le long de cheminements piétons et cycliste latéraux.
- Le traitement des trottoirs élargis à 7m.

L'offre de stationnement au sein de la zone d'entrée Sud-Ouest de la ville sera répartir selon plusieurs principes :

- ✓ Parking sous terrain.
- ✓ Parking à étage
- ✓ Stationnement superficielle

### **Recommandations par rapport à l'aspect économique:**

Augmenter la rentabilité des fonctions commerciales et de services

### **Schéma de principe :**

D'après l'analyse thématique et l'enquête on a ressorti le programme nécessaire pour notre projet qui contient les fonctions principales qui répond aux besoins (commerce, culture, service et résidence).

Notre fragment d'étude se divise en trois séquences dont on va les améliorer et renforcer afin de répondre aux nos enjeux.

#### La 1<sup>ère</sup> séquence : accueil et service.

Puisque cette zone étudiée occupe une situation stratégique importante à l'entrée de ville, on doit renforcer sa vocation d'accueil et de service en injectant de nouveaux équipements tel que : l'hôtel ...

#### La 2<sup>ème</sup> séquence : habitat et commerce :

Concrétiser une diversité programmatique pour favoriser la mixité sociale et urbaine.

Densifier près de la gare pour connecter directement aux réseaux de transport public

La projection d'un centre commerciale qui occupe une façade importante pour dynamiser et renforcer l'activité économique et commerciale au sein du boulevard.

#### La 1<sup>ème</sup> séquence : loisir et détente :

La projection d'un centre de loisir et centre sportif pour mettre en valeur les espaces publics existants, et aussi pour soutenir le dynamisme économique et l'attractivité du quartier.

## **Espace verts :**

La projection des placettes pour chaque séquence.

Les 3 placettes sont à l'aération du quartier et de réaliser l'harmonisation esthétique fonctionnelles des espaces publics.

La requalification et l'embellissement de l'entrée par restructuration des nœuds, qui offre des perspectives visuelles intéressants et crée un nouveau point d'attraction.

Le tracé engazonné de la trame qui renforce la qualité environnementale du quartier.

## **11. qualité architecturale et urbaine :**

### **Façade :**

D'après la lecture de façades du tissu existant, ce sont des façades légères horizontales dont les gabarits ne dépassant pas les R+4 avec des éléments verticaux simple rythmique en béton armé dont les ouvertures sont rectangulaires avec une monotonie remarquable. Les façades donnant manquent d'ambiance au niveau des RDC donc on a essayé de renforcer les ambiances par le mobilier urbain et des jardins pour donner une certaine convivialité au boulevard urbain.

Le quartier Sakia el Hamra est composé d'habitat à majorité individuel sous forme de maisons ou de villas regroupées.

La zone est caractérisée par l'utilisation des formes simples (rectangle, carrée).

Et elle est caractérisée par une diversité de couleurs (la couleur dominante est le blanc et le beige).

Il existe aucune réflexion pour le style architectural et sans harmonie entre les couleurs, les hauteurs et les textures.

Le style de façade moderne (façade meublée, jeux des couleurs et texture, vitrage). Et qui répond aux fonctions des édifices que ce sont habitats. Transparence pour les équipements afin d'alléger l'effet de masse.

Les matériaux qui composent la façade doivent être résistants à l'humidité. Offrent une meilleure isolation acoustique et phonique.

L'utilisation de vitrage qui traduit la modernité et qui assure une grande transparence entre l'extérieure et l'intérieur.

## **conclusion :**

Le quartier Sakia El Hamra Sud occupe une situation stratégique et représente la porte urbaine et la première façade à rencontrer en entrant à la ville de Sidi Bel Abbès, en fait on a cherché comment on peut redonner un prestige à cette ville à travers son entrée ouest et rendre une image à l'échelle d'un centre de ville, une image saluant toute visiteur y pénétrant. Alors la finalité de cette intervention sur l'entrée ouest de la ville de Sidi Bel Abbès invite à une attitude durable :

Dans le cadre de l'objectif environnemental, nous avons l'intention de :

- encourager l'utilisation des transports en commun et des modes doux.
- renforcement de la nature dans le milieu urbain par un traitement végétal sur les façades, et par un choix spécifique du types de végétation qui s'intègre à l'environnement urbain.
- Valoriser les grands espaces naturels et agricoles périphériques.
- Améliorer la qualité des entrées de ville et l'image perçue depuis les grands axes de communication.

Pour l'objectif social nous avons l'intention de:

- concrétiser une diversité programmatique pour favoriser la mixité sociale et fonctionnelle.
- création d'espaces confortables (placettes, squares, aires de jeux...) aux habitants et aux passants qui empruntent le boulevard.
- accorder plus d'importance aux besoins des gens qui fréquentent l'espace urbain.
- assurer les meilleures conditions de vie pour les habitants

Enfin, Notre projet consiste à faire de l'entrée Ouest de la ville de Sidi Bel Abbès une entité spatiale, structurée, hiérarchisée et cohérente pour concilier le confort de vie et le respect de l'environnement.

Nous espérons avoir pu aboutir à un résultat juste pour résoudre quelques problématiques

## 12. partie technique de l'aménagement urbain :

### 12.1 : Revêtement de sol :

L'esthétique urbaine doit être un fil conducteur dans la conception des projets d'espaces publics, sans tomber dans des excès décoratifs. Les matériaux sont choisis pour assurer une parfaite intégration du projet dans son environnement urbain immédiat (couleurs, texture, provenance). Toutefois, le respect du contexte historique et régional ne peut conduire à refuser les innovations issues d'apports extérieurs.

- ✓ Noter que notre projet sera dessiné à accueillir un grand public, de ce fait le type de revêtement qu'on a choisi devra vérifier les conditions de durabilité et d'esthétique.

#### Critère de choix :

Les matériaux de revêtements de sol ont été choisis selon les critères communs suivants : - Qualité esthétique, - Localité, - Durabilité, - Facilité d'entretien et de maintenance, - Optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation, - Adaptés à chaque typologie de lieu - Intégrés dans leur environnement

#### Les matériaux utilisés :

##### -Pavés en pierre et marbre :

Roche métamorphique de structure cristalline provenant d'anciens calcaires ou de dolomies. Le marbre est utilisé de manière très ponctuelle, comme marquage au sol. Il demeure cependant un matériau fragile et coûteux. Ainsi que la pierre qui est utilisée dans les placettes dans les parcs urbains.



Figure 37 : pavé en marbre



Figure 38 : pavé en pierre

##### -Béton bitumineux :

Il s'agit d'un mélange de graviers, de granulats concassés, de sable et d'un liant hydrocarboné. Les hydrocarbures sont polluants pour les nappes phréatiques. le béton

bitumineux est un matériau neutre qui s'adapte à tout contexte, il est utilisé pour les chaussées mécaniques et parking.



Figure 39 : béton bitumineux utilisé pour les chaussées mécaniques et parking

#### -Le sable stabilisé :

Le sable stabilisé renforcé est un sable stabilisé dont la stabilisation est améliorée par un liant minéral (chaux, ciment) ou synthétique (résine). Son aspect s'apparente à un béton faiblement dosé. Il est composé de sable concassé (grains de 0 / 10 mm qui possède une bonne cohésion avec une possibilité d'ajout de ciment pour une meilleure tenue.



Sable stabilisé adapté aux espaces plantés.



Sable stabilisé adapté aux allées piétonnières

#### -Les modules engazonnés :

Dalles en béton, brique ou plastique de récupération, maintenues par un substrat végétalisé (gazon ou autres variété de graminées).



Figure 40 : pavé de grés joint engazonne : usages pour placette en dehors des

### -les pavés et dalles en béton :

Modules moulés constitués d'un béton de ciment et de granulats naturels roulés ou concassés, compactés mécaniquement. Economique et résistants, ils sont utilisés dans les aménagements courants (pavés béton rouge, gris .....). Ils se constituent d'un mélange de béton de ciment et de granulats naturels roulés ou compactés mécaniquement. Elles doivent assurer une sobriété du dessin et des couleurs pour maitre en valeurs l'architecture des édifices.

Figure 41 : dalle en béton : usage de pavées pour les trottoirs.



Figure 42 : pavées en béton gris ; usage de parvis pour les édifices.

### **4.5.2 Equipement de loisir :**

-S'il est nécessaire de créer des aires de jeux et de loisirs dans parc urbain, un bâtiment, dans un logement, près de l'entrée, etc., il en est de même dans l'espace extérieur. Soit Dans le jardin devant la maison, dans le périmètre équipé ou dans tout autre endroit pouvant accueillir ce genre d'installations.



Espace de jeux les enfants : espace bien aménagé bien éclairé naturellement et artificiellement (soleil poteau électrique), Type de revêtement: Utilisation de gazon pour des Raisons de sécurité pour les Enfants, utilisation des bassins d'eau.



### **a Matériaux :**

-Il serait bon, notamment pour le revêtement s, l'équipement et l'installation de jeux, de recourir plus souvent à des matériaux conformes aux exigences en matière de protection de

l'environnement ou fabriqués selon ces dernières. Il convient aussi d'éviter en particulier l'aluminium, les matières plastiques contenant du PCV et bois exotiques.

-Les équipements de loisir doivent répondre aux besoins des différentes tranches d'âge, à savoir bouger, se reposer ou s'isoler des autres.

### **b Types de jeux :**

Les jeux se composent de différents éléments et activités.

#### -Jeux de mouvement:

Les jeux sont étroitement liés aux mouvements. Ils favorisent le développement de la motricité qui, elle, dépend du développement physique de l'enfant.

#### -Jeux créatifs et de mouvement:

Jeux créatifs: Les jeux créatifs développent les capacités manuelles et artistiques de l'enfant.  
Matériel: Panneaux à peindre, sable, terre, gravier, eau.

#### -Bouger: courir, sauter, grimper, glisser, ramper,

Jouer à chat perché, à cache-cache. Emplacements: équipements, aménagements, surfaces dégagées.

#### -Bouger sur des éléments fixes:

Ramper, se tenir en équilibre, tourner, se balancer, glisser. Emplacements: équipements surtout.

- Bouger avec des équipements de sport (Rollers, planche à roulettes, luge). Emplacements: surfaces dures, accès de garages, collines.

- Bouger avec des objets: jeux de ballon et d'équipe, anneaux, échasses, badminton, boules, billes. Emplacements: surfaces dures, parfois gazonnées.

Jeux de rôle: Les jeux de rôle favorisent les contacts sociaux et la communication. A cet effet, on aménagera des niches, coins ou taillis afin de compartimenter l'espace et offrir des lieux de retraite.



Figure 43 : Tour de grimpe

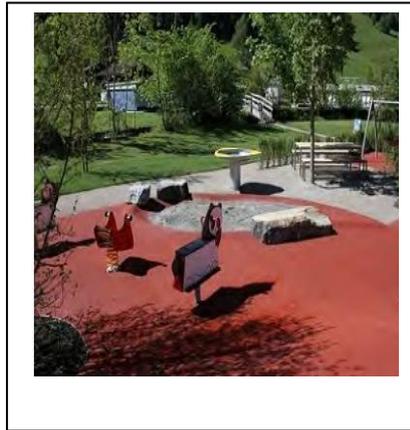


Figure 44 : équipement de jeux pour enfant handicapés, et non handicapés.



Figure 45 : installation en plein air



Figure 46 : Rocher d'escalade sur une aire de jeux pour enfant

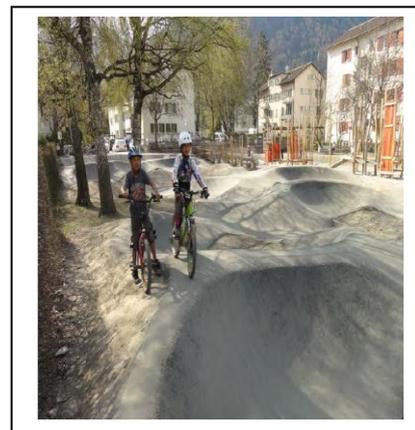


Figure 47 : Pump Track



Figure 48 : balançoire à nacelle



Figure 49 : parcours santé pour adultes.

## JEUX POUR ADOLESCENTS ET ADULTES



**Exercice de balancement latéral « FTE 309 » - DOAPARK**  
Augmente la souplesse corporelle. Fait travailler les zones de taille, bassin et colonne vertébrale.



**X Runner « KPX120 - KOMPAN**  
Développe la coordination corporelle, assure son équilibre. Augmente la capacité aérobie et la souplesse. Travail cardiovasculaire.

## JEUX POUR ENFANTS



**Exercice rotation assis « FTC 203 » - DOAPARK**  
Relâche les muscles de la taille, du dos et de l'abdomen et aide à augmenter leur souplesse et fait travailler également les articulations de la taille et de la colonne vertébrale.



**Combiné à 4 postes « FTC 200 » - DOAPARK**  
Excellente possibilité pour exercer tous les muscles. Elle aide à empêcher l'obésité.

### JEUX SENSORIEL



**Vibraphone – SIK HOLZ FRANCE**  
Robinier - composition : 8 tubes sonores (1 octave) et un marteau avec chaîne - dimensions : hauteur de 1,4 m (indépendant) ou 1,0m (intégré), largeur 1,20m - Tranche d'âge : 2 ans et +

### MAISON DE JEUX



**Tipi – SIK HOLZ FRANCE**  
Robinier – dimensions : hauteur 2,50m  
Composition : 3 bancs et une table  
Tranche d'âge : 2 à 6 ans



**Caverne d'escalade – SIK HOLZ FRANCE**  
Robinier - dimensions : 2,5x2,0m et ht. 1,5-1,8 m –  
Composition : 2 filets d'escalade, 2 parois d'escalade en caoutchouc avec prises et paroi glissante en caoutchouc, 1 siège en caoutchouc.  
Tranche d'âge : 4-10 ans



**Ensemble d'escalade – SIK HOLZ**  
Robinier - 6 côtés, dimensions : diam. 2,20m et ht. 2 m - Tranche d'âge : 4 à 10 ans

## Mobilier urbain :

- Pourquoi aménager le mobilier urbain ?

Au même titre que l'éclairage public, les façades d'immeubles, les espaces annexes à la voirie et les revêtements de sol, le mobilier urbain joue un rôle à la fois décoratif et fonctionnel dans l'aménagement des espaces publics. Ces éléments sont présents partout et particulièrement en centres urbains où la capacité d'accueil de la diversité biologique est souvent la plus faible. Les végétaliser permettra d'augmentera cette capacité.

- Le mobilier urbain, ses fonctions, ses usages...

Au-delà de ses caractéristiques techniques, le mobilier urbain est un puissant vecteur d'image du fait des signes architecturaux qu'il pose par son design au sein d'une ville, mais également en tant que support de publicité.

➤ Classification selon la fonction principale :

- Exemple pour la fonction repos :



Figure 50 : Banquette Endine



Figure 51 : Banquette en parc



Figure 52 : Banquette Artic

- Exemple pour la fonction de cheminement :



Figure 53 : Polette



Figure 54 : Barre d'appui au bord de 2 marches



Figure 55 : Borne escamotable détectable

- Exemple pour la fonction propreté :



Figure 56 : Corbeille en inox



Figure 57 : Corbeille de tri sélectif



Figure58 : Corbeille transparence

- Exemple pour la fonction fleurissement :



Figure 59 : Grille d'arbre



Figure 60 : Grille de végétation



Figure 61 : pot d'arbre

- Exemple pour la fonction stationnement



Figure 62 : Accroche vélo



Figure 63 : Abri voyageurs



Figure 64 : Kiosque à journaux

- Exemple pour la fonction information :



Figure 65 : Panneau d'entrée de ville



Figure 66 : Panneau de signalisation routière



Figure 67 : Panneau d'affichage

- Exemple pour la fonction éclairage :



Figure 68 : Eclairage d'axe urbain



Figure 69 : Eclairage intelligents

### Les aménagement de sécurisation des circulations piétonnes :

En plus de la limitation de vitesse à 30 Km/h, on peut propose des aménagements physiques des voies en vue de modérer les vitesses de circulation des véhicules traversant le secteur d'entrée de ville :

- ✓ Dos d'âne :

Ils permettent de ralentir les véhicules légers sans perturber les circulations des transports en commun et des usagers de deux-roues. Ils contraignent de réduire la vitesse à 30 Km/h.

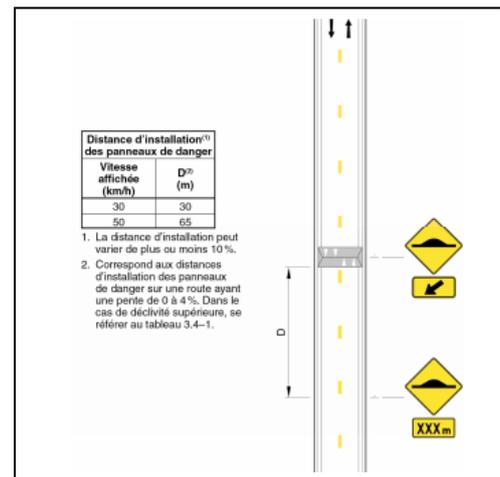
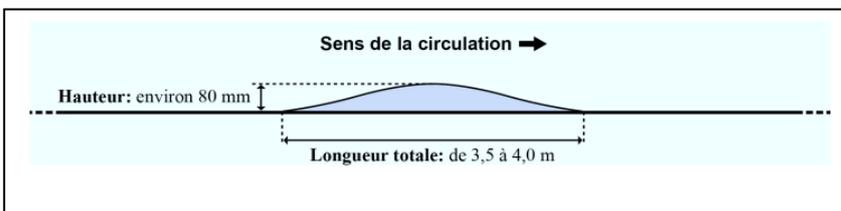
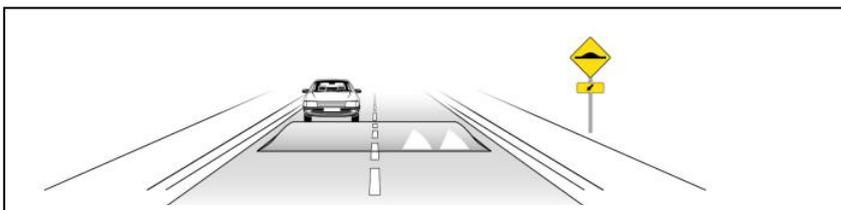


Figure 70 : Normes et signalétique pour un dos d'âne

✓ Plateau trapézoïdal :

Utiliser dans les limites urbains, près des aires de repos et de détente, avec une distance entre eux de 150 m au maximum. Elles sont également contraintes de réduire la vitesse à 30 Km/h.

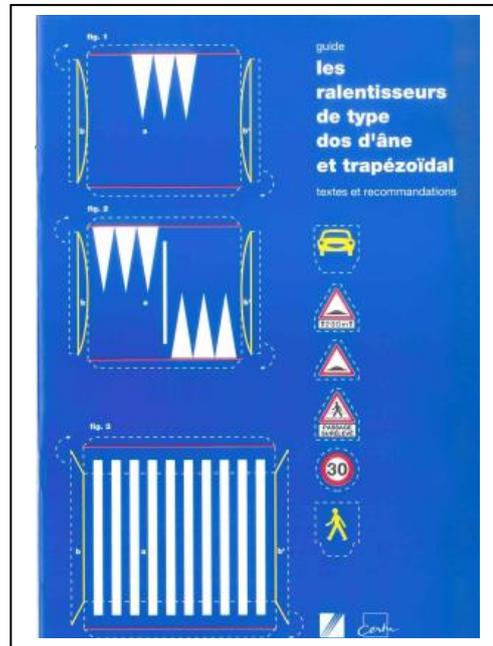
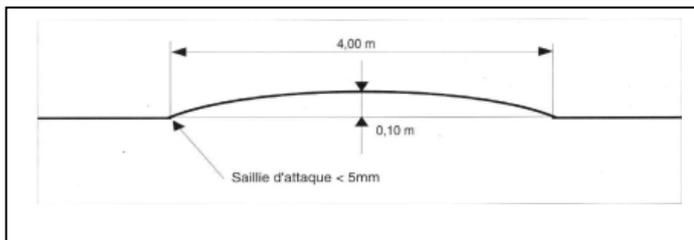


Figure 71 : Normes et signalétique pour un plateau trapézoïdal

✓ Les chicanes :

Il s'agit d'un aménagement d'une ou de deux voie(s), destiné à ralentir la vitesse des véhicules par la création ou l'accentuation d'une courbe. Elles constituent des aménagements jouant plus sur le profil longitudinal de la voie. La création d'une courbe simple, double ou multiple (effet « zig zag ») réduit nécessairement la vitesse des véhicules.

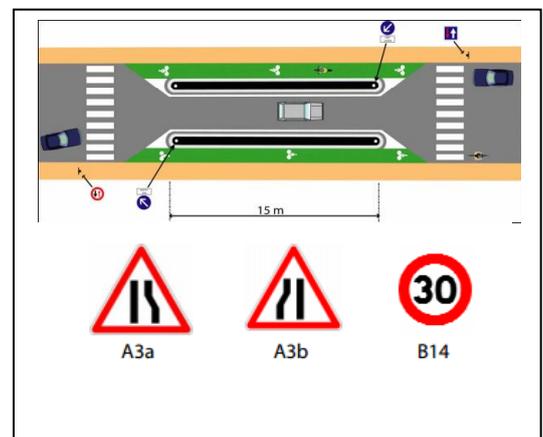
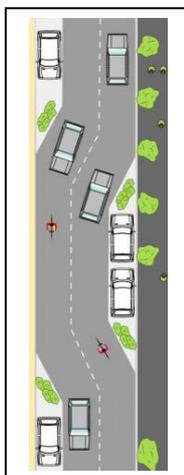


Figure 72 : Normes et signalétique pour une chicane

## ✓ Mobilité urbaine et transport doux :

### ▪ Transport en commun : Transport en commun :

Le tramway : est un transport en commun urbain à roues ou interurbain à roues en acier circulant sur des voies ferrées équipées de rails plats, et qui est implantée en site propre ou encastrée à l'aide de rails à gorge dans la voirie routière. Aujourd'hui, il est généralement à traction électrique alimenté par une caténaire. (Guide de conception, giratoires et tramways, édition CERTU, Février 2008).

Il ne subit donc que très peu les problèmes de trafic. Son fonctionnement est assuré par un moteur électrique et il ne produit donc qu'une très faible nuisance sonore et aucune pollution atmosphérique.

Un tramway peut transporter jusqu'à 200 personnes en toute sécurité. Son implantation sur la voirie permet de réduire les voies de circulation pour les autres véhicules, de réaménager et d'embellir l'espace public.



Figure 73 : Rame de tramway à Casablanca, au Maroc



Figure 74 : Le signale annonce de la proximité d'une traversée de voies de tramways

## Transport doux :

Les **modes doux** sont aussi appelés modes actifs de déplacements. Il s'agit de modes de déplacements tels que la marche, le vélo ou le roller, sans apport d'énergie autre qu'humaine.

### ✓ Les aménagements cyclables :

Les aménagements cyclables proposés sont de différentes natures, à savoir les pistes cyclables, les bandes cyclables, les espaces partagés.



Figure 75 : Piste cyclable



Figure 76 : Bande cyclable



Figure 77 : Espace partagé

### ✓ Les zones de rencontre:

Est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules est limitée à 20km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



Figure 78 : signalisation zone de rencontre

### ✓ La zone 30 :

Est un espace favorisant l'équilibre entre les pratiques de la vie quotidienne et la circulation des véhicules à 30 km/h. La traversée des piétons est facilitée. Cependant, ceux-ci n'ont pas priorité sur les véhicules.

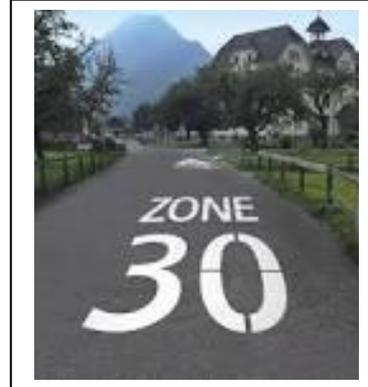


Figure 79 : signalisation de zone 30

### L'accessibilité des personnes à mobilité réduite :

L'accessibilité doit être garantie pour tous et sur l'ensemble de la chaîne de déplacement (logement, services, infrastructures, transports).

L'accessibilité des personnes handicapées à la voirie est favorisée par des règles de stationnement spécifiques. Il existe ainsi des interdictions concernant des places réservées aux handicapés.

Les travaux d'accessibilité pour adaptation des personnes handicapées : élargissement du cheminement et du portail d'entrée ; Construction d'une rampe pour doubler ou remplacer un emmarchement ; Aménagement de bateaux pour franchir des trottoirs ; Suppression de murs, murets, de portes ou portails, de marches, seuils, ressauts ou de tout autre obstacle ; Amélioration du revêtement de sol ou du sol lui-même en vue d'obtenir un sol ferme et non glissant, par exemple ; Installation de mains courantes.



Figure 80 : Signalisation pour personnes a mobilité réduite

## La végétation :

Le terme de « nature en ville » désigne l'ensemble des espaces et ressources naturelles (espèces animales et végétales, eau) et les écosystèmes présents en milieu urbain. D'après la définition issue du Plan « Restaurer et valoriser la nature en ville », elle regroupe « l'air, l'eau, les sols, et le tissu vivant constitué de micro-organismes, faune, flore, milieux naturels et semi-naturels, agricoles et forestiers, squares, jardins, parcs urbains, toitures et murs végétalisés, etc. ».

La nature comprend donc tout ce qui est vivant en milieu urbain par opposition avec les composantes minérales de la ville. , plus particulièrement, la végétation en ville prend des formes très diverses. A fin de différencier ces formes, voici un exemple de méthodes classifications des espaces verts extraits de la littérature scientifique<sup>2</sup> :

**Classe 1 : les espaces floraux** (espaces composés de massifs floraux, de jardinières et de suspensions florales).

**Classe 2 : les espaces horticoles** (parcs et jardins, sites à fort décorum, comme les parties centrales des boulevards périphériques).

**Classe 3 : les espaces verts urbains** (espaces collectifs publics plantés et engazonnés dans les lotissements et les accompagnements de voirie).

**Classe 4 : les espaces extensifs** (grands espaces publics intermédiaires entre les espaces urbains et les espaces naturels où la flore locale est maintenue et préservée).

**Classe 5 : les espaces naturels** (fourrés, haies bocagères, bois, prairies, bords de rivière, ruisseaux, lacs, mares et landes...).



Figure 81 : Les jardins publics



Figure 82 : les parcs



Figure 83 : les plantations d'alignement



Figure 84 : murs végétalisés



Figure 85 : les toits végétalisés

## **Bibliographie :**

## Ouvrages et livres :

- **Gariepy et coll.**, 2006 : « Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal, Québec».
- **Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour.** 1972.
- Dictionnaire de Larousse, <http://www.larousse.fr/dictionnaire/francais/entrer/30070>.
- **Cattan, Nadine.** « centre- périphérie » dans Dictionnaire des mondialisations, de Cynthia Ghorra, 47-49, halshs-00162580,2006.
- **Denise Pumain**, articles pour le Dictionnaire La ville et l'urbain, Anthropos-Economica, pp.320, 2006, collection villes, p124.
- **Herve Huntziger** (1991, cite par Frobet, 1999), écrit à la suite d'une étude financée par la direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulé l'entrée de ville et logiques économiques.
- **Lessard et coll.** 1999, concepts d'aménagement d'entrée d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et leurs qualités passagères, pp.320.
- **STEPHANIE Rocher**, L'expérience du piéton en entrée de ville, le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, Janvier 2013.
- **Alberto Zucche III**, introduction à l'urbanisme opérationnel, 1992.
- **REYNAUD Alain**, Centre et périphérie, in BAILLY Antoine édit, Encyclopédie de Géographie, Economica, Paris, 1995.
- **Mounia Saadouni**, éléments d'introduction à l'urbanisme, 2002.

## Revue et articles :

- **Ateliers nationaux :** Equinomie, territoire, « Entrée de ville, la démarche exemplaire de Cahors pour la reconquête de son entrée principale ».France : préfet du lot, s, d.
- **Denise pumain**, La modélisation des réseaux urbains. « halshs-00000477v2 »,2003.
- **Denise pumain, Thierry Paquot, Richard Kleinschamger.** <Le dictionnaire la ville et l'urbain.> articles pour le Dictionnaire La ville et l'urbain. Anthropos-Economica, 2006.
- Démarche sur les entrées de ville, selon Entrée de ville et l'article 1-111-4 du code de l'Urbanisme, lois de Barnier, 1994.

- **Rapport CERTU**, <<voies rapides de type U comment les identifier ?>>, 2012.
- **Mouna A**, « Urbanisme : le gouvernement va se pencher sur la restructuration des grandes villes » lundi, 01 Septembre 2014.
- Guide de conception, giratoires et tramway, édition CERTU, février 2008.
- JOURNALE OFFICIEL, DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 14,2011.
- **Prats, Michelle**. « Problématiques d'entrée de ville ».Discours de Michèle PRATS, experte ICOMOS France, à l'origine du comité des entrées de villes et du concours.2013.
- Territoires, département aménagement durable des définitions et méthodes d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle DDT du cher. CETE Normandie Centre, 2012.

#### **Site et web :**

- CNRS : la fontaine laser géant, en ligne : <http://www.Wikipédia.htm>.
- SOPIC siège social, requalification urbaine, disponible sur <http://www.sopic.fr/requalification-urbaine.6.html>.( consulté le 12/11/2016).
- Le dictionnaire libre, Wictionnaire. S.d. // [fr.wiktionary.org/wiki/entrer](http://fr.wiktionary.org/wiki/entrer) (accès le novembre25, 2016).
- Dictionnaire de LAROUSSE, s.d. <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/entrer/30070>.

#### **Législation, instruments d'urbanisme, rapports et documents officinales :**

- Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme .Sidi Bel Abbès .2009.
- Plan d'occupation du sol. Sakia El Hamra. Sidi bel abbès.2006.



