

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEEN

FACULTÉ DE TECHNOLOGIE

DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

Entrée SUD-OUEST DE LA VILLE DE SIDI BEL ABBES POUR UNE POLARITE URBAINE

Soutenue le **Lundi 03 Juillet 2017** devant le jury :

Président :	Mme BENSAFI K	M .A .A	UABT Tlemcen
Examineur :	Mr KHLOUN R	M .A .A	UABT Tlemcen
Examineur :	Mme TOUHAMI L	M .A .A	UABT Tlemcen
Encadrant :	Mme MEBIROUK H	M .C .A	UABT Tlemcen
Co-encadrant :	Mr HADJILA H	Archi	UABT Tlemcen

Présenté par : **ZERIFI Mohammed Djawad**

- Matricule : 15139-T-12

OTMANI Wassila

- Matricule : 15230-T-12

Remerciements

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Nous tenons tout d'abord à remercier Allah le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience d'accomplir ce modeste travail.

Aussi nous tenant à remercier nos très chers parents, qui nous ont toujours soutenus quand ça n'allait pas. Merci aussi à toutes nos familles pour leur présence à nos côtés, ainsi que pour tout le bonheur qu'ils nous offrent au quotidien.

Nous remercie de même nos encadreur, Madame MEBIROUK. H

Et Monsieur HADJILA .H, pour leurs patience et leurs soutient tout au long de cet année, ainsi qu'à l'ensemble de nos enseignants, qui ont tous contribué à notre formation, année après année.

Nous tenant à exprimer aussi, notre profonde gratitude, à toutes les personnes qui nous ont aidé de près ou de loin, à élaborer ce travail dans les meilleures conditions, et qui nous ont soutenu jusqu'à la fin. Jamais, nous ne pourrons oublier tous les efforts qu'ils ont voués à notre égard.

Enfin, c'est avec une profonde gratitude et honneur, que nous dédiant ce mémoire à nos chers parents et à nos frères et sœurs, pour leur amour, leur patience, et leur soutien. Ainsi qu'à l'ensemble de nos familles, nos enseignants, et à tous ceux qui nous sont chers.

Dédicaces

D'abord je remercie le bon dieu de m'avoir permis de faire ce parcours artistique très passionnant et de m'avoir donné la capacité d'écrire et de réfléchir, et d'aller jusqu'au bout.

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers et sublimes parents qui m'ont soutenu, aidé et qui m'ont encouragé au long de mes études pour tous les sacrifices et les efforts que vous avez fourni pour moi, veuillez trouver dans cet ouvrage l'expression de ma gratitude et de mon amour.

A mes deux frères Zakaria et Modjtaba qui m'ont aidé et soutenu dans les moments difficiles.

A ma chère sœur qui m'a encouragé durant la préparation de ce projet

Ainsi.

A toute ma famille paternelle et maternelle.

Dédicaces spécialement à mes chers amis de toute ma promo en lui souhaitant un avenir très brillant.

« ZERIFI Mohemmed Djawad »

Dédicaces

*Je tiens avant tout à remercier Dieu pour m'avoir inspiré la volonté et le courage
d'acheminer ce travail jusqu'à la fin.*

Je dédie ce mémoire à :

*Mes parents : Ma mère, qui a œuvré pour ma réussite, de par son amour, son soutien, tous
les sacrifices consentis et ses précieux conseils, Mon père, qui m'a toujours entouré et motivé
à sans cesse devenir meilleur*

*Mes frères ABDOU, mes chères sœurs FOUZIA - DOUAA qui n'ont cessé d'être pour moi,
de courage et de générosité.*

Mes tantes, oncles, paternels et maternels,

*Sans oublié mes grands-mères et mon grand-père et mes cousines HANNA –ABIR-
FATIMA-RYM et NAWEL*

Mes amis et amies qui n'ont cessé de m'encourager ;

Tous mes professeurs de département d'architecture pour leurs disponibilité et conseils

« OTMANI Wassila »

Résumé :

La ville de Sidi Bel Abbés occupe une position centrale et stratégique dans l'armature urbaine de la région Nord-Ouest, de par sa dimension, son relief (une plaine), son histoire et sa richesse intrinsèque. Elle est considérée comme un territoire de transition pour les wilayas de la région (carrefour de l'Ouest) cependant la ville souffre d'un ensemble de problèmes qui empêchent le bon fonctionnement de la région Nord-Ouest en général et de la ville en particulier.

Parmi ces problèmes, une périphérie marginalisée et mal-structurée qui constitue l'objet de notre intervention. Redynamiser, restructurer et valoriser l'image de la zone périphérique sont les objectifs attendus. Ces derniers doivent s'inscrire dans une logique cohérente et d'ensemble à travers le projet d'entrée de ville qui constitue actuellement une des priorités de la ville en matière d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle mondiale

Mots clés : Entrée de ville, pôle urbain, cohérence urbaine, périphérie, Sidi Bel Abbés.

ملخص

تحتل مدينة سيدي بلعباس موقعا استراتيجيا هاما على مستوى المنطقة الشمالية الغربية بفضل شاسعة مساحتها وتضاريسها السهلة وتاريخها وثروتها الذاتية، كما تعتبر همزة وصل بين الولايات المجاورة. لكنها تعاني من مجموعة من المشاكل التي تحول دون حسن سير المشاريع التنموية على مستوى المنطقة الشمالية الغربية بشكل عام والمدينة على وجه الخصوص.

من بين هذه المشاكل، مشكل ضواحي المدينة، فهي مهمشة وغير منظمة. وعلى هذا النحو فالهدف من مشروعنا هو إحياء وإعادة هيكلة وتدعيم صورة هذه المناطق بشكل منطقي ومتناسك بشكل عام، من خلال مشروع مدخل المدينة الذي يعتبر حاليا أولوية للمدينة من حيث العمران والتنمية.

الكلمات المفتاحية: مدخل المدينة- ضواحي المدينة- مدينة سيدي بلعباس

Tableau de matiere

Remerciements	- 2 -
Dédicaces.....	- 3 -
Dédicaces.....	- 4 -
Résumé :	- 5 -
ملخص.....	- 6 -
Tableau de matiere.....	- 7 -
Table des illustrations.....	- 13 -
Introduction Générale	- 19 -
Introduction	- 1 -
Problématique.....	- 2 -
Hypothèse	- 3 -
Objectifs.....	- 3 -
La Structuration de mémoire :	- 4 -
Méthodologie de travail :.....	- 4 -
Chapitre 1 : Approche théorique et définition des concepts.....	- 7 -
1. Introduction	- 8 -
2.Entrée de ville.....	- 8 -
2.1 D'une entrée de ville « ponctuelle ; porte » à une entrée de ville « de parcours »- 8	-
2.2 Essai de définition	- 9 -
2.3 L'évolution des entrées de ville.....	- 10 -
2.4 Elément de définition d'une entrée de ville.....	- 11 -
2.5 Les différentes échelles d'étude des entrées de ville.....	- 12 -
2.6 L'objectif de cette analyse des entrées d'agglomération :.....	- 13 -

2.7 La législation concernant les entrées des villes :	- 13 -
2.8 Dispositifs matériels d'entrée de ville :	- 15 -
3. Le modèle centre/périphérie :	- 16 -
3.1 Centre.....	- 16 -
3.2 La périphérie.....	- 17 -
3.3 Les différents types de périphéries :	- 17 -
4. Cohérence urbaine : un critère d'attractivité et d'amélioration du cadre de ville et indicateur de développement :	- 18 -
4.1 La cohérence :	- 18 -
4.2 La cohérence urbaine.....	- 18 -
4.3 La loi d'orientation sur la ville	- 19 -
4.4 La ville en recherche de stratégie et de cohérence	- 19 -
4.5 Le SCU une nouvelle culture de projet pour la ville :	- 19 -
4.6 Objectifs de la cohérence urbaine.....	- 20 -
5. Polarisation et polarité urbaine	- 21 -
5.1 Pole :	- 21 -
5.2 Polarisation :	- 21 -
5.3 Polarité urbaine :	- 21 -
5.4 Les fonctions attendues aujourd'hui des Polarités urbaines :	- 21 -
5.5 Objectifs de polarité.....	- 22 -
6. Développement durable :	- 23 -
6.1 Définition développement durable	- 23 -
6.2 La durabilité dans l'urbanisme :	- 23 -
7. La voirie :	- 24 -
7.1 Boulevard urbain :	- 24 -
8. Planification urbain :	- 25 -
8.1Urbanisme réglementaire :	- 25 -

8.2 Loi 90/29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme	25 -
8.3 Urbanisme opérationnel :	26 -
9. Conclusion	27 -
Chapitre II : Approche thématique (expériences).....	29 -
Introduction :	30 -
1. Exemple 01 : « ROMANS SUR ISERE : Etude entrée ouest de la commune ».....	30 -
1.1 Situation et présentation	30 -
1.2 Objectifs :	30 -
1.3 Les principes d'aménagement à adopter :	31 -
1.4 Synthèse.....	36 -
2 . Exemple 02 : « L'entrée de ville NORD /Montréal »	37 -
2.1 Situation et présentation :	37 -
2.2 Objectifs :	37 -
2.3 Les différentes interventions :	37 -
2.4 Synthèse.....	43 -
3. Exemple 03 « L'Entrée de Ville de la rue Cockerill : Vers une meilleure qualité de vie »	44 -
3.1 Situation et présentation :	44 -
3.2 Objectif :.....	44 -
3.3 Les principes d'aménagement à adopter :	44 -
3.4 synthèse :	48 -
4. Synthèse générale : tableau comparatif	48 -
Chapitre III : analyse urbaine	51
Introduction.	52
1. Diagnostic territorial partagé :.....	52
2. La méthode SWOT :	53
3. Choix de la ville :	54

4. Le diagnostic technique de la ville de Sidi Bel Abbés :.....	55
4.1 Lecture géographique :.....	56
4.1.1 Situation :.....	56
4.1.2 Superficie :.....	57
4.1.3 Délimitation :.....	57
4.1.4 Accessibilité :	57
4.2 Lecture Historique:.....	59
4.2.1 L'origine de la ville :	59
4.2.2 Structure du centre ville : la morphogenese :	60
4.2.3 Synthèse :.....	64
4.2 Lecture environnementale :.....	64
4.3.1 La topographie.....	64
4.3.2 Géologie.....	65
4.3.4 Le vent	65
4.3.5 La pluviométrie.....	66
4.3.6 Le sol	66
4.3.7 Facteur de sismicité	67
4.3.7 l'oued :.....	67
4.3.8 Agriculture.....	67
4.3.9 Les contraintes:.....	68
4.3.10 Le paysage	69
4.3.11 synthèse	74
4.3 Lecture urbaine.....	75
4.4.1 Ilot et trame urbaine.....	75
4.4.2 Shema de structure de la ville.....	76
4.4.3 Réseau viaire :	77
4.4.4 Rapport bâti non bâti	78

4.4.5 Typologie de L’habitat	79
4.4.6 Typologie des Equipements.....	79
4.4.7 Synthèse.....	81
4.4 Lecture socio-economique :	81
4.5.1 Analyse sociale :	81
4.5.2 Analyse économique :	83
L’agriculture :	83
L’industrie :	84
Commerces et services :	84
4.5.3 Synthèse.....	84
4.6 Lecture architecturale:	85
5. lecture de la peipherie de Sidi Bel Abbas :	92
5.1Périphérie NORD	93
5.2 Périphérie EST :.....	93
5.3 Périphérie SUD :.....	94
5.4 Périphérie OUEST.....	95
5.5 Quelle peripherie pour notre intervention :	96
6. Le diagnostic partagé de la zone périphérique SAKIA AL HAMMRA « approche systemique ».....	97
6.1 Introduction :	97
6.2 Lecture géographique :	97
6.2.1 Situation :.....	97
6.2.2 Délimitation :.....	97
6.3 Lecture historique :.....	98
6.3.1 Création d’un centre de population européenne à Sidi Bel Abbas.	98
6.3.2 Implantation des amorces des faubourgs.....	99
6.3.3 Morphogenèse le plan actuelle :	100

6.3.4 Synthèse :	101
6.4 Lecture urbaine :	101
6.4.1 Introduction :	101
6.4.2 Système viaire :	103
6.4.3 Système parcellaire :	105
6.4.4 système bati :	107
a. Typologie équipements et services :	109
b. Typologie d'habitat :	111
6.4.5 Synthèse :	112
6.5 Lecture environnementale	113
6.5.1 Topographie de site :	113
6.5.1 Coupe de terrain :	113
6.5.2 Espace vert et placettes :	114
6.5.3 Nuisance.....	115
6.5.4 le confort visuel :	116
6.5.5 L'assainissement :	116
6.5.6 VRD :	117
6.5.7 Synthèse :	118
6.7 Analyse séquentielle :	120
6. Le diagnostic partagé de la zone périphérique SAKIA AL HAMMRA « approche participative »	- 125 -
7.1 Approche participative :	- 125 -
Chapitre II : Approche conceptuelle (intervention urbaine)	140
Introduction	- 141 -
1. Programme urbain :	- 141 -
2. Scénario et proposition d'aménagements	- 143 -
2.1 Scénario (1) : pour une entrée écologique.....	- 143 -

2.2 Scénario (2) : pour une entrée multifonctionnelle	- 146 -
2.3 Scénario retenu : pour une entrée écologique et multifonctionnelle	- 148 -
2.4 Le principe d'aménagement :	- 151 -
2.5 Schéma de principe :	- 155 -
2.6 La circulation piétonne et cycliste :	- 156 -
2.7 La qualité urbaine	- 157 -
2.8 La sécurité.....	- 157 -
2.8 La qualité paysagère :	- 158 -
2.9 Le stationnement :	- 159 -
2.11 La route nationale d'aujourd'hui au boulevard urbain de demain.....	- 160 -
Conclusion générale	163
Conclusion.....	164
Biographie	165
Annexes	166
Annexe I	167
Annexe II.....	173

Table des illustrations

Figures.

Figure 1. De la route a la rue	- 12 -
Figure 2 les différentes échelles d'études des entrées de ville	- 13 -
Figure 3. Relation centre périphérie	- 16 -
Figure 4 . Différents types de périphéries.....	- 18 -
Figure 5 . 3 piliers de développement durable.....	- 23 -
Figure 6 . Profil d'un boulevard urbain	- 24 -
Figure 7 . Situation d'exemple	- 30 -
Figure 8 zones d'infiltration et protection	- 31 -
Figure 9 Profil de boulevard.....	- 32 -

Figure 10	voie de desserte a aménagé	32 -
Figure 11	la continuité des parcours – carte d’aspect sécuritaire -.....	33 -
Figure 12	Carte voies structurants	33 -
Figure 13	ilots mixtes de cœur de quartier	34 -
Figure 14	vue d’ensemble sur quartier	34 -
Figure 15	vue sur boulevard	35 -
Figure 16	continuités paysagères.....	36 -
Figure 17	Situation d'exemple	37 -
Figure 18	Schéma de différentes interventions	38 -
Figure 19	vue 3D après.....	38 -
Figure 20	vue sur carrefour avant.....	38 -
Figure 21	parc pilon.....	39 -
Figure 22	parcours piétonnier après	39 -
Figure 23	parcours piétonnier avant	39 -
Figure 24	vue sur boulevard	39 -
Figure 25	aménagent vert	39 -
Figure 26	boulevard Pie -IX	40 -
Figure 27	Profil de boulevard.....	40 -
Figure 28	Réaménagement et animation de boulevard	41 -
Figure 29	vue sur locaux commerciaux.....	41 -
Figure 30	Aménagement vert	41 -
Figure 31	Plan d’aménagement de la gare saint Michel-Montréal –nord	42 -
Figure 32	Accès sous la voie ferrée.....	42 -
Figure 33	Gare routière.....	42 -
Figure 34	. Situation d'exemple	44 -
Figure 35	Emplacement de nouveaux équipements	45 -
Figure 36	cité administratif vue 3D après.....	45 -
Figure 37	cité administratif chantier.....	45 -
Figure 38	vue sur CIM centre.....	46 -
Figure 39	Centre CIM chantier.....	46 -
Figure 40	Cité administratif + CIM centre vue aérienne.....	46 -
Figure 41	vue aérienne sur l’ensemble d’équipements	46 -
Figure 42	vue sur le complexe Neocitta	46 -
Figure 43	vue aérienne parc urbain + le complexe Neocitta	46 -

Figure 44 élargissement de la rue Cockerill	- 47 -
Figure 45 Construction de nouvelle voirie –chantier -	- 47 -
Figure 46 la nouvelle voirie vue 3D	- 47 -
Figure 47 L’esplanade Kuborn –chantier-.....	- 47 -
Figure 48 l’esplanade Kuborn vue 3D.....	- 47 -
Figure 49 L’esplanade Kuborn vue 3D	- 48 -
Figure 50 Situation de la wilaya de Sidi Bel Abbès	56
Figure 51 Situation de la ville de Sidi Bel Abbès.....	57
Figure 52 communes limitrophes de Sidi Bel Abbès	57
Figure 53 Situation de Sidi Bel Abbès dans la région nord-ouest.....	57
Figure 54 Carte d’accessibilité de la ville de sidi bel Abbès.....	58
Figure 55 le marabout de sidi bel abbés	59
Figure 56 le noyau central avec ses remparts	59
Figure 57 les axes structurant de la ville militaire – les 4 portes de la ville.....	60
Figure 58 la ville de sidi bel Abbès entre 1857-1930.....	60
Figure 59 la ville de sidi bel Abbès entre 1930-1954.....	61
Figure 60 la ville de sidi bel Abbès entre 1954 -1960.....	61
Figure 61 la ville de sidi bel Abbès entre 1960-1972.....	62
Figure 62 la ville de sidi bel Abbès entre 1972-199	62
Figure 63 la ville de sidi bel Abbès actuelle.....	63
Figure 64 la ville de sidi bel Abbès	63
Figure 66 Coupes topographique sur la ville.....	64
Figure 67 Données climatique de la ville de sidi bel Abbès	65
Figure 68 Carte de typologie des sols.....	66
Figure 69 Oued Mekkara.....	67
Figure 70 Chemin de fer.....	68
Figure 71 Oued Mekkara.....	68
Figure 72 le lac de Sidi M’hamed Ben Ali	69
Figure 73 le monticule de l’ancien télégraphe.....	69
Figure 74 Jardin public –Sakia Alhamra -	70
Figure 75 Emplacement de la zone industrielle dans la ville	70
Figure 76 Station d’épuration de l’eau	71
Figure 77 Carte VRD et servitudes.....	72
Figure 78 Carte des conduites d’assainissement	73

Figure 79 Carte des trames urbaines.....	75
Figure 80 Plan de la ville.....	76
Figure 81 Carte des réseaux viaire	77
Figure 82 Carte bâtie non bâtie.....	78
Figure 83 Carte typologie d'habitat.....	79
Figure 84 Carte typologie d'équipements	80
Figure 85 Carte d'équipements structurants	80
Figure 86 Carte d'équipements structurants	80
Figure 87 Façade principale mairie municipale	86
Figure 88 vue perspective.....	86
Figure 89 Façade principale tribunal	86
Figure 90 vue perspective.....	87
Figure 91 Façade principale siège de wilaya.....	87
Figure 92 vue perspective.....	87
Figure 93 Façade principale hôtel	88
Figure 94 vue perspective.....	88
Figure 95 façade principale	89
Figure 96 vue perspective.....	89
Figure 97 Situation d'aire d'étude	97
Figure 98 Délimitation d'aire d'étude	97
Figure 99 Plan sidi bel Abbes 1881	98
Figure 100 Anciennes photos jardin public.....	98
Figure 101 Carte faubourg Thiers	99
Figure 102 Carte la ville de sidi bel Abbes après 1962.....	99
Figure 103 Carte types de voiries	103
Figure 104 Carte types des ilots	105
Figure 105 carte de la forme urbaine.....	107
Figure 106 carte bâtie non bâtie	107
Figure 107 carte typologie d'équipements	110
Figure 108 carte typologie d'habitats	111
Figure 109 carte placettes et espaces verts	114
Figure 110 Carte zones de nuisance	115
Figure 111 La rocade.....	116
Figure 112 Hôpital.....	116

Figures 113 Habitat colonial dégradé.....	116
Figure 114 carte VRD.....	117
Figure 115 CHU	119
Figure 116 Habitats coloniale.....	119
Figure 117 Direction des impôts	120
Figure 118 Douane	120
Figure 119 Agriculture urbaine	- 148 -
Figure 120 Eco –quartiers.....	- 148 -
Figure 121 Ferme verticale.....	- 148 -
Figure 122 plantation de couvre sol	- 151 -
Figure 123 Parc de relais	- 151 -
Figure 124 Hauberge écologique.....	- 152 -
Figure 125 Coupe de boulevard.....	- 160 -
Figure 126 les chicanes.....	161
Figure 127 coussins berlinois	161
Figure 128 les avancées de trottoir	161

Tableaux.

Tableau 1 signalisations d’entrées des villes.....	- 16 -
Tableau 2 fonctions de polarité urbaine	- 22 -
Tableau 3 synthèse exemple -1- ROMANS sur ISERE étude entrée ouest de la commun....	- 37 -
Tableau 4 synthèse d’exemple -2- l’entrée de ville NORD /Montréal.....	- 43 -
Tableau 5 synthèse exemple -3- l’entrée de ville de la rue de Cockerill.....	- 48 -
Tableau 6 tableaux comparatif des exemples	50
Tableau 7 présentation d’échantillon.....	- 128 -
Tableau 8 définition des acteurs	- 130 -
Tableau 9 confrontation et définition des enjeux	139
Tableau 10 programme urbaine.....	- 142 -

Planches.

Planche 1 Problèmes de la ville de Sidi Bel Abbès.....	90
Planche 2 orientation de PDAU – la ville de Sidi Bel Abbès.....	91

Planche 3 Délimitation de la périphérie de la ville d Sidi Bel Abbas	92
Planche 4 carte des problèmes de SAKIA AL HAMMRA	124
Planche 5 Schéma de principe	- 155 -

Introduction Générale

Introduction

Il y a un siècle, 10% seulement de la population vivait dans les villes, aujourd'hui la moitié de la population mondiale est concentrée dans les zones urbaines. Cette montée en puissance des villes ne s'est pas opérée sans crises et déséquilibres majeurs, mais on entend communément soit un défaut d'ordre (un ensemble d'éléments hétéroclites non reliés entre eux par un principe logique cohérent et intelligible) soit une perturbation de l'ordre existant due au dysfonctionnement interne ou à une contestation externe¹. Ce désordre est marqué dans les zones périphériques dont l'urbanisation des abords de villes s'effectue selon un modèle très consommateur d'espace, peu différencié, qui gomme indistinctement les spécificités géographiques, historiques ou culturelles préexistantes². Précisons que le développement de l'espace périurbain se fait de manière monofonctionnelle, ce qui multiplie les besoins de déplacement, fondus dans un vaste « continuum urbain » globalement indifférencié.³

Dans ces espaces périurbains, les espaces appelées « entrées de ville » constituent des territoires à part. Par définition située à la périphérie des villes, elles occupent une place particulière dans les espaces périurbains. Elles sont l'objet d'un constat souvent négatif et pessimiste.⁴ Cependant la volonté d'organiser ces espaces s'est traduite par un certain nombre de textes (lois, circulaires...) depuis la fin des années 60.⁵

Aujourd'hui le secteur « *entrée de ville* » constitue une des priorités de la ville en matière d'aménagement et d'urbanisme. L'objectif est de redynamiser, restructurer et valoriser l'image des zones périphériques dans une logique cohérente et d'ensemble à l'échelle de la ville. Il apportera des réponses aux grands objectifs du projet urbain de la ville tels que poursuivre un traitement urbain, architectural et paysager de qualité, la construction de la ville sur elle-même, aménager les espaces publics de qualité, maintenir la mixité sociale et intergénérationnelle, favoriser la mixité urbaine c'est à dire la juxtaposition dans chaque quartier des fonctions d'habitat, d'activités et de services, etc. la périphérie doit pouvoir

¹Désordre urbain par François RANGEON - Professeur à l'Université de Picardie Jules Verne - Directeur du CURAPP page 137 lien (www.u-picardie.fr/curapp-revues/root/40/francois_rangeon.pdf_4a093228b5689/francois_rangeon.pdf)

² La gestion des espaces périurbains par Gérard Larcher - sénateur - rapport d'information 415 -1997- 1998, Commission des Affaires économiques et du Plan

³Ibid.

⁴Séminaire Espaces péri-urbains et entrées de ville (archives 2014) Responsables : Marie-Flore Mattei (Puca) et Marie-Clotilde Meillerand-Devaux (Triangle UMR 5206) lien (<http://triangle.ens-lyon.fr/spip.php?rubrique598>)

⁵ CETE Normandie-Centre - DADT Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle – 2012 page 7 lien (www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf)

disposer des équipements de proximité, garants de l'équilibre d'une ville, de sa richesse et de la variété de son cadre de vie.⁶

Problématique

Les entrées de villes constituent depuis cinquante ans un véritable sinistre urbanistique .La dégradation du paysage des entrées de ville pose à l'urbaniste un double problème, l'encombrement automobile et l'inflation de signaux sont les causes d'insécurité routière. Devenue « entrée » la porte de la ville autrefois symbole de l'ordre et de la puissance urbaine, se transforme en une vitrine commerciale, banale à force d'être partout répétée et bannissant toute expression d'une identité urbaine⁷.

En Algérie, la situation est plus alarmante. La périphérie de la ville est souvent délaissée, les extensions se font au dépend des terres agricoles, la consommation non rationnelle du foncier et l'exode rural constituent les principaux facteurs de ce désordre. N'ayant pas trouvé leur part dans la ville, nos périphéries sont les plus souvent occupées par des cités anarchiques constituées de l'habitat informel sans activités d'attraction. Les zones périphériques de Sidi Bel Abbes n'échappent pas à ce problème.

Selon le PDAU (2008) et notre constat visuel, la ville de Sidi Bel Abbes se présente comme un « agrégat » compact où le centre- ville est structuré et organisé selon un tracé en damier que dessinent de grands boulevards linéaires dotés d'équipement importants. La périphérie, par contre ne prend pas le même aspect. Elle est représentée par des cités résidentielles dépourvues d'activités, ce qui multiplie les besoins de déplacements vers le centre- ville et augmenter la pression sur lui.

Au niveau de la périphérie NORD-EST les cités sont dominées par des ZHUN dont les bâtiments sont en forme de barres implantées selon les dispositions foncières et chemin de grue en négligeant la notion de « rue », la façade urbaine et laissant beaucoup d'espaces perdus. La périphérie EST est dotée d'une zone d'activité et d'un aéroport avec des espaces vagues d'exploitation très limitée. La périphérie SUD et NORD-OUEST sont à vocation résidentielle que traduisent des habitations collectives accompagnées de quelques équipements de proximité en-deçà des besoins des habitants. À la périphérie SUD-OUEST on trouve des bâtiments d'habitations individuelles qui remontent à l'époque coloniale dont l'état

⁶L'Entrée de ville fait partie du projet urbain de Clichy lien (www.clichyevenements.fr/files/extension_entree_ville.pdf)

⁷ Les entrées de ville de MARTYGUES de ERIC VERDELL lien (www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M395/MARTIGUES.pdf)

de bâtie semble visuellement moyen. Ce « déséquilibre » centre /périphérie, vécu par la ville de Sidi Bel Abbes nécessite une intervention urgente, efficace et partagée par tout le monde.

Vu la réflexion menée par le PDAU et selon des experts, les terres agricoles situées entre la périphérie OUEST de la ville et la voie de contournement seront convoités par l'urbanisation pour le moyen et le long terme dans l'intention de maîtriser l'urbanisation et rationaliser le foncier. Cette stratégie a orienté notre choix vers cette périphérie qui fera l'objet de notre intervention. Aussi, le boulevard de HOUARIA ABDELKADER est considéré comme le plus structurant et fréquenté dans la partie OUEST de la ville et le plus favorisé en matière d'accessibilité au centre-ville dans toute l'agglomération de Sidi Bel Abbes. En plus, il est le prolongement de la route nationale n°7 reliant l'Agglomération de Sidi Bel Abbes à celle de Sidi Lahcen qui deviendra une future centralité. L'axe HOUARIA ABDELKADER et son environnement immédiat (constructions, terrains agricoles) comme aire d'intervention suscite la question suivante : De quelle manière intervient-on pour assurer une cohérence urbaine pour la ville de Sidi Bel Abbes ? Cette question est soutenue du questionnement suivant :

- De quoi consiste la création d'une polarité urbaine au niveau de SAKIA ALHAMMRA
- Comment améliorer l'image de la périphérie.
- Comment assurer la cohérence urbaine
- Comment assurer l'intégration et la relation centre périphérie

Hypothèse

La création d'un pôle périurbain afin d'assurer l'équilibre entre le centre-ville et la périphérie et atteindre une certaine cohérence urbaine tout en offrant un accueillante entrée pour la ville

Objectifs

✓ Sur le plan fonctionnel :

- Projeter des grands équipements à L'échelle de la ville pour alléger le centre-ville.
- Assurer une bonne identité et une entrée de ville accueillante pour la ville de Sidi Bel Abbes

✓ Sur le plan économique :

- Dynamiser l'activité commerciale

✓ **Sur le plan environnemental**

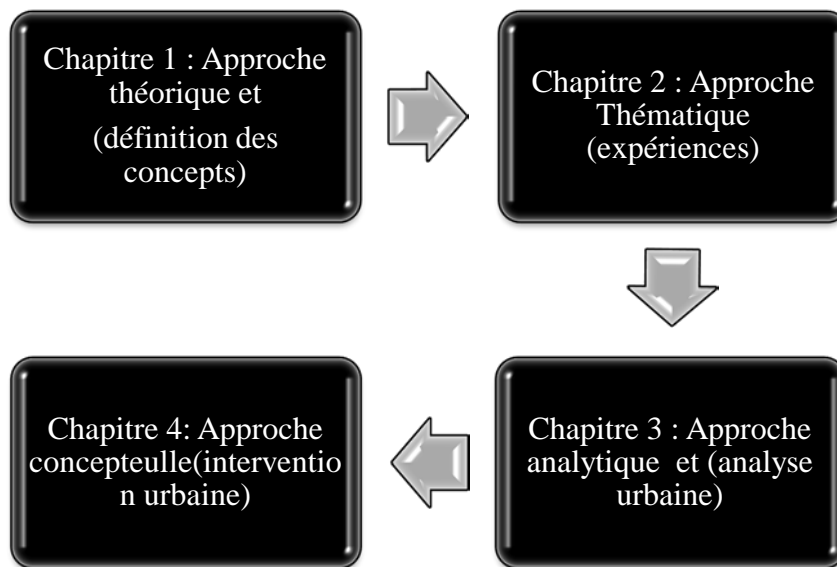
- Eliminer l'insalubrité et de l'habitat dégradé en favorisant la rénovation.
- Requalifier le boulevard de HOUARIA ABDELKADER

✓ **Sur le plan écologique**

- Assurer la continuité paysagère.

La Structuration de mémoire :

Le travail est divisé en quatre chapitres principaux.



**Schéma structurant d'un
mémoire de master en architecture.**

Méthodologie de travail :

Tout d'abord, pour fonder tout ce travail nous appuyons principalement sur :

- ✓ Une collecte de données sur des ouvrages, revus, mémoire, thèses abordant le thème de notre recherche
- ✓ Une collecte des données sur les sites web
- ✓ Une collecte de données exposant et traitant la formulation d'une documentation bibliographique

Ainsi suite de cette collecte théorique il y a eu de passé a rassemblé des informations et données statistique actualisée ou les instances concernées sont :

- ✓ Direction d'Urbanisme et de Construction de Tlemcen DUC

- ✓ URBAT,
- ✓ La direction de transport,
- ✓ La direction de travaux publics

En plus de sa en basant sur une enquête préliminaire et une prise de photos pour vérifier la possibilité de créer une entrée de ville et choisir notre aire d'étude et d'intervention

Finalement nous aurons également à établir notre travail de recherche à l'aide des outils et les approche suivants

Donc il s'agit de définir et d'expliquer les approches les plus pertinentes leurs origine leur utilités, on traite essentiellement :

Le diagnostic territorial partagé : une approche systémique et une approche participative

Dans les textes et rapports officiels, le terme de « *diagnostic (territorial) partagé* » renvoie selon les cas à une démarche beaucoup plus large comprenant non seulement une **évaluation besoins et des ressources mobilisables sur le territoire**, mais aussi un véritable travail de **réflexion et de négociation** entre les **différents acteurs** visant à une transformation concrète des organisations et des pratiques.⁸

Donc il n'existe pas à proprement parler une méthode de diagnostic territorial.

Ce dernier n'étant pas une fin en soi, mais une étape dans une démarche, la méthode utilisée doit prendre en compte la diversité des territoires et des acteurs qui le composent.

Le diagnostic territorial est avant tout un outil d'aide à la décision. Il se caractérise par le recueil de données quantitatives et objectives, mais aussi de données qualitatives qui ont pour but de faire apparaître **les caractéristiques, les atouts, les faiblesses et les potentialités** d'un territoire donné.

Le diagnostic territorial est à la fois un outil de légitimation d'une démarche globale de territoire, un outil de connaissance de son fonctionnement et un outil de médiation et de dialogue entre ses **divers acteurs**.⁹

Les objectifs :

- ✓ Avoir une meilleure connaissance de la population

⁸Guide méthodologique pour construire un diagnostic territorial partagé lien (www.cnsa.fr/documentation/cnsa_dtp_version_definitive_validee.pdf) page 9

⁹ Diagnostic territoriale lien (www.defi-locacite.fr/wp-content/uploads/2014/02/Diag-territorial-fiche.pdf) page 1

- ✓ Avoir un outil de réflexion neutre et concret sur lequel s'appuyer
- ✓ Investir dans des actions répondant aux besoins et attentes de votre population
- ✓ Aider à la décision en mobilisant des forces de propositions.¹⁰

L'approche structuraliste : il s'agit de la méthode typo-morphologique

Origine de la méthode :

Méthode d'analyse apparue dans les années 60 et dont la théorie la plus construite a été formulé par l'architecte italien Aldo Rossi dans son livre l'architecture de la ville paru en 1966 et traduit en français en 1981¹¹

Définition :

La connaissance de la forme urbaine par les types d'édifices la composant et leur distribution dans la trame viaire

C'est une synthèse de typologie architecturale et la morphologie urbaine¹²

Objectifs : l'analyse typo-morphologique a pour objectifs :

- ✓ De faire une évaluation critique de la forme des tissus et des organismes urbains.
- ✓ D'identifier des permanences structurales associées à l'identité culturelle des lieux et des contraintes relatives à la conservation du patrimoine bâti et des paysages culturels.
- ✓ De définir des mesures de contrôle des transformations du cadre bâti et d'encadrement des projets d'intervention.¹³

¹⁰ Ibid. page 1

¹¹L'analyse typo-morphologique document PDF lien (elearn.univ-biskra.dz/mod/resource/view.php?id=750)

¹²Ibid. page 2

¹³L'analyse typo-morphologique lien (archi-az.blogspot.com/2016/07/la-methode-typo-morphologique.html)

Chapitre 1 :
Approche théorique et définition des
concepts

1. Introduction

Le premier chapitre tente à définir le thème de notre recherche qui est l'entrée de ville et rassemble les théories y afférentes ainsi que les termes définissant dans notre objectifs. Pour cela on a décomposé le chapitre en sept grands volets, on a commencé par développé l'entrée de ville, ainsi la cohérence urbaine et ces objectifs, le modèle centre- périphérie, le développement durable et ses principes et finalement la polarité urbaine, boulevard urbain et la planification urbaine

2. Entrée de ville

« Entrée » selon Larousse est :

Sens 1 : « *Action d'entrer, de passer de l'extérieur à l'intérieur* »

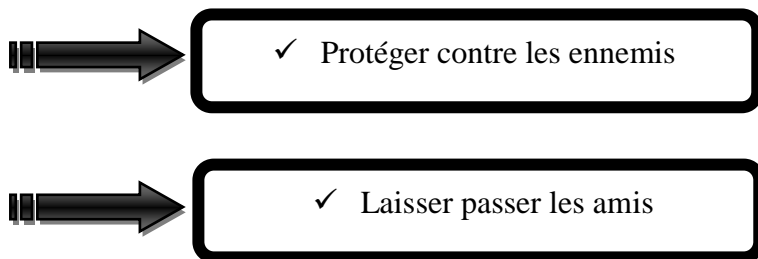
Sens 2 : « *Possibilité d'entrer dans un lieu ; accès* »¹⁴

2.1 D'une entrée de ville « ponctuelle ; porte » à une entrée de ville « de parcours »

Historiquement,...

La formule « entrées de ville » renvoie aux portes de la ville rempart, Murielle, faubourg, c'est la limite de la ville qui permettait le passage entre l'espace intra-muros et l'extérieur de la ville fortifiée,

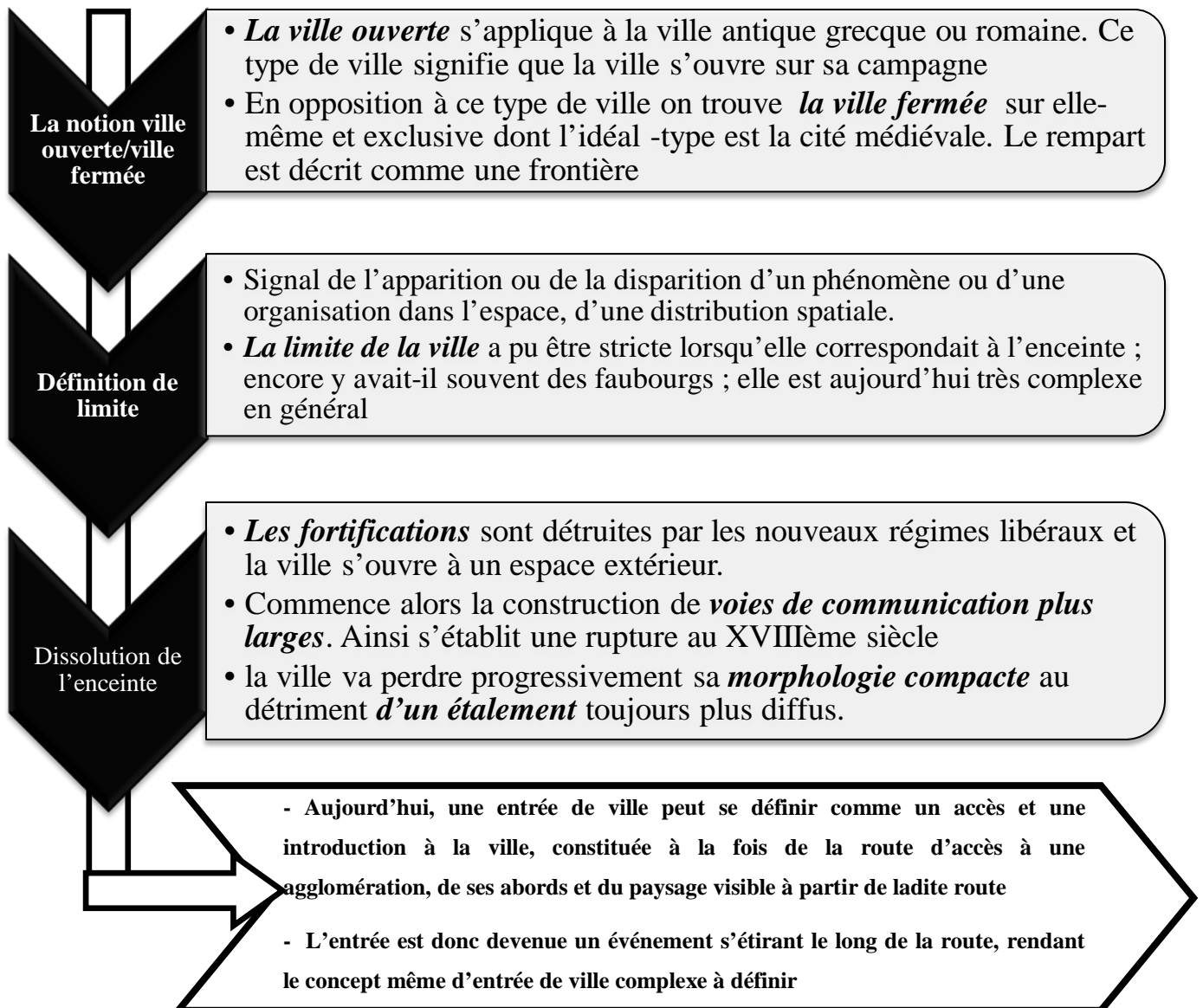
La porte de la ville possède un double impératif :



La ville entourée d'une muraille ne se rattache pas uniquement à une époque et à une civilisation

Le phénomène semble plus complexe dans la mesure où certaines villes auraient été fortifiées alors que d'autres, à la même époque, ne l'étaient pas¹⁵

¹⁴ Larousse dictionnaire français lien (<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>)



2.2 Essai de définition

a. la définition que propose le bureau d'étude économique Tétra en 1991

« Entrée de ville se réfère aux espace tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par voirie de contournement. »

b. Le ministre de l'équipement des transports et logement précise alors la notion d'entrée de ville dans la circulation 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 divers ou d'une voie de contournement ou d'une

¹⁵Pour une géographie des entrées de villes leçons du contexte lausannois *Essai d'urbanologie critique* Mémoire de licence présenté par Ludovic Schneeberger Sous la direction du Professeur Jean-Bernard Racine Avec l'expertise de l'architecte Rodolphe Luscher Juin 2007 lien (https://doc.rero.ch/record/7982/files/678_SchneebergerLudovic_memoire.pdf)

déviation indépendamment du statut des voies cela ne concerne ni les itinéraires ni les contrats d'axe ni les traversées d'agglomération »

2.3 L'évolution des entrées de ville

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 60 et le début du règne de l'automobile.

Depuis lors, la manière d'appréhender les entrées de ville a fortement évolué. La littérature sur ce sujet distingue généralement deux grandes phases dans la réflexion :¹⁶

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, anarchiques et responsables d'une rupture avec la forme de la ville traditionnelle.

Deux ouvrages clés de Dubois-Taine ouvrent la réflexion sur les phénomènes d'étalement
(Le premier, publié en 1989) :
Pour une amélioration de *la qualité des entrées de ville*
(Quant au deuxième, publié en 1990) :
Intitulé *Les boulevards urbains*, montre l'importance d'aménager ces entrées

Une seconde phase , caractérisée par la mobilisation, dans les années 90, qui a accompagné la publication du rapport Dupont.

L'étude est considérée comme l'un des moments-clés de l'élaboration de la problématique des entrées de ville. L'une des propositions du rapport fut traduite dans le code de l'urbanisme. Cette modification instaure un espace libre de toute construction, sur une distance de 100 mètres, de part et d'autre des grandes infrastructures routières.

¹⁶ CETE Normandie-Centre - DADT Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle – 2012 page 7-8-9-10 lien (www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf)

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
- L'évolution vers l'autonomie énergétique, la production d'énergies renouvelables sur bâtiments et espaces libres
- La nécessité de réduire la fragilité liée à une trop grande dépendance à un mode de transport unique
- 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.

2.4 Élément de définition d'une entrée de ville

2.4.1 De la route à la rue

Située en bordure d'un axe, généralement une pénétrante ou une rocade, c'est donc un lieu de rupture de fonctionnement de la voie entre l'interurbain et l'urbain et, conséquemment, de changement de comportement de l'utilisateur - notamment par une maîtrise de la vitesse - devenant un lieu de partage entre les piétons, cyclistes et automobilistes.

« L'entrée en agglomération suppose un changement de comportement entre la pratique rurale de la route et l'usage de la rue ; on introduit ainsi la notion de « **zone d'approche** » en amont du panneau d'entrée d'agglomération, de « rupture » au niveau de la porte associée à ce dernier et de « **zone de transition** » en aval du panneau d'entrée d'agglomération pour inciter l'utilisateur à maintenir une vitesse modérée ». ¹⁷

¹⁷ Ibid. page 28

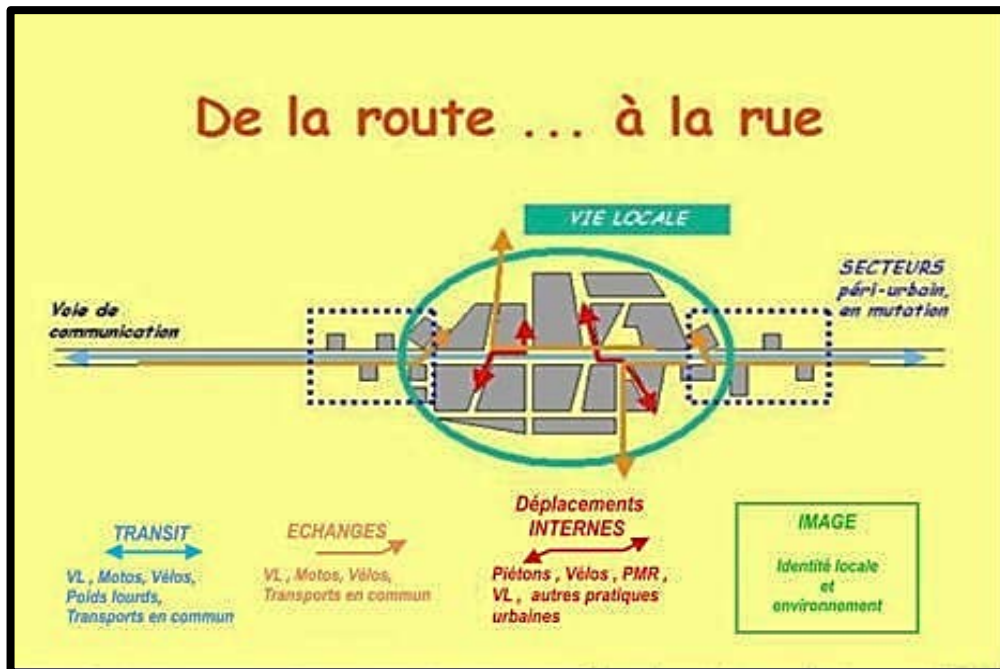


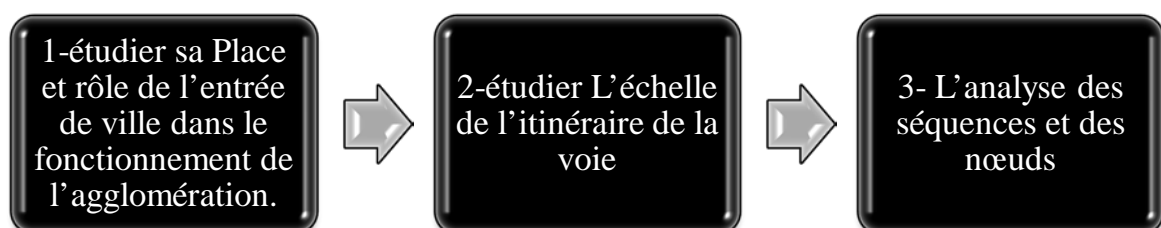
Figure 1. De la route a la rue

2.4.2 Le séquençement

La ville est un lieu hétérogène composée de types d'urbanité inégaux mais précis, de caractéristiques fonctionnelles et physiques, d'un environnement formant un espace organisationnel qui influencent les comportements et servent de points d'appui pour différencier les séquences traditionnellement rencontrées :¹⁸

- ➔ une zone rurale (**zone de campagne**)
- ➔ une zone de transition (**subi-urbanité**)
- ➔ une entrée dans l'agglomération (**péri-urbanité**)
- ➔ une partie intermédiaire
- ➔ une partie centrale (**centre-ville**)
- ➔ une sortie d'agglomération.

2.5 Les différentes échelles d'étude des entrées de ville



¹⁸Ibid. page 28

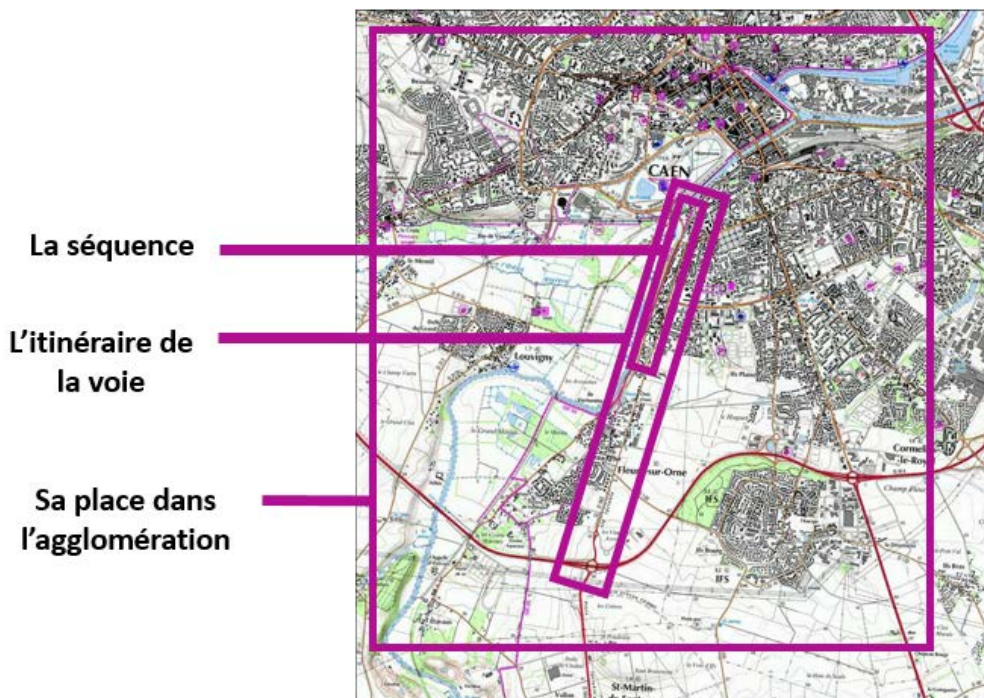


Figure 2 les différentes échelles d'études des entrées de ville

2.6 L'objectif de cette analyse des entrées d'agglomération :

- ➔ d'identifier les caractères fondamentaux des entrées d'agglomération en termes de paysage, de déplacements, de formes urbaines et d'architecture,
- ➔ de mettre en évidence les éléments constitutifs de ce territoire,
- ➔ de montrer les évolutions de ces territoires,
- ➔ de mettre en évidence les points forts à valoriser et les problèmes à corriger,
- ➔ de définir les enjeux et les préconisations d'un éventuel projet urbain. ¹⁹

2.7 La législation concernant les entrées des villes : ²⁰

Selon quatre critères :

2.7.1 Favoriser une réflexion globale :

Une des grandes avancées est :

- ✓ **l'article 52 de la loi Barnier** :

Dit « amendement Dupont »¹, dans lequel il est prévu, en l'absence d'une réflexion globale intégrant les entrées de villes dans les documents d'urbanisme, l'in-constructibilité sur 100 mètres de part et d'autre des axes des autoroutes, voies express, déviations, et sur 75m de part et d'autre des voies classées à grande circulation.

¹⁹ LES ENTRÉES DE VILLE Une grille de lecture - octobre 2013 – page 15 lien (www.aucame.fr/web/publications/carnet02_EntreesVille PDF)

²⁰ Ibid. page 8-9

✓ **L'article L111-1-4 du code de l'urbanisme**

Est entré en vigueur le 1er janvier 1997. L'objectif de cet article est d'amener les municipalités à anticiper sur leur développement et restructuration, à se poser la question préalable de l'opportunité des aménagements envisagés et, le cas échéant, à définir une véritable démarche de projet urbain.

Les critères à retenir doivent tenir compte, après diagnostic :

- Du fonctionnement urbain de la zone (épaisseur du tissu, ordonnancement, raccordement aux quartiers existants, desserte, sécurité et prévention des nuisances),

- Du paysage (prise en compte de l'existant, traitement paysager, plantation des espaces publics et privés, organisation de l'espace et publicité), □ de la qualité architecturale : volumes, matériaux, couleurs...

2.7.2 Prendre en compte le paysage :

En ce qui concerne la publicité, afin de protéger l'environnement et le cadre de vie

✓ **L'article 53 de la loi Barnier :**

Adopte le régime de déclaration préalable. Les procédures de constatation sont simplifiées et le coût des infractions et des astreintes revalorisé.

✓ **La politique du « 1 % 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.

✓ **Par la circulaire n°2005-36 du 31 mars 1995,**

cette politique est étendue à l'ensemble des axes structurants qui souhaitent procéder à des aménagements paysagers et des actions de développement économique, dans le cadre de chartes d'aménagement et de mise en valeur des espaces non compris dans les emprises, mais présentant un lien tangible avec la voie.

✓ **La loi Raffarin du 5 juillet 1996**

Prône une meilleure prise en compte de la localisation et de l'impact socio-économique et paysager de tout nouveau projet commercial au regard de l'équilibre de l'agglomération.

2.7.3 Economiser l'espace :

✓ **La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) du 13 décembre 2000 :**

Qui repose sur le principe d'un équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces ruraux et naturels, incite à éviter la constitution de zones monofonctionnelles et à veiller à une gestion économe de l'espace en maîtrisant l'expansion urbaine et la circulation automobile (article L 121-1).

Pour ce faire, la loi a créé des schémas de cohérence territoriale (qui se substituent aux schémas directeurs), des plans locaux d'urbanisme (PLU, qui se substituent aux POS) et des cartes communales, dont les procédures sont simplifiées par rapport aux anciens documents d'urbanisme. Pour éviter le développement anarchique à la périphérie des agglomérations (dont le seuil démographique est fixé à 15 000 habitants), et sur le littoral, la loi prévoit qu'en l'absence de schéma de cohérence territoriale, les zones d'urbanisation future

2.7.4 Favoriser la mixité des fonctions :

Pour favoriser la mixité fonctionnelle et la constitution de véritables quartiers urbains en respectant les dispositions de l'amendement Dupont

2.8 Dispositifs matériels d'entrée de ville :

La signalisation volontaire des entrées de ville se fait par les panneaux routiers : panneau de localité, limite de la vitesse, plan de la ville et panneau d'accueil. ²¹

Le panneau de localité	Le panneau de localité constitue le premier élément signalétique et significatif de l'annonce de l'entrée
-------------------------------	---

²¹Pour une géographie des entrées de villes leçons du contexte lausannois *Essai d'urbanologie critique* Mémoire de licence présenté par Ludovic Schneeberger Sous la direction du Professeur Jean-Bernard Racine Avec l'expertise de l'architecte Rodolphe Luscher Juin 2007- page de 49 à 58 lien (https://doc.rero.ch/record/7982/files/678_SchneebergerLudovic_memoire.pdf)

La limite de vitesse	La limitation générale de la vitesse constitue un deuxième signe qui indique l'entrée dans une localité. où la vitesse générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables, 50 km/h
Les plans de ville	un plan de ville est nécessaire à chaque entrée de la ville ; un plan qui fait ressortir les grands axes de circulation en indiquant les principales directions
Le panneau d'accueil	Ces panneaux servent avant tout à accueillir les visiteurs aux entrées de la ville. Le contenu de ces panneaux exprime l'identité de la ville

Tableau 1 signalisations d'entrées des villes

3. Le modèle centre/périphérie :

Le couple centre et périphérie est devenue une façon classique de penser la différenciation spatiale à toutes les échelles, de la ville au monde, avec des connotations économiques, politiques, culturelles.²²

Deux concepts complémentaires

Tout territoire, à n'importe quelle échelle spatiale, se subdivise en sous-ensembles entre les quels s'observent habituellement des INEGALITES DE DEVELOPPEMENT.

Le plus souvent existent des relations entre ces sous-ensembles .Les FLUX entre deux sous-ensembles territoriaux sont RAREMENT EQUIVALENTS EN QUANTITE ET EN QUALITE, et de la dissymétrie fréquent entait une différenciation de l'espace, résumée par l'opposition centre/périphérie.

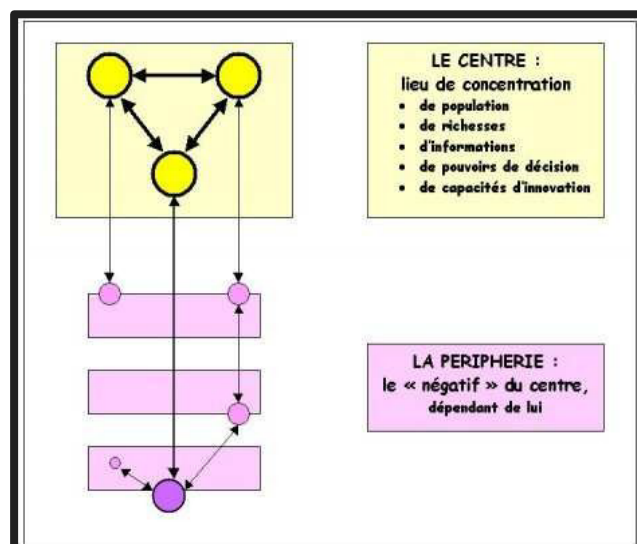


Figure 3. Relation centre périphérie

3.1 Centre

²²Modèle centre –périphérie lien (www.geodutienne.be/documents/fgs/ch_centre.pdf)

C'est là où les choses se passent : cette définition s'applique à toutes les échelles. Qu'on parle de pôle de développement, de Région foyer ou de Nord, on définit le centre autour de quelques critères une certaine masse de population, une capacité notable de production, un niveau de vie élevé et une ancienneté du développement relativement aux sous-ensembles territoriaux voisins. Le centre suppose aussi une capacité d'innovation et une capacité d'attraction favorisant ainsi la concentration des activités. Enfin, le centre est associé à la notion de pouvoir (sièges sociaux), ainsi le centre est « le lieu où l'on donne des ordres ».

3.2 La périphérie

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.

Soldes migratoires et soldes financiers sur long terme révèlent des processus inverses de l'aire foyer, et contribuent à accentuer l'écart centre/périphérie, dont l'un des principaux handicaps réside dans l'absence d'autonomie en matière décisionnelle.

3.3 Les différents types de périphéries :

a- la périphérie intégrée (ou associée)

Est une zone qui subit une influence positive du centre et qui est prise dans une spirale du développement et qui, par ses relations avec le centre, accroît son niveau de vie. Le centre y crée des unités de production et des emplois. Certes, cette périphérie accueille souvent des flux de médiocre qualité (investissements dans les branches les moins évoluées, afflux de retraités,...)

b- la périphérie dominée (ou exploitée)

À beaucoup de difficultés à s'intégrer. Elle subit les influences négatives du centre et reste dans une situation de blocage économique. C'est là que le centre vient puiser les ressources minières, énergétiques, de main d'œuvre

c- la périphérie délaissée

Si les flux prennent de l'ampleur, la périphérie, exsangue, devient incapable de fournir de nouvelles ressources au centre. La population de la périphérie délaissée s'abandonne à la résignation.²³

²³ Ibid.

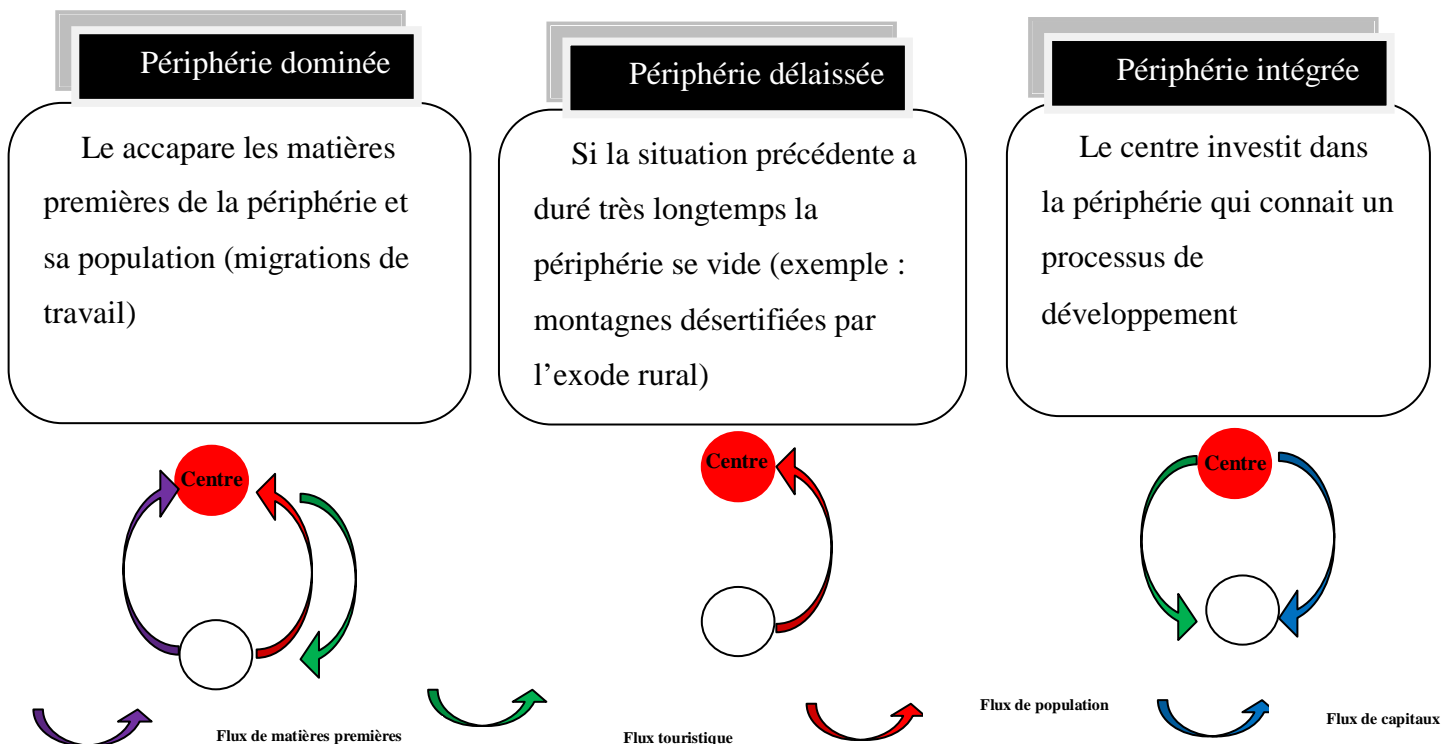


Figure 4 . Différents types de périphéries

4. Cohérence urbaine : un critère d'attractivité et d'amélioration du cadre de ville

et indicateur de développement :

4.1 La cohérence :

Est le rapport d'harmonie ou d'organisation logique des éléments. C'est l'art de bien présenter les choses. En parlant des parties d'un tout ou de ce tout lui-même (une pensée, un discours, une théorie, un ouvrage, etc.), la cohérence est l'harmonie, le rapport logique, l'absence de contradiction dans l'enchaînement des parties de ce tout. ²⁴

- Le dictionnaire LE ROBERT (1998) définit la cohérence comme « liaison, rapport étroit d'idées qui s'accordent entre elles ».**
- Selon BEAUDET. G (2008) « La cohérence est une mise en système qui permet d'atteindre un équilibre mettant en confrontation des attentes, des préoccupations et des besoins qui pouvaient être divergents au départ. Chacun devrait trouver son compte dans la construction de cet état d'équilibre ».**

4.2 La cohérence urbaine

²⁴Mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de Magister, Option : Etablissements humains dans les milieux arides et semi-arides, La ville de Batna, à la recherche d'un schéma de cohérence urbaine Présenté par : Bouha Imen Soutenu publiquement le : 03/07/2012, Université Mohamed Khider – Biskra page 26 lien (thesis.univ-biskra.dz/1952/1/Archi-m-2012.pdf)

Se trouve dans les liens qui se forment entre les différentes composantes de l'espace urbain, c'est l'idée de retrouver une organisation du territoire de la communauté qui redonne du sens et de la lisibilité. Elle consiste à trouver comment aménager le territoire urbain de manière plus juste et plus équitable en gardant la cohérence et l'équilibre du système

La cohérence urbaine concerne, à la fois, la forme des villes, leur typologie architecturale et leur logique de fonctionnement. L'objectif principal de la cohérence urbaine est le renforcement de l'attractivité du territoire à travers l'amélioration du cadre de vie des individus. *«Parler de cohérence urbaine nous amène à aborder la ville et l'urbain à travers l'homme, qui doit être à la fois sujet et objet de toutes les préoccupations»* (CHRAÏBI. S, 2007).²⁵

4.3 La loi d'orientation sur la ville

La loi d'orientation du 06,06 du 20 février 2006 orienté et coordonne l'ensemble des interventions elle comporte plusieurs volets : développement durable volet urbain et culturel volet social volet de la gestion et de l'institutionnel ²⁶

4.4 La ville en recherche de stratégie et de cohérence

Les outils de planification retenus dans le cadre de cette loi reposent sur quelques choix essentiels :

- ➔ Une prise en compte globale des trois principes du développement durable développement économique, cohésion sociale, protection de l'environnement
- ➔ Une volonté d'approche stratégique à 20 ans soit une génération reposant sur un diagnostic dynamique la mise en évidence des enjeux les orientations stratégiques préparant un plan d'actions opératoires
- ➔ Le choix de la cohérence qui entraîne celui de transversalité et celui de la mixité entre l'emploi l'habitat les services
- ➔ La place reconnue à l'homme conduit à développer un effort particulier de concertation de participation et d'information
- ➔ La nécessité de procéder régulièrement à des évaluations et donc disposer d'indicateurs ²⁷

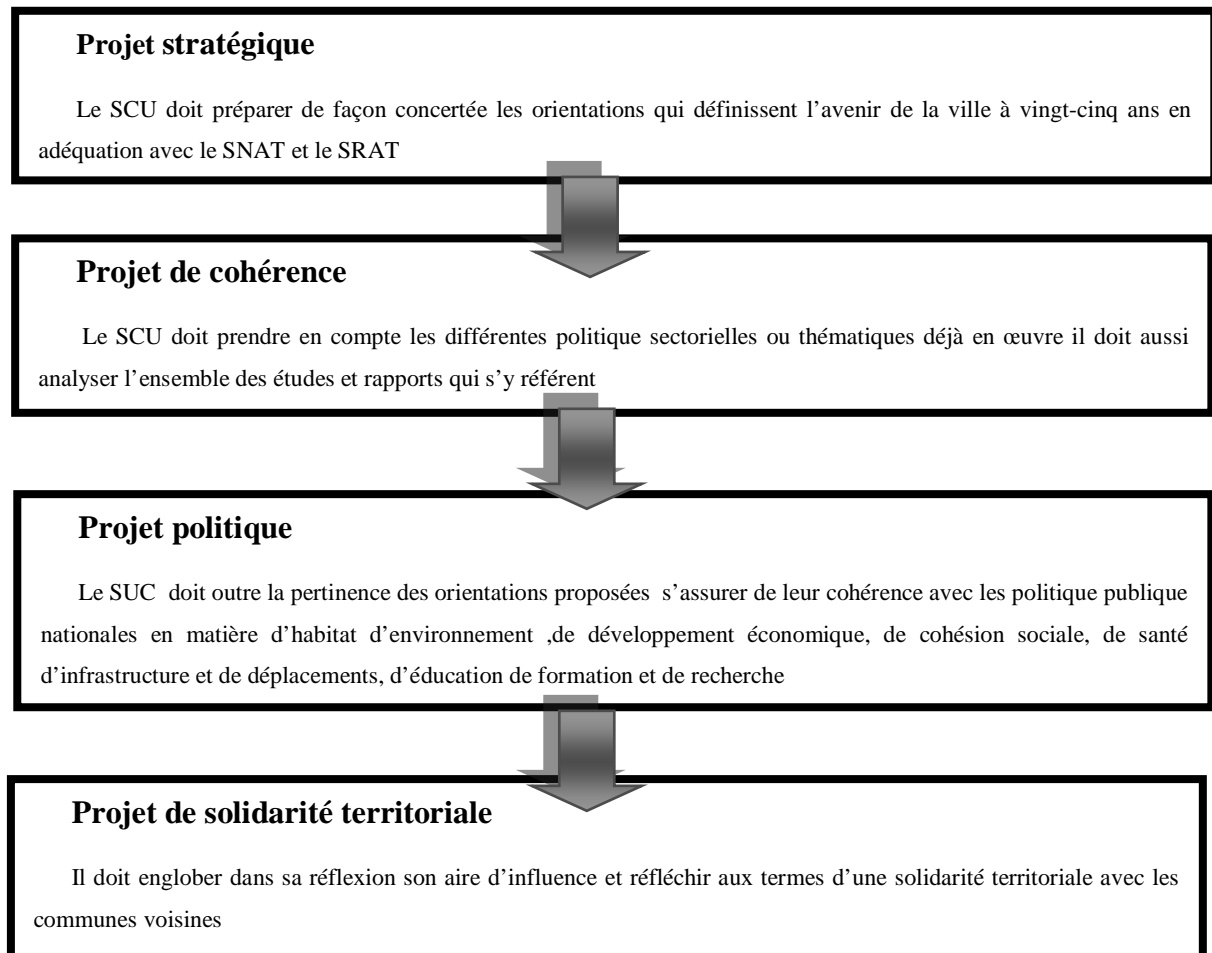
4.5 Le SCU une nouvelle culture de projet pour la ville :

²⁵ Ibid.

²⁶ La politique de la ville en Algérie lien lien (<http://ruralm.hypotheses.org/1065>)

²⁷ SCU-BATINA-MISSIONI par <http://dz-archi.blogspot.com/> مكتبة الهندسة المعمارية بالجزائر page 8-9

Le schéma de cohérence urbaine est un processus innovant de planification stratégique de la ville il doit mettre en évidence à la fois les orientations à long terme de l'aire urbaine dans la perspective de son aménagement ainsi que les conditions d'un développement qui doit être essentiellement durable c'est-à-dire prendre en compte les contraintes du **développement économique** celle de **la cohésion sociale** et celles de **la valorisation environnement** ²⁸



4.6 Objectifs de la cohérence urbaine

Cette cohérence doit mettre fin

- ✓ A la sectorisation des politiques de développement spatial et à leur éclatement
- ✓ A la rupture de l'espace urbain et de l'espace rural
- ✓ A la disjonction du plein et du vide d l'espace bâti et non bâti
- ✓ A la séparation des domaines d'interventions par exemple entre pratique de vie la population (dimension socioéconomique) et du cadre de vie (dimension de l'espace physique)

²⁸ Ibid. page 10

✓ A la dichotomie existante entre les politiques et leurs transcriptions dans l'espace²⁹

5. Polarisation et polarité urbaine

Bien que renvoyant à des fonctions et donc des types de communes parfois très hétérogène la notion de la polarité apparaît de manière quasi systémique dans les documents d'aménagement et de planification

Ces documents confèrent aux polarités un rôle majeur dans la structuration et l'organisation du territoire dans la mesure où elles constituent souvent les lieux d'accueil privilégié de la population emplois services ou équipement

Les polarités orientent ainsi fortement les décisions d'aménagement et d'investissement des collectivités³⁰

5.1 Pôle :

Un pôle est un lieu qui attire. Il exerce une influence sur les espaces qui l'environnent et remplit donc des fonctions centrales³¹

5.2 Polarisation :

La polarisation est l'attraction qu'exerce un lieu sur un espace plus ou moins étendu et hétérogène et qui se trouve dans une situation de dépendance à l'égard de ce centre. L'espace est comparé à un champ magnétique dans lequel un lieu, assimilé à un pôle (généralement une ville ou une région) exerce une aimantation proportionnelle à sa population, à ses activités ou à ses équipements.³²

5.3 Polarité urbaine :

Elles constituent souvent les lieux d'accueil privilégié des populations, emplois, services ou équipements. Les polarités orientent ainsi fortement les décisions d'aménagement et d'investissement des collectivités³³

5.4 Les fonctions attendues aujourd'hui des Polarités urbaines :

Fonction de logement	une polarité doit pouvoir répondre à des besoins de logements conséquents identifiés
-----------------------------	---

²⁹ Ibid. page 12

³⁰ Etude d'évolution des polarités urbaine de Loire –Atlantique lien (http://www.loireatlantique.gouv.fr/content/download/12199/73462/file/130506_RAP-etude-poles-urbains_v1.4.pdf) page 5

³¹ Bac en géographie lien (<http://web.ac-corse.fr/lyc-giocante/docs/SciencesHumaines/Vocabulaire%20g%20o%20%20en%20PDF.pdf>)

³² Ibid.

³³ Etude d'évolution des polarités urbaine de Loire –Atlantiquelien (http://www.loireatlantique.gouv.fr/content/download/12199/73462/file/130506_RAP-etude-poles-urbains_v1.4.pdf) page 18

Fonction commerciales	une polarité est lieu d'attraction commerciale elle doit donc disposer d'une densité de commerces importante
Fonction administratives	une polarité est le lieu d'accès aux services publics de proximité elle doit abriter des services publics relevant de l'enseignement de la santé des finances publiques
Fonctions culturelles et récréatives	une polarité exerce une attraction par les équipements et lieux de loisirs (au sens large) qu'elle abrite : cinéma, restaurants salles spectacles
Fonctions d'échanges	une polarité constitue une porte d'accès aux réseaux de transport et de mobilité structurants et irriguant le territoire. Elle doit assurer la connexion avec les territoires avoisinants
Fonction économique	une polarité est une centralité économique dans le sens où elle offre un nombre d'emplois important que son tissu économique est diversifié qu'elle attire des actifs des espaces environnants
Fonction de rayonnement	une polarité exerce une influence sur les espaces environnants c'est-à-dire que les évolutions qu'elle connaît (sur le plan socio-économique en matière de choix d'aménagement ou urbanistique ...) ont des répercussions sur les espaces voisins

Tableau 2 fonctions de polarité urbaine

5.5 Objectifs de polarité

La polarité une réponse à deux objectifs principaux :

1- L'objectif de construire un territoire équilibré et solidaire c'est-à-dire garantissant à la population un accès facilité aux équipements et services tout en intégrant le principe que la localisation de ces derniers est régie par des logiques de hiérarchisation : tous les équipements et services ne peuvent pas être implantés partout (pour des raisons financières parce qu'il répondent à des besoins plus ou moins fréquents mais également pour des raisons liées à leur fonctionnement ou leur exploitation : il faut donc opérer des choix dans leur localisation

2- L'objectif d'organiser le territoire pour réduire les impacts du développement et des activités humains sur l'environnement.

L'organisation multipolaire est en effet perçue comme un moyen d'optimiser les déplacements et faciliter leur prise en charge par des modes collectifs de limiter la perturbation des milieux naturels des paysages³⁴

6. Développement durable :

6.1 Définition développement durable

Le rapport Brundtland en 1987 définit le développement durable comme « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* »

Le développement durable doit être à la fois économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement tolérable. Le social doit être un objectif, l'économie un moyen et l'environnement une condition.

Le développement est « durable » s'il est conçu de manière à en assurer la pérennité du bénéfice pour les générations futures.³⁵

6.2 La durabilité dans l'urbanisme :

L'urbanisme durable exprime une prise de conscience des risques sociaux et environnementaux qui pèsent sur les villes. Agencement différencié des espaces urbains visant une amélioration de la qualité des cadres de vie à tous les habitants sans compromettre la reproduction à long terme des ressources naturelles, l'urbanisme durable est aussi un système de décisions dont l'objectif est de considérer ensemble les différents systèmes composant la ville dans leurs interactions dynamiques.

- **Le pilier culturel**

Le projet d'urbanisme durable doit inclure une valeur ajoutée culturelle.

- **Le pilier économique :**

Il n'y a pas d'urbanisme durable sans prise en compte des coûts collectifs, des coûts de maintenance sur le long terme.

- **Le pilier social :**

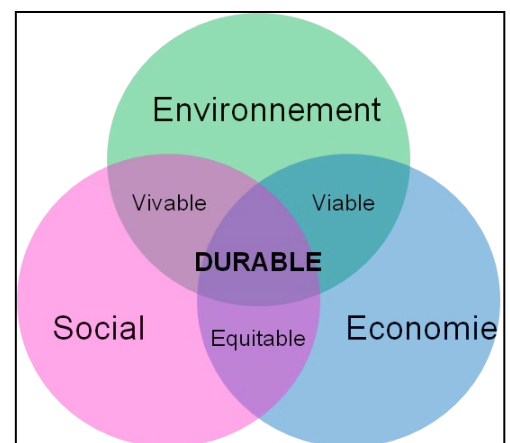


Figure 5 . 3 piliers de développement durable

³⁴Ibid. page13

³⁵La définition du développement durable lien (<http://www.maine-et-loire.gouv.fr/la-definition-du-developpement-durable-r179.html>)

Il n'y a pas non plus d'urbanisme durable sans recherche de qualité de vie, de création de lien social.

- **Le pilier environnemental :**

L'urbanisme durable doit être éco-efficace (objectif «zéro déchet», matériaux performants, utilisation des énergies renouvelables...).³⁶

7. La voirie :

La voirie est un élément morphologique qui constitue un espace public de communication sociale par excellence, elle est le principal support d'identification et d'orientation, elle est un espace structurant de base, elle permet le parcours, elle ordonne le bâti, oriente la parcelle, c'est le support de la cohérence urbaine assurant l'homogénéité et la diversité.³⁷

7.1 Boulevard urbain :

Selon Larousse le boulevard est

Sens 1 : Voie spacieuse établie dans les villes sur l'emplacement des anciens remparts.

Sens 2 : Grandes voies de communication urbaine plantée d'arbres.³⁸

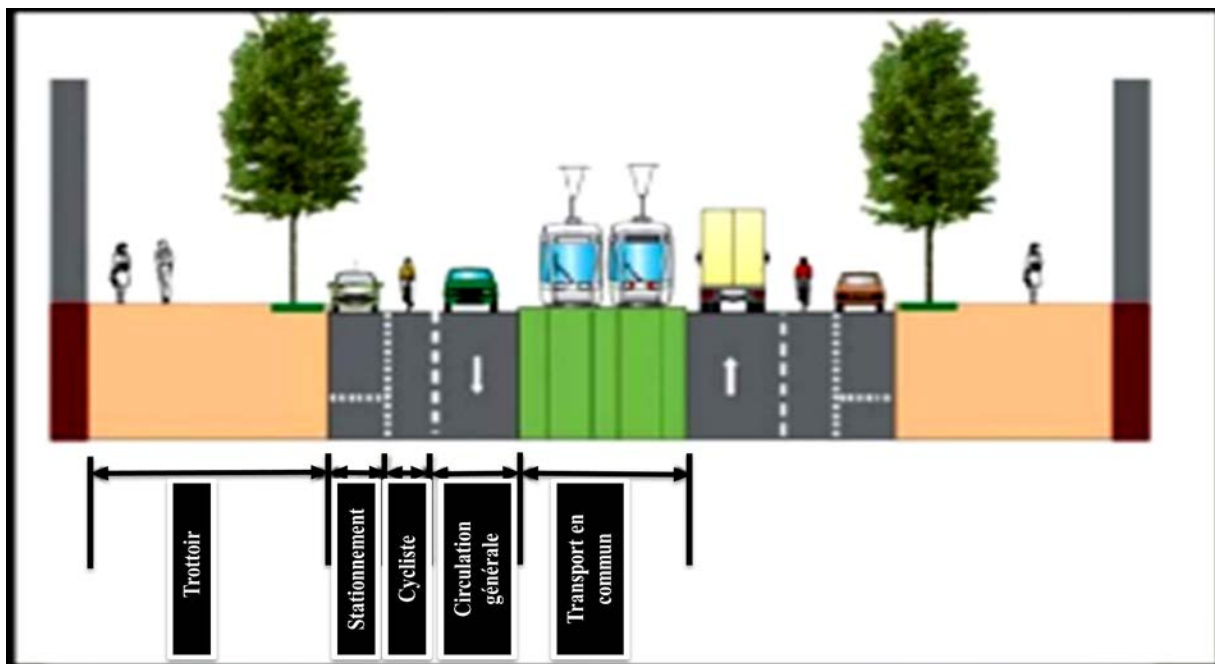


Figure 6 . Profil d'un boulevard urbain

³⁶ Urbanisme durable lien (<https://www.unine.ch/files/live/sites/...durable/MAS-urbanisme-durable-CAS1.pdf>)

³⁷ Exposé sur Voiries et transports Présenté par : -Ouaret Yahia -Ouaret Yasmine -Oullami Youba -Tighidet Meriem -Université Abderrahmane Mira- Bejaia – Faculté de technologie Département d'architecture lien (<https://fr.slideshare.net/yahiaout/voiries-et-transports>)

³⁸ Larousse dictionnaire français lien (<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>)

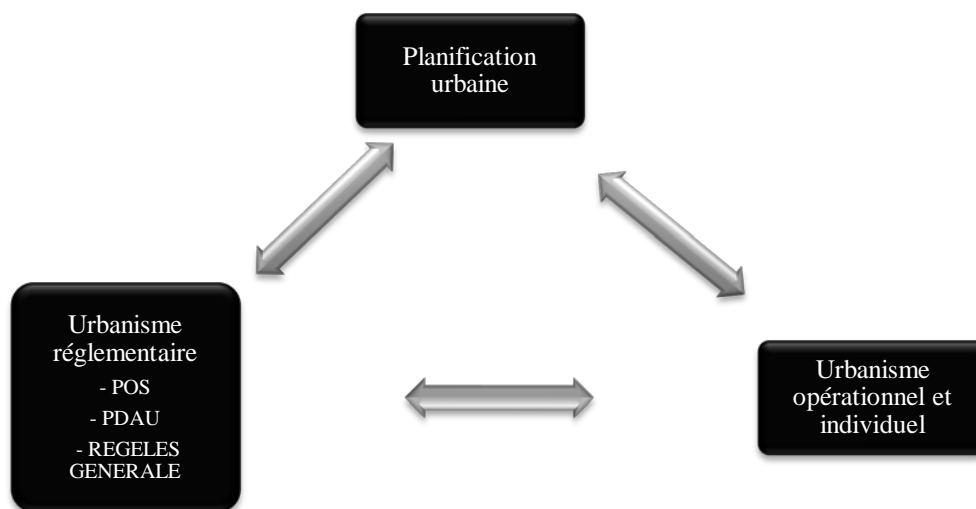
À l'origine le boulevard était une large rue plantée d'arbre qui suivait le tracé des anciens remparts de la ville. C'était donc une voie périphérique au centre ancien de la ville.

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 discontinu ... »³⁹

Dans urbanisme moderne :

Actuellement l'acceptation du terme «*boulevard*» a été élargie et peut aussi bien désigner un axe de circulation important et de largeur considérable qu'une petite rue à chaussée non séparée en plein centre-ville et aucune obligation n'est notée quant au suivi du tracé d'anciens murs.⁴⁰

8. Planification urbaine :



8.1 Urbanisme réglementaire :

C'est un ensemble de dispositions de droits publics ayant pour objet de déterminer les conditions de l'utilisation et de l'occupation des sols.

8.2 Loi 90/29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme

A initié un urbanisme réglementaire et a été complété et modifié par la loi n 04/05 du 14 août 2004 après le dernier séisme du 21 mai 2003, de par les dégâts qu'il a causé aux

³⁹ Qu'est-ce qu'un boulevard urbain ? Lien (<http://spacing.ca/montreal/2010/02/03/quest-ce-quun-boulevard-urbain>)

⁴⁰ Boulevard lien (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Boulevard>)

constructions de la région algéroise, a rendu nécessaire l'adaptation des dispositions en matière d'urbanisme et de construction pour prendre en charge de manière préventive et rigoureuse et /ou technologique ⁴¹

8.3 Urbanisme opérationnel :

C'est un acte volontaire, issu d'une décision. C'est l'ensemble d'actions conduites et contrôlées par les pouvoirs publics, qui peuvent avoir pour objet les opérations d'aménagement nouvelles ou des interventions sur des tissus existants. Parmi ces interventions on retrouve :⁴²



a. La restauration :

➔ Cette opération est définie comme l'ensemble des travaux de réfection effectués sur un ou plusieurs immeubles existants et qui, le plus souvent, présentent un intérêt architectural ou historique, dans le but de les rétablir dans leur état initial (d'origine).⁴³

b. La réhabilitation :

- ➔ Désigne au sens large le fait de réaménager un local, un bâtiment ou un lieu (quartier, friche, espace vert,...)⁴⁴
- ➔ Signifie l'action de rétablir quelqu'un dans ses droits. C'est une procédure visant la mise en état d'un patrimoine architectural ou urbain longtemps délaissé ⁴⁵
- ➔ Il s'agit de l'amélioration d'un bâti déconsidéré par son mauvais état, et améliorant les toitures, les façades, le confort sanitaire.⁴⁶
- ➔ Ayant fait l'objet d'une revalorisation économique, pratique et esthétique.⁴⁷

c. La rénovation :

⁴¹ Exposé sur la planification urbaine é le développement durablePrésenté par : _ Mebrek nesma _ Yousfi wissem _ Haou reda _ Bastandji chaouki _ Derri Med nadir _ Hamracroua houssam _ Arfaoui Med rafik lien (<https://fr.slideshare.net/Saamysaami/planification-urbaine-et-dveloppement-durable>)

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Réhabilitation urbaine lien (https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9habilitation_urbaine)

⁴⁵ Exposé sur la planification urbaine et le développement durable

⁴⁶ Vocabulaire A-Z lien <https://parisbalades.com/Voc/vocabulaR-Z.htm>

⁴⁷ Exposé sur la planification urbaine et le développement durable

- ➔ C'est une opération radicale concernant l'ensemble d'un quartier et qui implique la démolition d'immeubles.
- ➔ La libération du sol, le remembrement des parcelles, la redistribution des utilisations du sol entre voies, logements, équipements, et la reconstruction à neuf.
- ➔ il s'agit de lutter contre l'habitat ancien insalubre
- ➔ 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.⁴⁸

d. La restructuration :

- ➔ C'est une opération qui vise une mutation radicale du rôle et du caractère d'une partie de la ville.
- ➔ Une transformation de l'espace par une organisation nouvelle et différente des fonctions urbaines et une nouvelle configuration du bâti : proposition d'une nouvelle structure. Cela se matérialise essentiellement par :

1. La modification des voies et des réseaux divers.
2. L'implantation de nouveaux équipements⁴⁹

- ➔ 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...), etc....⁵⁰

e. Le réaménagement :

- ➔ Créer les conditions d'une **vie nouvelle** pour les quartiers menacés d'un abandon total, il implique un certain degré de changement physique.
- ➔ Il n'implique pas obligatoirement une modification systématique de la trame et des volumes des bâtiments.⁵¹

9. Conclusion

⁴⁸ Ibid

⁴⁹ Ibid

⁵⁰Urbanisme : Le gouvernement va se pencher sur la restructuration des grandes villes lien (www.reporters.dz)

⁵¹ Fiche de lecture –projet urbain – EPAU – lien (<https://fr.slideshare.net/chamselrouh/atelier-projet-urbain>)

Approche théorique nous a facilité la compréhension de notre thème de recherche « entrée de ville » à l'aide des résultats et conclusions déduits

Donc on a saisi plusieurs données et informations concernant les éléments qui définissent une entrée de ville, la relation centre - périphérie

Il est évident de dire que l'entrée de ville représente image, identité, la vitrine et la première impression visuelle et émotionnelle de la ville.

L'entrée de ville est : l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville pour cela un projet urbain d'entrée de ville nécessite une double action urbaine :

- Sur axe : (la voie)
- Sur urbanisation : (les deux rives de la voie)
- La connexion entre eux

Enfin un projet urbain d'entrée de ville repose sur quelques principes d'aménagements

- Qualité urbaine
- Qualité architecturale
- Qualité environnementale et paysagère
- Sécurité
- Nuisances

Chapitre II :
Approche thématique (expériences)

Introduction :

Afin de passer à la réalisation d'un projet urbain et apporter des solutions pour pouvoir répondre aux problématiques posées dans notre thématique, Il est nécessaire de faire une lecture approfondie des expériences et des interventions.

Donc pour ce but on a sélectionné trois exemples portant les critères suivants :

- ✓ **La pertinence** : les exemples abordent des problématiques urbaines comparables à notre thématique de recherche aussi que les problématique liée à la zone périphérique et la relation centre –périphérie
- ✓ **Type de quartier spécifique** : qui développe une multifonctionnalité

Par une méthode d'analyse élaborée de :

- ✓ Situation et présentation d'exemple
- ✓ Objectif (enjeux)
- ✓ Les actions menées (les interventions)
- ✓ Un tableau de synthèse
- ✓ Un tableau comparatif

1. Exemple 01 : « ROMANS SUR ISERE : Etude entrée ouest de la commune »

1.1 Situation et présentation

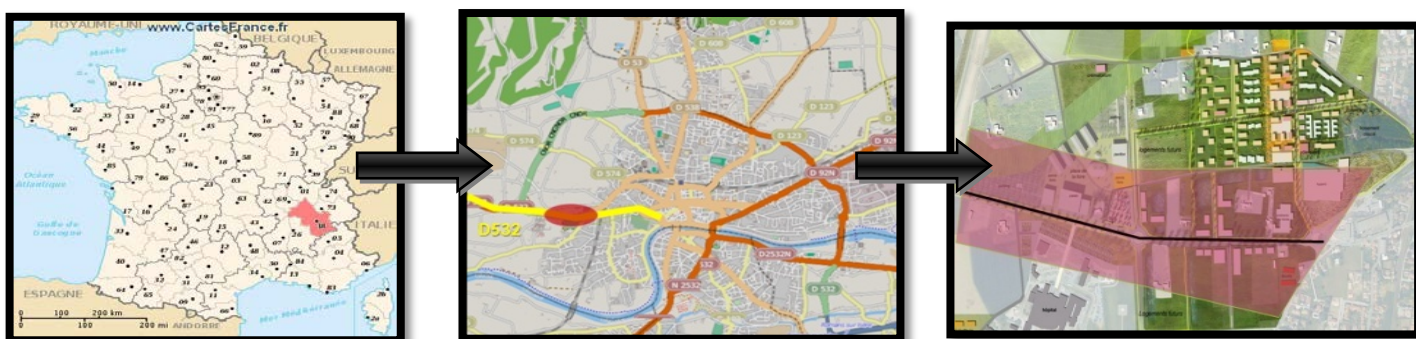


Figure 7 . Situation d'exemple

Romans-sur-Isère est une commune française située dans le département de la Drôme en région Auvergne-Rhône-Alpes. Romans-sur-Isère est un chef-lieu de canton situé sur la rive droite de l'Isère à 20 km au nord-est de Valence.

1.2 Objectifs :

Le projet vise la création d'un quartier urbain, vivant et mixte « une mixité urbaine, logements/grands commerces » dans un cadre agricole en partie préservé.

1.3 Les principes d'aménagement à adopter :

Le projet au regard des 5 critères d'aménagements :

1.3.1 Nuisances :

1. Infiltration :

a) Le parti d'aménagement assure la mise en place d'un système de collecte des déchets banaux engendrés par les futures activités présentes sur le site.

b) Traitement spécifique des eaux pluviales (Des dispositifs performants devront être étudiés pour accueillir les eaux pluviales).

c) Les concepteurs du paysage d'entrée de ville veilleront à accompagner ces dispositifs par une végétation dense qualifiant le profil de rue et favorisant la richesse de la biodiversité.



Figure 8 zones d'infiltration et protection

2. L'Acoustique

a) Un recul des constructions d'une distance de 8m par rapport à l'avenue Anthonioz De Gaulle.

b) Le recul sera végétalisé afin de limiter les nuisances sonores engendrées par la voie.

c) Création d'un écran végétal pour diminuer les nuisances visuelles engendrées par les bâtiments perceptibles depuis l'avenue Anthonioz De Gaulle.

1.1.2 Sécurité :

1. La trame viaire -Les continuités des parcours

Limiter le nombre d'entrées- sorties sur l'avenue Anthonioz De Gaulle « tourne-à-droite » afin d'éviter les croisements de flux de véhicules.

a) Le projet connecte ses axes principaux sur les carrefours giratoires existant

b) Aucun nouvel accès direct vers une construction n'est autorisé sur l'avenue.

c) La desserte de la zone est assurée par des voies en piquage et « tourne-à-droit »

d) La place accordée transit est réduite à un profil d'une voie de circulation dans chaque sens.

e) Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination et aux exigences de la défense contre l'incendie et la protection civile ainsi qu'aux conditions exigées par le trafic poids lourds.

f) Un nouvel accès sécurisé à l'hôpital sera aménagé sur une voie de desserte reliée au giratoire.

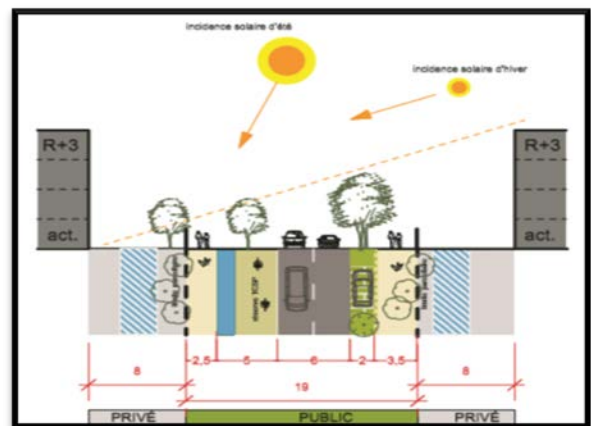


Figure 9 Profil de boulevard



Figure 10 voie de desserte a aménagé

2. Eclairage urbain

Une charte d'éclairage public accompagnera l'ensemble du secteur afin de rendre lisible la hiérarchie des espaces la nuit.

3. Conduite de gaz

L'implantation du projet respecte les distances de sécurité imposées par le passage d'une conduite de gaz au Nord du secteur.

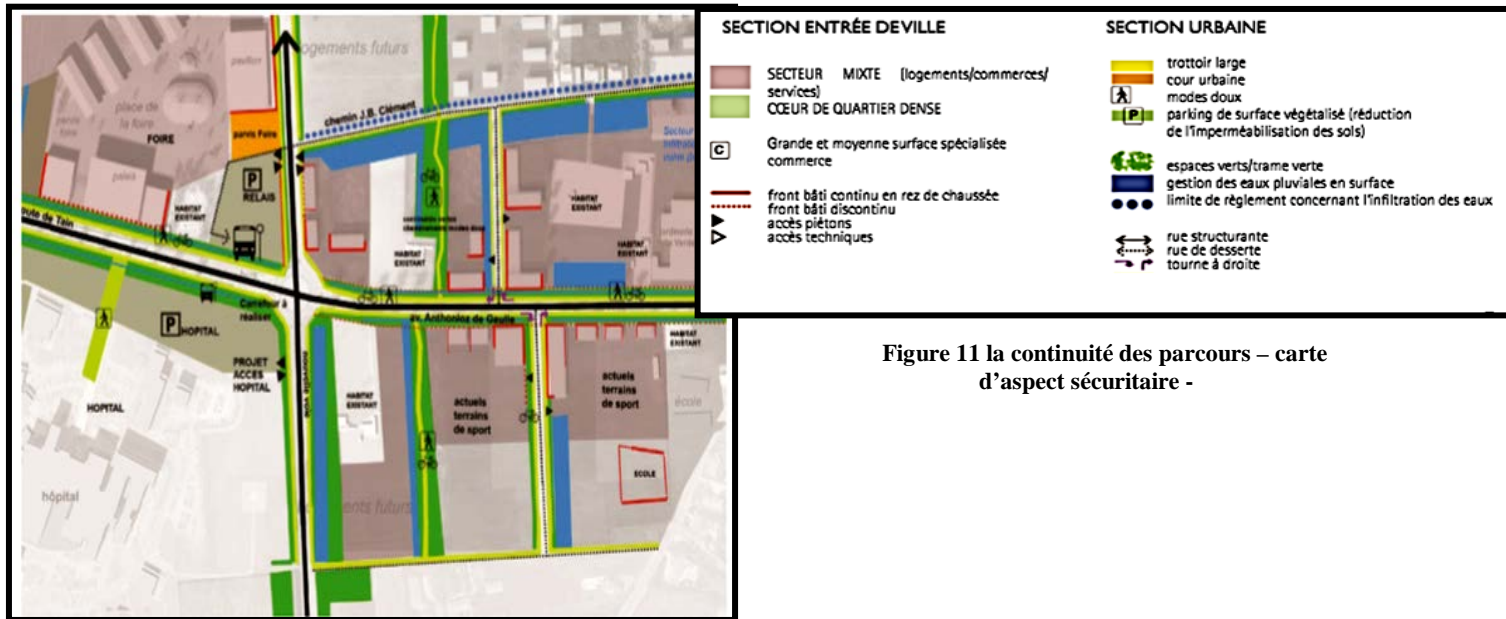


Figure 11 la continuité des parcours – carte d'aspect sécuritaire -

1.3.3 Qualité urbaine :

1. Axes urbains :

a) Les façades urbaines s'organisent sur les axes majeurs du projet: l'avenue Anthionoz De Gaullet l'axe Nord/Sud.

- ✓ Les bâtiments les plus hauts avec une qualité urbaine dense et structurante.
- ✓ Des volumétries pour les bâtiments et une répartition des types d'activités en accord avec l'environnement et le projet de paysage

b) Le parti d'aménagement retenu s'articule autour d'une trame de desserte interne dans l'optique de limiter les accès sur l'avenue De Gaulle.

c) Un axe Nord/Sud s'accroche au giratoire Y.Rabin tandis que des axes secondaires offrent un maillage parallèle

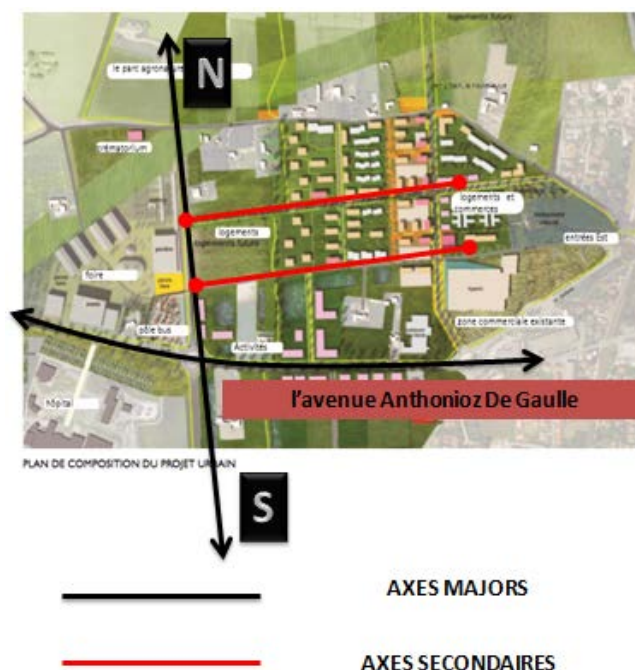


Figure 12 Carte voies structurants

à l'avenue Anthonioz De Gaulle.

d) Le nouveau profil de l'avenue offre une lecture plus urbaine du secteur depuis l'entrée de ville et la foire jusqu'à la polarité commerciale.

2. Stationnement :

a) Les besoins en stationnement publics sont gérés selon plusieurs modes : - mutualisés en nappes en rez de chaussée ou enterrés pour les pôles de densités commerciales, - organisés le long des voiries publiques

b) Le stationnement est proscrit sur la partie «entrée de ville» le long de l'avenue De Gaulle

1.3.4 Qualité architecturale

- ✓ Diversification des typologies et des densités.
- ✓ Composition du plan de masse pour un apport solaire optimal.
- ✓ Lisibilité et hiérarchie de l'étagement des constructions.

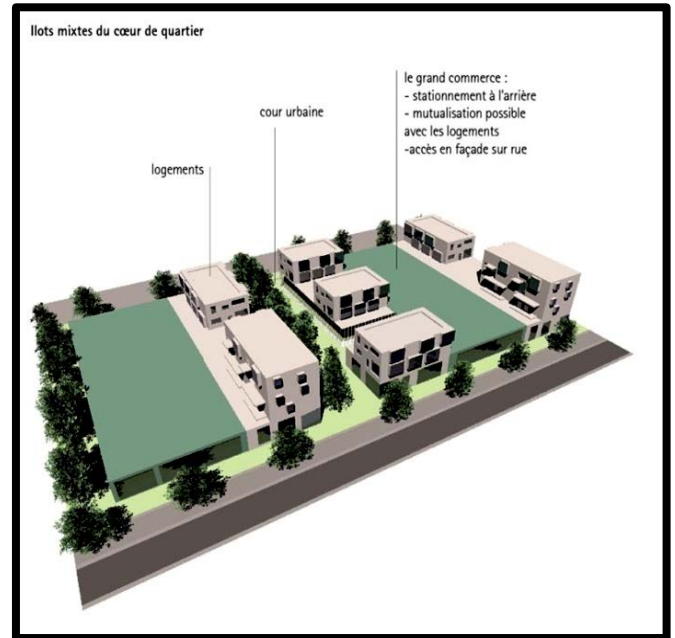


Figure 13 ilots mixtes de cœur de quartier

Les bâtiments d'activité en front de rue forment une façade dite «urbaine». Axe major

1. les foires participent à cette façade qualifiant l'entrée de ville Ouest de Romans.
2. Les bâtiments de bureaux et activités sont développés sur 3 ou 4 niveaux.
3. Les bâtiments d'habitations existants sont maintenus et les nouvelles constructions veilleront à ne pas nuire à l'apport solaire de ces derniers.
4. Composition de la façade «noble» sur l'avenue A. DeGaulle : un socle rez-de-chaussée d'accueil offrant des vues soignées sur le paysage végétal, un corps de bâti au langage architectural contemporain et une gestion d'attique en retrait en R+3.



Figure 14 vue d'ensemble sur quartier

Le parti d'aménagement vise l'homogénéité des typologies et des gabarits des constructions en implantation sur l'axe Nord/Sud :

1. optimiser les apports solaires passifs (2h d'ensoleillement au 21 décembre),
2. en retrait de 8m de part et d'autre de l'emprise publique de l'avenue,
3. écrans végétaux pour limiter les nuisances acoustiques de l'axe circulé.

Les nouvelles constructions seront de nature à ne pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales



Figure 15 vue sur boulevard

1.3.5 Qualité environnementale et paysagère

1- Qualité Trame verte et bleue

- Les continuités vertes et bleues s'inscrivent dans une logique d'ensemble dont l'objectif est de créer un maillage végétal et modes doux le long de l'avenue et depuis le parc agro-sportif jusqu'aux rives de l'Isère.

2- Composition de l'axe paysager d'entrée de ville

- Plusieurs lanières de parc trouveront des accroches sur l'avenue Anthonioz de Gaulle. Rythmant le développé du paysage, ces accroches doivent être comprises comme des éléments structurants du paysage autour desquelles les bâtiments s'organisent et peuvent trouver des accès piétons et cyclistes.

3- Composition de l'avenue A. De Gaulle :

- Une voie de circulation dans chaque sens.
- Une réserve foncière pour la réalisation d'un transport en commun en site propre, simple sens (sens Ouest-Est),
- Des circulations modes doux de chaque côté de la voie,
- Des linéaires de noues d'infiltration des eaux pluviales seront aménagés sur les abords des cheminements piétons offrant ainsi la possibilité d'enrichir l'épaisseur paysagère en front des bâtiments tertiaires,

- Double alignement d'arbres de hautes tiges apportant qualité paysagère et ombrage le long des cheminements piétons et cyclistes latéraux.
- Les parkings seront plantés à raison d'un arbre de haute tige pour 3 places de stationnement. Les installations et dépôts devront être masqués par un écran végétal.
- Les abords des giratoires seront plantés d'une haie vive d'essences variées pour harmoniser l'ensemble paysage



Figure 16 continuités paysagères

1.4 Synthèse

<u>Pertinence</u>	<u>A retenir</u>	<u>Actions menées</u>
Cet exemple traite des enjeux que nous les trouvons intéressants pour notre projet tels que : le traitement des problèmes des nuisances et comment assurer une qualité urbaine, architecturale et paysagère.	Dans cet exemple l'objectif est de sécuriser, favoriser et faciliter le maximum, la liaison entre le centre ville et le quartier périurbain et le rendre plus attractif travers le renforcement d'activité commerciale et finalement, l'amélioration du cadre de vie par la haute qualité urbaine, architecturale, paysagère et traitement des problèmes des nuisances.	<p>1-Nuisances</p> <ul style="list-style-type: none"> -Traitement spécifique des eaux pluviales -Création d'un écran végétal pour diminuer les nuisances visuelles <p>2-Sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> Limiter le nombre d'entrées- sorties sur l'avenue Anthozioz De Gaulle afin d'éviter les croisements de flux de véhicules. <p>3-Qualité urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> gérer Les besoins en stationnement publiques sont selon plusieurs modes. <p>4- Qualité architecturale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Composition du plan de masse pour un apport solaire optimal

	<ul style="list-style-type: none"> -restauration des bâtiments existant - Lisibilité et hiérarchiser de l'étagement des constructions <p>5-Qualité environnementale et paysagère</p> <ul style="list-style-type: none"> - créer un maillage végétal et modes doux le long de l'avenue <p>*Composition de l'avenue A. De Gaulle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une voie de circulation dans chaque sens. - une réserve foncière pour la réalisation d'un transport en commun en site propre, simple sens (sens Ouest-Est). -des circulations modes doux de chaque côté de la voie, -double alignement d'arbres de hautes tiges apportant qualité paysagère et ombrage le long des cheminements piétons et cyclistes latéraux.
--	--

Tableau 3 synthèse exemple -1- ROMANS sur ISERE étude entrée ouest de la commun

2 . Exemple 02 : « L'entrée de ville NORD /Montréal »

2.1 Situation et présentation :

Montréal-Nord est un arrondissement de la ville de Montréal, Le boulevard Pie-IX à Montréal est une large artère orientée nord-ouest / sud-est de Montréal(Québec) qui traverse l'est de l'île de Montréal. Son nom est en hommage au pape Pie-IX.

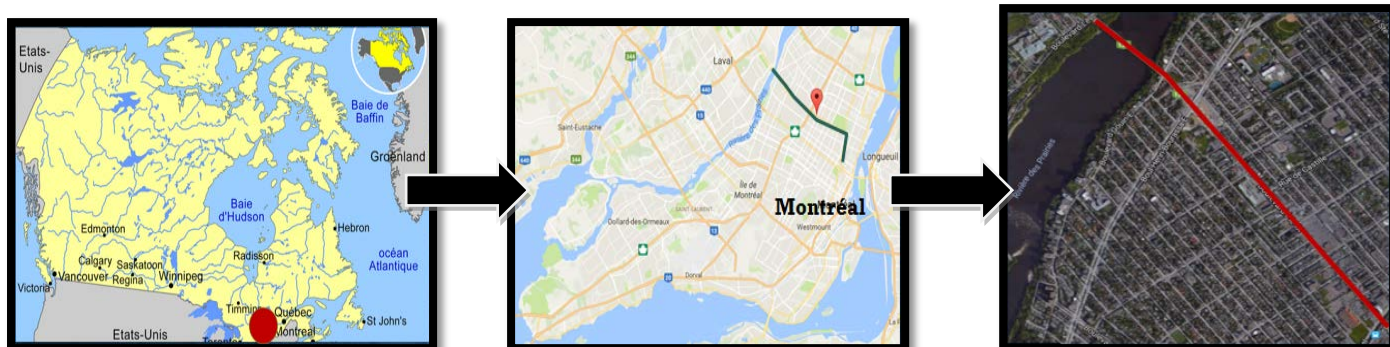


Figure 17 Situation d'exemple

2.2 Objectifs :

La requalification L'entrée de ville de Montréal-Nord prendra appui sur plusieurs grands projets d'infrastructure : le réaménagement du carrefour Henri-Bourassa–Pie-IX et de l'entrée de la ville, l'aménagement de la gare Montréal-Nord et l'aménagement de boulevard Pie-IX .

2.3 Les différentes interventions :

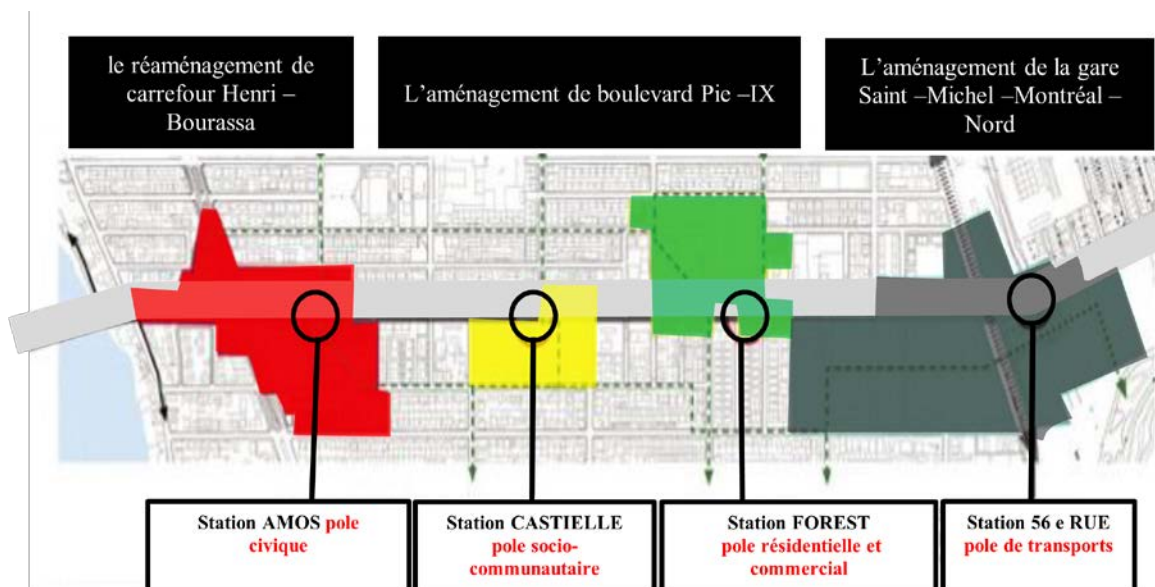


Figure 18 Schéma de différentes interventions

2.3.1 Requalification du Carrefour Henri-Bourassa / Pie-IX :

a. Programme de requalification de Carrefour

Le projet s'accompagne d'une série d'interventions destinées à créer un espace à échelle humaine, plus sécuritaire et plus convivial. Le réaménagement du carrefour Henri-Bourassa comprend le parc Olympique, le musée Dufresne-Nincheri et Espace pour la vie (Jardin botanique, Insectarium et Planétarium Rio-Tinto-Alcan). De part et d'autre du carrefour, de vastes terrains seront de l'arrondissement est de permettre l'établissement de bâtiments résidentiels, comportant en rez-de-chaussée des services de proximité pour répondre aux besoins du quartier.

b. Objectifs :

- ✓ Améliorer l'image de l'entrée de la ville.
- ✓ Créer un concept adapté à la réalité actuelle et future Offrir un environnement convivial et sécuritaire à l'ensemble des usagers du carrefour (Piétons, cyclistes, usagers des transports collectifs).



Figure 20 vue sur carrefour avant



Figure 19 vue 3D après

✓ Le réaménagement du parc Pilon. de plus, on prévoit l'installation de nouveaux équipements sportifs et récréatifs.

✓ L'établissement d'un parcours piétonnier dans l'axe du boulevard Pie-IX et la rue d'Amos



Figure 21 parc pilon



Figure 23 parcours piétonnier avant



Figure 22 parcours piétonnier après

c. Caractéristiques :

- Une empreinte verte, fortement aménagée.
- Des trottoirs de grande envergure.
- L'établissement de bâtiments marquants de part et d'autre du carrefour.
- Une signature architecturale précise.
- Une approche de développement durable.
- Des mesures assurant la sécurité des piétons.



Figure 24 vue sur boulevard



Figure 25 aménagement vert

2.3.2 L'aménagement de boulevard. Pie-IX :

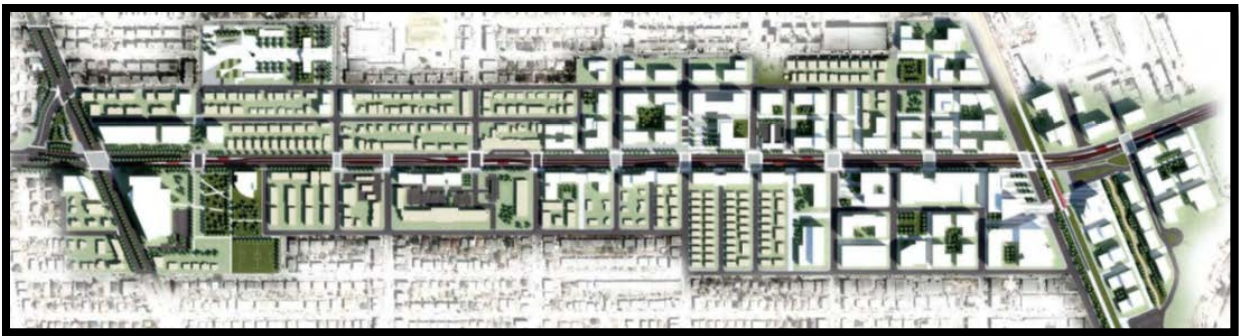


Figure 26 boulevard Pie -IX

a. Objectif :

- Positionner l'artère comme porte d'entrée de la ville et, par le fait même, de l'arrondissement.
- Créer un milieu de vie dynamique pour les citoyens nord-montréalais.
- Favoriser l'épanouissement d'une vie de quartier.
- Concevoir des espaces publics accessibles et sécuritaires.
- Valoriser le transport collectif.
- Appliquer les principes de développement durable.

b. Le programme d'aménagement urbain du boulevard

L'arrondissement allié à une diminution du flux de circulation sur l'axe Pie-IX, effet direct du prolongement de l'Autoroute 25, pour orchestrer une requalification complète du boulevard Pie-IX en appliquant les principes du TOD (Transit-oriented développement) ou aménagement axé sur les transports en commun) dans une perspective de développement durable et responsable.

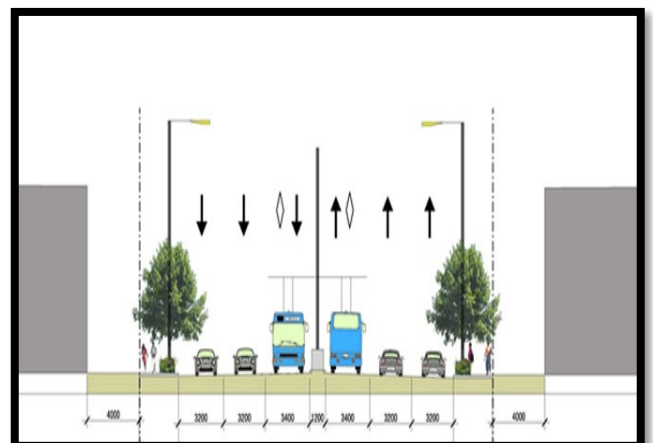


Figure 27 Profil de boulevard



Figure 28 Réaménagement et animation de boulevard

- ✓ Mettre en place de nouveaux trottoirs élargis à trois mètres.
- ✓ Maintenir uniquement deux voies de circulation dans chaque direction.
- ✓ Organisation des déplacements actifs pour favoriser les liens avec les commerces de proximité et les lieux publics avec aires de repos.



Figure 29 vue sur locaux commerciaux

- ✓ Création d'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.
- ✓ la Création d'une biodiversité par la mise en terre de plants et d'essences d'arbres qui s'adaptent à l'écosystème urbain. 470 arbres qui seront plantés, accompagné d'une amélioration notable du sentiment de sécurité et de confort. tout le long de Pie-IX.



Figure 30 Aménagement vert

2.3.3 L'aménagement de la Gare Saint-Michel–Montréal-Nord :

La gare Saint-Michel Montréal Nord située entre les arrondissements Montréal-Nord et Villeray–Saint-Michel Parc Extension à Montréal à la hauteur du boulevard Pie-IX.



Figure 31 Plan d'aménagement de la gare saint Michel-Montréal –nord

a. Principes directeurs d'aménagement

- Implantation d'un important complexe mixte au pourtour de l'intersection Pie-IX et Industriel (habitation, commerce, bureau)
- Faciliter les déplacements intermodaux et sécuriser les parcours piétons et cyclables.
- L'aménagement d'un accès pour piétons et cyclistes qui passe sous la voie ferrée afin d'éviter à ceux-ci d'emprunter le boulevard Pie-IX pour accéder à l'édicule de la gare.



Figure 33 Gare routière



Figure 32 Accès sous la voie ferrée

L'aménagement d'une piste cyclable sur le côté sud du boulevard Industriel afin de faciliter l'accès aux gares.

Requalification de la gare

1. un accès principal (édicule) muni d'un ascenseur et d'un escalier situé à l'ouest du boulevard Pie-IX.

2. un quai en béton avec une partie haute pour permettre l'embarquement des personnes à mobilité réduite qui accéderont au train par les portes hautes.
3. un stationnement incitatif de 140 places prévu en 2015.

Les équipements

La gare sera dotée de bancs, de distributrices automatiques de titres, de systèmes d'éclairage et de diffusion vocale, de caméras de surveillance, de supports à vélos ainsi que de bacs de récupération.

2.4 Synthèse

Pertinence	À retenir	Actions menées
<p>Cet exemple vise le reaménagement de l'entrée de ville NORD de Montréal à travers la requalification des 3 éléments infrastructurelles importantes qui sont : le carrefour ; le boulevard et la gare multimodal.</p>	<p>Dans cet exemple l'objectif est de donner à l'entrée de ville une image actualisée à travers la requalification, la projection des espaces attractifs et l'implantation des espaces verts et des continuités paysagères à travers le long de l'avenue.</p> <p>Et aussi favoriser le transport commun, faciliter et sécuriser la circulation piétonne par des chemins bien traités et des écrans verts pour séparer les deux flux mécanique et piétons.</p>	<p>✓ Requalification du Carrefour Henri-Bourassa / Pie-IX :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Améliorer l'image de l'entrée de la ville -création d'un parc, - création du musée Dufresne-Nimcheri -création d'Espace pour la vie (Jardin botanique). -prévoit l'installation de nouveaux équipements sportifs et récréatifs. <p>✓ L'aménagement de boulevard. Pie-IX</p> <ul style="list-style-type: none"> -Mettre en place de nouveaux trottoirs élargis à trois mètres -appliquer les principes du TOD dans une perspective de développement durable et responsable. -favoriser les liens avec les commerces de proximité et les lieux publics avec aires de repos. -Créer une barrière sécuritaire, servir de séparation physique entre les voies de circulation et le trottoir, <p>✓ L'aménagement de la Gare Saint-Michel-Montréal-Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'aménagement d'un accès pour piétons et cyclistes qui passe sous la voie ferrée afin d'éviter à ceux-ci d'emprunter le boulevard Pie-IX pour accéder à l'édicule de la gare. -un accès principal (édicule) muni d'un ascenseur et d'un escalier situé à l'ouest du boulevard Pie-IX. -un quai en béton avec une partie haute pour permettre l'embarquement des personnes à mobilité réduite qui accéderont au train par les portes hautes. -un stationnement incitatif de 140 places prévu en 2015.

Tableau 4 synthèse d'exemple -2- l'entrée de ville NORD /Montréal

3. Exemple 03 « L'Entrée de Ville de la rue Cockerill : Vers une meilleure qualité de vie »

3.1 Situation et présentation :

Seraing ou Seraing-sur-Meuse est une ville francophone de Belgique située en Région wallonne dans la province de Liège. Les grands projets de requalification urbaine de la vallée sérésienne sont principalement localisés selon deux axes : l'Entrée de Ville rue Cockerill et le Boulevard urbain.



Figure 34 . Situation d'exemple

L'Entrée de Ville bénéficie d'un patrimoine architectural prestigieux (le Château des Princes évêques de Liège, les Halles industrielles) et d'une situation particulière : en bord de Meuse, avec un accès direct à l'autoroute, La requalification urbaine de l'entrée de ville rue Cockerill se compose de plusieurs projets.

3.2 Objectif :

La requalification urbaine de l'entrée de ville, rue Cockerill, inclut plusieurs projets destinés à renforcer le centre-ville et à harmoniser activités industrielles et vie urbaine, dont notamment :

3.3 Les principes d'aménagement à adopter :

1. La projection des nouveaux grands équipements (logement et commerce) :



Figure 35 Emplacement de nouveaux équipements

a. La Cité administrative : Services et performances :

Premier bâtiment public certifié passif de Wallonie, ce nouvel édifice à l'architecture contemporaine répond aux normes les plus exigeantes en matière de performances énergétiques et permet à la Ville de Seraing de montrer l'exemple en s'inscrivant comme pionnière en matière de gestion carbone et de minimisation de l'impact de ses projets sur le changement climatique.



Figure 37 cité administratif chantier



Figure 36 cité administratif vue 3D après

b. Centre CMI : Un projet privé intégré au Master Plan

Séduite par les projets d'aménagement de l'Entrée de Ville de Seraing, la société CMI à transformer l'ancienne halle industrielle en un centre administratif et technique. Ce nouveau bâtiment, alliance d'ancien et de contemporain porte le nom d' "Orangerie" en référence à ce qui fit la réputation du château Cockerill dès

le 18ème siècle.



Figure 39 Centre CIM chantier



Figure 38 vue sur CIM centre



Figure 41 vue aérienne sur l'ensemble d'équipements



Figure 40 Cité administratif + CIM centre
vue aérienne

c. Le complexe Neocittà : Edifice contemporain et parc urbain :

Situé rue Cockerill, ce nouvel immeuble, d'environ 1.500 m² au sol, comprendra 5 niveaux incluant: un rez-de-chaussée commercial de 600 m², 28 appartements de 1 à 3 chambres, 500 m² de bureaux et des espaces communautaires. Les abords comprendront un parking de 42 places, à usage des locataires et un agréable parc urbain.



Figure 43 vue aérienne parc urbain + le complexe Neocittà



Figure 42 vue sur le complexe Neocittà

2. Elargissement de la rue Cockerill : Parfaire la mobilité de tous les usagers :

La rue principale d'entrée de Ville sera réaménagée avec intégration de voies de circulation propres pour les transports en commun, pistes cyclables, espaces piétonniers et zones vertes. La nouvelle voirie atteindra une largeur totale de 32m.

a. 1ère phase de travaux : construction de la nouvelle voirie :

Nouvelle percée entre les futures halles Gastronomica et le nouveau bâtiment de CMI, cette voirie reliera la rue Cockerill directement à l'Avenue Greiner.



Figure 44 élargissement de la rue Cockerill

b. 2ème phase de travaux

- L'agrandissement de la rue Cockerill qui passera d'une largeur de 13 m à 33 m
- il y aura 2 x 1 bande de circulation automobile et 2 x 1 bande de site propre bus sur la rue Cockerill jusqu'au rond-point Janson.
- L'esplanade Kuborn : Espace public semi-piéton :



Figure 45 Construction de nouvelle voirie –chantier -



Figure 46 la nouvelle voirie vue 3D

- Place publique de 15.000 m² entièrement réaménagée et piétonnisée, en liaison avec les bords de Meuse et jouxtant le Château des Princes Evêques.

- Grâce à la création d'une nouvelle voirie contournant le parc du château et reliant la rue Cockerill au quai Greiner, l'esplanade Kuborn devient espace semi-piétonnisé (accessible aux seuls transports en commun).



Figure 47 L'esplanade Kuborn –chantier-



Figure 48 l'esplanade Kuborn vue 3D

- L'ensemble, en phase de réalisation, se verra agrémenté de bassins d'eau, mobilier urbain et espaces verts.



Figure 49 L'esplanade Kuborn vue 3D

3.4 synthèse :

Pertinence	A retenir	Actions menées
<p>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 structurée afin de diminuer la pression sur le centre ville.</p>	<p>Dans cet exemple l'objectif est de donner à l'entrée de ville et au quartier périphérique une multifonctionnalité à travers la reconstruction de la ville sur elle-même et l'injection des nouveaux équipements et de l'habitat collectif intégrés.</p> <p>Aussi l'exemple propose une placette publique accessible que par les individus et le transport en commun et qui porte un traitement particulier, tout sa afin de favoriser la rencontre et la circulation piétonne.</p>	<p>L'élargissement de la rue Cockerill : réaménagement complet et élargissement de l'artère principale d'entrée de ville</p> <p>L'Esplanade Kuborn : place publique de 15.000 m² entièrement réaménagée et piétonnisée.</p> <p>La Cité administrative : premier bâtiment public passif de Wallonie pour la centralisation des services administratifs et l'accueil.</p> <p>Neocittà : nouvel immeuble de logements, commerces et bureaux agrémenté d'un parc semi-public de 6.000 m².</p> <p>Gastronomia : requalification et reconversion d'un site industriel en vue d'y créer un centre dédié à l'alimentation,</p> <p>Aménagement des voiries : fluidification du trafic d'entrée de ville et mise en valeur du patrimoine architectural et des berges du fleuve.</p>

Tableau 5 synthèse exemple -3- l'entrée de ville de la rue de Cockerill

4. Synthèse générale : tableau comparatif

Exemples / Intitulé	Pertinence	Les actions principale :
<p>Exemple 01 : « ROMAN SUR ISERE : Etude entrée ouest de la commune » France</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Répondre aux exigences de la loi Barnier (relative au renforcement de la protection de l'environnement) - Une réponse urbaine durable - un véritable quartier urbain, vivant et mixte dans un cadre agricole en partie préservé. la liaison entre le centre ville et le quartier périurbain - Un quartier plus attractif a travers le renforcement d'activité commerciale 	<p>L'aménagement s'articule autour 5 criteres :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nuisances 2. Sécurité 3. Qualité urbaine 4. Qualité environnementale et paysagère 5. Qualité architecturale
<p>Exemple 02 : « L'entrée de ville nord MONTREAL » Canada</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une entrée de ville qui développe une multifonctionnalité (complexe sportif et communautaire) - écoles – magasin et restaurants) - L'aménagement de boulevard urbain - Détaillé une expérience séquentielle 	<p>L'aménagement s'articule autour 3 zones</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Requalification du Carrefour Henri-Bourassa / Pie-IX (<u>station AMOS- pole civique</u>) 2. l'aménagement de boulevard. Pie-IX (<u>station CASTIELLE - pole sociocommunautaire</u>)+ (<u>station FOREST –pole résidentielle à commercial</u>) 3. l'aménagement de la Gare Saint-Michel–Montréal-Nord (station 56 ° RUE – pole de transport)

<p>Exemple 03 : « L'Entrée de Ville de la rue Cockerill : Vers une meilleure qualité de vie »Belgique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une entrée de ville qui développe une multifonctionnalité (Le complexe Neocittà Locaux commerciaux L'Esplanade Kuborn, Parc Neocittà) - Elargissement et réaménagement de boulevard urbain 	<p>Deux grands principes d'aménagement</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La projection des nouveaux grands équipements (logement et commerce) 2. Elargissement de la rue Cockerill : Parfaire la mobilité de tous les usagers
--	---	---

Tableau 6 tableaux comparatif des exemples

Chapitre III :
analyse urbaine

Introduction.

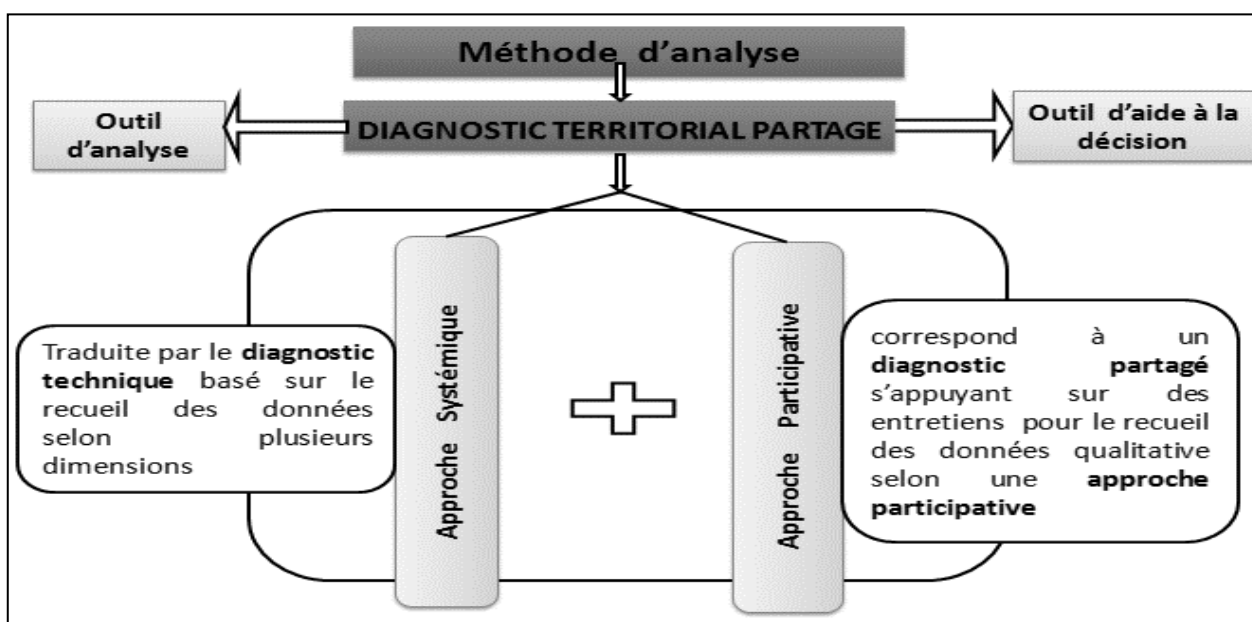
Afin d'arriver à une certaine cohérence de la ville de Sidi Bel Abbès et définir les différents enjeux et défis pour la ville

Il faut faire un état des lieux de ce fait une analyse urbaine est réalisée selon la méthode de diagnostic partagé basé sur une méthode SWOT on impose pour définir les atouts, faiblesse, opportunités, menaces

1. Diagnostic territorial partagé :

La Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) définit le diagnostic territorial comme un « état des lieux qui recense, sur un territoire déterminé, les problèmes, les forces, les faiblesses, les attentes des personnes, les enjeux économiques, environnementaux, sociaux [...] il fournit des explications sur l'évolution passée et des appréciations sur l'évolution future ».

Le « diagnostic territorial partagé » : est d'abord une démarche de concertation⁵², le fruit d'un travail collectif d'analyse et de réflexion, il présente un état des lieux aussi l'ensemble des éléments utiles à sa compréhension en matière de dynamiques économiques, sociales et démographiques, identification des besoins en qualification, en formation, en emploi et en services. Il fournit des explications sur l'évolution passée et amène des appréciations sur les



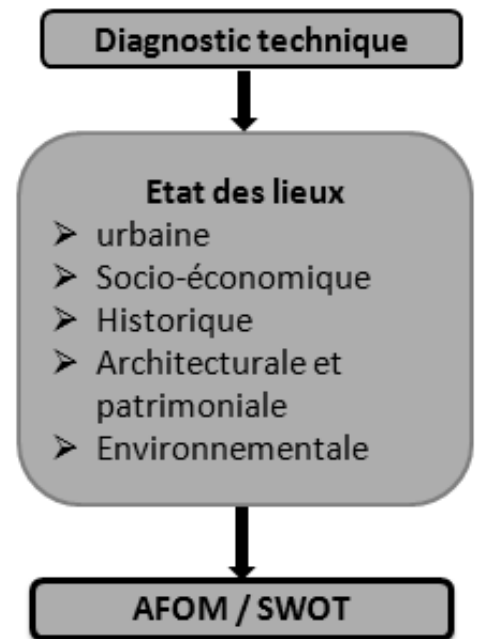
⁵²Guide méthodologique pour construire un diagnostic territorial partagé lien (www.cnsa.fr/documentation/cnsa_dtp_version_definitive_validee.pdf)

évolutions futures.⁵³

Elle différencie de deux approches : une approche systémique et une approche participative

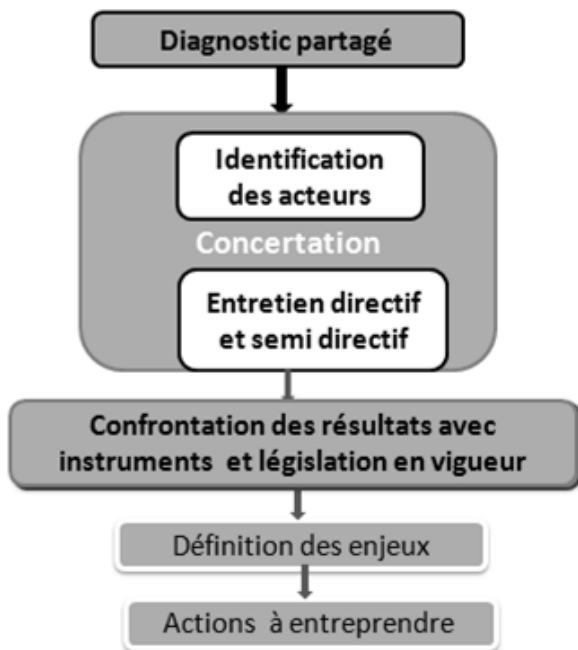
1.1 Approche systémique :

Présenté par le diagnostic technique, « basé sur un travail de recueil de données objectives et de leurs analyses (statistiques, approches cartographiques...) »



1.2 Approche participative :

Présenté par le diagnostic partagé qui « permet une approche plus nuancée du territoire. Il suppose la confrontation de visions différentes pour évaluer les enjeux locaux ». ⁵⁴



2. La méthode SWOT :

La démarche d'analyse est basée sur un outil connu et appelé SWOT ou AFOM

Cet outil combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement. ⁵⁵

⁵³ Diagnostic territorial partagé lien (http://www.m2esudvaucluse.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=96&Itemid=101)

⁵⁴ Guide méthodologique pour construire un diagnostic territorial partagé lien (www.cnsa.fr/documentation/cnsa_dtp_version_definitive_validee.pdf)

⁵⁵ Analyse SWOT lien (https://www.u-psud.fr/_resources/scd/scd-Sceaux/swot.pdf?download=true)

<u>SWOT</u>	<u>AFOM</u>
Strengths	Atouts
Weaknesses	Faiblesses
<u>Opportunities</u>	Opportunités
<u>Threats</u>	Menaces

Le but de l'analyse est de prendre en compte dans la stratégie, à la fois les facteurs internes et externes, en maximisant les potentiels des forces et des opportunités et en minimisant les effets des faiblesses et des menaces.

	<u>Positif</u>	<u>Négatif</u>
<u>Interne</u>	Forces	Faiblesses
<u>Externe</u>	Opportunités	Menaces

-**Les atouts** : En évaluant les dynamiques présentes et passées du territoire par rapport au fonctionnement général du système et sa capacité à atteindre les objectifs

- **Les faiblesses** : Des point faible qui peuvent conduire à des configurations spéciale (déséquilibre – ségrégation)

- **Les opportunités** : En portant le regard vers les évolutions possibles futures du territoire

- **Les menaces** : Sont les problèmes obstacles ou limitations extérieurs qui peuvent empêcher ou limiter le développement de l'action⁵⁶

3. Choix de la ville :

La ville de Sidi Bel Abbés est considérée comme une ville relai que ce soit pour les carrefours des autoroutes ou pour les carrefours des lignes de chemin de fer.

⁵⁶ Analyse des espaces public et places- Essentiel méthodologique : Le diagnostic territorial lien (<http://unt.unice.fr/uoh/espaces-publics-places/essentiel-methodologique-le-diagnostic-territorial>)

La ville de Sidi Bel Abbés occupe une position stratégique spécifique, elle s'étend sur environ 15% de territoire de la région nord-ouest du pays. Elle peut profiter de sa situation et sa position géographique pour jouer un rôle régional et local important.

En plus, la disponibilité de la documentation sur la ville.

4. Le diagnostic technique de la ville de Sidi Bel Abbés :

Notre analyse s'appuie sur cinq dimensions :

a. Lecture géographique : elle consiste à une présentation de ville qui englobe :

- La situation de la ville par rapport au territoire national et par rapport au territoire régionale
- Superficie
- La délimitation physique de la ville

b. Lecture historique : elle consiste à :

- Une étude de la tache urbaine depuis le noyau centrale jusqu'a les nouvelles extensions
- Le sens d'urbanisation
- Les grands points qui manifestent cette extension
- Les logique d'extension et comprendre quelle exprime dans héritage historique
- D'écrire chaque nouvelle forme urbaine

c. Lecture environnementale et paysagère :

- Étude de la topographie
- Étude de climatologie, température et pluviométrie
- Les contraintes existantes

d. Lecture urbaine : elle consiste à :

- Etude de morphologie urbain (partie cadre physique)
- Système parcellaire forme urbain
- Système viaire maillage des routes et les nœuds - type de voies
- Système bâti rapport bâti non bâti – cos et ces par zone – typologie d'équipement et d'habitat

e. Lecture socio-économique :

- Analyse sociale

- Analyse économique

Lecture architecturale :

- Une lecture pour le style architectural dominant dans la ville en prenant plusieurs cas d'étude

4.1 Lecture géographique :

4.1.1 Situation :

SIDI BEL ABBÈS est une ville située au nord-ouest de l'Algérie et le chef lieu de la wilaya du même nom.

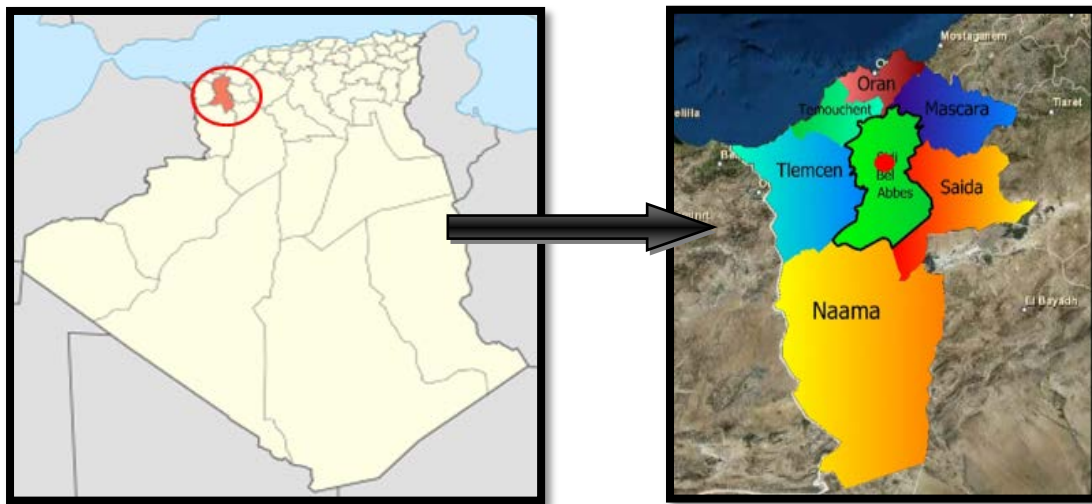


Figure 50 Situation de la wilaya de Sidi Bel Abbès

Le groupement des communes de Sidi Bel Abbès est incluse dans le groupement qui comporte

- **Sidi Bel Abbès UNITE 1 (Sidi Bel Abbés) :**

Une grosse masse compacte en plein centre du groupement vers laquelle converge un ensemble de voies multidirectionnelles.

- **Sidi lahcen , sidi Brahim UNITE 2(La zone péricentrale) :**

Cette zone à forte potentialité agricole est un espace à préserver écologiquement

- **Tilimouni,Zarouala et Amarnas UNITE 3 (La zone Est) :**

Elle se caractérise encore par les liens forts qu'elle entretient avec l'activité agricole.

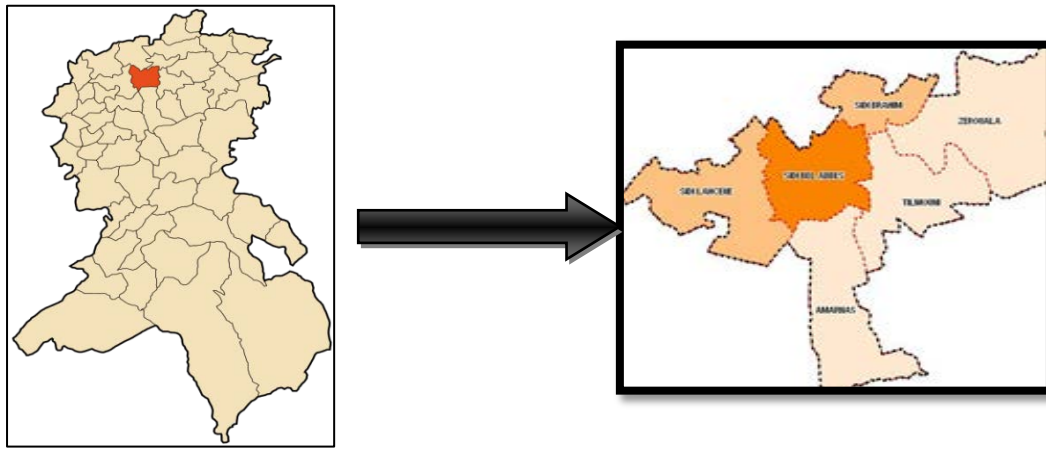


Figure 51 Situation de la ville de Sidi Bel Abbès

4.1.2 Superficie :

La commune de Sidi Belabbess couvre une superficie de 6 794 ha.

4.1.3 Délimitation :

Elle est limitée par les d’Ain Thrid, et Sidi Brahim au Nord, la commune des Amamas au Sud. A l’est’est la commune de Tilmouni et à l’ouest la commune de Sidi Lahcene.

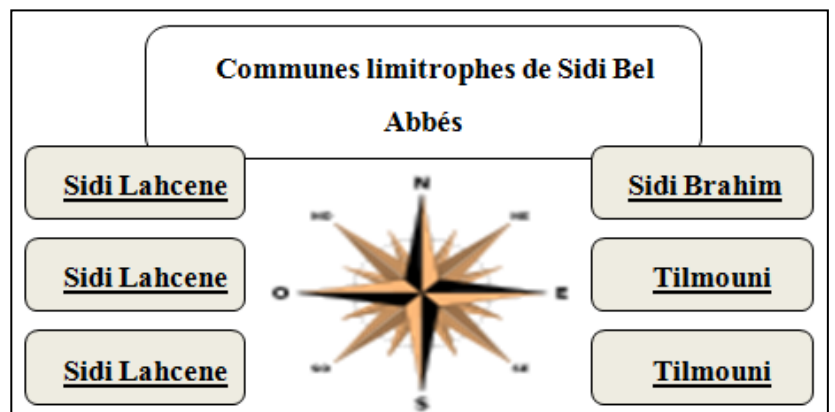


Figure 52 communes limitrophes de Sidi Bel Abbès

la ville de sidi bel abbès située à 83 km au sud d’Oran, à 90 km au nord –ouest de Tlemcen, à 89 km à l’est de Mascara, à 80 km d’Ain Témouchent et à 98 km de Saida.

La ville est batie sur la rive de l’oued de la Mekerre (à une altitude de 170 km) elle represente un carrefour routier et ferroviaire(Alger ,Oran,Tlemcen,Mascara et Ain Témouchent).



Figure 53 Situation de Sidi Bel Abbès dans la région nord-ouest

4.1.4 Accessibilité :

Sur le plan régional

La ville de Sidi Bel Abbès est accessible et traversée par importantes voies de communication (route nationale - RN 13 vers Oran – RN7 vers ...- chemin de fer etc.)

Sur le plan local :

La wilaya de Sidi Bel Abbès dispose d'un réseau routier dense constitué par :

- **501** km de routes nationales
- **782** km de chemin de wilaya
- **340** km de chemin de fer.

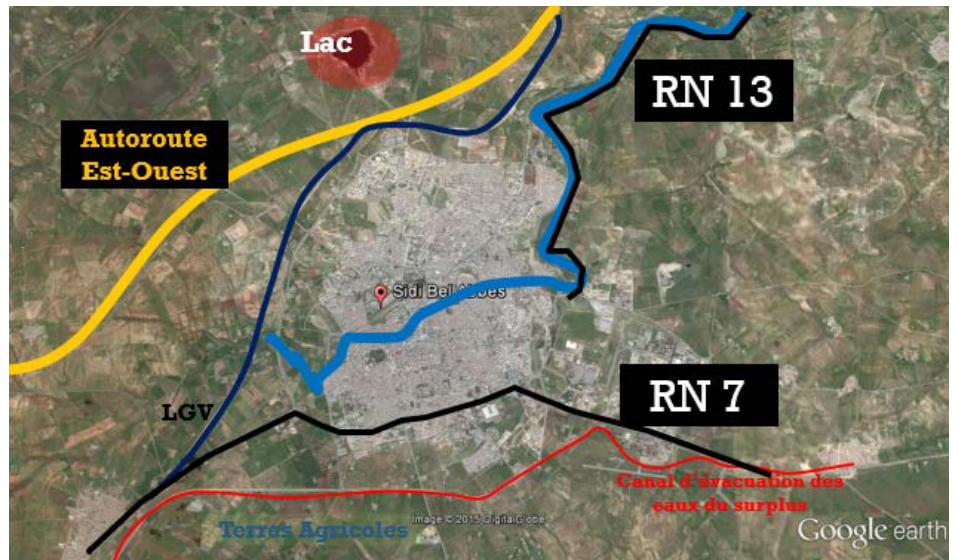


Figure 54 Carte d'accessibilité de la ville de Sidi Bel Abbès

4.2 Lecture Historique:

4.2.1 L'origine de la ville :

1780 :

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

Sidi-Bel-Abbès était un chérif, c'est-à-dire un descendant du prophète. Son grand-père, Sidi-El-Bouzidi quitta le pays de la Mecque pour se rendre en Algérie. Il voyagea durant de nombreuses années à travers le Hedjaz, l'Egypte, la Cyrénaïque, la Tripolitaine et la Tunisie. Il avait cent ans quand il arriva à El-Aflou dans le Sud Algérien. C'est là qu'il prit femmes et qu'il mourut à 114 ans après avoir eu 14 enfants.



Figure 55 le marabout de sidi bel abbès

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.

5 janvier 1849 :

Création d'un centre de population européenne à Sidi Bel Abbès.

Causes de sa création :

- Contrôle militaire

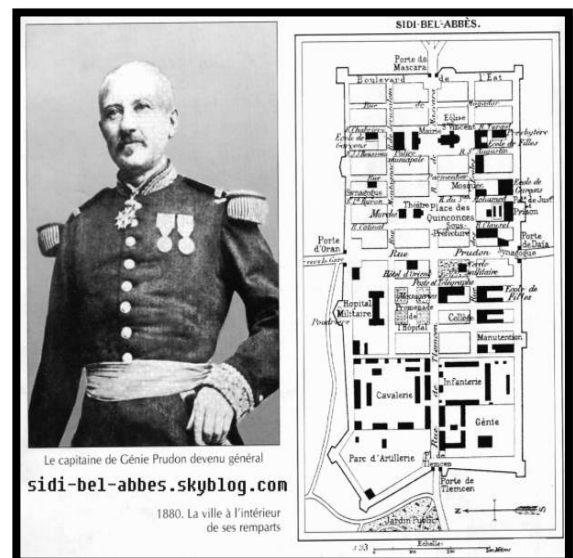


Figure 56 le noyau central avec ses remparts

- Exploitation des ressources
- Relai des trajets

4.2.2 Structure du centre ville : la morphogenese :

a. 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 regroupant les équipements essentiels, avec une population estimée entre 2 et 3000 habitants composés essentiellement de légionnaires et leurs familles.

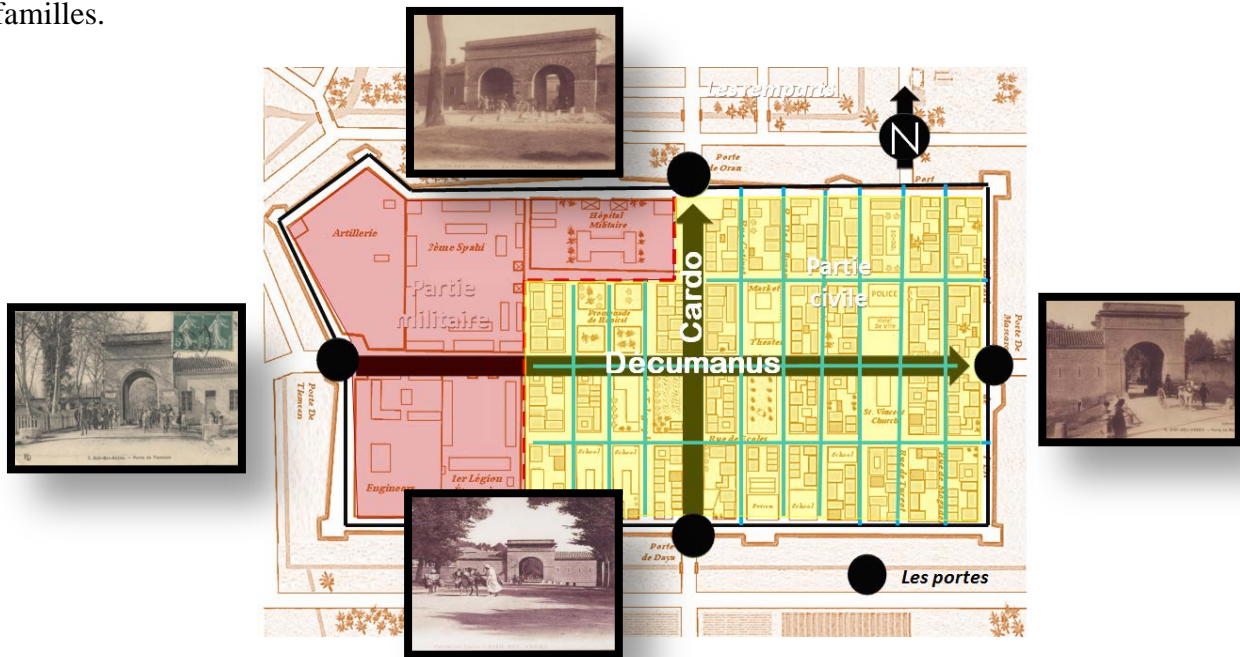
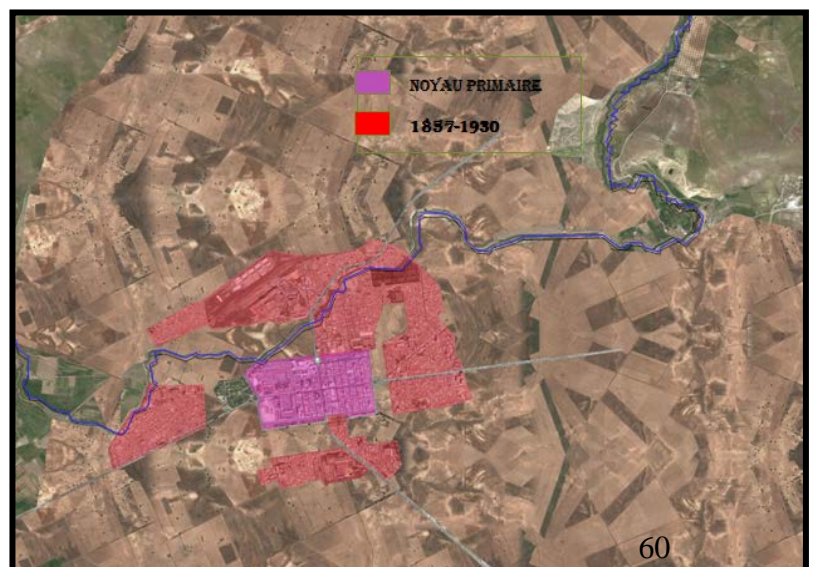


Figure 57 les axes structurants de la ville militaire – les 4 portes de la ville

b. 1857-1930 :

l'apparition des premiers faubourgs dont le sens d'extension est le même des voies de liaison de Sidi Bel Abbès avec les agglomérations voisines.

Figure 58 la ville de sidi bel Abbès entre 1857-1930



A la fin de cette période y'avait la disparition définitive des remparts qui entourent le noyau centrale.

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.

De 1900 à 1930, l'extension est faite essentiellement vers l'Est, tel que les quartiers de Sidi yasine (ex fb Eugène Etienne), Perrin la gare, Marceau et Mustapha Ben Boulaïd (ex fg Nigrier). A la même époque nous voyons apparaître deux hameaux isolés, l'un au nord, Gambetta (Larbi Ben M'hidi) et l'autre à l'Est, Boumelik (ex camp des spahis).

c.1930-1954 :

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 Maçonnaires.

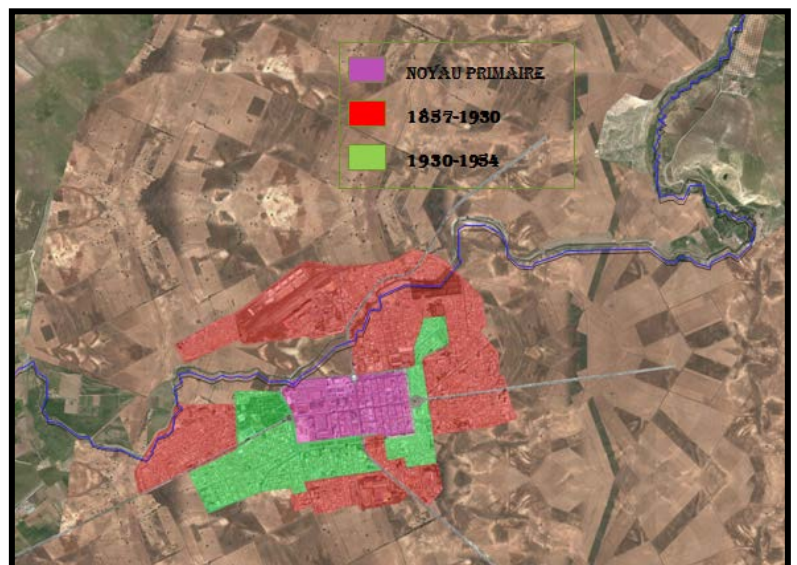


Figure 59 la ville de sidi bel Abbès entre 1930-1954

d.1954-1960 :

le plan de Constantine par Charle De Gaulle.

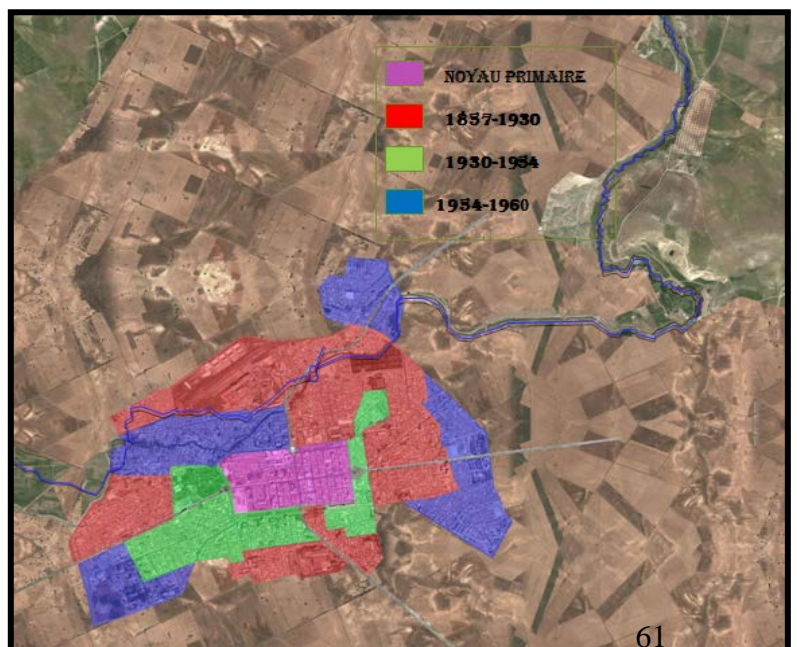


Figure 60 la ville de sidi bel Abbès entre 1954-1960

e.1960-1972 :

Installation des autochtones venant de Tell dans le sud et le nord ouest de la ville de SDB.

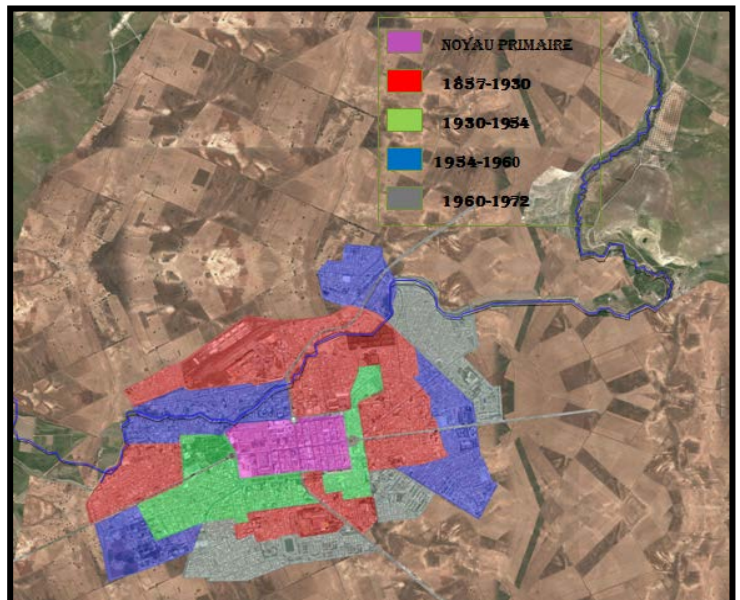


Figure 61 la ville de sidi bel Abbès entre 1960-1972

f.1972-1990 :

La crise de logement:3 opérations ont été effectués (les lotissements, les ZHUN et la zone industrielle).

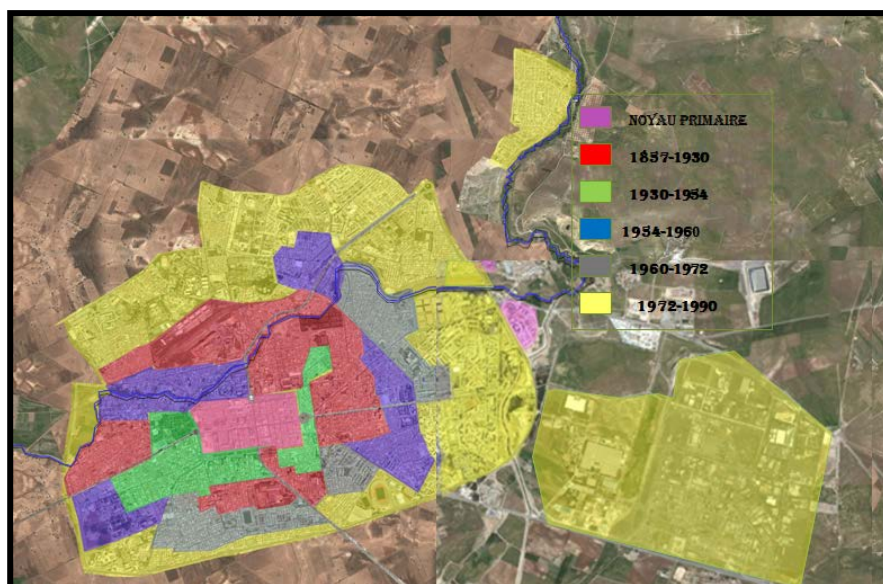


Figure 62 la ville de sidi bel Abbès entre 1972-1999

Entre 1972-1990 : 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'Oues

g.1990-2000 :

Application de La loi 90-29
(POS)

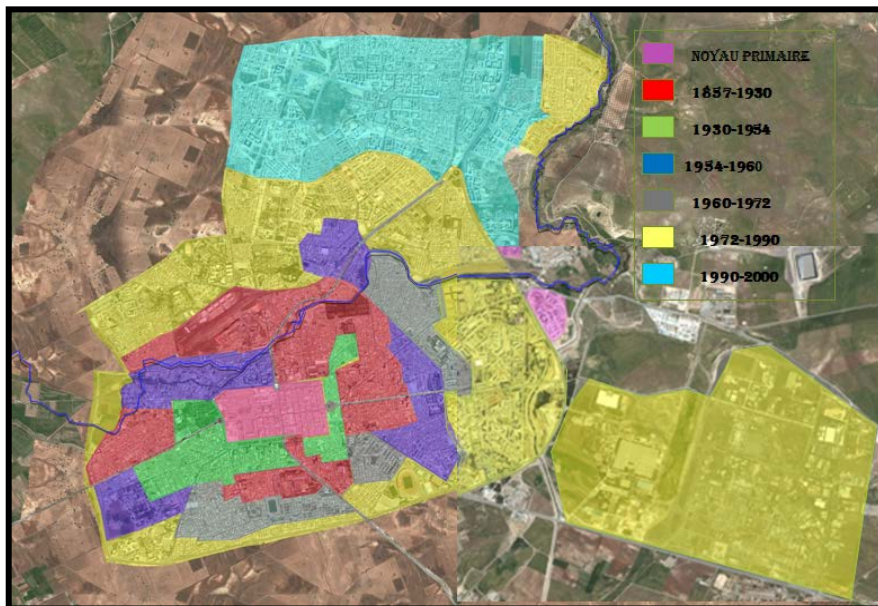


Figure 63 la ville de sisi bel Abbès actuelle

.2000-2016 :

L'urbanisation au dela
de la rocade aux depends
les terres agricoles.

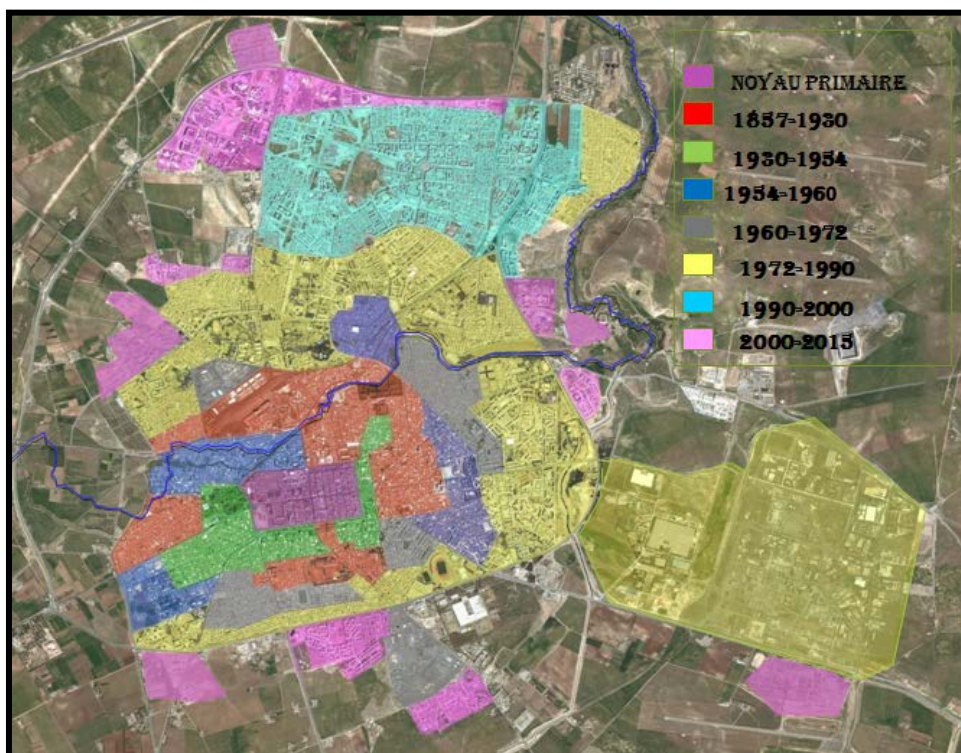
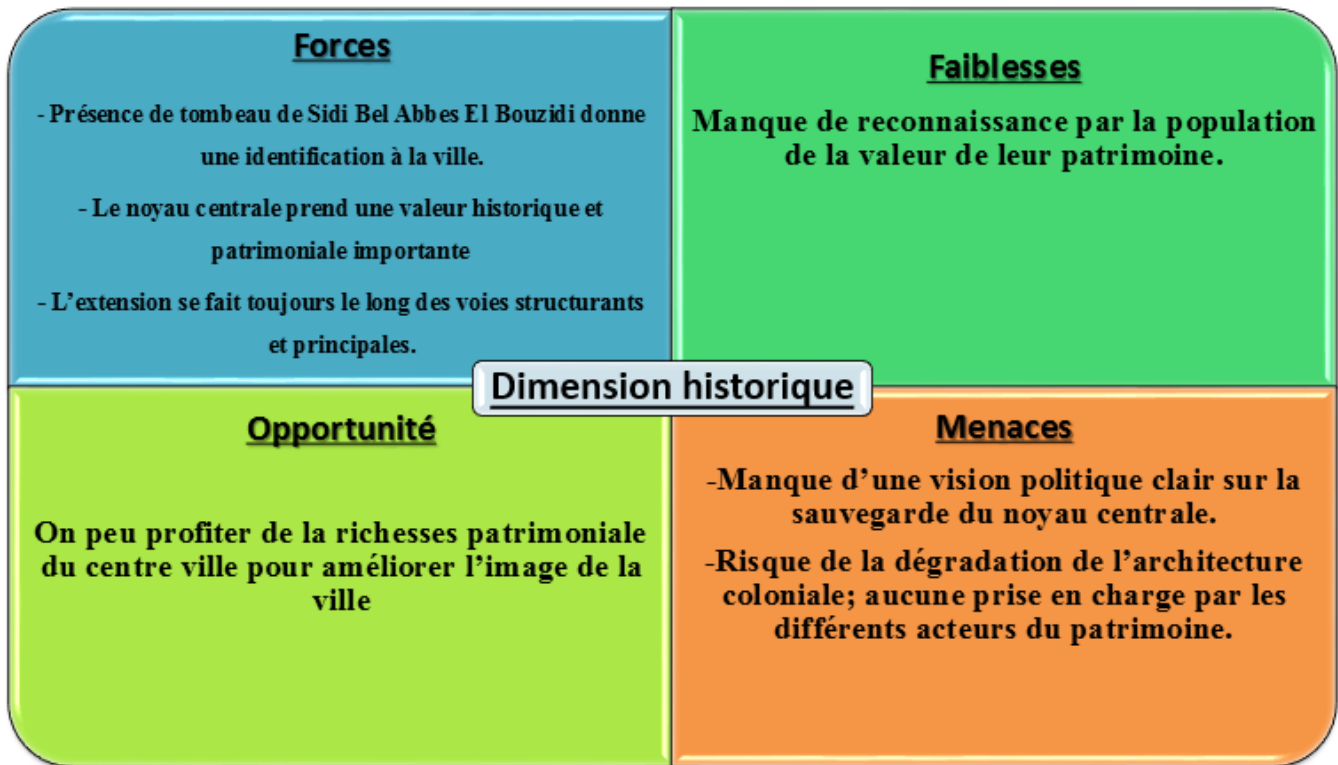


Figure 64 la ville de sisi bel Abbès

4.2.3 Synthèse :



4.2 Lecture environnementale :

4.3.1 La topographie

La ville occupe un site plat, avec une de 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 **400 m**.

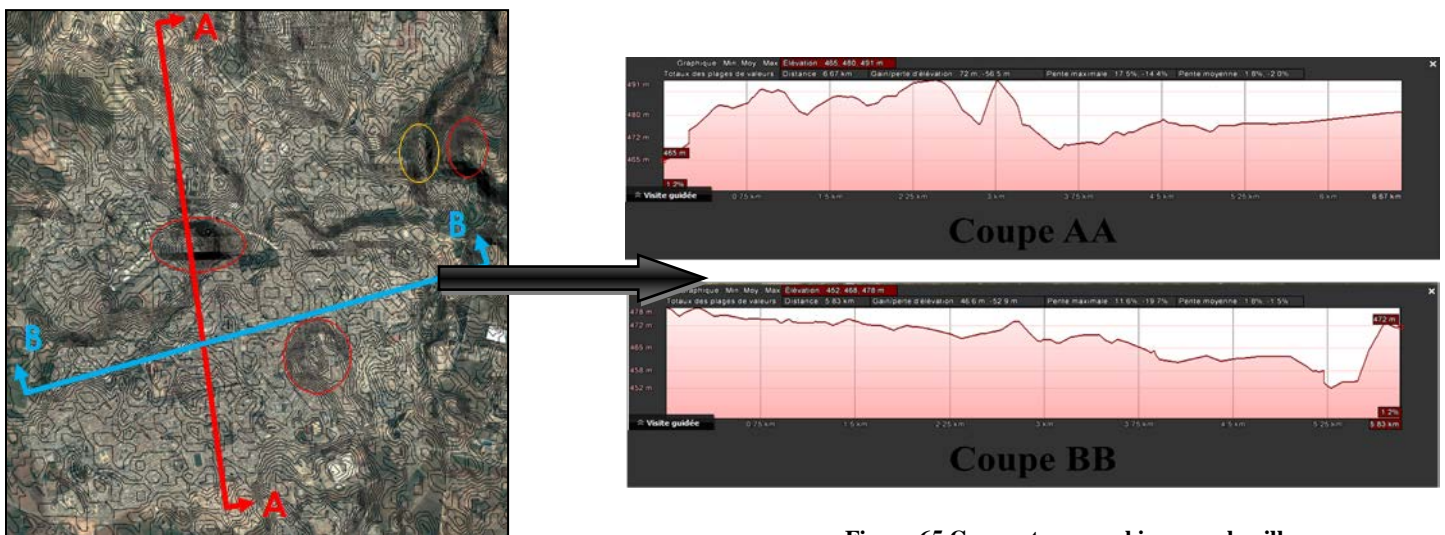


Figure 65 Coupes topographique sur la ville

4.3.2 Géologie

On trouve sur les pentes, des roches ignées du terrain secondaire, du terrain tertiaire appuyé sur le précédent, puis des atterrissements anciens et nouveaux qui forment la surface de la plaine au milieu de laquelle coule la Mékerra. L'emplacement qu'occupe actuellement la ville formait une zone marécageuse.

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	jui.	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

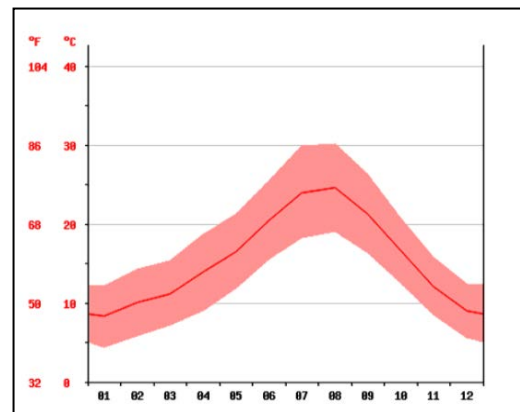


Figure 66 Données climatique de la ville de Sidi Bel Abbès

Le mois le plus froid est Janvier ou la température moyenne donne **8,5°**.

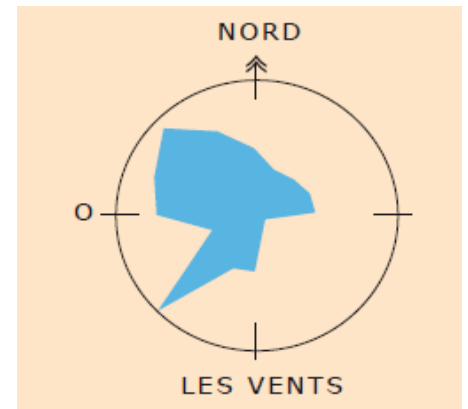
Les mois de Juillet et d'Août sont les plus chauds avec une température moyenne de **24,5°**.

On peut dire en comparant les températures relevées que la température moyenne dans l'année est d'environ **15°5**.

Il y a en tout temps un faible pourcentage d'humidité dû à la nappe d'eau souterraine et le voisinage de la Mékerra

4.3.4 Le vent

- Une moyenne de vents du N.O dominant nettement en toutes saisons.
- ✓ Ils sont observés chaque mois pendant 10 à 15 jours, vents du Nord .
- ✓ Bien répartis sur toute l'année pendant 4 à 5 jours par mois.
- Vents d'Ouest caractéristiques en hiver de 7 à 10 jours par mois
- Vents du N.E caractéristiques en été de 7 à 8 jours en Juillet Août ; 15 jours par an



4.3.5 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

4.3.6 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 Mékerran est pas importante.

La présence de la couche filtrante limite sa puissance.

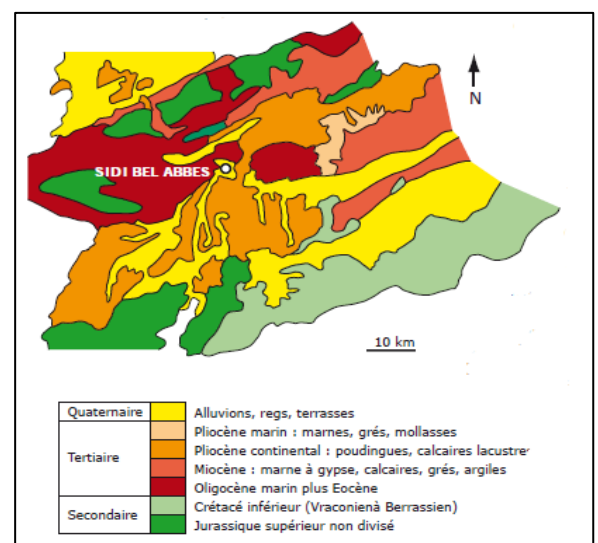


Figure 67 Carte de typologie des sols

Typologie des terres :

Les zones de potentialités agricoles sont fixés comme suit

Zone A :

elle regroupe les terres de plaines situées dans les régions littorales et sublittorales bénéficiant d'une pluviométrie supérieure ou égale à 600 mm

Zone B :

elle regroupe les terres de plaines bénéficiant d'une pluviométrie comprise entre 450 mm et 600 mm

Zone C :

elle regroupe les terres de plaines bénéficiant d'une pluviométrie comprise entre 350 mm et 450 mm

Zone D :

elle regroupe toutes les terres agricoles notamment celles situées en montagne bénéficiant d'une pluviométrie inférieure à 350 mm

4.3.7 Facteur de sismicité

La ville de Sidi Bel Abbas est classée en zone 2 au niveau de la carte des risques sismiques de l'Algérie.

Donc toutes fondations devront être réalisées en parasismique.

4.3.7 l'oued :

La région est irriguée par l'Oued Mekkera qui prend sa source au Sud de Raz-El-Mâ sur une des premières terrasses qui, des hauts plateaux, descendent vers le Tell.

Sur son dernier parcours il devient l'Oued Sig et se perd dans les marécages de la Macta. L'Oued traverse la ville elle-même et draine dans le bassin.



Figure 68 Oued Mekkara

4.3.8 Agriculture

Sidi Bel Abbés se caractérise par une vocation agricole.

La superficie totale des terres utilisées par l'agriculture est évaluée à 363 005 Hectares dont 7 215 Hectares, jugée très faible, sont à l'irrigués soit 2%.

Les terres improductives s'élèvent à 177 296 Hectares de la superficie agricole totale soit 45,89%.

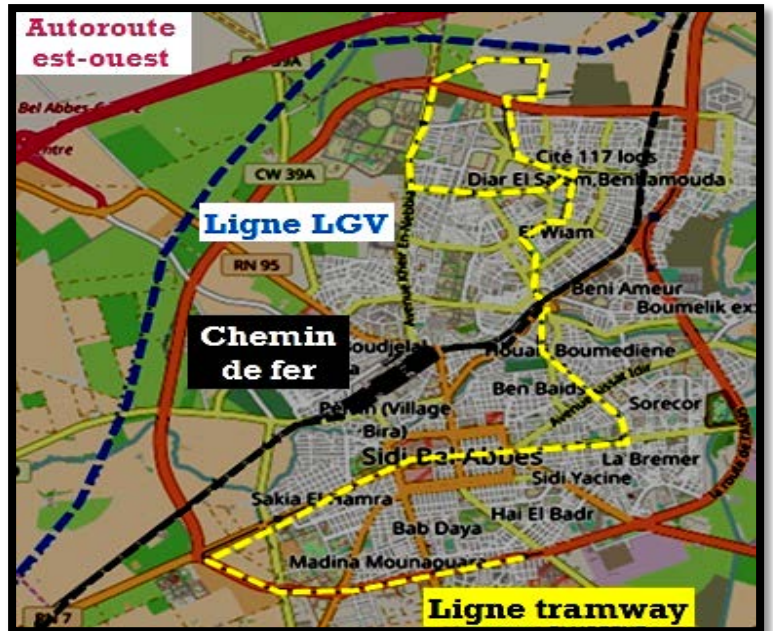
4.3.9 Les contraintes:

Il existe deux types de contraintes:

a. Contrainte artificielle:



Figure 69 Chemin de fer



✓ Le chemin de fer :

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

b. 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 les épidémies.

Les talus des berges ne sont pas traités pour stabiliser les sols.



Figure 70 Oued Mekerra

4.3.10 Le paysage

a. Le Lac de Sidi M'hamed Ben Ali

Le Lac de Sidi M'hamed Ben Ali est un atout non négligeable à la ville de Sidi Bel Abbas notamment par sa proximité 6 km.

Il représente la zone de détente privilégiée des citoyens de Sidi Bel Abbas.

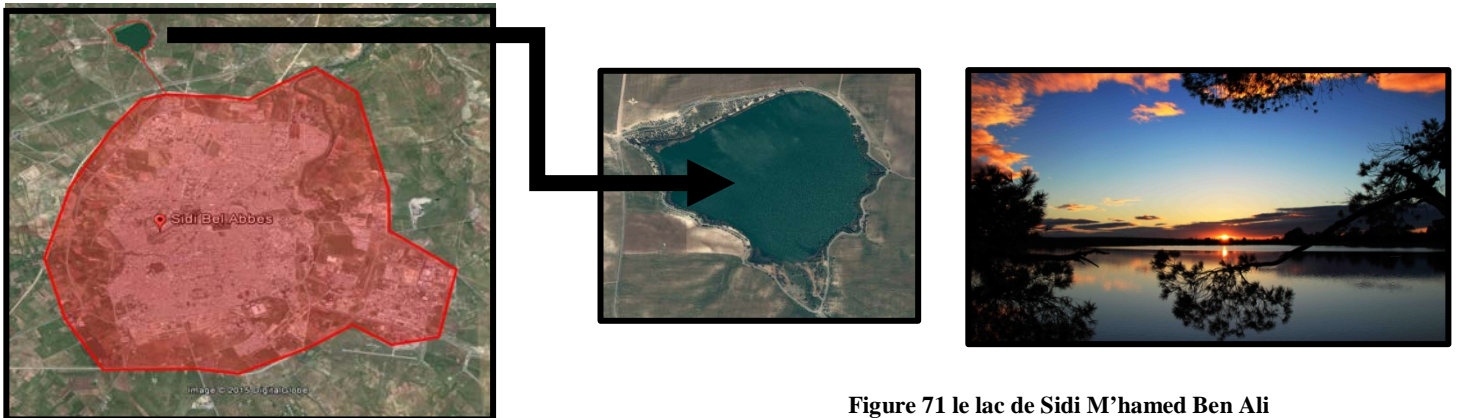


Figure 71 le lac de Sidi M'hamed Ben Ali

b. Le Monticule de l'ancien télégraphe

Représente le point culminant de la ville de Sidi Bel Abbas

Un espace boisé de 30 824 m² → 3 hectares

Cet espace doit être mis en valeur par des animations diverses.

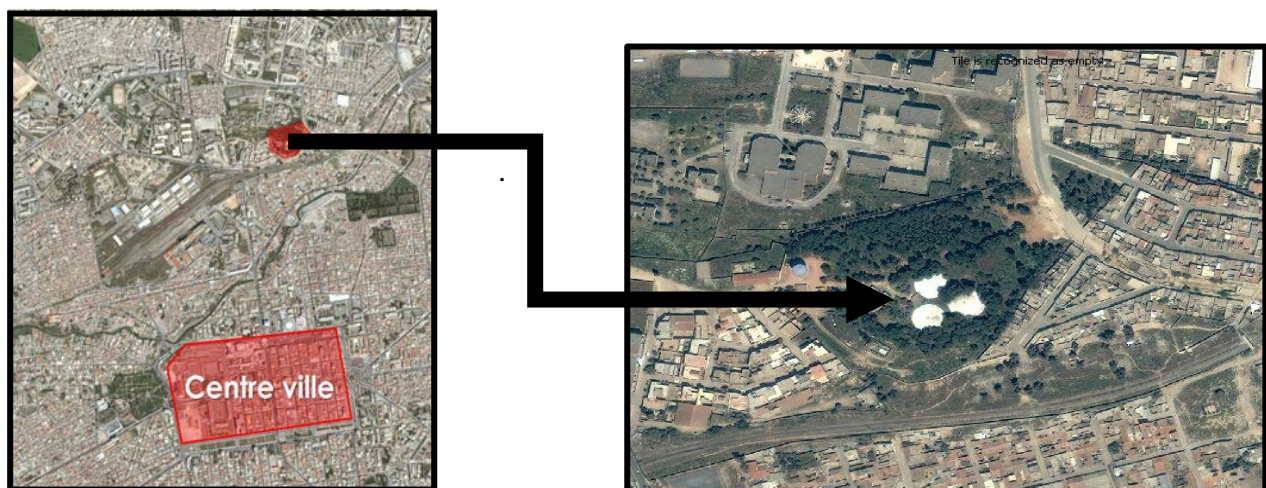


Figure 72 le monticule de l'ancien télégraphe

c. Le Jardin Public :

Un espace boisé de 52613 m² → 5 hectares

Dispose d'un endroit stratégique à la porte du centre ville historique.

Cet espace doit être mis en valeur par des animations diverses.

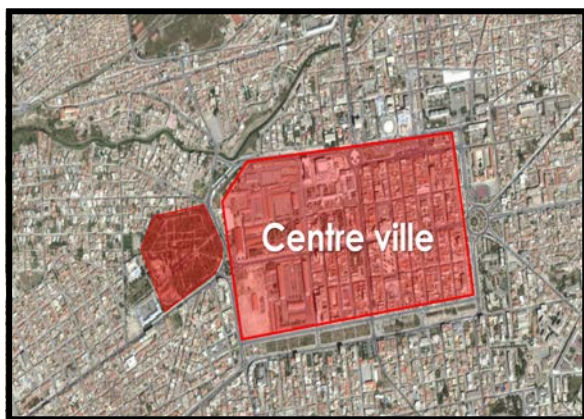


Figure 73 Jardin public –Sakia Alhammra -

d. La zone industrielle

Le tissu industriel demeure concentré à hauteur de 85% au niveau du chef-lieu de Wilaya et reste dominé par l'électronique, représenté par l'ENIE ; par la mécanique, représentée par le CMA/PMA et par la branche agro-alimentaire, représentée par l'E.R.I.A.D et OROLAIT et 64 unités industrielles.

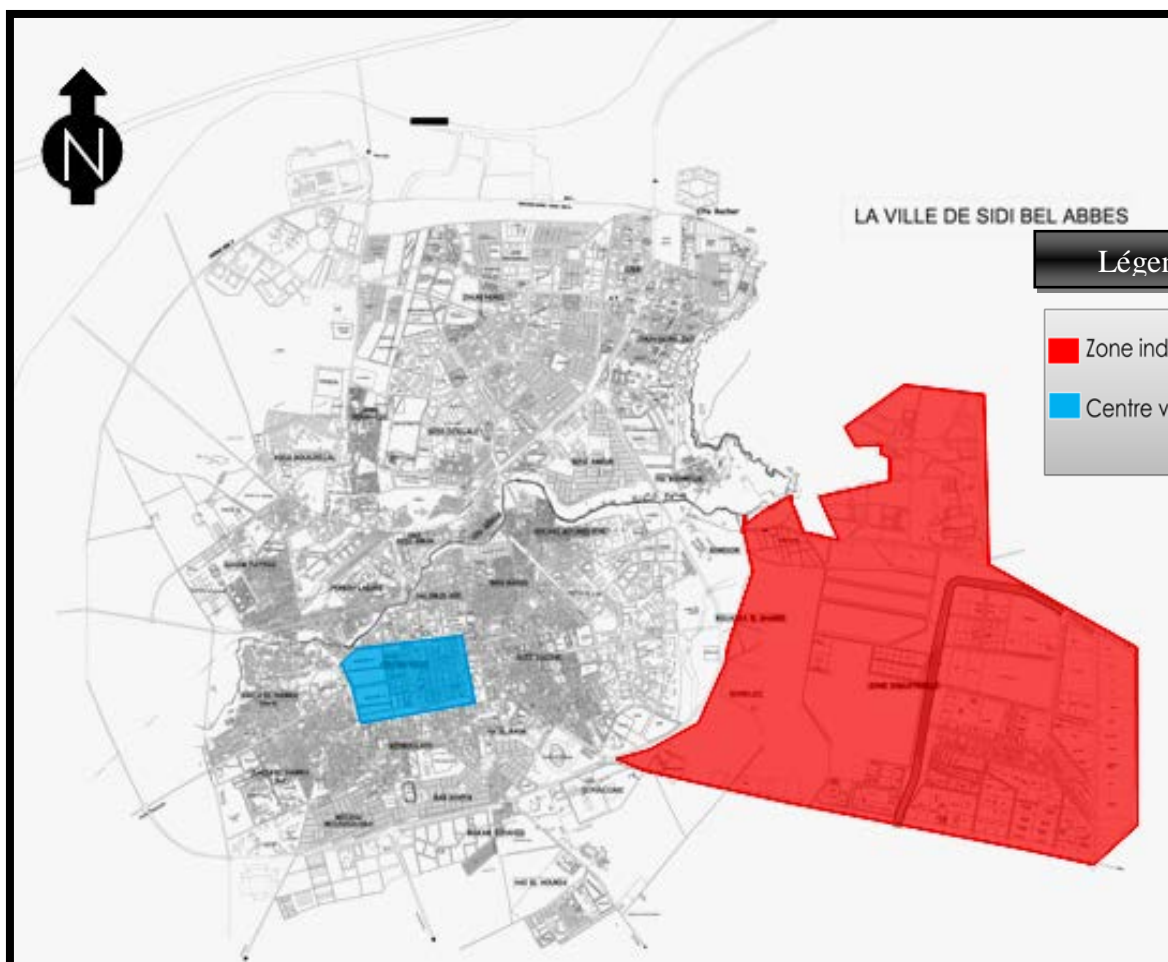


Figure 74
Emplacement de la zone industrielle dans la ville

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

e. Station d'épuration de l'eau

Localisée au Nord-Est de la ville de Sidi Bel Abbés, la station de traitement et d'épuration des eaux usées, reste sans être utilisée par rapport à ses grandes capacités de traitement,

Elle ne reçoit que 6000 à 7000 m³ quotidiennement au lieu de 28.000, soit un taux d'utilisation à peine de 25% (ONA, 2007).



Figure 75 Station d'épuration de l'eau

f. VRD et servitudes

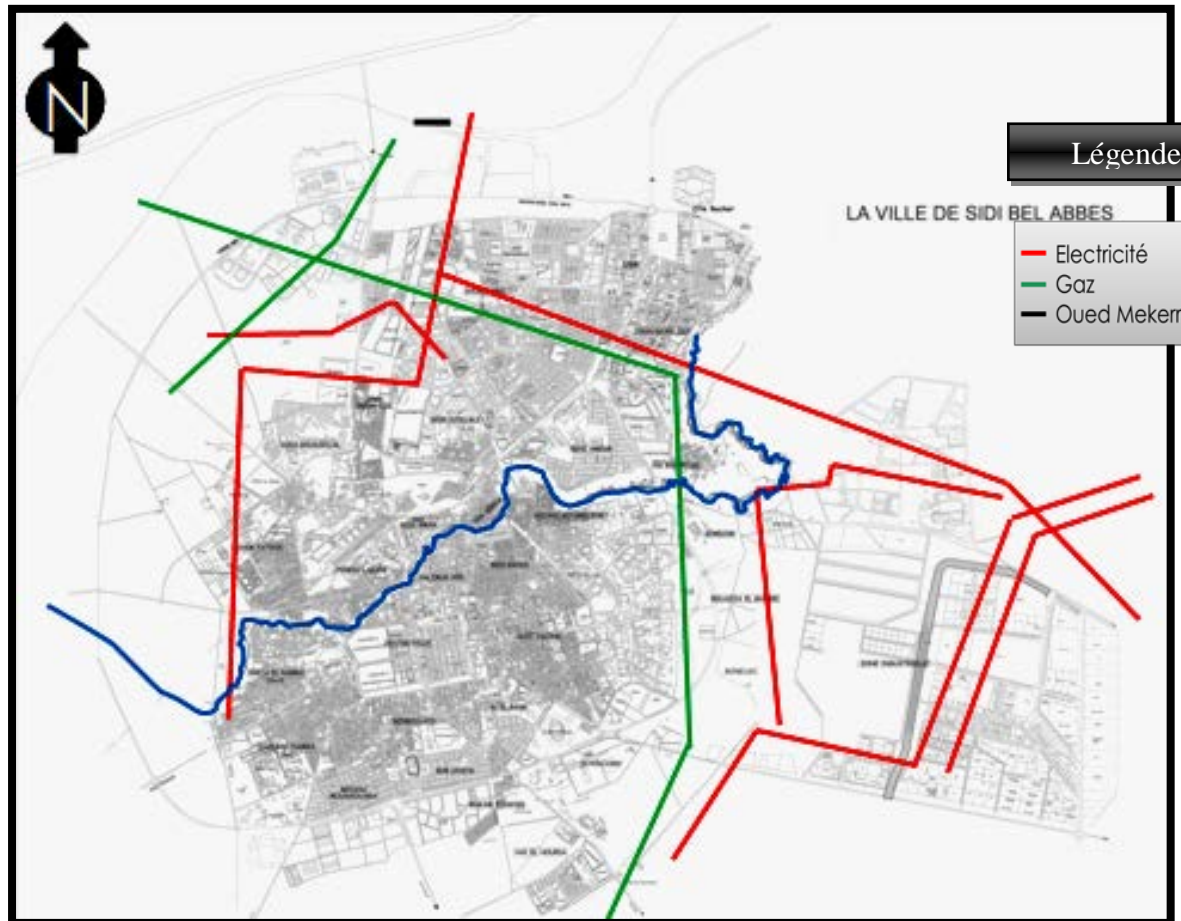
→Le transport de l'électricité vers la ville se fait par l'interconnexion entre le poste de transformation de Zahana et le poste de Sidi Bel Abbes

→La distribution du gaz se fait au niveau de 02 stations :

La première station de gaz se situe dans la ZHUN Nord,

La deuxième station se situe au niveau de la rocade Sud.

Figure 76 Carte VRD et servitudes



g. Assainissement

3 grands ensembles:

Le réseau central:Draine la partie Sud de l'Oued Mekerra

Le réseau Est :Draine la partie Sud-Est de la ville (ZHUN) et la zone industrielle

Le réseau Nord :Draine la partie Nord de la ville

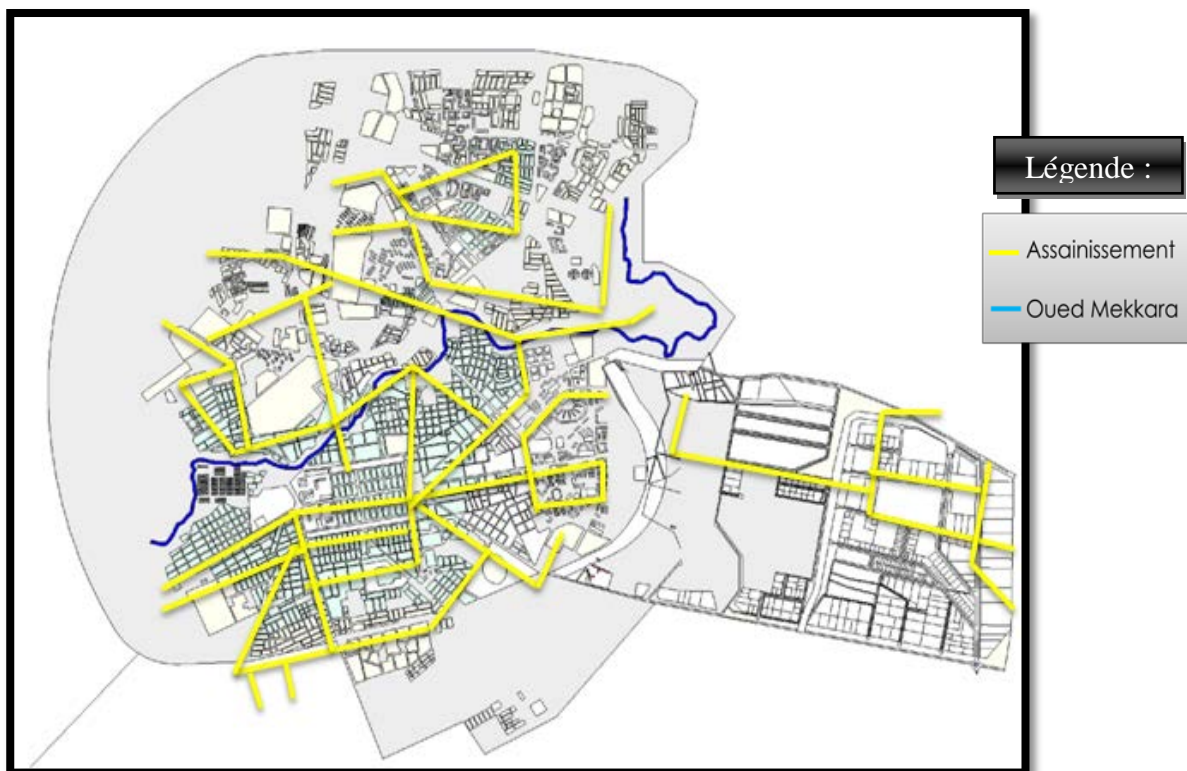


Figure 77 Carte des conduites d'assainissement

h. Espaces publics et placettes:

Les nœuds et les placettes de la ville ne présentant aucun aménagement, ni espace vert, ni mobilier urbain sauf quelques arbres éparpillés ce qui donne une mauvaise impression de l'espace urbain.



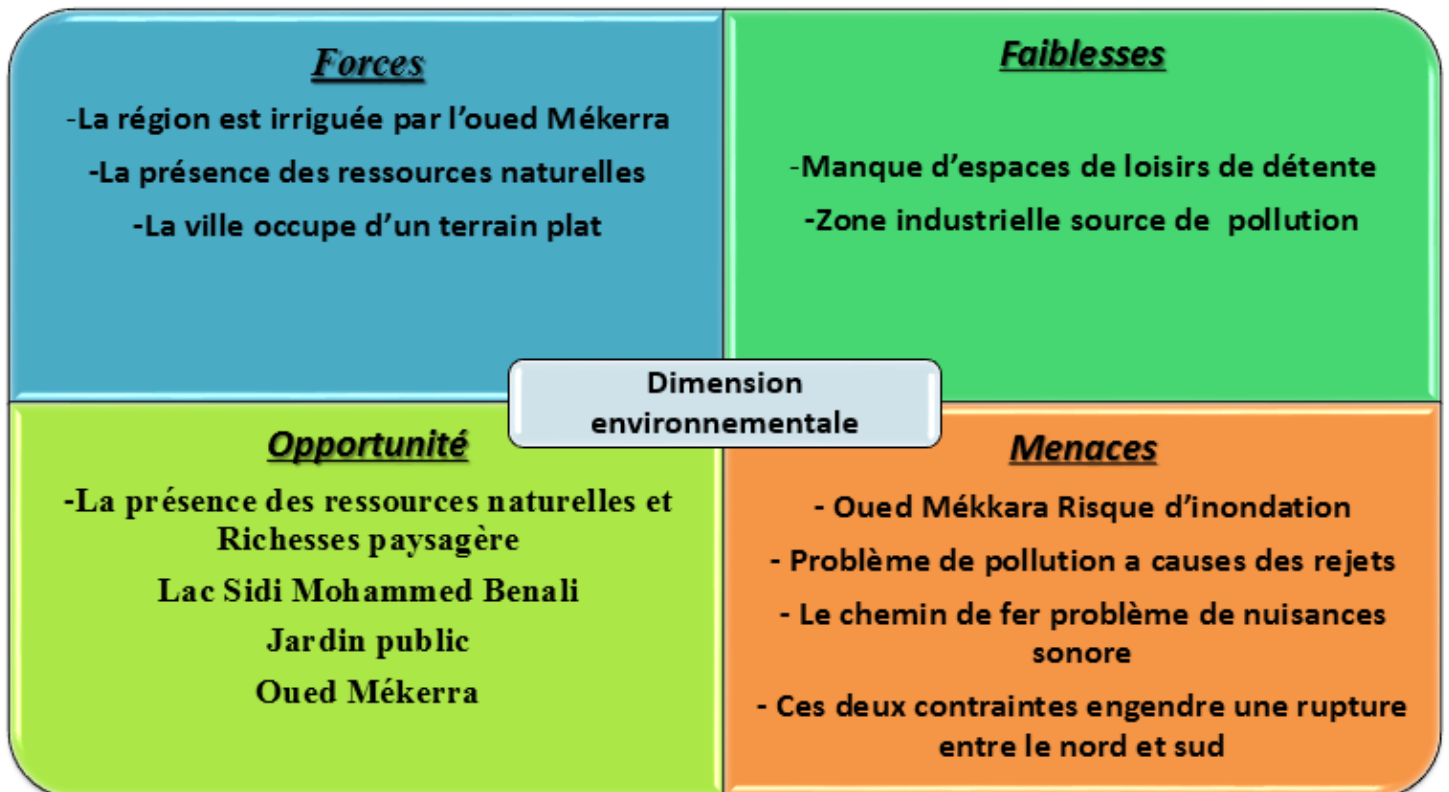
Place mal aménagé

Le centre ville est matérialisé par une placette bien aménagée avec des kiosques et le mobilier urbain , c'est la place historique Carnot qui date de la période coloniale.



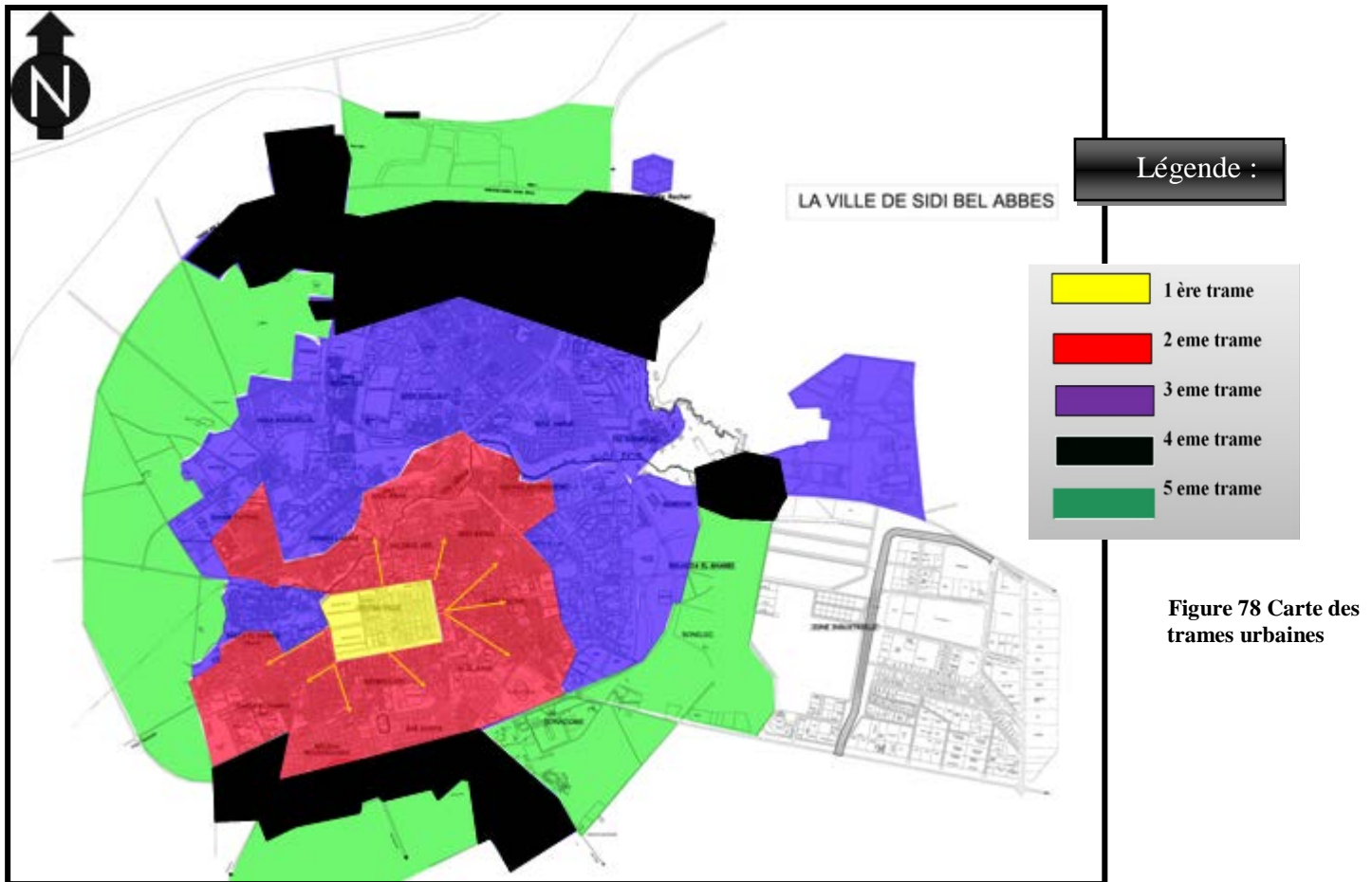
Place El Wiaam Sidi Djillali

4.3.11 synthese



4.3 Lecture urbaine

4.4.1 Ilot et trame urbaine

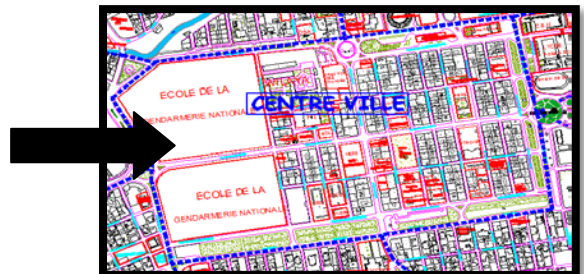


La

trame Urbaine de la Ville de Sidi bel Abbès se compose de 4 principales zones :

→ **La première trame**

Une trame Militaire avec un ilot d'un module répétitif et quatres portes suivant les axes NS /EO.



→ **La deuxième trame**

Une trame colonial dense suivant une croissance polaire à partir de la trame militaire dont l'ilot est de forme régulière.



→ **La troisième trame**

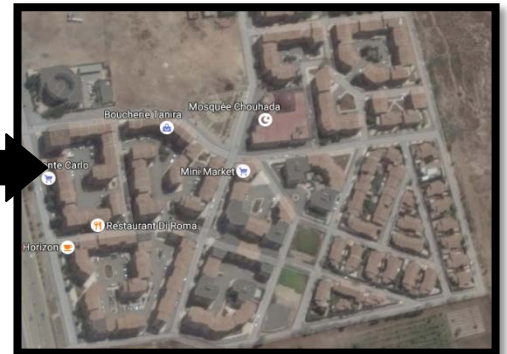
Les extensions après l'indépendance (1972-1990)

Avec le modèle des ZHUN dans les îlots sont orientés selon le chemin de la grue



→ **La quatrième trame**

Les extensions après 1990 dont les îlots sont éclatés et fermés et organisés selon un tracé en damiers.



→ **La cinquième zone :**

Zone des extensions futures .

4.4.2 Schéma de structure de la ville

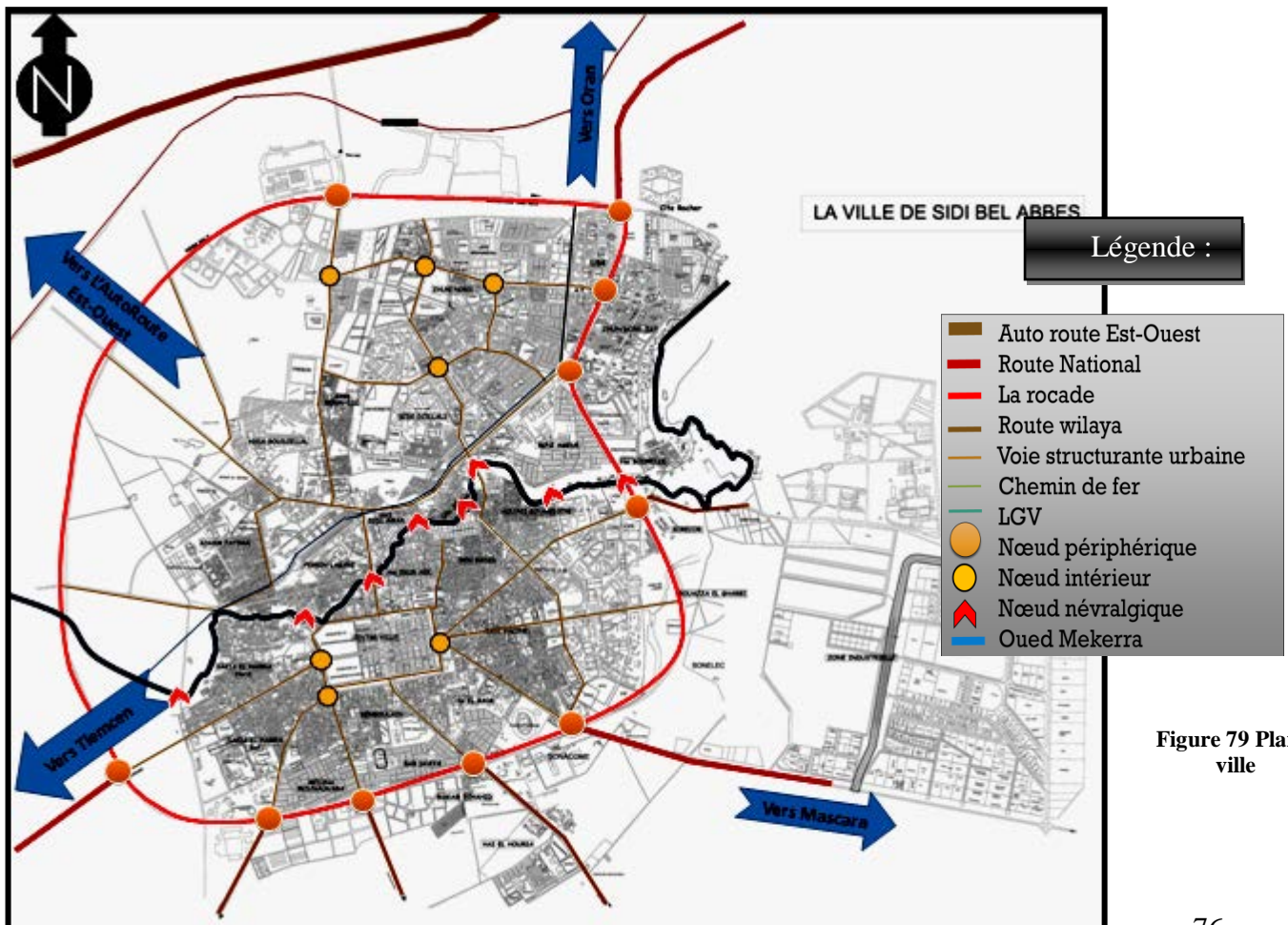


Figure 79 Plan de la ville

La ville de Sidi bel Abbès présente deux entités distinctes séparés nettement par le oued Mekerra

- ✓ Au sud un réseau dense et très maillé
- ✓ Au nord un réseau espacé et moins maillé

4.4.3 Réseau viaire :

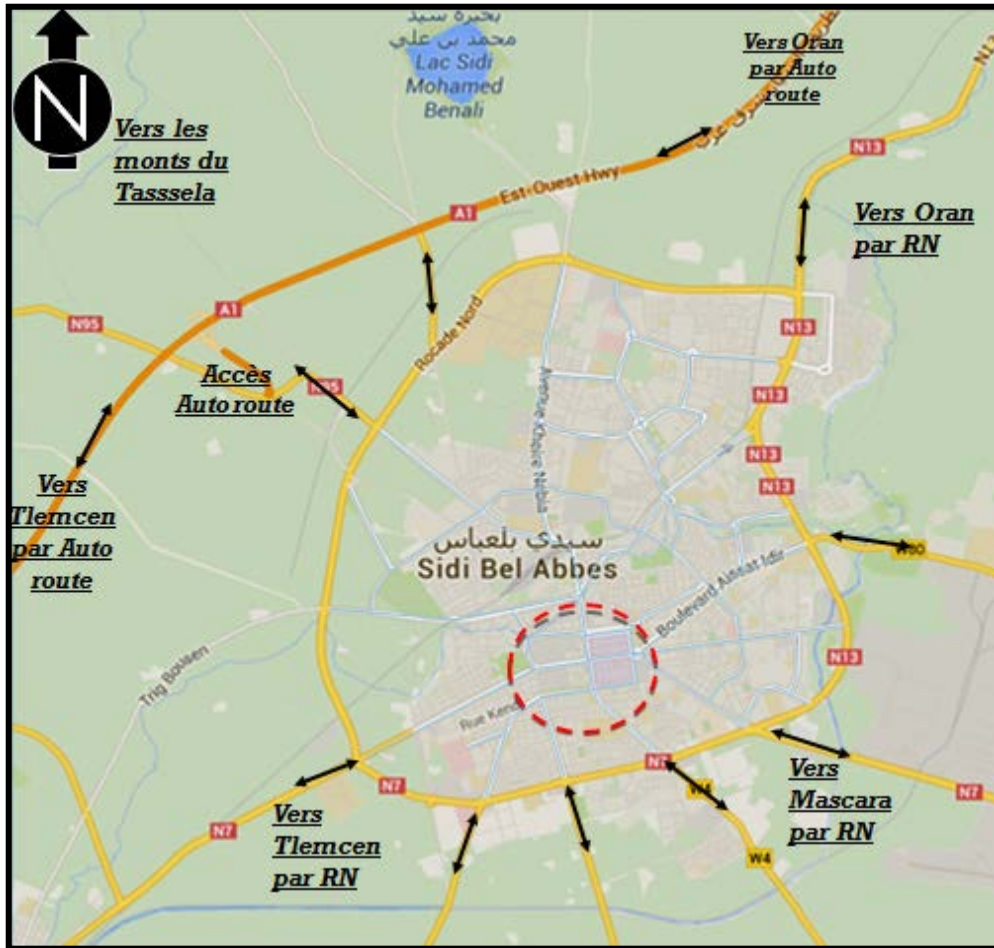
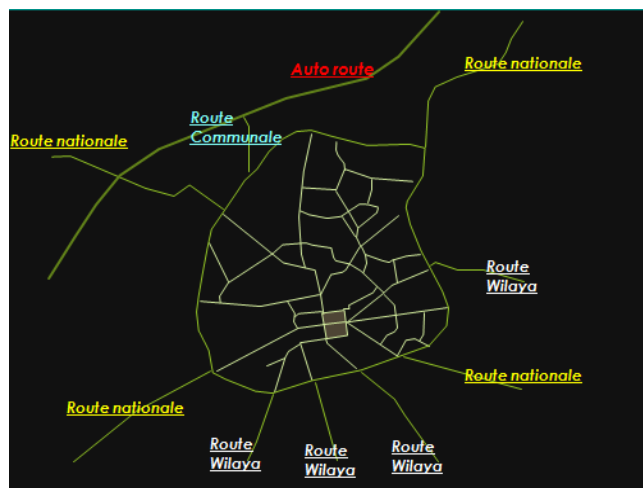


Figure 80 Carte des réseaux viaire

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.

4.4.4 Rapport bâti non bâti

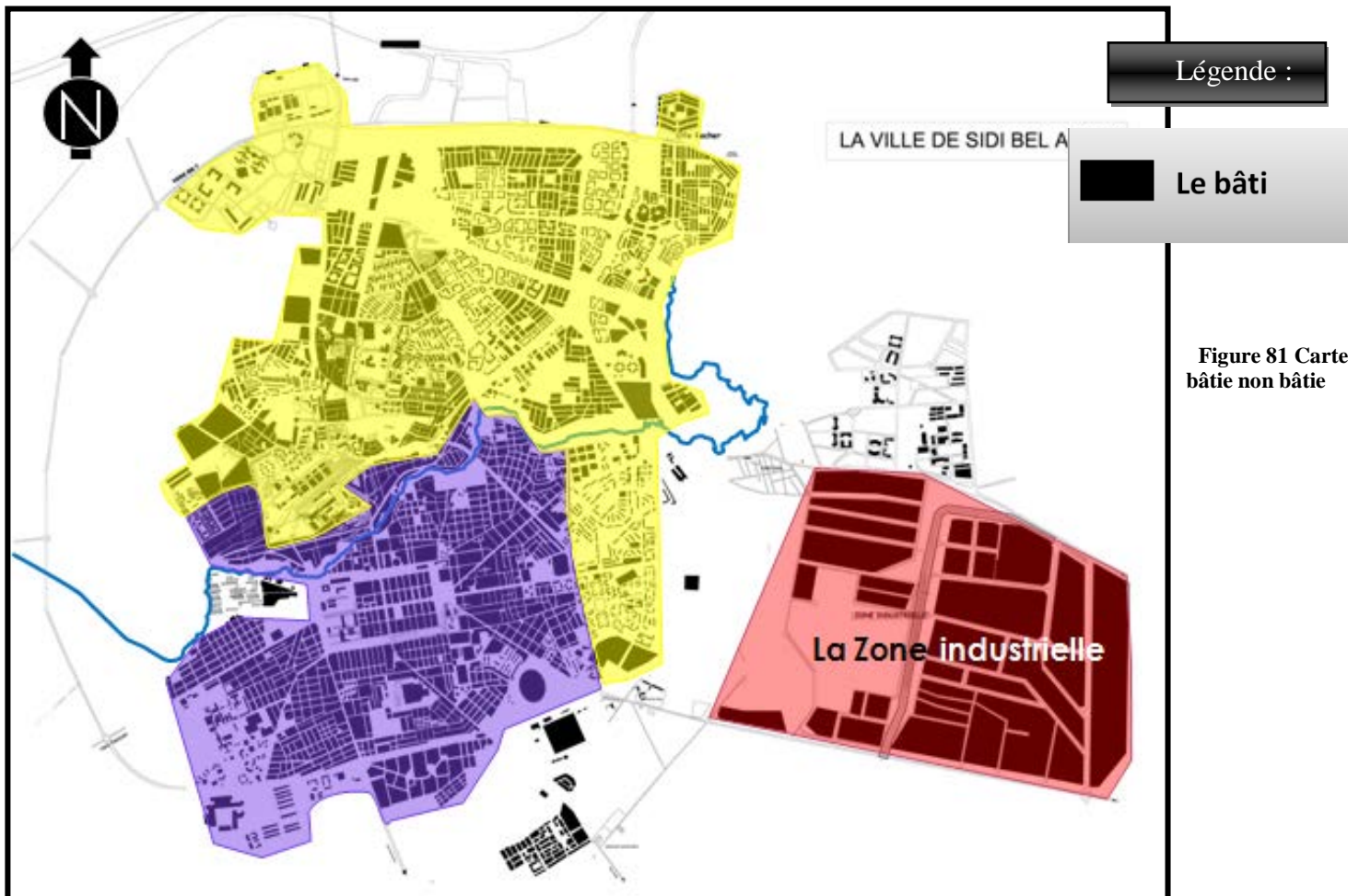
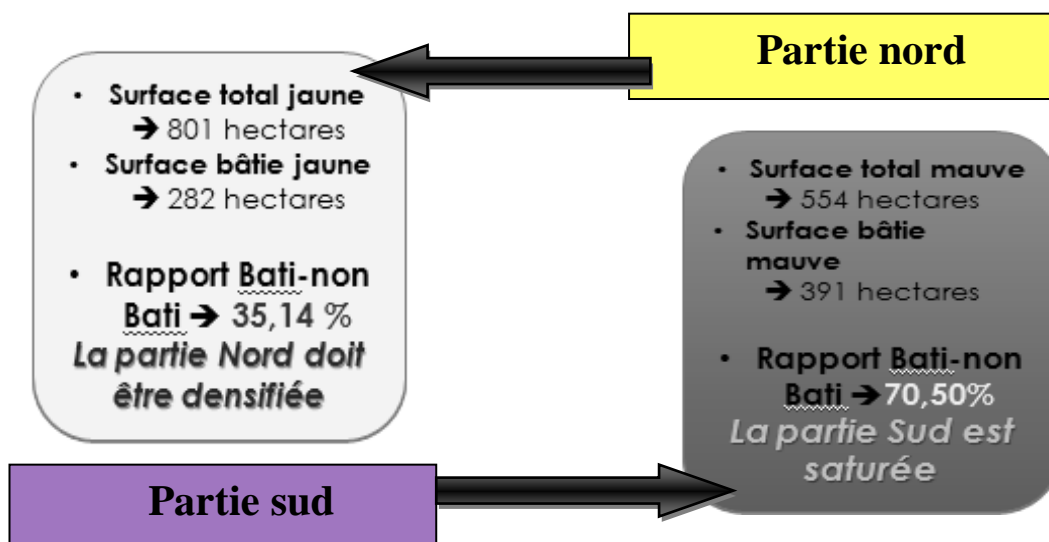
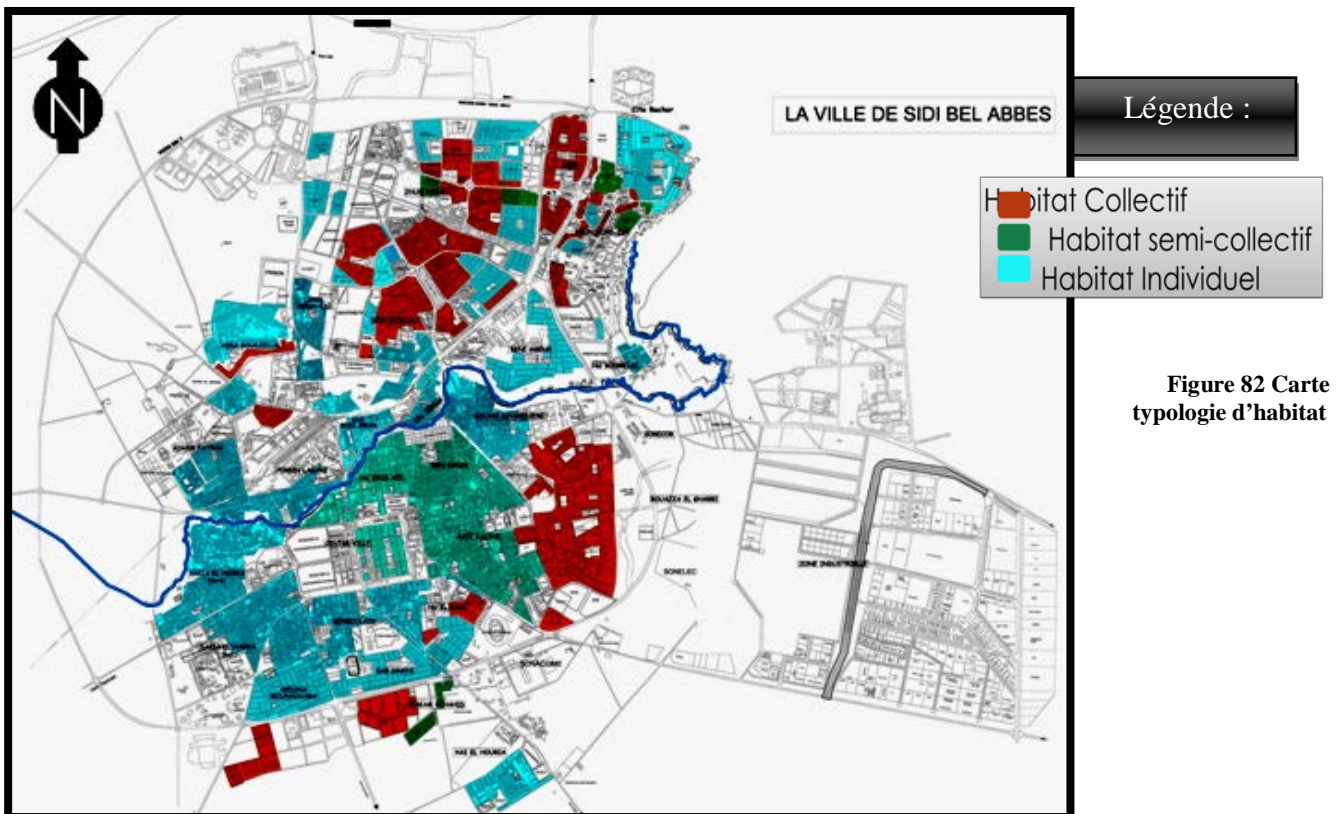


Figure 81 Carte bâtie non bâtie



4.4.5 Typologie de L'habitat

- Dominance de l'habitat individuel
- 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



4.4.6 Typologie des Equipements

- ✓ On constate à travers la carte suivante que les équipements structurants administratifs se concentrent dans leur majorité au sein du centre ville et cela engendre un problème d'accessibilité dont le problème d'embouteillage est posé .
- ✓ Pour ce qui est de l'industrie elle occupe dans sa totalité la partie Est de la ville.

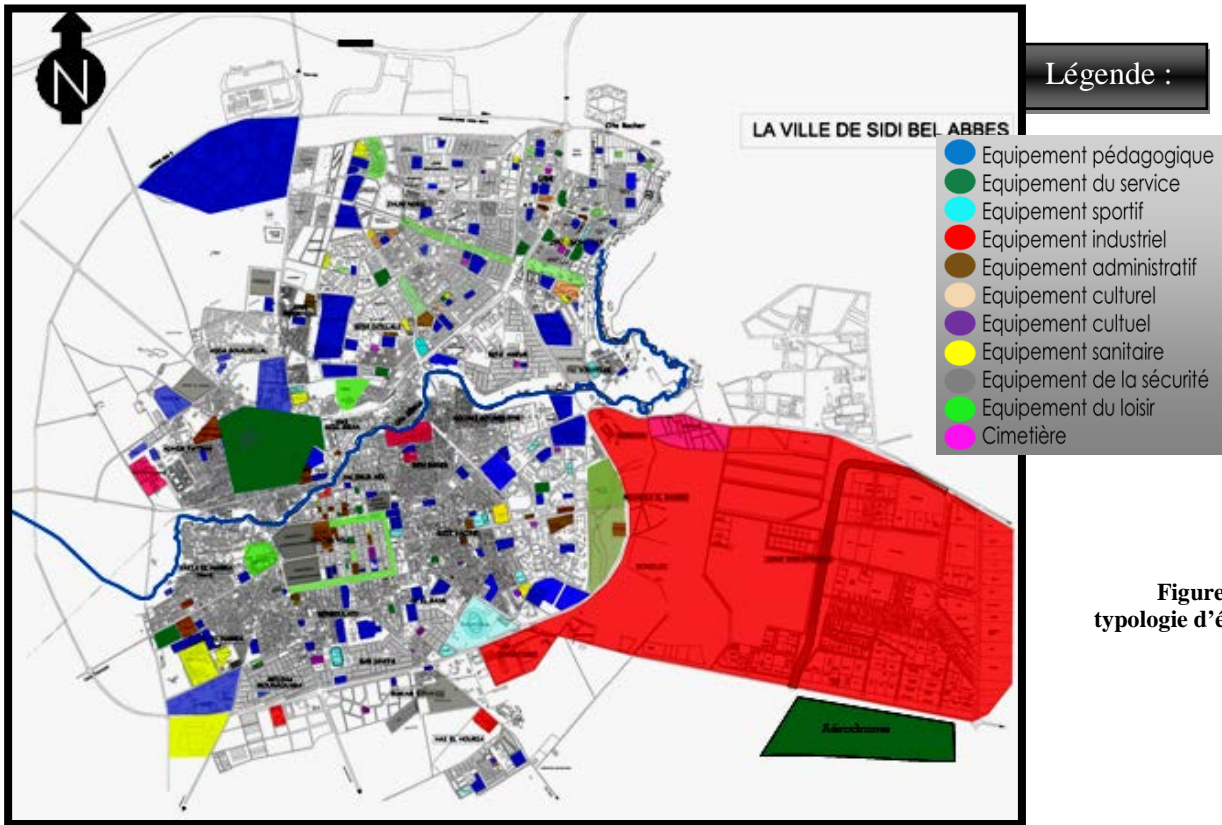


Figure 83 Carte typologie d'équipements

Equipements Structurant

les équipements structurants administratifs se concentrent dans leur majorité au sein du centre ville et cela engendre un problème d'accessibilité dont le problème d'embouteillage est posé .

pour ce qui est de l'industrie elle occupe dans sa totalité la partie Est de la ville.

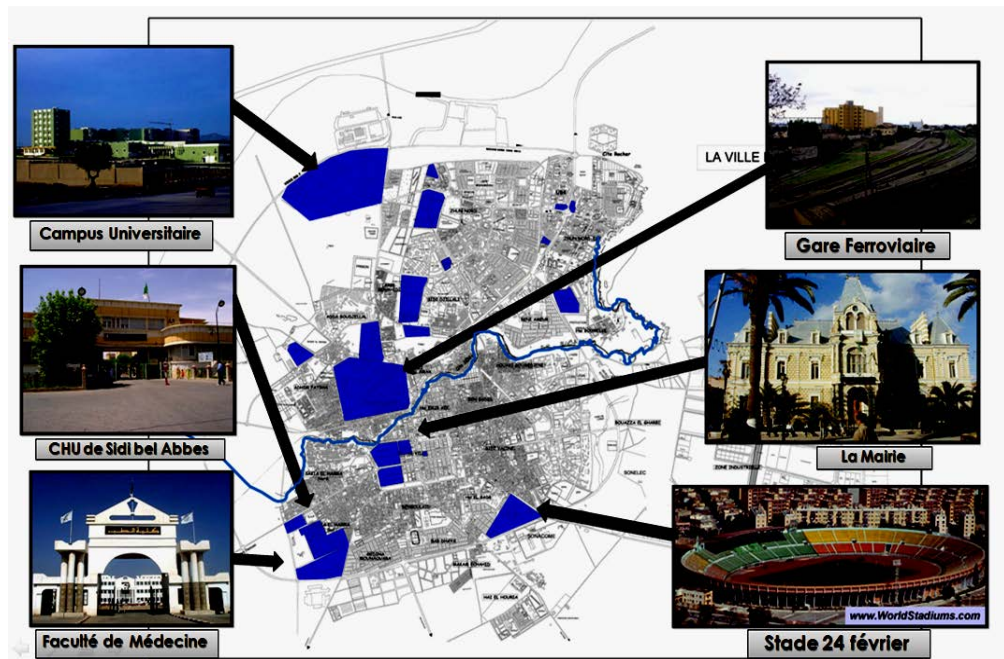
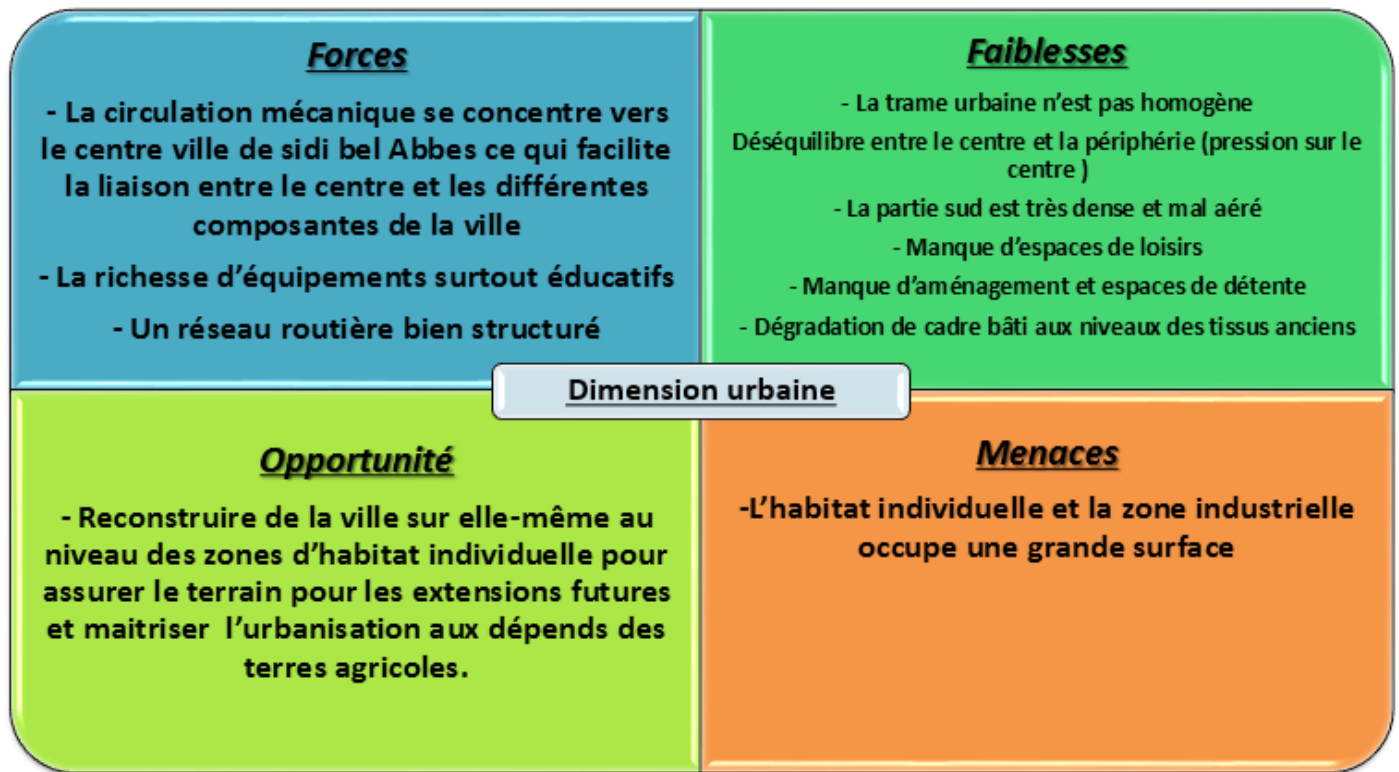


Figure 84 Carte d'équipements structurants

4.4.7 Synthèse



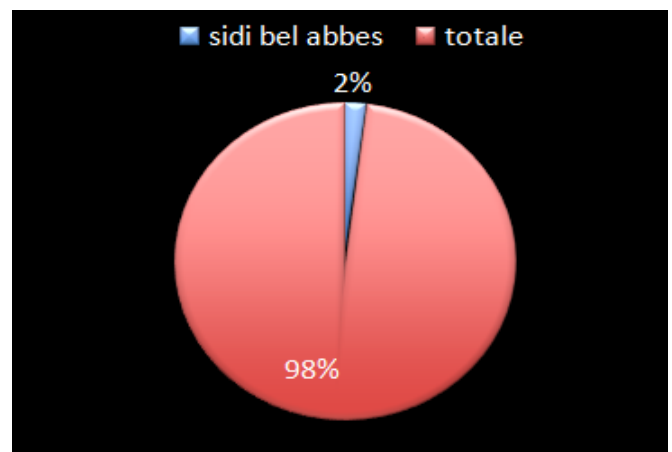
4.4 Lecture socio-economique :

4.5.1 Analyse sociale :

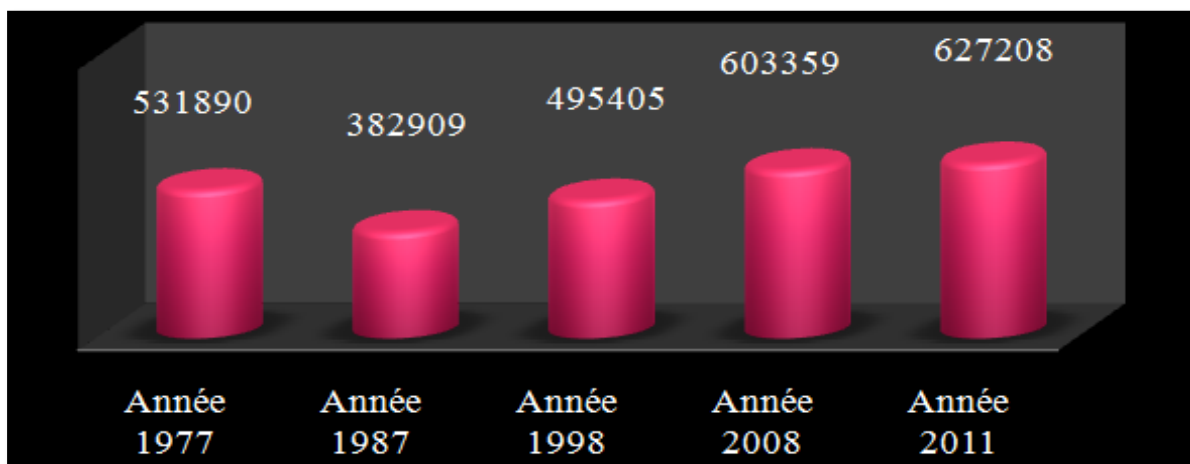
- ✓ Statistiques de la population de la wilaya SBA selon l'ONS (en 2008) :

La wilaya de Sidi Bel Abbès vient dans la 32ème position concernant le nombre d'habitants selon les statistiques faites en 2008 avec un nombre de 604744 habitants sur 34080030.

- ✓ Le taux d'accroissement entre 1998 et 2008 : 1,4

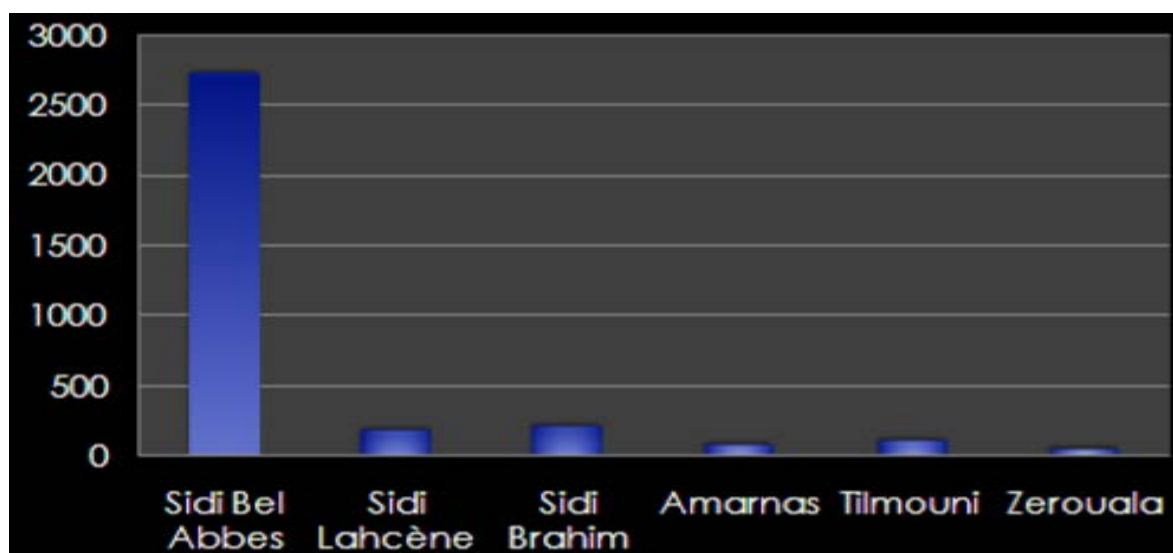


- ✓ Évolution de la population de la wilaya entre 1977 à 2011.

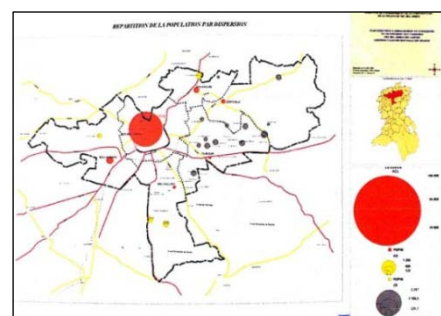


Selon les données fournées par l'offre national de statistique et la direction de la planification et de l'aménagement du territoire, la population de la wilaya de Sidi Bel Abbès est toujours en croissance.

- ✓ La répartition et la concentration de la population dans la wilaya SBA



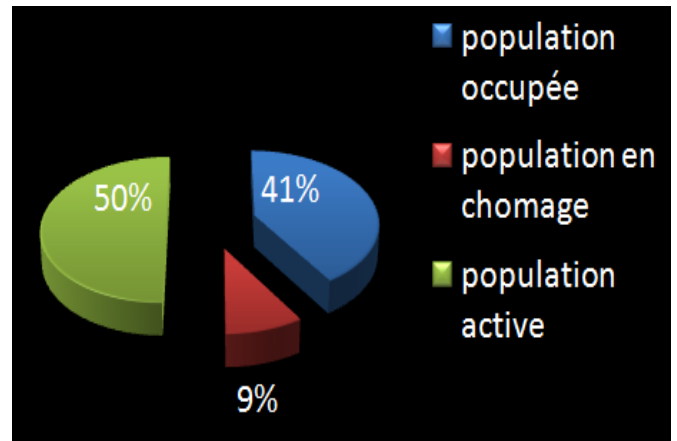
La population de la wilaya de Sidi Bel Abbès se concentre dans sa totalité dans la ville chef-lieu.



4.5.2 Analyse économique :

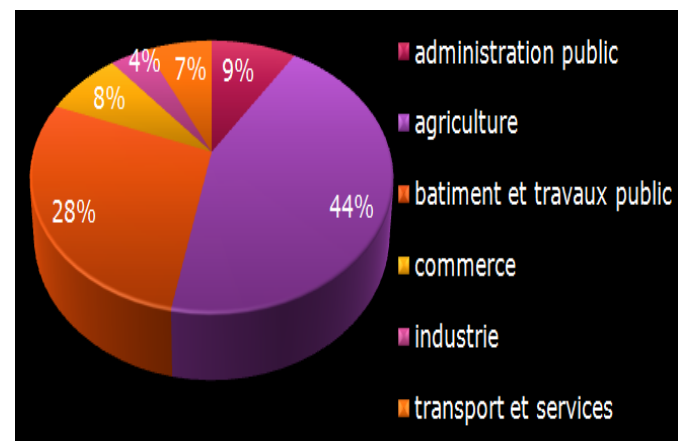
✓ La population et l'emploi

Le taux chômage est très élevé.



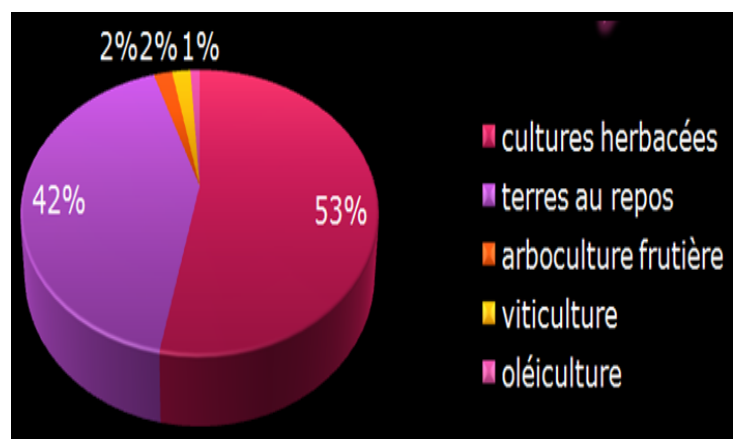
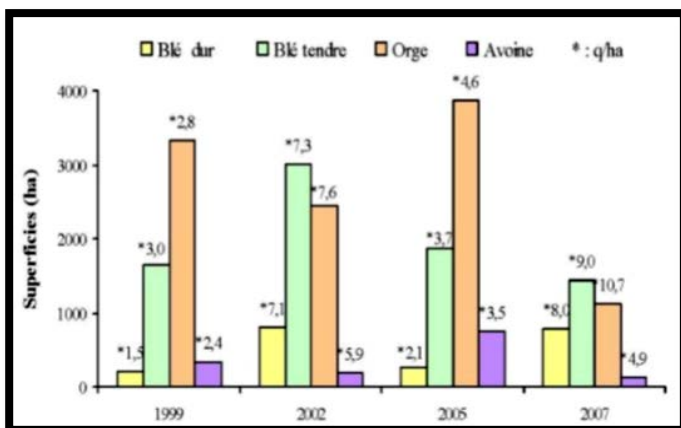
✓ Répartition de population occupée par secteurs d'activités économique

Une forte concentration de la population occupée de la wilaya de Sidi Bel Abbès dans le secteur d'activité d'agriculture



L'agriculture :

Évolution des superficies et des rendements (quintaux/ha) des céréales des hautes plaines de SidiBel-Abbè



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

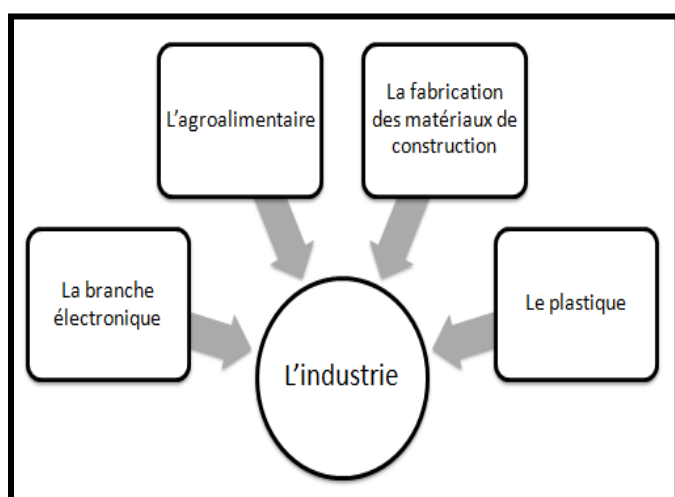
Superficie Agricole totale (SAT) : 384,898 Ha , 42% de la superficie de la wilaya

Superficie agricole utile (SAU) 355,445Ha.

L'industrie :

Le secteur industriel de production localisé en grande partie dans la zone industrielle de Sidi Bel Abbés s'articule autour de 05 branches :

La branche mécanique représente deux grandes unités à caractère national. - Le complexe machinisme agricole (CMA). - Les travaux ferroviaires. - La branche électronique de l'ENIE. - L'agroalimentaire : représenté par 24 unités dont 21 localisées à Sidi Bel Abbés et 03 unités ORAVIO à Sidi Brahim.

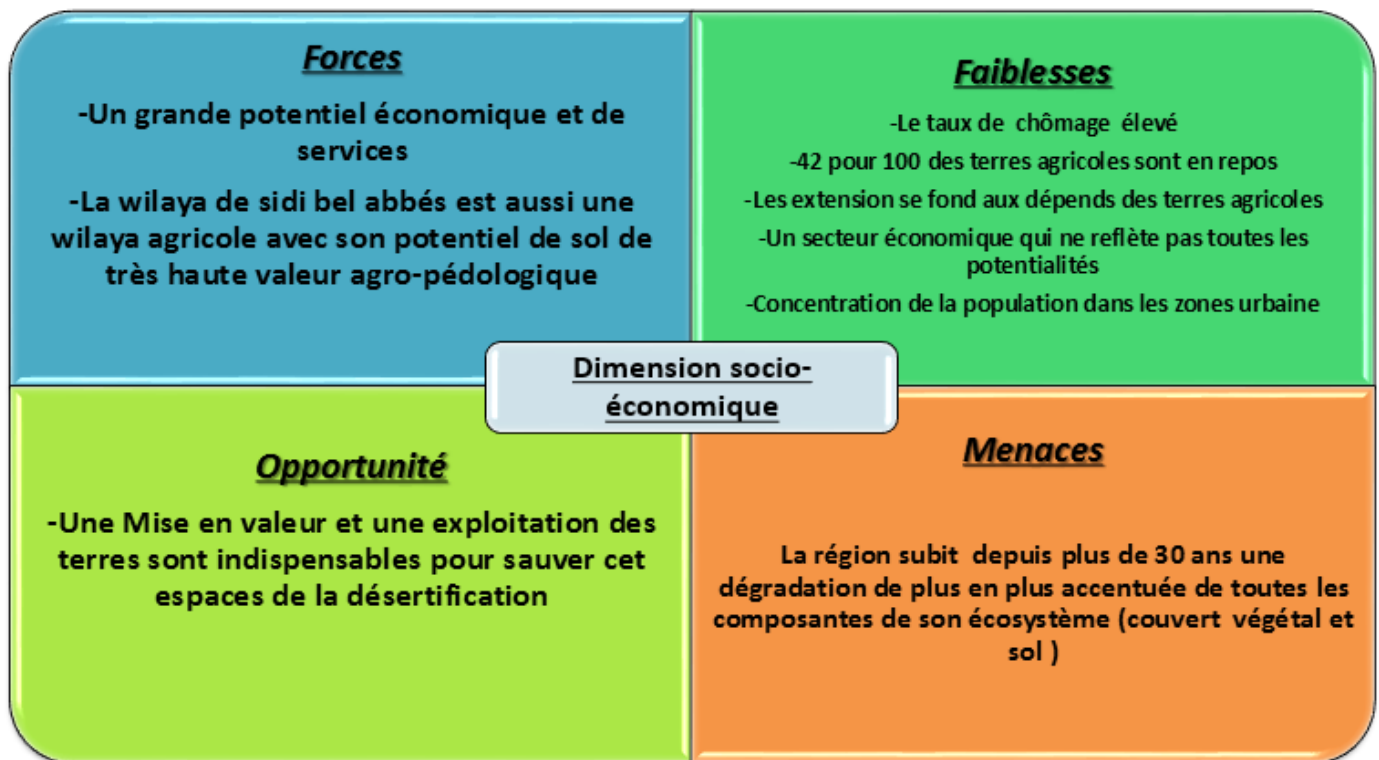


N°	Entreprise	Activité
1	ENIE	Produits électroniques
2	FANT / ENIE	Fabrication des antennes
3	OROLAIT	Laiterie
4	CMA	Matériels agricoles
5	ENGI	Gaz industriels
6	ENG	Production d'agrégats

Commerces et services :

On remarque qu'il ya une dominance du commerce de détail qui représente 63% du secteur tertiaire que ce soit du groupement ou de l'agglomération urbaine.

4.5.3 Synthèse



4.6 Lecture architecturale:

Dans le noyau central; la majorité constructions, des immeubles et des équipements présentant le style architectural Néoclassique (la période coloniale) et qui présentent

- ✓ une faible hauteur
- ✓ les façades constituant des éléments architectoniques.
- ✓ Façades répondent a des logiques de symétrie
- ✓ utilisation d'éléments de décor floraux Symbolique Soleil
- ✓ Fenêtres rectangulaire surmonté d'un linteau d'un raffinement sans égal
- ✓ Utilisation de colonne corinthienne , et de décors floraux multiples

L'existence d'équipement et de construction moderne au ceour du tissu colonial qui pousse en hauteur et qui présentent des facades simples

Cas d'étude 1 :

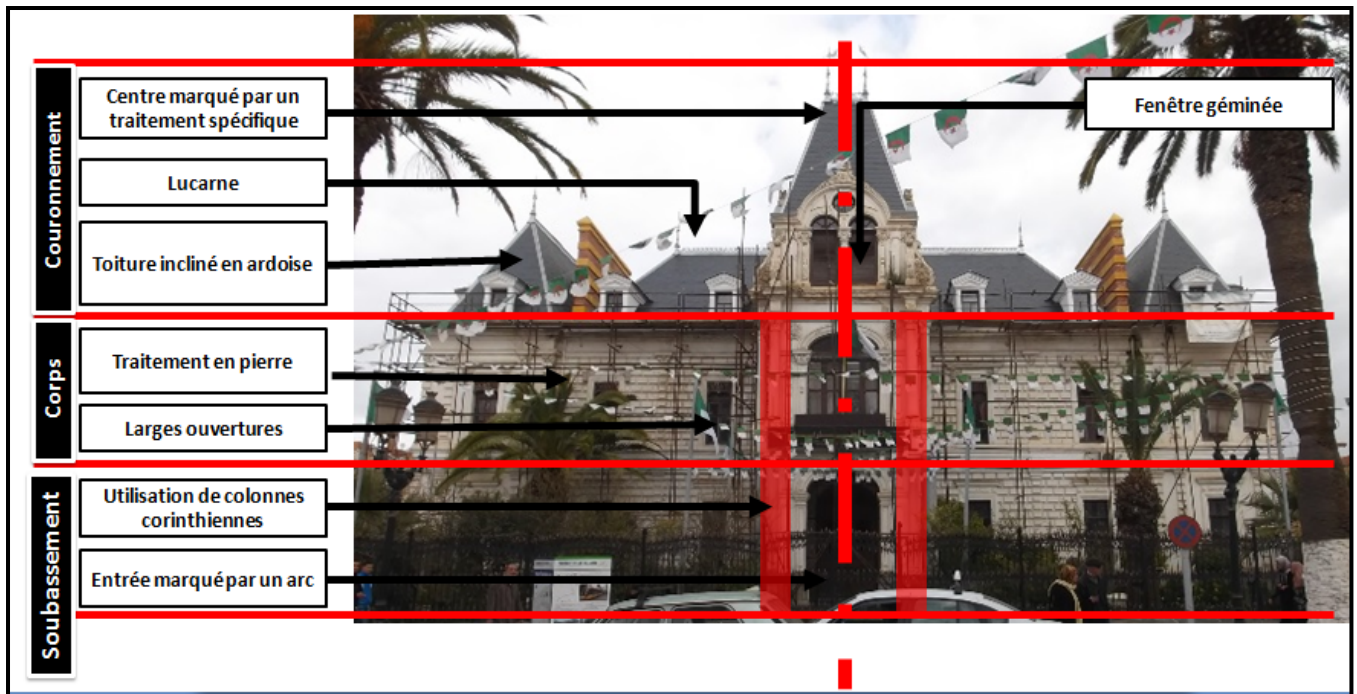


Figure 86 Façade principale mairie municipale



Figure 87 vue perspective

Cas d'étude 01	Mairie municipale
Style	Néoclassique
Gabarit	R+2
Période	Coloniale



Figure 88 Façade principale tribunal

Cas d'étude 2 :



Figure 89 vue perspective

<u>Cas d'étude 02</u>	tribunal
Style	Néoclassique
Gabarit	R+2
Période	Coloniale

Cas d'étude 3 :



Figure 90 Façade principale siège de wilaya



Figure 91 vue perspective

<u>Cas d'étude 03</u>	Siege de wilaya
Style	Post moderne
Période	

Au niveau de la périphérie, la majorité des constructions sont de style post moderne.

elles ne présentent pas d'éléments architectoniques ou d'ornementations.

- ✓ L'utilisation du mur rideau
- ✓ Construction en verticalité

- ✓ Simplicité des forme

Cas d'étude 4 :

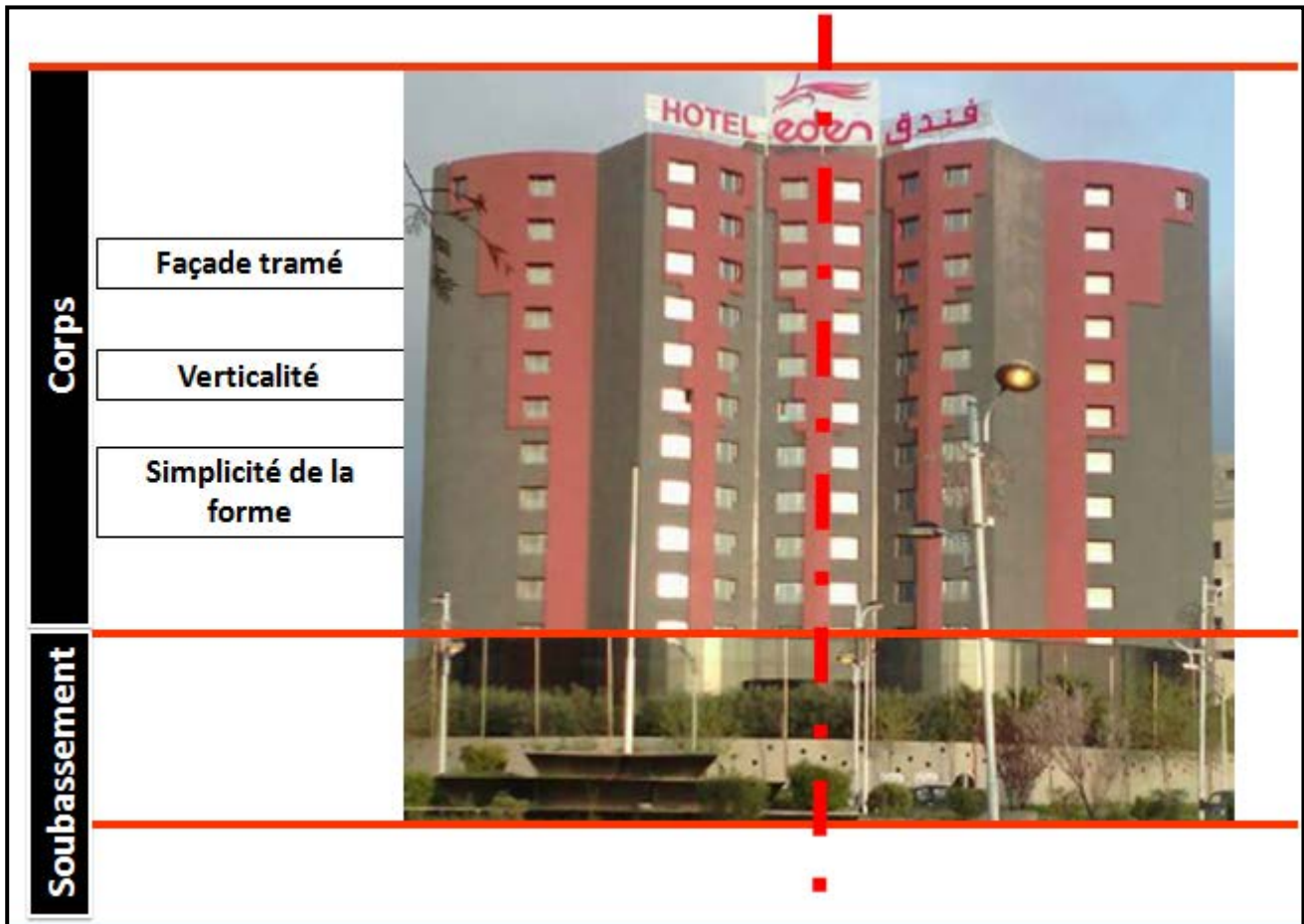


Figure 92 Façade principale hôtel



Figure 93 vue perspective

<u>Cas d'étude 04</u>	Hotel
Style	Post moderne
Période	

Cas d'étude 5 :



Figure 94 Façade principale



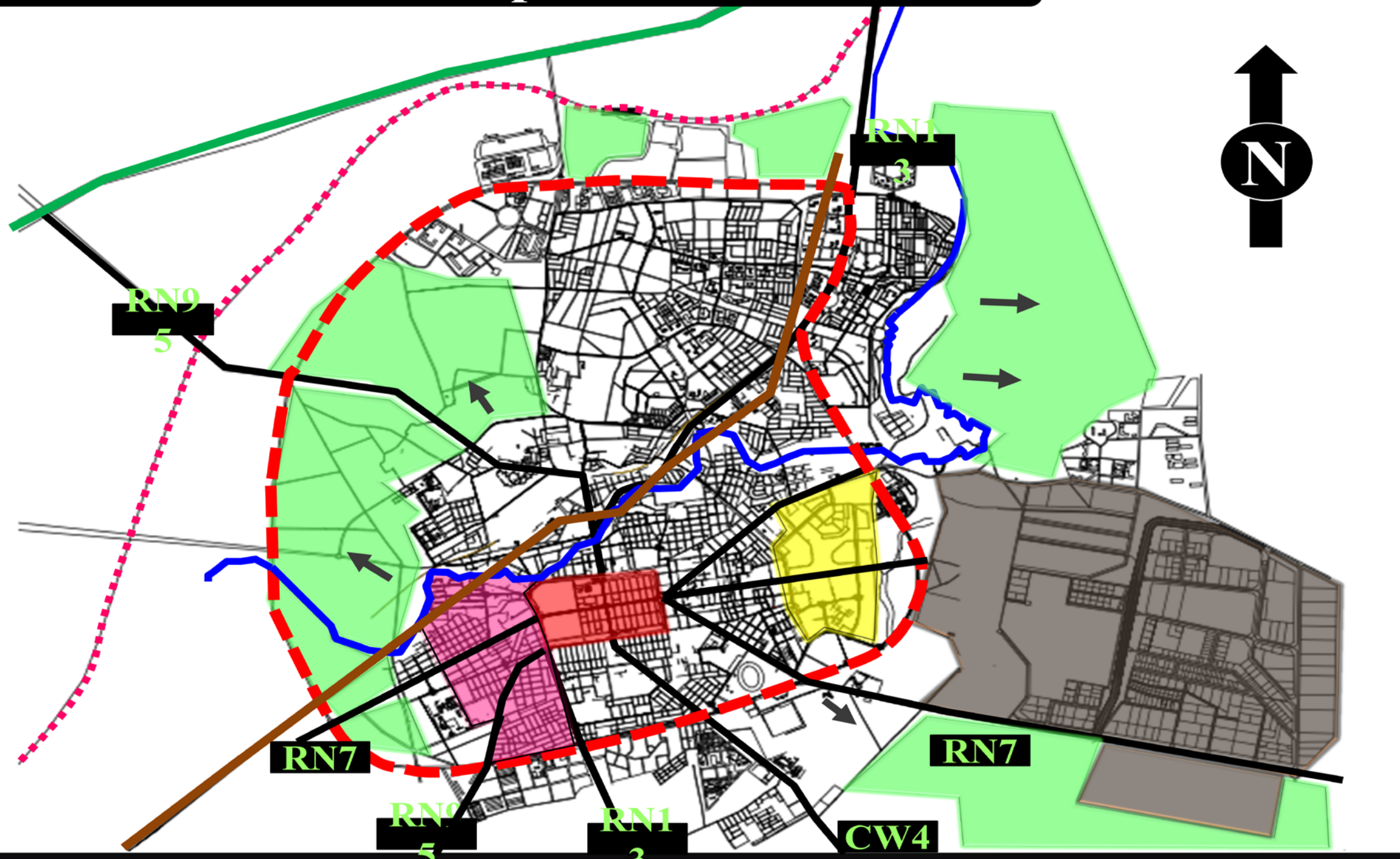
Figure 95 vue perspective

Cas d'étude 04	Hopital
Style	Post moderne
Période	

Conclusion :

Après le diagnostic et l'analyse approfondie de la ville de Sidi Bel Abbès, on a constaté que malgré qu'elle soit considérée à la fois un territoire de transition pour les wilayas de la région, ainsi que l'âme de l'armature urbaine par ces diverses potentialités, elle a toujours des atouts à valoriser et des handicaps à surmonter.

Carte des problèmes



- Autoroute Est - Ouest
- - - Ligne LGV
- Chemin de fer
- Une rupture urbaine entre le nord et le sud**
- Présence d'un déséquilibre entre la partie sud et nord de la ville**
- l'oued Mekkera
- Risque des inondations**
- - - Rocade
- ➔ Sens d'extension
- Axe routier
- Manque des espaces de détente et de loisir.**

- Terrain agricole
- Problème d'extension sur les terres agricoles**
- Tissu ancien
- Dégradation de cadre bâti**
- Centre ville
- la forte concentration et pression sur le centre-ville.**
- Problème de circulation et d'embouteillage (absence des aires de stationnement)**
- ZHUN
- problèmes des ZHUN**
- Zone industrielle
- Espace vague exploitation limité**

Panche I Problèmes de la ville de Sidi Bel Abbès

Carte d'orientation de PDAU

La ZHUN-Nord :

- La préservation de l'emprise des axes primaires.
- Le renforcement des axes sud-nord pour assurer une bonne intégration avec la partie sud.

La ZHUN Nord-Est :

- Prévoir de l'habitat collectif le long du boulevard donnant sur la RN 13
- veiller une intégration de la ZHUN nord-est avec son environnement
Immédiat
- amélioration des liaisons de cette zone avec le centre-ville

Quartier Sidi Amar :

- Résorber l'habitat précaire et récupérer le terrain pour des programmes d'habitat.
- rechercher des espaces susceptibles d'être aménagés en espace de détente.

Quartier Houari Boumediene :

- Rehausser l'image urbaine du quartier en favorisant la densification en hauteur et la mixité sur les grandes voies et les points d'animation
- L'amélioration du cadre de vie dans le quartier par l'aménagement de Oued Mekerra, la création d'espaces verts et d'aires de jeux.

Quartier Sakia El Hamra :

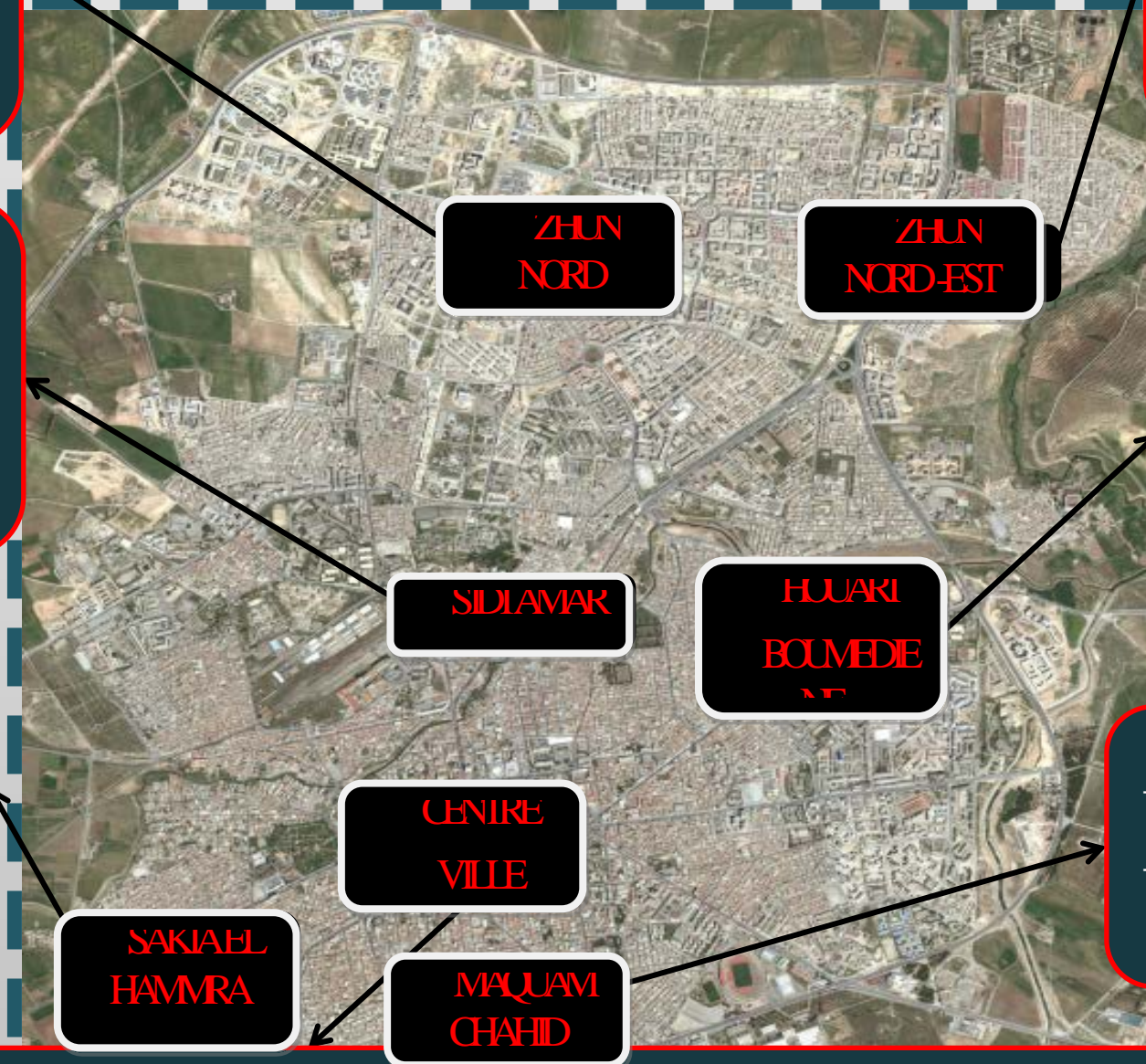
- Amélioration de l'usage du sol avec
Densification le long de l'avenue Theodore les héritiers
- rénovation du cadre bâti

Quartier Maqam Chahid :

- Assurer la continuité spatiale entre la partie Nord et Sud
- Compléter la capacité de la trame urbaine existante en vue d'obtenir un ensemble urbain homogène, structuré et bien intégré.

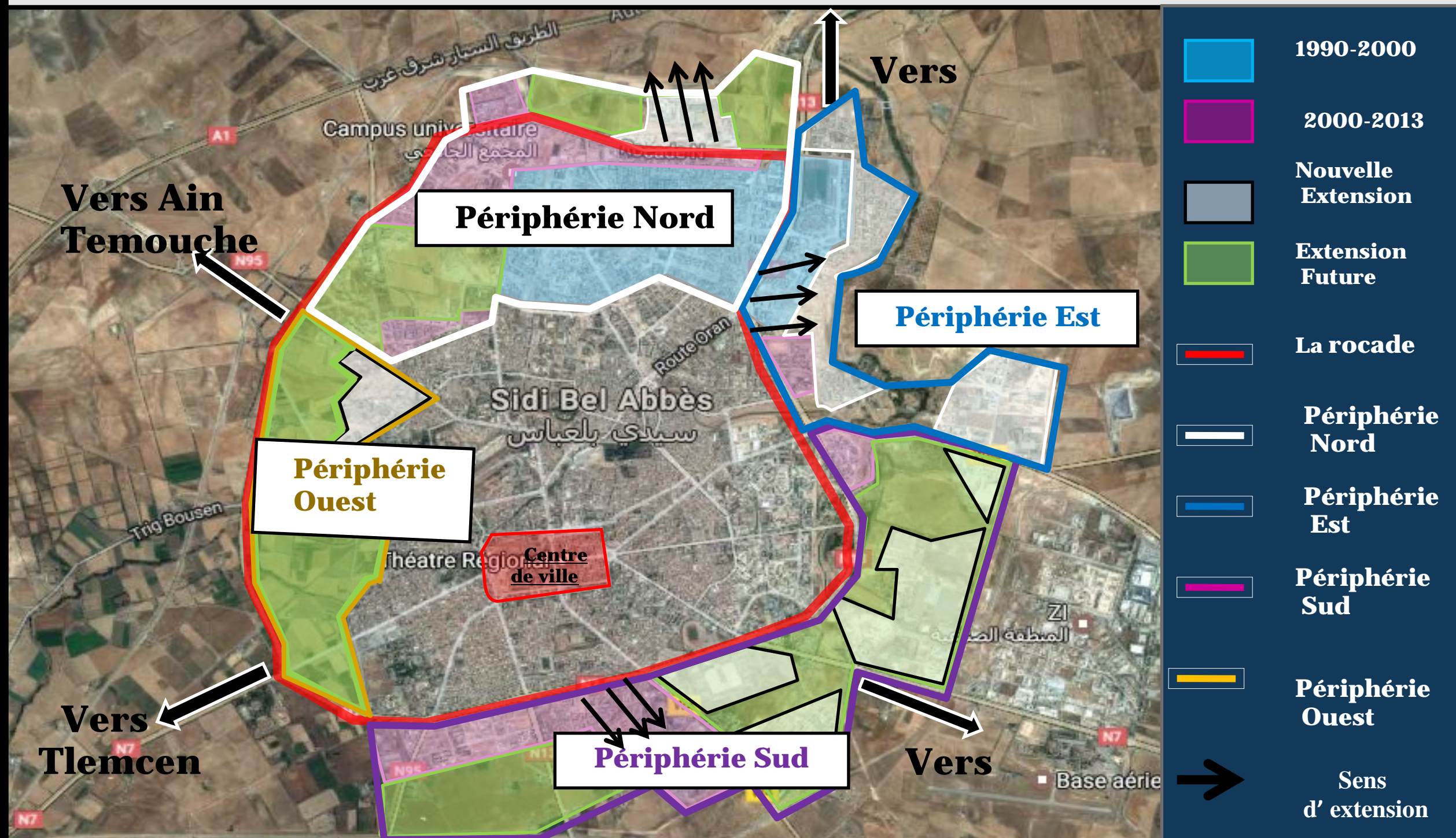
Le centre-ville :

- le centre-ville doit renforcer sa vocation tertiaire et administrative.
- la récupération de l'assiette foncière occupée par des activités incompatibles avec la nature du tissu urbain existant.
- rentabiliser au maximum le foncier en encourageant la densification en hauteur



5. lecture de la périphérie de Sidi Bel Abbès :

Carte de délimitation de la périphérie de LA COMMUNE DE Sidi Bel Abbès



- Après avoir des informations nécessaires sur la ville Sidi Bel Abbès à travers l'analyse urbaine, maintenant et puisque un projet d'entrée de ville touche dans sa totalité la périphérie de la ville, on tente à élaborer des informations sur l'état des zones périphériques, pour cela une lecture sommaire pour la périphérie est faite pour marquer quelques points essentielles.

- D'abord on a délimité la périphérie aux extensions des dernières décennies (après 1990).

- notre lecture s'appuie sur (la surface – la nature de terrain – vocation dominante – équipements existants)

Panche 3 Délimitation de la périphérie de la ville de Sidi Bel Abbès

5.1 Périphérie NORD



le PDAU prévoit les terrains au dessus de la rocade comme des terrains non urbanisable, une chose qui n'était pas respecté.

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...

5.2 Périphérie EST :

Des zones résidentielles à côté d'une zone inondable à cause de l'oued de Mekerra.



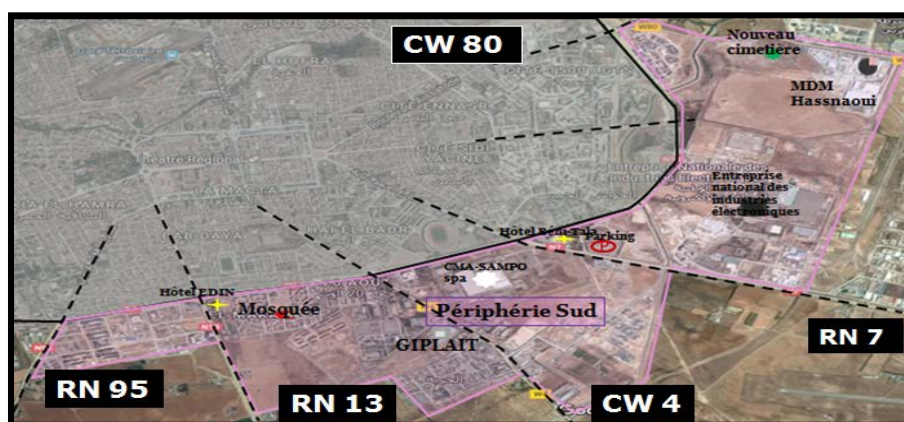
périphérie EST

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

Axe RN13 Nord (ORAN) :

Axe	Largeur de la chaussée	Débit en UVP de 10 à 13 heure
RN 13 Nord (Oran)	3 voies (11m)	913

5.3 Périphérie SUD :



Activité résidentielle
 accolé avec une activité
 industrielle .

périphérie SUD

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

Les axes RN95, RN13, RN7, CW4, CW 80 :

Axe	Largeur de la chaussée	Débit en UVP de 10 à 13 heure
RN 95 sud (sidi Ali benyoub)		
RN 13 Sud (Télagh)	3 voies (7m)	655
CW 4 (S Dahou)	2 voies (7m)	489
RN 7 Est (Mascara)	4 voies (12m)	522
CW 80 (Zérouala)	2 voies (7m)	423

5.4 Périphérie OUEST



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

Des terrains agricoles menacés de disparition à cause du grignotage de l'habitat précaire et le bidonville.

Axe RN7 Ouest (TLEMEN) :

Axe	Largeur de la chaussée	Débit en UVP de 10 à 13 heure
RN7 Ouest (Tlemcen)	2 voies (7m)	763

5.5 Quelle peripherie pour notre intervention :

1-Au niveau de la rocade on distingue deux parties:

En vert la partie engloutie par l'urbanisation elle est devenue une voie urbaine, et elle ne joue plus le rôle d'une rocade, elle connaît des problèmes d'embouteillage.

Alors que la partie présentée en rouge est éloigné de la ville, dont la circulation est plus ou moins facile et gérable donc pour ces raisons les conducteurs préfèrent prendre le chemin en rouge vu la facilité de circulation, même pour celui qui vient de la RN13.



2-Le chemin rouge de la rocade est le plus fréquenté

Maintenant quel chemin pour accéder au centre ville.

Les axes routiers 2 et 5 sont des chemins non alignés présentent des contraintes comme le chemin de fer. alors que l'axe routier 1 est un chemin linéaire ne présente aucune contrainte.

pour ces raisons l'axe routier (1) appelé « HOUARIA ABDELKADER » est l'axe le plus fréquenté et le favorisé pour accéder au centre ville.



l'axe de HOUARIA ABDELKADER (les bâtiments et terrains agricoles qui se sont de part et d'autre de cet axe) sont retenus comme zone d'intervention.

Afin de comprendre et définir les problèmes au niveau du boulevard urbain HOUARIA ABDELKADER ainsi que les manques au niveau de cette zone périphérique, on tente d'analyser le secteur Sakia El Hamra qui appartient le boulevard HOUARIA ABDELKADER selon la méthode du diagnostic territorial partagé.

6. Le diagnostic partagé de la zone périphérique SAKIA AL HAMMRA

« approche systemique »

6.1 Introduction :

Approche systemique présentée par le diagnostic technique basé sur cinq dimensions déjà prédéfinies dans l'analyse urbaine de la ville

6.2 Lecture géographique :

6.2.1 Situation :

Le site correspond aux limites de l'ancien faubourg Thiers

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

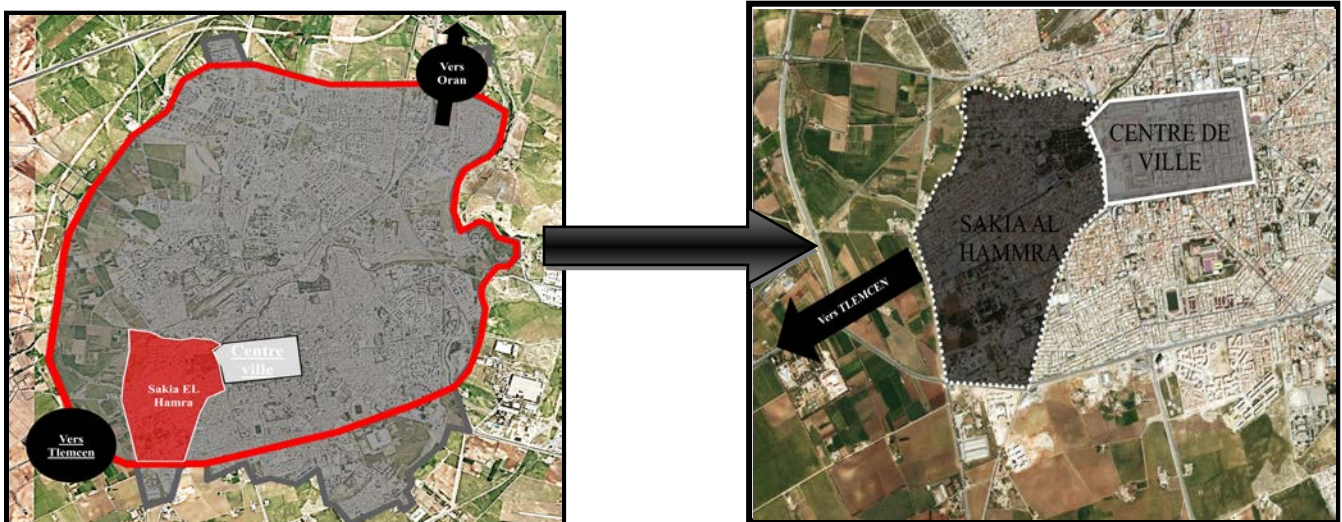


Figure 96 Situation d'aire d'étude

6.2.2 Délimitation :

- Au nord** : par Oued Mekkara
- Nord-est** : par le centre-ville et l'avenue les Amarnas
- Sud-est** : par Medina Lmounaouara et la rue colonel Othman

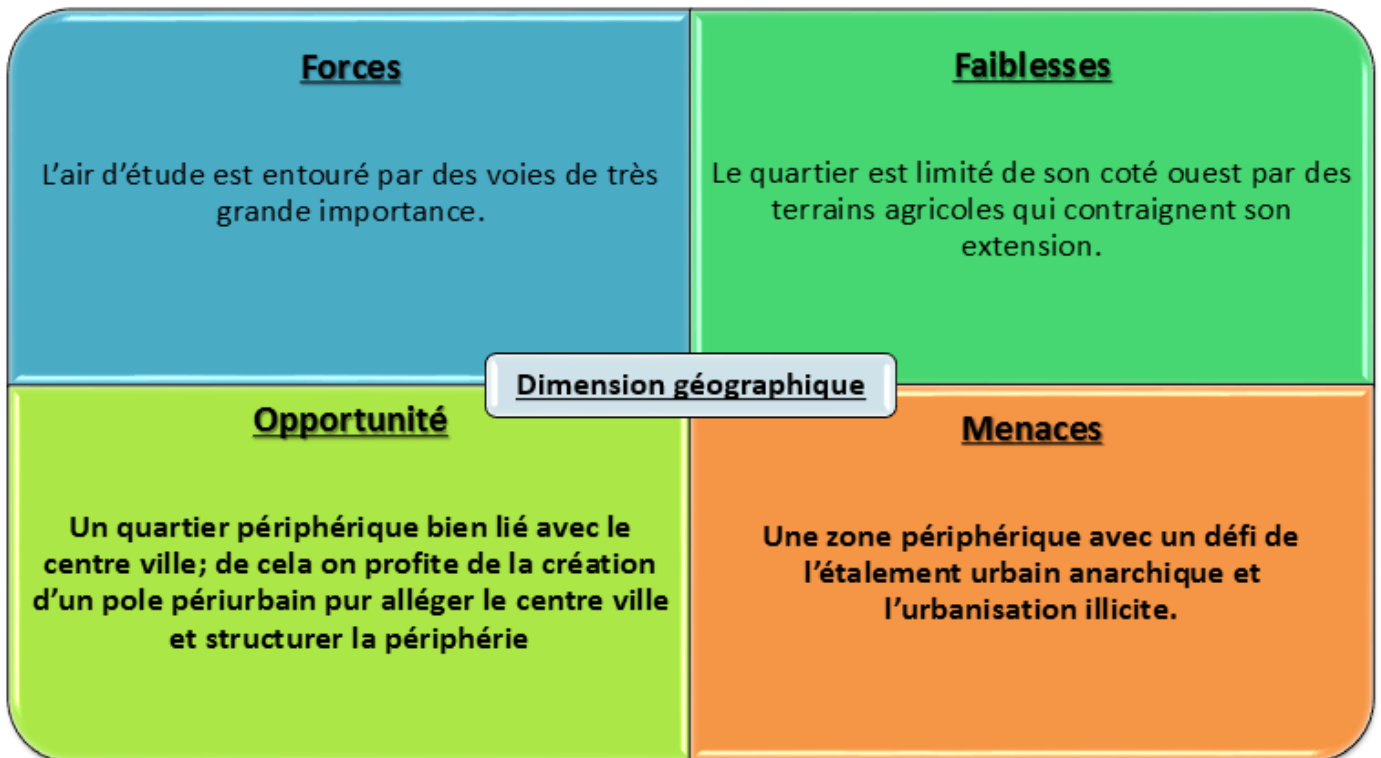


Figure 97 Délimitation d'aire d'étude

-**Sud** : par la rocade

-**Ouest** : par la rue Masséna et des terrains agricoles

6.2.3 Synthèse :



6.3 Lecture historique :

6.3.1 Création d'un centre de population européenne à Sidi Bel Abbès.

Depuis 1847 a 1881 :

Le jardin public :

Cette étendue naturelle existait bien avant l'arrivée des militaires français. Après l'installation des colonnes, le jardin sera cédé à la municipalité en 1857 et deviendra le principal lieu touristique de la ville.

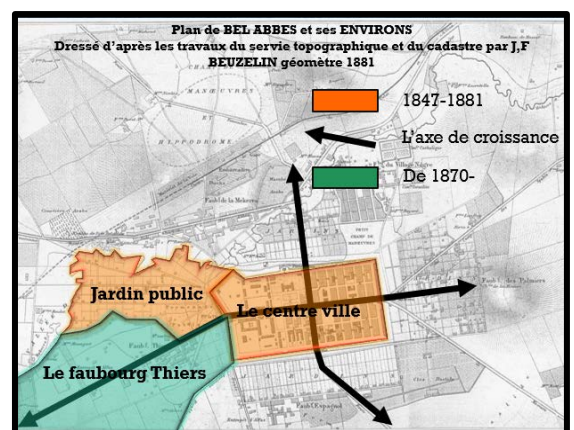


Figure 98 Plan sidi bel Abbès 1881



Figure 99 Anciennes photos jardin public

Plusieurs espèces végétales furent ramenées du jardin d'essai d'Alger et multipliées dans sa pépinière. Son allée principale était ornée de belles statues en marbre, dont l'une était installée dans le petit jardin (à l'est de la ville) près de l'ancienne porte de Mascara. La première est appelée «Orphée expirante» d'Alphonse Eugène et a été sculptée en 1881, la seconde «La caresse» (Léda et Zeus) d'un sculpteur non identifié et enfin la troisième, «La chute d'Icare» d'Auguste Maillard en 1898. Ces œuvres qui furent offertes à l'époque coloniale par l'administration des Beaux-arts à la municipalité de la ville avaient disparu entre 1990 et 1991

6.3.2 Implantation des amorces des faubourgs

Depuis 1921 a 1953 :

L'apparition des premiers faubourgs suivant les sens des routes de liaison de la ville militaire avec les agglomérations voisines vers : Oran – Maskarra – Daida

le faubourg theirs

Est la plus grande extension après le jardin public suivant un axe de croissance qui est le prolongement de l'axe EST-OUEST le documamos de noyau centrale . Cette trame suit le meme principe d'alignement de ville militaire et qui donne naissance a des parcelles reguiliers

À la fin de cette période (la colonisation française) ce faubourg constaté de trois grande partie

- Une partie résidentielle
- Vallès des jardins
- Le premier hôpital civil dans la ville

Figure 101 Carte la ville de sidi bel Abbes après 1962

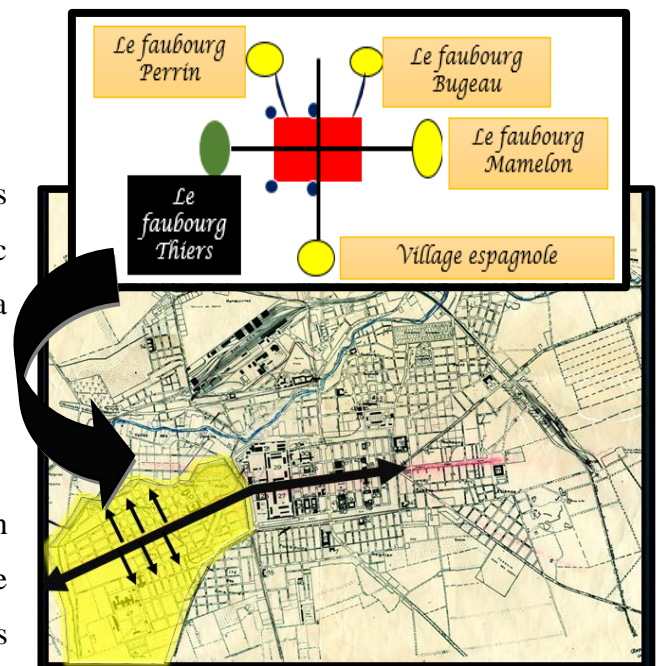
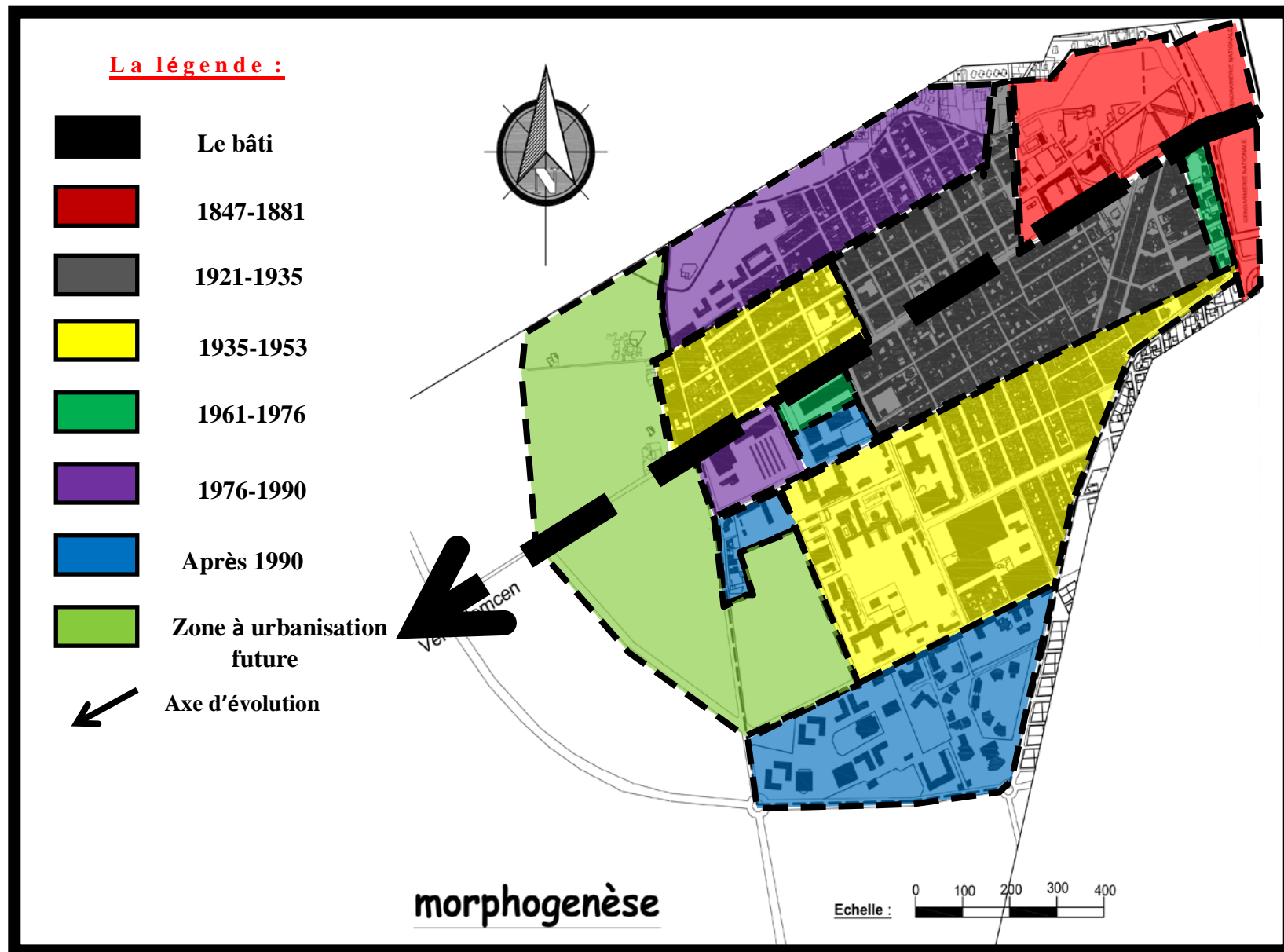


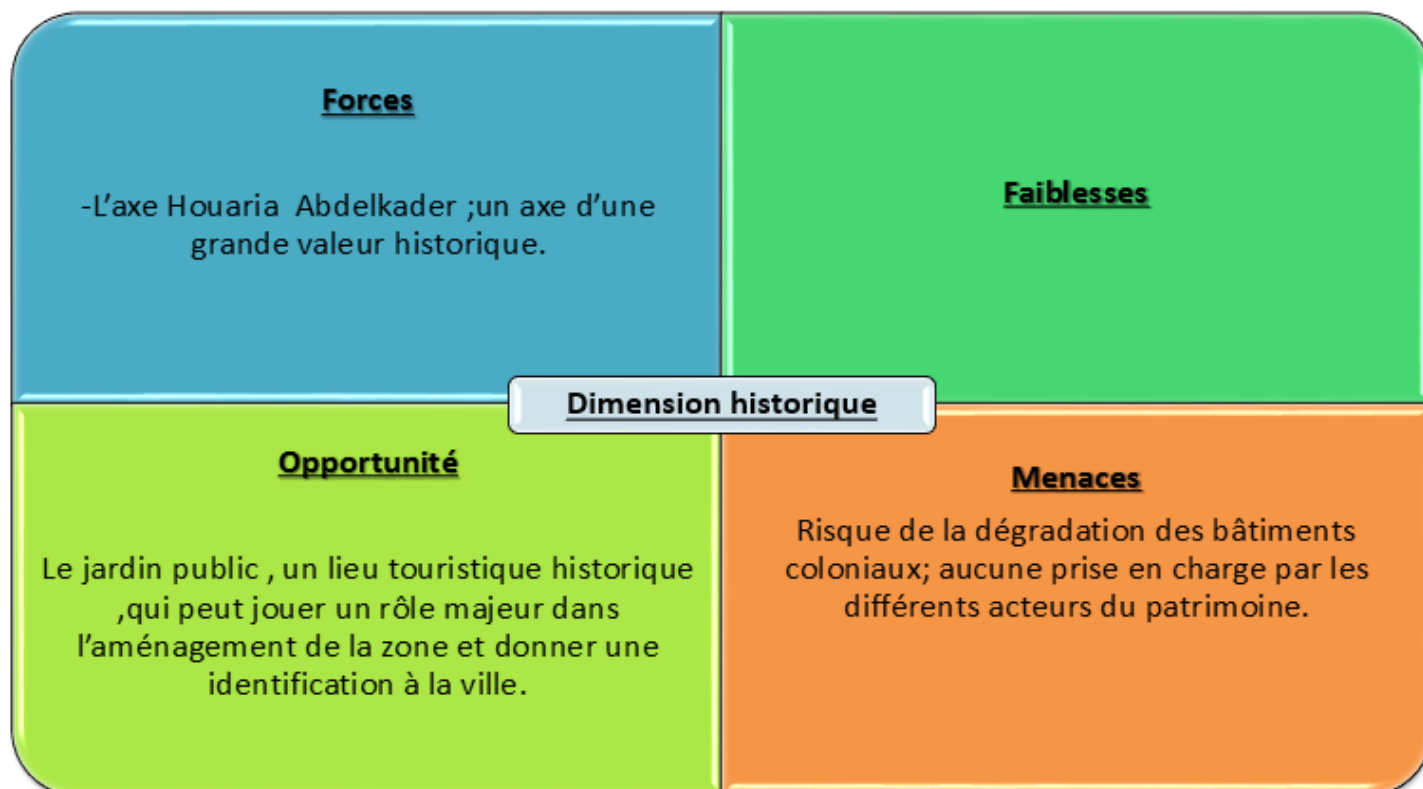
Figure 100 Carte faubourg Thiers



6.3.3 Morphogenèse le plan actuelle :



6.3.4 Synthèse :



6.4 Lecture urbaine :

6.4.1 Introduction :

a. Définition d'analyse typo-morphologique :

La typo-morphologie est une méthode d'analyse qui aborde en même temps la morphologie urbaine et la typologie architecturale, étant ainsi à cheval entre l'architecture et l'urbanisme.

Elle est apparue dans l'école d'architecture italienne des années 60 et fait référence à un ouvrage de « Saverio Muratori » qui porte sur la forme de la ville

La typo-morphologie aborde la forme urbaine par les types d'édifices qui la composent et leur distribution dans la trame viaire. Plus précisément, cela consiste à penser en termes de rapports la forme urbaine (trame viaire, parcellaires, limites, etc.) et la typologie c'est-à-dire

les types de construction (position du bâti dans la parcelle, distribution interne, etc.). Les types s'inscrivent ainsi dans certaines formes urbaines plus que dans d'autres.⁵⁷

b. Principes de lecture

La forme de la ville, qui apparaît comme un tout ou comme un paysage quand elle est regardée par un observateur embrassant toute la ville, se compose en fait de deux éléments (structures) fondamentalement différents :

Les infrastructures de la ville qui sont :

- Le site lui-même
- La trace au sol des occupations urbaines que sont :

La trame viaire

La trame parcellaire

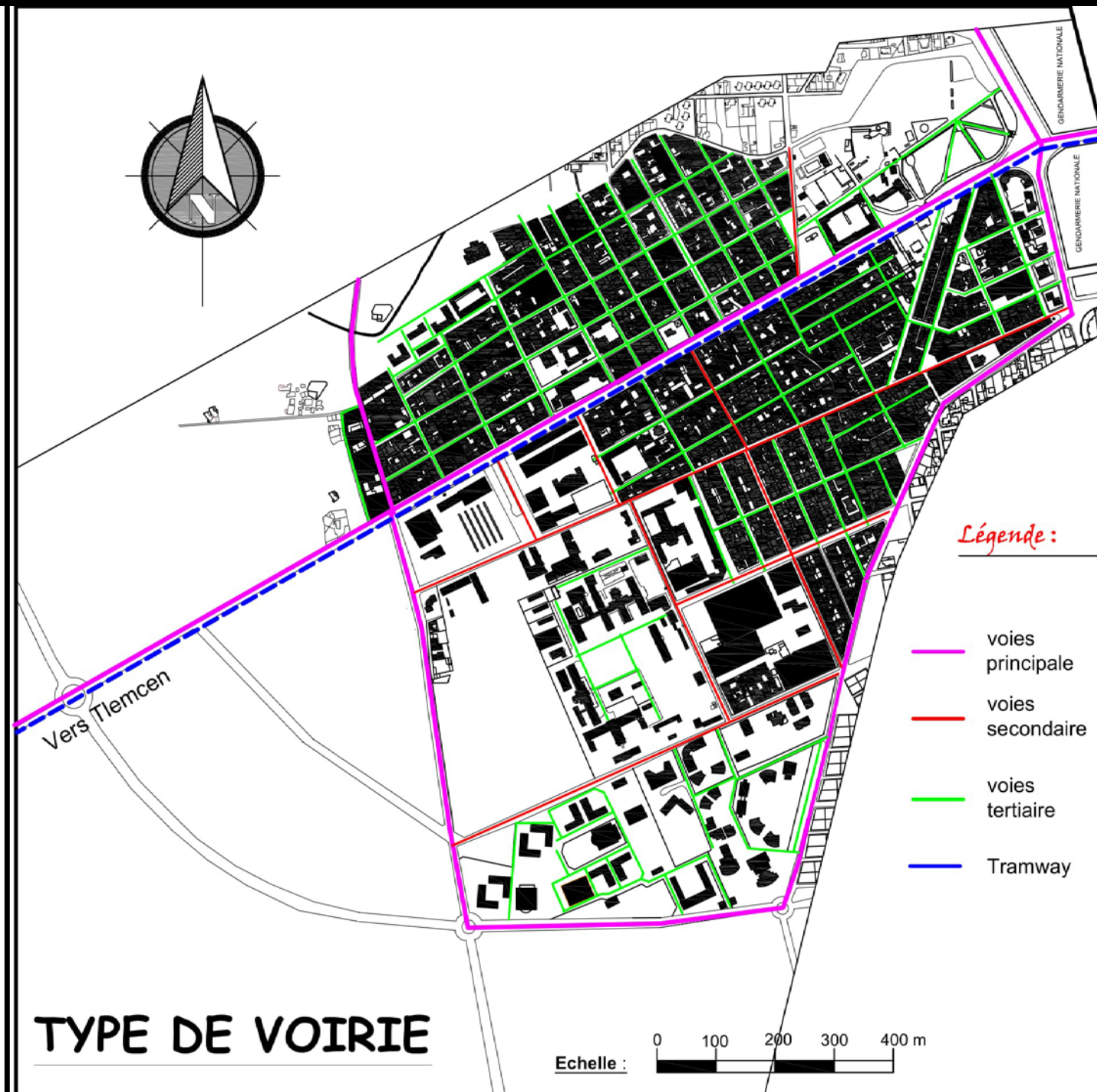
Les superstructures de la ville qui sont les éléments mêmes d'occupation du sol :

Le bâti

*Les espaces libres*⁵⁸

⁵⁷ Approfondissement théorique : l'analyse typo-morphologique lien (<http://unt.unice.fr/uoh/espaces-publics-places/approfondissement-theorique-lanalyse-typo-morphologique>)

⁵⁸ L'analyse typo-morphologique lien (<https://sites.google.com/site/rcnarchitecture/c/histoire-des-theories-fondatrices-de-l-urbanisme/l-analyse-typo-morphologique>)



6.4.2 Système viaire :

La circulation dans la zone d'étude est assurée par un réseau de voirie très varié : voies primaires-voies secondaires-voies tertiaires.

Notre aire d'étude est limitée par des voies et des boulevards principaux :

Rue Dayfe Ben Sekrane, Route National 07, Avenue Colonel Othman et Avenue de la Marne et traversé par le boulevard Abdelkader Houabria

a. Les voies secondaires : constituent le maillage de notre zone d'intervention, et divisent-le site en plusieurs zones, parmi ces vois : Rue Frères Bel Ameri Rue Jean Mace, et Rue Kandri Bel Abbès.

b. Les voies tertiaires : servent à desservir les parcelles et à les lier à la voirie

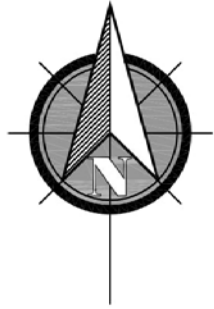
Figure 102 Carte types de voiries

Secondaire. Elles sont nombreuses par rapport au principales et secondaires, et divisée le site en plusieurs ilots et parcelles d'habitations, en fait ces voies sont matérialisées avec souvent des trottoirs d'une largeur variant entre 0.80 a 2.5 mètres

c. Le tramway :

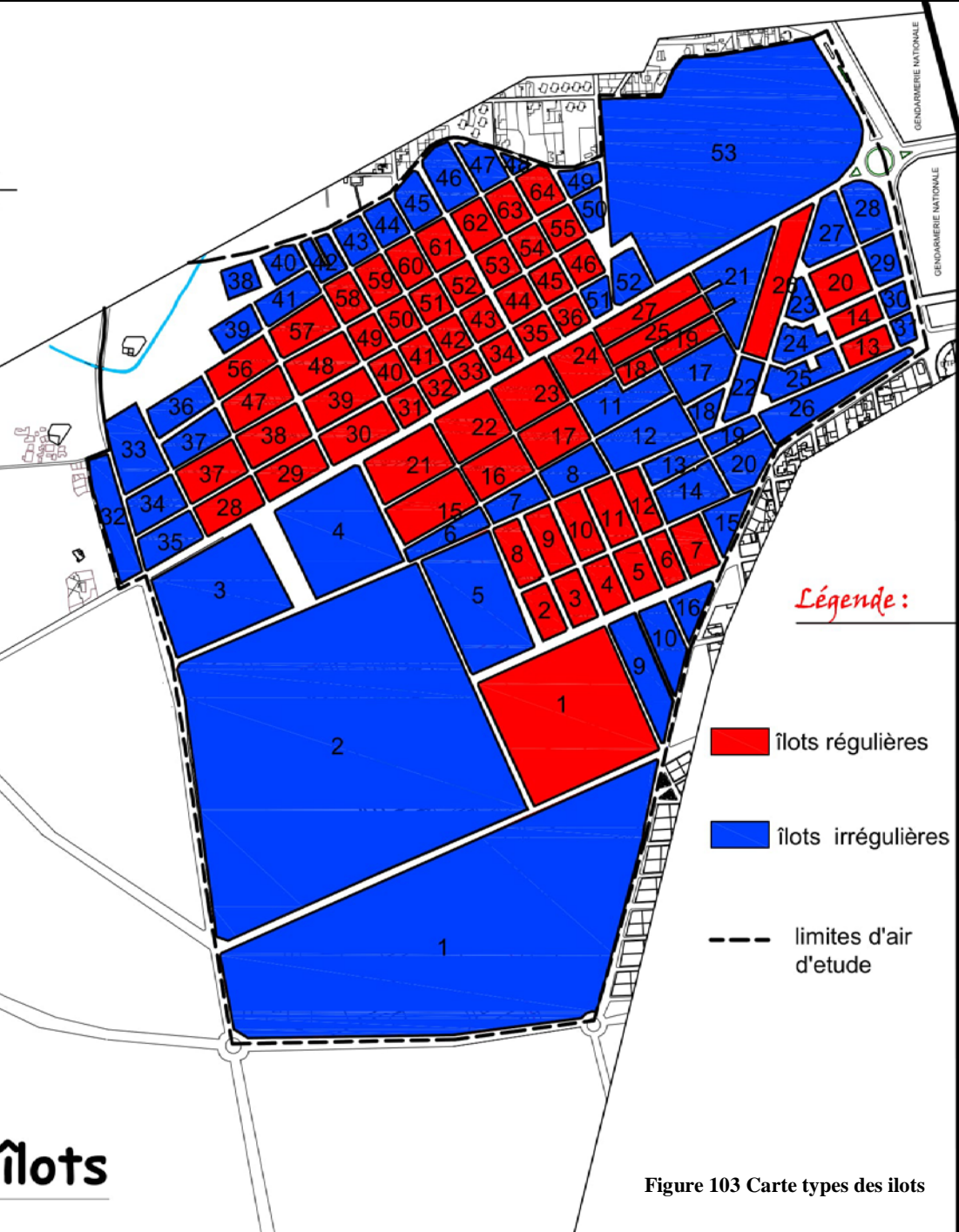
Le tramway de Sidi Bel Abbés est un système de transport en commun actuellement en construction à Sidi Bel Abbés, Le tracé du tramway s'étend de la Gare du Nord (route de Tlemcen) jusqu'à la nouvelle gare ferroviaire, en passant par l'avenue Théodore Héritiers

La trame viaire de la zone est régulière (trame orthogonale) les voies principales et secondaires sont à fort flux mécanique et piéton, en se croisant elles forment des nœuds névralgiques et encombrants



Vers Tlemcen

Type des îlots



Légende:

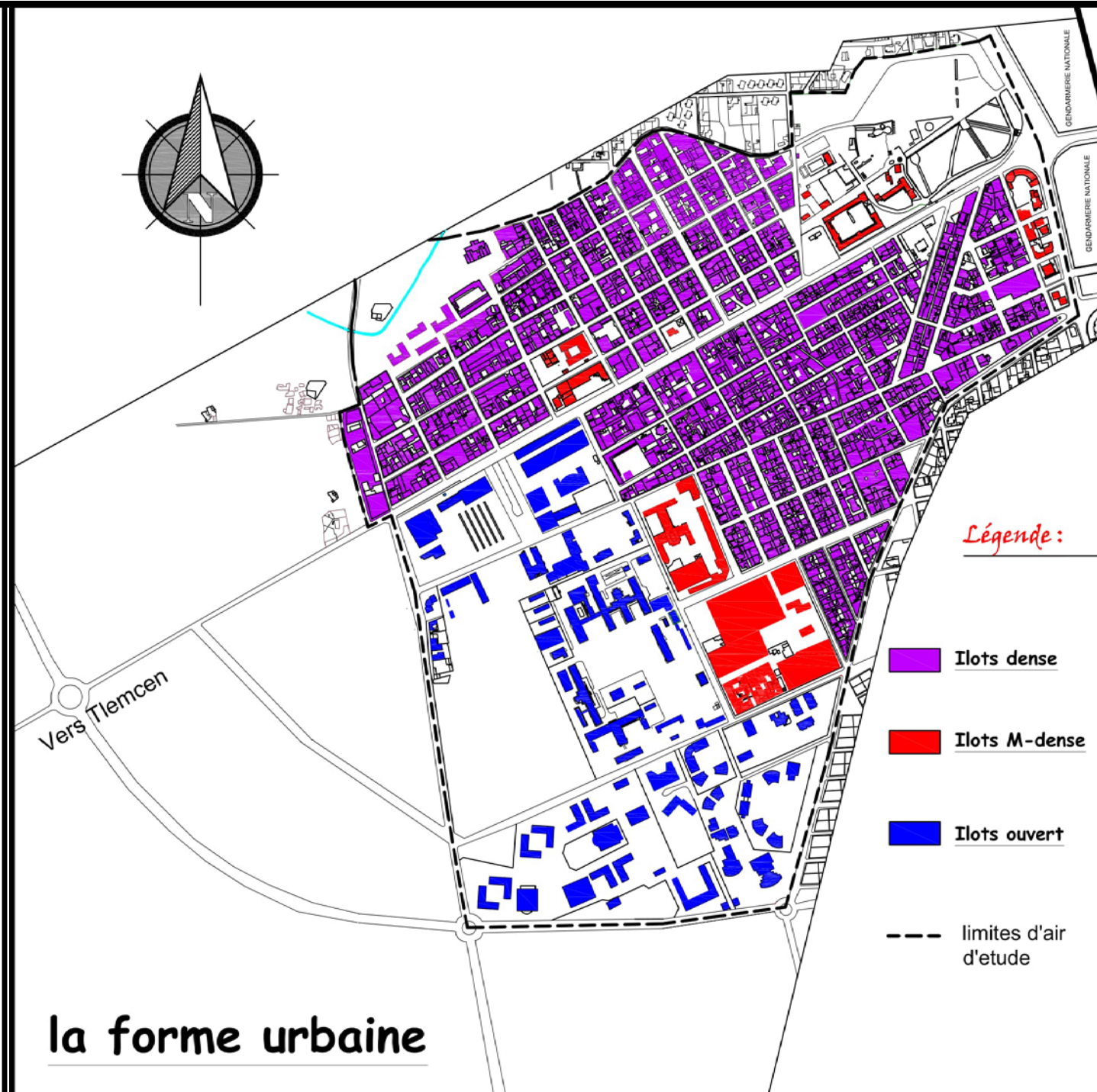
- îlots régulières
- îlots irrégulières
- - - limites d'air d'étude

6.4.3 Système parcellaire :

Forme d'îlots :

Une diversité de type d'îlots existants, La majorité ont une forme régulière (rectangulaire), aussi il y a des îlots irréguliers (trapézoïdal, triangulaire) à l'Est du quartier.

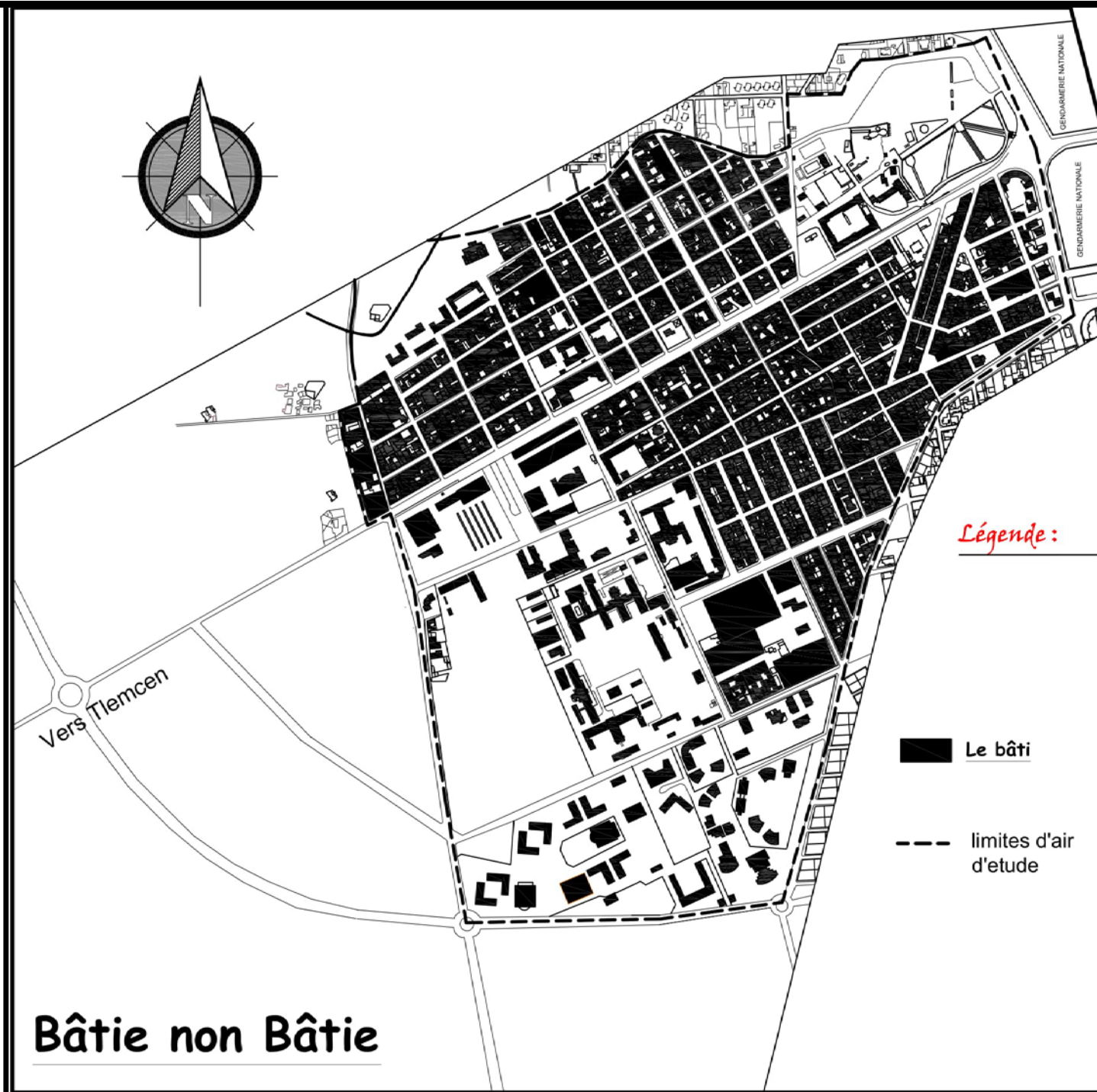
Figure 103 Carte types des îlots



Forme urbaine :

Concernant la densité des îlots on remarque qu'ils sont denses dans la partie Ouest parce qu'ils se sont des îlots résidentiels tandis que dans la partie est ils se sont moyennement denses ou bien ouverts où se trouve des équipements structuraux tels que l'hôpital, l'université, la gare routière etc.

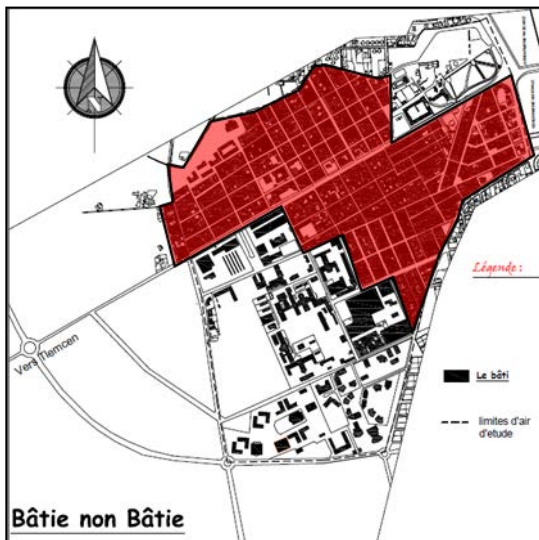
Figure 104 Carte de forme urbaine



6.4.4 système bati :

- L'aire d'étude peut se diviser en quatre zones selon la morphologie de leurs ilots

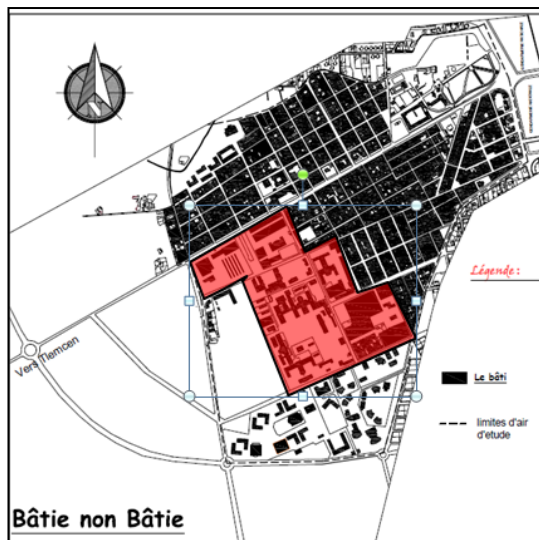
Figure 106 Carte bâtie non bâtie



Zone	Type d'ilot
A	Ilot dense Fermé Vocation résidentielle Forme d'ilot régulière
CES	COS
Min :0,8 max : 1	Min: 0,8 max: 4

Zone A

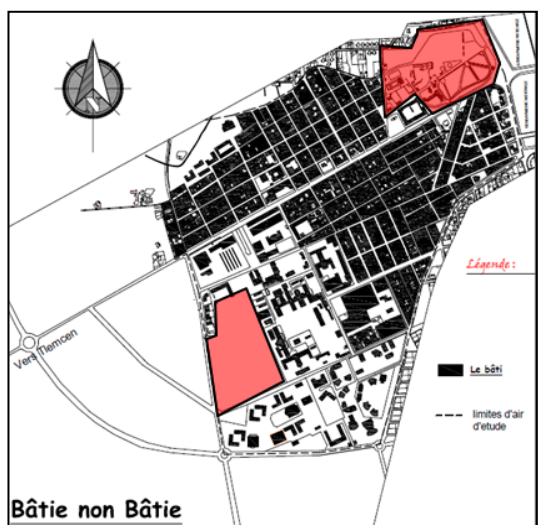
Elle est de vocation résidentielle avec un CES très élevé



Zone	Type d'ilot
B	Ilot moyen dense Ouvert Vocation : équipements structurants
CES	COS
Min :0,30 max : 0,80	Min: 0 max: 3

Zone B

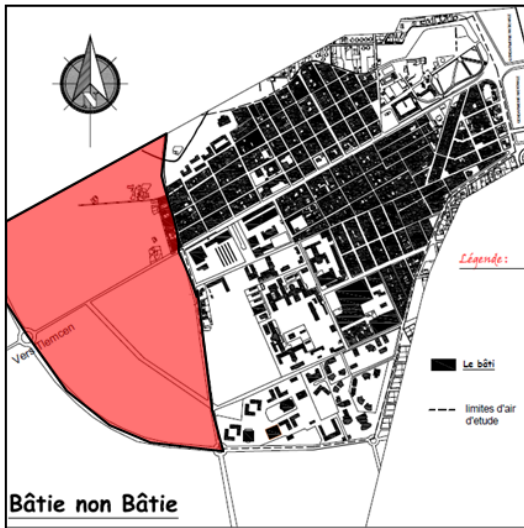
Occupe dans sa majorité des équipements avec un CES et COS faible



Zone	Type d'ilot
c	Terrain agricole + jardin public
CES	COS
0,00	0,00

Zone C

Zone non bâti occupé par le jardin public et des terrains extension future



Zone D

Zone d'une vocation agricole

a. Typologie équipements et services :

- Selon une répartition fonctionnelle La zone étudiée est composée de trois zones de fonctions différentes nettement séparé

Les équipements importants (CHU, université, lycée, école paramédicale, foyer de police, etc....) apparaissent comme des occupations spécifiques mais bien proportionnées par rapport aux

autres fonctions urbaines. En dehors de l'université, la majorité des constructions date de l'époque coloniale.

- L'occupation du sol fait apparaitre que l'emprise des équipements dépasse celle de l'habitat (41% contre 32%)



**Direction
des impôts**



Gare routier

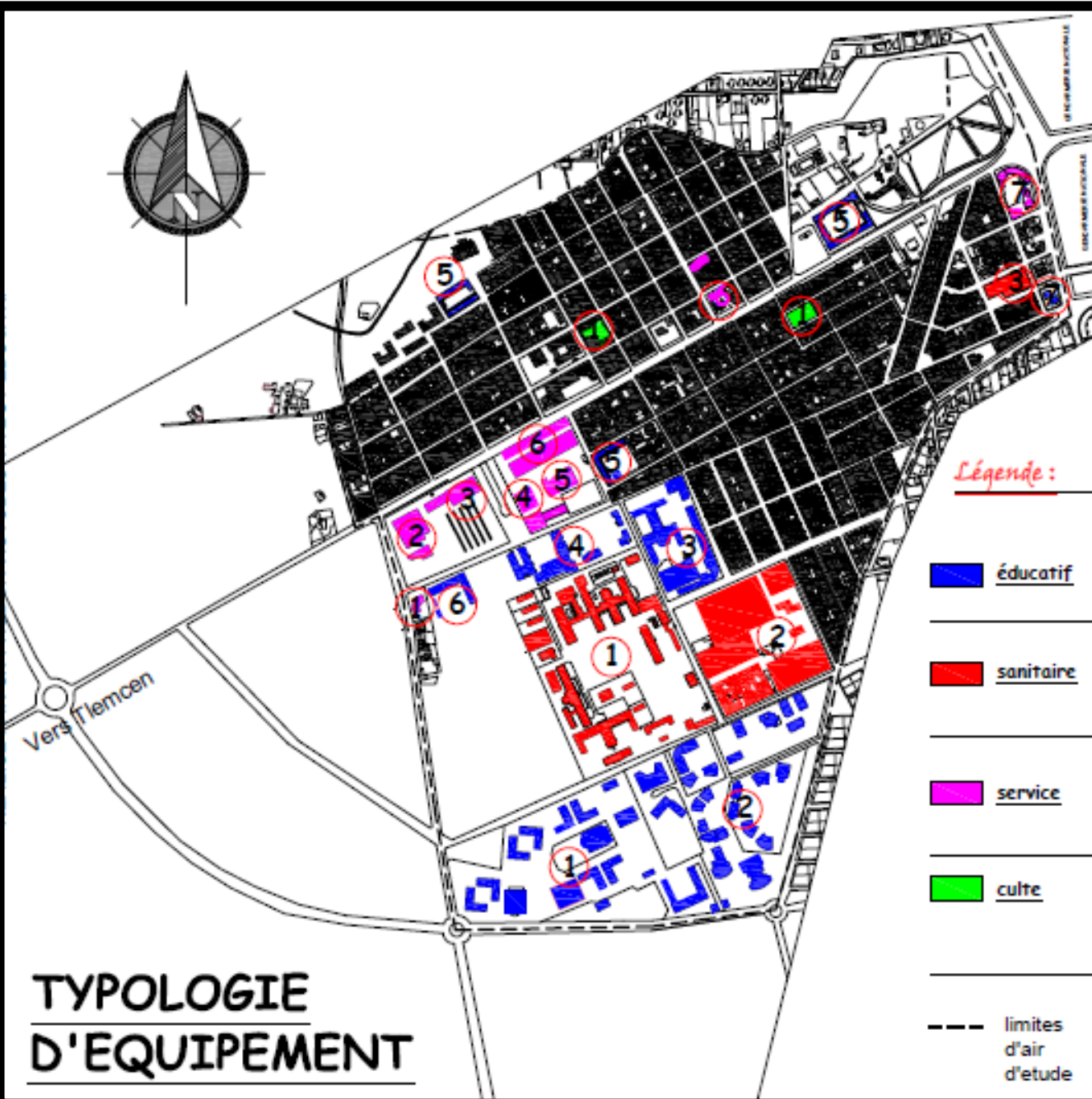
- Parmi les équipements considérés comme importants, deux d'entre eux sont d'importance structurante. Il s'agit du CHU et de l'université avec ses cités. Ils occupent à eux seuls une surface importante. Pour les équipements de proximité, ils occupent à peine 10 hectares et se limitent à quelques secteurs de



Cité universitaire







CHU



TYPOLOGIE D'EQUIPEMENT

Légende:

 <u>éducatif</u>	1 cité universitaire	2 faculté de médecine	3 lycée	4 école paramédicale
 <u>sanitaire</u>	5 école	6 CEM	7 Centre éducatif	
 <u>service</u>	1 CHU	2 L'Urgence	3 C.d'hemodialyse	
 <u>culte</u>	1 direction douane	2 OPRO	3 Gare roturière	4 poste
	5 direction des impôts	6 marché	7 maison de presse	
	1 mosquée			

--- limites d'air d'etude

Figure 108 carte typologie d'équipements

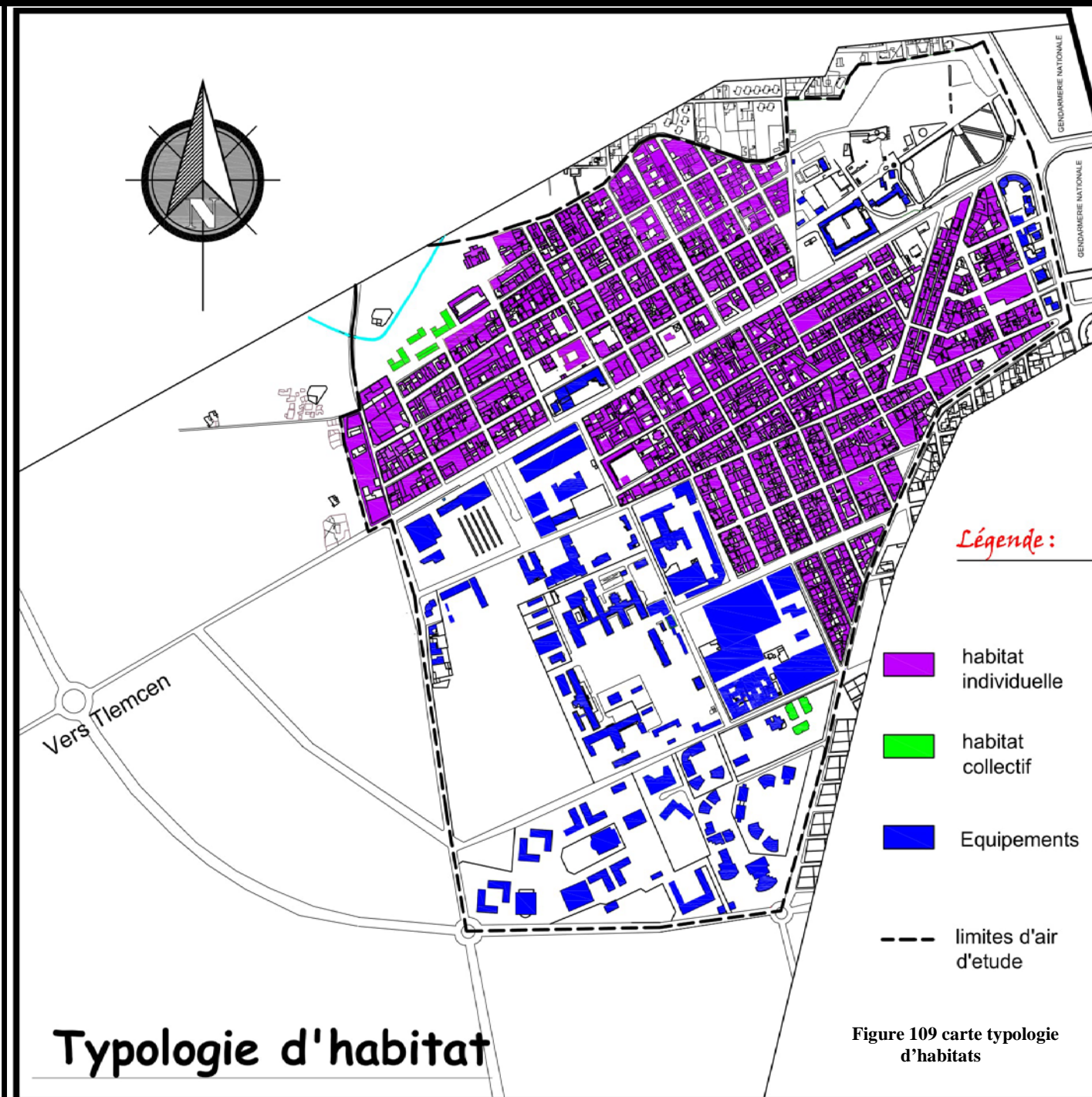


Figure 109 carte typologie d'habitats

b . Typologie d'habitat :

- **Habitat individuel**

L'habitat individuel de type villa ou maison de maitre

Ce type est représenté dans la majorité de cette zones ce sont des lots individuels mitoyens ou non qui été bâtis selon un principe simple jardins annexes ou activités commerciales au rez de chaussé

L'habitat individuel de type pavillonnaire :

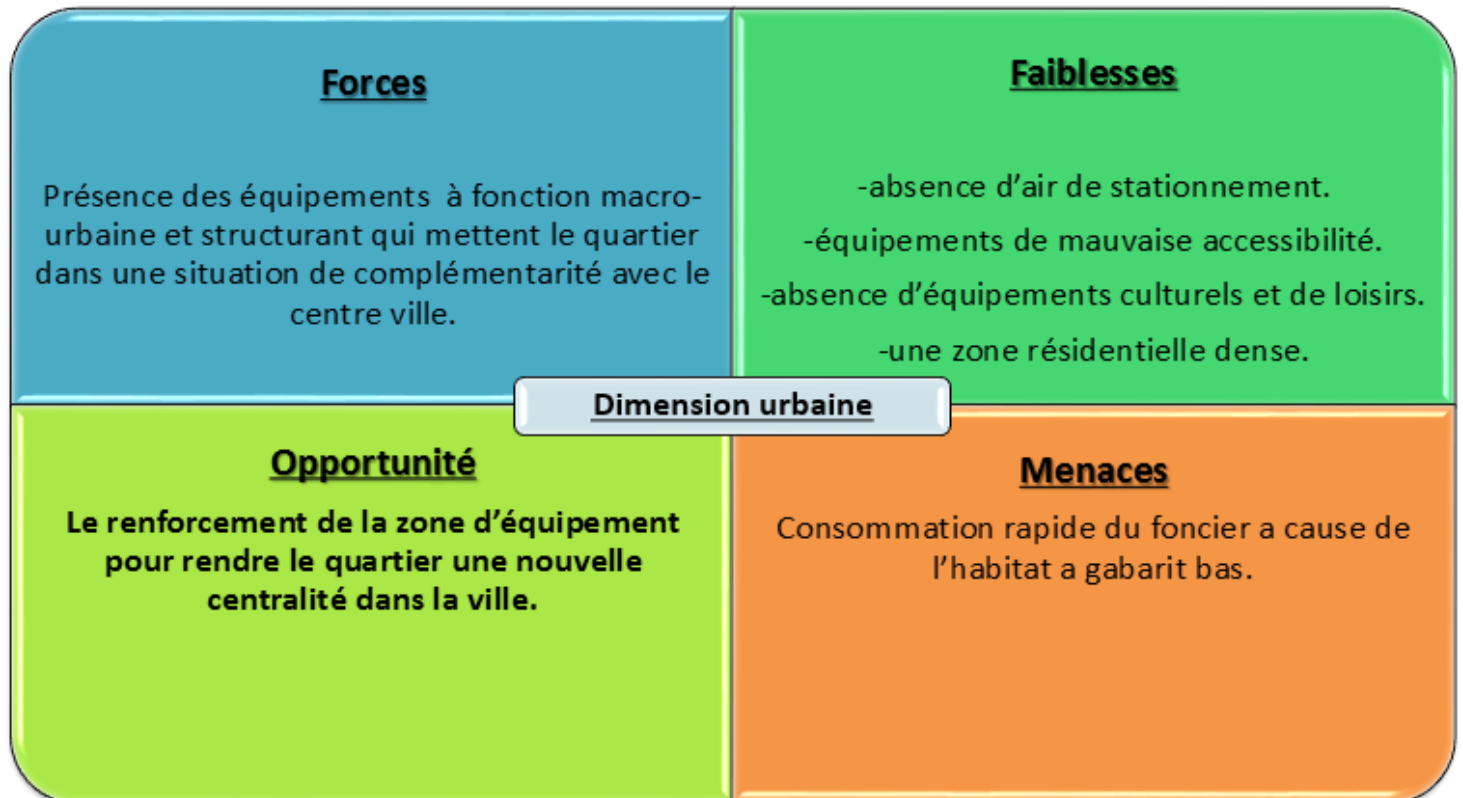
Ce type d'habitat également de l'époque coloniale et se distingue par sa toiture et les matériaux de constructions, la parcelle est de taille moyenne et son occupation laisse apparaître fréquemment des jardins, soit sur rue soit en fond de parcelle.

Ce type d'habitat occupe un nombre limité d'ilots et ne parait pas faire l'objet de mutation notable, à l'exception des parcelles à double façade ou sur les axes animés.

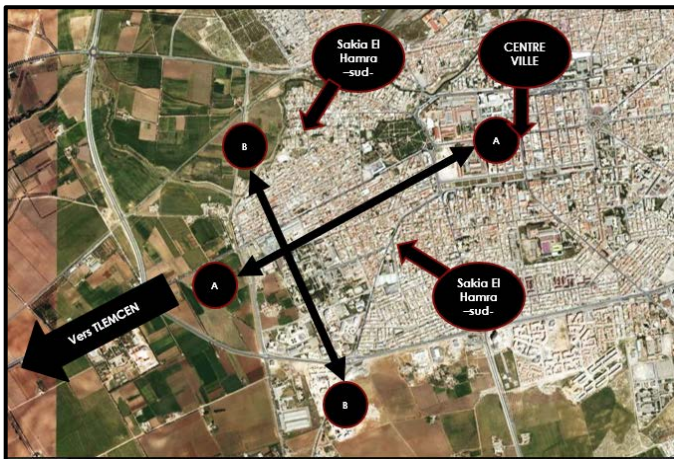
- **L’habitat collectif :**

On a constaté la présence des habitations collectives poste coloniales dans la partie Nord sous forme de barre, d'ailleurs on a enregistré la présence d'une autre habitation collective coloniale (Garden tour) dans l'est. Et autre logement de fonction poste colonial au sud de notre zone

6.4.5 Synthèse :



6.5 Lecture environnementale

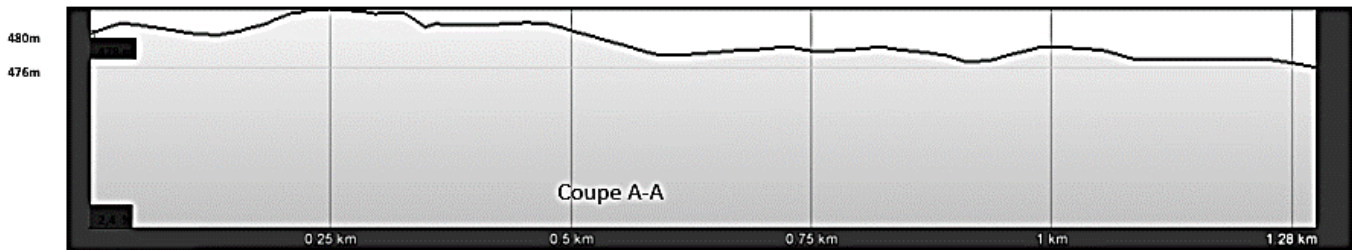


6.5.1 Topographie de site :

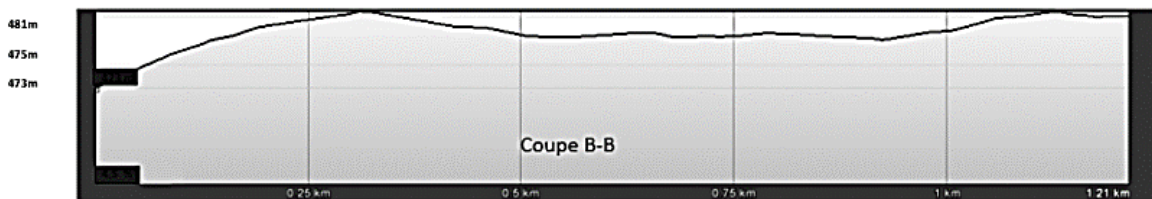
Le terrain est pratiquement plat avec une légère pente en direction l'est, à une altitude variant entre 477 et 479 mètres non considérable ce qui facilite la conception et l'organisation des parcelles

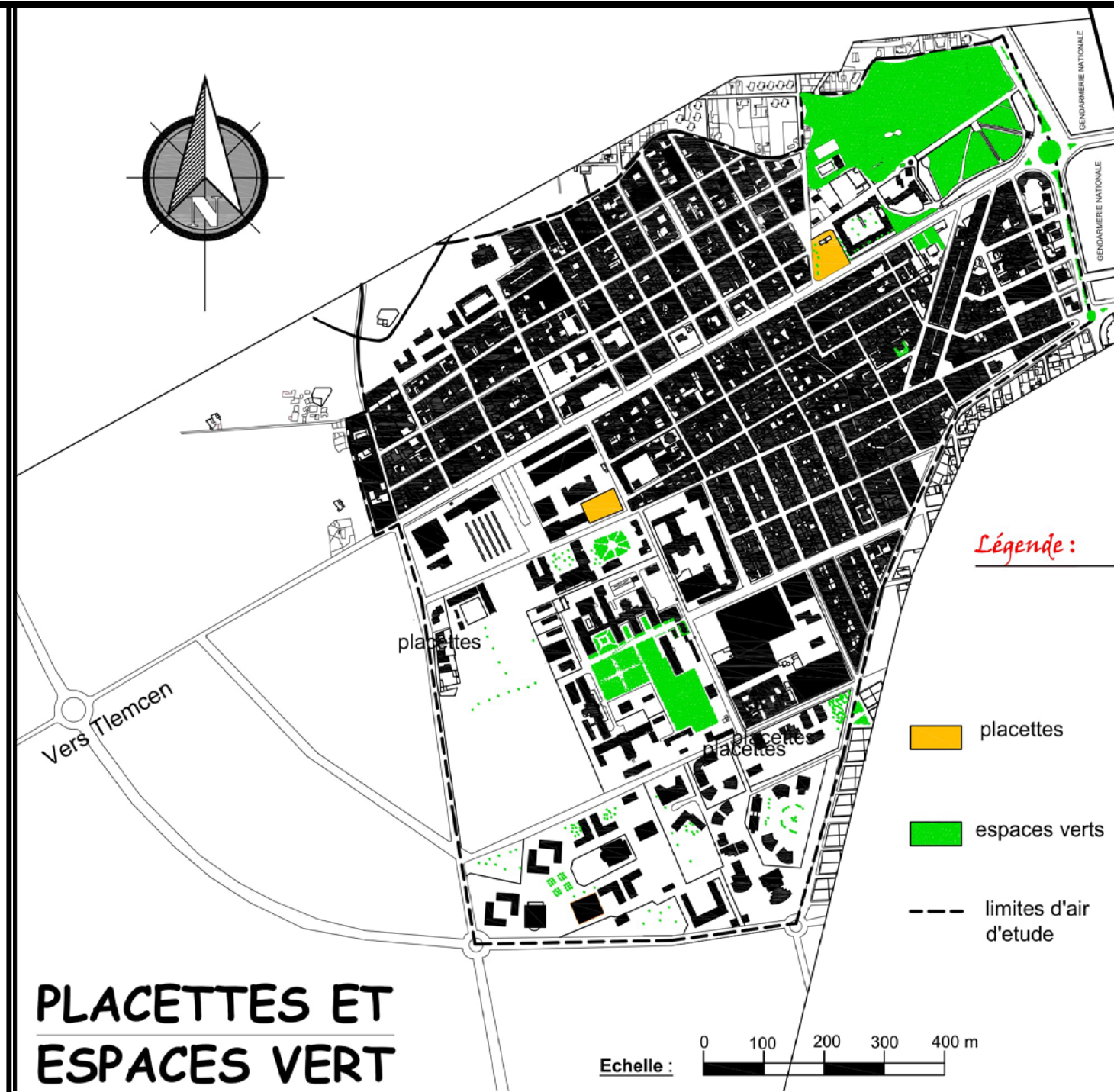
6.5.1 Coupe de terrain :

Coupe A-A :



Coupe B-B :





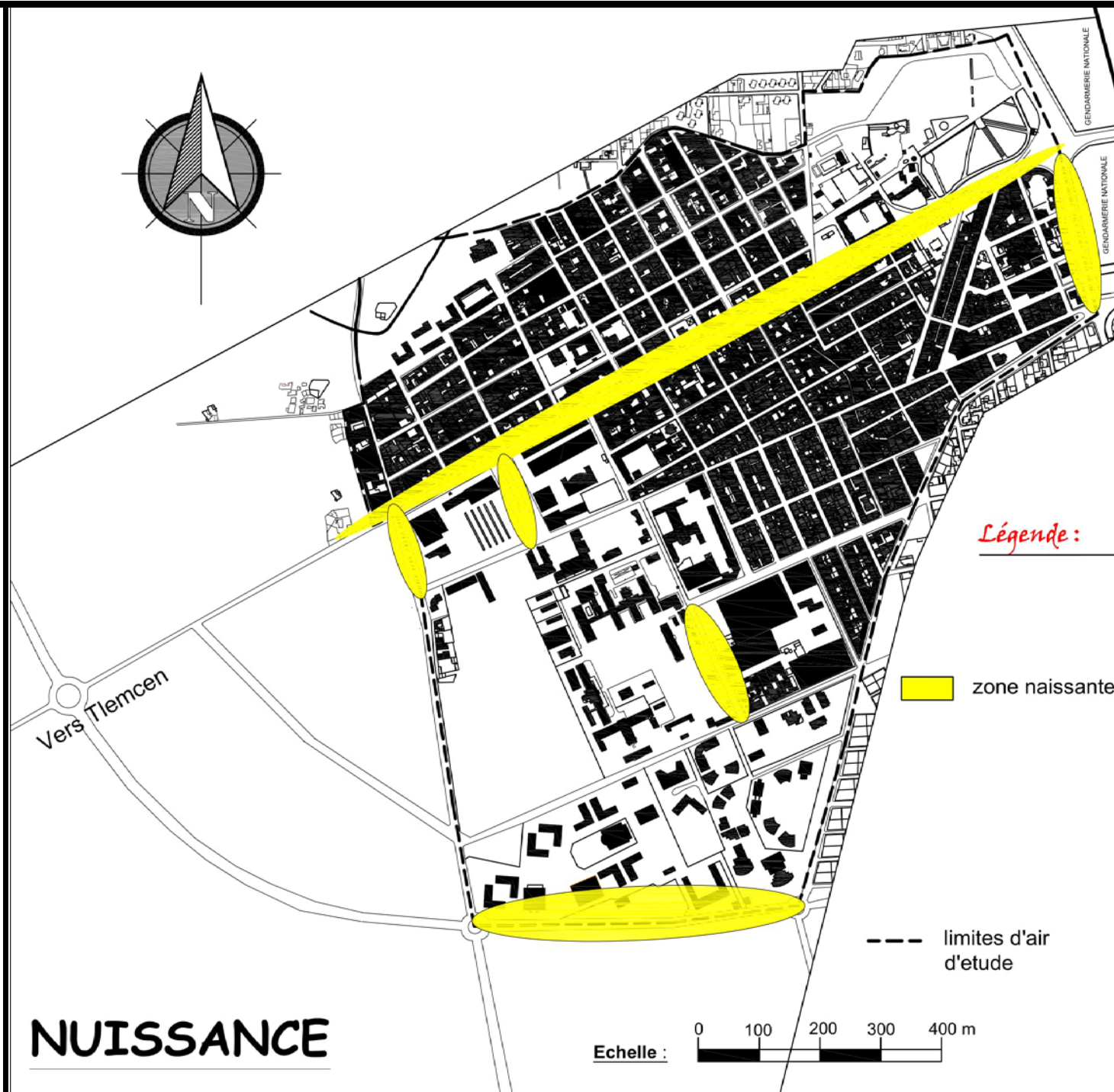
6.5.2 Espace vert et placettes :

Le site possède quelque potentialités tel que le jardin public qui occupe une surface importante il se présente comme un espace d’attraction et d’animation on y trouve aussi des espace vert annexe aux équipements et deux placettes

Légende :

- placettes
- espaces verts
- limites d'air d'etude

Figure 110 carte placettes et espaces verts



6.5.3 Nuisance

La zone possède des zones de nuisance à cause de la circulation piétonne et mécanique très importante à côté de l'hôpital et aussi dans la rocade et la présence des chantiers à proximité et le long de Boulevard Th Héritiers due aux travaux de tramway

Figure 111 Carte zones de nuisance



Figure 113 Hôpital



Figure 112 La rocade

6.5.4 le confort visuel :



Figures114 Habitat colonial dégradé

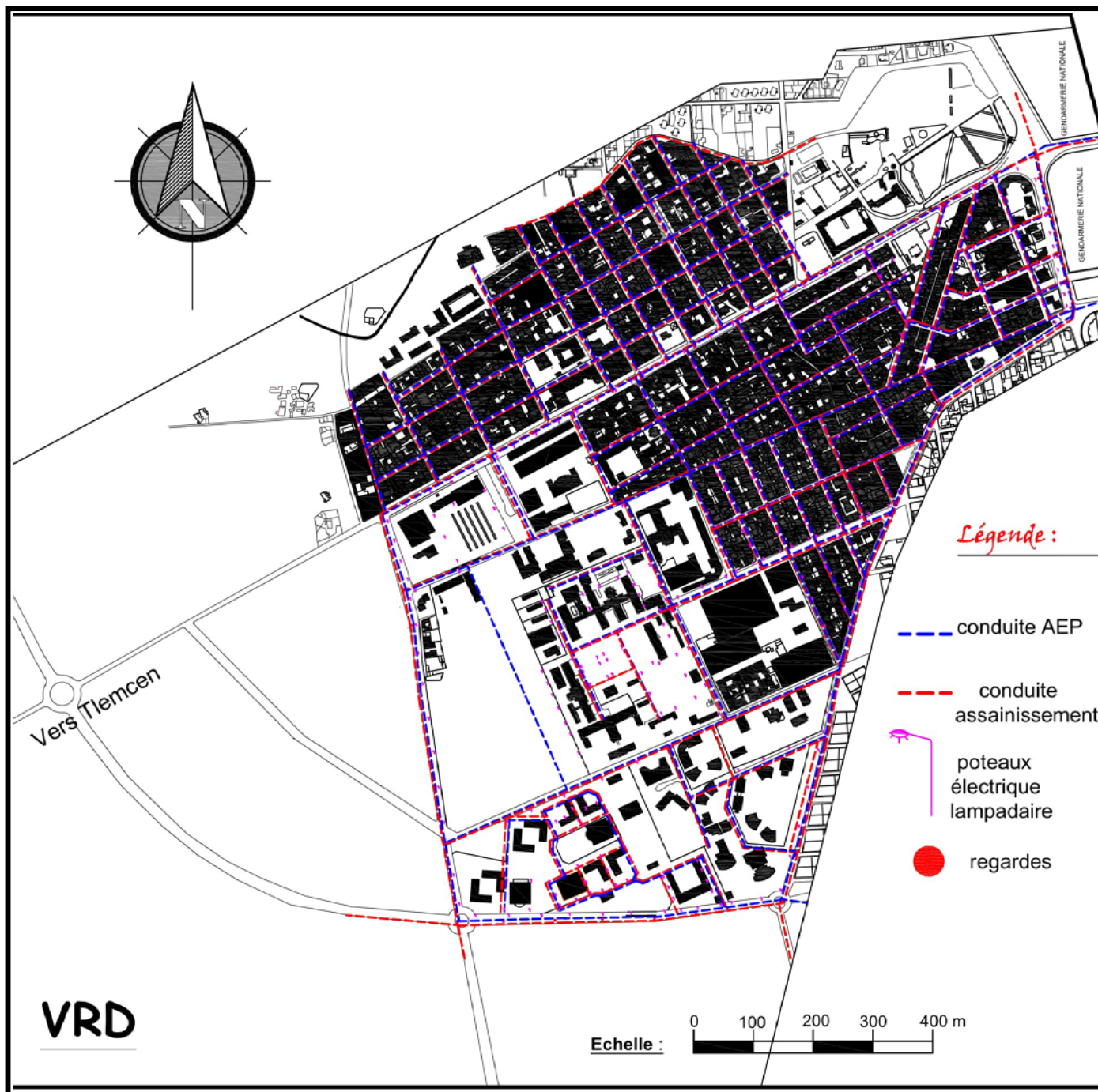
Saka El Hamra contient un nombre très important des équipements coloniaux qu'il faut préserver. Mais On remarque des cas soit de dégradation de bâti anciens soit des cas de modification non contrôlées du cadre colonial

Une nuisance visuelle partout dans le quartier (bidonville – oued – chantier de tramway)

6.5.5 L'assainissement :

Ce quartier dispose comme le reste de la ville de Sidi Bel Abbés d'un réseau d'assainissement de type unitaire à l'exception de la ZHUN Est où il est séparatif. Le réseau aboutit à la station d'épuration située au nord-est de la ville par le biais d'un collecteur de 2000 MM.

L'ensemble des constructions est desservi par un réseau d'égouts permettant l'évacuation direct des eaux de toute nature



6.5.6 VRD :

a. L'AEP :

L'approvisionnement de la ville de Sidi Bel Abbés en eau potable est assuré par des transferts à partir des nappes de Sidi Benyoub et celle de Ténira et de transfert de Sidi Abdelli. Le débit global affecté était de 260 l/s.

Le réseau d'AEP dans ce quartier comme pour l'ensemble de la ville est en train d'être rénové. Ces conduits sont soit en acier soit en fonte avec des diamètres de 400 mm pour le primaire, de 100 à 110 pour le secondaire et de 60 pour le tertiaire. Ainsi que toute construction est raccordée au réseau d'alimentation en eau potable selon les prescriptions des services compétents à l'aide d'un abonnement individuel, muni de compteur.

Figure 115 carte VRD

Le réseau dans le quartier est maillé à configuration concentrique. Il serait parfois vétuste.

b. L'éclairage public :

La desserte énergie électrique faite par des lignes souterraines, et l'ensemble de périmètre de la zone dispose d'un éclairage public, ou l'implantation unilatérale pour le réseau voirie est exigée pour les voies dont l'emprise est inférieure à 10m. Et l'espacement entre les foyers lumineux est de 25.

c. Le gaz :

Le quartier est alimenté par un réseau de distribution de gaz de ville.

6.5.7 Synthèse :



6.6 Lecture architecturale :

Sakia Al Hammra correspond aux limites de l'ancien faubourg Thiers dont les constructions, des habitations et des équipements présentant le style architectural de la période coloniale caractérisé par :

- ✓ Utilisation des murs porteurs en pierres
- ✓ Toitures inclinées couvertes de tuiles.
- ✓ Ouvertures rectangulaires en longueur

Ainsi qu'on trouve des façades anciennes réhabilitées selon un style moderne.

- ✓ Utilisation des structures en béton armé avec des dalles en corps creux.
- ✓ Toiture plate
- ✓ Ouverture carré

Cas d'étude 01 : Equipements coloniale

Cas d'étude 01	CHU
Gabarit	R+1 a R+2
Toiture	Plate
Jardin	Surface importante
Etat	Mauvaise a moyen
Période	Coloniale



Figure 116 CHU

Cas d'étude 02 : Habitation

Cas d'étude 01	Habitations
Gabarit	R+1 a R+2
Toiture	Plate
Jardin	Surface importante
Etat	Mauvaise a moyen
Période	Coloniale



Figure 117 Habitats coloniale

Façade d'un style moderne avec

- ✓ Une volumétrie assez riche et varié
- ✓ Utilisation des mure rideau et les plaques métallique dans le traitement des façades
- ✓ Symétrie

Cas d'étude 03 :

Cas d'étude 01	Equipements
Gabarit	R+1 a R+2
Toiture	Plate
Etat	Bon
Période	



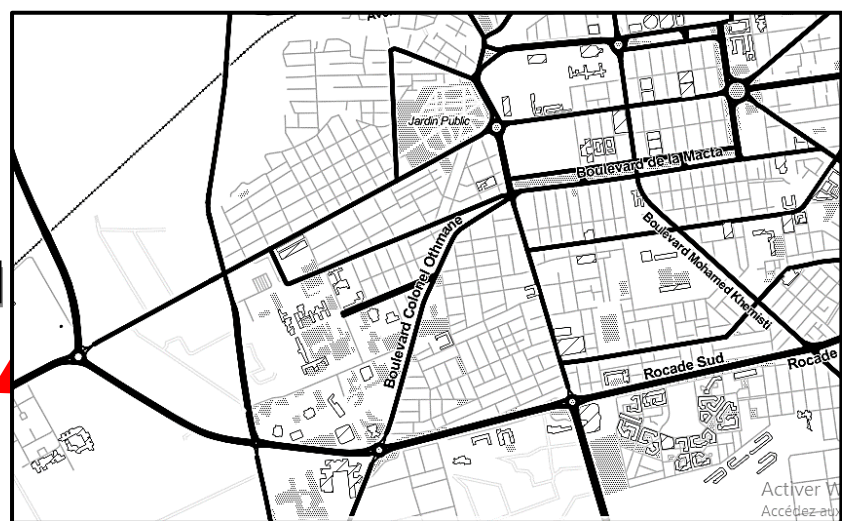
Figure 119 Douane

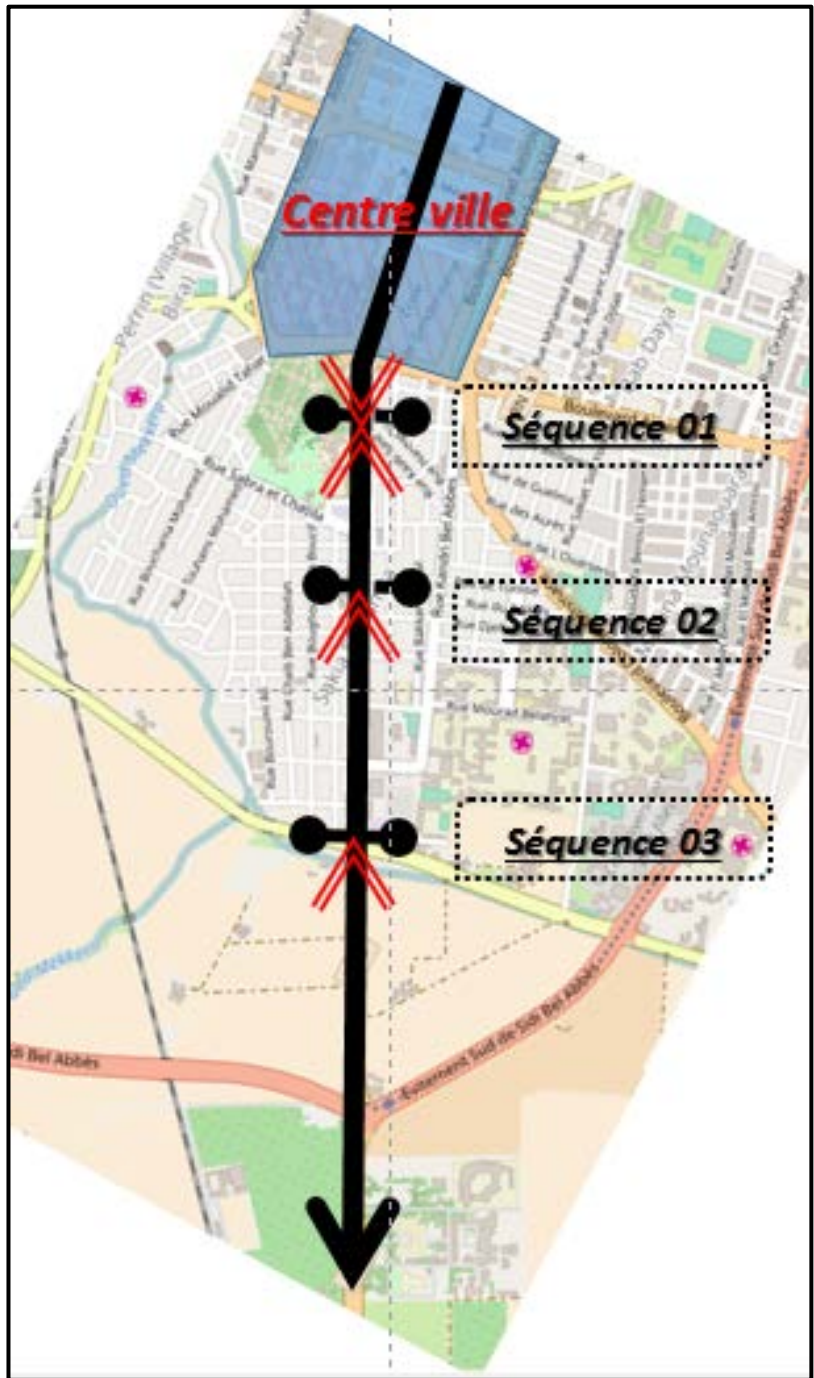


Figure 118 Direction des impôts

6.7 Analyse séquentielle :

A premières vu on s'aperçoit que notre axe symbolique est le boulevard Héritiers axe d'une dynamique urbaine donc on à prendre 3 séquence pour comprendre l'homogénéité de skyline aussi le style architecturale qui domine cet axe important





Séquence 01

Façade urbaine

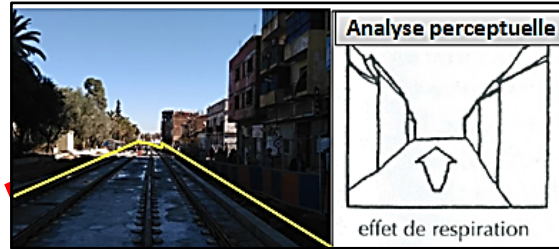
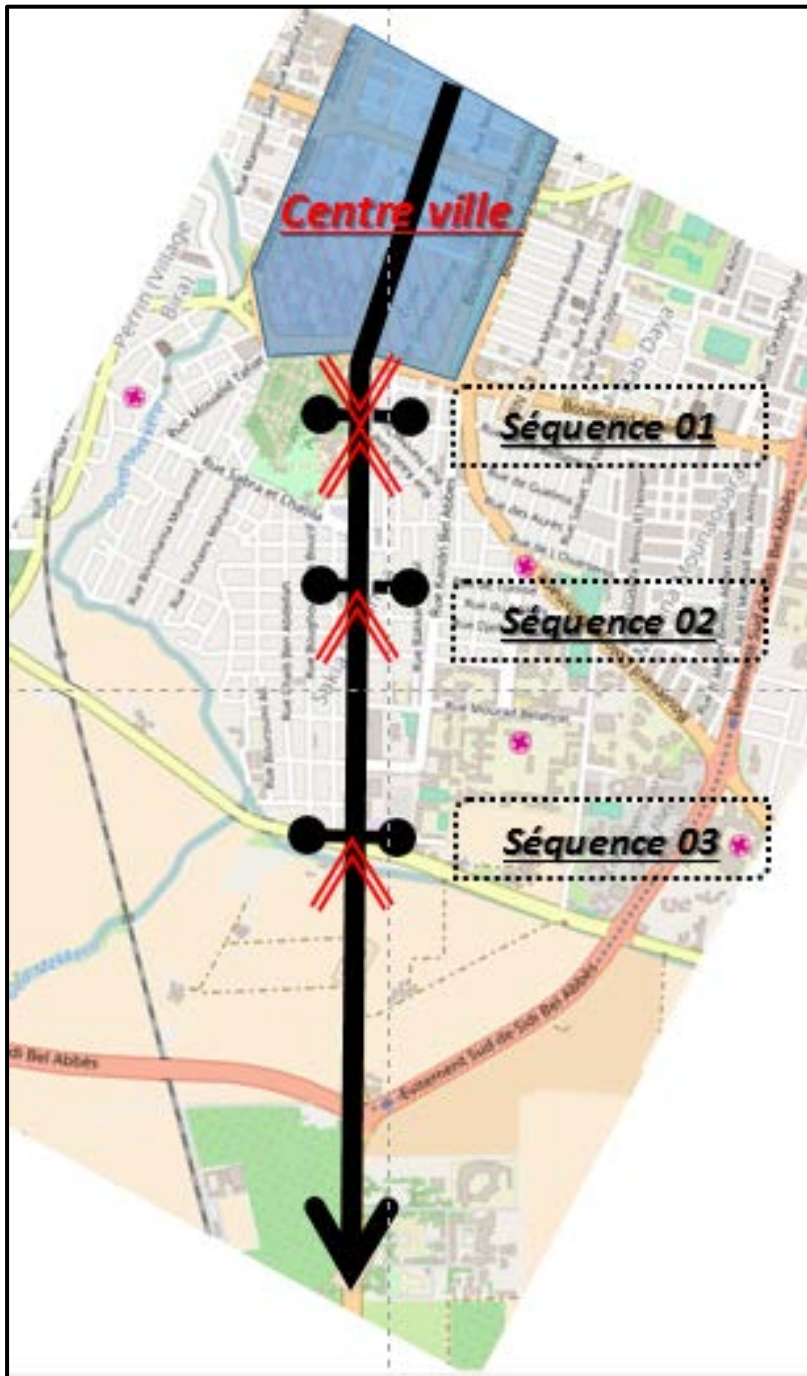
- Gabarit entre R+4 et RDC
- Skyline non homogène
- Style architecturale variant selon état et style (colonial – post moderne)

Ambiance

- Présence de commerce – jardin
- Nuisance visuelle et sonore : chantier de tramway

Mobilier urbain

- Absence de mobilier urbain



Séquence 02

Façade urbaine

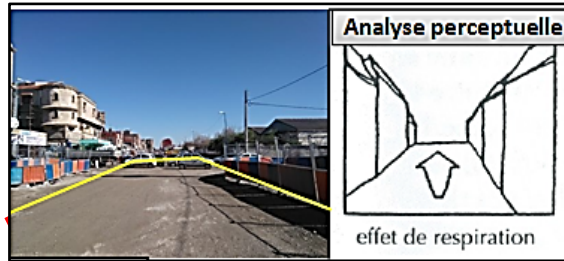
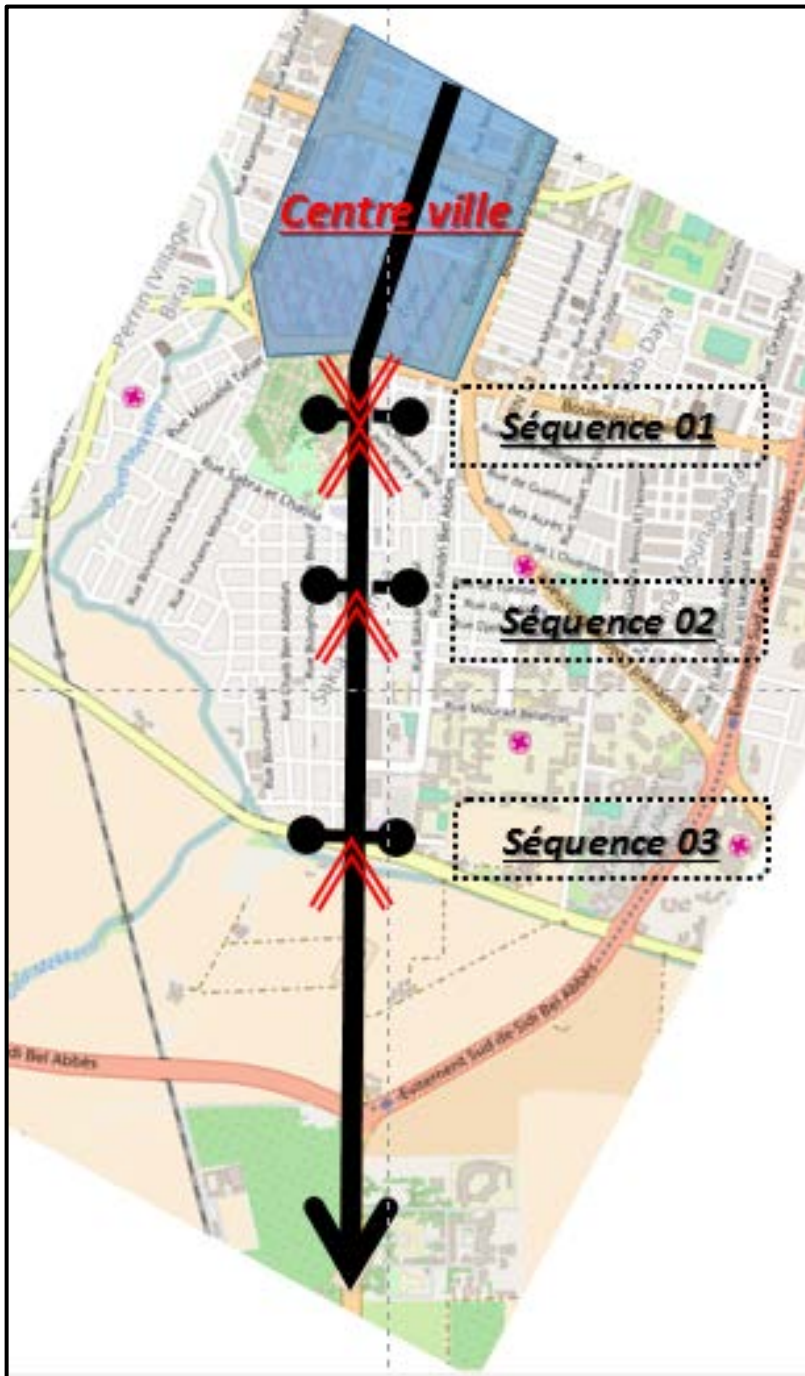
- Gabarit entre R+3 et RDC
- Skyline non homogène
- Style architecturale variant selon état et style (colonial –post moderne – façades réhabilitée)

Ambiance

- Présence de commerce
- Arbres
- Nuisance visuelle et sonore : chantier de tramway

Mobilier urbain

- Absence de mobilier urbain



Séquence 03

Façade urbaine

- Gabarit entre R+4 et RDC
- Skyline non homogène
- Style architecturale variant selon état et style (colonial – post moderne)

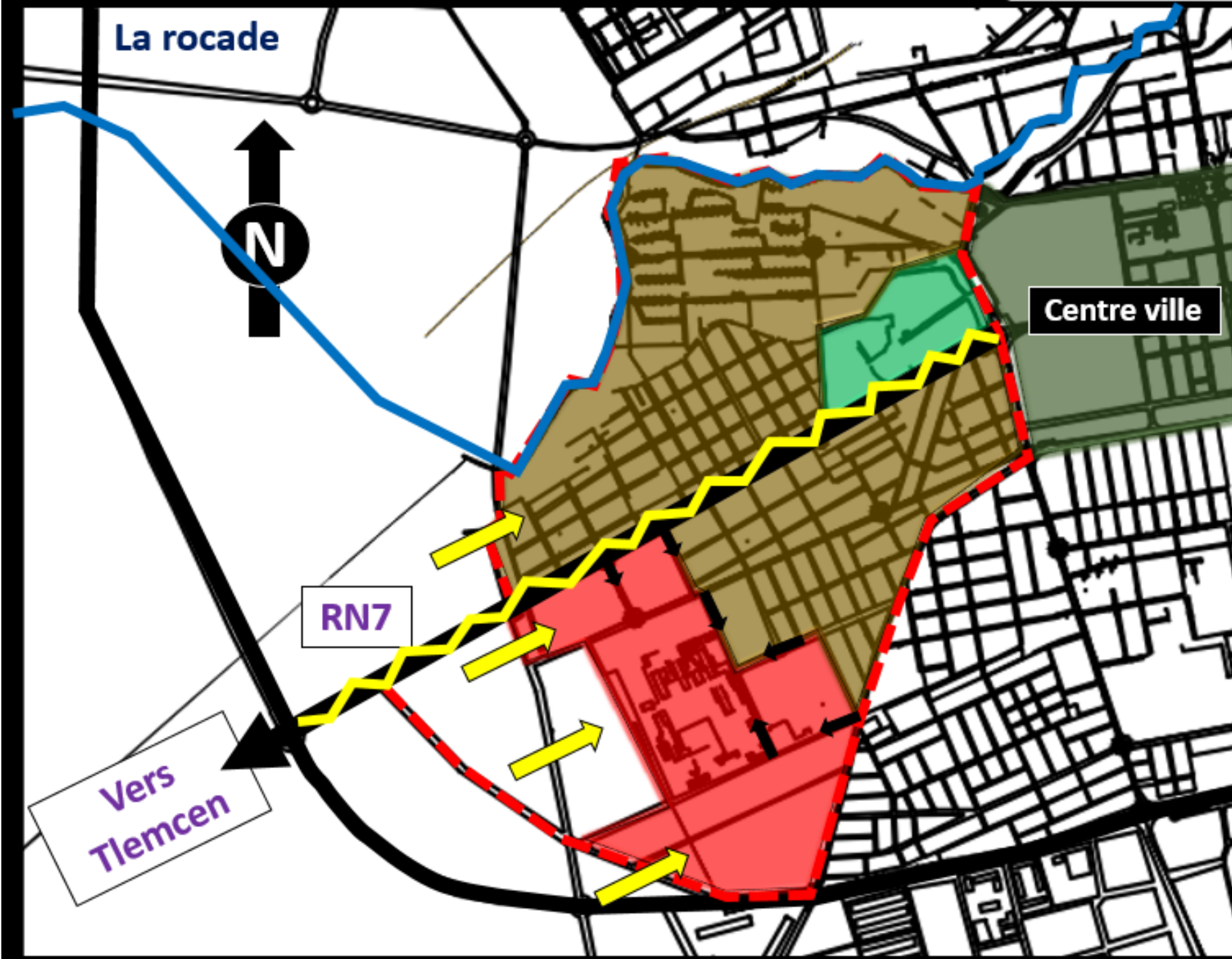
Ambiance

- Gare routière circulation naissance sonore
- Dégradation des voiries
- Nuisance visuelle et sonore : chantier de tramway

Mobilier urbain

- Lampadaire – poteaux électrique

Carte des problèmes



Zone habitat

- Mal airée
- Dégradation de cadre de bâtis

Zone équipement

- Mauvaise accessibilité
- Manque d'aire de stationnement

- Axe routière**
- Centre ville**
- Jardin public**
- Façade urbaine mal traité**
- Absence d'animation**
- Source de nuisance**
- Risque d'inondation**

6. Le diagnostic partagé de la zone périphérique SAKIA AL HAMMRA

« approche participative »

7.1 Approche participative :

a. Définition :

Une étape de la démarche de projet et un processus de travail participatif, repose sur la participation des acteurs (habitants, partenaires, élus...)

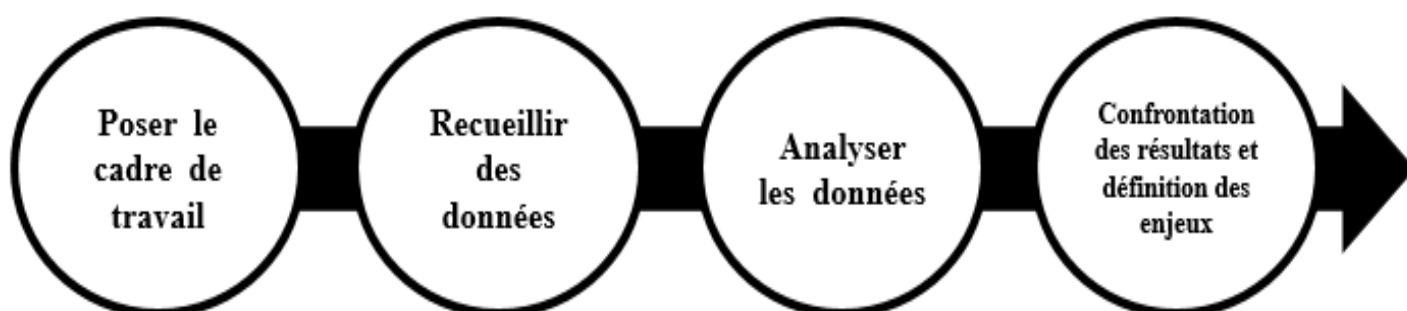
Un travail de coordination important, la confrontation des points de vue et la recherche de solutions communes ⁵⁹

b. Objectifs :

L'approche Participative sert à :

- a) Connaître son territoire, ses forces, ses faiblesses et les opportunités
- b) Connaître son public, ses attentes ses besoins,
- c) Éclairer la décision, orienter ou réorienter son action
- d) Instaurer un dialogue entre les acteurs.⁶⁰

c. Etapes



7.1.1 Poser le cadre de travail :

Notre cadre de travail base sur deux méthodes d'enquête Méthode d'échantillonnage pour une enquête par questionnaire et Méthode entretien Semi-directif

⁵⁹ La démarche de diagnostic de territoire PDF lien (<https://www.diagnostic-territoire.org/uploads/documents/4631231778d3f4865b08fea327a5ff1659e733c8.pdf>)

⁶⁰ Ibid.

a. 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.⁶¹

✓ Étapes

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

Phase préliminaire

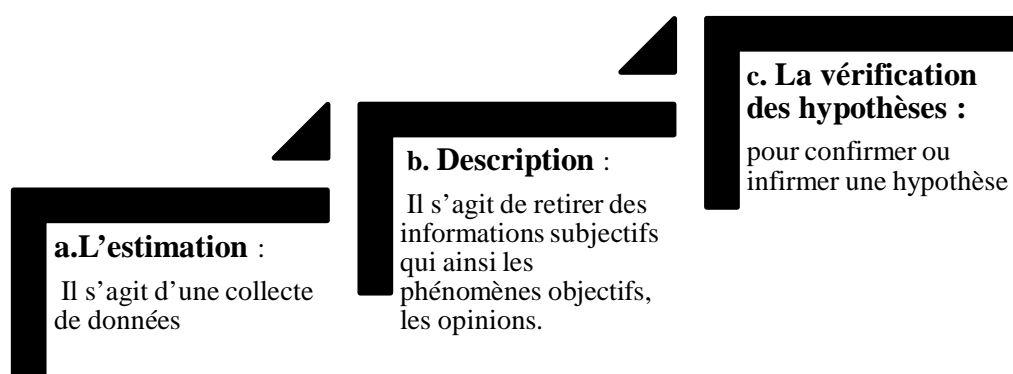
Objet d'enquête

Pour permettre une estimation plus juste donc il est nécessaire de préciser l'intention et de délimiter l'objet de l'enquête

Dans le cadre d'un Diagnostic partagé la partie « **approche participative** » une enquête faite auprès de la population fréquentant et habitant Sakia Al Hammra - commune de Sidi Bel Abbes

Nous réalisons une étude sur la situation actuelle du Sakia Al Hammra au sujet d'entrée de ville de Sidi Bel Abbes et la possibilité de développer une nouvelle polarité urbaine et son impact sur la ville afin de mieux comprendre l'image et cerner les améliorations souhaitées à apporter particulièrement pour Skia Al Hammra et généralement la ville de Sidi Bel Abbes

Objectifs d'enquête :



Le questionnaire :

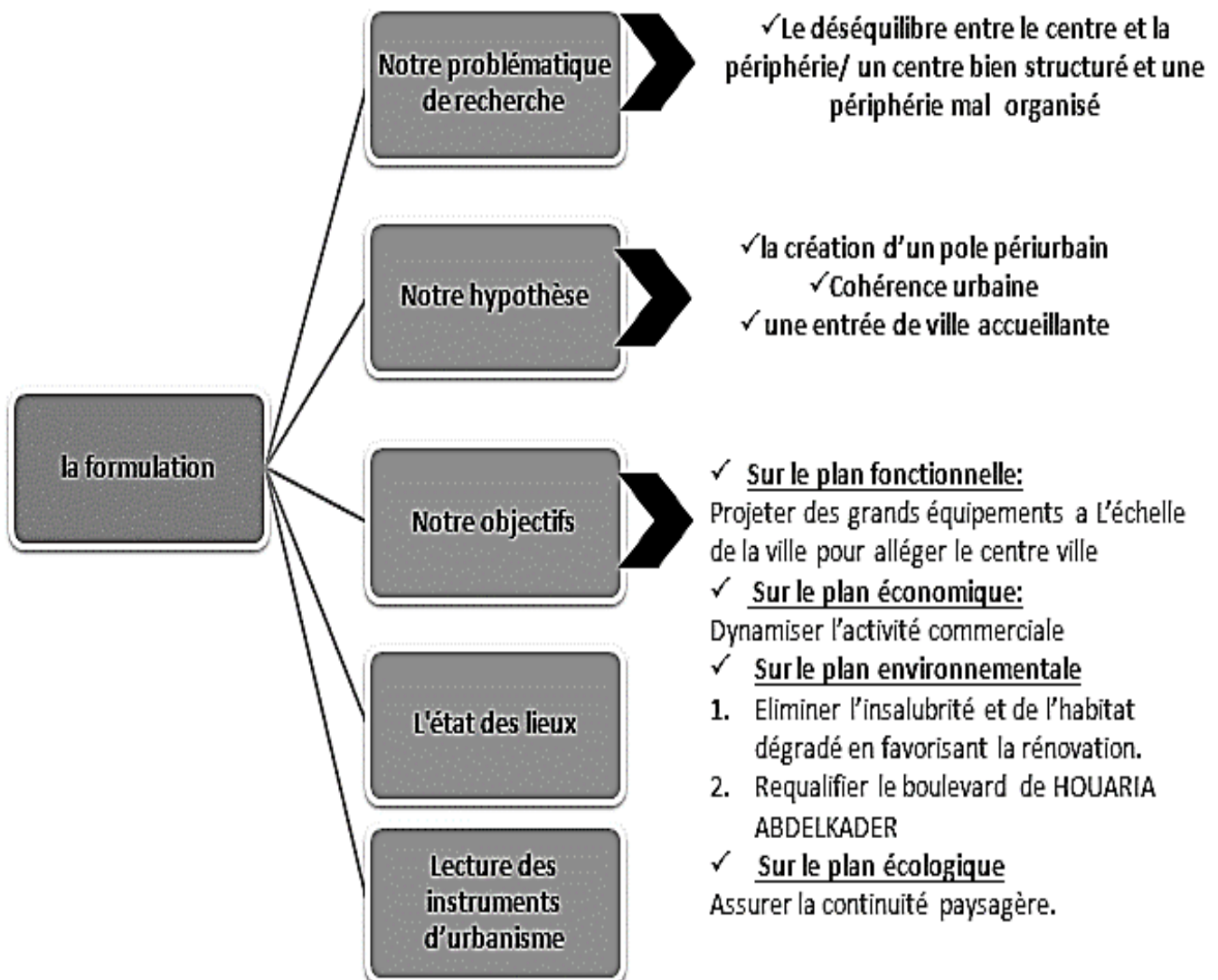
Le questionnaire est une méthode qui est uniquement collective, de recueil des informations en vue de comprendre et d'expliquer les faits.

⁶¹ Le questionnaire: Quels objectifs? Quelles démarches ? Lien (<http://arlap.hypotheses.org/3793>.)

Une méthode quantitative qui s'applique à un ensemble (échantillon) qui doit permettre des inférences statistiques ⁶²

La formulation de questionnaire :

La formulation de questionnaire selon :



Phase opérationnelle :

7.1.2 Recueillir les données

Présentation d'échantillon :

⁶²Methodologie PDF lien (http://gric.univ-lyon2.fr/Equipe2/master/data/cours_C3D/cours_methodoKR.ppt)

- la population cible : la population fréquentant et habitant Sakia Al Hammra - commune de Sidi Bel Abbas
- Personnes faisant partie de l'échantillon (personnes interrogées) : 70 personnes
- Estimations par :

les caractéristiques de la population de l'enquête		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

Tableau 7 présentation d'échantillon

Diagramme 1 : Répartition des individus selon l'âge

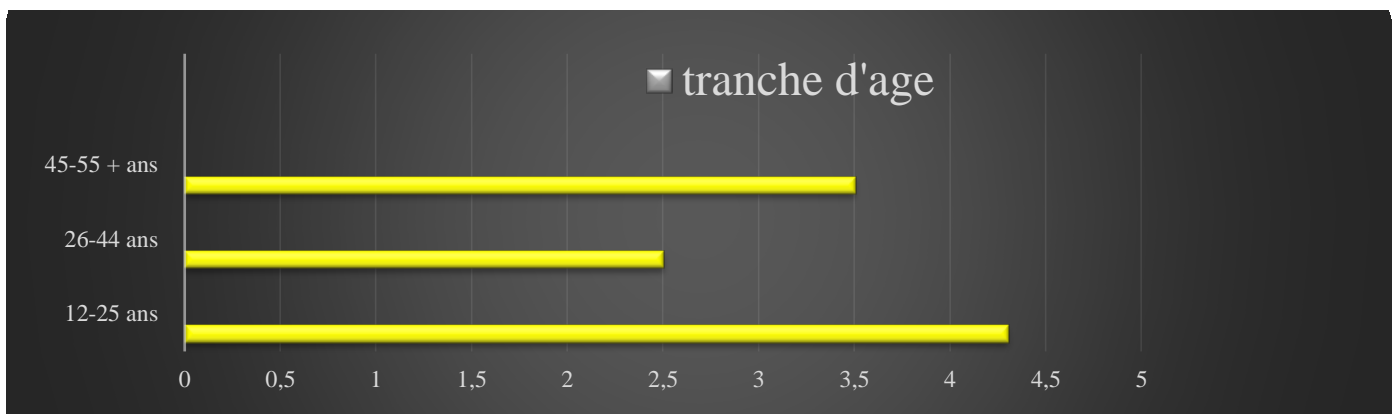


diagramme 2

■ homme ■ femme

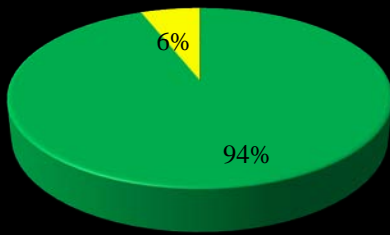


Diagramme 2 : Répartition des individus selon l'âge

diagramme 3

■ habitants ■ visiteurs

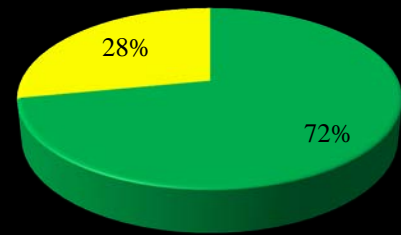


Diagramme 3 : Répartition des individus selon l'origine géographique

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 réponse⁶³

b. Méthode entretien :

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.⁶⁴

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Méthodologie PDF lien (http://gric.univ-lyon2.fr/Equipe2/master/data/cours_C3D/cours_methodoKR.ppt.)

Objectifs

- Cerner notre champ de vision.
- Complète la lecture préliminaire. Nous aide à prévoir la problématique.
- Définir de manière plus précise l'objet à l'étude⁶⁵.

Le type d'entretiens adopté :

Donc pour notre entretien on a choisi la méthode semi-directive ou 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

Semi-directifs C'est le schéma d'entretien comportant en général des consignes de départ et une grille de thèmes à 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.

Définition des acteurs :

Méthode entretien Semi -directif -	Les Collectivité locale	mairie
	Les Direction décentralisé	Direction du transport URBAT DUCH
	Les bureau etudes	
Méthode d'enquête par questionnaire	Les habitants	35
	Les visiteurs	35
Méthode analytique	Les instruments	

Tableau 8 définition des acteurs

⁶⁵ Méthodologie PDF lien (http://gric.univ-lyon2.fr/Equipe2/master/data/cours_C3D/cours_methodoKR.ppt.)

7.1.3 Analyse des données :

a. Résultats de questionnaire avec population

Pour visiteurs :

✓ Résultat 1

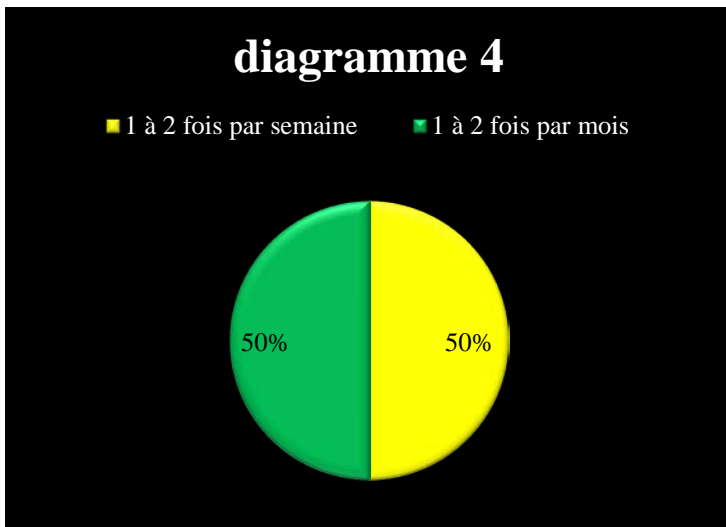


Diagramme 4 : A quelle fréquence pensez-vous la route nationale =° 7 ?

La route n'est pas fréquenté d'une façon quotidienne .Cela reviens aux travaux qui se déroulent au niveau du boulevard principale

✓ Résultat 2



Quelle est votre impression visuelle et émotionnelle ?

Mauvaise par rapport à la nuisance causée par le chantier de tramway. 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.

✓ Résultat 3 :

diagramme 5

oui non partiellement

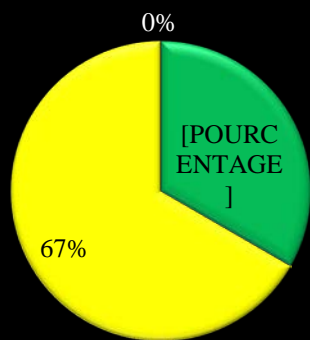


Diagramme 5 : Trouvez-vous vos besoins aux niveaux du quartier ?

✓ **Résultat 4 :**

diagramme 6

service hébergement tourisme restauration ES

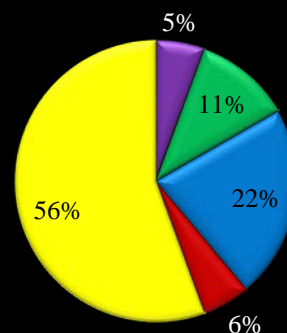


Diagramme 6 : quelles sont ces besoins

diagramme 7

bus taxi tramway

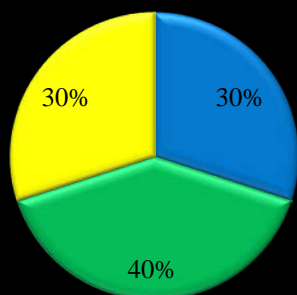


Diagramme 7 : Quelle sera votre mode de déplacement utilisé ?

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.

✓ **Résultat 5 :**

diagramme 8

voie large voie étroite

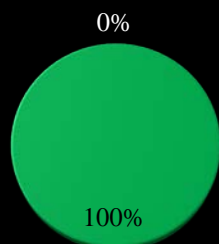
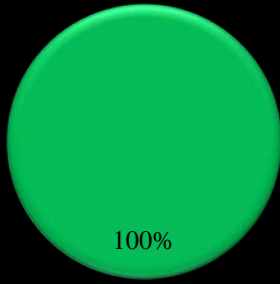


Diagramme 8 : comment vous trouvez l'état de la voie mécanique au niveau du boulevard HOUARIA ABDELKADER ? « Dimension »

diagramme 9

■ bon etat ■ moyen eat ■ dégradé

0%



100%

Diagramme 9 : comment vous trouvez l'état de la voie mécanique au niveau du boulevard HOUARIA ABDELKADER ? « État »



Le mauvais impact de chantier de tramway sur environnement et surtout sur état de la voirie

✓ Synthèse

Selon toutes les visiteurs interrogées, et suivants les questions posée notamment sur état actuel, les potentialités existants qui va servir à mieux intervenir sur entrée de ville et les besoins, attends déclaré

Donc la majorité affirme que la situation actuel est en déstabilisation due à : la mal gestion de chantier des travaux de tramway et leur impact négatif sur le déroulement des activités quotidienne « commerce » aussi bien que environnement environnant.

Pour habitants :

✓ Aspect socio –économique :



Ambiance
de centre-ville

1- Le déplacement de la population vers le centre est pour les besoins suivants :

- Commerce (de luxe – habillement – de gros – marché – produit surgelés)
- Laboratoire d'analyse
- La banque
- Détente et loisirs
- Maison de jeune et maison de culture
- Ambiance du centre-ville

2- comment trouver vous la sécurité au niveau des lieux publics, boulevard, le reste du quartier

Le boulevard et les lieux publics sont biens sécurisés .présence des policiers partout sauf que au niveau des lieux où il y'a le bidonville y' a peu de sécurité.

✓ **Aspect déplacement et mobilité :**

1- SAKIA AL HAMMRA est-elle desservie par les transports en commun qui favorise le lien avec quartiers voisins et le centre-ville « Ya-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 tout et un bénéfice pour nous.

2- Comment trouvez la circulation quotidienne dans le quartier

- il y'a une variété de choix de mode de déplacement.
- Manque d'aire de stationnement.
- Mauvaise accessibilité aux équipements
- Insécurité routière, Circulation et embouteillage :
- (absence des feux, passages piétons .absence des chemins piétons)

✓ **Aspect paysagère et environnementale :**

Est- ce –que le boulevard HOUARIA ABDERKDER présente une source de nuisance

<p>✓ <u>Impact de transport</u></p> <p>Nuisance causés par les véicules et le transport en commun Et par le chantier</p>	
---	--

<p>✓ <u>Etat de construction dégradé</u></p> <p>Le bidonville</p>	
<p>✓ <u>Absence des espaces verts</u></p> <p>Y'a que la placette et le jardin</p>	
<p>✓ <u>Mal gestion des déchets/ et les eaux pluvial</u></p>	

b. Résultats d'entretien avec acteurs public :

✓ Aspect urbaine

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.

✓ Aspect déplacement et mobilité :

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 Hammra avec le centre-ville.

✓ **Aspect paysagère et environnementale**

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.

7.1.4 Confrontation des résultats et définition des enjeux :

On a fait une confrontation qui consiste à mettre

1. Une comparaison entre

- Les résultats d'enquête
- Les synthèses SWOT (faiblesses – atouts)
- Les orientations des instruments d'urbanisme

2. Déclarer des ressemblances ou des différences

Pour cela on a organisé les résultats de confrontation par dimension pour maîtriser l'information à l'aide des expériences analysées, grille d'analyse ainsi que les objectifs de notre recherche

	Enquête		L'état de fait		Orientations d'instruments d'urbanisme	Enjeux
			Potentialités et force	Faiblesse et menaces		
✓ <u>dimension urbaine</u>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Absence totale des signes d'entrée de ville. <input type="checkbox"/> Les problèmes des bidonvilles. <input type="checkbox"/> Dégradation de l'habitat individuel. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Il faut penser à quel aménagement on doit donner au boulevard héritier tout en profitant a l'aménagement de tramway et réglant les problèmes de stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> L'axe principal du quartier est le prolongement de l'axe colonel Lotfi l'un des principaux axes du noyau central. <input type="checkbox"/> Présence Des grands équipements au niveau du quartier qui le donnent une certaine attractivité. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Absence des signes d'entrée de ville. <input type="checkbox"/> Dégradation de cadre bâtis surtout les constructions qui datent de l'époque coloniale et au niveau du bidonville. <input type="checkbox"/> Equipement de mauvaise accessibilité et Absence d'aire de stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Augmenter l'usage du sol, par le développement des fonctions complémentaire avec le centre-ville et par la densification le long de l'avenue Theodore les héritiers. <input type="checkbox"/> Lamodernisation du quartier doit viser l'émergence d'un centre multifonctionnel. <input type="checkbox"/> Un quartier commercial, fonction justifier par la présence plusieurs activités. (Les parcelles donnant sur le boulevard central offre la possibilité de coupler la fonction résidentielle, d'équipements et de services de qualité. <input type="checkbox"/> Un quartier d'équipements s'appuyant sur les infrastructures existantes et à y implanter. <input type="checkbox"/> Un quartier résidentiel pouvant contribuer à la préservation du cachet historique de la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Revalorisation de l'image du quartier. <input type="checkbox"/> Penser à un aménagement d'entrée de ville qui doit être cohérent avec celle du tramway.
✓ <u>dimension socio-économique</u>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> L'insuffisance de commerce et de service. <input type="checkbox"/> Problème de sécurité au niveau 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Il faut penser comment compléter le manque qui existe dans le quartier tout en assurant la 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Le quartier présente une potentialité économique depuis le boulevard commercial (le 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> absence d'air de stationnement au niveau du boulevard HOUARIA ABDELKADER 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Restructurer la fonction commerciale. <input type="checkbox"/> Une excessive ségrégation sociale est à déconseiller la mixité urbaine est celle qui 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> redynamiser le boulevard principal sur les plans économique tout en assurant l'attractivité.

	de certains endroits.	sécurité.	boulevard héritiers) qui nécessite le renforcement.	se considère comme une menace pour le commerce. <input type="checkbox"/> l'insécurité dans quelques endroits au niveau du quartier	favorise et pérennise l'urbanité. <input type="checkbox"/> Le renouvellement, encadré par le POS, aura plus de chance, particulièrement en cas de difficultés financières et réglementaires, de trouver un terrain d'application, étant l'instrument de contrôle à priori et à posteriori.	
✓ <u>dimension déplacement et mobilité</u>	<input type="checkbox"/> Insuffisance de stationnement. <input type="checkbox"/> Il y a une variété en mode de déplacement. <input type="checkbox"/> Tramway	<input type="checkbox"/> La disponibilité des moyens de transport et l'aménagement du tramway sont des atouts non négligeables pour le quartier et pour le projet d'entrée de ville, mais il faut penser comment minimiser la nuisance causée par ces derniers.	<input type="checkbox"/> il y a plusieurs modes de déplacement qui favorise la bonne intégration du quartier avec son environnement. <input type="checkbox"/> le tramway avec son aménagement et ces deux arrêts au niveau du boulevard héritiers renforce la vocation économique.	<input type="checkbox"/> La nuisance causée par les moyens de transport. <input type="checkbox"/> Insécurité routière, Circulation et embouteillage. <input type="checkbox"/> absence des feux, passages piétons et les chemins piétons)	<input type="checkbox"/> La trame viaire dans le quartier demeure relativement cohérente et il y a lieu de la préserver. <input type="checkbox"/> L'amélioration de l'état de la voirie. (La hiérarchie de cette trame s'articulera autour de deux axes principaux) <input type="checkbox"/> Un axe constituant l'épine dorsale du quartier et un autre qui lui est parallèle permettent son désengorgement. <input type="checkbox"/> Donc il est essentiel que ces deux axes soient ponctués par des repères visuels permettant une identification plus aisée des lieux et des objets). <input type="checkbox"/> Plus des réarrangements sont prévus en ce qui concerne certains axes tertiaires pour assurer une meilleure fluidité des déplacements, soit pour délimiter l'espace public.	<input type="checkbox"/> Minimiser la nuisance causée par les moyens de transports. <input type="checkbox"/> favoriser et sécuriser la circulation piétonne et la rencontre. <input type="checkbox"/> organiser la mobilité ainsi que le stationnement.
✓ <u>dimension environnemental et paysager</u>	<input type="checkbox"/> Manque de placettes et des espaces verts. <input type="checkbox"/> Les problèmes de la pollution de l'oued	<input type="checkbox"/> Le quartier dispose une potentialité écologique importante depuis	<input type="checkbox"/> Le terrain d'extension future ne présente aucune contrainte, il est apte	<input type="checkbox"/> Une nuisance visuelle partout dans le quartier.	<input type="checkbox"/> Traitement des berges de l'oued. <input type="checkbox"/> Il est proposé des hauteurs en dégradé de part et d'autre	<input type="checkbox"/> la valorisation des potentialités écologiques existantes. <input type="checkbox"/> pensé à un aménagement

	<p>de Mekera.</p> <p>□ Problème de nuisance causé par le chantier de tramway.</p>	<p>le jardin, la placette et l'oued qui est délaissé et non exploité</p> <p>□ De cela il faut penser comment valoriser cette dernière et comment maîtriser l'impact du chantier sur son environnement (chantier à faible nuisance).</p>	<p>à la construction et à l'installation des grands équipements.</p> <p>□ Une potentialité écologique Présenté par le jardin qui nécessite la valorisation et le renforcement.</p>	<p>(bidonvilles, constructions en dégradation, pollution de l'oued, le chantier de tramway)</p> <p>□ La porte urbaine mal traitée et mal présentée.</p>	<p>du boulevard central. Les hauteurs seront plus imposantes que celles du reste du site.</p> <p>□ renovation du cadre bâti.</p>	<p>écologique le long du boulevard principal.</p> <p>□ Diminuer l'impact du chantier sur son environnement.</p>
--	---	--	---	---	--	--

Tableau 9 confrontation et définition des enjeux

Chapitre II :
**Approche conceptuelle (intervention
urbaine)**

Introduction

Tenir compte de des approches étudiées, des orientations des instruments d'urbanisme (PDAU/ POS), des enjeux relatifs à notre l'aire d'étude, un scénario d'aménagement urbain sera formulé, basé sur schéma de principe et une programmation urbaine

1. Programme urbain :

Après les résultats que nous avons déduits du diagnostic partagé de l'aire d'études et l'analyse des expériences et les recommandations des instruments d'urbanisme

On les emplois comme des piliers fondamentaux pour l'élaboration d'un programme urbain.

Besoins tirés de l'enquête	projection			
	SOUS FONCTION (Pourquoi)	GABARIE	SURFACE (m ²)	(objectif)
LOISIR ET DETENTE	- Centre de loisir - Jardin et Espaces vert. - placette	R+2	5650 75000 3000	-projection d'un centre de à la place de l'école Thiers qui est fermé et occupe un terrain précieux par sa surface et sa position à coté du Jardin public. -un Soutienne au dynamisme économique et à l'attractivité du quartier. -Mètre en valeur les espaces publics existants.
CULTURE	- palais d'exposition -Centre socioculturel -Crèche	R+5 R+2 R+1	6000 6000 3136	-Un palais d'exposition, et centre socioculturel, sont des lieux où des événements culturels, artistiques est professionnels sont programmés. -Vue la présence d'un nombre important des professeurs des médecins des résidents , une crèche aura lieu dans notre programme pour ces enfants .
COMMERCE	mall commercial	R+8	10000	la projection d'un mall commercial qui occupe une façade importante pour Dynamiser et renforcer l'activité économique et commerciale .
ACCUEIL ET SERVICE	-Hôtels -auberge -Restaurant -gare routière	R+6 R+2 R+2	4200 1046 4900	Les visiteurs de la ville cherchent en premier lieux d'assurer l'hébergement et la restauration, donc un hôtel, un auberge et des restaurants deviennent une nécessité dans notre aménagement .
	Cité administrative	R+5	4200	Vu la rareté du foncier au sein du quartier une cité administrative et projeté pour centenier: -annexe pour mairie –Bank-agence de voyage- labos d'analyse-cabinets médicaux -Bureaux administratifs(bureau d'étude -bureaux d'avocats -notaires)
Sport	Centre de sport	R+3	106000	Vue la présence d'un nombre important des élèves et étudiants on propose un centre de sport.

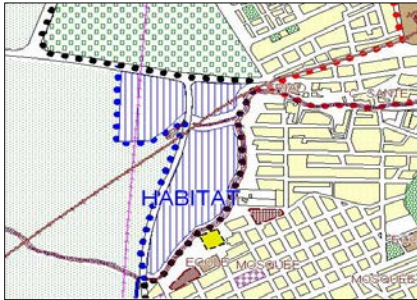
Tableau 10 programme urbaine

2. Scénario et proposition d'aménagements

2.1 Scénario (1) : pour une entrée écologique

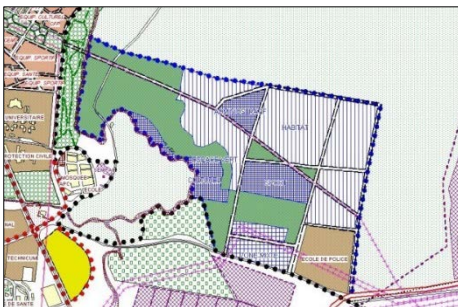
Aujourd'hui la ville de Sidi Bel Abbès prévoit ces terrains d'extension.

- ✓ Secteur a urbanisé -5- prévoie comme une zone d'habitat



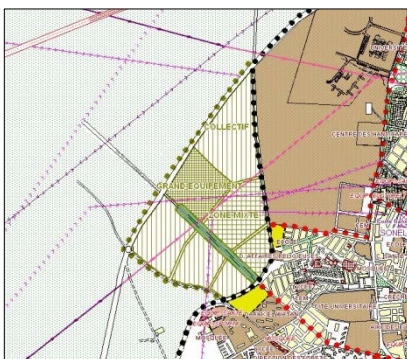
SAU 5: Zone d'habitat	
Affectation	Superficie(ha)
Habitat collectif et équipement de base	13,86
Servitudes de l'oued	1,59
Total	15,45
Volume de logement : 400 unités.	

- ✓ Secteur a urbanisé -2- prévoie la projection d'un pôle de développement



SAU 2 : la projection d'un pôle de développement		
Affectation	Superficie (ha)	%
Habitat collectif et équipement de base	46,06	38,66
Grands équipements	16,57	13,97
Zone mixte	7,12	5,97
Place et espace vert	39,39	33,06
Voirie principale	10,00	8,39
Total	119,14	100
Volume de logement : 3462 unités.		

- ✓ Secteur à futur urbanisation -1- prévoie la projection d'un pôle urbain

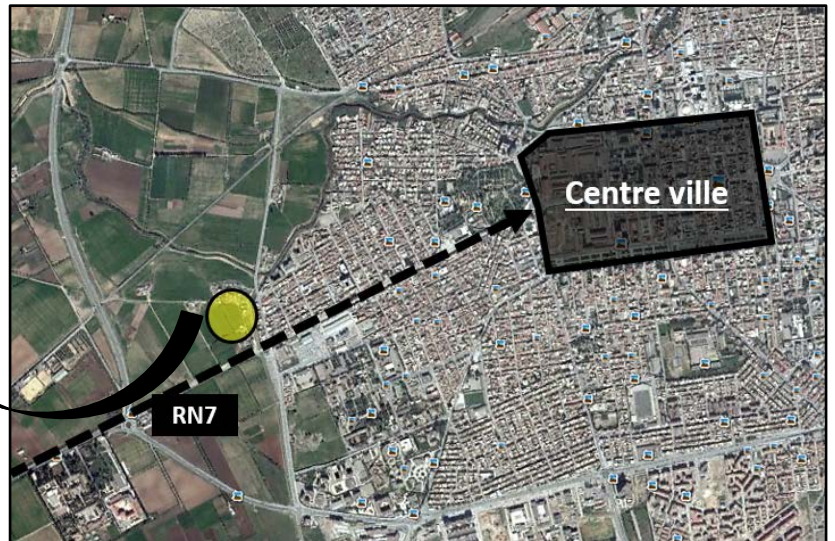


SUF 1 : du pôle urbain		
Affectation	Superficie ha	%
zone mixte	19,43	21,74
esplanade	4,99	5,58
grand équipement	13,16	14,73
habitat	48,88	54,71
Grande Voirie	2,88	3,22
total	89,34	100
Volume de logement : 2 145 unités.		

➡ Donc il y'a une disponibilité foncière qui permet de répondre au besoin de la ville en matière d'habitat et d'équipements pour le court terme.

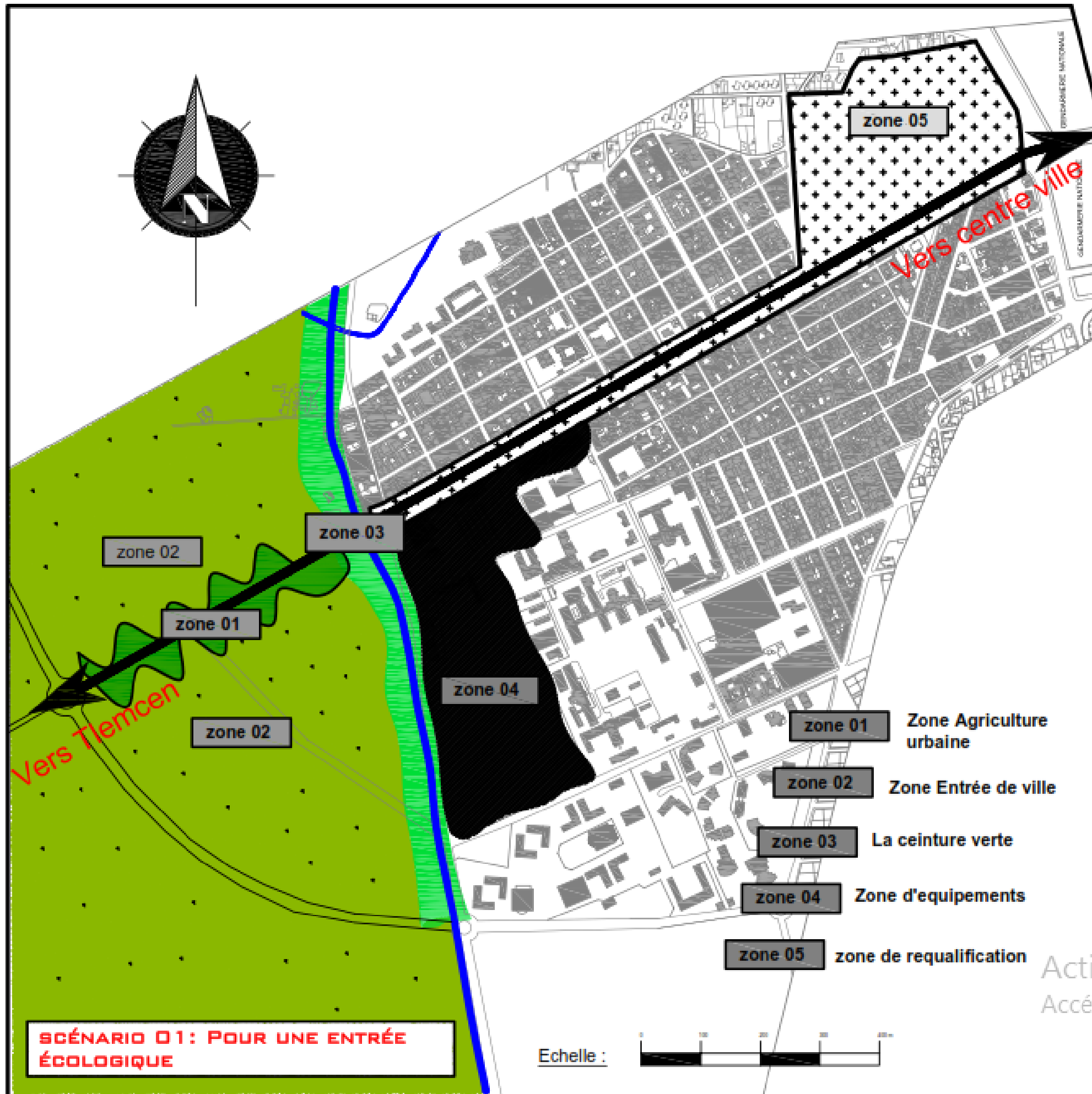
➡ En plus les terrains qui délimitent la ville de son côté ouest sont des terrains fertiles de haute qualité, dont l'objectif des instruments d'urbanisme est de les protéger afin de renforcer le développement de l'économie de la ville.

➡ Mais ces terrains sont menacés de disparition à cause du grignotage de l'habitat précaire et le bidonville.



❑ **L'objectif d'aménagement :**

Rendre le quartier un nouveau pôle urbain pour soulager le centre-ville tout en protégeant les terres agricoles afin de développer l'économie de la ville.



Le scenario 01 s'articule autour 05 zones :

1) Zone 01 : Zone d'agriculture urbaine

Zone d'agriculture urbaine ce qui va donner à l'entrée de ville un paysage agricole et participer au développement de l'économie de la ville.

2) Zone 02 : zone d'entrée de ville

C'est la zone de préparation du passager à l'espace urbanisé elle contient des alignements d'arbres des panneaux (d'accueil d'orientation et de signalisation . . .etc.) et des affichages publicitaires.

3) Zone 03 : la ceinture verte

La zone est dotée d'une contrainte naturelle, le canal artificiel et qui va être un atout pour l'aménagement de l'entrée de ville.

D'ailleurs on propose une ceinture verte de part et d'autre de l'oued pour la protection des terrains agricoles du grignotage de l'habitat précaire.

4) Zone 04 : zone d'équipements

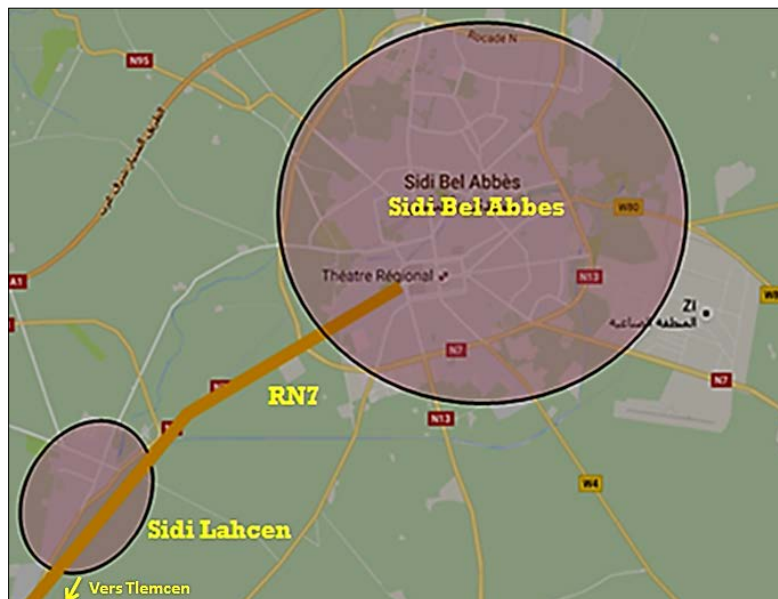
La création d'un ensemble d'équipements à grande échelle au niveau de terrain qui se trouve à côté de l'hôpital pour répondre aux besoins du quartier, la ville et les visiteurs afin d'atteindre une certaine cohérence urbaine entre le centre-ville et la périphérie.

5) Zone 05 : zone de requalification

- L'axe routier
- Assurer la continuité du commerce et restauration.
- Réanimation du jardin.

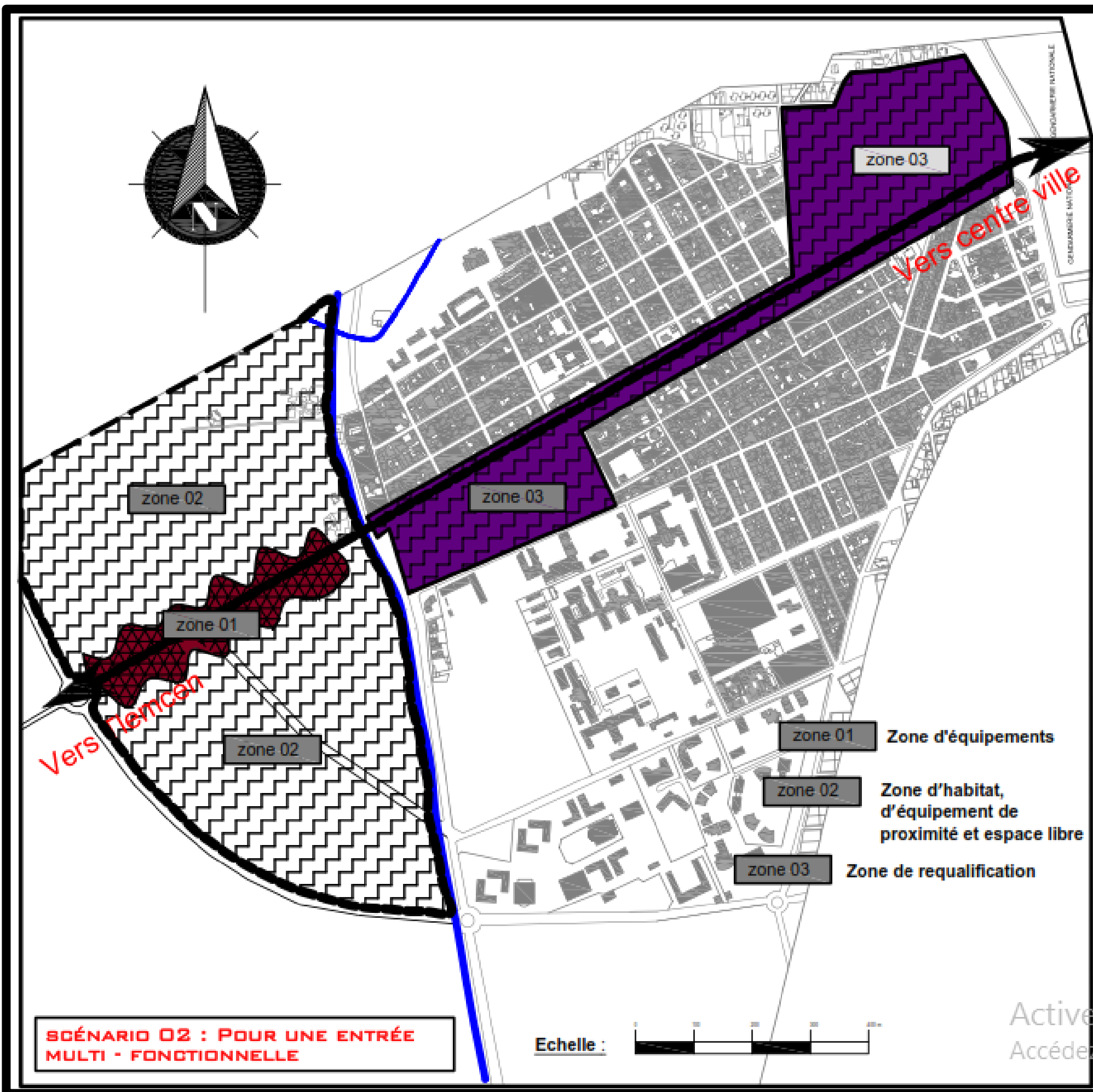
2.2 Scénario (2) : pour une entrée multifonctionnelle

- ➡ Après quelques années les terrains prévus à l'urbanisation seront consommés dont une révision d'instrument d'urbanisme est nécessaire pour signaler quels terrains destinés à l'extension future de la ville.
- ➡ D'après les experts les terrains situant entre la périphérie ouest de la ville et la rocade et surtout les terrains délimités par le chemin de tramway vont être convoités à l'urbanisation pour le long terme.
- ➡ Donc il faut dès maintenant mettre les bonnes orientations d'aménagement pour une meilleure maîtrise d'usage du sol et d'urbanisation sachant que l'habitat précaire menace cette zone.
- ➡ La route nationale RN7 lie la ville de Sidi Bel Abbès avec la ville de Tlemcen passant par Sidi Lahcen l'une des plus importantes agglomérations de la wilaya de Sidi Bel Abbès. Ce qui donne une grande importance à l'axe routier (RN7). Donc il faut penser comment exploiter et traduire cette importance.



❑ L'objectif d'aménagement :

Rendre le quartier un nouveau pôle urbain pour soulager le centre-ville tout en pensant à une maîtrise d'urbanisme future et à l'exploitation de l'importance de l'axe routier.



Le scénario d'aménagements s'articule sur 3 zones :

1) Zone 01 : zone d'équipement

La création d'un ensemble d'équipements à grande échelle le long de l'axe routier pour le mettre en évidence et répondre aux besoins de la ville et les visiteurs afin d'atteindre une certaine cohérence urbaine entre le centre-ville et la périphérie.

2) Zone 02 : zone mixte (habitat, d'équipement de proximité et espace libre).

Cette zone va accueillir des quartiers urbains à caractère écologique (éco quartier) tout en gardant la vocation agricole à travers injection des fermes verticale et espaces verts.

3) Zone 03 : zone de requalification

- L'axe routier
- Assurer la continuité du commerce et restauration.
- Réanimation du jardin.

2.3 Scenario retenu : pour une entrée écologique et multifonctionnelle

➡ Aujourd'hui la ville dispose un foncier important pour satisfaire leur besoin en matière d'habitat et d'équipement et elle a une vocation agricole qui nécessite le renforcement.

➡ Mais ces terrains et selon des experts ils seront convoités à l'urbanisation pour le moyen et le long terme.

❑ L'objectif d'aménagement :

C'est de rendre le quartier un nouveau pôle urbain pour soulager le centre-ville tout en exploitant les terres agricoles pour le court terme et les préparer à l'urbanisation future pour le moyen et long terme.

Le scénario d'aménagement s'articule sur 6 zones :

1) Zone d'agriculture urbaine : elle à deux objectifs :

❑ Pour le court terme :

C'est une zone qui permet différentes productions agricoles d'intérêt économique sur le terrain périurbain.

Cette agriculture participe à l'enrichissement de la ville en biodiversité et à l'embellissement de l'entrée de ville et du paysage urbain.



Figure 120 Agriculture urbaine

❑ Pour le long terme :

Cette zone sera urbanisé elle va accueillir des quartiers urbain à caractère écologique éco quartier tout en gardant la vocation agricole à travers injection des fermes verticales et espaces verts.



Figure 121 Eco -quartiers



Figure 122 Ferme verticale

2) Zone d'approche :

C'est la zone de préparation du passager à l'espace urbanisé elle contient des alignements d'arbres des panneaux (d'accueil d'orientation et de signalisation.....etc.) et des affichages publicitaires.

3) Zone d'équipement : elle a deux objectifs :

Pour le court terme :

Elle participe à la structuration de la zone de transition et donner une multifonctionnalité à l'entrée de ville pour répondre aux besoins des résidents et des visiteurs.

Pour le moyen et le long terme :

- Elle annonce la zone d'équipement de future urbanisation et mettre en valeur l'axe routier.

- Les équipements devront être à l'horizon de long terme pour répondre au besoin de la ville actuelle et de future et ils devront répondre aux normes de HQE pour minimiser l'impact sur les terres agricoles et aussi pour qu'ils soient compatibles avec les éco quartiers de future urbanisation.

4) Le parc urbain :

De part et d'autre du canal artificiel on propose une ceinture verte qui est traduite par un parc urbain qui est d'un objectif :

Pour le court terme :

Se mettre face au grignotage de l'urbanisation illicite aux dépend des terres agricoles et séparer les deux zone (urbaine et agricole) afin d'éviter tout un effet négatif de l'urbanisation sur l'agriculture.

Pour le moyen et le long terme :

Un espace d'articulation urbaine ; le parc urbain occupera une position particulière, il sera au plein milieu de l'espace urbain ce qui favorise l'aération du tissu urbain.

5) Le renforcement de la zone d'équipement existante

La création d'un ensemble d'équipements à grande échelle au niveau de terrain qui se trouve à côté de l'hôpital pour répondre aux besoins du quartier, la ville et les visiteurs afin d'atteindre une certaine cohérence urbaine entre le centre-ville et la périphérie.



6) Zone de requalification

- L'axe routier
- Assurer la continuité du commerce et restauration.
- Réanimation du jardin.

2.4 Le principe d'aménagement :

L'aménagement s'articule autour 04 zones

2.4.1 Entrée de ville :

Elle est constituée de deux zones :

✓ **Une zone d'approche :**

Elle indique le franchissement de la limite de l'agglomération qui permet de bien appréhender le changement de l'espace.

Elle comprend :

- ✓ Un giratoire aménagé
- ✓ Un traitement paysager :
- ✓ Passage d'un couloir végétal monumental
- ✓ Plantation plus clairsemés pour permettre la perce visuelle pour profiter du paysage d'agriculture urbaine.
- ✓ Plantation de couvre sol
- ✓ Bassins de récupérations des eaux pluviales.
- ✓ Voie piétonne de part et d'autre de l'axe routier.
- ✓ Voie de cycliste de part et d'autre de l'axe routier.
- ✓ Les éléments de signalisation d'entrée de ville :



Figure 123 plantation de couvre sol

- Les panneaux de localité

- Les limites de vitesse

- Les plans de villes

- Les panneaux d'accueille

- Les plans informatisés

-Un **parc relais** : est un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie de la ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun , ou bus, en leur permettant de remiser leur véhicule dans un parking de surface ou fermé, ceci jusqu'à leur retour.

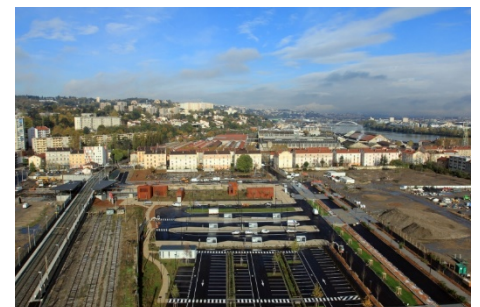


Figure 124 Parc de relais

✓ **Zone de transition :**

Elle comprend un ensemble d'équipements d'un caractère d'accueil qui vont avec l'agriculture et qui annonce la zone d'équipement de future urbanisation.

✓ **La gare routière :**

- Nous avons proposé la délocalisation de la gare routière de son emplacement actuel vers la zone de transition pour éviter la pénétration des bus (véhicules lourds) au fond de l'espace urbain, pour ne pas encombrer la circulation dans la ville.

- La gare est séparée aux terres agricoles par un écran végétal pour les protéger et éviter tout un impact négatif sur l'agriculture.

- Les quais sont traités de manière paysagère (un arbre de grande tige pour deux places de stationnement).

- L'immeuble de service est construit selon les normes de (HQE et BBC).

✓ **L'air d'accueil et de détente :**

La gare routière et le Park de relais sont articulés autour d'un air de détente au sein d'un espace arboré et boisé constitués des kiosques, des pergolas et des petits restaurants.

✓ **Le mall commercial :**

C'est un équipement destiné au poids lourd, il nécessite une grande assiette, chose qu'on ne peut pas assurer à l'intérieur de la ville. C'est pourquoi, il doit être implanté hors la ville (zone périurbaine)

✓ **L'auberge écologique :**

- Les visiteurs de la ville cherchent en premier lieux d'assurer l'hébergement, donc un hôtel et une auberge deviennent une nécessité dans notre aménagement.

- Donc afin d'éviter tout un effet négatif sur les terres agricoles l'auberge prendra un caractère écologique pour qu'il soit compatible avec son environnement.

- Il profite d'un espace vert en prolongement avec le parc urbain, non seulement pour être à la hauteur d'une auberge écologique mais aussi pour ne pas perdre sa vocation lors l'urbanisation future.



Figure 125 Hauberge écologique

2.4.2 La zone périurbaine :

C'est un réaménagement de la zone d'équipements existante qui propose une nouvelle organisation de l'espace en deux entités

✓ **La première entité c'est celle qui donne sur le boulevard H.Abdelkader (la vitrine)**

- Après la délocalisation de la gare routière un foncier important est récupéré pour la projection d'un palais d'exposition un lieu où des événements culturels, artistiques, professionnels et politiques sont programmés. Conçu pour accueillir des foires et des salons drainant plusieurs visiteurs chaque année.

- Un parking aérien qui va desservir toute la zone d'équipement.

- Une usine d'huile qui n'est pas fonctionnelle dont on propose de la démolir et l'injection d'une cité administrative (banque –mairie – bureaux d'études – avocat – notaire agence de voyage – laboratoire d'analyse et cabinet médicaux).

- Un hôtel touristique destiné à la population locale et régionale pour renforcer la vocation d'accueil et de service.

✓ **La deuxième entité : l'aménagement de la zone en prolongement avec l'extension de l'hôpital.**

- Vu la présence d'un nombre important des élèves (écoles CEM- lycée) et des étudiants (faculté de médecine et la résidence universitaires)

- On projette un centre de sport et un centre culturel qui accueille une grande bibliothèque, un grand amphithéâtre et des médiathèques.

- Une crèche pour les enfants.

- Ces équipements s'articulent autour d'une placette projetée bien aménagée ce qui donne une meilleure visibilité et lecture de l'espace et incite à la recréation.

- L'ouverture d'un chemin piéton qui lie la zone projetée avec la zone de stationnement, d'un côté et avec la faculté et la résidence universitaire de l'autre côté.

2.4.3 Le parc urbain

Composé de 3 parties

- **Zone de rencontre** : une esplanade boisée matérialisée par des bancs du mobilier urbain intelligent de l'éclairage artificiel et un jet d'eau
- **Un espace de jeux pour enfants**

- **Espace de sport** : un espace couvert d'une pelouse professionnelle afin d'assurer un terrain de sport en plein air saint

2.4.4 La partie intermédiaire :

La requalification de cette partie repose sur plusieurs éléments

- Les commerces et les restaurants existants sont maintenus et renforcés
- La livraison se fait au niveau des voies qui traversent le boulevard H.Abdelkader et elles doivent être strictement réglementées suivant des horaires.
- Un traitement paysager le long du boulevard H.Abdelkader
- Réaménagements du jardin à travers la projection de centre de loisirs dont l'accès se fait à l'intérieur du jardin pour qu'il soit un passage obligé
- La projection d'un parking aérien qui desservie tout (le boulevard – le jardin- le centre de loisirs)
- Réaménagement de la placette 1er mai ; une placette au cœur de boulevard autour de laquelle s'organise les équipements et les habitations.

25 Schéma de principe:

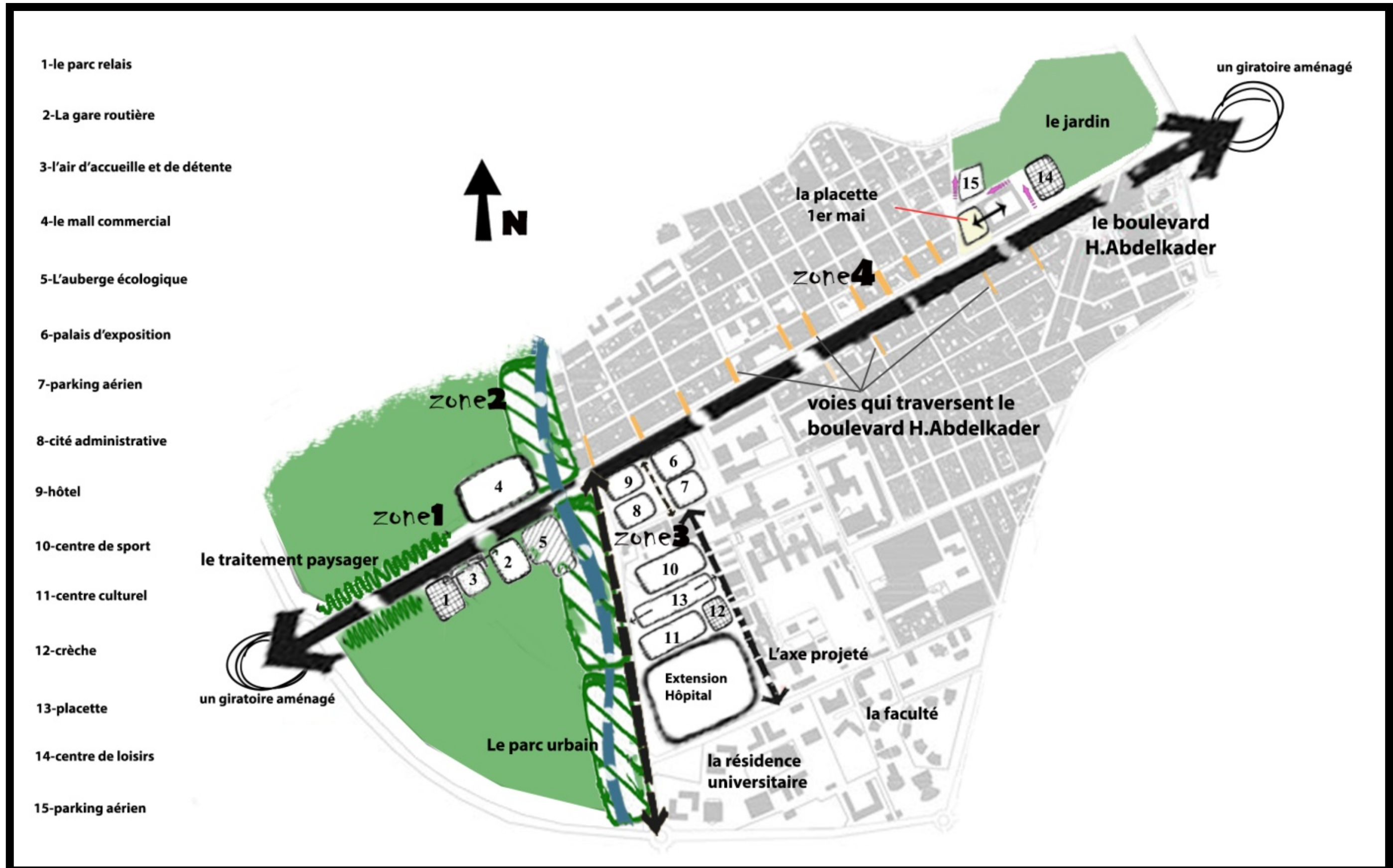
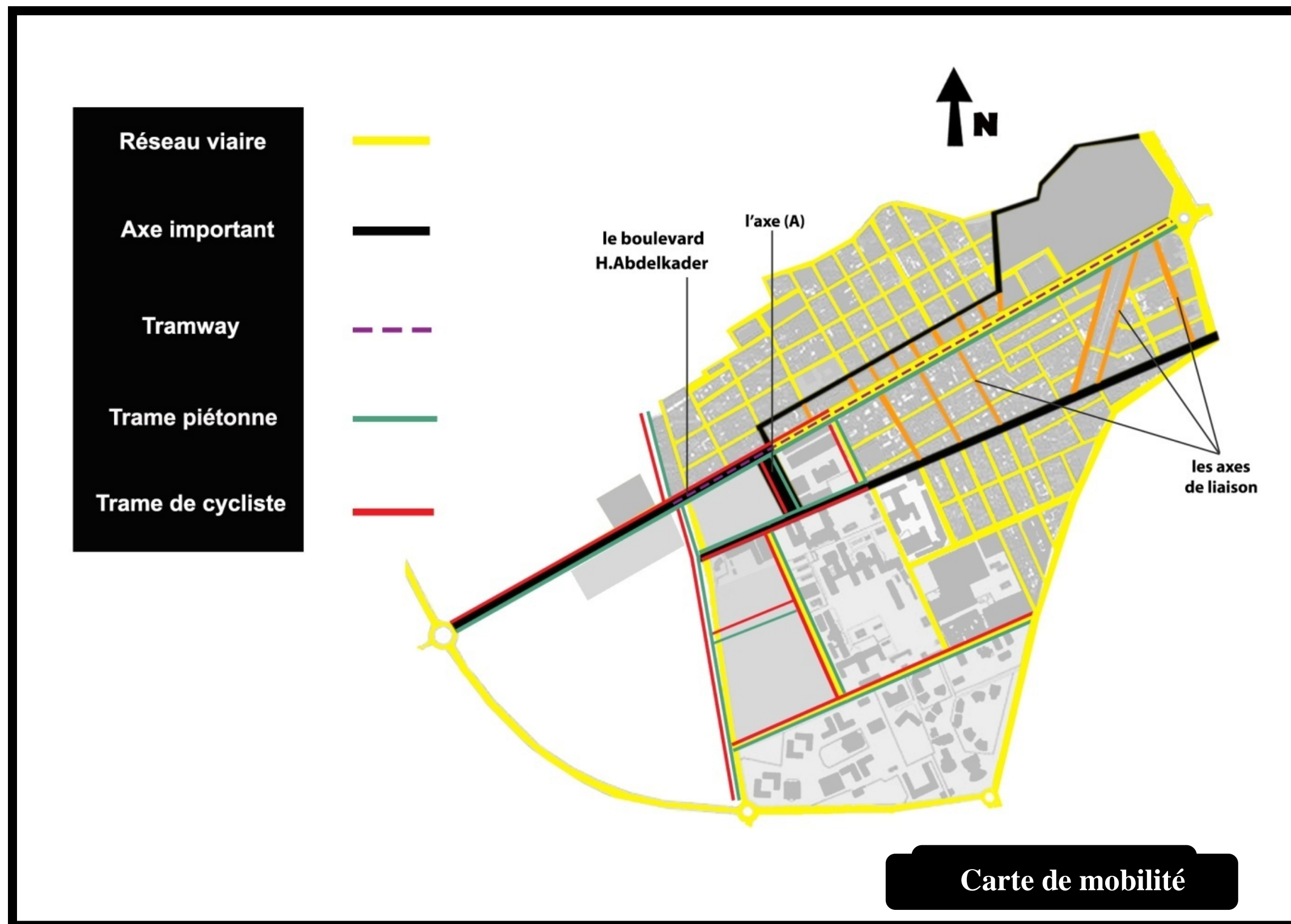


Planche 5 Schéma de principe

2.6 La circulation piétonne et cycliste :

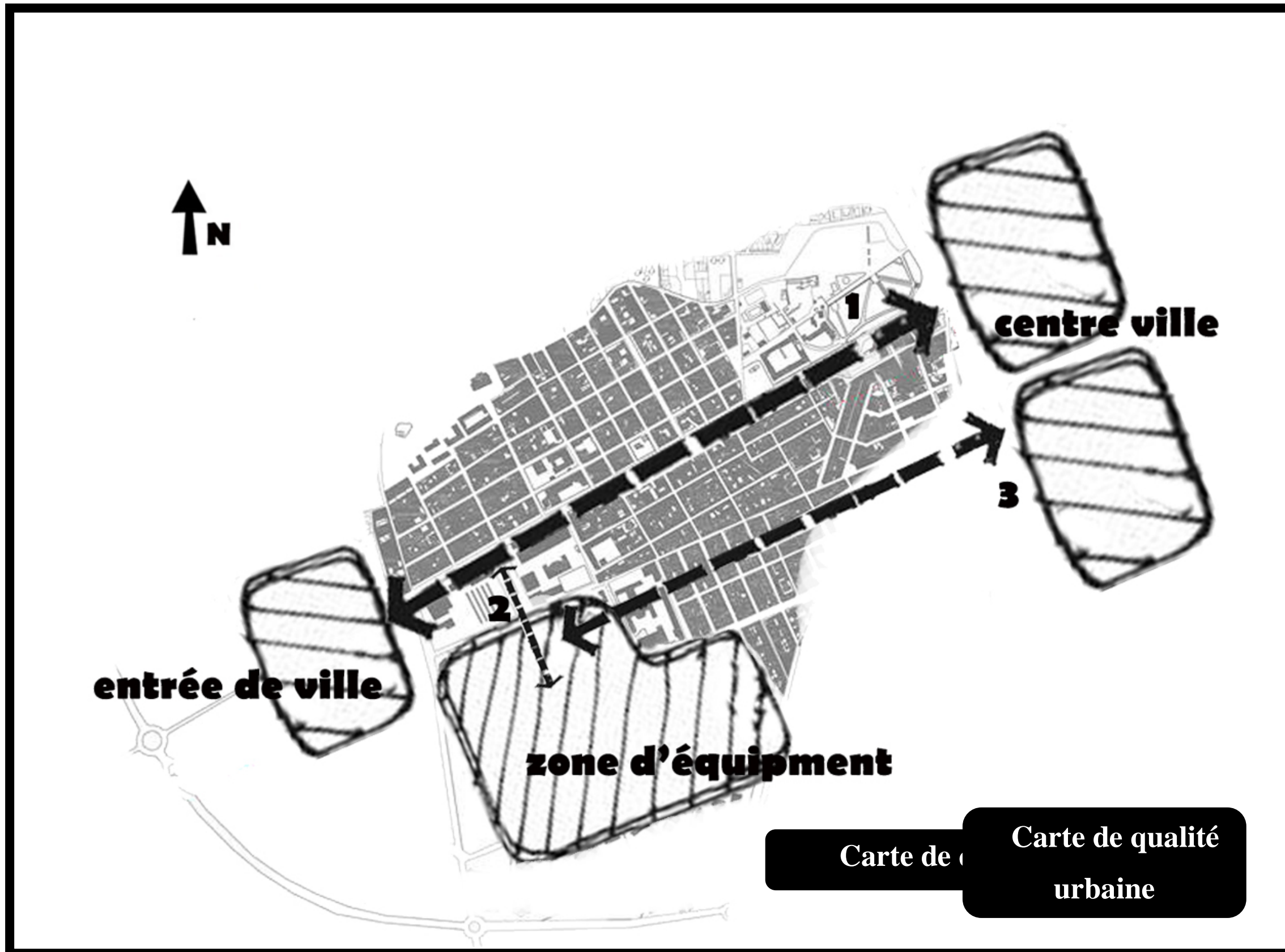


Pour la partie projetée jusqu'à la zone d'équipement on propose un boulevard élargi, pour plus de fluidité de la circulation automobile, mais aussi afin de rendre plus agréable le déplacement des piétons, en créant une ambiance visuelle et sonore plus agréable par l'usage de matériaux et revêtement adéquats et aussi l'installation d'un mobilier urbain offrant le plus grand confort.

Par ailleurs, l'aménagement d'un itinéraire cyclable efficace et sécurisé, sera réalisé dans un cadre paysager qualitatif.

Pour la zone déjà existante, le boulevard H. Abdelkader est un boulevard commercial d'excellence, donc afin de développer et renforcer cette vocation on propose de reconquérir le boulevard :

- ✓ Améliorer l'état de la voirie
- ✓ Prévoir des pistes piétonnes bien aménagées de part et d'autre de l'axe en utilisant des matériaux et revêtement adéquats pour inciter les gens à la marche.
- ✓ Installation du mobilier urbain le long de l'axe.



✓ **liaison 1** : Le nouveau profil de boulevard (le traitement paysagère le vis-à-vis commercial) offre une lecture plus urbain et une meilleure connexion entre l'entrée de ville et le centre-ville.

Le quartier est bien lié avec son environnement d'ailleurs l'aménagement s'articule autour d'une trame de desserte dans l'optique de limiter les axes sur le boulevard HAbdelkader.

✓ **liaison 2** : un axe (A) (indiqué dans la carte de mobilité) s'accroche au boulevard ce qui favorise la connexion entre le boulevard avec La zone d'équipements (il mène directement à la zone de stationnement).

✓ **liaison 3** : aussi des axes secondaire (axe de liaison indiqué dans la carte de mobilité) facilitent la liaison du boulevard avec des axes aussi importants qui permette le désengorgement du boulevard HAbdelkader, et qui permette aussi de lier la zone d'équipement avec le centre-ville sans passer par le boulevard HAbdelkader.

28 La sécurité

Le schéma d'aménagement proposé limite le nombre d'entrée et sortie sur le boulevard HAbdelkader est toujours dans une logique à tourner à droite afin d'évité le croisement de flux de véhicules

28 La qualité paysagère :

1-l'entrée végétale

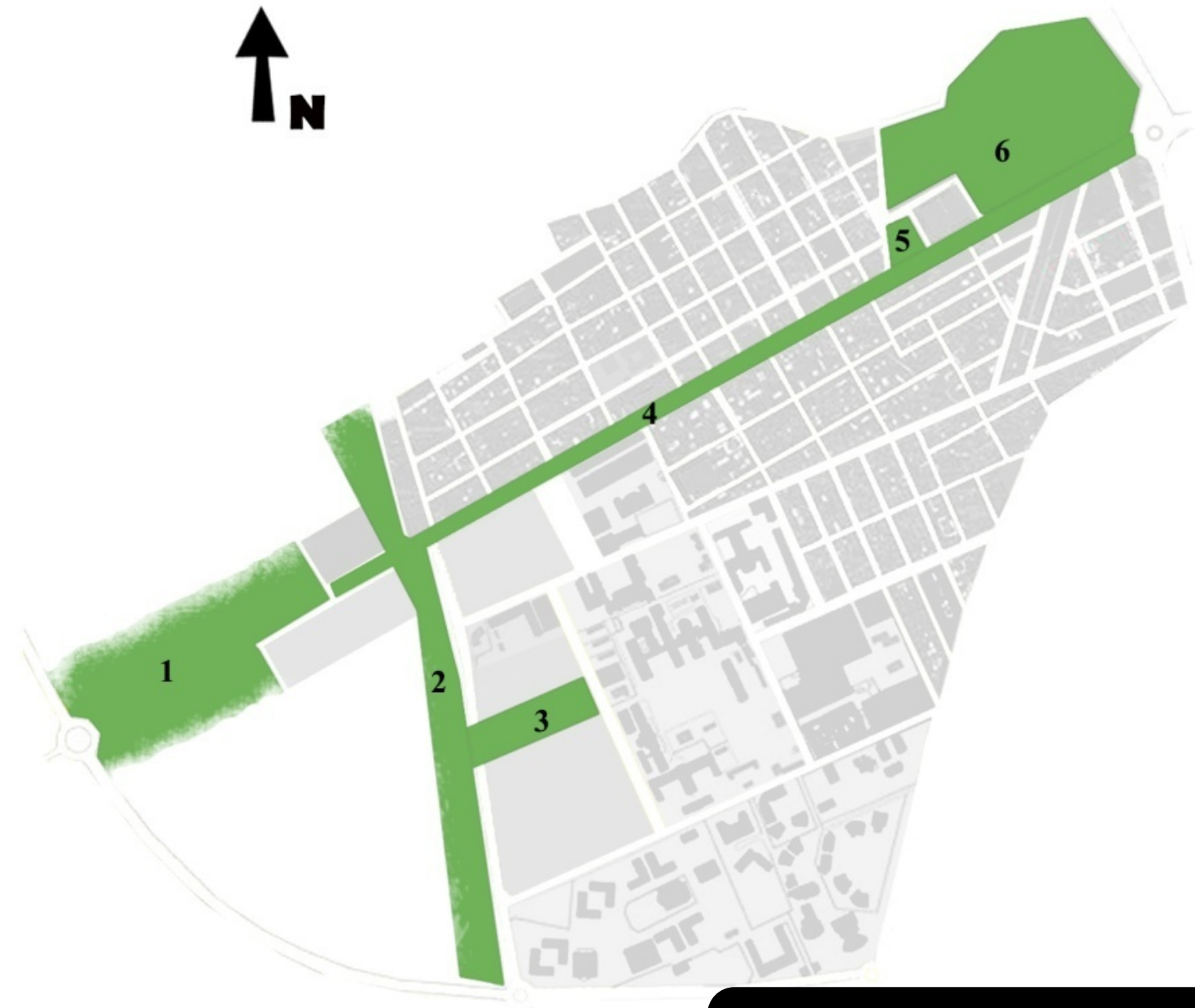
2-parc urbain

3-place projeté

4-le boulevard H.A

5-la placette 1 ère Mai

6-le jardin



Carte de continuité
paysagère

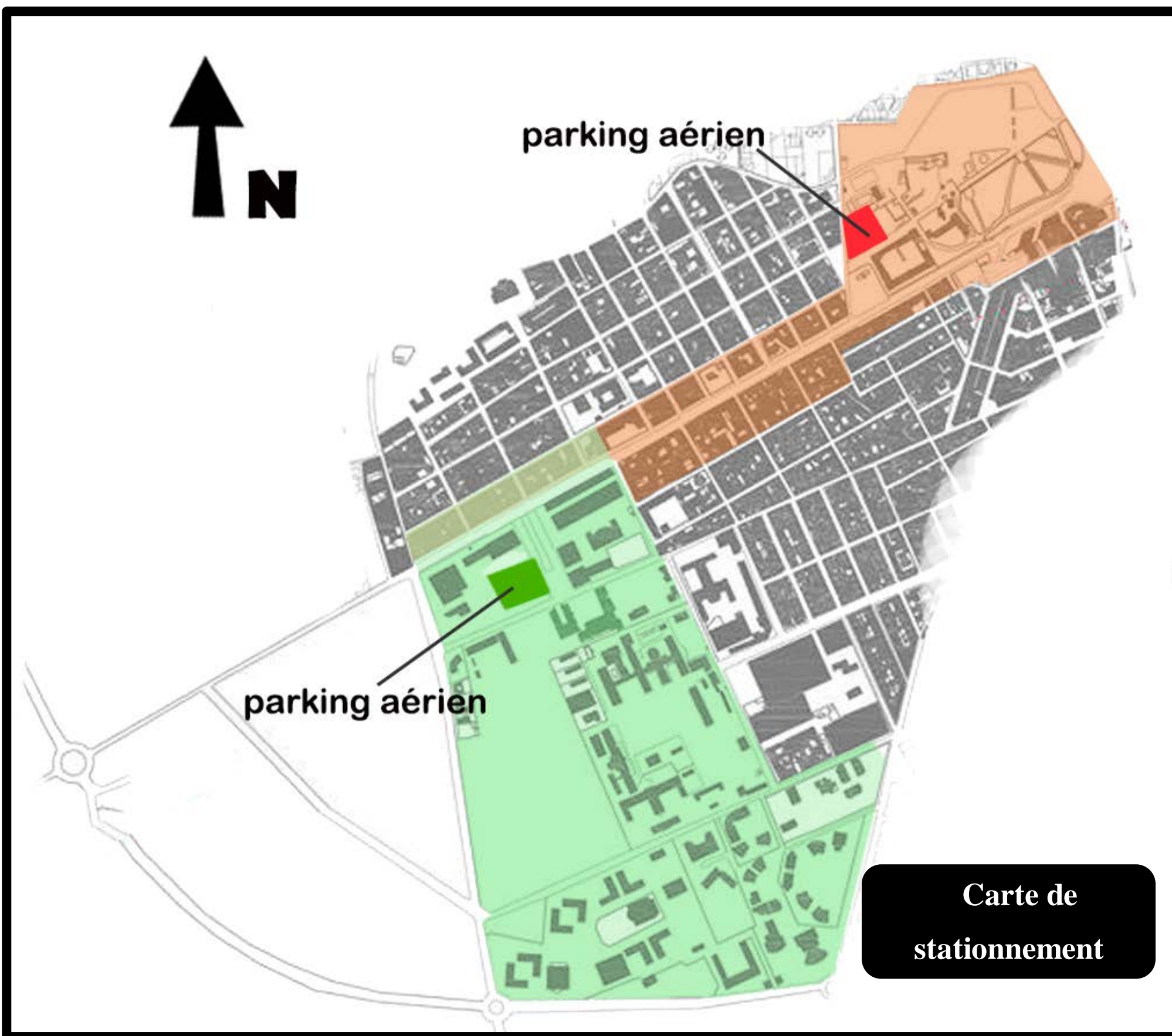
Les continuités vertes s'inscrivent dans une logique d'ensemble dont l'objectif est de créer un maillage et mode doux le long de boulevard.

✓ Les liaisons entre les différentes espaces écologiques sont plus lisible et clairement identifié de l'entrée végétale vers le parc urbain vers la place aménagé dédié à la détente et aux loisirs vers le BVD à travers les chemins piéton au saint d'aménagement planté et arboré vers la placette 1 ère mai jusqu'à le jardin, tout ça pour inciter à la promenade.

✓ Les équipements s'organisent autour de l'espace public ce qui donne une meilleur accessibilité et visibilité de l'espace

✓ Les écrans végétaux pour limiter la nuisance acoustique de l'axe de circulation.

29 Le stationnement :



Les besoins en stationnement public sont gérés par deux parkings aériens.

- ✓ Le premier couvre la zone d'équipements
- ✓ Le deuxième couvre le boulevard et le jardin.

Le stationnement est proscrit sur la partie d'entrée de ville et long du boulevard pour insister à la marche et la recentre.

Dans notre aménagement, on entend par **la polarité** l'ensemble d'équipements projetés que sa soient les équipements participants à la structuration de l'entrée de la ville ou ceux qui sont mis pour renforcer la zone d'équipement existante.

Ces équipements mettent le quartier périphérique aménagé dans une position plus ou moins étendu, hétérogène et dans une situation de complémentarité avec de centre-ville.

Avec cette nouvelle position occupé par le quartier périphérique, Il exerce une influence sur les espaces qui l'environnement et remplit donc des fonctions centrales, Ce qui permettre de diminuer la pression sur le centre-ville et avoir une certaine **cohérence urbaine** dans la ville.

Tandis que notre projet **d'entrée de ville** est traduit par l'ensemble d'aménagements qui indiquent le franchissement de la limite et de bien appréhender le changement de l'espace depuis la zone d'approche et la zone de transition. aussi l'ensemble d'aménagement le long du boulevard H.Abdelkader qui favorise une meilleur connexion entre l'entrée et le centre-ville.

2.11 La route nationale d'aujourd'hui au boulevard urbain de demain

La RN7 relie la ville de Sidi Bel Abbes avec la ville de Tlemcen passant par l'agglomération de Sidi Lahcen.

Cet axe constitue un enjeu fort en terme de déplacement pour mais du fait d'une urbanisation future le long de ses abords il doit jouer aussi un rôle essentiel dans la structuration et la croissance urbaine de la ville.

Donc notre aménagement vise à préparer l'axe routier à sa position de future ; il consiste à modifier la géométrie du boulevard en implantant les dispositifs d'aménagements suivants :

- ✓ Aménagement d'un parc de relais.
- ✓ Un aménagement des banquettes (mobilier urbain, plantations)
- ✓ Enfouissement des fils électriques.
- ✓ Aménagement d'un mail central pour séparer les voies de circulation de directions opposées
- ✓ Aménagement d'une zone protégée pour les piétons et les cyclistes, en installant des espaces cyclables partagés.
- ✓ Les espaces cyclables partagés : Il s'agit de la partie cyclable du trottoir lorsque celle-ci est séparée de la partie piétonne par un marquage (ligne continue) ou différenciée par un revêtement distinct.

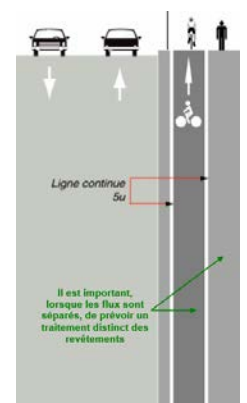


Figure 126 Coupe de boulevard

Et pour les limites de vitesse ce ne sont pas les panneaux de signalisation qui font ralentir les gens mais les aménagements géométriques ou paysagers. Les ralentisseurs de circulation peuvent être de différents types, soit :

- ✓ Les ilots plantés ralentisseurs
- ✓ Les coussins berlinois :

Ils permettent de ralentir les véhicules légers sans perturber les circulations des transports en commun et des usagers de deux-roues.

- ✓ 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 128 coussins berlinois



Figure 127 les chicanes

- ✓ Les avancées de trottoir aux intersections

Elles offriront un plus grand confort et une meilleure visibilité aux piétons, afin de limiter l'accidentologie.

Il est recommandé de réaliser les avancées de trottoir en gagnant de l'espace sur quelques places de stationnement automobile aux abords du passage piéton.

Ces avancées réduisent les temps de traversées des piétons au passage clouté.

Elles permettent une traversée aisée, confortable aux personnes à mobilité réduite. (Mieux voir et d'être mieux vu)

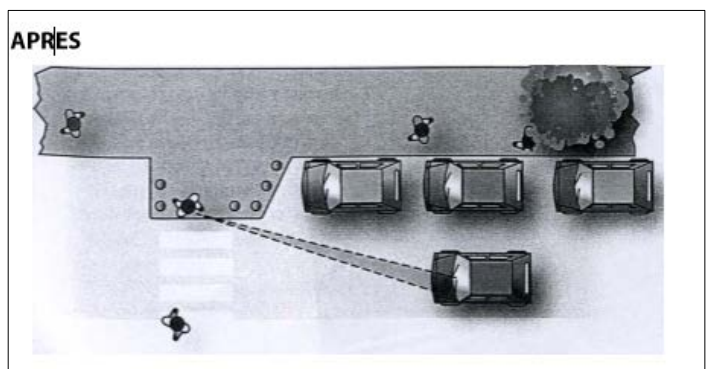
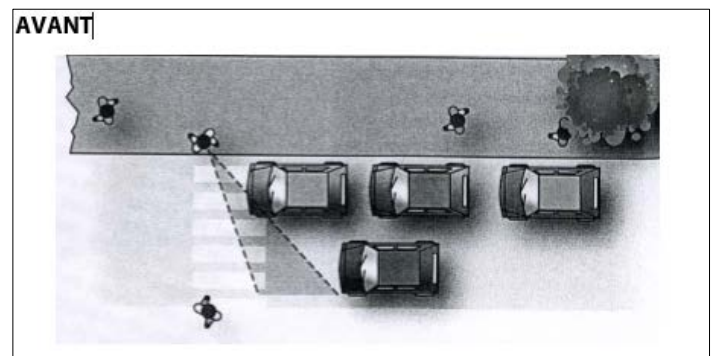


Figure 129 les avancées de trottoir

Le projet propose des occupations qui s'inscrivent dans les occupations autorisés par le POS.

Les façades urbaines s'organisent sur l'axe majeur du projet ; le boulevard H.Abdelkader et son prolongement jusqu'à la gare routière projeté.

C'est autour de cet axe que l'on retrouve les bâtiments les plus hauts avec une qualité urbaine structurante et un style architectural contemporain.

Dans la partie projeté du boulevard le projet prévoit un recul des constructions d'une distance de 10m par rapport à la limite publique du boulevard pour atteindre **le prospect souhaité comme s'il est indiqué dans le plan d'alignement (POS) et optimiser les apports solaires passifs.**

Ce recul par rapport à cette limite sera végétalisé afin de limiter les nuisances sonores engendrées par la voie.

Le projet prévoit des volumétries pour les bâtiments avec des coefficients d'emprise et d'occupation du sol en accord avec la démarche du développement durable pour répondre aux normes des éco quartiers de future urbanisation.

Conclusion générale

Conclusion

La situation stratégique qu'occupe le quartier de « Sakia El Hamra » et son potentiel en termes d'équipements font de lui une entité des plus distinguée. Ce quartier représente la porte urbaine et la première façade à percevoir en entrant à la ville de Sidi Bel-Abbés. Redonner de l'importance à cette ville à travers son entrée ouest constitue donc notre visée, une entrée pouvant renforcer son potentiel afin de concurrencer loyalement le centre-ville et assurer l'attractivité des lieux.

Notre intervention tend à la fois à assurer l'équilibre entre Centre/ Périphérie pour rechercher une cohérence urbaine. Cela se concrétisera à travers la création d'un pôle périurbain au sein de ce quartier tout en inscrivant dans la démarche du développement durable :

- ✓ Au plan fonctionnel par la projection des équipements à l'échelle de la ville,
- ✓ Au plan économique par la redynamisation de l'activité commerciale et
- ✓ Au plan environnemental par la mise en valeur de l'aspect écologique (continuités paysagères), la lutte contre l'insalubrité et l'habitat dégradé
- ✓ En favorisant les opérations urbaines de rénovation et de requalification du Boulevard HOUARIA ABDELKADER.

Pareillement, l'intervention avait pour objet de recomposer la RN7 en Boulevard urbain en mettant en exergue les dispositifs permettant de garantir la sécurité routière et le confort des usagers.

En somme, et au terme de ce travail, nous estimons avoir répondu à notre question de départ et par conséquent avoir confirmé notre hypothèse de recherche.

Biographie

- **Livres**

Panerai Philippe analyse urbaine 2009

Camilo Sitte l'art de bâtir les villes

Kevin lunch l'image de la cité

- **Les documents**

Plan directeur d'aménagement et urbanisme Sidi Bel Abbès 2009

Plan d'occupation du sol SAKIA AL HAMMRA 2006

- **Les sites**

<https://fr.slideshare.net>

<https://wikipédia.htm>

<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

www.google.com

www.calameo.com

- **Les visites**

URBAT de sidi bel Abbès

DUC de sidi bel Abbès

APC de sidi bel Abbès

Direction des travaux publics

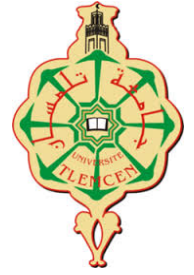
Direction de transport

Annexes

Annexe I



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE UNIVERSITE ABOU BEKR BELKAID - TLEMCEM
FACULTE DE TECHNOLOGIE DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE



Tlemcen, le 25 janvier 2017

Questionnaire

Enquête auprès de la population fréquentant et habitant Sakia Al Hammra - commune de Sidi Bel Abbas S'inscrit dans le cadre d'un master 2

Date 25/ 01/ 2017 **Heure** 09 h

Mr. ZERIFI Mohamed Djawad

Melle. OTMANI Wassila

Thème : Entrée SUD-OUEST de la ville SIDI BEL ABBES pour une polarité urbaine

Monsieur, madame

Nous sommes des étudiants au département d'architecture de l'université ABOU BEKR BELKAID de Tlemcen. Nous réalisons une étude sur la situation actuelle du Sakia Al Hammra au sujet d'entrée de ville de Sidi Bel Abbas, et la possibilité de développer une nouvelle polarité urbaine et son impact sur structuration de la ville, afin de mieux comprendre et cerner l'image et les améliorations souhaitées à apporter particulièrement pour Sakia Al Hammra et généralement pour la ville de Sidi Bel Abbas

MR le doyen

Les déterminants sociaux

➤ Situation De Résidence :

1. Résident De la ville même exact....
2. Résident Des communes de la wilaya
3. Résident Des autres wilayas

➤ Sexe :

1. Féminin
2. Masculin

➤ Age :....

2. entre 15 et 24 ans
3. moins de 35 ans
4. Plus de 35 ans

Questions pour visiteurs

Qs 01 : A quelle fréquence prenez-vous la route national =° 7

1. Tous les jours
2. 1 à 2 fois par semaine
3. 1 à 2 fois par mois
4. 1 à 2 fois par an
5. Jamais (c'est ma première fois)

Qs 02 : Pour lequel de ces motifs vous venez à la ville de Sidi Bel Abbes

1. Personnel
2. Professionnel (administratif)
3. Touristique
4. Autres (...)

Qs 03 : Pourquoi vous préférez passer par la route nationale =° 7 bien qu'il y a d'autre entrée à la ville

Qs 04 : Quelle est votre première impression visuelle et émotionnelle

Qs 05 : Quelle sera votre mode de déplacement utilisé ?

1. Bus
2. taxi
3. tramway
4. déjà véhiculé

Qs 06 : A l'heure de l'arrivée à la ville de sidi bel Abbes par la RN7, quelle sera votre première nécessité / besoin

1. Réponde à vous besoin Personnel
2. Réponde à vous besoin Professionnel (administratif)
3. hébergement
4. restauration
5. équipement de première nécessité

Qs 07 : Trouvez-vous vos besoins aux niveaux du quartier ?

1. Oui
2. Non
3. Partiellement
4. Autre (...)

Qs 08 : comment vous trouvez l'état de la voie mécanique au niveau du boulevard «HOUARIA ABDELKADER » ?

➤ **Dimension**

1. Voie large
2. Voie étroite

➤ **Etat**

1. Bon état
2. Moyen état
3. Totalement dégradé

Qs 09 : Comment trouver aire d'accueil des gens du voyage

1. Bien équipé
2. moyennement équipé
3. Délaissé
4. Autres (...)

Qs 10 : Quelles seront les grands problèmes rencontrés pour trouver le temps de l'arrivée à la ville de Sidi Bel Abbès ?

1. Problèmes de circulation
2. insécurité routière / Accidentologie
3. Problèmes d'organisation du stationnement
4. Autres (...)

Qs 11 : Ya-t-il des signes indiquant le franchissement de la limite de l'agglomération qui permettent de bien appréhender le changement d'espace ? Ex. Le panneau d'agglomération est-il bien positionné et accompagné de signes urbains tels que rétrécissement de la chaussée, bâti continu, carrefour, présence de mobilier urbain...

Qs 12 : L'entrée de ville est-elle très éloignée du centre ?

Questions pour habitants

Aspect socio-économique :

Qs 01 : Pourquoi vous déplacez au centre-ville ?

Qs 02 : comment trouvez-vous la sécurité au niveau des lieux publics, boulevard, le reste du quartier ?

Aspect déplacement et mobilité :

Qs 1 : SAKIA AL HAMMRA est-elle desservie par les transports en commun qui favorise les liens avec les quartiers voisins et le centre-ville « Ya-il une facilité de déplacement -durée de trajet- distance parcourue –le positionnement des arrêts» ?

Qs 2 : Comment trouvez-vous la circulation quotidienne dans le quartier ?

Aspect paysagère et environnementale :

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

Qs 2 : Que pensez-vous de la gestion du déchet et des eaux usées dans votre quartier

Questions pour acteurs public :

A. Aspect urbain

Qs 01 : Que ce qui il faut pour aménager l'entrée de la ville afin d'assurer une entrée accueillante et pour qu'elle soit la vitrine de toute la ville.

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

B. Aspect déplacement et mobilité :

Qs 01 : Comment le tramway peut participer à l'aménagement de l'entrée de ville d'une façon positive ?

Qs 02 : Comment peut régler les problèmes de livraison des commerçants .sachant que la voie mécanique est très étroite ?

C. Aspect paysagère et environnementale :

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

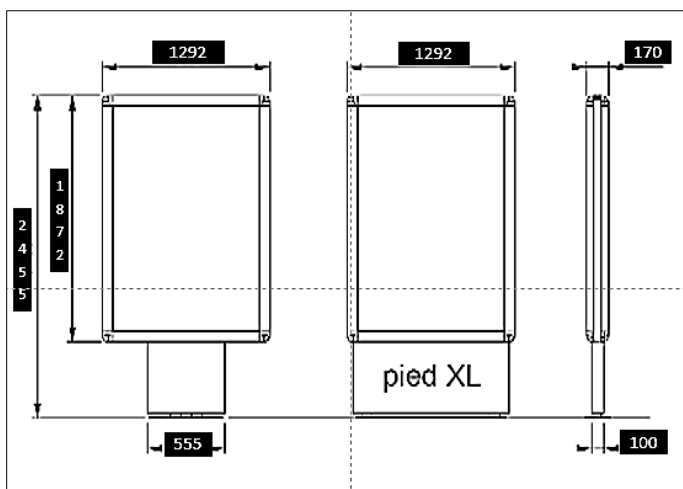
Qs 02 : Et comment on peut intègres l'oued dans l'aménagement de l'entrée de ville ?

Q 03 : Comment on peut régler les problèmes des bidonvilles ?

Annexe II

Singes et dispositif d'entrée de ville :

1. Panneau publicitaire



✓ Description	- Panneau sur pied
✓ Dimension	- Hors tout (niveau sol) : 2455 x 1292 x 17 - Surface visible : 1710 x 1140
✓ Couleurs :	- Suivant gamme RAL
✓ Structure	- Châssis en acier galvanisé à chaud habillage aluminium thermolaquage - Thermolaquage : Poudre polyester - Visserie : en acier inoxydable ⁶⁶

2. Plan de ville

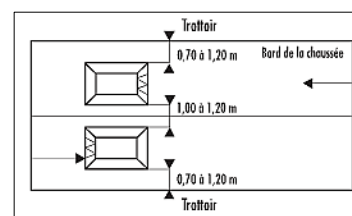
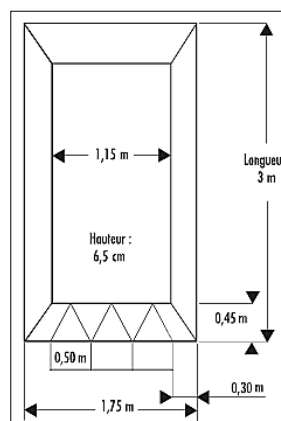


⁶⁶ Quadra Linéa PDF lien (http://www.citeconcept.fr/content/download/109/715/file/citeconcept_quadra_linea.pdf)

Description	Plan de ville : Circuits, itinéraires
Dimension	H1721, 40xL 1144,20 m/m ou H 1719 x L 1138 m/m
Structure et caisson	<ul style="list-style-type: none"> - Structure en acier galvanisé à chaud - Profil de porte en aluminium extrudé - Angle de porte en aluminium moulé - Vitrage "Securit" monté sur joint EPDM - Vérin d'ouverture de porte - Visserie en inox 304 - Serrure de condamnation de la porte
Fixation	<ul style="list-style-type: none"> - Cannes d'ancrage à sceller - Gabarit de scellement
Couleurs	suivant la gamme RAL ⁶⁷

3. Coussin berlinoise

Description	Ralentisseur de trafic automobile
Dimension	Dimension d'un élément long 100 - large 90- haut 6,5 cm Poids 300 kg Composé de 6 éléments
Structure	Caoutchouc et vulcanisé ⁶⁸

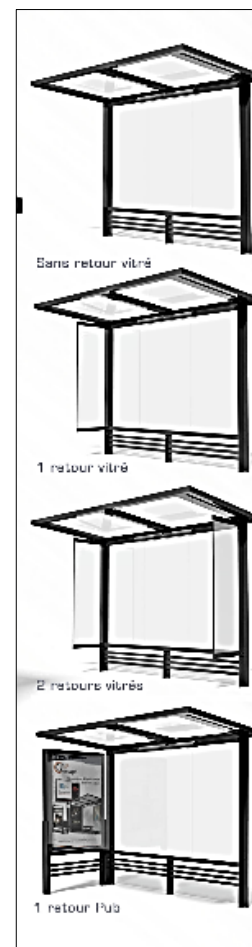
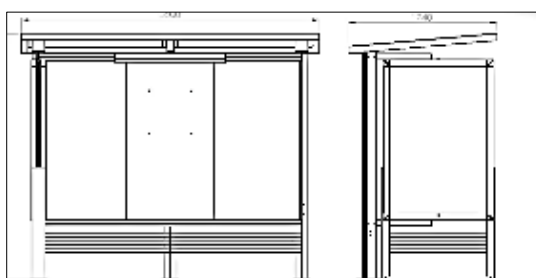


⁶⁷ Site web (<http://www.mediaplus.com.fr/mobilier-urbain/panneau-plan-de-ville>)

⁶⁸ PDF lien (<https://www.logismarket.fr/ic/groupe-emrodis-catalogue-emrodis-2014-des-references-les-plus-commercialiseesmobilier-urbain-materiel-collectivite-partie-2-1034722.pdf>)

Mobilité et déplacements :

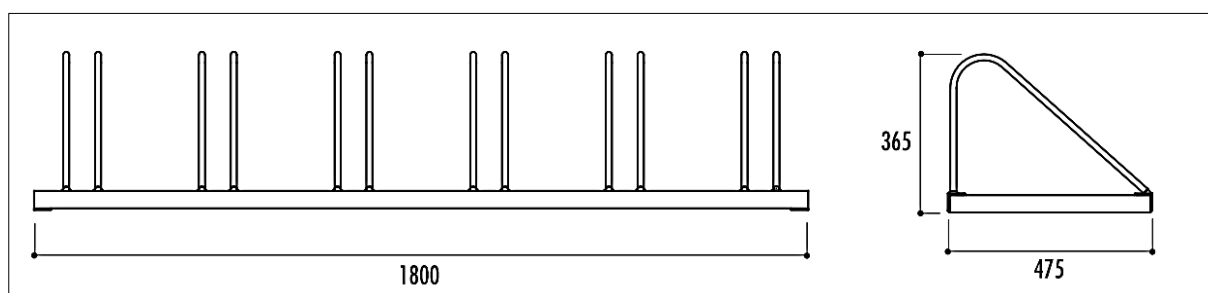
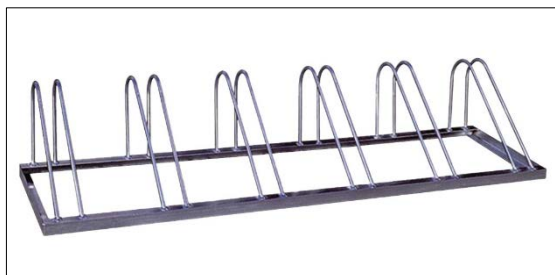
1. Abri tramway



Description	Abri voyageurs
Dimension	Hors tout (niveau sol) : 3500 x 2500 x 1517 (version 3.5 m) Surface visible : 1710 x 1140
Couleur	suivant gamme RAL
Structure	<ul style="list-style-type: none"> - Poteaux en acier traité thermolaqué - Structure de toiture en aluminium thermolaqué - Toiture en polycarbonate alvéolaire bronze épaisseur 10 mm - Fond et retours vitrés en verre sécurit épaisseur 10 mm pris entre 2 traverses en profilés aluminium - Extrudé thermolaqués avec joint d'étanchéité - Thermolaquage : poudre polyester - Visserie en acier inoxydable⁶⁹

⁶⁹ <http://www.citeconcept.fr/Abris/Abris-Voyageurs/Abri-voyageurs-Metropole>

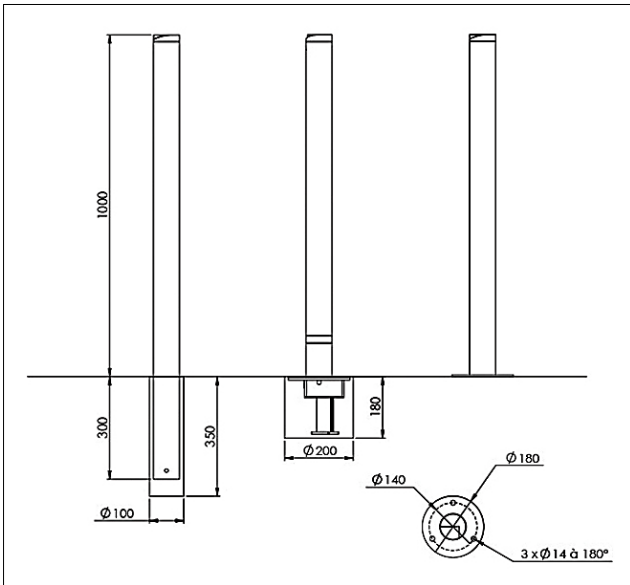
2. Parking à vélo :



Description	Support cycles
Dimension	<ul style="list-style-type: none"> - Capacité : 6 places - Longueur : 1800 mm - Poids : 27 kg - Arceaux cintrés 20 mm
Fixation :	A fixer au sol par vis d'ancrage
Structure	En acier galvanisé à chaud ⁷⁰

⁷⁰ PDF lien (<https://www.logismarket.fr/ic/groupe-emrodis-catalogue-emrodis-2014-des-references-les-plus-commercialiseesmobilier-urbain-materiel-collectivite-partie-2-1034722.pdf>)

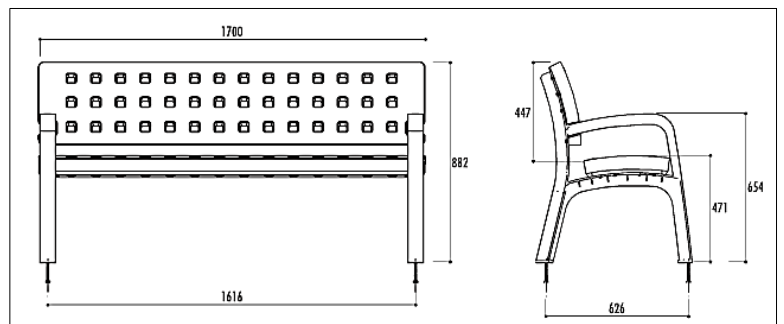
4. Contrôle du stationnement



Description	potelet cylindrique amovible
Dimension	- Dimensions hors sol : hauteur 1000 mm - Diamètre : 100 mm
Fixation :	Scelle au sol ou amovible (verrouillage par clé encastrée dans le sol)
Structure	Matériaux : acier inoxydable ⁷¹

Espaces public

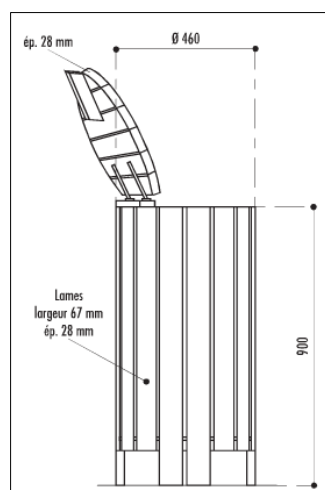
1. Banc



⁷¹ Ibid.

Description	Banc plastique recyclable
Dimension	- Longueur 170 cm - Poids 28 kg - Entraxe de piétement 1616 mm
Fixation :	Au sol par vis d'ancrage
Structure	Polyéthylène 100 % ⁷²

2. Corbeille

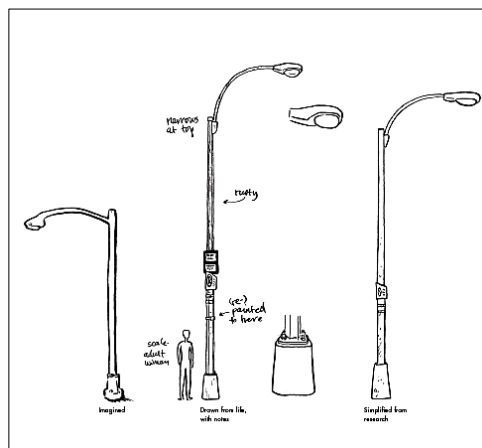


Description	Corbeille
Dimension	- Epaisseur 2,8 cm - Poids 2 kg - Capacité 100 litres
Fixation :	Au sol par scellement
Structure	- Structure en aluminium - Entourage de lattes en pin certifié ⁷³

⁷² PDF lien (<https://www.logismarket.fr/ic/groupe-emrodis-catalogue-emrodis-2014-des-references-les-plus-commercialiseesmobilier-urbain-materiel-collectivite-partie-2-1034722.pdf>)

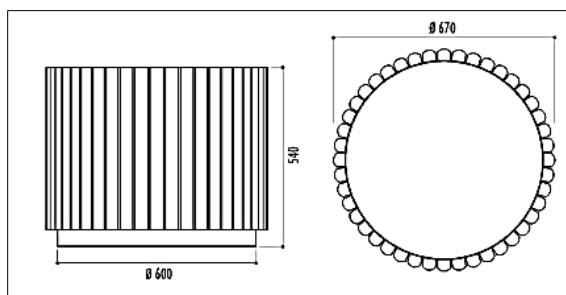
⁷³ Ibid.

3. Lampadaire



Description	Mobilier d'éclairage public
Dimension	- Hauteur du mat : 6 m - Diamètre en tête : 300 mm
Fixation :	Au sol par scellement
Structure	acier inoxydable


3. Bac à fleur




Description	Mobilier lié aux végétaux et à l'eau
Dimension	- Largeur 60 cm - Poids 39 kg
Structure	Corps en acier inoxydable avec habillage en lames de bois exotique verni ⁷⁴

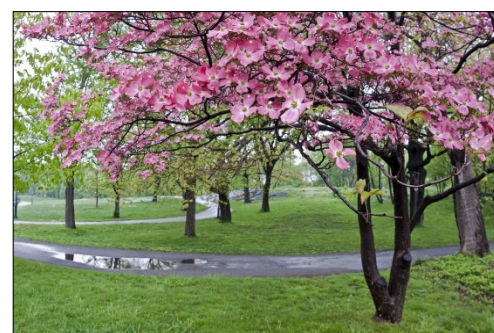
⁷⁴ PDF lien (<https://www.logismarket.fr/ic/groupe-emrodis-catalogue-emrodis-2014-des-references-les-plus-commercialiseesmobilier-urbain-materiel-collectivite-partie-2-1034722.pdf>)

Plantations et arbres


Nom	Amandier
Type de plante	Arbre fruitier - Arbre à fleurs - typiquement du Bassin méditerranéen
Plantation	<ul style="list-style-type: none"> - Hauteur à maturité 0,60 à 10 m et + - Largeur à maturité 6 à 8 m
Esthétique	<ul style="list-style-type: none"> - Couleur des fleurs rose et blanc - Couleur des feuilles feuillage vert pale
Utilisation	Plantation isolée⁷⁵
Forme	 <p>Ouvert ou divergeant</p>



Nom	Cornouiller
Type de plante	Arbre feuillu - Arbre fruitier - Arbre à fleurs
Plantation	<ul style="list-style-type: none"> - Hauteur à maturité 1,50 à 10 m - Largeur à maturité 1,20 à 5 m
Esthétique	<ul style="list-style-type: none"> - Couleur des fleurs rose et blanc - Couleur des feuilles feuillage panaché – jaune – vert pale
Utilisation	bordure - Plantation isolée
Forme	



⁷⁵ Ibid.

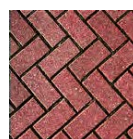
Nom	Palmier chanvre
Type de plante	Palmier
Plantation	- Hauteur à maturité > 10 m - Largeur à maturité 1 à 1,50 m
Esthétique	- Couleur des fleurs jaune - Couleur des feuilles feuillage vert pâle et panaché
Utilisation	Plantation isolée
Forme	 <p>Élancé ou colonnaire</p>



Revêtements de sol

Les pavés et dalles en béton :

- Béton vieilli adapté au contexte bâti ancien.
- Matériau économique.
- Facilité de pose.



Pavés rouges
(modèle courant)

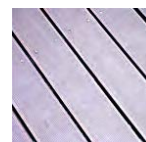


Pavés vieillis
posés à chant



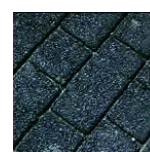
Le bois d'extérieur :

- Fixations anticorrosion.
- Système efficace d'évacuation des eaux pluviales.
- Adapté aux espaces piétons, aux parcs publics



Les enrobés en milieu urbain :

- Confort d'utilisation pour toute mode de déplacement
- Matériau courant et d'approvisionnement aisé pour les formulations standards.⁷⁶



Enrobé imprimé



⁷⁶ Catalogue des matériaux de voirie et d'espaces publics

Résumé :

La ville de Sidi Bel Abbés occupe une position centrale et stratégique dans l'armature urbaine de la région Nord-Ouest, de par sa dimension, son relief (une plaine), son histoire et sa richesse intrinsèque. Elle est considérée comme un territoire de transition pour les wilayas de la région (carrefour de l'Ouest) cependant la ville souffre d'un ensemble de problèmes qui empêchent le bon fonctionnement de la région Nord-Ouest en général et de la ville en particulier.

Parmi ces problèmes, une périphérie marginalisée et mal-structurée qui constitue l'objet de notre intervention. Redynamiser, restructurer et valoriser l'image de la zone périphérique sont les objectifs attendus. Ces derniers doivent s'inscrire dans une logique cohérente et d'ensemble à travers le projet d'entrée de ville qui constitue actuellement une des priorités de la ville en matière d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle mondiale

Mots clés : Entrée de ville, pôle urbain, cohérence urbaine, périphérie, Sidi Bel Abbés.

ملخص

تحتل مدينة سيدي بلعباس موقعا استراتيجيا هاما على مستوى المنطقة الشمالية الغربية بفضل شاسعة مساحتها وتضاريسها السهلة وتاريخها وثروتها الذاتية، كما تعتبر همزة وصل بين الولايات المجاورة. لكنها تعاني من مجموعة من المشاكل التي تحول دون حسن سير المشاريع التنموية على مستوى المنطقة الشمالية الغربية بشكل عام والمدينة على وجه الخصوص.

من بين هذه المشاكل، مشكل ضواحي المدينة، فهي مهمشة وغير منظمة. وعلى هذا النحو فالهدف من مشروعنا هو إحياء وإعادة هيكلة وتدعيم صورة هذه المناطق بشكل منطقي ومتناسك بشكل عام، من خلال مشروع مدخل المدينة الذي يعتبر حاليا أولوية للمدينة من حيث العمران والتنمية.

الكلمات المفتاحية: مدخل المدينة- ضواحي المدينة- مدينة سيدي بلعباس