

Université Aboubakr Belkaïd– Tlemcen

Faculté De Thechnologie

Departement D'architecture



Présenté pour l'obtention du **diplôme de MASTER**

En : Architecture

Spécialité : Les entrées des villes

Par : M^{lle} **BELKADI CHAHINEZ**

M^{lle} **BENYAHIA HAKIMA**

**L'entrée Nord-est de la ville de Sidi Bel Abbés, Vers un aménagement
cohérent et attractif.**

Soutenu publiquement, juillet 2017

Devant le jury composé de :

H.KADROUSSI

Président

H.MAIBROUK

Directeur de mémoire

H.HEDJILA

Co-Directeur de mémoire

R.KHILOUN

Examinatrice 1

AH.BENNAMAR

Examinatrice 2

Année Universitaire : 2016-2017

Introduction générale :

Aujourd'hui les projets qui transforment la ville sont cependant caractérisés par leur étendue et leur complexité, dans ce contexte la notion du «projet urbain. » est apparue comme «un concept et une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser, l'urbanisme et nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats.»¹

Le projet urbain, c'est savoir faire de la ville, c'est l'espace générateur et ordonnateur de la ville, besoin d'espace public pour une ville démocratique symbolique par ses entrées qui était intégré dans les fortifications frontières entre le milieu urbain et la vie rurale, plus tard avec l'arrivée de l'automobile l'entrée de ville présente un urbanisme diffusé.

L'entrée de ville d'aujourd'hui se sera le centre de ville de demain, ne serait-il pas nécessaire de réfléchir sur les entrées de villes, sur l'image de la ville, sur les complémentarités et les solidarités entre ses différentes fonctions et ses différents quartiers, sur les interactions entre la ville centre, la périphérie et le « pays » dans lequel elle s'inscrit. On doit aussi réfléchir sur la définition de la ville : où s'arrête-t-elle, où commence-t-elle, en effet l'entrée de ville désigne l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville, l'entrée de ville aurait vocation à se déplacer et à s'éloigner de plus en plus du centre-ville, à repousser la limite entre la ville et l'espace « Hors la ville ». Or, désormais plusieurs phénomènes se conjugent : l'extension de la ville n'as pas nécessairement vocation à être favorisée, le phénomène de conurbation a phagocyté certaines de ces anciennes entrées qui ne le sont plus véritablement aujourd'hui. cette mutation a continué avec la croissance économique et l'essor des zones industrielles ayant un impact significatif sur les entrées de villes, bouleversant les formes urbaines par une succession de bâtis sans réelle homogénéité ni cohérence avec l'existant. les entrées des villes sont ainsi devenues des zones soumises à une intense évolution banalisant le phénomène d'urbanisation. scindant ou enclavent des quartiers, dans un fonctionnement incohérent et nécessairement reliés par des axes de communication irriguant l'agglomération mais souvent dimensionnés pour une fréquentation importante sans pour cela créer de liaison entre les différentes occupations du territoire. Par ailleurs, l'aménagement des entrées de villes constitue ces dernières années un important sujet de réflexion pour de nombreuses collectivités, désireuses de concilier développement économique et revalorisation esthétique.

¹« (CHALINE CLAUDE 1994, f ,6. »

Problématique:

La ville est un milieu physique où se concentre une forte population humaine, et dont l'espace est aménagé pour faciliter et concentrer ses activités : habitat, commerce, éducation, culture, etc. Nombreux sont les écrits qui attestent l'émergence des problèmes relatifs au mode de développement actuel : Une démographie exponentielle, des écosystèmes détraqués, des extensions urbaines démesurées, présence des déchets grandissantes, les activités perturbatrices en termes de flux, de bruits, de pollutions ... De toutes parts, les preuves d'un dysfonctionnement s'accumulent. Il convient donc de repenser nos modes de vie².

Ces problèmes se manifestent dans la ville algériennes. Depuis l'indépendance de profondes transformations la multiplication et la diversification des besoins et les progrès enregistrés sur le plan des niveaux de vie ont contribué fortement à un étalement parfois démesuré de l'espace urbain. La ville fait face actuellement à un avenir problématique lié à une croissance urbaine incontrôlée et déséquilibrée, des infrastructures et des réseaux saturés et insuffisants, des problèmes de pollutions, et de manques d'espaces de loisirs et de détente³. Partons de cette problématique Sidi Bel Abbas, jouissant d'une position stratégique, sa potentialité devient le principal point de transit et de contrôle dans la région Nord-Ouest et elle est relai que ce soit pour les carrefours des autoroutes ou pour les carrefours des lignes de chemins de fer. le rapport écrit du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (2008) montre qu'elle a toujours des handicaps à surmonter : les pratiques courantes d'aménagement et la politique du laisser-aller en matière d'aménagement tiennent pour beaucoup à ce que l'on voit, le paysage de la ville de Sidi Bel Abbas en dégradation perpétuelle et dépourvu de force d'attraction visuelle. un développement urbain démesuré avec de grands problèmes tant au plan de la gestion qu'environnemental, ainsi une forte dépendance de territoire de la wilaya vis-à-vis du centre urbain à l'origine des grands mouvements de populations quotidiens que facilite le développement du transport.

D'après la lecture du PDAU nous constatons que la ville est accessible par divers axes routiers qui traversent les quatre entrées qui relient Sidi Bel Abbas aux grandes métropoles et le chemin de wilaya qui lie le centre urbain vers les communes qui les entourent. La croissance urbaine a orienté le développement de la ville vers le nord sous forme d'urbanisation nouvelle caractérisée par une extension en sites vierges sans recherche préalable de site à l'intérieur des tissus urbains existants et sans tentatives de densification des zones existantes. Ce phénomène produit des entrées non aménagées et non entretenues. la non prise en charge de ces fraguements a pour conséquence de paralyser notre ville (pos nord-est 2008).

²Analyse urbaine : Philippe Panerai (page, 290)

³PDAU de Sidi Bel Abbés (2008)

-De ce constat, nous posons la question suivante :

- **Par quelle intervention pouvons-nous redynamiser et valoriser l'image d'entrée de ville dans une logique cohérente ?**

Cette question suscite le questionnement suivant :

- quelles sont les actions urbaines à adoptés pour assurer l'équilibre entre ce que souhaitent les habitants de ce quartier ?
- de quelle manière intervenir pour mettre en relation l'entrée nord-est avec le centre ville et diminuer la pression de ce dernier ?
- Comment répondre au manque au niveau de l'infrastructure d'attraction ?

Hypothèse : Pour donner à l'entrée Nord-Est son rôle de vitrine qui illustre l'image global de la ville nous affirmons :

-La revalorisation urbaine,paysagère et architecturale avec un réaménagement urbain, qui vise L'émergence d'une identité accueillante, en maitrisant la qualité de l'environnement et de l'architecture pour une entrée attractif sein et sécurisé.

Objectifs : Notre but est de faire améloirerles activités de cette entrée, d'éveiller la curiosité de découvrir la ville en accueillant le visiteur.pour cela il faut :

- Valoriser les grands espaces naturels et agricoles périphériques.
- Encourager le tourisme dans la ville.
- Encourager l'utilisation des transports en commun et des modes doux
- Améliorer la qualité de l'entrée de ville et l'image perçue depuis les grands axes de communication.
- Créer un confort visuel au boulevard Principal
- Reconnecter les quartiers entre eux.

Méthodologie : Nous nous trouvons dans le cadre d'une démarche d'un travail empirique effectué dans la ville de sidi bel abbés doit permettre de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de départ énoncées ci - dessus.

-Dans un premier temps, et afin de situer et préciser l'objet d'étude, une acquisition théorique du savoir s'est faite à travers des recherches bibliographie et la collecte de l'information à partir des ouvrages dans des domaines variés: géographiques, historiques, urbains, et sociologiques. La visite de sidi bel abbés permis d'étoffer la connaissance sur les différentes entrées de la ville.

-Suite à cette première étape, qui correspond au cadre théorique de la première de partie de ce travail, l'étude des entrées de ville a traves l'approche analytique et l'étude la ville et fragment qui visent à décomposer l'ensemble a ses éléments,cette approche est renforcée par un outil d'anayse et d'aide a la decision qui contient deux approche : une approche systématique traduit traduit par un diagnostic partagé

qui vise à traduire chaque dimension par rapport au SWOT qui est une synthèse sur les différents scénarios de développement. Une approche participative traduite par un diagnostic partagé permet d'identifier les acteurs pour faire l'entretien directif et semi-directif, la confrontation des résultats avec les instruments d'urbanisme en vigueur. Enfin, la dernière partie s'attache à une Projection Opérationnelle, enjeux et action à entreprendre, la programmation et projet urbain.

Introduction:

Conscients que l'architecture n'est pas le résultat de gestes gratuits, qu'elle doit être le fruit d'une assise théorique fondée et réfléchie, Nous présentons dans cette phase les différents concepts qui ont généré la mise en forme du projet et qui sont l'art et la science d'aménagement des villes, les conditions qui influencent la croissance des êtres vivants, le développement durable et les définitions sémantiques qui s'attachent à circonscrire notre thème de recherche « l'entrée de ville » et qui s'articulent sur les différentes actions urbaines.

Définition des concepts :

1. Porte de la ville:

-Selon le dictionnaire une porte signifie : Baie, munie d'un dispositif de fermeture, donnant passage à l'intérieur comme à l'extérieur d'un lieu fermé ou enclos : Passer par la porte de derrière, Circuit à deux ou plusieurs entrées et dont la sortie est une fonction logique des entrées

-En architecture et construction, une porte (XI siècle du latin porta) est une baie, une structure (en bois ou métallique), dans un mur permettant d'entrer, ou de sortir, d'un domaine, d'un édifice ou pour circuler dans ses pièces. Dans le langage familier le mot porte désigne seulement le huis, qui est la menuiserie mobile permettant de fermer ce passage et soutenu par le chambranle.

-En Sociologie : la porte d'accès à un édifice, la porte dans un bâtiment, est définie selon des conceptions philosophico-religieuses ou anthropomorphiques ou esthétiques ou enfin rationnelles qui en font un objet architectural particulier.

-En Economie : Elle est considérée aussi comme un lieu d'échanges d'économie.

-En conclusion, une porte de ville fait partie des fortifications d'une ville. C'était jusqu'à l'Époque moderne le seul moyen de franchir les remparts entourant la ville. Les tours et les portes avaient pour fonction de protéger le cœur de la ville contre des attaques ennemies.

2. Entrée de ville :

2.1. Entrée :

«Lieu par lequel on s'introduit dans un immeuble ou dans une ville (entrée de ville) et généralement marqué par des dispositifs singuliers (porte, pas de porte, seuil, faubourg, Rond-point) qui donnent éventuellement lieu à des rites de passage».⁴

2.2. Ville :

«La ville est un organisme complexe, qui ne se réduit pas au nombre de ses habitants: elle a été construite en un lieu donné, possède une physionomie originale, une dynamique propre. C'est un lieu de production de biens et de services, déchantés de capitaux et d'informations, qui fonctionne en relation avec sa région et les autres villes »⁵

«Toute agglomération urbaine ayant une taille de population et disposant de fonctions administratives, Economiques, sociales et culturelles.»⁶

2.3. Entrée de ville

La formule « entrées de ville» est désormais courante revêtant différentes réalités. Si, dans la ville moyenâgeuse, elle renvoie aux portes physiques de la ville, aujourd'hui, le lieu ainsi désigné présente diverses réalités et renvoie à des situations fortes différentes.

- **Selon les urbanistes :** «espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une grande voirie de contournement »⁷. Soigner les entrées de ville c'est donc faire acte de mise en scène de son image de marque.
- **Selon l'approche économique :** des entrées de ville fait référence pour les urbanistes au paysage commercial et routier de la frange des agglomérations. Profitant d'une bonne desserte assurée par la liaison de radiales et de rocade, de terrains bon marché où le stationnement est aisé, de grandes surfaces commerciales, des établissements hôteliers et de restauration rapide ainsi que des zones d'activités plus classiques s'implantent en périphérie.

«Une entrée de ville peut être définie comme un ensemble commercial composé en majorité de moyennes surfaces spécialisées, situé en bordure d'un axe, généralement une pénétrante ou une rocade, à l'entrée d'une agglomération urbaine».⁸

- **Selon les sociologues :** «l'entrée de ville située à la périphérie des villes, elles occupent une place particulière dans les espaces périurbains. Elles sont l'objet d'un constat souvent négatif, pessimiste et emblématique de la mise en échec de l'urbanisme»⁹

⁴ Michel brunet, 1992 les leçons du contexte lausannois: p174).

⁵ Aldo Rossi (1939).

⁶ (Loi n°06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville Algérienne. 2006)

⁷ Hervé Huntziger (1991, cité par Frobert, 1999), écrit à la suite d'une étude financée par la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulé Entrées de ville et logiques économiques.

⁸ VERDEIL E., 1993, Entrées de ville, le cas de Martigues. Essais de définition. Intérêts et limites de la notion pour un aménagement global des espaces périphériques, Mémoire de maîtrise, Université de Paris I.

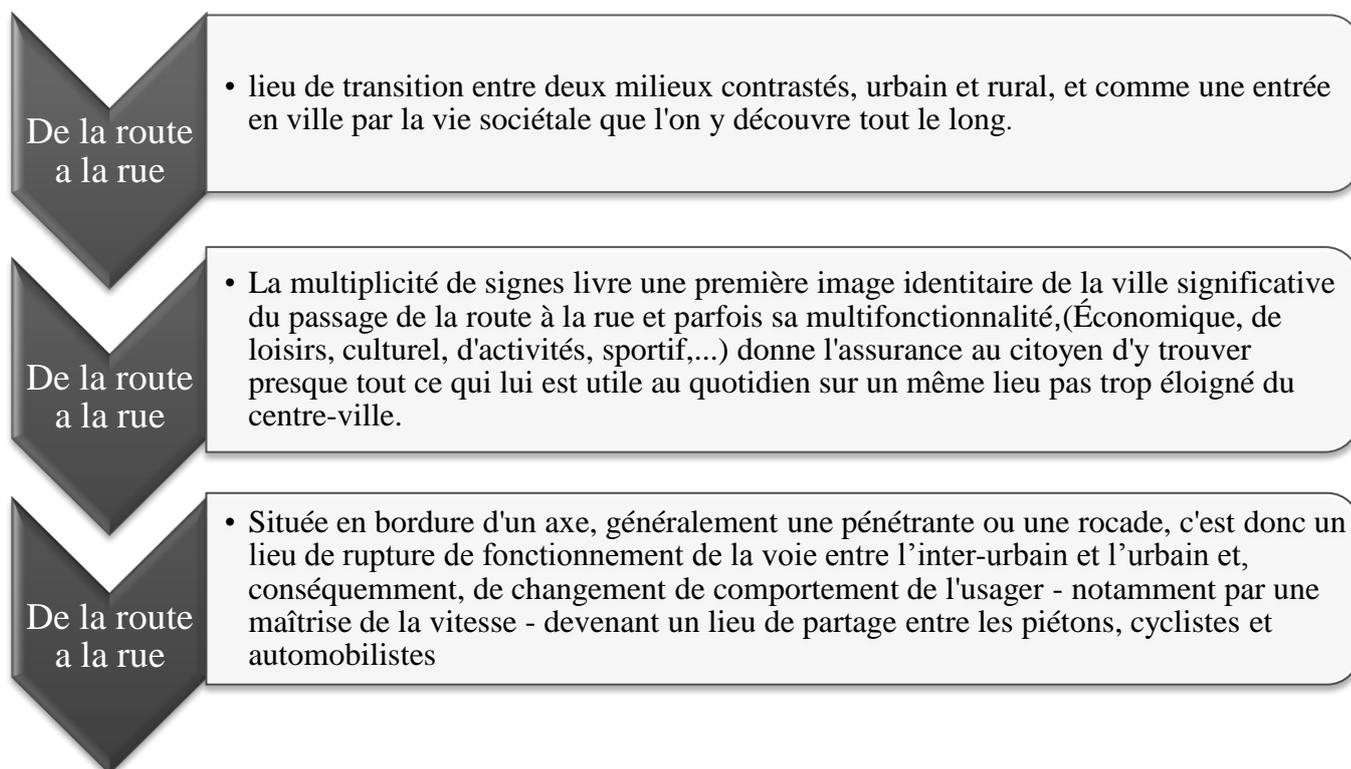
⁹ G. Dubois Taine, Pour une amélioration de la qualité des entrées de ville, Éléments de réflexion, CETUR, 1989 ; Les boulevards urbains. Contribution à la politique de la ville, Paris, 1990

- l'interface entre espaces naturels et espaces artificialisés, une frontière théorique pour la nature en ville et la Trame verte et bleue. Selon l'approche environnementale : «Une entrée de ville peut se définir comme un accès et une introduction à la ville, Constituée à la fois de la route d'accès à une agglomération, une ville, un centre-ville ou un village, de ses abords et du paysage visible». ¹⁰
- Finalement, et selon les différentes définitions proposées, l'entrée de ville est l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville.

-Zones de transition, zones commerciales, zones d'activités, zones de flux, interfaces entre urbain et rural, entre centre-ville et périphérie, les franges urbaines, et parmi elles les entrées de villes, concentrent les possibilités d'extension de la ville actuelle. Souvent au-delà des limites communales, ces espaces cristallisent de grands enjeux d'aménagement du point de vue de l'économie, de l'environnement, du social et de la gouvernance.

2.4. ELEMENTS DE DEFINITION D'UNE ENTREE DE VILLE¹¹

- **De la route à la rue :**



« 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 ».

¹⁰(Lessard et coll. 1999).

¹¹Livre : Pour des villes à l'échelle humaine Par Jean GEHL ./ Préface de Jean-Paul

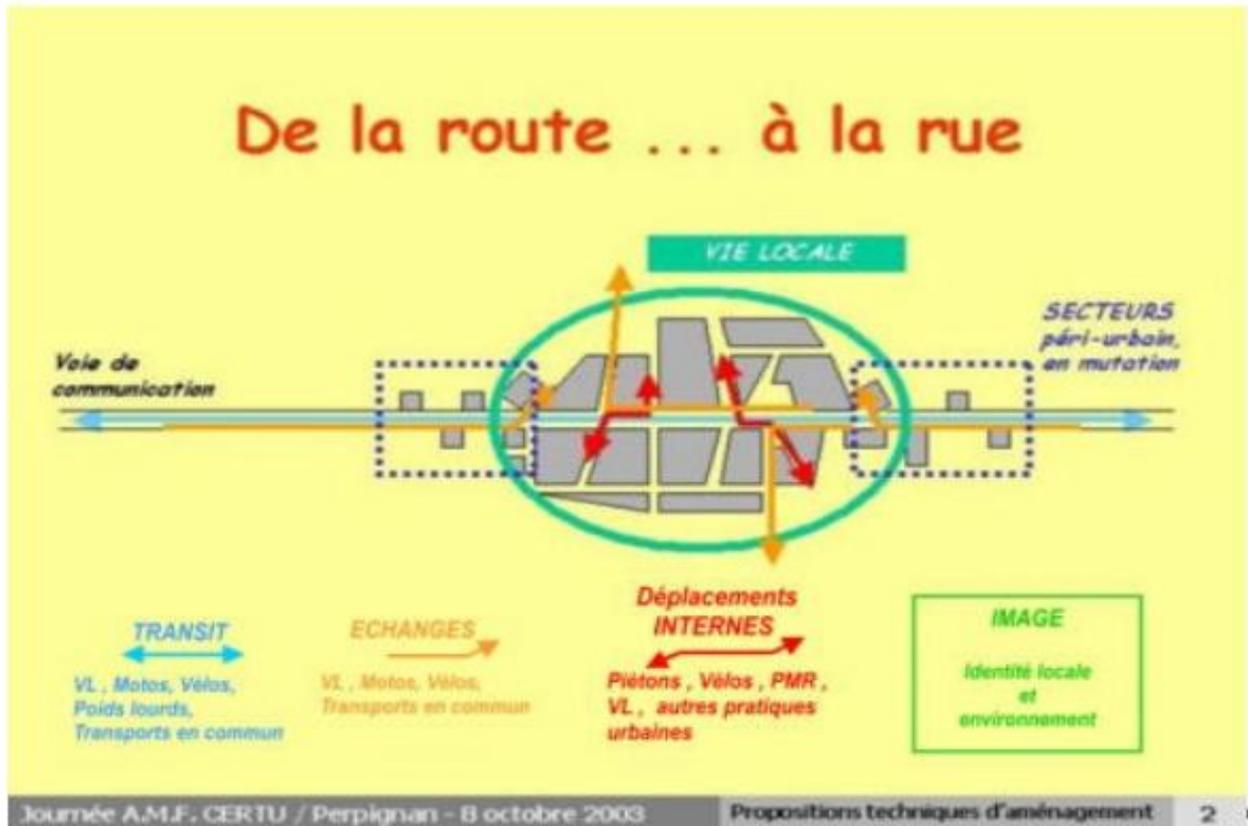
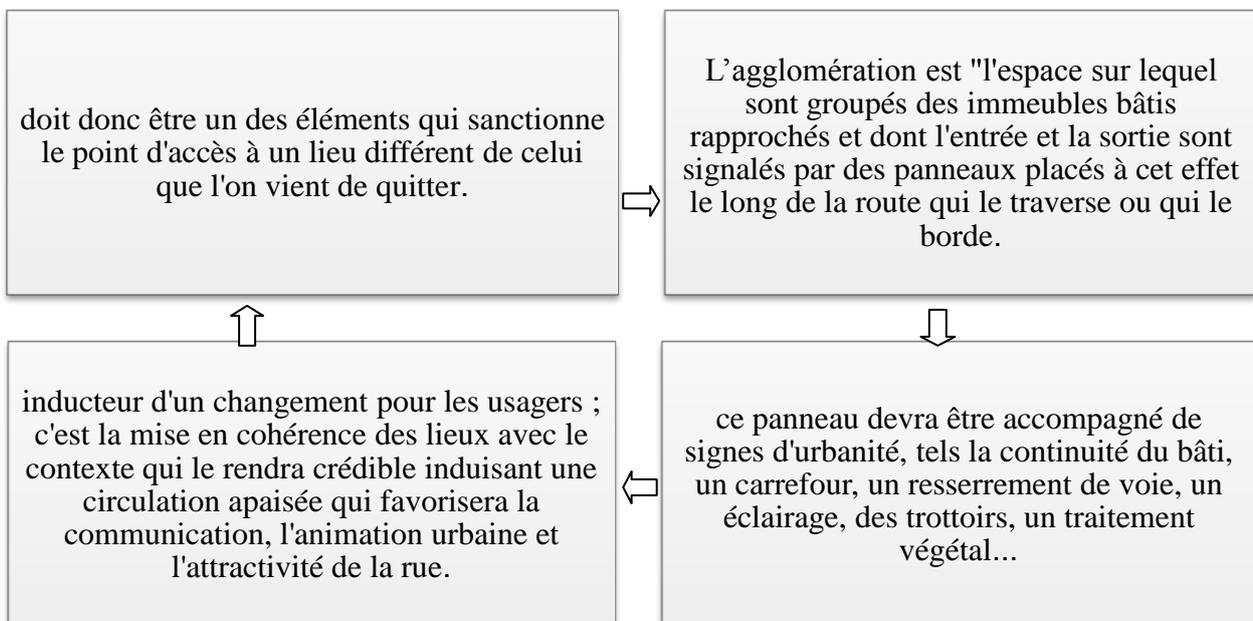


Figure 1. Schéma de la route à la rue. Source : CETE Méditerranée

- L'agglomération est "l'espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalés par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde".¹²



Avant d'intégrer ces signes d'urbanité, on pourra tirer parti de la morphologie de cette entrée pour induire des séquences.

- **Le séquençement :**¹³

¹²Livre :Créer un centre ville « le centre ville d'Evry », Gabriel Wackermann, édition Moniteur.

La ville est un lieu hétérogène formé d'un espace organisationnel qui influencent les comportements et servent de points d'appui pour différencier les séquences traditionnellement rencontrées :

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

Ce séquençement¹¹, qui pourrait apparaître comme la déclinaison d'une approche paysagère visuelle, ce qui serait restrictif par son manque de considération des différents mouvements qui caractérisent cet espace, sera une aide à la définition de l'entrée de ville. Le découpage correspondant à cette composition de l'espace (continuité du bâti, perspectives).

L'évolution des entrées des villes¹⁴

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

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



Cette compréhension de la ville appelle la requalification de ces lieux désordonnés que sont les entrées de ville par un remaillage, un réaménagement, et elle évoque la nécessité de donner une identité propre à la ville, d'améliorer la visibilité et de casser la mono fonctionnalité qui caractérise les entrées de ville.

Une seconde phase caractérise la mobilisation, dans les années 90, qui a accompagné la publication du rapport Dupont : en 1994, le rapport commandé au sénateur A. Dupont, par le ministère de l'environnement et celui de l'équipement, souhaite « redonner le goût de l'urbanisme ». Cette étude est considérée comme l'un des moments-clés de l'élaboration de la problématique des entrées de ville.



¹³Livre : L'image de la cité, Kevin Lynch, Presses Polytechnique Romandes 1986.

¹⁴PDF : L'architecture de la ville et l'espace public

Les réflexions sur la ville périphérique évoluent, sur la base de la reconnaissance de ces espaces comme un élément de la structure urbaine. L'approche est devenue plus globale et elle tient compte de la complexité du phénomène.

Aujourd'hui...

L'entrée de ville est vue comme un système liant un certain nombre de problématiques (urbanisme commercial, gestion des limites de la ville ou encore identité urbaine). La lecture globale semble être la voie de l'acceptation de ces nouvelles formes urbaines, tout en cherchant à dégager des moyens d'action pour requalifier ces espaces. Enfin, la démarche de projet qui concilie composition urbaine et vision à long terme semble la mieux adaptée.¹⁵

Les lois « Grenelle » apportent de nouveaux leviers d'action et fournissent de nouveaux outils de réflexion pour ces espaces. Les enjeux à considérer par les élus et leurs maîtres d'œuvre se sont élargis. Les projets doivent mettre en œuvre les politiques foncières, commerciales, sociales avec des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, de cohésion.

2.5. Les entrées de ville en algerie :¹⁶

La notion entrée de ville est presque absente dans nos ville algerienne, mais il ya une certaineopérations important sur l'aménagement des entrées dans les grandes villes : annaba, oran, algeret la requalification des voies de contournement sont actuellement en cours a un rythme soutenu, Le développement urbain, au travers l'extension du bâti, la prédominance des réseaux et des déplacements automobiles, pose clairement la question de la sécurité routière. La logique de flux routier prédomine et conduit à rendre incompatibles ces infrastructures avec les différentes fonctions présentes. En entrée d'agglomération, le bâti est souvent relâché et discontinu, la voie est très large avec peu d'intersections, peu de signes urbains (trottoirs, stationnement,...), beaucoup de facteurs qui nuisent au caractère urbain et, par conséquent, induisent un comportement inadapté de l'automobiliste.

2.6. La politique des entrées de ville :¹⁷

Dans les villes du monde, la politique des entrées de ville vise à requalifier le paysage des périphéries urbaines, dégradées par des zones d'activités diverses et une urbanisation mal maîtrisée. Ces entrées illustrent la diversité des situations rencontrées et montre les difficultés de tels programmes d'aménagement.

-Les entrées de ville deviennent le support d'une image de marque autant qu'elles constituent un remède urbanistique à la crise des quartiers périphériques.

¹⁵Livre : La ville de demain par Coing Henri-Rénovation urbaine et changement social.

¹⁶Pdf : des entrées de ville

¹⁷Pdf : Pour une géographie des entrées de ville:les leçons du contexte lausannois, Essai d'urbanologie critique

1.8 .La thématique des entrées de ville :¹⁸

La thématique des entrées de ville fait référence pour les urbanistes au paysage commercial et routier de la frange des agglomérations. Profitant d'une bonne desserte assurée par la liaison de radiales et de rocares, de terrains bon marché où le stationnement est aisé, de grandes surfaces commerciales, des établissements hôteliers et de restauration rapide ainsi que des zones d'activités plus classiques s'implantent en périphérie, au gré des occasions foncières, sur un parcellaire rural rarement remembré. Ils bénéficient parfois dans les agglomérations intercommunales d'avantages fiscaux résultant de la surenchère à laquelle se livrent les communes de banlieue pour attirer taxes et emplois. Un paysage spécifique, conçu à l'échelle de la voiture qui y est reine. L'enjeu des entrées de ville cherchent à revaloriser ces espaces, à discipliner la voiture et à acclimater une urbanité absente par un travail de composition du paysage: construction de trottoirs, plantations des avenues, gabarit urbain et continuité des bâtiments, articulation à la rue plutôt que retournement vers l'intérieur des parcelles, normes esthétiques porteuses d'une image ou d'une monumentalité urbaine.

2.9 Textes régissant des entrées des villes :¹⁹

Ces textes relatifs à l'amélioration des qualités urbaines, architecturales et paysagères des entrées de villes :

L'article 1er : de la proposition de loi rend obligatoire, d'ici le 1er janvier 2012, une révision de tous les plans locaux d'urbanisme afin d'y inclure une définition et un plan d'aménagement des entrées de ville, ce plan devant : réserver un tiers des surfaces constructibles à des bâtiments à vocation culturelle, universitaire, sportive ou associative ; définir la proportion des emplacements réservés aux espaces verts, qui ne peut être inférieure à 20 % de la zone ; limiter à 60 % des surfaces commerciales incluses dans les entrées de ville la surface des aires de stationnement ; déterminer les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions et soumettre les constructions nouvelles à un concours d'architecture ; préciser les caractéristiques des voies incluses dans les entrées de ville. Cet article 1er étend en outre l'obligation de réaliser un plan d'aménagement à toute les communes dotées d'une carte communale.

L'article 2 :

Précise que les routes nationales deviennent des voies urbaines dans le périmètre des entrées de ville.

L'article 3 :Prévoit que les plans de déplacement urbain devront inclure une annexe définissant les conditions d'amélioration de la desserte par les transports en commun des entrées de ville.²⁰

¹⁸Pdf : Pour une géographie des entrées de ville:les leçons du contexte lausannois, Essai d'urbanologie critique

¹⁹Pdf : Pour une géographie des entrées de ville:les leçons du contexte lausannois, Essai d'urbanologie critique

²⁰Texte n° 64 (2009-2010) de M. Jean-Pierre SUEUR et plusieurs de ses collègues, déposé au Sénat le 26 octobre 2009

2.7. LOI BARNIER – l'article L. 111-1-4 code de l'urbanisme :

2.8. L'article 52 de la loi « Barnier », relative au renforcement de la protection de l'environnement du 2 février 1995 a créé l'article L. 111-1-4 code de l'urbanisme. .

-Il apparait comme une tentative de problème de l'urbanisme le long des grand infrastructures.

-Son objectif est densité les communes à engager a une réflexion préalable et globale sur l'urbanisation éventuelle des abords des grandes voies de circulation.

-Il s'agira donc de s'interroger sur l'opportunité de conduire sur ces territoires.

❖ La portée juridique de l'article :

En dehors des espaces urbaines des communes, les constructions ou installation sont Interdites dans une bande de cent mètre de part et d'autre de l'axe des autoroutes ,des routes express et des déviation au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètre de part et d'entre de l'axe des route classé grande circulation. Cette interdiction ne s'applique pas.

Aux construction ou installations liée nécessaire aux infrastructures routières :

- -il s'agit des stations essence poste de sécurité barrière de péage air de repos ainsi que les services publics de secours et d'exploitations

Aux bâtiments d'exploitation agricole :

- Concerné les constructions à caractère fonctionnel nécessaire aux exploitations agricole et non habitations

Aux réseaux d'intérêt public :

- Il s'agit des supports des installations techniques annexes : réseaux d'eau, d'électricité,
- De télécommunication, câble d'échange de donner concernant l'exploitation de la voie (accidents, météo, signalisation, dynamique, donnée d'exploitation...etc.)

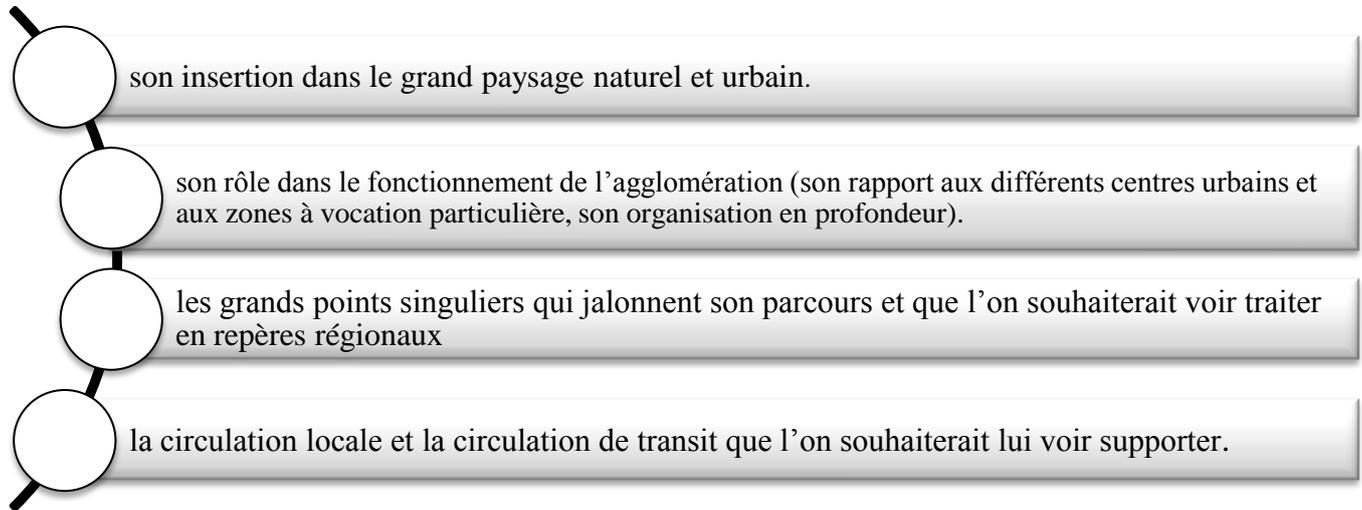
2.9. Les différentes échelles d'étude des entrées de ville²¹

- La séquence
- L'itinéraire de la voie
- Sa place dans l'agglomération

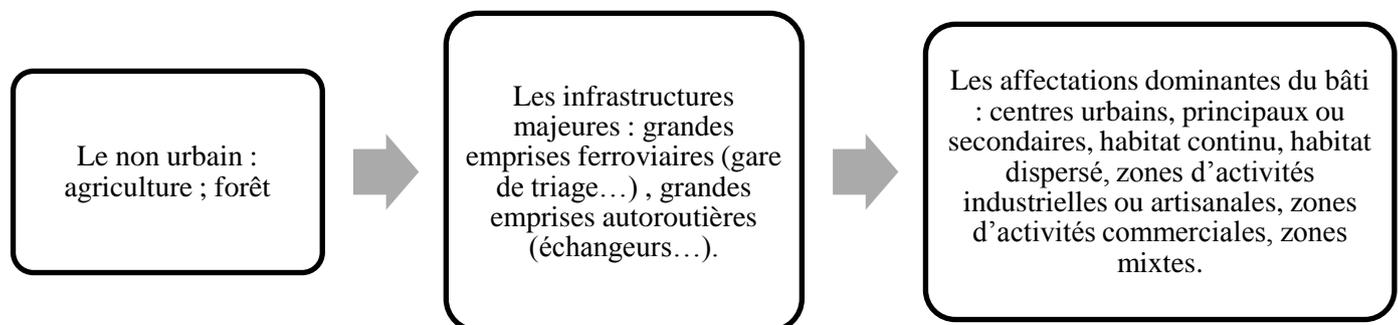
²¹ Pdf : des entrées de ville

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

- ✓ L'échelle du grand territoire : est celle des schémas directeurs locaux. Il s'agit de réfléchir à l'organisation de l'agglomération traversée et à la place et, en particulier, au rôle que l'on souhaite voir y tenir la voie.
- ✓ L'échelle de l'itinéraire de la voie : La réflexion sur un itinéraire concernant :

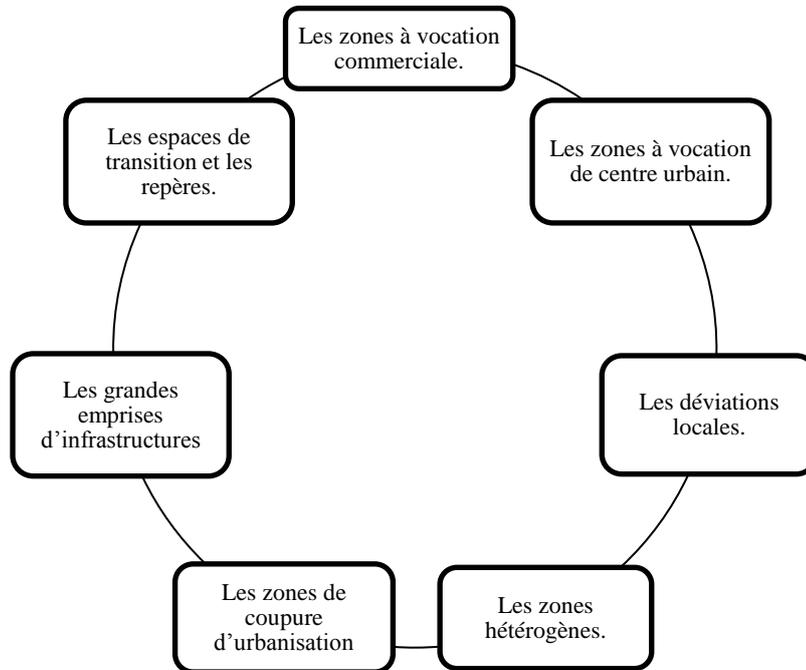


Il s'agit de réfléchir aux vocations des rives de la voie et au fonctionnement de chaque commune traversée. Cette réflexion conduit à une critique des usages dominants le long du parcours de la voie, afin de les affirmer ou de les infirmer :²²



- ✓ L'échelle de la séquence : Cette échelle est celle du traitement de chaque séquence individualisée à l'échelle de l'itinéraire, celle des études du profil en travers, celle des aménagements de détail, consiste à proposer des aménagements adaptés à chacune de ces vocations. Les propositions concernent les méthodes d'approche, l'aménagement, la gestion dans le temps. Elles sont faites par type de configuration. Les types de séquences identifiés sont les suivants :

²²Pdf : etude des entrées de ville



1.12.Objectifs : ²³

L'objectif l'analyse des entrées d'agglomération est :

- 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.

Cette analyse doit se faire à différentes échelles, celles de l'agglomération, de l'entrée d'agglomération et de son environnement proche, et enfin par séquences. Il s'agira également d'utiliser les bases de connaissances et la culture des lieux afin d'expliquer et de comprendre l'histoire et le fonctionnement de chaque entrée d'agglomération. Puis, à partir de ces éléments d'analyse, il s'agit d'en tirer les enjeux et les conclusions susceptibles de fonder une stratégie pour un projet urbain éventuel.

3. Loi d'orientation pour la ville : ²⁴

Selon le dictionnaire : cette loi qui propose une politique cohérente permettant l'amélioration du cadre de vie du citoyen.

En urbanisme: cette loi vise à favoriser la cohésion urbaine et de solidarité, nationale et locale, envers les quartiers défavorisés et leurs habitants.

²³ Pdf : Orientation d'aménagement

²⁴ Pdf : PFE analyse urbaine.

-Elle est conduite par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements dans l'objectif commun d'assurer l'égalité entre les territoires, de réduire les écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines et d'améliorer les conditions de vie de leurs habitants.

- Son objectif est la lutte contre l'exclusion et la ségrégation spatiale, en imposant la mixité du logement privé et du logement social dans les grandes agglomérations, et en insérant mieux les quartiers dans la ville. Elle promeut un droit à la ville. Elle porte plus précisément sur quatre domaines :

- Équilibre de l'habitat.
- Maintien de l'habitat à vocation sociale.
- Évolution urbaine et sociale des grands ensembles.
- Politique foncière.

-Loi d'orientation de la ville Algerienne : ²⁵

Loi n° 06-06 portant loi d'orientation de la ville	
Pays:	Algérie
Titre du texte:	Loi n° 06-06 portant loi d'orientation de la ville.
Date du texte:	20 février 2006
Source:	Journal officiel de la République Algérienne n° 15, 12 mars 2006, p. 14 à 18.
Type du document:	Législation
Accès au texte intégral:	http://faolex.fao.org/docs/pdf/alg64281.pdf
Langue du document:	Français
Résumé:	La présente loi fixe les conditions particulières de création visant à définir les éléments de la ville dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire et du développement durable. Cette politique est mise en oeuvre dans le cadre de la déconcentration, de la décentralisation et de la gestion de proximité. La loi est formée par 29 articles répartis en 6 chapitres à savoir: Principes généraux (I); Définitions et classification (II); Cadre et objectifs (III); Acteurs et compétences (IV); Instruments et organes (V); Dispositions finales (VI).
Thématique :	Terre et sols
Mot(s)-clé(s):	planification territoriale; terrains urbains

Figure 2 . Loi d'orientation de la ville algérienne, source : journal officiel.

En conclusion, cette loi vise à favoriser la cohésion sociale, permettant l'amélioration du cadre de vie du citoyen, et la réduction des dysfonctionnements urbains et la maîtrise de la croissance tout en assurant le respect de l'équilibre urbain et le développement de l'économie.

4. Cohérence urbaine

- **Définition :**

25Pdf : Orientation d'aménagement

selon la rousse : liaison Rapport d'harmonie ou d'organisation logique entre des éléments..²⁶

En urbanisme : Principe structurant implicite de la planification territoriale et de l'urbanisme, Planification spatiale pour le long terme, qui fixe les grandes lignes de l'aménagement d'un territoire intercommunal. Pour la vocation de fixer les orientations générales de l'aménagement de l'espace, dans une perspective de développement durable et de solidarité à une échelle urbaine pertinente, une logique d'action entre les différents « découpages » de l'action publique, quelques auteurs ont présenté des synthèses des différentes dimensions de ce principe de cohérence en planification propose quelques distinctions clés.

En politique : elle renvoie effectivement à l'organisation rationnelle de l'espace, associé à une expertise purement technique qui pourrait considérer de manière exhaustive les enjeux urbains et leurs solutions.

Fonctionnelle : La cohérence de préciser l'équilibre souhaité entre zones à urbaniser et zones naturelles ou agricoles. Ils fixent également des objectifs en matière d'équilibre de l'habitat et de mixité sociale, de transports collectifs, d'équipements commerciaux et économiques.

En architecture : vis-a-vis des différents moments de l'action publique, la cohérence interne d'un projet, d'un plan ou d'une politique vise à assurer une continuité entre les objectifs, les moyens et la mise en œuvre de cohésion.

En conclusion, on définit la notion de cohérence comme une catégorie argumentative qu'utilisent une variété d'acteurs qui doivent conforter leurs interprétations. Cette catégorie argumentative vise à mettre en exergue certains choix d'intervention urbaine.

L'idéal de cohérence est omniprésent dans les exercices de planification. Or, ce principe contient de multiples dimensions qui peuvent s'avérer conflictuelles. Si plusieurs auteurs mettent l'accent sur la difficulté d'intégrer divers secteurs d'intervention, s'attarde davantage sur les enjeux et tensions que pose la coordination de différents échelles et territoires, il examine la manière dont la mise en débat de la cohérence en urbanisme, à travers divers dispositifs de participation, contribue à mettre à jour les arbitrages, les défis politiques et les compromis à faire.²⁷

5. attractivité urbaine :

-Attractivité: Capacité à attirer plus que les autres qui se mesure par l'examen de lux différentiels de capitaux et de populations entre différents espaces. L'attractivité reste un concept subjectif. Mais d'une manière générale, rechercher l'attractivité, c'est chercher à faire rêver, faire venir, faire rester.

²⁶ Dictionnaire Larousse

²⁷ PDF : Humaniser la ville

-Urbain :Caractère lié à la notion d'Unité Urbaine, qui repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. ²⁸

L'attractivité urbaine : de façon générale, est la capacité à attirer. Du latin attrahere: «tirer à soi», l'attraction est une force relative: on ne tire à soi que ce que les autres ne retiennent pas suffisamment fort. L'attractivité territoriale est économique, commerciale, résidentielle, touristique et culturelle, Elle résulte à la fois d'un héritage et d'efforts mis en œuvre par les gestionnaires du territoire. L'attractivité joue aussi de l'image de la ville et de la région. Une image qui s'adresse à ceux que l'on veut attirer et aux pourvoyeurs de fonds. Il faut retenir leur attention par l'excellence, la nouveauté et le spectacle. Cette image du territoire doit faire rêver pour faire venir, faire appel à des représentations symboliques qui font écho dans l'esprit des gens. Ces images produites avec les mêmes objectifs risquent de se ressembler .L'image s'adresse cependant également aux locaux: en effet elle dresse un portrait, forge une identité au territoire susceptible de développer un sentiment d'appartenance et de fierté. Le sentiment d'appartenance à une même communauté de vie peut renforcer le lien social, élément d'attractivité.

Ce qu'on peut retenir de cette notion ,c'est qu'est le résultat des efforts réalisés pour attirer des fonds, des activités productives et des habitants qui sont à la fois main d'œuvre, consommateurs et contribuables.

Pour développer le tourisme qu'il soit d'affaires, culturel, ou de villégiature. Ces personnes qui passent mais ne restent pas ne doivent pas être déçues: elles jouent un rôle d'ambassadeur,

Les projets attractifs récents font tous appel à l'eau, des zones humides et des petits ruisseaux peuvent même être choisis comme élément fort du concept de l'aménagement paysager, au nouveau centre du sport et du savoir pour tous pierres vives.

Plus le degré de territorialisation du projet d'attractivité est important plus le rôle du paysagiste est majeur, il tisse des liens à la fois spatiaux et sociaux, le paysage peut jouer un rôle fédérateur dans des projets urbains où les espaces sont fragmentés et dont la lisibilité dépend de la lisibilité des espaces publics et du site.

6. Boulevard urbain : ²⁹

- Un boulevard est une voie généralement large (quatre voies de circulation ou plus) avec souvent des allées piétonnières sur ses bords.

C'est une artère à grand débit de circulation reliant diverses parties d'un ensemble urbain et comportant habituellement au moins quatre voies souvent séparées par terre-plein.

28 PDF : attractivité et projets urbains clés : standardisation ou territorialisation des espaces urbains :Marion abouzit -gossez

29 PDF : Les boulevards urbains

Selon kevin lynch

Les voies situées entre deux zones doivent être des coutures qui réunissent plutôt que des barrières qui séparent.

En conclusion,Le boulevard est une voie très large construite dans les villes, la ou se tenaient anciennement les remparts, par extension et au sens figuré, il s'agit donc de favoriser une situation, néfaste le plus souvent, par complaisance ou maldresse.



Figure 3. Boulevard beaconstreet à boston

7. Les opérations urbaines en relation avec la thématique des entrées de villes :

- les opérations d'interventions sur le tissu urbain sont fixées par la réglementation suivante :

A) La réorganisation urbaine : Elle a pour objectif l'amélioration de la réalité urbaine par des actions superficielles, non radicales, à court ou à moyen terme.

-Elle correspond aux situations urbaines ou il est difficile ou non nécessaire de mener des interventions radicales.

-L'aménagement d'espaces résiduels insérés dans le cadre bâti existant (création d'une aire de jeux).

-La récupération des locaux abandonnés afin de les affecter à un usage collectif.

-La réorganisation de la circulation (création de secteurs piétonniers, réglementation des stationnements, réorientation des flux, réorganisation des lignes de transport en commun).

B) Réaménagement : une action qui consiste à redistribuer aussi bien les espaces intérieures que ceux extérieurs en gardant la fonctioninitiale.

- Organiser quelque chose selon un ordre nouveau pour un usage qui lui reste identique.

C'est une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières.

C) La réhabilitation urbaine :

-Cette action, assez récente dans le discours et la pratique urbanistique, a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social.

-On distingue plusieurs niveaux de réhabilitation :

- Légère : sans travaux sur les parties communes
- Légère : sur les parties communes
- Moyenne : des travaux plus complets sur les parties privatives

- Lourde : redistribution des pièces, réfection des toitures, travaux touchant les gros œuvres
exceptionnelle : intervention sur les gros œuvres

D) Revalorisation :

-Action consistant en l'introduction des éléments physique ou naturels pouvant mettre en valeur un édifice ou un quartier à travers les couleurs, les formes ou les textures.

-La notion de revalorisation territoriale est difficile à définir précisément puisqu'elle correspond à la fois à des valeurs chiffrables, qui permettent de dresser des palmarès socio-économiques, mais également à des valeurs intangibles liées aux représentations et aux expériences différenciées que les citoyens ont des espaces urbains.

E) La requalification urbaine :

-La requalification urbaine : "Recommencer la ville à zéro" entre exigences sociales et impératifs techniques : "Il faut se méfier des ingénieurs, ça commence par la machine à coudre, ça finit par la bombe atomique" Marcel Pagnol.

--C'est une opération de repérage des qualités et des capacités humaines, techniques, juridiques, institutionnelles nécessaires pour restituer ou pour faire renaître des aptitudes et des qualités disparues.

-Cette opération permet :

- Encourager la diversité des fonctions urbaines.
- Protéger l'habitation des nuisances.
- Préserver la diversité commerciale.

F) La reconversion :

-La démarche de reconversion s'inscrit dans un urbanisme de valorisation et de modernisation,

-C'est le changement d'usage d'un bâtiment qui a perdu sa fonction initial Le projet de reconversion tente ainsi de lier ces deux opposés pour poursuivre ce qui fait la richesse et la force de la ville : sa mixité et sa proximité. Recycler la ville sur la ville représente un enjeu urbain passionnant qui dépasse à mon sens le simple fait de l'architecte.

Conclusion :

L'aménagement des entrée de ville passe, entre autre, par l'infrastructure et le traitement des espaces publics et doit s'inscrire dans un large projet de territoire integrant les differents systemes de fonctionnement. En ce qui concerne l'aménagement, le defaut de comprehension des lieux, souventapporte par l'absence de reperes urbains, cree la confusion et amene bien souvent des situationsd'insecurite pour les usagers vulnérables, voire des situations d'accidents ou d'incidents.

Réfléchir sur les entrées de villes, c'est réfléchir sur l'image de la ville et sur les complémentarités et les solidarités entre ses différentes fonctions et ses différents quartiers, sur les interactions entre la ville centre, la périphérie et le « pays » dans lequel elle s'inscrit.

Introduction:

Les critères du choix des exemples : Les exemples thématiques qu'on a choisis portent sur les trois critères suivants :

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

1/ **L'échelle** : la taille des projets urbains des exemples étudiés s'approchent à celle de notre zone d'intervention (échelle d'un quartier).

2/ **La pertinence** : les exemples abordent des problématiques urbaines semblables au problématique de notre aire d'intervention.

3/ **La crédibilité** : Les trois exemples sont de "bons projets" reconnus, des modèles qui répondent aux principes des entrées des villes, afin l'élaboration de principes en vue de leur aménagement, elle s'appuie sur l'analyse descriptive de quatre situation. caractéristique.

1.1 Exemple 01 : L'Entrée de ville fait partie du projet urbain de Clichy

❖ Situation et présentation.

-Clichy-Batignolles est un projet d'aménagement urbain de anciennes friches SNCF situées au norddu quartier de Batignolles Paris.

- Il ouvre 54 hectares

-Le projet urbain de Clichy-Batignolles est divisé en trois secteurs : la ZAC Cardinet-Chalabre, la ZAC Clichy Batignolles et l'îlot Saussure.



Figure 4. Situation du projet urbain

❖ L'objectif :

L'objectif est de redynamiser, et revaloriser l'image de ce quartier dans une logique cohérente et d'ensemble à l'échelle de la ville.



❖ Les différents interventions :



COHÉRENCE D'AGGLOMÉRATION :

Il est nécessaire de répondre aux enjeux d'agglomération se manifestant autour des grands projets périphériques au niveau de la Porte Pouchet et du secteur des Batignolles. Les Villes de Clichy et de Paris travaillent en concertation pour assurer un développement cohérent et urbain de qualité de part et d'autre des limites communales

L'aménagement de ce secteur favorise un traitement urbain, architectural et paysager de qualité, poursuivre la construction de la ville sur elle-même, aménager les espaces publics de qualité, maintenir la mixité sociale et inter-générationnelle, favoriser la mixité urbaine c'est à dire la juxtaposition dans chaque quartier des fonctions d'habitat, d'activités et de services, etc. Chacun doit pouvoir disposer des équipements de proximité, garants de l'équilibre d'une ville, de sa richesse et de la variété de son cadre de vie.

❖ Les actions déjà engagées :

- L'élimination de l'insalubrité et de l'habitat dégradé en favorisant la rénovation ou la construction de logements
- La redynamisation de l'activité commerciale.
- L'amélioration du cadre de vie par l'aménagement et la requalification des espaces publics.

Le renforcement des liaisons entre les différents quartiers.

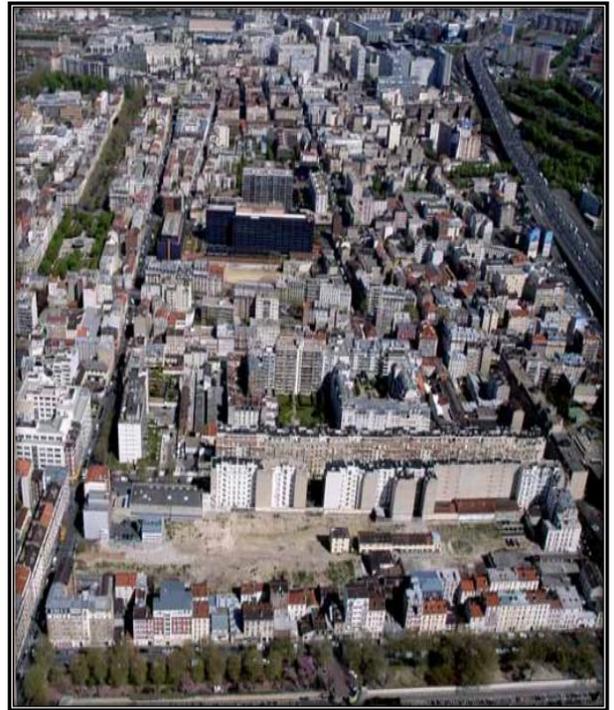


Figure 5 .l'aménagement de clichy bagnole.

❖ L'extension de la ZAC Entrée de Ville : pourquoi un nouvea périmètre ?

L'extension vise à élargir le périmètre jusqu'à la porte Pouchet .Ce large périmètre se justifie également par la nécessité d'intervenir sur les axes structurants du quartier, avec les équipements déjà envisagés (parc de proximité sur les anciens terrains Bic, et achèvement de la revalorisation de la rue Martre), la ZAC doit permettre de valoriser le potentiel d'espaces publics existants et renforcer leur qualité dans le souci d'améliorer le cadre de vie des habitants. Le nouveau périmètre de la ZAC Entrée de ville doit permettre la mutation de certains îlots et contribuer au développement de la ville.



Figure 6.périmètre d'extention du ZAC

• **Objectifs d'extention:**

- d'intégrer de nouveaux secteurs opérationnels entre le boulevard Victor Hugo, la porte Pouchet et le Boulevard périphérique.
- d'améliorer le cadre de vie des habitants ;
- de renforcer la qualité des espaces publics et des équipements.
- de maintenir et développer la mixité économique et sociale.
- d'assurer des continuités urbaines de part et d'autre du périphérique.
- de mettre en valeur la façade urbaine sur le boulevard périphérique.
- d'intégrer des emprises foncières délaissées (Autoroute A15).



Figure 7.Habitat projeté le long de boulevard.

Développer une offre de logement diversifiée et de qualité.

Les études permettront de les identifier et de proposer des programmes d'habitat diversifié favorisant la mixité sociale pour répondre aux besoins actuels de la population. Les opérations de rénovation et de réhabilitation se feront avec le souci de conserver l'identité et l'image du quartier ainsi que son caractère historique.



Figure 8.Commerce de proximité boulevard Victor

Dynamiser et renforcer l'activité économique et commerciale.

Une étude commerciale sur la redynamisation du boulevard Victor Hugo, en articulation avec le boulevard du Général Leclerc, en prenant en compte les problématiques liées à l'accessibilité et au stationnement et aux nouvelles attentes de la population.

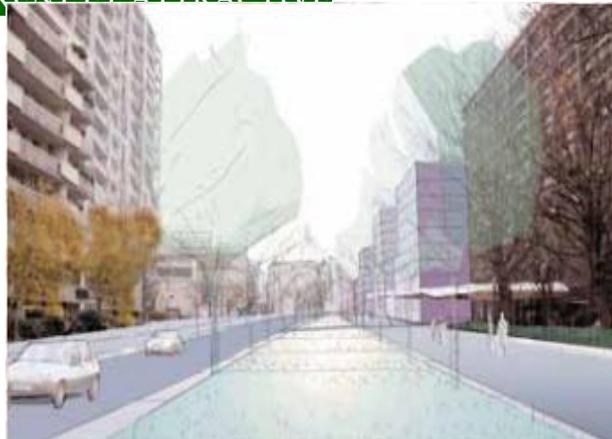


Figure 9. Hotel holiday inn

Des réalisations existent déjà, d'autres seront bientôt mises en services. Le secteur du "triangle", délimité par le boulevard Hugo, dispose de terrains propices à l'accueil d'activités économiques. Les activités artisanales et les commerces de proximité du quartier doivent pouvoir bénéficier de stationnements plus aisés.

Un potentiel d'espaces publics à développer et à valoriser :

La juxtaposition de logements, de bureaux ou d'équipements ne fait pas une ville. Des projets importants vont prochainement voir le jour : la réalisation d'un parc de proximité sur les anciens terrains Bic et l'achèvement de la revalorisation de la rue Martre, véritable projet de requalification de l'espace. En accompagnement de ces projets, une intervention sur les espaces publics de proximité est nécessaire en cohérence avec la trame des espaces publics à l'échelle de la ville (jardins, trottoirs, sentes, rues piétonnes, squares, etc.).



L'achèvement de la revalorisation de la rue Martre sera accompagné du retraitement des rues adjacentes

Développer et valoriser les équipements publics :

Pour être au plus près des habitants, la Ville de Clichy a décidé l'implantation d'antennes de quartier, de mairies annexes ou encore de "Pôle service public". Un diagnostic approfondi des équipements à l'échelle de la ville.



La création d'un parc de proximité sur les anciens terrains Bic Chance-Milly et Cailloux.



La poursuite des actions de renouvellement urbain

En complément de toutes les actions qui seront engagées dans le cadre de la procédure ZAC, d'autres interventions concernant l'habitat dégradé et insalubre se poursuivront sur l'Entrée de ville.



conclusion :

Cette opération d'aménagement complexe fait appel à de multiples intervenants dans des domaines variés :

- Logements, construction et réhabilitation de logements sociaux.
- activités, redynamisation des commerces et des activités artisanales, implantation d'activités tertiaires
- équipements et espaces publics, implantation d'équipements de proximité, renforcement de la qualité des espaces publics.

1.1.1 Exemple 02 : L'Entrée de Ville de la rue Cockerill: Vers une meilleure qualité de vie.

❖ 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.

❖ Les principes d'aménagement à adopter:

- **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.

Afin de permettre cet élargissement, la société SPAQuE a procédé à la démolition d'une partie des halles ainsi qu'à la réhabilitation des sols, des anciennes usines Cockerill.

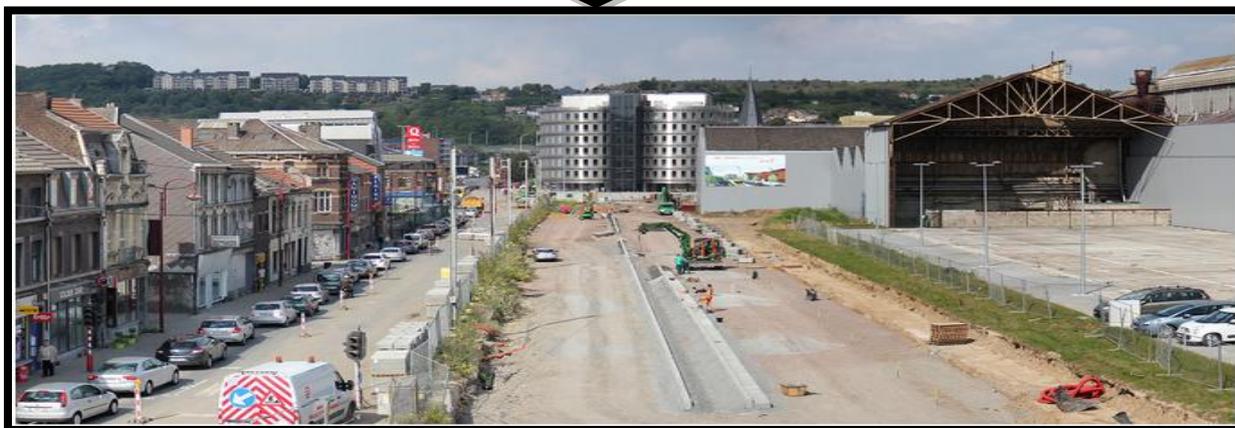
1ère phase de travaux : construction de la nouvelle voirie :

Nouvelle percée entre les futures halles Gastronomica et le nouveau bâtiment de CMI, cette voirie reliera la rue Cockerill directement à l'Avenue Greiner. Elle deviendra l'accès principal pour rejoindre la rue Cockerill dont la première partie (Place Kuborn) sera convertie en zone piétonne. Cette voirie sera ponctuée par des aménagements de giratoires. Il y aura 2 X 1 bande de circulation automobile et du stationnement latéral.



2ème phase de travaux : élargissement de la rue Cockerill

L'agrandissement de la rue Cockerill qui passera d'une largeur de 13 m à 33 m (dans un lertemps on ne travaille que dans la zone en orange sur l'illustration).. Des bermes centrales paysagères sépareront le site propre bus des voiries empruntées par les automobilistes. Du parcage longitudinal sera organisé le long des bandes de circulation. Des aménagements pour piétons (trottoirs confortables) et cyclistes (pistes cyclables marquées) sont prévus sur l'entièreté du tronçon. Une série de ronds-points seront aménagés pour permettre les demi-tours, ralentir la circulation et ponctuer le tracé.



Elargissement de la Rue Cockerill: état d'avancement des travaux, septembre 2014

Ces travaux de voirie devraient être achevés fin 2015, pour une entrée de ville complètement remodelée et une attractivité retrouvée, pour les usagers comme pour les investisseurs.

• **Kuborn : Espace public semi-piéton :**

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



L'Esplanade Kuborn, photo aérienne: juillet



L'Esplanade Kuborn: photo, septembre



L'Esplanade



L'Esplanade Kuborn de demain

La place Kuborn bénéficie d'une situation privilégiée en entrée de Ville, en liaison avec les bords de Meuse et le château John Cockerill. C'est pourquoi il a été décidé de la transformer en espace piéton, afin de permettre aux usagers de se réappropriier un espace de qualité.

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). L'ensemble, en phase de réalisation, se verra agrémenté de bassins d'eau, mobilier urbain et espaces verts, en liaison directe avec les bords de Meuse.

La place Kuborn accueille désormais la Cité Administrative et les nouveaux bureaux CMI, regroupant sur le site plusieurs centaines d'employés et générant une nouvelle dynamique pour la création d'un véritable centre urbain.

- **La Cité administrative : Services et performances :**

La construction de ce bâtiment, situé tel un symbole du renouveau en entré de ville, constitue la première étape vers la création d'un nouveau centre-ville, véritable noyau autour duquel s'organise le redéploiement de la ville toute entière.

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.



La Cité administrative de demain

- **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:



Centre CMI, chantier novembre 2012



Les Bureaux CMI en décembre 2014

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

- **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.

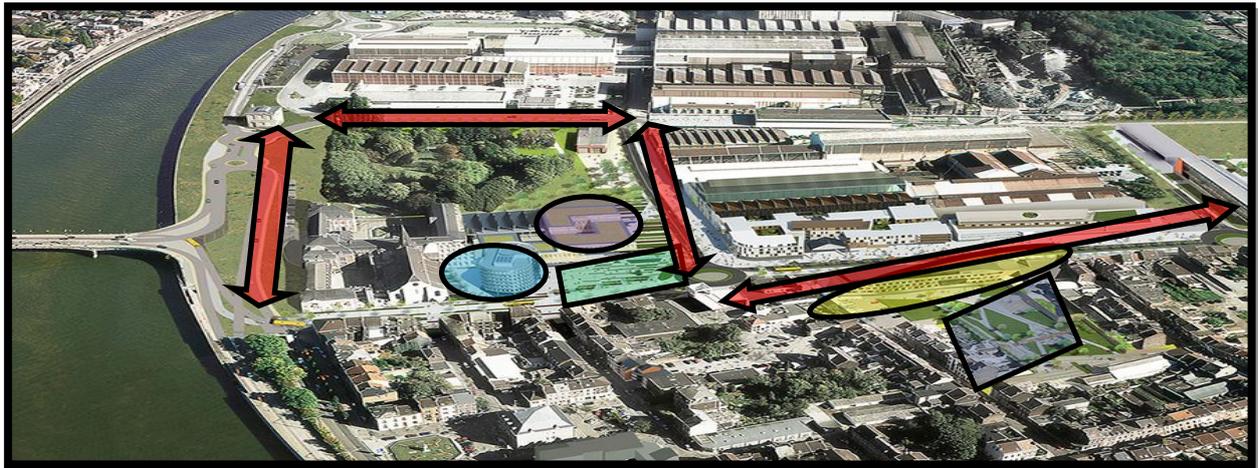


❖ **Programme générale : projet urbain de L'Entrée de Ville de la rue Cockerill :**

Elargissement et réaménagement de la rue Cockerill

Centre CMI : Un projet privé intégré au Master

Le complexe Neocittà : Edifice contemporain et parc urbain



La Cité administrative : Services et performances

L'Esplanade Kuborn

Parc Néocittà

Fonction	Sous fonction	Densité	Surface
Habitat	-. Le complexe Neocittà	50 logts/ha	32500 m ²
Commerce	Locaux commerciaux		7000 m ²
service	La Cité administrative, Centre CMI		4500 m ²
Détente	L'Esplanade Kuborn, Parc Neocittà		15000 m ²

1.1.2 Exemple 03 : Projet urbain entrée de ville Pulversheim.

❖ **Situation et présentation :**

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



Figure12.Situation du projet

❖ **Les principes d'aménagement à adopter :**

• **Enjeux d'aménagement**

1- Hiérarchie des espaces :

- Porte d'entrée
- Parvis de la mairie
- Traitement des voies de desserte

2- Insertion urbaine

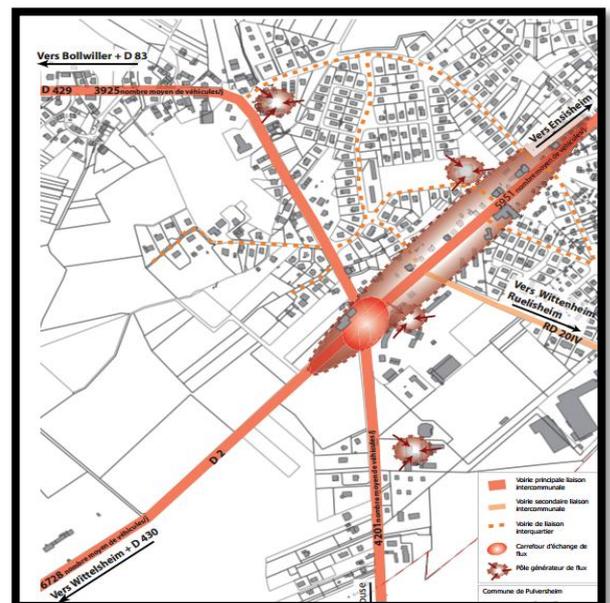
- Morphologie du bâti
- Multiplicité des accès (flèche noire)
- Place importante aux déplacements modes doux liaisons vers pôle d'intérêt (flèche orange)

3- Insertion paysagère

- Prise en compte du potentiel paysager : vergers, arbres et ruisseaux existants
- Valorisation des vues sur la silhouette du village ou des vues vers les Vosges
- "Travailler" la transition entre espaces agricoles et nouvelle urbanisation



Synthèse des enjeux



Le réseau viaire et les pôles générateurs de flux

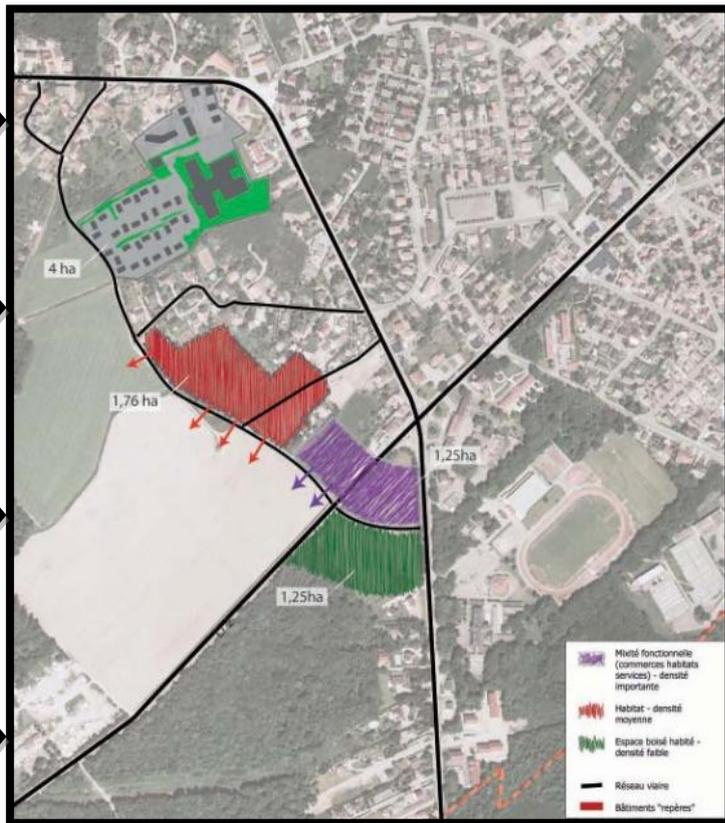
❖ **Éléments de programmation :**

- Logements : Plus ou moins 60 logements par an sont à créer dont 40 % de collectifs et 60 % en individuels sur l'ensemble de la

- Commerces : La continuité de l'axe commercial sera privilégiée rue de Cernay dans le prolongement de la rue Ensisheim.

- Espaces publics : CARREFOUR: Le carrefour se réorganisera autour d'un "parvis de mairie". Un front bâti structurera l'espace incluant, le cas échéant, un

- accessibilité: TRANSPORTS EN COMMUN: L'aménagement du carrefour devra prendre en compte l'insertion d'une ligne de tram dans la rue de Mulhouse et rue



Eléments de programmation

- Paysage et environnement :

Le développement urbain adoptera des principes d'aménagement répondant aux objectifs paysagers et environnementaux :

- Réduction de la consommation foncière
- Insertion paysagère
- Assainissement sur place - utilisation des noues végétalisées
- Apport solaire : orientation des bâtiments

• **Les objectifs :**

- Composer une entrée de ville accueillant place, commerces, services, locaux associatifs et habitat.
- Développer un réseau de circulations douces et sécurisées entre les quarts.
- Offrir une palette de logements répondant aux demandes notamment des jeunes ménages

❖ **Programme générale.**

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

Immeubles commerces, services et habitat

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

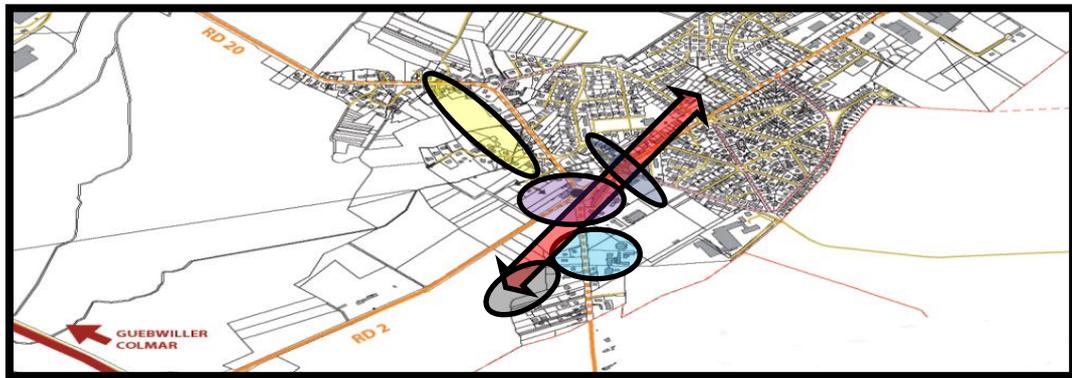
Les immeubles devront être de hauteur plus ou moins égale à l'immeuble de la mairie de façon à créer un ensemble homogène.



Réaménagement de la
Porte d'entrée de la ville

Requalification du parvis de
carrefour de la mairie

Immeubles commerces,
services et habitat



Quartier résidentiel

Résidences dans l'espace boisé

La promenade verte

Fonction	Sous fonction	Densité	Surface
Habitat	-Immeubles d'habitation	60 logements/ha	12500 m ²
	-quartier résidentiel	35 logements/ha	17600 m ²
	-Résidences dans l'espace boisé	-35 logement/ha	14 000 m ²
Commerce	Locaux commerciaux		3000 m ²
service	Bureaux		4500 m ²
Détente	Promenade verte		11000 m ²

❖ **conclusion**

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

D'après les exemples étudiés, les interventions sur les entrées ont visé l'amélioration :

- Du cadre générale et économique .
- La création des entrées de villes demande une prise en charge de l'espace public .
- A tout prix .Aussi dans la plupart des exemples l'attention est portée sur la voie de circulation on essayant de recomposer la voie express en boulevard urbain .
- les caractéristiques de cette zone doivent être mise en exergue : aspect économique ,visibilité, et accessibilité ,ces éléments sont des impératif a satisfaire .

synthese :

Exemple	pertinence	similarité
Exemple 01 : L'Entrée de ville fait partie du projet urbain de Clichy	-valoriser. Situé aux Portes de Paris (Porte de Clichy et Porte Pouchet), en bordure du périphérique. -Créer L'extension de la ZAC Entrée de Ville comme un nouveau périmètre. (enclenchant une dynamique de renouvellement urbain, le temps est venu de raisonner à l'échelle du quartier). - d'intégrer des emprises foncières délaissées (Autoroute A15).	-la redynamisation de l'activité commerciale. -l'aménagement et la requalification des espaces publics. -améliorer le cadre de vie des habitants. - de mettre en valeur la façade urbaine sur le boulevard périphérique. -Développer une offre de logement diversifiée et de qualité.
Exemple 02 : L'Entrée de Ville de la rue Cockerill: Vers une meilleure qualité de vie.	-requalification et reconversion d'un site industriel en vue d'y créer un centre dédié à l'alimentation, avec accent mis sur les produits frais et locaux.	-La requalification urbaine de l'entrée ; Rue étroite avec problème de circulation et stationnement . -Manque d'équipement . -Espace public non aménagé . -Disponibilité de terrains sous-utilisés .
Exempl 03 : PLU d'Hyères-les-Palmiers-Etude d'entrée de ville.	-la reconversion de passerelle . -L'aménagement du site s'organise autour de la création d'un cœur (centre) de quartier .	-la requalification des zones laissées en friche -L'urbanisation en périphérie du site . -la requalification au tour de l'autoroute - une transition urbaine avec les espaces urbanisés périphériques.

Introduction :

Dans ce chapitre nous montrons de comprendre le fonctionnement de la ville de Sidi Bel Abbès à travers une analyse urbaine afin de soulever la problématique globale de la ville et choisir l'aire d'intervention, il convient de le saisir de macro au micro à partir du diagnostic territorial partagé qui constitue un moment important dans le processus de développement d'une ville. Il l'instrumente, l'accompagne et cherche à l'orienter.

Justification du choix de la ville :

Pourquoi Sidi Bel Abbès :

- Sidi Bel Abbès est considérée comme une ville relai à la fois pour les carrefours des autoroutes et des lignes de chemin de fer.
- La ville de Sidi Bel Abbès occupe une position stratégique spécifique, elle s'étend sur environ 15% de territoire de la région nord-ouest du pays.
- Une grande agglomération urbaine avec 51% de la population urbaine et une forte concentration des activités économiques, tertiaires et administratifs
- la ville de Sidi Bel Abbès est considérée comme l'âme de l'armature urbaine.

1.4 Rappel théorique :

1.4.1 On a utilisé un processus de travail participatif qui met en évidence les points forts, les points faibles, potentialités, et menaces. L'objectif de cette approche est de permettre, à partir de visions différentes d'élaborer et de partager une vision commune du territoire.

1.4.2 Définition du Diagnostic Territorial Partagé: « Etat 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 ».³⁰

1.4.3 La plupart des méthodes de diagnostic reposent sur deux piliers :

a Diagnostic technique: Le premier, dit « technique », est basé sur un travail de recueil de données objectives et de leurs analyses (statistiques, approches cartographiques...).

b Diagnostic partagé: Le second, plus sensible, dit aussi « diagnostic partagé », permet une approche plus nuancée du territoire. Il suppose la confrontation de visions différentes pour évaluer les enjeux locaux.

³⁰ La Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR)

1.4.4 Les objectifs :

- Avoir une meilleure connaissance de la population.
- Avoir un outil de réflexion neutre et concret sur lequel s'appuyer.
- Investir dans des actions répondant aux besoins et attentes de votre population.

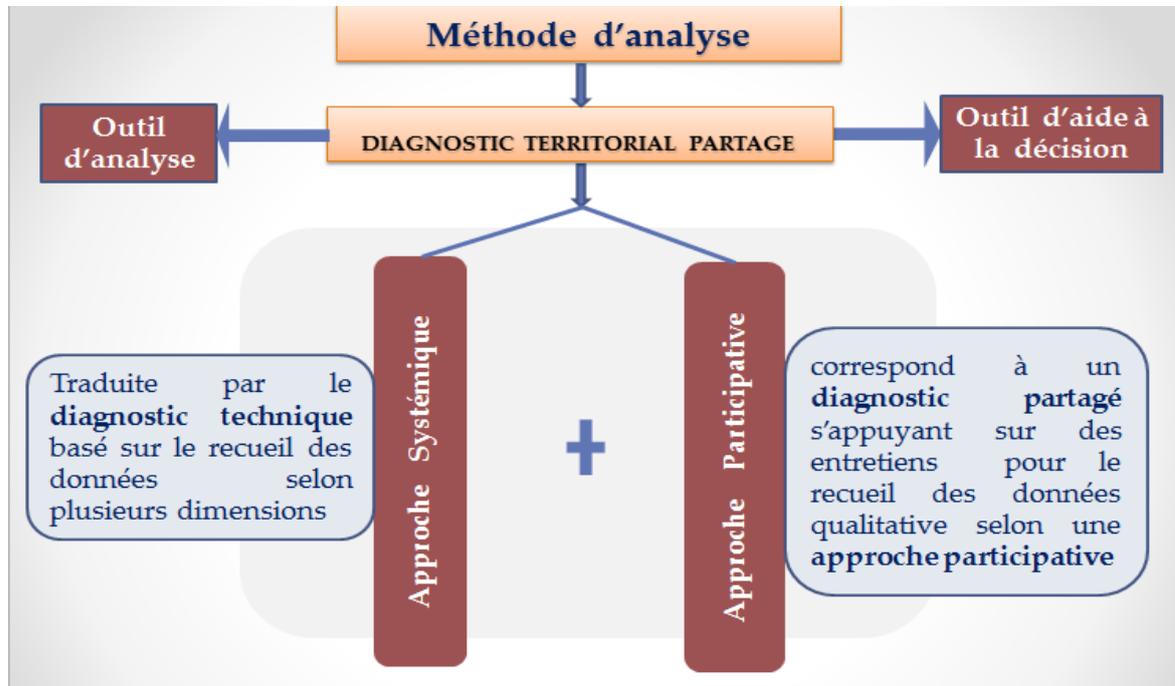


Figure13. de m Shémaéthode d'analyse

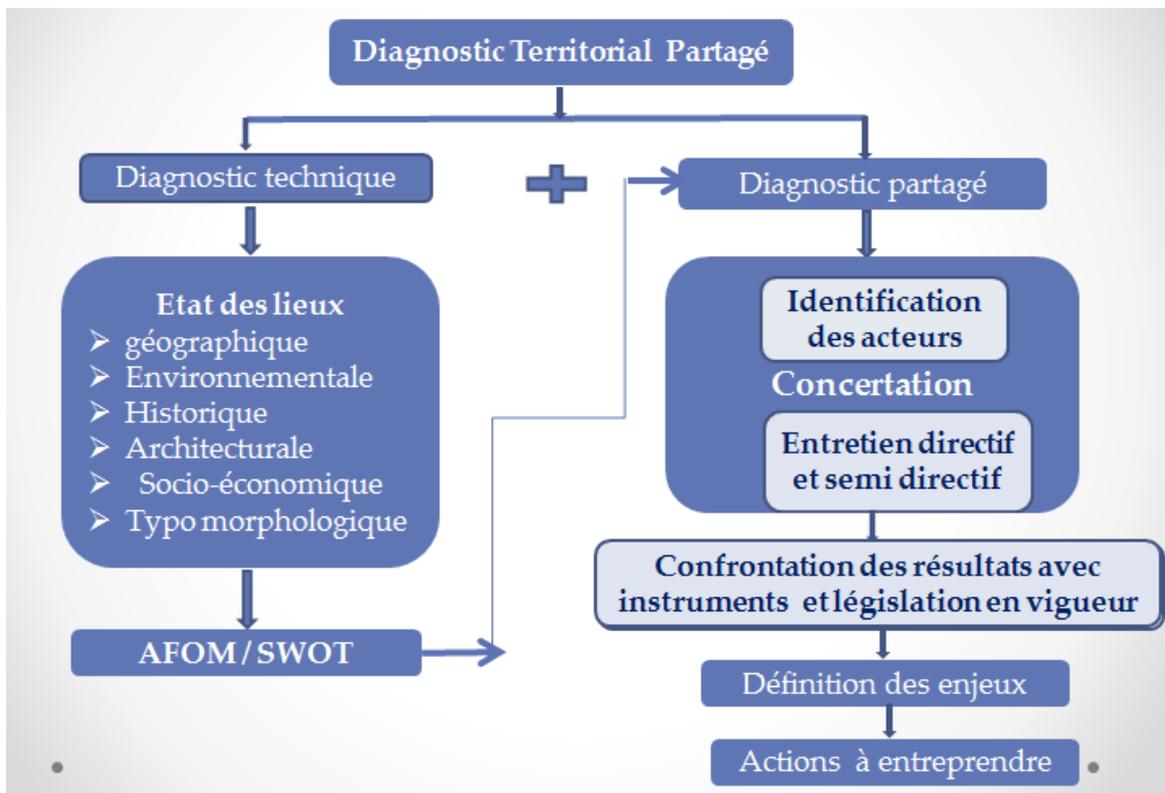


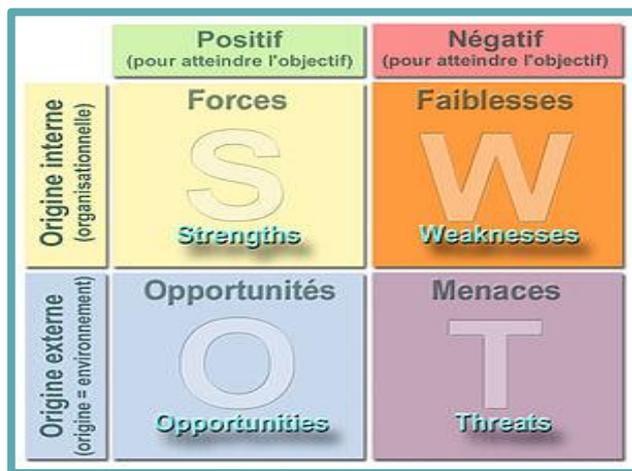
Figure14. Shéma de méthode d'analyse de l'aire d'étude

Approche « SWOT »

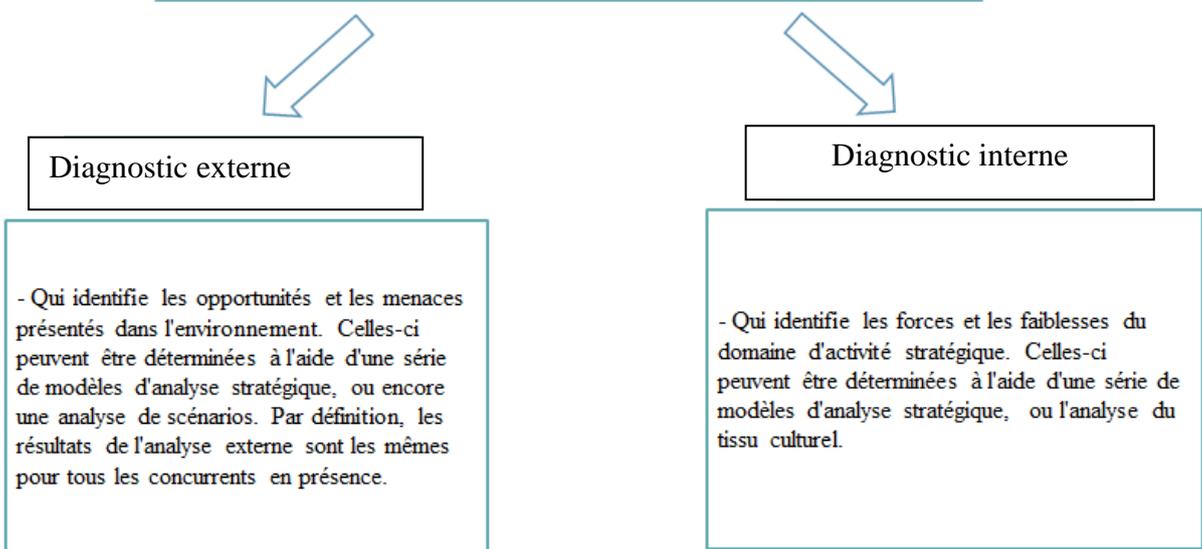
Définition : L'analyse (ou la matrice) **SWOT** est définie par les services de la Commission européenne comme : « Un outil d'analyse stratégique qui combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc... Avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement. » ³¹

Le terme «SWOT» est un acronyme issu de l'anglais : *Strengths* (forces), *Weaknesses* (faiblesses), *Opportunities* (opportunités), *Threats* (menaces).³²

1.4.5



Conduire une analyse **SWOT** consiste à effectuer deux diagnostics :



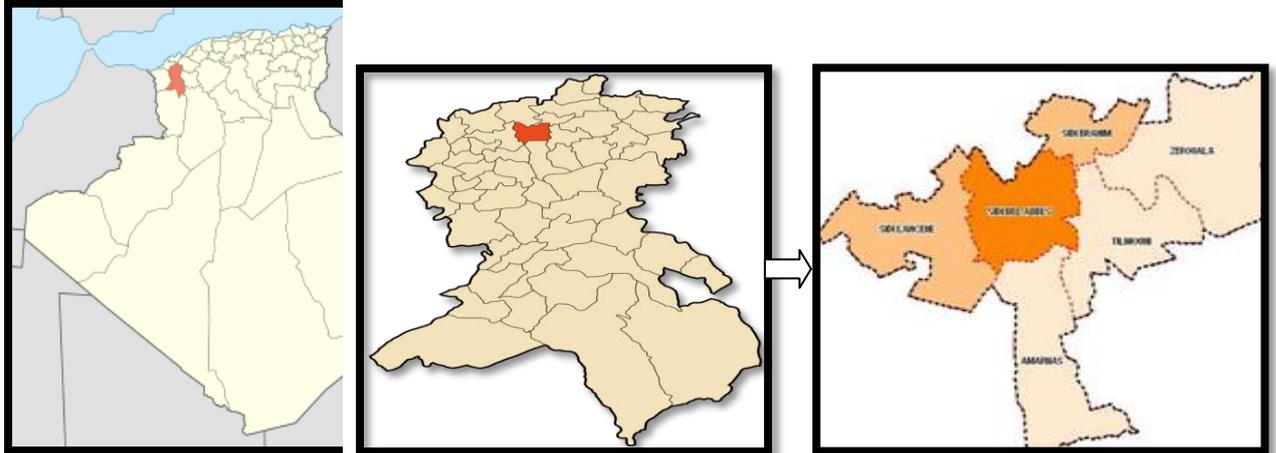
Ainsi réaliser un diagnostic basé sur une approche qualitative et quantitative permet d'évaluer une action, une politique, afin de vérifier l'adéquation de projets aux besoins des populations ciblées.³³

1.5 Diagnostic technique de la ville (Etat des lieux) :

³¹ Les services de la Commission européenne.
³² http://www.formater.com/ressources/telechargement/methode/P3_diagnostic_territorial.pdf.
³³ <http://cesod.fr/services-proposes/le-diagnostic-territorial>.

1.5.1 Introduction : la ville est un espace socio physique très complexe. afin de lire et comprendre la ville, on doit l'analyser des différentes dimensions, en vue d'une intervention, pour effectuer cette analyse on fait appel à une décomposition de la ville en système, afin d'identifier et évaluer les composantes physiques et humains.³⁴

1.5.2 1. Lecture géographique :



1.5.3

Situation par rapport à l'Algérie

La wilaya de SDB

La commune de SBA

a- Situation :

Sidi Bell Abbès est une ville située au nord-ouest de l'Algérie.

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

b-délimitation :

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 Saïda.

³⁴Kevin Lynch, 1999, L'image de la Cité, trad. par Marie-Françoise Vénard et Jean-Louis Vénard de The Image of the City (1960), Paris, Dunod, 221 p.

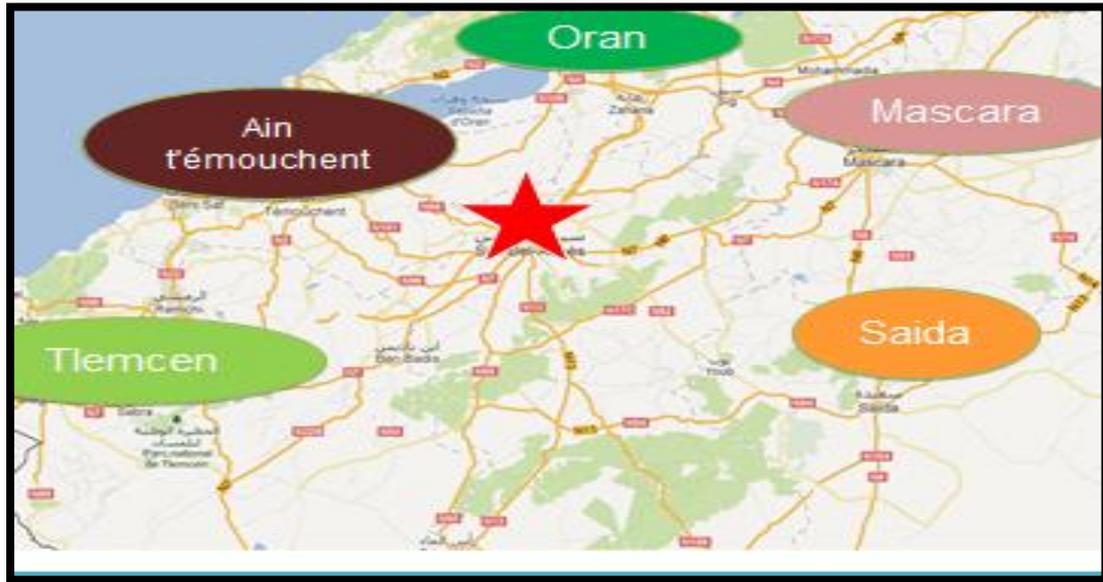


Figure. délimitation de la ville

a L'accessibilité :

Au plan régional :

-La wilaya de Sidi Bel Abbès, bien ancrée dans sa région, traversée par d'importantes voies de communication (RN 13, RN95, RN07, chemin de fer, etc.) se présente comme une wilaya de transition entre la région Nord-Ouest, celles du centre et des hauts plateaux.

Au 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.

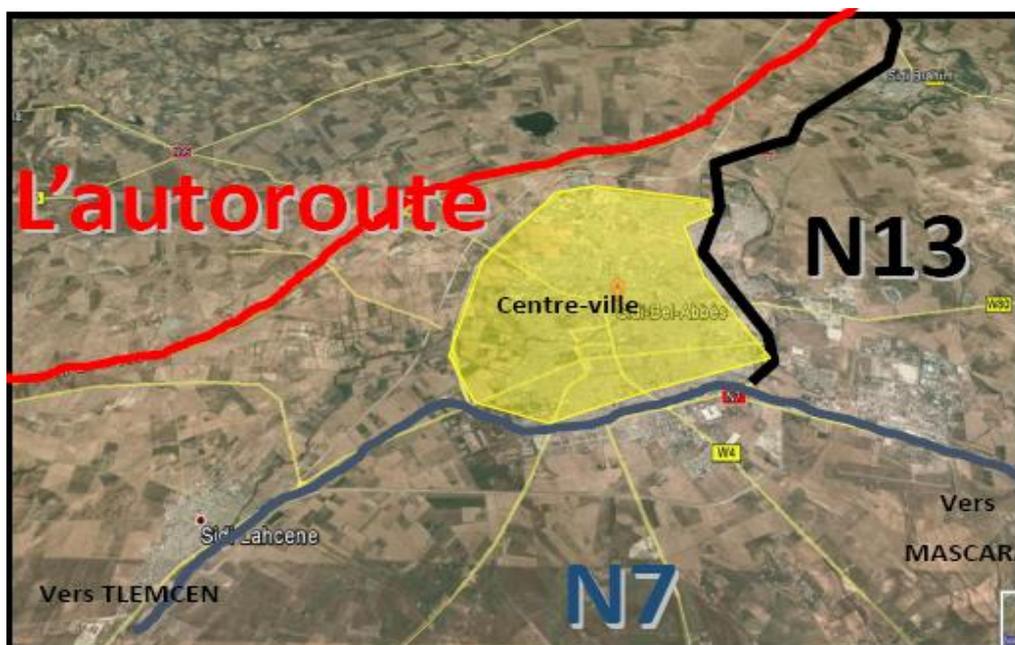


Figure 15. Carte de l'accessibilité pour la ville de SBA

d-Synthèse de la lecture géographique :

Facteurs interne	
FORCES (+)	FAIBLESSES (-)
-La situation stratégique dans la région Nord-Ouest. -Un pôle régional confirmé.	Présence d'Oued Maker ra qui présente un handicap et une séparation physique.
FACTEURS EXTERNES	
OPPORTUNITIES (+)	MENACES (-)
Un réseau routier bien structuré.	Oued Mekerra, risque d'inondation.

1.5.4 2. Lecture environnementale :

a. 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.

b. La morphologie :

La ville de Sidi Bel Abbès se situe sur une vaste plaine comprise entre les monts de Tessala au nord et les monts de Daya au sud. La ville est pratiquement plane variant entre les altitudes de 450 et 500m au-dessus du niveau de la mer. Monts de Tessala : 800m Monts de Daya : 1100m

c. la géologie :

Le sol ne pose aucun problème pour la construction. Les zones de l'oued et certaines zones reconnues comme inondables et une zone à l'Est constituée de marnes glissantes sont à éviter.

d. La hydrologie :

L'analyse des différentes formations géologiques perméables renferme de nombreuses nappes d'eaux souterraines dont leurs importances varient d'une formation à l'autre. Ces différentes nappes sont en communication entre elles soit par l'intermédiaire des canaux Karstiques soit par l'intermédiaire des petites failles, la profondeur moyenne de la nappe est de 15 à 20 m pouvant atteindre 10m pour la nappe alluvionnaire avec une qualité médiocre.



Figure16. Carte de la morphologie de la ville de SBA

e. Sismicité

La carte de la sismicité réalisée par le centre du CRAAG, classe la région de Sidi Bel Abbès dans la zone de moyenne intensité sismique inférieure ou égale à VIII. Donc toutes fondations devront être réalisées en parasismique

f. Climatologie et température :

Le Sahara a une influence sur le climat de cette région. Il est très chaud et essentiellement continental avec un faible pourcentage d'humidité dû à la nappe d'eau souterraine et le voisinage de la Mékerra.

Le mois le plus froid est Janvier ou la température moyenne donne 8,5°. Les mois de Juillet et d'aout sont les plus chauds avec une température de 24,5° mais une moyenne de max de 32,2°

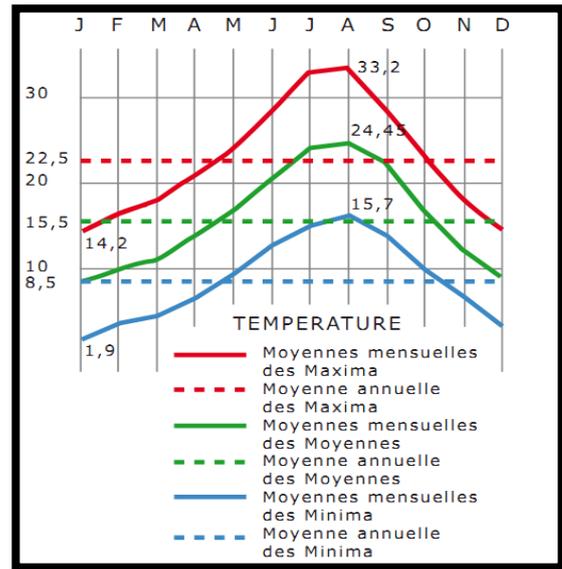


Figure17. Carte des températures pour la ville de SBA

Données climatiques à Sidi Bel Abbès.													
Mois	jan.	fév.	mar.	avr.	mai	jui.	jui.	aoû.	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

Tableau 1. Données climatiques à Sidi Bel Abbès. Weatherbase, statistiques sur 65 ans.

g. Les vents :

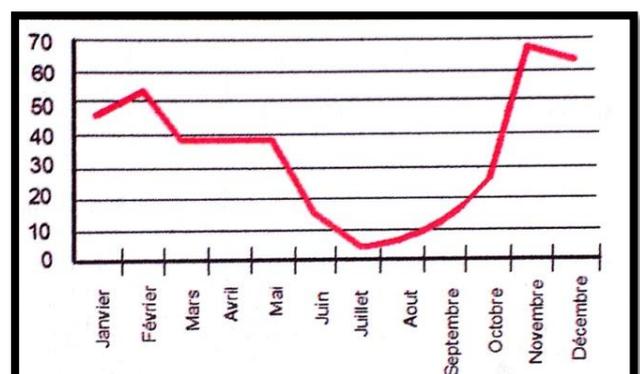
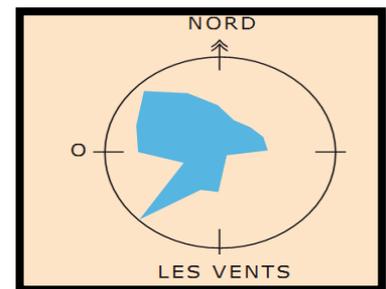
Les vents dominants sont du Nord-Ouest. Ils soufflent en haute saison pendant 10 à 15 jours par mois. Les vents du Nord également répartis sur toute l'année sont observables 4 à 5 jours par mois. Les vents d'Ouest 7 à 10 jours par mois sont caractéristiques de l'hiver, ceux du Nord-est 7 à 8

jours par mois de l'été.

h. Pluviométrie :

La pluviométrie varie du Nord au sud.

- 500 à 800 mm au nord



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

i. Les réseaux routier :

- La route nationale 13 : relie la ville de Sidi Bel Abbès à Arzew du Nord et à Téralgh et Ras Al Ma du Sud.
- La route nationale 07 : relie la ville de Sidi Bel Abbès à Tlemcen, Maghnia et Mascara, Relizane.
- La route nationale 95 : relie la ville de Sidi Bel Abbès à Ain Temouchent et Nâama
- L'autoroute Est-Ouest qui relie la ville avec le reste du territoire
- La voie de chemin de fer qui relie Tlemcen à Oran en passant par la ville.
- Chemins de wilaya CW80 : qui relie la ville de sidi bel Abbès avec la commune de Zerouala.
- Chemins de wilaya CW4 : qui relie la ville de sidi bel Abbès avec la commune de Telmouni.

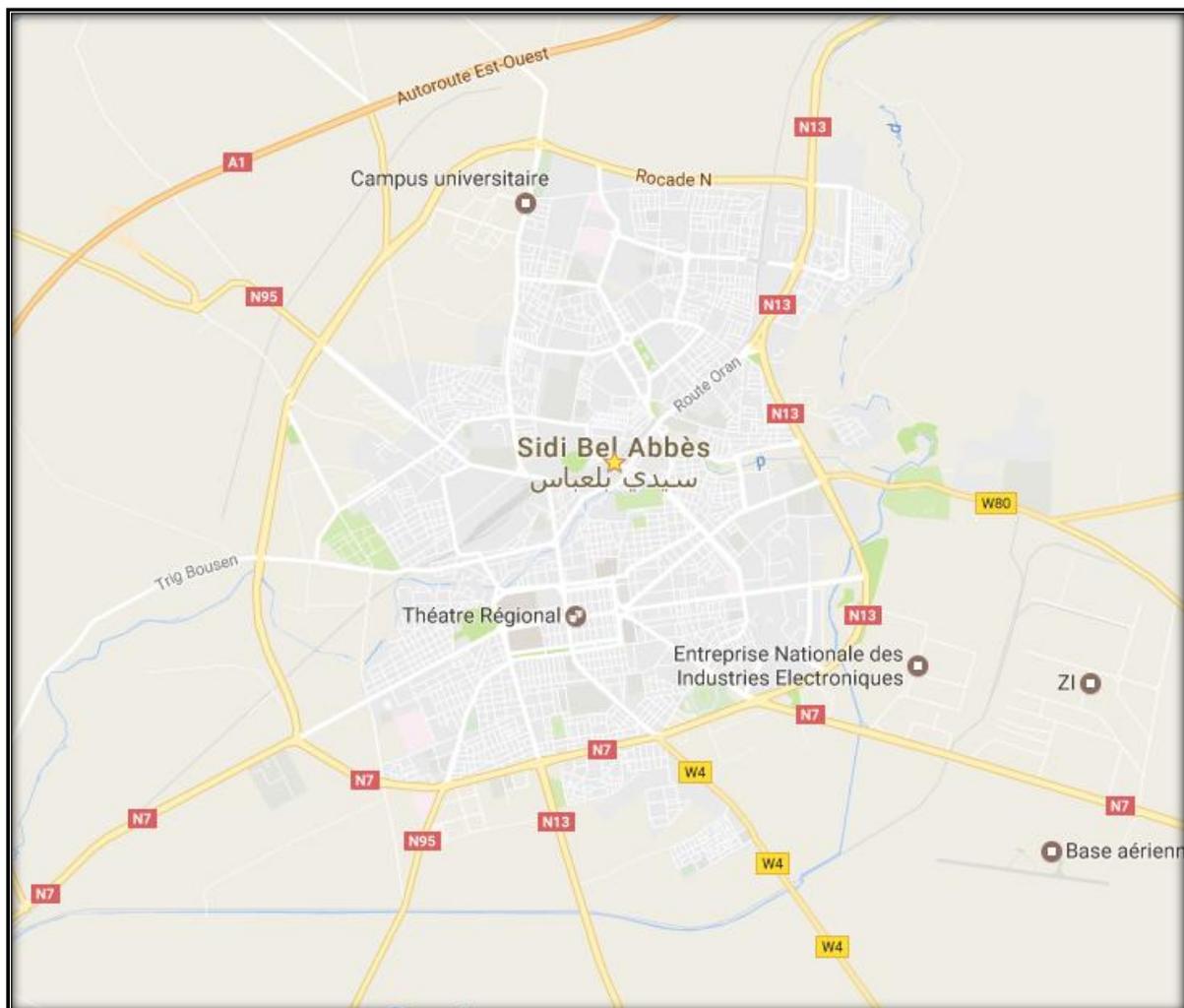


Figure18. Carte des réseaux routiers de la ville de Sidi Bel Abbès.

ville	Routes Nationales	Longueur	Chemins Wilaya	Longueur	total	Chemins Communaux	Longueur
Sidi Bel Abbès	RN7	4,40	CW4	1,70		CV 3	9,1
	RN95	1,24	CW80	1,35		CV 4	
	RN13	1,50	CW80	2,15			
	RN95	3,81	CW39A	3,48			
	RN7	1,96	CW39	6,63			
	RN13	4,25					
		17,16		15,31	32,47		

Tableau.3 tableau des réseaux routiers de la ville de Sidi Bel Abbès.

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

k.-Les contraintes existants :

La commune de Sidi bel abbes connaitre la présence de deux types de contrainte:

1-Contrainte naturelle:le cas d'oued de Mekerra qui traverse la commune de l'Ouest vers l'Est en la mettant face au risque des inondations.

2- Contrainte artificielle : tel que le chemin de fer qui travers la commune du Nord-Est au Sud-ouest et Les servitudes liées au passage de conduites de gaz au niveau du ZHUN nord

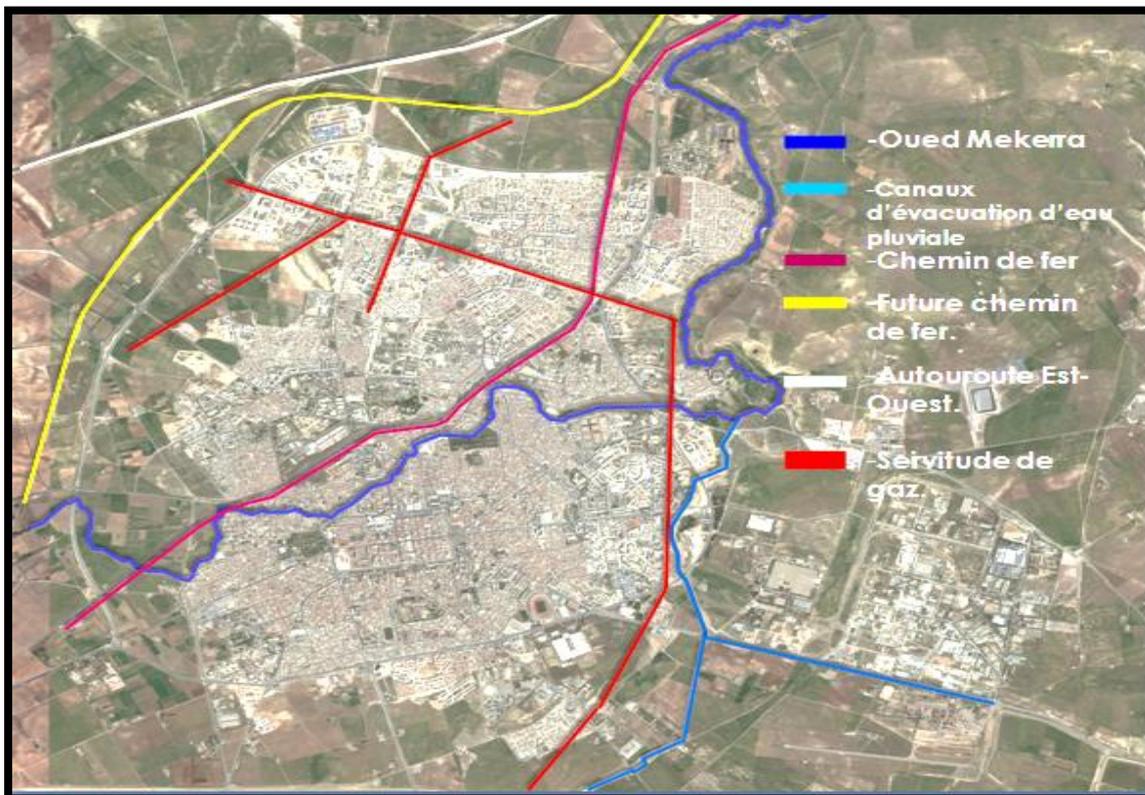


Figure19. Carte de contraintes existantes à la ville de Sidi Bel Abbès

I. Réseaux VRD :

-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 Abbès .

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

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



Figure20. Carte de réseaux VRD de la ville de Sidi Bel Abbès

o.Synthèse de la Lecture environnementale :

FACTEURS INTERNES	
FORCES (+)	FAIBLESSES(-)
<ul style="list-style-type: none"> - La situation stratégique dans la région Nord-Ouest. -La région est irriguée par l'Oued Mékerra. -la wilaya de Sidi Bel abbés est bien ancrée dans sa région, traversée par d'importantes voies de communication. -elle représente un carrefour routier et ferroviaire important 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque d'espace de loisirs. -Manque d'aménagement et espaces de détente. - La rupture physique entre le Nord et le sud. -Les accès à la ville sont dépourvus de tout aménagement; et ne présente aucune image à la ville. -manque d'entretien pour les réseaux d'assainissement.

FACTEURS EXTERNES	
OPPORTUNITIES (+)	MENACES (-)
<ul style="list-style-type: none"> - La présence des terrains agricoles. -L'aménagement des accès à la ville pour la donner une certaine image. -La région est irriguée par l'Oued Mékerra. 	<ul style="list-style-type: none"> -Les deux contraintes: -1/Naturel: Oued Mekerra ; risque d'inondation. -2/Artificiel: Le chemin de fer. -Problème de pollution à cause des rejets et des déchets près de l'oued. -Ces deux contraintes se présentent comme problème majeur qui a engendré une rupture entre le Nord et Sud de la ville. -Problème de nuisance sonore.

1.5.5 3. Lecture historique :

a - Création de la ville de Sidi Bel Abbes :

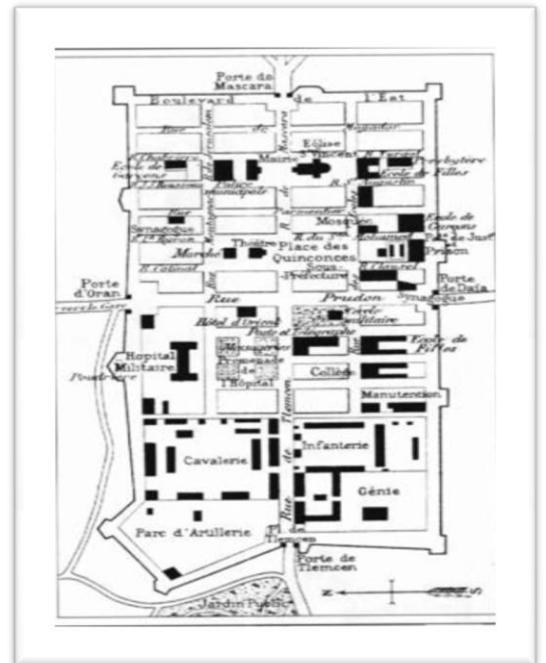
C'est vers 1780 que décède le saint patron de la ville, Sidi Bel Abbès El Bouzidi .Aussi, à la création du centre de colonisation, c'est sous le nom de cet homme.



b -Processus d'évolution de la ville de Sidi Bel Abbès :

Les étapes d'évolution de la ville de Sidi Bel Abbès ont fait l'objet de plusieurs études et investigations. Nous ne prenons ici que les grandes périodes de la formation des principaux quartiers de la ville et les implications majeures sur la croissance spatiale et sur la structuration du cadre bâti.

- **12 juin 1847** le générale Lamoricière, commandant de la division d'Oran, a eu l'idée de concevoir une ville fortifiée pour encore mieux surveiller les tribus indigènes.
- **10 Novembre 1848**, fut instituée la commission chargée d'élaborer le plan de la ville et d'en poursuivre l'exécution. le gouverneur général propose la création de la ville en se basant sur les plans qu'avais dessinés le capitane PRUDON.



- Le **plan initial** de la ville présente par **prudon** est une enceinte fortifiée de **42 ha**, coupée de larges rues et dont la moitié serait réservée aux installations militaires, tandis que le reste serait loti. Jusqu'aux années **1860**, ce sont les militaires qui construisent et gèrent la ville. A partir de **1857**, le premier noyau commence à se constitue. 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. A cette époque, c'est aussi la création du jardin public à partir de la grande

Figure 21. Plan initial de la ville de SBA

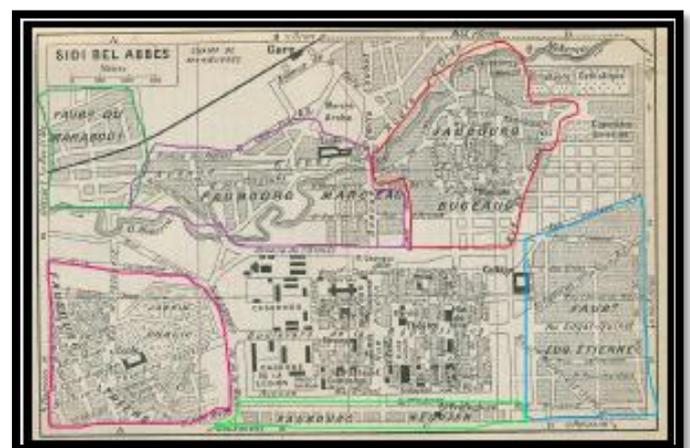


Figure22. Pland de 1937: organisation des faubourgs

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

ferme entretenue par les militaires dans la vallée des jardins.

periode	Descriptif
1860 à 1900	<ul style="list-style-type: none"> 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.
1900 à 1930	, l'extension est faite essentiellement vers l'Est, 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.
A la fin de la guerre de la libération	la ville présentait un développement bicéphale. Dans la partie sud de la ville, au delà de l'oued et du chemin de fer la trame est plus au moins régulière et cohérente avec des voies hiérarchisées et des fonctions urbaines bien définies. La configuration des axes existants,
1966 et 1987	La première phase de l'explosion urbaine s'est traduite, au niveau spatial, par la reconduite de la tendance de la croissance de la ville dans la partie sud, en direction de l'Est et de l'Ouest des anciens quartiers. La zone industrielle et la ZHUN Boumlik se sont implantées à la périphérie Est de la ville, tandis qu'un nombre important de lotissements dont certains se situent en plein centre ville (Vallée des jardins) sont amorcés dans la même continuité au sud et à l'Ouest.
jusqu'à l'horizon 2015,	<ul style="list-style-type: none"> le PDAU n'a envisagé que 100 ha supplémentaires. Ils sont affectés l'urbanisation future.

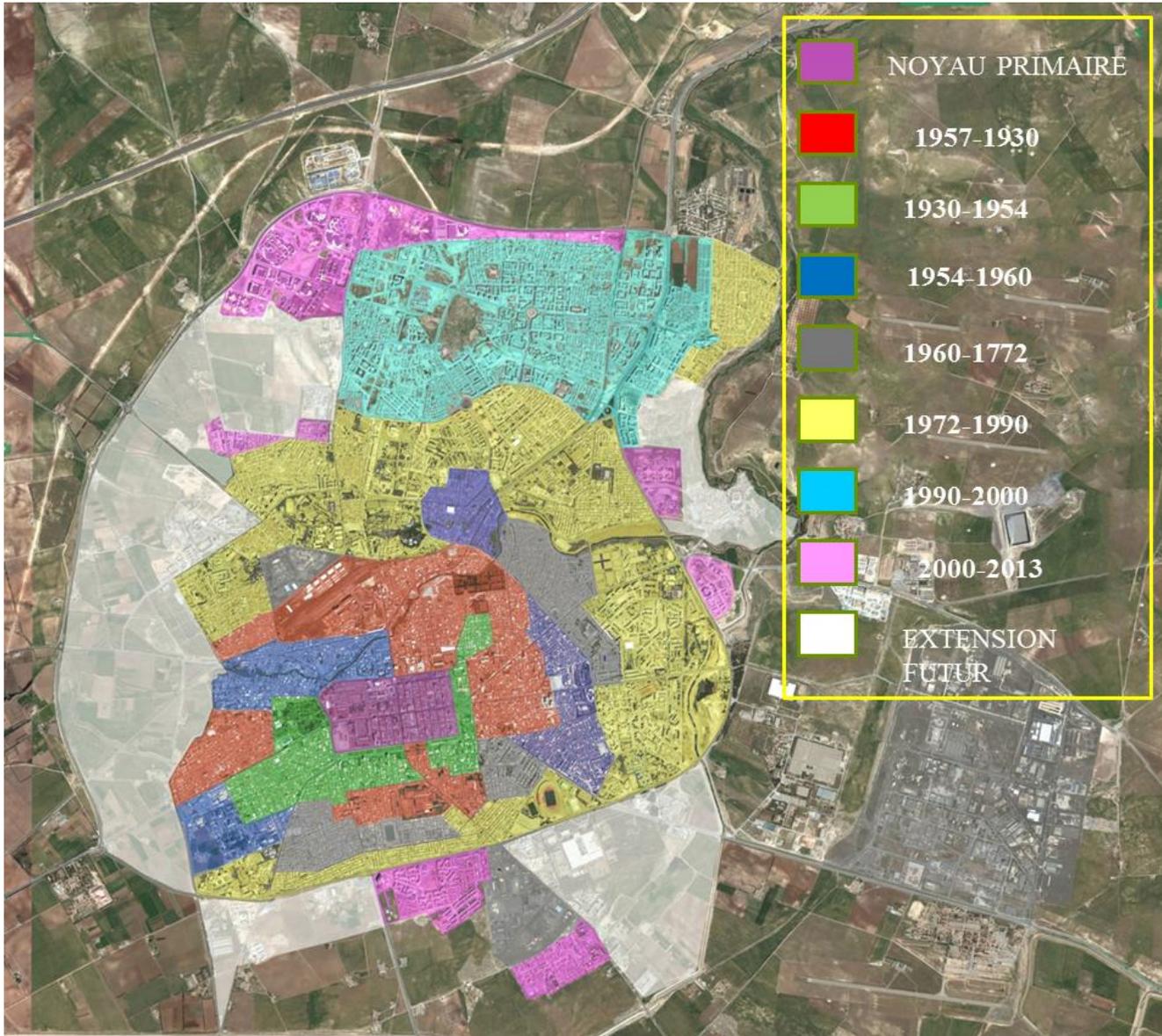


Figure 4. l'evolution de la ville de sidi bel abbés

c -Synthèse de la lecture historique :

FACTEUR INTERNE	
FORCES (+)	FAIBLESSES (-)
- un centre ville bien structuré.	- Les ZHUN présentent une rupture urbaine en matière de fonctionnement et de forme urbaine. -déséquilibre entre le centre et la périphérie (pression sur le centre ville). -La zone industrielle (des terrains vagues avec une exploitation limitée).
FACTEUR EXTERNE	

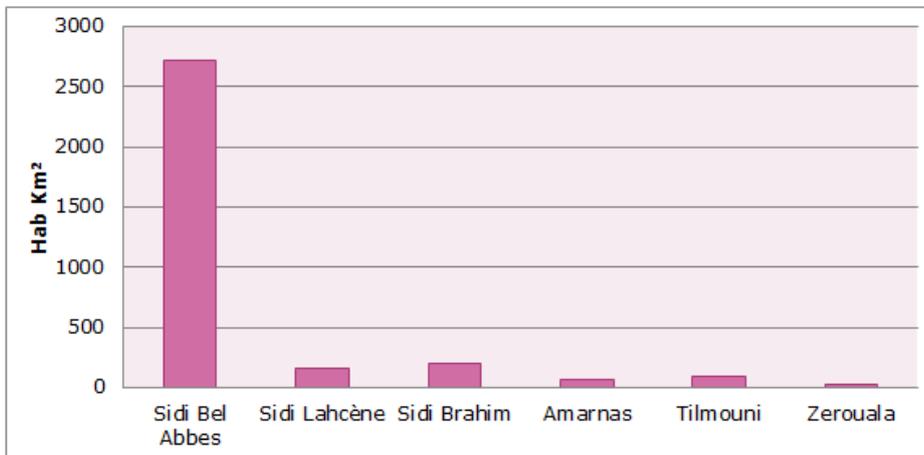
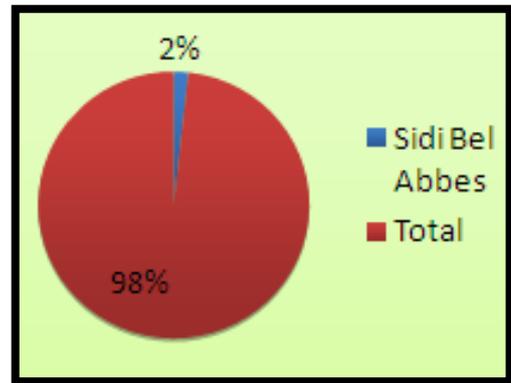
OPPORTUNITIES (+)	MENACES(-)
-On peu profiter a la richesse patrimoniale du centre ville. -la zone industrielle (bénéfice économique).	-Les maux sociaux dans les ZHUN. - la non rationalisation du foncier. -Les extensions se font au dépend des terres agricoles.

1.5.6 4. Lecture socio-économique :

La ville de Sidi bel Abbès est un centre commercial et industriel. L'activité de la ville est surtout axée sur les machines agricoles, le matériel électrique, les chaussures et les laiteries.

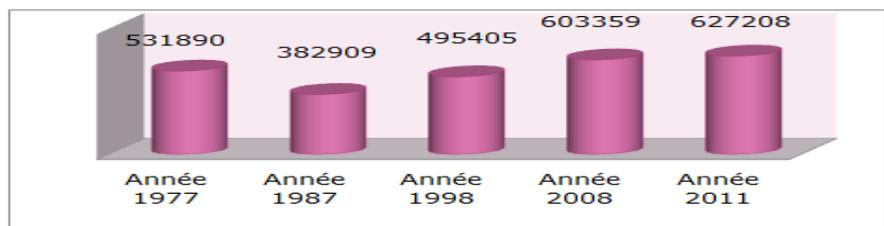
a Analyse sociale :

- Statistiques de La population de la wilaya SBA selon l'ONS (en 2008) :
- La wilaya de Sidi Bel Abbès vient dans la 32eme position concernant le nombre d'habitant selon les statistiques faites en 2008 avec un nombre de 604744 habitants sur 34080030.
- Le taux d'accroissement entre 1998 et 2008 : 1,4
- La répartition et la concentration de la population dans la wilaya SBA :



-Évolution de la population de 1977 à 2011 :

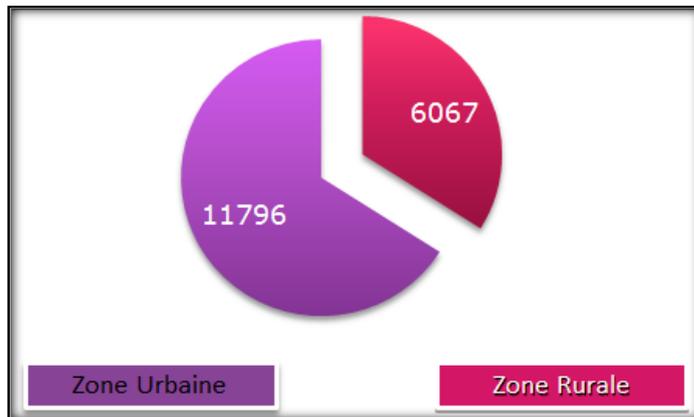
Selon les données fournée par l'offre nationale de statistique et la direction de la planification et de l'aménagement du territoire, la population de la wilaya de Sidi Bel Abbès est toujours en croissance.



VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

-Population résidente dans la wilaya SBA selon la zone rurale et urbaine en 2009 ans :

-La région semble se caractériser aujourd'hui par un peuplement déséquilibré au profit des villes, résultat d'une conjoncture socio-économique défavorable dans les zones rurales.



b Aspect socio-économique :

✓ L'emploi

-La population active et le taux de chômage.

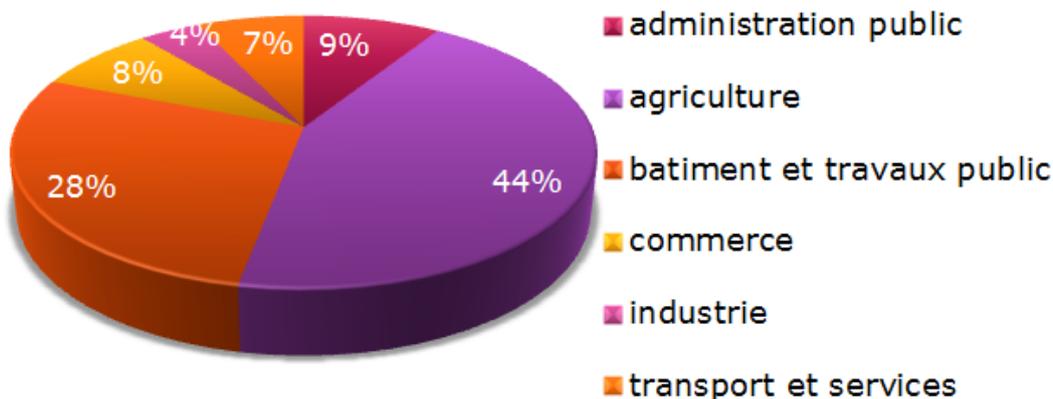
<u>Population</u>	<u>631911</u>
<u>Population active</u>	<u>468182</u>
<u>Taux d'activité</u>	<u>74,09%</u>
<u>Population occupée</u>	<u>424022</u>
<u>Taux occupée</u>	<u>67,10%</u>
<u>Population sans travail</u>	<u>44160</u>
<u>Taux de chômage</u>	<u>9,43%</u>

Source; DPSB

Tableau 5.de la population active et le taux de chômage

-La wilaya de Sidi Bel Abbès à un faible taux de chômage, en raison des différents programme de développement socio-économique.

-Répartition de population occupée par secteurs d'activités économique :



VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

-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 Sidi-Bel-Abbès :

✓ L'industrie:

Le secteur industriel de production localisé en grande partie dans la **ZI** de Sidi Bel Abbès 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 Abbès et **03** unités **ORAVIO** à Sidi Brahim.

✓ 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.

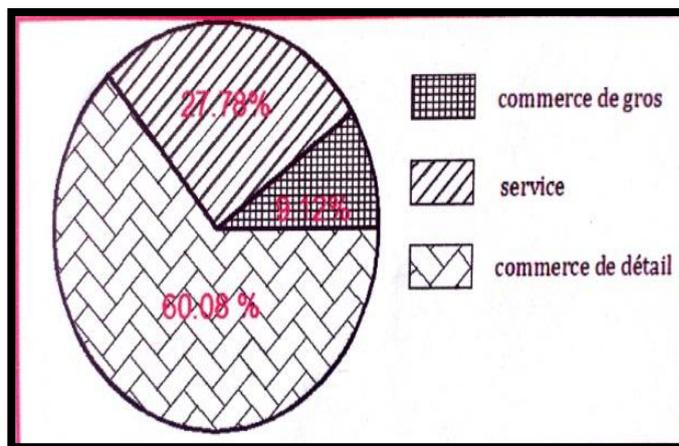
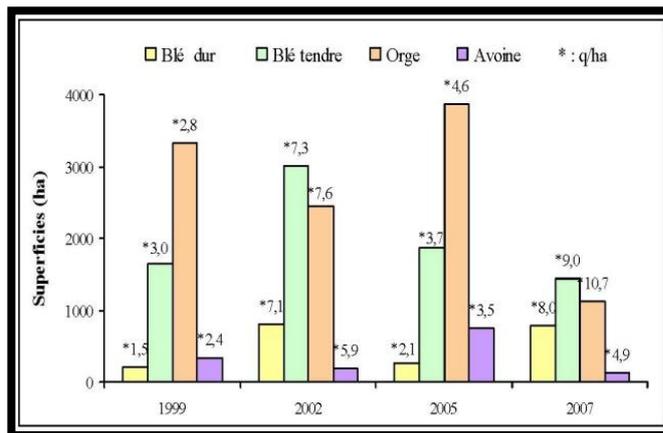


Figure 23. Secteur de répartition des activités de l'agglomération

c Synthèse de la lecture socio-économique:

Facteurs internes	
Forces(+)	Faibleses(-)
<p>- son potentiel de sol de très haute valeur agro-pédologique. Le secteur de l'industrie de</p> <p>- La wilaya de Sidi bel Abbès est réparti essentiellement en deux zones industrielles.</p>	<p>-SIDI-BEL-ABBES n'est pas un centre industriel. La seule industrie existante est celle dérivée de l'agriculture et du maraîchage.</p>
Facteurs externes	
Opportunités (+)	Menaces(-)

-un programme d'aménagement tenant compte à la fois des paramètres physiques du milieu et des conditions socio-économiques, peut freiner le processus de dégradation déjà entamé.

-Une mise en valeur et une exploitation rationnelles des terres sont indispensables pour sauver cet espace de la désertification.

- la région subit, depuis plus d'une trentaine d'années, une dégradation de plus en plus accentuée de toutes les composantes de son écosystème (couvert végétal et sol).

-Les défrichements y sont concentrés, avec la pratique d'une céréaliculture pluviale à très faible rendement et dégradant le sol.

1.5.7 5. Lecture typo-morphologique :

1. Schéma de structure :

✓ **système des voies :**

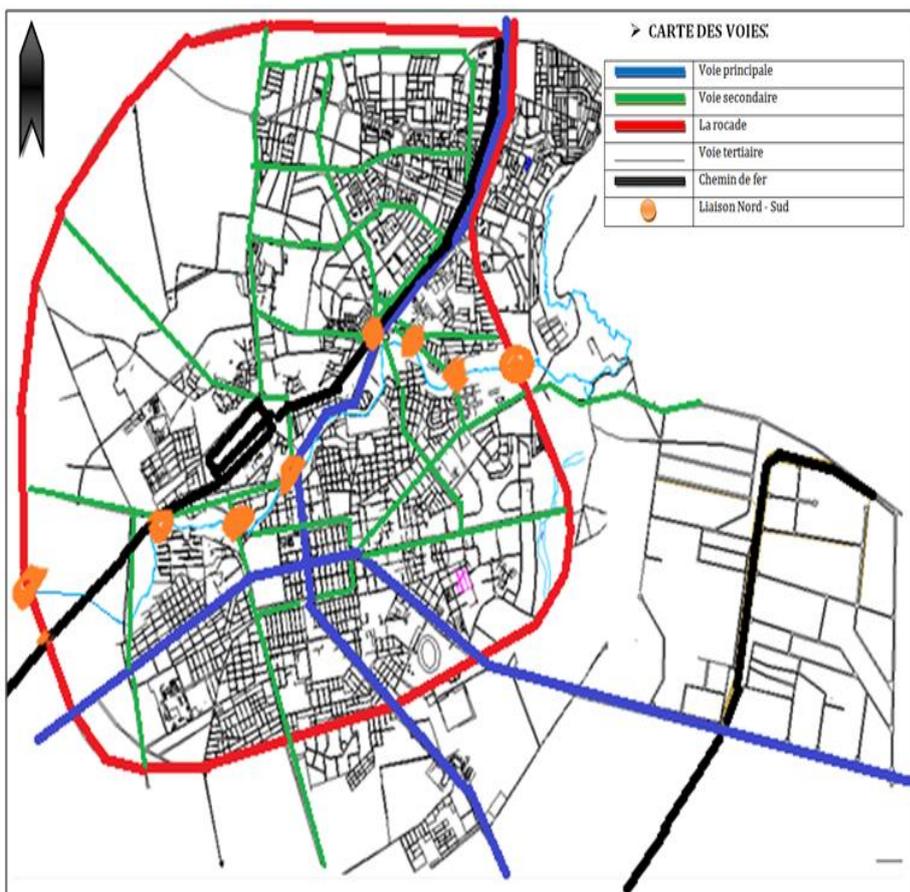
- Les voies principales: ce sont les deux axes cardinaux de centre-ville qui sont : Tlemcen /Mascara et Oran/Bab Dhaya

- Les axes structurants: à l'intérieur de la ville, permettent la liaison entre différent quartiers.

- La rocade: c'est une voie qui entoure la ville et permet à diminuer la pression mécanique des voies intérieures.

- Le chemin de fer: une ligne Oran-Maroc, avec gare de Triage et ateliers de réparations. On peut citer le projet futur de tramway qui facilite la circulation inter-quartier.³⁵

- Voies primaires : Ce sont des axes urbains particulièrement dominants les plus animés. Constituent des axes de transition et de liaison forte entre le centre-ville et les autres quartiers de la ville.



³⁵ PDAU (plan d'aménagement et d'urbanisme) de la ville de sidi bel abbes

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

- Voies secondaires : Ce sont aussi des axes de transitions mais moins animés, avec une emprise entre 7 et 9m et une vitesse maximale de 30 à 50km/h.
- Voies tertiaires : servent à desservir les parcelles et à les lier à la voirie secondaire.
- Le tramway : qui facilite la circulation inter-quartier.
 - ✓ **Les nœuds :**
 - ✓ Les nœuds sont les lieux stratégiques d'une ville, pénétrable par un observateur, points focaux intenses auxquels il voyage, ou jonctions de voies.

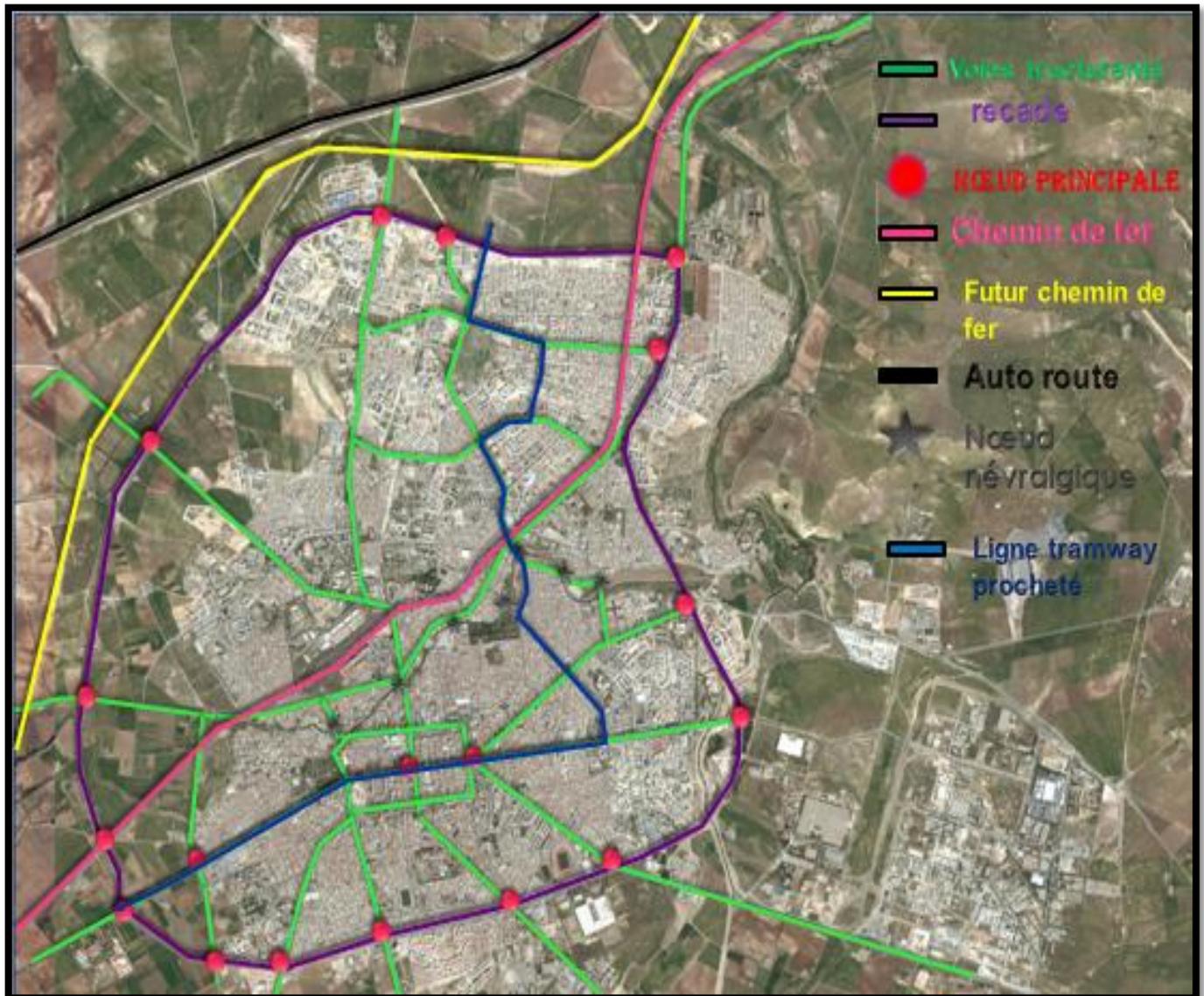


Figure 24. Carte du schéma de structure de la ville de Sidi Bel Abbès

2. Bâtie

- ✓ Le nombre de logement :

Il se présente comme suit :

L'agglomération de **Sidi Bel Abbès** compte elle seulement plus du $\frac{3}{4}$ des logements contre 15% à **Bellouladi**, 4% à **Sidi Brahim** et 2,5% à **Sidi Lahcène**.

Tilmouni et Zérouala, maintenues en marge du reste du groupement ont reçu respectivement 0,7% et 0,2% du programme.

Les quartiers composants :

On remarque une différence entre les quartiers sur le plan historique et même sur l'occupation de sol qui nous guide à tirer plusieurs types:

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

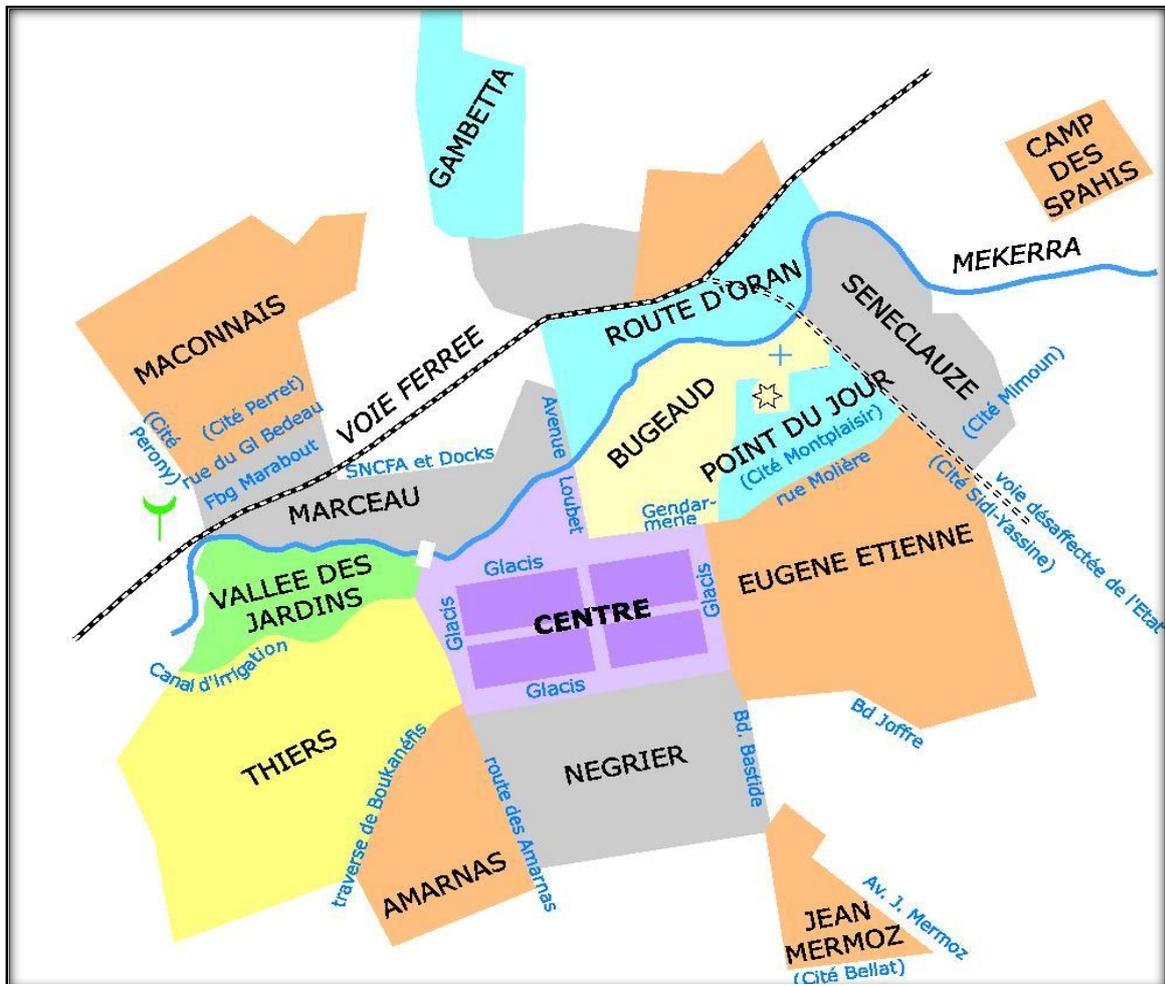


Figure. Carte d'organisation des faubourgs de la ville de Sidi Bel Abbès

2. Typologie d'habitat :

Il existe trois types d'habitats : Habitat individuelle, habitat semi collectif, habitat collectif.

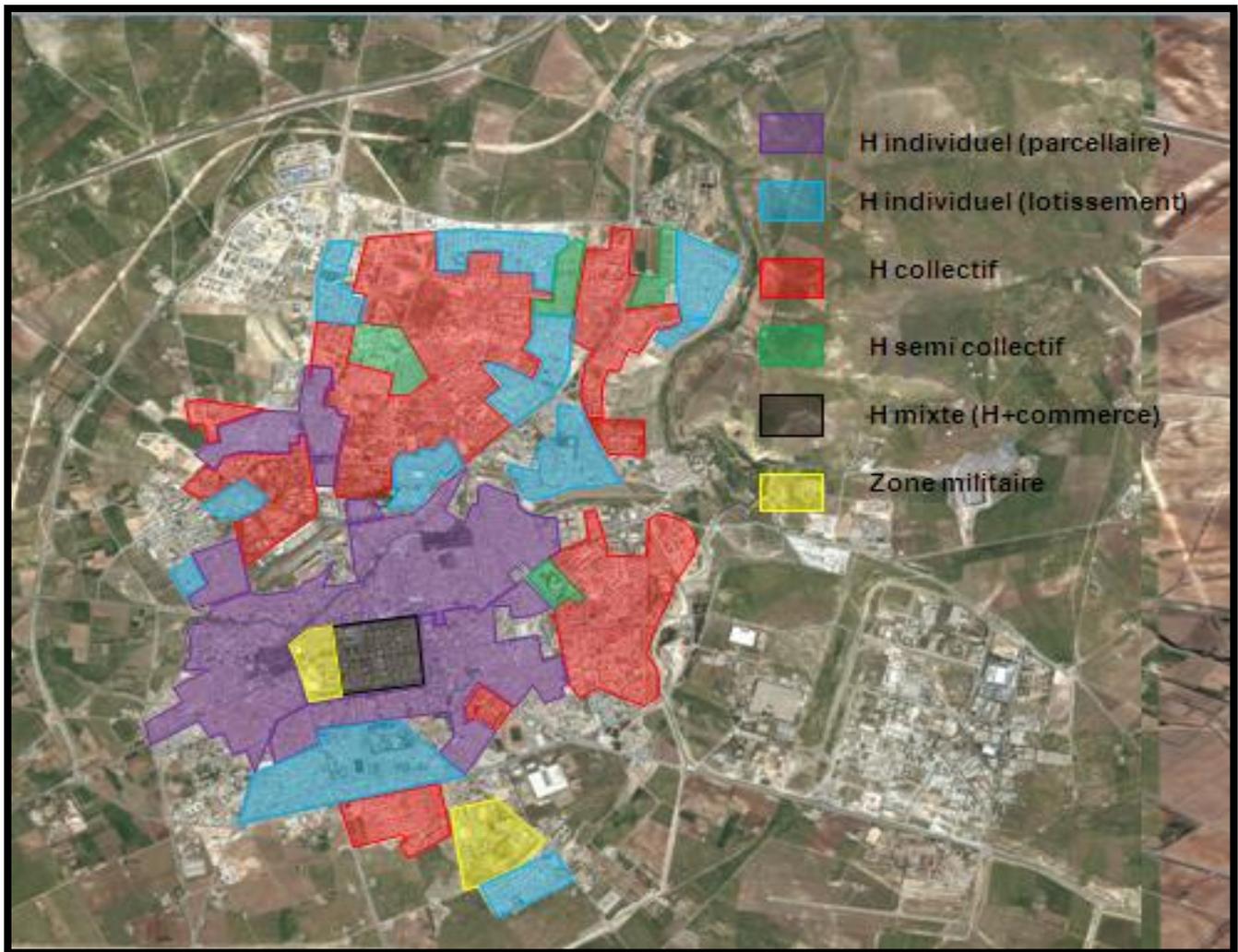


Figure 26. Carte de typologie de l'habitat

3. Equipements structuraux :

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

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

Aussi, on trouve que les équipements se concentrent dans le centre-ville, le temps qu'il fallait disperser dans les différents secteurs de toute la ville se Sidi Bel Abbès.

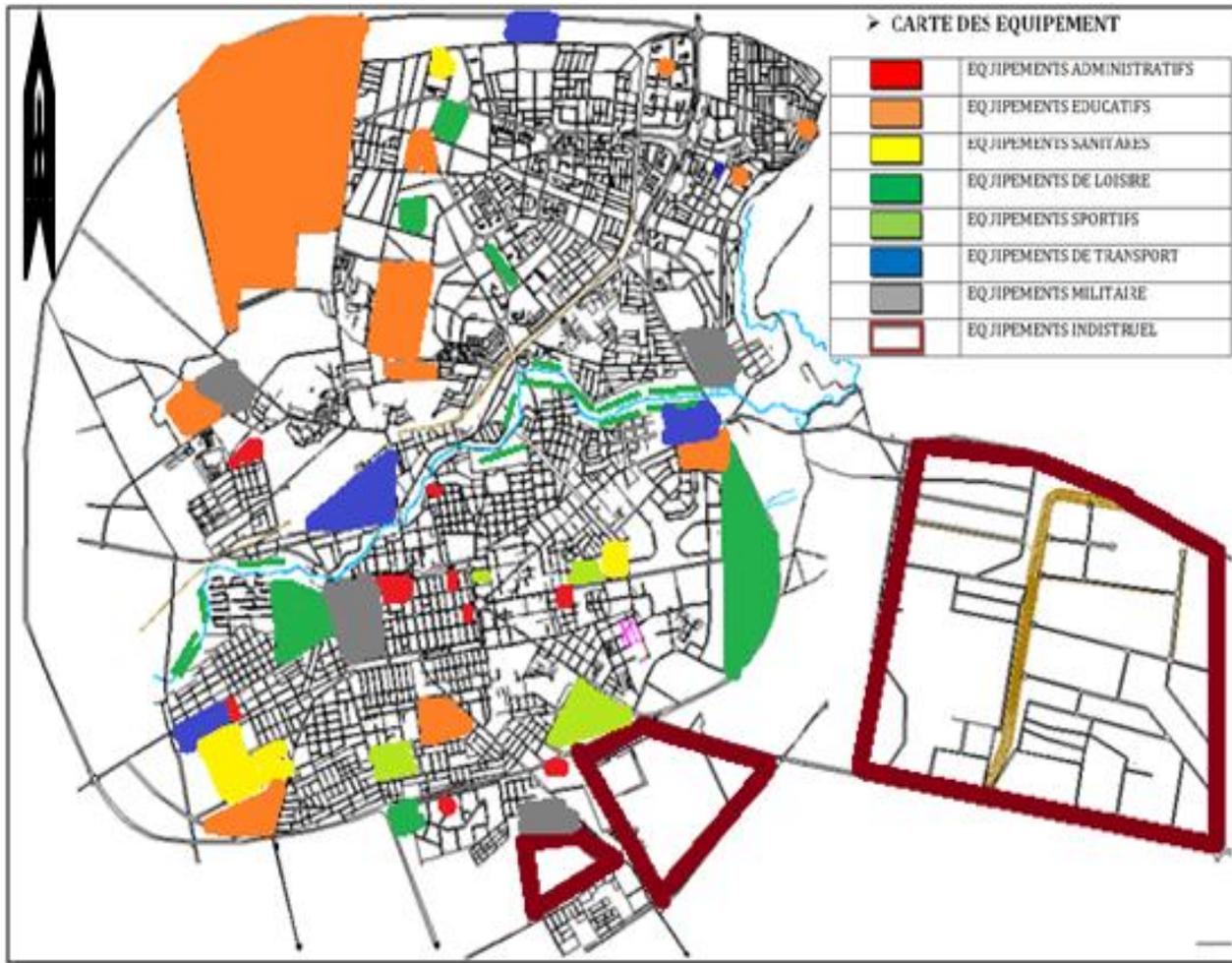


Figure 27. Carte des équipements structuraux de la ville de Sidi Bel Abbès

4. La forme urbaine (typologie et densité des ilots/ trame :

On remarque qu'il y a une diversité de type d'ilots existants, ont une forme régulière (rectangulaire), aussi il y a des ilots irréguliers (trapézoïdal, triangulaire) à l'Est et l'ouest. Les quartiers hétéroclites où la trame et la composition urbaine sont trop différenciées

La ville de Sidi Bel Abbès est conçue selon un plan en damier, au centre : les quartiers structurés qui résultent des ilots rectangulaires de taille identique.

Ces ilots qui ont des différentes formes en s'adaptant avec la trame viaire.

En termes d'occupation du sol on peut distinguer trois (03) catégories d'ilots:

- L'ilot dense:** où il y a une forte concentration du cadre bâti, et l'absence des espaces au nord
- L'ilot moyennement dense:** où on peut remarquer un certain équilibre entre l'espace bâti et l'espace libre, au centre et au sud.
- L'ilot faiblement dense:** cela manifeste au niveau des ilots des activités militaires

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

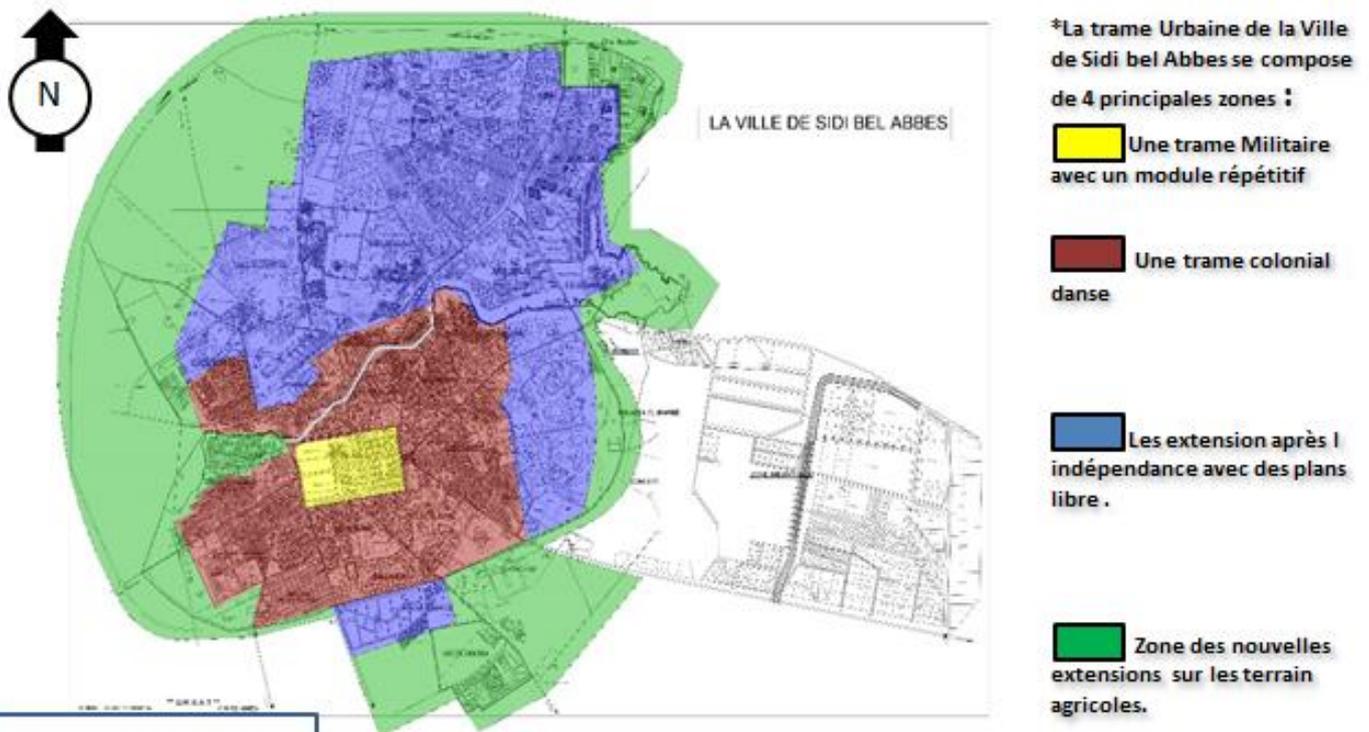


Tableau 26: PDAU(SBA)

Figure 28.carte de la trame de la ville

La lecture typomorphologique selon l'approche SWOT :

Facteur interne	
Forces (+)	Faibleses(-)
-La richesse d'équipement et surtout éducatifs. -Une richesse d'habitat de tout type (Individuel, collectif et semi-collectif).	- Dégradation du cadre bâti d'habitat.
Facteurs externes	
opportunités(+)	Menaces(-)
- les quartiers structurés qui résulte des ilots rectangulaires de taille identique.	- Equipement mal exploité. -Une dominance de bâtie par rapport aux espaces vert.

5. Lecture architecturale :



Figure 6. La Mairie



Figure 7. Tribunal de la ville

- Dans le noyau central; la majorité constructions, des immeubles et des équipements présentant le style architectural colonial, et qui présentent une faible hauteur, dont les façades constituant des éléments architectoniques.

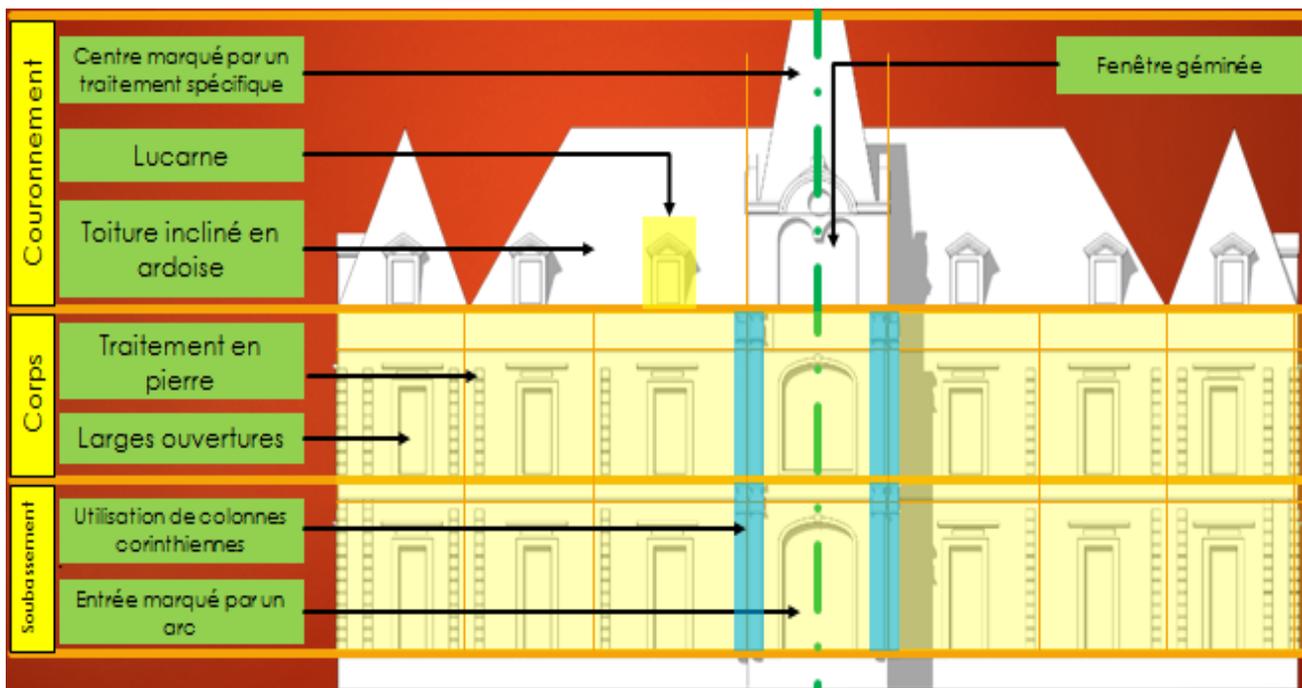


Figure 8 Façade répond à une logique de symétrie



Figure 10 .hotel



Figure 9 la wilaya de sidi bel abbés

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

- On remarque aussi l'existence d'équipements et de constructions modernes au cœur du tissu colonial, qui pousse en hauteur et qui présentent des façades simples avec l'utilisation dominante des couleurs rouge et le beige.

1.5.8 Synthèse :

Après la lecture approfondie dans les différentes dimensions de la ville de Sidi Bel Abbès, on a constaté que bien qu'elle soit considérée que l'âme de l'armature urbaine par ces diverses potentialités, elle a toujours des handicaps à surmonter parmi eux : une rupture urbaine entre le nord et le sud à cause de la présence des contraintes naturelles et artificielles tel que l'Oued et la voie Ferrée, dégradation de cadre bâti au niveau des tissus anciens, présence d'un déséquilibre entre la partie sud et nord de la ville. Le problème d'extension sur les terres agricoles (vers le côté nord), et des endroits touristiques sont mal aménagés (lac Sidi Benali).

1.6 2. La confortation du PDAU avec la périphérie :

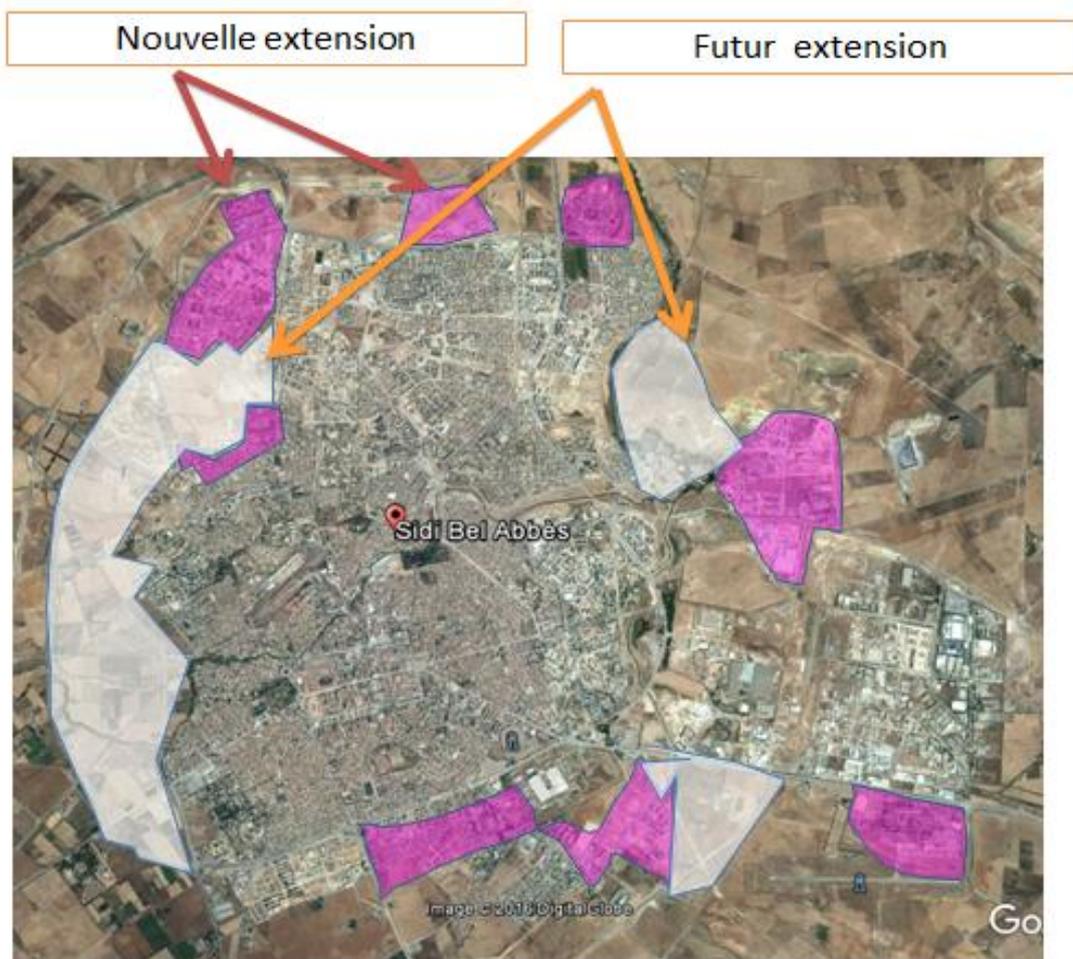


Image Google 2016

Figure 15. carte de confortation du pdau avec les périphéries

Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme constitue l'instrument de planification urbaine à moyen et à long termes, il représente un document qui fixe les orientations fondamentales de

l'aménagement du territoire d'une commune, ou d'un ensemble de communes, notamment en ce qui concerne l'extension de la ou des agglomérations intéressées.

1.6.1 2.1 L'objectif du PDAU pour la périphérie de la ville de sidi bel abbés:

Fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire des communes concernées, détermine l'affectation dominante des sols, la nature des activités, la localisation et la nature des grands équipements, des infrastructures, des services et des activités à moyen et à long terme.

-La ville s'est développée de part et d'autre des rives d'Oued Mekerra qui la traverse d'Ouest en Est sur 4 km. A ces incohérences spécifiques à la partie nord, s'ajoutent celles qui se posent à l'échelle de la ville entière. Longtemps considérés comme des obstacles, l'oued et le chemin de fer divisent la ville en deux parties.

Avec la croissance urbaine de la ville, ces ruptures deviennent des facteurs limitatifs pour le développement, qui s'expliquent par la conjonction de plusieurs facteurs tels que l'absence de vision prospective, perte progressive du référentiel culturel, etc ..., qui amènent aujourd'hui la ville, à des situations complexes dont la plus importante est liée au rattrapage urbain.

- Dans ces parties périphérique de la ville. Les fonctions urbaines sont mal agencées et la trame produite rend difficile l'identification de repères ou la possibilité de lecture des tissus urbains. En outre, l'inadaptation des voies aux programmes implantés complique davantage la desserte correcte des différentes unités.

La finalité du PDAU serait de garantir à la fois l'attractivité et la vitalité de ces espaces périphérique par la recherche systématique d'une qualité de vie distinguée. Comment concilier alors la qualité de vie et la vitalité économique pour maintenir les équilibres nécessaires entre la satisfaction des besoins et la qualité du cadre de vie ! Eviter le spectre d'une urbanisation périphérique sans fondement économique.

-Le PDAU a engagé une réflexion sur les possibilités de remédier au problème des articulations de la ville en mettant l'accent sur deux éléments fondamentaux :

-L'adoption d'une nouvelle organisation polycentrique de la ville avec des pôles secondaires de centralité particulièrement au niveau des nouvelles entités urbaines au nord.

- La mise en place d'un schéma de structure de voirie qui renforce les liaisons nord-sud doit permettre d'assurer une cohérence urbaine à terme.³⁶

³⁶ Plan d'aménagement et d'urbanisme de la ville de sidi bel abbés

1.7 3.Analyse des péripheries de la ville de sidi be abbés:

1.7.1 La croissance des pôles urbains tend à se reporter sur les espaces périphériques, ensembles urbains ayant souvent connu une croissance spatiale rapide et une explosion démographique, entraînant une accentuation des inégalités, une multiplication de territoires urbains fragmentés³⁷, la délimitation de ces périphéries suivi la dernière évolution d’urbanisation selon le plan directeur d’aménagement et d’urbanisme.

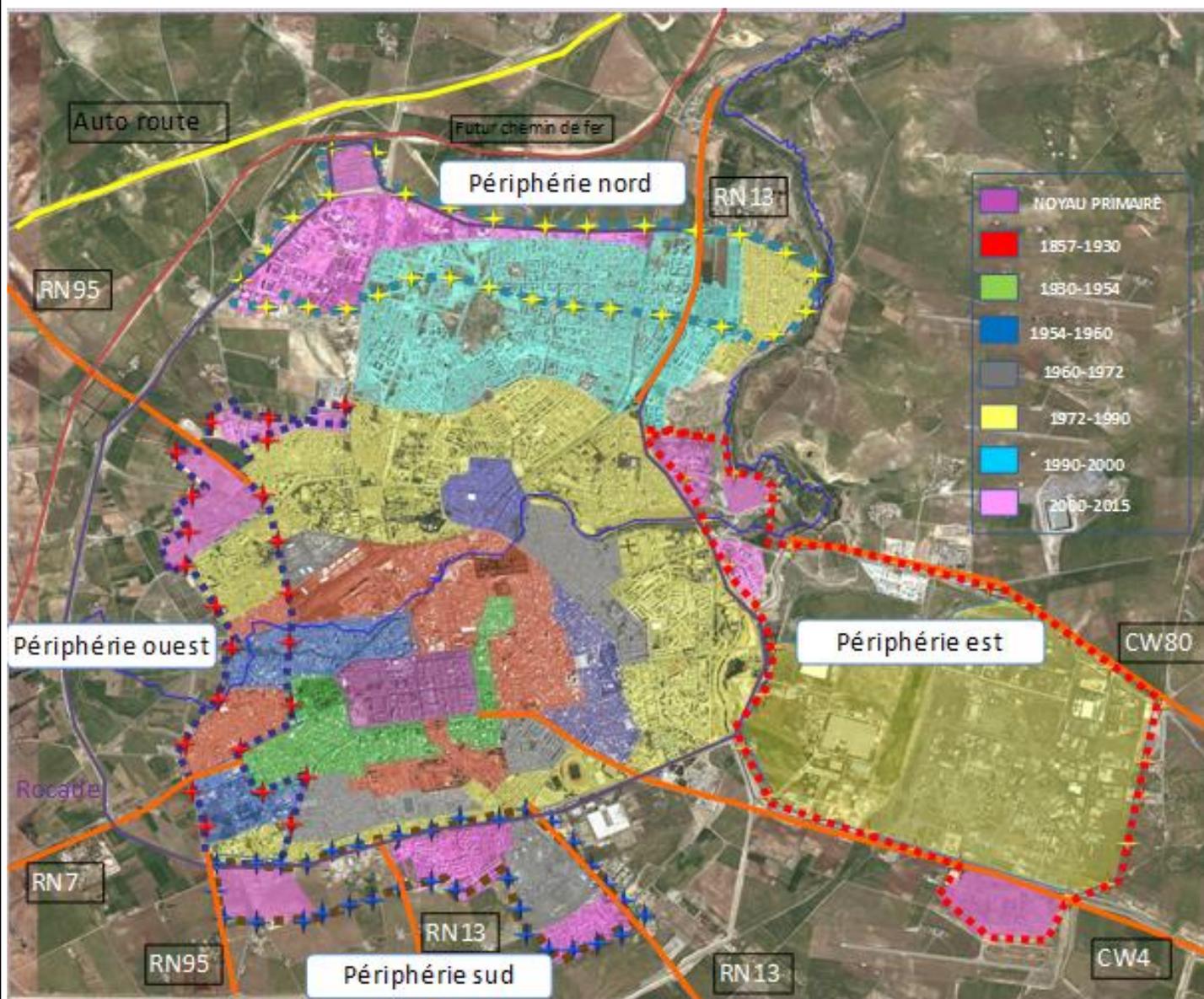


Figure 29 Carte des péripheries de la ville de Sidi Bel Abbès.

1.1 ³⁷ Institut de recherche et developement ,La ville face à ses marges Alexis Sierra et Jérôme Tadié.

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

a) Périphéries Nord :

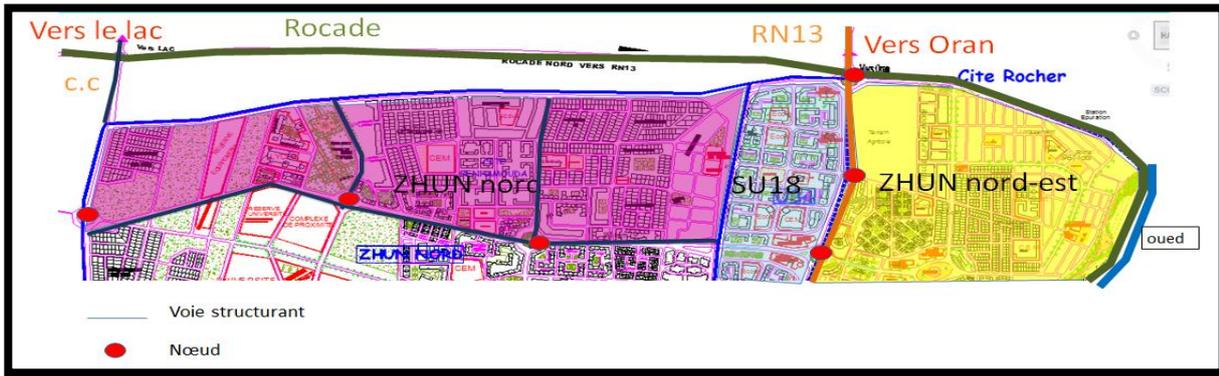


Figure 11. Carte de périphérie NORD de la ville de Sidi Bel Abbès

- Surface: 306h.
- Topographie: terrain relativement plat.
- Vocation: résidentielle et commerciale.

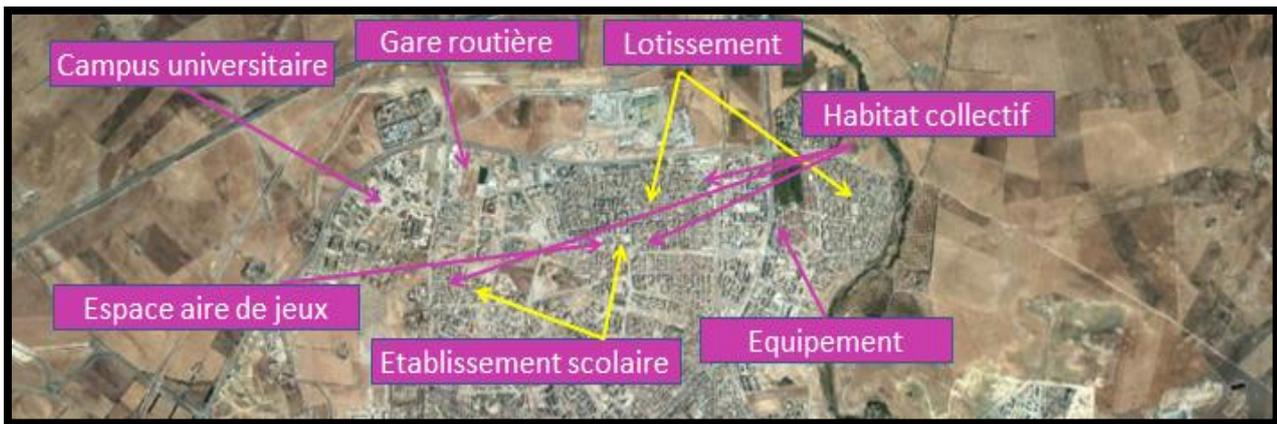


Figure 12. Les équipements existant.

b) Périphéries EST :

- Surface: 58h
- Topographie: terrain relativement plat
- Vocation: résidentiel et industrielle
- Les équipements existants:

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

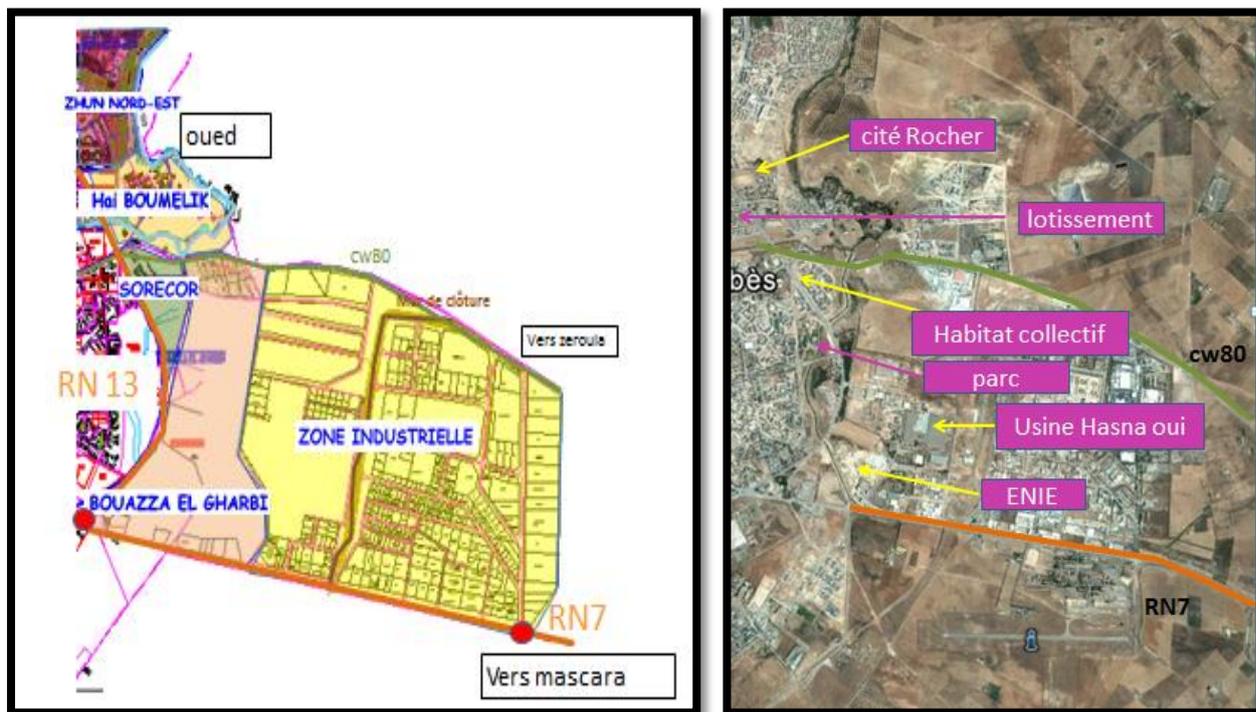


Figure. Carte de périphérie EST de la ville de Sidi Bel Abbès

c) Périphéries SUD :

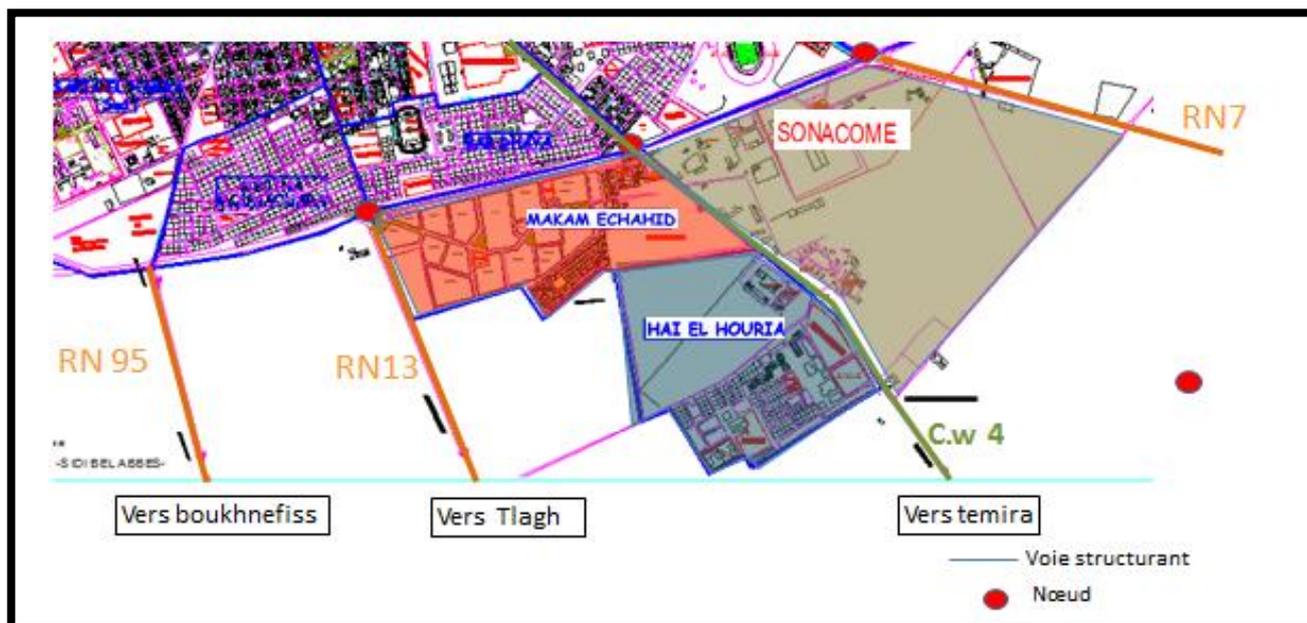
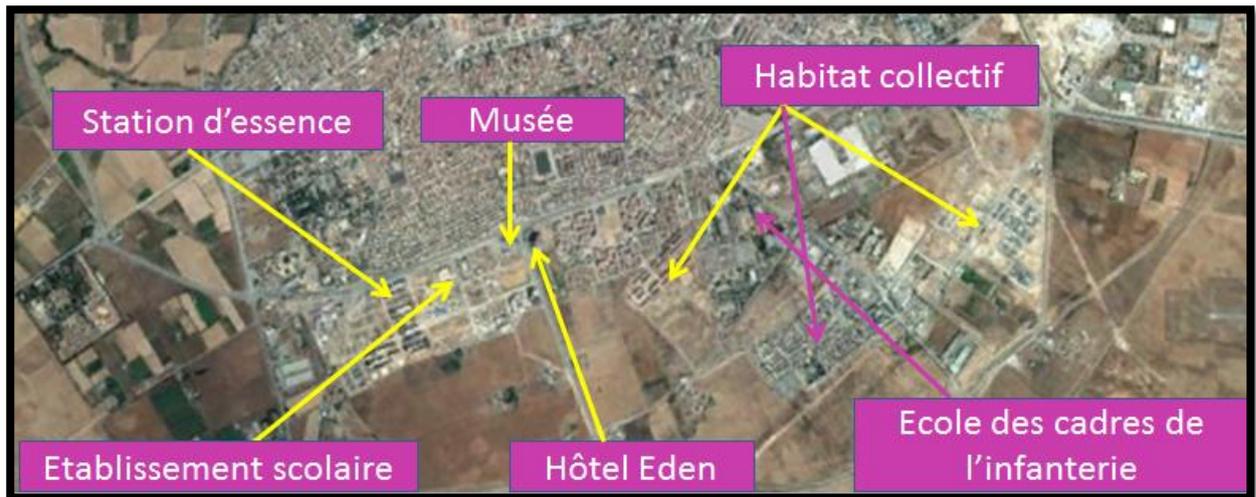


Figure. Carte de périphérie SUD de la ville de Sidi Bel Abbès

- Surface: 297 ha.
- Topographie: terrain relativement plat.
- Vocation: résidentielle.
- Les équipements existants: station d'essence –centre des cancéreux.

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

- Les équipements existants:



d) Périphéries OUEST:

- Surface: 113h
- Topographie: terrain relativement plat
- Vocation: résidentielle
- Les équipements existants: gare ferroviaire- faculté...

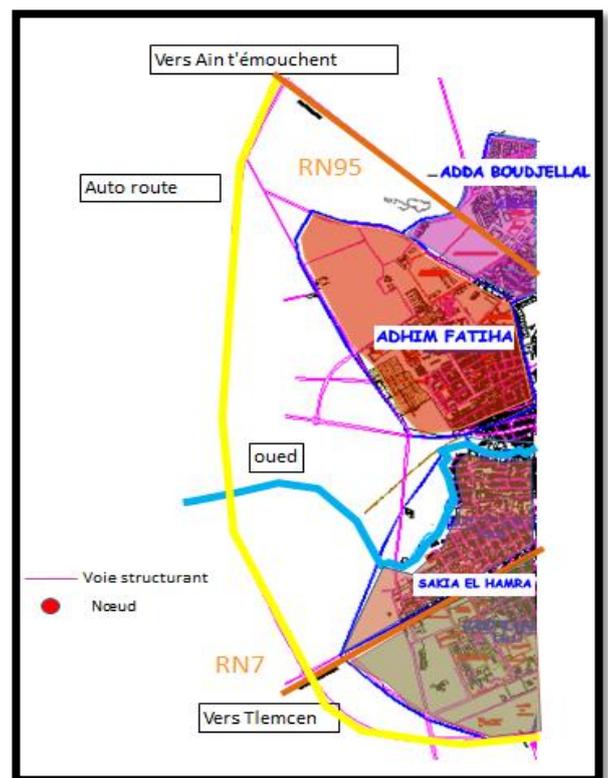
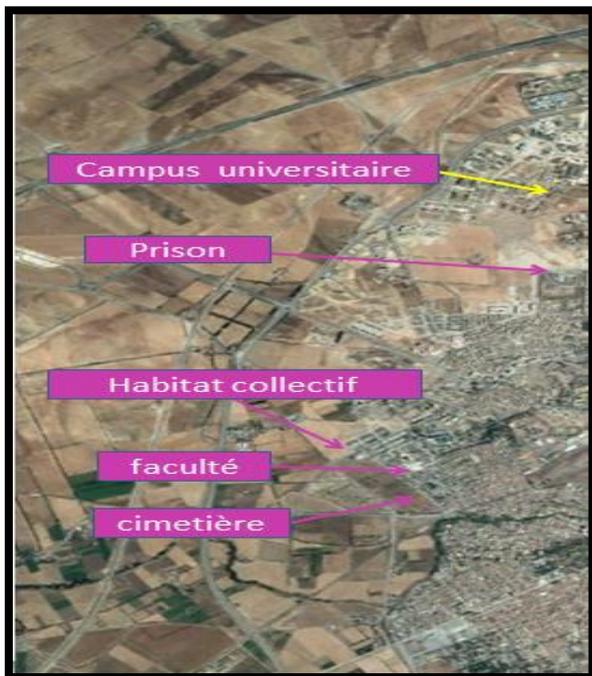


Figure 13.de périphérie OUEST de la ville de Sidi Bel Abbès

1.7.2 e. Classifications des entrées de ville : d'après la recherche théorique sur les entrées des villes désignant l'urbanisation qui se développe d'une part et d'autre autour d'un axe principal, on a constaté cinq entrées au niveau de la ville de sidi bel abbès.

1.8

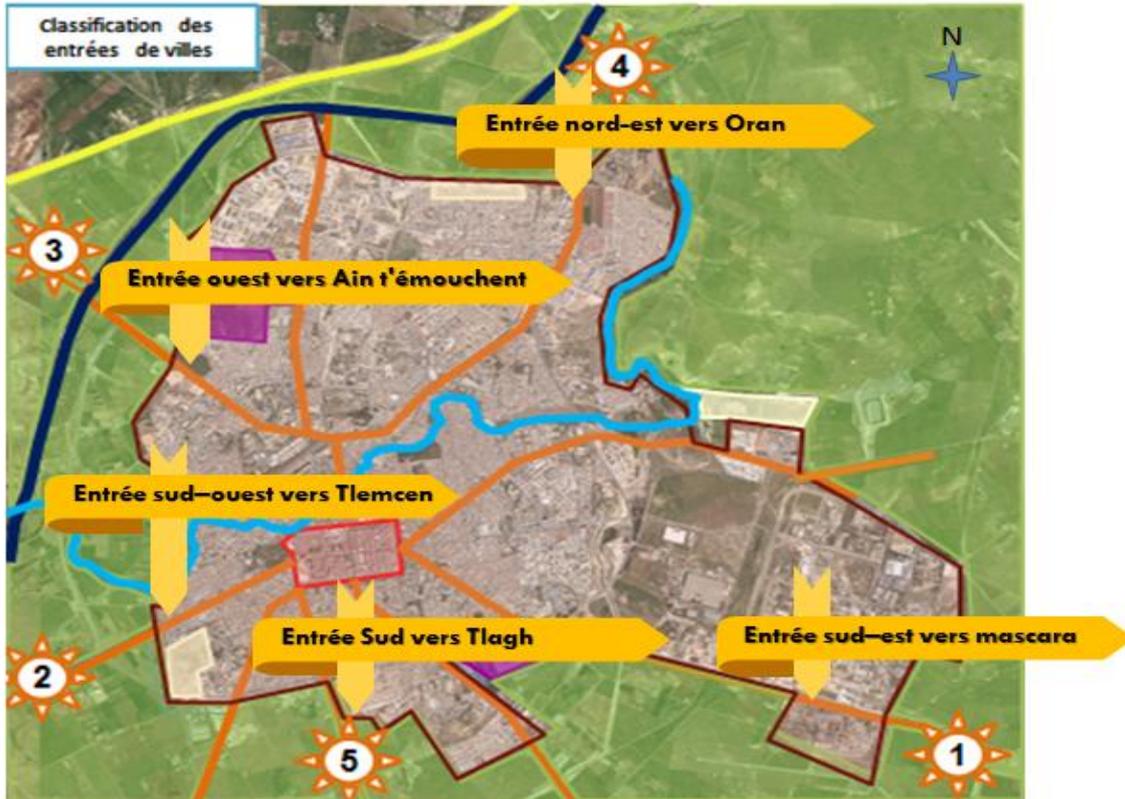


Figure 35. carte des classifications des entrées

1.9 4. Analyses des entrées de la ville :

Cette analyse doit se faire sur les différents entrée-agglomération, afin d'intervenir l'entrée la plus favorable. Elle concerne, d'une part, les aménagements à venir, et d'autre part, le remodelage de l'existant.

a-Entrée Sud-Est vers Mascara :



- Limite : est située au Sud est de l'agglomération, limitée au Nord par secteur à urbaniser, et à l'Ouest par quartier Boumelik –Sorecor (SU13) et, à l'Est le Secteur Non Urbanisable. Et au sud par le terrain agricole.
- Référence du secteur:SU14- Superficie : 550,95 ha -
- Nombre de population : 5535
- Nombre de logements: 1137 -Densité : 20,29 log/ha, 101,77 hab/ha.
- L'entrée a une vocation industrielle et agricole.

b-Entrée Sud-Ouest vers Tlemcen :

Limite : L'entrée s'étend sur une superficie totale de 160,59 ha. Elle est située au Sud Ouest de l'agglomération, limitée au Nord par les quartiers Perrin la gare (SU3), et à l'Ouest par le centre ville

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

partie centre (SU 1), et le quartier Ben Boulaid (SU 5), à l'Est et au sud par le Secteur Non urbanisable.

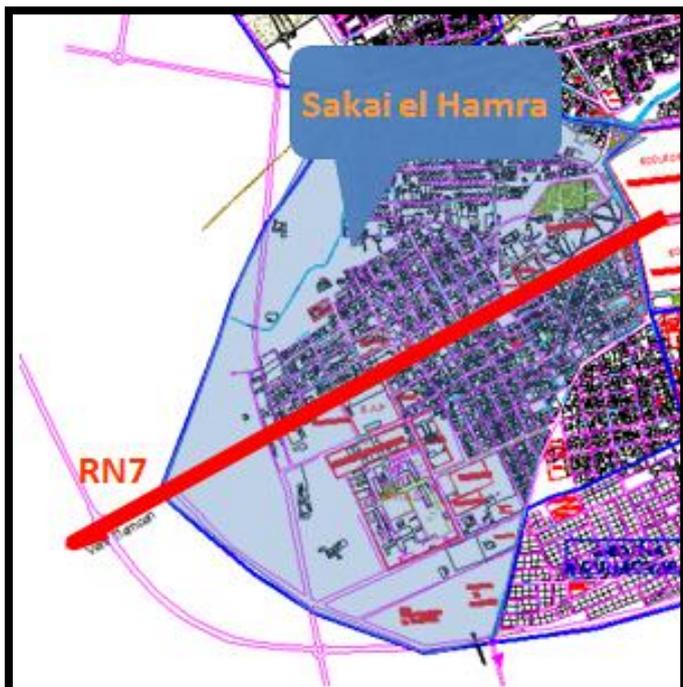


Figure 14 Entrée sud-ouest vers Tlemcen

- Référence du secteur: SU4- Superficie : 160,59 ha -Nombre de population : 15067

-Nombre de logements: 2665 -Densité : 16,60 log/ha- :93,82 hab/ha

L'entrée a une vocation industrielle et agricole.

- Programme d'équipements en projet :

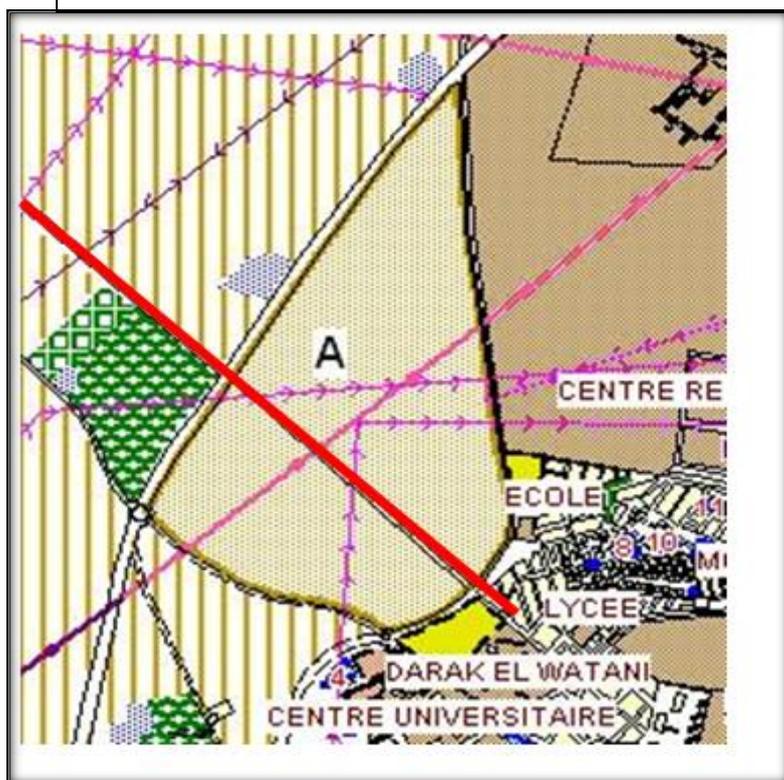
-Habitat : 49 logements.

-Equipements : Extension hôpital 6,84 ha- Equipement administratif 0,55 ha- Centre anticancéreux 5,57 ha.

c-Entrée nord-ouest vers Ain temouchent :

Article SU.8/1 : Définitions, caractéristiques et vocation :³⁸

A/ L'entrée s'étend sur une superficie totale de 137 ha, elle est située au Nord Ouest de l'agglomération, limitée au Nord et à l'Ouest par la rocade, au Sud par le secteur à urbaniser, à l'Est par la ZHUN Nord SU 15.



Entrée nord Ouest: C'est une entrée non aménagée ; selon la prévision du PDAU; cette zone va accueillir un grand projet d'aménagement (Grands équipements; habitat collectif).

Programme d'équipements en projet : Pole universitaire, Cité universitaire, Habitat collectif.



Figure 157 l'entrée nord est de la ville de sidi bel abbés

d-Entrée nord –est vers Oran :

Limite : est située au nord -est de l'agglomération, limitée au Nord par le quartier Le Rocher SU12, Sud : Le quartier Boumelik SU 13.et à l'Ouest par la rocade, et à l'Est par la par l'Oued Mekerra.

- Référence du secteur:SU16- Superficie : 131,64 ha -Nombre de population : 4501

-Nombre de logements: 4426 -Densité : 33,62 log/ha- : 34,1 hab/ha.

-C'est un axe important qui mène vers Oran .C'est

une zone à vocation à caractère résidentielle.

-Afin de la rendre vivable le POS préconise la projection d'un grand projet d'équipements.

-La disposition d'un site agricole à proximité de l'entrée La reconversion de l'axe en boulevard commercial.

d-Entrée Sud vers Tlagh :

- L'entrée s'étend sur une superficie totale de 27,38ha. elle est situé au Sud de l'agglomération, limitée au Nord : la rocade Sud.

-L'Ouest : secteur à urbaniser.

-Sud par des terres agricoles.

- l'Est : le quartier Hai El Houria (SU11).

-Nombre de population : 4738, Nombre de logements:1440, Densité : 52,59 log/ha, 173,03 hab/ha.

L'entrée est à vocation résidentielle.

VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

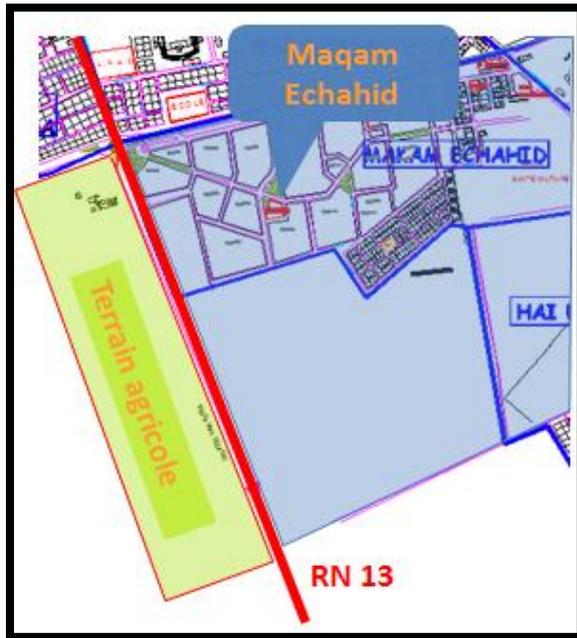


Figure 37. l'entrée sud de la ville

Programme : Equipement	
Mosquée	0,15 ha
Centre d'affaires + hôtel	0,31 ha
Equipement de sportif	0,80 ha
Equipement public	2,01 ha
Place publique	0,17 ha
Place publique	0,02 ha
Place publique	0,04 ha
Place publique	0,16 ha
Equipement de proximité	0,15 ha

Entrée Sud: est à vocation résidentielle; lotissement non aménagée et qui ne reflète aucune image.

1.9.1 Synthèse : après l'analyse de différentes entrées, on les a classés dans un tableau selon leurs spécificités et leurs qualités :

Entrée de ville	localisation	liaison	Type de voie	Disponibilité foncière	La vocation infrastructure	Spécificité et qualité architecturale	Qualité paysagère	Qualité urbaine	Nuisance	classement
Vers Oran	Nord-Est	Wilaya d'oran+	RN 13+	Présence de terrain vide +	Zhun commerce-hotel-musée-bibliothèque +	Collectif R+8 Etat : moyen-bon +	Espace vert-ecran-vert+	2 Rond point-un bon réseau +	L'oued	+7
Vers Mascara	Sud-Est	Wilaya de mascara	RN7 +	Z-N-U +	Manque d'infrastructure	Mauvaise mur de clôture-	Moyenne +	Rond point-une maivaise réseaux -		+1
Vers Tlagh	sud	Comune de tlagh	RN 13 +	Quelque terrain Z-H-U-N+	Equipement collectif intégrée.	Mauvaise-	Moyenne +	Rond point – réseaux moyenne +		+4
Vers Tlemcen	Ouest	Wilaya de tlemcen	RN7	Z-N-U +	Gare routière-lotissement – poste +	Moyenne +	Mauvaise -	Rond point – un bon réseau	Tram way	+3
Vers Aïn Temouchent	Nord-Ouest	Wilaya de T'émouchent	RN 25+	Z-U-N	ZHUN-lotissement +	Moyenne +	Bonne +	-	/	+2

1.10 5.Le choix de l'entrée d'étude (ZHUN Nord-est)

-Pour quoi l'entrée ZHUN Nord- Est ?

- ❖ L'entrée nord-est occupe une situation stratégique importante, elle représente la porte et la première façade urbaine à rencontre vers la ville de Sidi Bel abbés.
- ❖ elle enregistre la présence d'un Potentiel foncier important de 1/3 surface vides et des équipements délaissés s'étendant sur une superficie importante.
- ❖ Cette zone par sa situation sert de point de convergence de plusieurs liaisons urbaine.
- ❖ dispose d'une bonne accessibilité parsequ'elle est traversée par la RN.13 dont elle mène vers la métropole d'Oran.
- ❖ elle fait partie des opérations urbaines les plus récentes, dynamique fait face à un développement urbain important ces dernières années.
- ❖ elle abrite des équipements qui rayonnent à l'échelle locale et régionale tell qu'Université de Sidi El Djilali EL yabes, la protection civile, institut d'informatique, la gare routière el ghalmi.

IDIAGNOSTIC TECHNIQUE DU FRAGUEMENT (ETAT DES LIEUX)

1.11 Introduction :

1.12 Dans ce chapitre nous analyson notre aire d'étude la ZHUN Nord-Est.Le diagnostic technique se fait selon une décomposition en différents lectures : géographique, historique, typomorphologique, afin de choisir une zone d'intervention et d'y proposer des scenarios d'aménagements.

1.13 1.Lecture géographique et environnementale :

La zone se situe au Nord est de la ville, elle fait partie des opérations urbaines les plus récentes, majoritairement des projets sont des habitats.

- ❖ Nbre de Logt : 2426
- ❖ -Surface : 131,64 ha
- ❖ -Pop 2005 : 4501



Figure38. Carte de situation du fraguement parraport à la ville

1.13.1 1.1 Situation et delimitation :

On essayera par la suite de combiner d'une manière efficace avec l'environnement immédiat, on met l'accent sur oued et le chemin de fer.

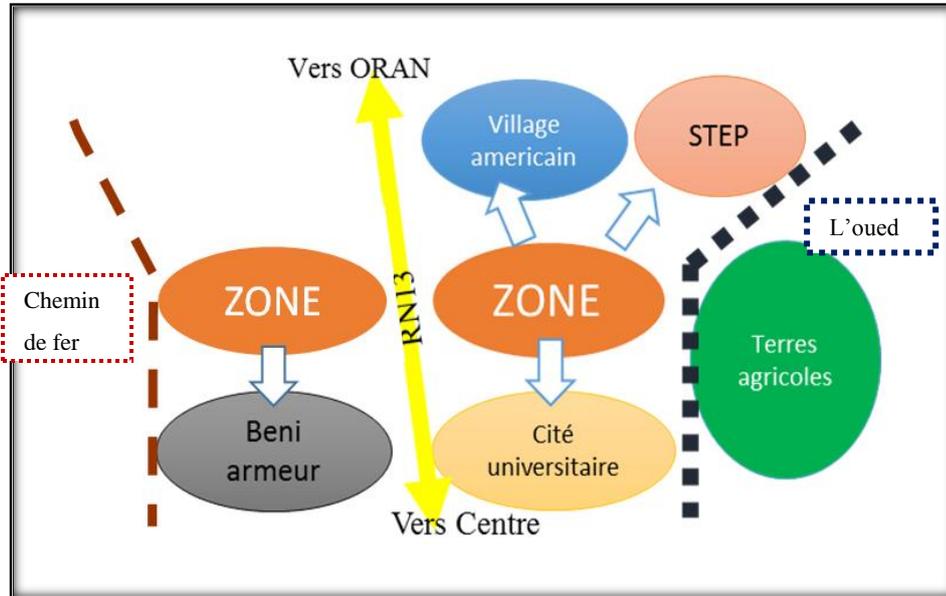


Figure 169. Schéma de délimitation de la zone d'étude

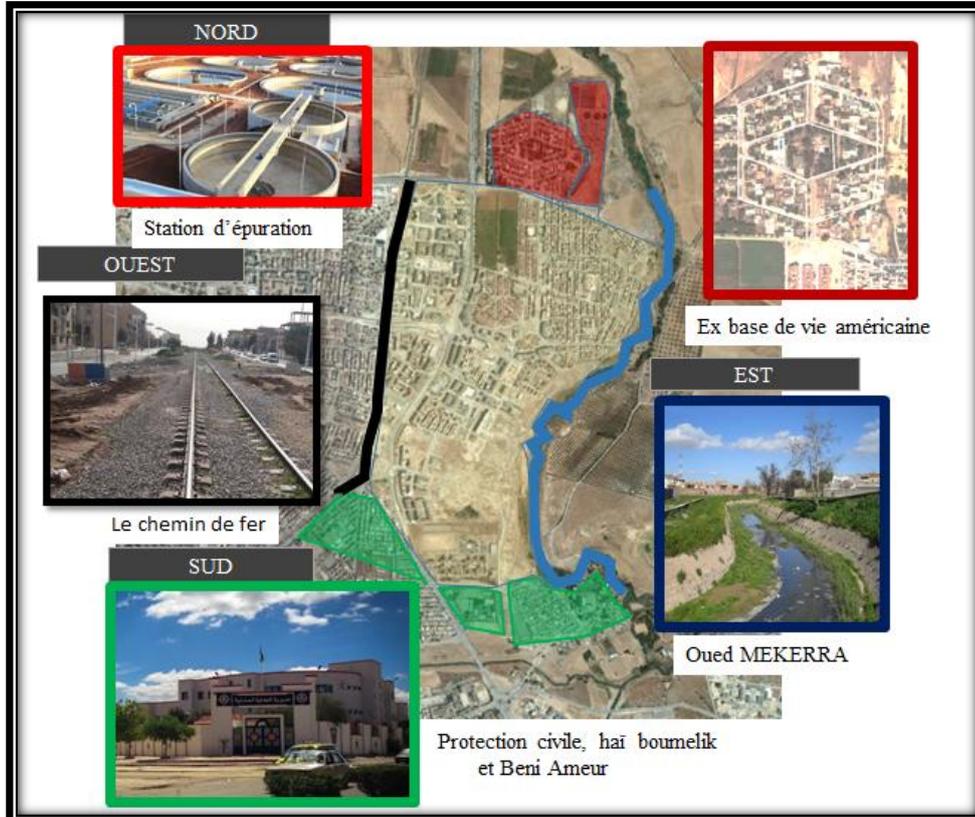
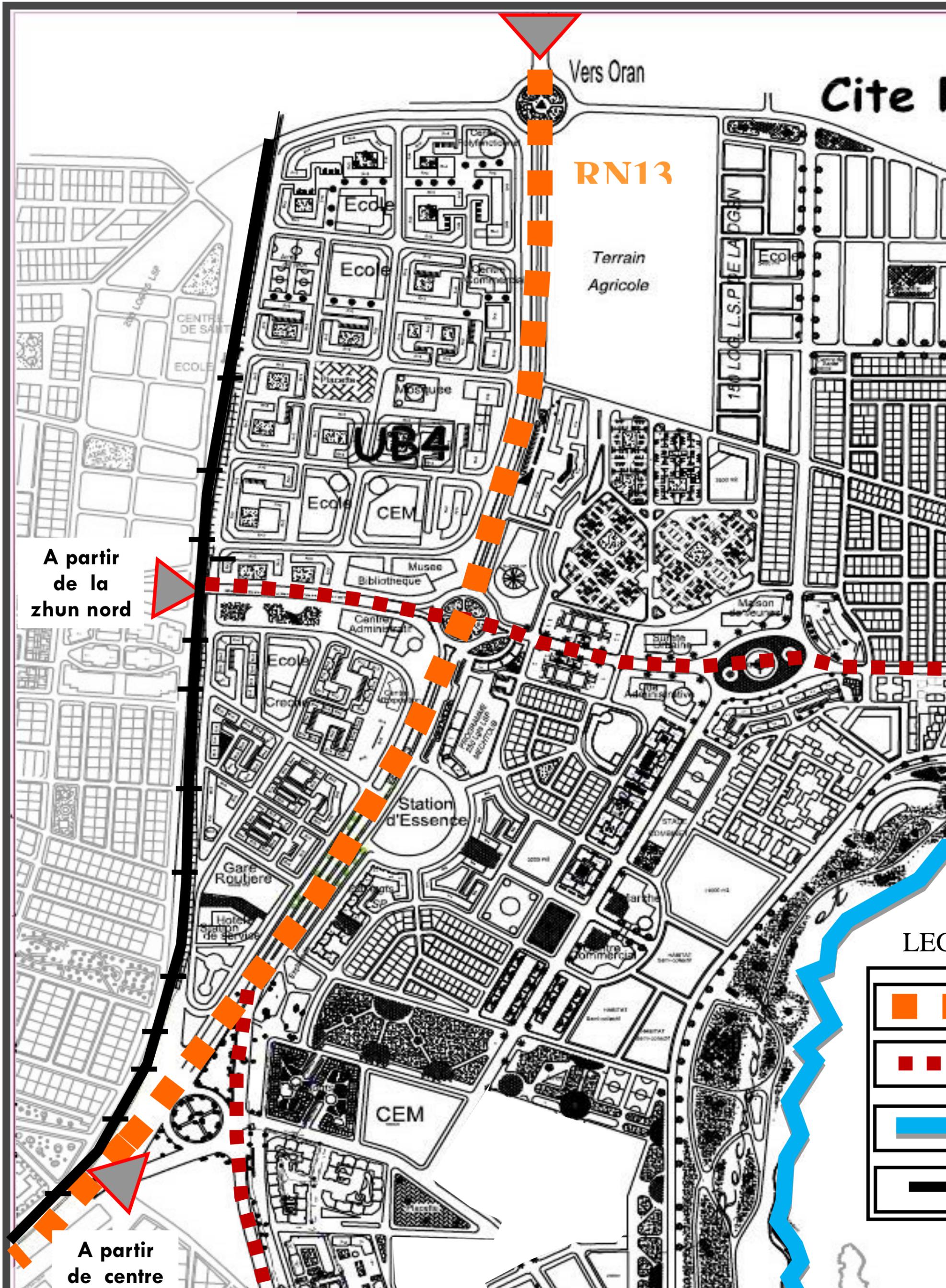


Figure 17. Carte de situation et délimitation du quartier nord-est



Vers Oran

Cite

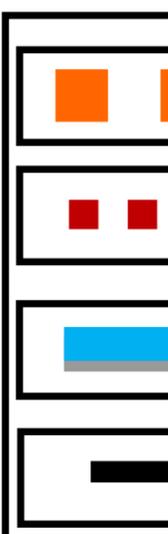
RN13

Terrain Agricole

A partir de la zhun nord

A partir de centre

LEO



VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

1.13.2 1.2 Artères principaux :

Est : Oued MEKRRA, Ouest : chemin de fer, Sud : Protection civile et Q boumelik.

1.13.3 1.3 Accessibilité :

L'entrée est accesible par RN13 comme artères principales de la ZHUN NORD EST ainsi que le prolongement du boulevard SIDI DJILALI .

1.13.4 1.4 Contraintes et potentialités :

-La zhun nord ect s'ettend sur un site relativement plat et de bonne valeur pédologique, ce qui nous pose pas de problèmes quant a l'urbanisation de cette zone .cependant .En allant vers l'est, la pente a tendance à s'accentuer jusq'a la rive de l'oeud, sa valeur topographique oscile autour de 4% et 6%.

-Le terrain en question est sujet par ailleurs à de sérieux problèmes de drainage dont l'origine est due à la nature du site plat situé à une altitude plus basse que le noyau initial qui est de 477 m alors que l'altitude au niveau de la zhun nord –est varie entre 458 m et 473 m.

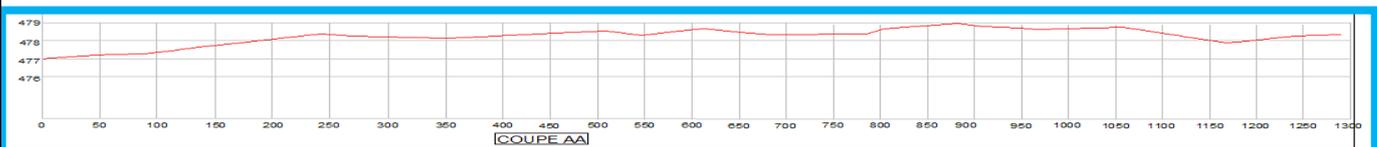
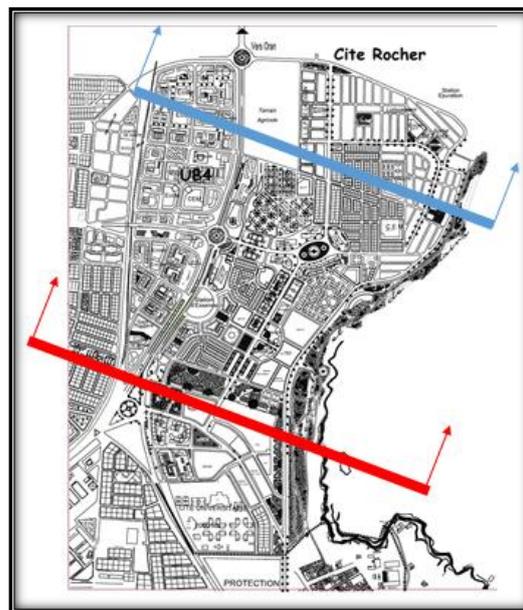
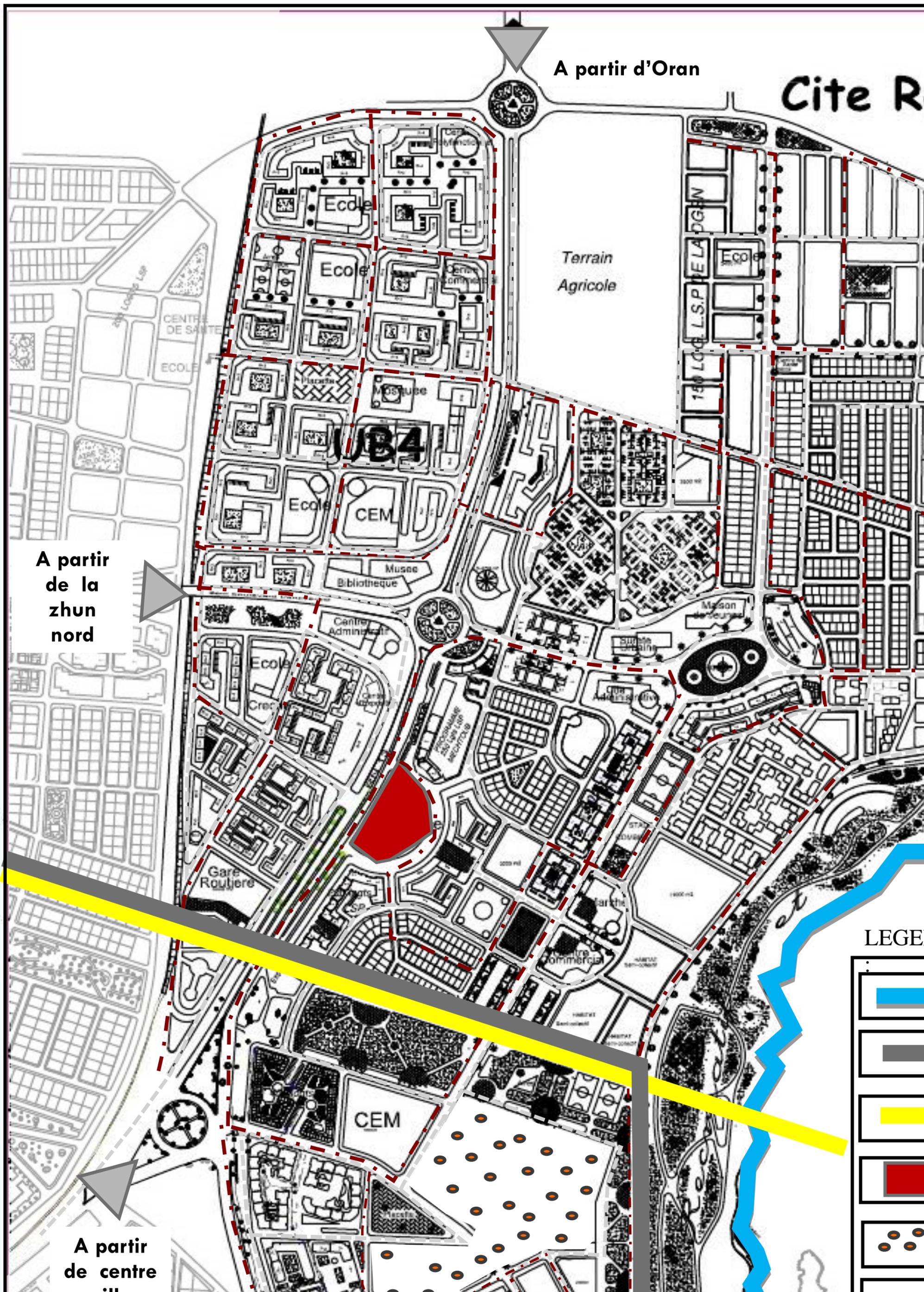


Figure 41. Coupe shematique du quartier nord-est



A partir d'Oran

Cite R

A partir de la zhun nord

A partir de centre

LEGE



VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

1.13.5 1.5 Synthèse de Lecture géographique (SWOT) :

INTERNAL FACTORS	
STRENGTHS (+)	WEAKNESSES (-)
- à l'entrée de la ville, reflète l'image de la ville. borde boulevard d'ex RN13 qui est un axe important et représente la seconde artère de la zone.	- la présence d'oued makerra, et le chemin de fer qui présente un handicap et une séparation physique.

EXTERNAL FACTORS	
OPPORTUNITIES (+)	THREATS (-)
- La zone est à l'entrée de la ville donc elle offre la première vue sur la ville. La présence de l'oued joue un rôle fort et peut être aménagée en zone de récréation.	Oued de Mekerra représente un risque d'inondation.

1.14 2. Lecture Historique :

- a. Époque coloniale : Constituée de terre agricole, la zone est restée non habitée majoritairement mais se trouvait le long d'un **axe historique** « la route d'Oran »
- b. 1880-1980: la zone = terre agricole sur un axe commerciale important (la route d'Oran)
- c. 1972 à 1993 lancement de l'urbanisation de la zone nord-est pour répondre à l'accroissement de la population.
- d. 1998 le PDAU 1998 prévoit la projection de collectifs le long du boulevard + centre d'équipement + aménagement de l'oued.
- e. 2008 à nos jours restructurer le tissu résidentiel et la projection de centre d'équipement.



Figure 18. Carte d'évolution d'urbanisation

1.16 3. Lecture typo-morphologique du fraguement :

1.16.1 3.1 Système viaire:

-Le Nord Est regroupant toutes les nouvelles opérations de lotissements d'une structure viaire totalement différente impose des difficultés d'hiérarchisation des espaces. On distingue deux trames :

-Tissu de trame orthogonale ayant une typologie individuelle.

-Tessu difficile a déterminé, espaces non définis.

- Les réseaux routier de la zhun nord-est composé essentiellement de routes primaires, secondaires et tertiaires .il a été conçu entenant compte du schéma général de circulation .de la ville avec ses spécifications ainsi que le schéma d'organisation des échanges entre la zone et son environnement.

a-Voie primaires : la zhun nord -est est desservie par 3vois primaires :

-la RN13 jouant le role de pénétrante au niveau de la ville.

-une ceinture d'emprise 20m, longeant l'oeud mekerra du nord au sud .elle relie cette zone au quartier boumelik

-un boulevard longitudinal d'emprise 24 m reliant la zone d'etude à la ZHUN nord-est et ceci grace a des échangeurs.

b-Voie secondaires : ces voies d'emprise 13 m assurent la liaison à l'interieur de la zone entre les entités urbaines .elles se raccordent aux voies primaires.

c-Voies tertiares : d'emprises 11 m, elles assurent la liaison à l'interieur des entrées urbaines et se raccordent aux voies primaires et secondaires.³⁹

³⁹ Plan d'occupation de sol de la zhun nord-est.

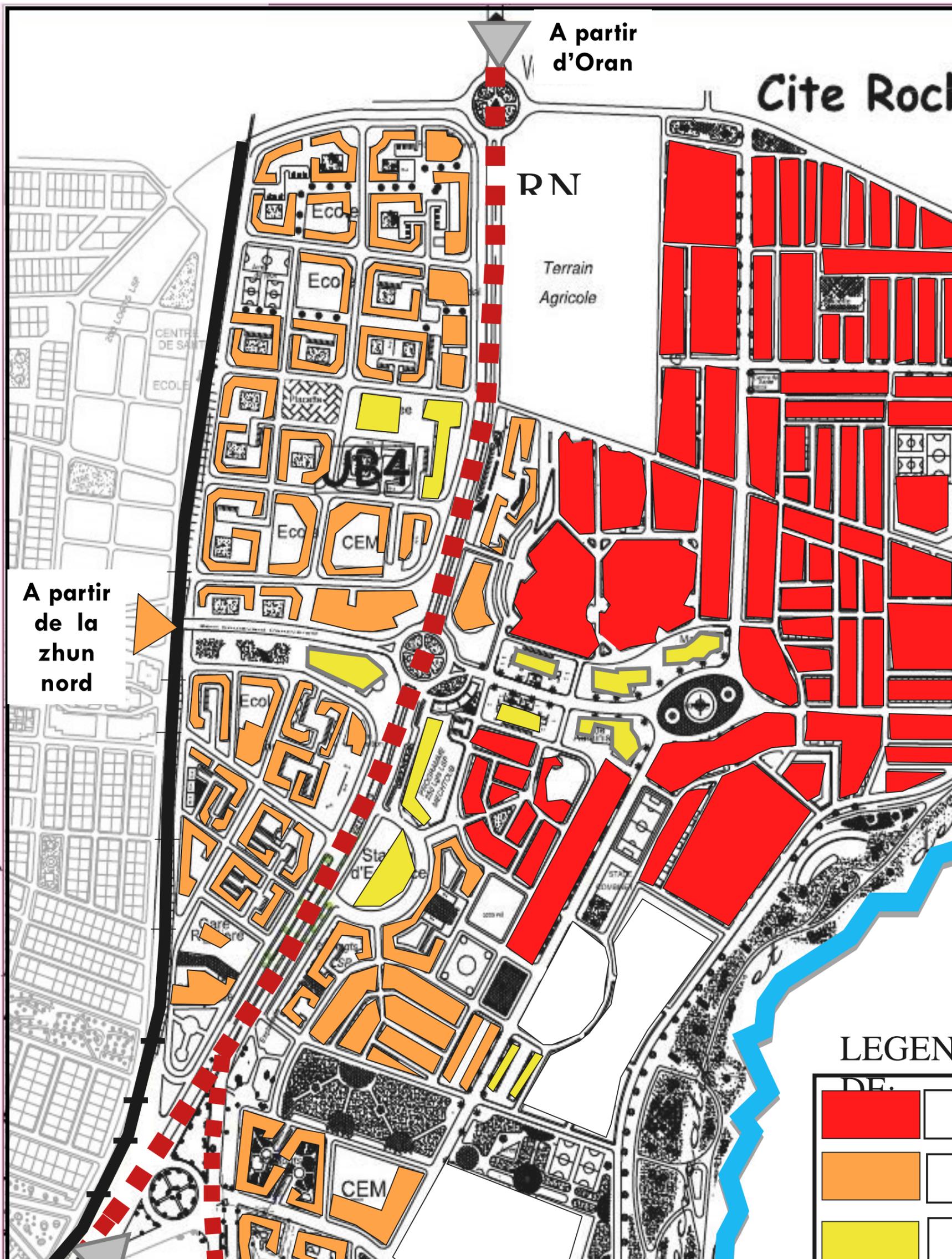
1.16.2 3.2 Bati/ non bati :

Deséquilibre dans la distribution de bati dont 82% de la surface de la zone est c



1.16.33.3 Forme urbaine. On remarque qu'il y a une diversité de type d'îlots existants, (rectangulaire), aussi il y a des îlots irréguliers (trapézoïdal, triangulaire) à l'Est du quartier.

1.16.4 Concernant la densité des îlots on remarque qu'ils sont denses dans la partie Nord parce que dans la partie sud ils ne sont moyennement denses ou bien ouverts où se trouve des équipements comme l'université, la gare routière etc



VERS UN AMENAGEMENT COHERENT ET ATTRACTIVE

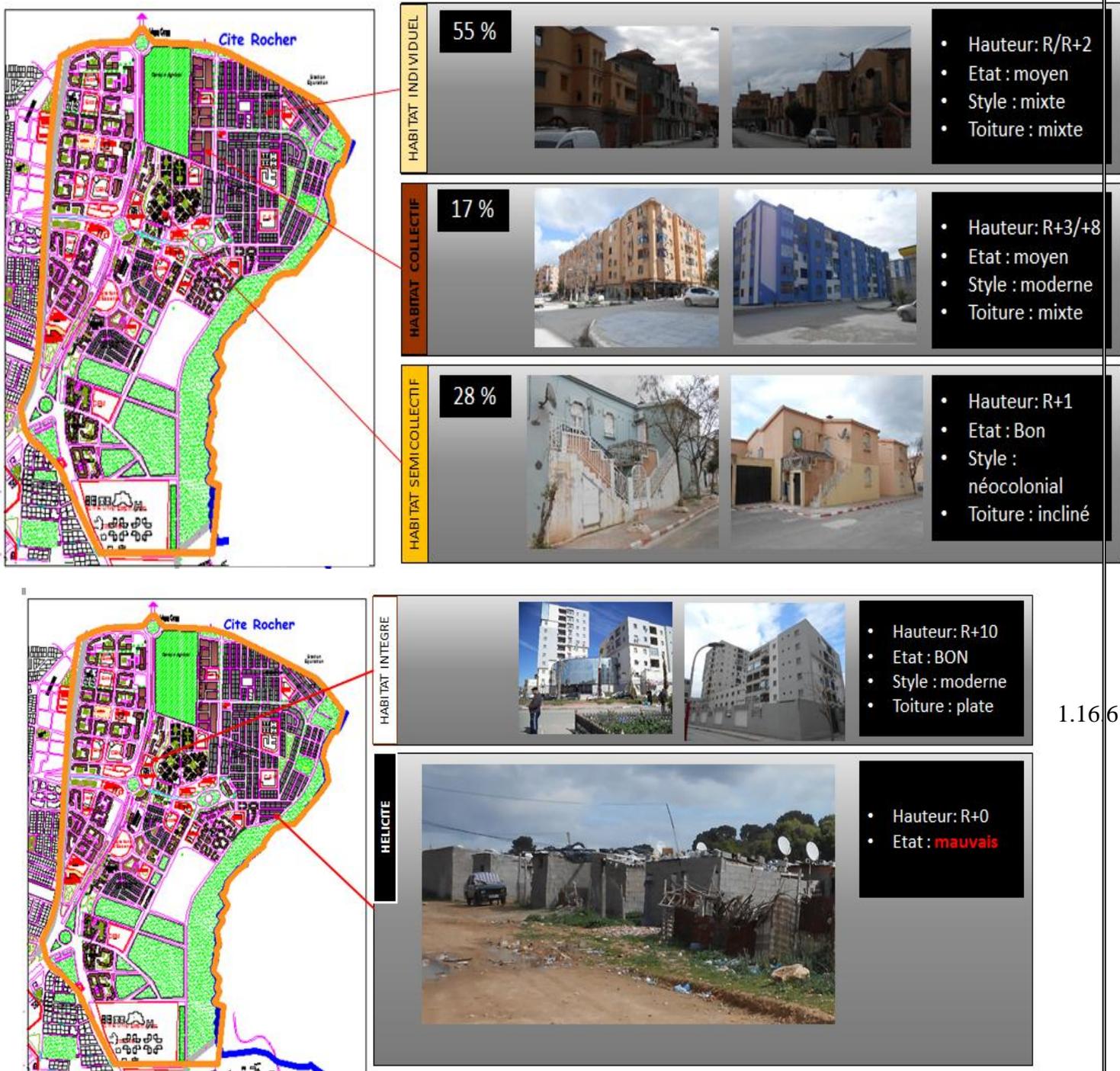
1.16.5 3.4 Typologie d'habitat

-L'habitat individuel : Ce sont des lots individuels mitoyens ou non qui ont été bâtis selon un principe simple: jardin et annexes ou activités commerciales au rez de chaussée.

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: Ce type est représenté dans la majorité des habitations de ce quartier, poste coloniales sous forme de barre.

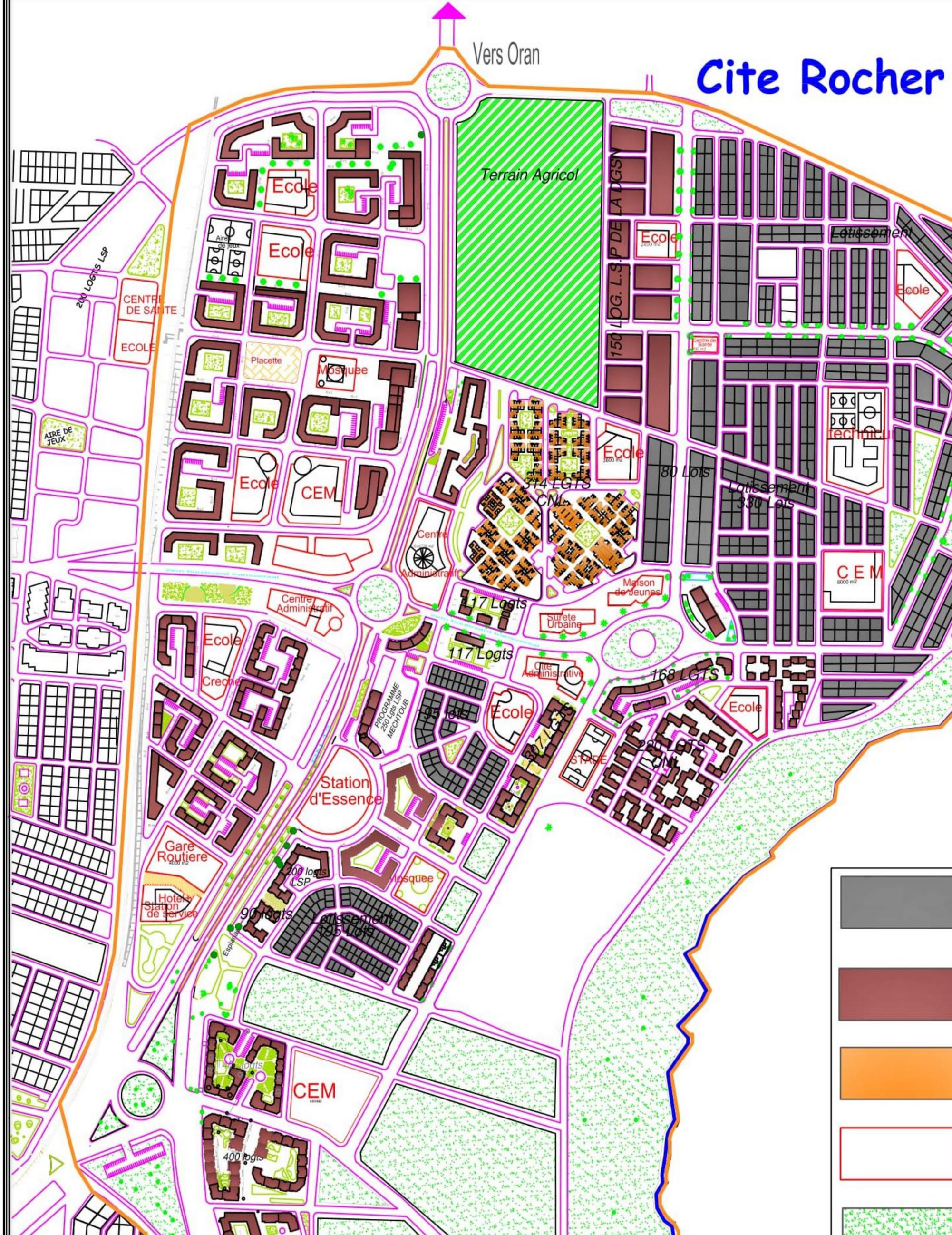
-L'habitat semi collectif : Ce type se trouve au cœur de quartier, ces typologies d'habitat variées montrent que le quartier a vocation résidentielle.



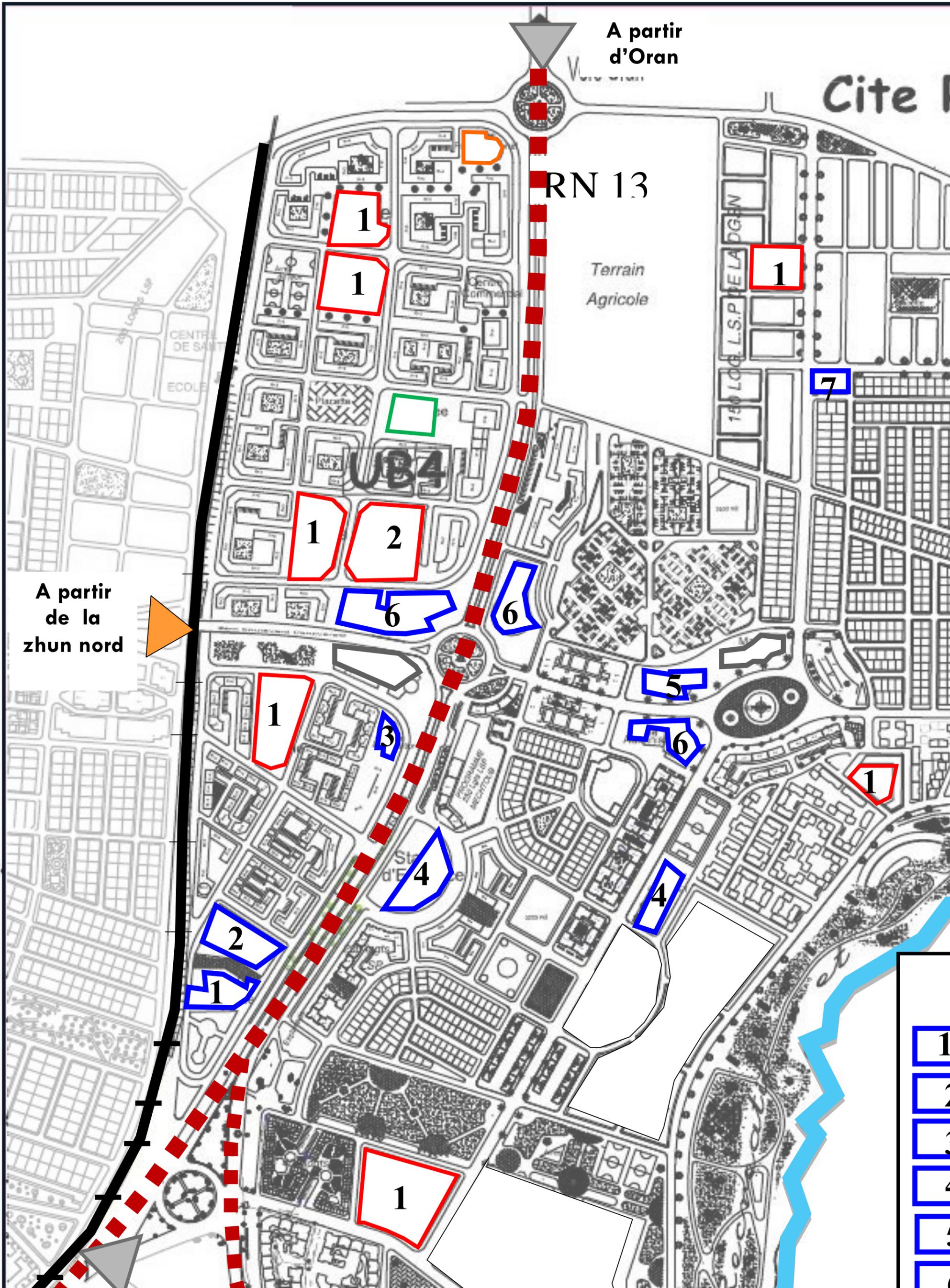
1.166

Figure43. Typologie d'habitat

Cite Rocher



1.16.7 3.5 .Tyologie d'équiements :



1.16.8 **3.6 Fonctionnement** : La zhun nord-est aura une vocation à caractère résidentielle, mais une bonne cité résidentielle sans bonnes liaisons avec le voisinage et tout l'environnement urbain risque de voir ses fonctions réduits à une simple cité d'ortoire ce qui a été le cas de beaucoup de cités à travers la ville .l'objectif du présent pos est de rendre cette cité vivable c'est-à-dire qui offre toutes les commodités de la vie moderne à ces habitants.

-Cet objectif ne pourra être réalisé qu'en tirant profit au maximum des potentialités qu'offre la zone tout en composant au mieux avec les contraintes existantes citées précédemment.

1.16.9 **3.7 Synthèse (SWOT)** :

STRENGTHS (+) / OPPORTUNITIES (+)	WEAKNESSES (-) / THREATS (-)
<ul style="list-style-type: none"> -- la zone est à l'entree de la ville offre la première vue sur la ville. -Elle recouvre sur une superficie importante et ossede un large potentiel foncier. - borde le boulevard d'ex rn13 qui est un axe important et represente la seconde artere de la zone - le futur tmw de la ville de sidi bel abbes avoisine les limites sud-ouest de la zone offrant ainsi une nouvelle oportunité de dynamique urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> - présence de la station naftal et risque d'explosion. - couloir de gazduc ki transperce la zone. - présence du oued mais qui reste non traité non aménagé. - présence lignes moyenne tension. - talus naturel et pente de 6% vers l est.

1.17 **4.Orientation du PDAU concernant le perimetre d'etude (Insertion du POS parraport au PDAU) :**

Les besoins en logements seront d'après les orientations du PDAU largement satisfait à l'interieur du périmetre actuel.

La ZHUN nord-est notre périmetre d'intervention dégagé comme secteur à urbaniser à moyen terme pose certains problèmes d'ordre structurel et ponctuel, liés notamment à la continuité urbaine, au drainage des eaux et à l'intégration de la ZHUN par rapport aux entilés environnantes.

Principe d'affectation: La partie de l'oued doit être bien aménagé et donner un perspective paysagère très important.La façade urbaine des lots donnant sur la partie de l'oued doit être bien traitée de point de vue volumétrie et forme.L'injection de quelque activité commerciale et récréative renforcera le caractère attractif de toute cette zone.

Axe commercial:

Vue son importance structurelle et fonctionnelle se liant essentiellement au trafic entre Oran et sidi bel abbés la RN13 doit donner une perspective intéressent pour cela les niveaux inférieur seront obligatoirement aménager de façons de recevoir les locaux a usage commercial.

- Les équipement: Pour ce qui est du programme d' équipement ,Le pos a prévue la création des équipement de première nécessité tels (polyclinique; complexe sportif) pour desservir l'ensemble de la population de la zhun et les quartier voisinant.

Le pos a prévue la création d'un centre commerciale avec des espaces extérieurs de détente et de loisir.

1.18 **Synthèse :**La ZHUN NORD EST souffre d'une marginalisation par rapport a l'entité ainsi qu'un déséquilibre interne de la zone suite a une non programmation urbaine adéquate.

2 DIAGNOSTIC PARTAGE DU FRAGUEMENT...

1.19 **Introduction :** Suite au diagnostic technique, on passe à un diagnostic partagé, qui permet de définir les acteurs de la société civil et les acteurs publiques dans le but de faire un entretien pour le recueille des données qualitatif selon une approche participatif.

2.1 2.1 Identification des acteurs.

2.2

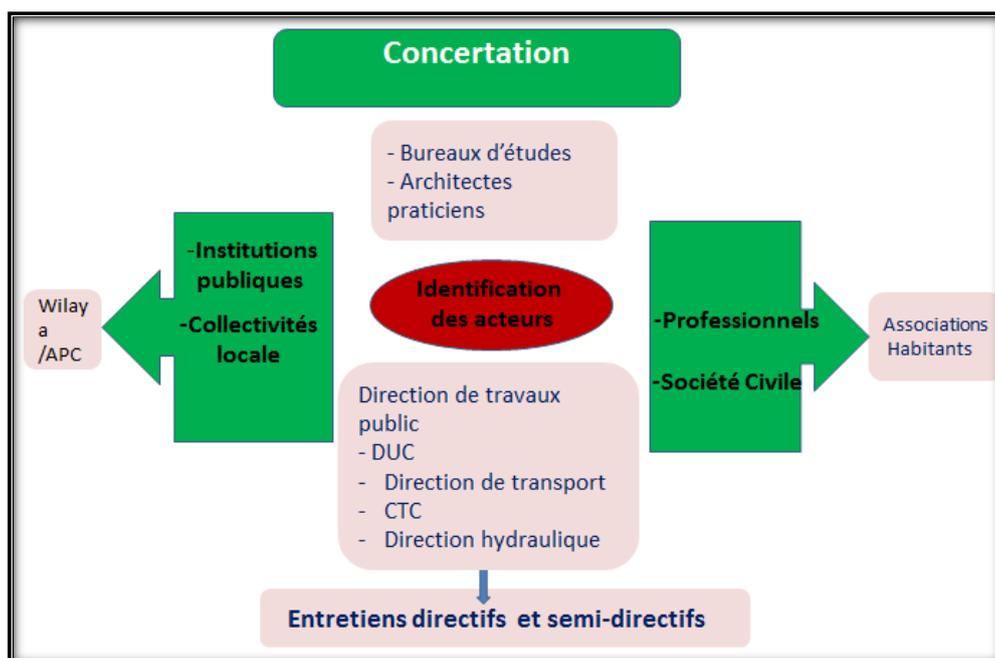


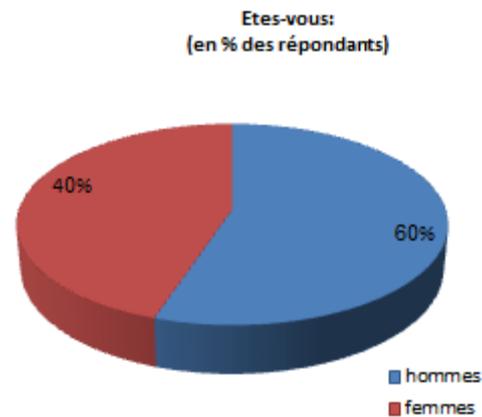
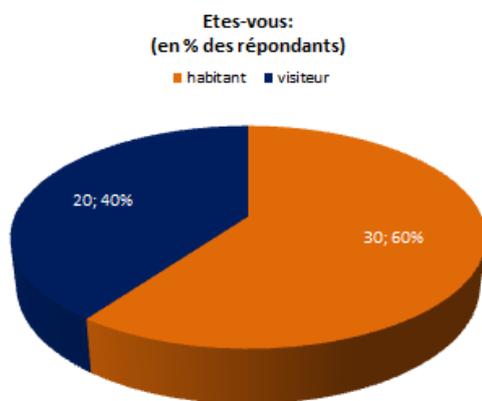
Figure 19. Identification des acteurs.

Source : Mme Maibrouk

2.2 L'enquête :

2.2.1 Présentation :

- L'enquête s'est déroulée entre le 31 janvier et le 12 février 2017, à l'entrée nord-est de la ville de Sidi Bel Abbès. 50 personnes, 30 habitants et 20 visiteurs de différents sexes de la société civile sans oublier les acteurs publics ont répondu à tout ou partie du questionnaire, soit un taux de réponse d'environ 83%, 38 personnes ont répondu jusqu'à la dernière page de questionnaire.



- Le questionnaire fondé d'une combinaison des modèles d'analyse des entrées de ville (L'aménagement urbain d'entrée de ville : Boulevard Pie-IX-L'Entrée de Ville de la rue Cockerill: Vers une meilleure qualité de vie).

Sentiment de bien être : services public, transports, activitéstelles sont les thématiques de l'enquête

Menés sous forme des questions fermé, semi ouverte et on a posé les questions ouverte a des personnes ayant déjà une commande sur le site.

Cette consultation en ligne vise à dresser un meilleur portrait des habitudes de déplacements dans ce quartier et connaître les grands lieux de fréquentation des résidents et visiteurs.

2.2.2 Les Resultat de Questionnaire :

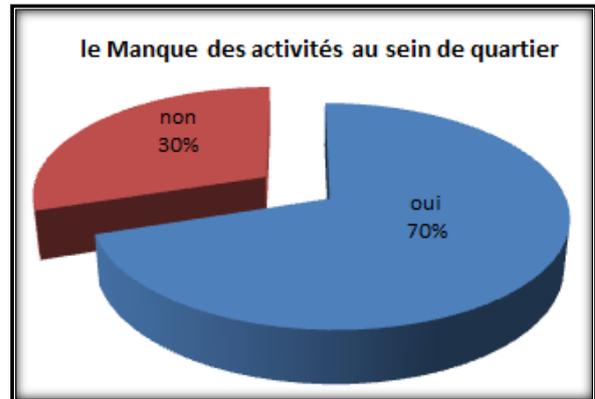
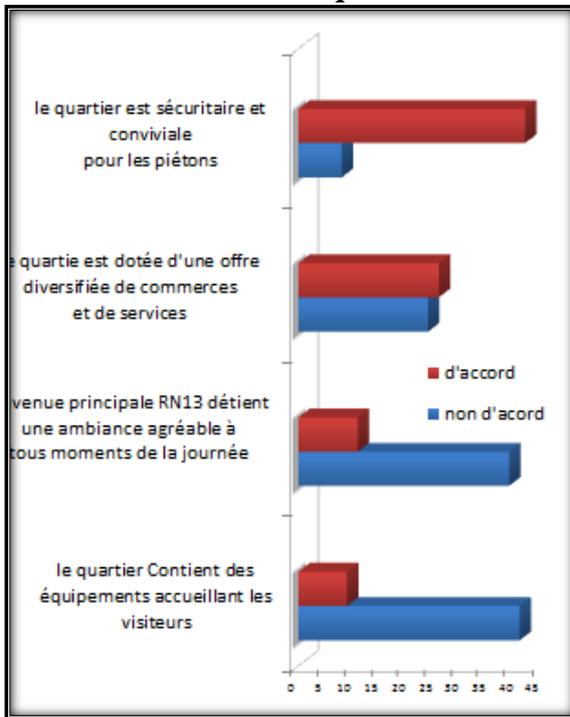


Questionnaire Quartier

Notre rôle : être force de proposition sur tout ce qui contribuera à améliorer le quartier. Pour cela nous devons recenser les besoins réels des habitants Et visiteur.

Volet socio-économique

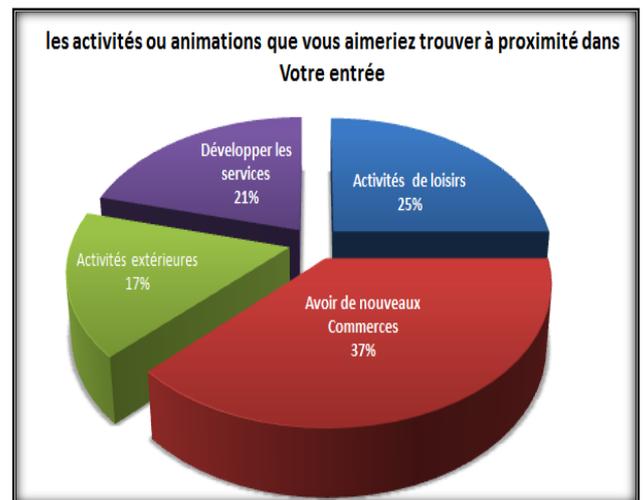
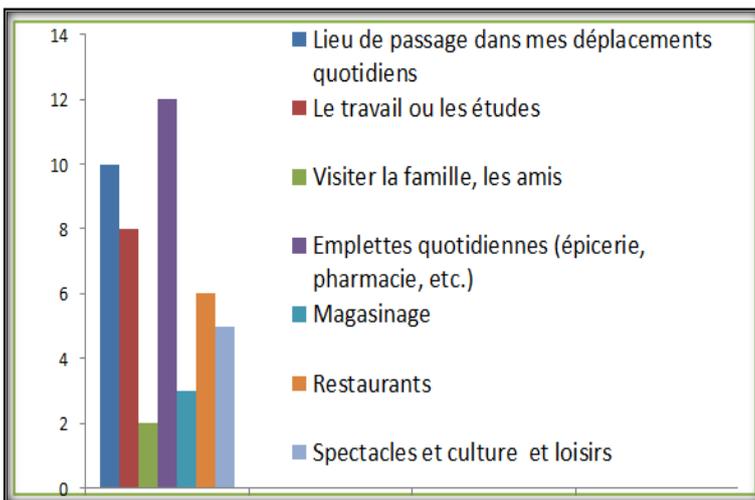
Retenu du volet socio-économique :



La plupart de personnes ont répondu à notre questionnaire, qu'il ya un manque de d'activité.

Figure 20 .diagrammes de resultat des réponses du volet sosio-économique.

-Les raisons de fréquentez vous l'Avenue RN 13 :



D'après les réponses de questionnements : la pluparts sont des passagers, milieu de travail et d'étude et une emplette quotidiennes ce que résulte l'avenue est animé et un milieu de commerce.

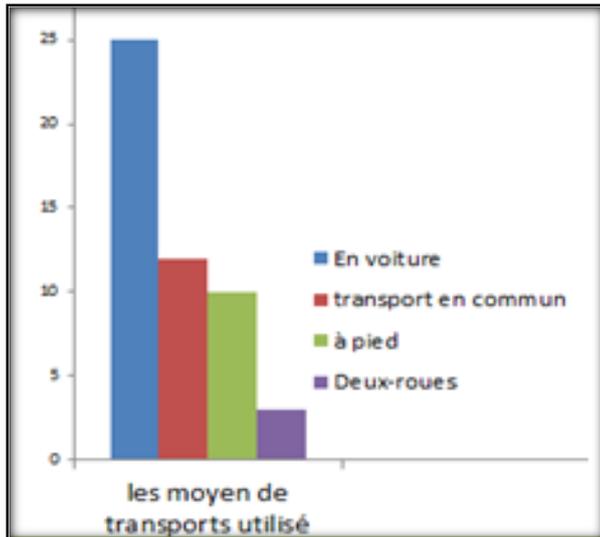
Pour la majorité des interrogés, il est important de renforcer le commerce dans le quartier au 1^{er} plan

-Pour les acteurs publics :

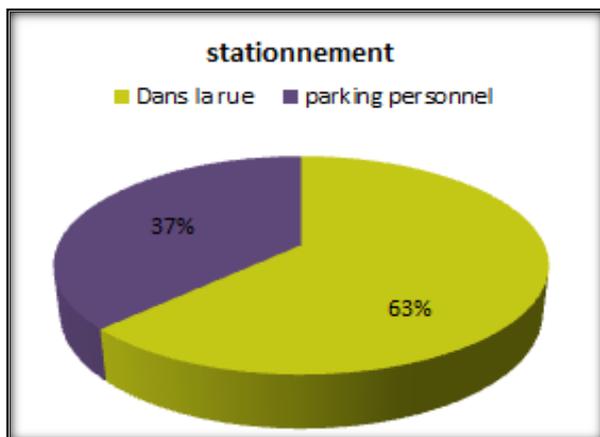
- il est important de redynamiser l'activité commerciale.
- Maintenir et développer la mixité économique et sociale.
- Le renforcement de l'équipement culturel, sportif et de service.

Volet. Mobilité urbaine

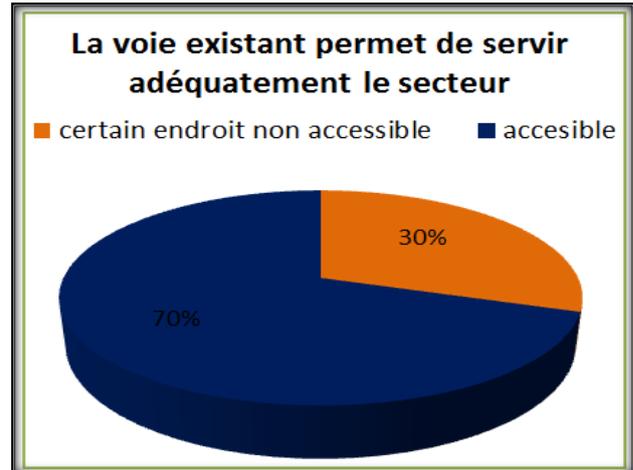
❖ Retenu du volet Mobilité urbaine :



Un paysage conçu a l'échelle de voiture qui y reine .



Le manque des places de stationnement



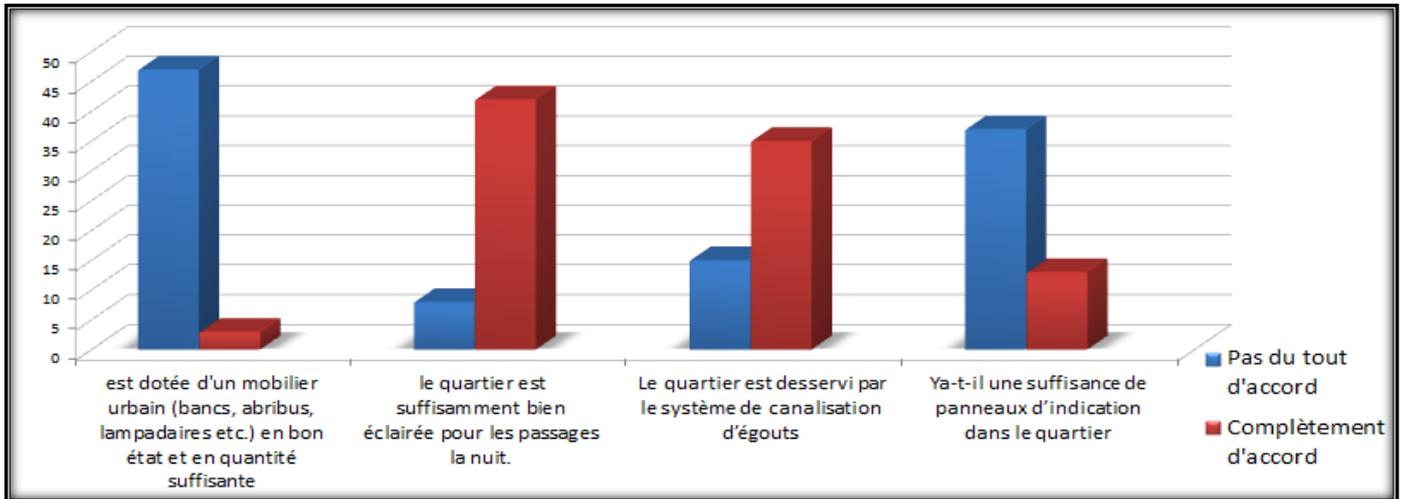
La plupart des voies permet de circuler facilement dans le secteur sauf quelque endroit dans la partie sud du quartier.

Pour les acteurs publics :

- Le renforcement des liaisons entre le quartier et son environnement
- Assurer des continuités urbaines de part et d'autre du périphérique
- La complexité et la densité du tissu bâti de la partie nord du quartier

Volet Environnemental et paysager

❖ **Retenu du volet Environnemental et paysager :**

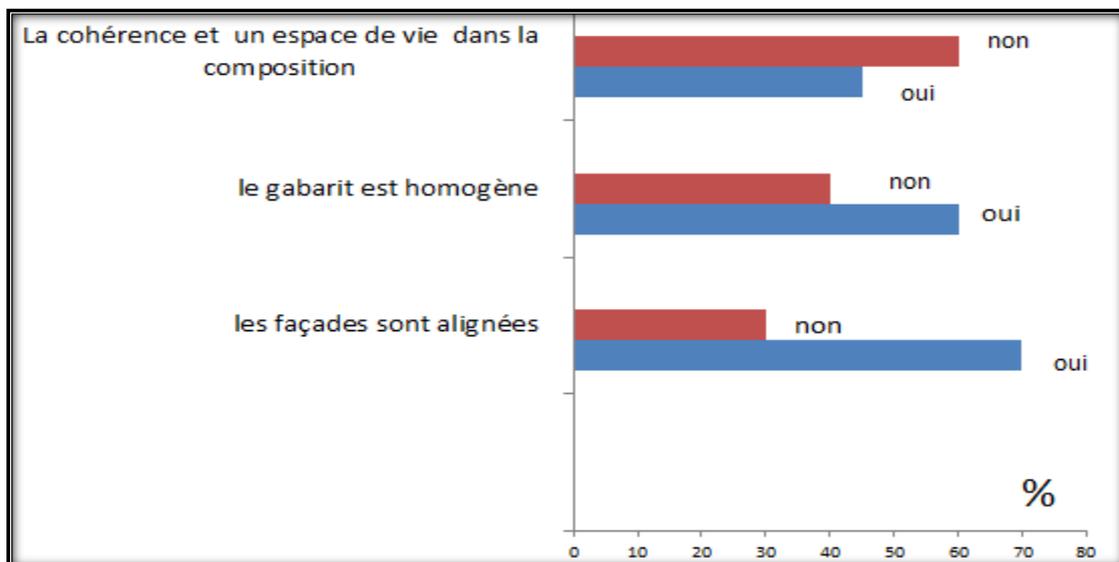


Pour les acteurs publics :

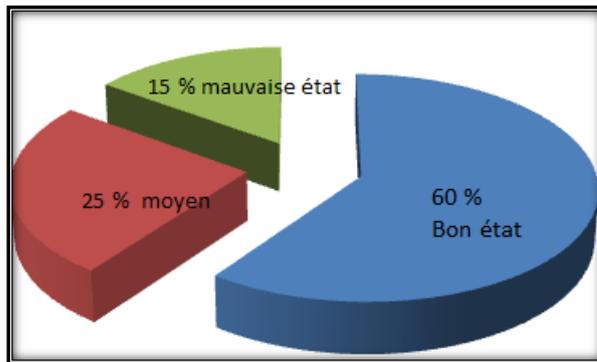
- il est important de valoriser le potentiel d'espaces publics existants et renforcer leur qualité dans le souci d'améliorer le cadre de vie des habitants.
- L'élimination de l'insalubrité et de l'habitat dégradé à la berge du l'oued makara.
- la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Volet Architectural

❖ **Retenu du volet Environnemental et paysager :**



D'après le constat des citoyens de quartier : on voit qu'il ya un espace de vie et une perte de cohérence dans la cité. La zone est résidentielle a 80% avec un certain alignement de façades et homogénéité.



Les constructions sont généralement en bon état, et à proximité de l'oued on trouve une certaine dégradation.

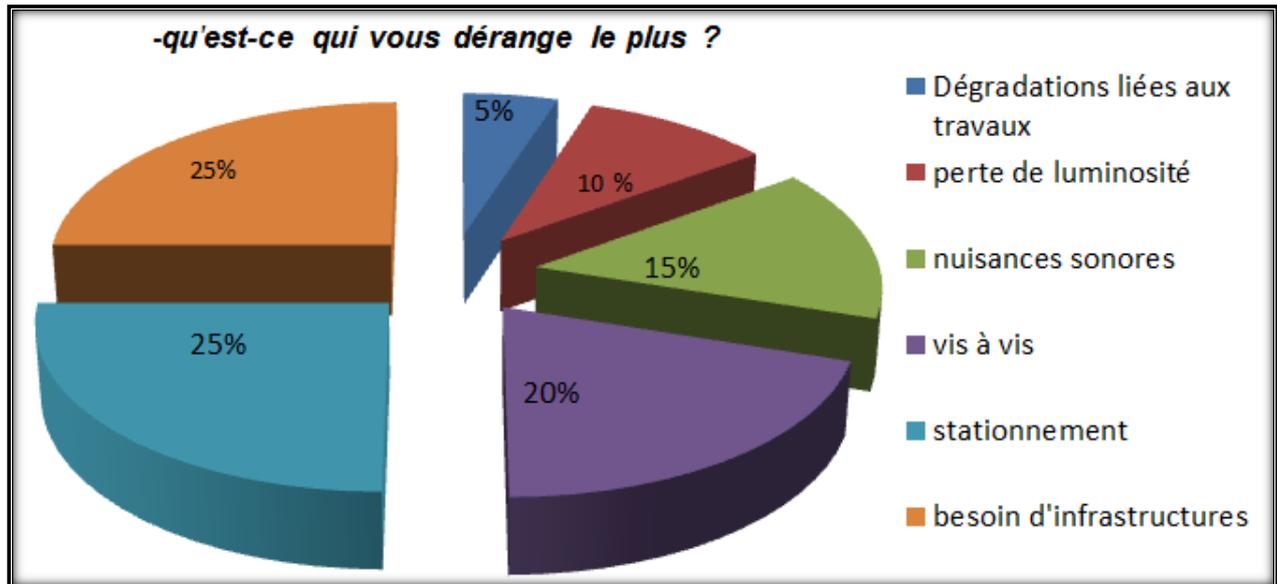


Figure 21. Diagramme de l'état du batie

Puisque la cité est résidentielle on trouve le problème de stationnement et vis à vis.

La présence de la ligne ferroviaire et travaux de tramway cause les problèmes de nuisances sonores et la dégradation à l'image de la cité.

2.2.3 Synthèse : les instruments de planification et d'aménagement urbain en Algérie se caractérisent par leurs défaillances et leur décalage avec la réalité. Ils se retrouvent souvent dépassés au moment de leur aboutissement. Ce décalage est le résultat de contradictions entre des choix de planification souvent abstraits qui s'avèrent incapables de contenir la réalité⁴⁰. dans cette partie on va présenter un tableau de synthèse du diagnostic partagé contient les resultat de l'enquete et la confortation de la réalité visuelle avec instrument d'urbanisme et ses prévision de la zone d'étude.

⁴⁰ Nadir jarmoun, défaillance des instruments d'urbanisme en Algérie (1^{er} partie), février 2014.

Identification des enjeux :

La théorie, l'analyse des exemples et le diagnostic nous aide à évaluer les enjeux locaux pour chaque volet soit socio-économique, fonctionnelles, environmental et paysagère, architectural et urbanistique.

Definition :

2.2.4 *«La définition des enjeux est une étape charnière : c'est un moment de bilan, de synthèse et de prise de recul car un diagnostic sans enjeux serait un diagnostic sans conclusion ! ».*

1.2 Déférence entre enjeux et objectif :

Enjeux et objectifs sont deux notions qui sont souvent employée ensemble dans le langage courant, comme par exemple " cette conférence traite des enjeux et objectifs du développement durable ". Bien que liées, il s'agit bien de deux concepts différents.les enjeux conditionnent les objectifs, ce sont les raisons pour lesquelles on s'efforce d'atteindre un but, un objectif. L'enjeu est en quelques sorte une récompense, et l'objectif est clé moyen de l'obtenir. Pour un même enjeu, on pourra établir plusieurs objectifs.

1.3 Comment être sûr de ne pas oublier d'enjeux ?

- Croiser le résultat de votre analyse avec d'autres travaux menés sur le territoire qui auraient abouti à la définition d'enjeux comme un projet de territoire par exemple.
- La prospective et l'analyse transversale peuvent aider à dégager des enjeux qui n'apparaîtraient pas à première vue.
- Croiser avec les ressentis des habitants.

1.4 Identification des enjeux :**a Enjeux socio-économique :**

- Transformer l'espace public en un lieu de rencontre, d'échange et de loisir rend les rues plus attractives à leurs citoyens.
- Assurer la réinsertion sociale par l'emploi des personnes.
- Renforcer et le commerce dans le quartier et diversifié les activités.
- assurer une protection sociale adaptée, promouvoir la diversité et entretenir des relations sociales.

- Etablir des relations positives et confiantes autour de nos sites et contribuer au développement économique et social local.
 - Création des équipements inter génération
 - Résoudre le problème de chômage par injection de commerce et de nouvelles activités.
 - Assurer la sécurité des habitants pendant la nuit.
 - Assurer le lien par le renforcement des activités en communs: transport public.
 - Assurer la mixité sociale ou la cohabitation.
- b Enjeux fonctionelles :**
 - Assurer la continuité fonctionnelle et formelle du quartier.
 - Assurer la mixité fonctionnelle.
 - Développer des équipements et des services structurants par exemple des bus roulant en site.
 - Le mobilier urbain doit répondre aux préoccupations des collectivités en termes de développement et la thématique d'entrée de ville.
 - Augmenter la satisfaction des usagers à l'égard des transports publics en améliorant la qualité de service
 - Assurer la cohérence de la mobilité au regard du développement urbain. Cela nous réinterroge sur l'architecture du réseau de transport pour le rendre compatible avec le projet de réaménagement.
 - le mobilier urbain doit renforcer l'identité des entrées de villes.
 - revalorisation esthétique de l'espace (traitement de la voirie, mobilier urbain, éclairage...) permettant d'augmenter l'attractivité du commerce et de la vie locale.
 - Assurer le transfert de l'automobile vers d'autre modes de transport plus respectueux de l'environnement.
- c Enjeux environmental et paysagére :**
 - Produire un paysagers remarquables notamment au niveau d'entrée de la ville.
 - Renforcer la capacité d'attraction paysagère de la zone.
 - garantir d'une structuration et d'une organisation de l'espace qualitative et cohérente.
 - préserver les qualités paysagères du secteur, à travers la valorisation des espaces verts existants.
 - améliorer la qualité visuelle et esthétique des voies, et privilégiant la promenade, la découverte, pour que le piéton puisse retrouver le gout à la marche.
 - aménager des nœuds et des placettes pour mettre en valeur le quartier.

- offrir une image positive et attractive du quartier depuis l'extérieur.
- Evaluer les risques environnementaux et s'engager dans l'amélioration continue et la réduction des dommages et nuisances de gare ferroviaire.
 - Traiter l'oued et son entourage.
 - revaloriser les espaces publics.
 - offrir une image positive et attractive du quartier depuis l'extérieur.
 - Préserver et enrichir la biodiversité en privilégiant la réhabilitation des carrières pendant leur durée de vie, dans un objectif d'harmonie avec les écosystèmes existants.

d Enjeux Architecture urbanistique :

- améliorer la qualité architecturale du cadre bâti avec un aspect contemporain.
- diversifier la typologie d'habitat, et densifier en hauteur.
- Revoir le découpage de l'îlot.
- proposer un aménagement urbain et une animation particulier a la zone.
- Réintégrer cette pièce urbaine aux dynamiques de la ville et de permettre d'entretenir de nouvelles relations avec le tissu existant.
- La restructuration et le réaménagement des nœuds principaux, par le réaménagement des ronds point.
- aménagement d'un symbole physique qui marque l'entrée de ville.
- le renforcement de la valeur symbolique de ces éléments principaux de paysage urbain, pour obtenir des perspectives visuelles intéressantes offertes par ces derniers.
- Traiter l'entrée de ville sous l'aspect urbanistique et qualitative.

Scénario et proposition:

2.1 SCENARIO 1: rendre cette cité *vivable* et cohérent c'est-à-dire qui offre toutes les commodités de la vie moderne a ces habitants selon le programme de pos :

2.1.1 -intégrer la ZHUN nord-est avec son environnement immédiat :

-créer une zone Homogène tout en tenant compte des liaisons fonctionnelles avec les zones limitrophes essentiellement avec la ZHUN nord .

-projection des liaisons directes qui seront des éléments ordonnateurs Quant à sa structure.

2.1.2 -projeter une affectation aux terrain disponible:

-fonder un nouvel espace à l'échelle de la ville en générale et du quartier en particulier.

-répondre aux besoins fonctionnels .

-l'injection de quelque lots promotionnels agrémenté d'activités récréatives , la création des équipements a caractère culturel, administratif et récréatif afin de réduire la pression qui s'exerce en matière de service sur le chef-lieu de la wilaya, ainsi que l' extension de l'université et de la cité universitaire .

2.1.3—atténuer l'effet de nuisance :

-Une zone tampon sera créée le long de la RN13, elle aura pour rôle d'atténuer l'effet de nuisance (bruit-circulation) et de servir toute la zhun .

2.1.4 l'aménagement de l'oued :

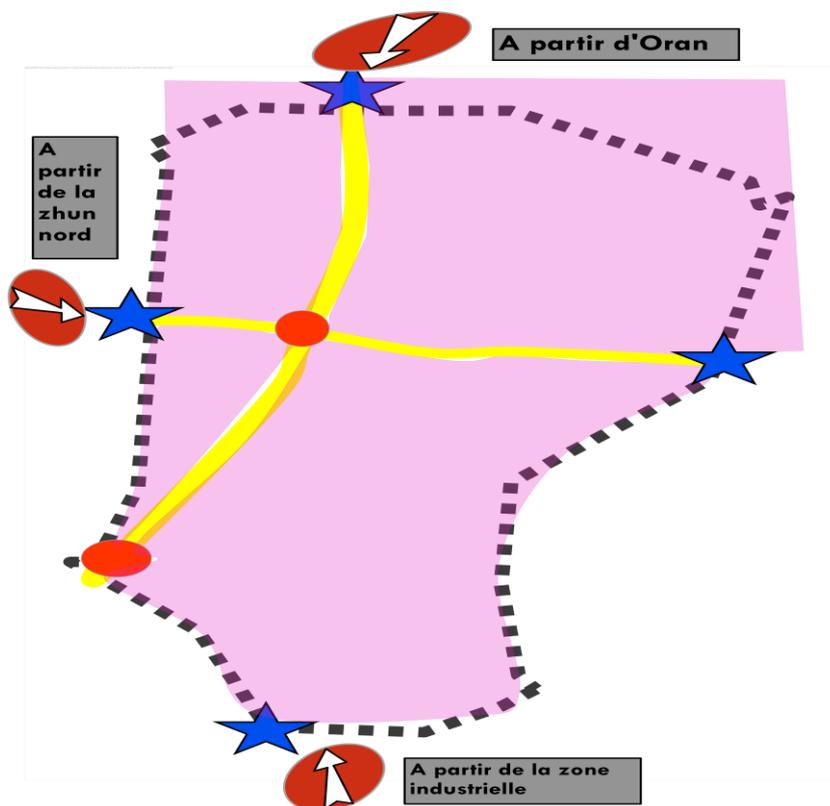
-Le parcours le long de l'oued ainsi mis en évidence sera aménagé sous forme de parc urbain

-des aménagement spécifique seront projetés dans ce sens afin de préserver

- mettre en valeur le paysage pittoresque existant .

Critique : Objectif du POS est arrivé a une structure urbaine fonctionnelle homogène et cohérente afin de contribuer a des propositions au problèmes de la ZHUN nord –est et voir comment on peut intégrer une telle forme avec un programme dans le contexte globale de la ville et leur besoin d'urgence et sans voir les nouveaux concepts de la notion ville et ses entrées.

Scénario 1



2.2 SCENARIO 02: réanimer le site dans un projet d'attractivité :

2.2.1- Renforcer l'attractivité du quotidien en améliorant la qualité paysagère:

- Réanimer le site: par mettre en exergue les qualités du fragment a travers un projets attractif récents.
- cherche a faire voir le grand paysage et améliorer la qualité de vie, dans un cadre d'amélioration globale de l'environnements urbain a moindre cout .
- mis en valeur des franges de la ville , a la fois entrées de ville et contact avec le grand paysages .
- réaménagement du parc .
- le renouvellement des berges de l'oued ,gardé très ouverte dégagent la vue sur l'eau qui va crée une promenade verte .
- L'organisation du bâti orthogonalement à la rive et crée des couloires le long desquelles le regard peut s'égarer.

2.2.2 -Ouverture des parties enclavées en favorisant l'articulation inter quartier :

- Intégrer la cité universitaire comme lieu de vie a la ville , Au niveau de l'entrée et en particulier a l'environnement immédiat.
- démolir les murs de clôtures, pour rendre ce lieu plus ouvert et plus animé .
- l'injection des composantes et des éléments qui doivent se réunir pour faire de ce lieu un espace de haut qualité urbain, un lieu d'attractivité, soucieux des valeurs humaines et du développement durable.

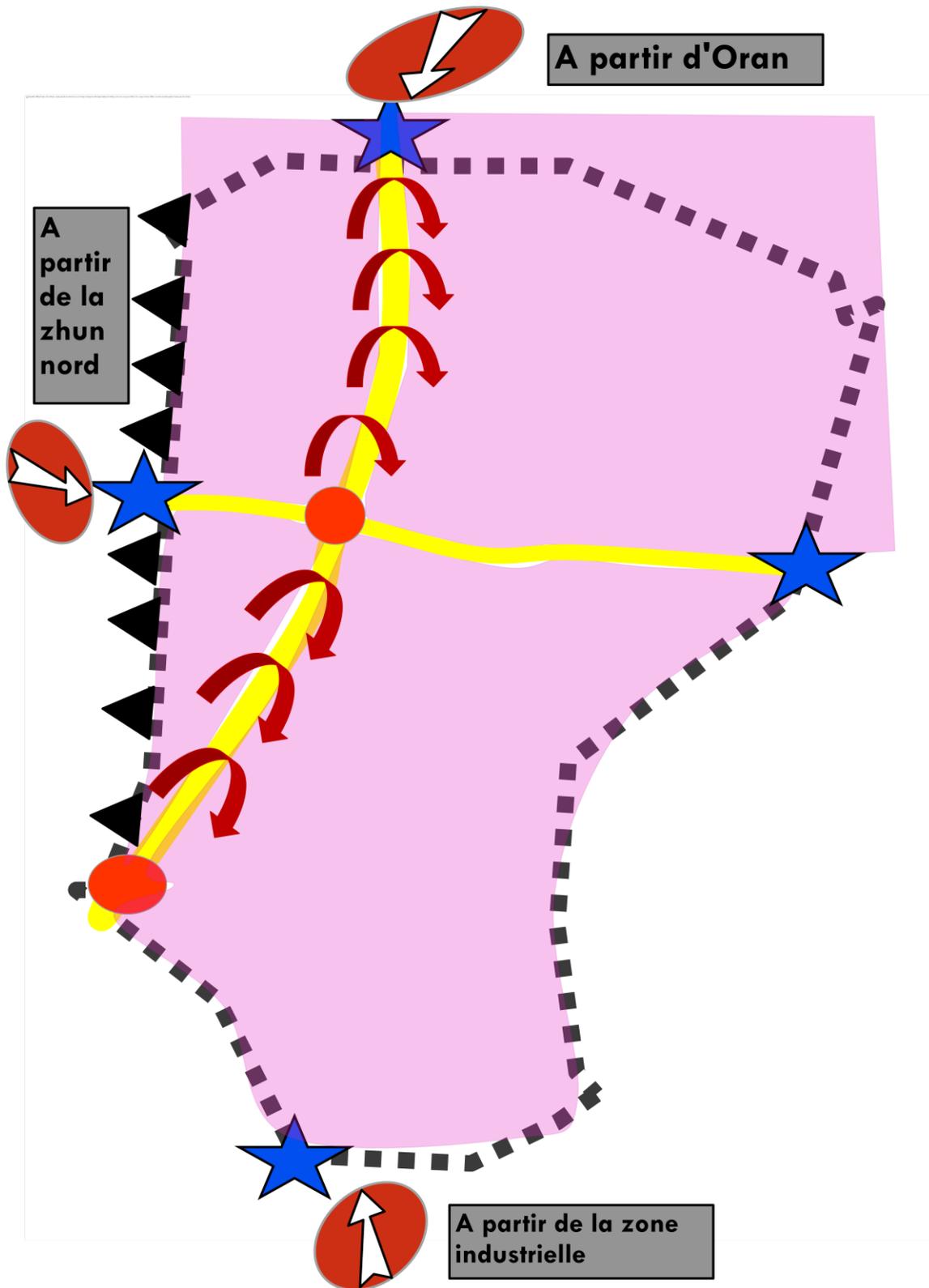
2.2.3 Restructuration urbaine de l'axe RN13:

- réorganiser le flux routier .
- mettre en place de bons parcours publics piétons, tout au long de l'avenue et des rues limitrophes.
- La conception de mobilier urbain totalement personnalisé.
- Hiérarchiser et réduire de manière ciblée la circulation automobile au sein du quartier.

2.2.4 Critique :

Le deuxième scénario sert a requalifier par l'attractivité c'est assurer un bon fonctionnement de la ville et aussi de la route, initié a un partage plus harmonieux de la zone et de la voirie au profit de la mobilité. Pour attirer des fonds , des activités productives et des habitants pour développer le tourisme et l'image de la ville et qui s'adresse au x voyeurs de fonds , et attirer leur attention par l'excellence , cette image doit faire rêver pour faire venir , faire appel avec des représentations symbolique qui font écho dans l'esprit et la réflexion sur la ville périphérie évoluent , sur la base des connaissance de l'espace.

Scénario 2



2.3 Scénario retenu : vers un aménagement cohérent et attractif :

Scénario retenu c'est combinaison de 2 scénarios , scénario de pos et scénario d'attractivité, ses objectifs sont :

2.3.1 Valoriser le quartier par le renforcement de la fonction d'accueil et de service:

- Puisque cette zone étudiée occupe une situation stratégique importante a l'entrée de la ville .
- fonder un nouvel espace à l'échelle de la ville en générale et du quartier en particulier .
- permettant de répondre aux besoins fonctionnels , par la création des équipements a caractère culturel, administratif ,récréatif et détente telle que les établissement hôtelière et des auberges, palais d'exposition, centre culturel et un parc attractif ,ainsi la projection d'une résidence universitaire.

2.3.2 Requalification urbaine de l'axe principale de l'entrée :

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

2.3.4 Valoriser et embellir l'entrée de la ville :

- La restructuration et le réaménagement des nœuds principaux, par la réaménagement des ronds point.
- le renforcement de la valeur symbolique de ces élément principaux de paysage urbain, pour obtenir des perspectives visuelles intéressant offertes par ces derniers.

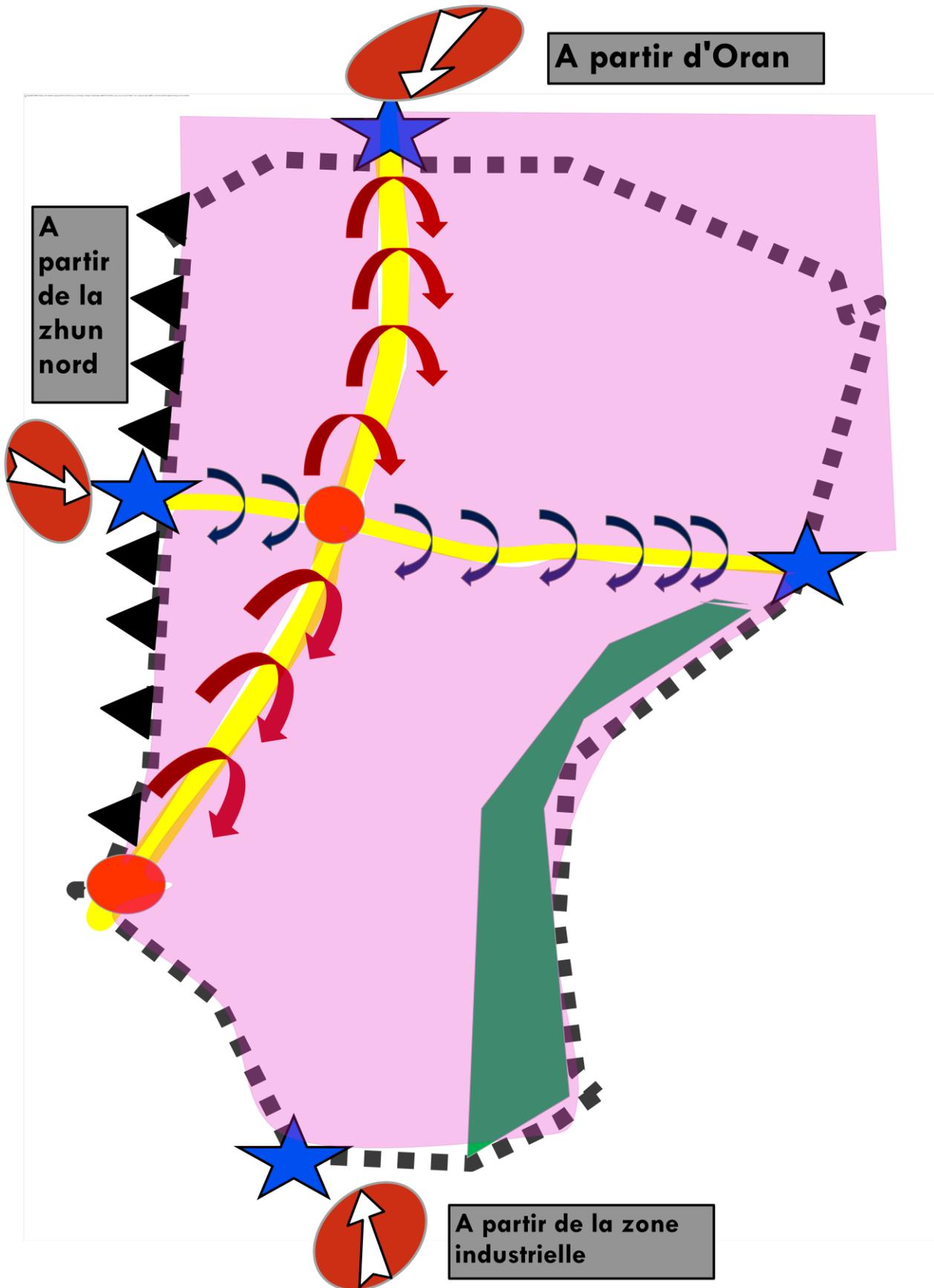
2.3.5 Renforcer la perméabilité et la transversalité des espaces publics pour faciliter les pratiques :

- traitement des axes majeurs.
- la valorisation et la création de continuités urbaines renforcent les relations interquartiers.

2.4 Objectif :

Objectif de scénario retenu qui vient de la thématique des entrées de ville , et sur la base de connaissances de la zone pour assurer une cohérence et une attractivité urbain dans l'entrée nord-est qui mène a Oran .

Scénario 3



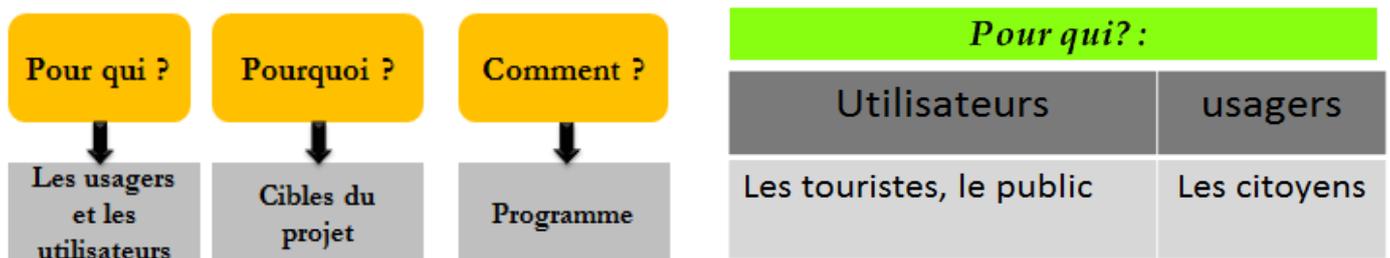
2.5 Synthèse :

Point fort	Point faible
-visibilité des activités (effet vitrine) (remise en question avec la nouvelle pratique de consommation. -accès facile et rapide par le mode routier. -mixité fonctionnelle. -réaménager /réhabiliter ces espaces au regard des enjeux.	-sécurité routière -problème d'échelle : sur-dimensionnés -espaces uniquement desservis par le mode routier. -consommation de zones agricoles. -concurrence entre les entités.

3. Programmation :

D'après l'enquête, le constat visuel, les prévisions des instruments d'urbainsme et la grille d'équipement, le programme général du périmètre d'étude est le suivant :

3.1 La démarche de la programmation:



I-2 Pourquoi? (cibles du projet):

Locale:

- Satisfaire le besoin de la population locale en terme de détente, loisirs...
- exploiter les potentialités du site et créer une attractivité par le tourisme
- Revitaliser le quartier et améliorer les conditions de vie.

01

Régional:

- Doter sidi bel abbesse par des nouvelles atouts pour l'aider a la faire passer au stade d'une grande ville attractif et dynamique .

02

Au niveau de la wilaya:

- Revaloriser plus l'image de bel Abbes sur la scène de la wilaya .
- Participer au développement économique et touristique du la wilaya .

03

I-3 Comment (programme):

2.2.5 : Le programme sera établi par la définition des différents pourcentages des

fonction projetés en tenant compte les principe d'aménagement des entrées des ville cité dans l'approche thématique ainsi les résultats du diagnostic partagé qui nous aide à définir les besoins sociaux, économiques et environnementaux pour utilisateurs et usager donc l'enjeu majeur est de créer la diversité tout en renforçant la notion d'attractivité étendue à toutes les dimensions de ce qui peut faire la qualité d'un espace. Il en va dès lors de festivals, de tourisme, de dynamisme économique, d'évolutions démographiques, de services, d'installations, d'équipements, de météorologie. Bref, on peut y mettre un peu de tout, ce qui autorise tous les classements possibles.

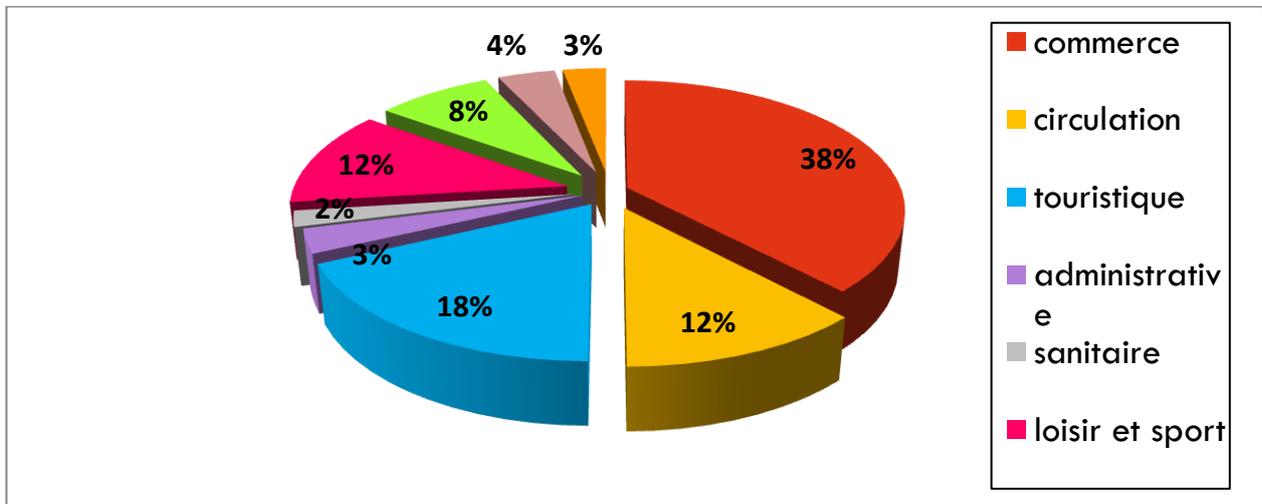
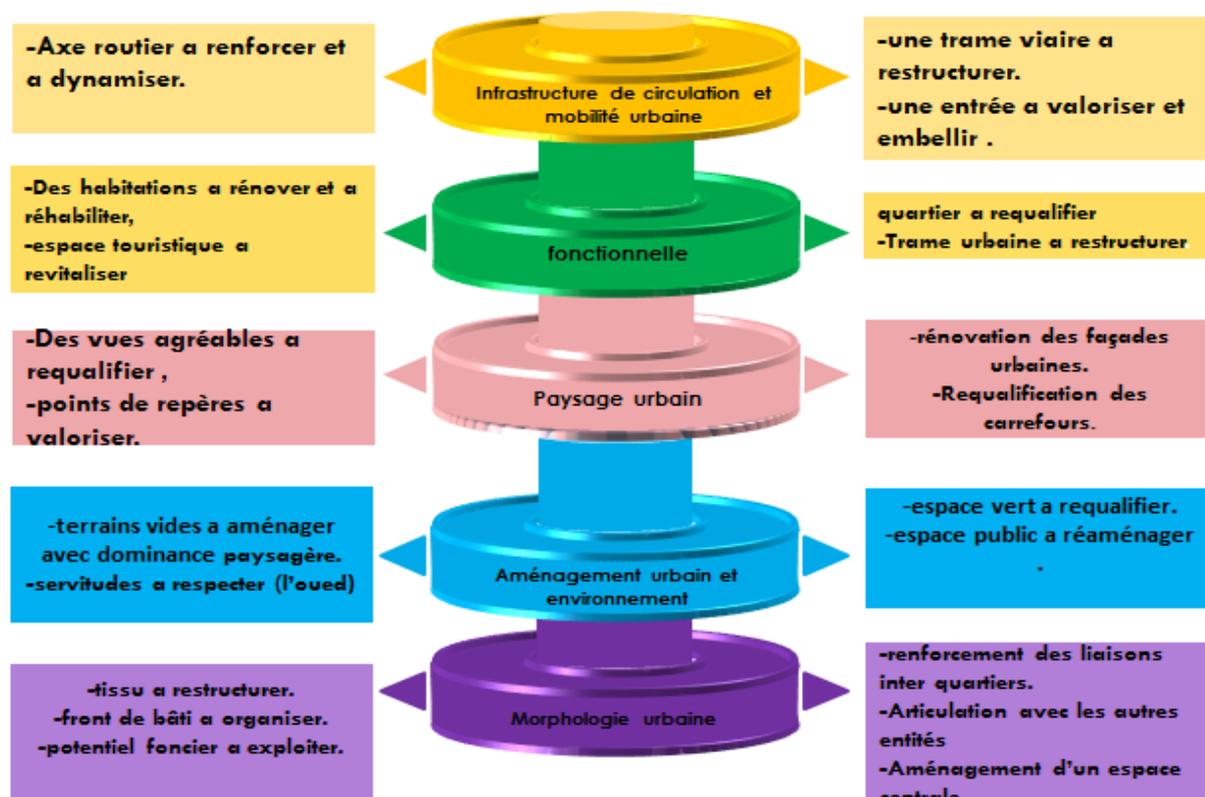


Figure 22.pourcentage de fonctions projetées

3. Action urbain :



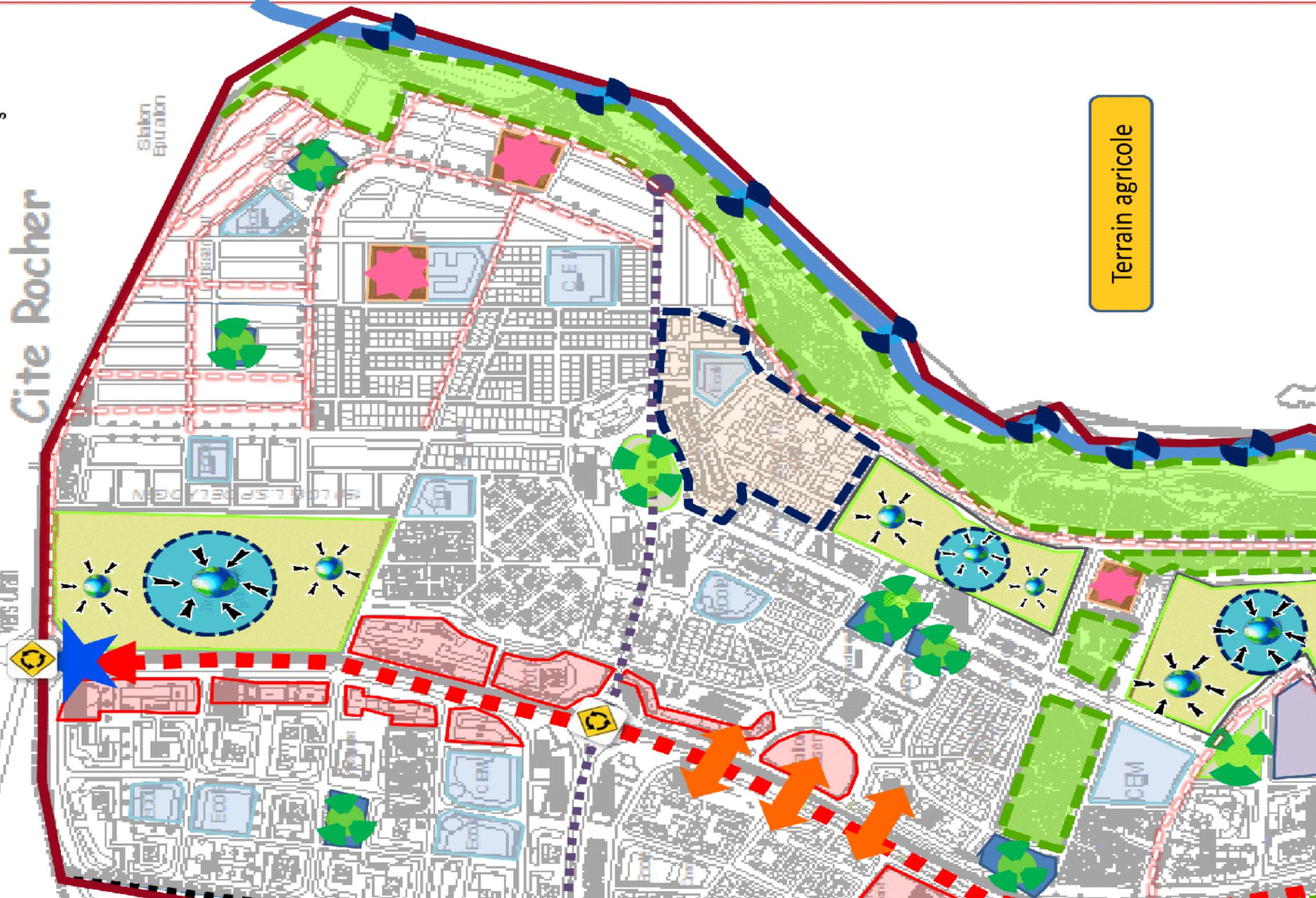
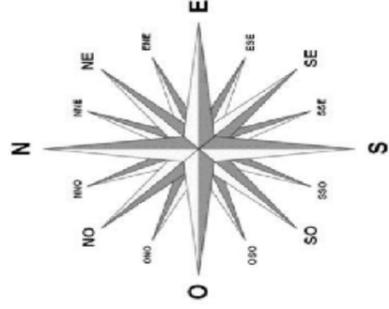
	Quoi (type)	Comment (intervention)	Pourquoi (objectif)
<p>secteur routier</p>	<p>qualification urbaine et paysagère du boulevard</p>	<p>-Traiter la voie principale</p> <p>- Un paysage remarquable notamment au niveau de l'entrée de la ville (par les équipements structurants).</p> <p>- Traitement unitaire des façades.</p> <p>*Meubler le RDC de quelque équipement qui occupe une façade importante du boulevard au profit du commerce.</p> <p>-Animer le boulevard et renforcer des polarités commercial identifiées par -la projection des locaux commerciaux intégré au bâtiment aux fonctions variées et complémentaire.</p> <p>-requalification du revêtement du sol, arbre d'alignement, éclairage et mobilier urbain</p>	<p>- Donner un caractère spécifique et symbolique au quartier</p> <p>- Valoriser l'image et la visibilité du quartier</p> <p>Revaloriser ce fragment en lui redonnant une image à valorisation d'éléments existants.</p> <p>-Améliorer les conditions de vie dans le quartier à travers</p> <p>-Privilégier la promenade, la découverte, la surprise ainsi</p> <p>-Donner au boulevard un aspect paysager par le biais de l</p> <p>-Donner l'importance aux espaces piétons et à la circulat</p> <p>- renforcer le caractère commercial du boulevard, et offri</p> <p>- Améliorer la qualité visuelle et esthétique du boulevard</p> <p>- affirmer l'identité de la ville.</p> <p>- Les objectifs d'aménagement ont rapport à la sécurité, l'accessibilité, à l'animation du secteur, à l'espace, à la territoire à l'étude.</p>
	<p>Renforcer la circulation piétonne</p>	<p>- L'aménagement d'une zone protégée pour les piétons et les cyclistes.</p> <p>- Une continuité cyclable dans les deux sens du boulevard.</p>	<p>- Favoriser la circulation piétonne.</p> <p>- Développer un réseau de circulations douces à l'intérieur</p> <p>- Assurer la sécurité et le confort des cyclistes et piétons</p>
	<p>Apaiser la</p>	<p>- Un partage de voies soit 2 voies pour la circulation régulière et 2</p>	<p>- Eliminer le caractère autoroutier du boulevard.</p>

Aspect foncier

		<p>parking durant le jour (parkings intégrés et partagés).</p>	
	<p>Crier une façade urbaine homogène.</p>	<p>la recomposition de la façade urbaine avec un style contemporaine. fleurissement et végétalisation des façades. valorisation des entrées par une porte urbaine. crée une véritable entrée de résidence promouvoir des devantures de qualité « la vitrine de la ville ».</p>	<p>on assurant un « cadrage esthétique » des constructions. *offrir une image positive et attractive du quartier depuis *Des vues dégagées vers le paysage, des façades spectaculaires Marquer la linéarité du boulevard.</p>
	<p>Renforcer la nature en ville.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un parcours ponctué de placette qui renforce l’aspect accueillant et animé du boulevard. - Réaménagement de deux places publiques le fleurissement de ces espaces publics - Des retraits d'alignements végétalisés. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ayant le rôle du lieu de rencontre, de distraction et de détente - Crier des espaces de vie agréable et conviviaux. - Réaliser l’harmonisation esthétique fonctionnelle et commerciale - L’aération du quartier
	<p>améliorer l'accessibilité aux espaces publics pour les personnes à mobilité réduite :</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rénovation des trottoirs en les rendant accessible aux personnes à mobilité réduite - Abaissement des bordures de trottoirs devant tous les passages piéton. - Créer des romps aux espaces publics. 	<ul style="list-style-type: none"> -faciliter le passage d'une rive à l'autre - Augmenter la sensation de sécurité des piétones toute
	<p>Requalifier et embellir les</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La restructuration et le réaménagement des nœuds et les intersections 	<ul style="list-style-type: none"> - Des perspectives visuelles intéressantes offertes par le rond-point - Renforcer la valeur symbolique du rond-point

d'action:

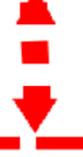
A partir
d'Oran



Légende:



:traitement
de l'oued.



:axe routier à
renforcer et à
dynamiser



Restructuration
du quartier



Espace central
à réaménager

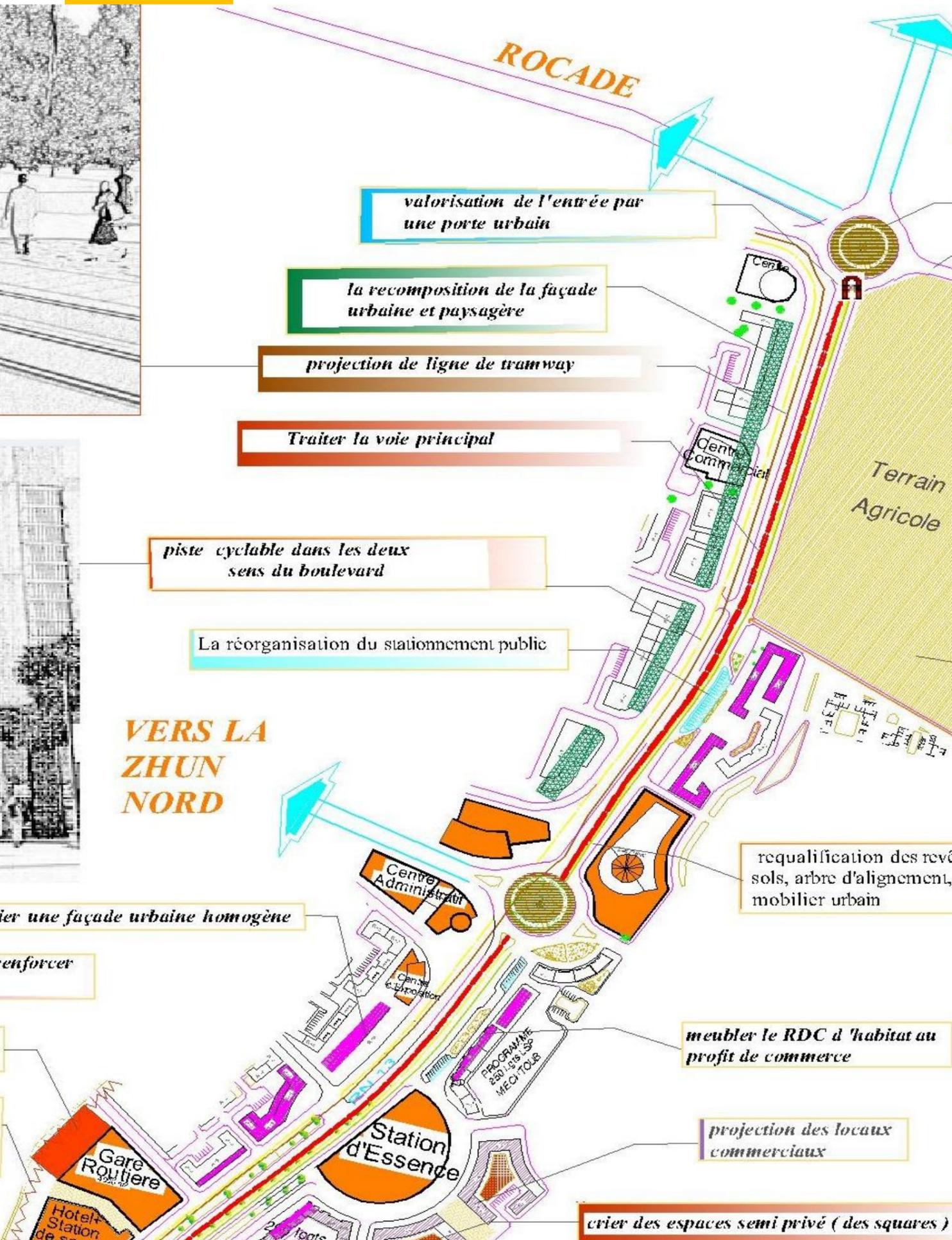


:Carrefours à
requalifier

5. L'intervention sur la rue nationale N 13 :

La colonne vertébrale de notre périmètre d'études est la rue nationale N13 qui sera reconverte en un « boulevard urbain ». Il facilitera la mobilité et génèrera une dynamique urbaine (activités économiques, habitat) tout le long de la zone nord-est, et pour cela en va :

- Privilégier la promenade, la découverte, la surprise ainsi le piéton retrouvera goût à la marche.
- Donner au boulevard un aspect paysager par le biais de la végétation et de l'eau dans l'esprit de l'architecture durable.
- Donner l'importance aux espaces piétons et à la circulation douce.
- renforcer le caractère commercial du boulevard, et offrir sa continuité.
- Améliorer la qualité visuelle et esthétique du boulevard.
- affirmer l'identité de la ville.
- Les objectifs d'aménagement ont rapport à la sécurité, à la circulation, au stationnement, aux activités du territoire, à l'accessibilité, à l'animation du secteur, à l'espace, à la forme urbaine, à la perception et au fonctionnement global du territoire à l'étude.



valorisation de l'entrée par une porte urbain

la recomposition de la façade urbaine et paysagère

projection de ligne de tramway

Traiter la voie principal

piste cyclable dans les deux sens du boulevard

La réorganisation du stationnement public

VERS LA ZHUN NORD

requalification des revêtements, arbre d'alignement, mobilier urbain

créer une façade urbaine homogène

Animer le boulevard et renforcer des polarité commerciale

Extension des équipements d'accueil

Isolation acoustique par l'implantation d'un écran végétal

meubler le RDC d'habitat au profit de commerce

projection des locaux commerciaux

créer des espaces semi privé (des squares)

3 Justification du choix de la zone d'intervention.

-Notre zone d'intervention se situe au nord de la zone nord-est s'étend sur une superficie de 43 hectares, délimitée au Nord par des terrains agricoles, à l'Ouest par la zone nord, au Sud par Beni Ameur, et à l'Est par Oued Makarra.

-La zone choisie occupe une situation stratégique importante et elle représente la porte et la façade urbaine de la ville ainsi qu'elle abrite des équipements qui rayonnent à l'échelle locale et régionale tels que la gare routière, et la cité universitaire.

-D'autre part la zone objet d'étude dispose d'une bonne accessibilité grâce à la présence de la route nationale numéro 13 qui mène vers ORAN et aussi la rocade qui longe le site en sa longueur en nord et à l'est en lui permettant d'être mieux desservi.



Figure 23. Délimitation de la zone d'intervention.

Une continuité et qui mène directement à l'oued avec une animation et flux très important. Sa vocation est la présence d'une trame verte (terrain agricole) et une trame bleue (oued Mekerra) à intervenir.

En outre, les motifs qui nous ont poussés à travailler sur cette zone c'est qu'elle enregistre la présence de terrains vides avec une vocation qui offre un intérêt futur à la ville et des équipements délaissés s'étendant sur une superficie importante notant que ses natures juridiques nous offrent la possibilité de travailler sur lesquels sans affronter les difficultés parce qu'ils relèvent du domaine bien de l'état. En plus cette zone connaît la présence de la majorité des problèmes qui empêchent le bon fonctionnement de la ville en générale et du quartier en particulier et qui nous avons l'intention de les résoudre.

7. programmation spécifique :

Présentation des références de base de notre programmation :

Pour que notre programme soit normalisé et conforme aux normes nationales, on a basé sur la grille théorique des équipements.

Cette grille nous a aidés dans la programmation des équipements suivants :

Programme spécifique

	fonctions	Sous fonction	Rayonnement	Surface (m ²)	Gabarits	justification
Aspet foncier	commerce	-centre commercial -des restaurants -des boutiques -cafeteria	-A l'échelle de la wilaya -A l'échelle de la ville -A l'échelle du la zhun nord est -Al'échelle du la zhun nord est	5400m ² De 150 à 500m ² De 25 à 150 m ² De 200 à 500 m ²	De R a R+2 RDC des immeubles	Puisque l'activité commerciale est la source principale le programme prévoit la densification et la diversification de la zhun nord est comme lieu de convergence des vo
	administration	-commissariat de police -antenne administrative	-Al'échelle du la zhun nord est	350 m ² 500 m ²	RDC	notre programme prévoit la projection des équipements en monopole de la fonction administrative et de grands ser
	Sanitaire	-centre de santé -Centre de bien etre -équipement sanitaire	-Al'échelle du la zhun nord est	800m ² 800 m ² 500 m ²	De R+1 a R+3	Dans le but de fournir à la population de notre qua d'intervention ou de déplacement jusqu'au l'hôp
	culture	-bibliotheque -maison de jeune -centre de découverte environnemental -centre aquatique -ferme urbain (centre de formation et de recherche hydroponique) -centre multi-fonctione -serre	-A l'échelle de la ville - A l'échelle de la ville -A l'échelle de la wilaya -A l'échelle de la wilaya -A l'échelle régionale -A l'échelle de la ville - A l'échelle de la wilaya	1800m ² 1200m ² 2200 m ² 800m ² 6000 m ² 1500m ² 1800m ²	De R+1 a R+3 De R a R+2 De R+1 a R+3 De R+1 a R+3 De R+2 a R+4 De R+1-R+3 De R+2-R+4	Le programme prévoit des équipements culturels de di l'échelle de la ville et repond au besoin culturelle au ni un élargissement du champs et pratiques culturelles et renfoncer son identité comme un haut lie
	culte	Mosquée de quartier	Al'échelle du la zhun	1000m ²		Le nouveau quartier est doté par une mosquée de qua

<p>rencontre</p>	<ul style="list-style-type: none"> -parc urbain (parc lacustre) -des squares -des agrafes vertes -des placettes 	<ul style="list-style-type: none"> -A l'échelle régionale -Al'échelle du la zhun nord est -Al'échelle du la zhun nord est -Al'échelle du la zhun nord est 	<p>30000 m²</p>		<p>Afin d'optimiser la qualité paysagère et les espaces pu d'espaces publics à travers un maillage et un traitemen assurent le désenclavement du site et le relier avec le ja surface importante et constituera un lieu de rencontre p</p>
<p>stationnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> -parking automobile superficiel -parking cyclable -arrêt de bus -arrêt de tramway 	<ul style="list-style-type: none"> -Al'échelle du la zhun nord est 	<ul style="list-style-type: none"> -Une 1,5 au min par logt. -1 place à la min pour 50 m², bureaux -1 par 3 chambres l'hébergement -1 place pour 80m² au-delà de 300 m² -1 place pour 100 m² pour les équipements. 		<p>La majorité des places de stationnement sont au niveau limité afin d'encourager un report sur les autres moyen plat) et la disponibilité de transport en commun</p>
<p>Mise à niveau de la zhun nord Est</p>	<ul style="list-style-type: none"> -renforcement des liaisons inter quartier -valorisation et embellissement de l'entrée du fragment -articulation avec les autres entités -réaménagement par aire récréative et aire de jeux -projection de station de traitement -isolation acoustique par la projection d'un écran végétal -valorisation de l'entrée par une porte urbaine -Recomposition de la façade urbaine avec un style contemporaine et unitaire -Espaces central a réaménager 				

3.1.1 8. schéma d'aménagement global:

8.1 Principe de circulation:

-Notre zone d'intervention permet au projet une bonne articulation avec l'ensemble, un environnement immédiat à vocation résidentielle d'un caractère accueillant et attractive.

-Notre objectif en termes de circulation est de favoriser la circulation piétonne, et l'utilisation des transports en commun, appliquant les principes du TOD (Transit-oriented development ou aménagement axé sur les transports en commun) dans une perspective de développement durable et responsable tout en reliant le périmètre d'intervention avec son environnement,et puisque l'entrée de ville est un tout,il est important d'intervenir dans la périphérie pour garantir la bonne mobilité de l'ensemble par l'intégration d'une voie mécanique de contournement qui mène vers le parc projeté,les habitation au berge de l'oued pour assur une bonne foncionalité de l'espace.

au niveaux de boulevard principal RN 13 qui est de type unitaire d'un carrefour giratoire ,d'un dimension de 32 m avec un trafic de 54 100 véhicules/jour en basse saison , nous allons restrestructurer les deux voix pour la circulation automobile, l'aménagement d'une zone protégés pour les piétonnes sur les deux cotés de la voie en élargissant les trottoirs et en projetant des pistes cyclables bidirectionnelle, la circulation en double sens va être concentré au niveaux des voies principales, consernant la structuration de la partie est,nous allons améliorer la circulation et l'accessibilité grâce aux nouvelles voiries créées (voir la carte de circulation) qui suivent le même logique de circulation afin d'atteindre les objectifs visés.

Une ligne de tramway est envisagée comme un moyen de transport alternatif, cette ligne va traverser tout le quartier parralèlement à RN13 au niveau du boulevard principal.avec des espaces de station minute qui maintiennent l'activité commerciale du boulevard. Pour que le passager sur ce mode de transport bénéficier des belles vues lors de leur passage par le jardin public et le parc urbain.

Le développement du réseau de transport collectif constitue toutefois une condition indispensable et complémentaire à la diminution de la place de l'automobile pour cela nous allons projeter des parkings en sous-sol, une nouvelle ligne de bus avec deux arrêt pour qu'aucun habitant de quartier ne rejoint les arrêts de bus après plus de500m de marche, soit entre 5et 10 minutes.

8.2 Principe de projection des fonctions:

Tel qu'introduit précédemment dans le scénario retenue, une mixité fonctionnelle est adopté afin de créer un aménagement cohérent et attractive au quartier, ce projet propose donc une diversité de fonctions qui rayonne jusqu'au l'échelle régionale.

La distribution typologique des fonctions est faite, quant à elle, en suivant le principe d'échelle d'influence et au même temps, la continuité et la succession des événements urbains avec le reste des entités de la ville et en fonction de la hiérarchie des voies partant des axes principaux jusqu'au cœur du quartier pour répondre au besoin de la société civile selon l'enquête et le constat visuel.

Nous retrouvons donc un axe des équipements Nord-Sud projeté parallèle au boulevard (voir la carte des équipements projetés), cet axe comporte des équipements culturels (bibliothèque régionale, maison de jeune et centre culturel), des équipements tertiaires (centre multi-fonctionnelle).

La projection d'une ferme urbaine dans un terrain agricole dans le côté est du boulevard RN 13 afin de développer l'agriculture urbaine à l'échelle de la ville et renforcer la vocation de Sidi Bel Abbès avec un Palais d'exposition qui tape les yeux des voyageurs, ce palais est 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. ainsi que la densification des zones périphériques par un élargissement des champs et pratiques culturelles et renforcer son identité comme un haut lieu de la vie culturelle et ludique de l'agglomération et de la région. le regroupement de ces équipements au niveau de cet axe permet : l'optimisation des équipements pour une meilleure rentabilité, une amélioration des services et une réduction de temps de déplacement et par leur volumétrie et leur présence pour marquer cette entrée et devenir le point de repère et le front de la ville de Sidi Bel Abbès.

Et en ce qui concerne le côté ouest du boulevard une multifonctionnalité est prévue au niveau de ce dernier avec la présence majeure de l'activité commerciale au niveau des RDC et parfois même le premier étage, des boutiques de luxe, des bureaux, des logements afin d'assurer la mixité générationnelle au sein de notre quartier. Tandis que le cœur de quartier va être dédié aux fonctions qui nécessitent le calme et la sécurité tel que le centre de santé, la crèche et les habitations.

Et pour l'axe Nord, aller d'EST en Ouest, on veut suivre la même logique de l'axe existant à travers le prolongement de l'activité résidentielle-administrative, composer d'un RDC commercial, suivie par deux niveaux de bureaux et établissements administratifs, et le reste d'immeuble sera réservé pour les logements.

Finalement On a créé d'une "porte d'entrée de ville" qui relie l'équipement multi-fonctionnelle par une parcelle.

A la zone périphérique (à proximité d'oued mekkara) :

Au sud nous allons projeter des équipements de gestion administrative de territoires pour que le CV maintienne le monopole de la fonction administrative et de grands services de la ville.

Au nord du périphérie nous allons créer un centre socio sportif qui faire face au problème de manque des équipements de sport au niveau de quartier, on a reconverti le centre de santé qui un espace non suffisant au laboratoire médical et et on a projeté un qui un espace suffisant pour la zone.

Et au niveau de oued mekkarra : tout d'abord on a l'existence des sources d'eau pollué, on est obliger de prise en charge cette problématique par l'injection d'une station d'épuration en amont pour épurer les eaux avant d'être jeter et qu'il devient propre pour les activités lacustre. on a projeter un parc qui faire face au manque des infrastructures de loisir a une échelle régional qui permettre de répondre aux besoins de la population de la wilaya de sidi bel abbes en participant a la rentabilité et le developpement du wilaya .

8.3 Principe de projection des espaces publics :

Les caractéristiques du site et ses nombreuses potentialités paysagères nous mène à élaborer une trame verte importante où viendront se développer de nouvelles activités, cette trame paysagère

composé de grande part par un parc urbain qui est le prolongement, ce parc est en relation visuelle avec des espaces verts semi public à l'intérieur, ainsi que des agrafes vertes vont être localisés et implantés à l'entrée de chaque ilot ce qui lui confère un caractère d'espace jardiné entre les immeubles. et afin d'assurer une mixité sociale et générationnelle, et une attractivité urbaine, notre projet vise à créer une série d'espace public qui constitue un lieu de vie et d'animation,

Notre projet suit les principes d'urbanisme durable, et en particulier le principe de l'aération urbain, et cela se manifeste dans quelques opérations au niveau de l'entrée milieu naturel, paysage et cadre de vie, y compris insertion des modes doux et la prise en compte des activités (loisirs, agriculture...) sont le support de ce lien.

Synthèse (aménagement globale 1/1000):

Le boulevard RN13 qui mène vers la ville de Sidi Bel Abbès et assure la liaison entre notre zone d'intervention et la zone UB4, et sur lequel on a implanté les projets dans le cadre de cohérence et l'attractivité.

notre projet prévoit l'aménagement du terrain agricole qui situe a l'entrée du la zhun nord est de la ville de sidi bel Abbes, et puisque l'entré de ville est un tout donc on est obligé d'intervenir dans le périphérie (oued mekkerra) ,sur un ensemble foncier de 6ha pour le terrain agricole et 5h pour le

traitement d'oued par un parc urbain , un nouveau terrain urbain mixte est à inventer , le programme global prévoit le projet d'attractivité : une ferme Urbaine qui par son type de fonctionnement classé parmi ceux d'usage exceptionnel (c'est-à-dire q'une nette corrélation doit exister entre fréquentation du projet et celle de son environnement urbain) , le projet est un bâtiment structurant de l'espace , c'est en pole d'échange ,articulateur qui assure la communication entre consommateurs, visiteurs , commerçants et agriculteurs .par injections d'un palais exposition , une continuité du projet multi fonctionnel lie par une porte urbain, une surface de distribution de vente et services et de bien etre : un centre commerciale pour une meilleur fluidité de comeecrce aproximité et un centre de bien etre .

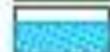
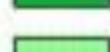
Sur l'autre voie projeté a linterieur du terrain agricole, une serie d'équipemens contient des activités diverse et bien spécifié du besoin de la zone tel que : une mosqué de quartier, un centre éducatitifs (creche –bibliotheque –maison de jeunes-loisir scientifiques).

Et dans la péripherie , le projet prévoit un parc d'attractions et de et de promenade est un type de loisirs de différents superficie aménagés pour une promenade avec des jardins fleuris , arbres et agrés (balançoires , tobogans) pour les enfants , ou meme expositions ,des parcours scéniques , de loisir entièrement couverte , des piscines , de thématiques ou les visiteurs est immergé dans un theme donné ,et pour la réservation de l'espace fournie par l'état on a projeté :bloc d'administrations qui contiens (des bureaux , antenne administratives , commessariats) , un centre sportif pour renfocer activité sportifs du quartier et on reconverti le centre de santé au laboratoire médicales pour un espace grands .

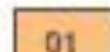
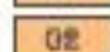
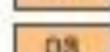
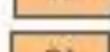
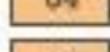
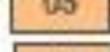
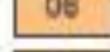
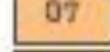
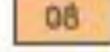
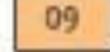
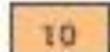
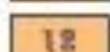
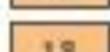
Schéma d'aménagement global

LEGENDE:

LA CIRCULATION PIÉTONNIER ET ESPACES PUBLICS:

-  Placette à réaménager.
-  Oued Makarra
-  Un parc urbain à projeter
-  Des placettes (jardins + aires de jeux) semi public à réaménager
-  Des squares à projeter.
-  Placette public à projeter

LES FONCTIONS PROJETÉES:

-  01 mosqué
-  02 maison de jeunes.
-  03 bibliothèque
-  04 crèche
-  05 centre de loisir
-  06 palais d'exposition
-  07 ferme urbaine
-  08 équipement sanitaire
-  09 centre commerciale
-  10 centre de bien être
-  11 centre socio sportif
-  12 administrations
-  13 piscine + restauration
-  14 centre découverte
-  15 centre de loisir scientifique
-  16 centre commerciale



Plan de composition urbaine (1/500).

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

❖ Recommandations :**• Recommandations par rapport à l'aspect urbain :**

-l'implantation des équipements au niveau du terrain agricoles réservé exclusivement pour eux se fait d'une manière que la façade urbaine garde toujours leur continuité le long de boulevards structurants.

-Assurer un bon fonctionnement entre l'intérieur de l'îlot et l'extérieur, en ayant une bonne hiérarchisation des espaces

-Les équipements projetés sont élevés jusqu'à 2 à 3 niveaux pour une meilleure intégration au niveau de gabarits de la zone

-Utiliser un double vitrage dans le palais d'exposition et ferme urbaine, les débords de toitures, la végétation, les plans d'eau,

-Utilisation des écrans végétaux pour les parkings du palais d'exposition, du ferme urbaine.

-aménagement d'une porte symbolique physique qui marque l'entrée de ville

-la création de place publique, avec du végétal, des matériaux spécifiques...

• Recommandations par rapport à l'aspect routier

-La rue principale d'entrée de Ville 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.

-Des aménagements pour piétons (trottoirs confortables) et cyclistes (pistes cyclables marquées) sont prévus sur l'entièreté du tronçon.

-aménagement d'une porte symbolique ou physique qui marque l'entrée de ville,

-parti de places de stationnement pour formaliser des aménagements.

-Accessibilité: TRANSPORTS EN COMMUN: L'aménagement du carrefour devra prendre en compte l'insertion d'une ligne de tramway dans la rue de RN13 ? Pour une entrée de ville complètement remodelée et une attractivité retrouvée, pour les usagers comme pour les investisseurs.

❖ Les intentions urbaines à mettre en œuvre:

-le développement de la mobilité de ces espaces est ainsi concomitant, celui du réseau routier et celui de l'équipement automobile de ménages, c'est-à-dire de l'extension de l'aire de vie et de mobilité quotidienne, facilité par la généralisation de l'automobile.

-Facilite l'accès et de l'effet de vitrine, dus à la proximité des voies de circulation, sollicité voire agressé par les nombreux affichages publicitaires.

-Développer un réseau de circulations douces à l'intérieur du quartier. (Pistes cyclables, trottoirs...) sur le boulevard RN13 qui mène vers au centre ville

-Une gestion efficace des déchets ménagers le long de boulevard

-Une mixité fonctionnelle (éducatifs-administrations-sport-santé – commerce) ainsi qu'une démarche de démocratie participative.

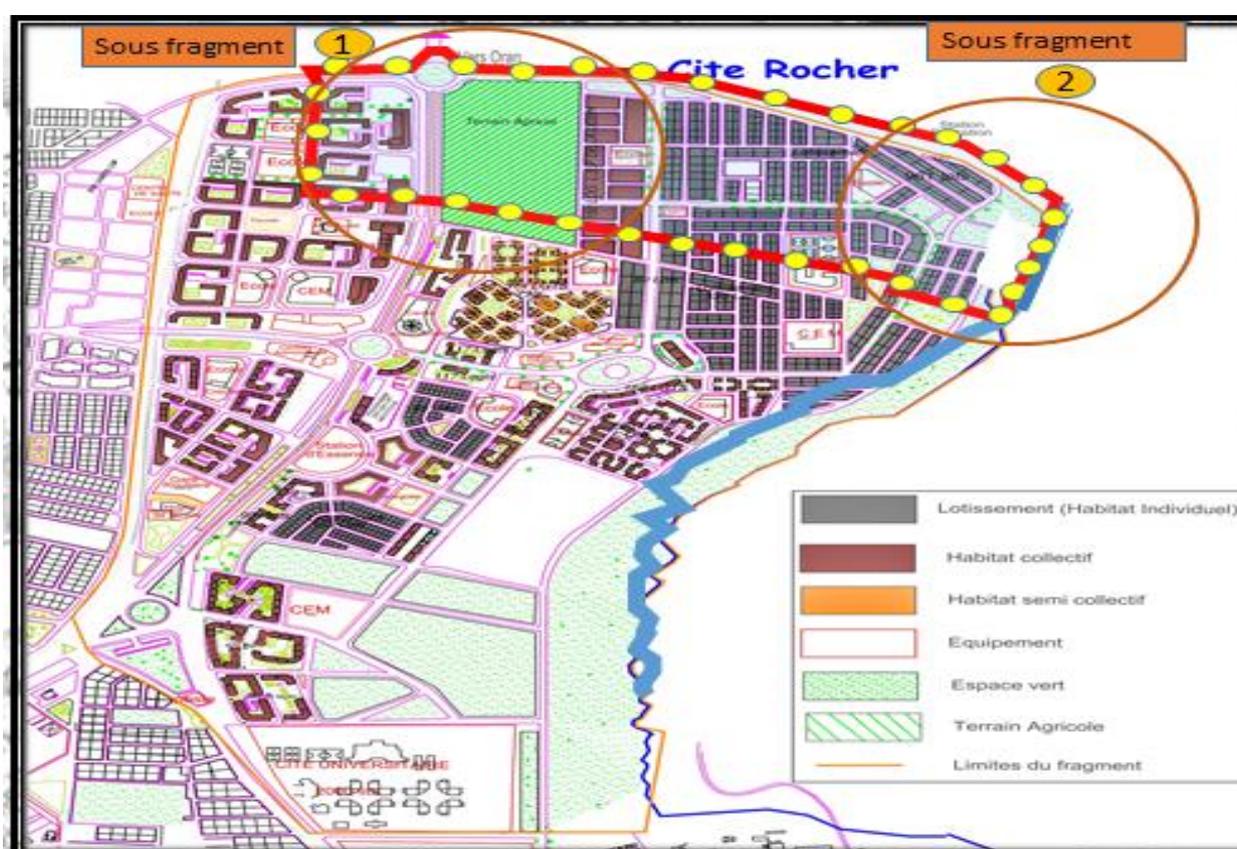


Figure 24. délimitation de sous-fragement d'intervention.

9.1 Sous-fragment 1 :

Les chapitres précédents nous ont aidé à connaître les principes sur lesquels doit reposer notre projet, le passage de l'idée à sa concrétisation nécessite une référence conceptuelle constituée de 3 points importants, chacun de ces concepts intervient sur un aspect particulier de la conception

- Le contexte : c'est les potentialités du site et ses contraintes
- Le programme : c'est interventions

- Le style : c'est le langage, la mobilité et le mouvement

La volonté de préserver les espaces verts et plus spécifiquement les terres agricoles en périphérie urbaine, figure parmi les préoccupations du discours politique, et l'un des points délicats est donc l'implantation selon une démarche purement scientifique devra se faire à partir de certains objectifs :

- La vocation du site nous oblige à implanter le projet urbain (une ferme urbaine) au centre c'est un projet à vocation régionale, ou se met le développement du secteur agricole et l'échange économique, le projet doit marquer un véritable événement urbain à l'échelle de la métropole.

Dans le côté nord et sud de terres agricoles en a créé deux voies qui mènent directement et qui renforcent le RN13

Dans le côté nord en a implanté un palais d'exposition et extension de centre polyfonctionnel et a lié avec une porte urbaine symbolique qui marque l'entrée de la ville.

Dans le côté sud, comme nous avons beaucoup d'habitations, nous l'avons renforcé en créant un grand centre commercial et aussi équipement sanitaire.

Une autre voie projetée parallèle à RN13 avec un axe d'équipements contient des activités diverses et bien spécifiées du besoin de la zone tel que : une mosquée de quartier, un centre éducatifs (crèche – bibliothèque – maison de jeunes-loisirs scientifiques). Afin de renforcer les besoins de la zone et des usagers.

9.2 Sous fragment 2 :

Et comme on dit l'entrée de ville et tout, on privilégie d'intervenir dans la périphérie et on traite l'oued Mekerra et on renforce le potentiel par le projet de parc urbain qui se caractérise par une superficie importante qui offre un milieu naturel préservé à la nature, la faune, la flore et d'activités de plein air qu'il offre (jeux, détente, sport), une grande pelouse polyvalente qu'elle peut accueillir des différentes activités sportives et culturelles, arbres et plantes, chemins ombragés pour les piétons, des cafétérias et bien plus encore. Par ailleurs, il est destiné à être un centre d'activités de plusieurs événements par jour ou le programme sera libre et varié du sport, tournois d'échecs et d'autres jeux culturels, pour des soirées de cinéma et des concerts en plein air. Le parc va également promouvoir l'usage des piétons, aussi l'utilisation de patins et de bicyclettes, contribuant à un lieu de rencontre sain, calme et tranquille où la connectivité et la rencontre sont les concepts de base dans le but de ce Parc.

Démarche conceptuelle :

La composition formelle de notre projet naîtra en respectant ces critères :

- Concept spatial

La transparence est introduite dans notre projet à deux niveaux : le projet rappelle la nature

- **Intérieur- extérieur** : des bandes de la végétation et des baies vitrées a la partie serre a besoin beaucoup d'éclairage pour ouvrir un maximum de champ visuel vers le boulevard principal et pour la partie palais d'exposition ,creche , bibliotheque besoin en éclairage est moins important donc sera couverte d'une structure en nid d'oiseau Ainsi que l'application de cette notion de transparence sur le centre commercial afin de l'ouvrir sur les espaces public et le boulevard. Et pour le périphérie, le parc inscrit dans un environnement naturel (arbres, plan d'eau) notre source d'inspiration cest un element purement naturel utilisé présenté par la forme d'arbre pour rappeler le site dans lequel s'inscrit le batiment, la façade traité comme un reseau d'arbre.
- Intérieur du bâtiment d'habitation: La transparence est assurée grâce à l'intégration, ce cachet donnera ue forme géométrique organique.ou les usagers de la zone et Les enfants doivent y trouver l'atmosphère agréable et chaleureux qui apaise, complète et harmonise le bien-être matériel avec le bien-être psychique.

- Concept de géométrie

La simplicité: la composition est simple au niveau de typologie formelle dictée par des règles géométriques reconnaissables.

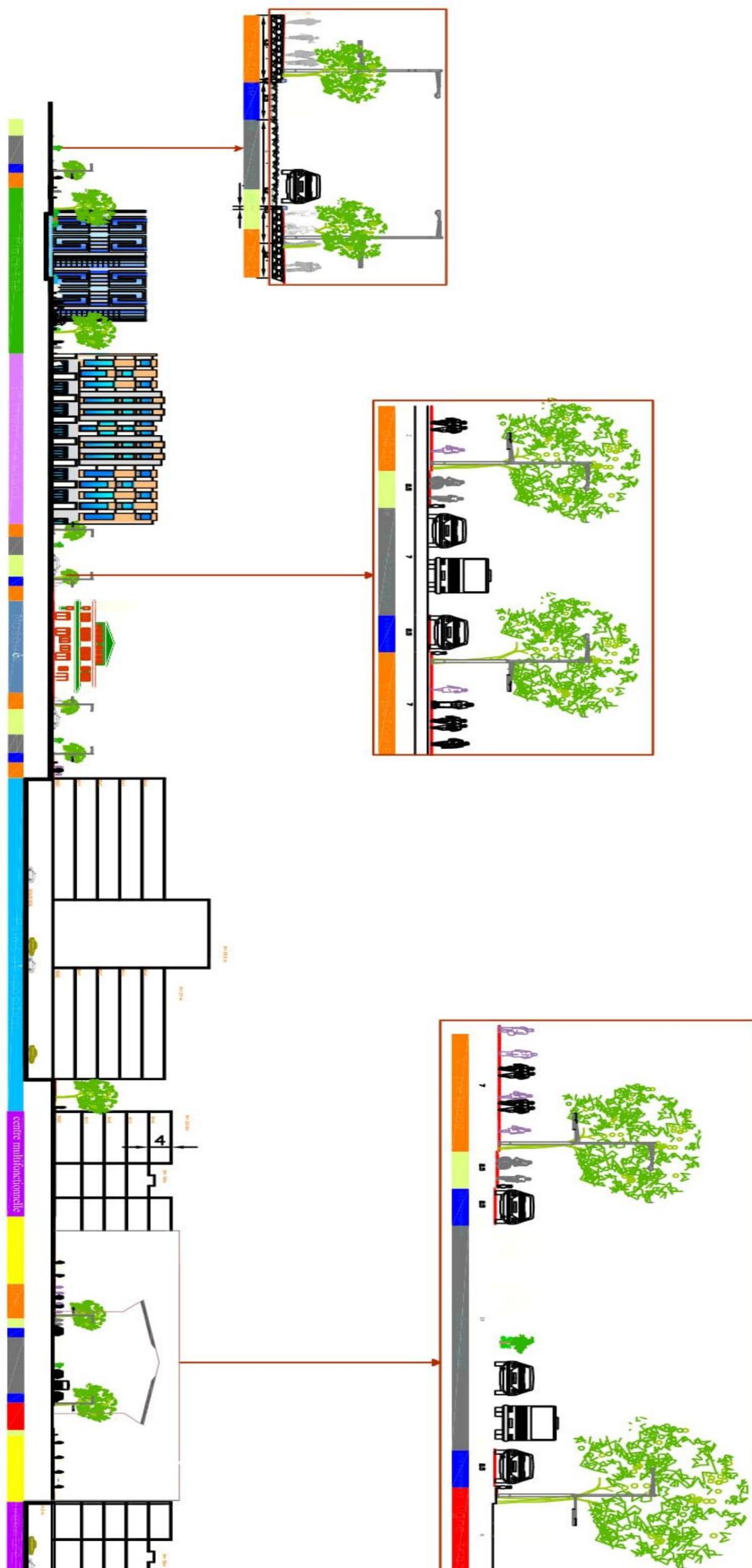
Organique : éviter la rigidité et les compositions compliquées, et assurer une certaine souplesse qui sera parfait pour l'équilibre mental et psychique des habitants.

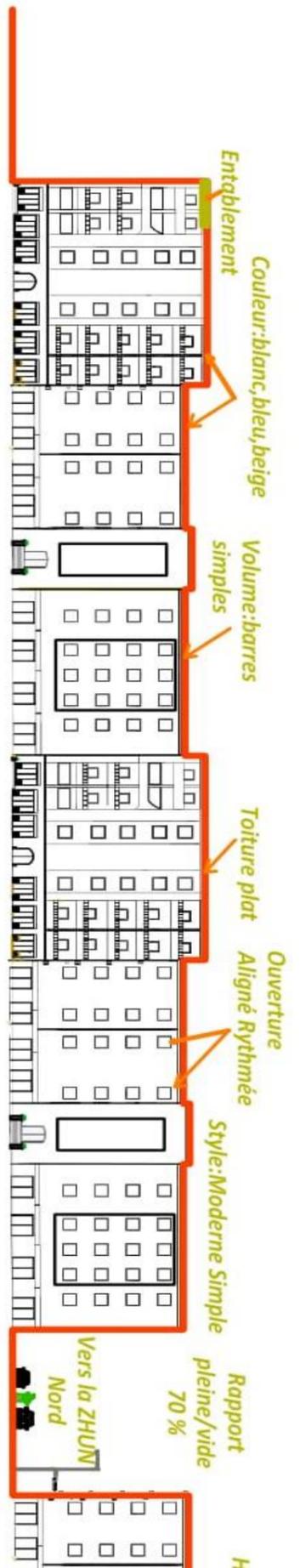
- concept de perméabilité

Assurer la relation de l'équipement avec son environnement à travers ces différents accès (piétons et mécaniques) Et les relations fonctionnelles entre les différentes entités internes.sans oublier l'animation du boulevard RN13 et son mobilier urbain.

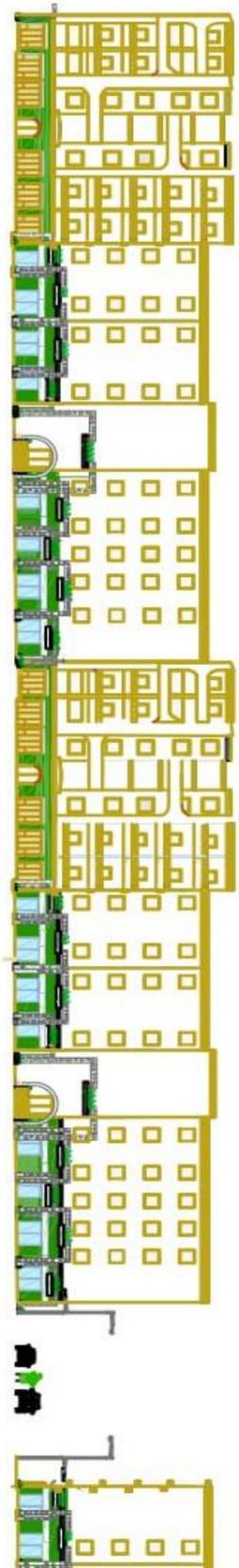
4 Posture générale d'aménagement urbain :

- -créer un boulevard animé réaménagé qualifié signalés par des panneaux placés cet effet le long de la route (Le panneau d'entrée en agglomération, implanté dans le respect du code de la route) contribuant à améliorer la lecture de l'entrée de ville par l'automobiliste.
- -Créer un quartier en relation directe avec les autres parties de la ville dans lesquelles le développement durable serait au cœur de la gestion urbaine quotidienne sur tous les aspects :
- -Sur un plan de logement et d'habitat.
- -Sur le plan des déplacements, des transports et des mobilités.
- -Sur le plan de la mixité sociale et fonctionnelle

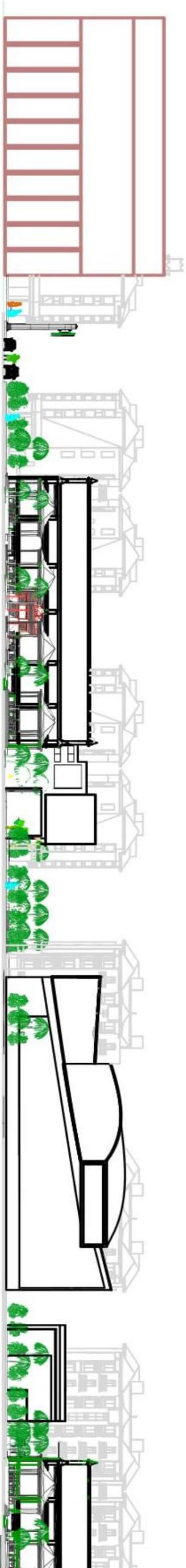




Façade existant côté oues



Façade côté ouest du bou



Façade urbaine côté est

A-FICHE TECHNIQUE

1. Mobiliers urbains:

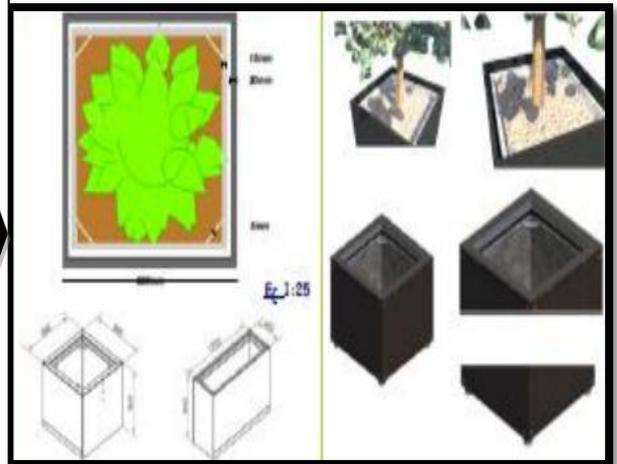
- Grille d'arbre

- Description : grille d'arbre de forme carrée.
- Matériaux : tôle d'acier, fer plat d'acier.
- Dimensions : épaisseur 10 mm.
- Encombrement : 100 X 100 cm.
- Diamètre intérieur : 35 X 35 cm en 04 éléments.
- Les renforts verticaux 30 X 10 mm.
- Poids : 150 à 200 suivant les dimensions.
- Fixation : avec scellement sur cadre métallique et des renforts en acier.



- Mobilier lié aux végétaux et à l'eau :

- Bac à fleur
- Bac à fleur cubique ou rectangulaire.
- Matériaux : corps en tôle acier bac
- intérieur en tôle acier galvanisée
- Dimensions : corps épaisseur 20 mm
- Encombrement : 880 880 mm bac
- intérieur 790 790 mm en 04 éléments
- Poids : 100 kg
- Fixation : structure portante en tube d'acier de 50 50 mm galvanise



- Mobilier de propreté et d'hygiène

- Poubelle

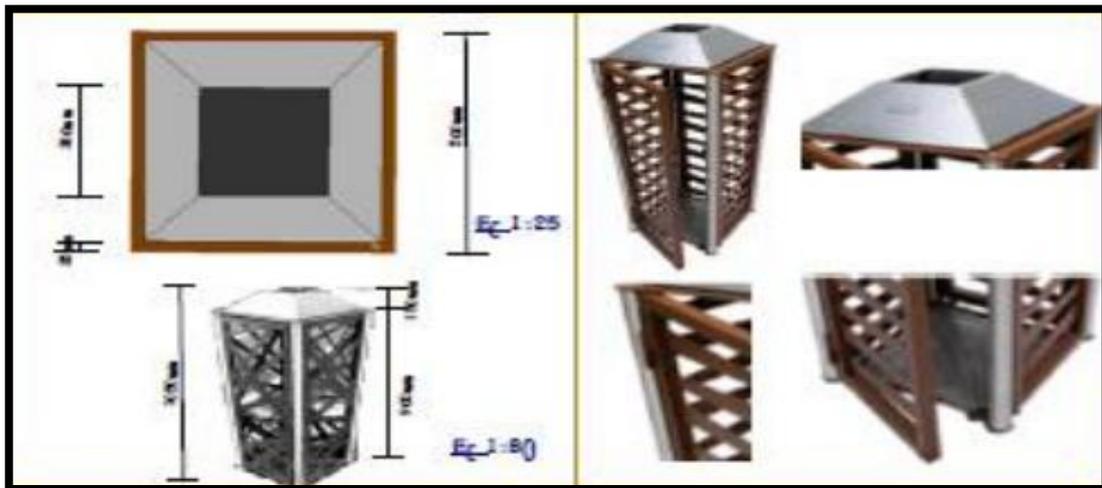
Description : une corbeille de forme trapézoïdale

Matériaux : acier inoxydable.

Dimensions : h 1050 500 500 mm

Contenance : 80 L

Vidage : ouverture latérale de la porte



• Mobilier d'éclairage public :

- Candélabre :

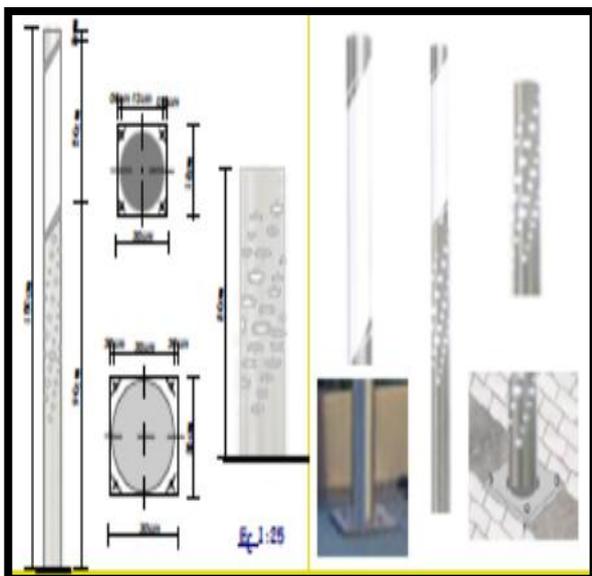
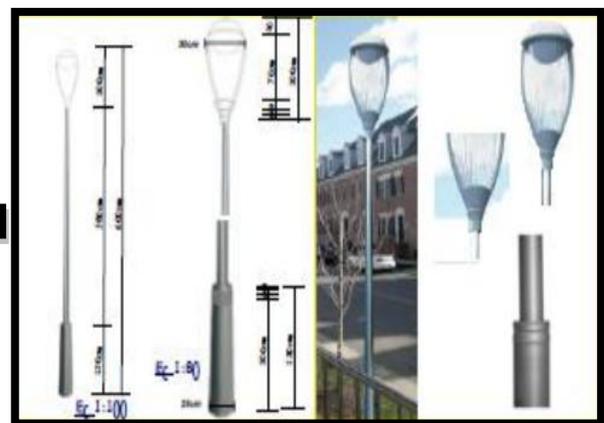
Description : mat cylindroconique droit

Matériaux : acier inoxydable

Dimensions : hauteur du mat : 6 m

Diamètre en tête : 300 mm

Fixation : fixation au sol par scellement.



• Mobilier d'éclairage public

Bornes d'éclairage

Description : borne d'éclairage cylindrique droit

Matériaux : acier inoxydable

Dimensions : hauteur 150 cm

Diamètre en tête 12 cm

Hauteur 80 cm

Diamètre en tête 20 cm

Fixation : fixation par semelle et tiges de scellement

- Mobilier de repos

Banc :

Description : ensemble jardinière + banc

Matériaux : l'assise en bois mouluré

Le piètement en acier

Dimensions :

Longueur 210 cm

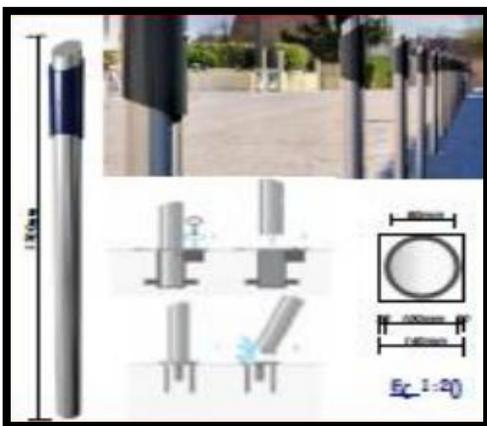
Largeur 60 cm

Hauteur d'assise 46 cm

Hauteur totale 86 cm

Poids : 81 kg

Fixation : auto stabilité



- Mobilier de protection et de contrôle du stationnement

Bornes ; potelet ; clous de voirie

Description : potelet cylindrique amovible

Matériaux : acier inoxydable

Dimensions hors sol : hauteur 1200 mm

Diamètre : 100 mm

Fixation : scelle au sol ou amovible (verrouillage par clé encastrée dans le sol)

Fixation de l'élément au sol par une vis sectionnable)

Description : clous de voirie rainurée (spiral)

Matériaux : acier inoxydable



Mobiliers d'information et de communication

Poteau d'arrêt de bus ; Panneau signalétique solaire

02



Description: Poteau d'arrêt de bus .

Matériaux:

- Structure acier galvanisé .
- Support tubulaire et habillage en acier inoxydable

Dimensions hors sol :

- h 2500 x L 600 x p 150 mm .

fixation: Fixation au sol par scellement .



Description: Panneau signalétique autonome par énergie solaire

Matériaux: structure en aluminium.

- Un module solaire plat fixé à l'horizontale au-dessus du panneau.

La face avant du panneau est équipée de diodes électroluminescentes de couleur jaune/ambre.

Dimensions hors sol :

- h 2500 x L 600 x p 150 mm .

fixation: Fixation au sol par scellement .



Mobiliers d'information et de communication

Poteau d'arrêt de bus ; Panneau signalétique solaire

02



Description: Poteau d'arrêt de bus .

Matériaux:

- Structure acier galvanisé .
- Support tubulaire et habillage en acier inoxydable

Dimensions hors sol :

- h 2500 x L 600 x p 150 mm .

fixation: Fixation au sol par scellement .



Description: Panneau signalétique autonome par énergie solaire

Matériaux: structure en aluminium.

- Un module solaire plat fixé à l'horizontale au-dessus du panneau.

La face avant du panneau est équipée de diodes électroluminescentes de couleur jaune/ambre.

Dimensions hors sol :

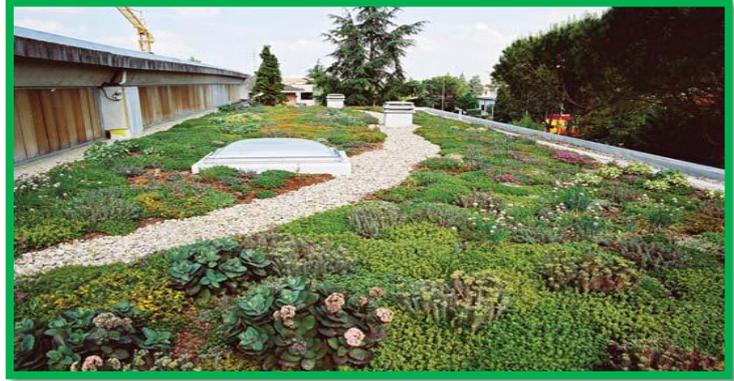
- h 2500 x L 600 x p 150 mm .

fixation: Fixation au sol par scellement .



❖ La toiture végétale :

Le principe de la toiture végétalisée est un concept utilisant un mélange de terre et de végétaux enracinés sur les toits permettant de réaliser des toitures qui jouent le rôle d'un isolant phonique, étanches à l'air et à l'eau, résistantes au vent et au feu. Le tout se faisant avec des matériaux facilement disponibles.



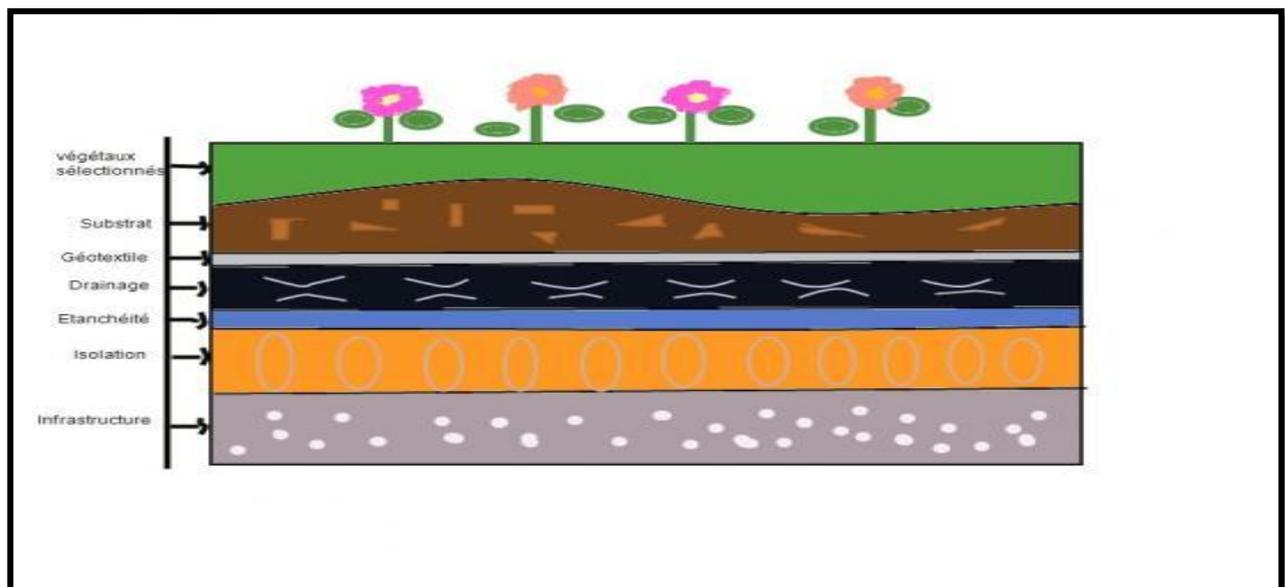
Une toiture végétale également appelée toiture végétalisée, toit végétalisé, toit vert ou plus scientifiquement PCVH1 (Paroi Complexe Végétalisée Horizontale) est une toiture étant recouverte de végétation, contrairement à des matériaux couramment utilisés, comme les tuiles, le bois ou les tôles.

Les toitures vertes offrent incontestablement de nombreux avantages, qu'il s'agisse d'une Meilleure qualité de la vie, du maintien de la biodiversité, d'une meilleure gestion de



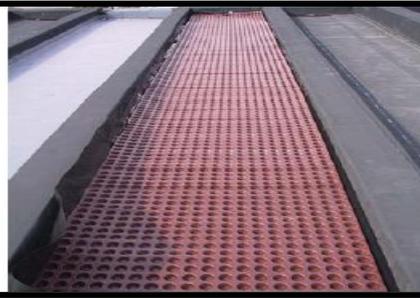
l'eau, de L'amélioration du confort thermique et acoustique ou de la longévité accrue de l'étanchéité.

- Comment réaliser un toit végétalisé ?





Pose d'un film polyéthylène



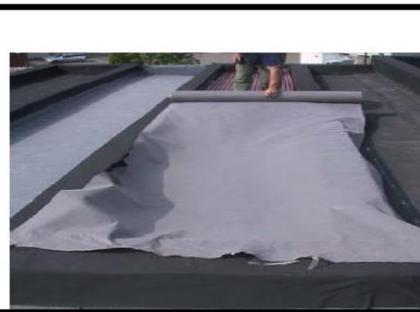
Drainage sous forme de plaques à excroissances en PVC rigide



Drainage sous forme de plaques à excroissances en EPS



Drainage sous forme de plaques à excroissances en EPS



Drainage sous forme de plaques à excroissances en PVC rigide



Drainage sous forme de plaques à excroissances en EPS



Mise en place de la végétation



Arrosage



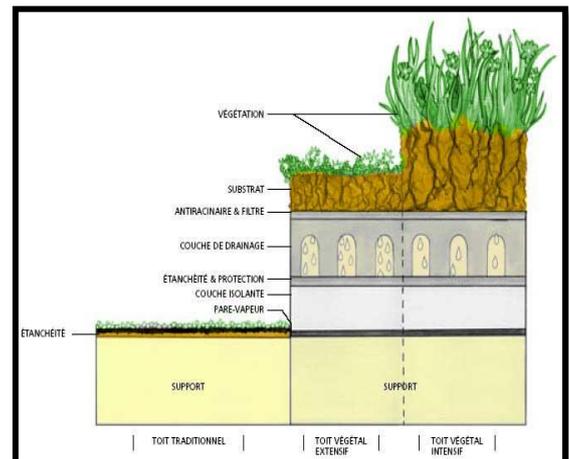
Epannage de fragments de plantes



Mise en place de plantes cultivées en pépinière

• Éléments d'un toit vert:

- La structure portante
- Une couche d'étanchéité : Une barrière anti racines et une membrane d'étanchéité séparent le système du toit vivant du bâtiment isolé qui se trouve en dessous.
- Une couche éventuelle de drainage et de filtration : En cas d'excédent d'eau, une couche de réservoirs ou de galets la filtre puis elle se déverse dans une canalisation. Pendant les périodes sèches, l'eau stockée remonte vers les racines.
- Un substrat de croissance :
- La terre naturelle devient trop lourde quand elle se gorge d'eau. Les architectes des toits verts utilisent un substrat.
- Une couche végétale:



Plantation intensive :

C'est un type de culture dans des bacs pouvant faire jusqu'à 1 ou 2 mètres de profondeur. La culture intensive peut permettre la culture d'arbres tels les arbres fruitiers décoratifs ou nains.

Plantation extensive :

Il s'agit d'un type de plantation sur substrat de 10 à 15 cm d'épaisseur qu'on ne veut pas nécessairement arroser, sauf éventuellement en cas de sécheresse



prolongée.

Plantation traditionnel :

C'est aussi une plantation de faible épaisseur (15 cm) ayant généralement un système d'arrosage automatique goutte-à-goutte se faisant par petits conduits situés sous le substrat de culture entre le géotextile filtrant et le géotextile anti-racine.

Les avantages:

Elle protège le toit des UV et des chocs thermiques et augmente donc sa durée de vie.

La toiture végétalisée (toit vert) possède un très grand intérêt sur le plan de l'équilibre thermique de l'équipement : elle permet de garder la chaleur en hiver et la fraîcheur en été.

-elle isole du bruit.

-Elle améliore la qualité de l'air car elle absorbe les poussières, certains polluants et les rejets de gaz carbonique.

-Elle limite les risques d'inondation en cas de fortes pluies en retenant une partie de l'eau.

-Elle filtre les eaux de pluies pour pouvoir les réemployer en usage domestique.

❖ Palette végétale :

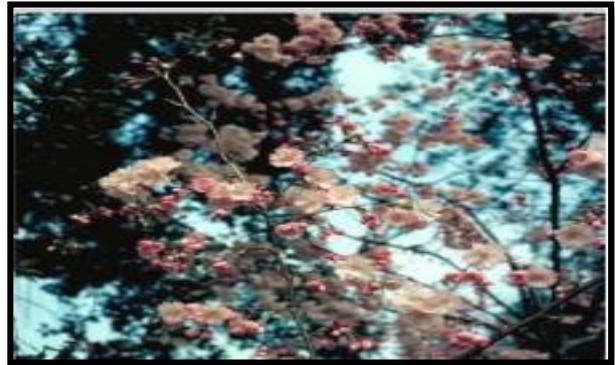
- Végétaux à feuillage caduques : Ces types de végétaux laissent tomber toutes leurs feuilles et mettent plus d'énergie pour les faire repousser au printemps.

Les arbres pleureurs : leur feuillage retombe

En Parasol, sont plantés isolément afin de

les mettre en valeur. Cerisier à fleurs

Japonais « accolade »



Tulipier de Virginie : De mai à juillet apparaissent des fleurs. Son feuillage très original est particulièrement splendide à l'automne, vert foncé puis au jaune dès l'apparition des premiers froids.



Tilleul argenté : Le feuillage argenté, donnera beaucoup de charme à votre jardin . Il produit une floraison jaune Chartreuse en été, odorante Et toxique pour les abeilles.



Arbre de Judée ,Elle compose de petites fleurs papilionacées regroupées en bouquets de 3 à 6. Ensuite se succèdent les feuilles cordiformes vertes assez claires, également très décoratives.



- Végétaux à feuillages semi persistants :

-Ces types de végétaux conservent une partie de leur feuillage en hiver

Les haies : constituées par des arbustes plantés en alignement de manière à former un rideau continu dont la hauteur varier.



La haie constitue une clôture entre deux espaces, la Plantation de la haie à 50 cm de largeur avec d'hauteurs varie entre 50 cm et 2m.

- Les rosiers :

Faciles à entretenir et à la floraison abondante. Utiliser dans Les Bordures des jardins.

Cyclamen de Naples (rose) : Cyclamen de Naples forme fleurs mauve-rose, très parfumées. Le feuillage comporte marbrures argentées qui restent sou



des
des

Vent jusqu'au printemps. Eviter l'excès d'humidité pendant le repos estival

Assortiment de 10 dahlias nains doubles :

Ils ont des fleurs doubles aux pétales larges et aplatis.

Leur végétation compacte est idéale pour réaliser de

Belles bordures, plates-bandes et massifs bas.



Bulbes d'été pour rocailles et bordures fleuries :

Des fleurs très colorées qui ne mesurent pas plus

de 70 cm. A planter en ce moment pour égayer

dès cet été massif bas, bordures ou rocailles.



Conclusion générale

En guise de conclusion, la finalité de cette intervention dans le périphérie des entrées de ville de de Sidi bel Abbes invite à une attitude durable : inciter les habitants à réinvestir le boulevard de la ZHUN NORD EST comme lieu de vie et de bien-être.

- Ce site riche par sa structuration et sa fonctionnalité permet différentes approches et possède, des qualités et un potentiel pour la construction d'un quartier dynamique ou il est fait bon vivre.
- La revalorisation de l'entrée a concilie les objectifs d'urbanisme durable environnementaux, sociaux et économiques.

Dans le cadre de l'objectif urbanistique il ya eu lieu :

- Réaménagement et la reconversion de la rue principale d'entrée de Ville avec intégration de voies de circulation propres pour les transports en commun, pistes cyclables, espaces piétonniers et zones vertes.et tram way pour un boulevard plus animé et bien ordonné .
- L' aménagement d'une porte symbolique et physique qui marque l'entree de ville.
- Renforcement de la circulation en commun et la circulation douce.
- Renforcement de la vocation de la ville et du site (terrain agricole) par injection d'une ferme urbain par un choix.
- Développement des espaces destinés aux piétons pour qu'ils s'approprient l'espace du boulevard.
- Intégration des parkings au niveau des entrées du boulevard pour encourager les gens à circuler à pieds.
- Atténuer et remodeler la monotonie du paysage urbain (ZHUN) au niveau des urbanisations nouvelles pour une personnification des espaces.
- Revalorisation esthetique de l'espace (traitement de la voirie, mobilier urbain, éclairage...) permettant d'augmenter l'attractivite d'entrée et de la vie locale.

Pour l'objectif atteindre il ya eu :

- Donner à l'entrée Nord-Est son rôle de vitrine qui illustre l'image global de la ville et améloirer les activités de cette entrée, d'éveiller la curiosité de découvrir la ville en accueillant le visiteur.

Résumé

Notre choix est motivé par le désir d'apporter en tant qu'architecte urbaniste de valoriser le phénomène d'urbanisation et les conditions particulières de création visant à améliorer les éléments de la ville dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire et du développement durable et assurer l'intégration et la cohérence avec le tissu urbain et les autres échelles du territoire, en terme de requalifier ses entrées devant être la vitrine de son centre urbain, d'éveiller chez eux la curiosité de découvrir la ville par une image de marque et esthétique dans ses entrées.