

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

UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEN

FACULTÉ DE TECHNOLOGIE

DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Habiter le renouvellement urbain



Requalification de l'ancien quartier de la gare de Sidi Bel Abbés pour une nouvelle centralité urbaine attrayante et durable

Soutenue le 11 septembre 2017 devant le jury :

Président : BABA A I

Examineur : CHAREF N

Examineur : TASFAOUT A

Encadrant : RAHMOUN - M

Co-Encadrant : KALAJDI - M

Présenté par : GOURI Sidi Mohammed EL Amine

Matricule : 15078-T-12

Présenté par : SAMSON Jumanne Magiri

Matricule : 21287-L-10

Année Académique : 2016/2017

Remercîments

Avant toute pensée, nous tenons à remercier le « bon Dieu » le clément, le miséricordieux de nous avoir accordé la force, la santé, la patience et le courage pour affronter toutes les difficultés rencontrées durant ce parcours universitaire et aboutir finalement à ce modeste travail.

Nos chers parents pour leurs soutiens, conseils, aides, amour, sans eux ce travail ne serait accompli.

On tient tout particulièrement à remercier M. RAHMOUN Mohammed, notre encadrant D'avoir accepté d'encadrer ce travail et d'avoir surtout cru au sujet, on le remercie pour sa Compréhension, ses encouragements, son soutien moral, sa disponibilité Accordé tout au long de ce travail. Qu'il trouve ici l'expression de nos profondes gratitude.

Nos remerciements vont également à M. KALAJDI Moncef, notre Co-encadrant, sa Compréhension, disponibilité et précieux conseils nous ont aidés à surmonter beaucoup de difficultés.

On voudrait aussi remercier les membres de jury qui ont accepté d'évaluer et d'examiner ce modeste travail.

Notre gratitude et reconnaissance envers tous les enseignants de notre département et toute l'équipe pédagogique pour leurs accueils, patiences et gentillesse.

Enfin Merci à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce modeste travail.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à :

-Ma chère maman, l'exemple de la bonté, et de sagesse, ma source de tendresse qui n'a jamais cessé et ne cesse de me combler m'encourager et de prier pour moi ; je ne serai jamais arrivée ou j'en suis aujourd'hui sans toi, aucune dédicace ne serait éloquente pour exprimer mon amour pour toi chère maman.

-Mon cher père, l'homme, qui a sacrifié sa vie pour nous, rien au monde ne vaut les efforts que tu as fournis jour et nuit pour nous élever et nous procurer tout ce dont on avait besoin et bien plus. Aucune dédicace ne saura exprimer l'amour et l'estime que je te porte.

-Mes chères sœurs Amina Hidayet je suis arrivée ici aujourd'hui c'est entièrement grâce à vous, je vous remercie profondément pour votre présence quotidienne, votre patience, votre soutien, vos précieux conseils

Mes chères nièces que j'adore « Alycia, Sarah, Mayssa, Sania »

Mon frère et pas beau-frère Rachid pour sa présence et son soutien quotidien

Ma fidèle compagnante « AINI » si chère à mon cœur, celle qui m'a soutenu et aidé durant tout mon parcours de Master.

A toute la famille « GOURI, Ould Keddour et Barka »

A ma deuxième famille ma grand-mère , Chaib, Rachid , khdidja, Fatima, petit Chaib, Marwa, Tata Nacira, Soumia, Khadouj, Mehdi Alal , et Tonton Saidi.

A Barka Nesro qui m'a toujours orienté et guidé à prendre les bonnes décisions.

A mon professeur de français Khaled Bouda pour ses orientations et ses efforts.

A mon frère Samson Jumanne Magiri

A ma chère famille de Tizi-Ouzou

A toutes l'équipe de l'OPGI de Tlemcen

Tous mes amis sans aucune exception merci pour votre présence incontournable pour votre soutien et aide

Gouri Sidi Mohammed El AMINE

Dédicaces

Je dédie ce mémoire à :

Ma mère Nyamisi Yango, qui a œuvré pour ma réussite, de par son amour, son soutien, tous les sacrifices consentis et ses précieux conseils, pour toute son assistance et sa présence dans ma vie, reçois à travers ce travail aussi modeste soit-il, l'expression de mes sentiments et de mon éternelle gratitude.

Mon père Jumanne Magiri, qui peut être fier et trouver ici le résultat de longues années de sacrifices et de privations pour m'aider à avancer dans la vie. Puisse Dieu faire en sorte que Ce travail porte son fruit ; Merci pour les valeurs nobles, l'éducation et le soutien permanent venu de toi.

Mes frères, Barnabas Magiri et Paul Magiri et sœurs Janeth, Lidia and Mary qui n'ont cessé d'être pour moi des exemples de persévérance, de courage et de générosité.

Ma fille Mario Samson Magiri

Mes professeurs de l'université de Tlemcen Faculte de technologie ET CEIL qui doivent voir dans ce travail la fierté d'un savoir bien acquis.

A la mémoire de

Ma grand-mère Nyabugumba Mkama

ET grand père Paul Magiri.

Ma famille en Algerie, Mon père Gouri Labdil, Ma mère Djamilla Gouri, et ma soeurs Amina Gouri et Mon millieur amis et frères Gouri Sidi Mohammed amine

Mes amis et amies de par le monde qui n'ont cessé de m'encourager

Tous mes professeurs pour leurs disponibilité et conseils pour la richesse et la qualité de leur enseignement et qui déploient de grands efforts pour assurer à leurs étudiants une formation actualisée

Samson Jumanne Magiri

Résumé

A l'instar des autres villes du monde, la ville de Sidi Bel-Abbes était autre fois une ville modèle et occupait une place importante dans la configuration urbaine grâce à sa position enviable.

Cependant, cette dernière se voit aujourd'hui en crise après avoir été longtemps le spectacle de mutations et transformations profondes, ainsi cette dernière se présente comme un ensemble de pôles non homogènes et non organisés.

Notre cas d'étude « quartier Perrin la Gare » est l'exemple parfait de l'une de ces centralités non –planifiées : une friche ferroviaire dans un tissu urbain stratégique.

Devant ce fait, l'intervention sur ce dernier s'avère indispensable afin d'en faire du quartier « Perrin la Gare » une « centralité sûre et durable ».

Le renouvellement urbain se présente comme une solution clef. Ce dernier permet d'enrayer le phénomène de l'étalement urbain, ainsi reconstruire la ville sur elle-même.

Pour cela, nous avons tenté d'apporter des solutions aux problèmes majeurs constaté lors de l'analyse urbaine ainsi la proposition d'un projet urbain ambitieux qui tente de répondre aux problèmes majeurs dont souffre la ville d'une part, crée et générer de nouvelles ambiances dans le quartier à travers un programme riche et diversifié en « espaces de loisirs, culturels, commerciaux, résidentiels... » D'autre part, mais aussi renforcer l'image de la future centralité durable à travers la mise en valeur du paysage urbain, à l'image de « Oued Mekera et le jardin la Macta » un patrimoine naturel et paysager à préserver et faire éclore.

Mots clés :

Ville modèle, centralité, étalement urbain, friche ferroviaire, renouvellement urbain, Perrin la gare, oued Mekera

ملخص

على غرار باقي مدن العالم، كانت مدينة سيدي بلعباس مدينة نموذج متبوءة مكانا مهما في الشكل العمراني بفضل موقعها المرغوب فيه.

مع ذلك، فهذه الأخيرة وجدت نفسها في أزمة خانقة بعدما كانت منذ مدة حقلًا لتحويلات كبيرة وعميقة.

زيادة على ذلك، تظهر هذه الأخيرة على أنها نسيج من أقطاب غير متناسقة وغير منتظمة.

موضوع بحثنا **حي محطة القطار بيران** لهو مثال حي عن المركزية العمرانية الغير خاضعة للتخطيط الجيد، أرض جرداء حديدية في نسيج عمراني استراتيجي.

أمام هذا الوضع، تدخلنا في هذا الأخير هو شيء لا مفر منه من أجل جعله مركزية دائمة وأكيدة، إن لم نقل متينة.

إعادة التهيئة العمرانية هي الحل المهم في هذه الإشكالية مع اقتراح عدة حلول كفيلة بتخطي كل ما هو صعب.

من جهة أخرى، الواجهة العمرانية ستصبح ذات رونق عال الإتقان موازاة مع واد المكرة وحديقة المقطع اللذان يرتقيان إلى صف التراث الطبيعي.

الكلمات المفتاحية:

المدينة النموذجية، المركزية العمرانية، التوسع العمراني، الأرض الجرداء الحديدية، التجديد العمراني، بيران المحطة، واد المكرة.

Sommaire

REMERCIEMENTS	I
DEDICACES	II
DEDICACES	II
RESUME	IV
ملخص.....	V

CHAPITRE INTRODUCTIF

INTRODUCTION GENERALE	1
PROBLEMATIQUE GENERALE DE LA VILLE DE SBA.....	2
HYPOTHESES	3
OBJECTIFS	4

CHAPITRE I ASSISE THEORIQUE

INTRODUCTION.....	5
1. URBANISME NOTIONS ET DEFINITIONS	5
1.1. <i>Urbanisme définitions</i>	5
1.2. <i>Evolution de l'urbanisme</i>	5
1.2.1. Histoire de la ville aperçu sur l'évolution des villes depuis l'antiquité à nos jours	5
1.2.1.1. La ville de l'antiquité.....	6
1.2.1.2. La ville médiévale (Moyen Age)	7
1.2.1.3. La ville de la Renaissance.....	7
1.2.1.4. La ville militaire	8
1.2.1.5. La ville de l'ère industrielle	8
1.2.1.6. La ville contemporaine	10
1.2.1.7. La ville post-moderne	11
1.2.1.8. La ville nouvelle	12
1.2.2. Urbanisme et développement durable	12
1.2.3. Renouveau urbain notion et définitions	12
1.2.4. Les objectifs du renouvellement urbain.....	13
1.3. <i>Notion de centre et centralité pour un développement équilibré des villes</i>	13
1.3.1. Le Centre et la centralité.....	14
1.3.1.1. Le centre	14
1.3.1.2. Les indicateurs du centre	14
1.3.1.3. Les types de centres	15
1.3.1.4. Centralité	16
1.3.1.5. Les types de centralités	17
1.3.2. La différence entre « centre » et « centralité ».....	17
1.3.3. Le passage du centre à la centralité	17
CONCLUSION	17

CHAPITRE II: LECTURE GEOGRAPHIQUE ET TERRITORIALE

INTRODUCTION.....	18
1. LE TERRITOIRE.....	18
1.1. <i>Lecture critique du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT)</i>	18
1.1.1. Le SNAT	18
1.1.1.1. Présentation de la partie nord du territoire algérien	19
1.1.1.2. Les scénarios d'aménagement du SNAT	20
➤ SCENARIO 1 « L'EQUILIBRE VOLONTARISTE »	20
1.1.1.3. Scénario acceptable : équilibre territorial et compétitivité.....	25
1.1.1.4. Les limites du scénario acceptable.....	25

1.1.1.5.	Les orientations du SNAT pour la région nord-ouest	25
1.2.	<i>Lecture critique du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT)</i>	26
1.2.1.	Présentation de la région nord-ouest du territoire algérien	26
1.2.2.	Les scénarios d'aménagement du SRAT	27
1.2.2.1.	Scénario 01 souhaitable	27
1.2.2.2.	Scénario 02 conservatoire	27
1.2.3.	Scénario souhaitable	27
1.2.4.	Les limites de scénario souhaitable	28
1.2.5.	Les orientations du SRAT pour l'armature urbaine de SBA	28
1.3.	<i>Lecture critique du PAW</i>	29
1.3.1.	Présentation de l'armature urbaine de Sidi Bel Abbès	29
1.3.1.1.	Les potentialités de la wilaya	30
SYNTHESE	30
2.	L'AGGLOMERATION	35
2.1.	<i>Choix de l'agglomération</i>	35
2.2.	Analyse critique du PDAU de la ville de Sidi Bel Abbès	35
2.3.	<i>Analyse urbaine de la ville de Sidi Bel Abbès</i>	36
2.3.1.	Lecture géographique (situation)	36
2.3.2.	Lecture historique	37
➤	Processus d'évolution de la ville de Sidi Bel Abbès	37
2.3.3.	Lecture environnementale	40
2.3.4.	Lecture physico-spatial	41
2.3.4.1.	Schéma de structure	41
2.3.4.2.	Les nœuds	42
2.3.4.3.	Lecture de la mobilité urbaine	43
2.3.4.4.	Lecture des centralités	44
2.3.4.5.	Lecture des équipements	44
2.3.4.6.	Délimitation des secteurs	46
2.3.5.	Lecture socio-économique	48
2.3.5.1.	Analyse sociale	48
2.3.5.2.	Analyse économique	49
2.3.6.	Les problèmes majeurs de la ville	49
2.4.	<i>Problématique générale de la ville de SBA et le choix de la zone d'étude</i>	50
2.5.	<i>Hypothèses</i>	51
2.6.	<i>Les interventions</i>	52
2.7.	<i>Interventions générale</i>	54
CARTE DE SYNTHESE	55
CONCLUSION	56

CHAPITRE III : DIAGNOSTIC ET ANALYSE URBAINE DU QUARTIER « PERRIN LA GARE »

INTRODUCTION	57
1.	LE CHOIX DE LA ZONE D'ETUDE (PERRIN LA GARE)	57
1.1.	<i>Les orientations du PDAU pour le quartier « PERRIN LA GARE »</i>	57
2.	ANALYSE URBAINE DU QUARTIER PERRIN LA GARE	58
2.1.	<i>Analyse typo morphologique du quartier</i>	59
2.1.2.	Lecture du POS	60
2.1.3.	Carte lecture du pos	61
2.1.4.	Lecture des formes urbaines	62
2.1.5.	Typologie urbaine	63
2.1.5.1.	Habitat	63
2.1.5.2.	Equipements	64
2.1.6.	Carte des typologies architecturales	67
2.1.7.	Carte d'habitat et des équipements	68
2.1.8.	Paysage urbain	69
2.1.8.1.	Le paysage naturel	69
➤	Les espaces extérieurs (place et placette)	70

2.1.9.	Centralité parcours urbains et éléments de repères	71
	Parmi les éléments de repère que présente le quartier	71
	- Hôtel	71
	- L'école primaire	71
	- Siégé de la CRMA.....	71
	- Siégé de sonelgaz	71
2.1.10.	Carte centralité, parcours urbain et éléments de repères	72
2.1.11.	Lecture des gabarits « Carte des gabarits ».....	73
2.1.12.	Système viaire et Mobilité	74
2.1.13.	Carte de mobilité	75
SYNTHESE CARTE DE DYSFONCTIONNEMENT URBAINS		76
2.2.	<i>Problématique du quartier</i>	77
2.3.	<i>Les hypothèses</i>	77

CHAPITRE IV : INTERVENTIONS OPERATIONNELLES

INTRODUCTION		78
1.	PROJET D'AMENAGEMENT DU QUARTIER DE LA GARE DU DOLE – FRANCE.....	78
1.1.	<i>Choix de l'exemple</i>	78
1.2.	<i>Fiche technique</i>	78
1.3.	<i>Situation</i>	79
1.4.	<i>Problématique du secteur de la gare</i>	79
1.5.	<i>Environnement immédiat de la gare</i>	80
1.6.	<i>Les enjeux</i>	80
1.7.	<i>Les objectifs du projet</i>	81
1.8.	<i>Les nouvelles orientations d'aménagement du quartier</i>	81
1.9.	<i>L'intervention</i>	81
1.9.1.	Le réaménagement de la partie nord.....	82
1.9.2.	Réaménagement de la partie sud	83
1.10.	<i>Plan d'aménagement du quartier de la gare</i>	85
SYNTHESE		85
2.	ANALYSE DE L'EXEMPLE « L'ENTREE DE VILLE DU QUARTIER SAINT-ROCH »	86
2.1.	<i>Critères de choix de l'exemple</i>	86
2.2.	<i>Fiche technique</i>	87
2.3.	<i>Situation</i>	87
2.4.	<i>Problématique du secteur</i>	88
2.5.	<i>Les enjeux</i>	88
2.6.	<i>Les objectifs</i>	88
2.7.	<i>Concept d'aménagement et les grandes orientations</i>	88
2.8.	<i>Les interventions</i>	89
2.8.1.	Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville.....	89
2.8.2.	Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant	90
2.8.3.	Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain	91
2.8.3.2.	Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du plan de mobilité durable	92
2.9.	<i>Programme et affectation détaillée sol</i>	93
SYNTHESE		94

SCENARIOS D'AMENAGEMENTS

3.	LES OBJECTIFS COMMUNS DES SCENARIOS	95
3.1.	<i>Scénario n°1 « une articulation urbaine durable à travers un réaménagement »</i>	95
3.2.	<i>Scénario n°2 le Retenu« vers une nouvelle centralité urbaine »</i>	95

STRATEGIES D'AMENAGEMENT

4.	1 ^{ERE} STRATEGIE : « AMELIORATION DE LA MOBILITE URBAINE » ET CE PAR :	99
	2 EME STRATEGIE	100
	3EME STRATEGIE	101
	4EME STRATEGIE	102
5.	LE PROGRAMME	103
6.	MASTER PLAN (PLAN D'AMENAGEMENT GLOBAL DE LA ZONE).....	106
7.	PLAN D'AMENAGEMENT DETAILLE	107
8.	PLAN D'AMENAGEMENT DETAILLE	108
9.	RENDU 3D DE LA ZONE D'INTERVENTION.....	109

PARTIE TECHNIQUE DE L'AMENAGEMENT URBAIN

1.	PRINCIPE D'AMENAGEMENT URBAIN.....	123
2.	MOBILIERS URBAIN NOTIONS ET DEFINITIONS.....	123
	2.1.1. Rôle du mobilier urbain.....	123
	2.1.2. Choix du mobilier urbain.....	123
	2.2. <i>Choix de réaménagement dans notre cas d'intervention</i>	124
	2.2.1. Mobilité.....	124
	2.2.1.1. Les trottoirs.....	124
	2.2.1.2. Les voies piétonnes.....	125
	2.2.1.3. Pistes cyclables	126
	2.2.1.4. Le stationnement.....	128
	2.2.1.5. Stationnement vélo	129
	2.2.1.1. Les arceaux :	129
	2.2.2. Matériaux de revêtements des sols	130
	2.2.3. Les types des matériaux	130
	2.2.4. Mobiliers urbain et éclairages.....	132
	2.2.4.1. Mobilier de protection	132
	2.2.4.2. Mobilier de repos.....	132
	2.2.4.3. Mobilier de propreté	134
	2.2.4.4. Mobilier pour éclairage.....	135
	2.3. <i>Végétation</i>	137
	CONCLUSION GENERALE.....	138
	BIBLIOGRAPHIE	139

Table des figures

FIGURE 1: VILLE ANTIQUE (VILLE DE LA MESOPOTAMIE).....	6
FIGURE 2:VILLE DU MOYEN AGE "LA CITE DE CARCASSONNE".....	7
FIGURE 3: VILLE DE LA RENAISSANCE "FLORANCE, ITALIE".....	7
FIGURE 4: VILLE MILITAIRE "BROUAGE".....	8
FIGURE 5: HALL D'EXPOSITION PARIS.....	8
FIGURE 6 : L'ILE DE LA CITE, PARIS AVANT TRAVAUX.....	9
FIGURE 7:FIGURE 7:L'ILE DE LA CITE REMODELEE PAR LES TRAVAUX D'HAUSSMANN. SOURCE :HTTPS://FR.WIKIPEDIA.ORG.....	9
FIGURE 8: PLAN DE LA CITE JARDIN SELON E.HOWARD.....	10
FIGURE 9: SCHEMA AIRE URBAINE DE LILLE.....	14
FIGURE 10: SCHEMA REPRESENTANT LA NOTION DE CENTRALITE.....	16
FIGURE 11: CARTE DE LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE L' AIRE D'ETUDE (NORD ALGERIEN).....	19
FIGURE 12 SCENARIO1 L'EQUILIBRE VOLONTARISTE CARTE PRISE DU PDAU 2008 REALISE PAR ANAT.....	20
FIGURE 13 : ORGANIGRAMME SCENARIO 2 LA DYNAMIQUE DE L'EQUILIBRE, SOURCE PDAU 2008 REALISE PAR ANAT.....	21
FIGURE 14: CARTE SCENARIO 2 LA DYNAMIQUE DE L'EQUILIBRE.....	22
FIGURE 15:SCENARIO 3 CARTE DU TERRITOIRE COMPETITIF.....	23
FIGURE 16:CARTE ILLUSTRANT LE TERRITOIRE DISPERSE CARTE PRISE DU PDAU 2008 REALISE PAR ANAT.....	24
FIGURE 17:CARTE DE LA REGION NORD-OUEST.....	26
FIGURE 18 CARTE D'OCCUPATION DU SOL DE LA WILAYA DE SBA CARTE PRISE DU PDAU 2008 REALISE PAR ANAT	31
FIGURE 19:CARTE DES ZONES INDUSTRIELLES DE LA WILAYA DE SIDI BEL ABBES CARTE PRISE DU PDAU 2008....	32
FIGURE 20 CARTE DES INFRASTRUCTURES DE LIAISONS DE LA WILAYA DE SBA CARTE PRISE DU PDAU 2008 REALISE PAR ANAT.....	33
FIGURE 21; CARTE DE L'ARMATURE URBAINE DE LA WILAYA DE SBA CARTE PRISE DU PDAU 2008 REALISE PAR ANAT.....	34
FIGURE 22: ORGANIGRAMME DE LA SITUATION ET DELIMITATION DE SIDI BEL ABBES PHOTO PRISE SUR INTERNET.	36
FIGURE 23: CARTE DE L'ACCESSIBILITE POUR LA VILLE DE SBA.....	37
FIGURE 24: CARTE D'EVOLUTION HISTORIQUE DE SBA JUSQU'A 2017.SOURCE PHOTO AERIENNE TRAITEE PAR AUTRES AUTEUR.....	39
FIGURE 25:CARTE DE LA MORPHOLOGIE DE LA VILLE DE SBA PRISE SUR INTERNET.....	40
FIGURE 26: SCHEMA DE STRUCTURE DE LA VILLE .SOURCE AUTEURS.....	42
FIGURE 27:CARTE ILLUSTRANT LE RESEAU VIAIRE. SOURCE PRISE DU PDAU 2008 REALISE PAR ANAT.....	42
FIGURE 28:CARTE DE LA MOBILITE URBAINE .SOURCE : PDAU 2008 REALISE PAR ANAT.....	43
FIGURE 29: CARTE DES CENTRALITES URBAINE DE LA VILLE DE SBA CARTE PRISE DU PDAU 2008 REALISE PAR ANAT.....	44
FIGURE 30:CARTE DES EQUIPEMENTS CARTE, SOURCE : AUTEURS.....	45
FIGURE 31:CARTE DE LA TYPOLOGIE D'HABITAT DE LA VILLE DE SIDI BEL ABBES PRISE AERIENNE TRAITEE PAR ETUDIANTS.....	46
FIGURE 32: CARTES DES SECTEURS DE L'AGGLOMERATION. SOURCE : AUTEURS.....	47
FIGURE 33: CARTE DES SECTEURS DE LA VILLE DE SIDI BEL ABBES CARTE PRISE DU PDAU 2008 REALISE PAR ANAT.....	47
FIGURE 34:REPARTITION DES HABITANTS DE LA COMMUNE SOURCE PDAU 2008.....	48
FIGURE 35:REPARTITION DES ACTIVITES PAR SECTEURS SOURCE PDAU 2008.....	49
FIGURE 36 REPARATION DES COMMERCE ET SERVICES.....	49
FIGURE 37 CARTE DE SYNTHESE A L'ECHELLE DE LA VILLE TRAITEE PAR AUTEURS.....	55
FIGURE 38: CARTE DE SITUATION ET DELIMITATION DU QUARTIER.....	59
FIGURE 39 CARTES DE L'HABITAT ET DES EQUIPEMENTS TRAITES PAR AUTEURS.....	61

FIGURE 40: CARTE DES POS, SOURCE PDAU 2008 TRAITÉE PAR AUTEURS	61
FIGURE 41: CARTE DES FORMES URBAINES TRAITÉE PAR AUTEURS	62
FIGURE 42: HABITAT INDIVIDUEL DE STYLE COLONIAL.	63
FIGURE 43: HABITAT INDIVIDUEL DE STYLE COLONIAL.	63
FIGURE 44 : HABITAT INDIVIDUEL POSTCOLONIAL.	63
FIGURE 45 : HABITAT INDIVIDUEL POSTCOLONIAL.	63
FIGURE 46 : HABITAT INTEGRE .SOURCE : AUTEURS	64
FIGURE 47: EQUIPEMENT EDUCATIF, COLLEGE .SOURCE AUTEURS.....	64
FIGURE 48 : EQUIPEMENT EDUCATIF, ECOLE PRIMAIRE .SOURCE AUTEURS.....	64
FIGURE 49: BRIGADE DE DOUANE DE SBA. SOURCE AUTEURS.....	65
FIGURE 50 : EQUIPEMENT ADMINISTRATIF, CAISSE REGIONALE DE MUTUALITE AGRICOLE .SOURCE : AUTEURS...	65
FIGURE 51 : EQUIPEMENT SANITAIRE, CLINIQUE CONVENTIONNEE PERSONNEL L'EDUCATION. SOURCE : AUTEURS.	65
FIGURE 52 : EQUIPEMENT ADMINISTRATIF ET D'AGRICULTURE. SOURCE : AUTEURS.....	65
FIGURE 53: EQUIPEMENT ADMINISTRATIF, SIEGE OPGI.S SOURCE : AUTEURS.....	65
FIGURE 54: EQUIPEMENT ADMINISTRATIF, SONELGAZ.SOURCE : AUTEURS.....	65
FIGURE 55 : EQUIPEMENT TOURISTIQUE, HOTEL .SOURCE : AUTEURS.	66
FIGURE 56: EQUIPEMENT DE SERVICE, GARE FERROVIAIRE .SOURCE : AUTEURS.....	66
FIGURE 57: EQUIPEMENT DE SERVICE, GARE FERROVIAIRE .SOURCE : AUTEURS.....	66
FIGURE 58: CARTE DES TYPOLOGIES ARCHITECTURALES. SOURCE : AUTEURS.	67
FIGURE 59: CARTE D'HABITAT ET DES EQUIPEMENTS .SOURCE: AUTEURS.	68
FIGURE 60: OUED MEKKERRA. SOURCE : AUTEURS.	69
FIGURE 61: PLACE DE LA REPUBLIQUE .SOURCE : AUTEURS.	70
FIGURE 62 : BOULEVARD MOHAMMED 5 .SOURCE : AUTEURS.	71
FIGURE 63 : BOULEVARD LIEUTENANT KHELLADI .SOURCE : AUTEURS.	71
FIGURE 64: CARTE CENTRALITE, PARCOURS URBAIN ET ELEMENTS DE REPERES. SOURCE : AUTEURS.....	72
FIGURE 65: CARTE DES GABARITS. SOURCE : AUTEURS.	73
FIGURE 66 : BOULEVARD MOHAMMED 5.SOURCE : AUTEURS.	74
FIGURE 67 : VOIE A DOUBLE SENS.SOURCE : AUTEURS.	74
FIGURE 68 : VOIE A SENS UNIQUE .SOURCE : AUTEURS.	74
FIGURE 69: CARTE DE MOBILITE .SOURCE : AUTEURS.	75
FIGURE 70: SYNTHESE CARTE DE DYSFONCTIONNEMENT URBAIN .SOURCE: AUTEURS.....	76
FIGURE 71: CARTE SITUATION DU QUARTIER. SOURCE GOOGLE MAPS	79
FIGURE 72 : CARTE SITUATION DU QUARTIER. SOURCE GOOGLE MAPS	79
FIGURE 73 : CARTE D'ETAT DES LIEUX DU QUARTIER. SOURCE GOOGLE EARTH TRAITÉE PAR AUTEURS.	79
FIGURE 74: ENVIRONNEMENT IMMEDIAT DE LA GARE. SOURCE : HTTP://WWW.GRAND-DOLE.FR/PROJET-DAGGLO.PDF	80
FIGURE 75: ORIENTATION D'AMENAGEMENT DU QUARTIER. SOURCE : HTTP://WWW.GRAND-DOLE.FR/PROJET-DAGGLO.PDF	81
FIGURE 76: SEQUENCES DU QUARTIER. SOURCE : HTTP://WWW.GRAND-DOLE.FR/PROJET-DAGGLO.PDF	82
FIGURE 77: CARTE DE REAMENAGEMENT DE LA PARTIE NORD. SOURCE: HTTP://WWW.GRAND-DOLE.FR/PROJET-DAGGLO.PDF	83
FIGURE 78: PRINCIPE D'AMENAGEMENT DE LA PARTIE SUS. SOURCE : HTTP://WWW.GRAND-DOLE.FR/PROJET-DAGGLO.PDF	84
FIGURE 79: PLAN D'AMENAGEMENT DU QUARTIER. SOURCE : HTTP://WWW.GRAND-DOLE.FR/PROJET-DAGGLO.PDF	85
FIGURE 80: PLAN DE SITUATION DU QUARTIER SAINT ROCHE SOURCE : HTTPS://VILLE.QUEBEC.QC.CA	87
FIGURE 81: LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU QUARTIER SAINT ROCHE. SOURCE: HTTPS://VILLE.QUEBEC.QC.CA	89
FIGURE 82: PLAN DE REAMENAGEMENT DE LA PLACE JACQUES-CARTIER. SOURCE : HTTPS://VILLE.QUEBEC.QC.CA	89

FIGURE 83:PLAN DE CONSOLIDATION ET DENSIFICATION URBAINE DU QUARTIER .SOURCE :	
HTTPS://VILLE.QUEBEC.QC.CA	90
FIGURE 84:PROPOSITION DE CONSOLIDATION DU PARC VICTORIA. SOURCE : HTTPS://VILLE.QUEBEC.QC.CA	91
FIGURE 85:ORGANOGRAMME DE CIRCULATION .SOURCE : HTTPS://VILLE.QUEBEC.QC.CA	92
FIGURE 86:NOUVEAU PLAN DE DEPLACEMENT « CYCLABLE ».SOURCE : HTTPS://VILLE.QUEBEC.QC.CA	92
FIGURE 87 : NOUVEAU PLAN DE DEPLACEMENT « PIETONS ».SOURCE : HTTPS://VILLE.QUEBEC.QC.CA	92
FIGURE 88 : PLAN D’AFFECTATION DETAILLEE DU SOL. SOURCE HTTPS://VILLE.QUEBEC.QC.CA	94
FIGURE 89:SCENARIO D'AMENAGEMENT N°1. SOURCE: AUTEURS.....	97
FIGURE 90: SCENARIO D'AMENAGEMENT N°2"RETENU".SOURCE : AUTEURS.....	98
FIGURE 91:1 STRATEGIE D'AMENAGEMENT .SOURCE: AUTEURS.....	99
FIGURE 92:2EME STRATEGIE D'AMENAGEMENT. SOURCE: AUTEURS.....	100
FIGURE 93:3EME STRATEGIE D'AMENAGEMENT .SOURCE: AUTEURS.....	101
FIGURE 94:4EME STRATEGIE D'AMENAGEMENT .SOURCE : AUTEURS.	102
FIGURE 95:MASTER PLAN .SOURCE : AUTEURS.	106
FIGURE 96: PLAN D'AMENAGEMENT DETAILLE .SOURCE: AUTEURS.	107
FIGURE 97:PLAN D'AMENAGEMENT PARC URBAIN. SOURCE: AUTEURS.....	108
FIGURE 98 : AXE STRUCTURANT, SOURCE AUTEURS	109
FIGURE 99 : HOTEL, SOURCE AUTEURS.....	109
FIGURE 100 : HABITAT INTEGRE + HOTEL, SOURCE AUTEURS	109
FIGURE 101: AMENAGEMENT DU BOULEVARD, SOURCE AUTEURS	109
FIGURE102 : HOTEL, SOURCE AUTEURS.....	110
FIGURE103 : HOTEL, SOURCE AUTEURS.....	110
FIGURE 104 : HOTEL, SOURCE AUTEURS.....	110
FIGURE 105 : HOTEL, SOURCE AUTEURS.....	110
FIGURE 106 : CENTRE COMMERCIAL, SOURCE AUTEURS	111
FIGURE 107 : CENTRE COMMERCIAL, SOURCE AUTEURS	111
FIGURE108 : CENTRE D’AFFAIRE, SOURCE AUTEURS	111
FIGURE109 : HOTEL, SOURCE AUTEURS.....	111
FIGURE110 : BOULEVARD PRINCIPAL, SOURCE AUTEURS	112
FIGURE111 : CENTRE COMMERCIAL, SOURCE AUTEURS	112
FIGURE 112 : CENTRE COMMERCIAL, SOURCE AUTEURS	112
FIGURE 113 : CENTRE D’AFFAIRE, SOURCE AUTEURS	112
FIGURE114 : LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	113
FIGURE115 : LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	113
FIGURE 116 : LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	113
FIGURE 117: LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	113
FIGURE 118: LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	114
FIGURE 119: LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	114
FIGURE 120: LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	114
FIGURE 121: LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	114
FIGURE 122: LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	115
FIGURE 123: FIGURE: LA GARE FERROVIAIRE, SOURCE AUTEURS.....	115
FIGURE 124: STATION TAXI, SOURCE AUTEURS	115
FIGURE 125: AMENAGEMENT DU BOULEVARD, SOURCE AUTEURS	115
FIGURE 126 : VUE DU CIEL, SOURCE AUTEURS	116
FIGURE 127 : VUE DU CIEL, SOURCE AUTEURS	116
FIGURE 128: VUE DU CIEL, SOURCE AUTEURS	116
FIGURE 129: VUE DU CIEL, SOURCE AUTEURS	116
FIGURE 130: HOTEL, SOURCE AUTEURS.....	117
FIGURE 131 : HOTEL, SOURCE AUTEURS.....	117
FIGURE 132: PLACETTE CENTRE COMMERCIAL .SOURCE AUTEURS.	117
FIGURE 133: ACCES PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	117

FIGURE 134: ACCES PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	118
FIGURE 135: ACCES PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	118
FIGURE 136: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	118
FIGURE 137: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	118
FIGURE 138: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	119
FIGURE 139: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	119
FIGURE 140: AIRES DE JEUX POUR ENFANTS PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS.....	119
FIGURE 141: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	119
FIGURE 142: THEATRE PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	120
FIGURE 143: AIRES DE JEUX POUR ENFANTS PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	120
FIGURE 144: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	120
FIGURE 145: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	120
FIGURE 146: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	121
FIGURE 147 : PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	121
FIGURE 148: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	121
FIGURE 149: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	121
FIGURE 150: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	122
FIGURE 151: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	122
FIGURE 152: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	122
FIGURE 153: PARK DE LOISIR, SOURCE AUTEURS	122
FIGURE 154:CHOIX MOBILIER URBAIN. SOURCE :GUIDE MOBILIER URBAIN.	123
FIGURE 155:MOBILIER URBAIN .SOURCE :GUIDE MOBILIER URBAIN.	124
FIGURE 156: DIMENSION DU TROTTOIRS. SOURCE :HTTP://WWW.GRANDLYON.COM.....	125
FIGURE 157:DIMENSION VOIE PIETONNE .SOURCE : HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM	126
FIGURE 158: DIMENSIONS BANDE CYCLABLE. SOURCE: HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM	126
FIGURE 159: BANDE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE SURELEVEE .SOURCE HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM ...	127
FIGURE 160: STATIONNEMENT EN EPIS.. SOURCE HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM.....	128
FIGURE 161:STATIONNEMENT LONGITUDINAL. . SOURCE HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM	128
FIGURE 162: STATIONNEMENT LIVRAISON. SOURCE : HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM	129
FIGURE 163 PINCE ROUE HTTPS://VELOBUSCOTEDOPALE.WORDPRESS.COM.....	129

Table des tableaux

TABLEAU 1:DONNEES CLIMATIQUES A SIDI BEL ABBES. WEATHERBASE, STATISTIQUES SUR 65 ANS PRISE SUR SOURCE PDAU 2008.....	41
TABLEAU 2 : LECTURE DU POS .SOURCE :PDAU2008.....	60
TABLEAU 3 : PROGRAMME URBAIN. SOURCE : AUTEURS.	103
TABLEAU 4: PROGRAMME URBAIN .SOURCE: AUTEURS.	104
TABLEAU 5: PROGRAMME DU PARC URBAIN. SOURCE : AUTEURS.	105
TABLEAU 6: TABLEAU DIMENSIONNEMENT DES TERRITOIRES .SOURCE : HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM.....	125
TABLEAU 7 : DIMENSIONS DES VOIES PIETONNES .SOURCE: HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM.....	125
TABLEAU 8:DIMESNIONS BANDES CYCLABLES. SOURCE : HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM.....	126
TABLEAU 9:BANDE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE SURELEVEE .SOURCE HTTPS://WWW.GRANDLYON.COM.....	127

Chapitre introductif

Introduction générale

La ville est un phénomène urbain qui se développe et se transforme, cette transformation est liée au temps et à l'espace.

Depuis des millénaires les villes n'ont pas cessé de se former et de se transformer au gré du temps et de l'histoire. Expriment ainsi l'évolution complexe des civilisations antérieures.

La ville a toujours été et reste un lieu d'attraction, d'influences, de lutte et de représentations. Elle a toujours été associée à la plupart des civilisations, C'est le dispositif topographique et social, qui offre la meilleure efficacité à la rencontre et à l'échange entre les hommes. C'est aussi un site d'expression qui permet la diffusion des idées. C'est « l'espace propice à l'optimisation des échanges et des interactions avec autrui »¹

Or, au cours du 19^{ème} siècle, l'ère de l'industrialisation a engendré des mutations lourdes et profondes, causant des situations préoccupantes sur l'urbanisme en général, plaçant ainsi la ville contemporaine devant une crise structurelle, spatiale, économique sans précédents.

Ceci se traduit par des désordres et des dysfonctionnements formels, fonctionnels, de l'espace, entraînant ainsi une perte de l'urbanité. Qui selon F.Choay « l'urbanité est la relation qui lie d'une part un lieu bâti et sa configuration spatiale ; et d'autre part l'aptitude du groupe qui l'occupe à générer des liens sociaux et conviviaux ».2

Pour pallier à ses problèmes et dysfonctionnements et dans le but d'améliorer l'image de la ville et favoriser son insertion dans la dynamique urbaine actuelle et durable, de nouvelles stratégies sont apparues entre autre « le renouvellement urbain ».

Il s'agit de penser la ville comme un fruit de réflexions, de théories de planification.

Elle est le reflet de l'organisation de la société et évolue en fonction des technologies, des pensées, des mœurs. Le développement des villes a donné naissance à une nouvelle terminologie des villes, à savoir, la métropole, mégapole, mégapole,...ces villes, renvoient à une nouvelle stratégie à savoir « la métropolisation » qui se base sur la centralité, la technologie, et l'innovation architecturale et urbaine.

En effet le renouvellement urbain désigne l'action de reconstruire la ville sur elle-même, selon MARION Desjardins « C'est l'ensemble des interventions mises en œuvre dans les

¹ Thierry Oblet, "Gouverner la ville, les voies urbaines de la démocratie moderne ", Edition Presses Universitaires de France, page 2.

² Définition selon F.Choay.

quartiers en crise ; en vue d'améliorer leur fonctionnement et de favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte des transports, réhabilitation des espaces publics, création de nouveaux services publics à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants ».³

Le renouvellement urbain apparaît comme une nouvelle pratique de l'aménagement, avec un double objectif, travailler sur les secteurs vieillissants et défavorisés de la ville, tout en répondant aux exigences de gestion économe de l'espace.

Ce dernier vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques et architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés.

Problématique générale de la ville de SBA

Les villes d'Algérie à l'instar des autres villes du monde n'échappent pas à ces mutations, en effet ces dernières ont connu un développement anarchique, ce qui a conduit à un mitage de leurs terres agricoles, expansion rapide de leurs espaces, absence de cohésion entre habitat et réseau de dessert etc...

Devant ce fait, les villes qui vivent ce problème dont Sidi Bel Abbès fait partie se penchent sur les centres anciens afin de les remettre à niveau, les revitaliser pour les insérer dans la dynamique urbaine actuelle.

En effet la ville de SIDI BEL ABBES n'en échappe pas à ce phénomène de transformation, cette dernière qui avait autrefois un plan rectangulaire, avec un tracé en damier créé par les colons. Devient un pôle radio-centrique autour du plan initial matérialisé par l'installation des faubourgs.

Après l'indépendance, la ville fut frappée par une croissance démographique qui a causé une extension vers le nord ce qui, donna naissance aux « ZHUN » ces dernières ont été sans doute une solution d'urgence pour répondre aux besoins d'hébergement à court terme sans réflexion pour leurs devenir à long terme.

Malgré cette extension, il existe une forte dépendance fonctionnelle et culturelle de ces périphéries avec le centre historique qui regorge la majorité des équipements structurants et aussi les lieux de rencontre (LA MAKTA), ce qui explique la bonne desserte du centre-ville en matière d'infrastructure et de transport en commun.

³ Définition selon Marion Desjardins

Cette forte dépendance est due à la mono-fonctionnalité de ces zones, aussi l'existence de l'opportunité foncière a permis d'accueillir quelques équipements structurants mais sans planification, ce qui empêche la création des centre urbain autour de ces équipements.

Aujourd'hui la ville de Sidi Bel Abesse se présente comme un ensemble de pôles non homogène et non organisé, ces derniers sont créer par l'homme dans l'unique but de répondre à leurs besoins, sans se soucier de l'aspect urbain et architectural.

A ce juste titre, notre problématique s'articule autour des questions suivantes :

- Comment peut-on maîtriser le phénomène de l'étalement urbain qui ronge la ville de sidi bel Abbes ?
- Comment peut-on reconstruire la ville sur elle-même ?
- Est-ce-que par la création de nouvelles centralités aux niveaux des périphéries du centre villes nous réussirons à dé-densifier et alléger le centre-ville tout en maintenant la continuité morphologique et formelle entre ces différents centres diffus ?

Hypothèses

- Maîtriser l'étalement urbain ;
- Planification des futurs projets à long terme ;
- Créer des centres urbains aux zones périphériques ;
- Minimiser la forte dépendance au centre-ville ;
- Alléger le centre-ville par la délocalisation de quelques équipements ;
- Densification des zones périphériques ;
- Requalification de ces quartiers à travers la mise en valeurs de ses espaces publics C'est-à-dire porter les actions sur l'espace public, tout en prenant en compte les enjeux et principes de la durabilité, à savoir, la mixité sociale et fonctionnelle ;
- L'amélioration de l'offre de la ville en créant de nouvelles offres au sein des centres périphériques qui seront créé ;
- Maîtriser l'étalement urbain par la densification des tissus existant, leurs valorisation ainsi que la récupération des friches qui sont à l'abandon, les requalifier et leurs redonner vie.

Objectifs

- « **Amélioration de la ville comme produit** » et ce afin de Rehausser l'image de la ville en intégrant les éléments naturels dans la dynamique urbaine, mais aussi en se basant sur la promotion de la culture.
- Saisir les potentialités du quartier en faveur d'une opération de renouvellement urbain.
- « **Amélioration de l'offre de la ville** » par la diversité des commerces et la qualité des services offerts (stationnement, transport...), infrastructures touristiques et culturelles, requalification des vides urbains, assurer une meilleure offre d'emploi.
- Réhabilitation et la mise en valeur des monuments et parcours historiques.
- Amélioration du cadre de vie des citoyens et de la qualité environnementale.

Chapitre I Assise théorique

Introduction

Toute action humaine si modeste soit-elle, passe par une pensée. Autant pour la réflexion architecturale, en effet la connaissance de certaines notions est incontournable, pour ce nous allons rassembler dans ce chapitre un ensemble de notions et définitions relatives à notre thème et notre projet afin de fonder une assise théorique solide qui nous servira de support pour le fondement de notre projet urbain.

1. Urbanisme notions et définitions

1.1. Urbanisme définitions

« Ensemble des sciences, des techniques et des arts relatifs à l'organisation et à l'aménagement des espaces urbains, en vue d'assurer le bien-être de l'homme et d'améliorer les rapports sociaux en préservant l'environnement.

Les clefs de l'urbanisme selon « *LE CORBUSIER, Charte Ath., 1957, p. 100* » sont dans les quatre fonctions : habiter, travailler, circuler, se recréer (dans les heures libres et circuler) ». ⁴

Selon le dictionnaire français Larousse en ligne il s'agit de « Art, science et technique de l'aménagement des agglomérations humaines.

Ou encore, ensemble des règles et mesures juridiques qui permettent aux pouvoirs publics de contrôler l'affectation et l'utilisation des sols. (Divers plans d'urbanisme sont élaborés à cet effet : schéma directeur, plan d'occupation des sols, etc.) » ⁵

1.2. Evolution de l'urbanisme

1.2.1. Histoire de la ville aperçu sur l'évolution des villes depuis l'antiquité à nos jours

L'urbanisme est tributaire de la transformation matérielle de la ville, des évolutions de la société.

L'histoire de l'urbanisme débute concrètement au Néolithique quand les hommes cessent d'être des nomades chasseurs-cueilleurs pour se fixer en un lieu. Ils développent alors l'agriculture et l'élevage, puis des activités différenciées et un réseau d'échanges de services au sein d'une communauté, et enfin se dotent d'institutions de pouvoir civil, militaire et religieux. C'est alors que naît « La ville » un lieu qui rassemble cette communauté d'intérêts.

⁴ Centre national de ressources textuelles et lexicales.

⁵ Dictionnaire français Larousse en ligne.

1.2.1.1. La ville de l'antiquité

Il Ya environ 5000 ans, des villages se transforment en villes, L'évolution de l'agriculture néolithique est désormais capable d'entretenir une nombreuse population d'artisans qui se spécialisent, de marchands, de prêtres et de guerriers.

Les ville de l'antiquité sont généralement bâties d'abord sur des hauteurs, et conquièrent ensuite la terre en contrebas avec l'extension de l'espace bâti, ou encore pour aménager un port. On parvient ainsi petit à petit à une organisation opposant la ville haute, « centre administratif, religieux et militaire, souvent protégé par une enceinte », à la ville basse « résidentielle et artisanale ».

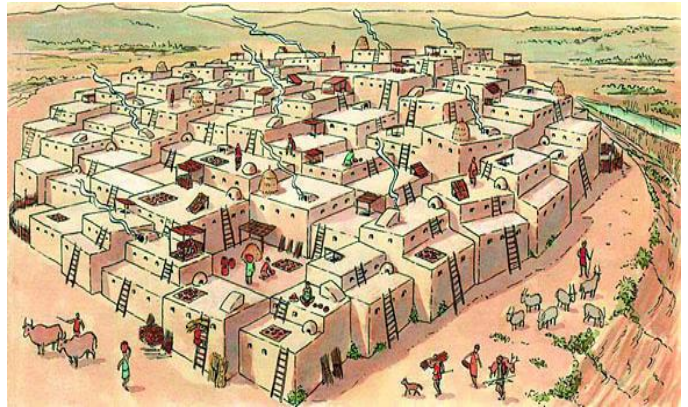


Figure 1: ville antique (ville de la Mésopotamie).
Source: <http://www.histoire-du-monde.fr>

Au début, les villes s'agrandissent de manière anarchique, sans plan préconçu, et au gré des aspérités du terrain.

C'est avec « *Hyppodamos de Milet* » que naît la planification urbaine vers (500ans av. J-C) il établit le tracé géométrique des villes ou des rues se coupant à angle droit, des secteurs regroupant les habitants selon leur classe sociale (prêtres, guerriers, artisans...).

Pour ces nouvelles villes grecques, le centre n'est plus ni l'acropole, ni l'agora, mais la mer, autour de laquelle se forme l'échiquier des rues.

Plus tard, les Romains exporteront partout ce modèle géométrique. On retrouve la même trame dans nos villes aujourd'hui.

1.2.1.2. La ville médiévale (Moyen Age)

Dite ville Rempart, cette dernière fut caractérisé par les fortifications qui cerclent la ville conçu pour des fins de sécurité.

En effet les invasions des barbares mettent brutalement fin aux échanges commerciaux et créent un vif sentiment d'insécurité. Les enceintes sont renforcées, la population s'entasse à l'intérieur des remparts. Les plus aisés fuient vers leurs domaines ruraux. Le pouvoir politique des villes se délite, l'évêque devient l'autorité essentielle. C'est d'ailleurs souvent à partir des monastères et abbayes fortifiées que le nouvel urbanisme s'organise.



Figure 2: ville du moyen âge "la cité de Carcassonne".
Source: <http://photos-aeriennes-de-france.fr>

1.2.1.3. La ville de la Renaissance

La ville de la renaissance est le témoin d'un désir de retourner au passé, c'est dans ce principe que les villes de la renaissance trouveront forme.

L'urbanisme est organisé selon des principes de proportions, d'harmonie, de symétrie, de régularité. On construit des places publiques aux abords des palais et des églises, les rues sont larges, bordées d'élégantes façades d'édifices publics, et perçues comme un moyen d'afficher son prestige. On invente à cette époque la



Figure 3: ville de la renaissance "Florence, Italie".
Source: <http://www.legrandtour.fr>

perspective en art et l'utilisation du point de fuite, qui sera magnifié plus tard au XVII^{ème} siècle dans la conception des palais et jardins classiques et des avenues des villes. Cet art nouveau de bâtir prend d'abord place en Italie où il est découvert par le roi de France François I^{er} lors des guerres d'Italie.

1.2.1.4. La ville militaire

Il s'agit de villes nouvelles créées dans un but militaire, est essentiellement fonctionnelle, centrée sur une conception revue de l'enceinte défensive. « *Les places royales et les larges avenues droites* » sont les symboles de ces villes, permettant les manifestations de l'ordre, que l'armée entend faire régner. Un des premiers exemples est Brouage, fondé sous Richelieu. Citons aussi Rocroi, Charleville, Vitry-le-François.



Figure 4: ville militaire "Brouage".
Source: <http://www.bernezac.com>

Vauban va aussi modifier considérablement l'aspect des « cités fortifiées », par l'invention d'une forme nouvelle de rempart permettant d'améliorer la défense. Une de ses créations les plus emblématiques est la ville de Neuf-Brisach en Alsace.

1.2.1.5. La ville de l'ère industrielle

C'est l'ère des bouleversements des villes tant par l'accroissement de la population que le remodelage urbain, apporté par la révolution industrielle vers le XIX siècle.

Les villes vont connaître de profondes transformations. Les fortifications sont alors détruites définitivement et les villes s'étendent aux alentours, laissant place aux « cités ouvrières ».



Figure 5: hall d'exposition paris.
Source : <http://fr.wikipedia.org>

La coupe d'un appartement parisien en 1853 montre encore la mixité sociale : la famille du concierge au rez-de-chaussée, le couple de riches bourgeois oisifs au premier étage, les familles des classes moyennes, un peu plus haut et un peu plus à l'étroit dans les étages, les pauvres, les vieux, les artistes dans les mansardes, le chat sur le toit. Les conditions de vie sont abominables dans les villes surpeuplées, où la misère et les maladies font des ravages.

➤ L'essor de la ville industrielle

L'urbanisation et l'industrialisation sont deux processus liés qui ont profondément transformé les sociétés occidentales.

La RI a entraîné principalement :

- L'explosion urbaine: exode rural, accroissement naturel. Espace urbain gagne les communes limitrophes qui deviennent des banlieues résidentielles ou industrielles.
- Un nouvel urbanisme: rendu possible par l'industrialisation construction bâtiments prestigieux ou fonctionnels (gares, postes, théâtres...) Des infrastructures directement liées au progrès technique: chemin de fer, métro, axes routiers. Les quartiers se spécialisent (quartiers d'affaires, résidentiels, usines...).
- La ville reflète une nouvelle hiérarchie sociale: la RI a donné naissance à 2 nouveaux groupes sociaux: Bourgeoisie et ouvriers.

❖ Tentatives de modernisations

Soucieux du devenir des villes plusieurs actions ont été mises en avant entre autre « les travaux de remodelage de la capitale française » c'est alors que « *Napoléon III* » charge le baron « *Hausmann* » de remodeler la capitale. Son objectif est d'éradiquer les habitats insalubres datant de plusieurs siècles et de moderniser sa ville. Au souvenir des troubles des révolutions de 1830 et 1848, le but est aussi de faciliter le maintien de l'ordre et la circulation des troupes. Le Paris d'Hausmann sera cependant une ville pour les bourgeois, composée au centre d'îlots résultants de larges percés dans l'habitat ancien. La population ouvrière, elle, est refoulée vers les quartiers périphériques. Les transports urbains sont développés. De grands axes relient les nouvelles gares créées après l'avènement du chemin de fer.

Exemple : travaux d'Hausmann sur l'île de la cité, Paris (voir fig. 6.7).



Figure 6 : L'île de la Cité, Paris Avant travaux.
Source: <https://fr.wikipedia.org>

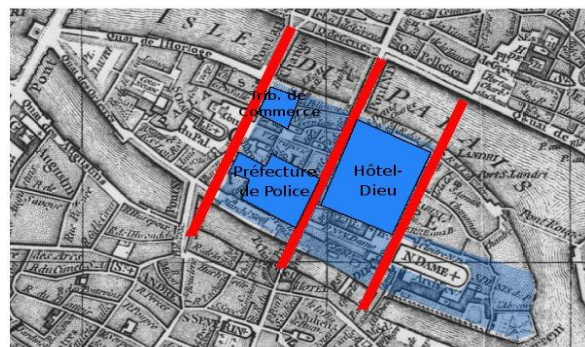


Figure 7: Figure 7: L'île de la Cité remodelée par les travaux d'Hausmann. Source: <https://fr.wikipedia.org>

-Les remèdes de la crise urbaine du XIXème siècle

La RI va avoir des répercussions sur la politique, le social, l'art, l'architecture et l'urbanisme notamment :

-Le développement de la pensée urbaine

- **L'utopie « le rêve de la cité idéale » : ce modèle de ville pensé par « Thomas More »** s'inspire de la république de Platon pour créer des modèles de villes entièrement nouveaux ou régner de bonheur et l'harmonie, et où la raison gouvernait. Un monde libéré du fanatisme religieux. Plus tard les « socialistes », placeront en avant l'hygiène, l'éducation et la culture pour assurer l'épanouissement de l'humanité.
- **Les cités jardins** : l'idée de la cité jardin traduit la volonté de vouloir améliorer les conditions de l'habitat et ce pour le plus grand nombre d'habitants.

C'est en se basant sur l'action du mouvement hygiéniste et de la publication du livre « Hygena » que la cité jardin d'E. Howard voit le jour, en effet dès le XXème siècle, les cités jardins d'E. Howard en Angleterre regroupent au centre toutes les fonctions administratives et tertiaires et, à la périphérie, des jardins et des avenues bordées d'habitations et de commerces. Ces villes sont cernées de terres agricoles et d'implantations industrielles.

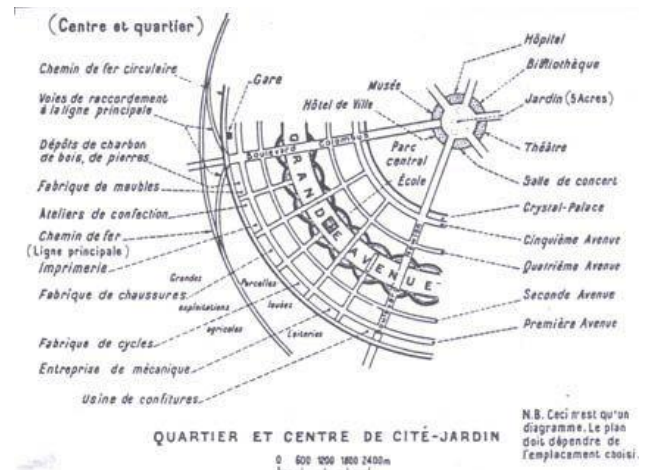


Figure 8: Plan de la cité jardin selon E. Howard.
Source : <http://www.berthomeau.com>

L'exemple de ces citées et la marguerite de nos futurs lotissements « Letchworth » (1907) est l'archétype de « la ville à la campagne ».

1.2.1.6. La ville contemporaine

La conception de la ville du XXème siècle naît aux Etats-Unis, avec les villes champignons qui doivent soudain absorber l'afflux de millions d'émigrants. Manhattan à New York, le front du lac Erié à Chicago, Saint Louis du Missouri, San Francisco... sont des symboles de cette ville des nouveaux temps, dont le modèle va s'imposer partout.

Cependant un autre type de ville vint s'imposer Très tôt, le Français Auguste Perret utilise toutes les possibilités des éléments préfabriqués en béton pour créer un nouveau type de ville, tirée au cordeau,

avec des bâtiments à l'architecture identique, rectiligne et épurée, donnant une grande homogénéité architecturale : la reconstruction du Havre en est le modèle.

Avènement du nouvel urbanisme : La Charte d'Athènes est le manifeste architectural du nouvel urbanisme du XXème siècle. L'égide de « *Le Corbusier* ». Le thème en était « la ville fonctionnelle ». Urbanistes et architectes y ont débattu d'une extension rationnelle des quartiers modernes.

La Charte compte 95 points sur la planification et la construction des villes. Parmi les sujets traités : les tours d'habitation, la séparation des zones résidentielles et les voies de transport ainsi que la préservation des quartiers historiques et autres bâtiments préexistants. Le principal concept sous-jacent a été la création de zones indépendantes pour les quatre « fonctions » : la vie, le travail, les loisirs et les infrastructures de transport. Le texte, très retravaillé par Le Corbusier, n'a été publié qu'en 1941 sous le titre *La Ville fonctionnelle*.

Ces concepts ont été largement adoptés par les urbanistes dans leurs efforts pour reconstruire les villes européennes après la Seconde Guerre mondiale .

Après 1945La Reconstruction d'après-guerre donnera libre cours à la nouvelle conception d'habitat moderne. Les banlieues, aujourd'hui dites « à risque », se constituent à cette époque. Dans les années 70' les villes nouvelles s'inspirent des principes du Corbusier, en effet confrontée à une explosion démographique sans précédent. Il faut loger, faire travailler, donner du loisir à des millions d'hommes et de femmes, et faciliter les échanges.

Dés lors des villes entières vont donc être agrandies, ou créées ex-nihilo, sur de nouvelles conceptions de rationalité architecturale et sociale.

1.2.1.7. La ville post-moderne

En ce début de XXIe siècle, l'élan du mouvement moderne s'est brisé sur le désastre des banlieues d'après-guerre dû à l'urgence de la Reconstruction, les villes sont devenues une étendu ou le béton, barres, tours dominant le paysage urbain.

De ce fait les villes sont le symbole mal vivre, de pollution, de bruit, de violence (le terme de délinquance est d'ailleurs souvent accompagné de l'adjectif urbain) est donc en crise.

Face à cette crise urbaine dont la majorité de nos villes sont victimes, un ensemble d'opération seront mise en avant entre autre « **la requalification et le renouvellement urbain** ».

1.2.1.8. La ville nouvelle

Les villes nouvelles seront le fruit d'une planification et ce au service d'une ville qui recouvrira les différentes fonctions de la vie urbaine à savoir : habitat, bureaux, commerces, loisirs, espaces verts ...etc.

Le nouveau plan d'aménagement des villes devra obéir à des règles précises notamment sur le plan mobilité en effet les différentes strates de circulation seront séparées : zones pour les piétons, les voitures, les transports en commun.

L'objectif est de créer une vraie ville, pas une banlieue : des quartiers vivants .une ville qui soit le centre de son chef-lieu, qui offre aussi des choix de vie et de loisirs, offrant un cadre de vie meilleur ,facilités de transports en commun.

1.2.2. Urbanisme et développement durable

« Le modèle urbain qui a prévalu de l'après-guerre jusqu'à ces dernières années a été construit sur l'illusion de ressources illimitées (en espace et en énergie par exemple). Aujourd'hui, on voit bien qu'on ne peut plus étendre les villes sans grignoter les espaces agricoles et naturels. Mais que restera-t-il des terres cultivables pour les prochaines générations ?

Toute démarche d'urbanisme a un impact sur l'environnement (pollution de l'air, de l'eau et des sols, consommation d'énergie, etc.). Aujourd'hui, se dessine une nouvelle culture de l'aménagement car il est désormais nécessaire de "penser" l'urbanisme de manière globale pour répondre aux enjeux climatiques et énergétiques.

Concilier urbanisme et environnement, c'est développer des constructions performantes et écologiques, répondre aux besoins de déplacements, gérer les déchets, les eaux de pluie et le bruit, donner de la qualité aux espaces publics et privés, penser à la proximité des services, etc. C'est aussi sensibiliser les habitants dans les choix urbains »⁶

Renouvellement urbain comme alternative d'intervention solution clé pour une planification urbaine durable

1.2.3. Renouèlement urbain notion et définitions

« On pourrait définir le concept de renouvellement urbain, par un changement profond, au moyen de démolitions totales ou partielles, de la morphologie urbaine d'un quartier sous différentes facettes, et pouvant donc cumuler des interventions ayant un impact sur la trame foncière, la trame viaire et

6 Site du Parc naturel régional Scarpe-Escaut

les déplacements, les formes architecturales, les fonctions, les services, la gestion, les caractéristiques de l'espace public... Cette modification en profondeur intègre, de fait, le remplacement par les propriétaires immobiliers, de certaines parties de leur parc, avec l'objectif de revaloriser ce territoire, pour lui donner une nouvelle attractivité »⁷.

1.2.4. Les objectifs du renouvellement urbain

Le renouvellement urbain a pour principales objectifs y remédier aux problèmes dont souffrent les quartiers en crise, les transformer dans le cadre d'un projet urbain plus cohérent il permet entre autre de :

- Minimiser combattre l'étalement urbain en reconstruisant la ville sur elle-même ;
- Reconquérir des terrains laissés en friche afin de favoriser l'insertion des quartiers dans la nouvel dynamique urbaine ;
- Restructurer des quartiers d'habitat social ;
- Economiser les ressources naturelles ;
- Rétablir l'équilibre de la ville.

1.3. Notion de centre et centralité pour un développement équilibré des villes

Les villes renvoient souvent à une nouvelle stratégie de développement, la métropolisation qui se base sur la centralité, la technologie et l'innovation architecturale et urbaine en est l'exemple.

La centralité dans toutes ses significations pourrait ainsi apparaitre comme la propriété fondamentale qui explique la formation des agglomérations urbaines.

Pour comprendre le fondement des agglomérations urbaines on doit faire la distinction entre « centre et la centralité » pour ce on essayera d'aborder ces deux notion dans la partie qui suit.

⁷ Définition selon les Cahiers de l'ORHL

1.3.1. Le Centre et la centralité

1.3.1.1. Le centre

« La ville naît... de la concentration et de la diffusion d'informations, de son potentiel d'innovation et d'adaptation, de la richesse de son réseau de communication. »⁸.

Plus généralement encore, centralité et Centre sont le « symbole de la loi organisatrice ».

D'après le petit Larousse, il est comme « le milieu d'un espace quelconque, point de convergence, de rayonnement de diverses forces »⁹

En d'autres termes il s'agit selon de la « partie centrale d'une ville où l'on trouve les principaux centres d'activité »¹⁰ en effet « Un centre est un ensemble pertinent perçu comme un seul et même lieu, ce lieu se détachant de ce qui l'entourne par ses caractéristiques visibles »¹¹

Dans un contexte urbain, un centre va donc être un lieu spécifique relativement aux espaces qui l'entourent, il s'agit d'un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la distribution, consommation de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée.

1.3.1.2. Les indicateurs du centre

Un centre est défini par plusieurs critères qui peuvent être pris séparément ou dans différentes combinaisons.

- **L'accessibilité** : C'est la facilité d'accès au centre, elle est tributaire de la densité des réseaux de transport et leur infrastructure.
- **Fluidité** : C'est la facilité de circulation et transit des hommes et biens à travers le centre en un temps le plus court possible.

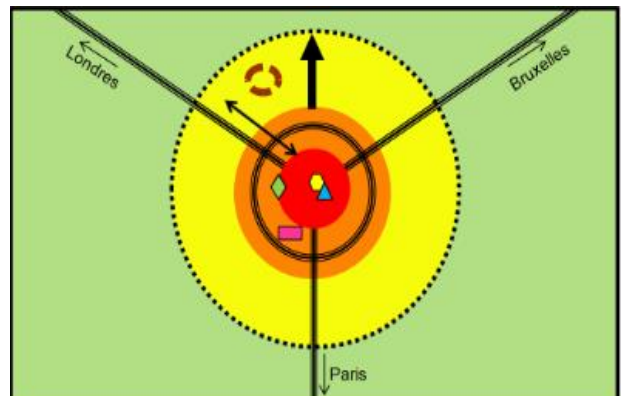


Figure 9: schéma aire urbaine de Lille.

Source: <http://victor-hugo-harnes.savoirsnumeriques5962.fr>

⁸ DURANTON (1999)

⁹ Définition du dictionnaire le petit Larousse en ligne

¹⁰ Définition selon le Dictionnaire en ligne Notre famille

¹¹ Lebrun, 2002:20

- **Animation et attraction** : C'est la capacité d'attirer biens et capitaux à travers l'organisation événementielle ou permanente d'activité et fonctions qui assurent cette animation.
- **Flexibilité** : C'est la capacité du centre de répondre et de subir des transformations majeurs sur le tissu par: de nouvelles fonctions à travers leurs équipement et l'organisation qu'elle engendre. Une capacité d'accueil et de gestion de l'environnement.
- **Imbrication** :

Le centre en plus de sa capacité d'accompagnement de nouvelle dynamique, n'acquerra ce caractère de centre qu'à travers sa mémoire collective et donc par la stratification des différents tissus ayant constitué la ville, façon d'assurer une continuité de développement urbaine et à mieux envisager le développement futur du centre.

1.3.1.3. Les types de centres

a. Le centre ancien dit centre historique

Il correspond au noyau ancien et le lieu d'origine de la ville. Héritier d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, il rassemble les activités essentielles de la ville. Sa délimitation demeure aisée étant donné que le développement des villes s'est effectué avec un aspect urbanistique et architectural différent.

b. Centre administratif

Il s'agit du pôle émergent de l'ensemble de la vie civique et de la structure urbaine administrative il comporte l'ensemble des équipements administratifs et de pouvoir.

c. Le centre culturel

Lieu comportant un regroupement d'édifices à valeurs culturelles (musées, écoles...) servant de pôle de diffusion du savoir et de la culture.

d. Le centre des affaires

Le centre des affaires est l'expression même de la puissance urbaine, c'est le lieu de regroupement des équipements de secteur tertiaire ainsi que les sièges sociaux des entreprises d'envergure nationale voire internationale.

e. Le centre-ville

Désigne le noyau central (en général le cœur historique ou le centre décisionnel) de la ville qui a un passé historique avec des vestiges importants. Il est caractérisé par des rues souvent étroites et des monuments historiques précieusement conservés. Il est le lieu de rassemblement par excellence de la population, et cela dans diverses occasions.

Il comporte une place publique principale, un édifice civique, et les lieux de culte les plus importants.

f. Le centre secondaire

Dans les tissus urbains des grandes agglomérations, le centre urbain majeur est assisté par des centres secondaires qui peuvent être de deux types :

- Centres relais, situés au-delà du centre urbain principal et desservant des quartiers excentrés.
- Centres complémentaires, fonctionnant dans le cadre général de ce même centre urbain et ayant des activités usuelles.

1.3.1.4. Centralité

Centralité urbaine, a été proposée par W. Christaller en 1933 « la centralité est la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville. On distingue des niveaux hiérarchisés de centralité correspondant à des exigences de tailles de marché plus ou moins vastes selon le coût et la demande du produit (seuil d'apparition des fonctions), selon la plus ou moins grande rareté des services offerts, qui se traduit elle-même par une hiérarchie de la taille des centres et de la dimension de leur aire d'influence.

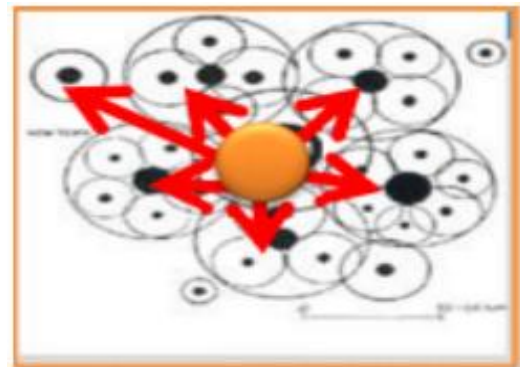


Figure 10: schéma représentant la notion de centralité.
Source : <http://metrhispanique.com>

Le concept s'est généralisé et étendu pour caractériser tout lieu d'offre de services polarisant une clientèle, par exemple à l'échelle intra-urbaine, il est parfois aussi employé pour caractériser les faits de concentration de l'emploi qui polarise une population active résidente plus dispersée »¹².

¹² Définition de W. Christaller en 1933

1.3.1.5. Les types de centralités

- a. La centralité économique ;
- b. Centralité sociale ;
- c. La centralité commerciale ;
- d. La centralité politique ;
- e. La centralité périphérique ;
- f. La centralité symbolique.

1.3.2. La différence entre « centre » et « centralité »

- La centralité est un lieu parmi d'autres, qui possède les caractéristiques d'être attractif, d'avoir une forte accessibilité ou encore une forte intensité urbaine.
- Le centre quant à lui est un lieu unique d'une ville et est généralement désigné et délimité arbitrairement par les instances décisionnelles.

1.3.3. Le passage du centre a la centralité

Du centre à la centralité l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction. - La centralité est un lieu parmi d'autres, qui possède les caractéristiques d'être attractif, d'avoir une forte accessibilité ou une forte intensité urbaine.

- La localisation de la centralité est une caractéristique importante, elle est directement liée à l'accessibilité.

-Une centralité doit attirer les plus grands flux de personnes mais aussi de la marchandise selon ses fonctions. Ces dernières sont diverses : culturelle, économique, commerciale, politique.

Conclusion

Après cette présentation théorique, on a approché les notions de bases relatives à notre thème entre autre « la problématique des villes actuelles ainsi que les mesures d'intervention sur ces dernières » ce dernier nous aidera à mieux comprendre notre site d'intervention et sera d'une grande utilité dans la démarche d'analyse de la zone d'intervention et dans la conception du projet urbain.

Chapitre II

Lecture géographique et territoriale

Introduction

« La planification préalable de la ville a toujours été un échec, (même si certains modèles historiques ont leur valeur), c'est un échec non pas au niveau du fonctionnement mais parce- que la ville est un organisme collectif ,qui se développe à une échelle temporelle tellement supérieure à la vie humaine que toutes les villes en se développant ,font succéder à un ordre préétabli des accroissements d'un autre ordre, et à la fin du compte on s'aperçoit que la ville se développe de façon autonome, organique, comme un être vivant. ». ¹³L'architecte Stéphane Gruet

Dans cette partie on clarifie le fonctionnement général de la ville de Sidi Bel Abbès à travers une lecture géographique en commençant par une lecture territoriale, passant par une lecture régionale, et arrivant à une lecture critique du PDAU de l'armature urbaine de Sidi bel abbès (du macro vers le micro) pour soulever la problématique globale de la ville de Sidi bel abbès et choisir la zone d'étude.

1. Le territoire

1.1. Lecture critique du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT)

1.1.1. Le SNAT

Ce dernier vise à :

- Assurer la maîtrise de la croissance des agglomérations ;
- La mise en valeur et l'exploitation rationnelle des ressources naturelles ;
- La protection et la valorisation du patrimoine ;
- Le soutien des activités économiques et sociales ;
- La définition des aires métropolitaines ;
- La programmation et la localisation des grandes infrastructures, des équipements et services d'intérêt national et des zones industrielles et d'activités ;
- Fixe les modalités de conservation et de valorisation des zones littorales ;
- Fixe les prescriptions relatives à la promotion et au développement des régions des hauts plateaux, de la steppe, des zones frontalières, des régions du sud et des zones à promouvoir.

¹³ L'architecte Stéphane Gruet

1.1.1.1. Présentation de la partie nord du territoire algérien

L'Algérie est le premier pays de l'Afrique au niveau de surface avec une superficie de 2.381.741 km², il contient 48 wilayas séparées sur 09 régions, il se compose de trois grandes unités structurales **Le Tell** (4% du territoire) est un ensemble constitué par une succession de massifs montagneux, côtiers et sublittoraux, et de plaines. **Les Hauts plateaux** (9% du territoire) est une zone steppique localisée entre l'Atlas Tellien au nord et l'Atlas Saharien au sud à des altitudes plus ou moins importantes de 900 à 1 200 m. **Le Sahara** (87% du territoire) est un immense désert qui s'étend au sud de l'Atlas saharien. Il représente 80 % de la superficie du pays.

➤ La situation géographique

Le territoire Nord de l'Algérie, située aux latitudes 32° et 37° et aux longitudes - 2° et 9°. Elle

S'étend sur 35,9 millions ha, soit 17% du territoire national. Elle est subdivisée principalement en trois régions : la région Est (RE), la région Centre (RC) et la région Ouest (RO), couvrant

Respectivement 36%, 17% et 47% du total.

Le Nord de l'Algérie est délimité par les éléments suivants :

- Au nord, la mer méditerranéenne ;
- Au sud, l'Atlas saharien.

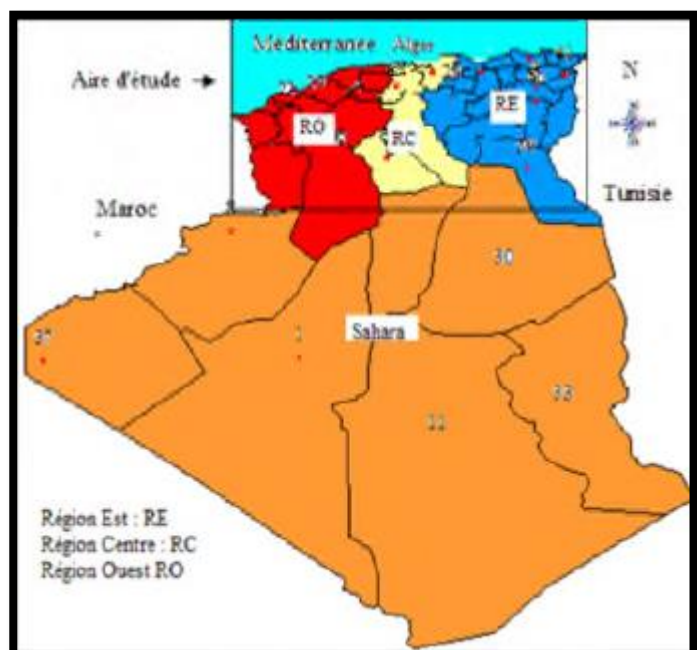


Figure 11: Carte de localisation géographique de l'aire d'étude (Nord Algérien).

Source : prise sur internet site www.wikipédia.com

1.1.1.2. Les scénarios d'aménagement du SNAT

➤ SCENARIO 1 « L'ÉQUILIBRE VOLONTARISTE »

➤ Objectif

Concevoir un fort développement des Hauts Plateaux et du Sud, permettant de freiner le développement littoral et d'équilibrer le territoire, en termes de population et de bases productives

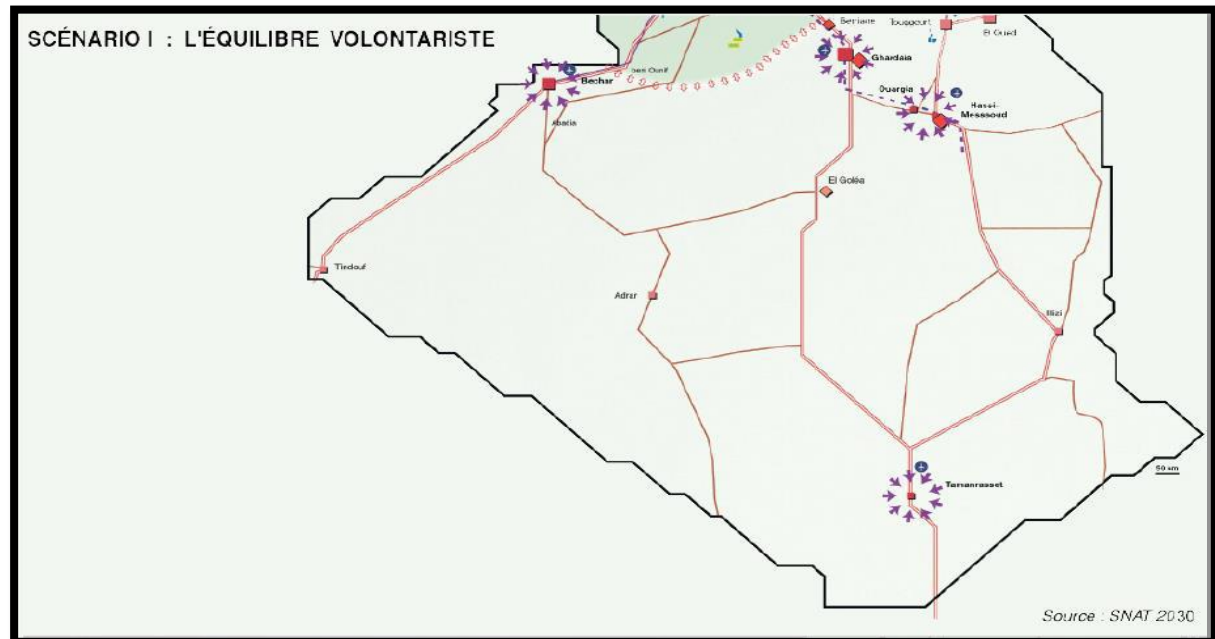
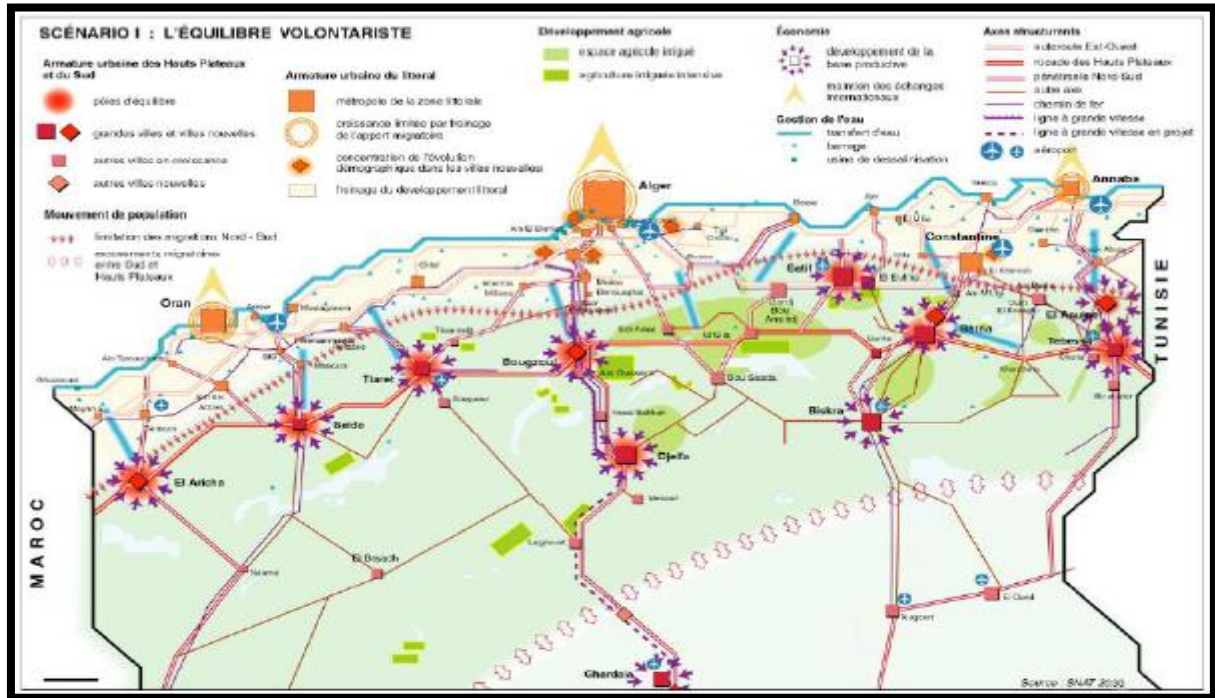


Figure 12 Scenariol l'équilibre volontariste carte prise du pdau 2008 réalisé par ANAT

➤ **Scenario 2 « La dynamique de l'équilibre »**

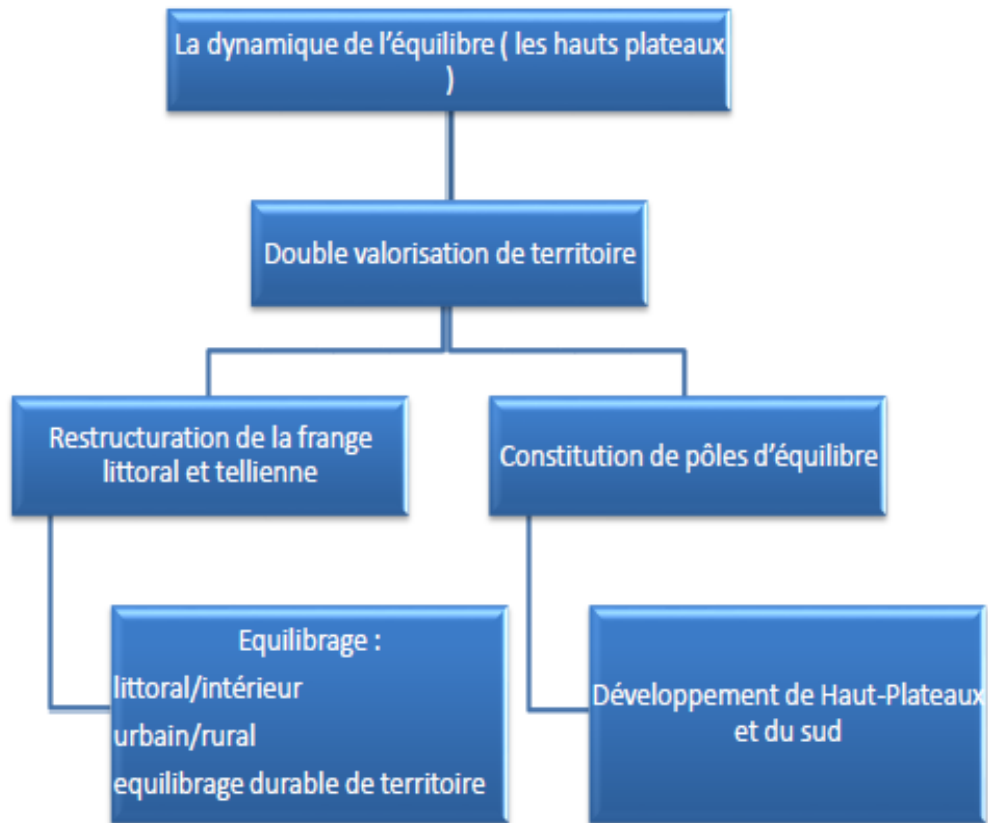


Figure 13 : organigramme Scenario 2 la dynamique de l'équilibre, Source pdau 2008 réalisé par ANAT

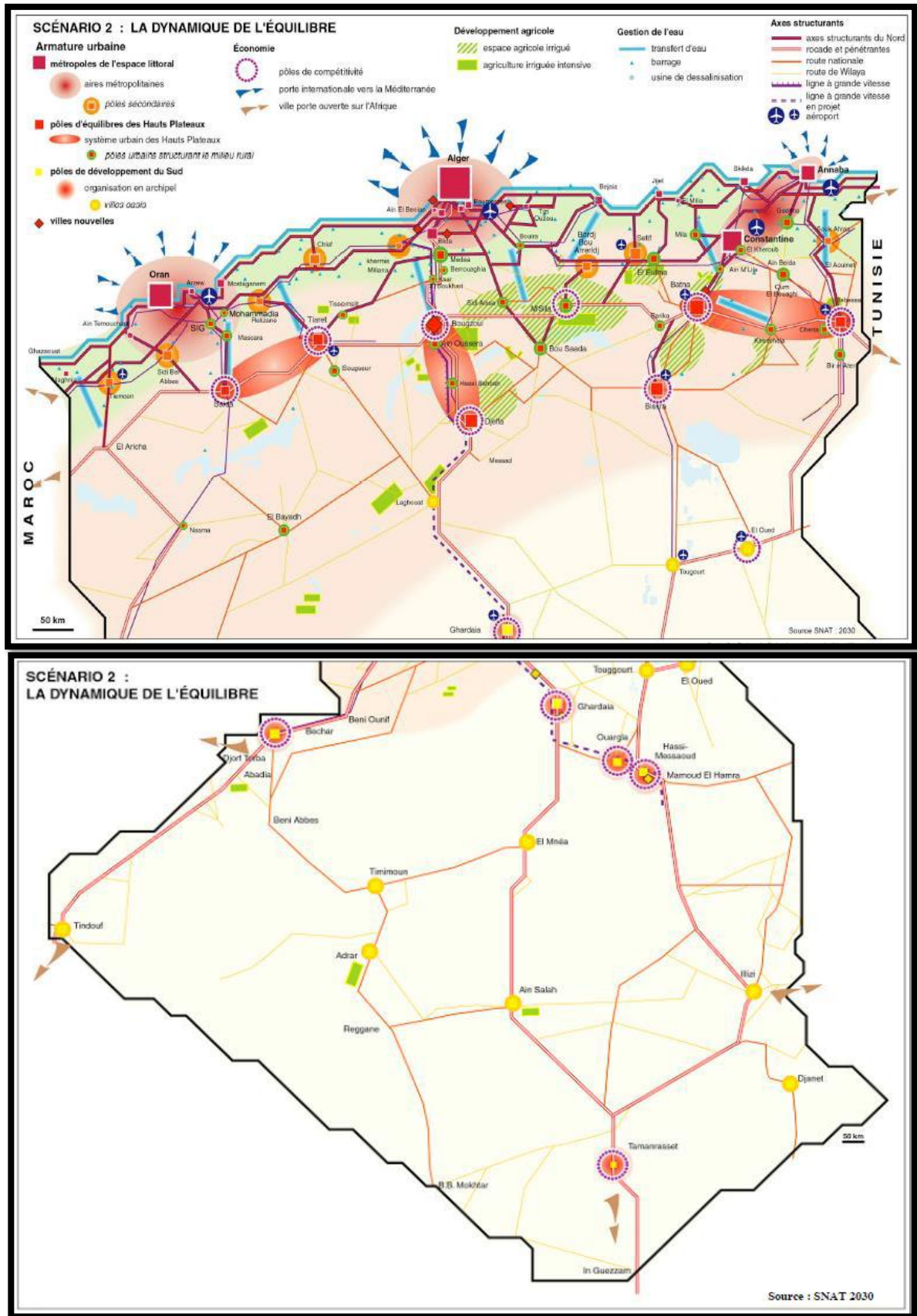


Figure 14: Carte scénario 2 la dynamique de l'équilibre.
Source : carte prise du PDAU 2008 réalisé par ANAT.

➤ **SCENARIO 3 « LE TERRITOIRE COMPÉTITIF »**

Ce scénario conserve la responsabilité de la politique d'aménagement et accompagne les forces du marché dans leur fabrication d'un territoire compétitif et attractif.

L'objectif : d'atténuer les déséquilibres territoriaux et d'assurer une équité sociale minimale.

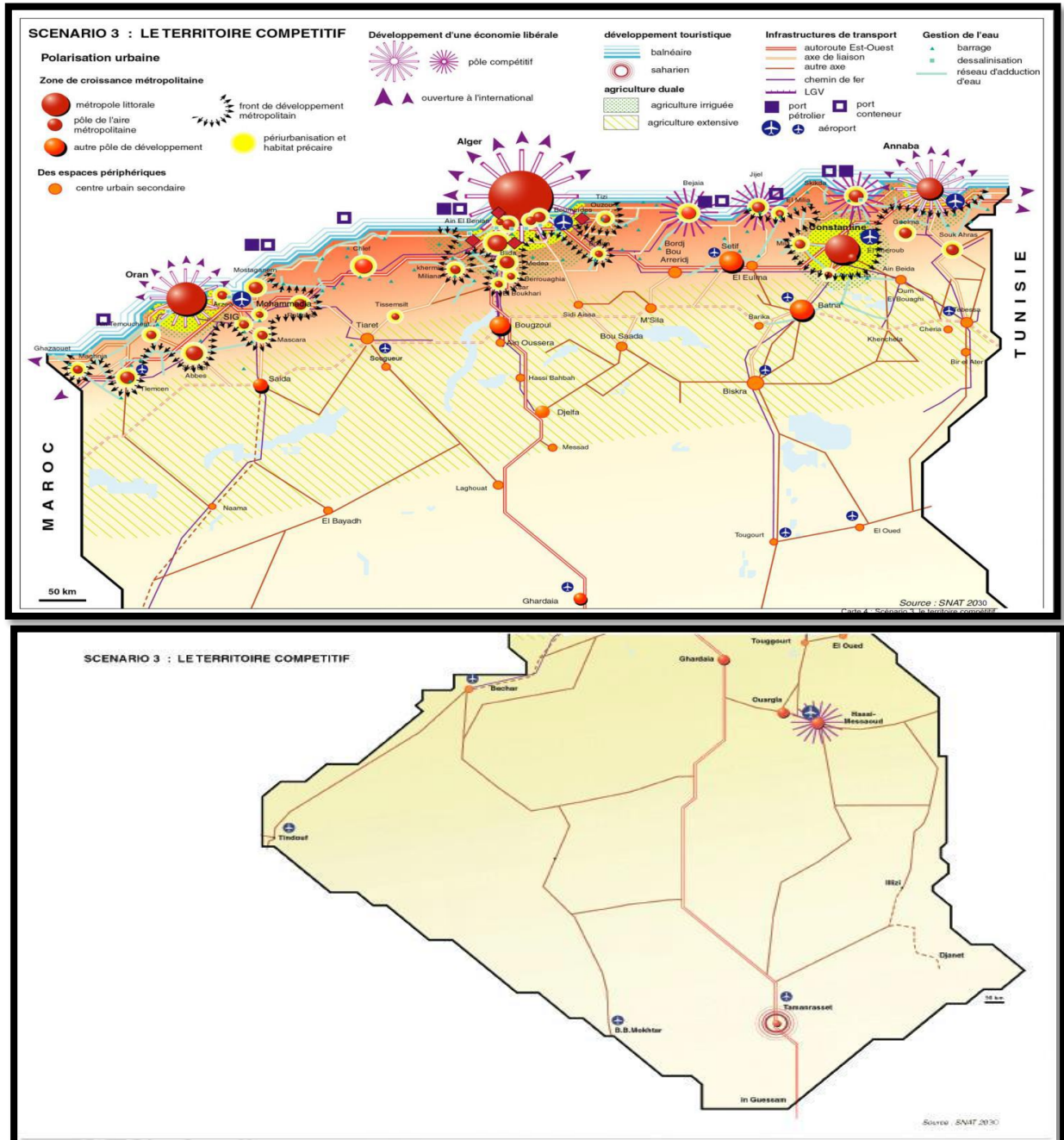


Figure 15: SCENARIO 3 carte du territoire compétitif.
Source : Carte prise du PDAU2008 réalisé par ANAT.

➤ **Scénario 04 « Le Territoire Dispersé »**

Ce « scénario de l'inacceptable » identifie un certain nombre de tendances négatives.

Il montre les effets destructurant d'un territoire non organisé.

Il esquisse une image de territoire révélant les aspects les plus profonds du «**Désordre territorial**».

Identifie les risques majeurs pour le territoire et leurs conséquences à long termes, afin de mieux les anticiper dans la construction du projet du territoire.

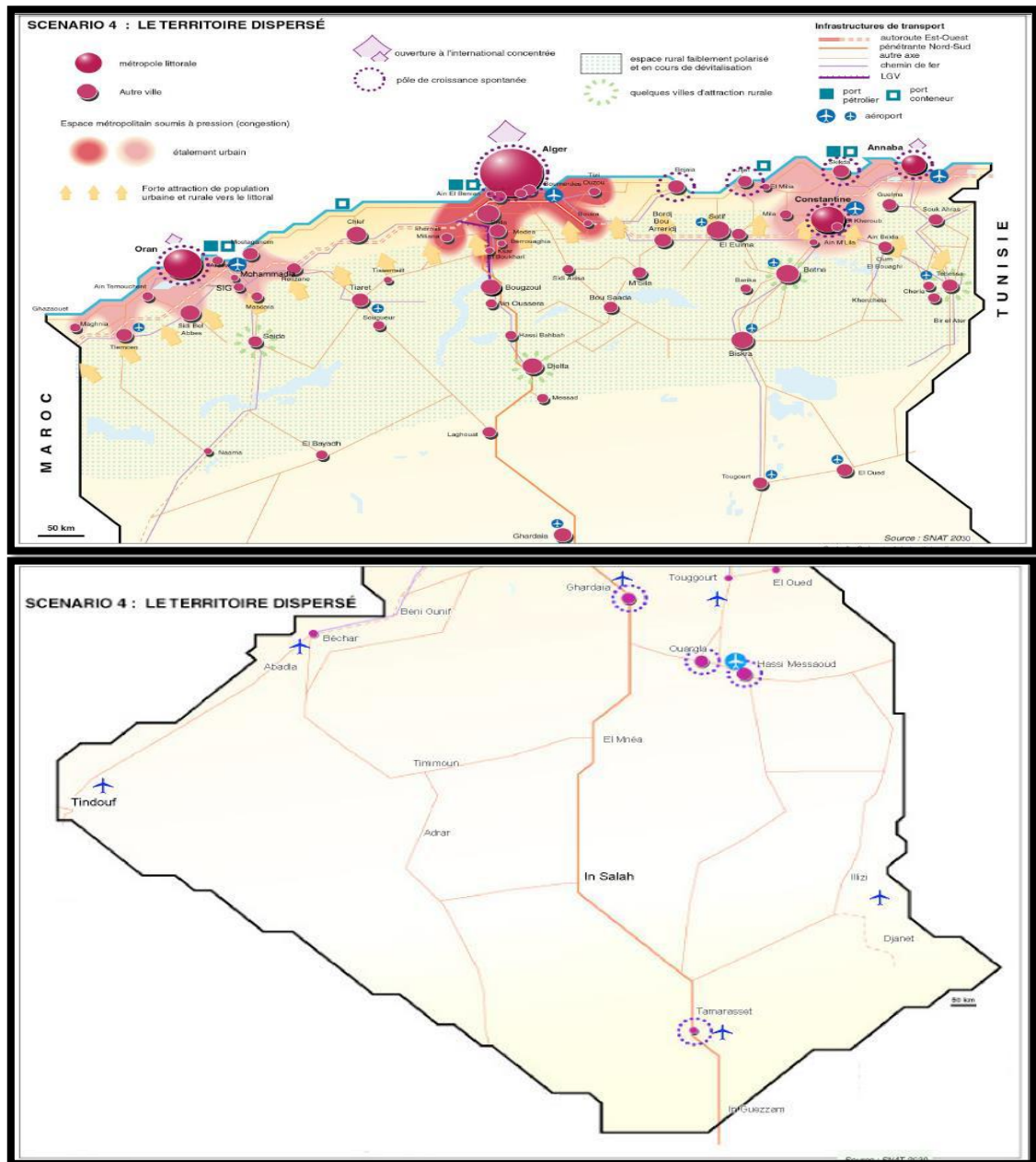


Figure 16: carte illustrant le territoire dispersé carte prise du pdau 2008 réalisé par ANAT.

1.1.1.3. Scénario acceptable : équilibre territorial et compétitivité

L'objectif est de : rétablir un équilibre durable entre les grandes

Composantes du territoire national et adapter le territoire aux exigences de

L'économie contemporaine, et vise à développer massivement les Hauts Plateaux avec la constitution des de pôles afin de rééquilibrer le territoire et de réduire les pressions exercées sur le littoral et la zone tellienne.

1.1.1.4. Les limites du scénario acceptable

- La réalisation de ce scénario va créer un déséquilibre entre la partie nord du pays et la partie sud au niveau de la répartition des fonctions, des activités, des infrastructures, et dans la répartition de la population.
- Notre économie est encore fragile pour concrétiser et réaliser les objectifs de ce scénario.
- Ce scénario néglige et marginalise-le côté de l'agriculture.

1.1.1.5. Les orientations du SNAT pour la région nord-ouest

L'objectif principal du SNAT est d'aller vers **un territoire durable** et homogène, établissant ainsi un équilibre entre aménagement du territoire et durabilité et en faisant de celle-ci une préoccupation préalable à toute intervention dans le domaine de l'aménagement.

Pour la région Nord-ouest le SNAT propose des différentes orientations :

- L'amélioration de la qualité des eaux ;
- Un renouvellement du mode de gestion de l'eau : l'économie de l'eau ;
- Freiner l'extension des agglomérations en milieu agricole et préserver les terres agricoles ;
- Valoriser les atouts compétitifs du littoral et du Tell ;
- La protection et la valorisation du littoral ;
- La protection et la valorisation de la montagne ;
- La protection et la valorisation de l'écosystème steppique ;
- La protection et la valorisation de l'écosystème forestier ;
- La préservation et le développement des aires protégées ;
- Classer et aménager 04 Parcs marins et terrestres dans la région nord-ouest à l'horizon 2030 ;
- Le renforcement des infrastructures et équipements de base ;
- Mise en place des mesures d'inventaire et de protection du patrimoine culturel ;
- Mise en place des pôles d'économie du patrimoine culturel ;

- Formation et sensibilisation à la protection du patrimoine culturel.

1.2. Lecture critique du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT)

Le SRAT : est un cadre de planification stratégique qui comprend les grandes orientations du développement futur et leurs implications spatiales, pour assurer une utilisation rationnelle des sols.

➤ Le SRAT a pour objectif de :

- Il fixe les principales options de développement socio-économique et d'aménagement physique et spatial à horizon 2025 ;
- Il assure l'utilisation optimale des ressources régionales (eau, sols, mines, énergie....) ;
- Il fixe les grandes lignes de l'avenir ;
- Il établit une programmation intégrée et inter-Wilaya ;
- Il permet de répondre aux besoins des élus locaux, l'administration publique et les entreprises de conduire et d'accompagner des actions de développement cohérentes et efficaces à l'échelle régionale ;
- Il garde une marge de flexibilité aux mutations des comportements sociaux et les besoins.

1.2.1. Présentation de la région nord-ouest du territoire algérien

La région nord-ouest du territoire algérien s'ouvre sur la mer Méditerranée sur environ 340 km, soit 28% du cordon littoral du pays. Elle a constitué par **07 wilayas** : Tlemcen, Ain Temouchent, Oran, Mostaganem, SBA, mascara et Ghilizane.



Figure 17: Carte de la région nord-ouest.
Source : prise sur internet.

1.2.2. Les scénarios d'aménagement du SRAT

Le SRAT fixe les principales options de développement socio-économique et d'aménagement Physique et spatial à l'horizon 2025. Il comprend les grandes orientations du développement futur et leurs implications spatiales, pour assurer une utilisation rationnelle des sols. Il propose en outre les principales actions de développement spatial afin d'assurer l'utilisation optimale des ressources régionales (eau, sols, énergie....).

1.2.2.1. Scénario 01 souhaitable

Ce scénario se base sur le maintien du pouvoir d'échange du pétrole et l'exploitation des minerais pour renforcer le rôle des ports de l'Ouest, et pour renforcer l'axe médian il prévoit la création des nouvelles zones industrielles et une zone d'activité et de commerce pour un développement accéléré des zone frontalière, parallèlement, ce scenario Ce scénario permet aussi la métropolisation de l'agglomération oranaise par la création des projets de services supérieurs et le développement de l'infrastructure de transports.

1.2.2.2. Scénario 02 conservatoire

Ce scénario se base sur le rattrapage économiques et surtout sociaux qui se traduirait par une Gestion centralisée de la région ou l'Etat prodigue jouerait la carte de la régulation et laissant au secteur privé les actions structurantes, ce scenario privilège un rôle central a l'agglomération Oranaise et maintien son développement parallèlement avec les villes de l'axe médian ce qui va ralentir le développement des villes de bassin d'Oran.

Scénario 03: rééquilibrage territoriale et du peuplement

Ce scénario se base sur la mise en œuvre volontariste des conditions d'attractivité des populations vers les hauts plateaux par la dynamisation des grandes villes de l'axe médian à travers des services supérieurs (parcs technologiques, enseignement supérieur et recherche) et le renforcement des axes routières et ferroviaires.

1.2.3. Scénario souhaitable

Ce scénario se base sur le maintien du :

- Pouvoir d'échange de pétrole et la stabilité méditerranéen puisque il est conservé comme un moteur de développement régional qui permet d'accéléré les zones frontalière et le renforcement du rôle des ports de l'ouest de la région ;

- Selon ce scénario le développement économique est assuré par la création des zones industrielle et d'activité (notamment au niveau de l'axe médian (Maghnia, Tlemcen, Sidi

Bel Abbes, Mascara, Ghilizane...), le renforcement de ces villes de l'axe médian passé par la création des grandes opérations d'habitat, stations d'épuration...);

- Ce scénario permet aussi la métropolisation de l'agglomération oranaise par la création des projets de services supérieurs et le développement de l'infrastructure de transports.

1.2.4. Les limites de scénario souhaitable

- L'économie reste trop dépendante et vivant essentiellement de la rente pétrolière ;
- L'économie de l'Algérie est basée beaucoup plus sur le domaine des hydrocarbures et la chute des prix de pétrole aujourd'hui montre la fragilité de cette économie ;
- L'Algérie doit passer vers la diversification en fait on doit se sortir de cette dépendance et la prise en compte des autre domaines comme l'agriculture, commerce, tourisme ;
- Il prévoit le développement des villes littoral au lieu d'aller vers les villes des hauts plateaux.

1.2.5. Les orientations du SRAT pour l'armature urbaine de SBA

- La volonté de protéger les terres agricoles et de dynamiser le secteur agricole ;
- La Mise en valeur du patrimoine de la wilaya par la valorisation des sites naturels touristiques et d'importants monuments historiques ;
- Importance du programme actuel d'usines de dessalement pour solutionner la problématique d'approvisionnement en eau ;
- L'organisation du territoire dans une logique de complémentarité de pôles de croissance (Telagh, Sfisef, Ras El Ma, Ben Badis et Sidi Lahcene) articulés avec un ensemble d'agglomérations urbaines et rurales de moindre taille ;
- Renforcer l'ensemble des pôles urbains comme moteur de croissance locale, comme points de cristallisation du développement et de relais d'une offre d'équipements, de services et d'activités ;
- Le redéploiement du (Telagh, Moulay Slissen, Ras El Ma, Marhoum,...). Qui seront des pôles d'équilibre dans la wilaya et des pôles moteurs de développement économique ;
- Le développement d'une plateforme logistique et d'une nouvelle zone industrielle au niveau de la ville de Sidi Bel Abbés ;
- Le désenclavement et l'insertion de certaines parties du territoire dans la dynamique de la wilaya, en particulier les zones de montagne ;

- La modernisation et le renforcement des infrastructures routières et ferroviaire ;
- La création d'une Ville nouvelle de Moulay Slissen au sud de la wilaya, prévue dans le cadre de l'Option Hauts-Plateaux Ouest ;
- Amélioration des conditions de vie des populations qui peut être assuré par L'accès aux équipements de base, aux services, de transport ;
- Revitaliser les territoires ruraux et intervenir en faveur de zones défavorisées.

1.3. Lecture critique du PAW

Le PAW est un instrument d'aménagement et du développement à l'échelle de la wilaya. Il est initié par l'APW. Il est l'instrument phare qui éclaire le pouvoir décisionnel sur le plan des orientations majeures inhérentes à l'espace micro régional son 'élaboration comprend trois (03) phases :

- Evaluation territoriale et diagnostic ;
- Schéma prospectif d'aménagement et de développement durable ;
- Plan d'aménagement par aire de planification.

➤ Le PAW a pour objectif de :

- Concrétiser en termes de programmes à destination des territoires communaux les actions et les dispositions retenues par le SRAT ;
- Etablir des schémas directeurs d'organisation des services et d'équipements publics ;
- L'identification de la hiérarchie urbaine et les rythmes d'urbanisation ;
- Assurer la distribution des activités et des services locaux d'intérêt publics à travers le territoire de la wilaya ;
- La localisation des différentes infrastructures et des zones de mise en valeur ;
- La détermination des aires intercommunales d'aménagement ;
- La valorisation des atouts et vocations des différentes communes de la wilaya ;
- Il fixe les vocations de chaque commune de la wilaya.

1.3.1. Présentation de l'armature urbaine de Sidi Bel Abbès

La wilaya de Sidi Bel Abbès occupe une position centrale dans la région Nord-Ouest, avec une superficie de 9150 Km², qui représente 4% de la superficie totale du pays et 15% de l'espace de programmation territorial Nord-Ouest.

1.3.1.1. Les potentialités de la wilaya

- **L'agriculture** : La superficie totale des terres utilisées par l'agriculture est jugée très faible tels que les cultures irriguées représentent 20%, tandis que les terres improductives 45,89%, Le secteur des forêts occupe une superficie forestière de 22,26 % par rapport à la superficie globale de la wilaya. *(Voir carte occupation des sols)*

- **L'industrie** : La wilaya de Sidi Bel Abbès ne compte que 11 % du potentiel industriel de la région nord-ouest tels qu'elle dispose d'une zone industrielle et de plusieurs zones d'activités malheureusement peu opérationnelles. *(Voir Carte des zones industrielle)*

- **Le tourisme** : La wilaya de Sidi Bel Abbès dispose de plusieurs sites naturels touristiques et qui se définissent comme suit :

Le Lac artificiel de Sidi Mohamed Ben Ali, Djebel Tessala, La forêt récréative de Ténira, La forêt récréative de Louza, La forêt récréative de Taouzizine.

❖ **L'infrastructure routière**

La wilaya de Sidi Bel Abbès est un espace de transit entre le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest et ce grâce à une forte densité de grandes infrastructures d'importance régionale tels qu'elle est accessible à travers deux axes : L'axe Nord-Sud (RN 13, RN 95, RN 92, RN101) et Est-Ouest (RN 07). *(Voir Carte de l'infrastructure routière)*

❖ **L'armature urbaine**

Sur les 19 agglomérations du réseau urbain de la wilaya 16 agglomérations sont classées semi-urbaines, 2 sont classées strate de l'urbain et le Chef-lieu de Wilaya est classée comme strate de l'urbain Supérieur. *(Voir carte de l'armature urbaine)*

Synthèse

La wilaya de Sidi Bel Abbès dans son cadre régional, dispose d'atouts et de potentialités à bases appréciables, mais la problématique territoriale de la wilaya s'exprime en termes de déséquilibre dans l'occupation du territoire, Ce déséquilibre territorial constitue le principal problème de l'aménagement de la wilaya ce qui conduisant ainsi au renforcement de la répartition inégale facteurs de développement et de bien-être de la population.

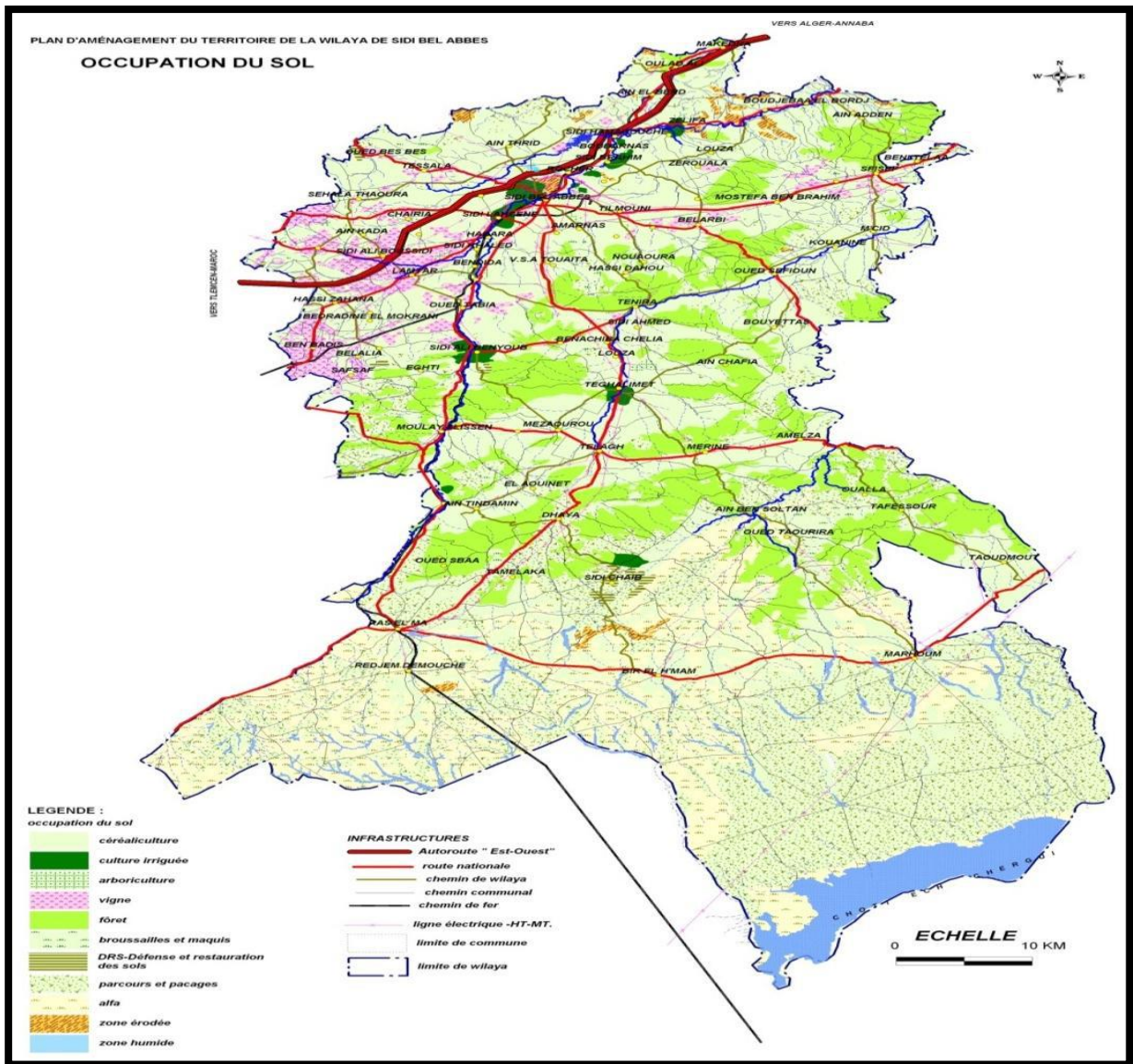


Figure 18 Carte d'occupation du sol de la wilaya de SBA carte prise du pdau 2008 réalisé par ANAT

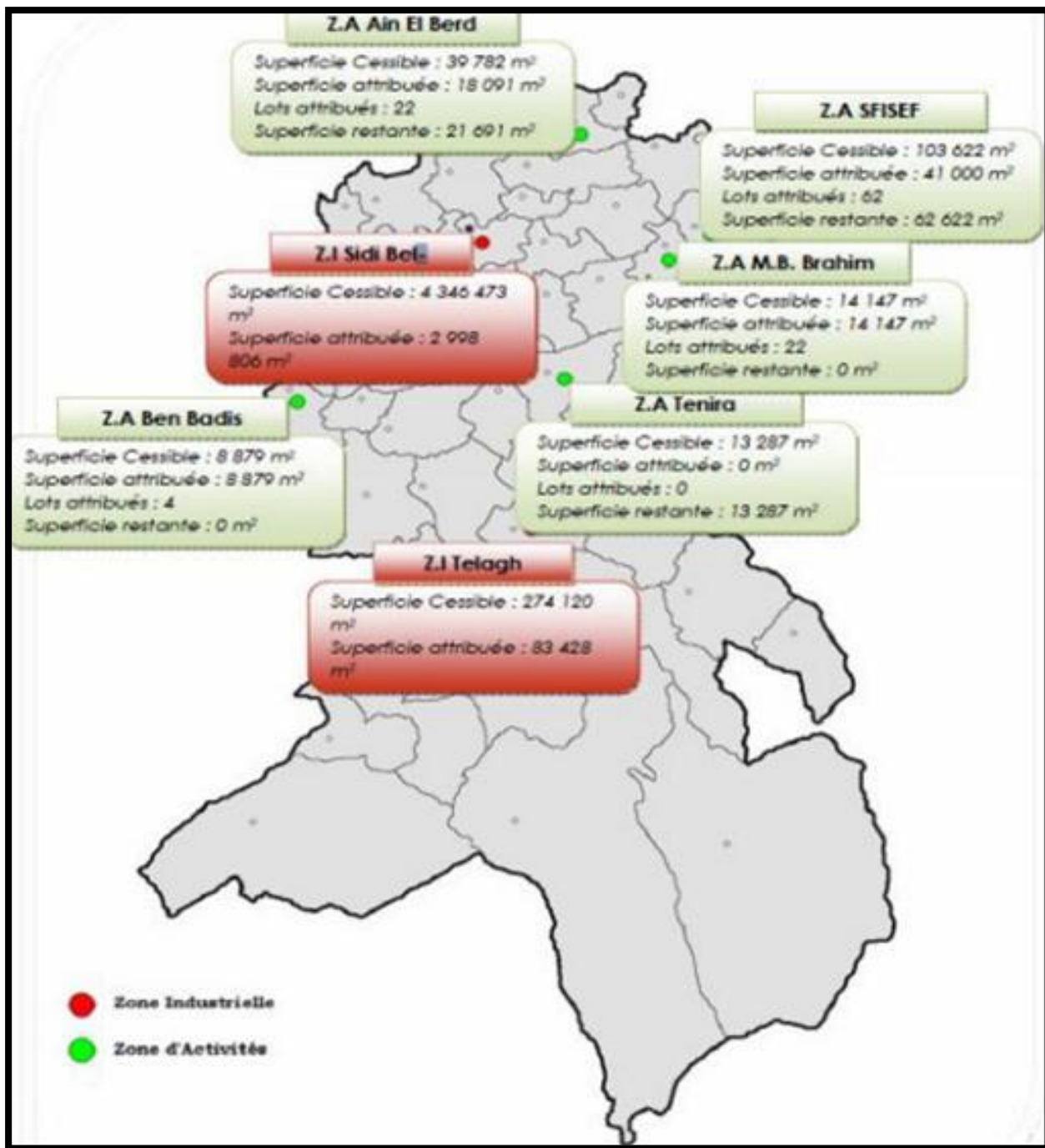


Figure 19: Carte des zones industrielles de la wilaya de Sidi Bel Abbés carte prise du pdau 2008

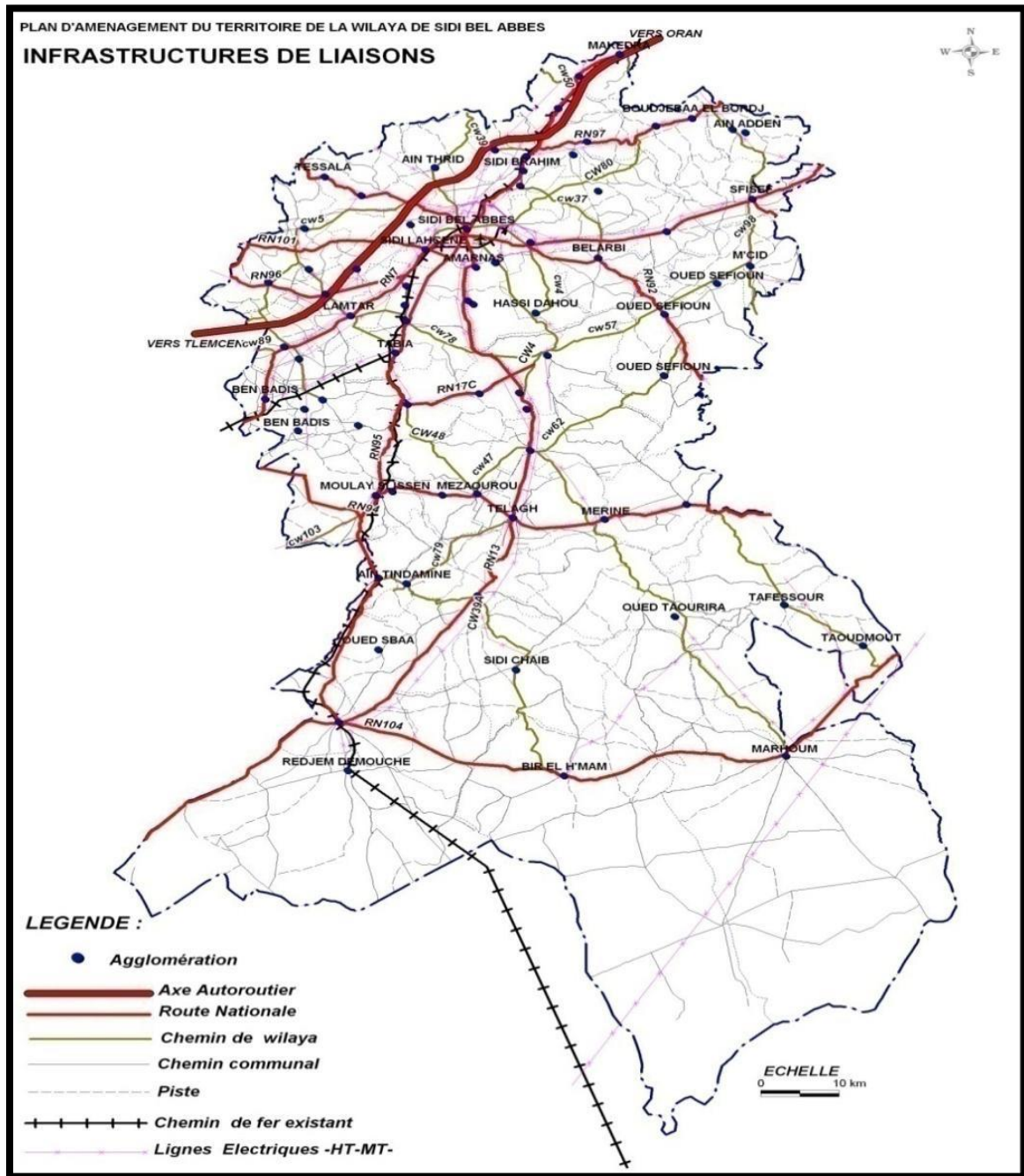


Figure 20 Carte des infrastructures de liaisons de la wilaya de SBA carte prise du pdaou 2008 réalisé par ANAT

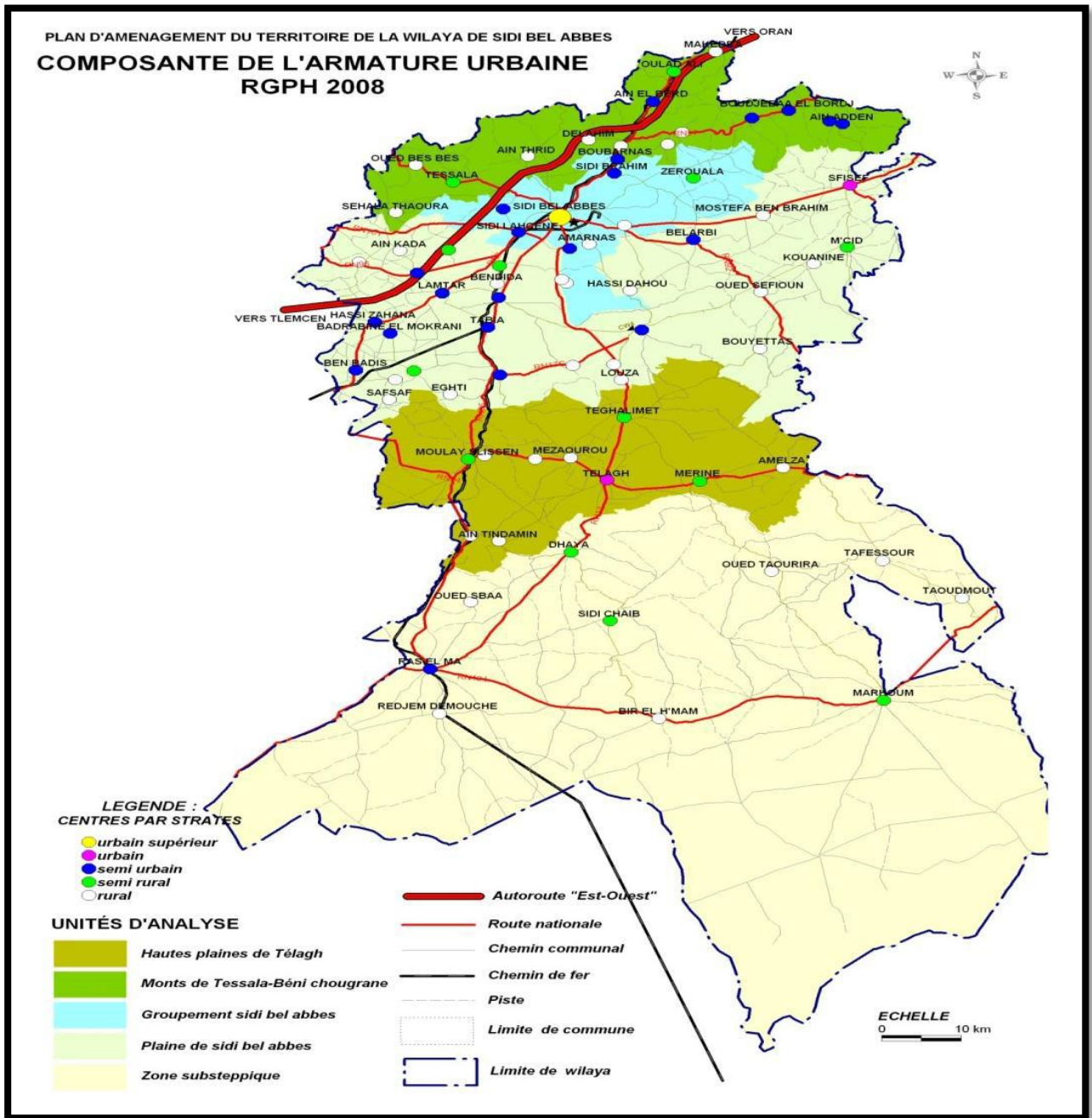


Figure 21; Carte de l'armature urbaine de la wilaya de SBA carte prise du pdau 2008 réalisé par ANAT.

2. L'agglomération

2.1. Choix de l'agglomération

On a constaté qu'il y a un déséquilibre régional dans le territoire algérien entre l'Est et l'Ouest c'est-à-dire une concentration des métropoles à l'Est d'Alger, Constantine, Bejaia, Sétif, par contre à l'Ouest il n'y a que celle d'Oran et Tlemcen.

Notre choix s'est portée sur la ville de Sidi Bel Abbés car de par sa position stratégique, cette dernière est considéré comme une ville relais que ce soit pour les carrefours des autoroutes ou pour les carrefours des lignes de chemin de fer et s'étend sur environ 15% du territoire de la région Nord-Ouest du pays

2.2 Analyse critique du PDAU de la ville de Sidi Bel Abbés

Le Plan Directeur d'aménagement et d'urbanisme est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine alliant à la fois l'urbanisme et l'aménagement du territoire, défini au sens de la loi 90-29 du 1er décembre 1990, c'est aussi un document à caractère technique et réglementaire, servant à la fois, à la planification locale des actions entreprises et à la gestion du territoire de la commune concernée.

Il 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.

➤ Le PDAU a pour l'objectif de

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. Il définit en outre les conditions de construction dans chaque secteur déterminé comme suit :

- Les secteurs urbanisés ;
- Les secteurs à urbaniser ;
- Les secteurs d'urbanisation future ;
- Les secteurs non urbanisables.

2.3. Analyse urbaine de la ville de Sidi Bel Abbés

2.3.1. Lecture géographique (situation)

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.

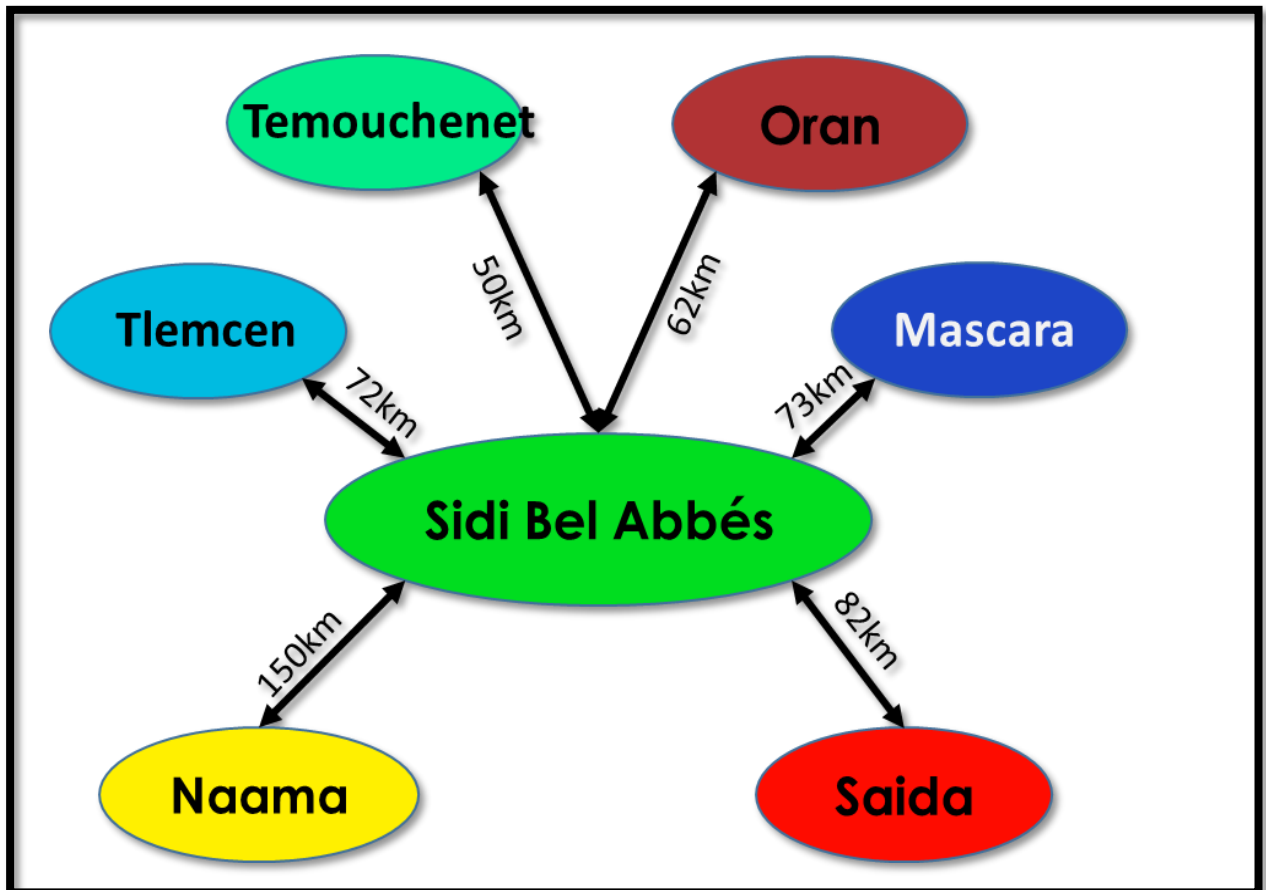


Figure 22: organigramme de la situation et délimitation de Sidi Bel Abbés photo prise sur internet.

• L'accessibilité

- La RN7 reliant la ville **SIDI-BEL-ABBES** à Tlemcen et à Mascara ;
- La **RN13** qui relie SIDI BEL ABBES à Oran et Arzew .et joue le rôle de principal collecteur des échanges avec le Sud-Ouest ;
- Un **tronçon** de 70 Km du projet de **l'autoroute** traversera la Wilaya de SIDI BEL-ABBES, et limite la ville de côté nord-ouest ;
- Le **chemin de fer** qui relie Tlemcen à Oran, et traverse la ville de SIDI BEL ABBES en passant par le centre-ville.

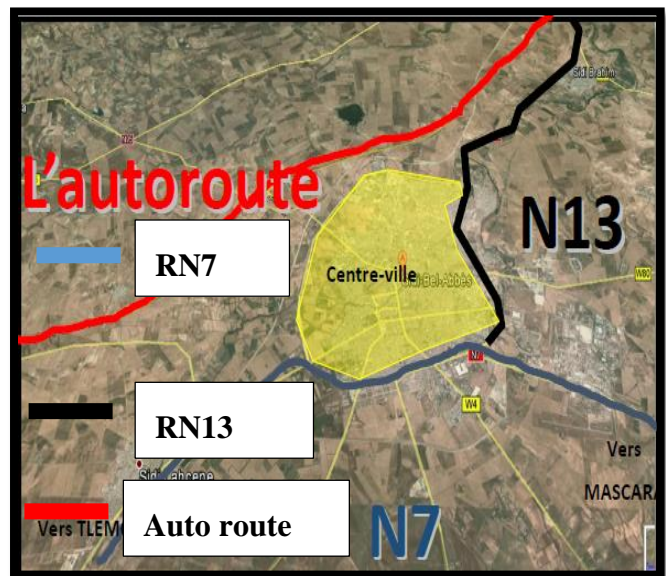


Figure 23: Carte de l'accessibilité pour la ville de SBA.
Source : prise sur internet traitée par auteurs.

2.3.2. Lecture historique

➤ 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 constituer. Il correspond au centre-ville actuel, regroupant les équipements essentiels, avec une population estimée entre 2 et 3000 habitants composés essentiellement de légionnaires et leurs familles. A cette époque, c'est aussi la création du jardin public à partir de la grande ferme entretenue par les militaires dans la vallée des jardins.

- La période allant de **1860 à 1900** peut être considérée comme une période de maturation de la ville. Cette période est marquée par une relative dynamique urbaine qui s'est traduit par l'apparition de nouveaux quartiers de type lotissements à l'intérieur des glacis ou de faubourgs tels que Sakia El Hamra (ex-fbg Thiers) et Emir AEK (ex bugeaud). Le développement de la ville s'est appuyé sur les axes existants ou créés en prenant la direction Est-Ouest, conditionné par la présence de l'Oued au nord.
- **De 1900 à 1930**, l'extension est faite essentiellement vers l'Est, tel que les quartiers de Sidi yasine (ex fb Eugène Etienne), Perrin la gare, Marceau et Mustapha Ben Boulaid (ex fg Nigrier). A la même époque nous voyons apparaître deux hameaux isolés, l'un au nord, Gambetta (Larbi Ben M'hidi) et l'autre à l'Est, Boumelik (ex camp des spahis).
- Avec la disparition des remparts vers **1930**, l'avènement du chemin de fer, l'urbanisation s'est effectuée par extension des quartiers existants et le remplissage des espaces interstitiels séparant les quartiers. Plus tard on voit se former se structurer les quartiers de Ben Badis et Maçonnais.
- **A la fin de la guerre de la libération**, la ville présentait un développement bicéphale. Dans la partie sud de la ville, au-delà de l'oued et du chemin de fer la trame est plus au moins régulière et cohérente avec des voies hiérarchisées et des fonctions urbaines bien définies. La configuration des axes existants, la topographie plane et la proximité du centre-ville permettent plus facilement l'extension de la ville dans cette direction. Au nord, ce sont encore des noyaux urbains plus au moins séparés entre eux malgré la réalisation de quelques opérations d'urgence de remplissage.
- **Entre 1966 et 1987** La première phase de l'explosion urbaine s'est traduite, au niveau spatial, par la reconduite de la tendance de la croissance de la ville dans la partie sud, en direction de l'Est et de l'ouest des anciens quartiers. La zone industrielle et la ZHUN Boumlik se sont implantées à la périphérie Est de la ville, tandis qu'un nombre important de lotissements dont certains se situent en plein centre-ville (Vallée des jardins) sont amorcés dans la même continuité au sud et à l'ouest.
- **Jusqu'à l'horizon 2017**, le PDAU n'a envisagé que 100 ha supplémentaires. Ils sont affectés à l'urbanisation future.

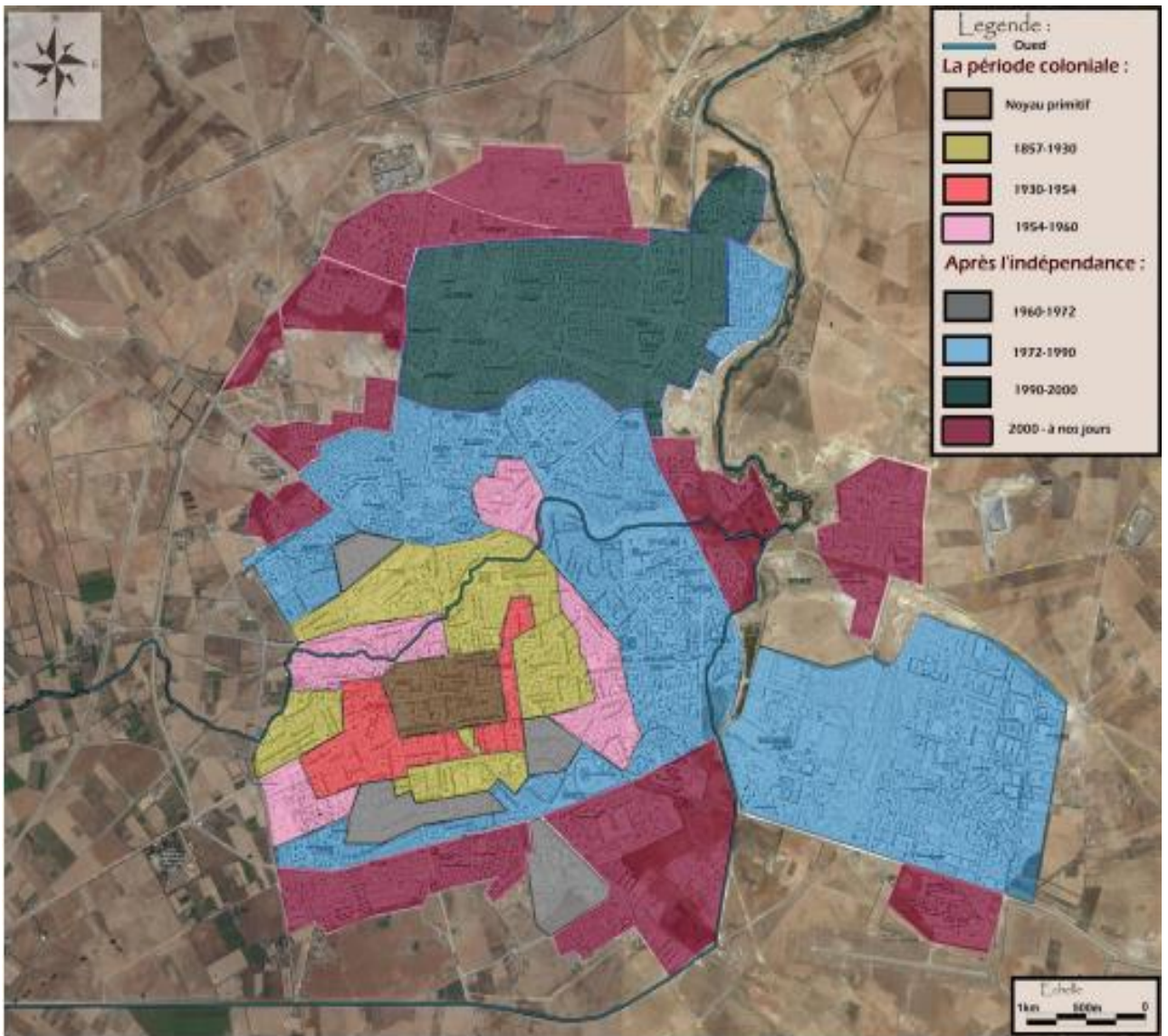


Figure 24: Carte d'évolution historique de SBA jusqu'à 2017. Source photo aérienne traitée par autres auteur.

2.3.3. Lecture environnementale

La topographie

La ville occupe un site plat, avec 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.

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.

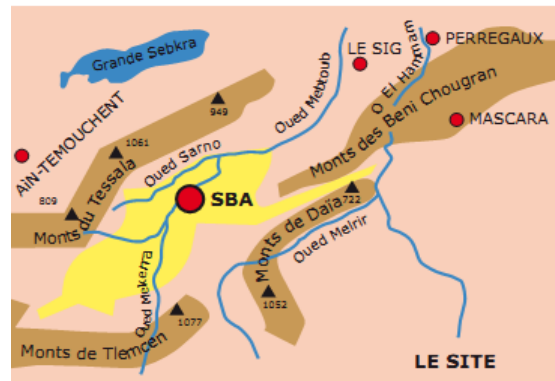


Figure 25: Carte de la morphologie de la ville de SBA prise sur internet

La géologie

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

L'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.

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.

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'août sont les plus chauds avec une température de 24,5° mais une moyenne de max de 32,2°.

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 Prise sur source pdau 2008

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.

➤ 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.

2.3.4. Lecture physico-spatial

2.3.4.1. Schéma de structure

✓ Système viaire

- 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.

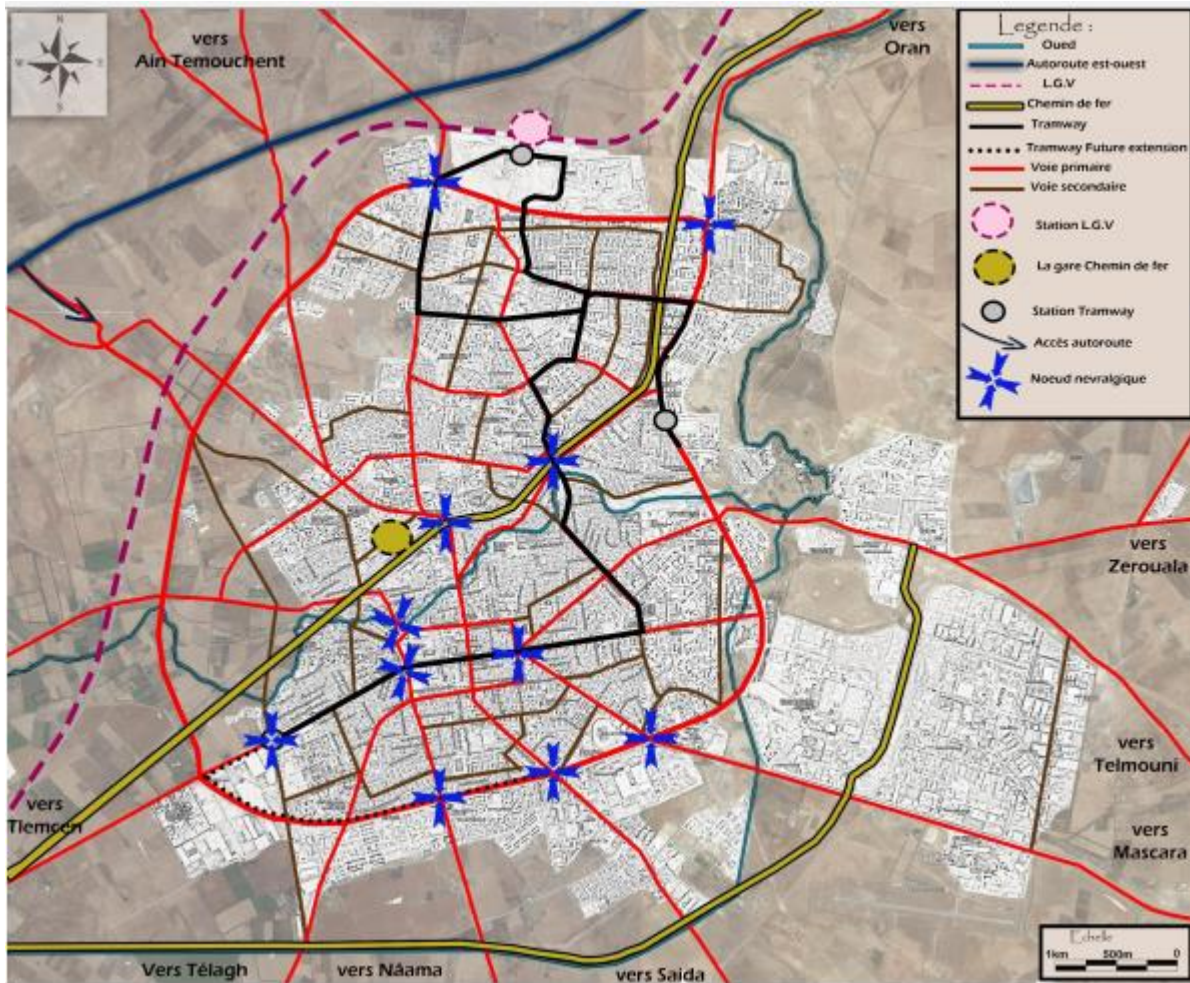


Figure 26: schéma de structure de la ville .Source Auteurs.

2.3.4.2. Les nœuds

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

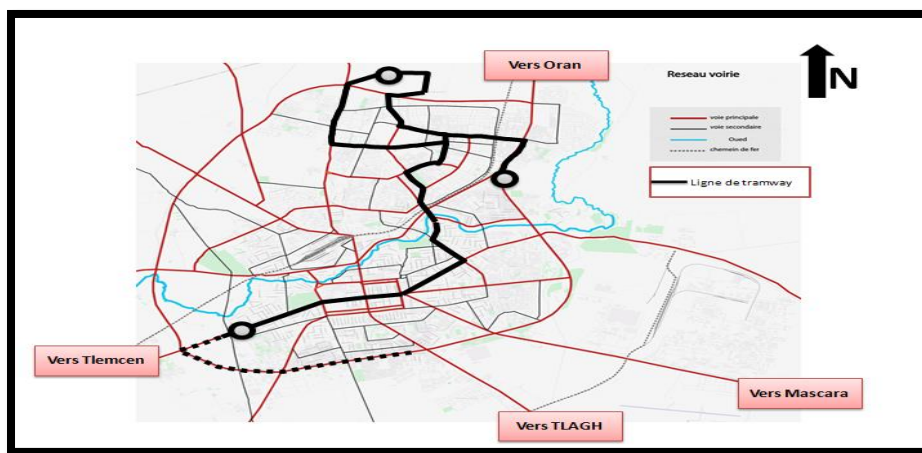


Figure 27:carte illustrant le réseau viaire. Source prise du pdau 2008 réalisé par ANAT

2.3.4.3. Lecture de la mobilité urbaine

Le réseau de transport en commun est composé de 11 lignes de bus. Le réseau TC est structuré autour de cinq stations, à savoir Sakia El Hamra, El Ghalmi et la Nouvelle G.R. Nord, la coupole et complexe du 24 février.

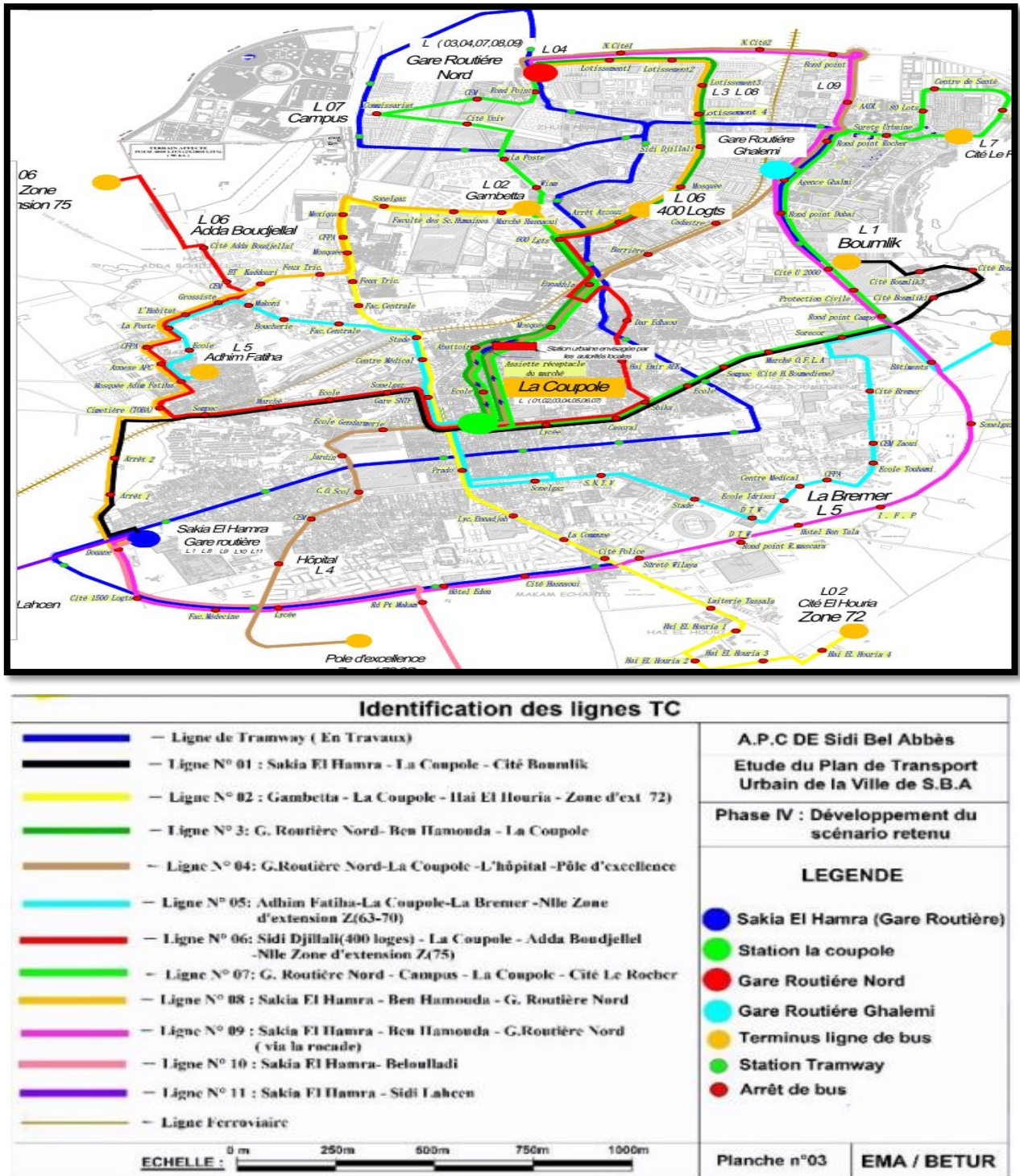


Figure 28:carte de la mobilité urbaine .source : pdau 2008 réalisé par ANAT

2.3.4.4. Lecture des centralités

Sidi Bel Abbés c'est une ville monocentrique ayant un seul centre, très sollicité et le plus demandé et dispose une forte capacité de polarisation. La présence des boulevards animés avec des activités tertiaires, et des zones connues pour le commerce. Une centralité industrielle au sud-ouest de la ville dans la zone, la centralité d'un caractère sanitaire autour de l'hôpital et la faculté de médecine et des centralités d'un caractère éducatifs dans la partie nord de la ville expliquées à la présence des établissements universitaires.

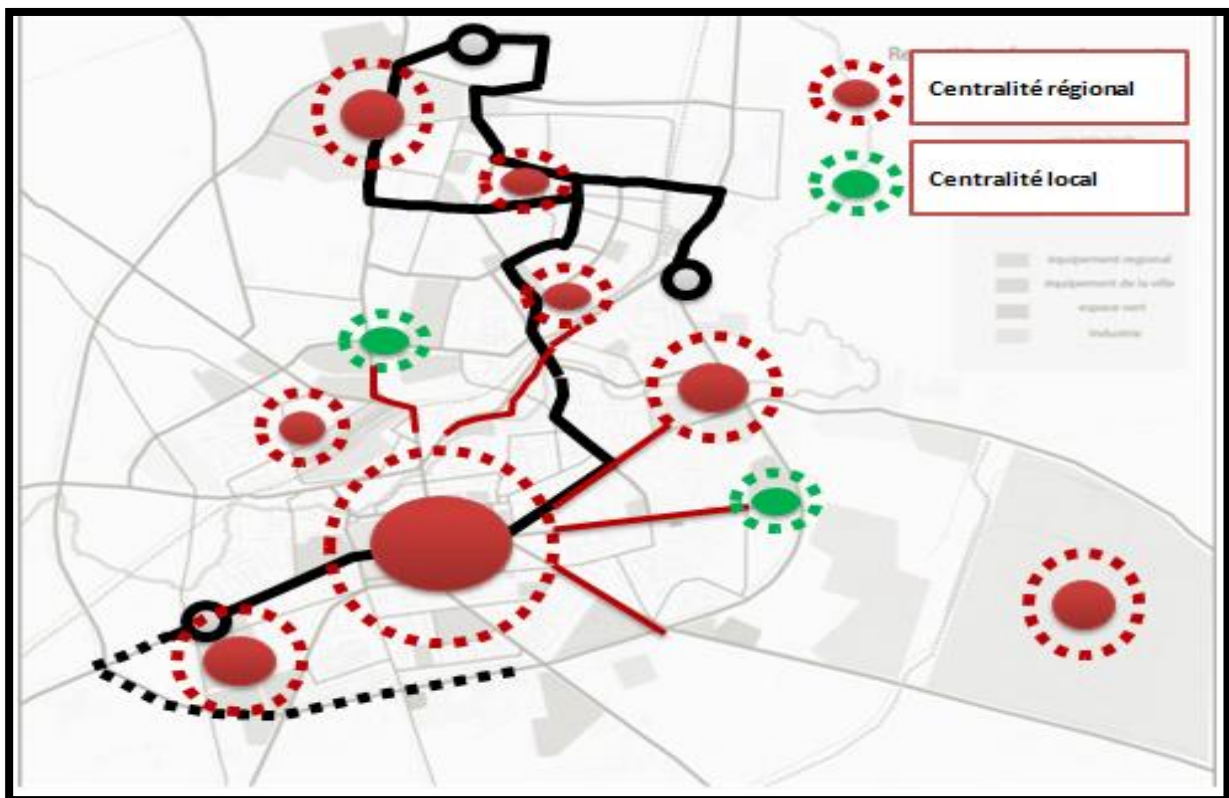


Figure 29: Carte des centralités urbaine de la ville de SBA carte prise du pdau 2008 réalisé par ANAT

2.3.4.5. Lecture des équipements

Le centre Historique situé au sud de la ville est caractérisé par la concentration des équipements ; et de l'activité tertiaire et ça explique l'importante fréquentation et la forte pression appliquée sur ce dernier. Aussi la présence des équipements militaires occupent des superficies foncières très importantes pourtant ils n'ont aucune relation fonctionnelle avec le centre-ville.

La partie Nord de la ville compte essentiellement des équipements structurants à l'échelle régionale (campus, facultés et cités universitaires), avec un manque en matière d'équipements attractives.

Cependant dans la partie sud, les équipements sont plus diversifiés et on remarque une forte présence de la fonction commerciale et de l'activité tertiaire, ce qui rend cette partie plus attractive.

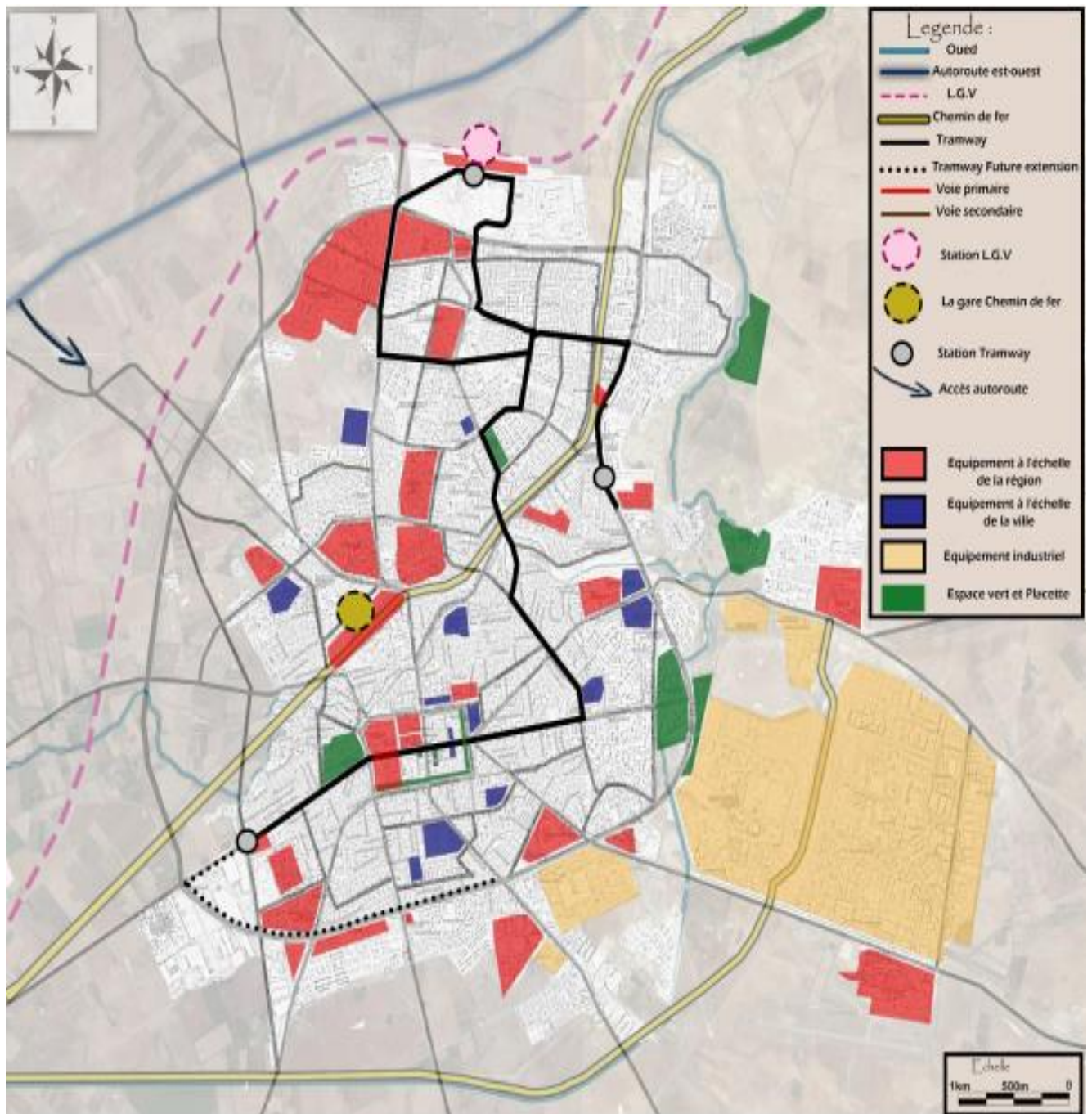


Figure 30: Carte des équipements carte, source : Auteurs.

✓ Le nombre de logement

Il se présente comme suit :

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

✓ Typologie d'habitat

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

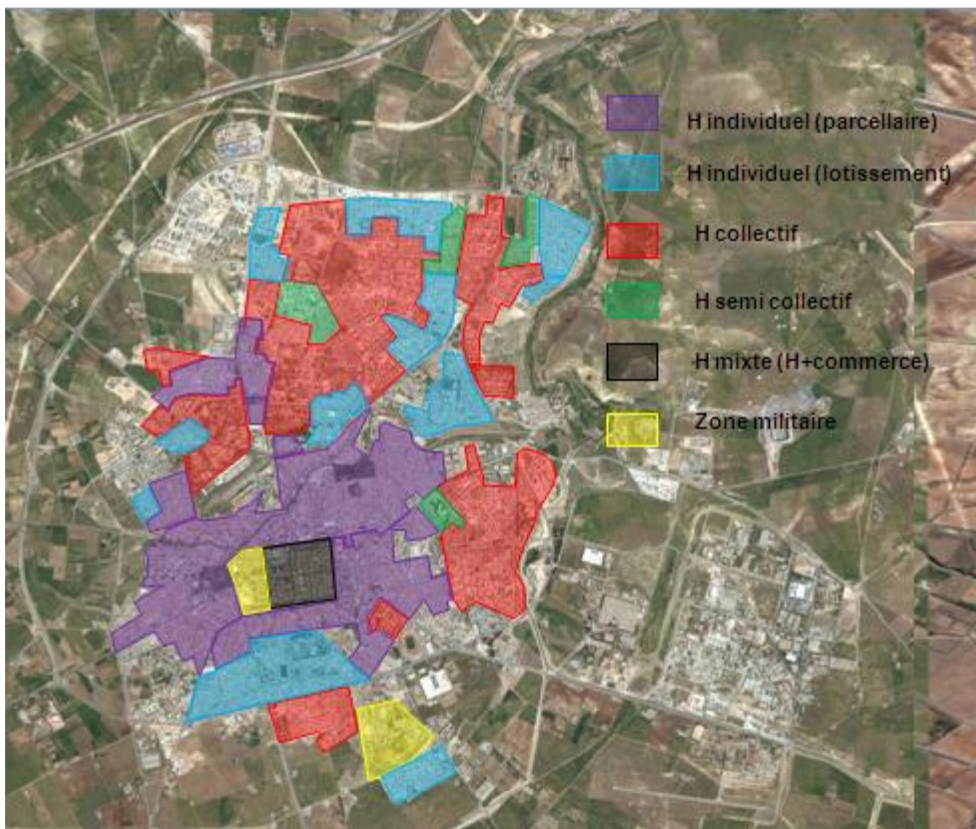


Figure 31: Carte de la typologie d'habitat de la ville de Sidi Bel Abbès prise aérienne traitée par étudiants

2.3.4.6. Délimitation des secteurs

On remarque une différence entre les quartiers sur le plan historique et même sur l'occupation du 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.

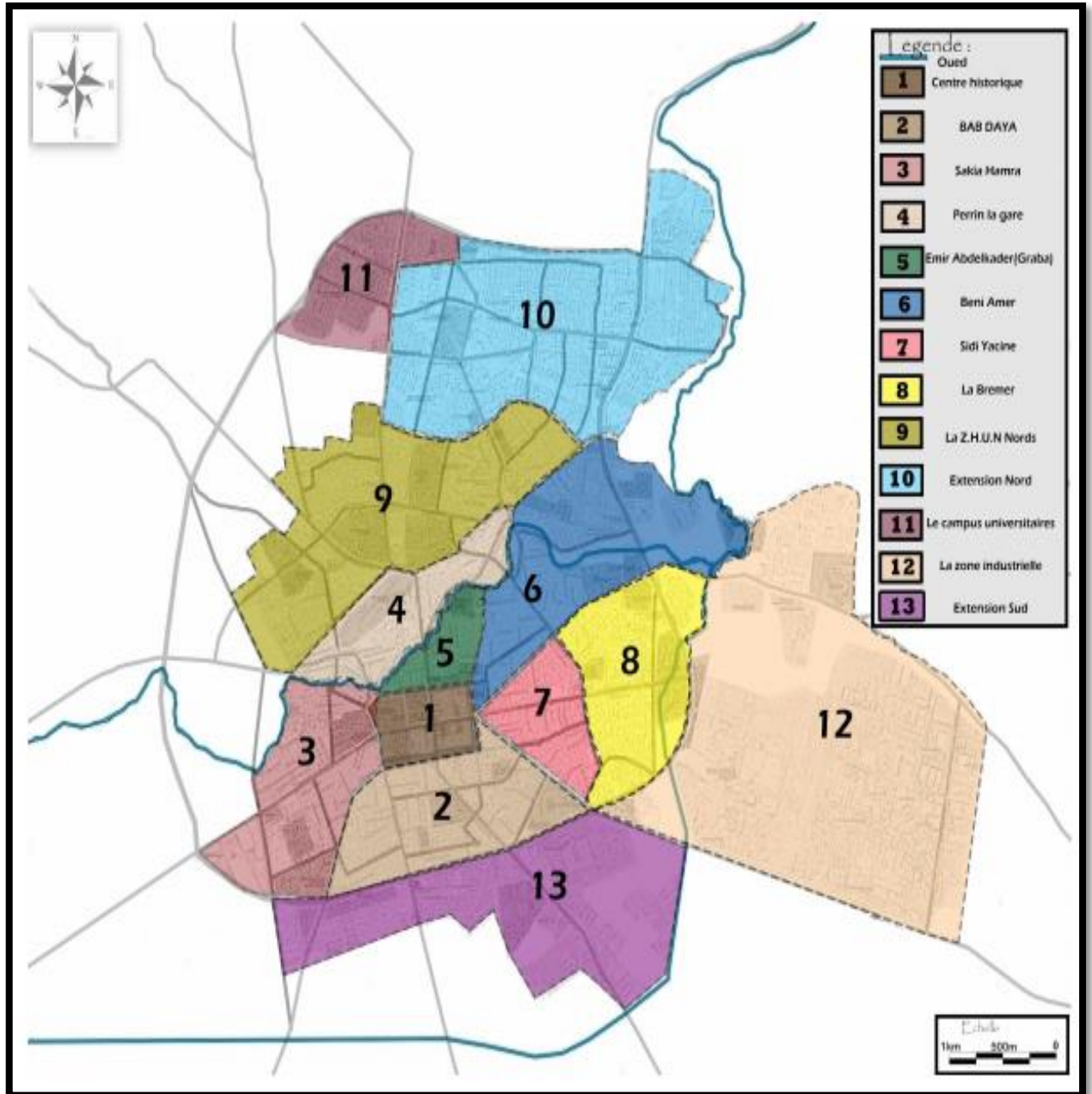


Figure 32: cartes des secteurs de l'agglomération. Source : Auteurs.

2.3.5. Lecture socio-économique

2.3.5.1. Analyse sociale

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

La wilaya de Sidi Bel Abbès vient dans la 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 .

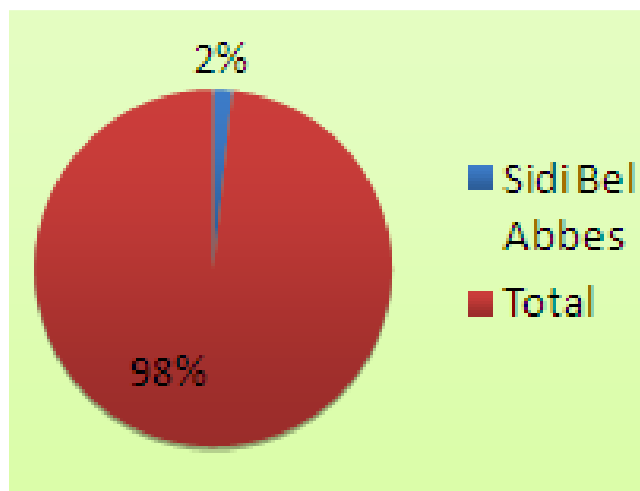


Figure 33: La répartition et la concentration de la population dans la wilaya SBA source pdau 2008

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

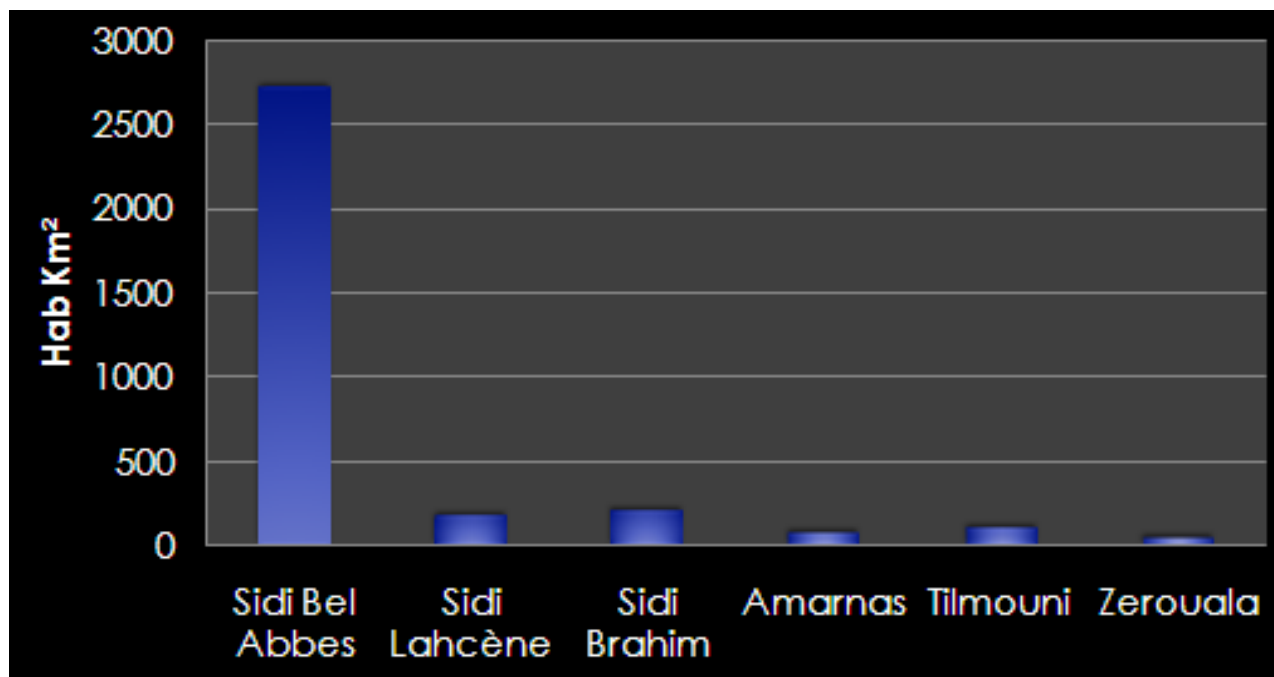


Figure 34: Répartition des habitants de la commune source PDAU 2008.

2.3.5.2. Analyse économique

✓ 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 Abbés s'articule autour de 05 branches :

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

✓ 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.

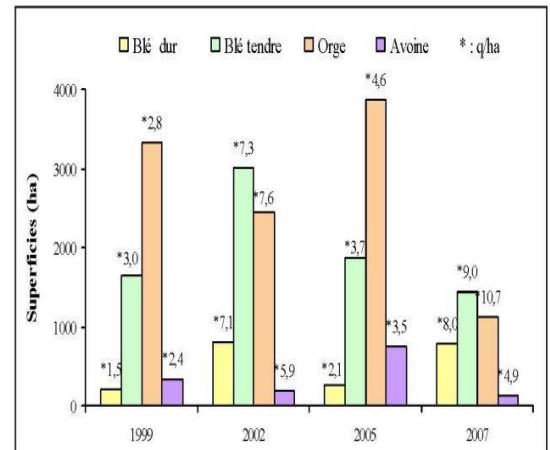


Figure 35:répartition des activités par secteurs source pdau 2008.

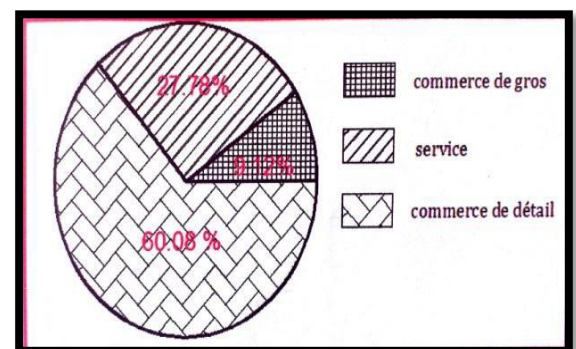


Figure 36 répartition des commerces et services Source :pdau 2008

2.3.6. Les problèmes majeurs de la ville

- Une rupture urbaine entre le nord et le sud due à la Présence des contraintes naturelles et artificielles tel que L'oued et la voie ferrée ;
- Problème d'extension sur les terres agricoles (vers le côté nord) ;
- Les endroits touristique sont mal aménagés (lac sidi Benali) ;
- Détérioration du cadre bâti au niveau des tissus anciens ;
- Manque des espaces de détente et de loisir ;
- L'absence d'une mixité entre les différentes typologies d'habitat ;
- Problème de circulation et d'embouteillage (absence des aires de stationnement).

2.4. Problématique générale de la ville de SBA et le choix de la zone d'étude

*« La forme urbaine est un processus continu....et si il est possible de la décrire ou la caractériser à une période précise on ne peut négliger pour la comprendre l'étude des périodes antérieures qui ont conditionnées son développement et l'ont littéralement formé »*¹⁴trad^A.franc.dunod.1979-1988

La ville change au cours des années pour connaître de profondes modifications aussi bien physiques que sociales.

La ville de SIDI BEL ABBES n'en échappe pas à ce phénomène de transformation cette dernière qui avait autre fois un plan rectangulaire, avec un tracé en damier créé par les colons. Devient un pôle radio-centrique autour du plan initial par l'installation des faubourgs,

Après l'indépendance, la ville fut frappé par une croissance démographique qui a causé une extension vers le nord ce qui, donna naissance aux « ZHUN » ces dernières ont été sans doute une solution d'urgence pour répondre aux besoins d'hébergement à court terme sans réflexion pour leurs devenir à long terme.

Malgré cette extension, il existe une forte dépendance fonctionnelle et culturelle de ces périphéries avec le centre historique qui regorge la majorité des équipements structurants et aussi les lieux de rencontre (LA MAKTA), ce qui explique la bonne desserte du centre-ville en matière d'infrastructure et de transport en commun.

Cette forte dépendance est due à la mono-fonctionnalité de ces zones, aussi l'existence de l'opportunité foncière a permis d'accueillir quelques équipements structurants mais sans planification, ce qui empêche la création des centre urbain autour de ces équipements.

Aujourd'hui la ville de Sidi Bel Abesse se présente comme un ensemble de pôles non homogène et non organisé, ces derniers sont créés par l'homme dans l'unique but de répondre à leurs besoins, sans se soucier de l'aspect urbain et architectural.

A ce juste titre, notre problématique s'articule autour des questions suivantes :

- Comment peut-on maîtriser le phénomène de l'étalement urbain qui ronge la ville de Sidi Bel Abbes ?
- Comment peut-on reconstruire la ville sur elle-même ?

¹⁴ trad^A.franc.dunod.1979-1988

- Est-ce-que par la création de nouvelles centralités aux niveaux des périphéries du centre villes nous réussirons à densifier et alléger le centre-ville tout en maintenant la continuité morphologique et formelle entre ces différents centres diffus ?

2.5. Hypothèses

- Maitriser l'étalement urbain ;
- Planification des futurs projets à long terme ;
- Créer des centres urbains aux zones périphériques ;
- Minimiser la forte dépendance au centre-ville ;
- Alléger le centre-ville par la délocalisation de quelques équipements ;
- Densification des zones périphériques ;
- Requalification de ces quartiers à travers la mise en valeur de ses espaces publics C'est-à-dire porter les actions sur l'espace public, tout en prenant en compte les enjeux et principes de la durabilité, à savoir, la mixité sociale et fonctionnelle ;
- L'amélioration de l'offre de la ville en créant de nouvelles offres au sein des centres périphériques qui seront créés ;
- Maitriser l'étalement urbain par la densification des tissus existants, leur valorisation ainsi que la récupération des friches qui sont à l'abandon, les requalifier et leur redonner vie.

2.6. Les interventions

1/ Centre-ville

- Délocalisation et rénovation des casernes ;
- Valorisation des axes et des nœuds ;
- Réaménagement de la makta jusqu'à la coupole ;
- Restauration et réhabilitation des équipements.

2/ BAB DAYA

- Valorisation et réhabilitation des complexes sportifs ;
- Réaménagement du boulevard sud ;
- Restauration de la façade urbaine qui donne vers la makta ;
- Réaménagement du terrain de foot ;
- Injection des équipements d'attraction.

3/ Sakia hamra

- Réhabilitation du CHU et la faculté de médecine ;
- Projection de la maternité ;
- Réaménagement du Parc urbain ;
- Valorisation de l'axe structurant (RN7) ;
- Restructuration de la gare routière.

4/ Perrin la gare

- Valorisation et réaménagement de la gare ;
- Rénovation des caves ;
- Projection des équipements d'accueil (hôtel, restaurant...) ;
- Densification du tissu (habitat) ;
- Aménagement d'oued Mekkerra.

5/ Quartier Amir Abdelkader (Graba)

- Favorisation des voies piétonnes ;
- Délocalisation du parc urbain et la création des zones de stationnement ;
- Restructuration des voies ;
- Amélioration de l'activité commerciale ;

- Rénovation des constructions dégradées (la coupole).

6/ Beni Amer

- Délocalisation du marché de gros ;
- Aménagements d'oued Mekerra ;
- Création de la mixité fonctionnelle ;
- Récupération des friches.

7/ Sidi Yacine

- Délocalisation de la maternité ;
- Revitalisation du parc urbain ;
- Restructuration des voies ;
- Création de la mixité fonctionnelle ;
- Organisation de la centralité.

8/ La Bremer

- Création des fonctions commerciales et de loisirs ;
- Restructuration des voiries ;
- Densification du quartier ;
- Réaménagement du parc urbain.

9/ Quartier AdimFatiha

- Projection des équipements (lié avec la ville) ;
- Densification du quartier ;
- Récupération des friches ;
- Maitriser l'étalement urbain.

10/ Secteur 10 (Larbi Benmhidi, Sidi Djilali, kadaBoudlal)

- Renforcer la liaison entre la fonction éducative et résidentielle ;
- Réaménagement de la place wiam ;
- Projection des équipements délocalisés du centre-ville.

11/ secteur num 11 (Rocher, El Wiam, Benhamouda...)

- Organisation des centralités ;
- Densification des quartiers ;

- Création de la mixité fonctionnelle ;
- Création d'un centre urbain ;
- Projection des équipements d'accueil et des aménagements de la gare el ghalmi et celle de LGV pour maîtriser l'étalement urbain vers le nord).

12/ ZHUN-nord est

- Restructuration des voies ;
- Densification des quartiers ;
- Récupération des friches ;
- Projection des fonctions d'attraction.

13/Le campus universitaire

- Création d'un boulevard entre deux pôles d'attraction qui peut servir à la fois les étudiants et les résidents ;
 - Amélioration de la qualité de vie des étudiants (aménagement des espaces verts, des zones de rencontre et de loisirs) ;
 - Projection d'une technopole.

14/ la zone industrielle

- Assurer la liaison avec la ville ;
- Favoriser la branche agroalimentaire et électronique ;
- Maîtriser la pollution éolienne par des ceintures vertes.

15/ Maquam el chahid

- Création de la contre-allée pour faciliter l'accessibilité au quartier sans toucher au caractère de la rocade ;
 - Restructuration des voies ;
 - Renforcer la liaison avec la ville ;
 - Projection des équipements de proximité ;
 - Création des espaces de loisirs.

2.7. Interventions générale

- ❖ La suppression des deux lignes tc (11 16) qui passent par le centre-ville en créant une nouvelle ligne de TC qui relie l'est et l'ouest passant par le nouveau centre ;
- ❖ Aménagement d'oued mekkera par la création d'un Park linéaire d'attraction.

Carte de synthèse

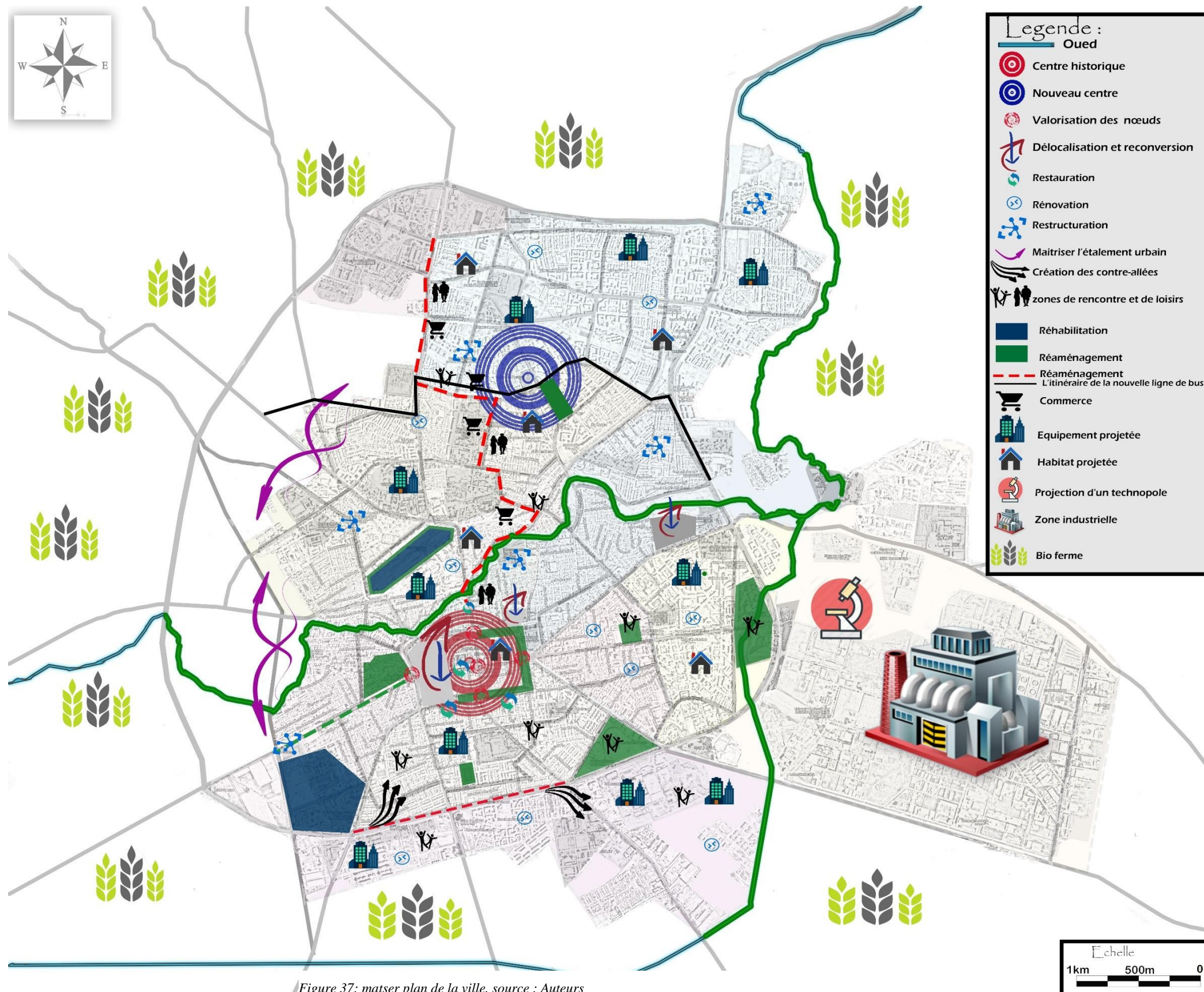


Figure 37: matser plan de la ville. source : Auteurs

Conclusion

Après avoir étudié et analysé la ville de Sidi Bel Abbés, à travers les différents approches (paysage urbain et naturel, infrastructures et mobilités, centralités urbaines) il nous parait évident que la ville bénéficie de nombreux potentialités. À travers le Master Plan, on a essayé de mieux répondre à la problématique, en exploitant les différents atouts dont bénéficie la ville tout en assurant un équilibre en matière d'aménagement entre les différents coins de l'aire urbaine.

Chapitre III Diagnostic et analyse urbaine
Du quartier « Perrin la Gare »

INTRODUCTION

« Tout projet doit être pensé dans son contexte, organisé par rapport à des exigences, et S'inscrire dans une théorie ».

D'après **Gabriel Dupuy**, *« c'est le service qui donne à l'infrastructure son importance. Il n'est donc pas absurde d'avancer que parmi les facteurs de la recomposition sociale et spatiale de la ville, il y a autant la façon dont sont offerts et gérés les services que la nature des équipements que l'on y construit »*

Dans ce chapitre on analyse profondément notre zone d'étude **PERRIN LA GARE** grâce à des dissections de la croissance urbaine du quartier, sa typologie-morphologie, afin de sélectionner une zone d'intervention dans ce quartier et d'y proposer des scénarios d'aménagements.

1. Le choix de la zone d'étude (PERRIN LA GARE)

Notre choix s'est porté sur le périmètre d'étude « PERRIN LA GARE) vu son importance :

- Représente L'ancien faubourg le mieux intégré ;
- Le quartier a toujours entretenu avec le centre-ville au point où l'on peut dire qu'il constitue la seule véritable extension de la centralité urbaine ;
- Le quartier représente une zone stratégique et constitue un des grands enjeux l'aménagement de la ville de Sidi Bel Abbes ;
- Il occupe une position centrale où ses franges jouent un rôle important dans l'animation Commerciale et la circulation ;
- Il est considéré comme un quartier à enjeux parfaitement en situation d'étendre et loisir ;
- L'impact du quartier sur la ville et même la région grâce à son équipement structurant la gare.

1.1. Les orientations du PDAU pour le quartier « PERRIN LA GARE »

- La revalorisation des tissus anciens (la gare et l'habitat collectif) ;
- L'amélioration du cadre de vie dans les tissus récents ;
- L'animation des pôles de centralité et la réhabilitation urbaine par le redimensionnement des espaces publics constitués par les axes centraux, axes de liaisons, les berges de l'oued, les grands équipements, qui doivent permettre l'intégration des différentes entités urbaines dans un schéma cohérent de la structure de la ville ;
- Restructurer la fonction commerciale ;

- Augmenter l'usage du sol, par le développement des fonctions complémentaire avec le centre-ville.

2. Analyse urbaine du quartier PERRIN LA GARE

Le plan d'occupation des sols POS est établi suivant les directives du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme. Il a pour but la production ou la transformation du sol urbain et du cadre bâti. Il assure et précise :

- La qualité architecturale et urbaine ;
- Une consommation rationnelle des terrains à bâtir ;
- Une protection maximum des terres agricoles ;
- La conservation des espaces naturels, sites historiques et paysages naturels ;
- L'aspect fonctionnel et formel de la ville ;
- La forme urbaine et les droits de construction et d'usage des sols ;
- La nature et l'importance de la construction ;
- Les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions ;
- Les espaces publics, les installations d'intérêt général, les voiries et les réseaux divers.
- Les zones, sites et monuments historiques, à protéger ;
- Définit la quantité minimale et maximale des constructions autorisées exprimée en mètre carré de plancher hors œuvre ou en mètre cube de volume bâti les types de constructions autorisées et leurs usages ;
- Fixe de façon détaillé pour le ou les secteurs concernés, la forme urbaine ; l'organisation, les droits de constructions et d'utilisation des sols ;
- Délimite : l'espace public, les espaces verts, les emplacements réservés aux ouvrages publics et installations d'intérêt général, le tracé et caractéristiques des voies de circulation ;
- La fixation des emplacements réservés pour les équipements publics.

Le quartier se situe au nord-est de la ville de Sidi Bel Abbès. Il est limité par :

- Nord : SIDI DJILALI, LARBI EBNMHIDI.
- Est : GRABA, et le quartier BENI AMER.
- Sud : CENTRE VILLE, SAKIA EL HAMRA.
- Ouest : ADIM FATIHA

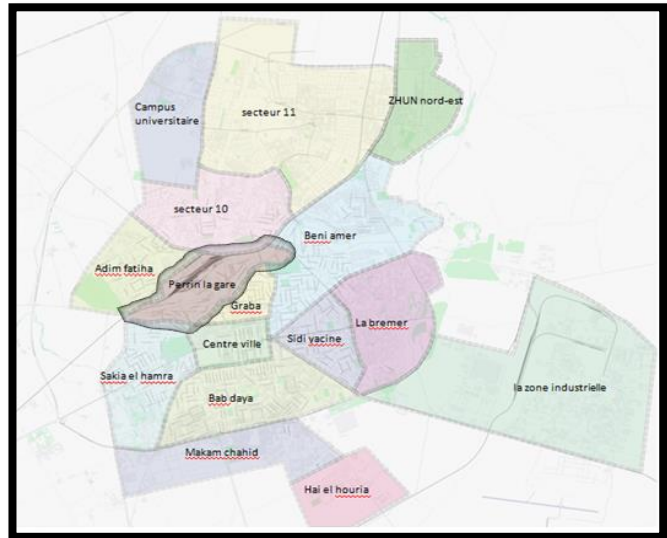


Figure 39: Carte de situation et délimitation du quartier.
Source : prise du pdau 2008

2.1. Analyse typo morphologique du quartier

➤ objectif

- Connaître les structures physiques et spatiales, des milieux bâtis ;
- Comprendre le processus de formation et de transformation des structures du milieu bâti à l'échelle des bâtiments, des tissus urbains, des organismes urbains et territoriaux ;
- Savoir caractériser les structures formelles d'un tissu urbain, d'un organisme urbain ou territorial : identifier leurs éléments et formuler les règles qui gouvernent leurs relations réciproques ;
- Savoir reconstituer à partir de la forme existante les mutations successives d'un tissu ou d'un organisme urbain.

2.1.2. Lecture du POS

Fiche d'identification de la zone Perrin la gare «3»		
Limité	Au Nord : les quartiers Houari Boumediene (SU 8), Larbi Ben M'hidi (SU9), et Adim Fatiha (SU10).	
	Au Sud : l'Oued Mekerra	
Surface : 82,55 ha	Nbre de Logts : 2125	Pop 2005 : 10444
Tissu de trame orthogonale ayant une typologie individuelle,		
Nouveau programme :		
Equipement		Habitat
Ecole	1,05 ha	59 logements
Equipement de Santé	0,07 ha	
Bibliothèque	0,12 ha	
Actions à mener : - Réalisation des actions du POS - Restructurer la fonction commerciale, - Augmenter l'usage du sol, par le développement des fonctions complémentaire avec le centre-ville - Traitement des berges de l'oued		

Tableau 2 : lecture du pos .Source :pdau2008

2.1.3. Carte lecture du pos

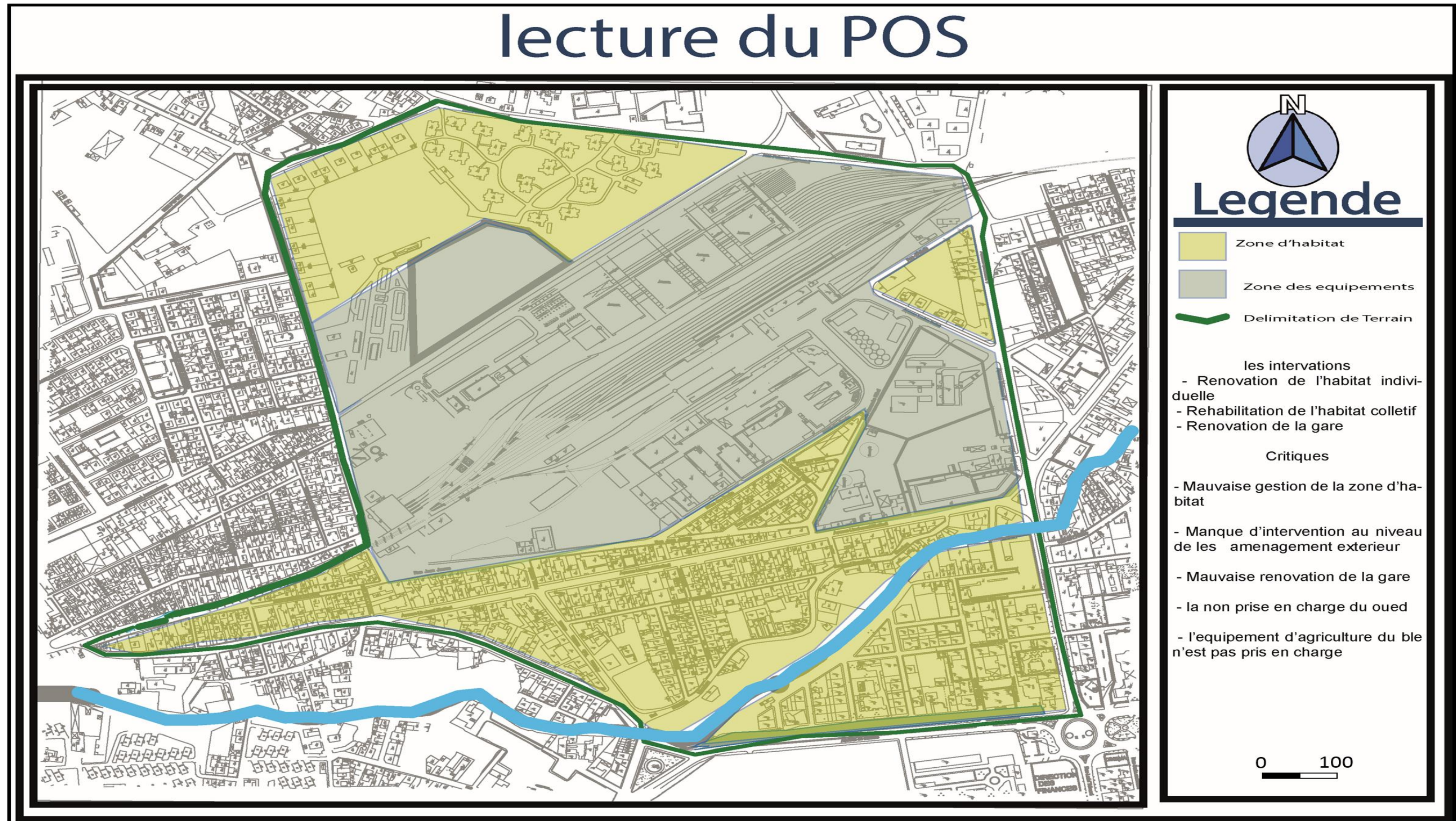


Figure 41: carte des POS, Source pdau 2008 traitée par Auteurs

2.1.4. Lecture des formes urbaines

Carte des formes urbaines

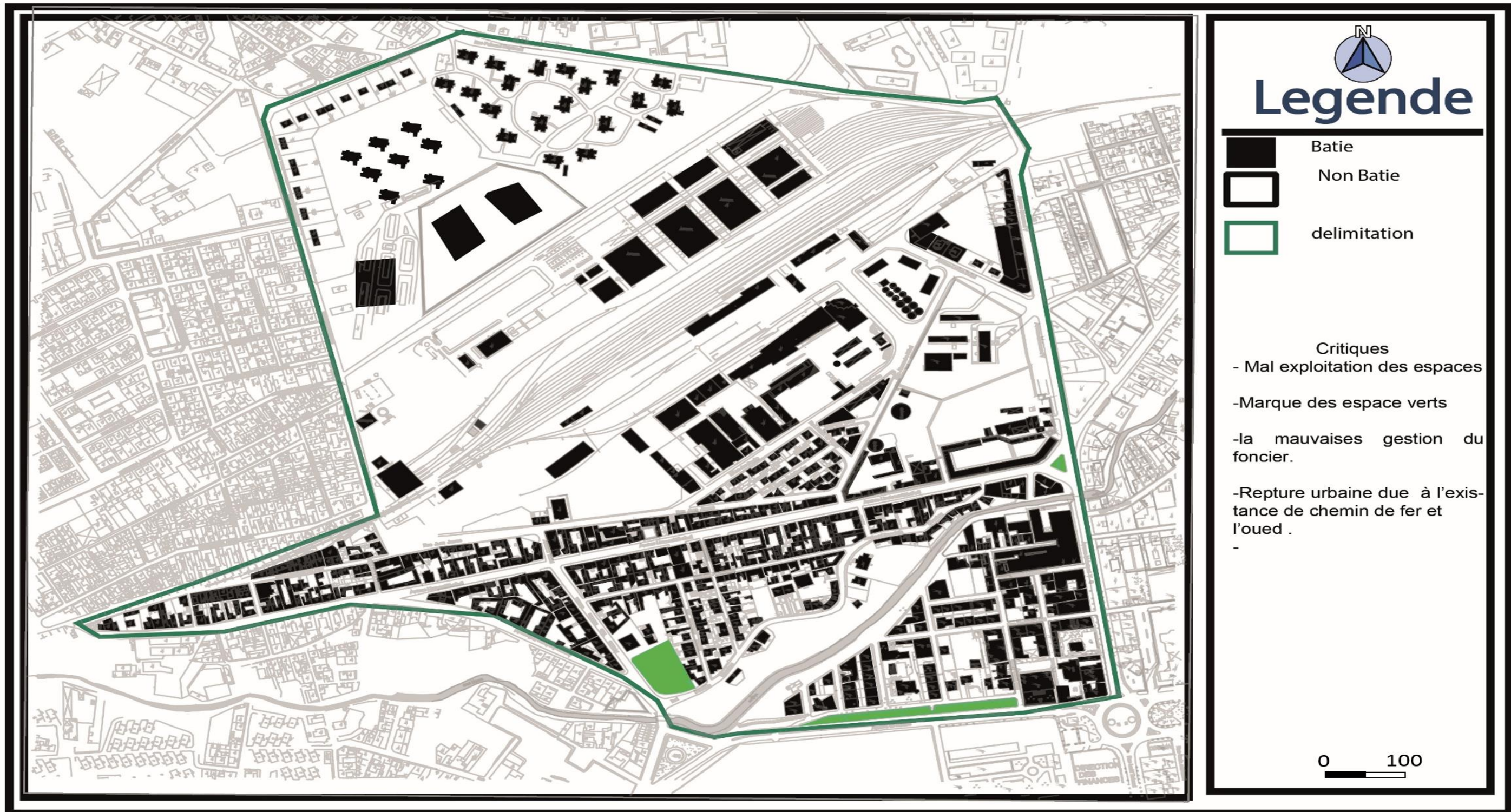


Figure 42: carte des formes urbaines traitée par auteurs

2.1.5. Typologie urbaine

2.1.5.1. Habitat

On distingue comme type d'habitat dans notre périmètre d'étude :

➤ Habitat individuel colonial

C'est le type de l'habitat dominant dans notre cas d'étude, il occupe la plus grande surface du site, il se caractérise par un style architectural raffiné, avec un gabarit allant de « RDC » à « R+3 »



Figure 43: Habitat individuel de style colonial.
Source : Auteurs



Figure 44: Habitat individuel de style colonial.
Source : Auteurs

Constat : il s'agit d'un cadre bâti ancien et en état dégradé qui doit faire objet de restauration et réhabilitation

➤ Habitat individuel postcolonial

Il s'agit de l'habitat individuel bâti après l'indépendance de dernier se caractérise par un style architectural différent du premier (absence d'ornementation sur façade), il est de gabarit allant de « R+1 » à « R+3 » avec le RDC affecté aux activités commerciales de première nécessité.



Figure 45 : Habitat individuel postcolonial.
Source Auteurs.



Figure 46 : Habitat individuel postcolonial.
Source Auteurs

➤ Habitat collectif

Il s'agit du type d'habitat le moins dominant dans notre cas d'étude, ce dernier se voit plus dominant dans les quartiers limitrophes, cependant ce type d'habitat commence à prendre forme ces dernières années.

L'habitat intégré dans notre cas d'étude se caractérise par un gabarit R+5 et plus dont le RDC est affecté à l'urbain, un style architectural plus au moins contemporain.

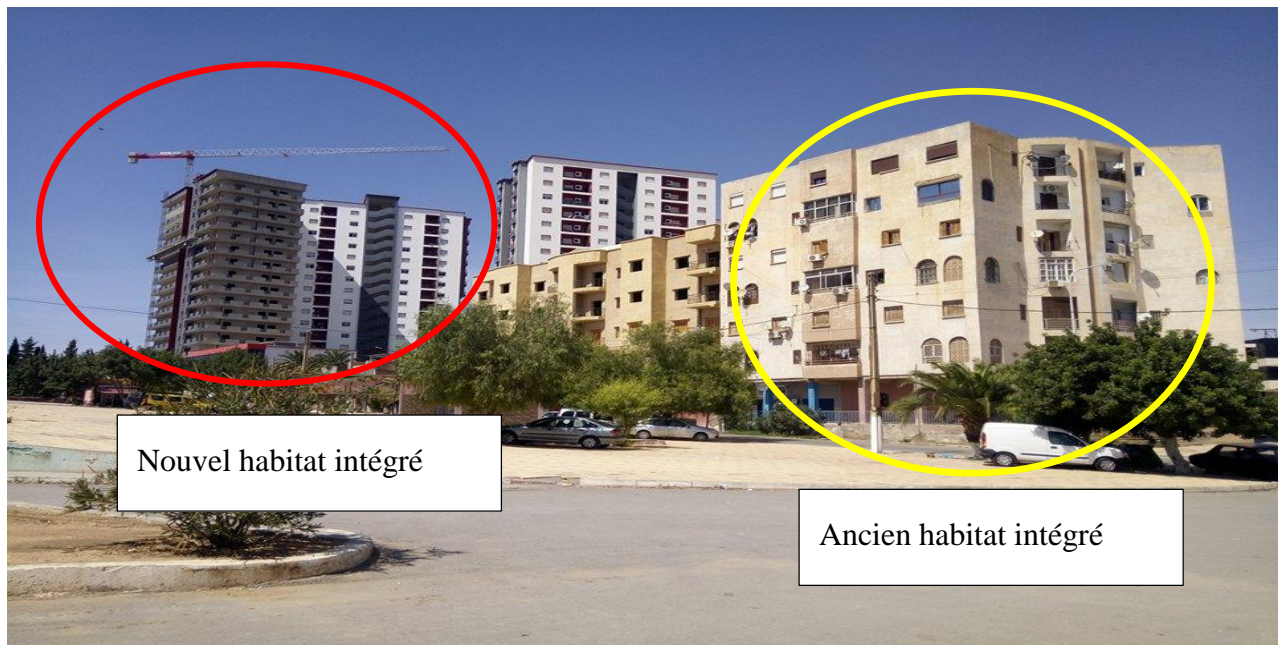


Figure 47 : Habitat intégré .Source : Auteurs

Constat : Notre quartier se caractérise par la prédominance de la vocation résidentielle, marqué principalement par l'habitat individuel.

2.1.5.2. Equipements

Notre cas d'étude présente une variété d'équipements qui sont



Figure 48: équipement éducatif, collège .source Auteurs



Figure 49 : équipement éducatif, école primaire .source Auteurs



Figure 53 : Equipement Administratif et d'agriculture.
Source : Auteurs.



Figure 52 : Equipement sanitaire, clinique conventionnée personnel l'éducation.
Source : Auteurs.



Figure 51 : Equipement administratif, caisse régionale de mutualité agricole .Source : Auteurs.



Figure 50: Brigade de douane de SBA. Source Auteurs.



Figure 54: Equipement administratif, siège OPGI.s source : Auteurs



Figure 55: Equipement administratif, Sonelgaz. Source : Auteurs



Figure 56 : Equipement Touristique, Hôtel .Source : Auteurs.



Figure 58: Equipement de Service, Gare Ferroviaire .Source : Auteurs.



Figure 57: Equipement de Service, Gare Ferroviaire .Source : Auteurs.

Constat : On remarque dans notre cas d'étude la prédominance des équipements de service, cependant on note un manque flagrant pour les équipements culturels et de loisirs.

2.1.6. Carte des typologies architecturales

Carte de typologie architecturale

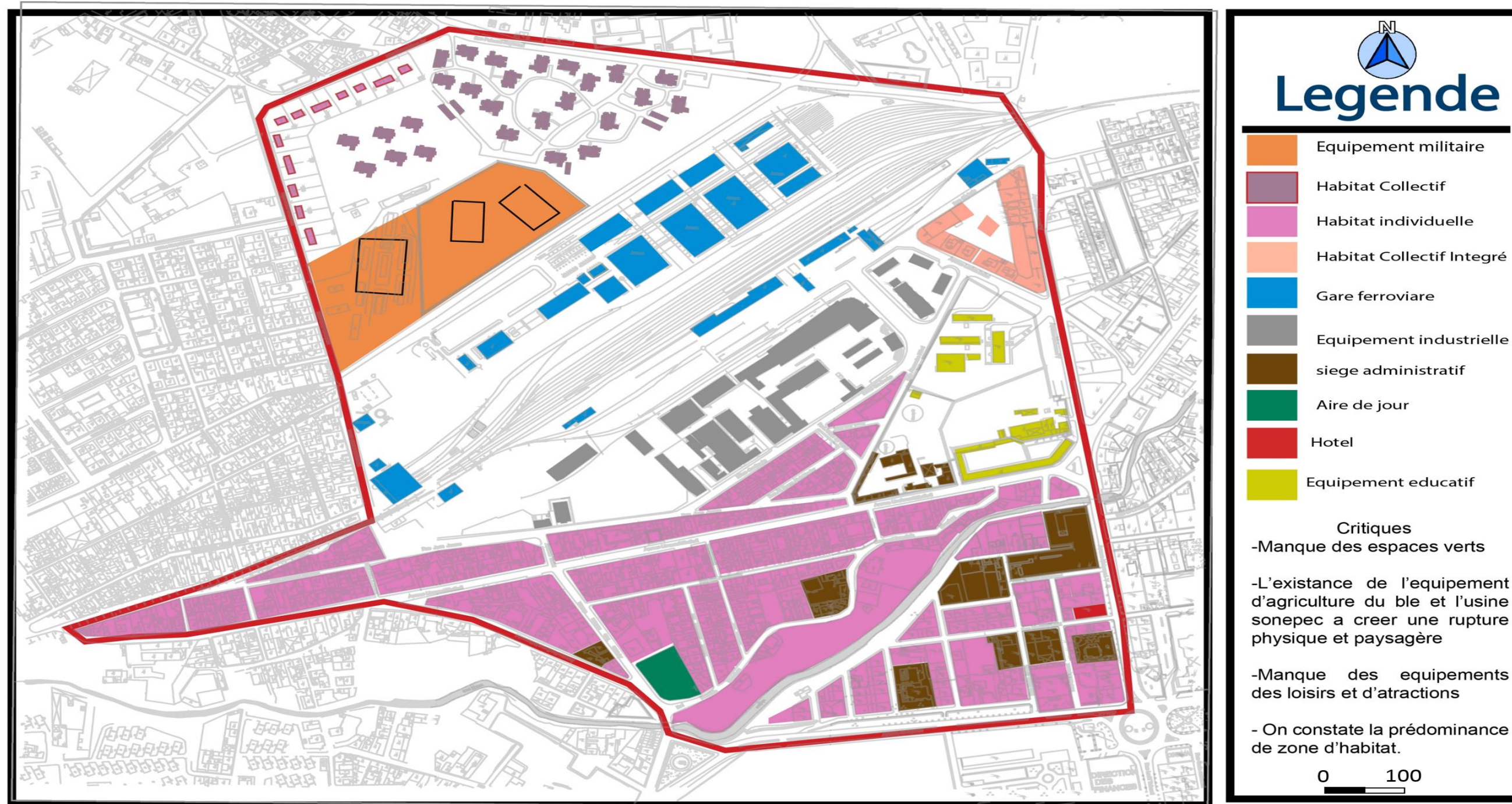


Figure 59: Carte des typologies architecturales. Source : Auteurs.

2.1.7. Carte d'habitat et des équipements

L'habitat et les équipements

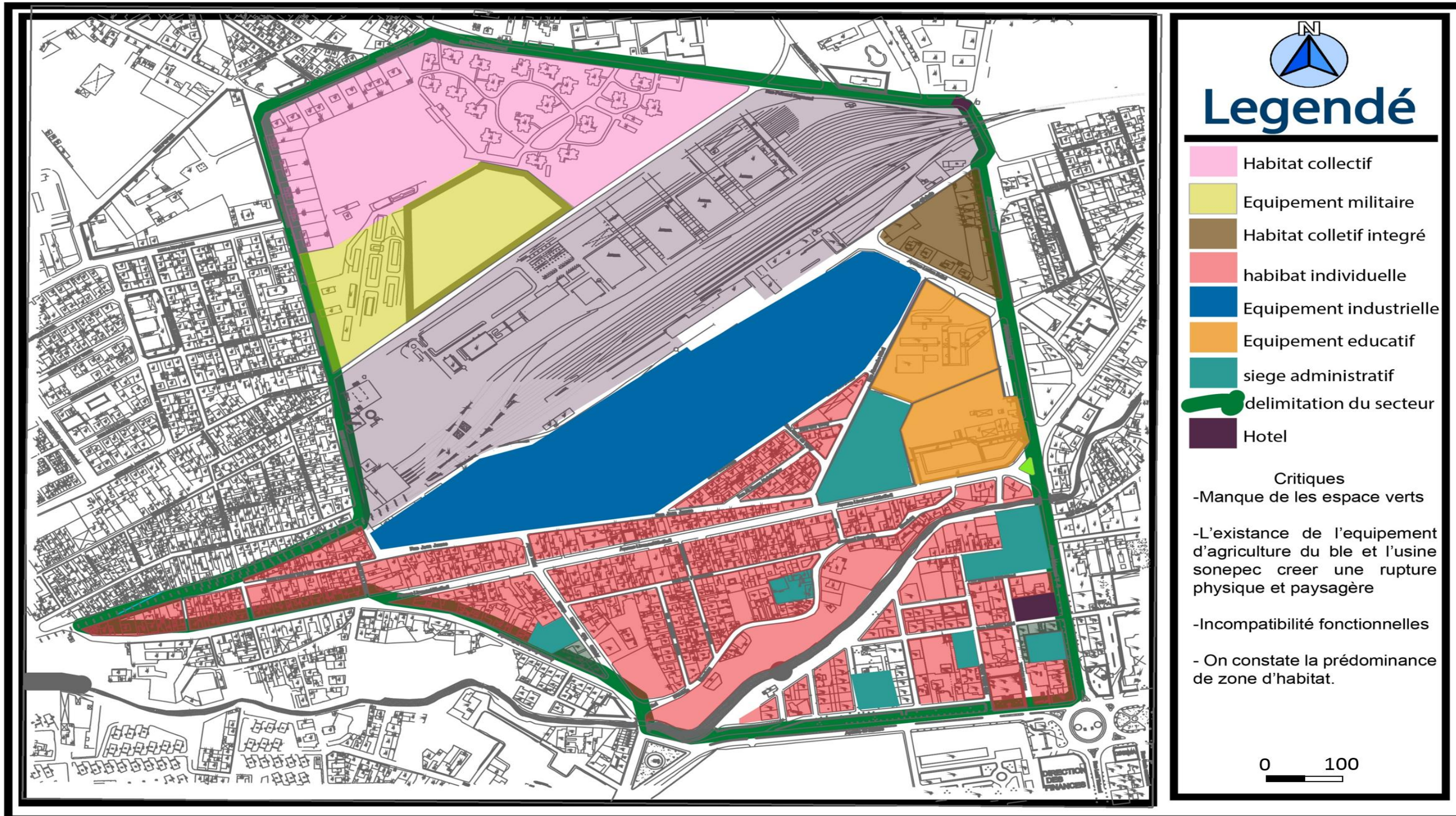


Figure 60: Carte d'habitat et des équipements .Source: Auteurs.

2.1.8. Paysage urbain

2.1.8.1. Le paysage naturel

➤ L'oued



Figure 61: Oued Mekkerra. Source : Auteurs.

Constat : cet Atout naturel qui devait se présenter comme atout naturel de la zone d'étude se voit comme un problème vue son état dégradé et sa mauvaise prise en charge.

➤ Les espaces extérieurs (place et placette



Figure 62: Place de la république .Source : Auteurs.

Constat : On constate un manque considérable d'espaces d'attraction et de loisir, les seules places publiques qui existent sont mal entretenues et non aménagées de ce fait elles ne remplissent pas leurs rôles

Ces dernières doivent faire objet de réaménagement afin d'avoir une signification.

2.1.9. Centralité parcours urbains et éléments de repères

Parmi les éléments de repère que présente le quartier

- Hôtel
- L'école primaire
- Siégé de la CRMA
- Siégé de sonelgaz
- Place de la république

Parcours urbains : deux parcours urbains sont principalement privi



Figure 64 : Boulevard lieutenant Khelladi .Source : Auteurs.



Figure 63 : Boulevard Mohammed 5 .Source : Auteurs.

2.1.10. Carte centralité, parcours urbain et éléments de repères

Carte des centralités, les parcours urbains et Les éléments de repères

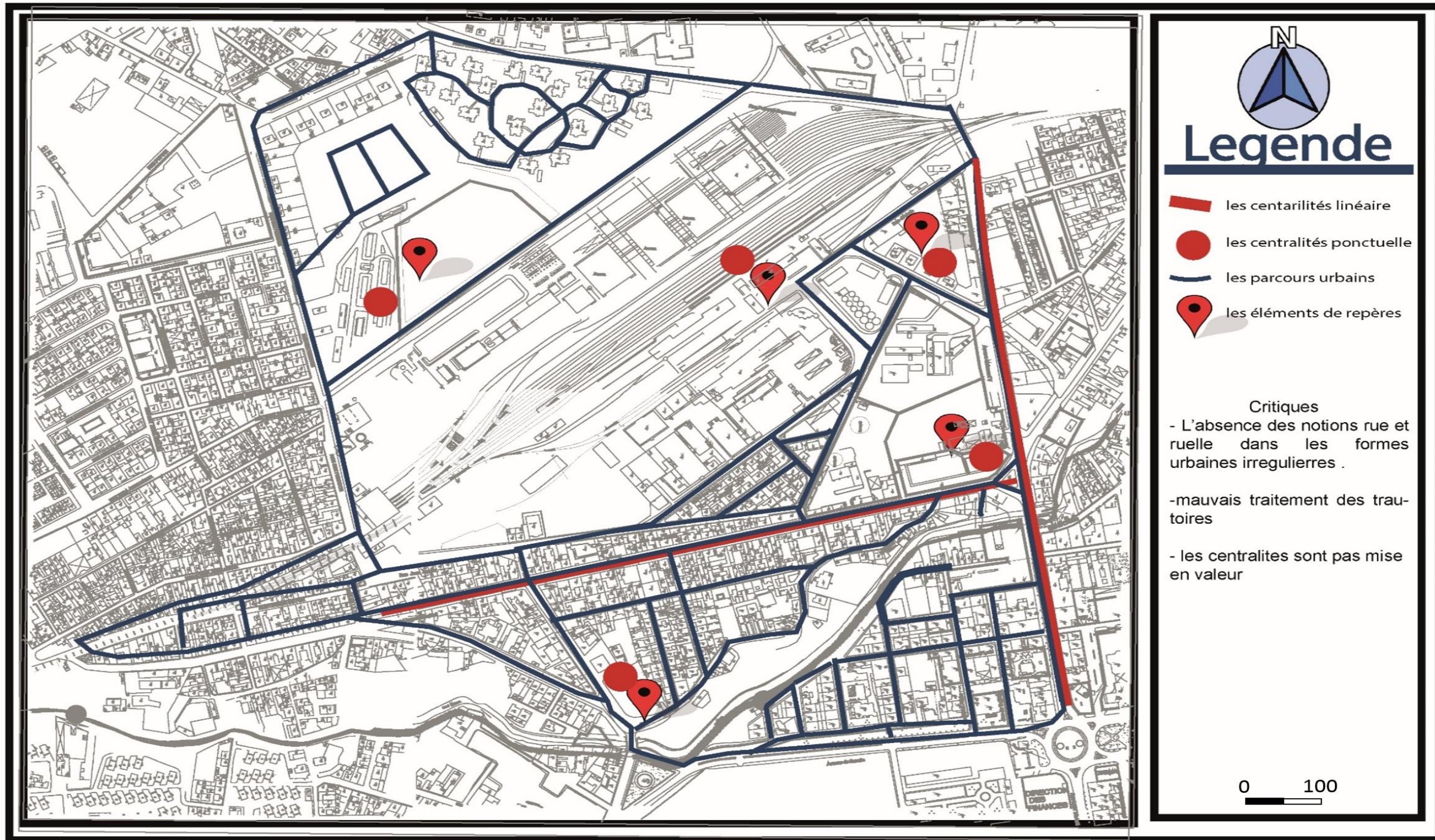


Figure 65: Carte centralité, parcours urbain et éléments de repères. Source : Auteurs.

2.1.11. Lecture des gabarits « Carte des gabarits »

Carte des gabarits

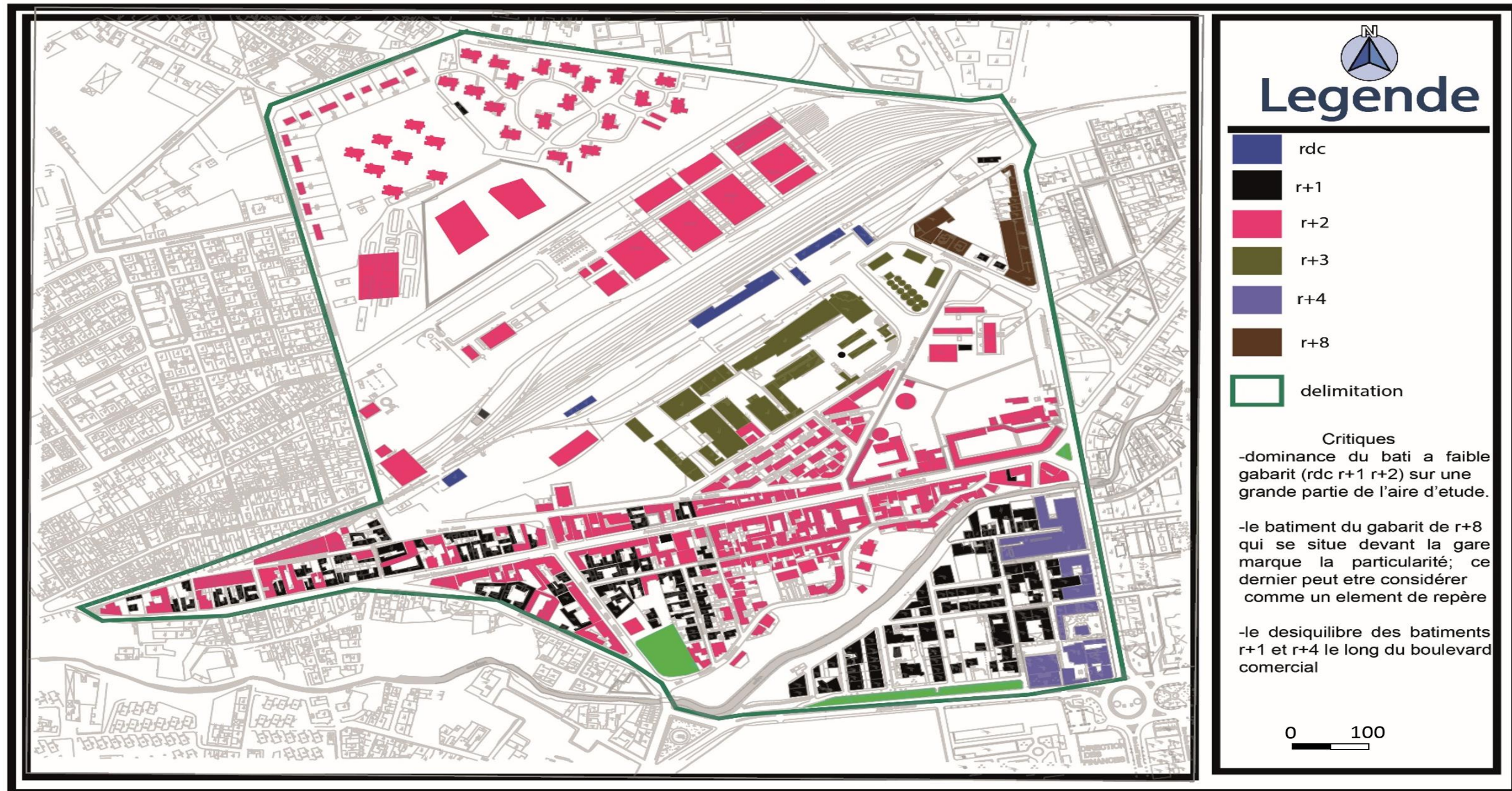


Figure 66: Carte des gabarits. Source : Auteurs.

2.1.12. Système viaire et Mobilité

➤ Voie à double sens



Figure 68 : voie a double sens. Source : Auteurs.

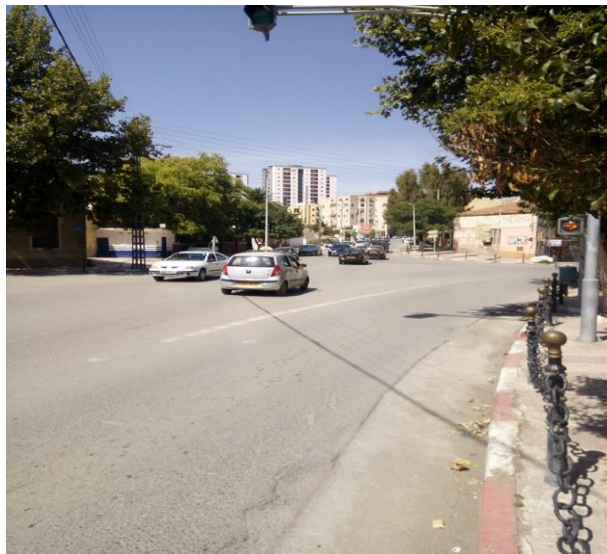


Figure 67 : boulevard Mohammed 5. Source : Auteurs.

➤ Voie à sens unique



Figure 69 : voie a sens unique .Source : Auteurs.

Constat : on note un manque flagrant d'aires de stationnements spécialement dans les deux boulevards commerciaux.

2.1.13. Carte de mobilité

Carte De Mobilité

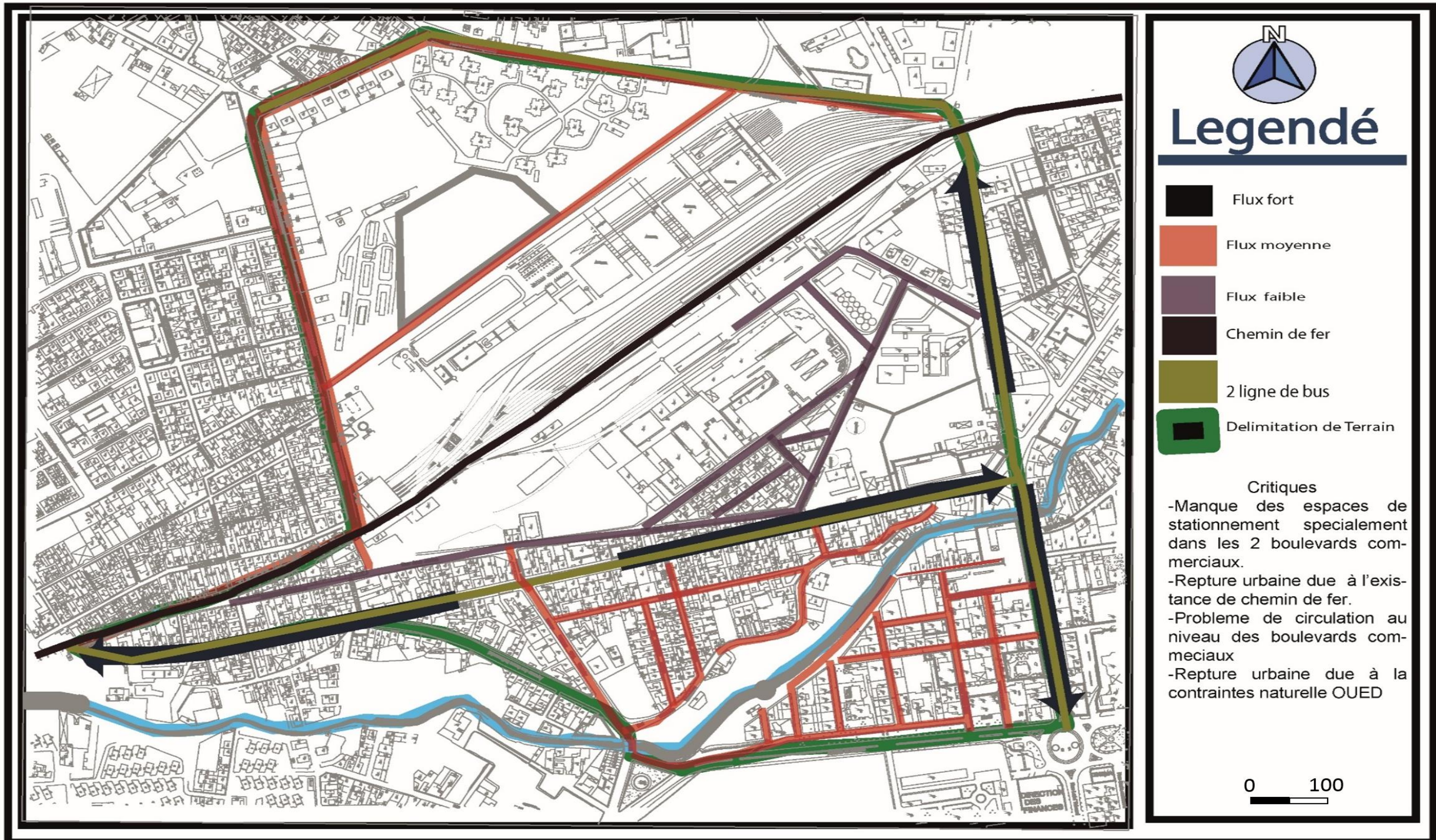


Figure 70: Carte de mobilité .Source : Auteurs.

Synthèse carte de dysfonctionnement urbains

Carte De Dysfonctionnement Urbain

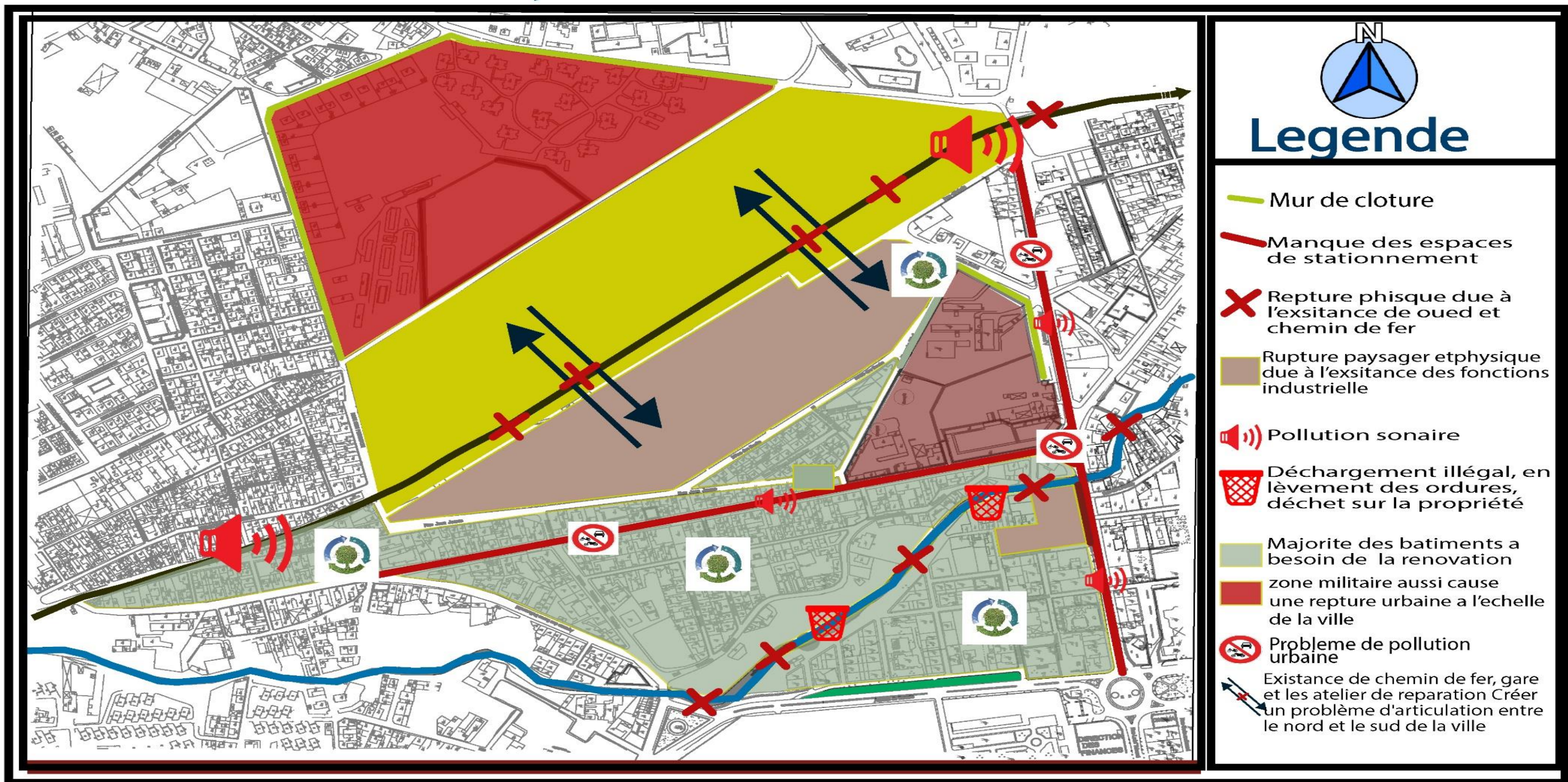


Figure 71: Synthèse carte de dysfonctionnement urbain .Source: Auteurs.

2.2. Problématique du quartier

Comme toute opération d'intervention sur les tissus existant, celles du renouvellement urbain touchent aussi bien les anciens quartiers mais aussi les nouveaux noyaux périphériques, dans notre cas d'étude « le quartier PERRIN LA GARE », ces dernières seront essentiellement des réponses aux problèmes soulignées après le diagnostic urbain, notre problématique sera articulée autour des questions suivantes :

- Comment peut-on intervenir sur les sites dit mal entretenu et non aménagé cas de l'oued Mekkera afin d'améliorer le confort urbain ainsi que la qualité de vie du quartier ?
- Comment peut-on reconquérir les sites obsolètes « cas de la gare ferroviaire et zone militaire » de les reconverter ainsi leurs donner vie à nouveau ?
- Comment et par quel moyens le renouvellement urbain du quartier perrin la gare pourrait –il assuré la revitalisation du quartier et l'articulation de ce dernier avec le centre mais aussi avec les autres périphéries ?

2.3. Les hypothèses

Nos hypothèses seront essentiellement des réponses aux problèmes posés qui sont :

- L'aménagement du « oued Mekkera » afin d'assurer l'attractivité et l'animation de ce dernier qui était autre fois une barrière et un obstacle pour le quartier ;
- Reconquête des sites délaissé pour les dotés d'une gamme d'équipements important et structurant ;
- Renforcer la notion de mixités urbaine et sociale par la création des activités et aussi des lieux de rassemblement tell que « placettes –parcs – jardins » ;
- Délocalisation de la gare ferroviaire qui s'étend sur une surface importante et qui constitue un obstacle pour l'articulation du quartier avec le centre et les autres périphéries.

Chapitre IV

Interventions opérationnelles

Introduction

Dans ce chapitre qui porte sur l'analyse thématique nous allons nous baser sur l'analyse des exemples qui auront pour but fondé une assise théorique qui nous servira de guide lors de notre intervention opérationnelle.

1. Projet d'aménagement du quartier de la gare du dole – France

1.1. Choix de l'exemple

Echelle du projet	La pertinence	La crédibilité
Le statut de la ville comme ville moyenne régionale dont le dynamisme est généré par « la gare ».	Exemple dont la problématique est compatible à la nôtre celle du devenir de la friche ferroviaire au sein d'un tissu urbain.	Faire du quartier laissé en friche, un vrai espace de vie animé et attractif pouvant générer des ambiances multiples.

1.2. Fiche technique

Situation	Le quartier de la Gare se situe à proximité du centre ancien (à une distance d'environ 600m de la Basilique Notre Dame).
Superficie	Le quartier occupe une surface d'environ de 14 hectares.
Acteurs	la Région, le Département, le Grand Dole, la Ville, la SNCF et RFF.
Débuts des travaux	2011
Les actions majeures du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Au Nord de la gare : un futur quartier résidentiel désenclavé, dense, durable et mixte ; • Au sud de la gare : la création d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM),

1.3. Situation

Dole est une commune française située dans le nord du département de Jura, région Bourgogne, France.

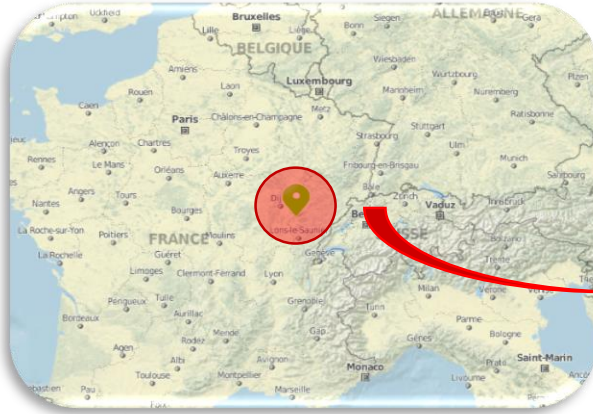


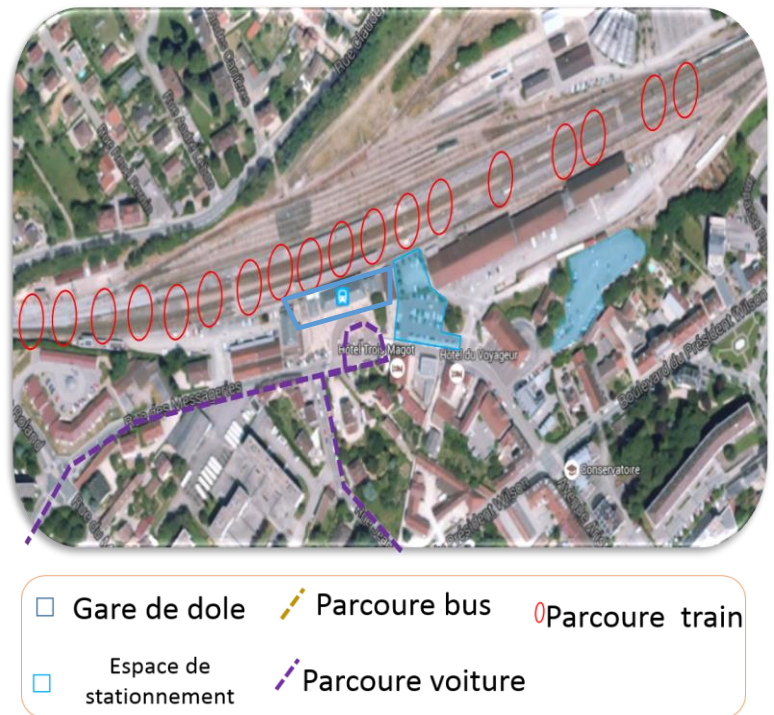
Figure 72: carte situation du quartier. Source Google Maps



Figure 73 : carte situation du quartier. Source Google Maps

1.4. Problématique du secteur de la gare

Avec plus de 2 300 voyageurs ferroviaires par jour, la gare de Dole figure parmi les plus fréquentées du département. De plus, avec la création du futur Pôle d’Echange Multimodal et le report modal de la voiture sur les transports en commun, la fréquentation du site de la gare de Dole va augmenter avec les usagers des cars départementaux et ceux des bus urbains. A plus long terme, avec l’arrivée de la branche Sud de la LGV, un accroissement du nombre de voyageurs ferroviaire est également à envisager. C’est pour ces raisons que la reconfiguration du quartier de la gare fut identifiée comme une nécessité.



- Gare de dole - - - Parcours bus 0 Parcours train
- Espace de stationnement - - - Parcours voiture

Figure 74 : carte d’état des lieux du quartier. Source Google earth traitée par Auteurs.

D'autres problèmes majeurs sont à signaler entre autre :

- Manque de lisibilité et de sécurité de la gare FERROVAIRE ;
- Difficulté de circulation et de stationnement pour tous les modes ;
- Absence de lisibilité des cheminements doux ;
- Espaces publics hétérogènes et vieillissants ;
- Perte de dynamisme du quartier de la gare.

1.5. Environnement immédiat de la gare

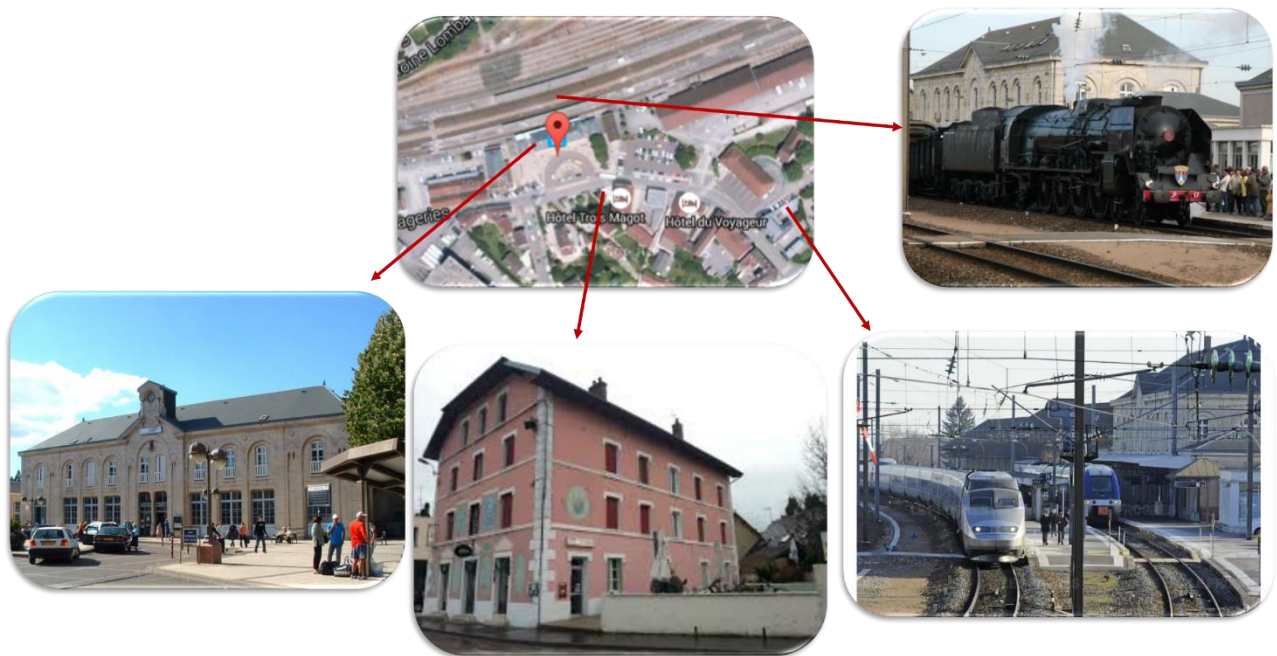


Figure 75: environnement immédiat de la gare. source : <http://www.grand-dole.fr/projet-dagglo.pdf>.

1.6. Les enjeux

Les enjeux repris dans les objectifs du projet :

- Sécuriser la gare routière,
- Concevoir un nouveau plan de circulation pour tous les modes,
- Pacifier l'espace public et redonner sa place aux piétons,
- Requalifier les espaces publics,
- Rendre attractif le quartier par l'implantation de nouvelles activités.

1.7. Les objectifs du projet

- Développer et renforcer l'inter-modalité de l'ensemble des modes de transports,
- Redonner la primauté aux piétons en redéfinissant l'emprise de la voiture,
- Sécuriser l'accès et le parcours des transports collectifs
- Moderniser et valoriser les espaces publics du quartier,
- Recréer une centralité sur le quartier, un espace de rencontre, un espace de vie,
- Redynamiser le quartier, renforcer son rôle de porte d'entrée,
- Promouvoir l'image de la ville et de l'agglomération.

1.8. Les nouvelles orientations d'aménagement du quartier



Figure 76: orientation d'aménagement du quartier. Source : <http://www.grand-dole.fr/projet-daglo.pdf>

1.9. L'intervention

Deux séquences principales sont à envisager dans le quartier gare à savoir :

Au Nord de la gare : **un futur quartier résidentiel désenclavé, dense, durable et mixte** comprenant principalement des logements, de l'activité hôtelière et des bureaux. Ce nouveau quartier représentant la construction d'un nouveau morceau de ville, un nouvel espace urbain pour relier le nord et le sud de la ville et renforcer le quartier de la gare comme porte d'entrée de la ville et de l'agglomération.

• Au sud de la gare : **la création d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM)** de la gare avec comme principaux aménagements le repositionnement de la gare routière, le réaménagement et la requalification des espaces publics, l'établissement d'un nouveau plan de circulation, le redimensionnement de l'offre en stationnement. Le PEM devient générateur d'une nouvelle inter-modalité, d'une nouvelle attractivité et dynamique de ce territoire. Il est également moteur de futurs projets adjacents (Menuiseries, Fagot...).

D'autres interventions en plus du PEM sont prévues : intervention sur le bâtiment voyageur, sur le débouché du souterrain côté bâtiment voyageur, sur le buffet de la gare ou à prévoir concernant la gare routière actuelle, les anciens locaux de la SERNAM, la rue des messageries.

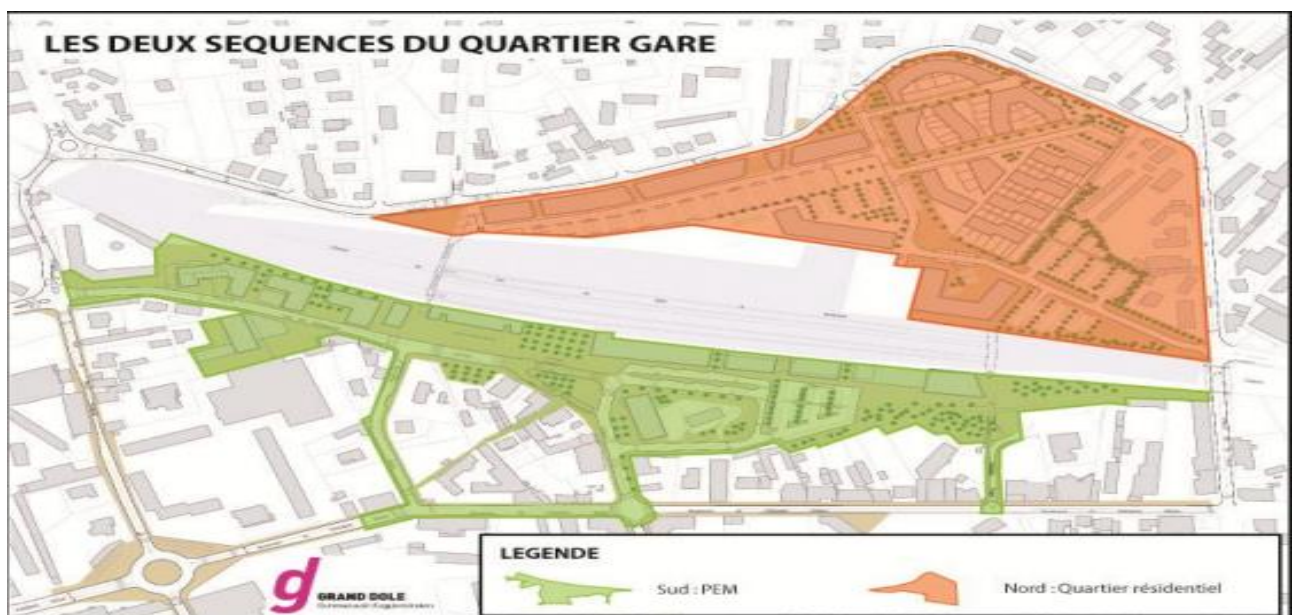


Figure 77: séquences du quartier. Source : <http://www.grand-dole.fr/projet-dagglo.pdf>

1.9.1. Le réaménagement de la partie nord

Le programme du quartier Nord s'est établi sur la volonté de mettre en place une opération de valorisation urbaine des friches ferroviaires présentes sur le site.

De ce fait ce dernier sera articulé autour de 4 grands principes d'aménagement :

- Le désenclavement du secteur avec la création d'une nouvelle trame viaire organisée autour d'une nouvelle rue, future épine dorsale du quartier ;
- La mixité urbaine avec différentes fonctions qui composent le quartier (habitat, commerces services, tertiaire, hôtellerie...) et une mixité dans la typologie et le statut des logements ;

- La densité établie en lien avec les quartiers du centre-ville, tout en donnant une véritable réflexion et place aux espaces verts ;
- Le développement durable avec une conception à long terme, une réflexion sur la place raisonnée de la voiture dans le quartier, l'espace attribué à la végétation, une gestion sur site des eaux pluviales, une recherche d'efficacité énergétique tant dans les bâtiments que les espaces publics. (voir figure ci-dessous)



Figure 78: carte de réaménagement de la partie Nord. Source: <http://www.grand-dole.fr/projet-dagglo.pdf>.

1.9.2. Réaménagement de la partie sud

Situés au sud de la gare, les espaces publics du PEM, dont les bâtiments présents sont exclus de son périmètre, sont formés de voiries, de cheminements doux, de places et placettes, de squares, de pôles bus et de stationnements.

Les principaux aménagements, arrêtés par l'étude de programmation, des espaces publics du PEM sont les suivants :

- La démolition du cabinet médical pour la création du parvis de la gare ;
- La construction d'un parvis linéaire unique reliant le buffet, au bâtiment voyageur, aux placettes et squares, à la gare routière, aux espaces de stationnement ;
- Le repositionnement de la nouvelle gare routière plus lisible et plus sécurisée ;

- La réorganisation de l'offre en stationnement avec un parking de près de 90 places, du stationnement PMR, des places dépose-minute, du stationnement sur voirie ;
- L'aménagement de deux squares arborés pour équilibrer un espace public très minéral et servir de signal visuel et paysager depuis l'avenue Aristide Briand et le bâtiment voyageur ;
- La requalification de la traversée des écoliers afin de faciliter et sécuriser les circulations piétonnes par l'élargissement de l'impasse, la suppression de certains murs séparatifs pour donner une sensation d'ouverture, la mise en lumière du cheminement ;
- Le changement de sens et de gabarit des voiries pour un plan de circulation plus apaisée et plus favorable aux circulations douces ;
- La réorganisation des services liés au PEM dans le buffet et le bâtiment voyageur : information et vente billet inter et intra urbain, bornes pour les taxis et le covoiturage, garage vélo sécurisé, location de voiture et vélos. (voir figure ci-contre)



Figure 79: principe d'aménagement de la partie Sus. Source : <http://www.grand-dole.fr/projet-dagglo.pdf>.

1.10. Plan d'aménagement du quartier de la gare



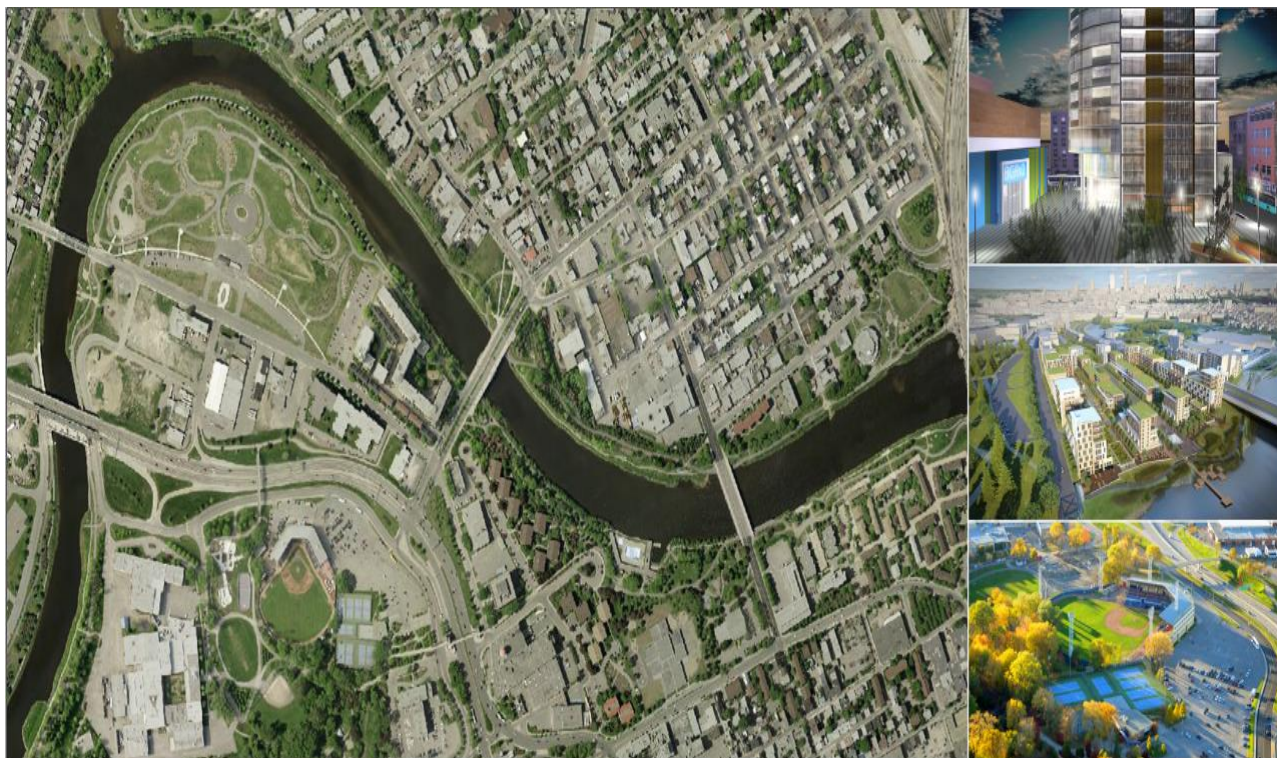
Figure 80: plan d'aménagement du quartier. Source : <http://www.grand-dole.fr/projet-dagglo.pdf>.

Synthèse

L'analyse de cet exemple nous a été utile de ce fait les points qu'on peut retenir lors de notre intervention sont les suivants :

- Restructuration de la gare routière et inclusion des fonctions intéressantes (revenons au programme de la gare de dole) ;
- Concevoir un nouveau plan de circulation pour tous les modes ;
- Rendre attractif le quartier par l'implantation de nouvelles activités ;
- Aménagement d'une place ouverte devant la gare pouvant accueillir des animations et aménagements saisonniers.

2. Analyse de l'exemple « L'entrée de ville du quartier Saint-Roch »



2.1. Critères de choix de l'exemple

Echelle du projet	Pertinence	Crédibilité
<p>Le site se situe dans un tissu urbain dont le quartier joue un rôle moteur dans la dynamique urbaine</p>	<p>Exemple qui illustre l'intervention sur un tissu urbain afin d'y remédier aux carences dont souffre ce dernier notamment celles de la rupture entre ces différentes entités urbaine de ce fait celles de l'articulation et la consolidation urbaine, des problèmes qu'on trouve aussi dans notre cas d'étude.</p>	<p>Cet exercice traduit la volonté de consolidé le corridor urbain adjacent à l'auto route pour en faire un axe de développement fort.</p> <p>Faire du quartier un pôle culturel et un nœud d'échange majeur de transport.</p>

2.2. Fiche technique

Situation	Situés dans l'arrondissement de La Cité–Limoilou, Québec, Canada.
Superficie	153,6 ha = 1,536 km
Acteurs	La Ville de Saint –Roche et ses partenaires
Actions de bases	La création d'un éco quartier sur les friches industrielles de la Pointe-aux-Lièvres en y aménageant un milieu de vie mixte et exemplaire sur le plan de la qualité de vie. L'adoption du programme particulier d'urbanisme est le premier jalon des efforts visant à créer une entrée de ville au caractère plus urbain, mieux adapté aux déplacements actifs et reflétant l'image de prestige d'un centre-ville.

2.3. Situation

Le quartier Saint Roche, se situe dans l'arrondissement de la cité –limoilou. Dans la ville du Québec, Canada.

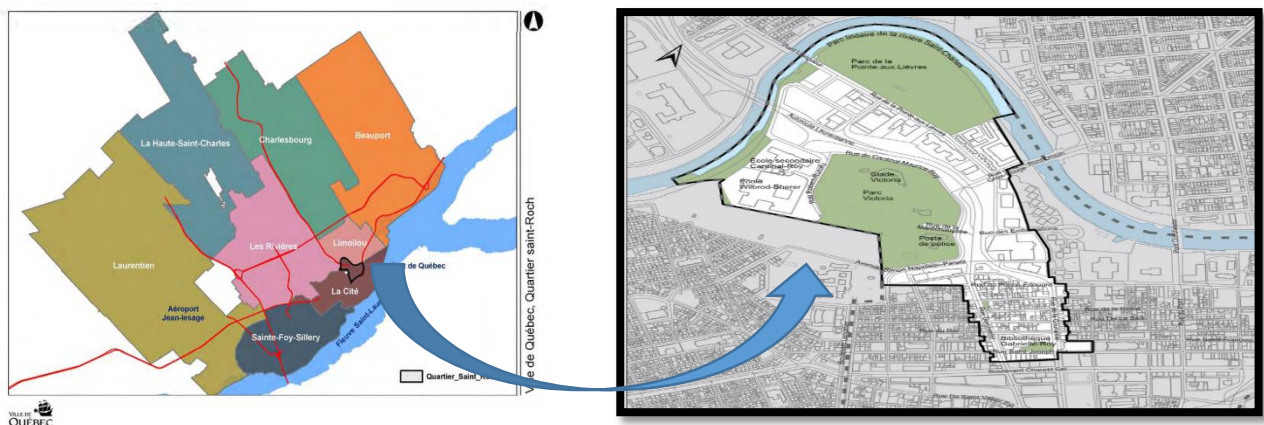


Figure 81: plan de situation du quartier Saint Roche Source : <https://ville.quebec.qc.ca>.

2.4. Problématique du secteur

L'aménagement de l'autoroute Laurentienne dans les années 70 a créé une coupure importante dans la trame urbaine engendrant l'isolement des parcelles entre la rivière Saint-Charles et l'autoroute.

D'autres problèmes sont à souligner entre autre :

- Manque d'espace publics, détente et de loisir appropriés ;
- Absence de diversité fonctionnelle qui reflète la future centralité du quartier ;
- Préséance des espaces déçus et non exploités.

2.5. Les enjeux

- Favoriser la mixité des usages ;
- Assurer un développement compact ;
- Créer et offrir une gamme d'habitations ;
- Créer des quartiers qui incitent à la marche.

2.6. Les objectifs

- Promouvoir des collectivités au caractère distinct, attractives;
- Consolider et favoriser le développement au sein des collectivités existantes ;
- Offrir des choix variés en matière de transport ;
- Prendre des décisions en matière de développement qui soient prévisibles, justes et efficaces;
- Encourager la collaboration entre la communauté et les parties prenantes.

2.7. Concept d'aménagement et les grandes orientations

Six grandes orientations d'aménagement et de développement sous-tendent la vision de développement futur exprimée (figure ci-contre) :

1. Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville;
2. Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant;
3. Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un éco quartier contigu au parc de la Pointe-aux Lièvres;
4. Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain;
5. Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité

durable;

6. Concrétiser le projet « Saint-Roch Technoculture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l’espace public.

Les orientations sont illustrées dans la figure ci-contre

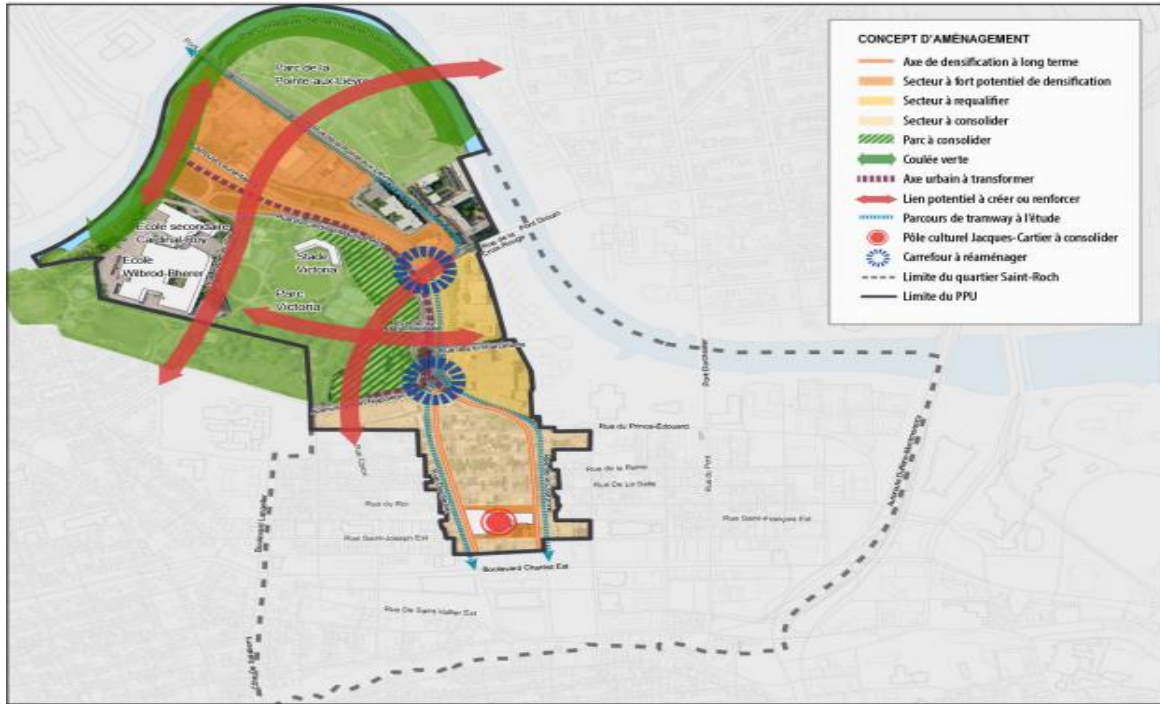


Figure 82: les orientations d'aménagement du quartier Saint Roche. Source: <https://ville.quebec.qc.ca>.

2.8. Les interventions

2.8.1. Confirmer l’îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville

Et ce par une redéfinition complète de la vocation des bâtiments et de la place. Les objectifs de la ville pour faire de son centre-ville le lieu de convergence des artisans du milieu culturel et de l’industrie technologique favorisent donc une vision renouvelée des aménagements intérieurs et extérieurs. Ce projet vise à repenser la géométrie de la place Jacques-Cartier et son interface avec la rue.



Figure 83: plan de réaménagement de la place Jacques-Cartier. Source : <https://ville.quebec.qc.ca>.

2.8.2. Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant

Et ce à travers :

- Diversification de la fonction résidentielle, en répondant aux besoins des diverses clientèles de manière à assurer le maintien de la mixité sociale du quartier Saint-Roch;
- Faire en sorte que le profil bâti le long des grands axes nord-sud du territoire reflète une image d'entrée de ville en fixant des gabarits en conséquence dans la réglementation d'urbanisme;
- Améliorer le cadre bâti vieillissant;
- Construire les sites vacants ou utilisés comme stationnements;
- Poursuivre le renforcement de la fonction commerciale et de bureaux le long des grands axes.

Les propositions sont illustrées dans la figure ci-dessous

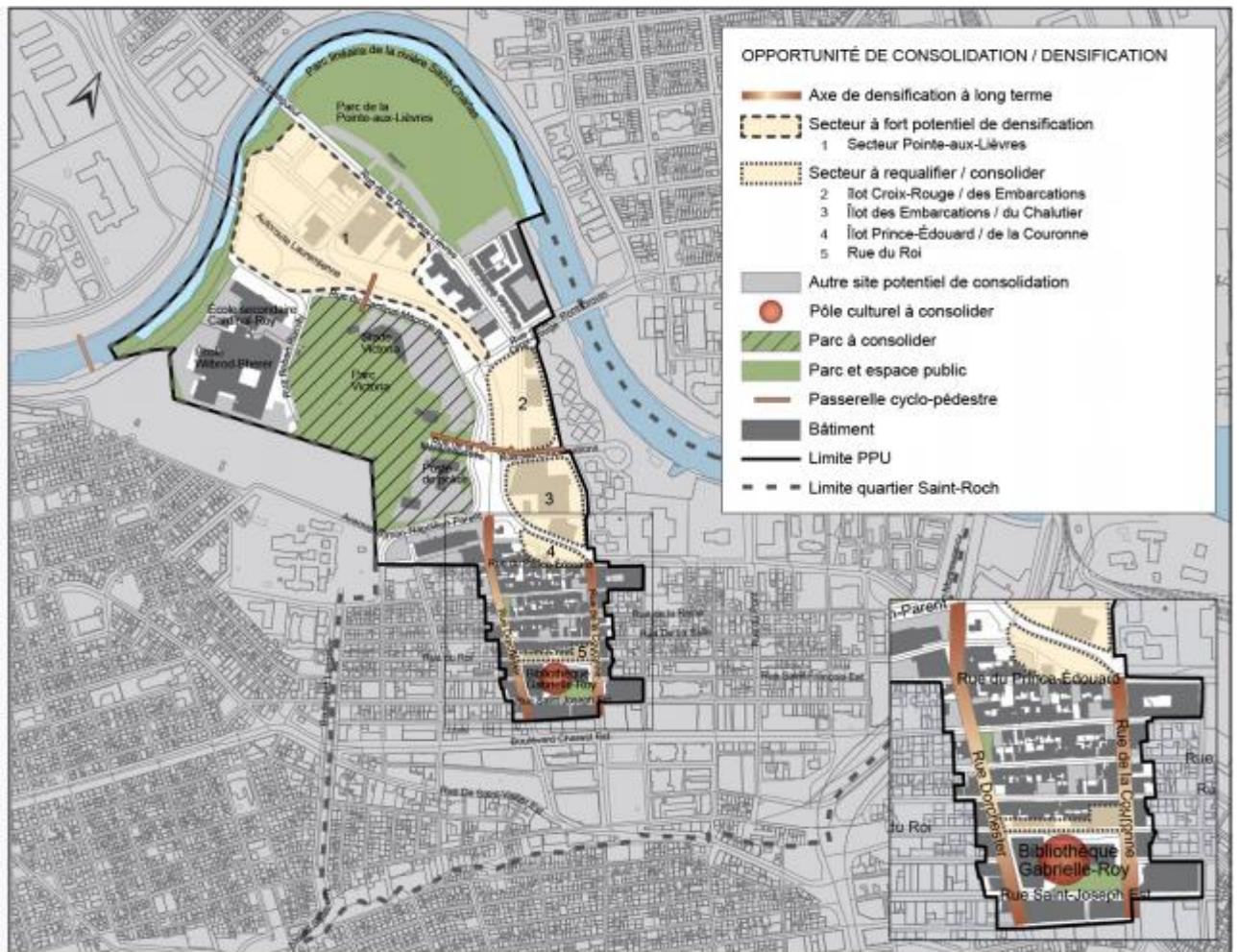


Figure 84: plan de consolidation et densification urbaine du quartier .Source : <https://ville.quebec.qc.ca>.

2.8.3. Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain

Composante majeure du réseau d'espaces verts du centre-ville, le parc Victoria et ses équipements récréatifs desservent autant la population des quartiers à proximité que la clientèle régionale. La Ville entend mettre à profit cet espace naturel exceptionnel au cœur d'un secteur urbanisé pour améliorer la desserte récréative de Saint-Roch et de Limoilou. Certaines sections du parc sont appelées à être mieux structurées et destinées à une utilisation récréative intensive.

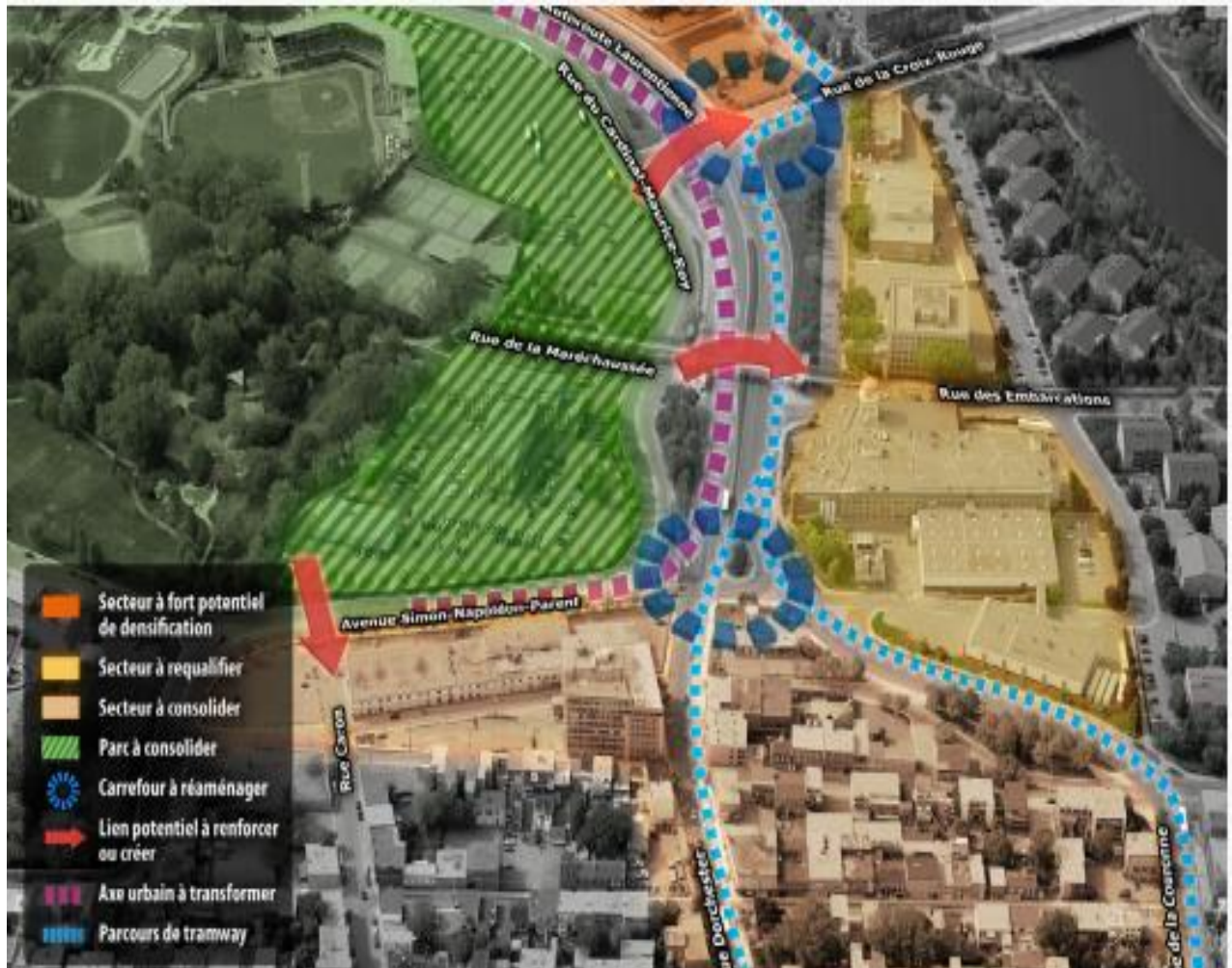


Figure 85: proposition de consolidation du parc Victoria. Source : <https://ville.quebec.qc.ca>.

2.8.3.2. Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun en procédant aux interventions qui s’imposent dans la foulée des orientations d’aménagement du plan de mobilité durable

Le quartier Saint-Roch constitue la plaque tournante des déplacements actifs. Pour faciliter les déplacements à pied et à vélo, il importe de retisser ou renforcer certains liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou. Afin de mieux cerner voir les figures ci-contre.



Figure 86: organogramme de circulation .Source : <https://ville.quebec.qc.ca>

Le nouveau plan de mobilité qui favorise les déplacements piétons et cyclables



Figure 88 : Nouveau plan de déplacement « piétons ».Source : <https://ville.quebec.qc.ca>

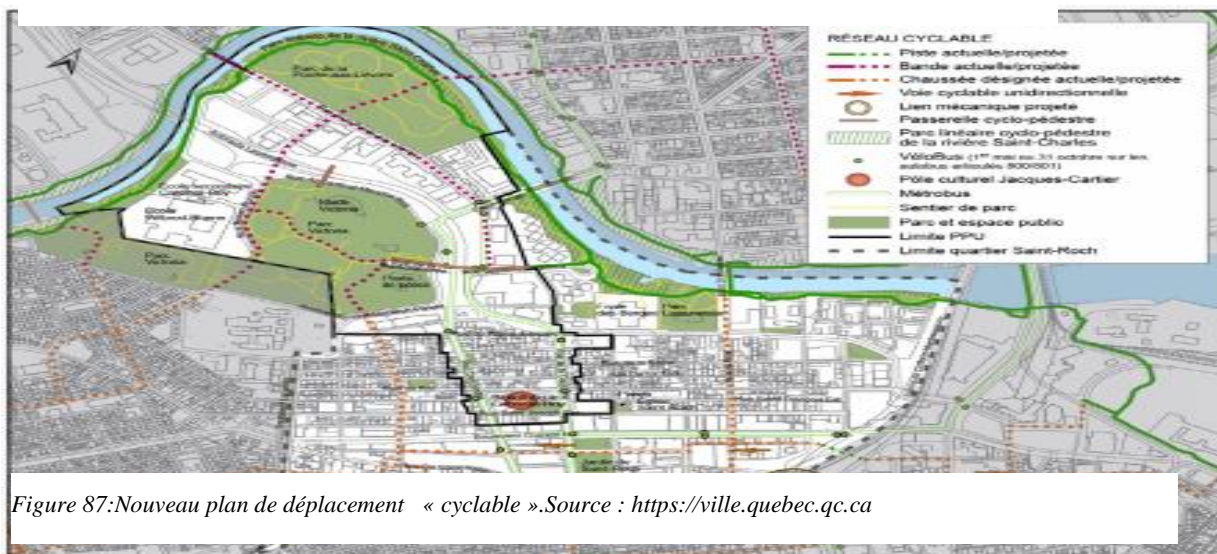


Figure 87: Nouveau plan de déplacement « cyclable ».Source : <https://ville.quebec.qc.ca>

2.9. Programme et affectation détaillée sol

Programme général qui comporte

Affectation résidentielle « R »	cette affectation vise à confirmer le caractère résidentiel prédominant et la volonté de maintenir et renforcer cette fonction par de nouveaux projets à même les terrains vacants ou à partir du tissu bâti actuel.
Programme Mixte « M »	Les aires d'affectations « Mixte » visent à confirmer la diversité souhaitée des fonctions au centre-ville et dans l'éco quartier de la Pointe-aux Lièvres. Cette affectation peut donc autoriser une grande diversité d'usages et prévoir diverses dispositions normatives. Les usages prescrits doivent toutefois assurer leur compatibilité avec la fonction résidentielle autorisée et privilégiée. Cette mixité peut s'exprimer soit à l'intérieur d'un même bâtiment, soit par la cohabitation, dans un même voisinage, de bâtiments monofonctionnels résidentiels et de bâtiments dédiés à diverses fonctions.
Affectation Parc et espace vert « PEV »	Les aires d'affectations « Parc et espace vert » visent à confirmer la vocation récréative des secteurs visés par cette affectation, soit le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et le parc Victoria, ce dernier abritera diverses vocations lui permettant d'avoir divers usages suivants un lieu de rassemblement, un poste de taxi, un équipement public à caractère patrimonial ou culturel, un établissement d'éducation et de formation, un équipement de sécurité publique ou un équipement récréatif extérieur régional ou de proximité.
Affectation Publique, institutionnelle et culturelle « PIC »	L'aire d'affectation « Publique, institutionnelle et communautaire » confirme la vocation du secteur des grandes institutions auquel elle est attribuée. Ces affectations peuvent également permettre d'autres usages complémentaires à ces fonctions et compatibles avec le milieu d'insertion

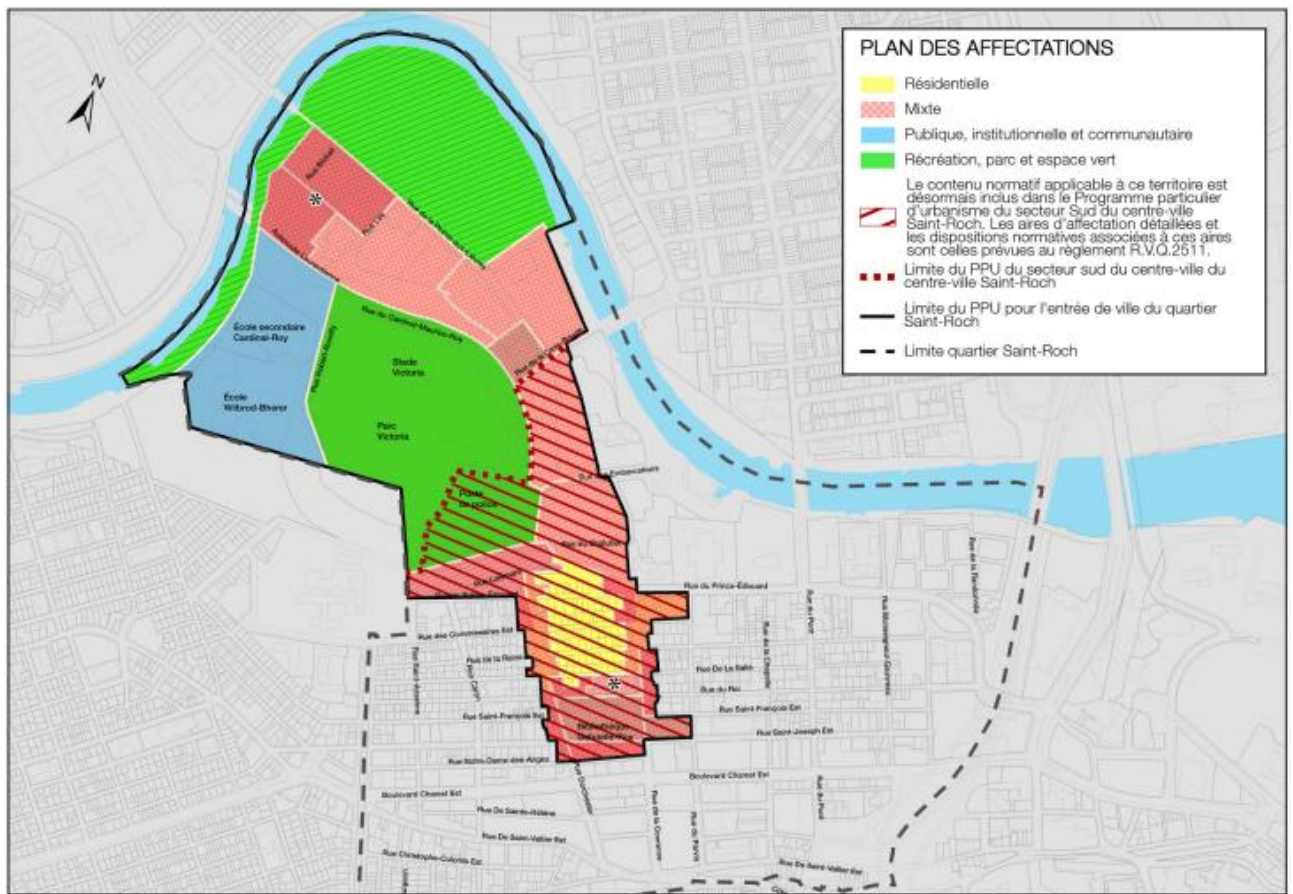


Figure 89 : Plan d'affectation détaillée du sol. Source <https://ville.quebec.qc.ca>

Synthèse

L'analyse de cet exemple nous est utile puisque ce dernier s'inscrit dans un contexte semblable au notre de ce fait ce dernier nous a permis de ressortir les principales orientations et règles d'aménagement mais aussi programme de base qui nous servira de guide lors de notre intervention .

Scenarios d'aménagements

3. Les objectifs communs des scénarios

Les scénarios retenus ont les objectifs en communs entre autres :

- Mise en valeur des friches en autre « friche ferroviaire », pour enrichir et améliorer le vécu des usagers ;
- Minimiser l'étalement urbain à travers une politique d'aménagement qui préconise le réaménagement et la reconstruction des villes sur elles même ;
- Enrayer l'étalement urbain et ce par la densification du tissu urbain ;
- Amélioration du cadre de vie des usagers ;
- Favoriser le partage des ambiances à travers les divers aménagements ;
- Faire du quartier une partie intégrante de la ville de Sidi Bel Abbes et non un fragment de ville.

3.1. Scénario n°1 « une articulation urbaine durable à travers un réaménagement »

Description : il s'agit d'une intervention urbaine sur le quartier « Perrin la gare ». L'articulation proposée nous permettra d'assurer une continuité urbaine entre l'existant et le projeté, ainsi assuré une qualité urbaine et une interface publique-privée, Cette articulation peut être physique ou visuelle.

Illustration : Voir figure

3.2. Scénario n°2 le Retenu« vers une nouvelle centralité urbaine »

Description : Il s'agit du scénario de l'intervention de renouvellement urbain, cette dernière est lourde et complexe vue qu'elle intervient sur plusieurs plans .la réussite de cette dernière nécessite une bonne programmation pour ce on a mis en place des stratégies d'aménagement entre autre :

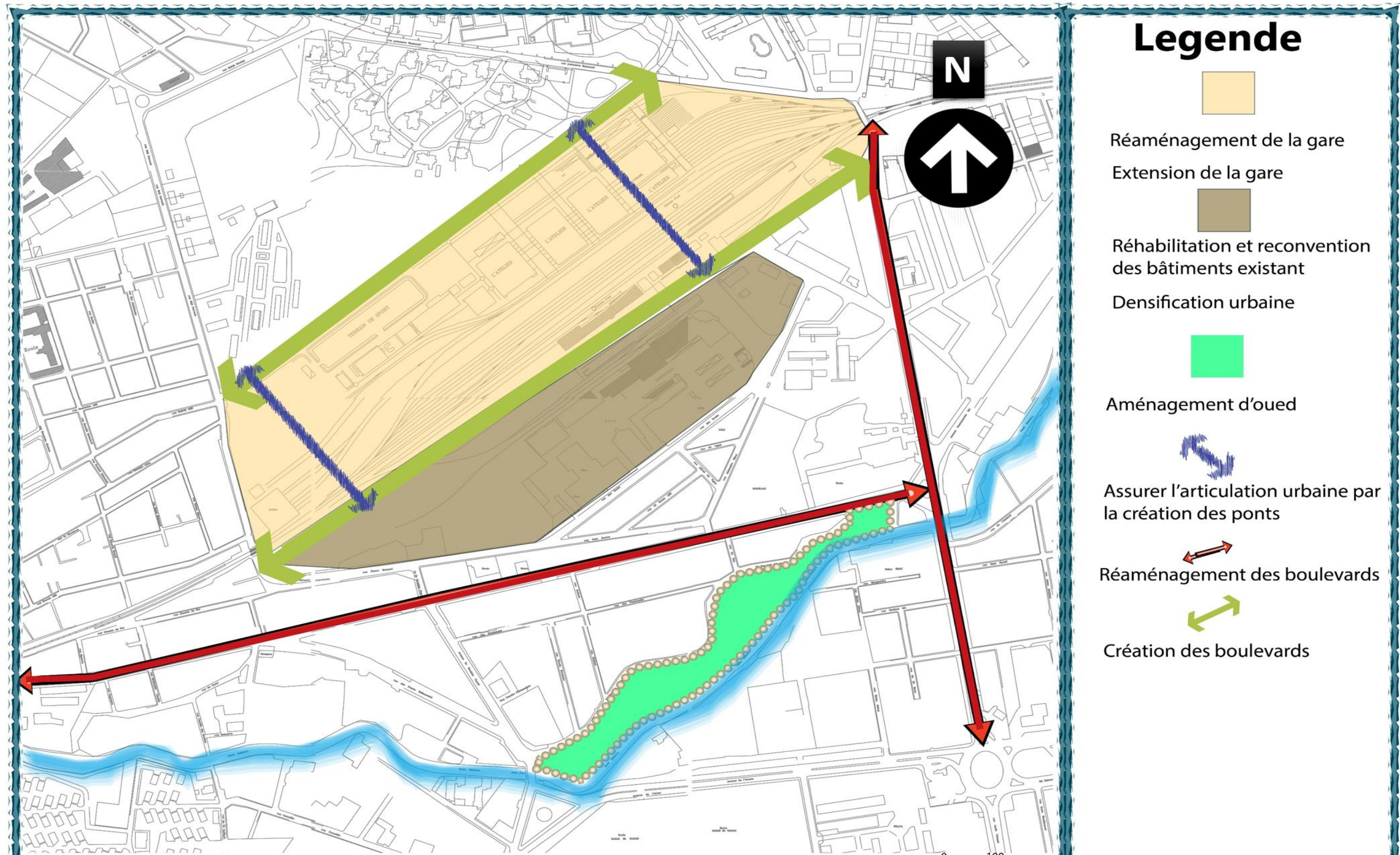
- 1^{ère} Stratégie : amélioration de la mobilité urbaine ;
- 2^{ème} Stratégie : renforcer l'attractivité du secteur par l'intégration de nouvelles fonctions de fort niveau urbain pour une mixité sociale ;
- 3^{ème} Stratégie : amélioration du plan économique et socio-culturelle du secteur ;
- 4^{ème} Stratégie : la mise en valeur du paysage urbain.

Le scénario comprend entre autres :

- Récupération du foncier et ce par la délocalisation de la zone semi industrielle ;
- L'affirmation de la centralité par la formulation d'un programme multisectoriel intégrant à la fois l'aspect économique et culturel et ce par des projets structurants ;
- La création d'un axe structurant en reliant le nord avec le sud afin de pouvoir y remédier à la rupture urbaine ;
- La création d'une nouvelle typologie d'habitat urbaine valorisant l'usage du sol et permettant d'améliorer les conditions d'habitat du quartier et ce en raison de sa centralité dans la ville de Sidi Bel Abbas ;
- Réaménagement de la gare ferroviaire et la cite militaire ;
- Création des aires de stationnements appropriés afin de limiter l'impact du stationnement anarchique ;
- L'aménagement de l'Oued Mékerra ;
- La création d'espaces verts et d'aires de jeux au niveau de l'habitat collectifs et les berges de l'oued ;
- Améliorer la qualité urbaine et favoriser la vie sociale à travers une trame verte.

Scénario n°1 « une articulation urbaine durable à travers un réaménagement »

Scenario 1



Legende









-  Réaménagement de la gare
-  Extension de la gare
-  Réhabilitation et reconversion des bâtiments existant
-  Densification urbaine
-  Aménagement d'oued
-  Assurer l'articulation urbaine par la création des ponts
-  Réaménagement des boulevards
-  Création des boulevards

Figure 90:scénario d'aménagement n°1. Source: Auteurs.

Scénario n°2 le Retenu« vers une nouvelle centralité urbaine »

scenario2

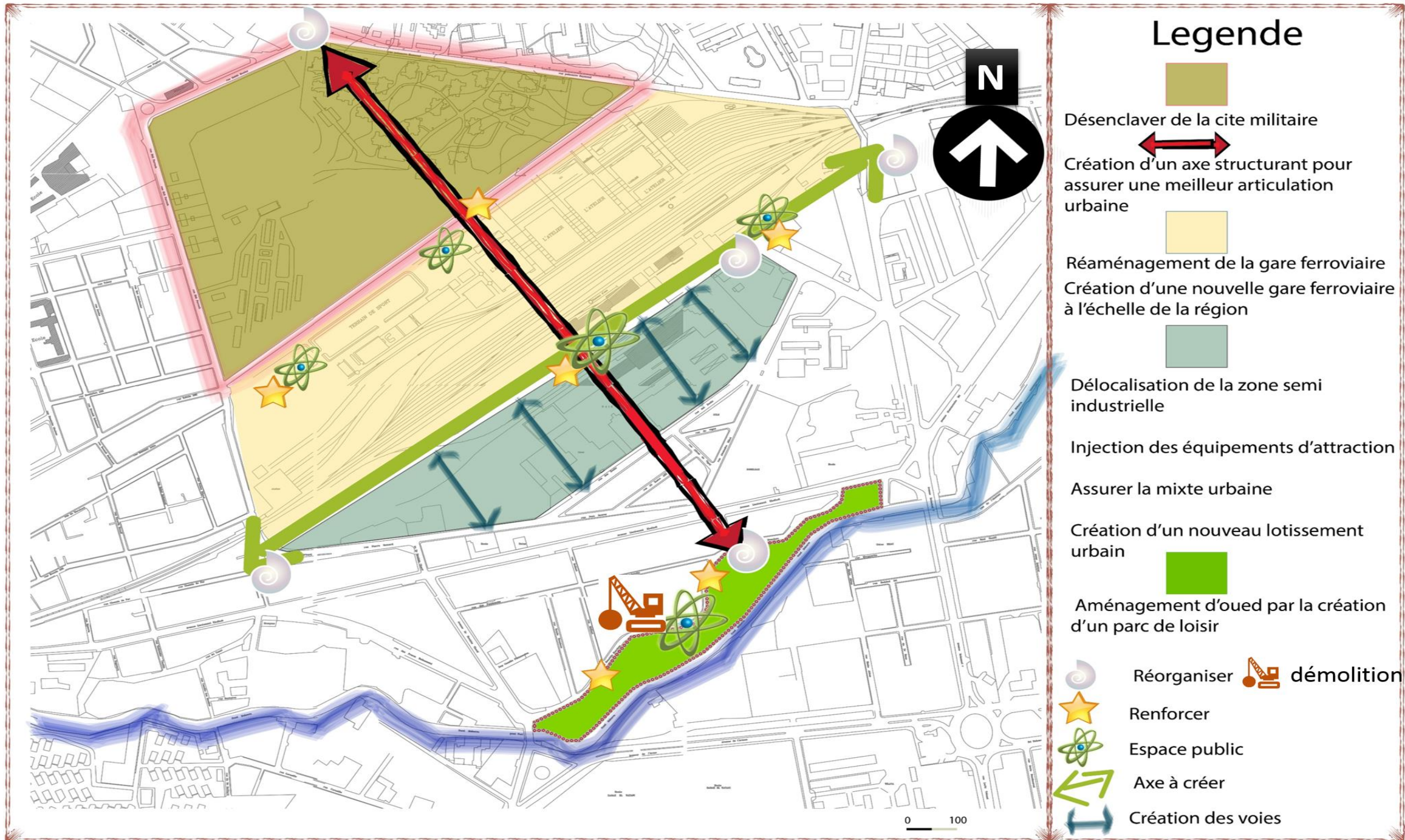


Figure 91: scénario d'aménagement n°2 "Retenu". Source : Auteurs.

Stratégies D'aménagement

4. 1^{ère} Stratégie : « Amélioration de la mobilité urbaine » et ce par :

- L'établissement d'un nouveau plan de mobilité, ce dernier favorise les modes de déplacements doux et durables d'une part mais aussi les piétons par l'aménagement des pistes cyclables et trottoirs et ce le long des voies.
- Réaménagement de la gare ferroviaire afin de faciliter et organiser les déplacements dans le secteur, toute en proposant des aires de stationnements appropriées pour lutter contre les stationnements anarchiques et ce pour améliorer le cadre de vie des usagers et améliorer l'image de la future centralité



Figure 92:1 Stratégie d'aménagement .Source: Auteurs.

2^{ème} stratégie : renforcer l'attractivité du secteur par l'intégration de nouvelles fonctions de fort niveau urbain pour une mixité sociale et ce par la proposition de nouveaux projets multifonctionnels et de nouveaux équipements, faciliter l'accès aux logements, commerces, services, ainsi que la proposition des espaces d'accompagnement dédiés à la récréation.

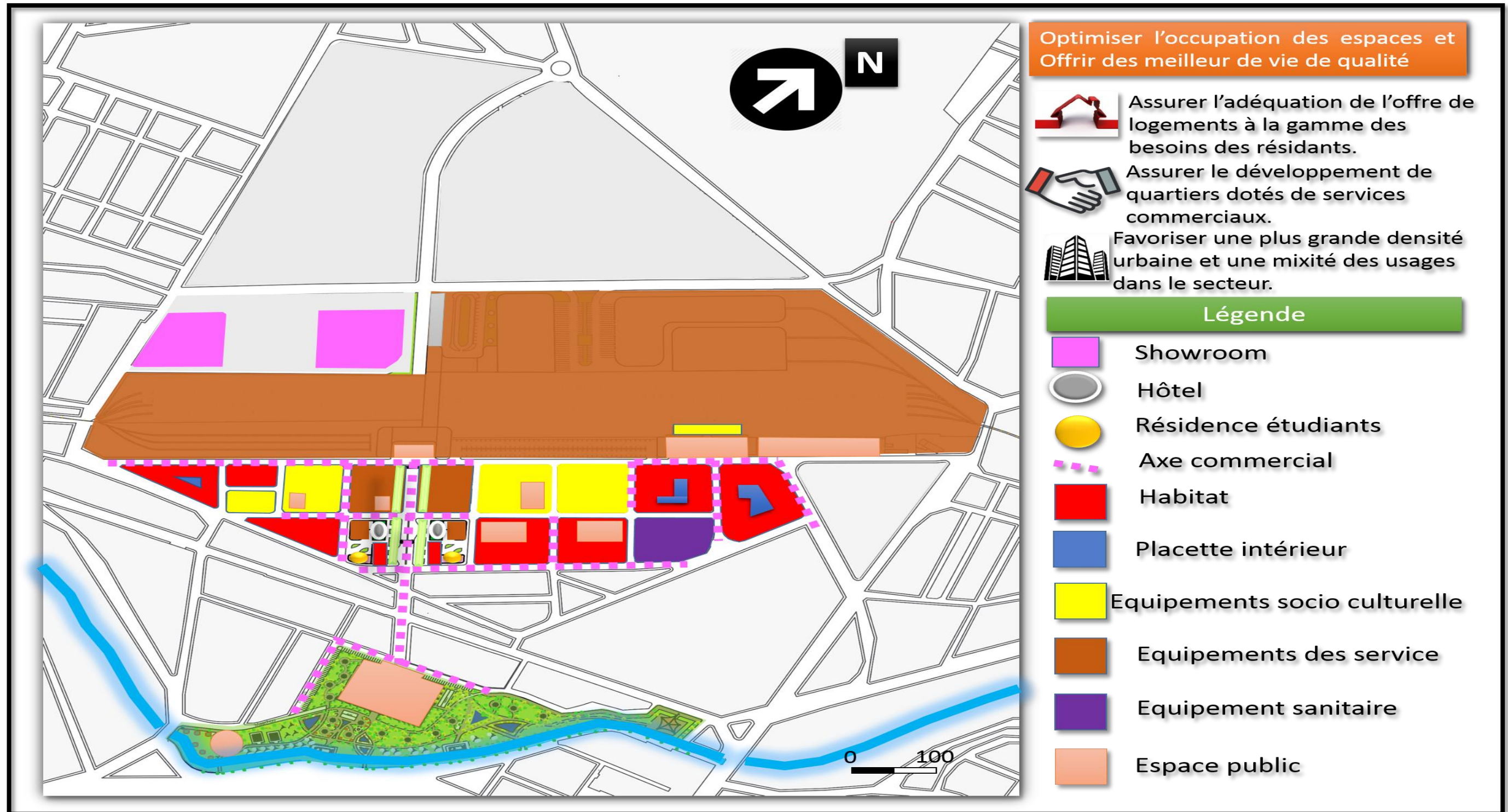


Figure 93:2ème Stratégie d'aménagement. Source: Auteurs.

3^{ème} stratégie : « Développer et consolider la base économique » : l'amélioration du plan économique et socio-culturelle du secteur et ceux par la promotion de la culture comme un axe générateurs des futures rentes économiques, à travers la proposition d'un projet urbain qui prône le partage et la diffusion de l'art et de la culture dans le secteur, mais aussi par la reconnaissance et la mise en valeurs du patrimoine culturelle bâti du quartier.

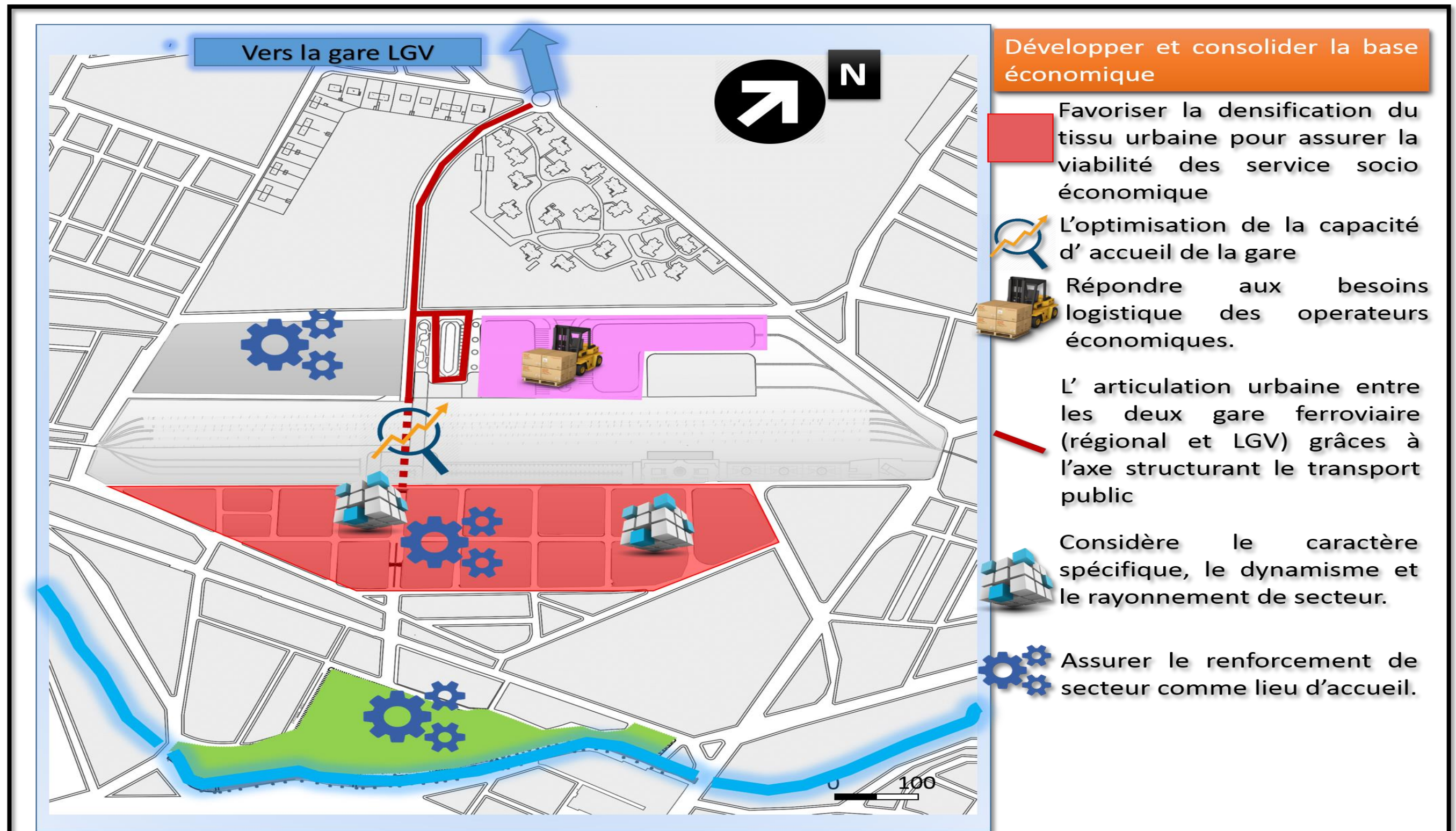


Figure 94:3^{ème} Stratégie d'aménagement .Source: Auteurs.

4ème Stratégie : la mise en valeur du paysage urbain.

La mise en valeur du paysage urbain constitue un palier majeur de notre intervention cette dernière permet d'assurer une qualité urbaine et ce à travers :



Figure 95:4ème Stratégie d'aménagement .Source : Auteurs.

5. Le Programme

Ilot (Surface m2)	Bâtiment	Type de fonction	Fonction	Surface en m2	Gabarit	Capacité d'accueil	N de stationnement
1 (5980 m2) COS= 0.63 CES= 0.63	1	Commerce	Showroom	3800	RDC	-	116
2 (7000 m2) COS= 0.63 CES= 0.63	1	Commerce	Showroom	4670	RDC	-	116
3 (163304 m2) COS= 0.26 CES= 0.21	7	Service	Gare	7000	RDC	-	-
		Service	Dépôt 1	9250	RDC	-	34/27
		Service	Dépôt 2	6480	RDC	-	34/27
		Culturel	Galerie d'art	1640	R+1	-	10
		Commerce	restaurant	540	R+1	120 personés	
		Commerce	Cafeteria	440	R+1	150 personés	
		Service	Parking	4800	-	200 voitures	200
4 3350 COS= 4 CES= 0.4	3	Résidence	Habitat intègre	6880	R+7	16 logements	90
				2640	R+7	9 logements	
				4815	R+9	12 logements	
5 1600 COS= 3.5 CES= 0.7	2	Résidence	Logement	3240	R+9	10 logements	42
				2940	R+7	8 logements	
6 1520 COS= 2.6 CES= 0.5	1	Culturel	Bibliothèque	4000	R+5	800 personés	100
7 4020 COS=2.2 CES=0.6	1	Multifonction	Centre multifonctionnelle	9300	R+9	-	180
8 3720 COS=2.3 CES=0.6		Commerce	Centre commerciale	8500	R+7	-	150
9 3740 COS=2.3 CES=0.9		Service	Centre d'affaire	8750	R+9	-	200
10 4900 COS=1.7 CES=0.5	5	Socioculturelle	Loisir	950	R+5	-	280
				2800	R+7		
				1440	R+9		
				2250	R+5		
				1140	R+3		
11 4760 COS=0.6 CES=0.6	1	Socioculturelle	Centre socioculturelle	8100	R+4	-	300
12 5360 COS=2.3 CES=0.4	7	Commerce	Magasin + restaurants	280	R+1	-	20
		Résidence	Habitat intègre	3250	R+5	8	
				1050	R+3	4	
				4050	R+9	14	
				2520	R+7	8	

Tableau 3 : Programme Urbain. Source : Auteurs.

Ilot (Surface m2)	Bâtiment	Type de fonction	Fonction	Surface en m2	Gabarit	Capacité d'accueil	N de stationnement
13 7150 COS=3.2 CES=0.5	6	Résidence + commerce	Logement +magasin	4500	R+9	70 logs	1600
				2760	R+5		
				4000	R+5		
				5280	R+7		
				5280	R+7		
				1000	R+9		
14 4680 COS=1.5 CES=0.4	3	sante	Centre médicale	1410	R+1	-	18
				4160	R+3		
				1440	R+2		
15 4500 COS=2 CES=0.5	3	Résidence + commerce	Logement +magasin	9200	R+9	28 logs	100
15 4500 COS=1.7 CES=0.4	3	Résidence + commerce	Logement +magasin	4400	R+9	12	80
				3680	R+7	10	
16 5000 COS=3.3 CES=0.5	3	Résidence + commerce	Logement +magasin	5440	R+7	40	100
				6300	R+9		
				4800	R+7		
17 3650 COS=4 CES=0.4	4	Résidence	logement	3400	R+9	10logs	250
			Résidence étudiant	2160	R+7	300lits	
			Hôtel	4000	R+9	200 places	
		Service	Bureau	4000	R+7	-	
18 3540 COS=4 CES=0.4	4	Résidence	logement	3400	R+9	10 los	250
			Résidence étudiant	3000	R+7	300lits	
			Hôtel	3400	R+9	200 places	
		Service	Bureau	4000	R+7	-	
19 2850 COS=3.2 CES=0.5	2	Résidence	Logement	6720	R+7	16logs	70
				3420	R+5	11logs	

Tableau 4: Programme Urbain .Source: Auteurs.

Programme du parc urbain

Activités	Espaces	Surfaces m ²
Loisir	Zone jeux d'enfants + zoo	4000
	Théâtre en plein air	800
	Placette	6100
	Les espace de rencontré	120
	Espaces vers	Le reste des surfaces
Commerce	Restaurant	400 x 2
	kiosk	60 x 2
	Cafétéria	60
Pépinière	Parking	100
	sanitaire	200

Tableau 5: Programme du Parc Urbain. Source : Auteurs.

6. Master plan (plan d'aménagement global de la zone)

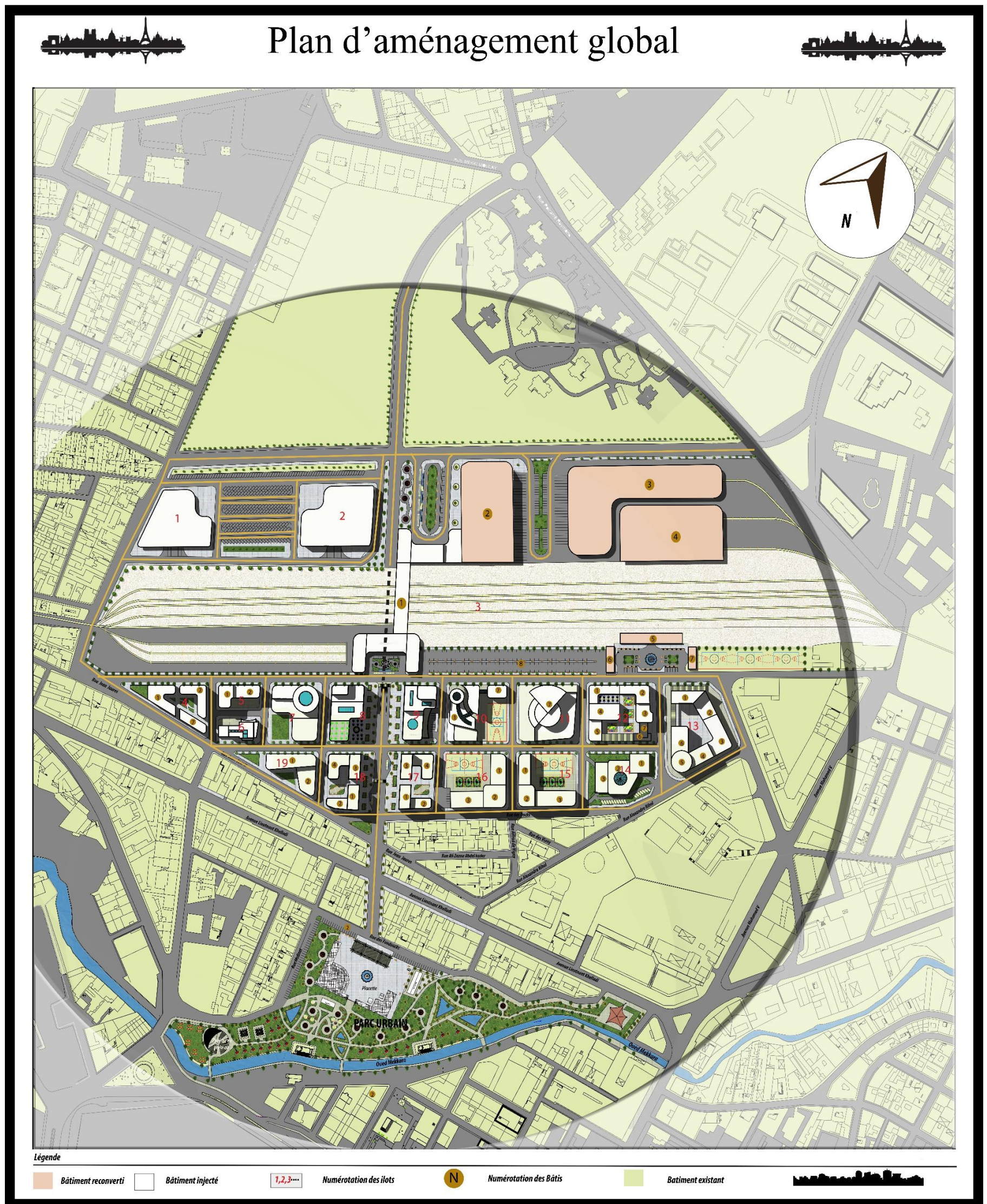


Figure 96: Master plan .Source : Auteurs.

7. Plan d'aménagement détaillé



Figure 97: Plan d'aménagement détaillé .Source: Auteurs.

8. Plan d'aménagement détaillé

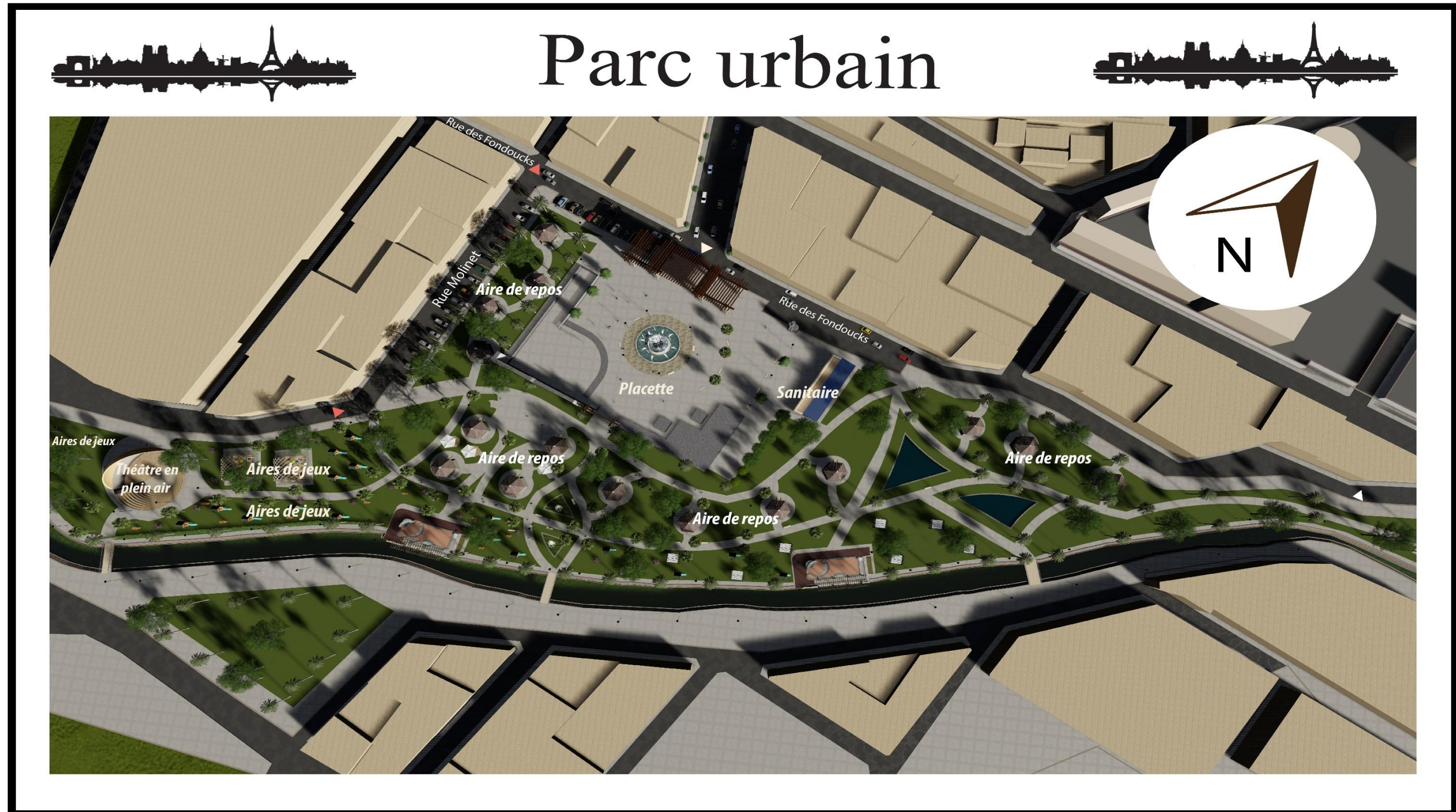


Figure 98: plan d'aménagement parc urbain. Source: Auteurs.

9. Rendu 3d de la zone d'intervention



Figure 100 : hôtel, source auteurs



Figure 99 : AXE structurant, source auteurs



Figure 102: Aménagement du boulevard, source auteurs



Figure 101 : Habitat intégré + hôtel, source auteurs



Figure 103 : hôtel, source auteurs



Figure 104 : hôtel, source auteurs



Figure 106 : hôtel, source auteurs



Figure 105 : hôtel, source auteurs



Figure 107 : Centre commercial, source auteurs

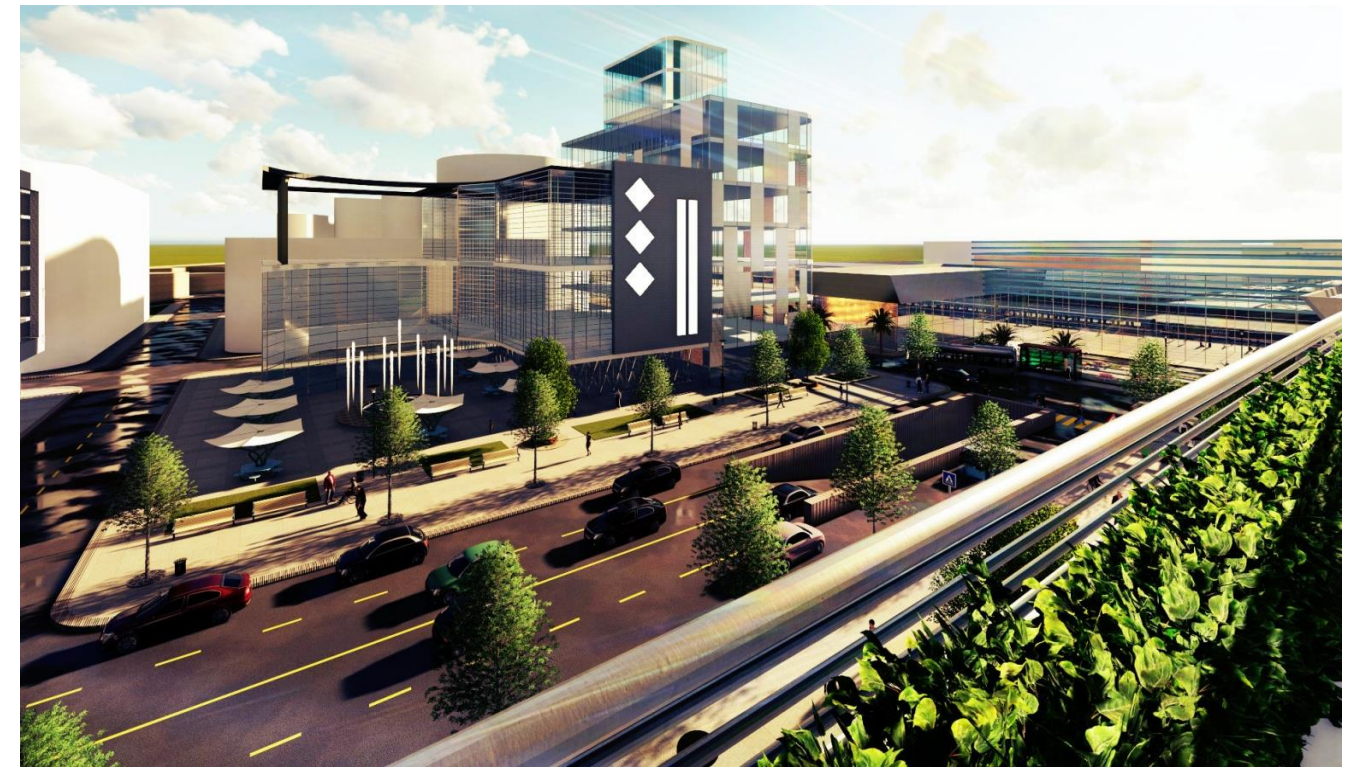


Figure 108 : Centre commercial, source auteurs



Figure 109 : centre d'affaire, source auteurs



Figure 110 : hôtel, source auteurs



Figure 112 : centre commercial, source auteurs



Figure 111 : boulevard principal, source auteurs



Figure 114 : centre d'affaire, source auteurs



Figure 113 : centre commercial, source auteurs

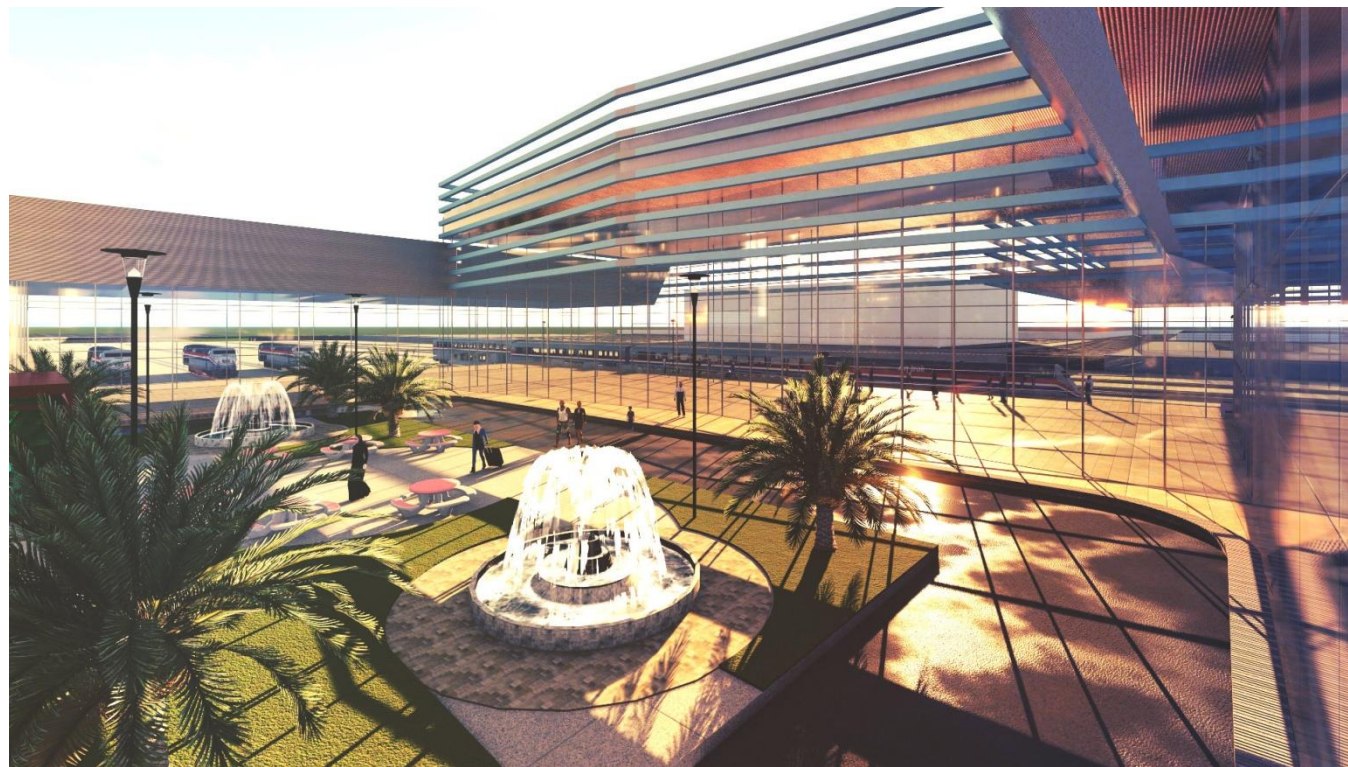


Figure 116 : la gare ferroviaire, source auteurs

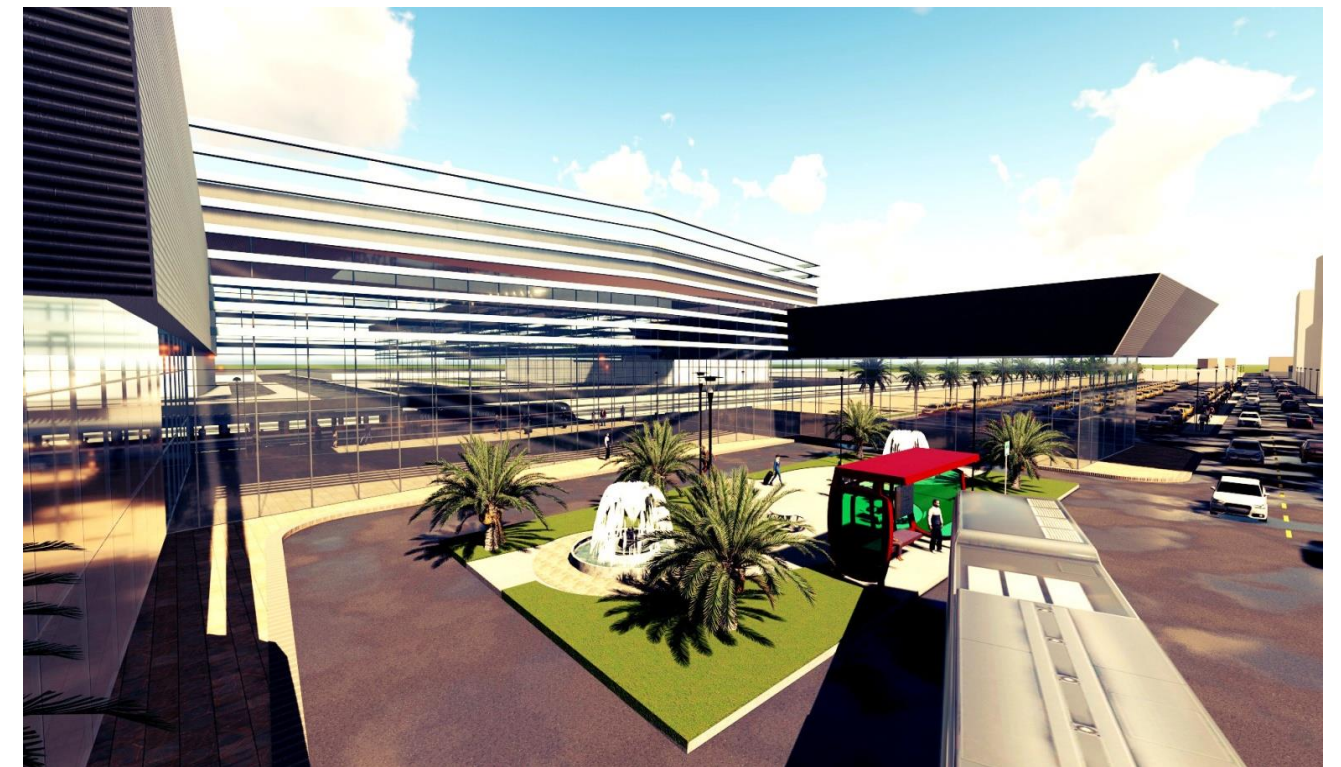


Figure 115 : la gare ferroviaire, source auteurs

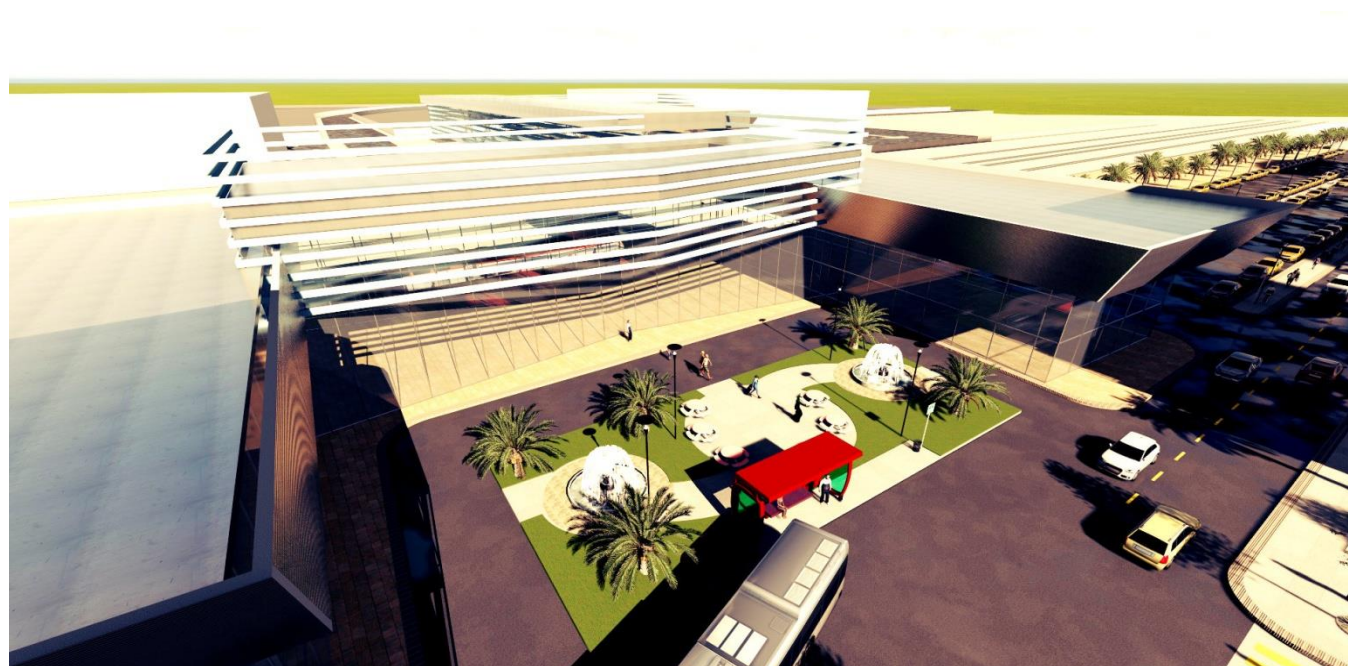


Figure 118: la gare ferroviaire, source auteurs



Figure 117 : la gare ferroviaire, source auteurs



Figure 119: la gare ferroviaire, source auteurs.

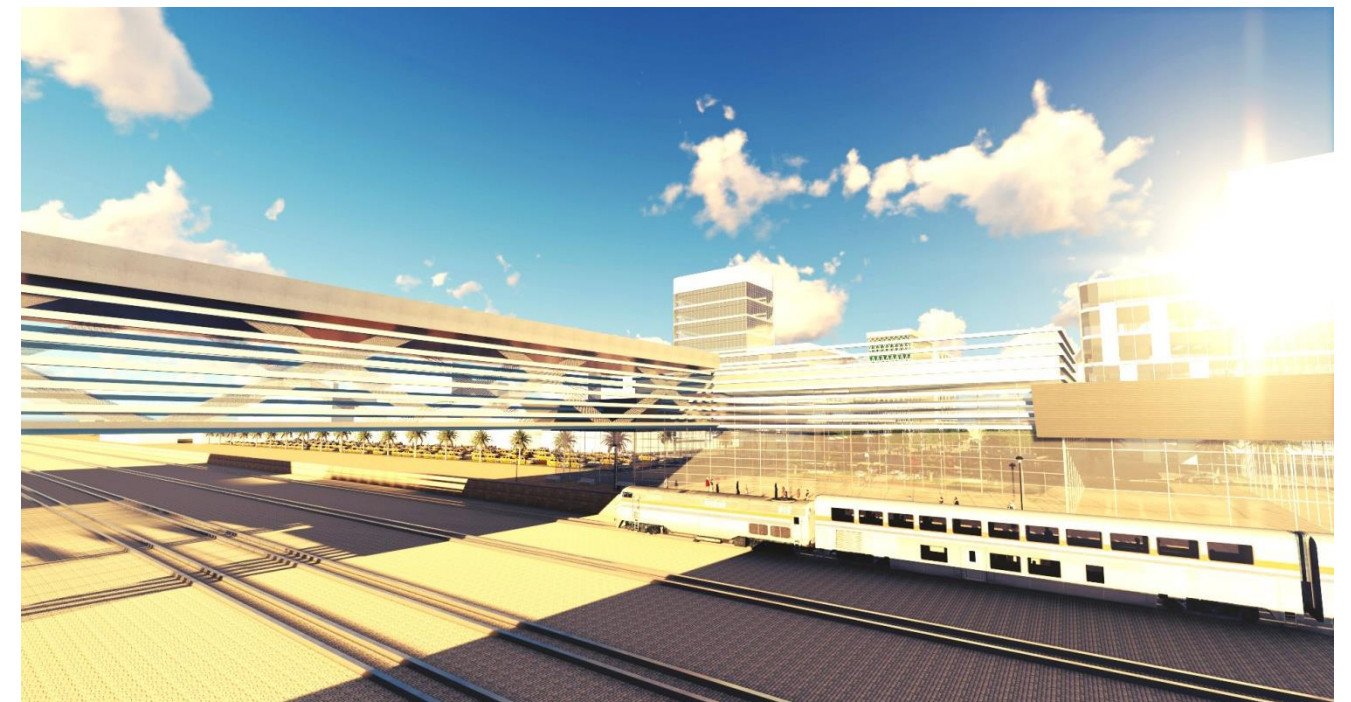


Figure 120: la gare ferroviaire, source auteurs.

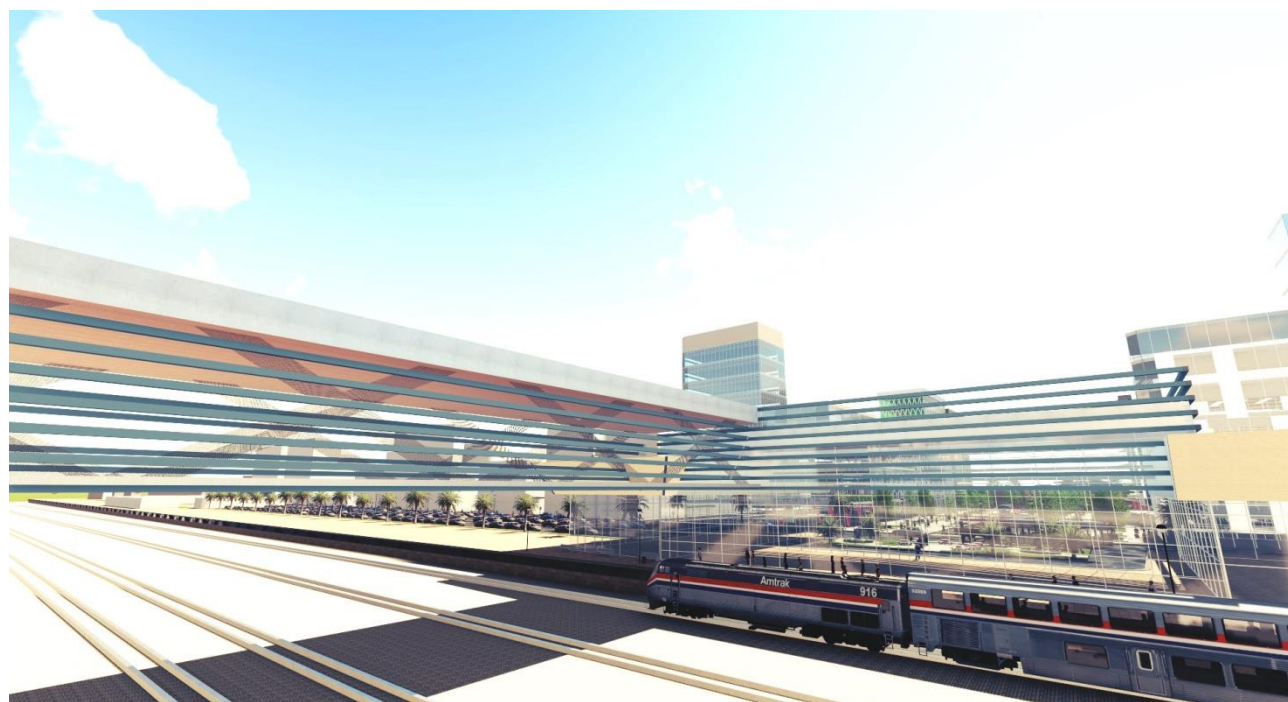


Figure 122: la gare ferroviaire, source auteurs



Figure 121: la gare ferroviaire, source auteurs.

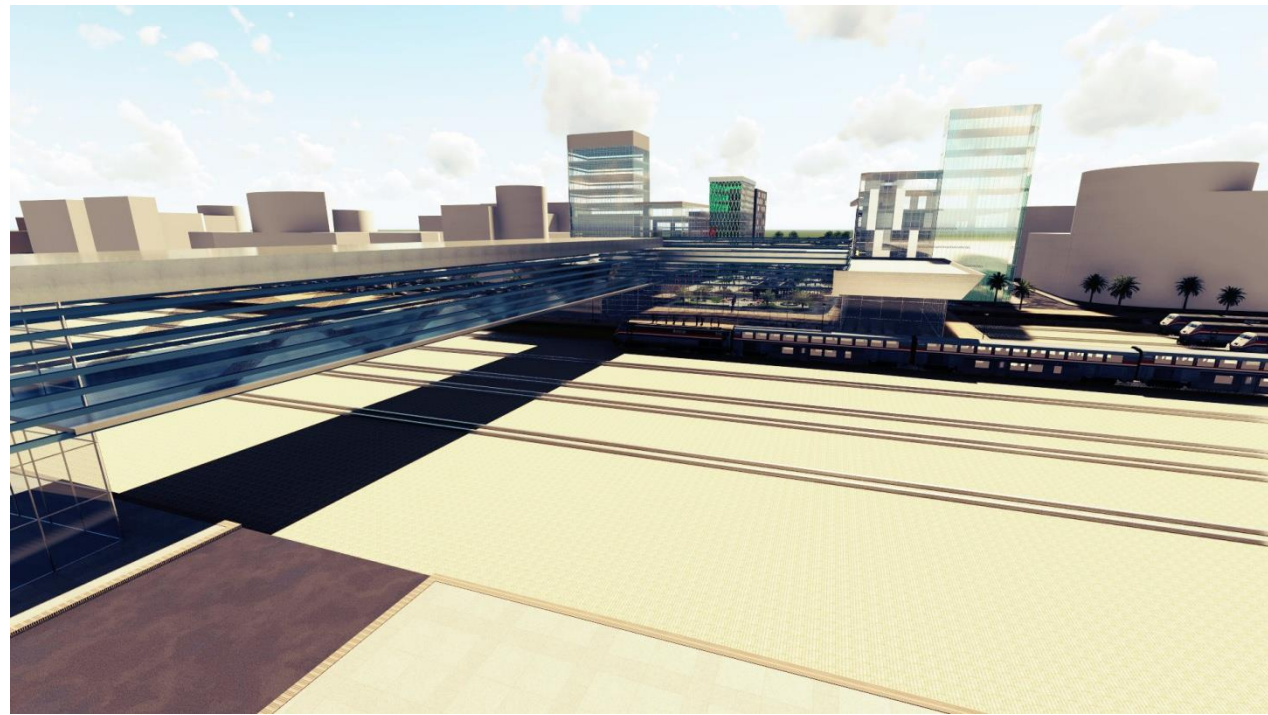


Figure 123: la gare ferroviaire, source auteurs

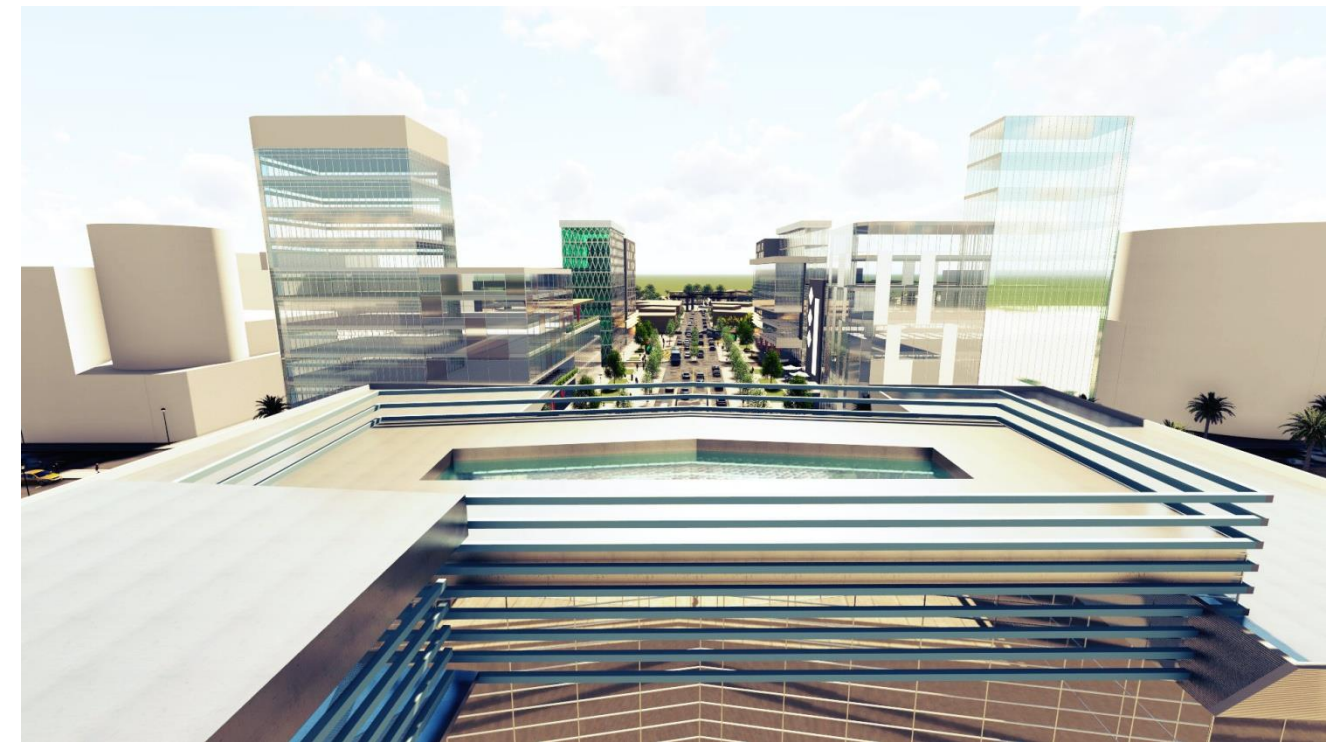


Figure 124: Figure: la gare ferroviaire, source auteurs



Figure 125: station taxi, source auteurs



Figure 126: aménagement du boulevard, source auteurs



Figure 127 : vue du ciel, source auteurs

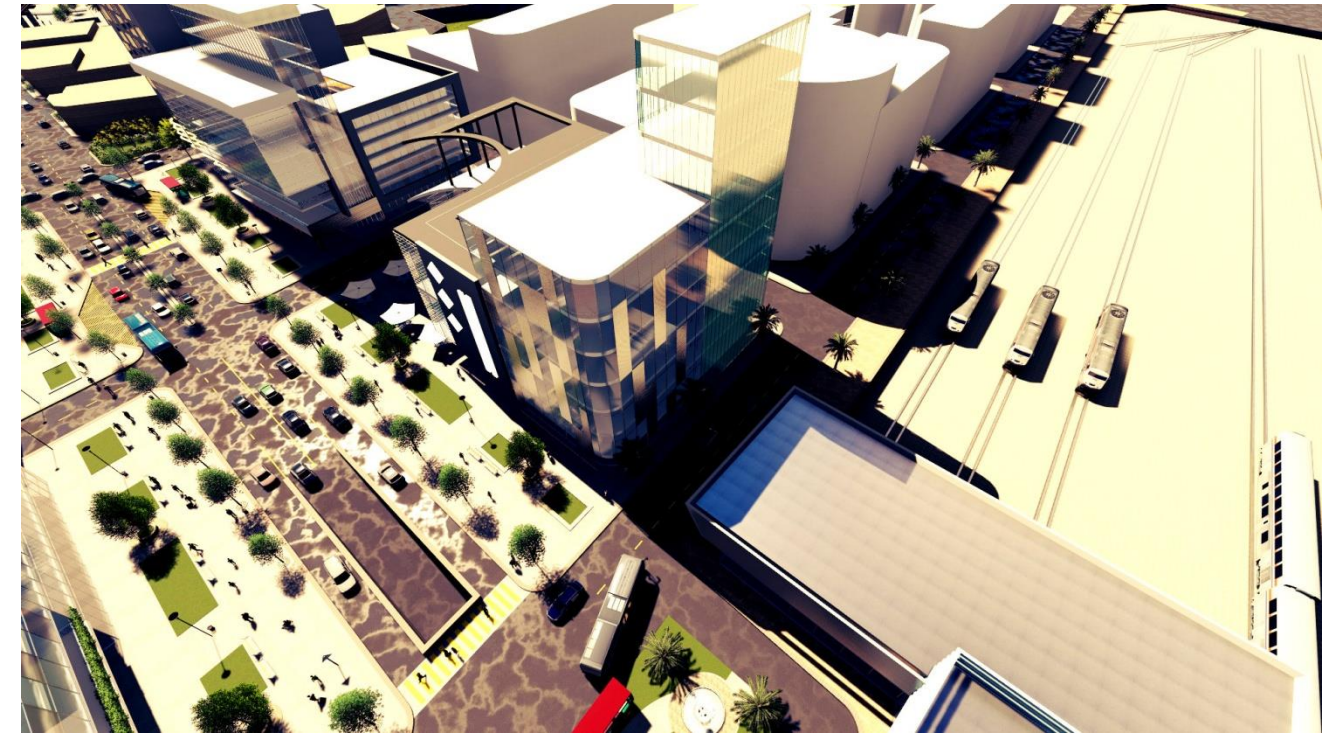


Figure 128 : vue du ciel, source auteurs

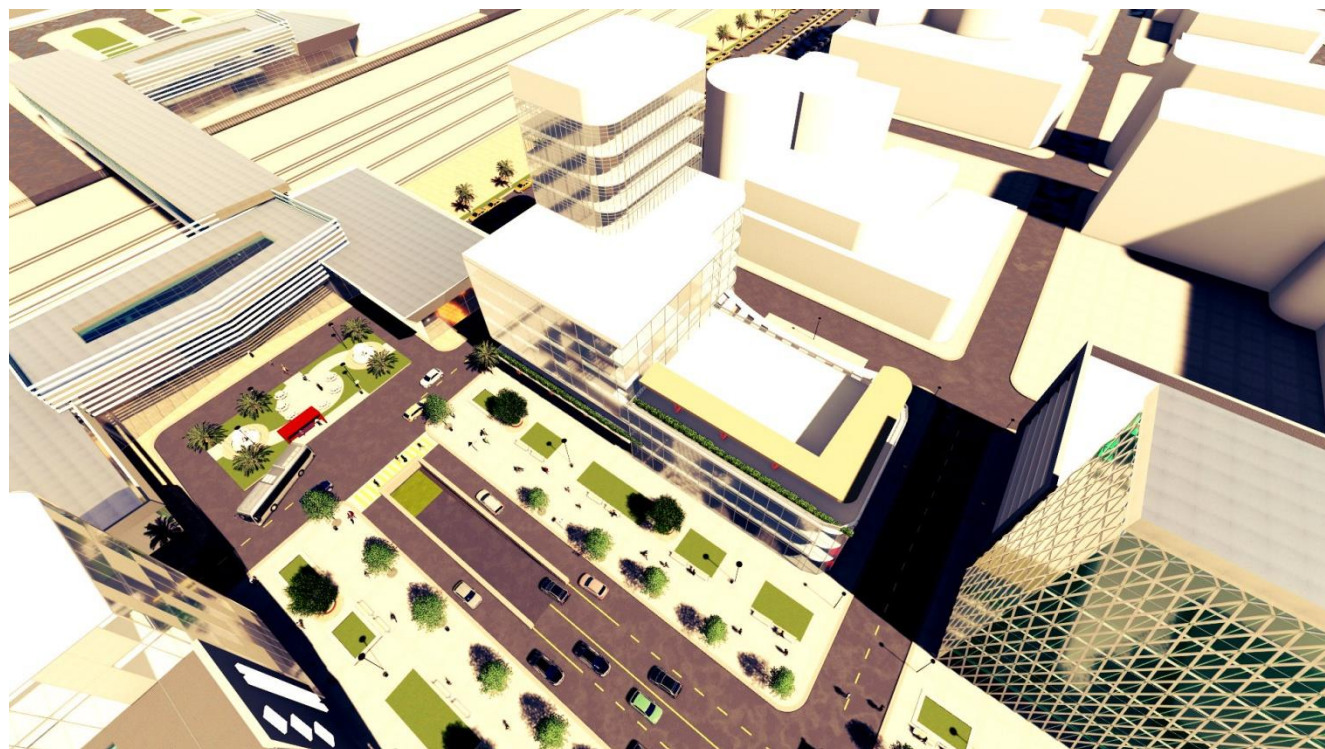


Figure 130: vue du ciel, source auteurs

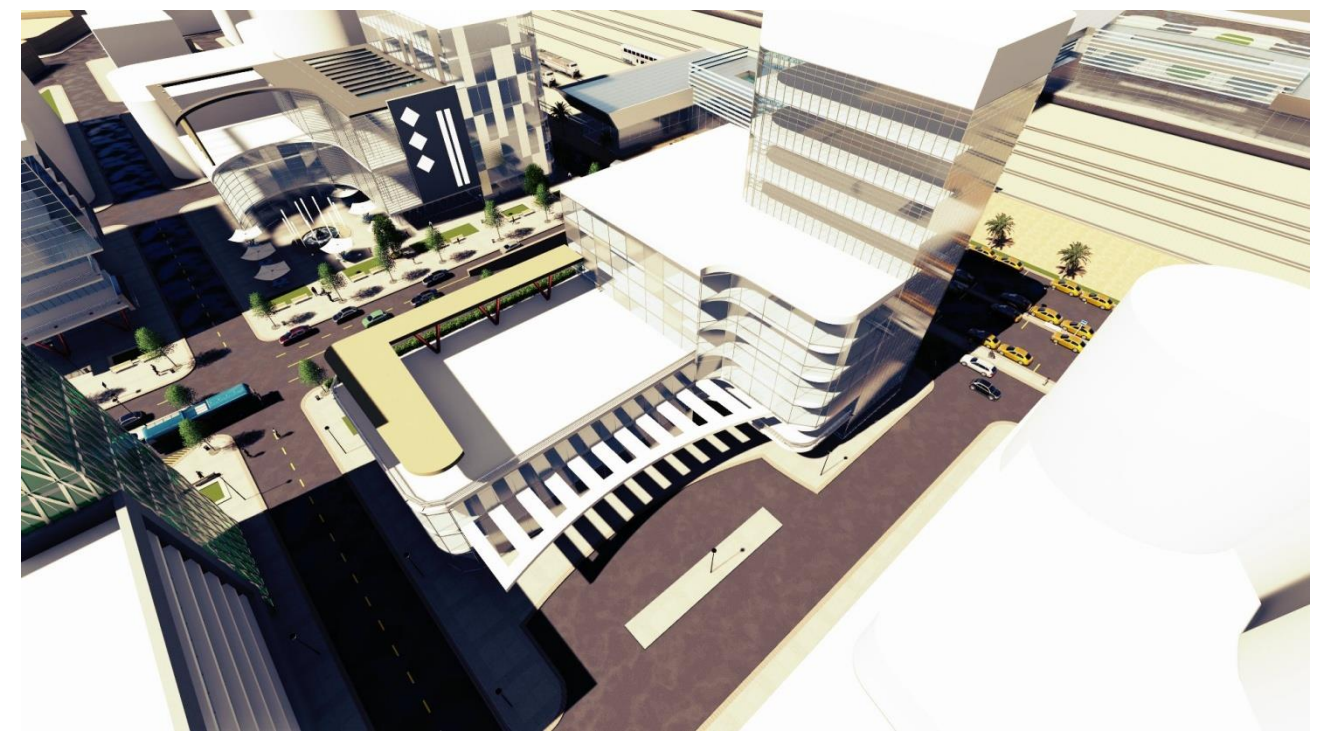


Figure 129: vue du ciel, source auteurs



Figure 132 : hôtel, source auteurs



Figure 131: hôtel, source auteurs



Figure 134: accès Park de loisir, source auteurs



Figure 133: Placette centre commercial .Source Auteurs.



Figure 136: accès Park de loisir, source auteurs

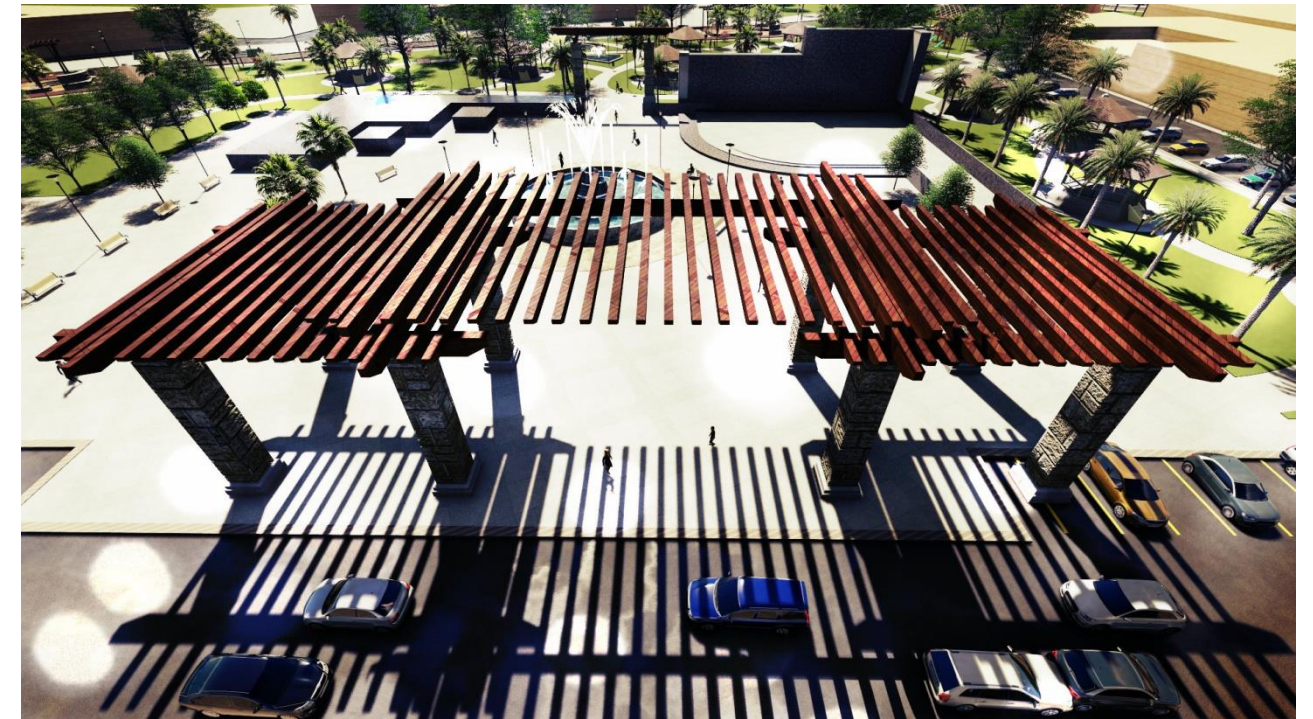


Figure 135: accès Park de loisir, source auteurs



Figure 137: Park de loisir, source auteurs



Figure 138: Park de loisir, source auteurs



Figure 140: Park de loisir, source auteurs



Figure 139: Park de loisir, source auteurs



Figure 142: Park de loisir, source auteurs



Figure 141: aires de jeux pour enfants Park de loisir, source auteurs



Figure 144: aires de jeux pour enfants Park de loisir, source auteurs



Figure 143: théâtre Park de loisir, source auteurs



Figure 146: Park de loisir, source auteurs



Figure 145: Park de loisir, source auteurs



Figure 147: Park de loisir, source auteurs



Figure 148 : Park de loisir, source auteurs



Figure 150: Park de loisir, source auteurs



Figure 149: Park de loisir, source auteurs



Figure 154: Park de loisir, source auteurs



Figure 153: Park de loisir, source auteurs



Figure 152: Park de loisir, source auteurs



Figure 151: Park de loisir, source auteurs

Partie technique de l'aménagement urbain

1. Principe d'aménagement urbain

Les concepteurs et ou aménageurs se penchent sur certains principes lors de l'aménagement et le design de l'espace urbain, ces principes peuvent se résumer comme suit :

- Le principe du projet global ;
- L'intégration, identité, image de la ville ;
- L'échelle humaine et l'ergonomie ;
- La culture.

2. Mobiliers urbain notions et définitions

Définition : On entend par mobilier urbain l'ensemble des objets ou dispositifs fixes ou mobiles implantés sur l'espace public pour offrir un service à la collectivité¹⁵.

2.1.1. Rôle du mobilier urbain

- Le rôle majeur du mobilier urbain est de faciliter la vie tant des usagers de l'espace public, que des services techniques des villes qui les exploitent et les maintiennent, il contribue aussi à l'amélioration du cadre urbain et de l'image de la ville ;
- Mobilier urbain gérant de confort de l'espace public, participe au caractère agréable et humain de la ville et à sa singularité.

2.1.2. Choix du mobilier urbain

Il s'agit d'un choix fonctionnel, ce dernier est lié à l'objet et répond aux besoins des usagers et ce à travers les nombreuses fonctions qu'ils proposent, A savoir :



Figure 155: choix mobilier urbain. Source : Guide mobilier urbain.

¹⁵ Définition selon le guide pratique d'aménagement urbain de la voirie publique et privée.



Figure 156: Mobilier urbain .Source : Guide mobilier urbain.

Principe d'implantation du mobilier urbain

- Le mobilier urbain ne doit pas être un obstacle sur l'espace de cheminement ;
- Doit être facilement repérable et détectable par les personnes mal voyantes et permettre le passage du fauteuil roulant pour faciliter les déplacements pour les personnes à mobilité réduite ;
- Offrir un paysage plus cohérent, plus fluide au regard et plus respectueux de l'environnement bâti.

2.2. Choix de réaménagement dans notre cas d'intervention

2.2.1. Mobilité

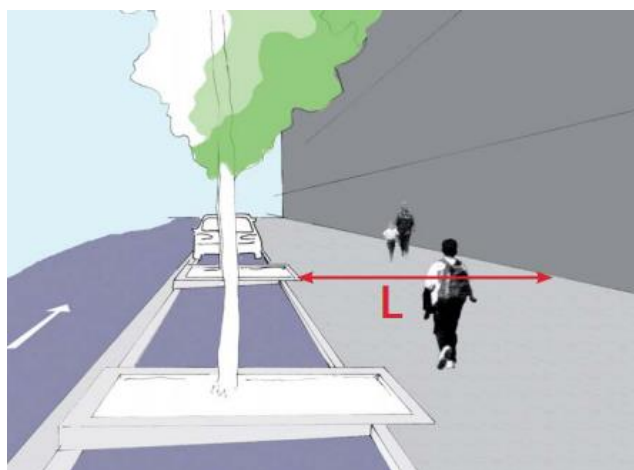
Espaces piétons

2.2.1.1. Les trottoirs

Largeur mini : 1,20 m à 1,40 m	Largeur normale : 2 m	Largeur au-delà de 2,50 m (pas de valeur maximale définie)
La largeur de 1,20 m est possible pour des trottoirs libres s'il n'y a aucun mur ni obstacle de part et d'autre.		
Confort : à 1,20 m le trottoir est très étroit, le croisement des piétons n'est pas confortable. A 1,40 m, le trottoir est étroit, le croisement des piétons est peu confortable.	Confort : trottoir moyen, le croisement des piétons est assez confortable.	Confort : trottoir large, le croisement des piétons est confortable.

Nettoie ment : manuel ; collecte des corbeilles de propreté uniquement.	Nettoie ment : manuel ; collecte des corbeilles de propreté uniquement	Nettoie ment mécanisé : possible ; collecte des corbeilles de propreté uniquement.
--	---	--

Tableau 6: tableau dimensionnement des Territoires .Source : <https://www.grandlyon.com>



La **largeur** définie correspond à l'**espace minimum libre de tout obstacle**.

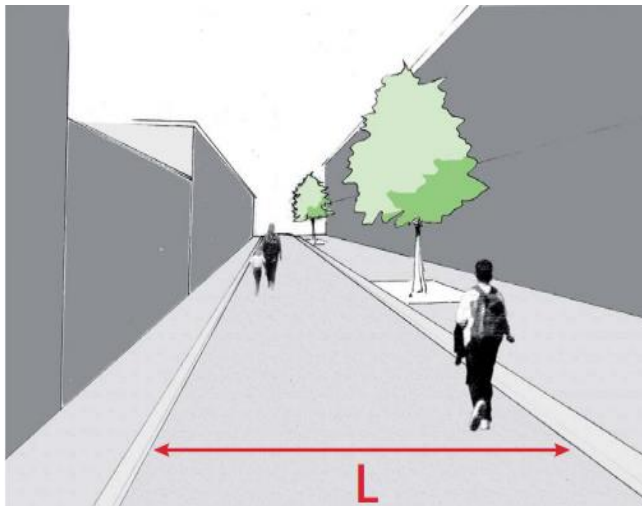
Le **déneigement** des trottoirs est à la charge du riverain sauf si la largeur est supérieure à 4 m. L'**accessibilité** du trottoir, par les personnes à mobilité réduite, est garantie pour toutes les valeurs proposées.

Figure 157: dimension du Trottoirs. Source :<http://www.grandlyon.com>

2.2.1.2. Les voies piétonnes

Largeur mini : 2,50 m	Largeur normale : 3 m
Confort : trottoir très étroit, le croisement des piétons est peu confortable.	Confort : trottoir moyen, le croisement des piétons est assez confortable.
Pompiers : impossibilité d'accéder avec un engin.	Pompiers : accès possible.
Collecte : impossible.	Collecte : possible.
Nettoie ment mécanisé : possible mais les engins sont à adapter à la concentration piétonne, collecte des corbeilles de propreté uniquement.	Nettoie ment mécanisé : possible mais engins à adapter à la concentration piétonne.

Tableau 7 : dimensions des voies piétonnes .Source: <https://www.grandlyon.com>



La **largeur** définie correspond à l'**espace minimum libre de tout obstacle**.

Le **déneigement** des voies piétonnes est possible avec des engins adaptés à la fréquentation.

L'**accessibilité** du trottoir, par les personnes à mobilité réduite, est garantie pour toutes les valeurs proposées.

Figure 158: dimension voie piétonne .Source : <https://www.grandlyon.com>

2.2.1.3. Pistes cyclables

➤ Bande cyclable unidirectionnelle

Tableau 8: dimensions bandes cyclables. Source : <https://www.grandlyon.com>

Largeur mini sans stationnement latéral: 1,20 m	Largeur recommandée sans stationnement latéral: 1,50 m	Largeur au droit d'un stationnement latéral : 1,20 m + 0,5 m
Vélos : largeur peu confortable.	Vélos : largeur confortable, sensation de sécurité.	Vélos : largeur permettant de gérer les ouvertures de portières des VL garés.
VL/PL (livraison) : attraction de l'espace pour le stationnement sauvage. Livraison possible. Attention au débordement éventuel du camion sur la voie.	VL/PL (livraison) : attraction de l'espace pour le stationnement sauvage. Livraison possible. Attention au débordement éventuel du camion sur la voie.	VL/PL (livraison) : attraction très importante de l'espace pour le stationnement sauvage (largeur proche de celle recommandée pour le stationnement latéral : 1,8 à 2 m). Permet de mieux gérer les débordements des camions de livraison.



Le **nettoieement mécanisé** est possible. La **collecte** se fera sur chaussée.

L'**accessibilité des pompiers** et l'**élagage** des arbres ne sont pas liés à la largeur de la bande.

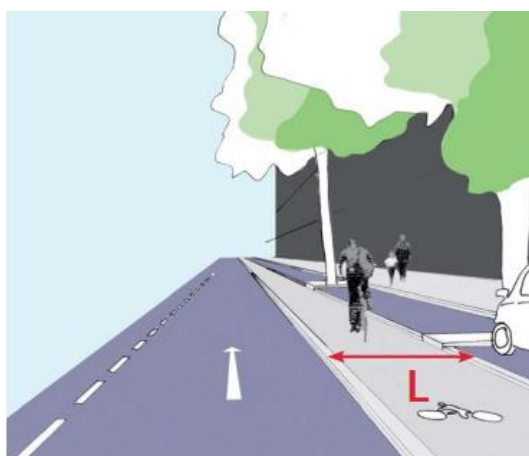
Le **déneigement** est possible lorsqu'il n'y a pas d'obstacle sur la limite séparative entre la bande et la voie.

Figure 159: dimensions bande cyclable. Source: <https://www.grandlyon.com>

➤ Bande cyclable unidirectionnelle surélevée

Largeur mini sans stationnement latéral : 1,20 m	Largeur recommandée sans stationnement latéral : 1,60 m	Largeur au droit d'un stationnement latéral : 1,20 m + 0,5 m
Vélos : largeur peu confortable.	Vélos : largeur confortable - grande sensation de sécurité.	Vélos : largeur permettant de gérer les ouvertures de portières des véhicules garés.
VL/PL (livraison) : attraction de l'espace pour le stationnement sauvage. Livraison possible. Attention au débordement éventuel du camion sur la voie.	VL/PL (livraison) : attraction plus importante de l'espace pour le stationnement sauvage. Livraison possible. Attention au débordement éventuel du camion sur la voie.	VL/PL (livraison) : attraction très importante de l'espace pour le stationnement sauvage (largeur proche de celle recommandée pour le stationnement latéral : 1,9 à 2 m). Permet de mieux gérer les débordements des camions de livraison.

Tableau 9: Bande cyclable unidirectionnelle surélevée .Source <https://www.grandlyon.com>



L'**accessibilité des pompiers** et l'**élagage** des arbres ne sont pas liés à la largeur de la bande.

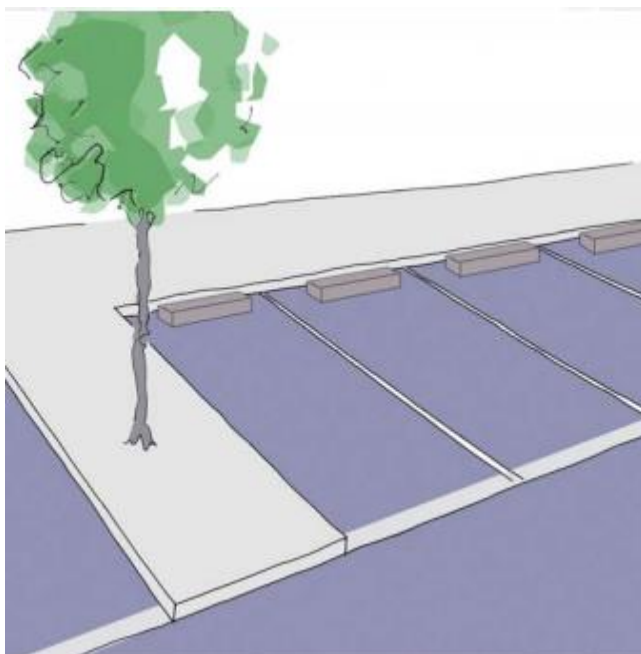
Le **déneigement** de la bande cyclable surélevée n'est pas effectué.

La **collecte** se fera sur chaussée. Attention à la délimitation entre le trottoir, la bande cyclable surélevée et la chaussée pour le positionnement et la collecte des bacs (différence de niveau).

Figure 160: Bande cyclable unidirectionnelle surélevée .Source <https://www.grandlyon.com>

2.2.1.4. Le stationnement

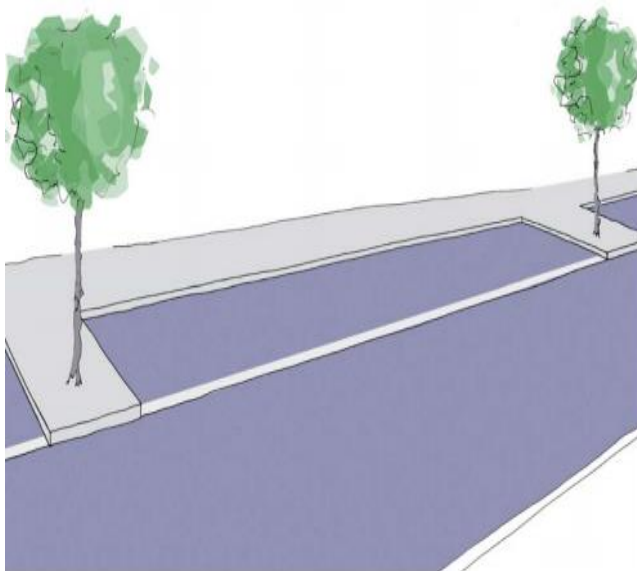
➤ Stationnement en épis



Prévoir des longueurs de stationnement (4,50 m mini) de nature à éviter le débordement des voitures sur le caniveau qui devient alors difficile à nettoyer : résultats incomplets et médiocres.

Figure 161: stationnement en épis.. Source <https://www.grandlyon.com>

➤ Stationnement longitudinal



Largeur mini : 1,80 m - longueur 5 m

Largeur maxi : 2,20 m - longueur sup à 5 m

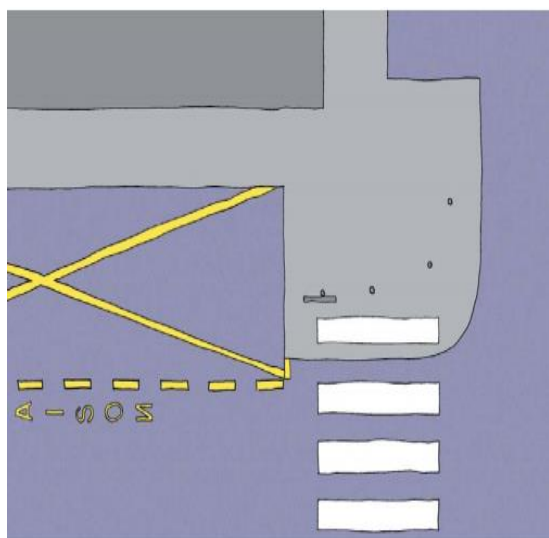
VL : stationnement courant.

PL (livraison) : aire de livraison possible (12 m de long minimum).

Nettoiemnt : possible au fil d'eau.

Figure 162: Stationnement longitudinal. . Source <https://www.grandlyon.com>

➤ Stationnement livraison



Largeur mini : 2,20 m - longueur mini 12 m

PL (livraison) : aire de livraison possible, le véhicule peut déborder sur la chaussée.

Nettoisement : difficile en raison du débordement du véhicule.

Largeur normale : 2,50 m - longueur moyenne 15 m

PL (livraison) : aire de livraison possible.

Nettoisement : possible au fil d'eau.

Figure 163: stationnement livraison. Source : <https://www.grandlyon.com>

2.2.1.5. Stationnement vélo

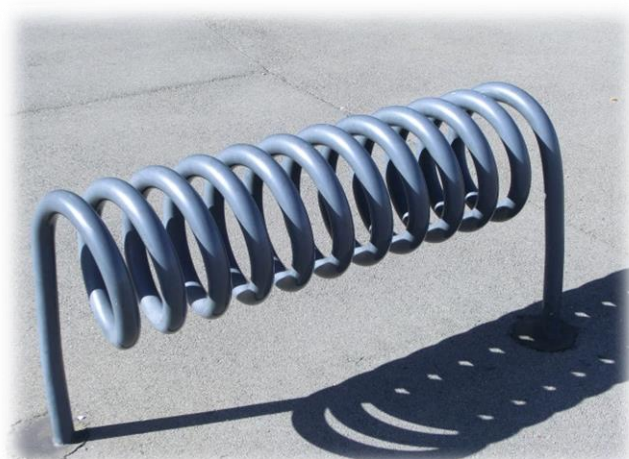


Figure 164 pince roue <https://velobuscotedopale.wordpress.com>

Pince roue

C'est le stationnement que l'on rencontre le plus souvent, le moins cher pour celui qui l'installe, mais aussi le moins intéressant pour le cycliste : ce que j'appelle le « pince-roue ». Souvent sous forme de rail fixé au sol en surface, parfois au mur.

C'est ce qu'on fait de mieux pour l'extérieur

- On peut sécuriser cadre ET roue avant ;
- Le cadre étant appuyé, c'est très stable ;
- Inviolable car fiché profond dans le sol.
- Généralement 2 vélos par arceau.

2.2.2. Matériaux de revêtements des sols

Ces derniers ont été choisis fonction :

- leurs qualités mécaniques et esthétiques ;
- disponibilité ;
- durabilité ;
- aspect économique.

2.2.3. Les types des matériaux



Béton bitumineux, pour les chaussées
et parkings.

<http://www.valleedulot.comcyclables>.



Dalles de gazon pour l'aménagement des
allés le long de l'oued

<https://zangra.com/fr/p/dalles-gazon>



Graves traitées aux liants hydrauliques
pour les pistes

<http://www.valleedulot.comcyclables>.



Dalles de pierres naturelles pour les trottoirs

Source :

<http://www.valleedulot.comcyclables>.



Dalles en Béton pour les espaces extérieurs et placettes.

Source : <http://www.intragatine.org>



Pavé en pierre pour marquer l'extérieur et les placettes.

Source : www.ore-peinture.fr



Dalles composites pour les esplanades et places publiques

Source : <http://www.agglo-montlucon.fr>



Revêtement en pierre Annemassee pour les voies piétonnes

Source : <http://www.agglo-montlucon.fr>

2.2.4. Mobiliers urbain et éclairages

2.2.4.1. Mobilier de protection

➤ Bornes de protections



Borne de protection EQUINOXE /Diamètre
140mm / Amovible

Source : <http://www.orca60.com>



Borne de Fonte C.S.R

Diamètre 120mm / Amovible

Source : <http://www.orca60.com>

➤ Arceaux et étriers



Arceau simple pour protection et délimitation
des trottoirs

Dimensions : 1, 1.50 ou 2m x H.T 1.30m

Source : <http://www.millet-culiner.com>



Etriers pour protection des bornes
d'incendies

Dimensions : Larg. 1 x Prof. 1 x H.T 1.10m -

Source : <http://www.millet-culiner.com>

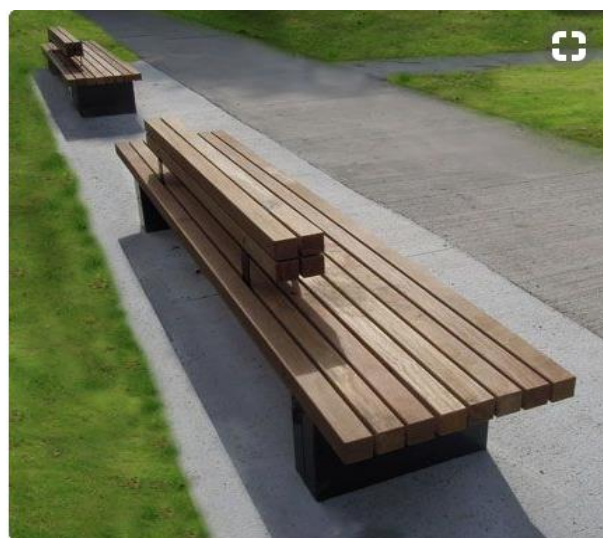
2.2.4.2. Mobilier de repos

➤ **Bancs et banquettes**



Bancs et banquettes types bois pour espaces publics

Source : <https://fr.pinterest.com>



Bancs et banquettes types bois/Métal pour espaces publics et les placettes aussi les parcs de loisir

Source : <https://fr.pinterest.com>



Bans en béton brute pour les espaces urbain
et places

Source : <https://fr.pinterest.com>



Bans arrondi en bois et métal pour les
espaces de détente et loisir

Source : <https://fr.pinterest.com>

2.2.4.3. Mobilier de propreté

➤ Poubelles



Poubelle bois/métal pour les places détente et
jardins

Source : <https://fr.pinterest.com>



Poubelle bois/métal pour les allées le long de
l'oued

Source : <https://fr.pinterest.com>



Poubelle métal pour multiples usages, seront implantées dans tous les espaces publics

Source : <https://fr.pinterest.com>

2.2.4.4. Mobilier pour éclairage

Le choix du type d'éclairage et de la lumière relèvera essentiellement des performances énergétiques mais aussi de la mise en scène et ambiance des espaces ceci dépend essentiellement de la qualité d'éclairage mais aussi bien être des usagers.



Luminaire alimenté par l'énergie solaire

Source : <https://rumor.hypotheses.org/3214>



Bornes lumineuse économiques

Source : <http://www.smartgrids-cre.fr>



Borne led rasante / spots lumineux

Source : <https://brin-de-jardin.com/encastre-de-sol-lumineux>



Lampadaire électrique

Source : <http://www.biolumex.com/>

2.3. Végétation

Le choix de la végétation est un élément important et prépondérant à prendre en considération lors de l'aménagement.

En effet le choix de la végétation dépend de critères suivants :

- Espèces végétale qui garantit un bon paysage naturel qui s'intègre à l'urbain ;
- Palettes végétales à floraisons étalées dans le temps ;
- Espèces locales adaptées au climat et au sol ;
- Végétaux résistants à la pollution et aux maladies.

Parmi la végétation utilisée lors de notre intervention :



Chêne coccinea

Source : <https://www.jardin2m.com>



Arbre caduc

Source : <http://www.dicochti.com/acater>



Trachycarpus (type de palmier)

Source : <http://www.la-palmeraie.org>



Végétation basse comme « violette, roses, tournesols, muguet... etc

Source : <http://www.annesotte.com>

Conclusion générale

A travers ce modeste travail, nous avons tenté de répondre à la problématique générale de la ville de Sidi Bel Abbes, et en particulier celle du site « de la gare », un terrain à fort potentialités mais qui est malheureusement laissé en friche ferroviaire. En adoptant une approche moderne et contemporaine qui est « le renouvellement urbain », cette approche nous a permis d'apporter des solutions aux carences et dysfonctionnement dont souffre ce dernier et ce à travers un programme riche et diversifié.

Notre objectif était, d'affirmer le rôle de la future centralité régionale, et ce en répondant aux besoins futurs des usagers, à travers un projet urbain qui permet de repenser le quartier dans sa globalité, nous avons soulevé dans un premier temps les problèmes majeurs auxquels notre site est confronté, en particulier le problème de rupture de ce dernier et le reste de la ville, cette expertise nous a permis de mettre en avant un diagnostic urbain et ressortir avec une carte d'état des lieux qui servira de support pour notre intervention, ainsi l'analyse thématique nous a permis de contextualiser notre cas d'étude mais aussi ressortir avec un programme de base qui nous servira de guide pour la programmation.

Notre ambition était de donner la ville de Sidi Bel Abbes une nouvelle image, et ce à travers un projet urbain ambitieux qui tente d'apporter des solutions aux problèmes constatés améliorer les conditions de vie des usagers sur le plan social, culturel, économique, ainsi lui conféré un rôle de centralité attrayante et rayonnante une ville sûre et future.

Bibliographie

BRAHIM.B ,Analyse urbaine. (s.d.).

CERDA. (1979).

CHOAY.F, MERLIN.P.Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. 1988.
(s.d.).

dictionnaire, leparisien.fr. (s.d.).

European Commission, EEA (2006), Urban sprawl in Europe – The ignored Challenge, EEA
Report, n°10. (s.d.).

Larousse. (s.d.).

Le C.A.U.E (conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement) ,France. (s.d.).

Martin C, Maîtriser l'étalement urbain. (s.d.).

P.L.U Grand Poitiers, Département de la Vienne. (s.d.).

PHILIPPE.C ,Dictionnaire de l'urbanisme. (s.d.).

Séminaire QU'EST-CE QUE L'URBANISME DURABLE ? mai 2005 Parc régional des
Ballons des Vosges. (s.d.).

Thèse de magister ,renouveau urbain d'un centre ancien en déclin Cas du centre ,ville de
Jijel. (s.d.).

«A. Abbad, La voix de l'Oranie.» 09/12/2007.

C.R.A.A.G. s.d. <http://www.craag.dz/>.

«D.T.W direction de transport Sidi bel Abbés.» 2016.

Hachette,J Algérie et Tunisie. 1887.

La wilaya de Sidi Bel Abbés. s.d. http://www.wilaya-sidibelabbes.dz/Wilaya_de_Sidi_Bel_Abb%C3%A8s.html.

O.N.S. 2008.

«P.D.A.U Sidi bel Abéss.» 2008.

Panerai Philippe, L'analyse urbaine . s.d.

«Plan d'urbanisme directeur de la commune de de Sidi Bel Abbés .» 1961.

R. Sidi Boumedine, L'urbanisme en Algérie, échec des instruments ou instruments de l'échec? 2013.

S.R.A.T, Nord-ouest . 2007.

Universités de Nice, site Numérique Thématique. Universités Numériques Thématiques de Nice. s.d. <http://unt.unice.fr/>.

Weatherbase, statistiques sur 65 ans. s.d.

Web

<http://www.pnr-scarpe-escaut.com/rubriques/qui-sommes-nous>

<http://archiplu.blogspot.com/2015/03/la-ville-postmoderne.html>

http://www.orhl.org/IMG/pdf/dossier_intro_longue.pdf

Intégration urbaine des quartiers en rénovation dans trois territoires franciliens, institut d'aménagement et d'urbanisme,

<https://www.iau->

[idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_895/Integration_urbaine_des_quartiers_en_renovation_La_Grande_Borne_Les_Coteaux_de_l_Orge_Grigny_et_Viry-C.pdf](https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_895/Integration_urbaine_des_quartiers_en_renovation_La_Grande_Borne_Les_Coteaux_de_l_Orge_Grigny_et_Viry-C.pdf)

Dictionnaire Larousse en ligne <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

Dictionnaire l'internaute en ligne <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/>

Revue des deux mondes, Les utopies urbaines, entre crise et renouveau.
<http://www.revuedesdeuxmondes.fr/article-revue/les-utopies-urbaines-entre-crise-et-renouveau/>