

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



**UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEM**  
**FACULTÉ DE TECHNOLOGIE**  
**DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE**

**MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE**

**OPTION : Entrée de ville**

**VERS UNE POLARITE URBAINE PAR  
L'INTERVENTION SUR L'ENTREE EST DE VILLE DE  
GHAZAOUET**

Soutenu publiquement, le 02/ 07/ 2017, devant le jury composé de :

Président :	Mr. E. CHERIF	MA (A)	UABT Tlemcen
Examineur :	Mme. N.CHAREF	MA (A)	UABT Tlemcen
Examineur :	Mr. A.DAHMANI	MA (A)	UABT Tlemcen
Encadreur :	Mme. Hayet MEBIROUK	MC (A)	UABT Tlemcen
Encadreur :	Mr. Hocine HADJILA	Architecte	UABT Tlemcen

**Présenté par : Asma LAOUEDJ**  
Matricule : 15093-T-12

Meriem BELKEBIR  
Matricule : 15211-T-12

Année Académique : 2016-2017



## *Remerciement*

Au nom d'Allah le plus grand merci lui revient de nous avoir guidés vers le droit chemin, de nous avoir aidé tout au long de nos années d'étude.

On tient à remercier sincèrement Madame MEBIROUK Hayet pour sa gentillesse et son soutien. Sa présence, ses conseils et son attention auront été d'une aide précieuse dans l'élaboration de ce travail de recherche. Son enthousiasme débordant aura représenté, durant nos différentes rencontres, une bouffée d'air et d'énergie dans l'accomplissement de nos études.

Nos remerciements vont aussi à Monsieur HADJILA Hocine pour son soutien, ses remarques et pour son aide, et ses avis critique. Veuillez trouver ici le témoignage de notre respect le plus profond.

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

Nos remerciements vont également à la direction des ponts et de chassées, notamment à Monsieur BOUGHAZI Moussa. Pareillement, on remercie le service technique de l'APC de Ghazaouet, et toutes les directions qui ont contribué aux entretiens de recherche, au temps qui nous ont accordé et aux connaissances expertes qui nous ont transmis.

Finalement, nos remerciements s'adresse à Madame BENAMMAR Nadjat d'avoir bien voulu répondre à nos questions avec beaucoup d'intérêt et d'avoir su nous transmettre diverses réflexions pertinentes et instructives.

## *Dédicace*

*Toutes les lettres ne sauraient trouver les mots qu'il faut...*

*Tous les mots ne sauraient exprimer la gratitude, l'amour,*

*Le respect, la reconnaissance...*

*Aussi, c'est tout simplement que*

*Je dédie ce mémoire...*

*À la mémoire de ma très chère sœur « Nadjoua » ;*

Les gens me disent souvent que la douleur s'atténue avec le temps mais la douleur amplifie en vérité, t'es été et tu seras toujours dans mon esprit et dans mon cœur.

Je te dédie aujourd'hui ma réussite, et je sais très bien, si tu es ici à mes côtés, tu seras heureuse et fière de moi.

Que Dieu, le miséricordieux, vous accueille dans son éternel paradis.

*À ma très chère mère « Yamina » ;*

Aucune dédicace ne saurait exprimer mon respect, mon amour éternel et ma considération pour les sacrifices que t'avait consenti pour mon instruction et mon bien être.

Je te remercie pour tout le soutien et l'amour que vous me portez depuis mon enfance et j'espère que ton bénédiction m'accompagne toujours. Que ce modeste travail soit l'exaucement de tes vœux tant formulés, le fruit de tes innombrables sacrifices, bien que je ne vous en acquitterai jamais assez.

Puisse Dieu, le Très Haut, vous accorder santé, bonheur et longue vie et afin que je puisse te combler à mon tour.

*À mes chers frères et sœurs :*

**Ilhem, Ferial, Nesrine, Abderazzak et Sidi Mohamed ;**

En témoignage de mon affection fraternelle, de ma profonde tendresse et reconnaissance, je vous souhaite une vie pleine de bonheur et de succès et que Dieu, le tout puissant, vous protège et vous garde.

*À mes chers et adorables petits neveux et nièces :*

**Chiheb, Ilies, Rayan, Rihem, Nadine, et Rodina ;**

Aucune dédicace ne saurait exprimer tout l'amour que j'ai pour vous, votre joie et votre gaieté me comblent de bonheur. Puisse Dieu vous garder, éclairer votre route et vous aider à réaliser à votre tour vos vœux les plus chers.

*À ma chère amie :*

**Belkebir Meriem**, en témoignage de l'amitié qui nous uni et des souvenirs de tous les moments que nous avons passé ensemble, je vous souhaite une vie pleine de santé et de bonheur.

*Laouedj Asma,*

*A mes très chers parents Abdel aziz et Nadéra :*

Aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime, le dévouement et le respect que j'ai toujours eu pour vous, rien au monde ne vaut les efforts fournis jour et nuit pour mon éducation et mon bien être. Vous représentez pour moi le symbole de la bonté par excellence, la source de tendresse et l'exemple du dévouement vos prières m'ont été d'un grand secours pour mener à bien mes études.

Ce travail est le fruit de vos sacrifices que vous avez consentis pour mon éducation et ma formation. Je vous dédie ce travail en témoignage de mon profond amour, puisse Dieu, le tout puissant vous préservez et vous accordez santé, longue vie et bonheur.

*A mes très chères sœurs :*

**Sabrina, Amina et Imane**

Les mots ne suffisent guère pour exprimer l'attachement, l'amour et l'affection que je porte pour vous. Mes fidèles accompagnantes dans les moments les plus délicats. Vous avez toujours été présents pour les bons conseils. Votre affection et votre soutien m'ont été d'un grand secours. Veuillez trouver dans ce modeste travail ma reconnaissance pour tous vos efforts.

*A ma nièce et mon neveu :*

**Rym et Nacer**

En ce travail je vous exprime tout l'amour que j'ai pour vous, Votre joie et votre gaieté me comblent de bonheur. Puisse Dieu vous garder, éclairer votre route et vous aider à réaliser à votre tour vos vœux les plus chers.

*A ma chère amie : Laouedj Asma*

En témoignage de l'amitié qui nous uni et des souvenirs de tous les moments que nous avons passé ensemble, je vous souhaite une vie pleine de santé et de bonheur

*Belkebir Meriem*

## Résumé :

L'entrée de ville n'est pas une porte, elle n'est pas un lieu géographique précis de la ville. Elle est un parcours à travers un paysage que l'on veut porteur d'un message. Ces entrées de ville semblent devenir des polarités urbaines conduites par l'évolution technique, sociale et économique liées au processus de mondialisation. A ce titre, notre intention porte sur l'entrée Est de la ville de Ghazaouet, qui peut compromettre les perspectives de développement de la ville et de son territoire.

Pour donner à l'entrée de ville Est sa place de mérite, et dans un cadre d'intervention urbaine, notre projet vise à créer une entrée de ville porteuse de l'identité de celle-ci, tout en assurant une complémentarité centre-périphérique. Ce projet visionnaire et ambitieux doit être insérer dans son environnement, mais susceptible d'évoluer pour satisfaire les besoins et les attentes des générations actuelles et futures.

**Mots clés :** Ville de Ghazaouet- Entrée de ville – Polarité urbaine - Centre/ Périphérie.

### ملخص:

مدخل أي مدينة ليس عبارة عن باب، وليس موقعا جغرافيا محددًا في المدينة. إنها طريق يعبر مناظر يراد منها إيصال رسالة. باتت هذه المداخل أقطابا عمرانية تتماشى مع التطور التكنولوجي، الاجتماعي، والاقتصادي العالمي. ولهذا ارتئينا إلى دراسة المدخل الشرقي لمدينة الغزوات، الذي تراه يحمل آفاق تطور المدينة.

ولنعطي حقا للمدخل الشرقي لمدينة الغزوات، وفي إطار التهيئة العمرانية، يهدف مشروعنا إلى خلق مدخل مدينة تحمل هويتها، مع ضمان تناسق بين مركز المدينة ومحيطها العمراني. هذا المشروع يمكن أن يكون رؤية وطموحا يتحقق في واقعه وموازيا لتطوره، لإرضاء حاجيات المواطن عبر الزمن حاضرا ومستقبلا.

# Sommaire

Remerciement : .....	2
Dédicace : .....	3
Résumé : .....	7
:ملخص.....	7
Sommaire .....	8
Tables des illustrations : .....	15
INTRODUCTION GENERALE.....	18
Introduction : .....	19
Problématique : .....	20
Hypothèses : .....	22
Objectifs : .....	22
Méthodologie : .....	22
Structure du mémoire : .....	23
CHAPITRE I : APPROCHE THEORIQUE (THEORIE ET CONCEPTS).....	24
Introduction : .....	25
1.1 Entrée de ville : .....	25
1.1.1 Définitions : .....	25
a Entrée : .....	25
b Ville : .....	25
c Entrée de ville : .....	26
1.1.2 Aperçu historique : .....	27
1.1.3 Typologie des entrées de ville : .....	28
1.1.4 Démarche d'analyse des entrées de ville selon l'approche française : .....	29
1.1.5 Intervention urbaine sur les entrées de ville : .....	30
a Urbanisme opérationnel : .....	30
b Opérations d'aménagement : .....	30



1.2	Polarité urbaine :.....	32
1.2.1	Définitions :.....	32
a	Pôle : .....	32
b	Polarisation : .....	33
c	Polarité urbaine :.....	33
1.2.2	Conditions d'émergence :.....	33
1.2.3	Typologie des polarités urbaines :.....	34
a	La polarité urbaine technique :.....	34
b	La polarité urbaine spécialisée :.....	34
c	La polarité urbaine capsulaire :.....	34
d	La grande polarité urbaine : .....	34
1.2.4	Les fonctions attendues des polarités urbaines : .....	35
1.2.5	Attribues de la polarité urbaine :.....	36
1.3	Centre / périphérie : .....	36
1.3.1	Centre urbain :.....	36
1.3.2	Périphérie urbain : .....	37
	Conclusion :.....	37
	CHAPITRE II : APPROCHE ANALYTIQUE (ANALYSE DES EXPERIENCES) .....	38
	Introduction :.....	39
2.1	Exemple 01 : polarité sud de l'agglomération grenobloise .....	40
2.2	Exemple02 : création d'un PARKWAYS à l'entrée de ville de Bruxelles E40 :.....	42
2.3	Exemple 03 : la mise en œuvre d'un programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville Saint-Roch :.....	44
2.4	Exemple 04 : réussir un développement urbain maitrise à l'entrée de ville rd 940 :	
	46	
	Conclusion :.....	47
	CHAPITRE III : ETUDE ET ANALYSE URBAINE.....	48
	Introduction :.....	49

Méthode d'analyse : diagnostic territorial partagé .....	49
3.1 Pourquoi la ville de Ghazaouet ? .....	50
3.2 Analyse urbaine de la ville de Ghazaouet : .....	50
3.2.1 Dimension environnemental et paysage urbain : .....	50
a Situation géographique : .....	51
b Accessibilité : .....	51
c Aspect environnemental : .....	52
d Topographie : .....	53
e Relief : .....	53
f Géologie et géotechnique : .....	54
g Climatologie : .....	54
h Paysage naturel : .....	55
i Contrainte et servitude : .....	55
j SWOT-AFOM : .....	57
3.2.2 Dimension historico-spatial : .....	59
a Lecture Historique : .....	59
b Modèle de Croissance de la ville : .....	60
c SWOT – AFOM : .....	61
3.2.3 Dimension urbaine : .....	63
a Découpage des secteurs urbain : .....	63
b Infrastructure et mobilité : .....	64
c Tissu urbain : .....	68
d Typologie d'habitat : .....	68
e Typologie d'équipement : .....	69
f SWOT – AFOM : .....	70
3.2.4 Dimension socio-économique : .....	74
a Aspect démographique : .....	74
b Aspect économique : .....	76
c SWOT – AFOM : .....	77

3.2.5	SWOT – AFOM général :	78
3.2.6	Synthèse :	79
3.3	Orientations du PDAU pour la ville de Ghazaouet :	80
3.4	Analyse de la périphérie de la ville de Ghazaouet :	82
3.4.1	Secteur périphérique Est – Sidi Amer :	83
3.4.2	Secteur périphérique Ouest –Argoub :	84
3.4.3	Secteur périphérique Sud – Djemaa Sekhra :	85
3.5	Situation des entrées de villes par rapport aux secteurs périphériques :	86
3.5.1	Secteur d’entrée Est –Sidi Amer :	86
3.5.2	Secteur d’entrée Sud –Djamaa Sekhra :	86
3.5.3	Secteur d’entrée Ouest –Argoub :	86
3.5.4	Classification des entrées de la ville de Ghazaouet:	88
3.6	Analyse urbaine de secteur d’entrée Est de la ville de Ghazaouet :	89
3.6.1	Délimitation de secteur d’étude :	89
3.6.2	Dimension environnementale :	90
a	Situation géographique :	90
b	Accessibilité :	90
c	Topographie :	91
d	Relief :	92
e	Géologie du site :	92
f	Hydrogéologie du site :	92
g	Paysage naturel et servitude :	93
h	SWOT/ AFOM :	94
3.6.3	Dimension historique :	96
a	SWOT/AFOM :	97
3.6.4	Dimension urbaine :	99
a	Forme urbaine :	99
b	Trame viaire et mobilité :	101
c	Nature juridique :	101
d	Densité urbaine :	104

e	Typologie d'habitats et d'équipements :	105
f	Etat de bâti :	105
g	SWOT/ AFOM :	109
3.6.5	Dimension architecturale :	109
a	SWOT/AFOM :	112
3.6.6	Dimension démographique :	112
3.6.7	Synthèse :	112
3.7	Diagnostic partagé :	114
3.7.1	Les outils d'enquête :	114
a	Questionnaire :	114
b	Entretien :	114
3.7.2	Méthodologie d'enquête :	114
a	Elaboration du questionnaire :	114
b	Entretien de recherche :	115
c	Les contraintes affrontées durant l'enquête :	115
3.7.3	Le résultat d'enquête :	116
a	Questionnaire :	116
b	Entretien de recherche :	122
3.7.4	Analyse du Plan d'Occupation de Sol « POS 03 » et « POS 11 » :	126
a	Analyse du POS 03- Sud Sidi Amer :	126
b	Analyse du POS 11- La zone d'activité :	128
3.7.5	Synthèse du diagnostic territorial partagé :	130
Conclusion :		133
Chapitre IV : Intervention urbaine		134
Introduction :		135
4.1	Enjeux d'intervention :	135
4.1.1	Enjeux paysagers et environnementaux <sup>0</sup> :	135
4.1.2	Enjeux de mobilité urbaine <sup>0</sup> :	136
4.1.3	Enjeux urbain :	136
4.1.4	Enjeux économique :	136

4.1.5	Enjeux social :	136
4.2	Scénarios d'intervention :	137
4.2.1	Scénario 01 : intervention à caractère résidentiel :	137
4.2.2	Scénario 02 : Pour une mixité urbaine et sociale	140
4.2.3	Scénarios Retenu : Une polarité urbaine attractive et rayonnante :	143
4.3	Programme de base :	146
4.4	Délimitation de périmètre d'intervention :	148
4.5	Schémas de principe :	149
4.5.1	Terrain à récupérer :	149
4.5.2	Principes d'intervention :	150
a	Trame viaire :	151
b	Fonctions urbaines :	152
4.6	Schémas de composition urbaine 1/2000 :	153
4.6.1	Trame viaire et mobilité urbaine :	153
4.6.2	Boulevard urbain :	155
4.6.3	Mixité fonctionnelle :	158
4.6.4	Mixité sociale et espace vert :	160
4.6.5	Schémas d'implantation urbaine :	162
4.7	Programme spécifique :	163
4.8	Plan de composition urbaine 1/1000 :	167
4.9	Façade et style architecturale :	173
4.10	Partie technique de l'aménagement urbain :	180
4.10.1	Revêtement du sol :	180
a	Critères de choix :	180
b	Les matériaux utilisés :	180
4.10.2	Mobilier urbain :	182
a	Panneaux et signalétiques :	182
b	Les aménagements de sécurisation des circulations piétonnes :	183
c	L'éclairage public :	185

d	Les végétaux :.....	186
e	L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite :.....	188
f	Mobilier de repos : .....	189
g	Les poubelles :.....	190
h	Bornes, potelets et barrières : .....	190
i	Abri de bus et de tramway : .....	190
j	Les Ouvrages D'art : .....	191
k	Fontaine et jet d'eau : .....	192
4.10.3	Mobilité urbaine et transport doux :.....	192
a	Tramway.....	192
b	Piste cyclable :.....	193
c	Stationnement :.....	193
4.10.4	Les Equipements de loisirs :.....	194
	Conclusion générale : .....	195
	Bibliographie.....	196
	Annexe .....	200

## Tables des illustrations :

### - Figure :

Figure 1: Rayonnement de la ville de Ghazaouet par rapport à la région Nord-ouest.....	51
Figure 2: Situation géographique de la commune de Ghazaouet par rapport à la daïra de Ghazaouet.....	51
Figure 3: Situation géographique de Ghazaouet par rapport à la wilaya Tlemcen. ....	51
Figure 4: Accessibilité à la ville de Ghazaouet. ....	52
Figure 5: Les éléments composants de l'aspect environnemental de la ville de Ghazaouet. ...	52
Figure 6: Coupe transversale et longitudinale de la ville de Ghazaouet. ....	53
Figure 7: Découpage administratif des secteurs de la ville de Ghazaouet. ....	64
Figure 8: Dynamique de croissance démographique de la ville de Ghazaouet.....	74
Figure 9: Densité de la population de la ville de Ghazaouet.....	74
Figure 10: Délimitation de l'air d'étude. ....	89
Figure 11: Situation de l'aire d'étude par rapport au centre-ville de Ghazaouet. ....	90
Figure 12: Accessibilité au périmètre d'étude. ....	91
Figure 13: Coupes transversale et longitudinale du périmètre d'étude.....	91
Figure 14: Le micocoulier supporte les chaleurs urbaines.....	187
Figure 15 : Les platanes utilisés comme arbre d'alignement.....	187
Figure 16: pelouse très résistante: le ray-grass.....	188
Figure 17: Le ginkgotrès résistant avec une superbe couleur en automne.....	188
Figure 18: corset en acier 1.8 m.....	188
Figure 19 : Grille d'arbre carrée en acier.....	188
Figure 20: banc en bois.....	189
Figure 21: banc courbe.....	189
Figure 22: banc en béton.....	189
Figure 23: poubelle en acier galvanisé.....	190
Figure 24: poubelle en inox.....	190
Figure 25: poubelle en plastique.....	190
Figure 26: Potelets et bornes « Classiques » Fonte grise, dimensions de 0,60 à 1,15 m.....	190
Figure 27: Bornes et rondins Plastique recyclé. Forme carrée ou rondin, dimensions : 60 à 120 cm.....	190
Figure 28: Barrière « sineu graff » en acier. Dimension de 2m sur 1 m.....	190
Figure 29: composante d'un abri de tramway ou de bus.....	191
Figure 30: schémas d'implantation d'un abri de bus.....	191
Figure 31: schémas du cycle de filtration de l'eau de bassin.....	192
Figure 32: rame alimentée par batterie NiMH (tramway de Nice).....	192
Figure 33: le signal annonçant le franchissement de la plate-forme tramway.....	192
Figure 34: coupe schématique pour piste cyclable.....	193
Figure 35: piste cyclable.....	193
Figure 36: norme pour parking.....	193
Figure 37: norme de stationnement pour personne à mobilité réduite.....	193
Figure 38: stationnement pour vélo.....	193
Figure 39: jeux pour adolescent.....	194
Figure 40: jeux pour adulte.....	194

Figure 41: jeux pour enfant .....	194
Figure 42: parcours sportif .....	194

- **Planche :**

Planche 1: Paysage naturel et contrainte de la ville de Ghazaouet. ....	58
Planche 2: Stratification historique de la ville de Ghazaouet.....	62
Planche 3: Infrastructure de mobilité urbaine de la ville de Ghazaouet.....	67
Planche 4: Tissu urbain de la ville de Ghazaouet.....	71
Planche 5: Typologie d'habitats de la ville de Ghazaouet.....	72
Planche 6: Typologie des équipements de la ville de Ghazaouet. ....	73
Planche 7: Problématiques de la ville de GHazaouet.....	79
Planche 8: Extension urbaine préconisée par le PDAU pour la ville de Ghazaouet.....	81
Planche 9: Secteur périphérique Est- Sidi Amer.....	83
Planche 10: Secteur périphérique Ouest-Argoub.....	84
Planche 11: Secteur périphérique Sud- Djamaa Sekhra.....	85
Planche 12: Situation géographique des entrées de la ville de Ghazaouet.....	87
Planche 13: Paysage naturel et servitude de périmètre d'étude. ....	95
Planche 14: Evolution historique du périmètre d'étude.....	98
Planche 15: Forme de tissu urbain de la zone d'étude.....	100
Planche 16: Trame viaire du périmètre d'étude.....	102
Planche 17: Nature juridique du foncier de périmètre d'étude.....	103
Planche 18: Densité urbaine de périmètre d'étude. ....	104
Planche 19: Typologie d'habitats et des équipements de périmètre d'étude.....	106
Planche 20: Etat de bâti de périmètre d'étude. ....	107
Planche 21: Etat de gabarit de périmètre d'étude. ....	108
Planche 22: Carte de dysfonctionnement du périmètre d'étude. ....	113
Planche 23: Proposition d'aménagement du POS 03, 2013 .....	127
Planche 24: Proposition d'aménagement du POS 11, 2015.....	130
Planche 25: Carte de synthèse de l'analyse urbaine du périmètre d'étude. ....	132
Planche 26: scénario d'intervention 01 (POS) : intervention à caractère résidentiel.....	139
Planche 27: Scénario d'intervention 02 : pour une mixité urbaine et sociale.....	142
Planche 28: Scénario retenu : une polarité urbaine : attractive et rayonnante. ....	145
Planche 29: Délimitation d' la zone d'intervention.....	148
Planche 30: Poches fonciers à exploiter.....	149
Planche 31: Liens urbains à l'échelle de la ville.....	150
Planche 32: principes d'intervention urbaine. ....	151
Planche 33: Principe du fonctionnement urbain. ....	152
Planche 34: Schémas du mobilité urbaine.....	154
Planche 35: Schémas du boulevard urbain, Echelle : 1/2000 .....	157
Planche 36: Schémas de mixité fonctionnelle, Echelle : 1/2000.....	159
Planche 37: Schémas de la trame verte, Echelle : 1/2000.....	161
Planche 38: Schémas d'implantation urbaine, Echelle : 1/2000.....	162
Planche 39: plan de composition échelle 1/1000 .....	168
Planche 40: plan de composition échelle 1/500 .....	169
Planche 41: Façade urbaine.....	130
Planche 42: Coupe urbaine.....	130



- **Tableau :**

Tableau 1: Composantes d'analyse d'une entrée de ville selon l'approche française. ....	29
Tableau 2:L'humidité atmosphérique pour la ville de Ghazaouet au cours de l'année. ....	55
Tableau 3: Les secteurs réglementaires de la commune de Ghazaouet. ....	63
Tableau 4: Typologie des équipements de la ville de Ghazaouet. ....	69
Tableau 5: Taux d'accroissement moyen annuel.....	74
Tableau 6: Unité industrielle ALZING .....	76
Tableau 7: Unité industrielle CERAMIG.....	76
Tableau 8: Zone d'activité. ....	77
Tableau 9: Classification des entrée de la ville de Ghazaouet. ....	88
Tableau 10: Typologie des équipements de périmètre d'étude.....	105
Tableau 11: équipements et habitats projetés dans l'aire d'étude de POS 03.....	127
Tableau 12: équipements existants dans la Z.H.01 de l'aire d'étude de POS 11.....	128
Tableau 13: équipements et habitats projetés dans la Z.H.02 de l'aire d'étude de POS.....	129
Tableau 14: équipements et habitats projetés dans la Z.H.03 de l'aire d'étude de POS 11...	129
Tableau 15: équipements et habitats projetés dans la Z.H.04 de l'aire d'étude de POS.....	129
Tableau 16: Programme de base. ....	147
Tableau 17: stratégie de la trame viaire et la mobilité urbaine. ....	153
Tableau 18: Stratégie d'aménagement du boulevard urbain. ....	156
Tableau 19: Stratégie du fonctionnement urbain. ....	158
Tableau 20: Stratégie de la trame verte.....	158
Tableau 21: Programme spécifique.....	165
Tableau 22: Fiche technique des îlots. ....	1658
Tableau 23: Type d'éclairage dans différentes espace .....	185

## **INTRODUCTION GENERALE**

## Introduction :

Historiquement, l'image de la ville du moyen âge entourée d'une muraille persiste, la porte était le symbole du passage, qui à la fois sépare et unit. La limite de la ville qui était tangible au Moyen-Age par ses murailles et ses portes s'est déplacée au fur et à mesure du débordement de la ville au-delà de ses remparts<sup>1</sup>. La ville a vu sa forme évoluer entre le XIX<sup>ème</sup> et le XX<sup>ème</sup> siècle : l'exode rural corrèle avec la densité de population et l'industrialisation qui ont fait éclater le tissu urbain des agglomérations, désertifiant les campagnes au profit de la périphérie des villes ; la ville change et se transforme constamment de même que sa limite<sup>2</sup>.

La ville ne se définit pas uniquement par le dedans, l'identité et l'appartenance mais par la relation entretenue entre un dedans et un dehors<sup>3</sup> correspondant à une urbanisation périphérique autour des agglomérations urbaines<sup>4</sup>. Partant de cette définition, l'entrée de ville peut être considérée comme un espace entre deux entités que sont la "ville" et le "hors la ville", la transition entre deux mondes, deux vocations et occupations du territoire<sup>5</sup>. Selon Denise Pumain (1994) l'identification de ces deux catégories fait émerger la notion de réseau urbain, en mettant en relation l'entrée de ville avec son territoire, qui semble interdépendant du fait de la complémentarité de leurs fonctions et échanges qu'ils les unissent<sup>6</sup>.

L'aménagement des entrées de ville a constitué dès les années 80 un important sujet de réflexion pour de nombreuses collectivités, qui cherche de concilier développement économique et revalorisation esthétique<sup>7</sup>. Ces entrées de villes localisées en dehors de celles-ci semblent devenir des polarités urbaines notamment avec l'évolution technique, sociale et économique liées au processus de mondialisation<sup>8</sup>, polarités dépendant de la propriété du lieu et de l'organisation des réseaux<sup>9</sup>.

---

<sup>1</sup> Pour une géographie des entrées de ville, SCHNNEEBERGER Ludovic, 2007.

<sup>2</sup> Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle DDT du Cher, 2012

<sup>3</sup> Michel SERRES et al, « Les limites de l'humain », 2004.

<sup>4</sup> Pierre MERLIN et Françoise CHAOY, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, 1988.

<sup>5</sup> Idem

<sup>6</sup> Denise PUMAIN, La modélisation des réseaux urbains, 1994

<sup>7</sup> Entrée de ville, la démarche exemplaire de Cahors pour la reconquête de son entrée principale, Ateliers nationaux « territoire économique », France.

<sup>8</sup> La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial Unité de recherche GEODE, CEPS/INSTEAD, 2012

<sup>9</sup> PASCAL AMPHOUX, Polarité, mixité, intensité. Trois dimensions conjointes de la densité urbaine. 2003.

## Problématique :

La ville apparaît comme un organisme de plus en plus complexe dans son contenu, dans les différenciations de son tissu, constituées de partie plus au moins contrastées mais reliées entre elles par des mouvements de circulation de plus en plus denses et rapides<sup>10</sup>. L'urbanisation récente et rapide des périphéries des villes a le plus souvent eu pour conséquence une déqualification du paysage urbain, perçu comme discontinu, hétérogène, ne tenant pas compte des identités locales et sans intention apparente de composition d'ensemble<sup>11</sup>.

L'émergence du concept d'entrée de ville a eu lieu dans les années 1980, alors que l'on voit apparaître de multiples critiques concernant l'état des entrées de ville, qualifiées de dégradées, anarchiques et responsables d'une rupture avec la forme de la ville traditionnelle. On associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysages périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne, et elle représente ainsi une zone floue, mal définie<sup>9</sup>. De ce fait, la problématique d'entrée de ville est double : les aménagements à venir, et le remodelage de l'existant<sup>12</sup>. Pourtant ces zones périphériques présentent un grand intérêt, sinon économique, à tout le moins symbolique<sup>13</sup>.

L'expérience de la politique algérienne sur la ville porte sur une reconstruction de l'unité sociale de la ville et donner une identité collective, il s'agit de parvenir à rétablir des cohésions sur un même territoire entre un centre-ville qui arrive à saturation et les formes urbaines qui sont greffées en périphérie<sup>14</sup>. Par ailleurs la situation des villes algériennes actuelles est celles des villes rendues illisibles<sup>15</sup>, souffrant d'un certain nombre de difficultés résultant de processus complexe dans lesquels la croissance récente a été très rapide, brutale et souvent mal ou pas accompagnée de la gestion de l'espace urbain<sup>16</sup>.

A l'instar des villes algériennes, la ville de Ghazaouet située au nord-ouest d'Algérie, est une ville nichée dans un ravin et ceinturée par des collines qui lui offrent un paradoxe de taille, l'une des plus importantes communes de la wilaya de Tlemcen par sa position géostratégique

---

<sup>10</sup>Ville et urbanisme dans le monde, Jean PELLETIER et Charl DELFANTE, 1969

<sup>11</sup>Extrait de la lettre de mission adressée le 15 juin 1994 au sénateur Dupont par les ministres de l'Équipement et de l'Environnement, Michel Barnier et Bernard Bosson.

<sup>12</sup>Problématique d'entrée de ville, PRATS Michelle

<sup>13</sup>Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal, ENVIRONNEMENT, ÉTUDES ET RECHERCHES EN TRANSPORT, Michel Gariépy, Paul Lewis, Nicole Valois, Ludwig Desjardins

<sup>14</sup>Autour de la question de l'urbanisation en Algérie, BENKOULA sidi méd. quotidien d'Oran, 23/11/2009

<sup>15</sup>Abdelkrim Benammar, « Densification en périphérie et « développement urbain durable » en Algérie », *Insaniyat / إنسانيات*, 13 | 2001, 123-129

<sup>16</sup>Mémoire de magister : la problématique du développement durable d'une ville minière ouenza, une ville de l'est algérien, Guendouze Berrahai, université badjimokhtar – annaba, 2013-2014.

et sa puissance économique où les perspectives de développement urbain dépendent fortement du port qui est lié au transport national et international de voyageurs et de marchandises<sup>17</sup>.

Au lendemain de l'indépendance, la ville de Ghazaouet joue un rôle de pôle attractif pour les mains d'œuvre des régions voisines de par sa dynamique urbaine qui s'est perpétuée par le réaménagement de son port et l'installation des deux complexes industriels Metanof et Ceramig. Ce phénomène a généré un débordement du tissu aggloméré au-delà de la baie, pour occuper les plateaux qui la dominent de toutes parts<sup>18</sup>.

Selon le diagnostic du PDAU, la contrainte majeure de cette ville est la morphologie accidentée qui a induit à une urbanisation diffuse épousant les vallées et les ravins, qui interrompent l'expansion du tissu urbain de façon continue, ayant généré un dysfonctionnement et un déséquilibre entre le centre et les périphéries, ce qui a été confirmé par les acteurs publics dans le cadre de l'enquête exploratoire<sup>19</sup>. Ces périphéries sont traversées par des axes routiers qui donnent accès à la ville de Ghazaouet, l'accessibilité se fait par des routes nationale (RN98, RN99, RNA-7) ou de chemins de wilaya (CW08, CW46) et une bretelle d'autoroute Est-Ouest(en cours de construction).

Le constat visuel<sup>20</sup> montre que les six entrées semblent très distinctes par rapport aux flux mécaniques (fort – faible), l'urbanisation anarchique, le statut et les différentes connexions avec les régions avoisinantes. Chaque entrée dispose d'une situation et d'une vocation (allant de l'habitat à l'industrie). L'entrée Est constitue un sujet d'urbanisation future pour le PDAU, par rapport à son importance : le flux, la disponibilité foncière et l'importance des régions qu'elle relie (Tlemcen, Oran, Ain témouchent ...).

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

- Comment faire de l'entrée de ville de Ghazaouet un espace porteur d'identité pour la ville ?

La nécessité d'établir des stratégies qui vont permettre d'améliorer à la fois l'aménagement et le paysage des entrées de la ville exige une réflexion sur la formulation des questions clefs et des interrogations :

- Comment créer une entrée de ville visant une complémentarité entre le centre et la périphérie ?
- Quelles actions peut-on entreprendre pour intervenir rationnellement sur l'entrée de ville de Ghazaouet ? Quelle démarche mettre en place ?

---

<sup>17</sup> PDAU de la ville de Ghazaouet, 2011.

<sup>18</sup> Idem

<sup>19</sup> L'enquête exploratoire menée le 17 Octobre 2016, avec les spécialistes de domaine de l'APC de Ghazaouet.

<sup>20</sup> Idem

## **Hypothèses :**

Les hypothèses de travail qui sont émises au regard de la problématique ci-dessus sont les suivantes. Elles seront confirmées ou infirmées en conclusion de ce travail :

- Renouer le lien entre le centre et la périphérie de ville de Ghazaouet par le développement d'une nouvelle polarité périphérique à l'entrée de ville.

## **Objectifs :**

L'objectif de notre étude est de créer une entrée de ville qui s'insère dans un projet urbain d'ensemble à l'échelle de la ville, dès lors, afin de maîtriser notre intervention sur l'entrée de ville de Ghazaouet, on a ciblé 05 objectifs qui sont :

- Agir à l'échelle de l'agglomération de Ghazaouet par un développement urbain multipolaire permettant de créer des centres secondaires afin d'éviter l'établissement d'une hiérarchie centre-périphérie.
- Inscrire l'entrée Est de ville dans le fonctionnement de la ville de Ghazaouet et renforcer l'attractivité et la dynamique par un développement économique.
- Favoriser la diversité sociale et intergénérationnelle par le développement d'une mixité fonctionnelle urbaine à l'entrée Est de la ville de Ghazaouet.
- Intégrer les préoccupations environnementales par l'intervention sur l'entrée de ville Est et concrétiser les principes d'une qualité urbaine durable.
- Améliorer la mobilité urbaine et la diversification des moyens de transports afin d'inclure le secteur périphérique Est dans la dynamique de la ville de Ghazaouet.

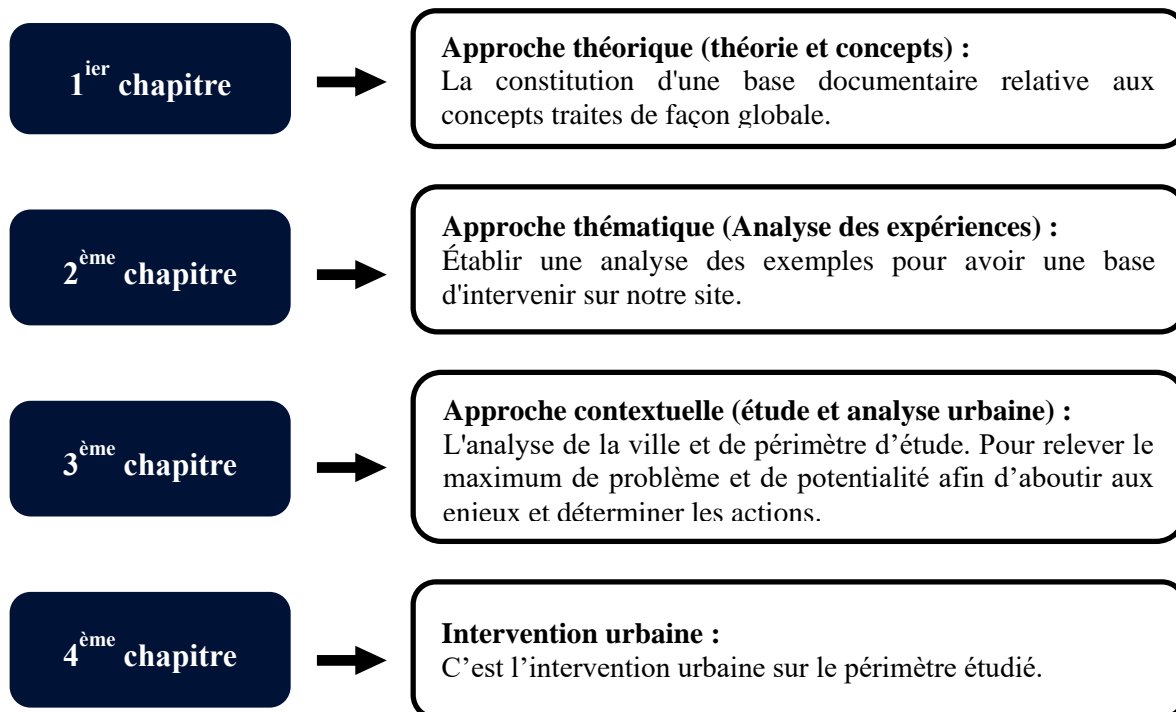
## **Méthodologie :**

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

- La recherche bibliographique et la collecte des documents, traitant le sujet. A cet effet, les références documentaires exploitées : ouvrages, articles scientifiques, site web, les textes législatifs. A cela s'ajoute une enquête exploratoire, qui s'appuie sur l'observation visuelle, les interrogatoires et les entretiens avec les acteurs publics.
- L'approche analytique s'appuie sur une analyse des expériences internationales, suivant une démarche analytique reposant sur : les similarités et pertinences de l'exemple par rapport au cas d'étude, la lecture du contexte, et la visualisation des objectifs et orientations des projets traités

- L'établissement d'un diagnostic sur la ville comme périmètre élargis et l'entrée de ville comme périmètre restreint. en s'appuyant sur la démarche de diagnostic territorial partagé, qui s'articule sur une analyse technique suivants plusieurs dimensions (environnemental, historique, urbaine, socio-économique, architecturale), tout en se basant sur l'analyse SWOT. Le diagnostic partagé s'entreprind par la concertation avec les différents acteurs publics.
- La mise œuvre des connaissances acquises au long de la recherche, tout en mettant en œuvre une stratégie d'intervention globale.

## Structure du mémoire :



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



# Introduction :

Le présent chapitre constitue une introduction théorique et conceptuelle au thème de l'entrée de ville. Il s'agit en premier temps d'aborder le thème, son évolution dans le temps et dans l'espace, en dégagant les différentes typologies des entrées de villes, la démarche d'analyse et les actions urbaines sur celle-ci. Ensuite, on présentera les différents concepts qui ont généré la mise en forme du projet, par la détermination de la relation centre/périphérie et ceux ayant trait à la polarité urbaine.

## 1.1 Entrée de ville :

### 1.1.1 Définitions :

#### a Entrée :

Selon Larousse : n. f, du verbe entrer, remontant au XIIe siècle, issu du latin « intrare. » Sens d'« accès »<sup>21</sup>. Signifie l'action Passer de l'extérieur à l'intérieur d'un lieu.

Aller de dehors vers dedans ; passer par une ouverture ; se mettre ; s'engager dans quelque autre chose<sup>22</sup>.

#### b Ville :

Selon Larousse : n.f, issu du latin « villa », désigne Agglomération relativement importante et dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées. (Sur le plan statistique, une ville compte au moins 2000 habitants agglomérés<sup>23</sup> . Chaque discipline des sciences sociales apporte sa contribution :

Pour les historiens, les juristes, ou les spécialistes de sciences politiques, la ville désigne une forme d'organisation politique des sociétés (polis ou cité), qui correspond à diverses formes juridiques de statut des personnes ou de l'appropriation d'un territoire. Du point de vue de la sociologie, la ville est aussi une forme d'organisation sociale qui privilégie l'innovation, grâce à l'interaction accrue par la proximité, autorisant une complexité croissante de la division

---

<sup>21</sup> Dictionnaire de Larousse, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/entrer/30070>

<sup>22</sup> Le dictionnaire libre, Wiktionnaire, en ligne <https://fr.wiktionary.org/wiki/entrer> consulté le 27-11-2016

<sup>23</sup> Dictionnaire de Larousse, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/ville/82000> consulté le 27-11-2016

sociale du travail. L'économie insiste sur le rôle de la ville comme productrice de richesses en ce qu'elle aide à réaliser des économies d'agglomération et des économies d'urbanisation<sup>24</sup>.

Du point de vue géographique, le terme de ville recouvre deux sens :

- **Spatial** : agglomération caractérisée par une certaine densité de l'habitat et une population relativement nombreuse ; aspect morphologique, mode d'occupation du sol.

- **Fonctionnel** : la ville est un lieu d'échange, un nœud de flux de personnes, de capitaux, de marchandises, de culture, d'informations, d'idées, etc. Elle est l'élément fondamental de l'organisation de l'espace, du fait qu'elle entretient des relations et exerce une influence importante sur l'espace qui l'entoure<sup>25</sup>.

### c Entrée de ville :

Selon Jean François Vasseur (1997), l'entrée de ville se situe au point de contact entre le dedans et le dehors de la ville, et qui se développe le long des axes majeurs de pénétration qui drainent les flux d'entrée et de sortie des agglomérations<sup>26</sup>. Ainsi, le bureau d'études économiques Tétra clarifié en 1991 que « *l'entrée de ville se réfère aux espaces tangents de l'espace urbain ou aggloméré ou continu, traversé au moins par une grande voirie de pénétration et souvent proche ou traversé par une voirie de contournement. A ce titre, « l'entrée de ville » s'est irriguée par des flux importants d'hommes et de marchandises* ». Dans ce contexte, les entrées de ville conservent l'image attractive « d'un espace qui marche », où l'on peut aisément développer une activité lucrative<sup>27</sup>.

Ainsi le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement précise dans la circulaire de la DAU et de la DNP de 22 septembre 1995 que la notion d'entrée de ville est « *une urbanisation existante ou en cours de constitution aux abords d'une voie de pénétration vers un centre urbain, de taille diverse, ou d'une voie de contournement ou une déviation, indépendamment de statue des voie* »<sup>28</sup>. En outre, dans une ville, si l'accessibilité est en général maximale au centre ou à proximité du centre et décroît vers la périphérie, elle se relève à

---

<sup>24</sup> Denise Pumain. articles pour le Dictionnaire La ville et l'urbain. Denise Pumain, Thierry Paquot, Richard Kleinschmager. Dictionnaire La Ville et l'Urbain, Anthropos-Economica, pp.320, 2006, collection Villes.p124

<sup>25</sup> Leçons géographie urbaine, chapitre concept de ville en ligne sur [https://fr.wikiversity.org/wiki/G%C3%A9ographie\\_urbaine/Concept\\_de\\_ville](https://fr.wikiversity.org/wiki/G%C3%A9ographie_urbaine/Concept_de_ville), consulté le 27-11-2016

<sup>26</sup> Désordres urbains et régulation juridique le paradoxe des entrée de ville», Jean François Vasseur.

<sup>27</sup> Herve Huntziger (1991, cite par Frobert, 1999), écrit à la suite d'une étude financée par la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulé Entrées de ville et logiques économiques.

<sup>28</sup> Idem

proximité des grandes infrastructures de transport comme les autoroutes pénétrantes ou les rocales et les échangeurs<sup>29</sup>.

Partant de ces définitions, on peut associer l'entrée de ville à trois idées : situation périphérique, trafic important et flux prépondérants d'hommes et de marchandises. Elle constitue un lieu stratégique et emblématique des espaces urbains, c'est la première et la dernière image que peut avoir un visiteur d'une ville, c'est l'idée d'un espace en transition, sorte d'intermédiaire entre la ville et le hors de la ville.

### 1.1.2 *Aperçu historique :*

Dans les villes traditionnelles, les entrées étaient relativement faciles à identifier, vu leur positionnement clair et distinct<sup>30</sup>, elles étaient marquées par des aménagements d'accès tels que l'allée des sphinx protecteurs précédant la porte de la ville funéraire égyptienne, les propylées de l'Acropole d'Athènes, les arcs de triomphe de l'époque romaine. Par la suite, l'entrée de ville se confond avec la porte fortifiée percée dans l'enceinte de défense pour permettre l'accès à la cité.

Un nouveau type d'entrée de ville a vu le jour au XIX<sup>ème</sup> siècle avec l'apparition des gares ferroviaires en limite des centres, constituant de nouvelles portes d'entrée accompagné par une avenue marquée par des belles plantations d'alignements. Au XX<sup>ème</sup> siècle, ces entrées de ville situées sur des communes périphérique sont liées au phénomène de faubourg et banlieue reliés à la ville par une voie rapide. À partir des années soixante, le bord de ces voies est investi par la publicité, les stations-service et les grandes surfaces commerciales implantés le plus souvent d'une manière anarchique, résultant un sentiment de laideur, d'insécurité, de confusion mais surtout des difficultés d'accès pour les piétons et cyclistes, ces espaces n'étant « pensés » que pour l'automobile.

L'entrée de ville est toujours un lieu privilégié d'émergence de la ville, cette notion s'est construit progressivement en France dans les années 80 à la suite de nombreuses critiques portant sur les désordres observent en périphérie<sup>31</sup>. En 1997, l'amendement dit« Dupont » entre en vigueur dans le Code de l'urbanisme, qui s'adresse aux qu'aux nouvelles constructions et nombre de communes ont vu leur entrée défigurée par la multiplication d'installations

---

<sup>29</sup> Denise Pumain, Thierry Paquot, Richard Kleinschmager. Dictionnaire : La Ville et l'Urbain, Anthropos-Economica, pp.320, 2006, collection Villes.p2

<sup>30</sup> Williams, Ron, Lessard, Marie et coll. 2000. Concepts d'aménagements d'entrées d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leurs qualités paysagères (CAEA) – Rapport final. Montréal.

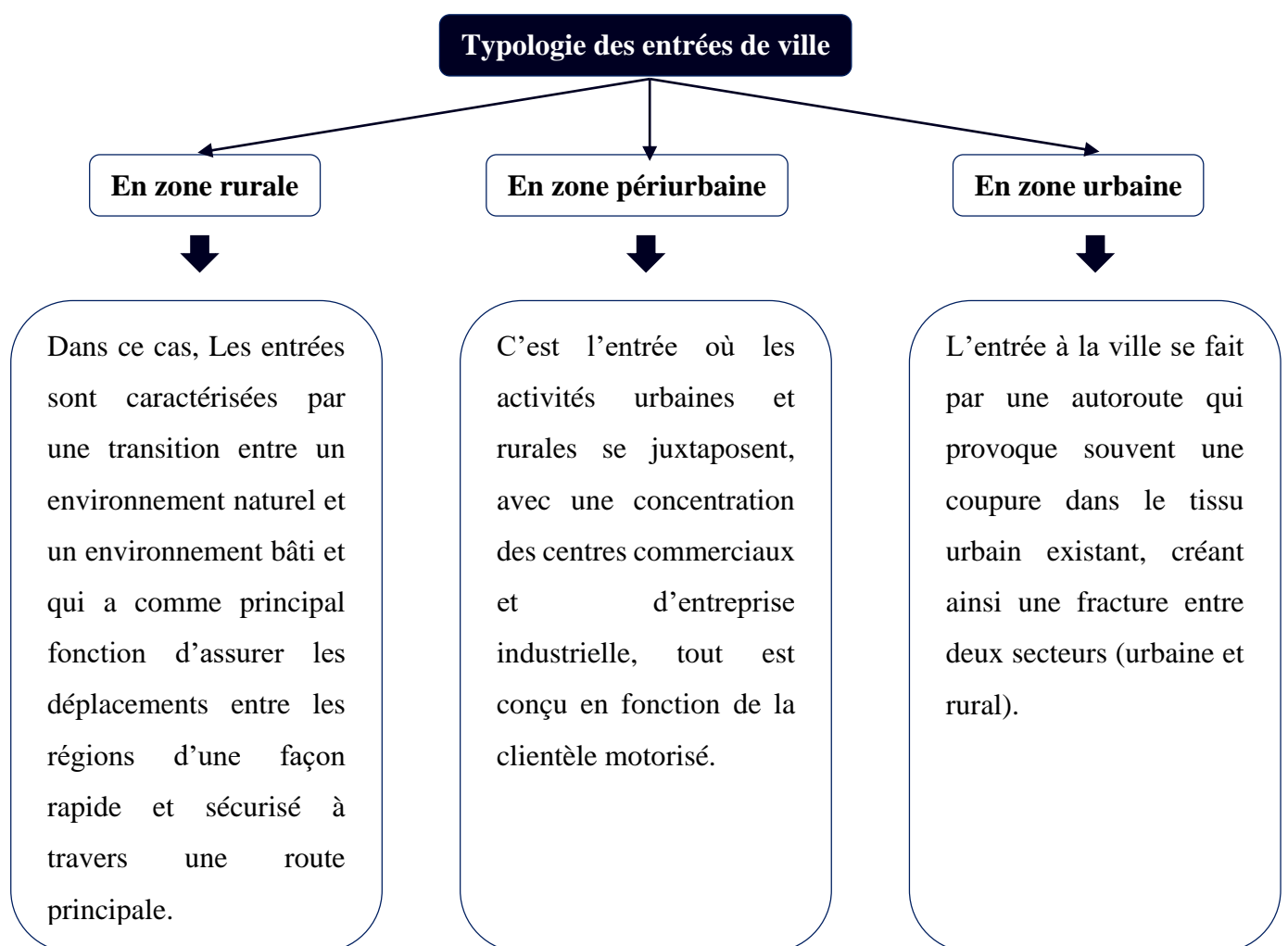
<sup>31</sup> Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle DDT du Cher, 2012.

publicitaires et commerciales. Cependant, cette entrée peut être de différentes natures suivant ses usages et ses fonctions mais également d'après l'environnement dans lequel elle s'inscrit.

### 1.1.3 *Typologie des entrées de ville :*

Afin de saisir le concept d'entrée de ville, la CPEUM a effectué des études sur ce sujet, distinguant les différentes formes que les entrées de ville peuvent prendre selon le milieu d'insertion : zone rurale, zone périurbaine, zone urbaine.

L'entrée à la ville se fait par une autoroute qui provoque souvent une coupure dans le tissu urbain existant, créant ainsi une fracture entre deux secteurs (urbaine et rural).



#### 1.1.4 *Démarche d'analyse des entrées de ville selon l'approche française :*

L'entrée de ville doit se constituer de diverses composantes, qui contribuent à la sécurité, au confort, à la qualité du paysage perçu et à l'identité de la ville dans laquelle on entre<sup>32</sup>. Ce qui incite à établir une démarche que chaque ville doit personnaliser selon le programme et les objectifs du projet qu'elle envisage :

<b>Composantes d'analyse</b>	
<b>- Paysage :</b>	La lecture du paysage s'opère à travers l'analyse de ses éléments naturels, l'exploitation des sols (tracé des chemins ...), la structuration et l'organisation de son bâti et de ses voies, afin d'atteindre une insertion ou une prolongation urbaine homogène.
<b>- La voirie :</b>	C'est par rapport à la voirie urbaine que s'établissent les populations et que s'organisent les activités professionnelles. Sa valeur d'usage est donc à analyser : au niveau du trafic et vitesse de déplacement, la répartition modale, provenance et destination ...etc. Ces données permettent de mesurer l'impact du projet sur le fonctionnement de la voirie d'origine et d'anticiper les transformations à y apporter.
<b>- L'appropriation du lieu :</b>	Les entrées de ville révèlent souvent l'existence d'une pratique sociale qui doit être prise en compte lors d'un remodelage urbain.
<b>- Risque naturels et nuisance :</b>	Le choix en matière d'aménagement urbain ne doit pas se couvrir d'enjeux économique, tout en ignorant les risques et les nuisances qu'ils sont susceptibles d'occasionner, qui peuvent être intrinsèques à la nature de terrain concerné ou imputable à une densification d'occupation, et l'accroissement du trafic automobile qui génère des problèmes d'encombrement ou de bruit <sup>33</sup> .

**Tableau 1: Composantes d'analyse d'une entrée de ville selon l'approche française.**

<sup>32</sup> Stéphanie Rocher, L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, Janvier 2013

<sup>33</sup> Démarche sur les entrée de ville, selon : Entrée de ville et l'article. 1-111-4 du Code de l'Urbanisme, lois de Barnier, 1994.

### 1.1.5 *Intervention urbaine sur les entrées de ville :*

#### **a Urbanisme opérationnel :**

L'urbanisme opérationnel consiste à mettre en place les actions nécessaires à la réalisation d'un projet urbain. Il regroupe ainsi l'ensemble des actions conduites ayant pour objet la fourniture de terrain à bâtir, la construction des bâtiments ou le traitement de quartiers et d'immeubles existants<sup>34</sup>.

Selon Alberto Zucche, l'urbanisme opérationnel et la phase de mise en application des contenus d'une politique urbaine programmée, planifiée et dotée de ses instruments d'orientation, de réalisation, et de gestion. Les opérations d'urbanisme opérationnelle comporte deux volets d'études : premièrement, une vérification approfondie sur le terrain du dispositif du Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme et du Plan d'Occupation de Sol et la mise en point du programme d'intervention, en second lieu l'analyse des aires urbaines visée par le programme, l'élaboration définitive du programme, et enfin la détermination des opérations d'aménagements<sup>35</sup>.

#### **b Opérations d'aménagement :**

##### **- Requalification urbaine :**

La requalification est définie comme « actions de donner une nouvelle qualification »<sup>36</sup>. Elle s'effectue dans une perspective d'amélioration ou d'ajustement en vue de répondre à des critères attendus. Elle consiste à donner des nouvelles fonctions aux tissus anciens ou dégradés.

C'est donner une nouvelle vie à un quartier, c'est se projeter dans l'avenir en respectant l'histoire. C'est réfléchir à l'évolution de l'urbanisation, identifier les besoins liés aux nouveaux modes de vie et de transport, aux mutations économiques, à l'accroissement de la population, au vieillissement des immeuble<sup>37</sup>.

##### **- Restructuration urbaine :**

C'est l'ensemble des actions qui contribuent à améliorer le cadre bâti d'un quartier, qu'il s'agisse de recréer un paysage naturel, d'intervenir sur l'urbanisme (rues, places...), de créer ou

---

<sup>34</sup> Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Pierre MERLIN et Françoise CHAOY, 1988.

<sup>35</sup> Introduction à l'urbanisme opérationnel, Alberto Zucche

<sup>36</sup> Dictionnaire, le petit Robert, 2003.

<sup>37</sup> SOPIC siège social, Requalification urbaine, disponible sur <http://www.sopic.fr/requalification-urbaine.6.html#cale> (Consulté le 07/11/2016)

recréer des équipements collectifs, de transformer des bâtiments par démolition ou remodelage, de construire ou reconstruire des logements et des bâtiments d'activité<sup>38</sup>.

Elle peut être totale ou partielle, elle concerne aussi bien les réseaux de viabilité que les immeubles ou groupes d'immeubles. Elle peut comporter une destruction partielle d'ilots et une modification des caractéristiques du quartier par des transferts d'activités de toute nature et la désaffectation des bâtiments en vue d'une autre utilisation<sup>39</sup>.

Selon Mouaia Saadouni dans son ouvrage « éléments d'introduction à l'urbanisme », la restructuration urbaine est une opération qui introduit une nouvelle configuration de l'entité. En la remodelant, elle implique, de ce fait un changement radical de l'espace urbain. Aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti. Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évidents du tracé ou du cadre bâti.

- **Aménagement urbain :**

C'est l'organisation globale de l'espace, destiné à satisfaire les besoins des populations intéressées en mettant en place les équipements nécessaires et en valorisant les ressources naturelles<sup>40</sup>. Elle renvoie à toute opération de réalisation et/ou de mise à niveau des réseaux de viabilité y compris le traitement des espaces communs extérieurs<sup>41</sup>. C'est une approche spécifique de l'aménagement du territoire, propre aux espaces marqués par certaine concentration démographique et orientés vers des activités non agricoles. Il est destiné à structurer et à organiser l'espace concerné de manière optimale et durable. En régime démocratique il s'appuie sur des orientations élaborées par consensus entre les divers acteurs territoriaux.

- **Réorganisation urbaine :**

La politique de réorganisation entame l'amélioration de la situation urbaine par des actions souples et diversifiées, sans pour autant vouloir se substituer à la transformation radicale, et avec une possibilité d'intégration graduelle et équilibrée de l'urbanisation future à l'espace socio-physique de la ville existante<sup>42</sup>.

Elle a pour objectif l'amélioration de la réalité urbaine par des actions superficielles, non radicales, à court ou à moyen terme. Ce type d'intervention ne bouleverse donc pas la situation

---

<sup>38</sup> Mouna.A, Urbanisme : Le gouvernement va se pencher sur la restructuration des grandes villes lundi, 01 septembre 2014

<sup>39</sup> JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 14,2011.

<sup>40</sup> Dictionnaire, Le petit Robert 1997.

<sup>41</sup> Idem

<sup>42</sup> Alberto Zucche III, introduction à l'urbanisme opérationnel.

préexistante, ne produit pas de rupture dans le cadre bâti et correspond par conséquent, aux situations urbaines où il est difficile de mener des interventions radicales<sup>43</sup>.

- **Recomposition urbaine :**

Selon le LAROUSSE 2009, la recomposition est une « restructuration sur des bases nouvelles » c'est-à-dire le changement de l'ordre naturel des données. Elle désigne un ensemble de mutations spatio-économiques, sociales et démographiques qui affectent l'organisation du territoire en créant d'autres stratégies de développement.

C'est une action correctrice des déséquilibres en voie de formation ou d'aggravation, volonté d'affecter une fonction économique à un territoire ou d'influer sur les compétences des composantes d'un territoire<sup>44</sup>.

## **1.2 Polarité urbaine :**

### ***1.2.1 Définitions :***

#### **a Pôle :**

Ce terme est synonyme de centre et désigne un lieu attractif vers lequel convergent des flux, Cette notion a été spatialisée, notamment par R. Boudeville (1972) en incluant une hypothèse : qu'un pôle (une ville, ou une zone d'emplois nouvelle) était susceptible de diffuser autour de lui, en "retombées" sur la région voisine, la croissance liée à une concentration d'activités en expansion<sup>45</sup>.

L'INSEE définit le pôle urbain comme une unité urbaine offrant un certain nombre d'emplois : le grand pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain, le moyen pôle est une unité urbaine de 5 000 à 10 000 emplois le petit pôle est une unité urbaine de 1 500 à moins de 5 000 emplois<sup>46</sup>.

Un pôle est un centre d'action autour duquel tout semble "tourner" : pôle d'attraction, pôle de croissance, pôle de développement. Un pôle attire vers lui l'attention, les entreprises, les clients,

---

<sup>43</sup> Mouaia Saadouni, éléments d'introduction à l'urbanisme, 2000.

<sup>44</sup> A.M. Herbourg, G. Lallement et P. Loubignac, « La recomposition des territoires, un facteur déterminant de l'action régionale », Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 40 / 4 | 2000, mis en ligne le 27 juillet 2013, consulté le 27 novembre 2016. URL : <http://rge.revues.org/4071>.

<sup>45</sup> Denise Pumain, Thierry Paquot, Richard Kleinschmager. Dictionnaire La Ville et l'Urbain, Anthropos-Economica, pp.320, 2006, collection Villes.

<sup>46</sup> Dictionnaire « géo-confluences », en ligne : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/pole-urbain>, mise à jour octobre 2013, consulté le 21-03-2017.



les migrations, les habitants. Les régions polarisées le sont par une ville, un lieu central vers lequel converge un champ d'attraction.

### **b Polarisation :**

Le terme a deux acceptions principales. La première est celle des géographes, qui définissent ainsi l'attraction exercée par un centre sur l'espace environnant, lequel suscite des flux convergents de consommateurs, de navetteurs ou de migrants<sup>47</sup>. La polarisation est l'attraction qu'exerce un lieu sur un espace plus ou moins étendu et hétérogène et qui se trouve dans une situation de dépendance à l'égard de ce centre. L'espace est comparé à un champ magnétique dans lequel un lieu, assimilé à un pôle qui exerce une aimantation proportionnelle à sa population, à ses activités ou à ses équipements.

### **c Polarité urbaine :**

Elle désigne l'état d'équilibre dans lequel se trouve un corps entre deux pôles opposés. La polarité d'un lieu, c'est en quelque sorte son pouvoir d'attraction ou de répulsion par rapport aux lieux qu'il polarise<sup>48</sup>. C'est un espace qui concentre et mêle intensité, compacité, densité, mobilité et proximité<sup>49</sup>.

Contrairement à la polarité, la centralité sous-entend le développement d'un centre au détriment d'une périphérie, tandis que la polarité signifie le développement conjoint des centres et des périphéries qui s'auto-équilibrent dans un système géographique dynamique et réticulaire<sup>16</sup>.

La polarité joue un rôle majeur dans la structuration et l'organisation du territoire de faite qu'elle participant à l'équilibre et à la qualité de l'aménagement urbain. Une polarité s'apprécie par sa capacité à « rayonner », que ce soit à travers les emplois ou les services qu'elle peut offrir à la population de sa zone d'influence.

## ***1.2.2 Conditions d'émergence :***

Les dynamiques de périurbanisation, à l'œuvre depuis les années 1970, ont engendré un éclatement de la ville qui provoque de nombreux flux entre les couronnes périurbaines et les villes-centres<sup>50</sup>. C'est à cette période qu'on voit la fin d'une dualité vieille de plusieurs millénaires : « Le résultat est qu'au lieu de s'opposer globalement, les centres et les périphéries

---

<sup>47</sup> Denise Pumain, Thierry Paquot, Richard Kleinschmager. Dictionnaire La Ville et l'Urbain, Anthropos-Economica, pp.320, 2006, collection Villes.

<sup>48</sup> Polarité, mixité, intensité. Trois dimensions conjointes de la densité urbaine. PASCAL AMPHOUX, 2003.

<sup>49</sup> Etienne Toussaint et al, Vision prospective pour un développement durable, Programme partenarial 2011

<sup>50</sup> Matthieu Drevelle, Article « Structure des navettes domicile-travail et polarités secondaires autour de Montpellier » en ligne sur <http://mappemonde-archivage.mgm.fr/num35/articles/art12304.html> consulté le 27-10-2016

tendent aujourd'hui à s'interpénétrer, à s'imbriquer les uns dans les autres» par l'émergence des polarités urbaines en périphérie des villes<sup>51</sup>.

### ***1.2.3 Typologie des polarités urbaines :***

#### **a La polarité urbaine technique :**

On entend par polarité technique une concentration de fonctions très rares qui ne génèrent pas des flux ni d'espace public, conservant une perméabilité médiocre par rapport à leur propre contexte spécial. Elle ne s'interagit pas directement avec la grande majorité de la population, sa localisation obéit aux exigences fonctionnelles des activités qu'elle accompagne (Par exemple un grand laboratoire de recherche spécialisé).

#### **b La polarité urbaine spécialisée :**

Le pôle spécialisé est semblable au type précédent mais différent car il implique une forte génération de flux. Un pôle hospitalier pourrait être un exemple de ce type, sa relation avec la ville est donc beaucoup plus forte et plus directe, en maintenant des relations relativement faibles avec le contexte urbain.

#### **c La polarité urbaine capsulaire :**

Un pôle capsulaire correspond d'autre part au type de centre spécialisé de haut niveau, qui ne favorise pas spécialement l'exploitation des ressources locales. En outre les flux générateurs produisent un espace d'utilisation collective semblable à l'espace public urbain, par exemple : les zones d'attraction touristique, les centres commerciaux et de loisirs de grandes dimensions, parcs urbains...etc.

#### **d La grande polarité urbaine :**

Les grands pôles urbains produisent non seulement des flux et des espace public urbains mais peuvent également entrer en relation avec leur environnement immédiat, Cette propriété est typique de pôles d'une grande importance, dont les activités sont diversifiées, par exemple un centre urbain multifonctionnel.<sup>52</sup>

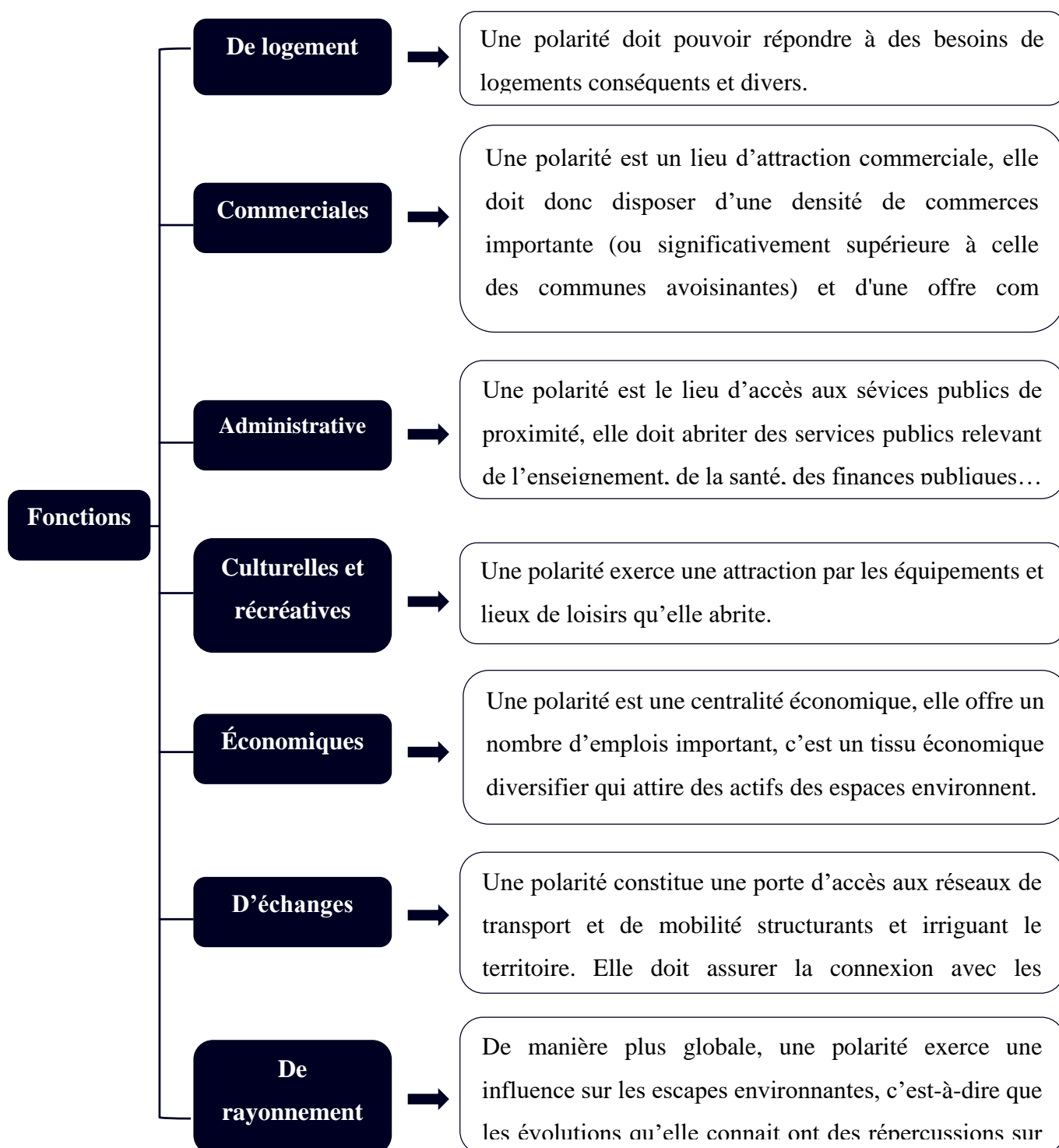
---

<sup>51</sup> Mémoire de fin d'étude master 2 spécialité Urbanisme Projet Urbain, Samuel BELLEIL, Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard

<sup>52</sup> Typologie de polarités : Giovanni Maciocco, The Territorial Future of the City, **éditeur** : Springer Science & Business Media, 12 juin 2009 - 206 pages,

### 1.2.4 Les fonctions attendues des polarités urbaines :

Sept grands types de fonctions associées aux polarités urbaines, ont peut-être identifié<sup>53</sup> :



<sup>53</sup> Rapport : « Etude sur l'évolution des polarités urbaines de Loire-Atlantique », direction départementale de territoire et de la mer de Loire-Atlantique, 2013.

### *1.2.5 Attribues de la polarité urbaine :*

Le contenu de ces sept grandes fonctions permet de définir 4 attributs essentiels de la polarité :

- **La concentration** : une polarité concentre (des emplois, des populations, des équipements, des services...).
- **L'influence, le rayonnement** : une polarité influe et rayonne sur son espace proche.
- **L'accessibilité et la connexion à l'extérieur** : une polarité est accessible, offre des services de mobilité et permet l'insertion dans les réseaux d'échange «supérieurs».
- **L'équilibre et la diversité** : une polarité répond à la diversité des besoins qui peuvent s'exprimer (en termes de services, de logements, de commerces, de loisirs...) et assure l'équilibre du développement.<sup>54</sup>

## **1.3 Centre / périphérie :**

Une image classique pour opposer des ensembles sociaux, territoriaux, économiques dominants à d'autres dépendants et dominés. L'utilisation de ce concept « centre-périphérie » remonterait à Karl Marx pour résumer les relations entre la ville et la campagne. En revanche, Christian Grataloup renvoie la notion de centre – périphérie à une métaphore géométrique du centre et de la périphérie qui est souvent utilisée pour décrire l'opposition entre les deux types fondamentaux :

-lieux qui disposent du commandement (Centre).

-lieux qui subissent le commandement (périphérie).<sup>55</sup>

### *1.3.1 Centre urbain :*

Le centre se caractérise par la concentration, en un lieu, d'une certaine masse de population, de fonctions économiques, d'activités de production et de services, de richesses. Il est doté d'une capacité d'innovation et de créativité. Bénéficiant d'une grande accessibilité, il est un lieu très attractif<sup>56</sup>.

Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé 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,

---

<sup>54</sup> Rapport : « Etude sur l'évolution des polarités urbaines de Loire-Atlantique », direction départementale de territoire et de la mer de Loire-Atlantique, 2013.

<sup>55</sup> Nadine Cattan. Centre-Périphérie. Cynthia Ghorra-Gobin. Dictionnaire des mondialisations, Armand Colin, pp.47-49, 2006.

<sup>56</sup> Nadine Cattan. Centre-Périphérie. Cynthia Ghorra-Gobin. Dictionnaire des mondialisations, Armand Colin, pp.47-49, 2006.

consommation de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée<sup>57</sup>.

### ***1.3.2 Périphérie urbain :***

Désigne l'ensemble des quartiers situés loin du centre d'une ville, elle se définit négativement par rapport au centre et se caractérise par un niveau de vie moins élevé, des productions moins élaborées et surtout par un affaiblissement et une perte de substance par rapport au centre<sup>58</sup>.

Partant de ces définitions, le Centre / Périphérie permet une description de l'opposition des lieux, mais surtout propose un modèle explicatif de cette différenciation. Par ailleurs, penser en termes de centre -périphérie permet une réflexion sur l'interaction entre eux avec des liens de dépendance réciproque où l'égalité est la règle.

## **Conclusion :**

Nous avons tenté dans ce chapitre de faire le point sur les différentes notions et concepts théoriques qui se rapportent au contexte d'entrée de ville. La première étape de cette étude était la compréhension du concept d'entrée de ville, en vue de définir son sens, son rôle et son intérêt dans l'aménagement des villes à travers sa situation périphérique, son caractère symbolique et son enjeu majeur dans la qualité paysagère. Il est par ailleurs fondamental de définir les différents étapes d'intervention sur l'entrée de ville comme étant un projet urbain emblématique. Ces entrées de villes semblent devenir des polarités urbaines, ceci nous exige à aborder les conditions d'émergence, la typologie, fonctions lié à la polarité urbaine et enfin les attributs d'une polarité urbaine, afin d'aboutir à un équilibre entre le centre et la périphérie.

---

<sup>57</sup> Alberto Zucche III, introduction à l'urbanisme opérationnel, 1992

<sup>58</sup> REYNAUD Alain, Centre et périphérie, in BAILLY Antoine édit., Encyclopédie de Géographie, Economica, Paris, 1995

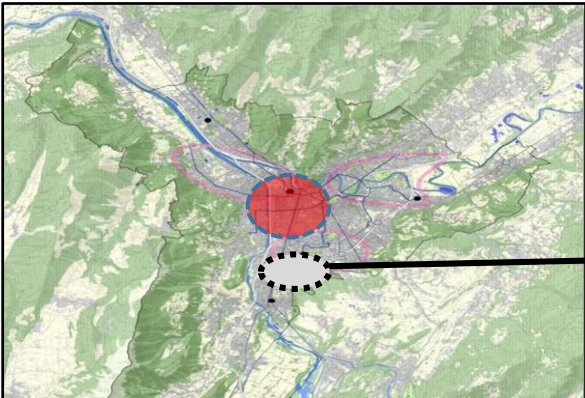
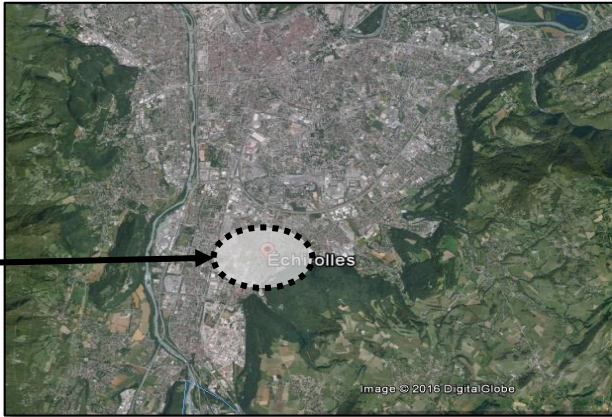
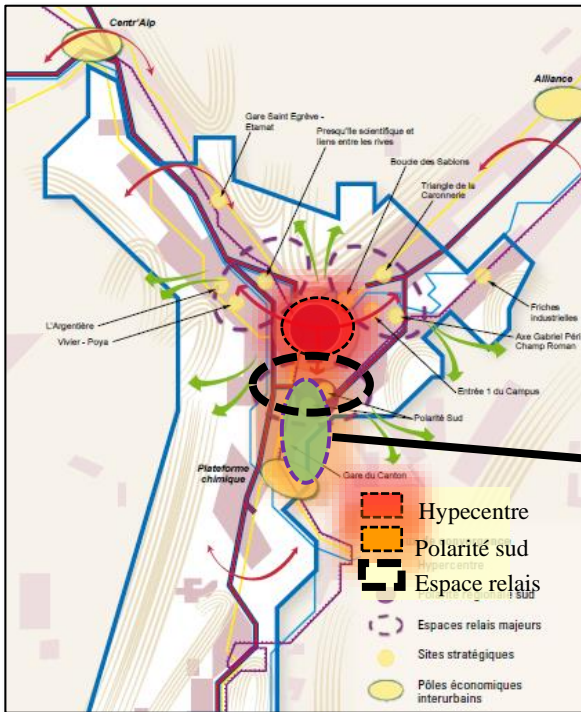
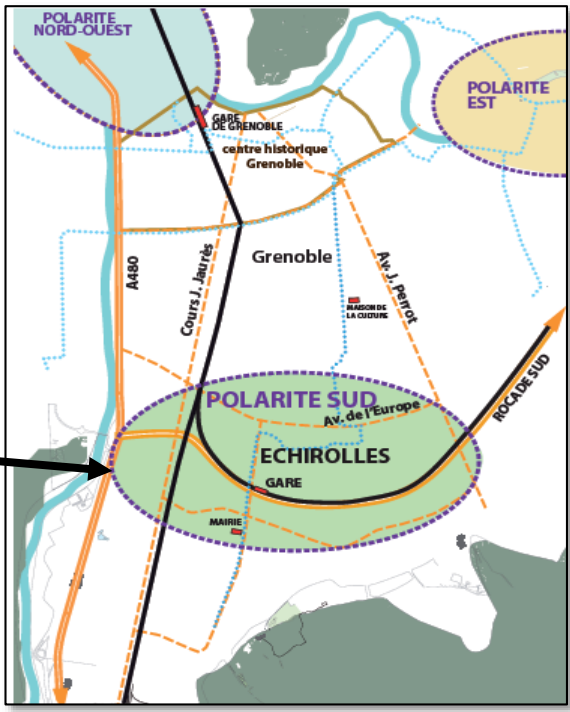
## **CHAPITRE II : APPROCHE ANALYTIQUE (ANALYSE DES EXPERIENCES)**

## **Introduction :**

L'analyse thématique a pour but d'assurer la réalisation d'un projet fonctionnel et réussi, et apporter de bonnes solutions pour pouvoir répondre aux problématiques posées dans le tissu étudié. Chaque projet qui sera réalisé doit se fonder sur les expériences précédentes, qui peuvent être des éléments de base pour la bonne réussite de tout projet d'étude et pour cela on a choisi quatre exemples qui peuvent nous aider à mieux comprendre la question d'entrée de ville et améliorer la situation de notre périmètre d'étude. Il est assuré que chaque cas doit porter plusieurs critères, dont le choix est basé sur : la pertinence et les similarités par rapport au cas d'étude. Où la démarche d'analyse s'organise sur : le contexte, objectifs de d'opérations à mener et les orientations d'aménagement. Les exemples étudiés sont :

- Polarité sud de l'agglomération grenobloise en France.
- Création d'un PARKWAYS à l'entrée de ville de Bruxelles E40 en Belgique.
- La mise en œuvre d'un programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville Saint-Roch au Canada.
- Réussir un développement urbain maîtrisé à l'entrée de ville rd 940 en France.

## 2.1 Exemple 01 : polarité sud de l'agglomération grenobloise<sup>59</sup>

Critères de choix	
Similarités	Pertinences
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer une entrée de ville qui constitue un lien entre la centralité et les territoires voisins.</li> <li>- Une intervention qui vise à créer un complémentaire entre le centre-ville de Grenoble et les différents quartiers de l'agglomération.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une nouvelle polarité porteuse d'enjeux en termes de couture, de continuité et d'insertion urbaine</li> <li>- Promouvoir un urbanisme durable novateur : enjeux de liaisons inter-quartiers, enjeux de mixité, trame verte et bleue, « mieux vivre ensemble », traiter les ruptures urbaines et créer du lien.</li> <li>- construire un territoire intelligent avec un projet de développement ambitieux qui ne fasse pas injure tant au passé qu'au futur.</li> </ul>
Fiche technique	
 <p>Carte de la zone d'intervention par rapport au centre-ville</p>	 <p>Carte de la zone d'intervention entrée sud de la ville</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Situation géographique</b> entrée Sud de la ville de Grenoble, Echirolles, situé au Sud Est de la France.</li> <li>- <b>Surface d'intervention</b> : 150 Ha</li> <li>- <b>Date d'intervention</b> : Mai 2010.</li> <li>- <b>Maîtrise d'ouvrage</b> : Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole</li> <li>- <b>Maîtrise d'œuvre</b> : collaboration de plusieurs établissements publics et privés.</li> </ul>	
Contexte d'intervention	
<p>Un espace qui s'articule aux deux autres centralités constituées de l'agglomération grenobloise.</p> <p>Le développement du centre ville d'Echirolles a amené la réflexion sur la nécessité de mieux connecter la Ville Neuve à ce nouveau centre.</p> <p>Accueillir des fonctions métropolitaines contemporaines, qui par leur nature et leur échelle n'ont pu trouver place au centre historique.</p>	 <p>Carte de centralité et site stratégique</p>  <p>Carte de la polarité sud</p>
<p>Conçu dans la dynamique du développement rapide de la ville d'Échirolles, le projet solidaire, urbain et durable s'inscrit dans l'ambition de la formation de l'entrée « Sud agglomération ».</p>	
Objectifs d'intervention	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un espace bien desservi, qui concentre de grandes entreprises et établissements, de nombreux emplois et d'importants quartiers d'habitat, en proposant une réelle mixité urbaine.</li> <li>- La réflexion reposait sur la construction d'une polarité urbaine stratégique, complémentaire des polarités d'agglomération, pouvant accueillir le redéploiement de l'agglomération et satisfaire les besoins de développement économique et culturel, de mobilité et de logements diversifiés.</li> <li>- Créer des quartiers d'habitat densément peuplés avec une forte capacité de développement : 100 000 habitants potentiels.</li> <li>- Constituer un espace d'attractivité économique principal dans l'agglomération avec des entreprises : 40 000 emplois potentiels dans les domaines de l'industrie, des hautes technologies et du commerce.</li> <li>- Créer un espace relais autour des enjeux de formation, de l'enseignement supérieur, de la santé, des services, de l'événementiel et des loisirs de proximité.</li> <li>- Un pôle de commerces et de services à l'échelle de la région.</li> <li>- Un maillage en transports en commun.</li> </ul>	

<sup>59</sup> Agglomération grenobloise Polarité SUD Solidaire Urbaine Durable, congrès mondiale du développement urbain, 2011.

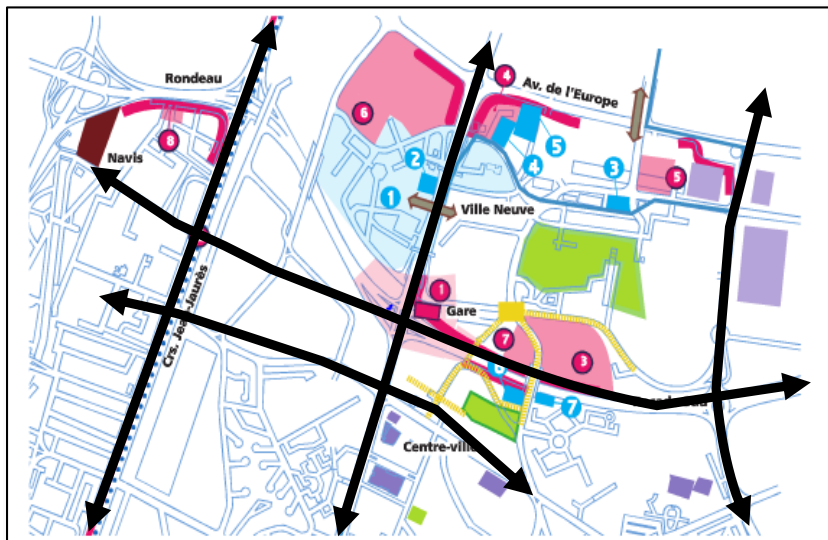


## Orientations d'intervention



Transformé le front du bâti

L'animation de la Polarité par son rattachement à la ville centre. Cet espace attractif sera à l'interface de l'offre de transports publics (bus et tramway), des cheminements cycles et piétons et des infrastructures routières.



Carte de La Polarité Sud renforce la centralité d'Echirolles dans l'agglomération

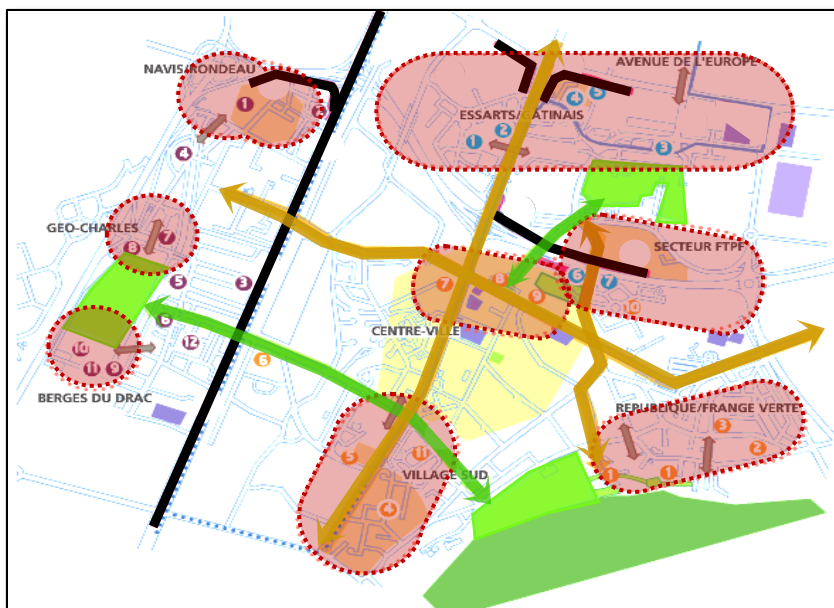
### Légende :

- Urbanisation existante étudié
- Ville neuve
- Equipements à vocation
- Espace verts structurants
- Relation entre les quartiers
- Fronts urbains structurants



Electropole :le centre mondiale de recherche

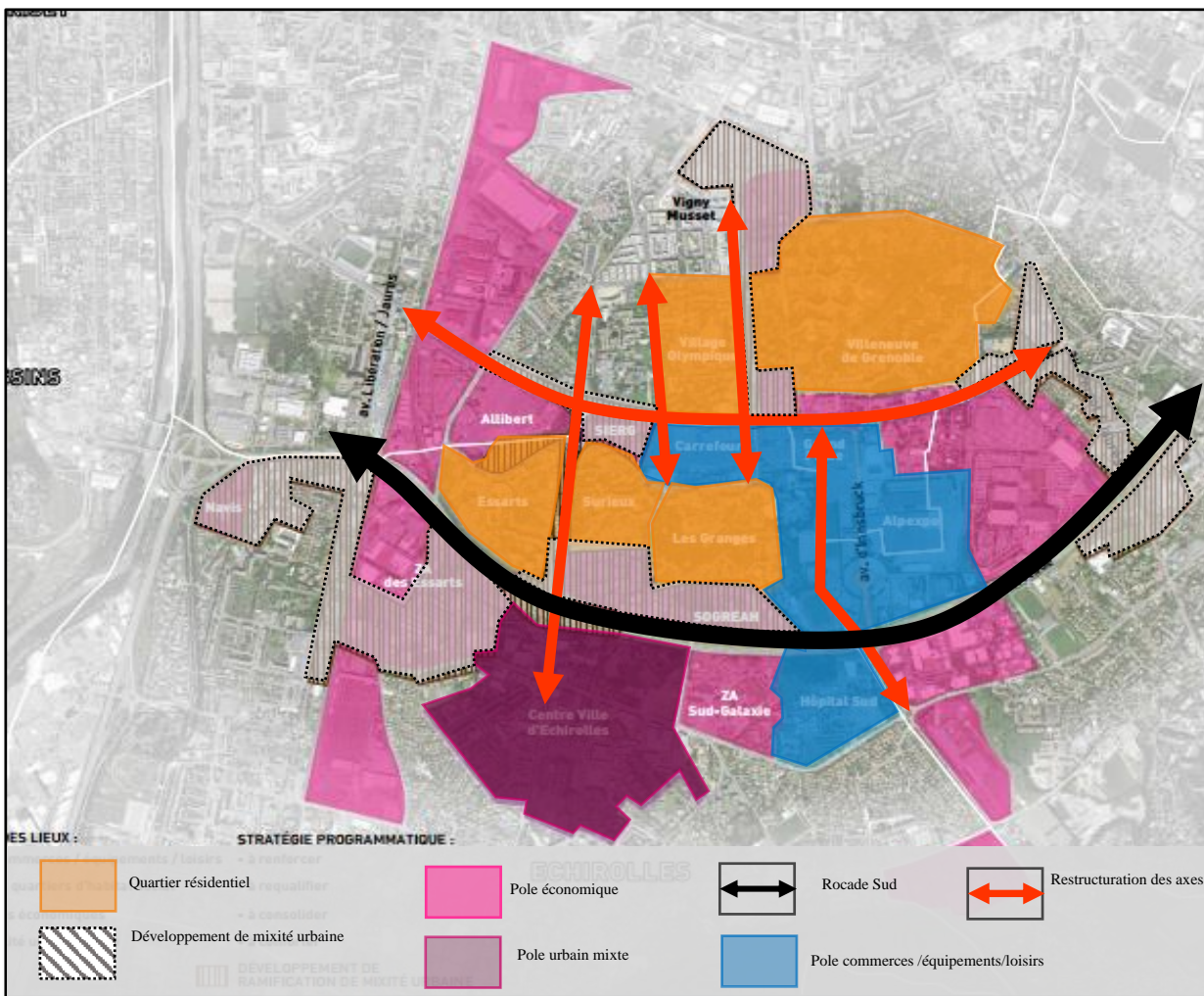
Stimuler le développement de la ville en définissant un tissu urbain puissant et attractif tant pour l'habitat que pour l'activité économique en créant des pôles économiques qui accueilleront des activités, tant pour les ressources qu'elles procurent que pour rétablir un certain équilibre entre les activités qui offre le territoire communal.



Carte des pôles de développement de la polarité Sud

### Légende :

- Pôles de développement
- Espaces verts structurants
- Espaces publics structurants
- Espaces paysagers de liaison
- Fronts urbains structurants



Carte d'intervention général

Mener des actions à l'échelle intercommunale :

- renforcer la hiérarchisation, la structure et la lisibilité de la structure urbaine et d'espace public.
- Créer des Grands équipements sportifs et culturels métropolitains.
- Projeter une halte ferroviaire : contribue à l'animation de la Polarité.
- Créer un centre mondial de recherche appliquée de Schneider Electric.
- Projeter un hôpital pour le développement d'un pôle dans le secteur de la santé.



Requalification du quartier du cours l'Europe

L'insertion et requalification urbaine du boulevard de l'Europe comprend de nombreux opérations d'améliorations



Opération de logements intégrant des rez-de-chaussée commerciaux

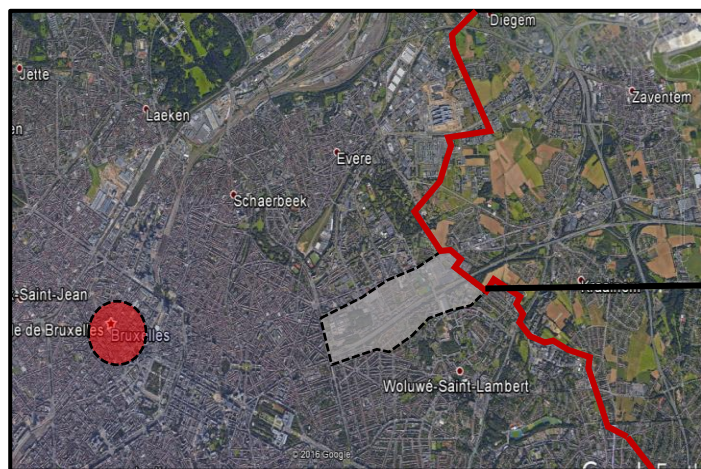


Signale l'entrée en ville de Grenoble

## 2.2 Exemple02 : création d'un PARKWAYS à l'entrée de ville de Bruxelles E40<sup>60</sup> :

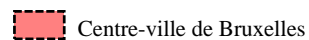
Critères de choix	
Similarités	Pertinences
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une entrée de ville se caractérisant essentiellement par un trafics routiers et de transit au sein de l'autoroute E40 similaire à route nationale dans notre cas.</li> <li>- un contexte urbain quasi inexistant et un manque de qualité et d'identité.</li> <li>- le projet d'intervention se situe à l'entrée de la ville de Bruxelles, une zone flou.</li> <li>- La présence de friche urbaines qui se constitue majoritairement de bureaux vides et abandonnés.</li> <li>- La présence de fonction industriel similaire à notre cas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'amélioration de l'entrée de ville et des quartiers environnants par la transformation de l'autoroute E40 en un boulevard urbain (Parkway).</li> <li>- la constitution d'un espace public nouveau au sein du faisceau autoroutier de l'E40, et crée des connexions avec les territoires voisins.</li> <li>- ce projet se caractérise par la volonté de développer et de tenir compte de l'avis des différents acteurs du territoire (riverains, propriétaires, sociétés de transport public, commerçants et industriels présents dans la zone).</li> </ul>

### fiche technique

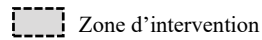


Situation du secteur par rapport au centre-ville

Légende :



Centre-ville de Bruxelles



Zone d'intervention



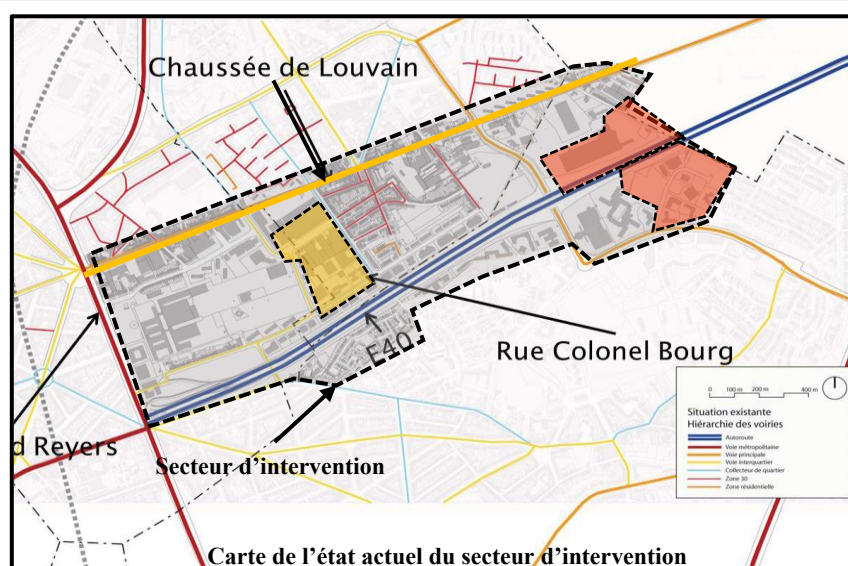
Autoroute E40



Figure : Zone d'intervention sur le E40

- Situation géographique : la zone d'intervention (levier n°12) se localise à l'entrée Est de Bruxelles en Belgique, La zone reprend le tronçon de la E40 compris entre l'Avenue des Communautés et l'entrée des tunnels vers le centre de Bruxelles.
- Surface d'intervention : 175 Hac
- Date d'intervention : début 2015
- Maîtrise d'ouvrage : ADT – ATO (Agence de Développement Territorial pour la Région de Bruxelles Capitale), Bruxelles mobilité, Bruxelles développement urbain.
- Maîtrise d'œuvre: TVK Architectes Urbanistes (mandataires), Karbon' (architectes urbanistes associés), OLM (paysage), EGIS (BET mobilité), IDEA (développement immobilier), ELIOTH (développement durable).

### Contexte d'intervention



Légende : Industrie urbaine Immeubles vacants Autoroute E40 Chaussée de Louvain

Deux quartiers de bureaux localisés sur le secteur. La plupart de ces immeubles de 4 niveaux sont abandonnés et sont en rupture avec les bâtiments résidentiels.

Des blocs industriels sont présents dans la zone d'intervention où ils rassemblent de l'industrie urbaine.

- Des identités spatiales juxtaposées à la recherche d'une urbanité commune.
- une infrastructure majeure dont le potentiel de transformation est immense « E40 ».

un territoire caractérisé par des problématiques de mobilité liées au trafic d'entrée de ville (un grand trafic de transit)

<sup>60</sup> TVK PARKWAY – E40 BRUXELLES, Bruxelles Mobilité, 2015

## Objectifs d'intervention

- intégration de l'autoroute E40 dans la ville par sa transformation en boulevard urbain, via la réduction du nombre de bandes de circulation et la création de nouvelles voiries de desserte.
- renforcement des connexions entre les quartiers situés de part et d'autre du boulevard réaménagé, notamment par la création de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables (passerelles).
- création d'un nouvel espace vert le long du futur boulevard urbain et réduire l'impact de l'axe autoroutier sur les quartiers.
- rétablir un équilibre sain entre les fonctions urbaines présentes (résidentielle, commerciale et industrielle)

## Orientation d'intervention

le schéma directeur prévoit la mise en place de 5 grands projets au sein de la zone:

### 1. Pôle économique régionale « Reyers » :

- création de 185 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Il s'agit par ailleurs de relocaliser les bureaux présents le long de la rue Colonel Bourg au sein de ce pôle.
- Renforcer la mixité fonctionnelle du quartier, notamment par la création de logements et d'équipements collectifs autour du pôle économique.
- La mise en place d'un pôle uniquement destiné à des entreprises des médias (pôle « média »)
- Créer une nouvelle ligne de métro.

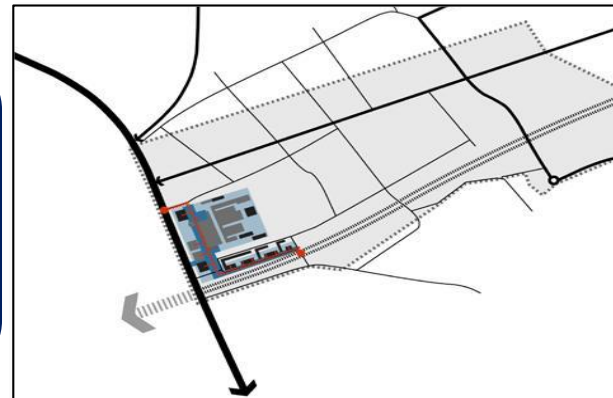


Figure : Carte du Projet 1

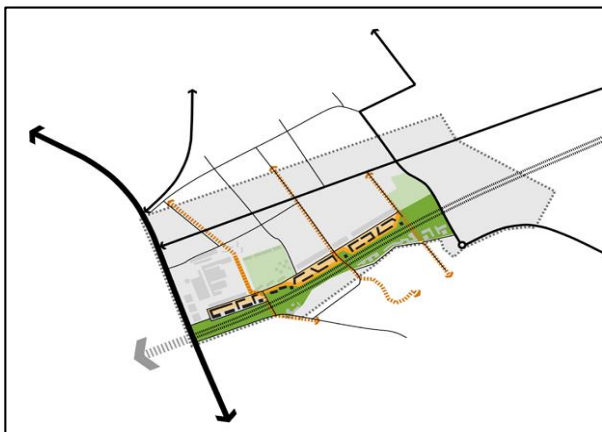


Figure : Carte du Projet 2

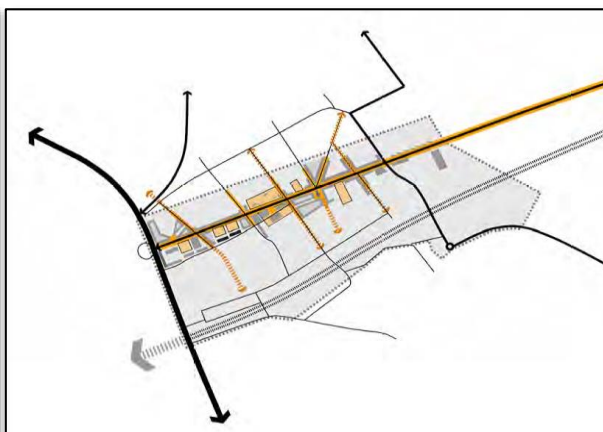


Figure : Carte du Projet 3

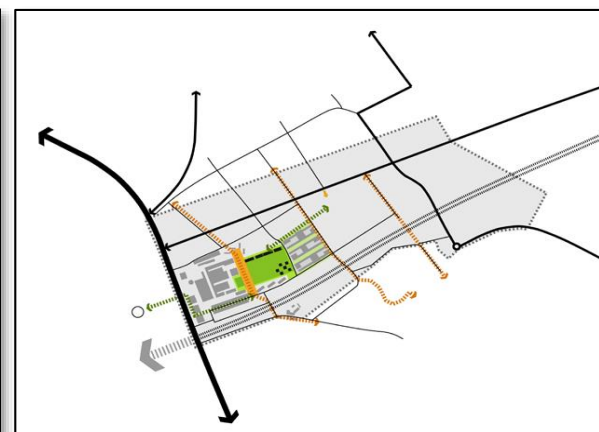


Figure : Carte du Projet 4

### 2. Le PARKWAY de Bruxelles :

- Rétrécir le tronçon E40, renforcera le caractère vert de l'entrée à la ville et mettre en place deux pistes cyclables bidirectionnelles.
- La construction de 145.000 m<sup>2</sup> de logements et d'équipements qui viendront renforcer le quartier et la reconversion des bureaux de la rue Colonel Bourg en logements.

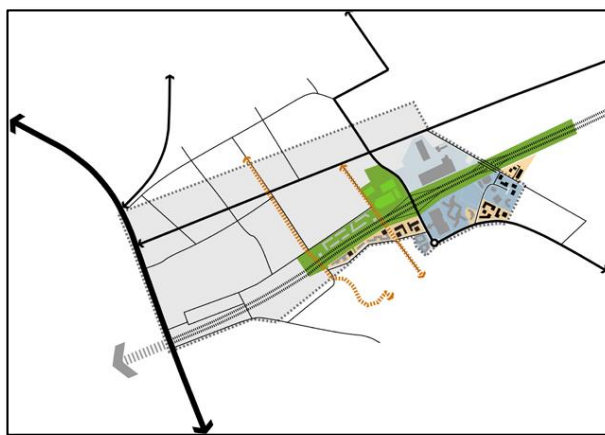


Figure : Carte du Projet 5

### 3. Le projet Chaussée de Louvain :

- la densification et l'alignement du front bâti pour une cohérence et une continuité de la chaussée
- Amélioration des connexions avec les quartiers environnants.

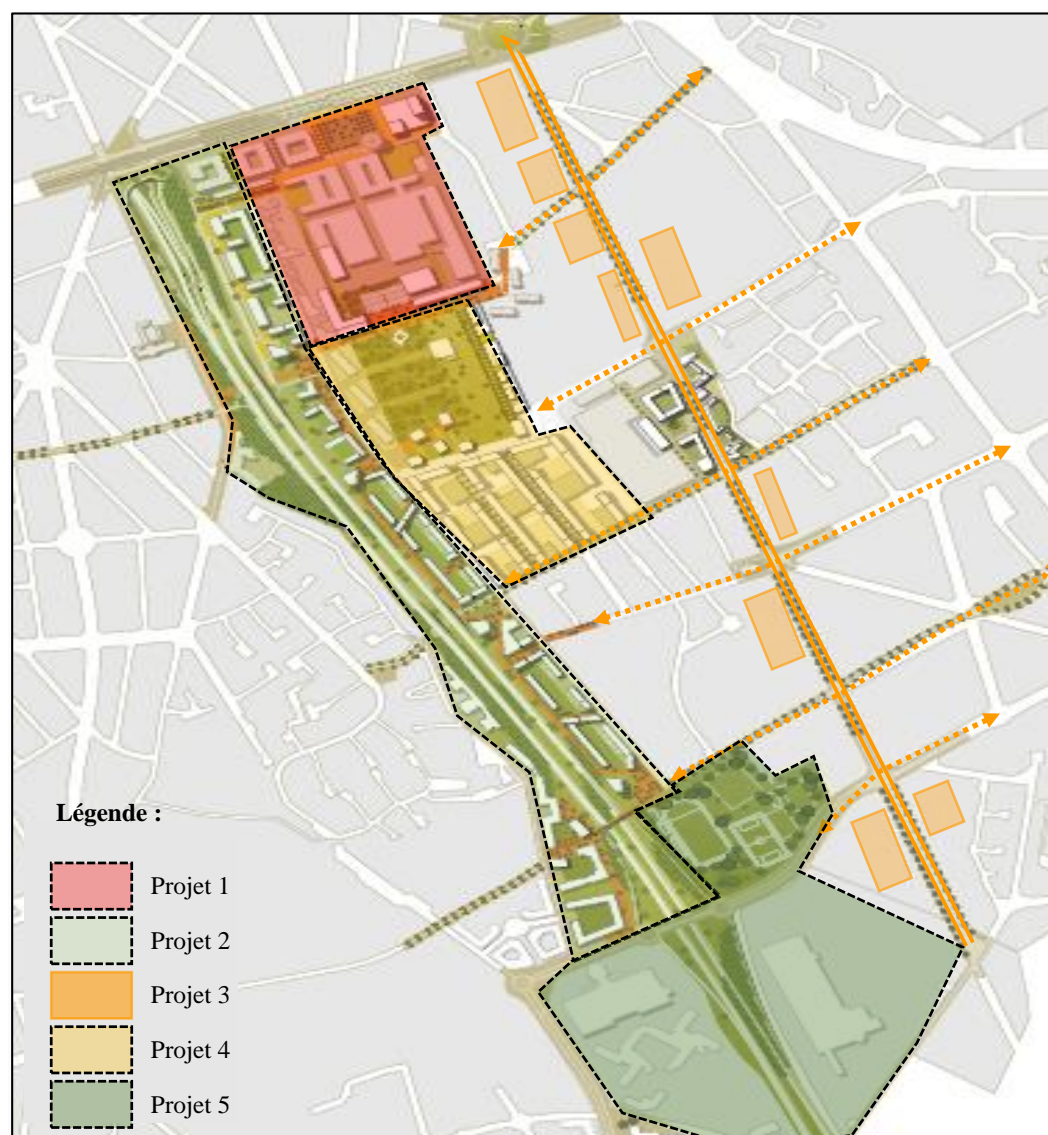
### 4. Le projet parc Edith Cavell:

- la création d'un parc urbain de 6 hectares et la création de nouveaux logements.
- la transformation équilibrée des îlots d'industrie urbaine en une zone urbaine plurifonctionnelle.

### 5. Le projet Marcel Thiry-Pléiades :

- Créée des pôles de loisirs et d'équipements et la reconversion des ensembles de bureaux vides en un quartier de logements.

C'est à travers ces interventions stratégiques, qui ont pour objectif de trouver un juste équilibre entre les différentes activités du quartier et de mieux intégrer celles-ci au sein du contexte urbain bruxellois afin de sortir le quartier de son isolement et de lui procurer une meilleure visibilité et une meilleure connexion avec son contexte immédiat.



Légende :

- Projet 1
- Projet 2
- Projet 3
- Projet 4
- Projet 5

Carte des orientations générale selon schéma directeur de la zone levier n°12

### 2.3 Exemple 03 : la mise en œuvre d'un programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville Saint-Roch<sup>61</sup> :

Critère de choix	
Similarité	Pertinence
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un secteur coupé en deux par une voie de circulation rapide (autoroute) comme notre cas par rapport à la RN 98.</li> <li>- Un environnement déstructuré, hostile aux déplacements piétons.</li> <li>- La présence d'entreprises industrielles comme friche urbaine .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- créer une entrée de ville au caractère plus urbain, mieux adapté aux déplacements actifs et reflétant l'image de prestige d'un centre-ville.</li> <li>- consolider le corridor urbain adjacent à l'autoroute pour en faire un axe de 2,5 km de développement fort.</li> <li>- la création d'un éco quartier sur les friches industrielles en y aménageant un milieu de vie mixte et exemplaire sur le plan de la qualité de vie.</li> </ul>

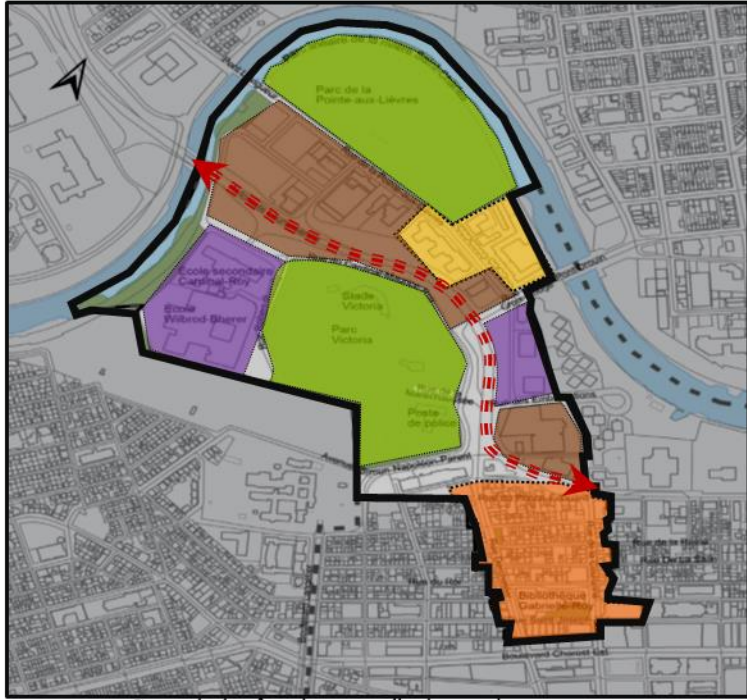
#### Fiche technique

<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Situation géographique</b> : Le quartier Saint-Roch est situé dans l'arrondissement La Cité – Limoilou, dans la basse-ville de Québec, au Canada.</li> <li>- <b>Superficie</b> : 153,6Ha</li> <li>- <b>Date de mise en vigueur</b> : 2004 ( Réaménagement d'autoroute) 2013 projets pour l'entrée de ville.</li> <li>- <b>Collaborateurs</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Service de l'aménagement du territoire, Québec</li> <li>▪ ABCP, architecture + urbanisme.</li> <li>▪ Archives Nationales du Québec et Ville de Québec.</li> <li>▪ Arrondissement de La Cité-Limoilou.</li> </ul> </li> </ul>	 <p style="text-align: center;">Situation géographique du quartier Saint Roch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Limite du quartier Saint Roch</li> <li>— Limite de secteur d'entrée de ville étudié.</li> </ul>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### Contexte

1-Le territoire du programme particulier d'urbanisme s'inscrit au cœur même du centre-ville de Québec, dans le quartier Saint-Roch auquel . Il constitue également la porte d'entrée du centre-ville, depuis la rivière Saint-Charles qui le ceinture à sa limite nord.

2- La fonction industrielle demeure toujours dans le quartier Saint-Roch où elle représente 7 % de la superficie du territoire, dans lequel n'est pas compatible avec la vocation du quartier.



Carte de des fonctions actuelle du quartier

3- Dans la portion nord, les nombreux espaces non construits occupés par des terrains vacants et des friches industrielles.


**Légende:**

<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></span> Parc	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800080; border: 1px solid black;"></span> Secteur Industriel
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #A0522D; border: 1px solid black;"></span> Fiches urbaine et industrielle	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF8C00; border: 1px solid black;"></span> Secteur mix
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></span> Secteur résidentiel	L'autoroute Laurentienne
	Limite de secteur étudié

4- L'autoroute Laurentienne a un effet de coupure dans le tissu urbain. De part et d'autre de cet axe est-ouest, le paysage se transforme.

- #### Objectifs
- La vision d'aménagement de l'entrée de ville-Saint-Roch repose sur les grandes orientations exprimées par la ville en matière de **mobilité durable**, de **densification des milieux construits** et de **renforcement des pôles urbains** majeurs.
  - L'entrée de ville du secteur Saint-Roch et la Pointe-aux-Lièvres projettent une **image contemporaine, accueillante et structurée** par un bâti continu le long d'un grand boulevard s'étendant de la rivière jusqu'au boulevard Charest.
  - Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant.
  - Le **réaménagement** de l'autoroute Laurentienne en **boulevard urbain** pour reconnecter au reste du quartier et facilite les liens avec le reste de la ville,

#### Orientation d'aménagement



Le 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.

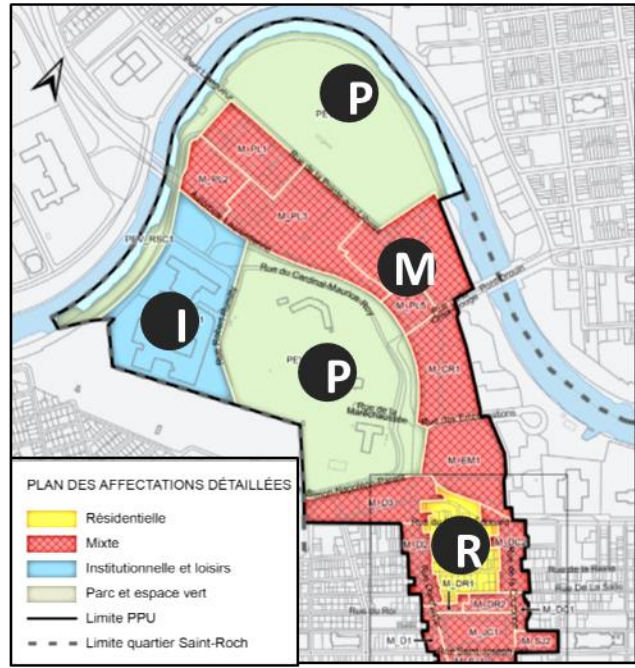
<sup>61</sup> Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch.

## Orientations d'aménagement

Le plan prévoit quatre types d'affectations détaillées redécoupés par sous-secteurs. Ces aires dont la majorité est à caractère mixte sont redécoupées en fonction de leur profil bâti et des usages à être autorisés.

**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. D'autres fonctions compatibles avec la vocation résidentielle peuvent également y être autorisées.

**I** L'aire d'affectation « Publique, institutionnelle et communautaire » confirme la vocation du secteur des grandes institutions auquel elle est attribuée.



**P** Les aires d'affectations « Parc et espace vert » visent à confirmer la vocation récréative. Des usages compatibles avec la vocation récréative, sociale et communautaire privilégiée.

- Le parc Victoria, compte tenu des diverses vocations qui lui sont attribuées, de sa portée régionale, de son potentiel de mise en valeur, cette affectation permet également les usages suivants : un lieu de rassemblement, un poste de taxi, un équipement public à caractère culturel, un établissement d'éducation et de formation, un équipement de sécurité publique ou un équipement récréatif extérieur régional ou de proximité.

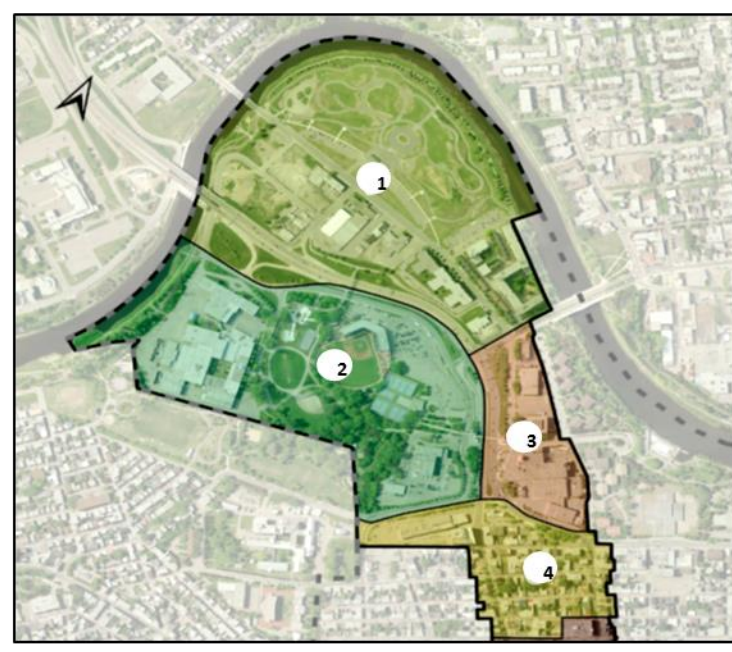
**M** Les aires d'affectations « Mixte » visent à confirmer la diversité souhaitée des fonctions, elle peut donc autoriser une grande diversité d'usages et prévoir diverses dispositions normatives. Les usages prescrits doivent toutefois assurer leur compatibilité avec la fonction résidentielle autorisée et privilégiée.

**Secteur 1 :**

- Mettre en œuvre un projet de développement urbain orienté sur les principes d'**aménagement et de mobilité durable** qui répond aux besoins de diverses clientèles, en **matière de diversité de l'offre résidentielle, de services de proximité et d'accessibilité**.
- Procéder à l'amélioration du **domaine public** et favoriser la mise en œuvre de l'**écoquartier**.

**Secteur 2**

- Consolider l'**offre récréative et les aménagements** du parc (bonification des structures de jeux existantes) en offrant une plus grande ouverture sur le milieu urbain.



**Secteur 3**

- Planifier le développement ou la requalification des îlots dont la fonction et le bâti sont susceptibles de se transformer à long terme.
- la **relocalisation des activités industrielles** et le **déplacement probable de fonctions administratives**

**Secteur 4 :**

- La construction d'un **nouvel immeuble** comme élément phare de Saint-Roch, viendront **renforcer le pôle culturel** de du quartier.
- **Réaménagement** des espaces publics, la **création d'un lieu polyvalent** et d'un **pôle d'échange majeur** pour le **transport en commun**.



Simulation - écoquartier et parc linéaire de la rivière Saint-Charles



Esplanade de quartier résidentiel

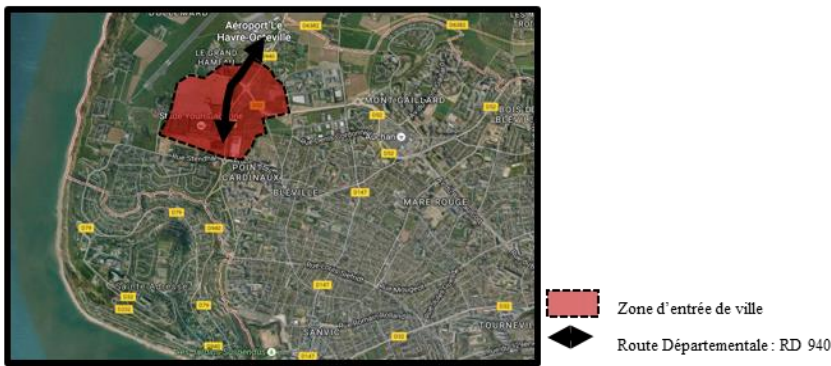




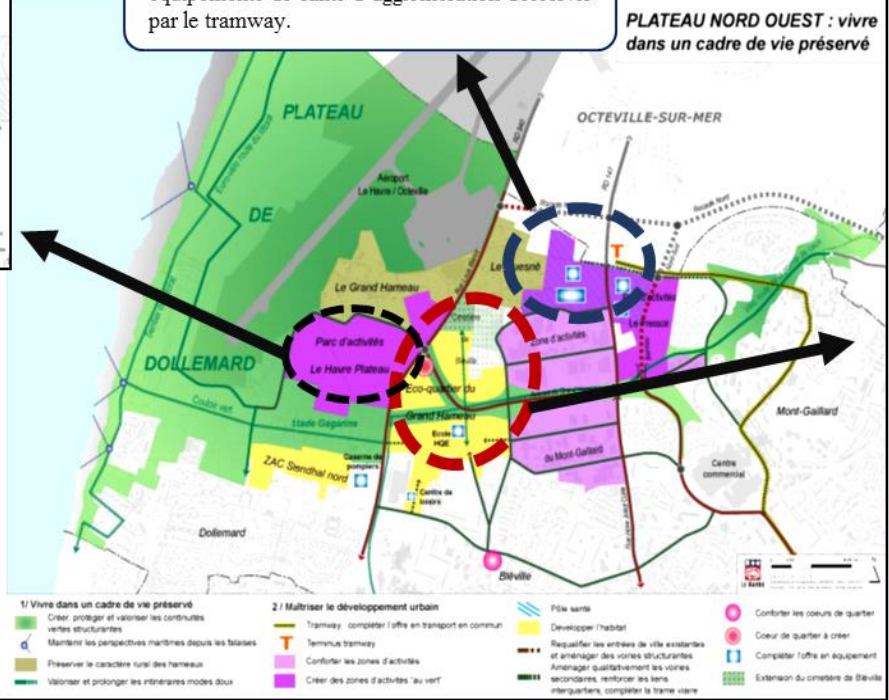


Projet de recalification du boulevard Charest



Parc Victoria

2.4 Exemple 04 : réussir un développement urbain maitrise à l'entrée de ville rd 940 <sup>62</sup> :

Critère de choix	
Similarité	Pertinence
<p>-La séquence d'entrée de ville est marquée par la présence une infrastructure routière qui connaît un accroissement continue de son trafic.</p> <p>- Entre deux voiries, existent des terrains vacants potentiels d'urbanisation future.</p> <p>- Un milieu est toutefois marqué par des ouvertures sur de grands paysages.</p> <p>- le projet de rocade permet de remplacer le secteur d'entrée de ville au cœur des enjeux d'agglomération en contribuant à son attractivité.</p>	<p>-Inscrire l'ensemble du projet dans un dispositif de protection ou de maintien de la qualité des paysages.</p> <p>-Imposer un projet urbain exemplaire sur le plan environnemental.</p> <p>-Répondre aux objectifs majeurs définis par la ville en matière de développement économique, de santé, d'habitat et de préservation des paysages littoraux</p>
Fiche technique	
<p>- <b>Situation géographique :</b> La rue Blériot (RD 940) est localisée sur le plateau nord-ouest de la commune. Elle constitue l'une des principales entrées nord de l'agglomération du Havre, France.</p> <p>- <b>Date de mise en vigueur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Septembre 2007</li> <li>▪ Dossier mis à jour en février 2009</li> </ul> <p>- <b>Collaborateurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DEUP / Urbanisme et Prospective, Le Havre</li> </ul>	 <p style="text-align: center; font-size: small;">Situation géographique du quartier d'entrée de ville</p>
Contexte	
<p>- La voie RD940 connaît un accroissement continu de son trafic, elle traverse notamment des territoires vacants appelés à être urbanisés.</p> <p>- Le plateau Nord-Ouest, en contact direct avec la ville, a subi les assauts avec l'émergence la zone d'activités la fin des années 70.</p> <p>- L'existence du potentiels foncière qui permet d'atteindre une urbanisation future bien maitrisée .</p>	
Objectifs	
<p>-inscrire l'intervention urbaine dans la démarche du développement durable</p> <p>-La mise en place d'un maillage complet de circulations douces.</p> <p>-Les aménagements projetés à l'intérieur des ZAC doivent en effet assurer une qualité urbaine, architecturale et paysagère d'ensemble.</p> <p>-Le projet urbain participer à la réduction des nuisances et contribuer à l'amélioration des conditions de sécurité pour les véhicules empruntant la voie et pour les circulations piétonnes et vélos aux abords.</p>	
Orientations	
 <p style="text-align: center; font-size: small;">Pôle de santé</p>	
 <p style="text-align: center; font-size: small;">L'Eco-quartier du Grand Hameau,</p>	
 <p style="text-align: center; font-size: small;">Plan du parc d'activité</p>	 <p style="text-align: center; font-size: small;">Plan de l'Eco-quartier du Grand Hameau,</p>
 <p style="text-align: center; font-size: small;">Orientations d'aménagement du plateau nord-ouest, entrée de ville</p>	
<p><b>Le Pôle Santé</b> qui constituera une offre en équipements de santé d'agglomération desservie par le tramway.</p>	<p><b>PLATEAU NORD OUEST : vivre dans un cadre de vie préservé</b></p>
<p><b>Les Parcs d'activités du Pressoir et Le Havre Plateau</b>, qui accueilleront des entreprises tertiaires dans un cadre paysager et environnemental de qualité ;</p>	<p><b>L'Eco-quartier du Grand Hameau</b>, un nouveau quartier résidentiel dense intégrant des contraintes environnementales : forte densité des habitations, générosité des espaces publics et du végétal, préservation des paysages, gestion raisonnée de la voiture et place importante accordée aux modes doux, faible consommation d'énergie et énergies renouvelables, architecture durable.</p>
<p>- Intégrer les projets de voiries structurantes et de l'avenue verte d'agglomération au futur quartier .</p> <p>- Requalifier les entrées de ville existantes : aménagements paysagers, intégration des modes doux, qualité architecturale et urbaine des aménagements projetés .</p>	

<sup>62</sup> Plan local d'urbanisme Etude de l'entrée de ville RD940, 2009

- **Tableau récapitulatifs des 04 exemples :**

	<b>Exemple 01</b>	<b>Exemple 02</b>	<b>Exemple 03</b>	<b>Exemple 04</b>
<b>Pourquoi ?</b>	- Créer une complémentarité entre le centre et le périphérie	-L'existence de friche urbaine . - La présence du fonction industrielle.	- Présence des friches industrielles et des terrains vacants.	-La présence des terrains vacants. -Un projet de rocade dans le secteur d'entrée de ville
<b>Intérêt</b>	-Une nouvelle polarité qui créer un équilibre entre centre-périphérie, -Promouvoir un urbanisme durable novateur.	-Recomposition de l'autoroute en boulevard urbain. -Création des connexion avec les territoires voisin.	-Créer une entrée de ville au caractère plus urbain. -La reconversion des friches industrielles et urbaines.	- un projet urbain exemplaire sur le plan environnemental, favorisant un développement économique, de santé, et d'habitat.
<b>Synthèse</b>				
<b>Points de convergence</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La reconversion des friches industriel afin d'exploité ces espaces pour crée une entrée de ville plus attractif et cohérente.</li> <li>- Favoriser la mixité fonctionnelle intergénérationnelle et sociale.</li> <li>- La création des éco-quartier afin de pouvoir répondre aux besoins des habitants.</li> <li>- L'intégration urbaine à la nature par la création des parcs et des traitements paysagés.</li> <li>- Inscrire l'intervention urbaine dans la démarche du développement durable.</li> <li>- Recomposition des axes routier en boulevard urbain.</li> </ul>			
<b>Points de divergence</b>	-L'intervention sur l'entrée de ville par l'aménagement d'une polarité urbaine qui est l'expression spatiale de la performance des villes.			

## **Conclusion :**

A travers cette lecture thématique on a déduit qu'il y a certains principes dans les quatre exemples qu'on doit prendre en considération :

- L'intervention sur l'entrée de ville par l'aménagement d'une polarité urbaine qui est l'expression spatiale de la performance des villes, elle peut être considéré comme une dimension importante de l'avancée vers la croissance.
- La reconversion des friches industrielles afin d'exploiter ces espaces pour créer une entrée de ville plus attractif et cohérente.
- Favoriser la mixité fonctionnelle intergénérationnelle et sociale.
- La création des éco-quartier afin de pouvoir répondre aux besoins des habitants.
- L'intégration urbaine à la nature par la création des parcs et des traitements paysagés.
- Inscrire l'intervention urbaine dans la démarche du développement durable.

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

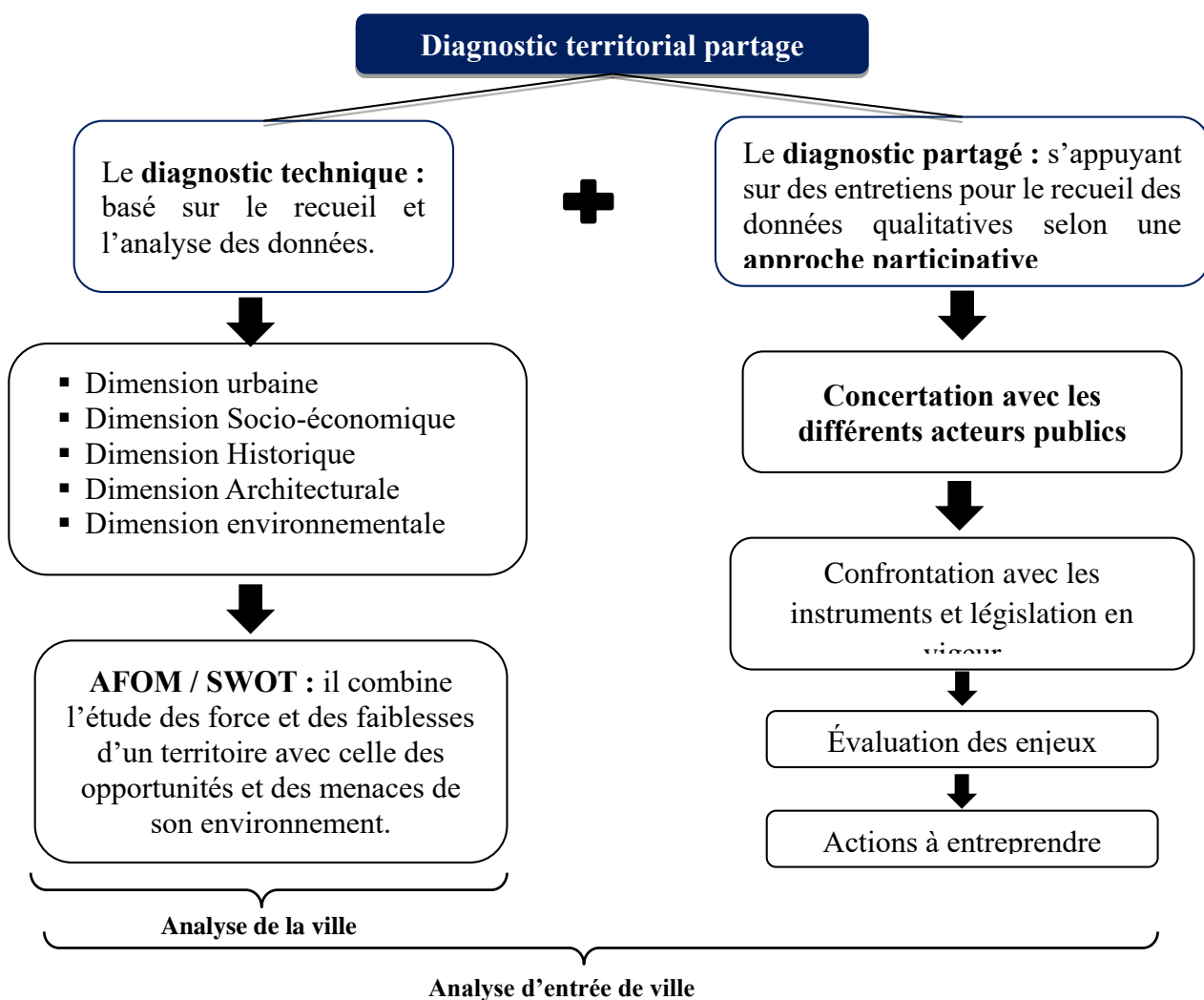


## Introduction :

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

## Méthode d'analyse : diagnostic territorial partagé

Un diagnostic qui ne se partage pas perd de son utilité, il isole son concepteur dans une vision non contredite sur laquelle il est le seul à s'appuyer<sup>63</sup>.



<sup>63</sup> Patrice Colar, Jean François Silvan, le diagnostic partagé un outil au service du projet territorial enfance jeunesse, fédération départemental des foyers ruraux de l'Yonne.

Il est nécessaire d'établir le diagnostic territoriale partagé puisqu'il décompose le territoire suivant plusieurs dimensions ce qui permettra d'avoir le plus de détails et caractéristique sur celui-ci, et enrichir cette vision technique du territoire par l'implication des différents partenaires agissant sur ce territoire, et tout particulièrement le différent service de l'état, sans omettre les habitants.

### **3.1 Pourquoi la ville de Ghazaouet ?**

La ville de Ghazaouet est un espace fédérateur de la wilaya de Tlemcen, offrant une base solide de développement et un potentiel effectif de relations nationales et internationales. Un lieu central, pôle de la vie économique et social connu par sa puissance, de sa production, de sa capacité à réunir le produit des compétences les plus diverses dans un lieu ouvert sur la mer, sur le monde, à travers :

- L'économie : Ghazaouet comprend deux unités industrielles qui ont un rayonnement national et international.
- Le port : qui compte parmi les plus importants ports en Algérie, destiné aux échanges économiques et commerciaux, la pêche et le transport des voyageurs.
- Tourisme : étant donné que la ville de Ghazaouet fait partie du littoral, bénéficiant de plages qui jouxte les espaces forestiers considérés comme poumon vert de la ville.

### **3.2 Analyse urbaine de la ville de Ghazaouet :**

L'analyse urbaine demande la décomposition du territoire de la ville de Ghazaouet en 4 dimensions :

#### ***3.2.1 Dimension environnemental et paysage urbain :***

Dans cette dimension on a traité en relation avec l'environnement de la ville de Ghazaouet, pour cela on a situé géographiquement la ville de Ghazaouet, ensuite on a abordé : l'accessibilité de la ville, la topographie, l'aspect environnemental, le relief, la géologie du site, la climatologie, le paysage naturel et enfin les contraintes et servitudes.

### a Situation géographique :

La ville de Ghazaouet se situe au Nord-Ouest de la wilaya de Tlemcen avec une superficie de **2735** ha. La commune de Ghazaouet est limitée au Nord par la mer méditerranéenne, au sud par la commune de Nedroma et de Tient, à l'Est par la commune de Dar Yaghmoracen et à l'Ouest par la commune de Souahlia.

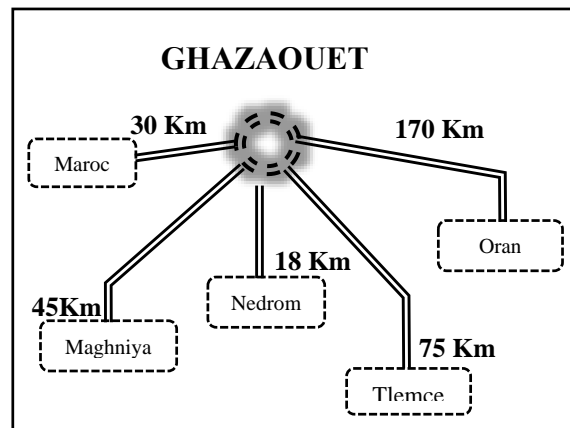


Figure 1: Rayonnement de la ville de Ghazaouet par rapport à la région Nord-ouest

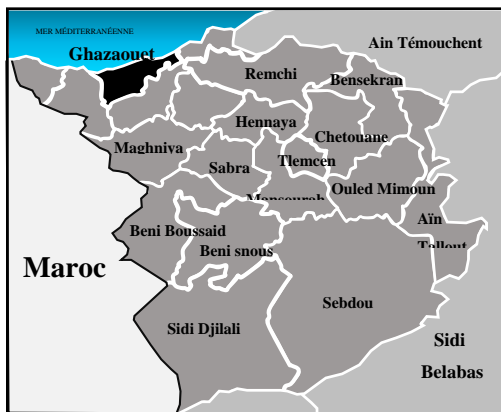


Figure 3: Situation géographique de Ghazaouet par rapport à la wilaya Tlemcen.



Figure 2: Situation géographique de la commune de Ghazaouet par rapport à la daïra de Ghazaouet.

### b Accessibilité :

La ville de Ghazaouet occupe une position stratégique dans la région, cette ville est bien accessible à partir de plusieurs infrastructures (autoroute, routes Nationales, chemins de wilayas, chemin de fer et port ) ce qui la rendre bien connectée que ce soit avec son chef-lieu de wilaya de Tlemcen ou bien même les autres pôles de la région nord- ouest algérienne.

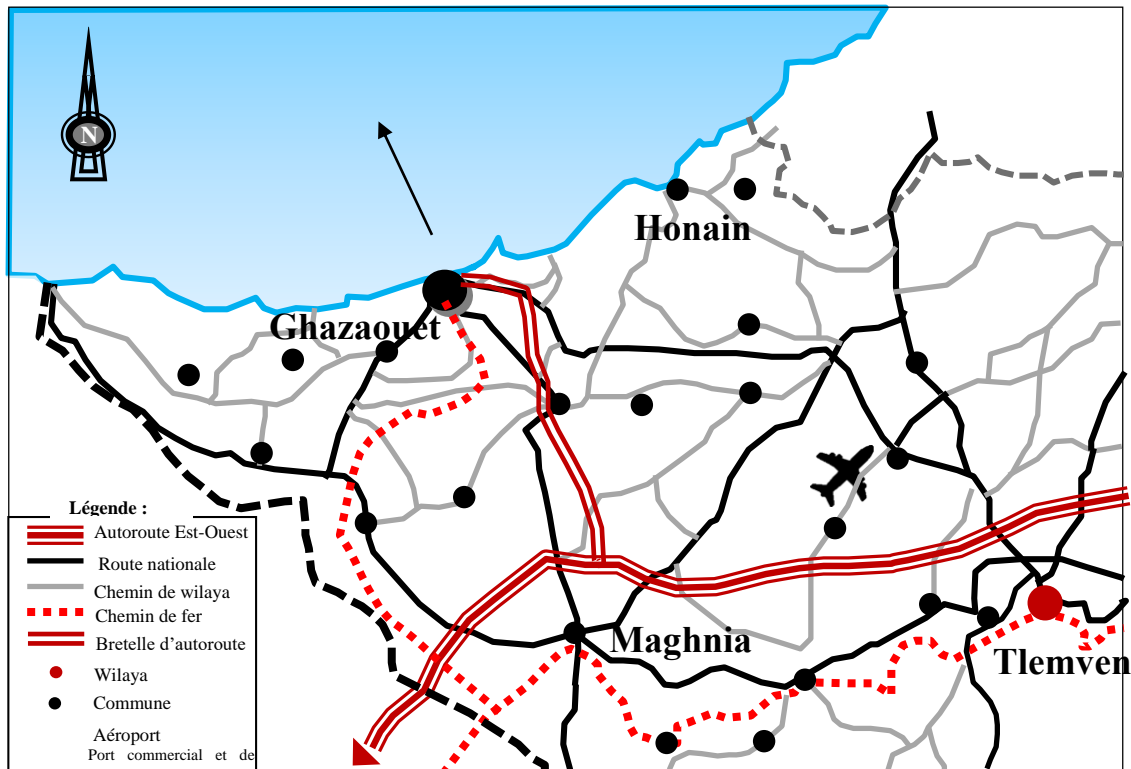


Figure 4: Accessibilité à la ville de Ghazaouet.

Source : Auteur.

### c Aspect environnemental :

Les éléments composants de l'aspect environnemental sont :

- Le littoral : constitué par des falaises hautes et abruptes, de l'Est à l'Ouest.
- La forêt : constitue le poumon vert de la ville qui s'étale sur une surface près de 1000 ha présente la moitié de la surface totale de la
- Oueds : Les différents Oueds qui existent dans la commune constituent des contraintes naturelles. La ville est traversée par deux principaux grands Oueds : Ghazaounah au centre et Abdellah à l'Ouest.

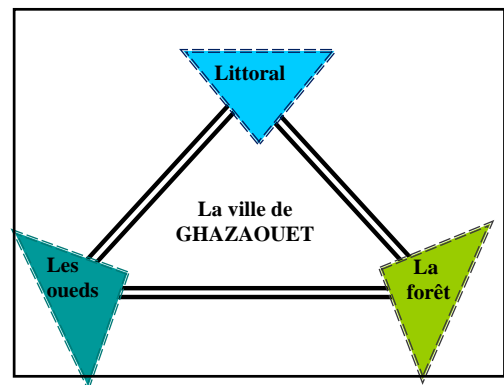


Figure 5: Les éléments composants de l'aspect environnemental de la ville de Ghazaouet.

Source : Auteur

#### d Topographie :

La ville de Ghazaouet est constituée sur un flanc montagneux de Trara , avec des pentes de 3 à 10 %. Toutes les pentes sont orientées vers l'oued soit Est-Ouest ou vers ses affluents soit Nord-Sud. La forte déclinaison relevant une succession d'ensemble géographique relativement distinct :

- Centre-ville de Ghazaouet : 15 m
- Sidi Amar : 139 m
- Oueld Ziri : 104 m
- Argoub : 126 m

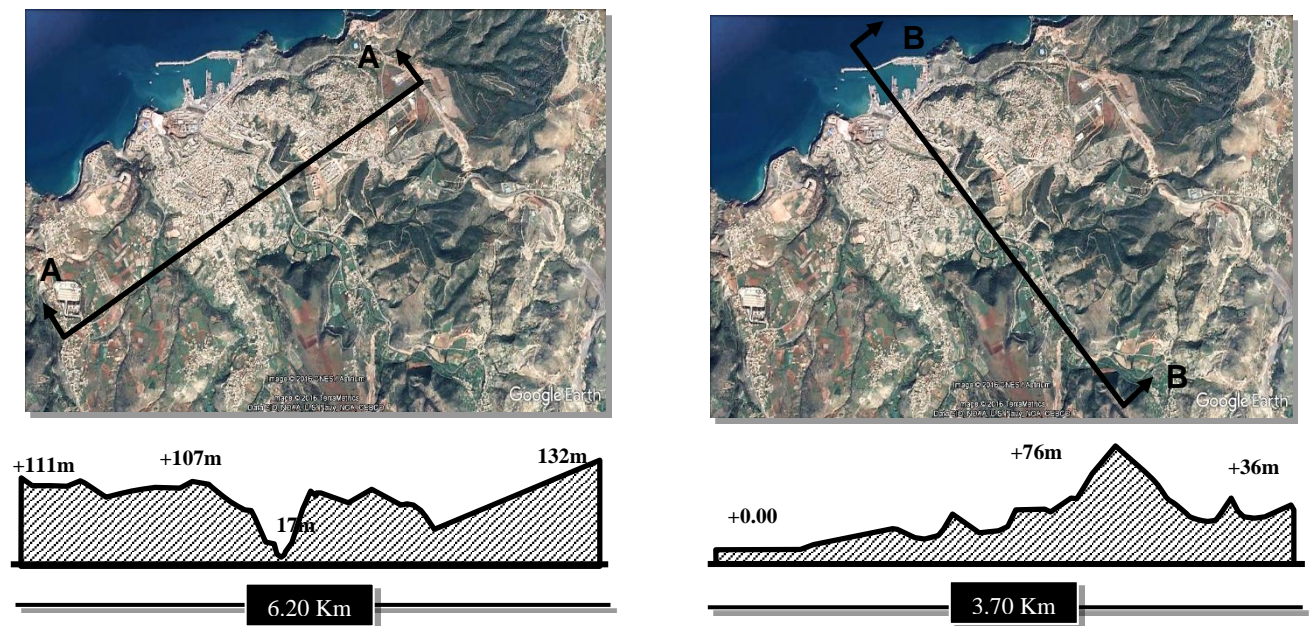


Figure 6: Coupe transversale et longitudinale de la ville de Ghazaouet.

#### e Relief :

L'aspect morpho-pédologique peut mettre en évidence les contraintes majeures liées aux sols et à leurs morpho dynamiques. De par son appartenance aux Monts de Traras, l'espace communal de Ghazaouet reste dominé quasi-intégralement par un relief montagneux.

##### - Unité de versants :

Unité prédominant le paysage montagneux notamment à l'Est et au Sud de la commune. Les sols sont hétérogènes généralement peu profonds : des sols rocheux, humifères, stabilisées sans couvert forestier.

##### - Unité de Plateaux :

Elle couvre de très faible espace, et se confine sur les hautes collines avec des sols rouges (fersiallitique) à dominance argilo-sableuse, non calcaires de profondeur moyenne.

- **Unité apparentée aux collines :**

Cette unité se rapproche de l'unité à relief montagneux mais à déclivité relativement moins importante, avec des sols hétérogènes alternant les sols calcaires, caillouteux avec des sols rouges plus profonds. Cette unité couvre une partie de la région Ouest et Sud-Ouest de la commune.

- **Oued :**

Ghazaouet se trouve sur le Delta d'Oued Ghazaounah qui est le plus important Oued et découpe le site en plusieurs unités morphologiques. Il est la crique de la petite baie de la ville constituant les seuls terrains plats qui ont servi à la création du port et par la suite de la ville.

**f Géologie et géotechnique :**

L'ancienne ville et la vallée de l'Oued Ghazaounah ont une formation sablo-argileuse du quaternaire qui repose sur un substrat de calcaire gris clair. Elle est constructible sauf au voisinage de l'Oued où il s'agira de prendre en charge le problème géotechnique.

Le plateau de Ouled Ziri et la dorsale Azeroualen, Demine, Cheraka sont constitués par une couche de sable fin et dur reposant sur une grosse couche de calcaire gris et parfois sur un complexe argilo-sableux. Ces plateaux sont constructibles. Le plateau de Sidi Amer est constitué par des schistes, grès et poudingues caractérisés par la diversité de leurs couleurs, dominé par le rouge

**g Climatologie :**

Le climat de Ghazaouet est influencé par plusieurs paramètres. Son exposition découverte au Nord-Ouest sur le littoral et sa position sur les Monts des Trara au Sud lui confèrent un contexte bioclimatique semi-aride avec des vents hivernaux tempérés à doux.

Les données de la station météorologique de Ghazaouet indiquent pour une année moyenne une dominance des vents de mer, en provenance soit du Nord-Est (35%) ou du Nord-Ouest (36%). Les vents du Sud aussi importants avec des fréquences variables (en moyenne 29 %).

En hiver les températures relevées pour le mois le plus chaud ne dépassent pas 24°C. L'action rafraîchissante de la mer engendre, du mois de Juin au mois de septembre, une situation plus atténuée que les zones intérieures de la Wilaya de Tlemcen. Cependant, il faut signaler que les températures peuvent exceptionnellement atteindre 39°C en été et 0°C en hiver.

**L'humidité** : le poids de vapeur d'eau dans l'air qui caractérise l'humidité atmosphérique, elle est calculée par des tableaux en gramme pour un m<sup>3</sup> d'air les résultats pour Ghazaouet donnent :

Mois	Jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Aou	Sept	Oct	Nov	Dec
H	8	7,6	9	9,9	11,14	13,30	16,4	17,8	15,4	15,2	10	8,7

Tableau 2:L'humidité atmosphérique pour la ville de Ghazaouet au cours de l'année.

## **h Paysage naturel :**

### **- Les terres agricoles et les forêts :**

Les espaces naturelles de la ville de Ghazaouet sont constituées par des forêts et de bonnes terres de plaines, le plus souvent irriguées. Ces zones engendrent des contraintes à l'urbanisation de la ville.

### **- Végétation :**

La ville de Ghazaouet est caractérisée par un couvert forestier à recouvrement très variable sur une surface de 1124 ha dont 407 ha surface forêts et maquis qui varie entre les maquis claires de pin d'Alep dominant la zone Nord-Est laissant place au maquis claires et au reboisement à base de Thuya de Barberie et de Pin d'Alep sur une surface de 717 ha.

## **i Contrainte et servitude :**

- ***Contraintes naturelles :***

### **- Les zones montagneuses de fortes pentes :**

Ces zones constituent des contraintes de taille pour la ville de Ghazaouet, car elles sont inconstructibles et donc représentent un blocage à l'urbanisation et engendre également des érosions des terres et des glissements de sols.

### **- Les Oueds et les ravins :**

La ville est traversée par plusieurs oueds qui découpent fortement le site par des vallées encaissées, à tel point qu'ils créent de grandes contraintes à l'urbanisation de la ville actuelle et future. Ils peuvent provoquer également des inondations impliquant des dommages matériels.

### **- Le littoral :**

La situation de Ghazaouet sur le littoral peut constituer un risque majeur pour la commune et la ville de faite qu'il est constitué par des falaises hautes et abruptes, à l'Est et l'Ouest, qui

empêchent la ville de les utiliser et donc de se développer dans ses endroits favorables à l'urbanisation des villes côtières.

- ***Les contraintes artificielles :***

- **La gare et le chemin de fer :**

La gare ferroviaire et le chemin fer, qui se localise sur un espace très intéressant, et constituent un grand obstacle qui découpe la ville de Ghazaouet en deux contraignant ainsi la continuité du tissu urbain de la ville.

- **Les lignes électriques (MT-HT-THT) :**

La ville de Ghazaouet est alimenté par des réseaux très enchevêtrés de lignes électriques de différentes tensions, allant de la moyenne à la haute et à la très haute tension. La partie Ouest et Sud-Ouest se constitue d'un grand poste transformateur (THT) qui reçoit et qui émet des lignes électriques (THT) vers plusieurs destinations. Certaines lignes électriques se trouvent sur des extensions urbaines de la ville.

- **Les conduites de gaz :**

- La ville de Ghazaouet est alimentée en gaz naturel par le biais d'une conduite venant du Sud et Sud-Est en passant sur la dorsale de Demine et d'Azeroualane. La servitude de cette conduite n'est pas constamment respectée près certain extension de la ville.

- **Unités industrielles :**








Dans le tissu urbain de Ghazaouet il existe d'autres contraintes parmi lesquelles nous citons la pollution engendrée par l'activité des unités industrielle Metanof, Céramique et la zone d'activité.



## j SWOT-AFOM :

<b>ATOUTS</b>	<b>FAIBLESSE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La richesse écologique par la diversification dans le milieu naturel que ce soit la mer, les forêts et les terres agricoles.</li> <li>- Un climat méditerranéen favorable à l'exploitation des énergies renouvelables.</li> <li>- La présence de la forêt comme poumon vert pour la ville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rupture urbaine et un risque d'inondation causé par la présence des oueds.</li> <li>- Une morphologie très accidentée qui a généré un tissu urbain diffuse.</li> <li>- Topographie à grande dénivelé engendrant des érosions des terres.</li> <li>- La localisation de chemin de fer au milieu de tissu urbain découpe la ville en deux et une source de nuisance sonore.</li> <li>- la localisation de la centrale électrique au sein de tissu urbain.</li> <li>- Qualité paysagère non exploité (Forêt, mer...).</li> <li>- Les rejets gazeux qui génèrent des maladies chroniques.</li> <li>- Les rejets liquides qui déciment la faune et la flore maritime.</li> <li>- Décharge des rejets solides qui déforme la nature des sols.</li> <li>- La localisation de l'unité Alzing dans le couloir de servitude de 300 m du littoral.</li> </ul>
<b>OPPORTUNITÉ</b>	<b>MENACE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Situation géostratégique ouvert sur L'international.</li> <li>- Zone frontalière avec la mer méditerranéenne offrant des vues panoramiques et un potentiel de tourisme balnéaire à exploiter.</li> <li>- Topographie accidenté offrant une identité particulière à la ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque d'ouragans qui menace le rivage de la ville.</li> <li>- Les forêts présentent un risque d'incendie.</li> <li>- L'étalement urbain sur les terres agricoles dans les zones périphériques.</li> </ul>

**Légende :**

- **Contraintes naturels :**
  -  Servitude de l'oued
  -  Servitude du littoral
- **Contraintes artificielles :**
  -  Servitude de la ligne électrique haut tension
  -  Servitude de la voie ferrée
  -  Unité industrielle
- **Paysage naturel :**
  -  La forêt
  -  Terre agricole

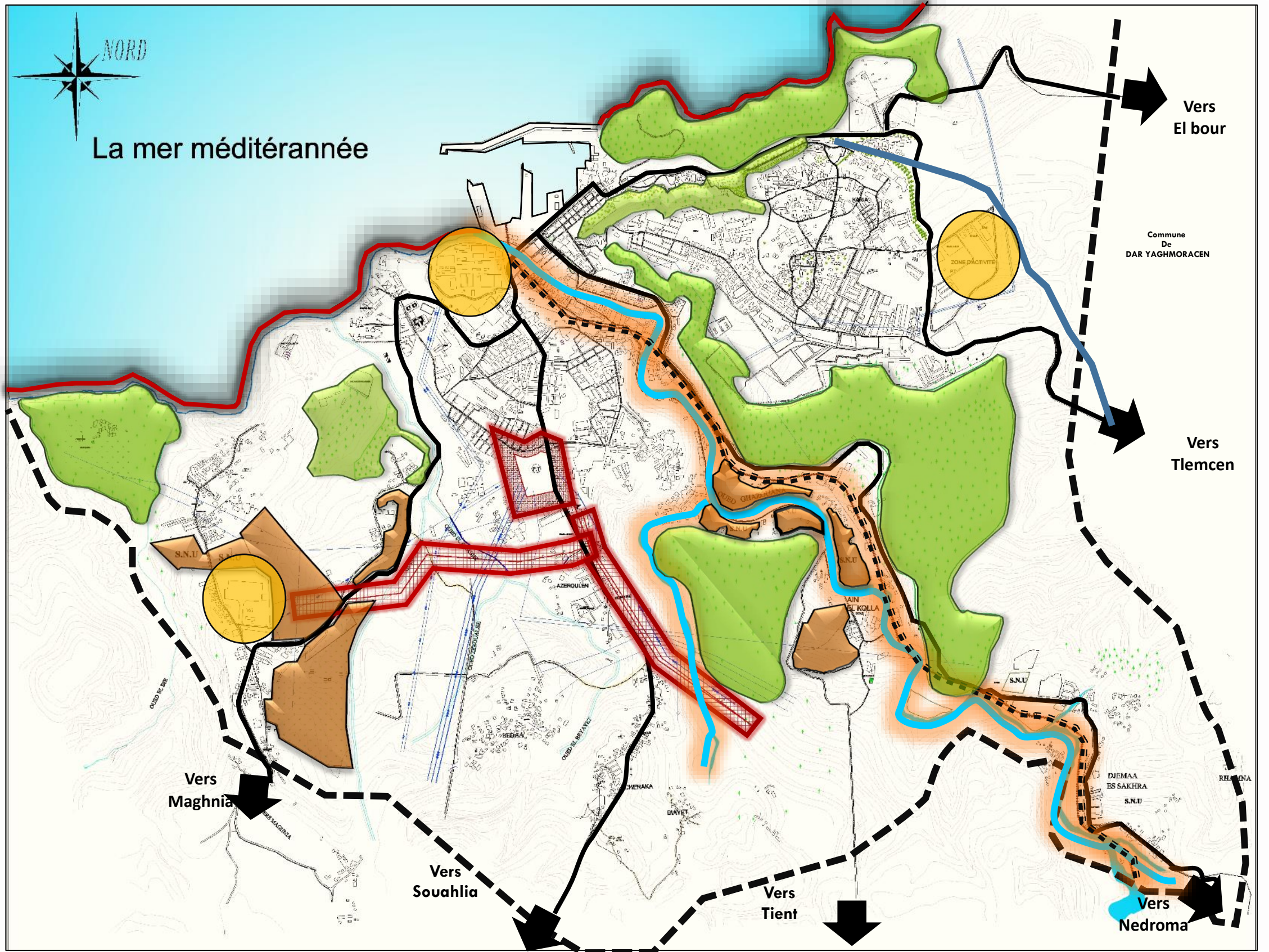


Planche 1: Paysage naturel et contrainte de la ville de Ghazaouet.

Source : Auteur

### 3.2.2 Dimension historico-spatial :

Dans cette dimension on aborde l'évolution historique et le modèle de la croissance spatiale de la ville de Ghazaouet :

#### a Lecture Historique :

Période	Evolution
<b>Période pré-musulmane vers 264 av. J.-C</b>	<p>L'histoire de Ghazaouet commence avant même qu'un nom ne fut donné à cette région de la côte ouest Algérienne. La baie de Ghazaouet avait dès la plus haute antiquité attirée l'attention et la convoitise des navigateurs et autres envahisseurs de par sa situation privilégiée et autre par sa configuration d'abris aux navires.</p> <p>Les Grecs mais surtout les Phéniciens et les Carthaginois auraient laissés des traces de leur passage, quant aux Romains ils y auraient fondés Ad-Frateres nom qui signifie 'près des deux frères', vraisemblablement les deux rochers qui s'élèvent dans la baie, emblème de la ville actuelle. Ghazaouet aurait été donc un poste militaire de l'ancienne Mauritanie Césarienne qui aurait servi à surveiller les mouvements des tribus ennemies du Maroc. Les tribus qui habitaient cette région à cette époque s'appelaient les Herpiditanes.</p>
<b>Epoque musulman de 1145 à 1238</b>	<p>Au XII<sup>ème</sup> siècle, sous la conquête des Almohades, se dressait sur la pointe Est de la baie une cité berbère appelé Taout, qui fût par la suite un théâtre de plusieurs guerres entre les Beni Abd El Wadoud (Rois de Tlemcen) et leurs cousins Mérinides (Roi de Fès). C'est au XIV<sup>ème</sup> siècle, que le chef Khalifa bâtissait la forteresse de Touent pour les protéger. Cette petite localité montagneuse, habitée par les tribus de Souahlia se localisait sur la colline de l'ancienne ville romaine, vu que étymologiquement Taout signifie celle qui est montée sur la colline.</p>
<b>Période Turque de 1515 à 1830</b>	<p>Taout devenait Djamâa-Ghazaouet qui signifie «la réunion des expédition guerrières». Durant cette période, la petite cité de Djamâa Ghazaouet s'est enrichie par une population venue d'Andalousie qui s'intéressaient aux vergers et jardins au contre-bas du flanc montagneux entre Oued Taout (actuellement dévié) et Oued Ghazaouet. Elle est</p>

	devenue un nid de forbans et d'écumeurs de mers, bien connus dans l'Histoire sous le nom de « pirates barbaresques ».
<b>période Coloniale de 1844 à 1962</b>	Ce fut le 15 décembre 1844 que l'installation des français eut lieu à Djemaa-El-Ghazaouet. Étant donné l'importance de la région frontière pour laquelle il convenait d'assurer des facilités pour le ravitaillement ou l'expédition des troupes. Le 15 Février 1847, fût donné à la localité de Djemaâ Ghazaout le nom de NEMOUS, Petit à petit, elle prit l'aspect d'une petite place forte en rapport avec le rôle qu'elle devait jouer comme base de ravitaillement. La réalisation du port en 1932 et la voie ferrée en 1935 lui ont donné une dimension maghrébine incontournable (Port du Maroc oriental) s'imposant ainsi en tant que véritable pôle économique dans la région.
<b>Période post coloniale de 1962 à nos jours</b>	Au lendemain de l'indépendance, la ville reprend le nom de Ghazaouet avec un statut de commune puis un peu plus tard le rang de chef-lieu de Daïra, ce qui a prévalu l'acquisition d'un ensemble d'équipement propre à son statut. Sa dynamique urbaine s'est poursuivie par le réaménagement de son port et l'installation du complexe industriel (Metanof ex. SNS) ont joué le rôle de pôle attractif pour une main d'œuvre des régions voisines à la recherche d'un niveau de vie décent et une stabilité.

### **b Modèle de Croissance de la ville :**

L'évolution de la ville de Ghazaouet a été dirigée dans différentes directions, liée à l'existence de plusieurs contraintes (sites accidentés, forêts, oueds...) et la succession des évènements majeurs qui ont influencé sur le modèle urbain de la ville. Vers la fin de la colonisation, la ville comprenait essentiellement cinq rues parallèles aux rivages et un boulevard Front de mer. Ces voies principales sont entrecoupées par des ruelles transversales qui donnent à la ville une forme de damier.

Au lendemain de l'indépendance, la ville de Ghazaouet a connu un débordement de son tissu urbain au-delà du noyau colonial vers les plateaux qui la domine, suivant la topographie de site,

elle s'est étendue partout là où les pentes permettent, et ainsi fragmenté en plusieurs entités urbaines isolées les unes des autres.

**c SWOT – AFOM :**

<b>ATOUS</b>	<b>FAIBLESSE</b>
- Ghazaouet dispose d'une richesse historique, témoignant le passage de plusieurs civilisations (noyau colonial, colline de lalla Ghazaouana ...)	- Des bâtisses de période colonial vétuste. - Modèle de croissance hétérogène présentant un tissu diffuse (urbanisation satellitaire)
<b>OPPORTUNITÉ</b>	<b>MENACE</b>
- Rentabilité économique fécondé par la mise en valeur de la richesse architecturale historique (coloniale ...)	- Facteurs naturels qui menacent les bâtisses fragiles datant de la période coloniale.

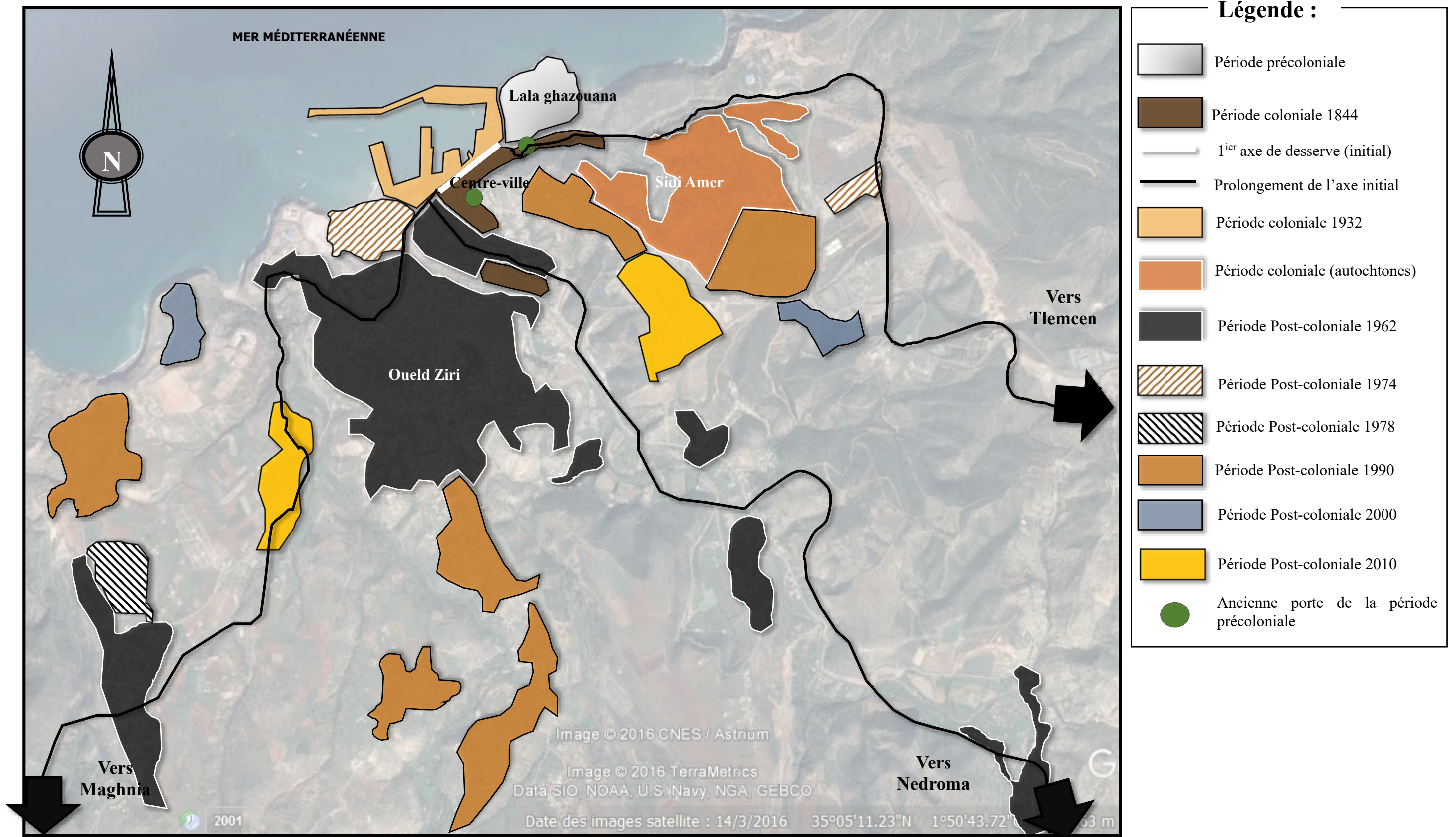


Planche 2: Stratification historique de la ville de Ghazaouet.

Source : Auteur

### 3.2.3 Dimension urbaine :

Dans cette dimension on s'intéresse aux découpages des secteurs urbains de la ville de Ghazaouet, tout en s'accompagnant par une analyse de : infrastructure et mobilité, Tissu urbain, la typologie de l'habitat et des équipements de la ville.

#### a Découpage des secteurs urbain :

L'analyse urbaine ainsi que le développement futur de la ville a fait ressortir 13 POS pour la commune de Ghazaouet, dont un POS pour le quartier Djemaa Sekhra et 12 pour la ville de Ghazaouet où 6 concernent le secteur urbanisé (SU), 5 secteurs à urbaniser (SAU) et 1 secteur d'urbanisation future (SUF).

N° du P.O.S	Entité	Surface en ha	Secteur		Vocation actuel
POS 1	Noyau colonial	63	SU1		Résidentiel, équipement structurants
POS 2	Derb Derare	167	SU2		Résidentiel.
POS 3	Sidi Amar	33	SU3		Résidentiel.
POS 4	Ouled Ziri Azaroualen	153	SU4		Résidentiel, équipement structurants
POS 5	Byayet, Ouled Ali Cherak, Demine et Bdaa.	100	SU5 + SU6		Résidentiel, agricole
POS 6	Kraker, Koula	52	SU9		Résidentiel, agricole
POS 7	Port	58	SU8		Portuaire, Economique
POS 8	Addas	52	SAU1		Résidentiel.
POS 9	Draouch	72	SAU2		Résidentiel.
POS 10	Argoub	76	SU7 + SAU4		Résidentiel, agricole
POS 11	Zone d'activité	126	SUF		Industriel
POS 12	Centre de Sidi Amar	235	SU3 + SAU3		Résidentiel.
POS 13	Djamaa Sakhra	36	SU		Résidentiel, agricole

Tableau 3: Les secteurs réglementaires de la commune de Ghazaouet.

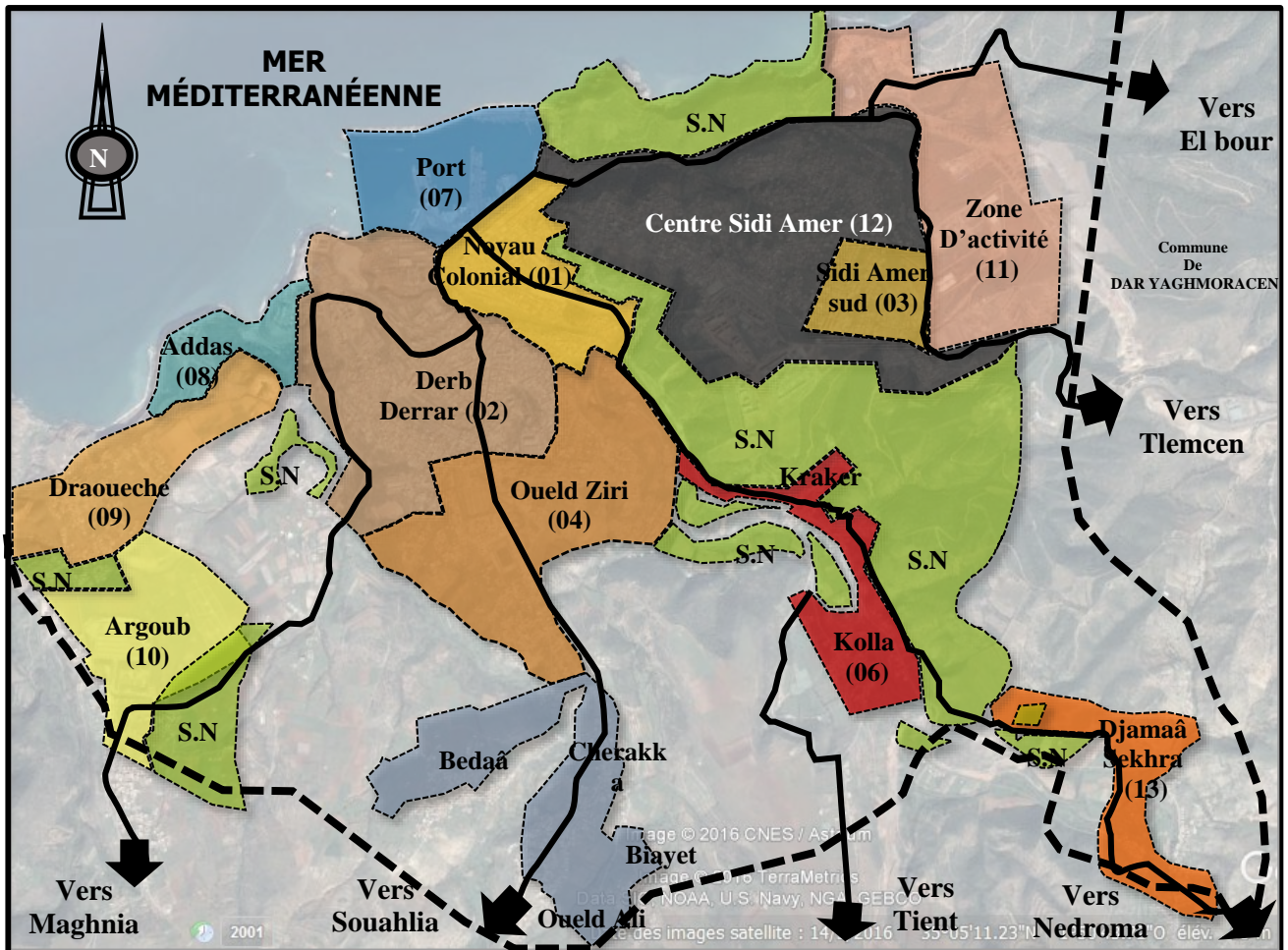


Figure 7: Découpage administratif des secteurs de la ville de Ghazaouet.

## b Infrastructure et mobilité :

- *Infrastructure routière et ferroviaire :*

La commune de Ghazaouet est accessible et insérée au réseau routier national et local à travers les axes suivants :

### *Les routes nationales :*

Ghazaouet est reliée à des nombreuses communes et wilayas voisines par trois routes nationales qui sont :

- **Route nationale 98 :**

C'est la pénétrante de la ville du côté Est et qui mène vers Tlemcen et le reste de l'Ouest algérien.



- **Route nationale 99 :**

Cette voie primaire est l'une des pénétrantes qui structure la ville et la relie avec Nedrouma et garantit également le centre-ville avec un ensemble d'établissements humains tel que Djemaa Sekhra, Ouled Belarbi, Ouled Ayad, Ain Kolla.

- **Route nationale 7A-A :**

C'est un axe structurant qui assure la sortie de la ville vers Maghnia et qui dessert la partie Ouest.

***Les chemins de wilaya :***

Le CW 46 et le CW 08 sont des axes secondaires qui mènent vers Souahlia et Tient.

***La bretelle d'autoroute Est-Ouest :***

Axe primaire en cours de construction qui reliera la ville à l'autoroute Est Ouest et ouvrira la ville de Ghazaouet sur le reste de l'Algérie.

***Chemin de fer :***

Ce chemin de fer est classé parmi les atouts de l'essor de développement de la commune. Il constitue l'axe principal du transport de marchandises du Port à diverses destinations (Tlemcen, Oran, Maghnia).

• ***Infrastructure portuaire :***

Le port mixte de commerce et de pêche de Ghazaouet, s'étend sur 23 hectares de terre-pleins et 25 hectares de plans d'eau, dont une darse de pêcheurs de 1 ha, il dispose de :

- Une gare maritime.
- Hall de transit auto-passager : 1960 m<sup>2</sup>.
- Hall de transit passager : 1080 m<sup>2</sup>.
- D'un hangar modulaire de 960 m<sup>2</sup> pour le transit de marchandises diverses.

Le port de Ghazaouet est relié de manière régulière aux ports européens (Anvers, Alicante, Marseille, Valence, Livourne) :

- 2 lignes Anvers : trafic marchandises.
- Marseille Valence- Alicante : trafic marchandises.
- Ligne quotidienne Almeria : trafic passagers, auto-passagers et fret.

La saturation du port de Ghazaouet incite à la réalisation d'un port de pêche à Sidi Ouchaâ, afin d'alléger les activités qu'il constitue.

- **Réseaux de transport :**

-**Transport par taxi :** à l'intérieur de la ville et ailleurs.

- **transport en commun :** il existe 9 chemins de bus qui participe à la mobilité urbaine de la ville et qui sont :

- Ligne 1 : reliant le centre-ville à l'entité d'Ouled Ziri.
- Ligne 2 : reliant le centre-ville et l'ancien centre de Sidi Amar.
- Ligne 3 : reliant la ville de Ghazaouet à la commune de Tient.
- Ligne 4 : reliant la ville de Ghazaouet et la commune de Souahlia.
- Ligne 5 : reliant la ville de Ghazaouet et la commune de Dar Yarmouracen.
- Ligne 6 : relie la commune de Ghazaouet et Tlemcen.
- Ligne 7 : relie Ghazaouet et Oran.
- Ligne 8 : reliant le centre-ville et le nouveau Sidi Amar.
- Ligne 9 : relie la commune de Ghazaouet et la commune de Nedrouma.

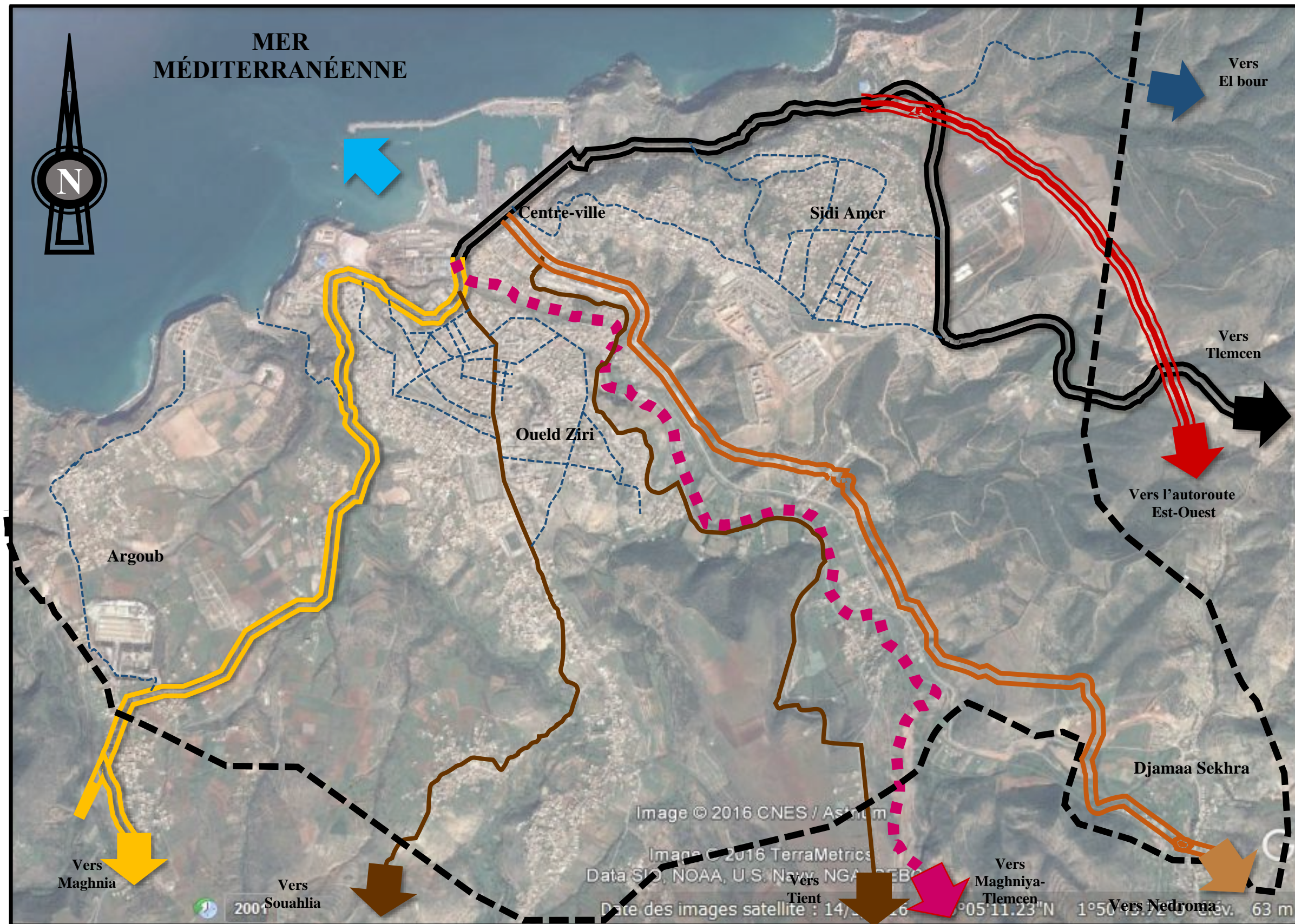


Planche 3: Infrastructure de mobilité urbaine de la ville de Ghazaouet.

Source : Auteur

### **c Tissue urbain :**

Hormis le noyau colonial jouxtant le port qui a une forme régulière en damier avec une trame orthogonale, le reste du tissu urbain est éclaté, épousant les reliefs où nous distinguons deux noyaux reliés au noyau initial, il s'agit de Remla à l'ouest et Sidi Amer à l'Est. Le tissu urbain de ces entités se manifeste par :

- Une trame régulière avec un tracé planifié sous forme de lotissement (Sidi Amar, Chefek).
- Une trame irrégulière avec un tracé spontané qui s'étale sur la plupart de tissu urbain de la ville de Ghazaouet.

Le reste des tissus se trouve le long des voies pénétrantes menant soit vers Maghnia, vers Souahlia, vers Tient ou vers Nedroma, produisant une urbanisation diffuse et éparpillée.

### **d Typologie d'habitat :**

La typologie d'habitas de la ville de Ghazaouet est assez variée, une expression des différentes étapes de croissance de la ville, on trouve deux typologies d'habitat :

- Habitats individuels : la ville est composée d'habitat à majorité individuel 78 %, sous forme de villas, de petites maisons individuelles ou plus encore sous forme de constructions illicites d'une manière hasardeuse. Il existe aussi des quartiers précaires, sous équipés, désorganisés, ils présentent 2,1% de parc du logement de la ville de Ghazaouet.
- Habitats Collectifs : se présente avec un nombre plus réduit d'un pourcentage de 12,4%. Il est proposé aussi de l'habitat collectif sur les espaces à faible pente, de l'habitat individuel au niveau de Sidi Amar, à Bedaa et à l'Ouest.

e Typologie d'équipement :

Typologie d'équipement	Equipements
Equipements administratifs	Le siège de la Daïra, Le siège de l'APC, Le siège PTT, Banque BDL, Banque CPA, Agence Foncière, La CNEP, Le siège OPGI, S.A.A, Le marché
Equipements sanitaires	Hôpital, centre de santé, CMS
Equipements éducatifs	Inspection d'enseignement, 2 Lycée, Technicom, 4 CEM, 16 Ecoles, 1 CFPA, Crèche.
Equipements culturels	Mosquée, Cimetière, Une cathédrale en fonction
Equipements culturels	1 Centre culturel, Maison de jeunes.
Equipement édilitaires	Tribunal, Direction -générale de la sûreté nationale, Darak Watani, Protection civile, Prison
Equipements sportifs	Stade, Salle omnisports (choix de terrain).
Equipements touristique	Hôtel.
Activités et parcs	SNS, Entreprise céramique de l'Ouest, SONACOB, ONAPSA, EX.EDIPAL, EX.ONACO, SEMPAC, Conserverie, Parc APC, Parc hydraulique, Entreprise de transport, Fellah.

Tableau 4: Typologie des équipements de la ville de Ghazaouet.

**f SWOT – AFOM :**

**- Infrastructure et mobilité :**

ATOUTS	FAIBLESSE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastructure portuaire primordiale qui ouvre la ville au national et l'international.</li> <li>- Variété des infrastructures que ce soit routière par les routes nationales et chemins de wilaya ou ferroviaire par le rail.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quartiers périphériques mal desservis par le réseau routier (quartier d'Argoub, Addas, Bedaa, Kolla...)</li> <li>- Voies de communication non planifié dans un état déplorable (Centre Sidi amer, Ouled ziri, derb derrar ...).</li> <li>- Absence d'une diversification du moyen de transport.</li> <li>- Absence d'une relation directe entre les entités périphériques.</li> </ul>
OPPORTUNITÉ	MENACE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La bretelle d'autoroute sera un lien stratégique qui entrainera des nouveaux flux économique et touristique.</li> </ul>	/

**- Tissu urbain :**

ATOUTS	FAIBLESSE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potentiel foncier à exploiter (SUF).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Un tissu urbain fragmenté fait que chaque quartier se trouve délimité par son site interrompant son évolution</li> <li>- Un dysfonctionnement urbain. excluant les quartiers périphériques par rapport au centre-ville.</li> <li>- Un centre-ville saturé.</li> <li>- Tissu urbain anarchique qui détériore la lisibilité urbaine.</li> <li>-Déficiência en matière d'équipement de base dans les zones périphériques.</li> <li>-La localisation de l'unité industrielle Alzinc au sein du centre urbain, qui est incompatible avec la vocation résidentielle de ce tissu.</li> <li>-L'état de bâti précaire délabre le paysage urbain.</li> <li>-Une typologie d'habitats restrictive au type individuel.</li> </ul>
OPPORTUNITÉ	MENACE
/	/

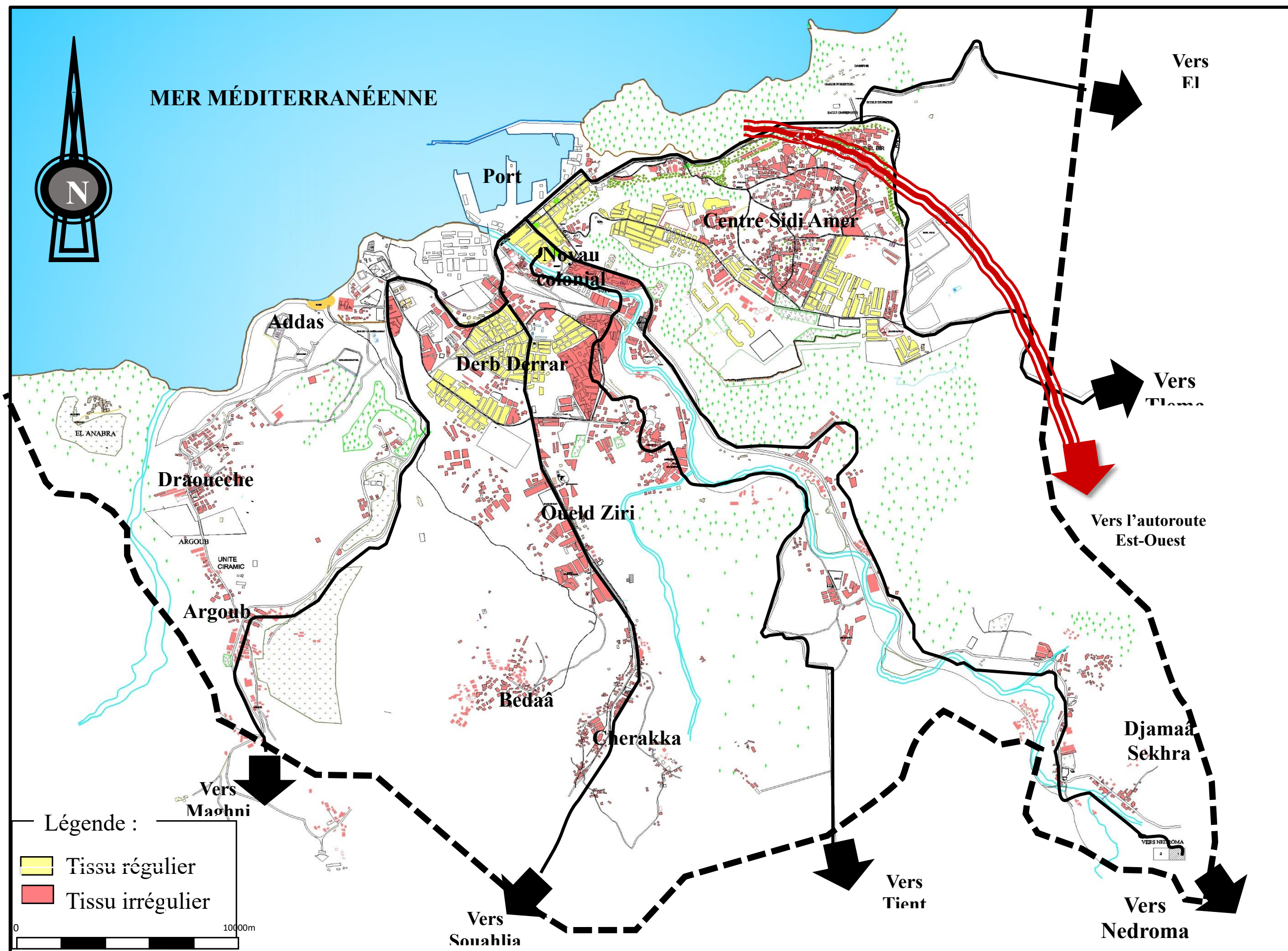


Planche 4: Tissu urbain de la ville de Ghazaouet.

Source : Auteur

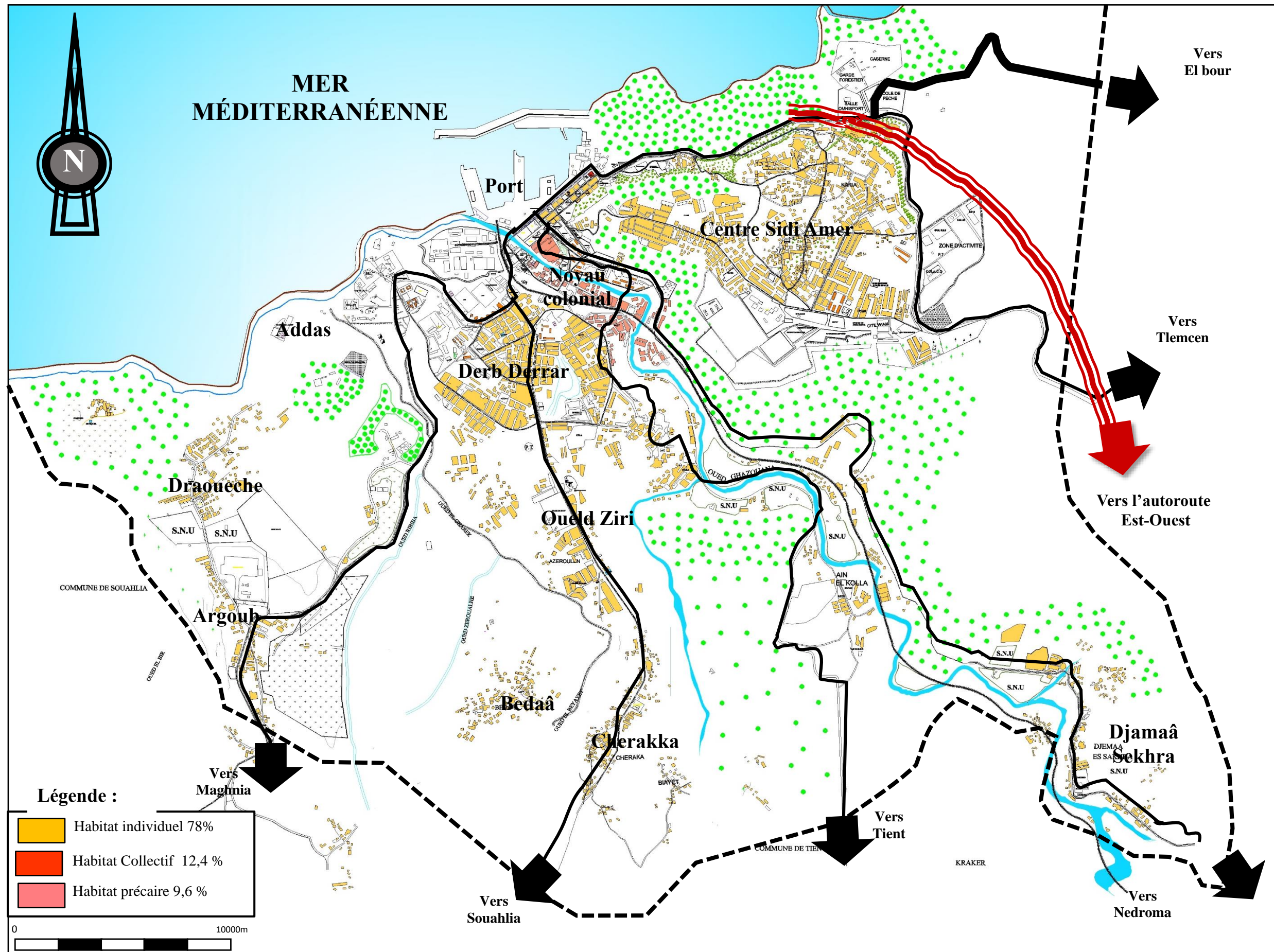


Planche 5: Typologie d'habitats de la ville de Ghazaouet.

Source : Auteur



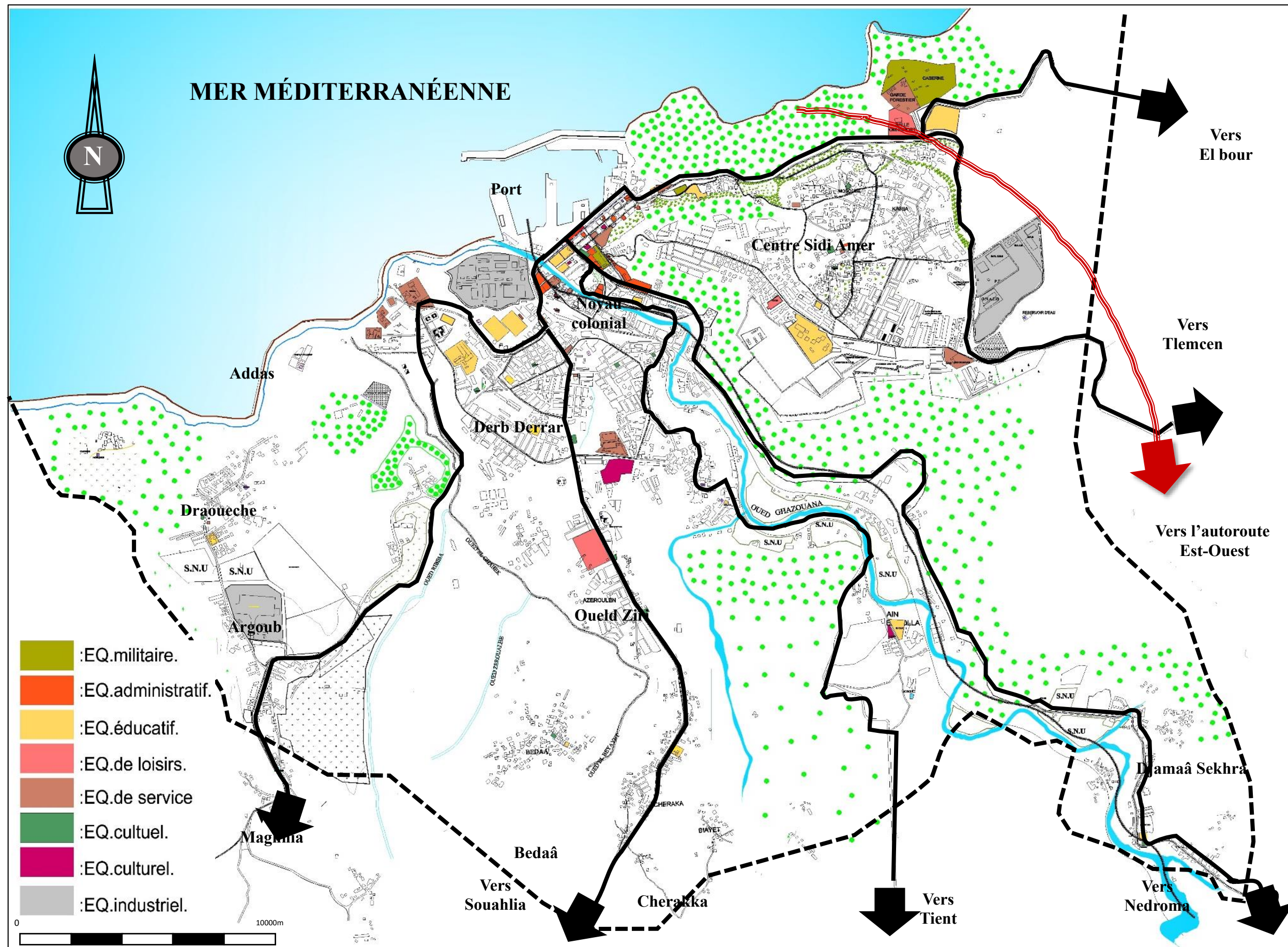


Planche 6: Typologie des équipements de la ville de Ghazaouet.

Source : Auteur.

### 3.2.4 Dimension socio-économique :

Dans cette dimension on entame à l'analyse de l'aspect démographique et économique de la ville de Ghazaouet :

#### a Aspect démographique :

##### - Dynamique de croissance démographique :

Par le biais du recensement général de la population et de l'habitat qui a déterminé un nombre de population de 33774 personnes en 2008 au niveau de la commune de Ghazaouet, classant la commune au 5ème rang parmi les 40 communes de la Wilaya de Tlemcen. Le taux d'accroissement moyen annuel a été durant la période 1977 à 1998 de 1,03 % au niveau de la commune de Ghazaouet.

années	Taux de croissance
1977-1987	1.03%
1987-1997	1.08%
1997-2008	0.98%

Tableau 5: Taux d'accroissement moyen annuel.

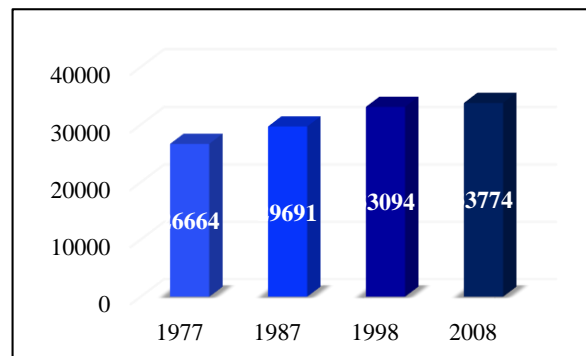


Figure 8: Dynamique de croissance démographique de la ville de Ghazaouet.

Cette croissance démographique légère est due à un exode massif provoqué par le problème de chômage et insuffisance d'emplois au niveau de la commune et peut être expliqué aussi par l'accroissement naturel de la population (naissance, décès).

La plus grande partie de la population de Ghazaouet se concentre au Nord de la commune avec une densité qui dépasse 1400 Hab/km<sup>2</sup>.

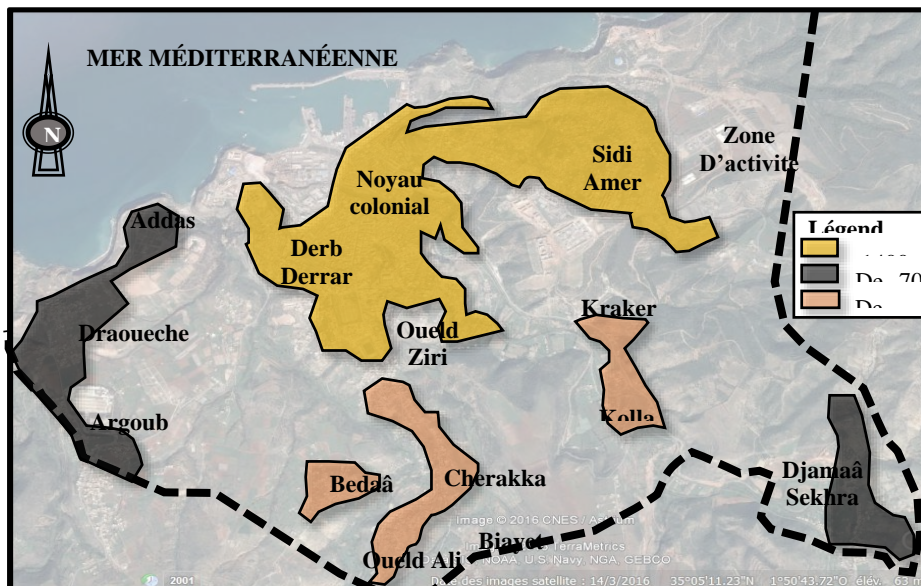


Figure 9: Densité de la population de la ville de Ghazaouet.

- **Evolution probable de la population à l'horizon 2030 :**

Pour la projection de la population de la ville de Ghazaouet tel que délimitée, nous nous basons pour le court et le moyen terme et à long terme sur un taux d'accroissement naturel 1.5%. L'agglomération Djemaa Sekhra évoluera de la même manière. Ainsi, l'évolution probable de

	<b>POP estimée en 2020</b>	<b>Besoin en Logts 2020</b>	<b>TAG</b>	<b>POP estimé en 2030</b>	<b>Besoin en Logts 2030</b>
ACL	33973	938	1,5	39 523	2 047
Djemaa Sekher	1351	38	1,5	1 572	81
Arkoub	1313	37	1,5	1 527	79
Bedaa	822	23	1,5	956	49
Ain Kolla	499	14	1,5	580	30
Zone éparse	2324	52	1,5	2 786	144
<b>Commune</b>	<b>40353</b>	1114	1,5	<b>46 944</b>	2 430

la population de la commune de Ghazaouet est présentée par le tableau qui suit :

**Tableau n°48 :** Evolution de la population de l'aire urbaine de Ghazaouet à l'échéance de 2030

D'après la projection, nous constatons que la population de la commune de Ghazaouet passe de 34787 habitants en 2010 à 46944 habitants soit une population supplémentaire de près de 12158 habitants à long terme 203

## **b Aspect économique :**

Ghazaouet a des richesses importantes au moyenne des différentes activités qu'ils restent à exploités soit l'agriculture, l'industrie et le secteur tertiaire pour créer une potentialité économique diversifiée.

### **• Industrie :**

La ville de Ghazaouet bénéficiée de trois unités industrielles : électrolyse de ZING, l'unité céramique sanitaire et la zone d'activité.

#### **- L'unité électrolyse de Zinc :**

L'unité électrolyse de Zinc est situé à l'extrême Ouest du port, elle s'étend sur une superficie de 12 ha, elle est mise en production en 1974 offrant un nombre d'effectif de 686 employés. Cette unité est spécialisée dans la production du cuivre, acide sulfurique et le zing qui s'inscrit dans le marché national et international.

<b>Les unités</b>	<b>Superficie en ha</b>	<b>Nombre d'emploi</b>	<b>Production</b>	<b>Marché</b>	<b>Année de création</b>
<b>ALZING</b>	12	686	40 tn/an zing, 70 t/an Hso, 150 t/an CH	National+ international	1974

Tableau 6 : Unité industrielle ALZING

L'entreprise ALZING occupe une assiette foncière importante se trouvant dans le couloir de servitude des 300 m, selon la loi de protection du littoral présente un risque majeur dépassant l'échelle nationale. Sa localisation à l'intérieur du tissu urbain engendre une pollution atmosphérique qui génère des maladies chroniques.

#### **- Unité céramique sanitaire :**

Situé au Nord-Ouest de la commune, elle est mise en production en 1978 avec une superficie de 18,47 ha et avec un effectif de 506 employés. Elle est spécialisée dans la production des pièces sanitaires orientée à l'échelle nationale.

<b>Les unités</b>	<b>Superficie en ha</b>	<b>Nombre d'emploi</b>	<b>Production</b>	<b>Marché</b>	<b>Année de création</b>
<b>Céramique sanitaire</b>	18,47	506	520,00 p/an	National	1978

Tableau 7 : Unité industrielle CERAMIG.

### **La zone d'activité :**

Situé au Nord Est de la commune et s'étale sur une surface de 39 ha, elle a été créé en 1981 et servie en 1984, une extra-portuaire où ses activités se lie étroitement au port.

	Nombre de lot	Nombre de lot attribué	Nombre de lot occupé	Nombre de lot inoccupé	Superficie en ha	Marché
Zone d'activité	46	16	9	4	39	national

Tableau 8 : Zone d'activité.

- **Agriculture :**

La commune de Ghazaouet a un fort potentiel en sols agricole, Dominants essentiellement la partie Ouest et Sud-Ouest de la commune sur une surface agricole de 1620 ha, dont 264 sont irrigués où la production agricole est diversifiée :

- Grande culture (céréales/ jachère, forage, légumes secs) : 540 ha
- Maraîchage : 822 ha dont 195 ha en irrigués.
- Plastique : 2 ha
- Arboriculture : 190 ha dont 65 ha en irrigués.

- **Le port :**

Le port de Ghazaouet est le seul port de la wilaya réservé à la fois au commerce maritime et à la pêche et transport maritime international, classé en 8ème position au niveau national et 4ème au niveau régional, s'étalant sur une superficie de 23 ha de terre-pleins et 25 ha de plans d'eau. La Flote est composée de 53 chalutiers.

- **Commerce de proximité :**

Le commerce se concentre au centre-ville au détriment des périphéries présentant un déficit en matière d'équipement de proximité qui rend les quartiers périphériques peu attractifs et peu dynamiques.

**c SWOT – AFOM :**








ATOUS	FAIBLESSE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Production industrielle à rayonnement national et international, cœur économique de la ville et de la wilaya de Tlemcen.</li> <li>- Disponibilité des terres agricoles dans la partie ouest et sud-ouest de la ville.</li> <li>- Une population fortement jeune.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concentration de la population au nord de la commune recherchant une meilleure qualité de vie.</li> <li>- Insuffisance des établissements scolaires devant un nombre élevé des scolarisés.</li> </ul>
OPPORTUNITÉ	MENACE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortune maritime à exploiter</li> </ul>	/

### 3.2.5 SWOT – AFOM général :

ATOUS	FAIBLESSE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La richesse écologique par la diversification dans le milieu naturel (forêt Sidi Amer, terre Agricole au Argoub...)</li> <li>- La présence de la forêt comme poumon vert pour la ville</li> <li>- Potentiel foncier à exploiter (SUF) Sidi Amer Est.</li> <li>- Une population fortement jeune.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une morphologie très accidentée qui a généré un tissu urbain diffuse.</li> <li>- La localisation de chemin de fer découpe de tissu urbain en deux ( Jamaa Sakhra, le centre-ville) et présente une source de nuisance sonore.</li> <li>- Qualité paysagère non exploité (Forêt,..).</li> <li>- La pollution engendré par les unités industrielles situé au sein des tissus urbains résidentiel ( Argoub , Sidi Amer....)</li> <li>- Quartiers périphériques mal desservis par le réseau routier (quartier d’Argoub, Addas, Bedaa, Kolla...)</li> <li>- Déficit en matière de circulation interne et l’insuffisance des voies tertiaires.</li> <li>- Absence d’une diversification de moyen de transport.</li> <li>- Un dysfonctionnement urbain, excluant les quartiers périphériques par rapport au centre-ville.</li> <li>- Tissu urbain anarchique qui détériore la lisibilité urbaine.</li> <li>- Déficience en matière d’équipement de base dans les zones périphériques.</li> <li>- Insuffisance des établissements scolaires devant un nombre élevé des scolarisés.</li> </ul>
OPPORTUNITÉ	MENACE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Situation géostratégique ouverte sur l’international.</li> <li>- Topographie accidenté privilégie des vue panoramique sur la mer méditerranéenne pour les zones périphérique.</li> <li>- La bretelle d’autoroute sera un lien stratégique qui entrainera des nouveaux flux économiques et touristiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les forêts présentent un risque d’incendie.</li> <li>- L’étalement urbain sur les terres agricoles dans les zones périphériques (Jamaa Sakhra, Argoub...)</li> </ul>

### 3.2.6 Synthèse :

D'après l'analyse de la situation actuelle de la ville de Ghazaouet, il est évident de mettre en lumière la saturation du centre-ville qui a induit à une croissance urbaine vers les périphéries et le long des axes, ce modèle de croissance a engendré un tissu diffus et satellitaire. Ces entités périphériques restent toujours dépendante fonctionnellement au centre-ville et mal irrigué d'un maillage routier. Ainsi, l'absence de relation directe entre ces entités.

- Légende :
-  Qualité paysagère non exploitée (forêt)
  -  Extension sur les terres agricoles
  -  Dysfonctionnement entre le centre et les périphéries
  -  Pollution engendrée par les activités industrielles au sein du tissu urbain
  -  Des zones périphériques mal desservis par le réseau routier
  -  Localisation du chemin de fer qui découpe le tissu urbain en deux
  -  Rupture urbaine causé par l'oued

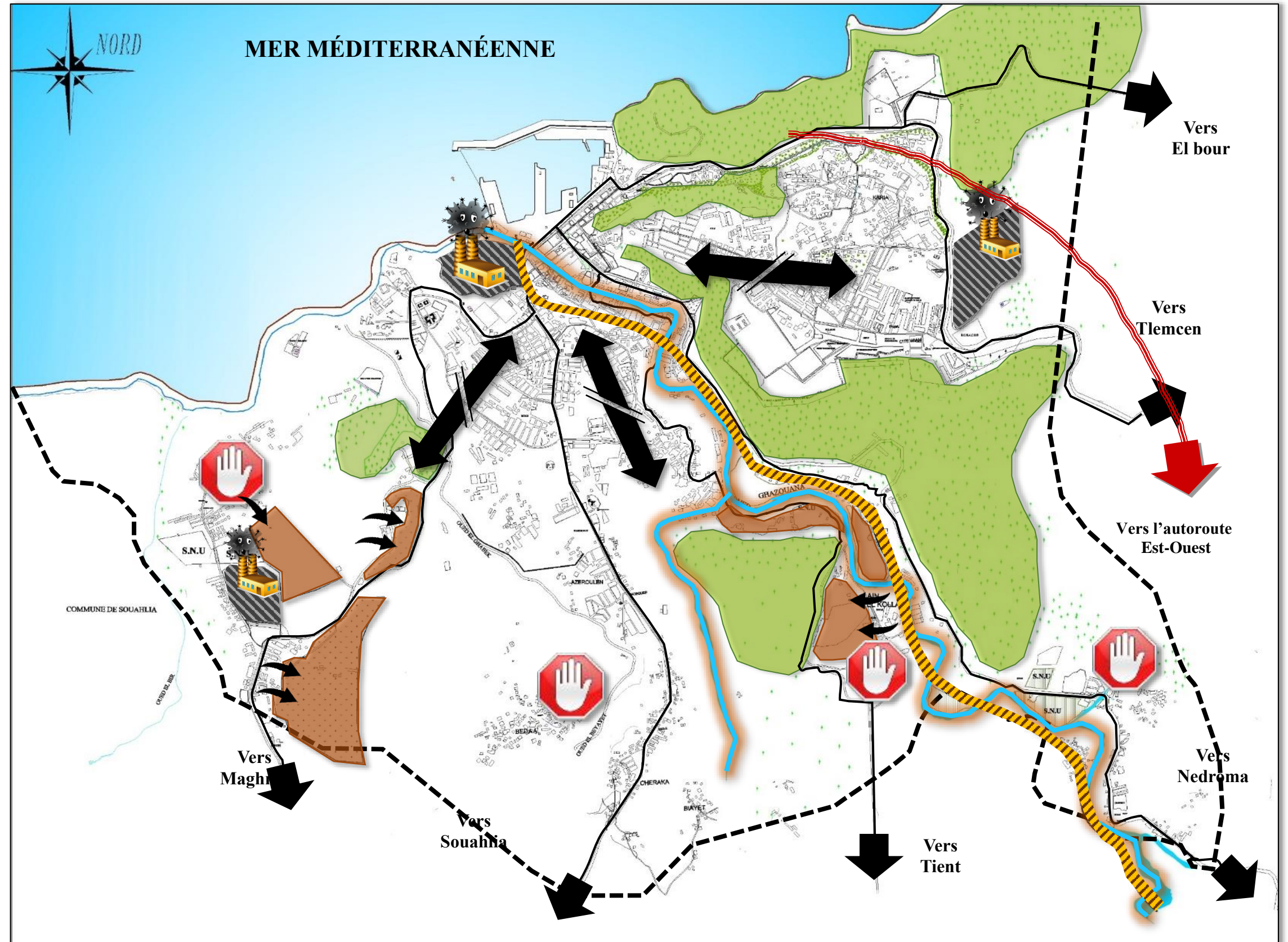
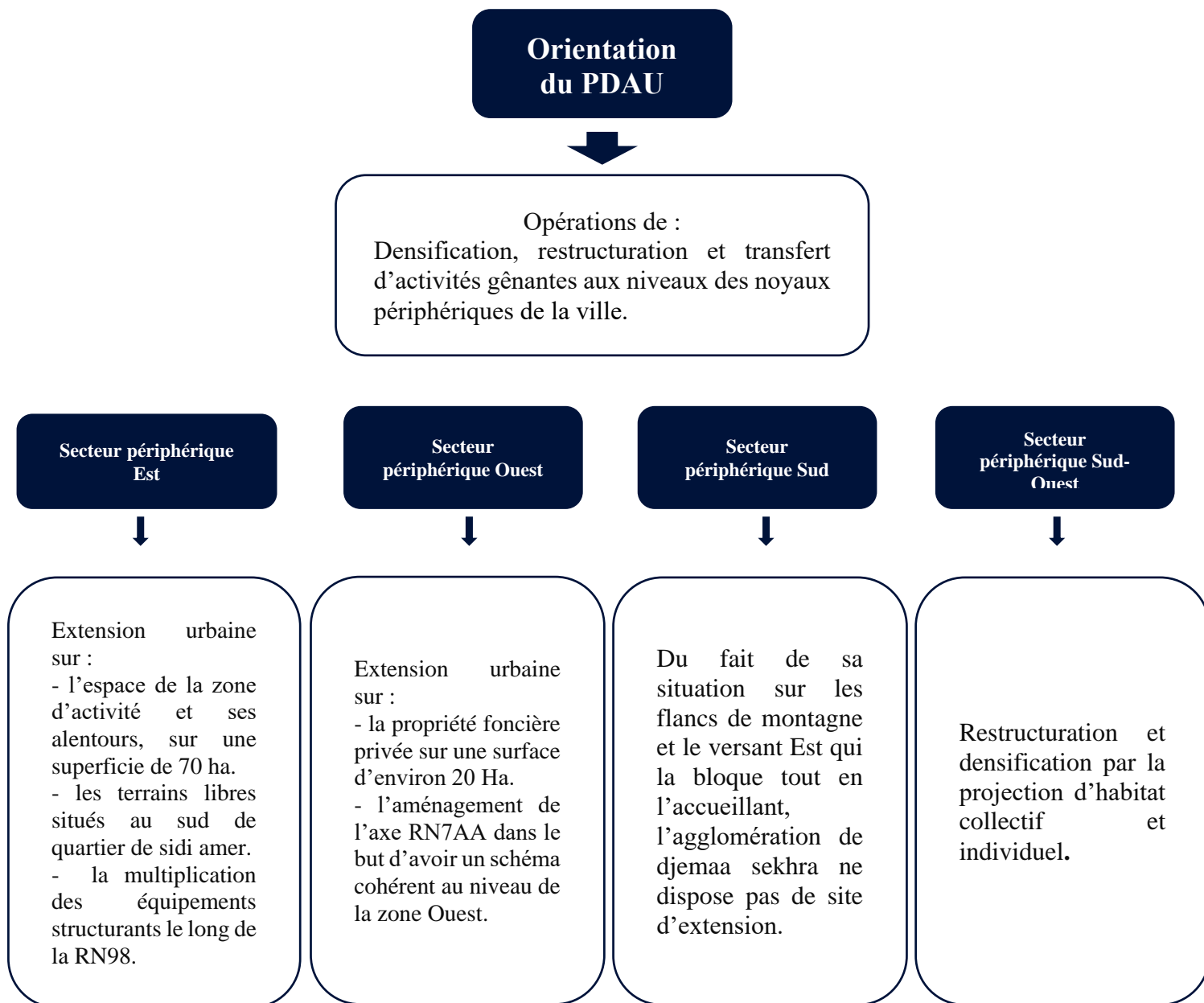


Planche 7: Problématiques de la ville de GHazaouet.

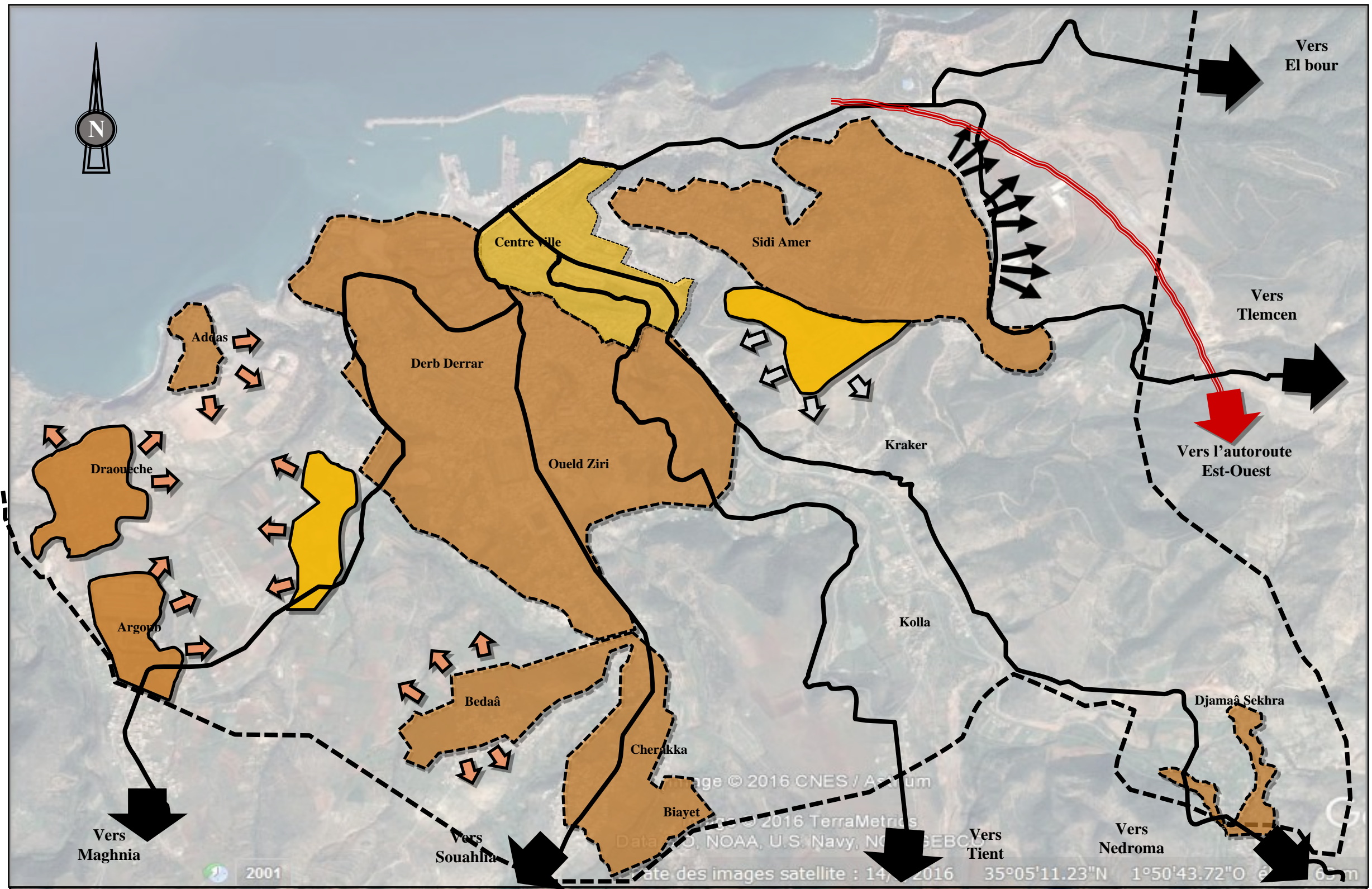
Source : Auteurs

### 3.3 Orientations du PDAU pour la ville de Ghazaouet :

Afin de maîtriser la croissance urbaine de la ville de Ghazaouet, le PDAU préconise plusieurs recommandations dont la plupart concernent la périphérie de la ville.







- Tissu colonial
- Tissu post colonial
- Tissu post colonial après 2010

- Extension à court terme
- Extension à moyen terme
- Extension à long terme

Planche 8: Extension urbaine préconisée par le PDAU pour la ville de Ghazaouet.

Source : Auteurs

### **3.4 Analyse de la périphérie de la ville de Ghazaouet :**

L'entrée de ville est une zone périphérique, dont on ne doit pas omettre certains de ses détails. Cette périphérie ne cesse pas de se transformer, et continue à subir la pression d'une urbanisation diffuse que rien ne semble en mesure de juguler, où son économie et son paysage en sont grandement affectés. La périurbanisation localisée en marge de l'agglomération de Ghazaouet grignote peu à peu de l'espace rural, en s'appuyant sur les noyaux habités préexistants et sur les grands axes de communication qui la relie aux espaces urbains. Elle renvoie à une conception dont on aurait mal maîtrisé la croissance, et connaîtrait ainsi un développement urbain incontrôlé à l'image de tâches d'huiles. De ce fait, notre étude se focalisera sur les secteurs périphériques pénétrés par les 3 axes majeurs.

### 3.4.1 Secteur périphérique Est – Sidi Amer :

La périphérie Est de la ville s'étend sur une superficie de 289 Ha, présentant une urbanisation anarchique, non planifiée constituée d'habitats éparpillés le long de la voie du côté Est. Tandis que la zone d'activité est implantée au côté Ouest, entourée de terrains vacants de nature juridique privés et autre domaniales. De ce fait la périphérie Est a une vocation résidentielle et industrielle. Par rapport au tracé du PDAU 2011, le tissu urbain actuel connaît une densification sur certains terrains libres dans les côtés Sud et Ouest.

D'après le recensement du POS (03) de 2010, de POS (12) de 2015 et l'enquête sur terrain on a pu dénombrer 4522 habitants, dont la moyenne entre 20-39 ans présente un taux de 33%, donc on est en présence d'une population fortement jeune.

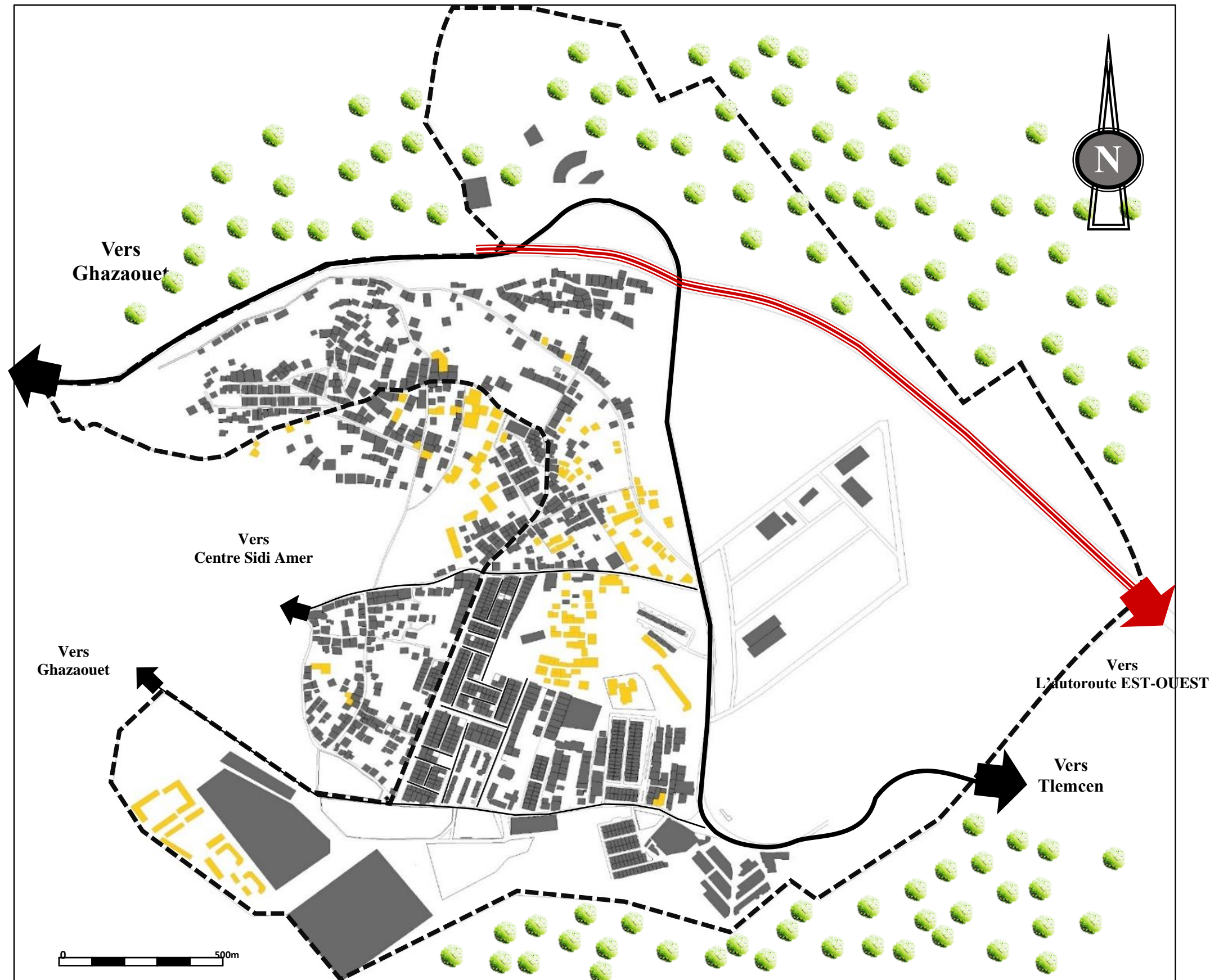


Planche 9 : Secteur périphérique Est- Sidi Amer.

Source : Auteurs

### 3.4.2 Secteur périphérique Ouest –Argoub :

La périphérie Ouest de la ville se caractérise par un tissu dispersé, par des habitations éparpillées s'étalant de part et d'autre de la voie, s'étale sur une superficie de 76 ha, et jouxte les terres agricoles de nature juridique privée qui dominent la région, et lui procurent une vocation agricole. Au nord se localise l'unité industrielle de Céramique sanitaire. Le recensement général de la population et de l'habitat de 2010 a estimé un nombre de population de 1132 habitants. La confrontation de l'état actuel avec les tracés du PDAU 2011 illustre que l'extension se fait du manier éclaté et anarchique mal maitrisé.

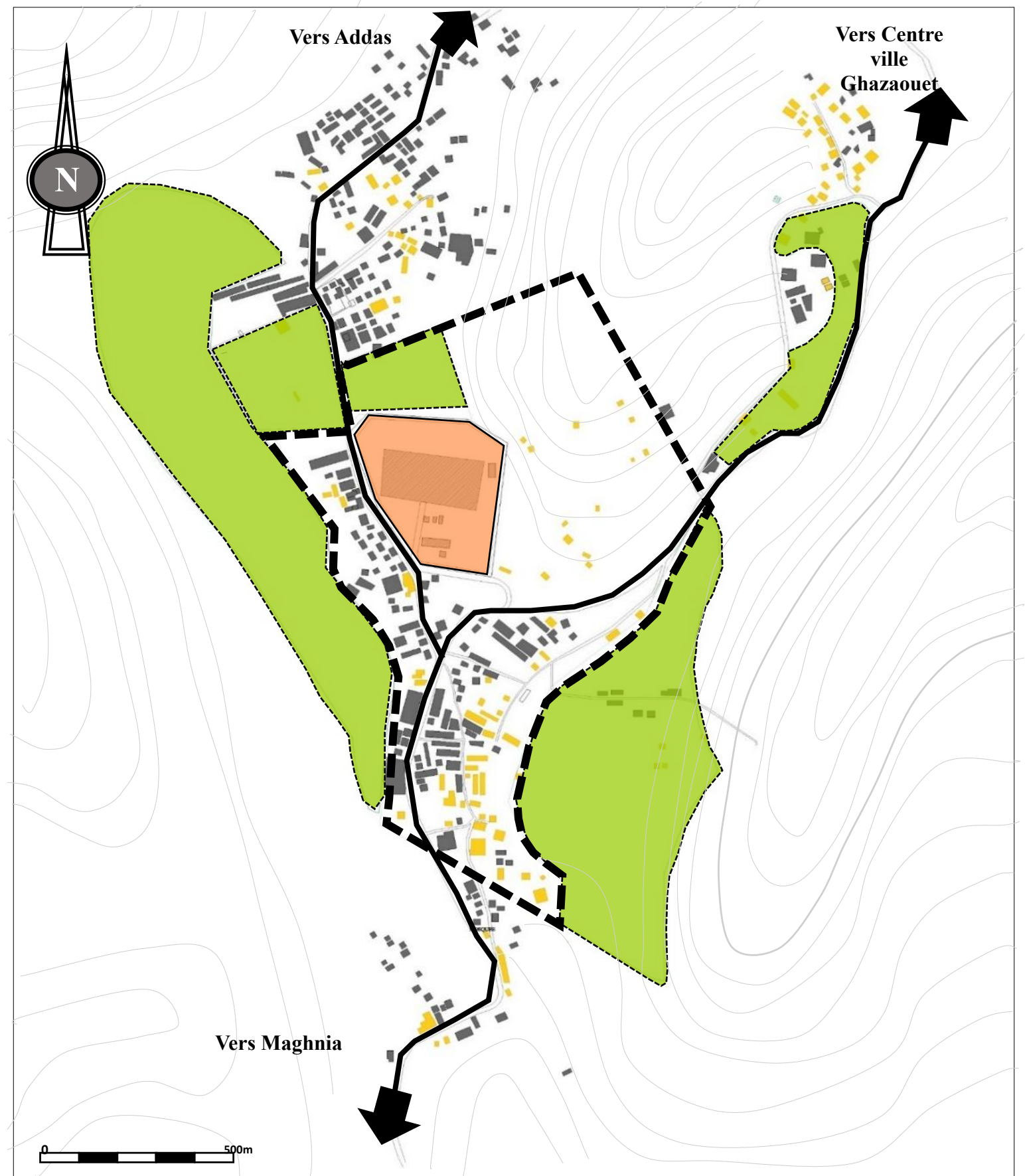
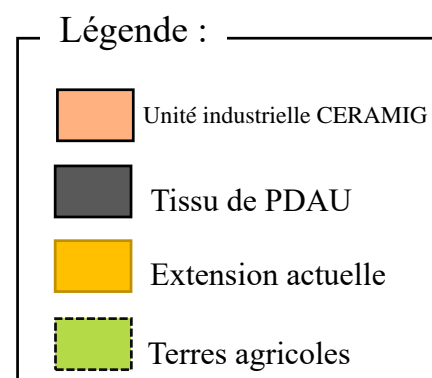


Planche 10 : Secteur périphérique Ouest-Argoub.

Source : Auteurs

### 3.4.3 Secteur périphérique Sud – Djamaa Sekhra :

L'entité périphérique de Djamaa Sekhra s'étend sur une surface de 100 Ha. Elle se caractérise par une urbanisation anarchique, épousant la morphologie du terrain, et dominée par les terres agricoles privés qui lui offre une vocation agricole. Le PDAU prédit que Djamaa Sekhra ne dispose pas de site d'extension, du fait de sa situation sur les flancs de montagne et le versant Est qui la bloque. Pourtant, l'état actuel est contradictoire à cette supposition, l'entité s'allonge le long de l'axe principal.

Le recensement général de la population et de l'habitat de 2010 a estimé un nombre de population de 1165 habitants pour cette entité.

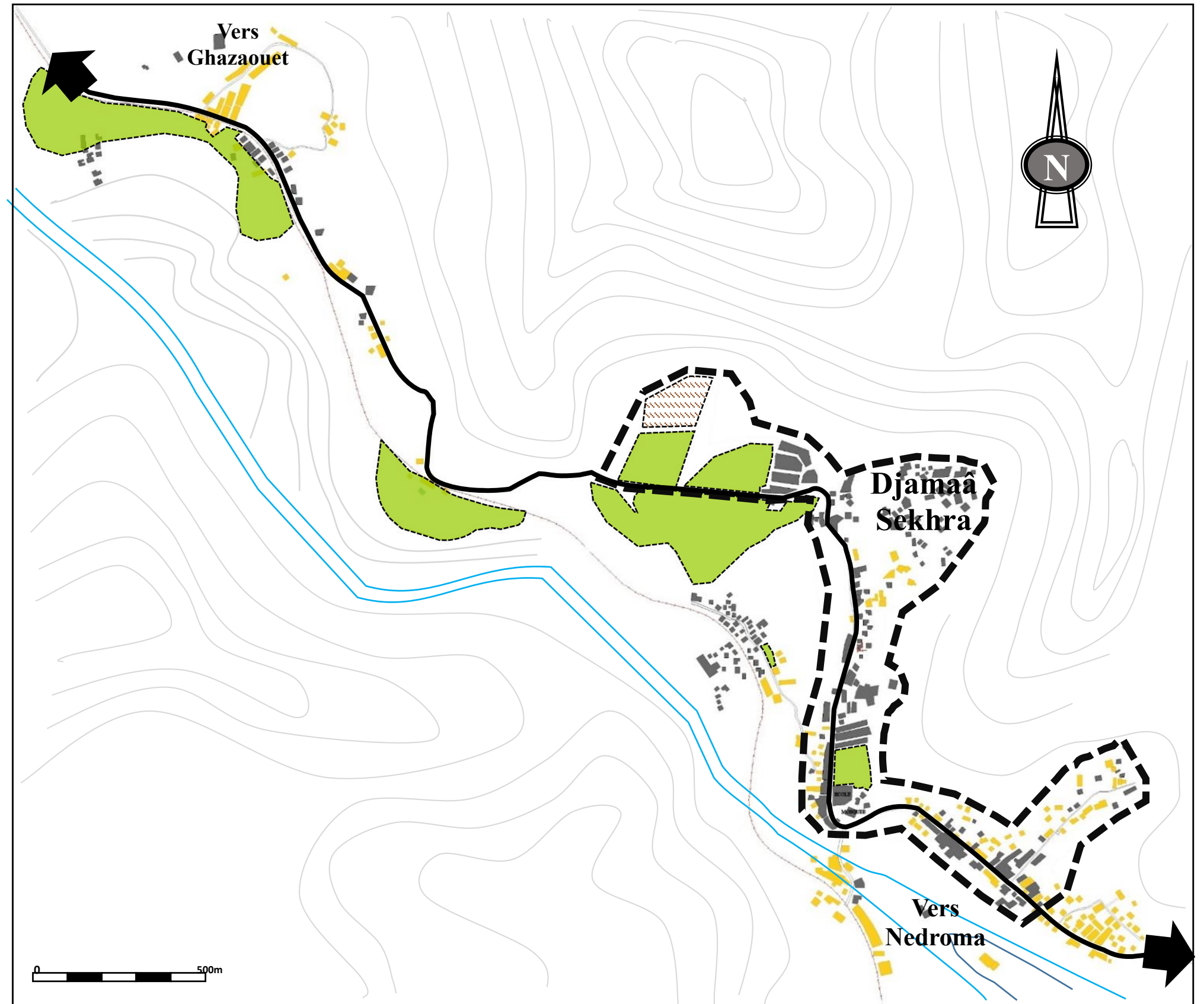
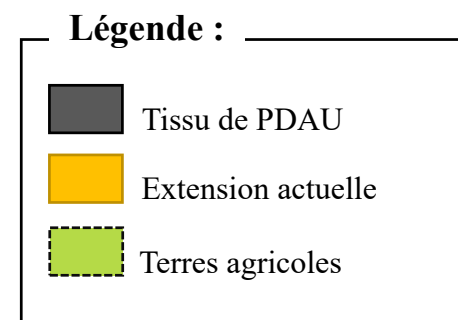


Planche 11 : Secteur périphérique Sud- Djamaa Sekhra.

Source : Auteurs

### **3.5 Situation des entrées de villes par rapport aux secteurs périphériques :**

#### ***3.5.1 Secteur d'entrée Est –Sidi Amer :***

Traversé par route nationale 98 qui relie la ville de Ghazaouet à la ville de Tlemcen, c'est un axe économique dynamique, constituant un axe de transport principal. Dont le trafic moyen journalier annuel est de 10500 véhicules puisqu'il permet la liaison avec les wilayas de l'Ouest Algérien. Elle joue le rôle d'un couloir de transit de niveau régional dont le poids lourd prend 5% des véhicules, d'une longueur de 59 km et d'une largeur de 12 m. Par ailleurs, une nouvelle bretelle d'autoroute en cours de construction d'une largeur de 22 m qui reliera la ville de Ghazaouet à l'autoroute Est-Ouest.

#### ***3.5.2 Secteur d'entrée Sud –Djamaa Sekhra :***

Traversé par la route nationale 99 est un axe principal de transport qui relie la ville de Ghazaouet à Nedroma, avec un trafic routier de 4000 véhicules par jour, dont le taux du poids lourd est de 1%. S'étirant sur une longueur de 156 km et une largeur de 8 m.

#### ***3.5.3 Secteur d'entrée Ouest –Argoub :***

Desservie par la route nationale 7 AA qui constitue une importante liaison entre la ville de Ghazaouet et Maghnia, dont le trafic moyen journalier est de 9500 véhicules avec un taux faible de poids lourd de 2 %. Elle s'étale sur une de longueur de 60 Km et une largeur de 8 m.

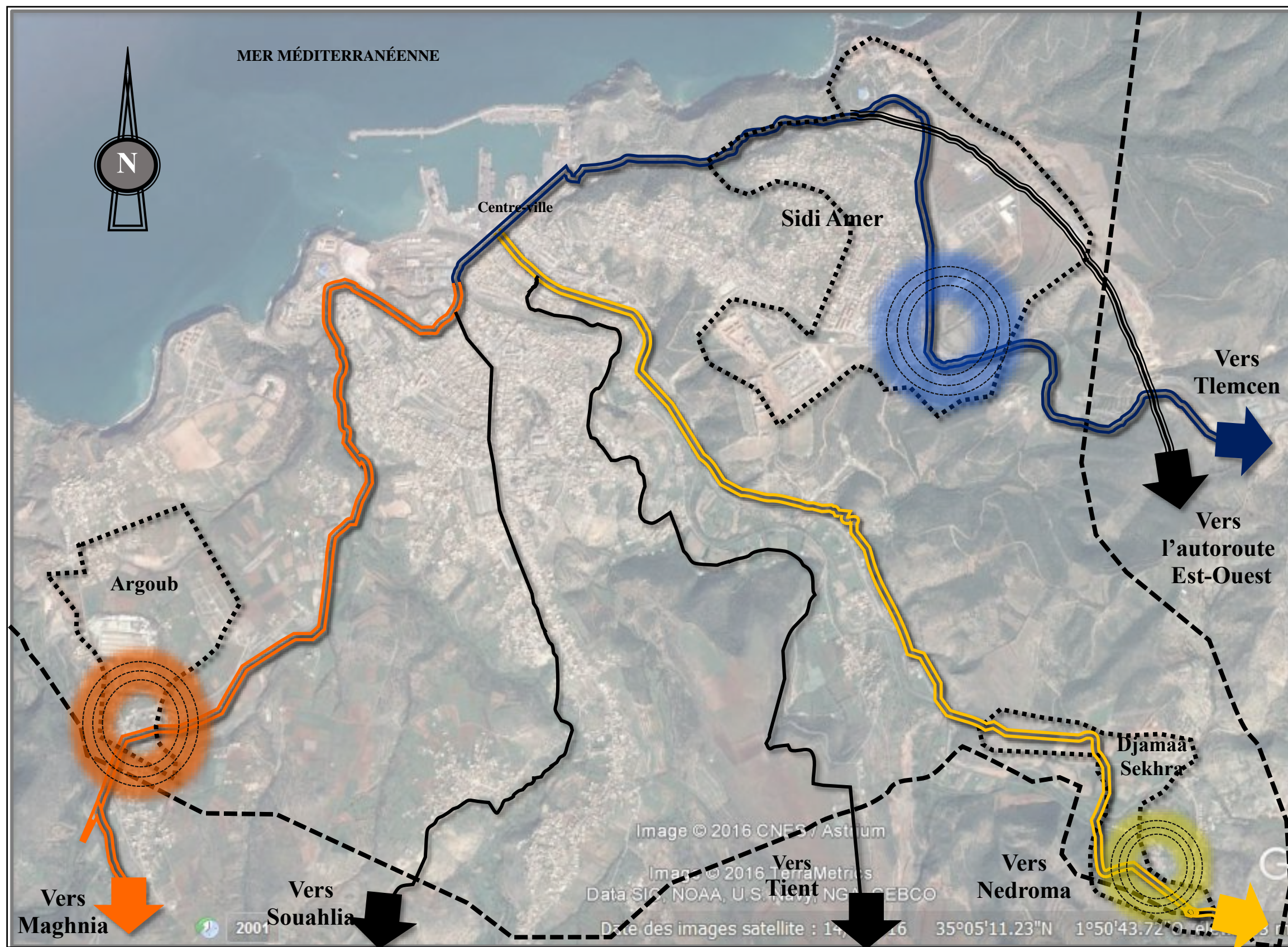


Planche 12 : Situation géographique des entrées de la ville de Ghazaouet.

Source : Auteurs

### 3.5.4 Classification des entrées de la ville de Ghazaouet:

La classification des entrées de villes de Ghazaouet s'appuie sur le constat visuel et visite des lieux d'une part, et d'autre part, sur le document de recensement de trafic routier émis par la direction des ponts et chaussée de la daïra de Ghazaouet.

Entrée de ville	RN98	RN99	RN7 AA
<b>Destination</b>	Oran, Tlemcen, Ain témouchent...	Nedroma	Maghniya
<b>Localisation géographique</b>	Est	Sud	Ouest
<b>Vocation</b>	Résidentielle, industrielle	Résidentielle, Agricole	Résidentielle, industrielle, Agricole
<b>Gabarit</b>	12 m	8 m	8 m
<b>Type de trafic</b>	Transit, autobus, véhicules légers	autobus, véhicules légers	Camion, autobus, véhicules légers
<b>Flux mécanique (TJMA)</b>	10500	4000	9500
<b>%Poids lourds</b>	5	1	2

Tableau 9 : Classification des entrée de la ville de Ghazaouet.

Source : Auteurs

Sur la base de cette lecture, et on s'apuaie sur la théorie des entrées de ville, l'entrée Est semble la plus adéquate à contenir un projet urbain d'entrée de ville pour la ville de Ghazaouet, parce que :

- **RN 98 un axe routier stratégique :**

- La ville de Ghazaouet constitue une source économique dynamique (le port, unités industrielles) qui fournit à la RN98 le rôle d'un couloir de transit de niveaux régional.
- Elle jouit d'un rôle stratégique créant une liaison avec les wilayas de l'ouest algérien, qui lui procure le flux le plus important de la ville de Ghazaouet.

- **Bretelle d'autoroute :**

- Permette d'apporter à son contexte proche (quartier de sidi Amer) comme à la ville dans son ensemble une attractivité qui contribuera à accroître sa rentabilité économique.



- Un lien stratégique entre le port- la ville- l'autoroute Est-Ouest qui entrainera des nouveaux flux économique et touristique favorisant une dynamique à l'entrée Est de la ville.
- **Des prépondérances foncières :**
  - Secteur Est présente un potentiel d'urbanisation future à long terme selon le PDAU de Ghazaouet.
  - Position géostratégique entre deux axes de desserte principaux (RN98 et bretelle d'autoroute).
  - Des espaces ouverts sur des paysages naturels (mer et forêt).

### 3.6 Analyse urbaine de secteur d'entrée Est de la ville de Ghazaouet :

Le secteur d'entrée Est nécessite d'être analysé, afin de faire ressortir ses caractéristiques, ses problématiques, déterminer les enjeux et les actions à mettre en disposition pour le projet d'intervention. Cela se concrétise par la méthode d'analyse de DTP.

Le diagnostic territorial partagé propose un cadre souple et adaptable à la réalité de territoire et prend en compte la participation des acteurs, des élus, et des habitants ; il repose sur deux pilier : l'état des lieux et l'enquête exploratoire.

#### 3.6.1 Délimitation de secteur d'étude :



Figure 10 : Délimitation de l'air d'étude.

### 3.6.2 Dimension environnementale :

#### a Situation géographique :

Situé à l'Est de la ville de Ghazaouet, le périmètre d'étude s'étale sur une de 206 ha localisé à l'Est de secteur de Sidi Amer, il est délimité :

- Au Nord : la zone non urbanisé (la forêt).
- Au Sud : la zone naturelle non urbanisé (la forêt).
- A l'Ouest : la bretelle d'autoroute.
- A l'Est : le centre de Sidi Amer.

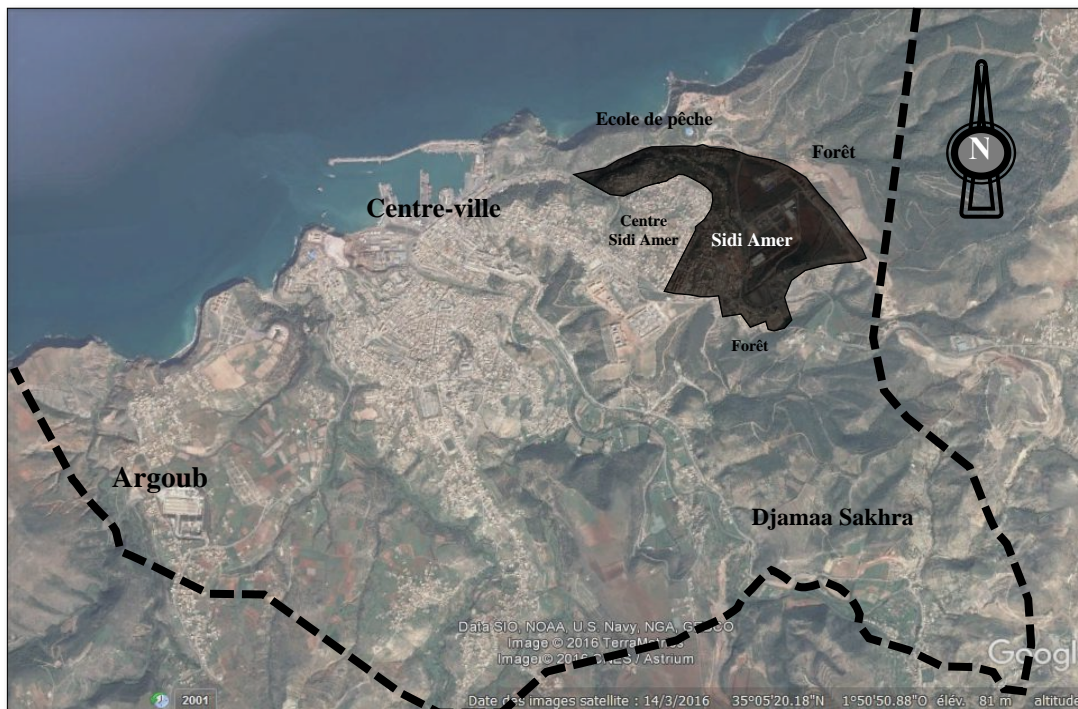


Figure 11 : Situation de l'aire d'étude par rapport au centre-ville de Ghazaouet.

#### b Accessibilité :

L'accessibilité à l'aire d'étude se fait par la RN98 qui pénètre le périmètre au centre, à l'ouest on accède par le chemin communal qui relie le centre-ville de Ghazaouet avec le secteur périphérique de Sidi Amer, ainsi, on accède par la voie tertiaire de l'Armel qui mène vers le centre Sidi Amer .Enfin au sud, on accède par le chemin communal de Dar Yaghmoracen qui mène vers le centre-ville de Ghazaouet.

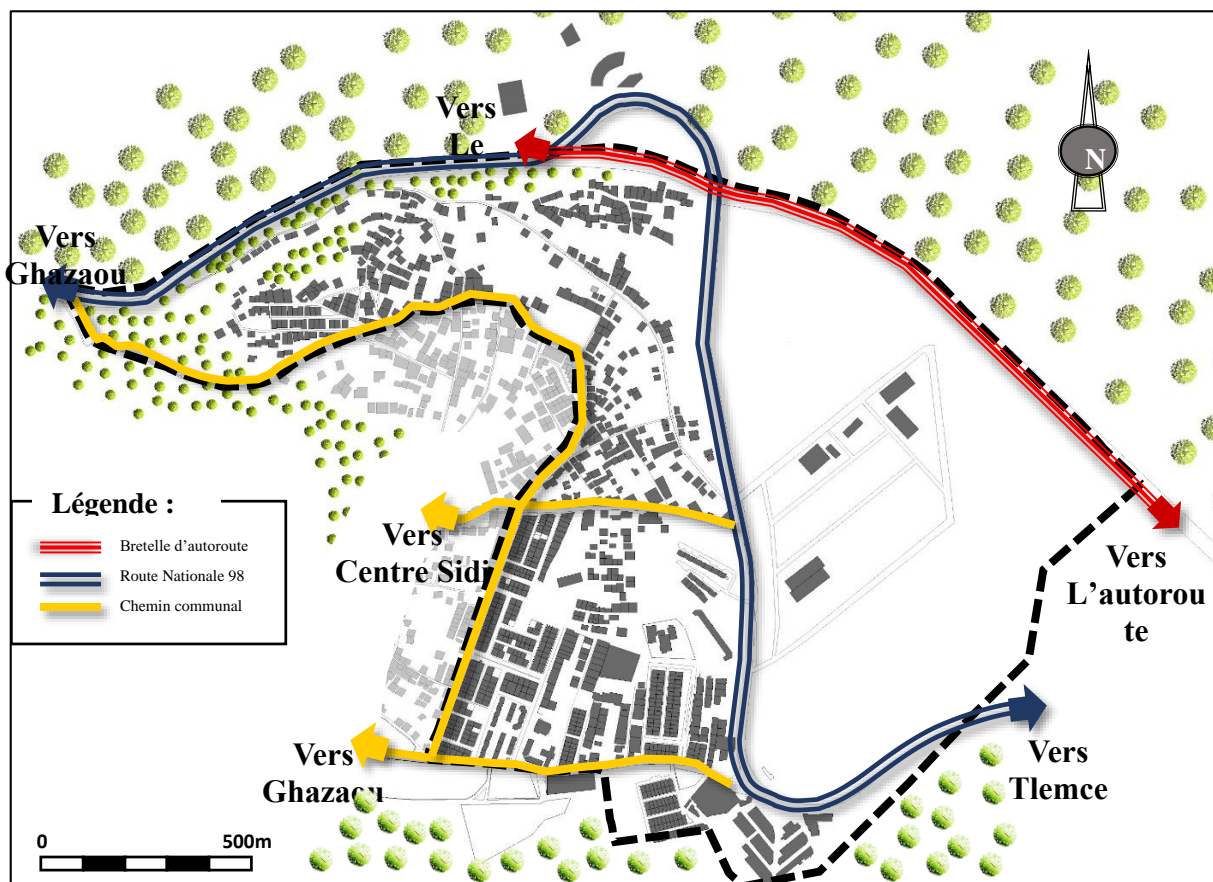


Figure 12 : Accessibilité au périmètre d'étude.

Source : Auteurs

### c Topographie :

La localité se caractérise par un relief très accidenté avec des pentes d'une moyenne de 6.5 %, ces pentes sont orientées vers l'ouest et le sud du périmètre. Le point le plus élevé a une altitude de 173 m et le plus bas se trouve sur une altitude de 81 m.

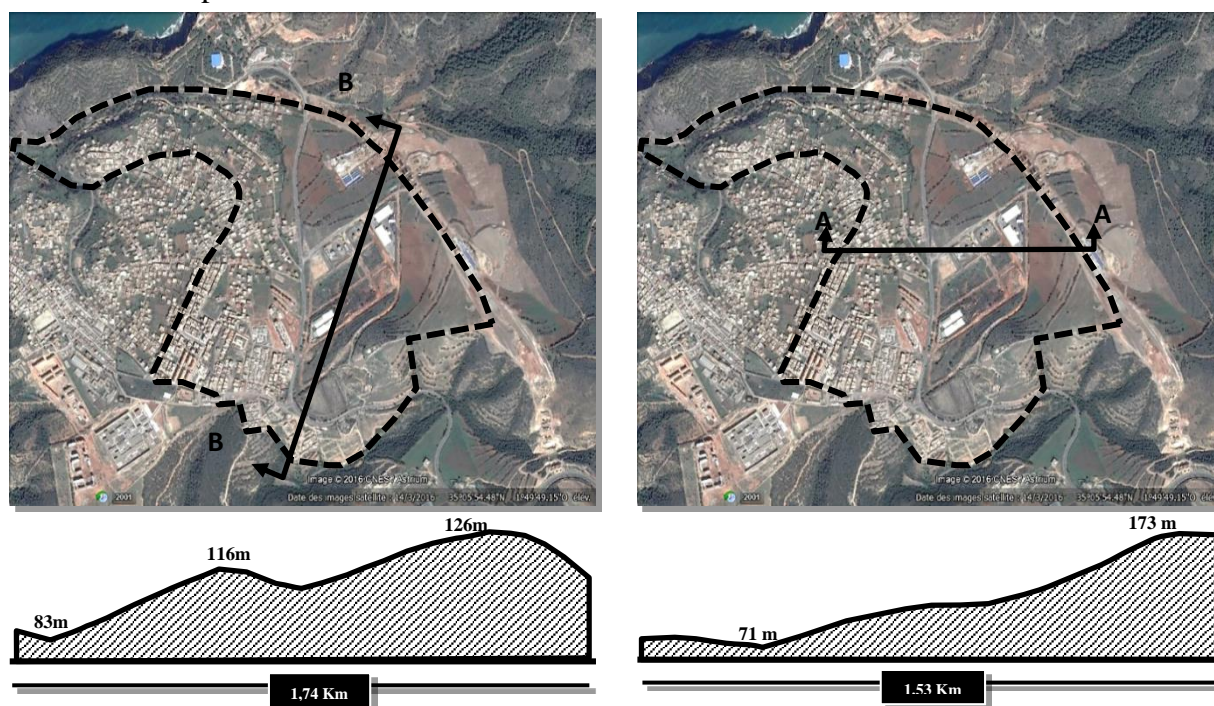


Figure 13 : Coupes transversale et longitudinale du périmètre d'étude.

#### **d Relief :**

##### **- La montagne**

De par son appartenance au mont de Trara, le secteur de Sidi Amer reste dominé par un relief quasi- intégralement montagneux. S'étalant sur deux unités :

##### **▪ Unité de versants :**

Unité prédominant la majorité du paysage montagneux où les sols sont hétérogènes généralement peu profonds et sans couvert forestier.

##### **▪ Unité de Plateaux :**

Elle couvre de très faible espace, à dominance argilo-sableuse, non calcaires de profondeur moyenne.

##### **- L'oued :**

Faisant partie du relief de la ville de Ghazaouet, oued El Bir traverse l'entité de Sidi Amer vers le Nord constituant ainsi une rupture dans le tissu urbain.

#### **e Géologie du site :**

Le territoire de la localité de Sidi Amar est situé entre deux importantes failles constituant ainsi des faisceaux de failles plis, marquée par le flanc montagneux qui la borde au Sud et au Nord. La zone d'étude est recouverte par des éboulis qui sont classées selon leurs âges :

- **Les formations récentes :** se présentent sous forme d'éboulis définie comme étant une accumulation de fragments de roches, occupant les petits plateaux à l'Ouest, et à l'Est de la localité. Ils sont constitués par des sols argileux sableux et cailloutaux d'une épaisseur allant de quelques centimètres à un mètre.

- **Les formations secondaires :** Le sol se constitue par des argiles, avec des petites roches gréseux .Cette formation est visible sous les éboulis, elles occupent presque la totalité de la zone sud de la localité.

#### **f Hydrogéologie du site :**

Les ressources hydriques du secteur de Sidi Amar sont à l'origine de nappes aquifères, des poches d'eau sous terraines et le cycle climatique saisonnier, où les sols perméables sont souvent le siège de réserves d'eau non négligeables alimentant la région en eau pour l'irrigation agricole et pour l'utilisation domestique par puits.

## **g Paysage naturel et servitude :**

### **Contrainte et servitude :**

Le périmètre d'étude est affecté à plusieurs servitudes et zones contraignantes, dont :

La localisation de la zone d'activité à l'est de secteur et au sein d'un tissu résidentiel engendre des nuisances sonores et génère une pollution atmosphérique. Ainsi que, la présence de la station d'essence dans la zone résidentielle du secteur, crée des risques d'explosion et d'incendie.

Le secteur d'étude est soumis à plusieurs servitudes, dont la bretèche d'autoroute (en cours de construction) limitera la croissance urbaine du côté Est, la route nationale 98 coupe le secteur, ce qui va générer une rupture urbaine dans le développement futur, provoquant aussi des nuisances sonores causé par l'automobile. Ensuite, l'existence de l'Oued el Bir au nord peu engendré un risque d'inondation. Enfin, le passage de la ligne moyenne tension à l'est et sud de secteur où le danger s'étend par le non-respect du couloir de servitude.

### **Réseaux divers :**

- **Alimentation en eau potable :** Le secteur de Sidi Amar dispose de ressource hydrique appréciable et ordonné par un réseau d'alimentation en eau potable de type mixte (maillé et ramifier) ravitaillé par un réservoir de 750 m<sup>3</sup>.
- **Réseaux d'assainissement :** Le secteur de Sidi Amer est doté d'un réseau d'assainissement de type unitaire, constitué de collecteur en béton. L'évacuation des eaux se reflète en deux points de rejets au Nord et Nord-Est de l'entité.
- **Electricité :** L'entité de Sidi Amer dispose d'un réseau électrique suffisant qui répond aux besoins de consommation de la population.

**Végétation :** La potentialité naturelle du l'aire d'étude se présentent dans le couvert forestier localisé au Nord qui pourra être exploité dans le but d'avoir une intégration urbaine à la nature.

## h SWOT/ AFOM :

ATOUPS	FAIBLESSE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Position géostratégique constituant l'entrée principale de la ville de Ghazaouet.</li> <li>- Bonne accessibilité, reliant le périmètre d'étude avec le centre-ville et le port par 4 axes et la bretelle d'autoroute (en cours de construction).</li> <li>- Un secteur bien viabilisé par un maillage réseaux divers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pollution atmosphérique et nuisance sonore engendré par la présence de la zone d'activité.</li> <li>- Rupture urbaine générée par la route nationale 98.</li> <li>- Le passage d'une ligne moyenne tension au niveau du fragment d'étude.</li> <li>- Manque d'intégration urbaine à la nature.</li> <li>- Absence des espaces publics aménagés.</li> <li>- Le non-respect du couloir de servitude de 35 m pour la RN98.</li> <li>- Nuisance sonore provoqué par le flux mécanique de la RN98.</li> </ul>
OPPORTUNITÉ	MENACE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouverture sur un site naturel forestier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-risque d'explosion et d'incendie engendré par la location de la station de service au sein du tissu urbain.</li> </ul>



Figure : vue sur un paysage naturel



Figure : zone d'activité



Figure: station de service

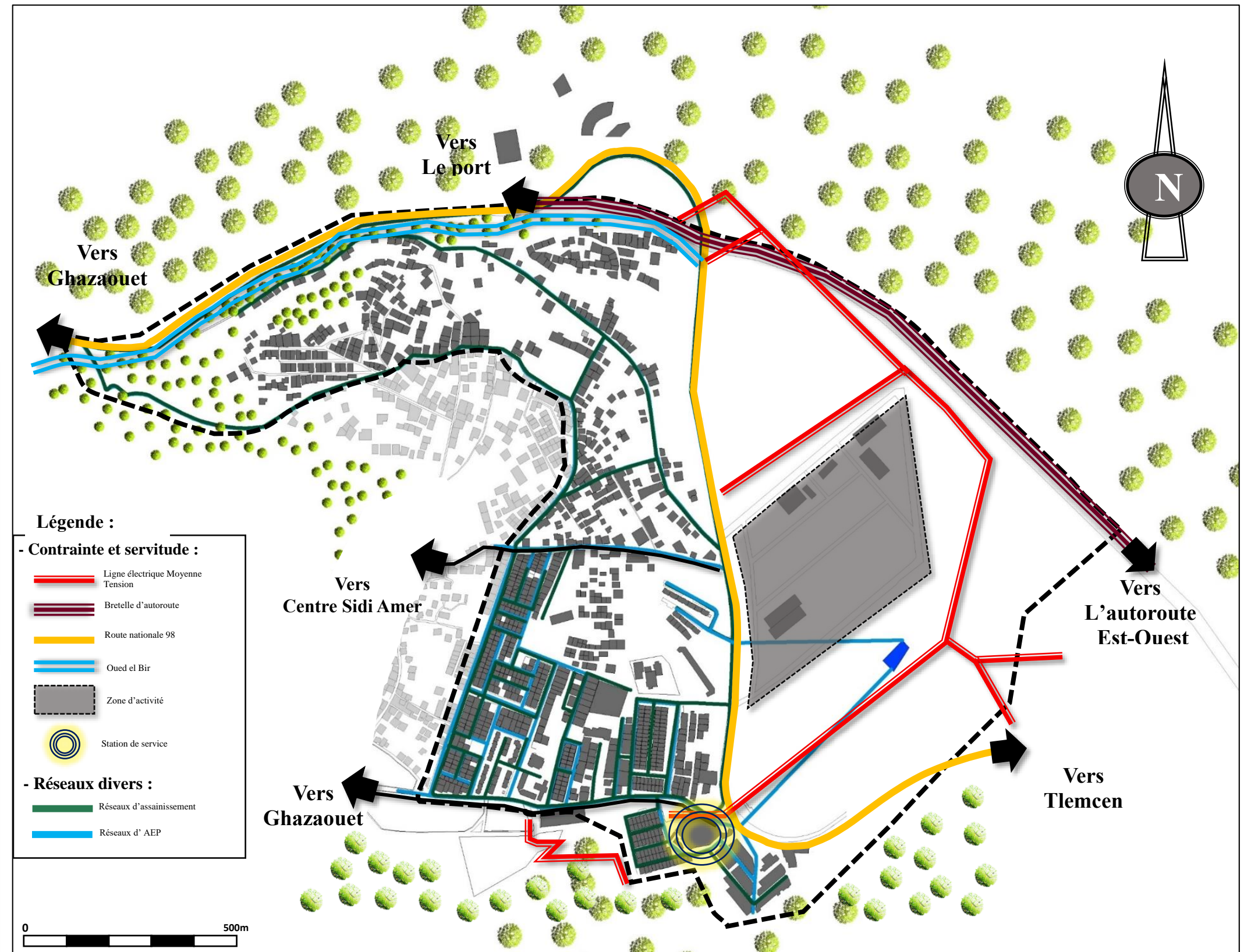


Planche 13 : Paysage naturel et servitude de périmètre d'étude.

Source : Auteurs

### 3.6.3 Dimension historique :

#### ▪ Période coloniale :

À partir de 1846 les habitants commençaient à quitter la ville par crainte de représailles des colons pour se fixer dans le village de Sidi Amar. Les autochtones résidaient dans des habitations de type traditionnel organisé par une trame irrégulière, occupant la partie Nord-Ouest du périmètre d'étude.

#### ▪ Période poste coloniale :

La zone d'activité a été fondée en 1981

- **Lotissement Sidi Amer-1991** : L'exécution des lotissements de Sidi Amer étaient dans le cadre des opérations de cession des terrains aux citoyens dans le but de la promotion de l'accession à la propriété de logements familiale. Les lots sont destinés à servir d'assiette d'habitation à usage individuels. L'élaboration des lotissements s'est faite à partir des principes et orientations du plan d'urbanisme qui ont ciblé l'utilisation des terrains libres au périphérie de façon à donner à la ville une forme génératrice d'économie, de réseaux et de déplacements. Le tracé des voies de communication a été effectué en trame régulière afin de desservir le lotissement. La vente des lots a été autorisé qu'après l'exécution des travaux d'aménagement du nouveau site, L'achèvement des habitations a débuté à partir de 1997 en respectant les d'alignements des façades.

- **La projection des logements d'El Wiam à partir de 1994** : La réalisation de 130 logements locatifs afin de satisfaire la demande des populations croissantes. Il s'agit d'habitations jumelé d'une superficie de 50m<sup>2</sup> (50m de façade).En 2002 Un programme de réalisation de 80 habitats individuels jumelé réalisé sur une assiette de 65 m<sup>2</sup>, situé au sud-est du périmètre d'étude. A partir de 2010, 150 logements sociaux ont été réalisé au titre du programme de résorption de l'habitat précaire. L'extension du tissu urbain s'étend sur le terrain libre à l'Ouest de la route nationale 98.



**a SWOT/AFOM :**

<b>ATOUTS</b>	<b>FAIBLESSE</b>
/	- Croissance urbaine contrasté manifesté par deux tissus qui détériorent la lisibilité urbaine.
<b>OPPORTUNITÉ</b>	<b>MENACE</b>
/	- risque de démolition des bâtisses anciennes.

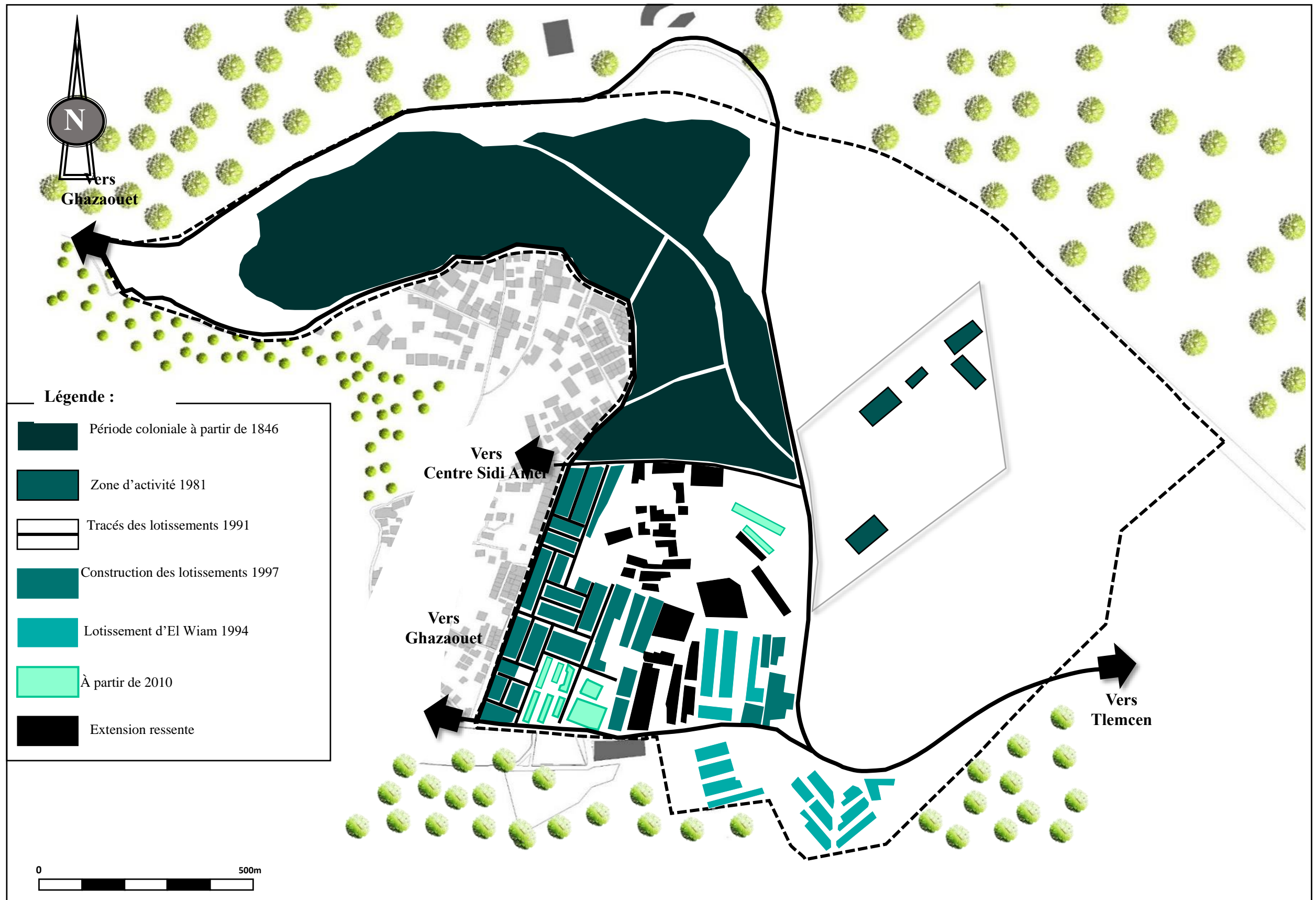


Planche 14 : Evolution historique du périmètre d'étude.

Source : Auteurs

### **3.6.4 Dimension urbaine :**

#### **a Forme urbaine :**

La trame urbaine de l'aire d'étude est divisée en trame irrégulière dans le tissu non planifié datant de la période coloniale, manifesté par un tissu anarchique. Et une trame régulière planifiée, situé dans la partie sud et organisé à travers un tracé orthogonal.

##### - Typologie d'îlots :

La forme des îlots est adaptée au tracé des voies, on trouve deux types d'îlots :

- Ilot régulier : constitue un ensemble d'îlot homogène avec une trame orthogonale, situé au Sud-Ouest du périmètre d'étude.
- Ilot irrégulier : composait d'un tissu anarchique qui s'est étalait à travers des constructions spontanées, localisé dans la partie Nord-Ouest de secteur d'étude.

##### - Typologie de parcellaire :

Le système parcellaire divise le territoire en plusieurs tranches de taille et de forme variables, dans le périmètre d'étude, il existe :

Les lotissements : ce sont des parcelles régulières planifiés, où la majorité ont une forme rectangulaire avec une organisation d'ensemble cohérente.

Les parcellaires isolés : ce sont des parcelles qui ont généralement une figure déformée, elles présentent souvent des décrochements où les limites ne sont pas matérialisés.

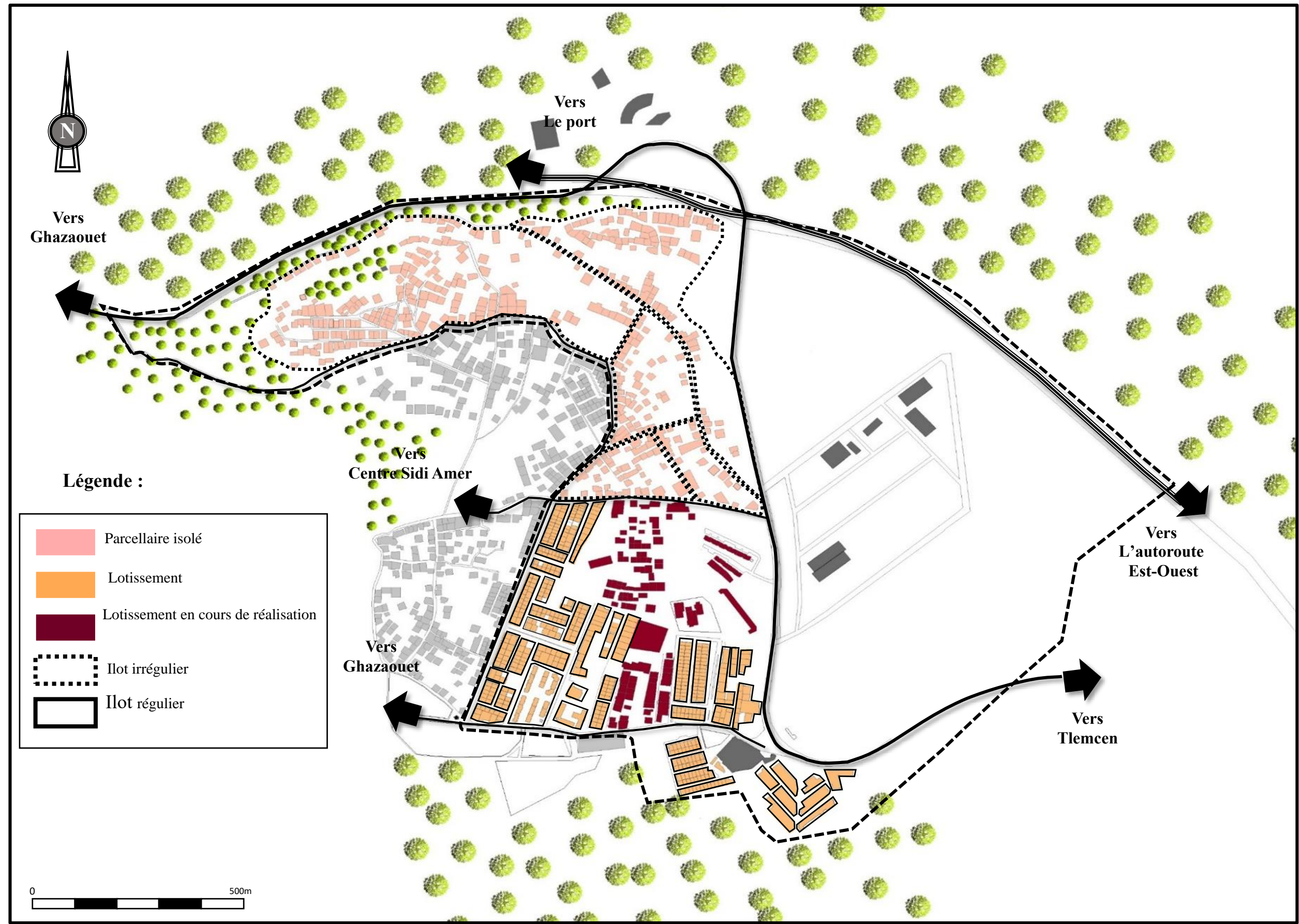


Planche 15 : Forme de tissu urbain de la zone d'étude.

Source : Auteurs

## **b Trame viaire et mobilité :**

Le système viaire est un réseau de liaison entre les différentes parcelles, déterminé par une répartition des réseaux et des voies hiérarchisées ayant différentes dimensions qui se divise en :

-Voie primaire : la route nationale 98 est l'axe majeur contenant un flux de circulation mécanique très fort, c'est l'axe le plus fréquenté par les habitants, il assure la viabilité du fragment et le relie avec le centre-ville de Ghazaouet.

-Voie secondaire : ce sont les axes qui desservent le secteur et assurent la liaison avec les entités avoisinantes, contenant un flux mécanique fort, tel que : Route de l'armel au centre, Route de Dar Yaghmoracen au sud et le chemin communal à l'ouest qui mène vers le centre-ville de Ghazaouet.

- Voie tertiaire : elles permettent la fonction de distribution et desservent les habitations, où la majorité sont des pistes localisés dans le nord du secteur (tissu non planifié).

### **La mobilité urbaine :**

Le secteur d'étude est desservi par deux lignes de bus qui traversent la limite sud et Ouest de secteur, reliant ce dernier avec le centre-ville de Ghazaouet.

## **c Nature juridique :**

Pour mener à bien ce travail, l'analyse des caractéristiques de tissu urbain de périmètre d'étude s'appuie sur l'utilisation des données disponibles, à savoir l'état juridique du foncier où le secteur privé prédomine.



Figure: Voie primaire RN 98



Figure : Voie secondaire



Figure: Voie tertiaire



Figure : bretelle d'autoroute

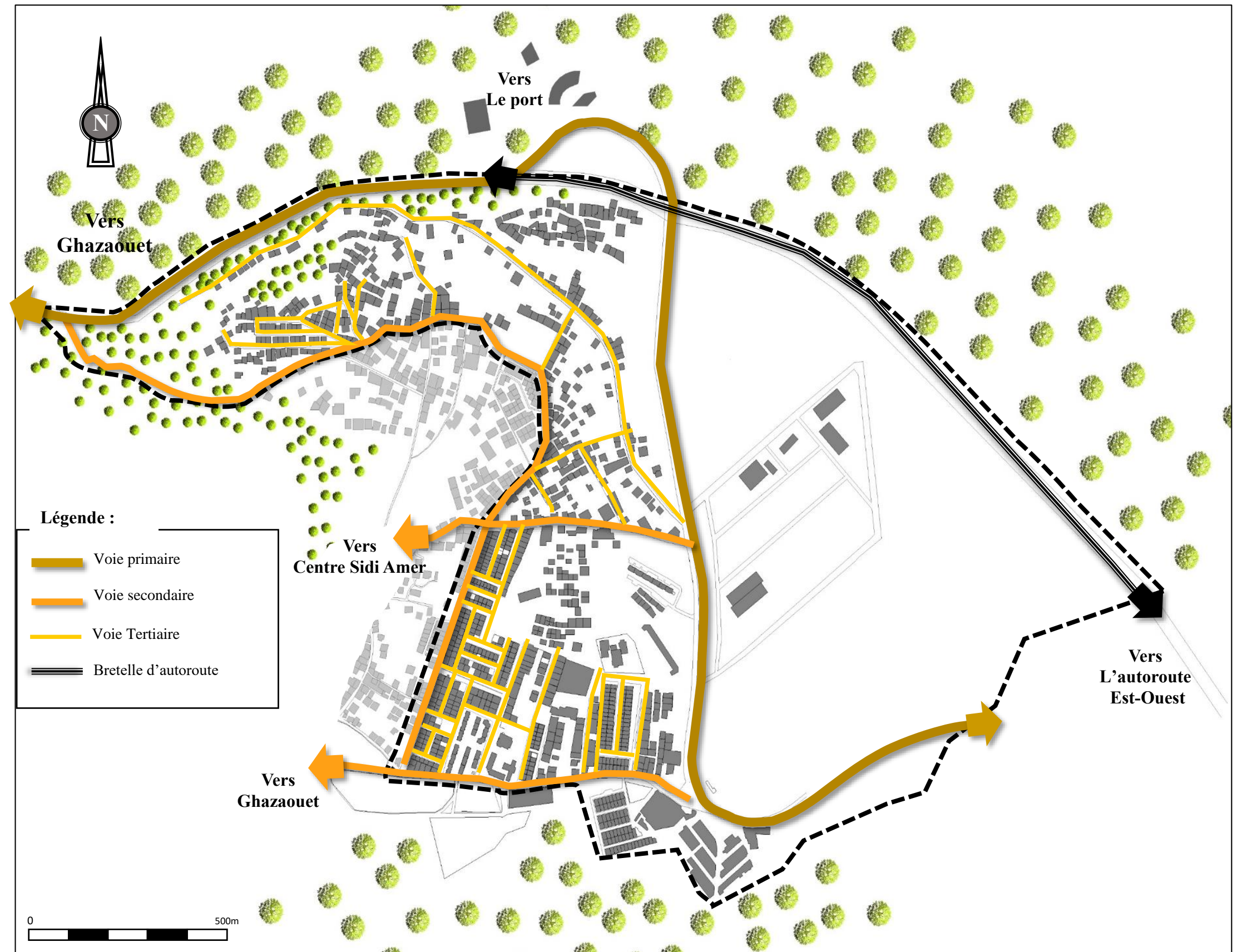


Planche 16 : Trame viaire du périmètre d'étude.

Source : Auteurs



Planche 17 : Nature juridique du foncier de périmètre d'étude.

Source : Auteurs

d Densité urbaine :

Le tissu urbanisé représente un taux de 15%, tandis que , les terrains vides représentent 85% de la superficie totale, ce taux élevé est dû à la morphologie accidenté qui empêche l'extension de tissu d'une part, et d'autre part, la croissance urbaine éparpillé non accompagné d'une gestion de l'espace urbain. Ainsi que, la rupture urbaine causée par la RN98 qui divise le secteur d'étude en deux entités distinctes.

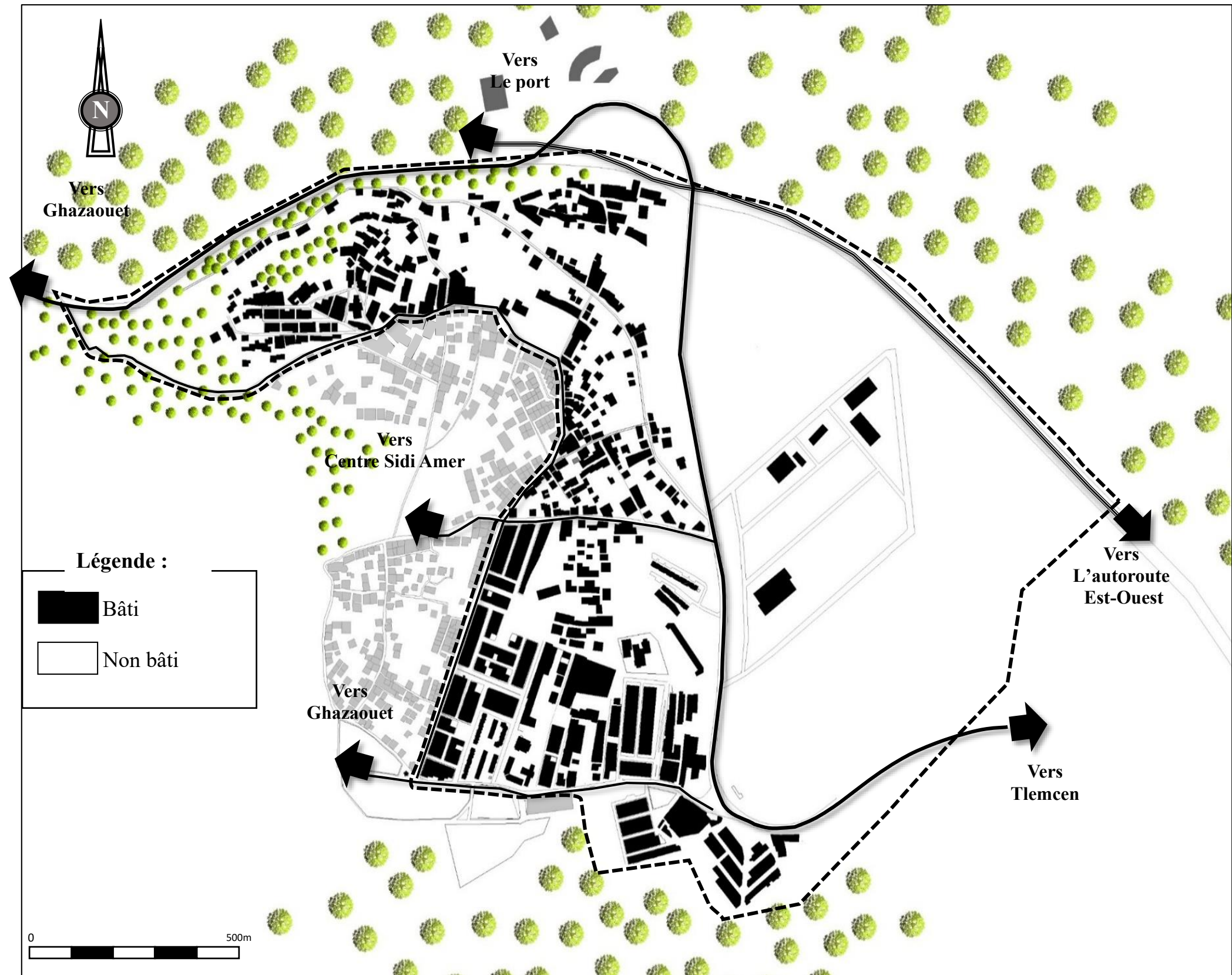


Planche 18 : Densité urbaine de périmètre d'étude.

Source : Auteurs



### e Typologie d'habitats et d'équipements :

La configuration spatiale du périmètre d'étude se caractérise par la dominance de la fonction résidentielle en divers types :

#### - Habitats individuels :

Occupent la quasi majorité du terrain, elle présente une hétérogénéité de forme. On constate la présence de 2 types, d'une part l'habitat planifié sous forme de lotissement occupant la partie sud secteur, d'autre part l'habitat non planifié, manifesté par un habitat spontané, localisé au nord-ouest du secteur d'étude. Le gabarit se varie entre le R et R+3 où la prédominance est de R+2.

#### - Habitats collectif :

Formant des grands ensembles d'immeuble, ils occupent une partie restreinte du parc de logement de secteur d'étude, avec gabarit est de R+4.

#### - Equipement :

Le secteur d'étude accueille un nombre réduit d'équipement limité par des fonctions industrielle et sanitaire.

Equipements Sanitaire	Eéquipements industriel	Equipement de service	Equipements culturels	Equipement édilitaires
- polyclinique	-Zone d'activité	-Station de service - Locaux commerciaux vacants	-2 Mosquée	-Douane Algérienne

Tableau 10 : Typologie des équipements de périmètre d'étude.

### f Etat de bâti :

L'état de bâti des constructions varie d'une parcelle à l'autre, le périmètre d'étude se distingue par trois situations d'états physique : constructions en bon état, moyen état et mauvaises état.

La majorité des bâtisses sont en bon état et qui représentent un taux de 46.2% du nombre total, localisées principalement au sud de secteur. On trouve aussi des constructions en moyen état avec un taux élevé de 43%.

La plupart des constructions en mauvaise états se situe au nord de secteur d'étude représentant un pourcentage de 6.6%.



Figure : équipement sanitaire polyclinique



Figure : habitat collectif



Figure : habitat individuel

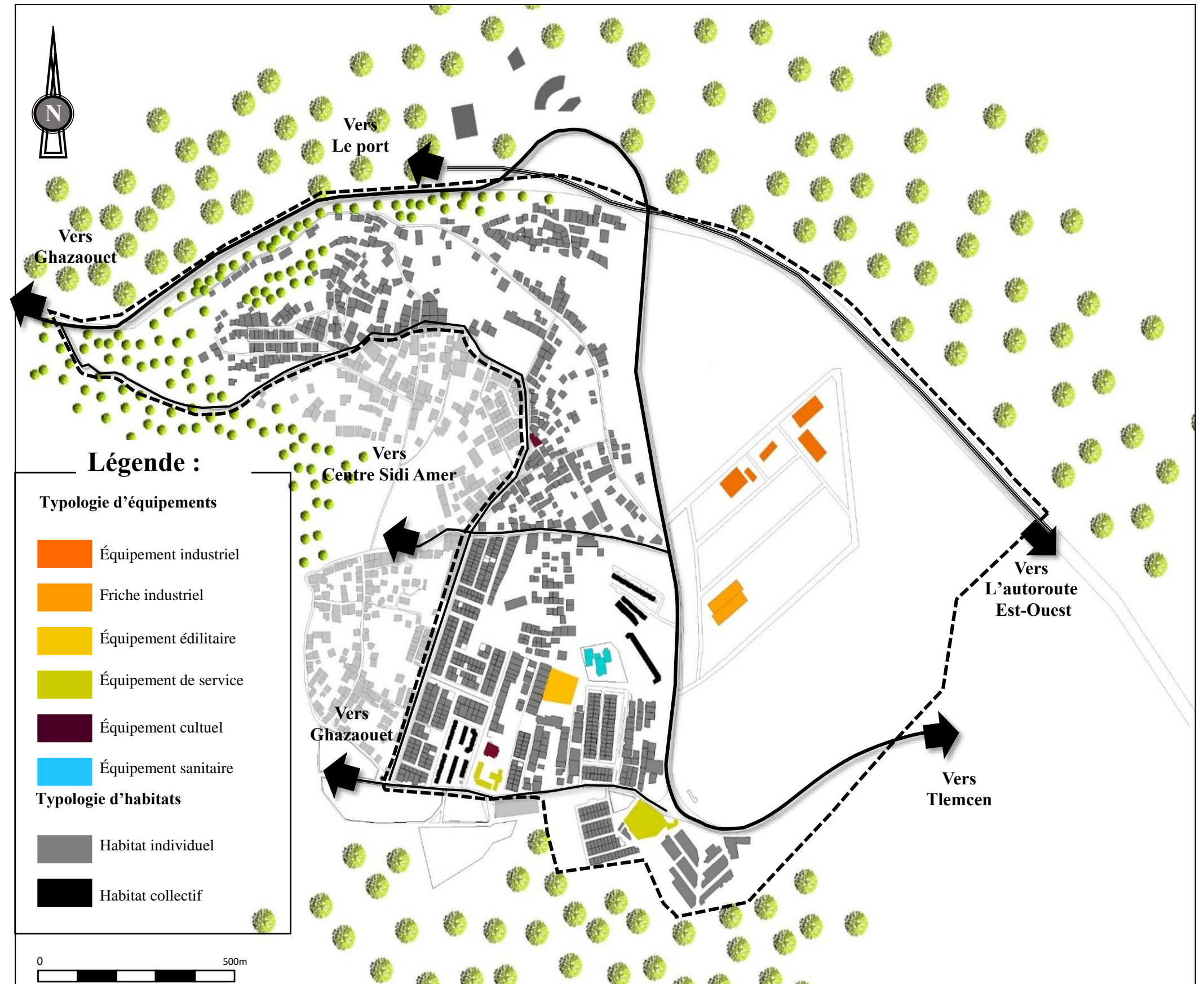


Planche 19 : Typologie d'habitats et des équipements de périmètre d'étude.

Source : Auteurs



Figure : construction en bonne état



Figure : construction en bonne état



Figure : construction en mauvaise état



Planche 20 : Etat de bâti de périmètre d'étude.

Source : Auteurs

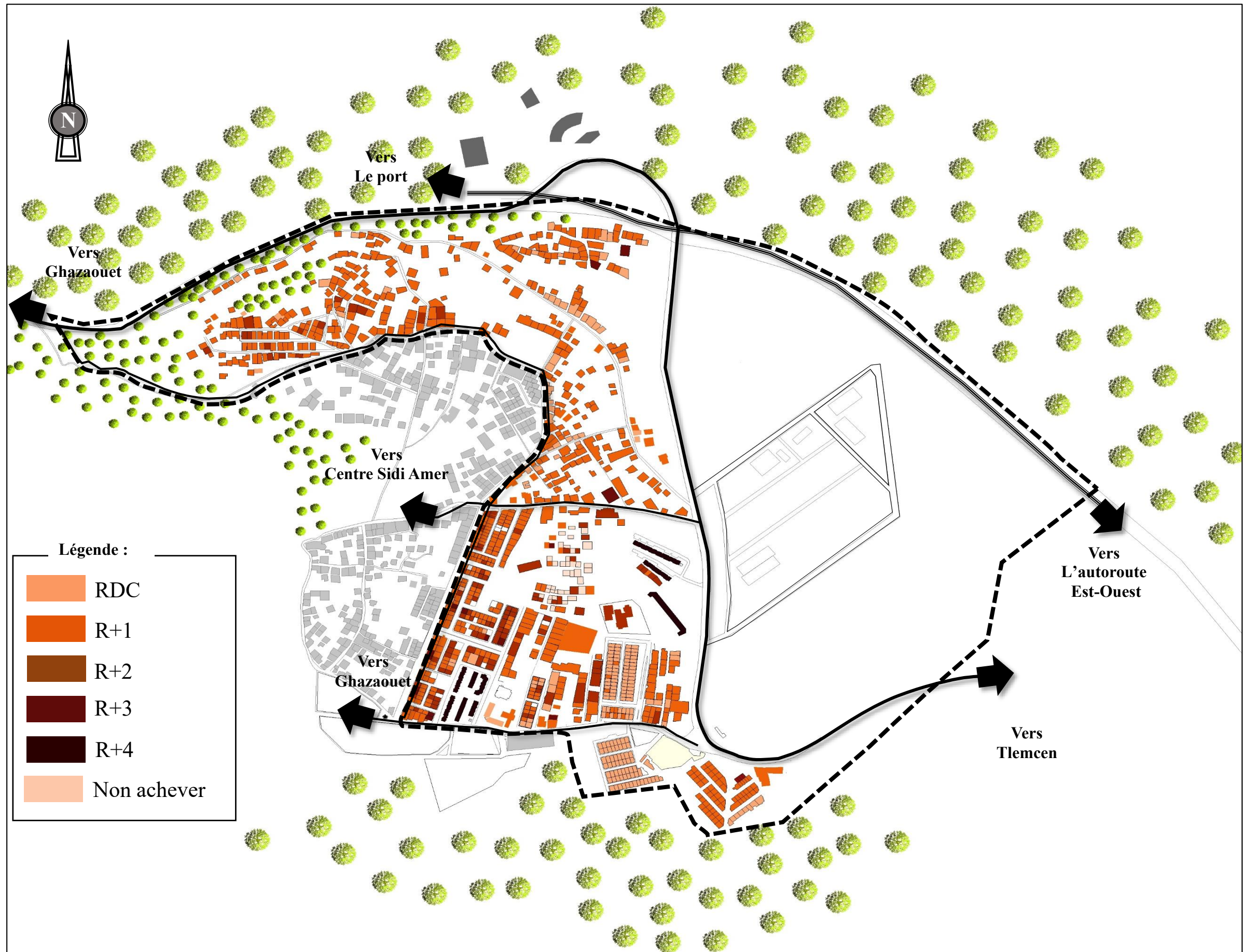


Planche 21 : Etat de gabarit de périmètre d'étude.

Source : Auteurs

**g SWOT/ AFOM :**

<b>ATOUS</b>	<b>FAIBLESSE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une lisibilité urbaine manifestée par une trame planifiée.</li> <li>- Une zone à vocation résidentielle.</li> <li>- Des disponibilités foncières à exploiter dans la partie Est de l'aire d'étude.</li> <li>- La situation physique de la majorité des constructions est en bon état.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déficit en matière de circulation interne et l'insuffisance des voies tertiaires.</li> <li>- Voies tertiaires dans un état déplorable (pistes).</li> <li>- Absence d'une diversification de moyens de transports.</li> <li>- Flux mécanique fort de la RN 98 qui hostile le déplacement piéton.</li> <li>- Un tissu urbain anarchique (partie Nord) qui empêche la gestion du fonctionnement urbain.</li> <li>- Rupture urbaine causé par la RN98 divisant le secteur en deux entités distinctes.</li> <li>- Absence total des équipements sportifs, de loisirs et d'équipements socioculturels.</li> <li>- Absence des équipements de base.</li> <li>- L'existence de la fonction industrielle qui est incompatible à la vocation résidentielle du secteur.</li> <li>- Typologie d'habitat restrictive à l'habitat individuel.</li> </ul>
<b>OPPORTUNITÉ</b>	<b>MENACE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présence de friches urabines qui peuvent être reconverties.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque d'effondrement des habitations vétustes.</li> </ul>

**3.6.5 Dimension architecturale :**

La construction est l'élément de base de l'espace urbain (en particulier le tissu constructif). Le bâti est défini par des caractéristiques précises et réglementées, qui donnent la forme des constructions et leur aspect architectural et physionomique et leurs spécificités. L'ensemble de périmètre d'étude se caractérise par un style architectural non homogène, où la majorité des constructions sont dépourvus d'un aspect esthétique cohérent. Vu que c'est un secteur résidentiel dominé par l'habitat individuel de type auto construction, où chaque propriétaire prend la liberté de créer sans propre style.

	Caractéristiques	Illustration
<b>Habitat individuel de type auto-construction</b>		
Façade	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La zone est caractérisée par l'utilisation des formes simples dans ses ouvertures (Carrées, rectangulaires)</li> <li>- La zone est caractérisée par une diversité de couleurs (la couleur dominante est blanche et beige).</li> </ul>	
Gabarit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les hauteurs dans les habitats individuels varient entre R et R+3</li> </ul>	
Les Matériaux et le système de construction	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les matériaux utilisés sont : le béton armé, la brique. Et pour le traitement des façades (peinture, verre...).</li> <li>- Le système de construction c'est : système poteau poutre.</li> </ul>	
Etat de la toiture	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La majorité des constructions ont des toitures plates</li> </ul>	
Architecture de la zone d'étude	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il n'existe aucune réflexion pour le style architectural et sans harmonie entre les couleurs, les hauteurs et les textures.</li> </ul>	
<b>Habitat spontané</b>		
Façade	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des façades aveugles sans traitement architectural</li> </ul>	
Gabarit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De R à R+1</li> </ul>	
Les matériaux de construction	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les matériaux utilisés sont : la pierre.</li> </ul>	
Etat de la toiture	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La majorité des constructions ont des toitures plates.</li> </ul>	
Architecture de la zone d'étude	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Architecture traditionnelle.</li> <li>- Ce type de construction souffre de la <b>vétusté</b> de bâtis dont la <b>qualité architecturale</b> est dégradée ;</li> <li>- Une rupture au niveau de la continuité des façades urbaines où la généralement ne sont pas alignés par rapport à la voirie.</li> </ul>	

- **Analyse paysagère et séquentielle :**



Champ de vision ouvert, limité à droite par des constructions et ouvert du côté gauche par des terrains vacants. Un axe dynamique avec un flux mécanique très fort et un flux piéton faible. Avec une présence timide du mobilier urbain (arbre, éclairage...).



Champs de vision limitée de côté gauche par un talus naturels et ouvert à droit bordé, fermé au-delà par un talus naturel, avec une apparition d'une concavité de la rue. Ainsi on remarque l'absence du mobilier urbain sauf l'éclairage public.



Champs de vision complètement limité de côté gauche et droite par l'alignement des façades fermé au-delà par une habitation, avec une apparition d'une concavité de la rue.



Champs visuel très limité par des constructions riveraines un effet de rétrécissement de la rue causé par l'effet de compétition.

**a SWOT/AFOM :**

<b>ATOUPS</b>	<b>FAIBLESSE</b>
/	<ul style="list-style-type: none"><li>- La non homogénéité de l'aspect architectural ce qui a approuvé la disparition de l'identité de l'entrée de la ville.</li><li>- L'absence d'un caché architectural cohérent.</li></ul>
<b>OPPORTUNITÉ</b>	<b>MENACE</b>
/	/

**3.6.6 Dimension démographique :**





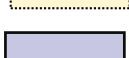








Vu le manque de documentation, les statistiques démographique reste inaccompli, de ce fait on a estimé que le nombre de la population de périmètre d'étude est de 4 422 habitants.

**3.6.7 Synthèse :**

Le diagnostic technique nous a permet de ressortir les atouts, faiblesses, opportunités, et menaces de secteur d'entrée Est de la ville de Ghazaouet. Bien que ce secteur jouit plusieurs potentialités manifesté par une position géostratégique ouverte sur la nature, et présente une capacité de développement urbain important compatible à l'envergure de l'entrée de ville. Cependant, le secteur d'entrée Est est soumis à plusieurs problèmes, qui seront discuté avec les acteurs public dans le cadre de diagnostic partagé.



**Légende :**

-  • Rupture urbaine
-  • Friche industrielle
-  • Tissu industriel incompatible
-  • Tissu anarchique
-  • Potentiel foncier non exploité
-  • Risque d'explosion (Station de d'essence)
-  • Nuisance sonore
-  • Arrêt de bus (absence de diversification de moyen de transport)
-  • Absence de panneaux de signalisation d'entrée de ville.
-  • Pollution atmosphérique.
-  • Habitats vétuste.
-  • Le non respect de couloir de servitude de RN98 (35m)
-  • Déficit en matière de circulation interne et l'insuffisance des voies tertiaires.

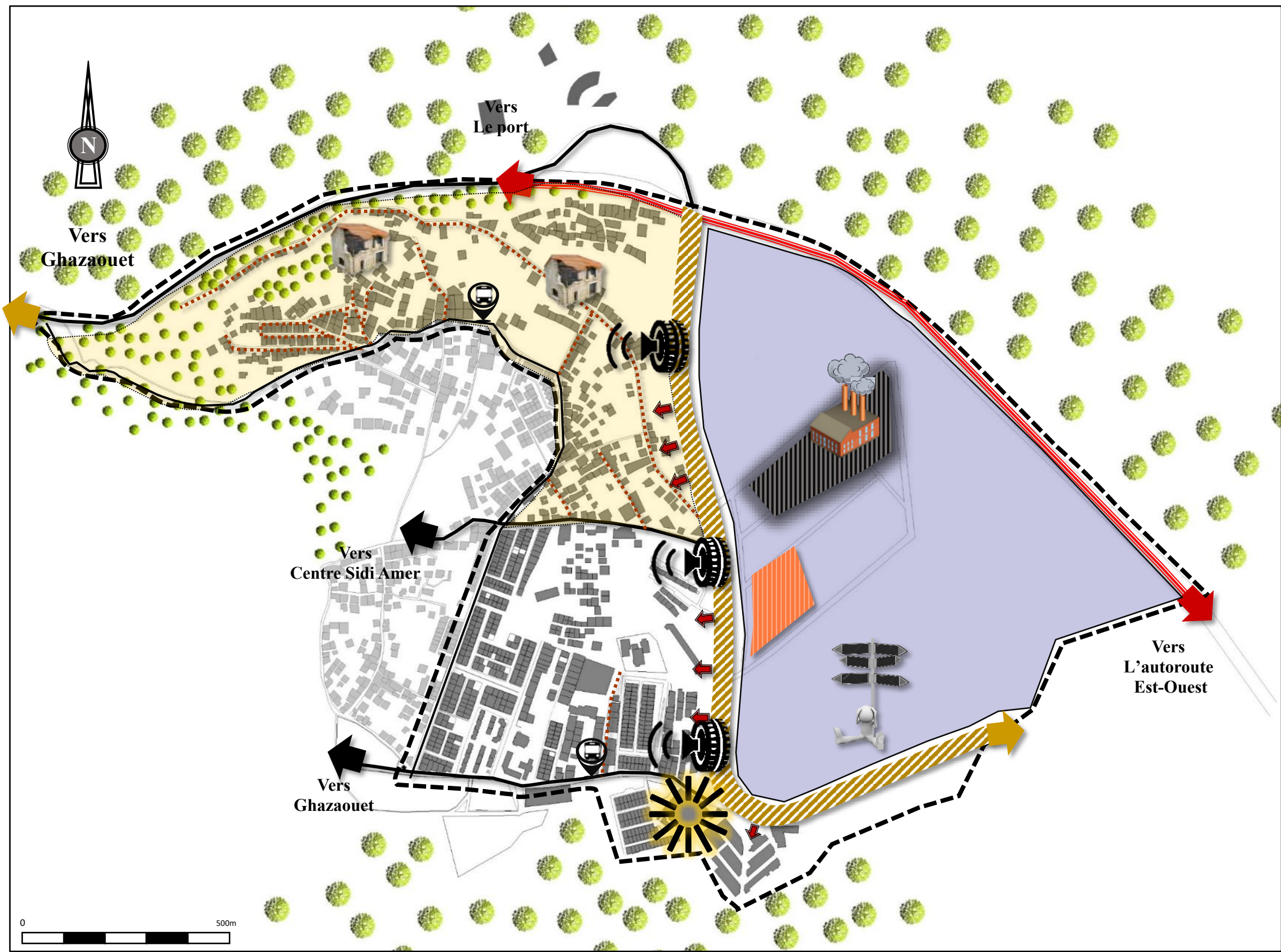


Planche 22 : Carte de dysfonctionnement du périmètre d'étude.

Source : Auteurs

### 3.7 Diagnostic partagé :

#### 3.7.1 Les outils d'enquête :

##### a Questionnaire :

Le questionnaire est un outil permettant de recueillir des informations de manière méthodique. Il se situe dans un travail de recherche. Les données permettent de vérifier les hypothèses de recherche.

##### b Entretien :

L'entretien de recherche est une méthode de collecte qui vise à recueillir des données (informations, ressentis, récits, témoignages...) appelés matériaux, dans le but de les analyser.

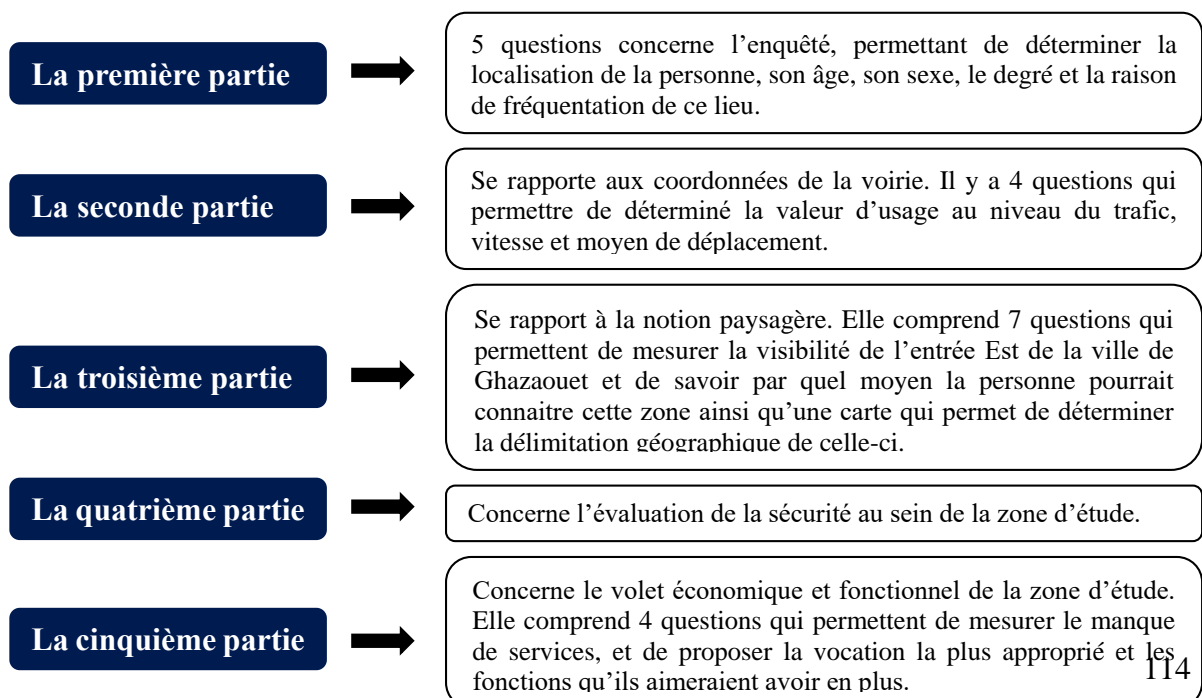
Intérêts de l'Entretien de recherche consiste en :

- L'Exploration puisqu'il permet dans la phase de pré-enquête à la construction du cadre conceptuel.
- La vérification et la validation des résultats antérieurs.
- L'approfondissement par la collecte systématique de données, après la construction du cadre conceptuel et en fonction des hypothèses.

#### 3.7.2 Méthodologie d'enquête :

##### a Elaboration du questionnaire :

L'élaboration du questionnaire s'est basée sur les principaux composants d'une entrée de ville (paysage, la voirie, appropriation du lieu, et nuisance) s'inscrivant dans les principes de développement durable. Sur 4 pages, il comprend 5 parties :



✓ **Type de questions :**

En tout, le questionnaire comprend 21 questions dont 3 questions ouvertes qui laissent la liberté à l'individu de s'exprimer comme il le veut. 8 questions semi-ouvertes, l'avantage de ce type de question est de permettre des réponses plus précises ce qui rend le dépouillement simple ; mais l'inconvénient est que certaines réponses peuvent surprendre l'enquêté. 7 questions pré-codées, consiste à proposer une série de réponses parmi lesquelles l'enquêté choisit celle qui répond le mieux à son opinion. 2 questions semi-fermées et une fermée où les réponses possibles sont fixées à l'avance, l'enquêté doit répondre le plus souvent entre deux ou plusieurs interrogations, mais une seule réponse est possible.

✓ **Population concerné :**

Nous avons recueilli le témoignage de cinquante personnes appartenant aux deux catégories suivantes :

- Visiteurs ou /passagers.
- Habitants.

L'interview s'est fait de face à face, A noter que dans notre échantillon de 50 personnes les habitants sont légèrement sous représentées, 20 habitants contre 30 visiteurs et passagers, vu que la zone d'entrée Est de la ville de Ghazaouet joue le rôle de l'entrée principale de la ville et comprend un flux importants de passagers du faite qu'elle relie Ghazaouet avec le reste du pays.

**b Entretien de recherche :**

Dans le cadre de démarche du diagnostic partagé on a opté pour établir des entretiens avec les acteurs publics, pour recueillir des informations approfondis sur certaines problématiques découlé de diagnostic technique. Par des questions qui se rapporte à la spécificité et l'impact de chaque acteur. Le mode de recueil de donné s'est fait par la prise de note et le magnétophone.

**c Les contraintes affrontées durant l'enquête :**

A noter que quelques interviewé(e)s ne savaient pas à quoi correspondait une «entrée de ville», on a explicité ce terme par « مدخل مدينة الغزوات »: cette situation exprime d'une certaine manière le flou qui se situe à la limite de la ville et le fait que les entrées de ville ne représentent pas une catégorie distincte de lieux dans l'imaginaire des gens. Ainsi que certain acteur public n'accepte pas de nous accueillir.

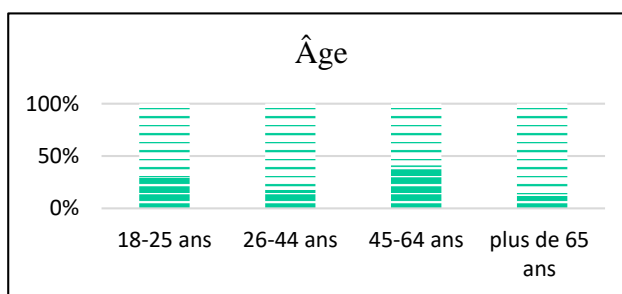
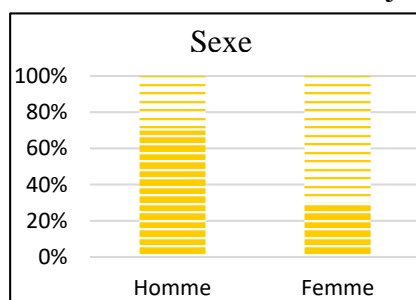
### 3.7.3 Le résultat d'enquête :

#### a Questionnaire :

Le questionnaire étant de manière générale basé sur le caractère qualitatif des entrées de ville, il nous apparaît plus aisé de traiter les réponses les unes après les autres.

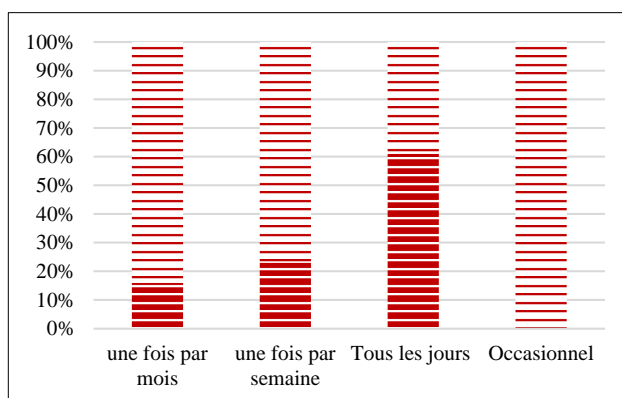
##### - Rubrique 1 : Coordonnées sociodémographique :

L'échantillon est aléatoire, 50 personnes ont été interrogées. On constate que près du 70 % sont des hommes et 30% sont des femmes ; la plupart des interviewé(e)s habitent à Ghazaouet, et d'autre viennent de divers destination (Tlemcen, Oran, Nedroma, ...etc.). Afin de répondre au besoins et mieux concrétisé nos objectifs d'étude.



#### ➤ A quelle fréquence empruntez-vous ce lieu ?

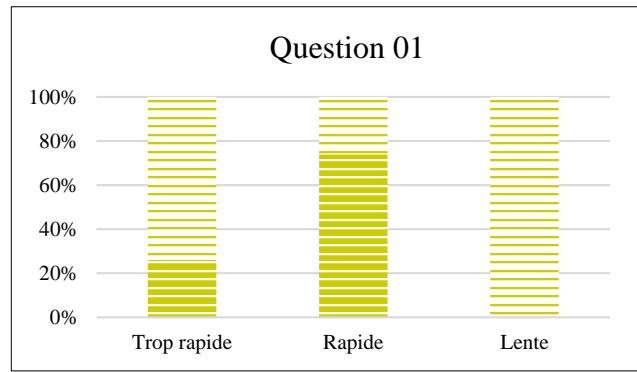
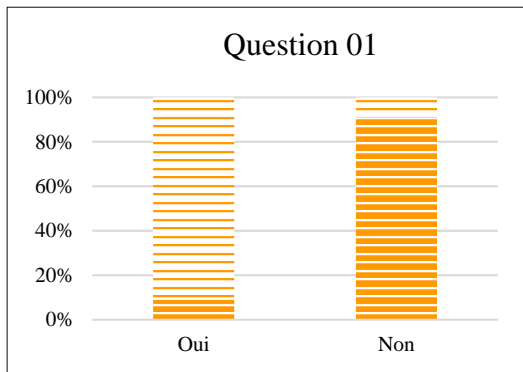
Une majorité nette de 61% fréquente le lieu chaque jour, ce qui signifie que l'entrée Est de la ville de Ghazaouet est un passage obligé et possède une relation étroite avec la ville. Ceci induit qu'elle doit être prise en charge en termes d'aménagement urbain.



##### - Rubrique 2 : Coordonnées de la voirie :

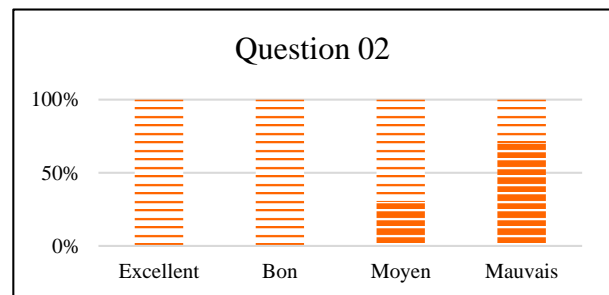
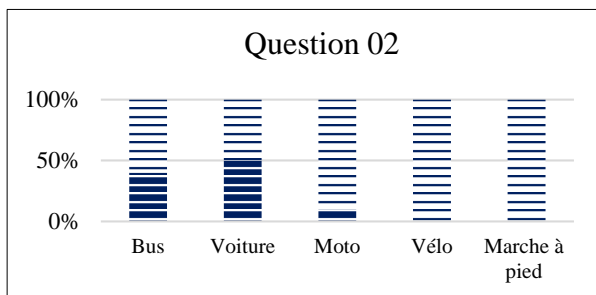
#### ➤ Trouvez-vous que la vitesse des automobilistes dans la RN 98 est ...? : Jugez-vous que ces lieux soient sécuritaires pour la marche piétonne ?

Cette question permet de juger la perception des citoyens et passagers de la vitesse de la route nationale. 74% des interrogés trouvent que la vitesse est rapide, et 91% trouvent des difficultés dans leurs déplacements piétons. De plus, l'insécurité causée par la vitesse des automobilistes. D'où la nécessité de limiter la vitesse étant donné qu'on est dans une zone urbaine.



- **Quel moyen de déplacement utilisez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail ?**
- **Vous dites quoi sur les performances du transport en commun ?**

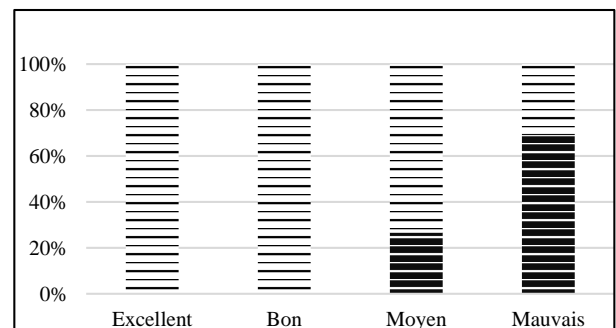
Cette question tente à révéler les modes transports utilisé par les citoyens. 50% des interrogés utilise les voiture et 40% utilise le bus, ces derniers sont non satisfait par ce service suite à l'insuffisance du nombre de véhicules. Donc, il s'est avéré que les moyens de transports sont rétreints à seulement 2 types et exige une diversification et le développement de ce domaine.



- **Rubrique 3 : coordonnés paysagère :**

- **Quelle est votre première impression sur ce territoire (entrée de ville de Ghazaouet) ? et comment qualifiez ce marquage ?**

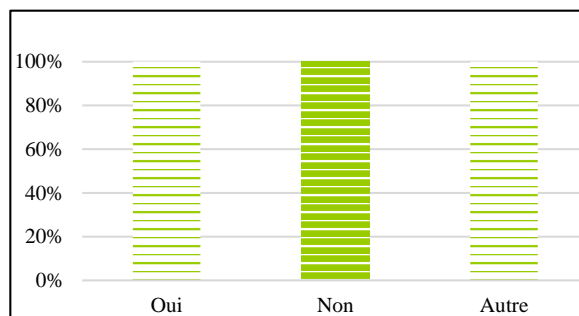
Les citoyens sont-ils attentifs à l'entrée en ville de Ghazaouet?, Cette question, permet de savoir et d'évaluer de manière implicite le niveau de lisibilité du marquage de l'entrée en ville. Le résultat de cette question est surprenant, en effet la majorité des interviewé(e)s ont signalé l'absence du marquage de l'entrée Est.



Les autres indiquent qu'ils se trouvent dans un espace désorganisé, anarchique, et désertique dans une image dissoute (sale). De manière générale la qualification de l'entrée de ville de Ghazaouet est perçue comme floue, en effet 76% considère que l'entrée est non visible et leur première impression était mauvaise. 24 % considèrent qu'elle est moyennement visible.

➤ **Les panneaux actuels signalant l'entrée de ville à Ghazaouet sont-ils suffisants pour marquer l'entrée de ville ?**

Nous nous interrogeons sur la nécessité d'améliorer ou non le marquage d'entrée en ville. En effet, la totalité nette de 100 % des interrogé(e)s considèrent l'insuffisance de la signalisation de l'entrée en ville dans

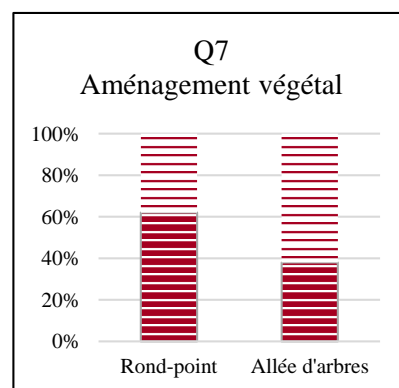
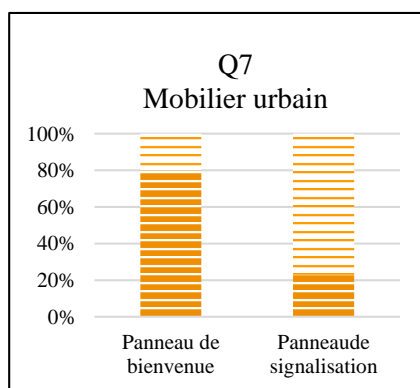
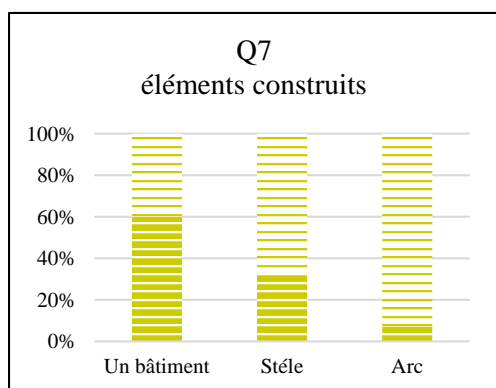


➤ **D'après vos souvenirs, quels sont les signes qui marquent et annoncent l'entrée en ville de Ghazaouet ?**

Cette question permet de comprendre quels sont les éléments qui sont perçus comme marquage d'entrée en ville de Ghazaouet : il peut s'agir de la signalétique tout comme d'une atmosphère d'urbanité. De plus, cette question permet, de manière implicite, d'évaluer le marquage de l'entrée en ville ; le résultat de cette question est étonnant, de fait que la plupart des interviewé(e)s n'ont pas répondu à cette question et d'autre avis qu'il n'y a rien qui annonce l'entrée de la ville.

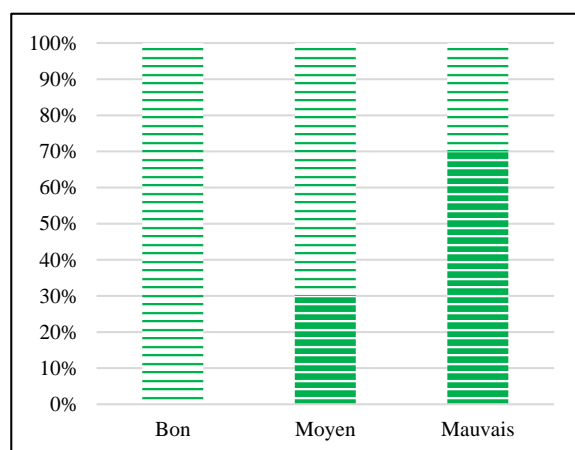
➤ **Quel est d'après vous le marqueur de l'entrée de ville ?**

Cette dernière question, à choix multiples, vise à cerner quels seraient les types d'aménagements qui conviendraient le mieux pour marquer l'entrée en ville. La possibilité est ouverte à l'interviewé(e) d'y ajouter une forme d'aménagement n'étant pas citée dans la liste. En effet, quel aménagement est-il le mieux perçu dans le paysage urbain pour signifier l'entrée de ville ? ; Les trois marqueurs les plus cités sont le panneau de bienvenue (80%) le rond-point (62%) et un bâtiment (60%). Les panneaux de bienvenue semblent être appréciés par toutes les interrogé(e)s. Ce type d'aménagement convient à une majorité de gens.



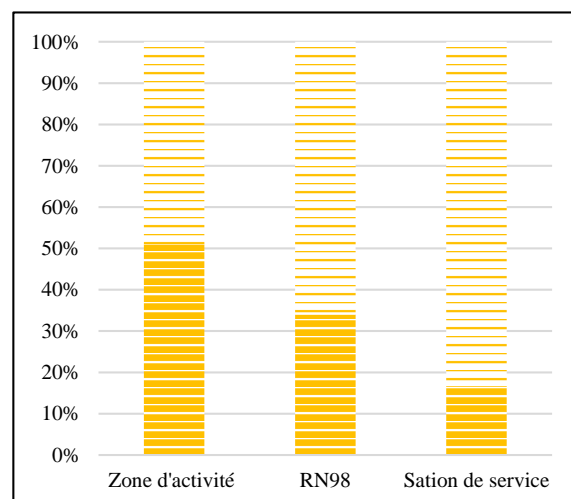
➤ **Que diriez-vous de la situation d'éclairage public de cette zone ?**

Cette question se réfère à la situation d'éclairage public, ainsi dès la satisfaction des habitants sur ce dernier. Où la majorité le qualifié dans une mauvaise situation. Ce qui appelle à une amélioration.



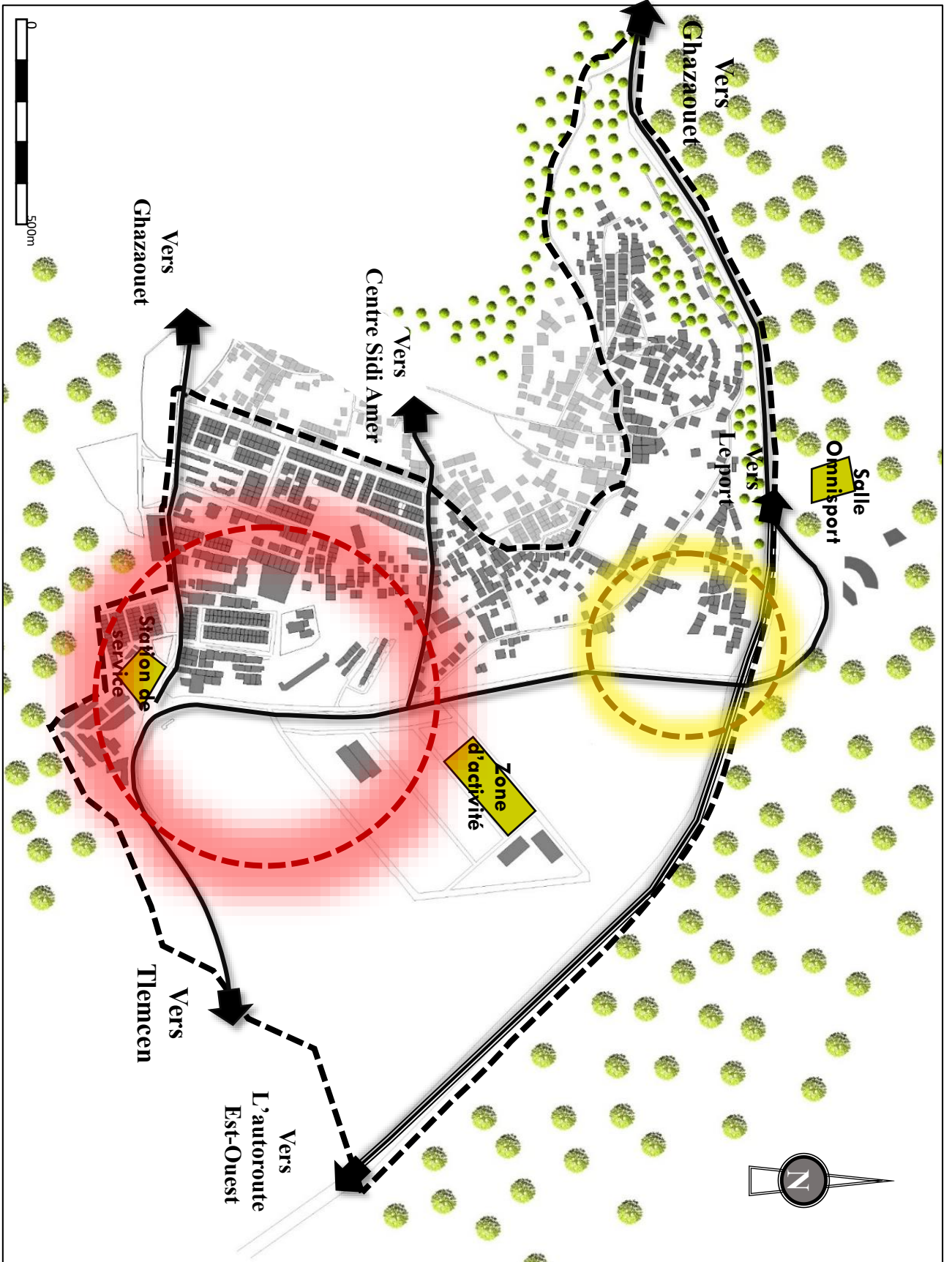
➤ **Quel sont les sources de nuisances que vous sentez être exposé ?**

Les sondés déclarent être majoritairement exposés à la pollution liée à la zone d'activité (air et sources allergènes), et la pollution liée au trafic routier de la RN98 (Nuisance sonore, air). Ces informations pourraient orienter des actions dans notre intervention urbaine.



➤ **Sur la carte, Veuillez délimiter la zone dans laquelle vous avez l'impression d'entrer dans la ville de Ghazaouet ?**

La carte présentée est un plan de la partie Est de la ville de Ghazaouet. Cette question permet d'évaluer les différences de localisation du lieu à partir duquel le citoyen a le sentiment d'entrer en ville. Cette question cherche à déceler si l'entrée en ville correspond bel et bien à une zone et non à une limite stricte et définie. Les perceptions d'entrée en ville sont variées. En effet, alors que certains se sentent déjà en ville de Ghazaouet près de la station de service, d'autres ne se sentent entrer en ville qu'au-delà de cette dernière.

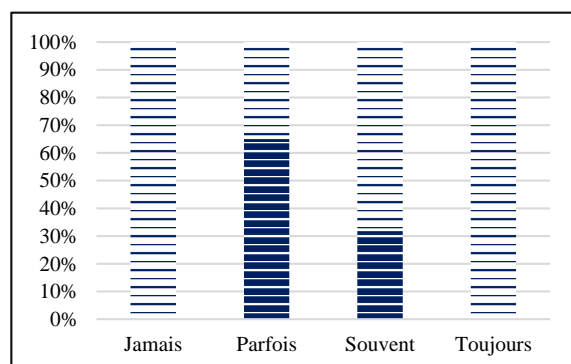




- **Rubrique 4 : Coordonnées de la sécurité :**

➤ **Vous arrive-t-il d'avoir peur quand vous sortez seul ?**

Cette question vise à évaluer le degré de sécurité physique dans la zone d'entrée de ville Est. Le résultat démontre que la sécurité est garantie durant le jour. Tandis que les habitants et les passagers attestent que la zone est moins sûre pendant la nuit. En raison du manque d'éclairages qui augmentent les risques d'agressions, ainsi l'intrusion des animaux sauvages venant des forêts mitoyennes.



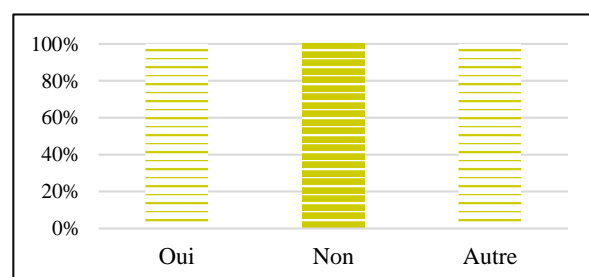
- **Rubrique 5 : Coordonnées fonctionnelles :**

➤ **D'après vous, que manque-t-il dans cette zone ?**

Cette question tente à révéler les fonctions manquantes dans la zone d'entrée de ville Est, où les habitants affirment le manques de la totalité des activités proposé (voir l'annexe), 30 % des personnes interrogés (habitants) ne sont pas satisfaits, ce qui demande d'augmenter l'offre pour répondre aux besoins des habitants et usagers.

➤ **Y a-t-il selon vous, suffisamment d'espace public permettent les rencontres entres personnes ?**

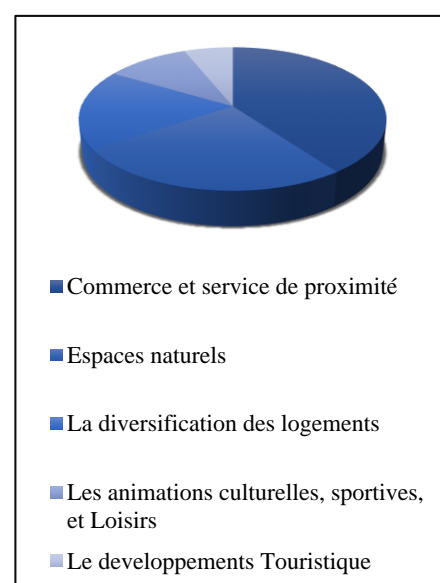
Le résultat est totalement négatif, en effet les espaces publics inexistants, les terrains dédiés à ce service ont été urbanisé. D'où la nécessité de consolider ces espaces.



➤ **Classez par ordre d'importance, selon vous les services principaux à développer dans cette zone ?**

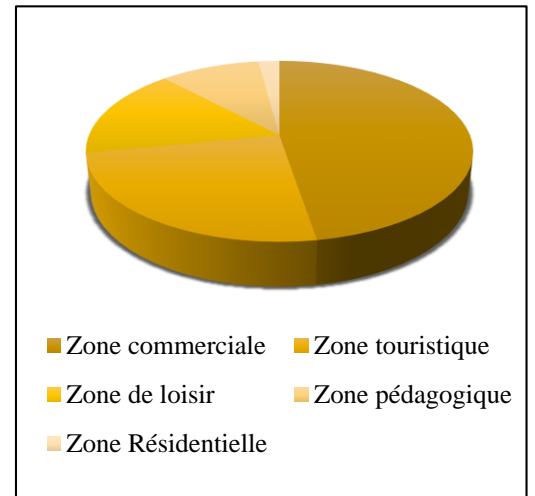
Cette question révèle le désir des habitants en terme des équipements à projeter, à travers une interrogation de classement. Les pondérations sont appliquées de manière inversée. Cela signifie que le choix de réponse préféré de la personne interrogée a la plus grande pondération tandis que le choix qu'elle a le moins privilégié a une pondération de 1.

Le résultat montre que les habitants préfèrent l'implantation du commerce et du service de proximité avec une moyenne de 2.36/6 suivie par la préservation et l'implantation des espaces naturels d'une moyenne de 1.51/6. Ce qui nous incite à respecter cette volonté de population dans notre intervention urbaine sur l'entrée Est de la ville de Ghazaouet.



➤ **Veillez cocher et classer, selon vous la vocation la plus approprié à l'entrée de ville de Ghazaouet ?**

Cette question vise à cerner le souhait des interviewé(e)s par rapport à la vocation future de l'entrée Est de la ville de Ghazaouet. Utilisant un classement des propositions les interrogé(e)s favorisent la vocation commerciale suivie par la vocation touristique. Ce qui nous pousse à prendre en considération ces désirs afin de créer l'attractivité et le dynamisme pour cette entrée.



**b Entretien de recherche :**

▪ **Directions des travaux des travaux publics :**

On se basant sur les contraintes et les problématiques ressortie du diagnostic technique on a ciblé deux questions pour orienter l'entretien avec le directeur des travaux publics. La question posée est :

- Est-ce-que le statut de la RN98 nous permet de transformer en boulevard urbain ?
- Pourquoi la diversification le développement des moyens de transports est marginalisée dans la zone d'entrée Est de la ville ?

Au cours de cette discussion on a pu retirer plusieurs points :

- La possibilité de la recomposition de la Route nation 98 en boulevard urbain, étant donné qu'on est en présence d'une zone urbaine situé à la limite de la commune, elle perde son station de route national. Ainsi, elle constitue un potentiel foncier, qui permet la facilité de l'élargissement de la voirie.
- Comme on est en entrée principale de la ville de Ghazaouet, il est nécessaire de créer des carrefours giratoires, limiter la vitesse des automobilistes et prescrire des panneaux de bienvenue.
- Le domaine de transport est stagné, vu la pénurie financière et l'absence des investisseurs privés qui peuvent aider dans la progression.

▪ **APC de Ghazaouet (service technique) :**

Après avoir étudié les instruments d'urbanisme, on a guidé l'entretien avec le chef du service d'urbanisme par les questions suivantes :

- Comme on est en entrée de ville, est-ce-que votre programme d'intervention prend en compte la spécificité et l'envergure d'une entrée de ville ?
- Est-ce qui tout ce qui a été annoncé dans les instruments d'urbanisme à propos la zone Est de la ville sera appliqué à la lettre ?
- Comment vous avez résolu la contrainte juridique des terrains privés ?

Pendant ce dialogue, on a pu ressortis les idées suivantes :

- Le programme proposé pour cette zone est fait pour être fait, et ne prend pas en considération le potentiel de la situation emblématique dans l'entrée principale de la ville de Ghazaouet.
- Les terrains privés peuvent être soumis au droit d'expropriation pour cause d'utilité public.
- Le programme et le plan d'aménagement ont été approuvé donc automatiquement ils seront exécuter plus tard.

▪ **Direction de l'énergie et des mines :**

On a été froidement accueilli, en raison de préjudice. On a posé les questions suivantes :

- Quel est le devenir de la zone d'activité ?
- Est-ce-que les critères environnementaux ont-ils pris en compte dans l'extension s'il y aura ?
- Est qu'il y a un moyen pour résoudre le problème engendré par la ligne moyenne tension, qui se trouvent dans la zone Est de l'entrée de ville de Ghazaouet ?
- Est-ce-que le projet de délocalisation de la zone industrielle peut-il infecter son fonctionnement ?

Donc ressortis avec les points suivants :

- Le devenir de la zone d'activité s'interprète par une extension qui se traduira par la construction de plusieurs entreprises d'activités diversifié :
  - Réalisation d'un atelier de réparation d'embarcation et de chalutiers.
  - Unité de production d'amidon de Maïz.
  - Construction d'une huilerie et conserverie.
  - Construction d'une limonadière.
  - Construction d'un atelier du travail mécanique des métaux et alliages.
  - Unité de recyclage de plastique et production du fil textile.
  - Construction d'une minoterie.

- La question environnementale est toujours prise en considération dans les études préalables mais le point qui reste suspendu si s'est entrepris peut disposer des équipements nécessaires afin de respecter la biodiversité.
- Il y a possibilité d'enterrer ces lignes électriques afin d'exploiter leur espace de servitude pour créer des espaces urbanisés, mais en raison du cours élevé et la période d'austérité subie par le pays cette proposition n'est pas envisageable en ce moment.

▪ **La DUC :**

On se basant sur les instruments d'urbanisme (PDAU, POS) et législation en vigueur on a pu orienter l'entretien par les interrogations suivantes :

- qu'est-ce que vous pensez d'une intervention par une polarité urbaine dans l'entrée Est de la ville de Ghazaouet ? sachant qu'une polarité urbaine est une concentration de différentes fonctions (commerciale, culturelle, loisir, sanitaire...) et tend à un équilibre entre le centre et la périphérie.
- Quelle vocation peut-on donner à l'entrée Est de la ville Ghazaouet ?
- Dans la carte, pouvez-vous nous indiquer où commence l'entrée de ville et où s'arrête ?
- Étant donné l'absence de législation spécifique des entrées de ville en Algérie mais elle peut s'inscrire dans la loi n° 06-06 (loi d'orientation de la ville) par le projet urbain, quelle est le devenir de cette loi ?

Les points recueillis sont :

- La polarité urbaine sera une intervention intéressante du fait qu'elle pourra équilibrer entre le centre et la périphérie et créer une attractivité et un dynamisme à l'entrée de ville qui sera bénéfique à la ville de Ghazaouet.
- Les POS 03 et 11 ne prennent pas en considération le caractère symbolique et fonctionnel d'une entrée de ville.
- Vu que la ville de Ghazaouet est connue par son port économique et qui aura une extension future sa sera très intéressante si on trouve du commerce à cette entrée, et qu'elle aura une relation étroite avec le port à travers la bretelle d'autoroute donc cette entrée sera un lieu d'investissement économique majeur pour la ville de Ghazaouet. En revanche la zone d'activité n'a pas une place dans une zone urbaine, elle menace l'environnement. De plus, elle n'a pas un poids lourd sur l'économie de la ville.

- Dans les projets urbains de Tlemcen, on applique la loi n°90-29, la loi n°06-06 n'est pas encore mise en application.
- Les instruments d'urbanisme préconisent un dédoublement de la RN98, ainsi que des ouvrages d'art à l'entrée de ville.
- **La direction de l'environnement :**
  - La dimension environnementale est très négligée dans la ville de Ghazaouet, les questions tournent autour de la protection de la biodiversité et les futurs programmes pour cette dernière, mais aucun dispositif n'est pris en charge.
- **Acteurs professionnelles :**

Les points retenus, sont :

- La polarité urbaine est un nouveau concept qui s'implante en périphérie et qui semble bien évidemment équilibré entre le centre et la périphérie de la ville de Ghazaouet.
- La délocalisation de la zone d'activité est fortement conseillée afin de préserver la biodiversité moyenne, et son extension créera un danger pour les futurs habitants de cette zone.
- Favoriser l'implantation d'activité économique afin d'affirmer une identité à la ville de Ghazaouet du fait qu'elle constitue d'un port d'échange colossale dans la région Ouest du pays.
- **Législation et règlements :**

L'Algérie construit sa politique de la ville au sein d'une politique d'aménagement de territoire, en élaborant une stratégie d'aménagement urbain articulée autour des objectifs de qualité, de compétitivité, d'attractivité, de durabilité et d'identité<sup>64</sup>. La politique sur les entrées de villes en Algérie n'est pas encore mentionnée, elle est soumise aux lois appliquées sur le projet urbain notamment la loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant l'orientation de la ville, qui prône clairement la démarche de développement durable comme cadre prioritaire de développement urbain et qui a comme principale enjeu :

- 1- Instaurer un nouveau cadre de conception, de planification et réalisation du projet de développement
- 2- De mettre en place des nouvelles méthodes et outils de gestion
- 3- D'orienter le développement urbain sur les objectifs du développement durable
- 4- D'encourager et de promouvoir l'intégration de la ville dans des réseaux urbains.

---

<sup>64</sup> Ewa Berezowska-Azzag, projet urbain guide méthodologique, 2012, p58

### 3.7.4 *Analyse du Plan d'Occupation de Sol « POS 03 » et « POS 11 » :*

#### **a Analyse du POS 03- Sud Sidi Amer :**

##### **- Situation géographique :**

Le terrain du POS se situe au sud -Est de la ville de ghazaouet, dans le quartier de Sidi Amer à proximité de la route nationale n° 98, s'étend sur une superficie de 39 Ha, établis en 2013.

Il est limité par :

- Au nord : haï el karimia.
- Au sud : haï el wiame.
- A l'est : zone d'activité.
- A l'ouest : haï centre sidi Amar

##### **- Principes d'aménagement :**

Le schéma d'aménagement adopté pour cette entité urbaine vise à la création d'une zone intégrée à son environnement, en tenant compte les contraintes que présente le terrain :

- il s'agit en premier lieu de créer un espace fonctionnel et attractif. Cette extension devra satisfaire les besoins de la population en matière d'habitats, d'équipements et d'aires de jeux.
- L'aménagement du POS comprend à créer une extension qui constituera un support au centre existant tout en y intégrant des équipements ainsi que des activités de commerces et de services.
- La trame proposée au périmètre suit la morphologie accidentée du terrain, ainsi que le prolongement des voies existantes.
- L'habitat existant sera organisé sous forme des îlots qui concrétisent la notion de rue, les autre ilots seront organiser comme des lotissements et des équipements. la projection de ces lotissements permet de rentabiliser l'aménagement de l'assiette foncière et d'augmenter le nombre de logements projetés à long terme.
- La création de la servitude de la route nationale 98 de 35 m de part et d'autre de l'axe de la voie.

- **Habitats et équipements projetés :**

Certains terrains libres ou récupérés seront programmés pour recevoir l’habitat de type individuel, semi collectifs et le collectif. Des équipements programmés ont un rapport avec les besoins de la population du quartier.

Habitats projetés	Nombr e	Surface m <sup>2</sup>
<b>HABITATS individuel</b>	90	6334.26
<b>Habitats semi collectifs</b>	96	5590.85
<b>Habitats collectifs</b>	610	11925.11
<b>Total</b>	796	23850.22

Equipements projetés	Surfaces m <sup>2</sup>
<b>Polyclinique</b>	3872
<b>Protection civile</b>	2629
<b>Placette</b>	767.05
<b>Motel</b>	1135
<b>3 équipements à devenir</b>	3852.60
<b>Total</b>	12255.65

Tableau 11 : équipements et habitats projetés dans l’aire d’étude de POS 03.

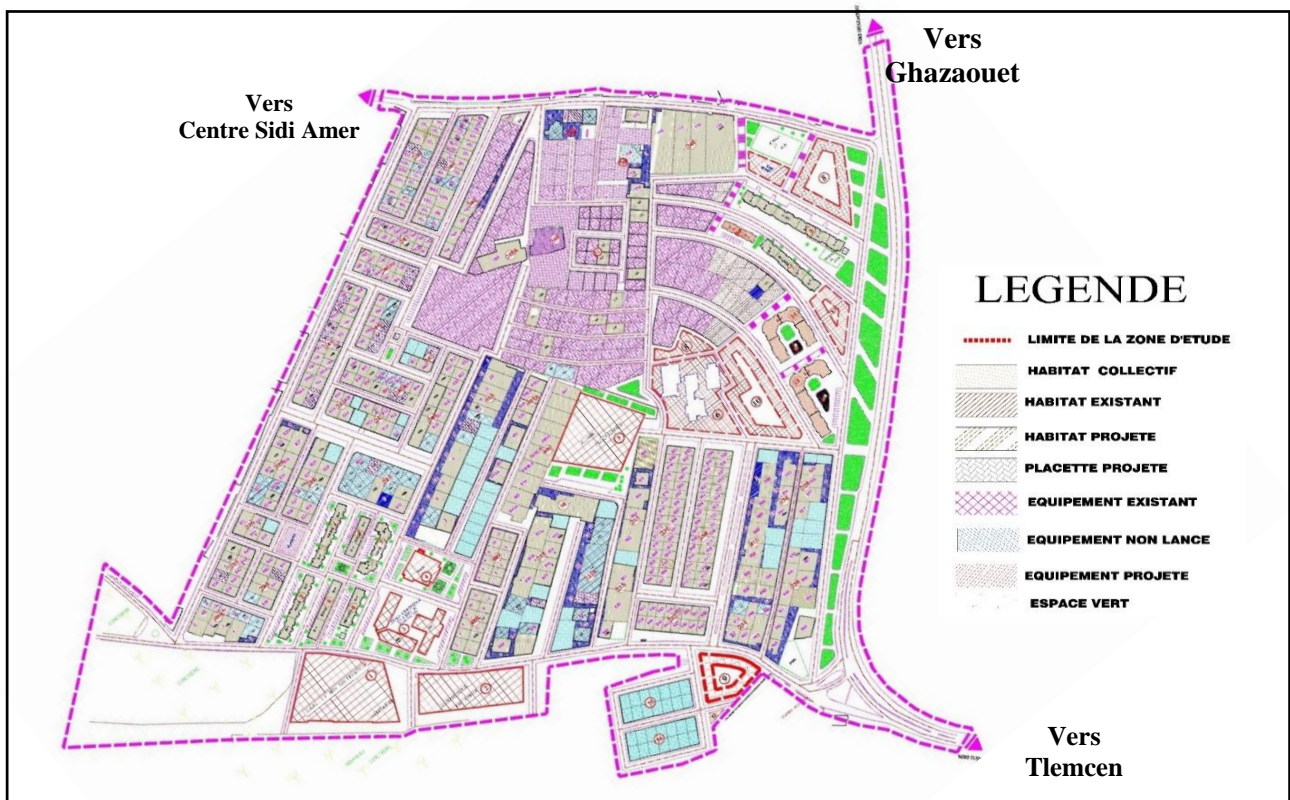


Planche 23 : Proposition d'aménagement du POS 03, 2013

## **b Analyse du POS 11- La zone d'activité :**

### **- Situation géographique :**

Le périmètre d'intervention du POS 11 est situé au sud-est de la commune de GHAZAOUET Elle s'étend sur une superficie de 200 Ha, établis en 2015.

Il est limite come suite :

- Au Nord par les falaises.
- Au Sud par la forêt.
- A l'Est par terrain vacants.
- A l'Ouest par RN 98.

### **- Principes d'aménagements :**

Le principe d'aménagement de cette entité se base sur la préservation de tous ce qui existent et la création des nouvelles voies mécaniques reliant l'aménagement proposé avec l'entité existante :

- L'organisation et la structuration du tissu urbain afin de désenclaver cette zone, par la création des voies secondaires et tertiaires reliant plusieurs zones du quartier.
- la récupération de certains espaces libres pour conforter le quartier en matière d'équipements, espaces vert, et d'attraction et l'habitat (individuel et collectif), cela permettra de créer une intégration de l'entité avec le quartier de Sidi Amer.

### **- Habitats et équipements projetés :**

Certains terrains libres ou récupérés seront programmés pour recevoir l'habitat de type individuel, le collectif, ainsi que des équipements structurants répartis sur 4 zones homogènes règlementaires :

- **Zone Homogène 01** : d'une superficie de 27.16 Ha, renferme des équipements existants.

<b>Equipement existants</b>	<b>Superficie en m<sup>2</sup></b>
<b>Ecole de pêche</b>	16776.45
<b>Caserne militaire</b>	75449.66
<b>Subdivision des forêts</b>	16557.22
<b>Salle omnisports</b>	25414.57

Tableau 12 : équipements existants dans la Z.H.01 de l'aire d'étude de POS 11.



- **Zone Homogène 02** : d'une superficie de 42 Ha, renferme de l'habitat individuels, collectifs projeté et des équipements projetés et des espaces extérieures.

Equipements/Habitats projetés	Superficie m <sup>2</sup>
Habitats individuels	58351
Habitats collectifs	89482
2 mosquées	4852.65
2 écoles primaires	6469
2 CEM	14085
Lycée	18879
3 Placettes	10859
Surette urbaine	11923
Gare routière	9179
Equipement à devenir	7317

Tableau 16: équipements et habitats projetés dans la Z.H.02 de l'aire d'étude de POS

- **Zone Homogène 03** : d'une superficie de 32.25 Ha, renferme des équipements projetés et la zone d'activité existante.

Equipements projetés	Superficie m <sup>2</sup>
Zone d'activité	186192
Groupement de gendarmerie	49573
Gendarmerie	7060

Tableau 14 : équipements et habitats projetés dans la Z.H.03 de l'aire d'étude de POS 11

- **Zone Homogène 04** : d'une superficie 60.17 Ha, renferme de l'habitat collectif, individuel, et des équipements projetés et autre existant et des espaces extérieures.

Equipements/ Habitats projetés	Superficie m <sup>2</sup>
Habitats individuels	22197
Habitats collectifs	60097
Equipement à devenir	6965
Centre des impôts	2552
CEM	8735
Ecole primaire	2105

Tableau 17: équipements et habitats projetés dans la Z.H.04 de l'aire d'étude de POS

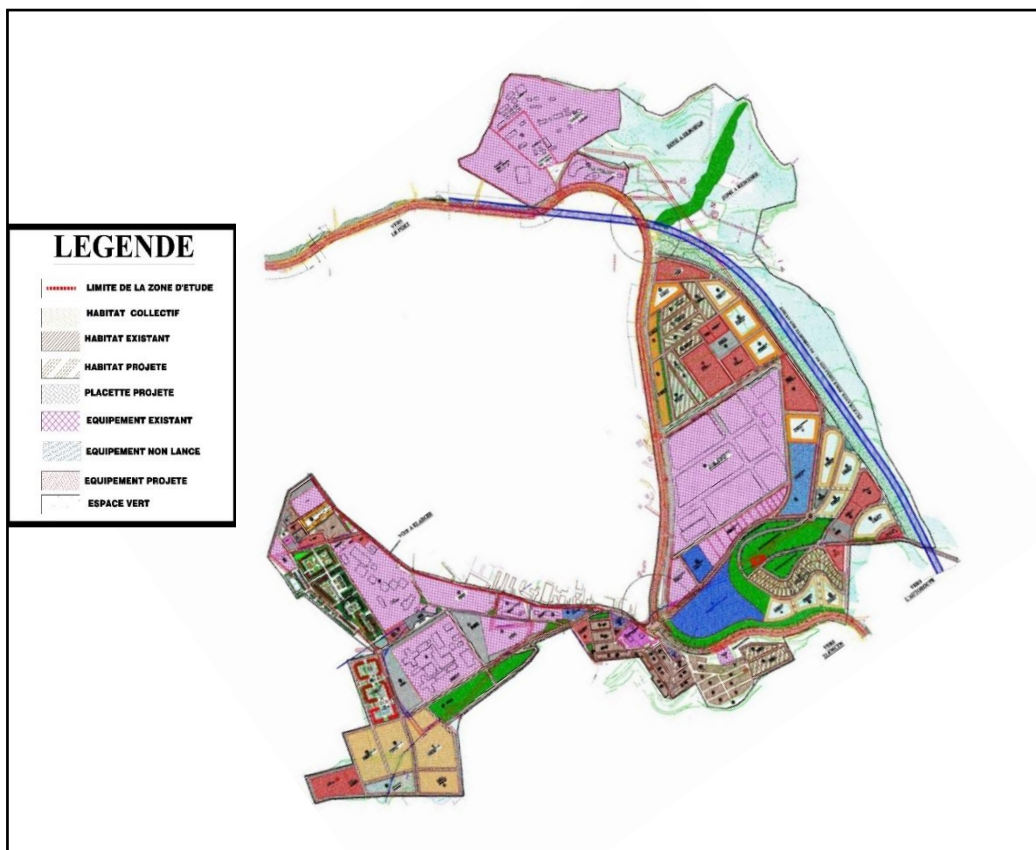




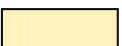








Planche 24: Proposition d'aménagement du POS 11, 2015

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

Cette enquête est qualitative et intéressante, Elle nous a permis de modéliser la démarche méthodologique de l'analyse spatiale (diagnostic technique). L'autre intérêt est d'identifier les préoccupations majeures des habitants, et en même temps vérifié notre hypothèse de faire une polarité urbaine à l'entrée Est de la ville de Ghazaouet. On a effectué une confrontation entre les résultats d'enquête et les instruments d'urbanisme, afin de ressortir les points les plus significatives qui peuvent être utilisés pour cerner les enjeux qui se rapportent au projet d'intervention sur l'entrée de ville.

Confrontation					
Aspects	Instruments d'urbanisme		Résultat d'enquête	Points retenus	
Socio-économique	Fonctionnel	Pos et PDAU	Législation : Loi n°06-06 d'orientation de la ville  CHAPITRE III (Voir annexe) Art. 6. La politique de la ville vise à orienter et à coordonner toutes les interventions.  Art. 8. Le volet du développement durable et de l'économie urbaine.  Art. 9. Le volet urbain et culturel a pour objectif de maîtriser la croissance de la ville en préservant les terres agricoles, les zones du littoral et les zones protégées.	- Manque des activités de base, de service, et de proximité. - La vocation prétendue est économique. - Les principaux services à développer : commerce et de services de proximités, espace public et naturel, la diversification de logements, les équipements de détente et de loisirs. - Extension de la zone d'activité.	- D'après la majorité des acteurs publics enquêtés, la vocation appropriée à l'entrée Est de la ville de Ghazaouet est économique. Du fait qu'elle possède un port d'échange économique, et qui sera renforcé par son extension future. De plus elle est affermie par la présence des infrastructures économique (les unités industrielles, la zone d'activité qui aura une extension future préconisée par le POS). - La vocation économique sera soutenue par les points soulignés dans la législation, qui sont : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Le développement des activités de services et de proximités.</li> <li>o La promotion de la fonction économique de la ville.</li> <li>o La promotion des nouvelles technologies de l'information et de la communication.</li> <li>o La promotion de la solidarité urbaine et la cohésion sociale.</li> </ul>
		- Projection des équipements non déterminés. - La projection de l'habitat individuel et collectif. - La projection des équipements pédagogique, culturel. - Extension de la zone d'activité.			
Spatiale	Voirie	- La projection d'un groupement de gendarmerie. - L'implantation d'une sureté urbaine.	Art. 10. Le volet social a pour objectif l'amélioration des conditions et du cadre de vie de la population.	- L'insécurité piétonne au niveau de la RN98 causé par la vitesse rapide des automobilistes. - Moyens de transport restreints à deux types (voiture, bus). - L'insatisfaction par le transport en commun. - La recomposition de la RN 98 en boulevard urbain. - Création des carrefours giratoires et limitation de la vitesse des automobilistes. - La création d'un ouvrage d'art à l'entrée Est de Ghazaouet.	- Le POS prévoit l'élargissement de la RN98 ce qui renforce la recomposition de la voie en boulevard urbain. - La nécessité de diversifier les modes de transport. - Fluidifier la circulation et limité la vitesse. - La maîtrise des plans de transport, de déplacement et de circulation dans et autour des villes.
		- Création des voies secondaires et tertiaires reliant plusieurs zones du quartier. - La création de la servitude de la route nationale 98 de 35 m de part et d'autre de l'axe de la voie. - Création d'une gare routière. - Dédoulement de la RN98			
Paysagère	Urbain	- Une trame qui suit la morphologie accidentée du terrain. - L'organisation et la structuration du tissu urbain afin de désenclaver cette zone.	- L'inexistence des espaces publics. - Déqualification de l'image de l'entrée de ville Est de Ghazaouet. - L'insuffisance des panneaux de signalisations de l'entrée de ville. - Les marqueurs d'entrée de ville les plus appréciés sont le panneau de bienvenue, un bâtiment d'appel, et aménagement végétal. - La possibilité d'enterrer les lignes électriques. - Pollution (atmosphérique, visuelle, sonore) engendré par la zone d'activité. - Manque d'éclairage public.	- L'extension de la zone d'activité aura des incidences négatives sur l'environnement Valorisation de l'entrée Est de la ville de Ghazaouet. - Amélioration du mobilier urbain. - la protection de l'environnement. - L'exploitation rationnelle des ressources naturelles.	
		- création de 3 placettes.			

**Légende :**

-  • Rupture urbaine
-  • Zone d'activité
-  • Tissu anarchique
-  • Potentiel foncier non exploité
-  • Absence de signalisation d'entrée de ville.
-  • Pollution atmosphérique.
-  • Ligne électrique MT
-  • Déficit en matière de circulation interne et l'insuffisance des voies tertiaires.
-  • Amélioration du mobilier urbain.
-  • la protection de l'environnement et de biodiversité.
-  • Promouvoir la vocation économique

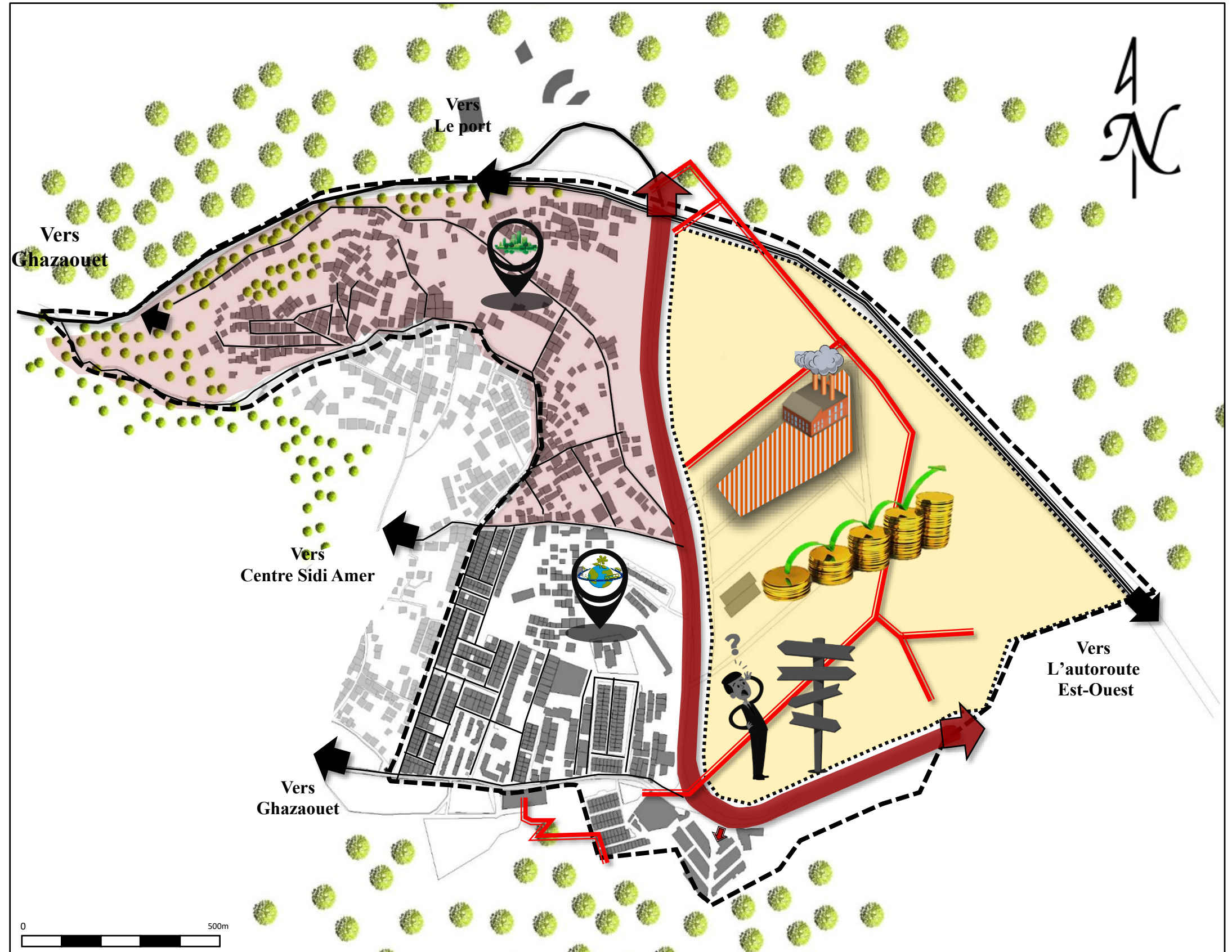


Planche 25 : Carte de synthèse de l'analyse urbaine du périmètre d'étude.

Source : Auteurs

## **Conclusion :**

Ce chapitre nous a permis de comprendre les potentialités et les faiblesses majeures de notre aire d'étude. Afin de déterminer les enjeux qui se rapportent au projet d'intervention sur l'entrée de ville, et qui est basé sur l'analyse d'état des lieux et l'enquête exploratoire pour aller vers une échelle plus réduite : la zone d'intervention qui est liée à notre objectif initial : créer une polarité urbaine à l'entrée Est de la ville de Ghazaouet.

## **Chapitre IV : Intervention urbaine**

## **Introduction :**

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

### **4.1 Enjeux d'intervention :**

Le diagnostic territorial partagé, et les expériences sur les entrées de ville font ressortir les grands enjeux inhérents à la création d'une polarité urbaine, qui s'organisent autour 5 aspects :

#### ***4.1.1 Enjeux paysagers et environnementaux <sup>(65)</sup> :***

- Assurer une qualité architecturale, urbanistique et paysagère cohérente. Par l'alignement des façades au front des rues, et encadrer les constructions par les effets architecturaux (Gabarit, texture, matériaux...).
- Ménager les perspectives visuelles par l'ouverture des percés sur les éléments remarquables (naturels, architecturaux, ...).
- Créer un vocabulaire de l'espace public par des plantations, mobilier urbaine, et le traitement des surfaces.
- Conforter la qualité paysagère de l'entrée de ville par l'affirmation des éléments de repères et de lecture de site (panneaux de signalisation et de bienvenu, des aménagements urbaine, un bâtiment ...)
- Protéger l'environnement naturel et prévenir les risques de pollution.

---

<sup>65</sup> **Paysages et environnement** : désigne à la fois des éléments naturels, l'exploitation des sols (tracé des chemins ...), la structuration et l'organisation de son bâti et de ses voies, l'identification des vues, d'échappées (champs visuel), mais également des panneaux publicitaires, afin d'atteindre une insertion ou une prolongation urbaine homogène.

#### **4.1.2 Enjeux de mobilité urbaine <sup>(66)</sup> :**

- Améliorer les déplacements en développant un réseau hiérarchisé de voies de communication
- Créer une politique de développement des voies de circulation douce.
- Rendre les entrées d'agglomération praticables pour les piétons et les vélos.
- Donner un aspect urbain aux axes routiers, par le traitement de la voirie (vitesse, nombre de voies, largeur des voies, stationnement, type de carrefour...).
- Gérer les espaces de stationnement.

#### **4.1.3 Enjeux urbain :**

- Offrir une typologie résidentielle diversifiée, qui réponde aux besoins des usagers du territoire en termes de statuts, de formes urbaines et architecturales, typologies...etc.
- Réaffirmer la lisibilité urbaine, par le développement d'une trame viaire hiérarchisée en continuité avec la trame viaire existante.
- La modernisation de l'image urbaine de l'entrée Est de la ville de Ghazaouet par l'amélioration du cadre bâti existant et la projection de nouveaux équipements.

#### **4.1.4 Enjeux économique :**

- Créer un levier attractif et dynamique par la projection de nouveaux pôles économiques (Affaire, commerce, activité de service...).
- Augmenter l'offre d'emplois par le renforcement de l'activité économique et commerciale.
- Assurer la diversification et la complémentarité des fonctions urbaines, par la mise à niveau des équipements de proximité (écoles, crèches, commerces, services...).
- Création d'une plateforme d'accueil des visiteurs d'affaires, par le développement des entreprises économique et l'offre de services commerciale pour des échanges nationaux et internationaux.

#### **4.1.5 Enjeux social :**

- Favoriser la mixité sociale par la création des lieux de convivialité.

---

<sup>66</sup> **Mobilité urbaine** : Désigne l'usage de l'espace (piéton, automobile, cyclable...) et le mode d'occupation de l'espace (parkings, largeur de la voie, vitesse...).



- Développer le caractère distinctif et le sentiment d'appartenance par la projection des activités social (espace publics, équipements de loisirs, ...)
- Renforcer la cohésion sociale, le bien-être et la qualité de vie, par la projection des services de proximité.

## **4.2 Scénarios d'intervention :**

La zone d'étude se situe à l'Est de la ville, elle s'étale sur une superficie de 208 Ha à vocation résidentielle. La particularité de cette zone est qu'elle présente l'entrée principale de la ville de Ghazaouet. Jouit de plusieurs potentialités manifestées par sa position géostratégique, articulé par un axe routier RN 98 qui comporte le flux le plus important de la ville de Ghazaouet. Elle présente une capacité foncière importante. Notre intervention se traduit suivant différentes stratégies exprimées en deux scénarios.

### ***4.2.1 Scénario 01 : intervention à caractère résidentiel :***

Ce scénario est celui proposé par le regroupement de 2 POS, ils prévoient les actions suivantes :

- L'organisation et la structuration du tissu urbain afin de désenclaver la zone, par la création des voies secondaires et tertiaires reliant plusieurs zones du quartier (partie Est et Sud).
- L'extension de la zone d'activités.
- L'habitat existant sera organisé sous forme des îlots, les autre ilots serons organiser comme des lotissements et des équipements pédagogiques.
- La densification de la partie centrale par la création des lotissements.
- L'élargissement de la RN98.
- **Les limites (Handicaps) du scénario :**

Bien que les POS sont des instruments et des moyens de maitrise du développement urbain, ils demeurent confronter à une série de problèmes, on cite :

- Un programme maigre et limité sur les 2 types d'habitats (collectif et individuel) tout en négligent le développement d'autre secteur (commerce, loisir, ....)
- L'aménagement proposé répond aux besoins à l'échelle de quartier et non pas à l'échelle de la ville.
- La question de développement durable est totalement négligée.
- La préservation de la zone s'activité à vocation industrielle non compatible avec la vocation résidentielle du quartier de Sidi Amer.

- Absence d'une diversification dans le transport et la mobilité urbaine (Tramway, cyclable...).
- Le non-respect de la servitude de l'autoroute de 100 m et la ligne moyen tension de 15 m dans la proposition du POS11.
- Des aménagements urbain non adéquate à l'envergure d'une entrés de ville (Points de repère, traitement paysager...).

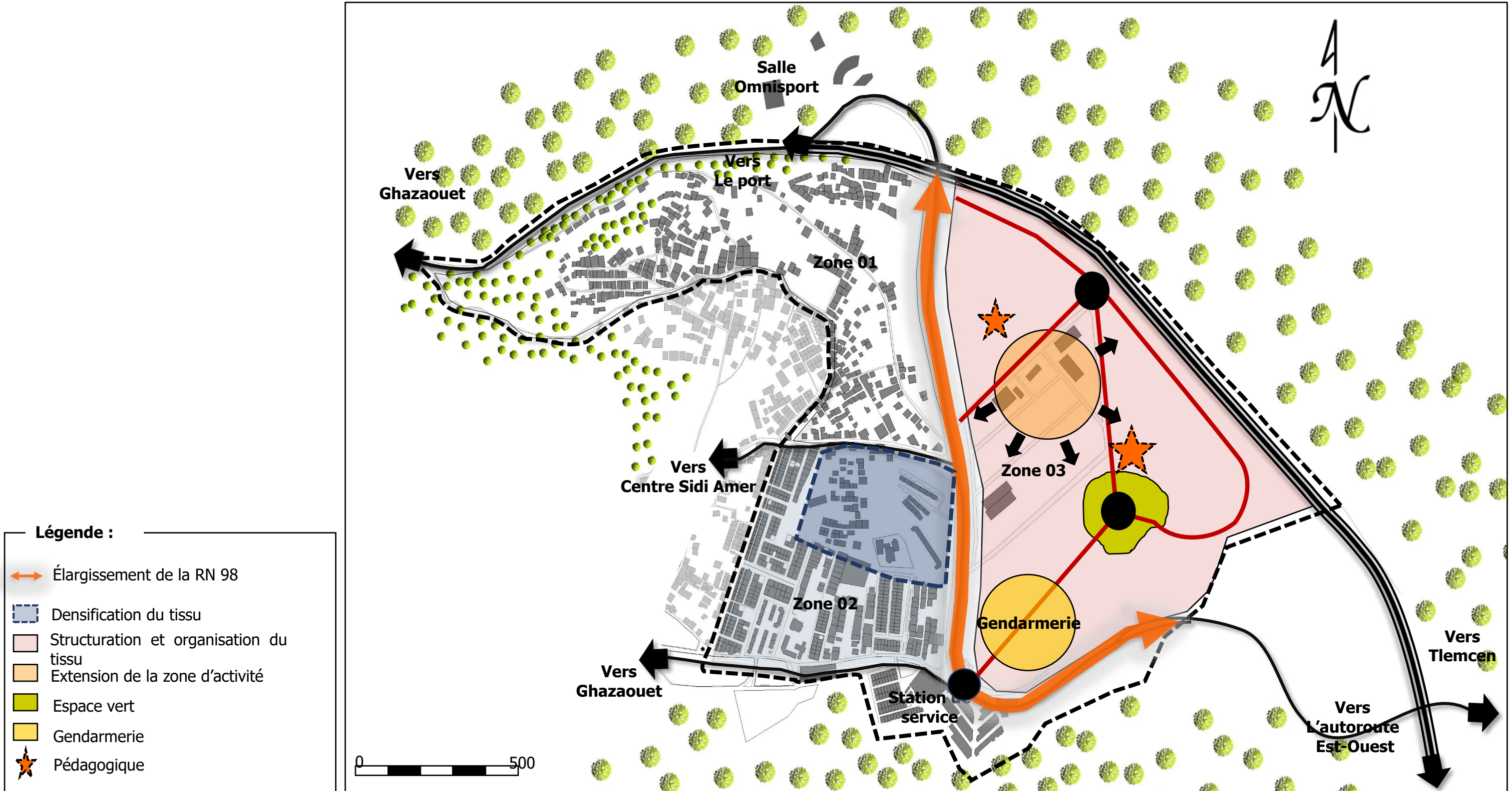


Planche 26 : scénario d'intervention 01 (POS) : intervention à caractère résidentiel.

Source : Auteurs

#### 4.2.2 Scénario 02 : Pour une mixité urbaine et sociale

Les différentes interventions de scénario 02 ont été définies selon des enjeux reliés à l'entrée Est de la ville de Ghazaouet, qui découle d'une réflexion approfondie (diagnostic technique) et s'appuyant sur les opinions des différents intervenants dans l'enquête de recherche (acteurs publics et société civile) et sur les expériences étrangères sur les entrées de ville. La stratégie d'intervention de scénario se proclame par une mixité urbaine et sociale qui se manifeste par la création de 3 zones avec une intervention sur l'axe routier fédérateur et moteur de l'entrée Est de la ville de Ghazaouet, celle-ci doit être comprise comme une tentative d'articulation des enjeux sociaux, économiques, urbains et paysagers et environnementaux de l'aménagement, comme suite :

- La recomposition de la RN 98 en boulevard urbain, dans l'objectif est d'améliorer à la fois l'image de l'entrée de ville, réduire la rupture due à la présence de l'infrastructure de transport et favoriser le déplacement piéton et cyclable.
- La réflexion sur l'entrée Est de la ville, cherchant à optimiser les fonctions complémentaires à celles de la ville de Ghazaouet et à renforcer l'identité communale, ainsi que répondre aux besoins des habitants fixés par le diagnostic territorial partagé :
  - Stimuler le développement de la ville en définissant un tissu urbain puissant et attractif tant pour l'habitat que pour l'activité Économique en entrée de ville :
    - La zone nord-Ouest : Cette zone souffre de l'absence des équipements de proximité et de service ainsi un déficit en matière de circulation interne et l'insuffisance des voies tertiaires. Cela nous induit à projeter des fonctions destinés à répondre aux préoccupations des citoyens par la mise en place d'un développement des équipements de service et de proximité qui englobent la fonction commerciale, loisir et résidentielles et espace publics. Ainsi que, La restructuration de la trame viaire par la création d'un réseau maillé de voies secondaires et tertiaires assurant les liaisons inter-quartiers.
    - La zone Sud : cette zone se situe au centre de la zone d'entrée en ville, elle subit des manques en matière des équipements de service et de proximité, pour assurer son attractivité on a favorisé d'intervenir par la projection des équipements à vocation de formation et d'enseignement qui s'intègre dans le tissu résidentiel existant, tout en favorisant la réussite éducative et améliorer la qualité professionnelle. Ainsi l'ajout des équipements de commerces, bureaux,

équipements publics, et logements. Ce mélange de fonctions dans un même territoire garantit une mixité urbaine et sociale à l'échelle de la ville.

- La zone Est : Etant donné que la ville de Ghazaouet a une vocation économique par excellence, on a mené des actions à l'échelle nationale et internationale tout en maintenant une qualité de vie urbaine et un développement économique équilibré sur l'ensemble du territoire communal à l'entrée Est de la ville, par l'injection de la fonction économique qui unie le commerce, l'affaire, et l'activité tertiaire. Qui permettra de poursuivre la création d'emplois, conforter la mixité urbaine, et de résorber le chômage.
  - La zone Nord- Est : cette zone sera réservé à un usage future qui comprendra un tissu plurifonctionnel à vocation résidentielle, qui a comme objectifs d'insérer la zone dans la ville par la diversification des fonctions de service (Habitat, commerce, loisir...).
- Dans les trois zones, on prévoit la mise en place d'un système d'échanges mêlant voiture, transports en commun (bus, tramway) pourrait constituer le dispositif majeur de rétablissement de la continuité urbaine de l'entrée de ville avec le centre-ville de Ghazaouet.
  - L'aménagement des voies pour devenir des espaces urbains mixtes, aménagés de façon à accueillir toutes les catégories d'usagers : piétons, cycles, transports en commun, voitures particulières.

La mixité urbaine se manifeste par la complémentarité des fonctions entre les zones, et la mixité sociale se proclame par l'implantation des espaces publics, de regroupement et des espace vert. Etant donné qu'on est en entrée de ville, le boulevard urbain véhiculera cette mixité urbaine et sociale qui va aux besoins de l'entrée de ville Est de Ghazaouet, par l'intervention sur l'existant et la création de nouveaux équipements.

### Légende

-  Reconversion en boulevard urbain
-  Zone à restructurer
-  Zone à densifier
-  Zone à urbaniser
-  Espace public aménager
-  Loisir
-  Pédagogique
-  Résidentiel
-  Commerce
-  Enseignement
-  Économie



Planche 27 : Scénario d'intervention 02 : pour une mixité urbaine et sociale.

Source : Auteurs

### 4.2.3 Scénarios Retenu : Une polarité urbaine attractive et rayonnante :

Après la combinaison des deux scénarios, on a abouti au scénario retenu, qui vise à répondre aux préoccupations des habitants et aux critères de l'entrée de ville de Ghazaouet :

- Le scénario du POS préconise l'élargissement de la RN98 ce qui accompagne la recomposition de l'axe routier en un boulevard urbain. Cette recomposition : va fondamentalement transformer l'expérience paysagère à l'entrée de ville et modifier profondément le caractère de la ville de Ghazaouet, c'est un espace convivial, actif, attrayant, agréable et stimulant pour le piéton, les aménagements tentant de faciliter et de favoriser leur déplacement.
- Le deuxième scénario nous a fait aboutir à la création de 3 zones qui s'articule autour d'un axe catalyseur qui véhicule la dynamique urbain, sociale et économique de l'entrée de ville.
- L'action de densification de la zone sud prévue par le POS par la projection que de l'habitat sera prise en charge par une réorganisation urbaine mêlant plusieurs activités qui assurera une mixité urbaine et sociale.
- Le POS prévoit l'extension de la zone d'activité par des productions polluante, contrairement on favorise le développement des activités conforme aux critères environnementaux par la projection d'un technopole maritime qui fait référence à l'identité maritime de la ville de Ghazaouet et conforté son économie.
- Les fonctions initiées par la combinaison des deux scénarios, tant à renforcer la dynamique de l'entrée de ville et de la ville de Ghazaouet en s'organisent en 4 pôles urbains rayonnants et attractifs répartis sur le tissu et qui mêle grand équipement urbain, doté d'une dynamique fonctionnelle et engagée dans un développement économique soutenu par des activités d'affaire, de commerce, de service...etc.
  - ✓ La zone Est : un pôle économique à l'échelle national.
  - ✓ La zone Nord-Ouest : Un pôle de proximité à l'échelle de quartier.
  - ✓ La zone Sud : Pôle à vocation de formation et d'enseignement à l'échelle de la ville.
  - ✓ La zone Nord Est : Un pôle de proximité, destiné aux futurs ménagers, en vue de poursuivre l'objectif de mixité.

La combinaison entre les 4 pôles nous a conduits vers une polarité urbaine qui répond aux critères d'attractivité et de rayonnement de la ville de Ghazaouet. Pour une meilleure cohésion urbaine centre/périphérie à l'entrée de ville Est.


















- **Evolutivité de la zone d'étude :**

La zone d'étude constitue la limite d'urbanisation de la ville de Ghazaouet du côté Est vue sa situation géographique borné par les limite artificiels (autoroute à l'Est) et naturelles (les ravins et la forêt : secteur non urbanisé). Mais 'intervention supporte 3 phases d'évolution. La 1ière phase à court terme priorise la zone ouest qui nécessite une intervention sur l'existant afin d'améliorer les conditions de vie et mieux l'intégrer dans le fonctionnement de la ville de Ghazaouet. La 2ème phase à moyen terme concerne la partie Sud-Est comme il est le point d'entrée de la ville selon l'enquête de recherche, et qui doit recueillir une nouvelle dynamique par la création d'une portion identitaire de l'économie de la ville de Ghazaouet, qui présente ainsi un potentiel foncier. Finalement, la 3<sup>ème</sup> phase à long terme envisage l'urbanisation de la zone nord qui moins prioritaire puisqu'elle se situe dans le prolongement de point de l'entrée de ville.




Court terme	Moyen terme	Long terme
Zone Ouest par rapport à l'axe routier (RN98)	La partie Sud Est par rapport à la route nationale 98	La partie Nord Est de l'air d'étude
Vue que c'est une zone qui nécessite une intervention sur l'existant afin d'améliorer les conditions de vie et mieux l'intégrer dans le fonctionnement de la ville de Ghazaouet.	c'est le point d'entrée de la ville selon l'enquête de recherche, et qui doit recueillir une nouvelle dynamique pour la ville de Ghazaouet par la création d'une portion identitaire de l'économie de la ville de Ghazaouet.	Qui comprendra la future population



**Légende :**

-  Reconversion en boulevard urbain
-  Axe à créer
-  Axe à requalifier
-  Pôle urbain
-  Zone à restructurer
-  Zone à requalifier
-  Zone à densifier
-  Zone à valoriser
-  Zone à urbaniser
-  Zone à future aménagement
-  Espace public aménagé
-  Loisir
-  Pédagogique
-  Résidentiel
-  Commerce
-  Enseignement
-  Économie

**Evolutivité de la zone d'étude :**

-  Évolution urbaine à court terme
-  Évolution urbaine à moyen terme
-  Évolution urbaine à long terme

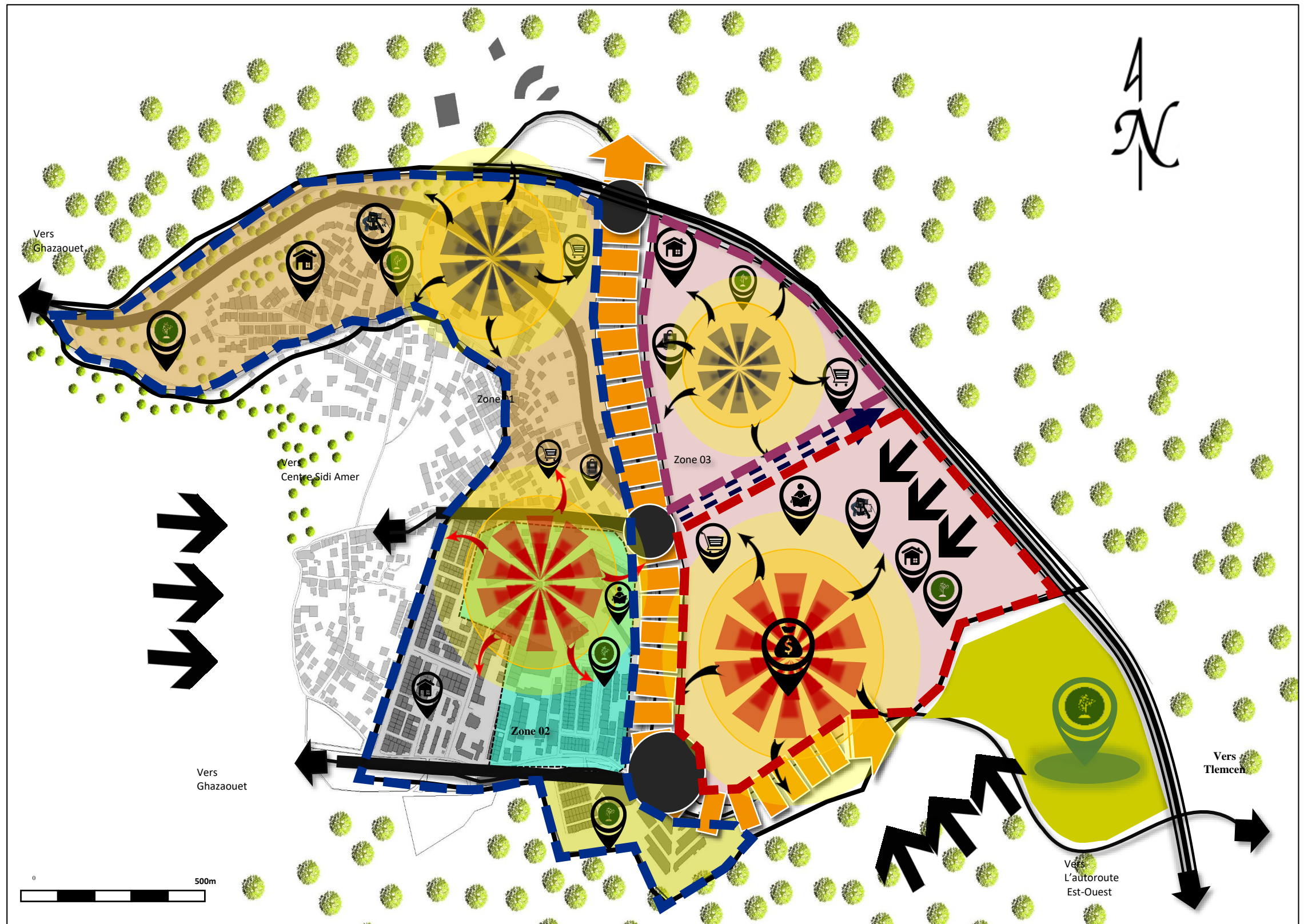


Planche 28 : Scénario retenu : une polarité urbaine : attractive et rayonnante.

Source : Auteurs

### 4.3 Programme de base :

Le scénario nous a permis de définir le programme qui s'appuie sur la théorie de l'entrée de ville et les expériences, qui répondent aux besoins de celle-ci.

Mixité fonctionnelle				
Fonction	Existants	À projeter	Echelle d'appartenance	Orientations
<b>Résidentielle</b>	-Habitats individuelle 99%	- Habitats collectifs intégrés	ville de Ghazaouet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Produire une offre de logements qui réponde aux besoins des habitants du territoire en termes de statuts, de formes urbaines et architecturales, typologies...</li> <li>- La diversification de logement serait un indicateur d'un territoire qui aurait trouvé sa dynamique de vie.</li> <li>- Programme d'habitat de type social accessible à la classe moyenne et d'autres promotionnel pour une population plus aisée.</li> </ul>
	-Habitats collectifs social 1%	- Habitats collectifs unis		
		- Habitats semi collectifs		
		- Habitats individuels :		
<b>Economique</b>	- Zone d'activité (industrielle).	Pole d'affaire	Régional	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un signe fort, emblématique de la dynamique économique, marquant l'entrée de ville de Ghazaouet.</li> <li>- un levier d'attractivité par l'offre d'emplois.</li> <li>- Une plateforme pour l'accueil des visiteurs d'affaires et pour le développement des entreprises sera proposé avec une offre de services pour les échanges nationaux internationaux.</li> <li>- Renforcer l'identité économique maritime.</li> </ul>
		Technopole maritime	Régional	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promouvoir le développement des sciences, technologies et biotechnologies marines du Ghazaouet.</li> <li>- Un technopôle axé sur le développement durable de la mer et du littoral reposant sur les hautes technologies marines.</li> <li>- Le technopôle contribuera au développement de l'économie bleue en s'appuyant sur la richesse des écosystèmes marins locaux</li> </ul>
		Pole commerciale	Chef-lieu : Ghazaouet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dynamiser et rendre attractif la ville de Ghazaouet.</li> <li>- favoriser la création d'emplois par l'accueil de nouvelles enseignes commerciale.</li> <li>- La composition d'une armature commerciale tout en préservant les enjeux environnementaux, l'insertion urbaine et la mixité fonctionnelle et sociale</li> </ul>
<b>Culturelle</b>	/	Pôle culturelle	Chef-lieu : Ghazaouet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une stratégie de rayonnement culturel et de de formation, par la réalisation de grands équipements publiques qui répond à la conciliation centre-périphérique.</li> <li>- Favoriser la mixité sociale.</li> </ul>
<b>Service</b>	/	Equipement pédagogique	Ville de Ghazaouet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La modernisation et l'amélioration de la qualité de vie des habitants et création de conforme en mode de vie.</li> <li>- Favoriser la réussite éducative et améliorer la qualité professionnelle.</li> <li>- Intégrer une dynamique culturelle au sein de quartier</li> </ul>
<b>Loisir</b>	/	Pôle de loisirs	Chef-lieu : Ghazaouet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer la cohésion sociale, le bien-être et la qualité de vie.</li> <li>- Participer à l'attractivité de Ghazaouet et de son territoire au travers d'un levier original : le sport et le loisir</li> </ul>
		Pôle sportif		
<b>Culturelle</b>	- 2 mosquées	- Mosquée - École coranique	Air d'étude	/

Mobilité urbaine			
Intervention	Fonction	Existants	À projeter
Voie mécanique	Voie primaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Route nationale 98.</li> <li>- Route de LARMEL.</li> <li>- Route de Dar Yaghmoracen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Recomposition de la RN98 en boulevard urbaine.</li> <li>-Élargissement de la chaussée.</li> <li>-Ouvrir des nouvelles voiries structurantes et pénétrantes.</li> <li>-Embellissement de la voirie.</li> </ul>
	Voie de distribution : Voie secondaire et tertiaire	- Un déficit en matière de circulation interne et l'insuffisance des voies tertiaires.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Structuration et percement de nouvelles voies afin de désenclaver et recomposer les ilots partiellement en améliorant leur accessibilité.</li> <li>-Pavage et traitement des voies secondaires et tertiaires.</li> </ul>
Voie piétonne	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de la bordure de trottoir.</li> <li>- Rupture dû à la circulation de la RN98</li> <li>- Cheminement piétons sous dimensionné et parfois inexistant.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Consolider le déplacement piéton la partie Est et Ouest à travers le boulevard urbain.</li> <li>-Redimensionnement les trottoirs existants et le traçage de nouveaux trottoirs avec leurs traitements.</li> <li>-Création des parcours piétons.</li> </ul>
Piste Cyclable	/	/	-Projeter des pistes pour les cyclistes afin de favoriser les déplacements doux.
Transport en commun	/	- 2 lignes de Bus,	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Projeter une ligne de</li> <li>-Tramway.</li> <li>-Ajouter des lignes de bus afin de renforcer la liaison entre la partie Ouest et la partie Est, et la relation avec le centre-ville.</li> </ul>
Stationnement	/	- Stationnement anarchique sur les voies.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Parking automobile sous-terrain.</li> <li>-Parking automobile superficiel.</li> <li>-Arrêts de bus</li> <li>-Des aires de stationnement dans les nouveaux espaces publics et la place de gare.</li> <li>-La mise en place du stationnement sur les voiries (secondaire et tertiaire).</li> <li>-La projection d'une gare routière.</li> </ul>
Circulation	/	- Un nœud structurant	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Création des carrefours giratoires.</li> <li>-Limitation de vitesse des automobilistes aux niveaux de la RN98.</li> </ul>

Paysage et environnement				
fonction	Echelle d'appartenance	Existants	À projeter	Orientations
Mobilier urbain	Chef-lieu : Ghazaouet	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eclairages publics</li> <li>- Mobilier de repos</li> <li>- Mobilier pour la propreté de la ville.</li> <li>- Matériels d'information et de communication.</li> <li>- Mobilier utiles à la circulation des véhicules et à la limitation.</li> <li>- Des abris destinés aux usagers des transports en commun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- l'aménagement d'un</li> <li>- réseau d'espaces publics diversifiés, attractifs et structurants.</li> <li>- favoriser les lieux d'échange.</li> <li>- Procédé à l'amélioration du domaine public et favoriser les lieux d'échange.</li> <li>- Consolidé l'offre récréative par les aménagements urbains, en offrant une plus grande ouverture sur le milieu urbain.</li> <li>- Développer un confort nocturne.</li> <li>- Offrir un sentiment de sécurité.</li> </ul>
		/	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parc urbain</li> <li>- Jardin publique</li> <li>- Square</li> <li>- Esplanades</li> </ul>	
Espace public				

Tableau 18: Programme de base.

Source : Auteurs

#### 4.4 Délimitation de périmètre d'intervention :

Le périmètre d'intervention s'inscrit dans la zone étudiée, il s'étale sur une superficie de 66 ha, il est considéré comme l'air d'entrée en ville :

- les résultats d'enquête ou la majorité des enquêtés sentent que l'entrée de ville se situe dans cette zone.
- De plus, cette zone comprend les pôles les plus rayonnant et attractifs pour la ville de Ghazaouet par rapport au scénario retenu.
- On a inclus une partie urbanisée qui nécessite une amélioration fonctionnelle et réorganisation urbaine pour valoriser l'entrée de la ville, ainsi qu'une partie qui constitue des disponibilités foncière.

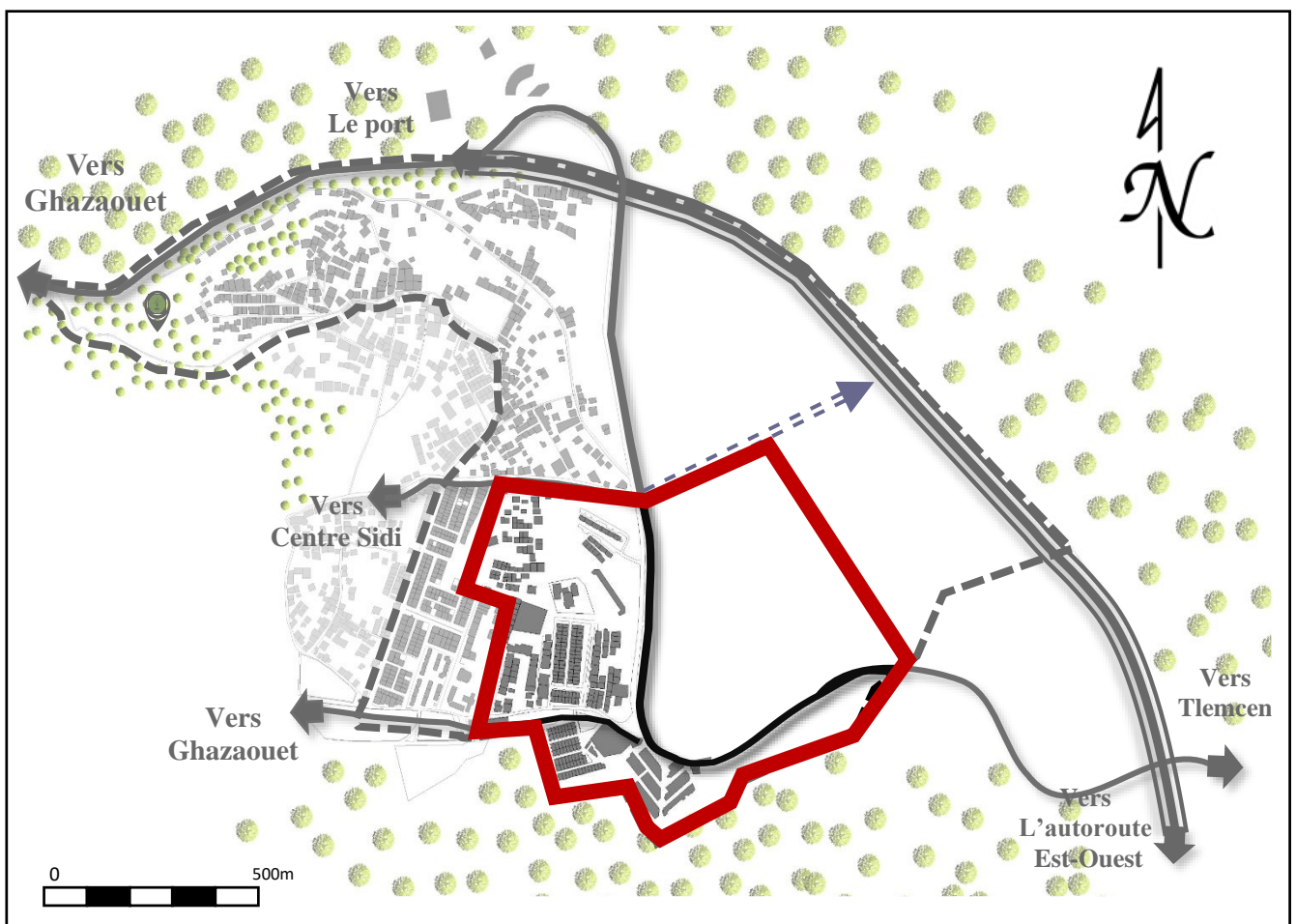


Planche 29 : Délimitation d' la zone d'intervention.

Source : Auteurs

## 4.5 Schémas de principe :

### 4.5.1 Terrain à récupérer :

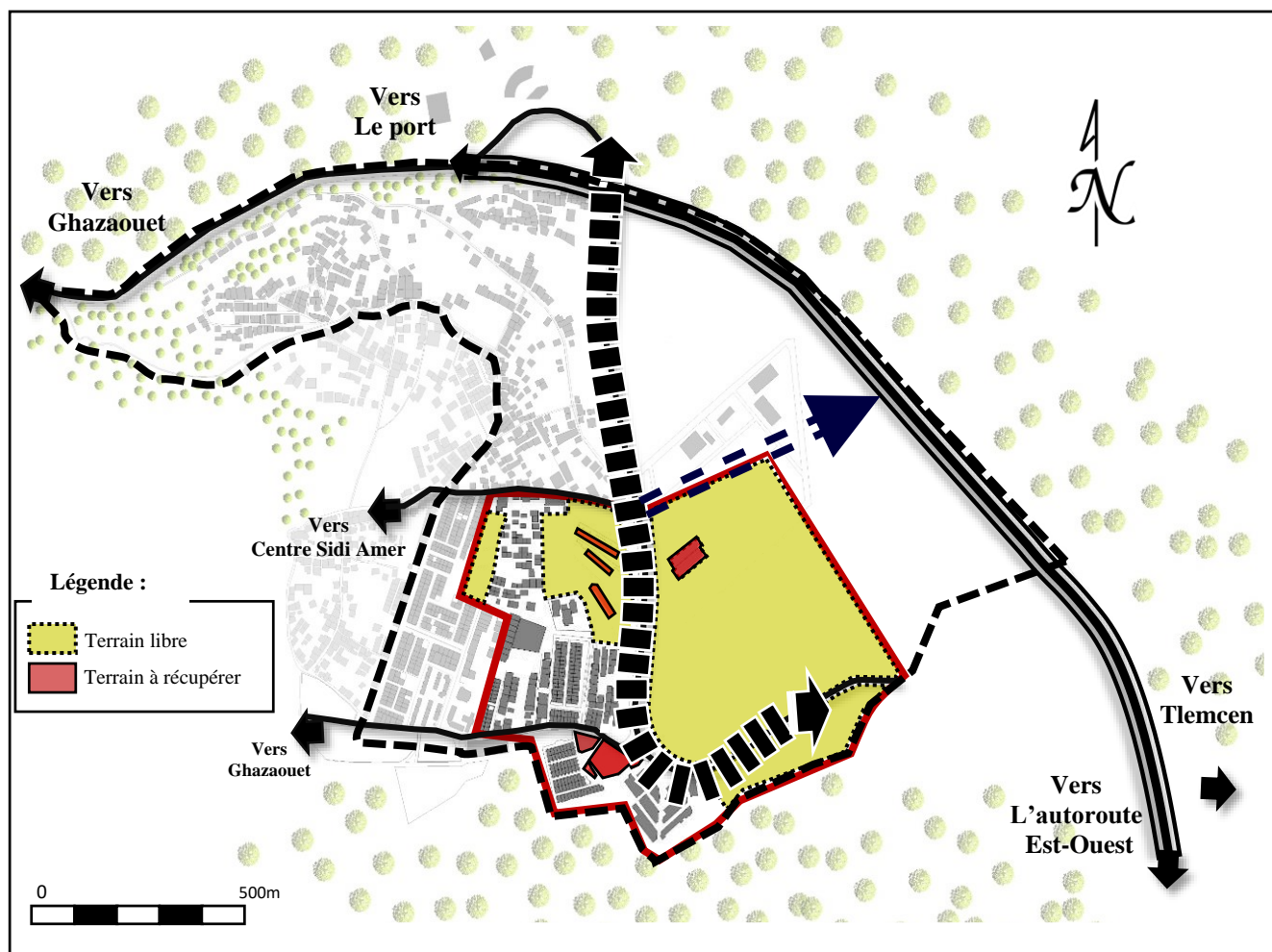


Planche 30 : Poches foncières à exploiter.

Source : Auteurs

Terrain à récupéré	
Espace	Surface
Hangars (friche urbaine)	4500 m <sup>2</sup>
Habitats collectifs à délocaliser	2000 m <sup>2</sup>
Station de service à délocaliser	5500 m <sup>2</sup>
Terrains libre	43,8 Ha
La capacité foncière totale	45 Ha

#### 4.5.2 Principes d'intervention :

En profitant de la situation emblématique à l'entrée d'Est ville, qui induit à un nouveau développement urbain, les principes d'interventions visent à assurer une continuité centre-périphérie à travers la polarité urbaine.

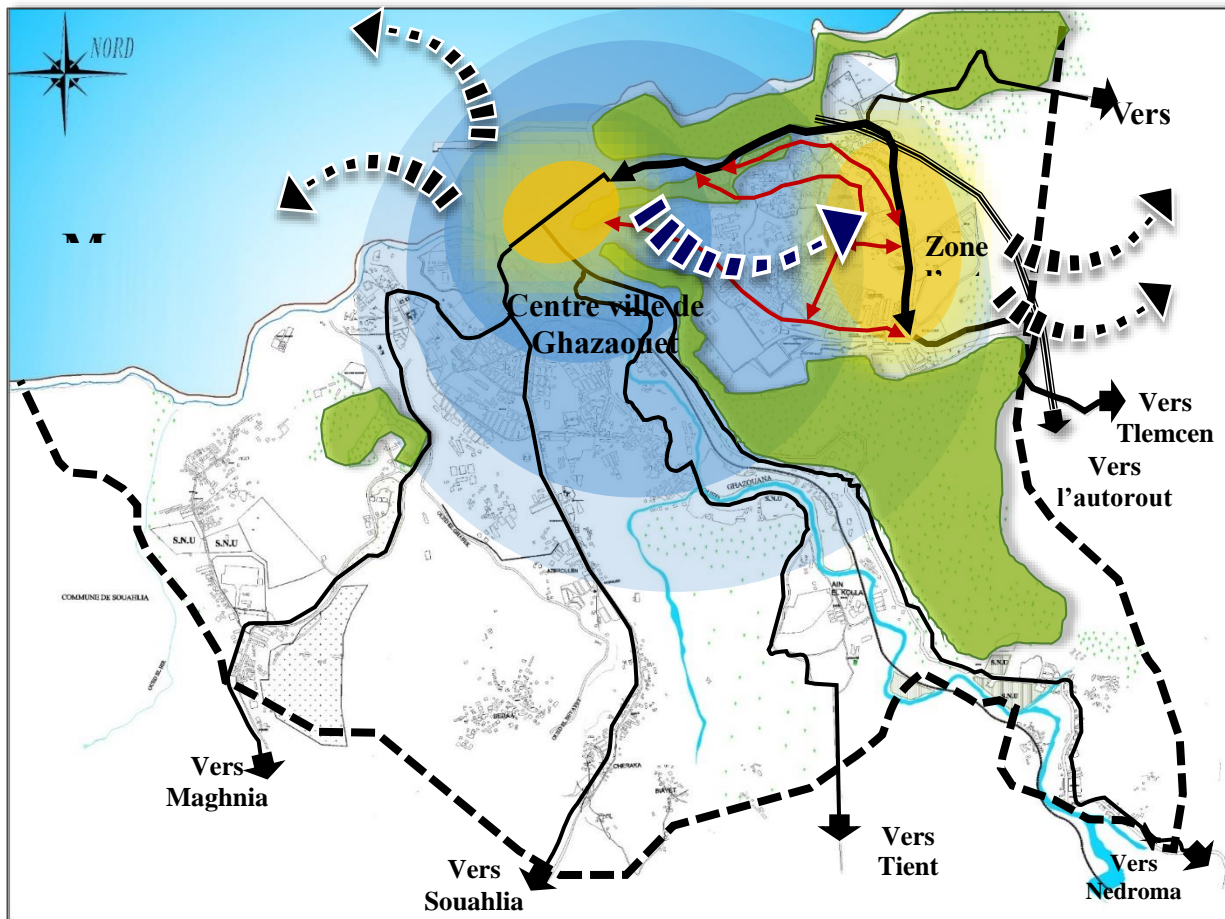


Planche 31 : Liens urbains à l'échelle de la ville

Source : Auteurs

**a Trame viaire :**

- La recomposition de la route nationale 98 en boulevard urbain vise à valoriser l'entrée majeure de la ville de Ghazaouet ; composé de trois séquences, qui lui confère un caractère à la fois convivial, fonctionnel et prestigieux se distinguant par sa qualité d'aménagement et son esthétique. Aussi bien, retisser les liens entre les quartiers adjacents en tenant compte de la variété des besoins de ses usagers : piétons, passagers, autobus, automobilistes et cyclistes.
- La mise en point d'un réseau structurant qui prend acte des grands axes existants et en mettent aussi en place de nouveaux axes stratégiques qui favorise la lisibilité urbaine et les perspectives visuelles (construction ou végétal).

**Séquence 01 :**

**Echelle urbain :** zone paysagère et tertiaire.

**Fonction urbaine :** Zone d'approche (préparer le visiteur à entrer en ville.)

**Paysage :** ouvrir sur le plan végétal

**Séquence 02 :**

**Echelle urbain :** Zone tertiaire.

**Fonction urbaine :** Annonce l'entrée de ville.

**Paysage :** ambiance paysagère végétale, minérale et

**Séquence 03 :**

**Echelle urbain :** Zone culturelle.

**Paysage :** ambiance paysagère végétale, minérale et

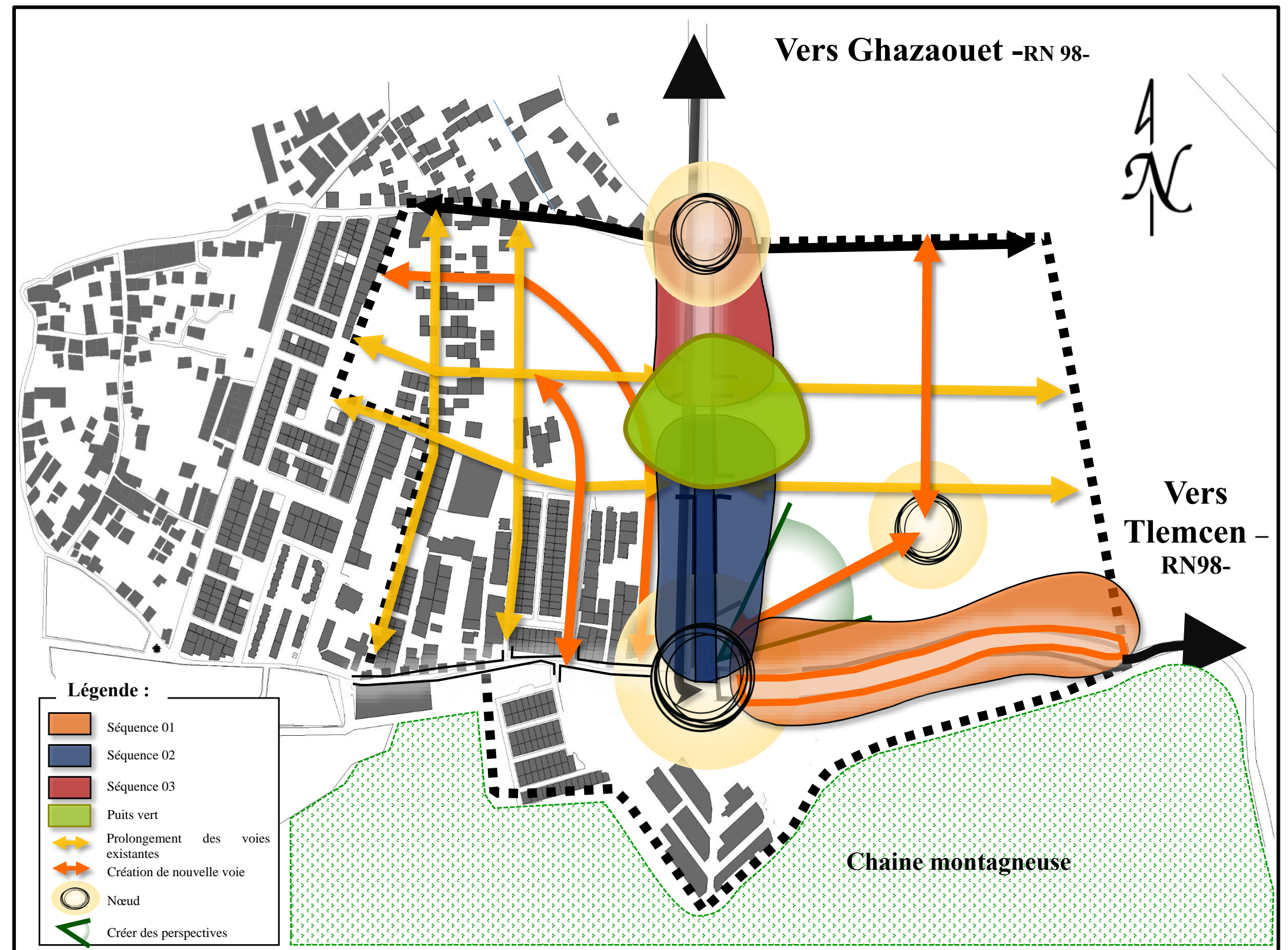


Planche 32 : principes d'intervention urbaine.

Source : Auteurs

### b Fonctions urbaines :

- La réorganisation de la partie Ouest (existante), par : le tracé des voies, la densification des îlots et la projection des nouvelles fonctions de proximité qui s'intègrent avec le tissu résidentiel existant, tout en répondant aux problématiques déduites du diagnostic partagé.
- La création d'une nouvelle urbanisation dans la partie Est, par : la diversification de l'habitat, la projection de nouvelles fonctions, tout en s'appuyant sur les résultats d'enquête.
- Création d'un maillage d'espaces verts par la réalisation des espaces communs plantés propices aux activités extérieures pour favoriser la vie extérieure et l'animation de l'entrée de ville de Ghazaouet.

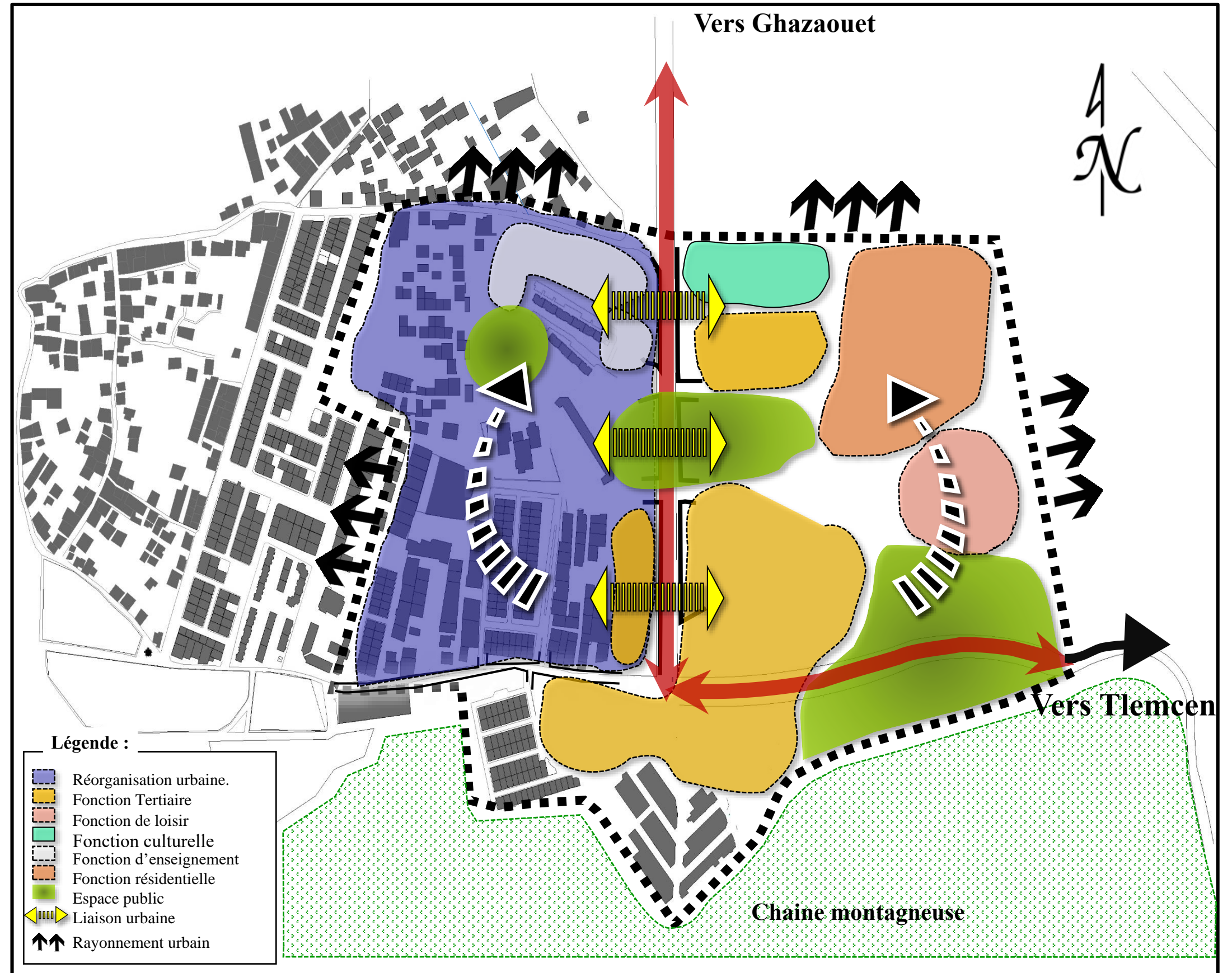


Planche 73 : Principe du fonctionnement urbain.

Source : Auteurs.



## 4.6 Schémas de composition urbaine 1/2000 :

A travers ce schémas d'aménagement, on propose une réponse aux problématiques issue du diagnostic territorial partagé de l'entrée Est de la ville de Ghazaouet. Cette étape s'inscrit dans la maîtrise de proposition des différents projets, qui s'expriment par une polarité urbaine plurifonctionnelle : services de proximité, logements, bureaux, activités de loisirs, enseignement... Afin de créer une entrée de ville harmonieuse, tout en cohabitant une série de stratégies pour l'élaboration du programme d'aménagement. La proposition d'intervention s'inscrit sur 2 échelles différentes mais complémentaires :

- Celle de la voie en redéfinissant son fonctionnement, en pacifiant le comportement des usagers, et plus largement en changeant radicalement son image de voie rapide urbaine par la recomposition de la RN98 en boulevard urbain .
- Celle de la ville en renforçant l'attractivité du l'entrée de ville de Ghazaouett, et en valorisant l'interface de centre-ville.

### 4.6.1 Trame viaire et mobilité urbaine :

La recomposition de la RN98 en boulevard urbain, qui est un enjeu majeur pour valorisation de l'entrée Est de la ville de Ghazaouet. Ainsi, la création d'une trame urbaine qui se réfère au maillage des voies de circulation. La réorganisation des déplacements depuis l'entrée Est vers le centre-ville, en favorisant le développement, l'usage des transports en communs (notamment autour du Tramway), et en améliorant les liaisons inter-quartiers ; de faciliter les mobilités de proximité par un maillage renforcé des déplacements doux (piétons-vélos), de maîtriser la place de la voiture, et la gestion du stationnement dans l'aménagement des espaces publics créés (rues partagées et lieux d'ambiance apaisée).











Pourquoi :	Comment :
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la qualité de vie des habitants de l'agglomération par une réduction de l'insécurité routière et des nuisances dues à la circulation.</li> <li>- Renforcer l'attractivité des transports en commun et développer les complémentarités entre les modes de transports.</li> <li>- Redonner une cohérence au tissu urbain actuel relativement diffus et assurer une lisibilité urbaine.</li> <li>- Renforcer la connexion entre les entités situées de part et d'autre de la route nationale 98.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La translation et l'élargissement de la Rn 98 dans une optique de la recomposer en boulevard urbain.</li> <li>- Affirmer la lisibilité urbaine par la création d'une trame orthogonale formée par des îlots rectangulaire dans la nouvelle zone d'urbanisation.</li> <li>- Le tracé et la hiérarchisation d'un réseau de voirie dans la partie Ouest vu l'état déplorable des voies tertiaire existante.</li> <li>- Prolonger les voies existantes vers la nouvelle zone d'urbanisation et expulser la rupture urbaine.</li> <li>- Ouvrir une nouvelle voie structurante et pénétrante qui absorbe la servitude de 15 m de part et d'autre de la ligne moyenne tension.</li> <li>- Créer des voies de liaisons inter-quartiers avec une circulation à double sens, accompagnées de cheminements piétons et vélos, où la topographie du site le permet.</li> <li>- Renforcer la desserte de transport en commun, par : <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La projection d'une nouvelle ligne de bus urbain qui relie la partie Est avec le centre-ville.</li> <li>✓ La projection de deux ligne de tramway, une desserve la partie Est et l'autre relie la partie Est avec la partie Ouest et le reste de la ville.</li> </ul> </li> <li>- L'offre du stationnement au sein de la zone d'entrée Est de la ville sera répartis selon plusieurs principes : <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Parking sous terrain</li> <li>✓ Parking à étage.</li> <li>✓ Stationnement superficie.</li> </ul> </li> <li>- L'aménagement des intersections par la création des carrefours giratoires, et des feux tricolores.</li> <li>- un réseau maillé de circuits réservés aux modes doux : aménagement des pistes cyclables.</li> </ul>

Tableau 17 : stratégie de la trame viaire et la mobilité urbaine.

Source : Auteur

# - SCHÉMAS DE LA MOBILITE URBAINE :

**Légende :**

-  Ligne de bus
-  Ligne tramway
-  Pistes cyclables
-  Trame piétonne
-  Voies mécaniques
-  Arrêt de bus
-  Arrêt de tramway
-  Parcours des visiteurs et touristes
-  Parcours des passagers
-  Fonctions attractives

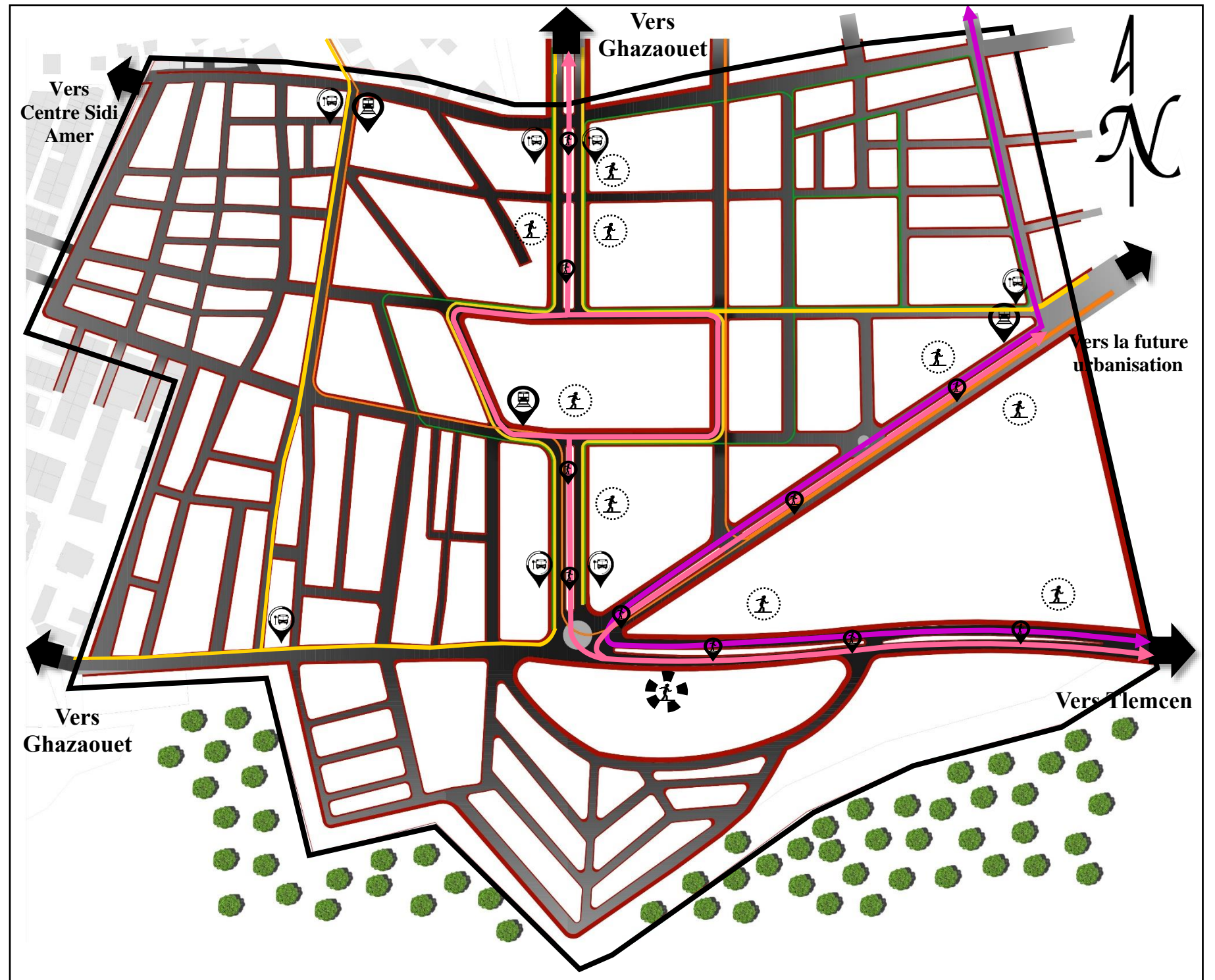


Planche 34: Schémas du mobilité urbaine.

Source : Auteur.

#### 4.6.2 Boulevard urbain :

L'entrée de ville est un parcours qui rend compte de la spécificité de la ville, où le boulevard urbain d'entrée Est de la ville de Ghazaouet est un dispositif de mise à vue de ces spécificités et qui doit montrer une image favorable de la ville. Il permet une prise en compte des enjeux environnementaux tout en offrant des aménagements qualitatifs des espaces urbains, et améliorer les conditions de desserte à l'échelle du territoire d'entrée de ville, tout en véhiculant la mixité urbaine de la zone qui va aux besoins de la ville de Ghazaouet. Ce projet proposé apportera également un gain de sécurité pour les usagers.

Pourquoi :	Comment
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La proposition de la recomposition de la Rn98 en boulevard urbain représente une contribution exceptionnelle :               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ au rayonnement de l'identité de Ghazaouet au plan régional, et à la mise en valeur des attributs qui lui sont propres aux points de vue géographique, économique, urbanistique, et socioculturel.</li> <li>✓ au développement économique et socioculturel de la ville de Ghazaouet et de la wilaya de Tlemcen.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le concept d'aménagement du boulevard d'entrée de ville propose :               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Un grand boulevard urbain unidirectionnel d'un gabarit de 40 m, et qui s'étend sur 1 km de longueur, composé de trois séquences.</li> <li>✓ un aménagement paysager des espaces publics permettant d'intégrer un mobilier urbain unique, un parcours ponctué d'œuvres d'art public et un concept d'éclairage favorisant l'identification du quartier le jour et son animation nocturne ; dans une mesure de répondre aux besoins des habitants et des visiteurs issus de diagnostic territorial partagé.</li> <li>✓ L'implantation de deux artères distinctes de circulation véhiculaire, et l'aménagement des terrains libérés entre ces deux artères pour des fins de développement d'espace public à usage mixte.</li> <li>✓ Pour optimiser la sécurité routière, en privilégiant une zone à vitesse réduite 30 km/h, ainsi l'utilisation des ralentisseurs (d'os d'âne, plateaux trapézoïdales, et chicanes)</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- la transformation de la route nationale 98 en boulevard d'entrée de ville de Ghazaouet, en priorisant le transfert du mode automobile privée aux modes de transport collectif et actif, tant à l'échelle locale que de la ville.</li> <li>- la réunification de la partie Ouest existante et la nouvelle zone d'urbanisation Est par le retissage de la trame des rues et du tissu bâti d'est en ouest, rompus tous les deux par la Rn98.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Orientation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La première séquence : zone d'approche qui prépare le visiteur à entrer en ville. s'étale sur une distance de 500 m, le point de départ est marqué par des aménagements paysagers qui apaisent le visiteur et s'achève par la fonction tertiaire (équipement d'affaire et du commerce), et qui exprime et renforce l'identité économique de la ville de Ghazaouet répondant aux besoins découlés de diagnostic partagé et de l'enquête exploratoire :               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ On prévoit une opération de verdissement pour les îlots centraux, toutefois ces surfaces végétales demeurent accessibles aux piétons, offrant ainsi la plus grande perméabilité possible.</li> <li>✓ L'implantation d'un panneau de bienvenue afin de fournir aux automobilistes un sens d'arrivée à la ville de Ghazaouet.</li> <li>✓ L'implantation des panneaux de signalisation et d'indication qui jouent un rôle majeur en termes de sécurité, liée à l'organisation de la circulation à l'entrée Est de la ville. Ils indiquent des sens interdits, des interdictions d'accès, des limitations de vitesse et donne des statuts particuliers à certaines voiries (zones 30, zones piétonnes, ...). D'autre part, elle informe les usagers sur leur destination.</li> </ul> </li> <li>- La deuxième séquence : zone tertiaire (commerce et affaire) qui annonce l'entrée en ville de Ghazaouet du côté Est, elle s'étend sur une distance de 180 m :               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ On prévoit l'aménagement de l'îlot central par une série de lieux publics à vocations diverses qui contribueront à recréer un milieu véritablement urbain dans le secteur.</li> <li>✓ L'aménagement de grands bancs le long du passage central est prévu afin de rendre l'endroit accueillant et confortable.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Du point de vue de la sécurité des déplacements et du transport en commun, l'aménagement du boulevard s'accompagne de mesures destinées à faciliter et à encourager les déplacements à pied : Ces mesures consistent en des trottoirs élargis et éclairés de façon appropriée la nuit, des arbres et des arbustes en bordure de ces trottoirs pour renforcer le sentiment de sécurité par rapport à la circulation automobile.</li> <li>- La troisième séquence : Zone culturelle et d'enseignement, s'étend sur une longueur de 200 m : <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ On propose deux îlots centraux, où chaque îlot comprend des activités complémentaires aux fonctions tangentes au boulevard urbain.</li> <li>✓ Le concept proposé pour les lieux publics centraux vise l'aménagement d'un lieu de promenade offrant une expérience distincte, par des espaces de lecture en plein air, des espaces d'exposition, de détente ...etc.</li> </ul> </li> <li>- On propose un parc urbain implanté au sein de boulevard urbain pour développer un espace de confort et de bien-être qui joue le rôle d'un poumon vert pour le territoire d'entrée de la ville et pour la ville de Ghazaouet. Il s'étend sur une superficie de 3.2 Ha, il permet de casser la monotonie du boulevard et créer un équilibre plein/vide. <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dans une optique de renforcer l'attractivité de l'entrée de ville et répondant aux besoins en espace vert, on prévoit un aménagement avantageant la mixité sociale par exemple : théâtre en plein air, un aquarium, des espaces regroupement et de loisir...etc.</li> <li>✓ Un espace attractif et convivial qui sert la ville de Ghazaouet à l'entrée Est de la ville.</li> </ul> </li> </ul>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Tableau 18 : Stratégie d'aménagement du boulevard urbain.<sup>67</sup>**

<sup>67</sup> Auteurs

# - SCHÉMAS DU BOULEVARD URBAIN

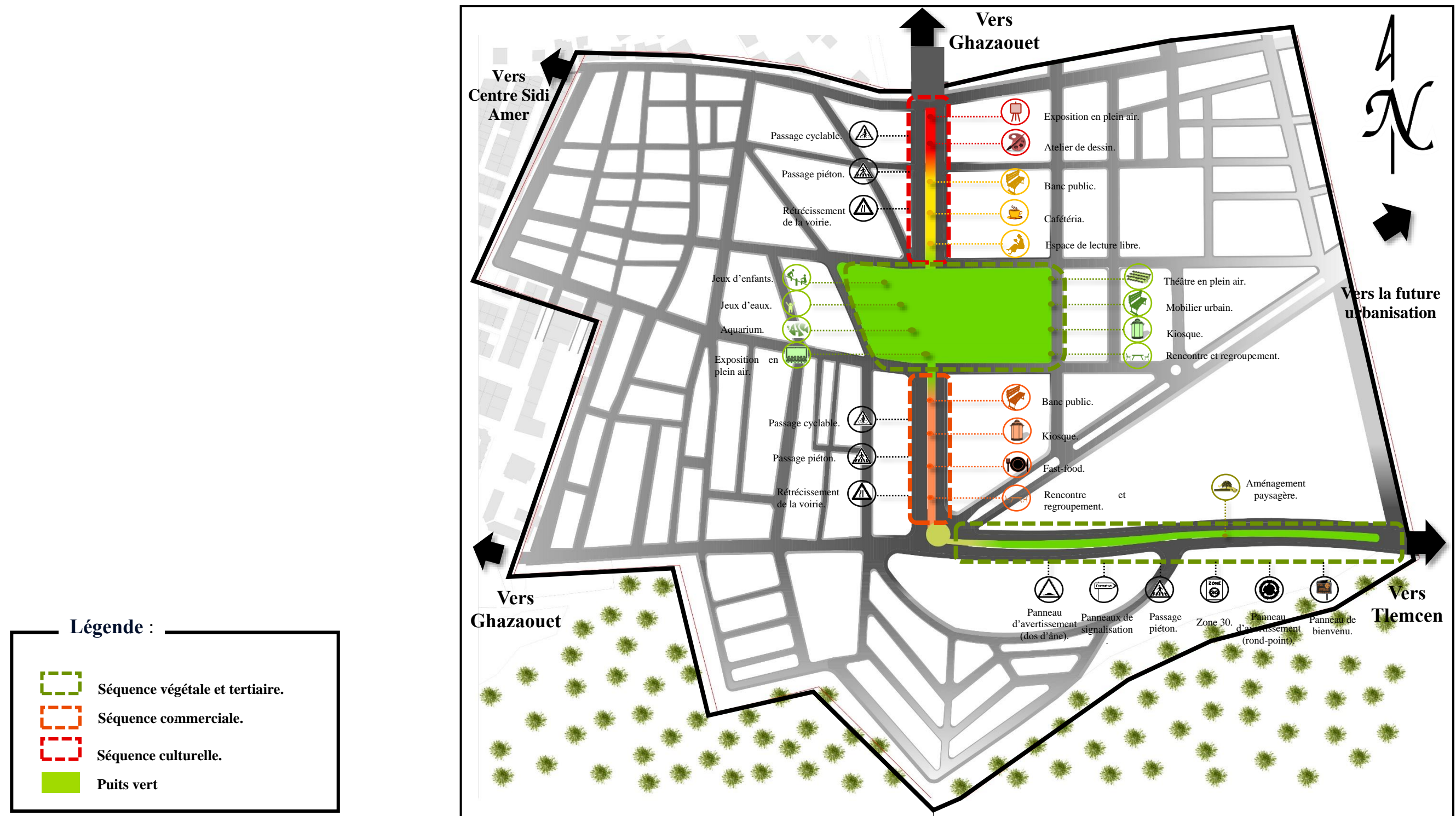


Planche 35 : Schémas du boulevard urbain, Echelle : 1/2000

Source : Auteurs.

#### 4.6.3 Mixité fonctionnelle :

Tel qu'introduit précédemment dans le scénario retenu, une polarité urbaine qui tend à renforcer le rayonnement et l'attractivité de la ville de Ghazaouet à l'entrée de ville Est, en cherchant à optimiser les fonctions complémentaires à celle de centre-ville de Ghazaouet et renforcer l'identité communale. Et répondre aux besoins des habitants fixés dans le diagnostic partagé et l'enquête exploratoire. Ce projet propose donc une diversité de fonctions qui rayonne jusqu'à l'échelle régionale.

Pourquoi :	Comment :	
	Orientation	
	Partie Ouest (existante)	Partie Est (nouvelle urbanisation)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'aménagement urbain proposé est au service des habitants, il répond aux besoins de différentes catégories de populations, dans ce qui fait leur diversité.</li> <li>- Renforcer le rôle de la ville de Ghazaouet dans le concert des principales villes de la wilaya de Tlemcen, et assurer l'attractivité et le rayonnement économique dans la région.</li> <li>- Renforcer le tissu économique, culturel et urbain, et régénérer la qualité environnementale.</li> <li>- Améliorer la qualité de vie et favoriser la mixité urbaine et sociale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- On propose une réorganisation urbaine qui inclut :               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Le tracé des voies à partir du prolongement des voies existantes.szzzz</li> <li>✓ La densification des îlots par l'ajout des lotissements complémentaires aux îlots existants.</li> <li>✓ La projection des nouvelles fonctions de proximité qui s'intègre avec le tissu résidentiel existant.</li> </ul> </li> <li>- On prévoit un pôle d'enseignement et de culture dans un emplacement stratégique qui rayonne les territoires avoisinants. Afin de combler le manque d'infrastructure d'enseignement et de culture tant pour la zone d'entrée de ville que pour la ville de Ghazaouet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La projection de la fonction commerciale au front du boulevard urbain source d'animation urbaine.</li> <li>- On propose la projection de la fonction tertiaire source d'emplois, et de rentabilité économique pour la ville. Ainsi que conforter l'identité de la ville.</li> <li>- Diversifier l'offre résidentielle, tout en veillant à l'harmonie de la future cohabitation urbaine.</li> <li>- On prévoit une organisation du territoire, en disposant les fonctions qu'il supporte : emploi, logement, activités, loisirs... pour une meilleure utilisation des espaces, pour que les habitants, les acteurs s'approprient ce territoire.</li> </ul>

Tableau 19 : Stratégie du fonctionnement urbain<sup>68</sup>.

<sup>68</sup> Auteurs

## - SCHÉMAS DE LA MIXITE FONCTIONNELLE :

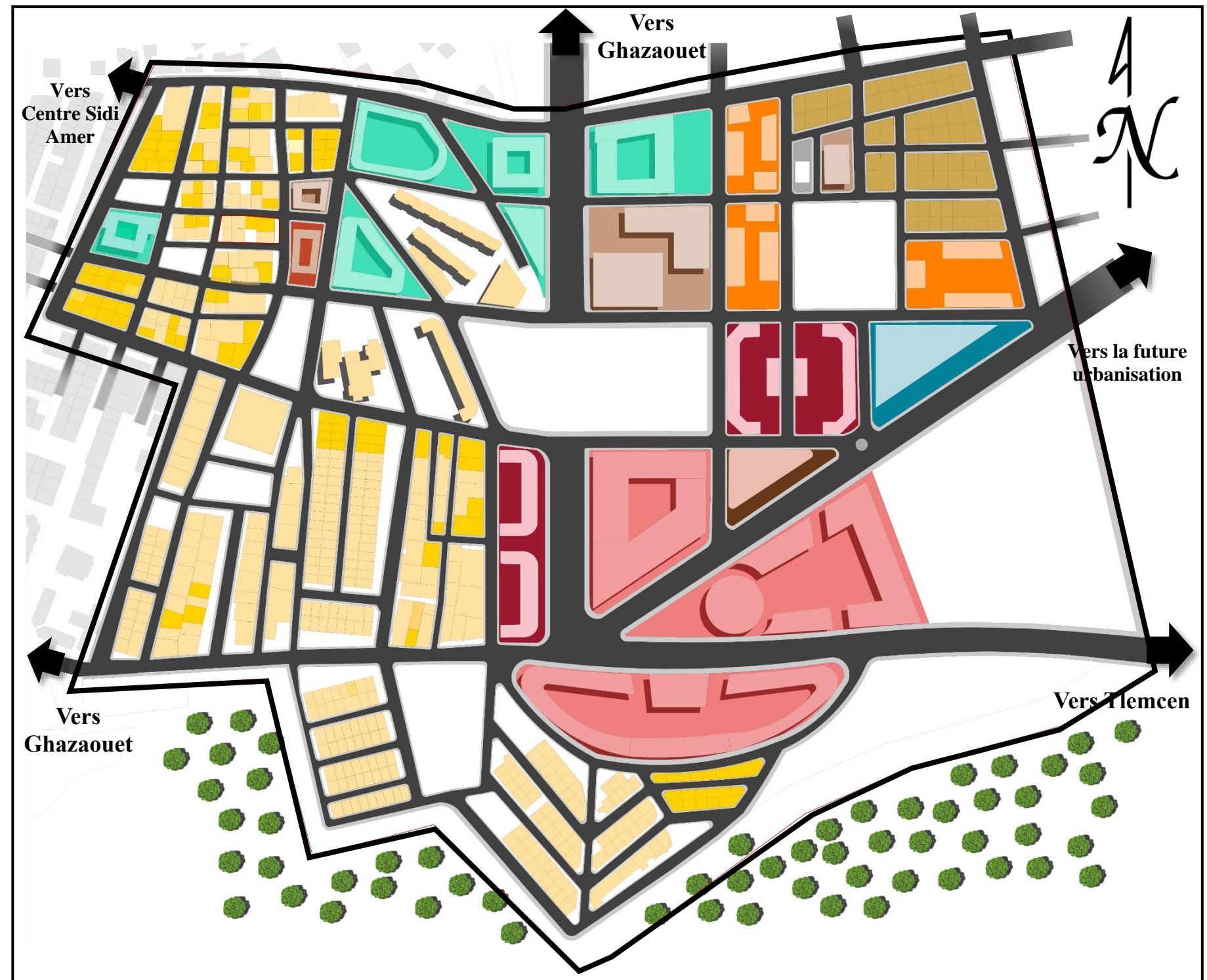
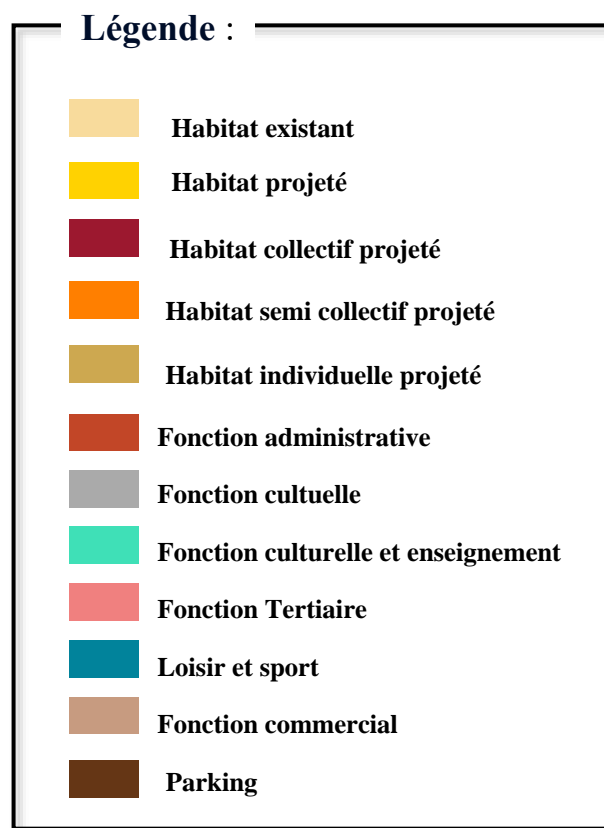


Planche 38: Schémas de mixité fonctionnelle, Echelle : 1/2000

Source : Auteurs

#### 4.6.4 Mixité sociale et espace vert :

La mixité et la cohésion sociales sont deux éléments-clés d'une saine urbanité, qui dépend en grande partie de la convivialité offerte par les espaces publics. C'est pourquoi la création de nouveaux espaces publics est essentielle au succès d'une revitalisation urbaine d'envergure, où le besoin d'oxygène, de verdure, de dégagement des vues, est plus vivement ressenti. Les espaces publics et verts viennent rehausser le caractère prestigieux de l'entrée de ville, tout en retissant les liens avec les secteurs environnants.

Pourquoi :	Comment :	
<p>Répondre au manque flagrant en espace publics dans la ville de Ghazaouet et le quartier de sidi amer.</p> <p>Offrir des espaces publics agréables, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs et les usagers.</p> <p>La valorisation des rapports sociétaires dans la ville.</p> <p>Favorisé les liens sociales par l'aménagement d'espaces publics de qualités, lieux d'animation et d'échange eu sein du la zone d'entrée de ville.</p> <p>Augmenter la présence végétale, sous forme d'espaces verts et de verdissement en bordure de rues, à la fois pour des raisons esthétiques (ambiance) et de santé publique (qualité de l'air...).</p> <p>Faire du la zone d'entrée de ville un milieu de vie urbain attrayant.</p> <p>Améliorer le confort estival en ville, notamment en renforçant la présence du végétal.</p>	Orientation :	
	<b>Le quartier</b>	<b>La ville</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des squares destinés aux résidents de quartier, au cœur des îlots d'habitations.</li> <li>- On prévoit la création des espaces semi-publics pour l'habitat collectifs et semi-collectifs.</li> <li>- On propose des activités conviviales pratiquées dans l'espace publique (jardin potager, barbecue...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer deux grands parcs urbains, dédié à la détente et aux loisirs. Préservé des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique, on propose divers aménagements (lieux de pratiques pour tous les âges, bassins, mirador...) pour un brassage des fréquentations et davantage d'aménités à la ville de Ghazaouet.</li> </ul>

Tableau 20 : Stratégie de la trame verte et mixité sociale.



# - SCHÉMAS DE LA TRAME VERTE :

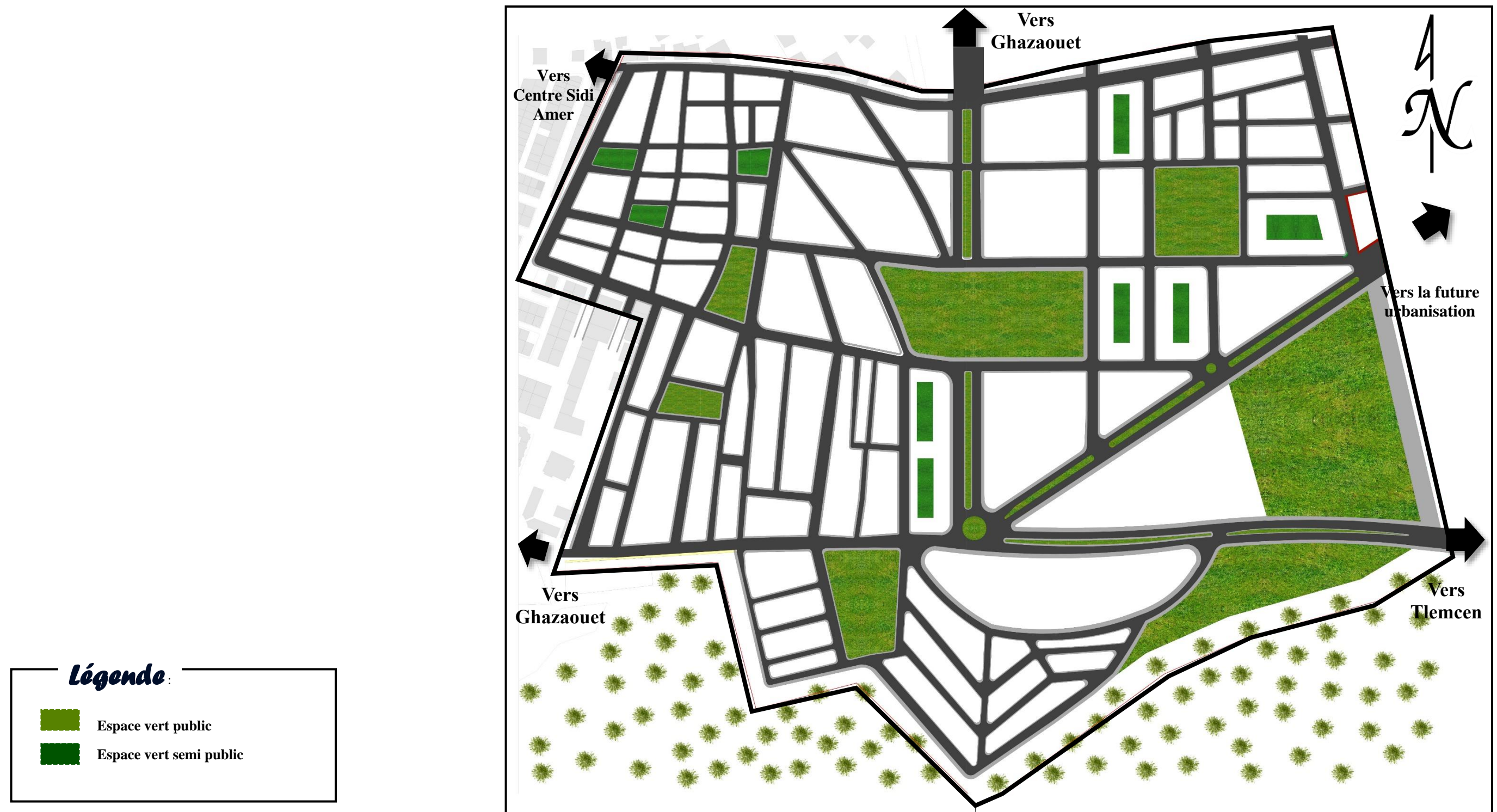


Planche 37 : Schémas de la trame verte, Echelle : 1/2000

Source : Auteurs

4.6.5 Schémas d'implantation urbaine :

- Notre proposition pour le schéma d'implantation s'exprime par le partage en îlot, qui se base sur la continuité spatial, social et fonctionnelle avec l'existant afin de favoriser une cohérence et une mixité sociale et fonctionnelle.
- La composition formelle se base sur 3 axes majeurs qui découlent d'un point focal et d'autre axe secondaire avec une rotation variée des angles.
- La formes des édifices s'appuie sur une base rectangulaire avec une forme circulaire dans certains comme élément d'appel.

Légende :

- ← Axe majeur
- ↔ Axe secondaire
- ⋮ îlot

- SCHÉMAS D'IMPLANTATION URBAINE :

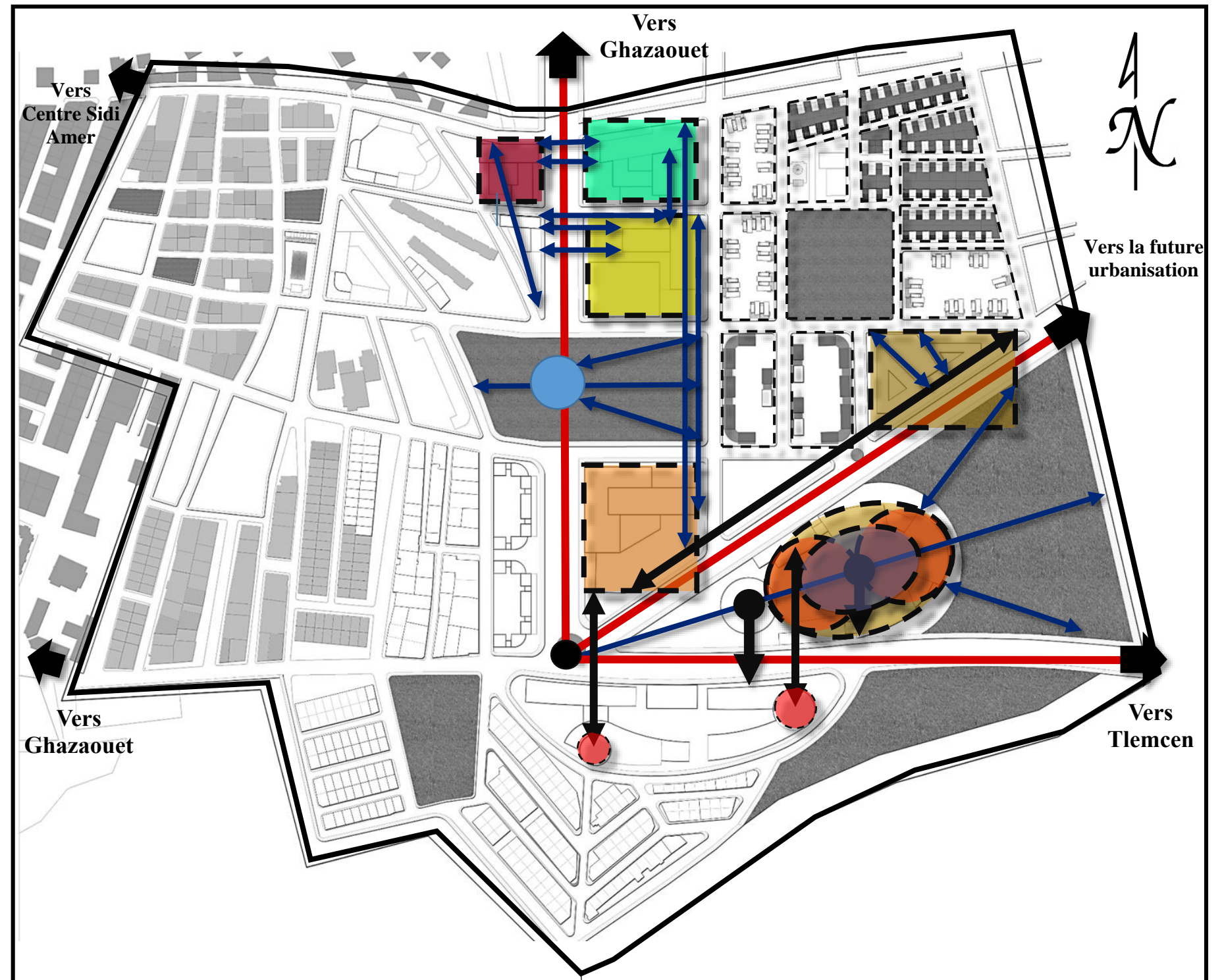


Planche 38 : Schémas d'implantation urbaine, Echelle : 1/2000.

Source : Auteurs

#### 4.7 Programme spécifique :

On a établis notre programme spécifique en s'appuyant sur : les expériences sur les entrées de ville, les enjeux, l'enquête exploratoire et sur la grille des équipements algérienne, sans omettre le règlement du POS.

Mixité fonctionnelle							
Type d'équipements		Fonction	Espace	Surface	Surface totale	Echelle d'appartenance	
Habita ts	Collectifs intégrés	Résidentielle	- Logements : 120 - F3 : 24 logements - F4 : 72 logements - F5: 24 logements	F3: 90 m <sup>2</sup> F4: 120m <sup>2</sup> F5: 140m <sup>2</sup>	1,3 Ha	ville de Ghazaouet	
		Commerciale	- Boutiques	- 70 m <sup>2</sup> à 100 m <sup>2</sup>			
			- Superette	- 250 m <sup>2</sup>			
			- Cafeteria et restaurant	- 150 m <sup>2</sup>			
		Service	- Bureaux à usage professionnelle	- 100 m <sup>2</sup> / bureau			
		Pédagogique	- Crèche	- 200 m <sup>2</sup>			
	Stationnement	- Superficielle - Sous-sol	/				
	Collectifs unis	Résidentielle	- Haut standing : 100 - F3 : 20 logements - F4 : 60 logements - F5 : 20 logements	Logements Haute standing : - F3 = 90 m <sup>2</sup> - F4 =120 m <sup>2</sup> - F5 =140 m <sup>2</sup>	8000 m <sup>2</sup>		De R+4 à R+6
	Social	Haut standing	Résidentielle	- Superficielle - Sous-sol	/		
	Habitats semi collectifs	Résidentielle	- Logements : 76 - F4 : 38 logements - F5: 38 logements	- F4 = 120 m <sup>2</sup> - F5 = 140 m <sup>2</sup>	1,8 Ha		
Stationnement		- Superficielle	/				
Lotissement	Résidentielle	- Habitats individuels : 68 lotissements	150 m <sup>2</sup> /Lot				
Pole d'affaire	Affaires	- Siège d'entreprises	- 2 Ha				
		- Banques					
		- Compagnie d'assurance					
		- Centre des médias					
	Formati on et recherch e	- Institutions de formation et de recherche.	- Accueil	- 500 m <sup>2</sup>			
			- Le conseil en management	- 2 classes : 120 m <sup>2</sup>			
			- Comptabilité	- 2 classes : 120 m <sup>2</sup>			
			- Publicité et étude de marché	- 2 classes : 120 m <sup>2</sup>			
			- Les services administratifs	- 2 classes : 120 m <sup>2</sup>			
	Show room	- Boutique - Restaurant - cafeteria	- 8500 m <sup>2</sup>				
Immeuble tourisme d'affaire	- Hôte ls d'aff aire 5 étoil es	- 250 chambres.	40 m <sup>2</sup> / chambre	2,4 Ha			
		- Réception	150 m <sup>2</sup>				
		- Commerces	500 m <sup>2</sup>				
		- Cafés et restaurants	1000 m <sup>2</sup>				
		- Centre bien être	1500 m <sup>2</sup>				
		- Administration	50 m <sup>2</sup>				
				R+4			

Mixité fonctionnelle							
Type d'équipements	Fonction	Espace	Surface	Surface totale	Echelle d'appartenance	Gabarit	
Pôle culturelle	culturelle	- Hall d'accueil	500 m <sup>2</sup>	3 Ha	Chef lieu	R+ 4	
		- Médiathèque	5000 m <sup>2</sup>				
		- Centre culturelle	6000 m <sup>2</sup>				
		- Une salle de spectacle	3000 m <sup>2</sup>				
		- Musée aquatique	2000 m <sup>2</sup>				
		- Commerce	1000 m <sup>2</sup>				
		- Salle Cinémas	500 m <sup>2</sup>				
Centre de formation professionnel	/	- Hall d'accueil	800 m <sup>2</sup>	6000 m <sup>2</sup>	Chef lieu	R+2	
		- 6 Salles de formation en Langes	600 m <sup>2</sup>				
		- 4 Salle de formation en informatique	200 m <sup>2</sup>				
		- 4 Salle de développement humain et efficacité personnelle .	200 m <sup>2</sup>				
		- 4 Salle de formation en secrétariat et assistanat	200 m <sup>2</sup>				
		- 2 Salles de formation en couture.	250m <sup>2</sup>				
		- 2 Salles de formation en esthétique (Coiffure , maquillage )	250m <sup>2</sup>				
		- 2 Salles de formation aux métiers de l'hôtellerie et du tourisme	250 m <sup>2</sup>				
Ecoles primaire	Enseignement	- 10 Classes d'enseignement	1000 m <sup>2</sup>	4000 m <sup>2</sup>			
		- Salle polyvalente	500m <sup>2</sup>				
		- Bibliothèque	250m <sup>2</sup>				
		- Salle de sport	500 m <sup>2</sup>				
		- Cour extérieur	1750 m <sup>2</sup>				
Ecole des handicapés	Enseignement	- 6 Classes d'enseignement	500 m <sup>2</sup>	5400m <sup>2</sup>	Zone d'étude	R+1	
		- Salle polyvalente	500 m <sup>2</sup>				
		- Bibliothèque	250 m <sup>2</sup>				
		- Salle de jeux	600 m <sup>2</sup>				
		- Cour extérieur	1500 m <sup>2</sup>				
Ecole maternelle	Enseignement	- 3 Salles d'exercice	250 m <sup>2</sup>	1600 m <sup>2</sup>			
		- Salle de repos	250 m <sup>2</sup>				
		- Restauration	100 m <sup>2</sup>				
		- 2 Ludothèque	200 m <sup>2</sup>				
		- Salle d'évolution	100 m <sup>2</sup>				
		- Espace extérieur	100 m <sup>2</sup>				
	Gestion et logistique	- Administration - Salle de soin					
Pôle de loisirs	Loisir et détente	- Hall d'accueil	300 m <sup>2</sup>	1 Ha	Ville de Ghazaou et	R+1	
		- Ateliers créatif	- Dessin et peinture - Sculpture et poterie - Arts créatifs - Création bijoux				1500 m <sup>2</sup>
		- Espace de jeux	- Salles de jeux enfants - Salles de jeux adultes - jeux de société				5000 m <sup>2</sup>
		- centre nautique					
		- Cinéma					

Mixité fonctionnelle							
Type d'équipements	Fonction	Espace		Surface	Surface totale	Echelle d'appartenance	Gabarit
Centre administratif	Administrative	- Annexe APC	- Accueille et attente	300 m <sup>2</sup>	1000 m <sup>2</sup>	Zone d'étude	R+1
		- Annexe poste	- Secrétariat	250 M <sup>2</sup>			
		- Annexe assurance	- Services publics - Bureaux adjoints - Salle de conseil / mariage - Salle de conseil / mariage - Bureaux d'archives - Sanitaire	300 m <sup>2</sup>			
Cultuelle		- Mosquée			1300m <sup>2</sup>	Zone d'étude	R

Type d'équipements	Fonction	Espace		Surface	Surface totale	Echelle d'appartenance	Gabarit
Multifonctionnel	Commerciale	Hall d'accueil sécuritaire		1,5 Ha	4 ha	Chef lieu-Ghazaouet	R+4
		200 magasins et boutiques					
		Hyper marché					
	Loisirs	Espace de jeux	- Salles de jeux enfants	5000 m <sup>2</sup>			
			- Salles de jeux vidéo - jeux de société - Jeux aquatique - Salle de fitness et musculation - Espace escalade				
			- Salle de cinéma				
	Restauration		- Cafétéria - Salon de thé - Restaurants				
Gestion et logistique		- Administration - Service technique		150m <sup>2</sup>			
Centre commerciale	Commerciale	- 100 Magasins et boutique - Hypermarché - Salle de jeux pour enfant - Garderie		1,2 ha	2 ha	Ville de Ghazaouet	R+3
		Restauration	- Restaurants - Cafétéria - Salles de thé				
	Gestion et logistique	- Administration - Service technique		150m <sup>2</sup>			

Tableau 21: Programme spécifique.

- Fiche technique :

Urbanisation existante						
Affectation / îlot	Surface du terrain d'assiette totale (m2)	Surface bâtie (m2)	CES	COS	Gabarit	Parking
Habitat individuel	19000	15000	0,8	2,3	R+2	Garage individuel
École primaire	4000	800	0,2	1	R+2	Superficiel : 10 places
École pour les handicapés	5400	2600	0,2	1,2	R+1	Superficiel : 12 places
École maternelle	2400	1440	0,6	1,3	R	Superficiel : 5 places
Annexe administratif	2300	1115	0,5	1	R+1	Superficiel : 10 places
Centre de formation et de recherche	6000	2700	0,45	0,9	R+2	Superficiel : 15 places

Urbanisation projeter						
Affectation	Surface du terrain d'assiette totale (m2)	Surface bâtie (m2)	CES	COS	Gabarit	Parking
Habitat individuel	26000	15600	0,6	0,8	R+2	Garage individuel
Habitat semi collectif	16600	5000	0,3	1,1	R+3	Superficiel : 50 places Garage individuel
Habitat collectif	20000	1800	0,4	2,2	R+8	Superficiel : 60 places Sous terrain
Centre culturel	8400	4200	0,5	2	R+3	Sous terrain : 80 places
Centre commercial	6600	3300	0,5	1	R+ 3	Superficiel : 30 places
Centre de loisir	13000	6500	0,5	1	R+1	Superficiel : 15 places Sous terrain
Siège d'entreprise	12000	3000	0,25	1,25	R+3 à R+6	Sous terrain
Centre multifonctionnel	21000	8400	0,4	1,6	R+ 4 à R+6	Sous terrain : 180 places
Parking	5200	2750	0,5	1	R+1	800 places

Affectation	Surface du terrain d'assiette totale (m2)	Surface bâtie (m2)	CES	COS	Gabarit	Parking
Pôle d'affaire	28000	11000	0,4	1,6	R+2 à R+4	Sous terrain : 180 places
Air sportif	9500	/	/	/	/	/

Servitude	
Ligne moyenne tension	15 m
Boulevard urbain	100 m
Protection civile	La desserte doit garantir la sécurité de la circulation, la facilité d'accès et les moyens d'approche permettant le passage d'une ambulance et d'un véhicule pompier.

## **4.8 Plan de composition urbaine 1/1000 :**

La proposition d'intervention urbaine se traduit en 3 cas de figure : le 1<sup>ier</sup> est celui de l'intervention sur l'existant, le 2<sup>ème</sup> concerne le boulevard urbain et enfin la nouvelle urbanisation à l'Est :

### ***4.8.1 L'intervention sur le tissu urbain existant :***

On propose la préservation et l'intégration des éléments faisant partie du site (relief, fonctions existantes,...) participant à l'identité du quartier et soutiennent son lien avec le territoire communal. Tout en enrichissant la zone par l'injection des nouveaux équipements qui s'intègrent avec l'existant.

### ***4.8.2 L'intervention sur le boulevard urbain :***

L'urbanisation des abords du nouveau boulevard contribuer à l'établissement d'un parcours dynamique, lieu identitaire offrant un pôle économique multifonctionnel où les fonctions commerciales, d'affaires, institutionnelles, culturelles, communautaires, résidentielles et récréatives répondant aux besoins de la Population. L'échelle humaine des interventions et l'aménagement de lieux de rassemblement de diverses natures seront privilégiés. Bien que le boulevard joue un rôle structurant dédié au transport mécanique, mais la réappropriation du parcours et des espaces par le piéton favorise l'établissement d'un boulevard urbain convivial.

### ***4.8.3 La nouvelle urbanisation :***

On propose la diversification de l'offre résidentielle dans une image viable et durable, la zone d'entrée Est va contribuer aux objectifs associés au critère de mixité sociale, culturelle et intergénérationnelle en favorisant l'accès à la propriété et une diversité de typologies d'habitations. Les espaces publics dédiés aux piétons visent à maximiser l'espace pour les usagers se déplaçant à pieds ou en vélo de manière à améliorer et sécuriser l'accessibilité des différents milieux de vie.

### ***4.8.4 Evolutivité de l'intervention urbaine :***

Actuellement on a besoin d'intervenir au court terme sur l'axe routier principal et l'immeuble localisé en front du boulevard. La 2<sup>ème</sup> phase à moyen terme concerne les édifices moins prioritaires qui ne sont pas situés au bord des axes de circulation.







Planche 40 10: plan de composition échelle 1/500

Source : Auteurs



# Boulevard urbain :

## Séquence 02 :

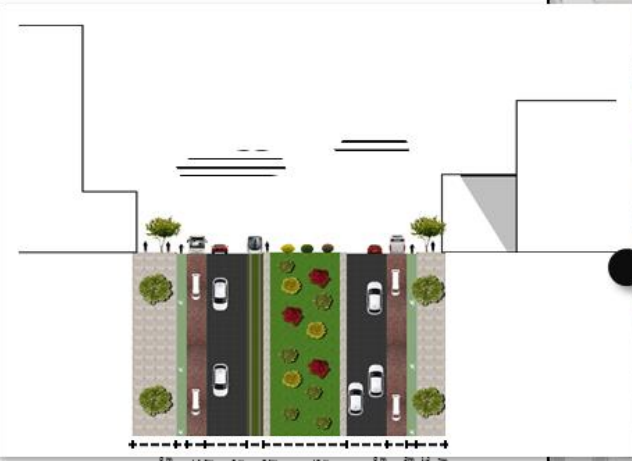
**Echelle urbain :** Zone tertiaire.

**Fonction urbaine :** Annonce l'entrée de ville.

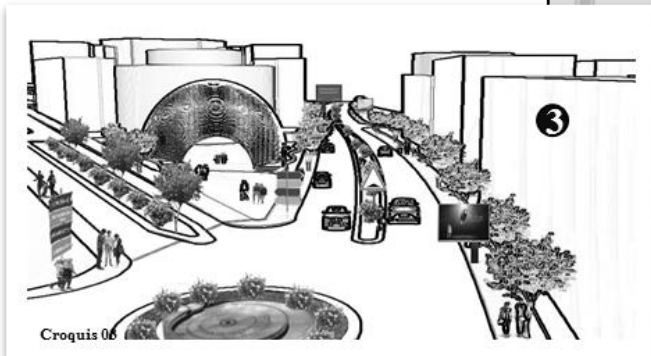
**Paysage :** ambiance paysagère végétale, minérale et architecturale.

zone tertiaire (commerce et affaire) qui annonce l'entrée en ville de Ghazaouet du côté Est, elle s'étend sur une distance de 180 m :

- On prévoit l'aménagement de l'îlot central par une série de lieux publics à vocations diverses qui contribueront à recréer un milieu véritablement urbain dans le secteur.
- L'aménagement de grands bancs le long du passage central est prévu afin de rendre l'endroit accueillant et confortable.



Coupe schématique 02



Croquis 06



Croquis 02

## Séquence 01 :

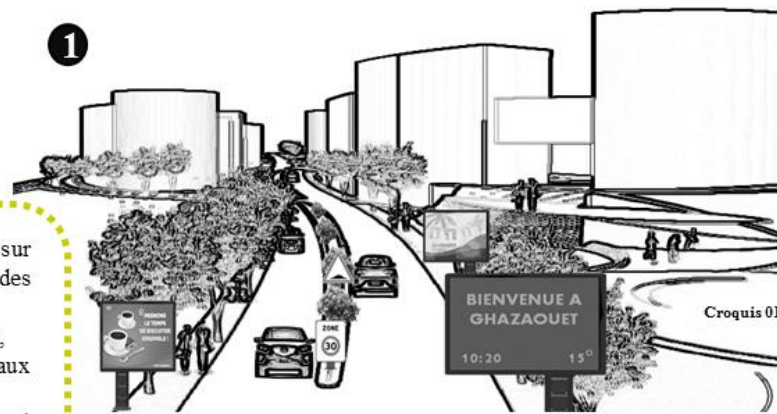
**Echelle urbain :** zone paysagère et tertiaire.

**Fonction urbaine :** Zone d'approche (préparer le visiteur à entrer en ville.)

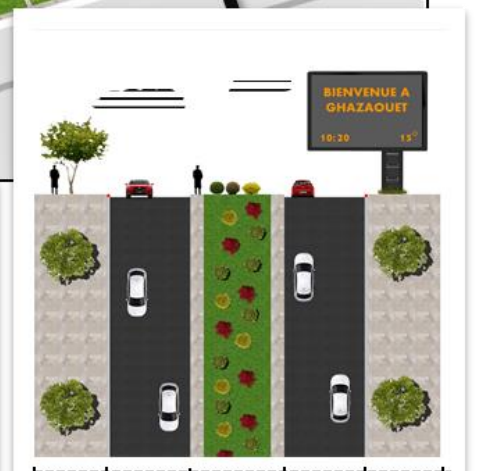
**Paysage :** ouvrir sur le plan végétal.

Zone d'approche qui prépare le visiteur à entrer en ville. s'étale sur une distance de 500 m, le point de départ est marqué par des aménagements paysagers qui apaisent le visiteur,

- On prévoit une opération de verdissement pour les îlots centraux,
- L'implantation d'un panneau de bienvenue afin de fournir aux automobilistes un sens d'arrivée à la ville de Ghazaouet.
- L'implantation des panneaux de signalisation et d'indication qui jouent un rôle majeur en termes de sécurité, liée à l'organisation de la circulation à l'entrée Est de la ville



Croquis 01



Coupe schématique 01

# Boulevard urbain :

## Séquence 03 :

**Echelle urbain :** Zone culturelle.

**Paysage :** ambiance paysagère végétale, minérale et architecturale.

Zone culturelle et d'enseignement, s'étend sur une longueur de 200 m :

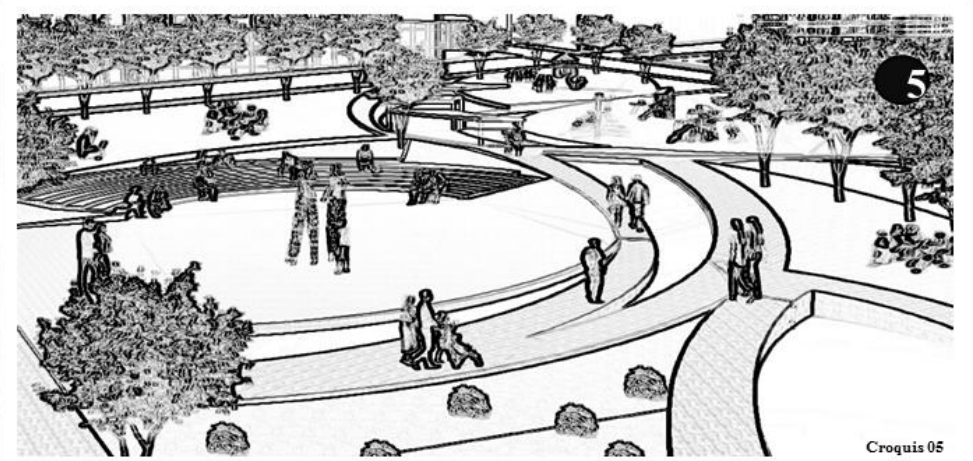
- On propose deux îlots centraux, où chaque îlot comprend des activités complémentaires aux fonctions tangentés au boulevard urbain.
- Le concept proposé pour les lieux publics centraux vise l'aménagement d'un lieu de promenade offrant une expérience distincte, par des espaces de lecture en plein air, des espaces d'exposition, de détente ...etc.



Coupe schématique 03



Croquis 04



Croquis 05

Un parc urbain implanté au sein de boulevard urbain pour développer un espace de confort et de bien-être qui joue le rôle d'un poumon vert pour le territoire d'entrée de la ville et pour la ville de Ghazaouet. Il s'étend sur une superficie de 3.2 Ha.

- Dans une optique de renforcer l'attractivité de l'entrée de ville et répondant aux besoins en espace vert, on prévoit un aménagement avantageant la mixité sociale par exemple : théâtre en plein air, un aquarium, des espaces regroupement et de loisir...etc.
- Un espace attractif et convivial qui sert la ville de Ghazaouet à l'entrée Est de la ville.



Croquis 06

Un grand parc urbain, dédié à la détente et aux loisirs. Préservé des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique, on propose divers aménagements (lieux de pratiques pour tous les âges, bassins,...) pour un brassage des fréquentations et davantage d'aménités à la ville de Ghazaouet.

République Algérienne Démocratique Et Populaire. Ministère De L'enseignement Supérieur Et De La Recherche Scientifique.
Université Abou Bakr Belkaid de Tlemcen Faculté de technologie Département d'architecture
Option : entrée de ville
Vers une polarité urbaine par l'intervention sur l'entrée Est de la ville de Ghazaouet
Présenté par : BELKEBIR Meriem LAOUEDJ Asma
Années universitaire : 2016-2017

## 4.9 Façade et style architecturale :

- Le fragment d'étude est une zone d'auto-construction qui se caractérise par un style architectural non homogène où la majorité des constructions sont dépourvu d'un aspect esthétique cohérent et dénué d'un style architecturale bien définis.
- Le traitement esthétique de l'entrée de ville de Ghazaouet devrait également faire partie intégrante des considérations à étudier afin de garantir la convivialité de l'endroit. On a proposé un aménagement soigné, en s'appuyant sur les principes du mouvement contemporain, notamment le high-tech comme ouverture sur la nouveauté (Façade meublée, jeux des couleurs et texture, vitrage, terrasse jardin, utilisation d'acier...) :
  - ✓ Notre projet prévoit la création des façades urbaines continue le long de voies principales.
  - ✓ On a proposé un rythme de plein et de vide : le plein est en brique et le vide par des baies vitrés, tout en prenant compte du fonctionnement et le caractère du bâtiment c'est-à-dire utilisation des grandes baies vitrés pour les espaces publics, et des petits ouvertures pour les espaces privés tel que les habitations.
  - ✓ Les matériaux qui composent le revêtement des façades, doivent être résistants à l'humidité, offrent une meilleure isolation acoustique et phonique.
  - ✓ Notre intervention s'intéresse aussi à la régularisation des couleurs utilisées (puisque la couleur constitue une caractéristique intrinsèque des sensations visuelles qui renseignent l'individu sur son environnement physique et dans le maintien de la spécificité identitaire des milieux pour cela deux gammes de teintes sont proposées (Blanc / beige / jaune) avec une certaine souplesse et elles pouvant être choisis en fonction des ambiances et des fonctionnalités des espaces.
- **Eléments constitutifs des façades :**
  - ✓ Les moucharabiehs pour les façades vitrées : Elle joue un rôle d'enveloppe mais également de brise-soleil. Le design des panneaux est basé sur un motif pur et simple.

- ✓ L'utilisation des brise-soleil qui permet de gérer la pénétration du rayonnement solaire tout en préservant la luminosité dans la pièce, et qui allie esthétique et fonctionnalité.
- ✓ L'utilisation des éléments architectoniques qui jouent le rôle des passages couverts, Alliant élégance et fonctionnalité, ces passages couverts permettent de protéger les piétons des intempéries et des températures extrêmes.

# Façades urbaines :

## - Façade urbaine existante :



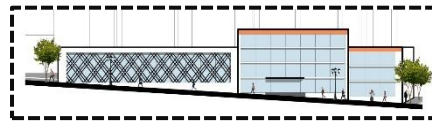
Façade urbaine Ouest-Existante

## - Façades urbaines projetées :

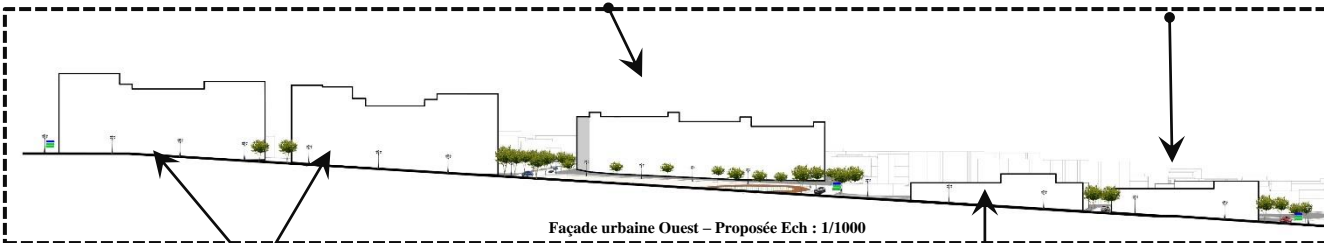
### - Façade urbaine Ouest :



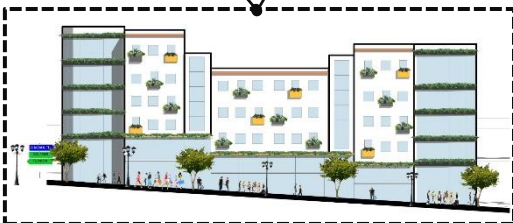
Façade proposée -Habitat intégré (existant)



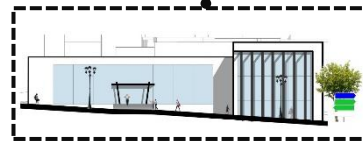
Façade proposée - bibliothèque



Façade urbaine Ouest - Proposée Ech : 1/1000



Façade proposée -Habitat intégré

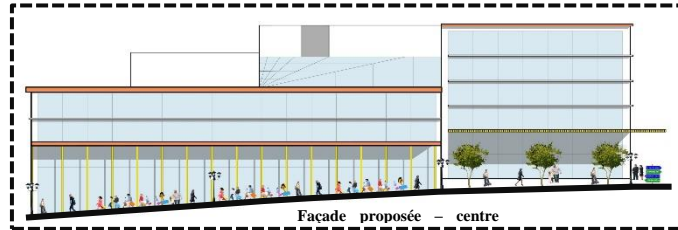


Façade proposée - Centre de formation professionnelle

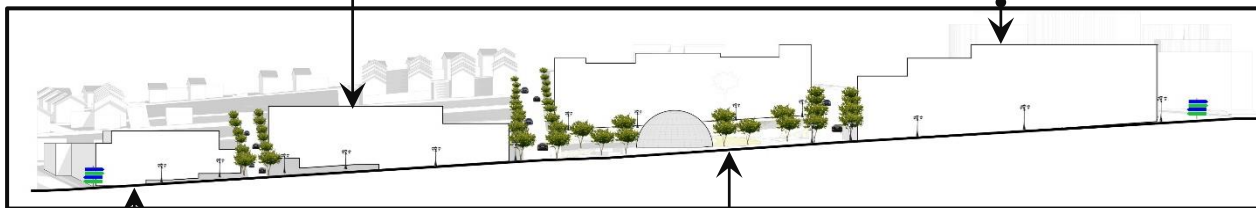
### - Façade urbaine Est :



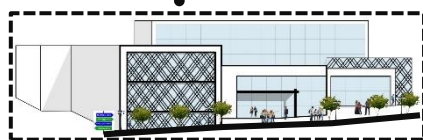
Façade proposée - centre commercial



Façade proposée - centre



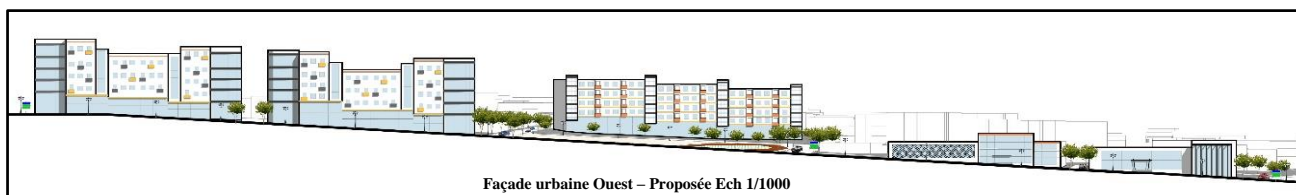
Façade urbaine Est - Proposée Ech :



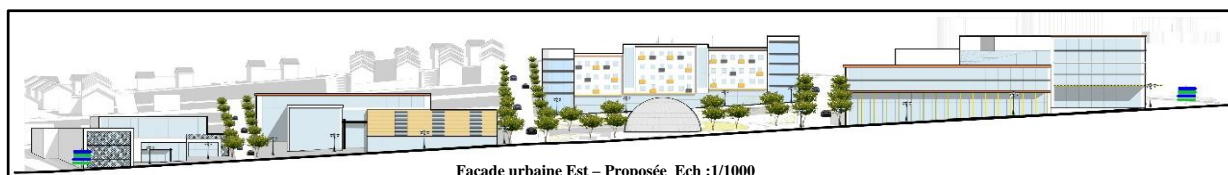
Façade proposée - centre culturelle



Façade proposée -Habitat



Façade urbaine Ouest - Proposée Ech 1/1000



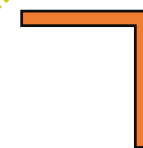
Façade urbaine Est - Proposée Ech :1/1000

Caractéristiques	
Habitat individuel de type auto-construction	
Façade	La zone est caractérisée par l'utilisation des formes simples dans ses ouvertures (Carrées, rectangulaires) La zone est caractérisée par une diversité de couleurs (la couleur dominante est blanc et beige).
Gabarit	Les hauteurs dans les habitats individuels varient entre R et R+4
Les Matériaux et le système de construction	Les matériaux utilisés sont : le béton armé, la brique. Et pour le traitement des façades (peinture, verre...) Le système de construction c'est : système poteau poutre.
Etat de la toiture	La majorité des constructions ont des toitures plates
Architecture de la zone d'étude	Il n'existe aucune réflexion pour le style architectural et sans harmonie entre les couleurs, les hauteurs et les textures.

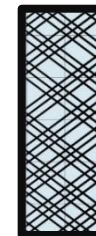
### - Principes de composition des façades :

- ✓ La création des façades urbaines continues le long de voies principales.
- ✓ un rythme de plein et de vide : le plein est en brique et le vide par des baies vitrées.
- ✓ Trois gammes de teintes sont proposées (Blanc / beige / jaune) avec une certaine souplesse et elles pouvant être choisies en fonction des ambiances et des fonctionnalités des espaces.

### - Eléments de la composition des façades proposées :



**Panneaux architectonique:**  
Jouent le rôle des passages couverts, Alliant élégance et fonctionnalité, ces passages couverts permettent de protéger les piétons des intempéries et des températures extrêmes.

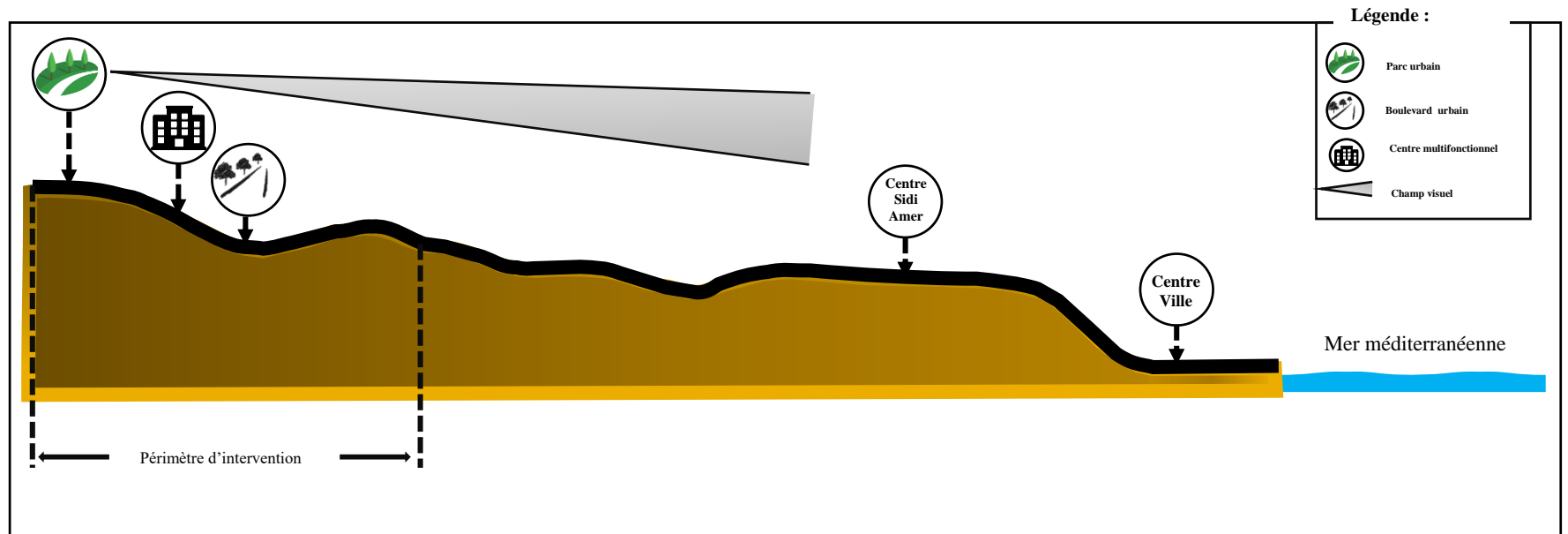


**Moucharabiéhs :**  
Elle joue un rôle d'enveloppe mais également de brise-soleil. Le design des panneaux est basé sur un motif pur et simple.



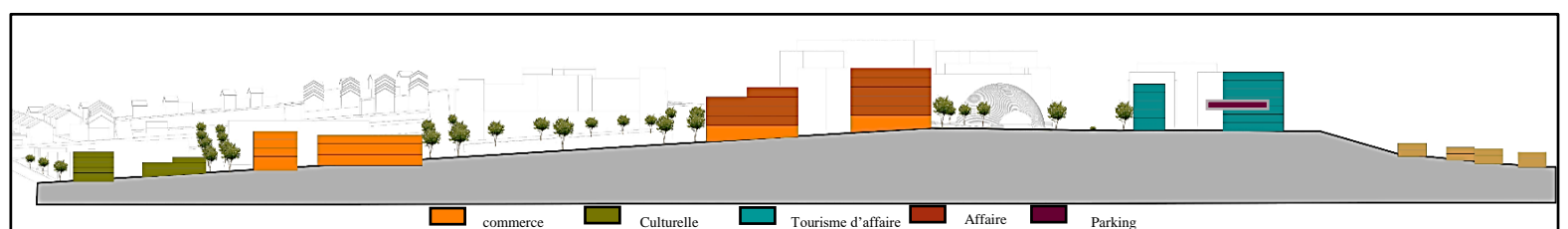
**Brise soleil :**  
Permet de gérer la pénétration du rayonnement solaire tout en préservant la luminosité dans la pièce, et qui allie esthétique et fonctionnalité.

# Coupes urbaines :

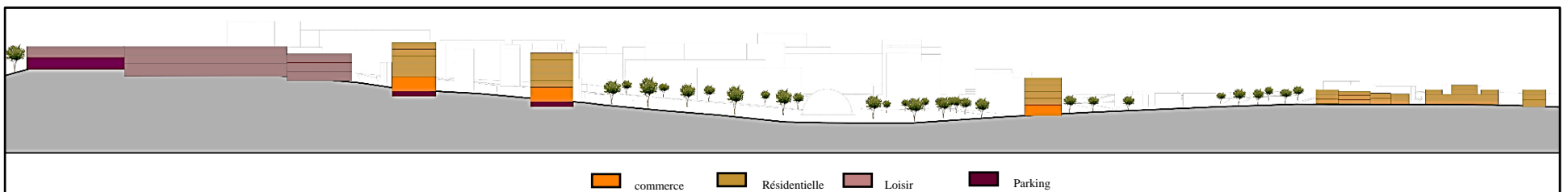


Coupe schématique du l'aire d'intervention par rapport à la ville.

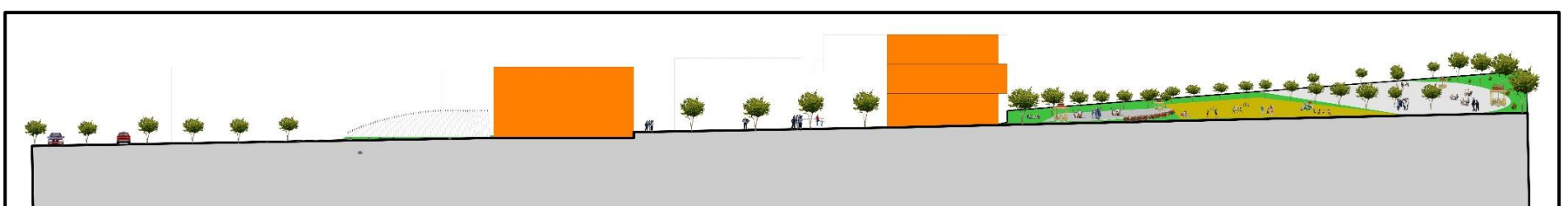
La localité se caractérise par un relief très accidenté avec des pentes d'une moyenne de 6.5 %, ces pentes sont orientées vers l'ouest et le sud du périmètre. Le point le plus élevé a une altitude de 173 m et le plus bas se trouve sur une altitude de 81 m.



Coupe AA – Echelle : 1/1000



Coupe B-B – Echelle : 1/1000



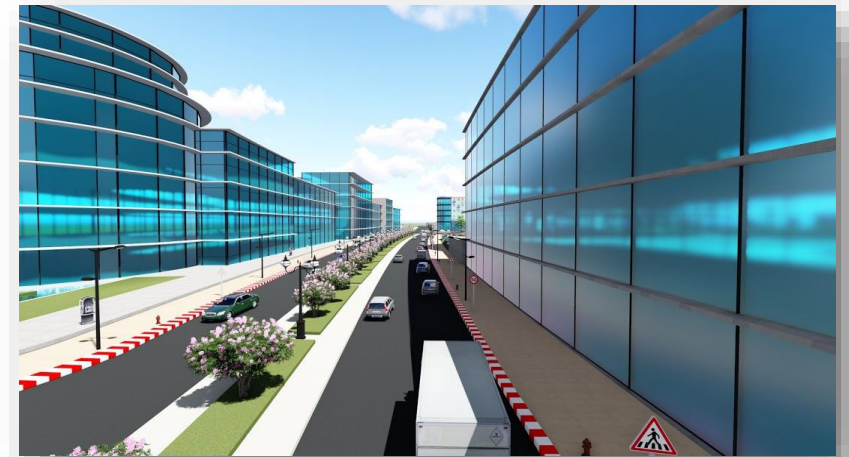
Coupe du parc urbain – Echelle 1/500.

On adapte les constructions à leurs environnements et non l'inverse. C'est justement la topographie du terrain qui permettra de profiter de l'originalité du lieu et offrira l'opportunité de réaliser une construction intéressante et personnalisée.

Les constructions ont lieu dans des terrains en pente, qui présente un grand avantage, tout en conservant leurs aspects naturels, offrant ainsi une meilleure vue, vu que les constructions seront bâties sur une hauteur plus élevée.

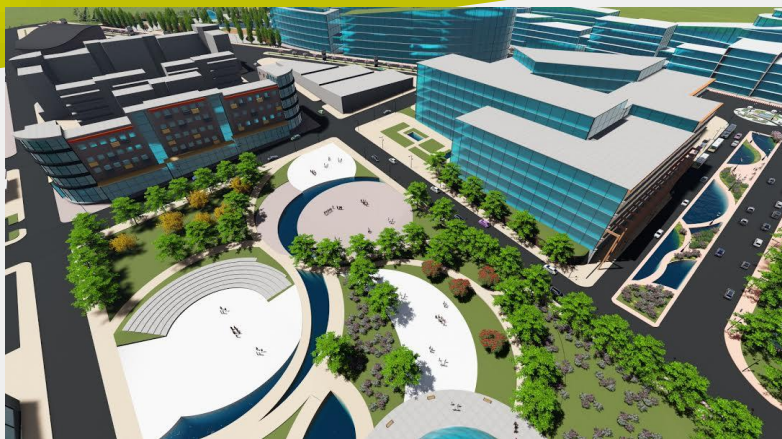


# Vues 3D:



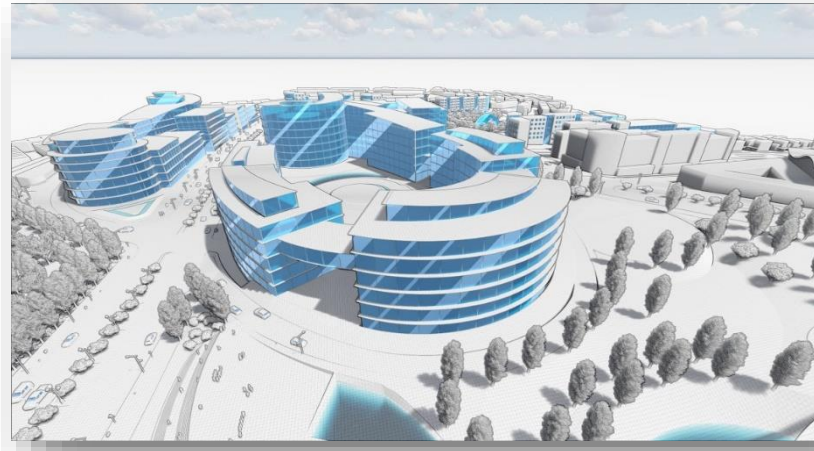
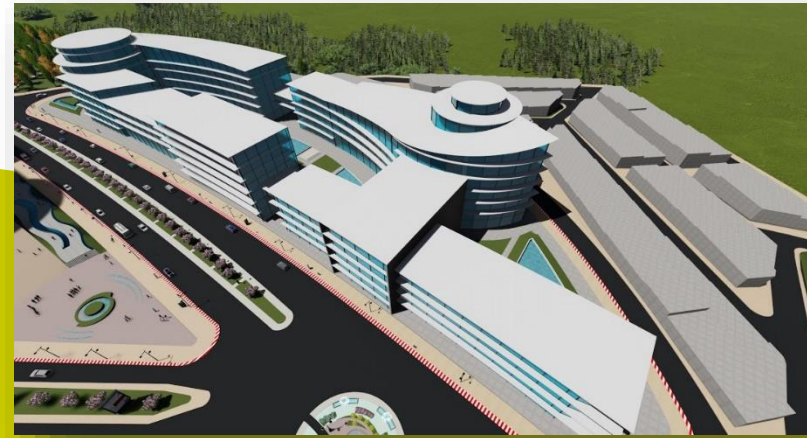
Projet urbain  
Entrée de ville  
GHAZAOUET

# Vues 3D:



Projet urbain  
Entrée de ville  
GHAZAOUET

# Vues 3D:



*Projet urbain*  
*Entrée de ville*  
**GHABAOUET**

## 4.10 Partie technique de l'aménagement urbain :

### 4.10.1 Revêtement du sol <sup>69</sup> :

La qualité des espaces publics est au cœur des ambitions de développement et d'amélioration du cadre de vie. Le choix des matériaux constitue une étape stratégique dans l'élaboration des projets urbains, c'est pour cela qu'il convient d'effectuer un choix judicieux des matériaux de voirie et d'espaces publics.

#### a Critères de choix :

Les matériaux de revêtements de sol sont choisis selon les critères suivants :

- L'esthétique urbaine.
- Le développement durable.
- Confort des usagers et sécurité.
- Intégration dans son environnement urbain immédiat.
- Facilité d'entretien et de maintenance.
- Adaptés à chaque typologie de lieu.

#### b Les matériaux utilisés :

- **Les pavés et dalles en béton :**

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



Figure 1 : Dalle en béton : usage de pavés pour les trottoirs



Figure 2 : Pavés en béton gris : usage de parvis pour les édifices

---

<sup>69</sup> Marie BETREMIEUX, Marie CHAMBOLLE et all, Catalogue des matériaux de voirie et d'espaces publics, édition : Lille Métropole Communauté Urbaine, 2003

- **Les modules engazonnés :**

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



Figure 3 : Pavé de grés de joint engazonné : usages pour placette en dehors des cheminements

- **Le sable stabilisé :**

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



Figure 4: Sable stabilisé à usage : piste cyclable

- **Béton bitumineux :**

Il s'agit d'un mélange de graviers, de granulats concassés, de sable et d'un liant hydrocarboné. Les hydrocarbures sont polluants pour les nappes phréatiques. Le béton bitumineux est un matériau neutre qui s'adapte à tout contexte, il est utilisé pour les chaussées mécaniques et parking.

- **Pavés en pierre et marbre :**

Le marbre est utilisé de manière très ponctuelle, comme marquage au sol. Il demeure cependant un matériau fragile et coûteux. Ainsi que la pierre qui est utilisée dans les placettes dans les parcs urbains.



Figure 5: Pavés en pierres



Figure 6 : compositions de pavés en marbre de différents couleurs

#### **4.10.2 Mobilier urbain :**

Le visuel qu'offre l'arrivée à destination constitue une belle occasion pour une ville de donner une bonne première impression. Il suffit de peu pour améliorer l'image et offrir un meilleur accueil, en mettant en place une démarche d'amélioration du paysage à travers un mobilier urbain spécifique.

##### **a Panneaux et signalétiques :**

L'entrée en agglomération suppose un changement de comportement entre la pratique rurale de la route et l'usage de la rue, On introduit ainsi la notion de « zone d'approche » en amont du panneau d'entrée en ville. Au changement de milieu, l'utilisateur prend de l'information et la traite pour adapter son comportement immédiat.

##### **- Panneau d'entrée en ville :**

Créer de véritables zones d'approche, en proposant un aménagement particulier par un panneau de bienvenue qui peut être un panneau d'affichage électronique qui permet de communiquer de manière interactive et dynamique avec les citoyens. Il comporte :

- Panneau lumineux graphique : messages textes, images, personnalisable, intelligent : Alertes météo automatiques et à double face.



Figure 7 : panneau lumineux de ville électronique

## b Les aménagements de sécurisation des circulations piétonnes<sup>70</sup> :

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

### ✓ Dos d'âne :

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

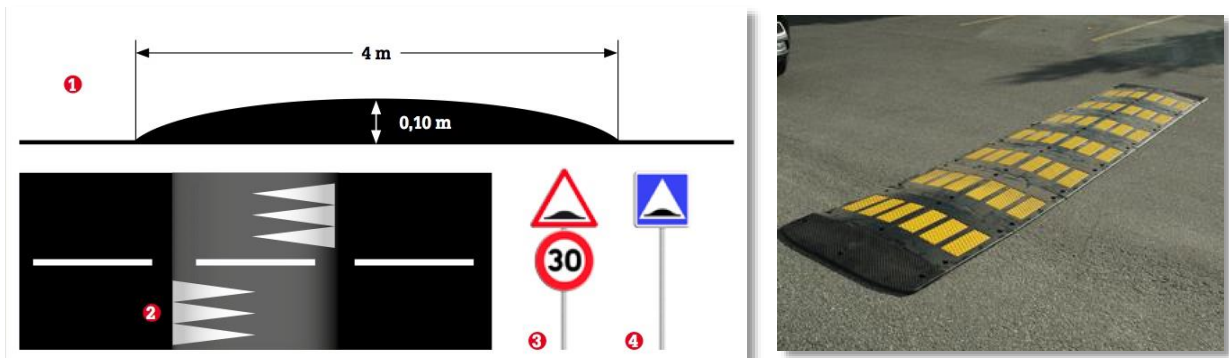


Figure 8 : Norme et signalétique pour un dos d'âne

### ✓ Plateau trapézoïdal :

Utiliser pour dans les limite urbaine, près des aires de repos et de détente, avec une distants entre eux de 150 m au maximum. Elles sont également contraintes de réduire la vitesse à 30 km/h.

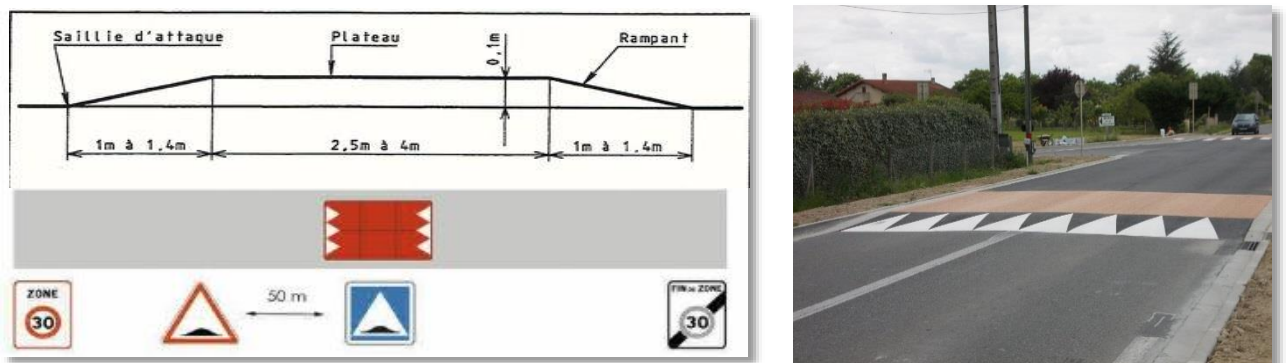


Figure 9 : Norme et signalétique pour un plateau trapézoïdal

<sup>70</sup> Guide des aménagements de voirie, PDU casa, Agglomération Sophia Antipolis.

✓ **Les chicanes :**

Il s'agit d'un aménagement destiné à ralentir la vitesse des véhicules par la création ou l'accentuation d'une courbe, De manière générale, les caractéristiques géométriques recommandées sont :

- Déporter de la largeur d'au moins 2 mètres,
  - Un déplacement longitudinal de 15 mètres environ pour une voie de 3 mètres de large vitesse de 30 Km/h).

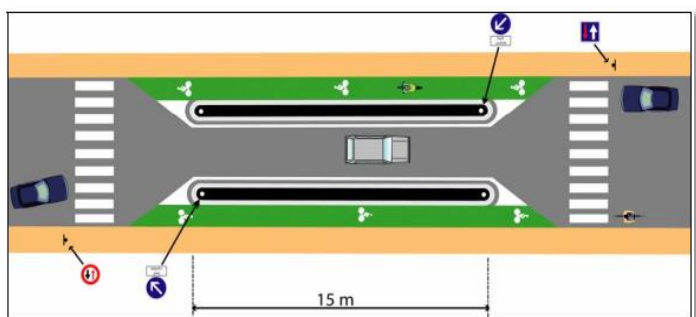


Figure 10 : Profil en long pour une chicane



Figure 11 : Signalisation verticale utilisée

- **Signaux d'indication<sup>71</sup> :**

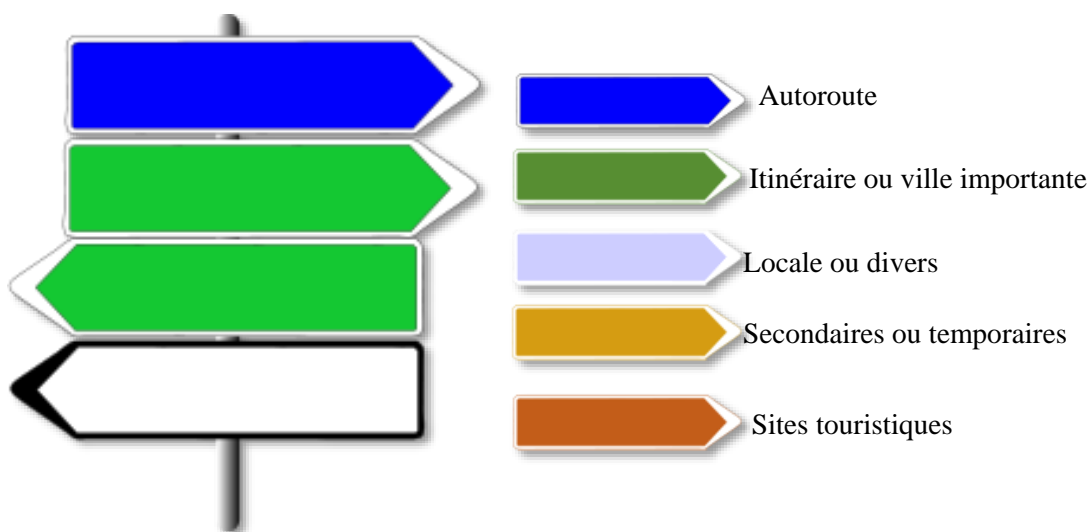


Figure 12 : Signal de direction : Les données doivent être lisibles par les usagers concernés par la liaison que l'on a voulu signaler\*

<sup>71</sup> Code – Vérification, les signaux de directions, en ligne [www.permis.fr](http://www.permis.fr) , consulté le 12-06-2017.





Figure 13 : Commencement d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30km/h.



Figure 14 : Les panneaux publicitaires font partie intégrante du paysage urbain d'une entrée de ville, alliant esthétique et finition soignée ils garantissent un impact important aux visuels des passagers

### c L'éclairage public :

Il représente le marché le plus important dans le domaine de l'équipement des villes. Il répond avant tout aux besoins des usagers : sécurité des personnes et des biens, confort des déplacements, orientations, rencontres, familiarisation avec la nuit. Il participe également à une mise en valeur esthétique et spatiale de la ville. La lumière est un révélateur d'espace, il donne une ambiance spécifiquement nocturne, complémentaire d'un lieu.<sup>72</sup>

DEFINITION DE LA VOIE	NIVEAU LUMINEUX AMBIANT CONSEILLE
<b>Voie urbaine importante</b> (boulevard, avenue) Vitesse < 50 km/h	20
<b>Voie urbaine secondaire</b> Vitesse < 50 km/h	15
<b>Voie de desserte</b> Vitesse < 30 km/h	15
<b>Voie commerciale</b> Vitesse < 30 km/h	20
<b>Lotissement</b> Vitesse < 30 km/h	10
<b>Voie piétonne isolée de la route</b> (piétons seuls)	10 à 15
<b>Trottoir piéton, piste cyclable adjacents à la route</b>	10 à 15

Tableau 93 : Type d'éclairage dans différentes espace

<sup>72</sup> Association française de l'éclairage, Octobre 2007, Cahier technique.

<sup>73</sup>Idem.

## d Les végétaux :

### - Les distances de plantation d'arbres sur le domaine public :<sup>74</sup>

Le choix des espèces et de leur implantation doit être judicieux pour que les végétaux s'inscrivent dans le gabarit prescrit où ils puissent y être maintenus :

#### ✓ Implantation des végétaux par rapport aux limites de propriétés :

La hauteur et la disposition des arbres varient selon deux cas de figure :

- 6 mètres, si la plante pousse entre 2 et 5 mètres de la limite parcellaire.
- 12 mètres, si la plante pousse entre 5 et 10 mètres de cette limite.

#### ✓ Implantation des végétaux par rapport aux limites avec une voie publique:

Les plantations nouvelles ne sont autorisées qu'aux distances suivantes de l'alignement définitif des voies publiques :

- 1 m pour les haies, arbres ou arbustes dont la hauteur ne dépasse pas 1,50 m;
- 4 m au moins pour tous les autres arbres.

### - Taille des arbres et haies :

Les propriétaires sont tenus de couper jusqu'à une hauteur de 4,50 m au-dessus du niveau de la chaussée toutes les branches qui s'étendent sur la voie publique. Les haies doivent être taillées aux hauteurs fixées à 2 mètres et ne pas empiéter sur la voie publique.

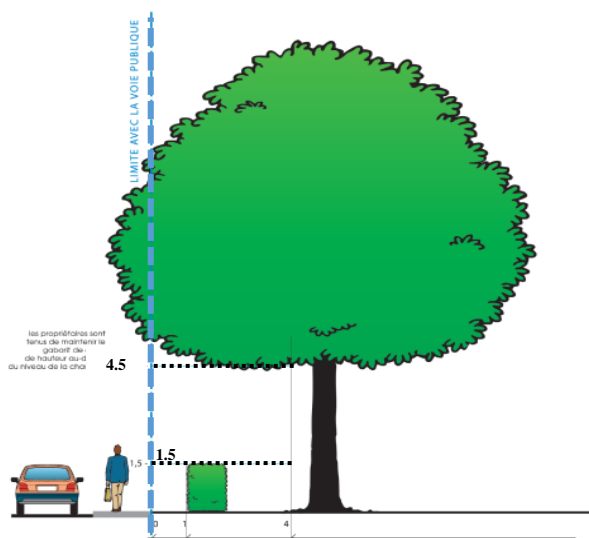


Figure 15 : Schéma des règles d'implantation des végétaux par rapport aux routes

### - Critères généraux du choix des végétaux :

- Espèces locales adaptées au climat et au sol,
- Végétaux nectarifères et mellifères, à fruits comestibles pour les oiseaux et la petite faune,
- Végétaux peu exigeant en eau (adaptés aux milieux secs)
- Végétaux résistants à la pollution et aux maladies.

<sup>74</sup> Directive concernant la plantation et l'entretien des arbres, Département de l'intérieur de la mobilité et de l'environnement, février 2013

- **Les Palettes Végétales Par Typologie :**

✓ **Traitement des entrées de ville :**

La valorisation et la mise en scène d'une entrée d'agglomération nécessitent d'appréhender le contexte paysager dans lequel s'inscrit la route. C'est à partir de cette lecture paysagère qu'arbres, arbustes, vivaces, annuelles, couvre-sols trouveront leur juste place.

Le choix des végétaux doit être adapté à l'usage effectif du lieu mais également à son échelle. Le gabarit des voies impacte fortement la perception des lieux. Les arbres, par leur hauteur et leur volume structure le paysage et met en scène un itinéraire par un alignement.

✓ **Traitement des parcs et jardins :**

Les aires de jeux des quartiers seront préférentiellement plantées d'une variété ornementale afin de mettre en avant le caractère urbain des quartiers. Ces espaces seront composés de quelques arbres pour abriter les parents et leurs enfants du soleil d'été et de quelques arbustes et couvre-sols. Il faudra tout de même veiller à choisir des végétaux à racines pivotantes (profondes) à proximité des cheminements minéralisés de manière à ne pas des déformer par des racines traçantes.

✓ **Palette végétale :**

La ville est cependant un milieu hostile aux arbres. Il est donc indispensable de connaître les bonnes pratiques pour réussir des plantations durables d'arbres dans la ville



Figure 16 Tilleul à petite feuille utilisé dans parcs et placette



Figure 11 : Les platanes utilisés comme arbre d'alignement.



Figure 10 Le micocoulier supporte les chaleurs urbaines



Figure 13 Le ginkgo très résistant avec une superbe couleur en automne



Figure 5 : gazon fleurie (prairie fleurie)



Figure 12; pelouse très résistante: le ray-grass



Figure 15 : Grille d'arbre carrée en acier



Figure 14: corset en acier 1.8 m

### e L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite :

L'accessibilité de la ville aux personnes à mobilité réduite est une exigence depuis plusieurs années. Elle conditionne l'intégration, l'égalité des chances et la qualité de vie des habitants et des visiteurs.

Le sol doit être non meuble, le revêtement non glissant, sans obstacle aux roues et doivent laisser une largeur minimale de passage de 1.40m. Les pentes doivent être limitées à moins de 5% de dénivelé avec des paliers de repos tous les 10m. La création d'abaissement de trottoir doit être systématique au endroit des traversées piétonnes et équipement publics.<sup>75</sup>

Les rails de guidage est un dispositif de guidage au sol à l'usage des personnes aveugles ou malvoyantes permettant un cheminement sécurisé des voies. Des aménagements particuliers seront réalisés au sol par la mise en place de bandes protractiles, de rails de guidage de canne

<sup>75</sup> Accessibilité de la voirie aux personnes handicapées -CERTU-2004

et de potelets contrastés. Les rails de guidage peuvent avoir plusieurs applications en rapport avec leur capacité à fournir une direction à suivre, à savoir :

- Le guidage sur une trajectoire.
- La localisation de points remarquables tels que point d'information, point d'arrêt de transport, entrée de bâtiment, passage piéton à l'écart du cheminement, etc.<sup>76</sup>

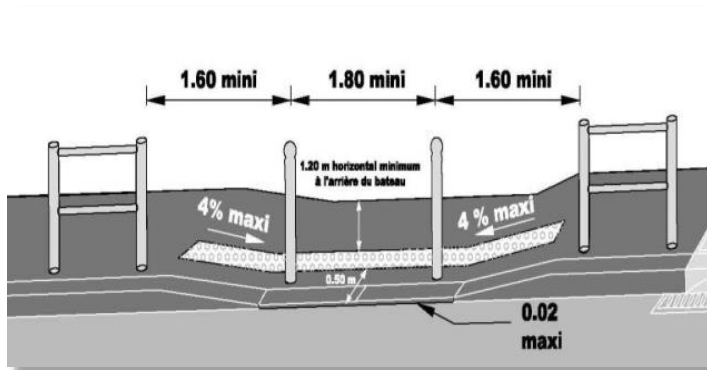


Figure 16 : schémas de principe pour passage piéton



Figure 17 : rails de guidage pour personnes aveugles

#### f Mobilier de repos :

Les mobiliers de repos doivent être implantés de manière régulière sur les itinéraires piétonniers (intervalle maximum de 200 m) il faut les distribuer de manière conviviale, face à d'autres bancs ou sur un site qui offre une vue agréable. Le confort des bancs dépend de leur forme et des matériaux avec lesquels sont fabriqués mais aussi de la profondeur et la hauteur d'assise.<sup>77</sup>



Figure 16: banc en bois



Figure 18: banc en béton



Figure 17: banc courbe

<sup>76</sup> guide de l'aménagement urbain, charte urbaine de saint Remy les Chevreuse, Novembre 2011..

<sup>77</sup> aménager les espaces publics "le mobilier urbain " p 250.

## g Les poubelles :

Pour une utilisation optimale, il faut installer les poubelles à proximité des passages, des arrêts d'autobus, des équipements...il est nécessaire de les implanter tous les 30 mètres. Les poubelles peuvent prendre n'importe quelle forme, elles sont munies généralement d'un protège -Pluie ou d'un couvercle. Les matériaux les plus utilisés sont l'acier galvanisé, l'inox, le bois, le béton ou plastique.<sup>78</sup>



Figure 19 : poubelle en acier galvanisé



Figure 20: poubelle en inox



Figure 21: poubelle en plastique

## h Bornes, potelets et barrières :

Leur rôle est de limiter la circulation mécanique et d'empêcher le stationnement sur les trottoirs ainsi que faciliter la circulation piétonne.<sup>79</sup>



Figure 22 : Potelets et bornes « Classiques » Fonte grise, dimensions de 0,60 à 1,15 m



Figure 23: Bornes et rondins Plastique recyclé. Forme carrée ou rondin, dimensions : 60 à 120 cm

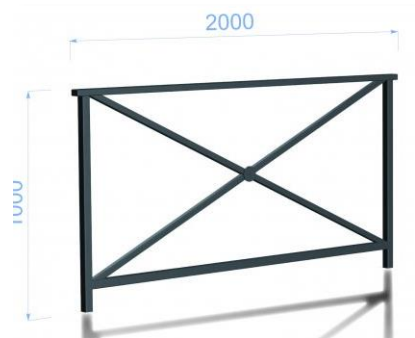


Figure 24 : Barrière « sineu graff » en acier. Dimension de 2m sur 1 m

## i Abri de bus et de tramway :

Les abris de bus et de tramway apporte à l'utilisateur un maximum de confort et de services, des éléments de mobilier urbain sont très souvent rajoutés sous les abris : banc, poubelle... ils

<sup>78</sup> aménager les espaces publics "le mobilier urbain " p 253

<sup>79</sup> Idem

doivent être bâti de façon à être bien visible. L'implantation de l'abri doit laisser un espace minimal disponible de 1.40 m de largeur entre l'abri et le bord du quai<sup>80</sup>.

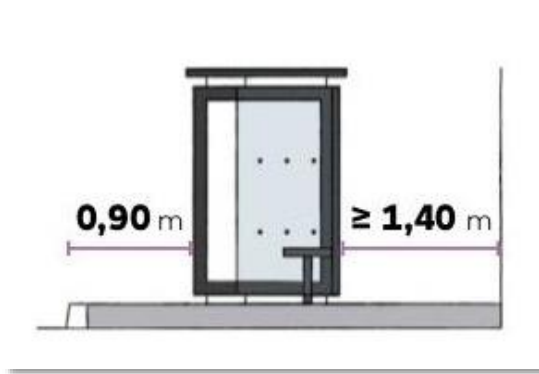


Figure 26: schémas d'implantation d'un abri de bus

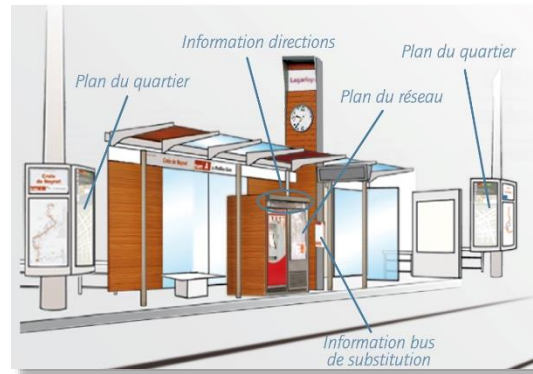


Figure 25: composante d'un abri de tramway ou de bus

## j Les Ouvrages D'art :<sup>81</sup>

Les ponts et passerelles devront être :

- Accessibles aux personnes à mobilité réduite : largeur minimum de 2,50m.
- Intégrés à leurs environnements (naturel et/ou urbain), et esthétique.
- Non glissants : platelage posé perpendiculairement à la marche et rainuré, dans la mesure du possible.

Les matériaux utilisés pour les ponts et passerelles :

- **Le bois** : Souple et léger, résistant mécaniquement et chimiquement, le bois possède de nombreuses qualités.
- **Le métal** : Acier galvanisé Le métal de type d'acier galvanisé thermo laqué sera privilégié afin de limiter l'entretien. Ainsi qu'il présente de nombreux avantages : résistance mécanique élevée, pas de traitement de peinture, facile à travailler.
- **Le plastique recycle** : Ce matériau, issu du recyclage de déchets ménagé et industriel, ne nécessite aucun entretien.

<sup>80</sup> Le mobilier urbain, guide des matériaux de revêtement et du petit mobilier urbain relatifs à l'espace public, pays de gâtine parthenay, 2011

<sup>81</sup> guide de l'aménagement urbain, charte urbaine de saint Remy les Chevreuse, Novembre 2011.

## k Fontaine et jet d'eau :

Une fontaine est d'abord le lieu d'une source, d'une « eau vive qui sort de terre », le bruit du jet d'une fontaine à la réputation d'apaiser celui qui l'entendait. Elles sont des éléments indispensables pour l'aménagement des parcs et jardins afin de rafraîchir et soulager le paysage urbain.<sup>82</sup>

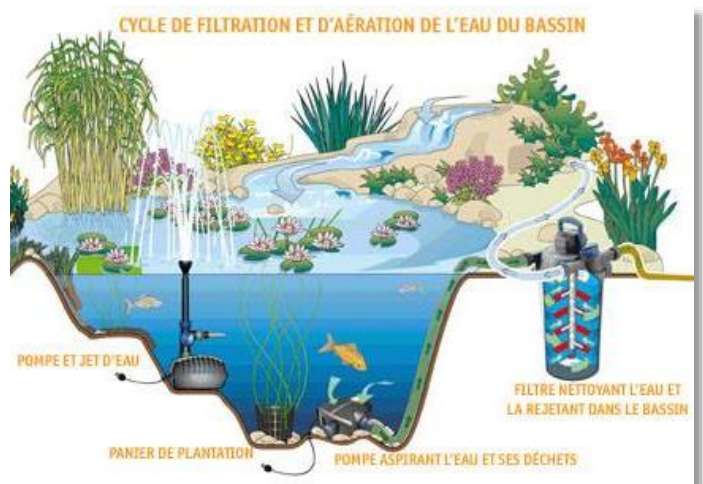


Figure 27 : schémas du cycle de filtration de l'eau de bassin

## 4.10.3 Mobilité urbaine et transport doux :

### a Tramway

Le tramway est un transport en commun urbain à roues en acier circulant sur des voies ferrées équipées de rails plats. Les tramways bénéficient réglementairement d'une priorité de passage, Une signalisation avancée annonçant le franchissement de la plate-forme s'avère souvent nécessaire sur les entrées non parallèles à cette dernière.<sup>83</sup>



Figure 29 : le signal annonçant le franchissement de la plate-forme tramway



Figure 28: rame alimentée par batterie NiMH (tramway de Nice)

<sup>82</sup> CNRS , la fontaine laser géant, en ligne : <http://www.fontainelaser.fr>, consulté le 12-06-2017

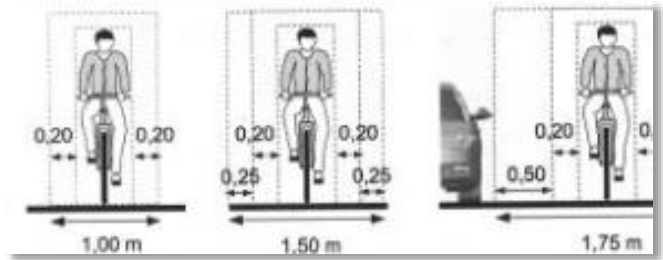
<sup>83</sup>Guide de conception , giratoires et tramways, édition CERTU, Février 2008



**b Piste cyclable :<sup>84</sup>**



Figure 31 : piste cyclable



Gabarit statique    Gabarit dynamique    Gabarit de sécurité en parallèle d'une zone de stationnement

Figure 30: coupe schématique pour piste cyclable

**c Stationnement :**

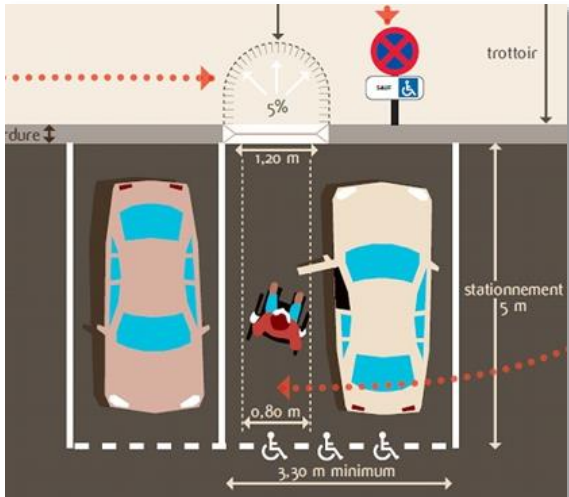


Figure 33: norme de stationnement pour personne à mobilité réduite

85

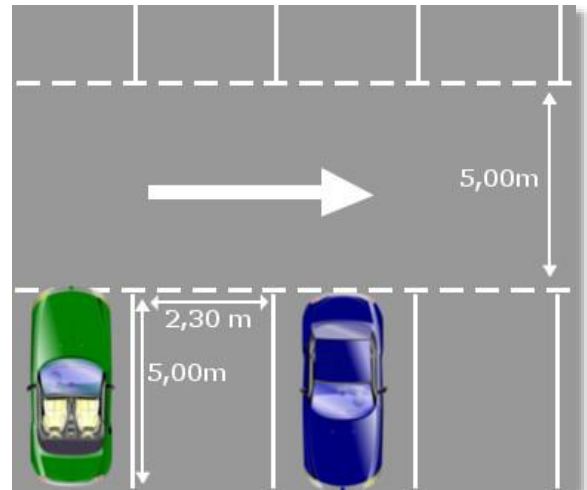


Figure 32: norme pour parking



Acier corten – dimensions 56,4 x 17 x 24,2 cm



Structure spiralee en tube acier diam. 4 cm

Figure 34: stationnement pour vélo

<sup>84</sup> <http://www.equipements-routiers-et-urbains.com/content/les-amenagements-cyclables>.

<sup>85</sup> Service d'accessibilité, délégation des Pyrénées orientales, en ligne : <http://www.accessibilite-apf66.org>, consulté le 12-06-2017.

#### 4.10.4 Les Equipements de loisirs :

Les jeux sont implantés essentiellement dans les squares et aires spécialement aménagées. il est possible d'implanter dans les rues de petits équipements de quartier de rapprocher ces aires de jeux de l'habitat. Les équipements de loisirs sont regroupés en plusieurs catégories, définies par les tranches d'âges :

- Jeux pour tout-petits (jusqu'à 6 ans).
- Jeux collectifs (tables de ping-pong, jeux d'échecs).
- Jeux pour enfants (de 6 à 10 ans).
- Parcours sportifs.

Les matériaux les plus utilisés sont le bois, les matières plastiques et le métal. Les assemblages et la visserie sont le plus souvent en acier protégé de la corrosion. Les jeux les plus divers sont proposés : des traditionnels toboggans, balançoires, tourniquets, fortins et tonneaux roulants.<sup>86</sup>



Figure 37: jeux pour enfant



Figure 36: jeux pour adulte

Figure 35: jeux pour adolescent



Figure 38: parcours sportif

<sup>86</sup> guide de l'aménagement urbain, charte urbaine de saint Remy les Chevreuse, Novembre 2011.

## **Conclusion générale :**

Notre projet intitulé : « Vers une polarité urbaine par l'intervention sur l'entrée Est de la ville de Ghazaouet » qui porte sur l'identification d'enjeux stratégiques qui anticipe la création d'une entrée de ville rayonnante et attractif prenant appui sur une réflexion menée en amont et qui a permis de déterminer les besoins et préoccupations tant à l'échelle de ville que pour le secteur d'entrée en ville par le biais d'un diagnostic territorial partagé.

Notre contribution scientifique se veut, être un essai méthodologique doté de stratégies pour intervenir en entrée Est de la ville de Ghazaouet, par une polarité urbaine qui tant, d'une part à créer un équilibre entre le centre et la périphérie de celle-ci. Et d'autre part proposer une nouvelle image à cette entrée qui est un parcours à travers un paysage que l'on veut porteur d'un message identitaire pour la ville de Ghazaouet, Tout en mettant en évidence les résultats du diagnostic territorial partagé, la théorie d'entrée en ville, et les expériences étrangères sur celle-ci. Ce territoire périphérique est en continuelles mutations, de ce fait ce projet d'entrée de ville se doit de cohabiter avec des objectifs au court, moyen, et particulièrement à long terme qui se traduit par les différentes étapes d'aménagement et les outils nécessaires qui permettent de créer une entrée de ville.

En somme, ce projet met en lumière l'aspect symbolique et la situation stratégique et emblématique de l'entrée Est de la ville de Ghazaouet en renforçant le développement économique guidé par une dynamique fonctionnelle qui produisent une zone tampon accueillante, attrayante, animée et sécuritaire insérée dans son environnement mais susceptible d'évoluer pour répondre aux attentes et aspirations des générations actuelles et futures.

## **Bibliographie**

## **Bibliographie :**

### **Ouvrage :**

1. **Alain, REYNAUD.** « Centre et périphérie.» Dans *Encyclopédie de Géographie*, de BAILLY Antoine, 583 – 600 . Paris: pweb.ens-lsh.fr/omilhaud/centre\_peripherie.doc , 1995 .
2. **Cattan, Nadine.** «Centre-périphérie .» Dans *Dictionnaire des mondialisations*, de Cynthia Ghorra-Gobin, 47-49. halshs-00162580, 2006.
3. Dictionnaire. *Le robert* . 1997.
4. **Dupont, Ambroise.** *Démarche sur les entrée de ville , selon : Entrée de ville et l'article. 1-111-4 du Code de l'Urbanisme, lois de Barnier.* DAFU, 1994.
5. **Jean-François, VASSEUR.** «Désordres urbains et régulation juridique : le paradoxe des "entrées en ville" .» Dans *Désordre(s)*, de VASSEUR Jean-François et al, 160-186. picardie: puf, 1997.
6. **Maciocco, Giovanni.** « The Territorial Future of the City.» 206 . : Springer Science & Business Media, 12 juin 2009.
7. **Pierre MERLIN, Françoise CHAOY.** *Dictionnaire del'urbanismeet del'aménagement* , . paris : PUF, 1988.
8. **Michel SERRE,** « les limites de l'humain », l'age de l'homme, Genève,2003,

### **Articles :**

1. **Ateliers nationaux**, Economique,: territoire. «Entrée de ville, la démarche exemplaire de Cahors pour la reconquête de son entrée principale.» France: préfet du lot, s.d.
2. **Etienne Toussaint** et al. *Vision prospective pour un développement durable Alés 2020.* Alés, décembre 2011.
3. **Decoville, Antoine.** «La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial Unité de recherche GEODE.» CEPS/INSTEAD, 2012.
4. **Drevelle, Matthieu.** «Structure des navettes domicile-travail et polarités secondaires autour de Montpellier n°107.» *mapeemonde.* 2012. <http://mappemonde-archive.mgm.fr/num35/articles/art12304> (accès le Octobre 27, 2016).
5. **Denise pumain, Thierry Paquot, Richard Kleinschmager.** «le Dictionnaire La ville et l'urbain.» articles pour le *Dictionnaire La ville et l'urbain.* Anthropos-Economica, 2006.
6. **Denise Pumain,.** *La modélisation des réseaux urbains.* <halshs-00000477v2>, 2003.

7. Guide de l'aménagement urbain, charte urbaine de saint Remy les Chevreuse, Novembre 2011.
8. Guide de conception , giratoires et tramways, édition CERTU, Février 2008
9. **Jean Pelletier, Charl Delfante.** *Ville et urbanisme dans le monde.* 1969.
10. novembre 27, 2016).
11. **Med, sidi Benkoula.** «Autour de la question de l'urbanisation en Algérie.» *quotidien d'oran*, 23/11/2009: 5129939.
12. **Michel Barnier, Bernard Bosson.** «Extrait de la lettre de mission adressée au sénateur Dupont par les ministres de l'Équipement et de l'Environnement.» le 15 juin 1994.
13. **Michel Gariépy, Paul Lewis, Nicole Valois, Ludwig Desjardins.** «Le cadre paysager des entrée routières de Montréal.» québec, 2006.
14. **Mouna.A.** «Urbanisme : Le gouvernement va se pencher sur la restructuration des grandes villes.» *reporters* . 01 septembre 2014.
15. Le mobilier urbain, guide des matériaux de revêtement et du petit mobilier urbain relatifs à l'espace public, pays de gâtine parthenay, 2011
16. **Pascal, Amphoux.** *Polarité, Mixité, Intensité, Trois dimensions conjointes de la densité.* Bruxelles : La lettre volée, 2003.
17. **Pierre Nouaille.** "*Etude sur l'évolution des polarités urbaines de Loire-Atlantique "* direction départementale de territoire et de la mer de Loire-Atlantique. Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'OUEST, 2013.
18. **Prats, Michelle.** «Problématique d'entrée de ville .» *Discours de Michèle PRATS, experte ICOMOS France, à l'origine du comité des entrées de villes et du concours.* 2013.
19. **Rocher, Stéphanie.** «L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec.» Montréal: Institut d'urbanisme de l'Université de, Janvier 2013.
20. Territoires, Département aménagement durable des. *Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle DDT du Cher.* CETE Normandie Centre, 2012.
21. **Williams Ron, marie Lessard,** et coll. «Concepts d'aménagements d'entrées d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leurs qualités paysagères (CAEA).» Montréal, 2000.

## Site web

1. **A.M. Herbourg, G. Lallement et P. Loubignac.** «La recomposition des territoires, un facteur déterminant de l'action régionale .» *Revue Géographique de l'Est.* 27 juillet 2013. <https://rge.revues.org/4071> (accès le novembre 27, 2016).
2. **Belleil, Samuel.** «Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine , Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard.» *Mémoire de fin d'étude master 2 spécialité Urbanisme Projet Urbain.* 09 septembre 2013.
3. **Benammar, Abdelkrim.** ««  
Densification en périphérie et « développement urbain durable » en Algérie »,» *Insaniyat.* 28 février 2013. <http://insaniyat.revues.org/11250> ; DOI : 10.4000/insaniyat.11250 (accès le octobre 15, 2016).
4. CNRS , la fontaine laser géant, en ligne : <http://www.fontainelaser.fr>, consulté le 12-06-2017
5. *Dictionnaire de Larousse,* s.d. <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/entrer/30070> (accès le octobre 2016).
6. **GuendouzeBerrahai.** «Mémoire de magister .» *la problématique du développement durable d'une ville minière ouenza: une ville de l'est algérien.* annaba: universite badji mokhtar, 2013-2014.
7. <http://www.reporters.dz/index.php/actualite/73urbanisme-le-gouvernement-va-se-pencher-sur-la-restructuration-des-grandes-villes> (accès le novembre 10, 2016).
8. Le conseil National de l'Habitat, royaume de Maroc. «ministère de l'aménagement et d'urbanisme et de l'aménagement de l'espace.» *muat.* 2014. <http://www.muat.gov.ma/urbanisme.php> (accès le Novembre 10, 2016).
9. Service d'accessibilité, délégation des Pyrénées orientales, en ligne : <http://www.accessibilite-apf66.org>, consulté le 12-06-2017.
10. *Le dictionnaire libre, Wictionnaire.* s.d. //fr.wiktionary.org/wiki/entrer (accès le novembre 27, 2016).
11. «Leçons géographie urbaine: concept de ville .» *wikiversité.* s.d. [https://fr.wikiversity.org/wiki/G%C3%A9ographie\\_urbaine/Concept\\_de\\_ville](https://fr.wikiversity.org/wiki/G%C3%A9ographie_urbaine/Concept_de_ville), (accès le
12. SOPIC. « Requalification urbaine.» *SOPIC* . s.d. <http://www.sopic.fr/requalification-urbaine,6.html#cale> (accès le Novembre 07, 2016).

## **Annexe**



**Annexe1 : Le questionnaire :**

**Questionnaire**

**Université Abou Bakr Belkaid – Tlemcen**

**Département d'architecture**

Nous sommes des étudiantes du département d'architecture de Tlemcen, nous préparons actuellement une étude d'aménagement de **l'entrée Est de la ville de Ghazaouet (côté Sidi Amer vers la station de service ACHI)**. A ce titre nous souhaitons vous interroger pour connaître vos impressions et vos avis.

**Entrée de ville :** constitue un lieu stratégique et emblématique des espaces urbains, c'est la première et la dernière image que peut avoir un visiteur d'une ville.

**Rubrique 1 : Echantillonnage (coordonnées sociodémographiques)**

Homme

Femme ➤ **Sexe :**

18 -30

30 - 60

Plus de 60

➤ **Age :**

➤ **Résidence:**.....

➤ **A quelle fréquence empruntez-vous ce lieu ?**

Un une fois par mois

Une fois par semaine

Tous les jours

Occasionnel

➤ **Pour quelle raison fréquentez-vous ce lieu ?**

Je ne fais que traverser le secteur

Je travaille dans le secteur

J'habite le secteur

Je visite le secteur

Autre (précisez).....

## Rubrique 2 : coordonnées de la voirie

**1 Trouvez-vous que la vitesse des automobilistes dans la RN 98 est :**

- Trop rapide
- Rapide
- Lente

**Jugez-vous que ces lieux soient sécuritaires pour la marche piétonne ?**

- Oui
- Non

**2 Quel moyen de déplacement utilisez-vous ?**

- Transport commun
- Transport particulier
- Marche à pied

**Pour les utilisateurs du transport en commun à donner une appréciation sur celui-ci**

- Excellent
- Bon
- Moyen
- Mauvais (causes) .....

## Rubrique 2 : coordonnées paysagères

**3 Quelle est votre première impression sur ce territoire (entrée de ville de Ghazaouet) ?**

- Excellent
  - Bon
  - Moyen
  - Mauvais
- .....

**4 Les panneaux actuels signalant l'entrée de ville à Ghazaouet sont-ils suffisants pour marquer l'entrée de ville ?**

- Oui
- Non
- Autre

**5 D'après vos souvenirs, quels sont les signes qui marquent et annoncent l'entrée en ville de Ghazaouet ?**

.....

**6 Quel est d'après vous le marqueur de l'entrée de ville ?**

a Eléments construits

b Mobilier urbain

c Aménagement végétal

Un bâtiment

Panneau de bienvenue

Rond-point

Stèle

Panneau de signalisation

Allée d'arbres

Arc

Panneau de signalisation

Autre

**7 Que direz-vous de la situation d'éclairage publique de cette zone ?**

Bon

Moyen

Mauvais

**8 Quel sont les sources de nuisances à lesquelles vous êtes exposés ?**

Zone d'activité

Station de service

Route national 98

Autre (expliquez).....

**Rubrique 3 : coordonnées de la sécurité**

**9 Vous arrive-t-il d'avoir peur quand vous sortez seul ?**

**Le jour :**

Jamais

Parfois

Souvent

Toujours

**La nuit :**

Jamais

Parfois

Souvent

Toujours

#### Rubrique 4 : coordonnées fonctionnelles

**10 D'après vous, que manque-t-il dans cette zone ?**

- Commerce
- Loisirs/ sport
- Direction administrative
- Ecole pédagogique
- Espace vert
- Espace public
- Autre.....

**11 Y a-t-il selon vous, suffisamment d'espace public permettent les rencontres entre les personnes ?**

- Oui .....
- Non .....
- Autre.....

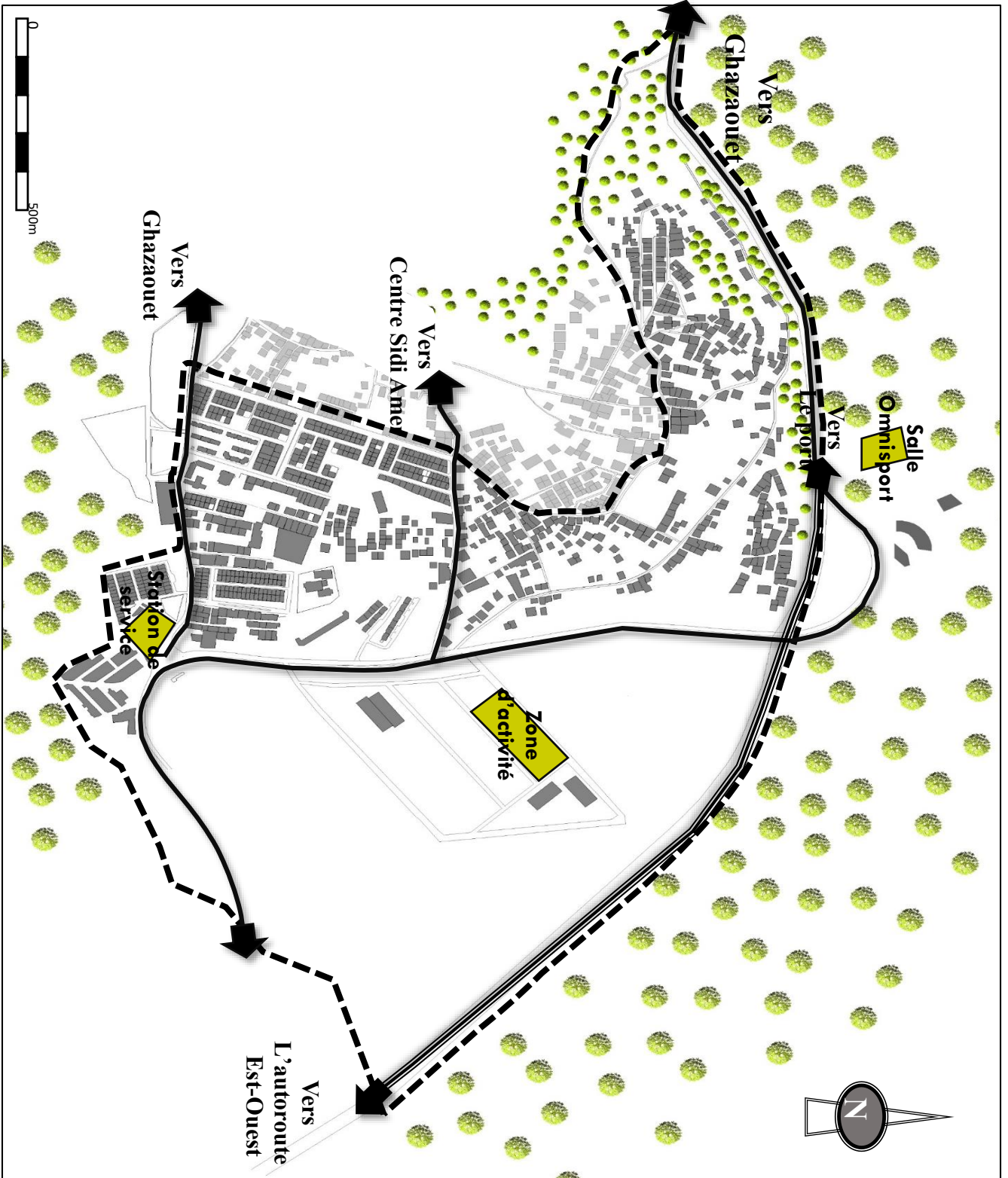
**12 Classez par ordre d'importance, selon vous les services principaux à développer dans cette zone ?**

- Favoriser l'implantation de commerces et de services de proximité
- Favoriser la construction et la diversification des logements
- Favoriser l'implantation d'entreprises industrielles
- 1. Encourager les animations culturelles, sportives et les activités de loisirs
- 2. Favoriser le développement touristique
- 3. Valoriser et préserver les espaces naturels
- Autre.....

**13 Veuillez classer, selon vous la vocation la plus appropriée à l'entrée de ville de Ghazaouet ?**

- Zone commerciale.....
- Zone résidentielle.....
- Zone industrielle .....
- Zone de loisir et détente.....
- Zone pédagogique .....
- Zone touristique .....
- Autre (précisez) .....

**14 Veuillez délimiter la zone dans laquelle vous avez l'impression d'entrer dans la ville de Ghazaouet ?**



## **Annexe 2 : Le boulevard urbain :**

### **1 – Définition :**

La première définition est donnée par Geneviève Dubois-Taine en 1990 dans « l'ouvrage Les boulevards urbains. Contribution à une politique de la ville ». Elle définit le boulevard comme une voirie moderne, traversant un espace urbanisé ou urbanisable, bordé par un front bâti pouvant être discontinu<sup>87</sup>.

La définition proposée par le CERTU : « *Le concept de boulevard urbain dépasse la simple insertion paysagère d'une voie supportant un trafic important pour l'intégrer véritablement dans le tissu urbain et permettre l'expression d'une vie locale riveraine* »<sup>88</sup>.

Le boulevard urbain est un projet routier ancré dans un projet urbain, où la qualité paysagère des abords de la route devient un aspect central de l'aménagement (Lessard, 2006). Dans un objectif d'aménagement favorisant l'infrastructure routière aux allures de route, à une infrastructure routière aux allures de boulevard urbain. Selon Marchand, Patrick en 1998 : « Le concept de boulevard urbain dépasse la simple insertion paysagère d'une voie supportant un trafic important pour l'intégrer véritablement dans le tissu urbain et permettre l'expression d'une vie locale riveraine »<sup>89</sup>.

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

### **2 – Composantes d'un boulevard urbain <sup>90</sup> :**

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

- **Le profil en travers** : clarifie l'ensemble des usages du domaine public, et attribue une plus grande place aux piétons, considérant les usagers autres que l'automobile. Cela se formalise notamment par de larges trottoirs, du mobilier urbain approprié, un éclairage d'ambiance et l'implantation de nombreux végétaux.

---

<sup>87</sup> Rapport CERTU, « *Voies rapides de type U comment les identifier ?* », 2012.

<sup>88</sup> Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires. Journées du Pôle Ville de l'Université Paris-Est, Jan 2010, Champs-sur-Marne, France.

<sup>89</sup> Rocher, Stéphanie. « L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec. » Montréal, Janvier 2013.

<sup>90</sup> Idem

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

### **3- Éléments contribuant à la qualité paysagère d'un boulevard urbain <sup>91</sup>:**

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

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

---

<sup>91</sup> Idem.



### **Annexe 3 : politique de la ville en Algérie :**

#### **➤ Loi n° 2006-06 du 21 Moharram 1427 correspondant au 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville :**

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

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

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

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

La loi 06-06 portant orientation de la ville offre un nouveau mode de gestion de la ville avec un nouveau cadre de concertation et de coordination pour un meilleur développement social et économique. Nous dressons dans le tableau suivant les principes généraux de cette loi.

### **CHAPITRE I :**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **CHAPITRE III**

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

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

- la réduction des disparités inter-quartiers et la promotion de la cohésion sociale.
- la résorption de l'habitat précaire ou insalubre.
- la maîtrise des plans de transport, de déplacement et de circulation dans et autour des villes.
- le renforcement des voiries et réseaux divers.

- la garantie et la généralisation des services publics, particulièrement ceux chargés de la santé, de l'éducation, de la formation, du tourisme, de la culture, du sport et des loisirs.
- la protection de l'environnement.
- la prévention des risques majeurs et la protection des populations.
- la lutte contre les fléaux sociaux, la marginalisation, la délinquance, la pauvreté et le chômage.
- la promotion du partenariat et de la coopération entre les villes.
- l'intégration des grandes villes aux réseaux régionaux et internationaux.

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

- la sauvegarde de l'environnement naturel et culturel.
- l'exploitation rationnelle des ressources naturelles.
- la promotion de la fonction économique de la ville.
- la promotion des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

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

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

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

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

**(Source Loi n° 2006-06 du 21 Muharram 1427 correspondant au 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville, chapitre I, chapitre II**