

République algérienne démocratique et populaire  
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique



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

**MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE**

**OPTION : Urbanisme**

**QUEL TYPE D'AMENAGEMENT POUR UNE ENTREE DE  
VILLE HISTORIQUE ? « CAS DE LA VILLE DE  
NEDROMA »**

Soutenue le 02/07/2017 devant le jury:

<b>Président:</b>	Mr Khiloun	UABT Tlemcen
<b>Examineur:</b>	Mm Benammar	UABT Tlemcen
<b>Examineur:</b>	Mm kedroussi	UABT Tlemcen
<b>Encadrant :</b>	Mme Hayat MEBIROUK	UABT Tlemcen
<b>Co-encadrant :</b>	Mr HADJILA	UABT Tlemcen

Présenté par : Manel BENMANSOUR  
Matricule : 15213-T-12

Kheira BELOUADI  
Matricule : 15177-T-12

Année académique : 2016-2017

## **Remerciements :**

Tout d'abord on remercie LE BON DIEU le tout puissant d'avoir accordé à nous volonté, Le courage et patience pour mener à terme ce travail. On tient tout particulièrement à remercier Mme Mebarouk Hayet, notre encadrante d'avoir accepté d'encadrer ce travail, on la remercie pour sa compréhension, ses encouragements, son soutien moral, ses orientations, sa disponibilité scientifique et le temps énorme accordé tout au long de ce travail qu'il trouve ici l'expression de nos profondes gratitude. Nos vifs remerciements vont également à M. HADJILA Houcine, notre Co-encadrant pour sa compréhension, sa disponibilité et leurs précieux conseils nous ont aidés à surmonter beaucoup de difficulté.

Nos remerciements s'adressent également à madame kadroussinotre président de soutenance.

Nos remerciements vont également aux membres du jury monsieur Khiloun et Monsieur Ben amaar pour leur contribution scientifique lors de l'évaluation de ce travail. Et pour le soutien et l'attention qu'ils nous ont prêtés pendant toute la durée de l'exposition. On tient aussi a remercier M Messoudi Djamel du service d'urbanisme pour le temps accordé, son aide, ses conseils et orientations pertinentes. On remercie énormément nos parents pour leurs soutiens moraux et leur aide tout au long de notre cursus ainsi nos grands-parents, nos amies proches ainsi que toute personne ayant aidé de près ou de loin à l'achèvement de notre projet de fin d'études. Ils nous restent à ne pas oublier de remercier tant de personnes, qu'on ne peut nommer, de peur d'en oublier ; que tous sachent qu'ils sont bien présents dans nos esprits et dans nos cœurs.

## Dédicace :

À la mémoire de mon très cher père que Dieu le tout puissant t'accorde son paradis éternel (amen). À ma très chère mère fatna, ma source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi. Ta prière et ta bénédiction m'ont été d'un grand secours pour mener à bien mes études, aucune dédicace ne saurait être assez éloquente pour exprimer ce que tu mérites pour tous les sacrifices que tu n'as cessé de me Donner depuis ma naissance. que Dieu le tout puissant t'accorde son paradis éternel.

À la mémoire de ma grand-mère. Que Dieu le tout puissant t'accorde son paradis éternel (amen). Un merci tout particulier à mon très chère fiançait A .Ahmed qui a partagé avec moi les moments les plus beaux et les plus dures de cette année depuis que je le connais ;Je ne peux trouver les mots justes et sincères pour vous exprimer mon affection.

Dédicace spéciale à mon amie intime M.KHADIDJA que je partage avec elle toute les souvenirs de ma vie .je te considère ma sœur.

À ma chère binôme et, qui a eu la patience de me supporter durant ce mémoire, et Qui m'a soutenu et encouragé pendant tous les moments difficiles vécus.

A mes chères amies F.FatIma, M .Fatima, Hadjer, Salima, Khawla, Oumayma , avec lesquelles j'ai partagées les moments les plus beaux de ma vie.

Kheira

## Dédicace :

À la mémoire de mon cher grand-père paternel que je n'ai pas eu l'occasion de voir mais qui reste tout le temps dans mon cœur Dieu le tout puissant t'accorde son paradis éternel (amen).  
À ma chères mère Ilham, ma source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi. Votre prière et votre bénédiction m'ont été d'un grand secours pour mener à bien nos études, aucune dédicace ne saurait être assez éloquente pour exprimer ce que vous méritez pour tous les sacrifices que tu n'as cessé de me donner depuis ma naissance. Que Dieu le tout puissant t'accorde une longue vie pleine de santé et son paradis éternel. À mon cher père Abderrahmane, pour son soutien moral, et pour tous les sentiments d'affection et d'amour qui représentent pour moi le pilier de tous mes efforts. Qui a mis à ma disposition tous les moyens nécessaires pour que je réussie dans mes études que grand Dieu te préserve pour moi et t'accorde une place au paradis t'as étais et tu seras toujours mon idole et ma source d'inspiration. À mes grands-parents maternels qui mon accueillis chez eux pendant une longue durée et pour leurs soutiens et à ma grand-mère paternel pour ses prières. Je dédié se travail à mes frères et sœurs et plus spécialement Moutaz Biallah et ichrak que Dieu le tout puissant vous accordent une longue vie inchaallah. Dédicace spéciale à mon amie intime S.Djihane que j'ai partagée avec elle toute les souvenirs de ma vie.

À ma chère binôme et, qui a eu la patience de me supporter durant ce mémoire, et qui m'a soutenu et encouragé pendant tous les moments difficiles vécus.

À mes chères amies B.Merieme, B.Houda, M.Ikram avec lesquelles j'ai partagées les moments les plus beaux de ma vie. A mes tantes spécialement et à ma famille et toute personne qui m'as aidée de loin ou de près

Manel

Résumé :

Nedroma est une petite ville chargée d'histoire. Malgré le passage des siècles, la ville a conservé son attrait et sa spécificité marquée par les traces des dynasties qui s'y succèdent. Nedroma a perdu sa valeur après la dévalorisation de la médina et sa méconnaissance. Pour lui rendre sa dignité et dans le cadre du projet urbain, nous tenterons de mettre les dispositions pouvant permettre de cohabiter l'histoire et l'urbanisme et de redécouvrir sa richesse et son histoire et cela tout en conciliant le traditionnel et le contemporain avec un axe de pénétration comme entrée de ville permettant de reconnaître la vocation ; et une urbanisation qui tire ses fondements du tissu traditionnel

Mot clés : urbanisation-axe de pénétration- entrée de ville- traditionnel-contemporain-projet urbain

Abstract:

Nedroma is a small town full of history. Despite the passage of centuries, the city has retained its attractiveness and its specificity marked by the traces of the dynasties that succeeded each other.

Nedroma lost its value after the devaluation of the medina and its ignorance. In order to restore its dignity and in the framework of the urban project, we will try to put in place the provisions that will allow us to cohabit history and urbanism and rediscover its richness and its history while conciliating the traditional and the contemporary with a Axis of penetration as the entrance to the city to recognize the vocation; And an urbanization that draws its foundations from the traditional fabric.

**Keyword:** urbanization-axis of penetration- city entrance- traditional-contemporary-urban project

ملخص :

مدينة ندرومة هي مدينة صغيرة محملة بتاريخها بالرغم من مرور عدة قرون، قد ابقت على سحرها وخصوصيتها محافظة دائما على اثار السلالات الماضية.

فقدت ندرومة هذه القيمة بعد تهميش المدينة وانكار تاريخها القديم. لرد اعتبارها في اطار المشروع والحضري، سنقدم الاجراءات التي ستنجح التعايش بين التاريخ والتخطيط الحضري (العمران) وإعادة اكتشاف اثار وتاريخ المدينة وهذا يتم بمزاوجة القديم والمعاصر العمراني القديم مع وجود محور الدخول الذي يفتح من معرفة الميل. والتعمير الذي يأخذ بدوره من النسيج

**الكلمات المفتاحية.** التعمير. محور الدخول. قديم. معاصر. مشروع حضري

## Table des matières

<b>Remerciements :</b> .....	I
<b>Dédicace :</b> .....	II
<b>Dédicace :</b> .....	III
Résumé : .....	III
ملخص.....	IV
Sommaire.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Table des illustrations.....	X
Figures. ....	X
Tableaux. ....	X
Planches.....	XII
Introduction générale.....	1
Problématique :.....	2
Hypothèse :.....	3
Objectifs : .....	3
La méthodologie de recherche.....	3
<b>1 chapitre I : définitions des concepts</b> .....	6
Introduction : .....	6
1.1 L'entrée de ville :.....	7
Définition :.....	7
L'évolution historique : .....	8
La problématique des entrées de villes :.....	11
Les fonctions des entrées de villes : .....	11
La perception des entrées de villes :.....	12
l'objectif de l'entrée de ville : .....	12
Les activités aux entrées de villes : .....	13



les usagers des entrées de ville : .....	13
la voirie élément fondamental de la conception des entrées de ville : .....	15
Typologiesd'entrées de villes : .....	16
les échelles des entrées de villes:.....	18
Les opérations qu'on peut trouver dans les entrées de ville .....	19
1.2 L'aménagement durable : .....	21
Les echelles d'intervention de l'aménagement durable : .....	21
L'objectif de l'aménagement durable : .....	22
1.3 L'urbanisation des réseaux : .....	22
Conclusion : .....	23
2 ChapitreII : étude et analyse des experiences .....	24
Introduction. ....	25
2.1 La méthodologie d'analyse : .....	25
2.2 Le tableau récapitulatif des exemples : .....	36
Conclusion.....	37
3 CHAPITRE III :Approche urbaine.....	38
Introduction : .....	39
La présentation de la ville.....	41
L'analyse de la périphérie.....	82
L'analyse de khoriba : .....	86
Le diagnostic partagé : .....	121
<b>4 Chapitre IV : Programmation et projection de l'entrée de ville.....</b>	<b>142</b>
Introduction. ....	143
4.1 La délimitation de la zone d'inetrvention : .....	143
4.2 Principe d'aménagement et de composition : .....	148
4.3 La programmation détaillée : .....	148
4.3.1 Pour l'urbanisation : .....	155

Conclusion générale : .....	174
Bibliographie .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Annexes .....	179

## Table des illustrations

Figures.

Figure 1.Schéma qui explique l'évolution du concept des entrées de villes .....	9
<b>Figure 2.</b> Schéma qui représente les activités dans les entrées de villes et leurs implantations .....	13
<b>Figure 3.</b> Schémas représentatifs sur la fréquentation des entrées de ville .....	14
<b>Figure 4.</b> la conception de la voirie .....	15
<b>Figure 5.</b> Schéma explicatif sur les entrées de ville basiques .....	16
<b>Figure 6.</b> Schéma explicatif sur les entrées de villes a vocation .....	17
<b>Figure 7.</b> Schéma explicatif sur les entrées contemporaines ... <b>Erreur ! Signet non défini.</b>	
<b>Figure 8.</b> Schéma qui représente les echelles des entrées de ville .....	19
<b>Figure 9.</b> Schémas sur les echelles d'intervention de l'aménagement durable .....	21
<b>Figure 10.</b> Schémas sur les objectifs d'aménagement durable .....	22
Figure 11. Schéma expliquant le dtp diagnostic territorial partagée .....	40
<b>Figure 12.</b> .les différents dairas qui composent la wilaya de tlemcen .....	41
<b>Figure 13.</b> les daïra limitrophe à nedroma .....	42
<b>Figure 14.</b> les communes qui composent la daïra.....	42
Figure 15.courbe démontrant l'évolution de la population de nedroma .....	46
Figure 16.histogramme qui représente le nombr de population féminine et masculine par tranche d'age.....	47
Figure 17.histogramme de la répartition de l'économie .....	48
Figure 18 .la courbe solaire sur le territoire nedromi .....	51
Figure 19. histogramme et qui la courbe représente la variation les degrés de chaleurs ....	52
Figure 20. profiels topographique qui représentent la topographie du site .....	52
Figure 21.profil topographique qui représente l'emplacement des deux oueds .....	52
Figure 22. La grande mosquée /Figure 23. Vestige de la muraille <b>Erreur ! Signet non défini.</b>	
Figure 24. Vestige de ksar sidi sultane /Figure 25. Hammam el bali .....	65
Figure 26. Schéma surla structure de la médina .....	66
<b>Figure 27.</b> Schéma sur les quartiers de la médina .....	66
<b>Figure 28.</b> Schéma sur l'héarchisation de la voirie .....	67
<b>Figure 29.</b> Schéma sur les places et les souks .....	67
<b>Figure 30.</b> Schéma des zaouia et des mosquées présentent dans la médina .....	68

<b>Figure 31.</b> les types d'habitat existant dans la médina .....	69
<b>Figure 32.</b> L'état de vétusté du cadre bâti de la médina .....	69
Figure 33. programme qui présente la répartition des équipements centre périphérie médina .....	77
<b>Figure 34.</b> Facade urbaine du tissu traditionnel .....	78
Figure 35. Facade urbaine du tissu coloniale .....	78
Figure 36. Facade urbaine du tissu post coloniale .....	79
Figure 37. Le diagnostic territorial partagé .....	88
Figure 38. Khoriba en quelque chiffre .....	88
Figure 39. La situation de Khoriba par rapport à la commune de Nedroma et par rapport à l'agglomération chef-lieu de Nedroma .....	88
Figure 40. Diagramme climatique .....	91
Figure 41. L'ensoleillement et les vents dominants .....	92
Figure 42. Le passage des profils topographiques .....	93
Figure 43. Profiles topographiques.....	93
Figure 44. Histogramme qui représente la structure de la population dans les différentes tranches d'âge .....	96
Figure 45. La répartition de l'économie de Khoriba .....	98
Figure 46 .Accès qui mène vers Nedroma /Figure 47.Accès qui mène vers Ghazaouet .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Figure 48. Accès qui mène vers Tlemcen .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Figure 49. Carte d'accessibilité a Khoriba .....	102
Figure 50.Secteur de répartition des types d'habitas .....	103
Figure 51. Secteur de répartition des équipements .....	105
Figure 52. Localisation de l'axe .....	114
Figure 53. Séquence 1 .....	114
Figure 54. Séquence 2 .....	115
Figure 55. Dignostic partagé .....	121
Figure 56. Coupe sur le boulevard proposé .....	138
Figure 57. L'objectif de l'intervention .....	144
Figure 58. Coupe transversales .....	162
Figure 59. Coupe longitudinal .....	163
Figure 60. Types 1 .....	165
Figure 61. Le type 2 .....	166

Figure 62. Skyline des façades projetés .....	167
Figure 63. Schéma de répartition des séquences .....	170
Figure 64. Les façades .....	170
Figure 65. Façades de la séquence .....	171
Figure 66. Façade de la séquence .....	171
Figure 67. Vues 3D .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Tableaux.	
Tableau 1. récapitulatif des experiences .....	36
Tableau 2. tableau démontrant la population scolarisable, nombre d'établissements et des classes et le taux par rapport au trois niveau d'enseignement primaire, moyen et secondaire .....	47
Tableau 3. Swot de la dimension .....	50
Tableau 4. la durée d'ensoleillement .....	51
Tableau 5. le pourcentage utilisé des sources minières et les terres fertiles .....	54
Tableau 6. swot de dimension .....	60
Tableau 7. Les entités périphérique et leurs surfaces, densité et nombre de population .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Tableau 8. Les principales caractéristiques des entités des accès .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Tableau 9. Information général .....	95
Tableau 10. Population scolarisable .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Tableau 11. Le tol et la densité de logement dans Khoriba .....	103
Tableau 12. Les équipements présentent dans Khoriba .....	105
Tableau 13. La répartition de gabarit et son pourcentage .....	107
Tableau 14. L'état de vétusté et son pourcentage .....	107
Tableau 15. L'état de la voirie .....	111
Tableau 16. Swot de la dimension .....	112
Tableau 17. Swot de la dimension .....	115
Tableau 18. Concertation entre le POS, PDAU, enquête et la réalité .....	130
Tableau 19. La confrontation des résultats .....	131
Tableau 20. Programme de base .....	134
Tableau 21. Programme surfacique .....	150
Tableau 22. Le programme détaillé .....	154

Tableau 23. Analyse des façades .....	165
Tableau 24. Analyse façade .....	166
Planches.	
Planche 1. expéreince 01 .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>Planche 2.</b> l'expérience 02 .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>Planche 3.</b> epérianee03 .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Planche 4. Carte des localités qui composent l'ACL de Nedroma .....	44
<b>Planche 5.</b> Carte des secteurs reglementaires .....	45
Planche 6. carte de l'économie de la ville de nedroma .....	49
Planche 7. carte de contrainte .....	53
Planche 8. Carte de la voirie .....	55
Planche 9. Carte de répartition de flux .....	56
Planche 10. carte de transport .....	57
Planche 11. Les réseaux divers .....	58
Planche 12. Les espaces non bati .....	59
Planche 13. L'évolution historique de la ville de nedroma .....	62
Planche 14. Les modes d'extension de la ville de nedroma .....	64
Planche 15. Carte d'accessibilité a nedroma .....	71
Planche 16. Trame urbaine .....	73
Planche 17. Carte typologie d'habitat .....	75
Planche 18. Typologie d'équipements .....	76
Planche 19 .Carte de synthèse .....	81
Planche 20. L'espace périphérique de Nedroma .....	84
Planche 21. Délimitation de l'air urbaine .....	90
Planche 22 .L'espace non bati .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Planche 23. Les réseaux divers .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Planche 24. Le réseau viaire .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Planche 25. Carte des contraintes .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Planche 26 .Carte de répartition de l'économie de Khoriba.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Planche 27 .Carte de l'évolution historique de Khoriba .....	100
Planche 28. Carte de répartition de l'habitat .....	104
Planche 29. Carte de répartition des équipements .....	106
Planche 30: Carte de répartition de gabarit .....	108

Planche 31. Carte des états de vétusté .....	109
Planche 32. Carte des flux .....	110
Planche 33. Carte des potentialités .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Planche 34. Carte de problématiques .....	120
Planche 35. Les résultats .....	127
Planche 36. Scénario 1.....	136
Planche 37. Scénario 2.....	137
Planche 38. Scénario 1 de l'axe de pénétration .....	140
Planche 39. Scénario 2 de l'axe de pénétration .....	141
Planche 40. Situation et délimitation de la zone d'entrée .....	145
Planche 41. La situation de l'entrée par rapport à l'accl de Nedroma .....	146
Planche 42. Le schéma de principe .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Planche 43. Carte de le découpage de la trame viare .....	158
Planche 44. Carte de l'ilotage .....	159
Planche 45. Carte des espace publique.....	160
Planche 46. Schéma globale d'aménagement .....	161
Planche 47. Le levé topograpique .....	164

## Introduction générale

Il est possible de penser qu'il y a une limite ou d'une autre manière un espace entre la ville et la campagne permettant d'entrer à la ville et à travers lequel on aperçoit que l'on est plus à la campagne. Cette limite est concrétisée dans les villes traditionnelles. « *Les entrées étaient plus ou moins faciles à identifier par leur positionnement clair et distinct. Elles étaient soit fortifiées, et ainsi munies de véritables portes d'entrée*<sup>1</sup>. »

La notion de « limite de ville » suppose l'entrée de la ville « *correspond au contact originel avec l'entité urbaine*<sup>2</sup> ». Ce terme s'est apparu progressivement en France à la suite de nombreuses critiques portant sur les désordres observés en périphérie. « *Il fallut attendre les années 1980 pour que la notion d'entrée de ville fasse réellement son apparition dans les écrits* »<sup>3</sup>.

L'entrée de ville est née dans le besoin de trouver une solution aux problèmes dans la périphérie des villes post industrielle. « *Ces zones caractérisés : par un développement le long des voies à grande circulation, des installations consommatrices d'espace, nécessitant souvent de vastes aires de stationnement et surtout commerces*<sup>4</sup> ». L'aménagement des entrées de villes constitue actuellement un important sujet de réflexion pour les pouvoirs publics dont l'objectif est de concilier le développement économique et la revalorisation urbaine<sup>5</sup>.

En Algérie la notion d'entrée de ville est apparue comme un prolongement des portes des médinas fortifiées. Son extension est causée par les débordements extramuros. L'avancée rapide de l'urbanisation a donné naissance aux zones périphériques pauvres et qui dépendent fonctionnellement du centre-ville. Ce sont ces espaces problématiques qui permettant l'accès à la ville. L'entrée telle qu'elle est perçue ailleurs n'a pas encore émergé en Algérie.

---

<sup>1</sup>Stéphane Rocher « L'expérience du piéton en entrée de ville :Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec » , ROCS19528705 ,Programme de maîtrise en urbanisme, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, Janvier 2013

<sup>2</sup>(guilhembet j.-p. in michaud-fréjaville f, «le stimulus initial des codes et des habitus urbains»,., 2006

<sup>3</sup>(pierre-henri, huriot (j.-marie) et pumain (denise) éd., op. cit., p. 44. (ibid., p. 45).

<sup>4</sup>Michèle PRATS,edv article prats 1 , « entrée de ville »ligne urbaine et rural, consulté le 12/11/16 [https://www.google.dz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjYzo3hk\\_zQAhVL5xoKHXhBDdsQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fligue-urbaine-rurale.pagesperso-orange.fr%2Fcommun%2FEdV%2520article%2520prats%25201.doc&usg=AFQjCNGzutIacaAM1OrOPF4qALHihl8gdw&sig2=Zwls57i5ikFliwJ-mvbSGg](https://www.google.dz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjYzo3hk_zQAhVL5xoKHXhBDdsQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fligue-urbaine-rurale.pagesperso-orange.fr%2Fcommun%2FEdV%2520article%2520prats%25201.doc&usg=AFQjCNGzutIacaAM1OrOPF4qALHihl8gdw&sig2=Zwls57i5ikFliwJ-mvbSGg)

<sup>5</sup> GIESBERT & Associés,Julie DELHOUME - GOURINAT « Entrées de ville la démarche exemplaire de ahors pour la reconquête de son entrée principale » ,Ateliers Nationaux«Territoires économiques»consulté octobre2016



### **Problématique :**

L'intérêt d'aménager les entrées de ville en algérie semble différent du fait que la périphérie de nos villes issue : soit de l'extension soit de l'exode rurale, qui se caractérise par des paysages péri-urbains qui entre en symbiose : les problèmes de l'habitat illicite et épars, le disproportionnement de la trame viaire par rapport au flux et la dépendance fonctionnelle au centre-ville. Nedroma reflète ce mode d'appropriation d'espace. Cette ville précoloniale fondée par les almohads. Elle a connu ses premières extensions après l'arrivée des colons à l'est, l'ouest et au nord de la médina ainsi la densification du tissu urbain (le nouveau centre-ville). Après l'indépendance, nedroma a connu sa plus grande extension suivant l'axe linéaire RN99 khoriba. Selon le rapport définitif écrit du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme dit PDAU 2009 : nedroma, a connu une urbanisation en tache d'huile dictée par son site fortement accidenté. Ce qui a donné naissance à des entités urbaines développées autour d'une urbanisation linéaire vers le nord mal articulée au centre. Le problème est accentué par la rupture naturelle et physique. Cette vision est appuyée par l'entretien exploratoire qui démontre qu'il y a une volonté par les autorités publiques de stopper la conurbation qui est en train de se faire entre nedroma et la nouvelle extension (Khoriba). Le développement rapide de la ville semble engendrer le glissement du centre ville de la médina vers les quartiers européens. Et par conséquent la médina a perdu son rôle et sa place restant stagnée et se dégradant au fil et au passage du temps.

Nedroma est constituée de deux axes névralgiques : RN99 et RN98 et deux axes structurants : cw102, cw38 permettant l'accès à la ville.

D'après de ce qui a été dit la question de départ est : comment peut-on aménager une entrée de ville qui reflète l'identité de nedroma ?

Cette question suscite le questionnement suivant : comment faire d'une entrée de ville une orée de l'urbanisation illicite ? Quel type d'organisation spatiale faut-il adapter à khoriba afin qu'elle puisse accomplir son rôle et assurer l'entrée de ville ? Comment peut-on favoriser la corrélation entre khoriba et nedroma ?

### **Hypothèse :**

#### **Pour répondre à la question de départ, nous émettons l'hypothèse suivante :**

- L'aménagement d'une entrée de ville digne de Nédrouma appelle l'adoption de la démarche du Projet urbain.

### **Objectifs :**

Les objectifs sont suivant les piliers du développement durable

#### **Social :**

- agencer un cadre de vie agréable pour les résidents et favoriser la mixité sociale

#### **Économique :**

- lancer le tourisme culturel et la revitalisation de la production artisanale

#### **Environnementale :**

- développer un paysage propice à la ville en respectant la nature

S'ajoute à cela deux autres piliers :

#### **Urbain :**

- remédier les ruptures urbaines entre les deux entités.
- maîtriser l'urbanisation anarchique en périphérie.

#### **Histoire :**

- créer une entrée au grand Nedrouma portant l'identité et l'image historique de la ville

### **La méthodologie de recherche**

Afin de confirmer ou infirmer l'hypothèse notre travail va reposer sur la méthodologie suivante, et en commençant par :

**1/l'approche conceptuelle :** elle consiste sur la définition des concepts on se basant sur les ouvrages suivant:

- entrée de ville et l'article 111-4 de la ville du code d'urbanisme, a. Dupont :

L'ouvrage présente d'une manière générale l'ensemble des questions soulevées par l'application de cet article dans ces dimensions économique, politique, sociale et juridique par rapport à la notion du projet urbain.

- article « entrer en ville », interrogations et perspectives", p. 11-33, introduction aux actes du colloque entrer en ville :

L'article se compose de cinq interventions, elles présentent de façon générale les valeurs d'une entrée de ville et la perception de cette dernière tout en initiant ses problématiques.

- définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle ddt du cher, ministère de l'égalité des territoires et du logement ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

L'ouvrage donne une vision générale des entrées de ville appuyée par l'analyse d'un exemple sur terrain en soulignant les notions majeures de ce concept.

- entrée de ville, centre d'étude sur les réseaux et le transport et l'urbanisme et la construction publique, 74p :

ce travail produit un discours et un modèle de pensées qui conduit à l'émergence d'une problématique territoriale qui à son tour génère les méthodes de projet, méthode de travail, cadre réglementaire et opération sur les entrées de villes. Ce document constitue une référence basique à la compréhension des entrées de ville et à la problématique liée à cette dernière comprenant un essai de définition et de bibliographie de la thématique des entrées de villes

**2/l'approche analytique :** qui consiste à analyser les expériences suivant la méthode de sélection suivant les trois critères caractérisant une entrée de ville : situation périphérique, axe important, l'identité

Nous avons sélectionnées des exemples complémentaires qui se rapprochent de la problématique de la ville de Nedroma pour voir quel type d'opérations et d'actions, il faudrait mettre en place pour l'aménagement de l'entrée on se base sur une grille de lecture établie par l'agence d'urbanisme de Caen Normandie métropole AUCAME. Cette méthode permet la lecture des entrées de ville de façon très complète en mettant l'accent sur les trois échelles d'une entrée de ville.

### **3/l'approche urbaine :**

Qui consiste sur la lecture de la ville et le fragement. Nous allons utiliser le diagnostic territorial partagé qui consiste à analyser le territoire en plusieurs dimensions et pour chaque dimension le swotou/ afom (atouts, faiblesses, opportunités, menaces) ainsi la concertation et la confrontation entre les différents acteurs en impliquant les citoyens.

**4/l'intervention :** Le projet d'intervention, il comprend les enjeux, les actions et programmation

**chapitre I :**  
**définitions des concepts**

## Introductio

Dans ce premier chapitre nous allons définir les concepts généraux et nécessaires à la compréhension de cette thématique en commençant l'entrée de ville et ses composantes et la théorie sur les entrées de villes. En deuxième lieu on va définir les concepts contenues dans l'intitulé et l'hypothèse de notre travail.

L'entrée de ville : 1.1

### **Définition :**

L'entrée désigne dans la littérature dans un sens le plus large *lieu par lequel on s'introduit dans un immeuble ou dans une ville (entrée de ville) est généralement marquée par des dispositifs singuliers (porte, pas de porte, seuil, faubourg, rond-point) qui donnent éventuellement lieu à des rites de passage*<sup>6</sup> l'entrée de ville a connu plusieurs définitions suivant plusieurs approches. D'un point de vue historique l'entrée de ville constituait à être perçue comme une zone présentant un potentiel économique comme un axe à fort trafic qui joue un rôle économiquement important dans le fonctionnement de la ville<sup>7</sup>. D'une vision paysagiste : l'entrée de ville renvoie à un développement le long d'infrastructure routière qui connaît des problèmes d'image liées à l'hétérogénéité de l'espace<sup>8</sup>. D'autre part en urbanisme l'entrée de ville peut se considérer comme étant un intitulé qui ouvre une pléthore de dysfonctionnements urbains<sup>9</sup>. Pour conclure la définition de l'entrée de ville repose principalement sur trois composantes :

- une zone urbanisée en situation périphérique
- un axe de pénétration important qui joue un potentiel pour l'économie urbaine<sup>10</sup>
- l'identité et l'image urbaine de la ville<sup>11</sup>.

À cet effet nous pouvons définir l'entrée de ville comme l'urbanisation existante ou en cours de constitution aux abords d'une voie de pénétration importante permettant la distribution d'une masse d'activité reflétant une identité de la ville. Cette définition est une combinaison de toutes les définitions déjà citées.

---

<sup>6</sup> Brunet, 1992 :p174

<sup>7</sup> G.dubois-taine

<sup>8</sup> Stéphanie Frobert, entrée de ville dossier de bibliographie, centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et la construction publique, avril 1999, page7

<sup>9</sup> Stéphanie Frobert, op.cit.page7

<sup>10</sup> G.dubois-taine

<sup>11</sup> Stéphanie Frobert, entrée de ville dossier de bibliographie, centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et la construction publique, avril 1999, page7

### **L'évolution historique :**

La ville peut être définie en opposition de la campagne. *L'opposition entre la ville et la campagne commence avec le passage de la barbarie à la civilisation, du régime des tribus à l'état, de la localité à la nation, et se retrouve dans toute l'histoire de l'univers, et jusqu'à nos jours*<sup>12</sup>. (Voir figure01)

---

<sup>12</sup> K.Max 1967: 369

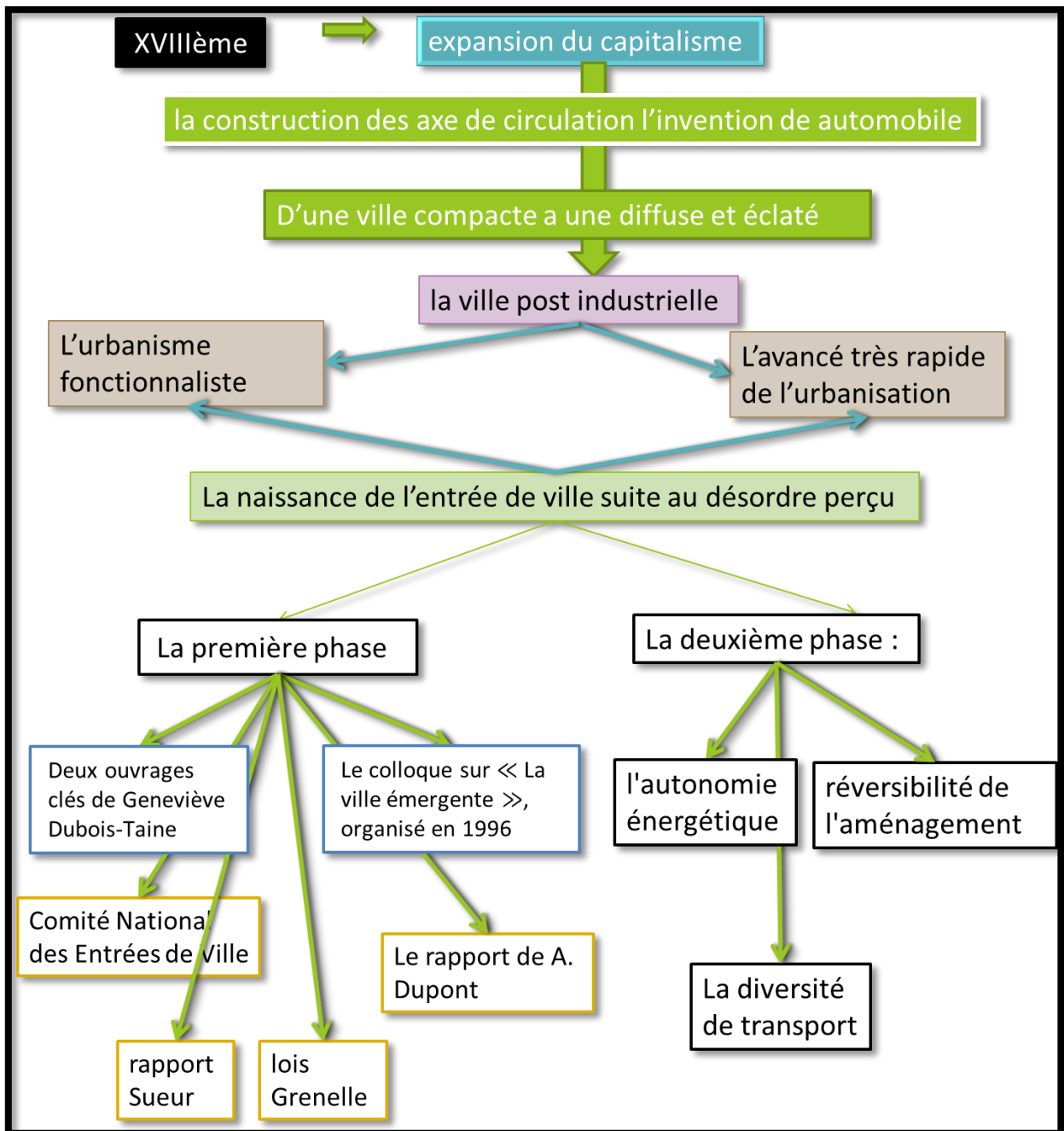


Figure 1. l'évolution du concept des entrées de villes 13

<sup>13</sup>Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenell e DDT du Cher, Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie



A l'ère contemporaine la réflexion sur les entrées de ville se poursuit toujours le fils conducteur en introduisant de nouvelle composante :

- *l'interface entre espaces naturels et espaces artificialisés, une frontière théorique pour la nature en ville et la trame verte et bleue*
- *l'évolution vers l'autonomie énergétique, la production d'énergies renouvelables sur bâtiments et espaces libres*
- *la nécessité de réduire la fragilité liée à une trop grande dépendance a un mode de transport unique*
- *la nécessaire acceptation d'une réversibilité de l'aménagement, permettant de préparer l'évolution vers un espace urbain mutable introduisant la mixité fonctionnelle.*<sup>14</sup>

De la porte à l'entrée de ville :

La porte constituait *une limite physique l'espace de la ville et la rurale*<sup>15</sup>. Elle avait comme fonction de :

- *contrôle des flux entrants et sortants de la ville*
- *défense, lors de la guerre on ferma la porte*
- *signe de victoire et de célébration*<sup>16</sup>

Les fonctions de la porte ont disparues mais la réflexion est de trouver un refuge et une certaine appartenance. L'entrée est passée d'un point d'accès (la porte) à un parcours correspondant à des espaces délimités en lisière de ville. Elle acquiert de nouveaux rôles dont le principale ,est de constituer une fenêtre sur le paysage contribuant l'identité de la ville.

---

<sup>14</sup>Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenell e DDT du Cher, Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

<sup>15</sup>Contexte des entrées de villes, Lexique de l'urbanisme

<sup>16</sup> Manel benamor,entrée de ville restructuration et requalification,consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa9626833866>

## **Les problématiques des entrées de villes :**

### **La problématique d'identité et d'image :**

La problématique des entrées de ville s'est constituée progressivement suite au discours observés aux entrées, la dimension paysagère s'est avérée indispensable car les entrées de villes étaient caractérisées *par urbanisation sauvage et désordonnées*<sup>17</sup>. Souvent constituées d'objet architectural synonyme de standardisation tel que les giratoires nus de traitement, la prolifération des enseignes publicitaires et tout genre d'affichage hétéroclites et des espaces commerciales. Ces espaces que l'on traverse pour accéder à la ville ne reflètent pas l'identité de cette dernière ainsi qu'il présente une discontinuité dans le style architecturale. La problématique de sécurité routière et circulation .

#### ➤ **Problematique de sécurité routière et circulation :**

L'axe de pénétration est un élément fédérateur dans la notion d'entrée de ville. Dans l'espace péri-urbain, ce dernier est conçu dans une optique incitant la grande vitesse sans avoir un espace transitoire est avec la confrontation du monde urbain qui peut engendrer des dégats matériels et immatériels.

### **La problématique de commerce :**

L'entrée de ville est « *une forme spécifique d'aménagement fondée sur les logiques d'accessibilité automobile de distribution de masse d'activité extensive.* »<sup>18</sup>. D'après cette définition on déduit la problématique de commerce. Les terrains périphériques sont bons marchés accueillent les activités souvent rejetées du centre. L'effet recherché sur ces voies rapides est l'effet vitrine, d'où l'ampleur des affichages publicitaires.

## **Les fonctions des entrées de villes :**

« *l'entrée de ville est un élément fondamental dans les réflexions urbaines. au delà de son intérêt paysager évident et de sa participation à la structuration de l'urbain quelle identifie,*

---

<sup>17</sup> Stéphanie Frobert, entrée de ville dossier bibliographique, centred'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, avril, 1999

<sup>18</sup>C.Bersani . Entrée de ville , lieux de devenir , préface , mai 1994

*l'entrée de ville participe activement à l'identité collective*<sup>19</sup>», donc nous pouvons dire que l'entrée de ville a deux fonctions :

➤ **L'entrée de ville entre la logique urbaine et la logique rurale :**

permet le passage progressif passif entre ces deux mondes dépendants l'un de l'autre .

➤ **L'entrée de ville entre une logique urbaine et une logique routière :**

Un rôle purement économique attractif permis par le développement des réseaux de communication...

**La perception des entrées de villes :**

les entrées de ville peuvent être perçues selon l'usage en dépendant de :

- ✓ *leur fréquentation,*
- ✓ *leurs situations*
- ✓ *le mode de déplacement*<sup>20</sup>

d'après cela on distingue deux types d'entrée :

**a. l'entrée dynamique :**

pour les modes de déplacements liés à des changements de vitesse, elle constitue un espace de transition. ce qui donne une vision linéaire. le paysage alors n'apparaît pas sous son vrai aspect.

**b. l'entrée statique :**

la perception du piéton diffère de celle de l'automobiliste. il peut appréhender l'espace en décomposant ces éléments.

**L'objectif de l'entrée de ville :**

L'aménagement des entrées de ville était une solution pour mettre fin aux maux urbains.

Ayant comme objectif de :

- *retrouver l'identité de la ville*
- *créer la lisibilité*
- *favoriser la mixité des fonctions*
- *donner de la place au piéton*
- *végétaliser l'espace*

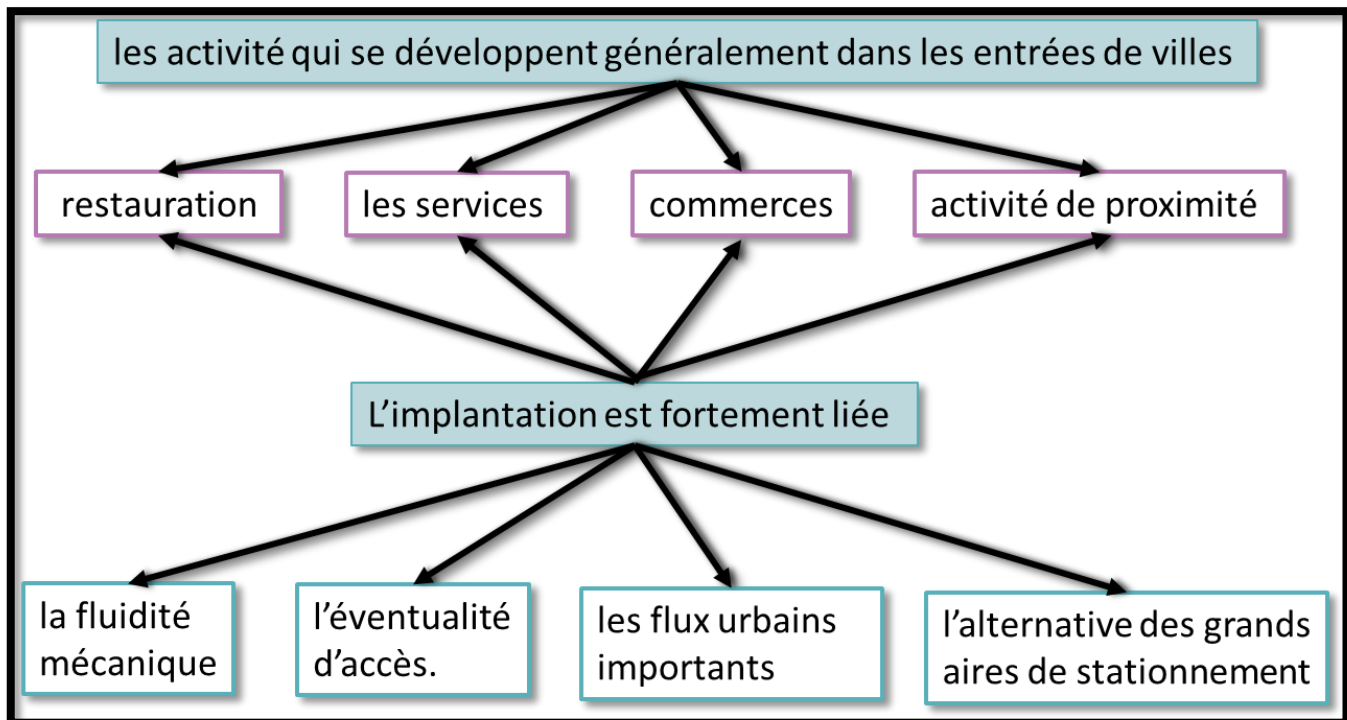
---

<sup>19</sup> Manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa9626833866>

<sup>20</sup> Manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa9626833866>

➤ utilisation des friches et l'espace interstitielle <sup>21</sup>

**Les activités aux entrées de villes :(voir figure 2)**



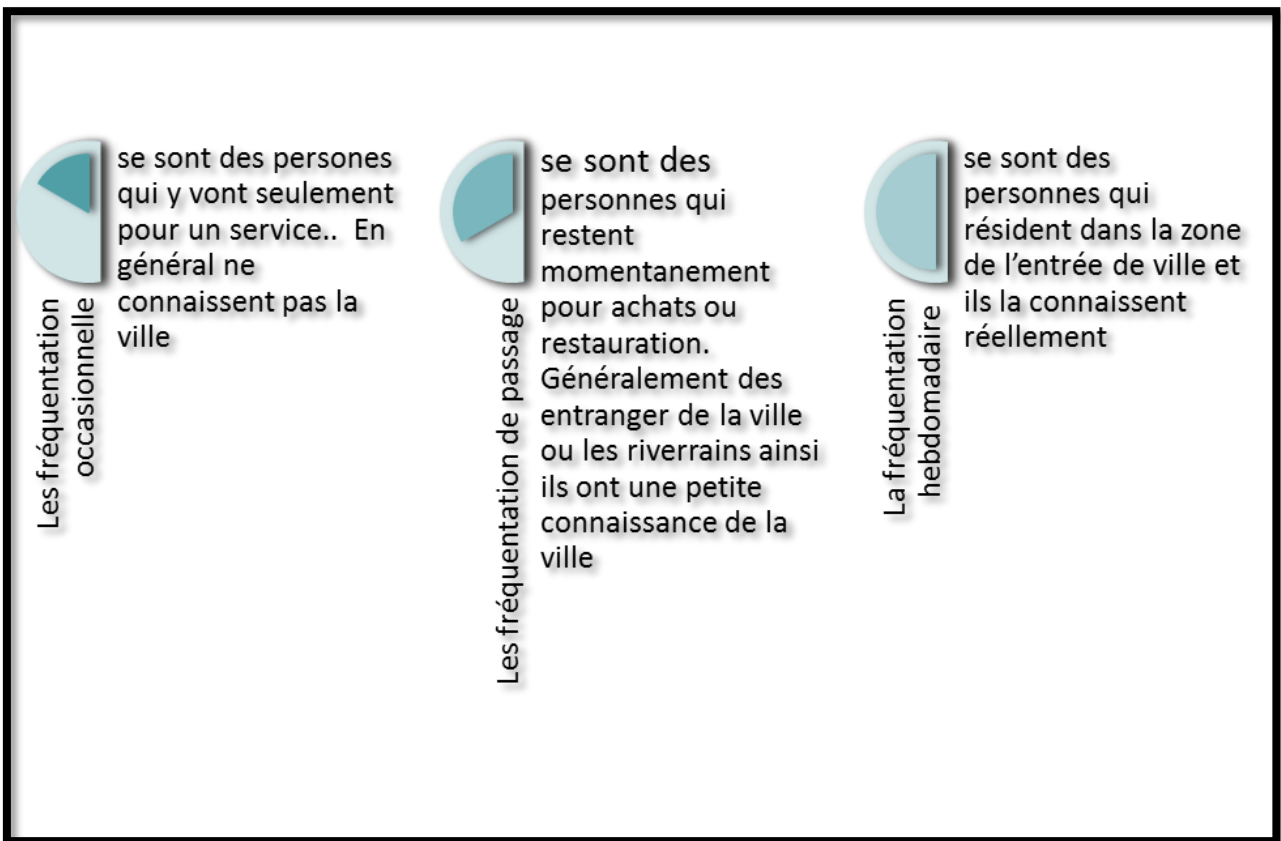
**Figure 2.** les activités dans les entrées de villes et leurs implantations(source : Manel benamor,entrée de ville restructuration et requalification,consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa962683386>)

**Les usagers des entrées de ville :**

L'entrée de ville matérialise le premier contact physique des usagers avec l'entité urbaine, le stimulus initial des codes et des apparences urbaines. <sup>22</sup>. Il semble important de définir les usagers des entrées de villes afin de prendre leurs besoins en considération lors d'aménagement des entrées de villes. Les différents types d'usagers qui fréquentent cette zone peut être catégorisé comme suit : (voir figure 03)

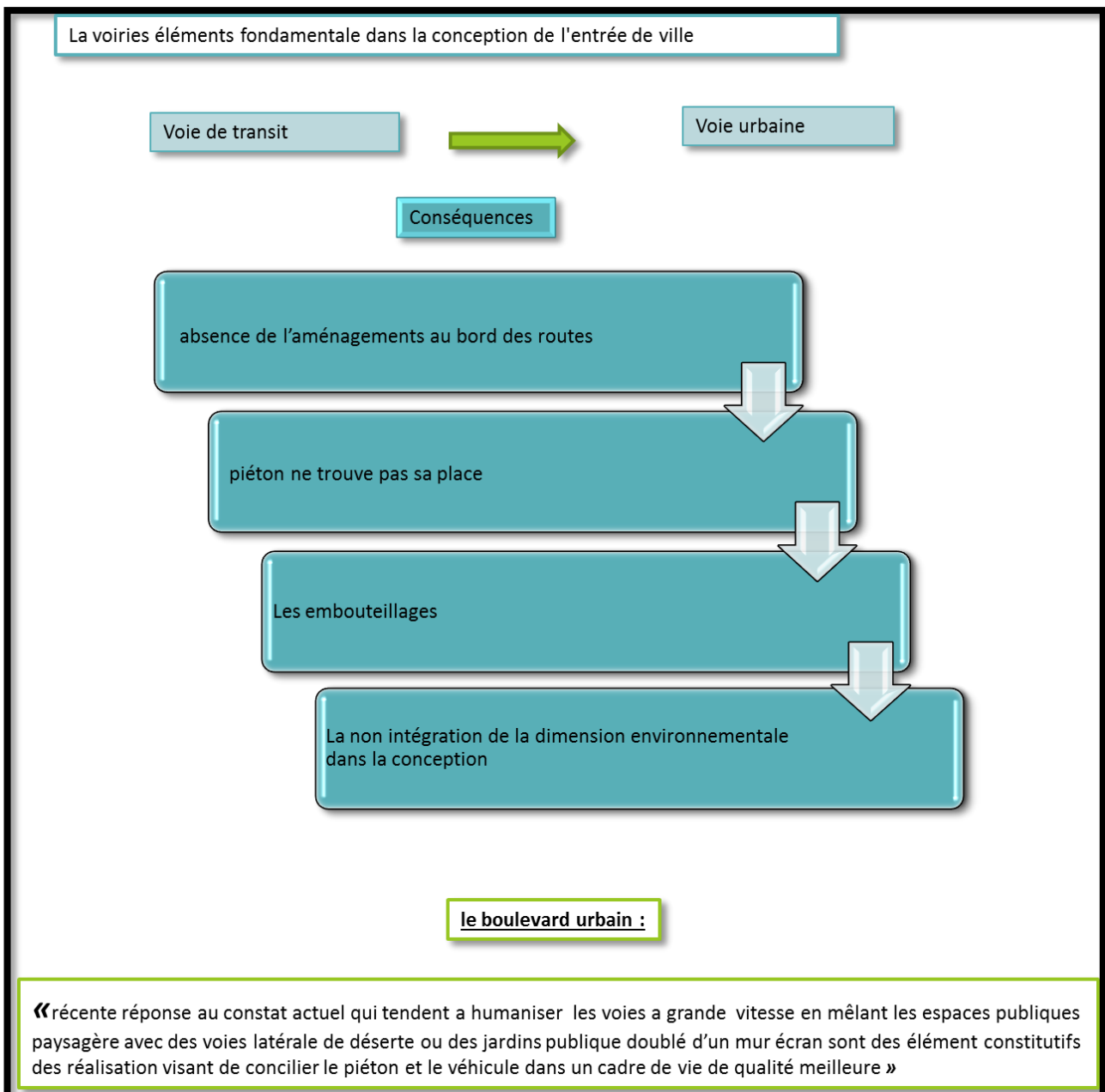
<sup>21</sup> Stéphanie Frobert, entrée de ville dossier bibliographique, centred'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, avril, 1999

<sup>22</sup> Entrée de ville : colloque de l'université de l'Orléan, 26 27octobre. Jean- Pierre Guilhembet, Noelle Dauphin et Françoise Michaud Ferjavielle (dir), Renne, Presses universitaires de Rennes



**Figure 3.** Schémas représentatifs sur la fréquentation des entrées de ville (source : Manel benamor,entrée de ville restructuration et requalification,consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa9626833866>)

## La voirie élément fondamentale de la conception des entrées de ville :



**Figure 4. la conception de la voirie** (source :Manel benamor,entrée de ville restructuration et requalification,consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa9626833866>)

### Typologies d'entrées de villes :

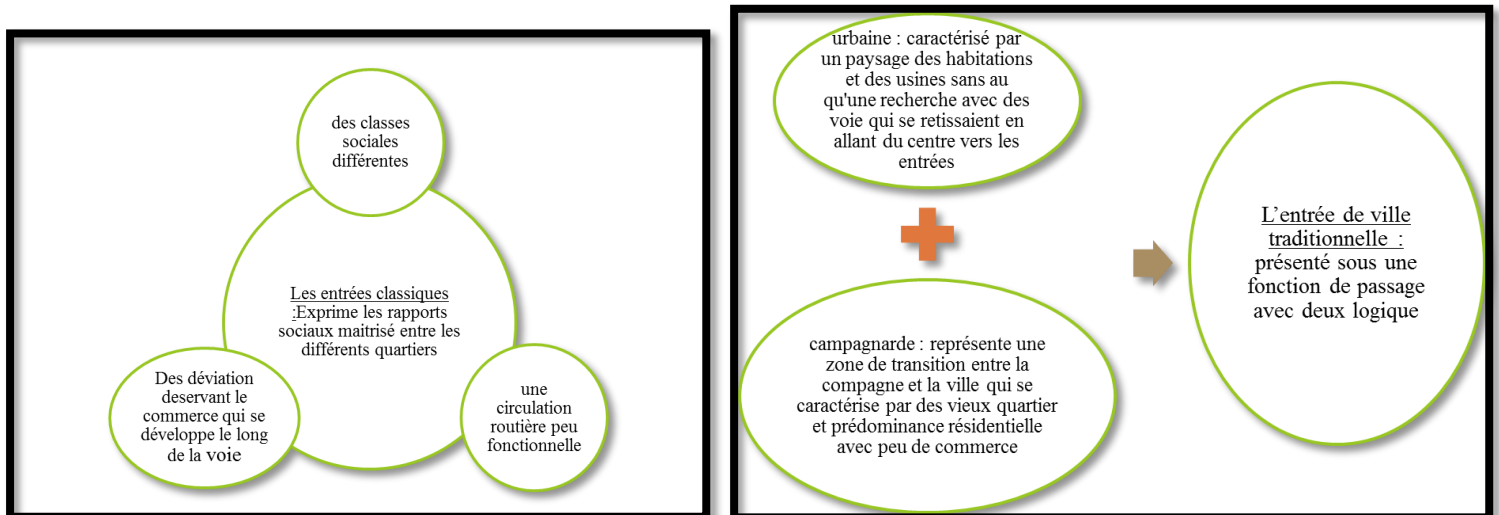
il existe huit types d'entrées<sup>23</sup>. on peut les catégoriser comme suit :

#### a. Les entrées de villes basiques (voir figure 05)

elles englobe :

1/ **Les entrées classiques** : exprime les rapports sociaux maîtrisés entre les différents quartiers

2/ **les entrées de ville traditionnelles** : présentées sous une fonction de passage avec deux logiques : urbaine et campagnarde



**Figure 5.** les entrées de ville basiques (source : manel benamor)

#### Les entrées de villes à vocation : (voir figure 05)

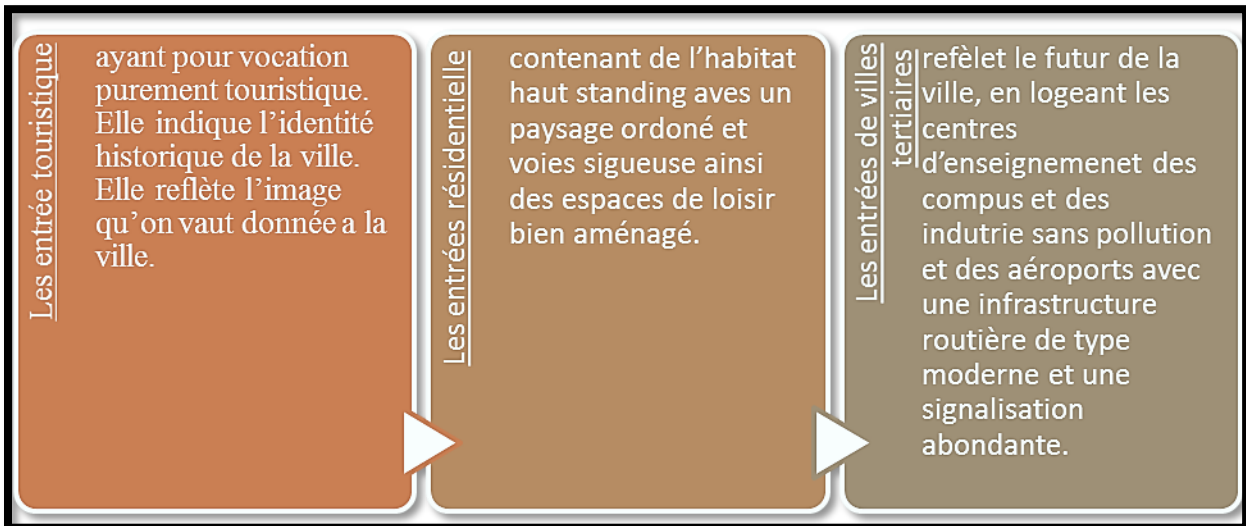
Elles englobent les entrées de villes à

3/ Vocation touristique

4/ Vocation résidentielle

5/ Vocation tertiaire

<sup>23</sup> Idem



**Figure 6.** les entrées de villes à vocation (source :mnel benamor)

**Les entrées de villes contemporaine (voir figure 07)**

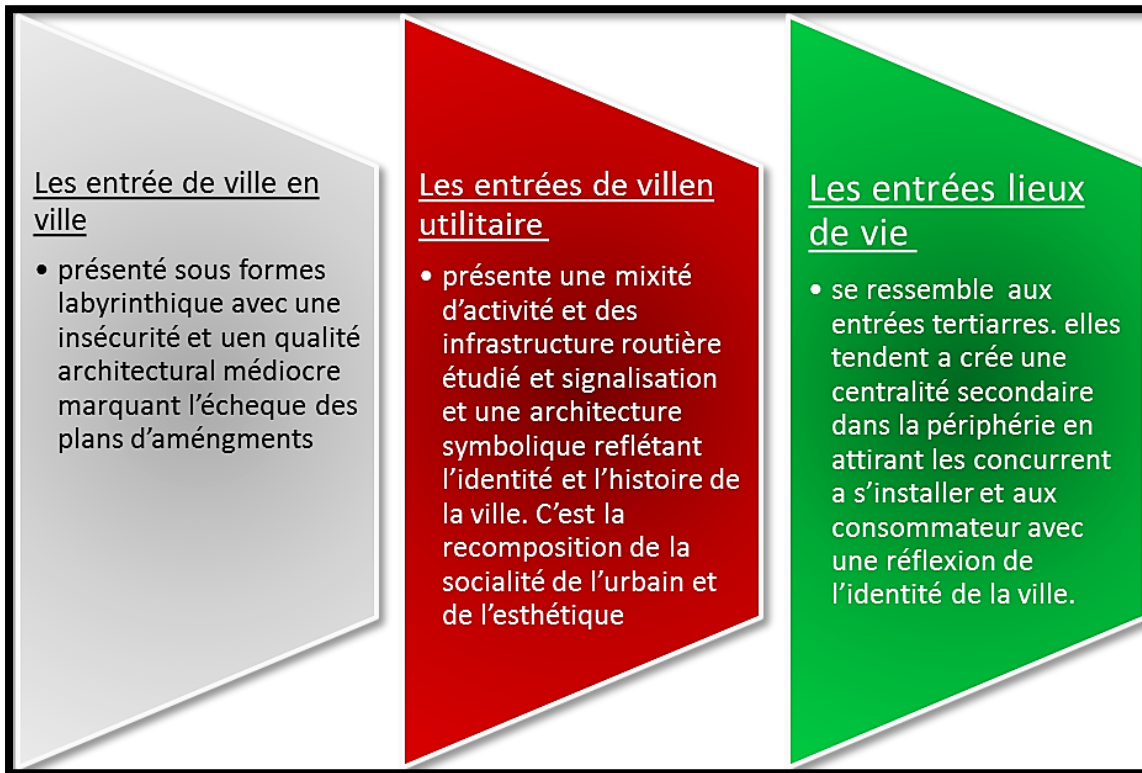
Elles englobent :

6/Les entrées de ville en ville

7/Les entrées de villes utilitaires

8/Les entrées lieux de vie :



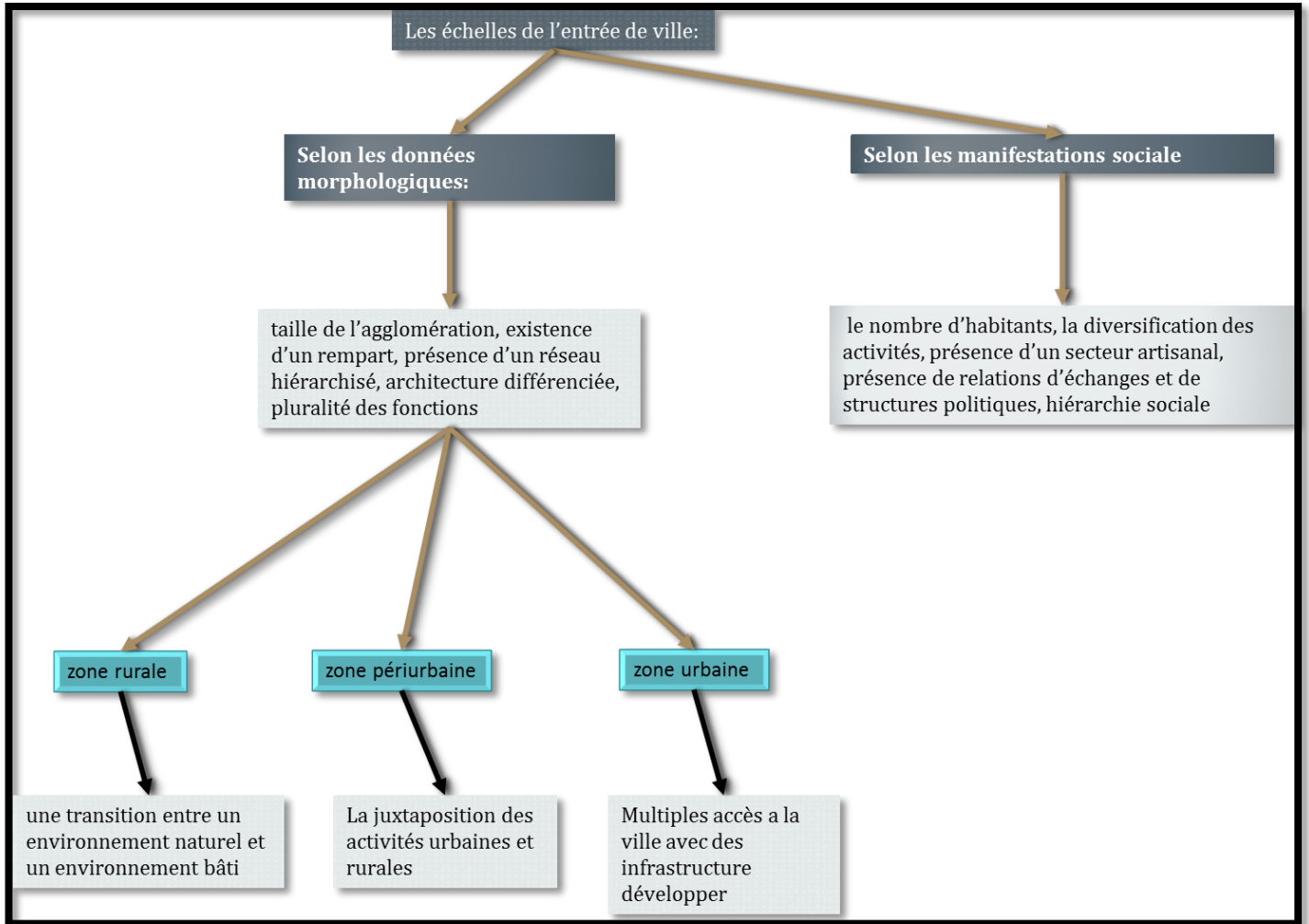


**Figure 7. les entrées contemporaines( source :manel benamor)**

**Les échelles des entrées de villes (voir figure 08)**

Les entrées de ville se présentent sous différentes échelles selon des critères:

- Selon les données morphologiques (taille de l'agglomération)
- Selon les manifestations sociales (le nombre d'habitants)



**Figure 7. Les échelles des entrées de ville** (source : Stéphanie Frobort, entrée de ville dossier bibliographique, centred'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, avril, 1999)

**Les opérations qu'on peut trouver dans les entrées de ville (voir figure09)**

D'après l'article d'après A.Dupont : l'intervention de l'entrée de ville s'inscrit dans le cadre du projet urbain. Ce dernier peut se concrétiser par les opérations suivantes : la rénovation urbaine, la réorganisation urbaine, le réaménagement urbain, la densification urbaine, la restructuration urbaine, l'extension urbaine, la réhabilitation urbaine, le renouvellement urbain et l'aménagement urbain

<b><i>Rénovation urbaine :</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• C'est une opération physique qui ne doit pas changer le caractère principal du quartier.</li> </ul>
<b><i>Réorganisation urbaine</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• C'est l'amélioration des conditions d'organisation et de fonctionnement de l'espace urbain</li> </ul>
<b><i>Aménagement urbain:</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action de transformer, de modifier pour rendre plus pratique et plus agréable.</li> </ul>
<b><i>Réaménagement urbain:</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer les conditions d'une vie nouvelle pour les quartiers menacés d'un abandon total</li> </ul>
<b><i>La densification urbaine :</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Applicable à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées</li> </ul>
<b><i>Restructuration urbaine</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant</li> </ul>
<b><i>L'extension urbaine</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle s'applique aux entités non urbanisées et qui sont destinées par le plan d'urbanisme une urbanisation future.</li> </ul>
<b><i>Réhabilitation urbaine:</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• modifier un tissu en vue et le donner les commodités essentielles</li> </ul>
<b><i>le renouvellement urbain:</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain</li> </ul>

**Figure 9.les opérations dans les entrées de villes** (source : Samira BENMIMOUN et Imane BENGOU DIFA, LE QUARTIER DE LA GARE, UNE NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE POUR LA VILLE DE TLEMECEN, mémoire master, option urbanisme, page 23

## 1.2 L'aménagement durable :

Afin de mieux comprendre le concept on va le composer en deux :

### **L'aménagement :**

Déjà défini dans les opérations sur les entrées de villes

### **Durable :**

Dans le sens où les projets d'aménagement prennent en compte les problématiques du développement durable.

L'aménagement durable :

Se caractérise par la mise en œuvre d'une démarche projet, laquelle doit être l'expression d'une volonté politique et doit se caractériser par une nouvelle façon de penser et d'agir

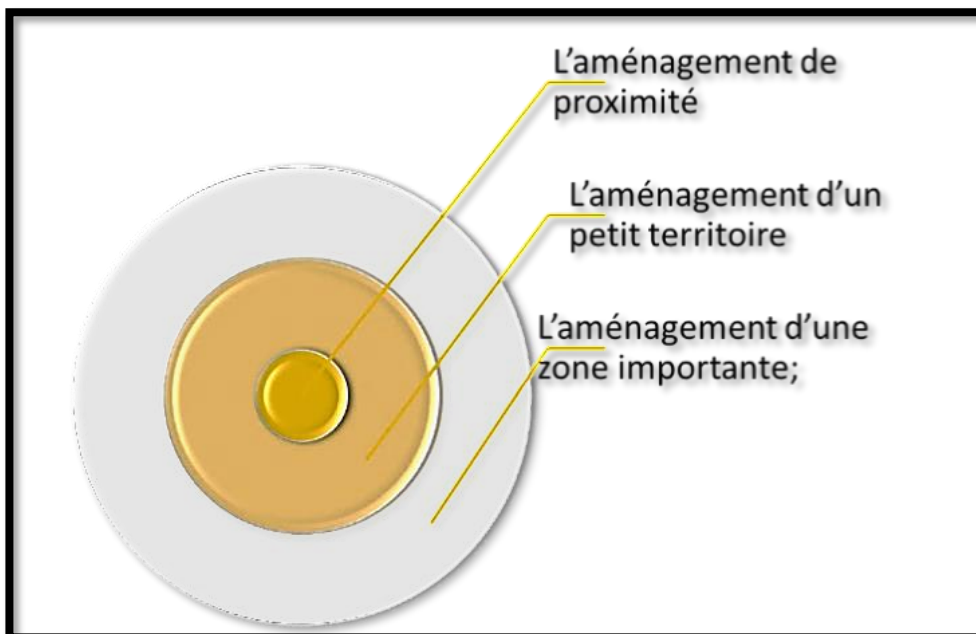
### **Les échelles d'intervention de l'aménagement durable (voir figure 09)**

Il consiste sur :

L'aménagement de proximité (une rue ou une place par exemple)

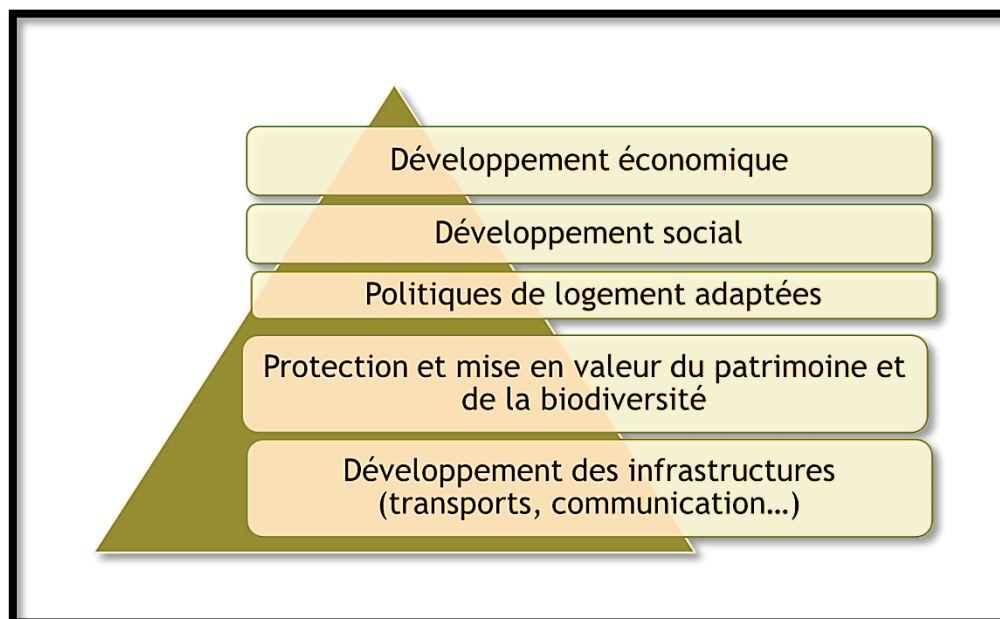
L'aménagement d'un petit territoire (un quartier,)

L'aménagement d'une zone importante (une ville)



**Figure 8. Les échelles d'intervention de l'aménagement durable** (source : Intégration du développement durable dans les projets d'aménagement et de renouvellement urbain, sous la direction de Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin, Edition La Calade, 2004 (10 € + frais de port))

### L'objectif de l'aménagement durable : (voir figure 10)



**Figure 9. Les objectifs d'aménagement durable** (source : PHILIPPE OUTREQUIN, la calade, novembre 2003, valbonne06560)

#### 1.3 L'urbanisation des réseaux :

L'entrée de ville constitue une forme spécifique d'urbanisation des réseaux. Pour comprendre ce terme, on le décompose en deux termes :

**L'urbanisation** : termes renvoyant au phénomène et au processus du développement urbain indépendamment de l'action dont ils peuvent faire l'objet<sup>24</sup>. Tandis que

**les réseaux** : désignent « articulation entre formes urbaines et mobilité<sup>25</sup> ». C'est la forme urbaine de la mobilité. Qui constitue le jumelage entre approche spatiale et réticulaire permettant de relier l'espace urbain et la mobilité. Elle doit prendre en compte lors de son aménagement de trois critères :

- ❖ *l'accessibilité* : permettant l'accès à un espace
- ❖ *la mutabilité* : le déplacement d'un espace à un autre
- ❖ *l'imagéabilité* : la lisibilité de l'espace<sup>26</sup>

<sup>24</sup>L'espace urbain. JEAN BASTIÉ et BERNARD DÉZERT. Mason paris new York Barcelone milan .1980.382

<sup>25</sup> Citation de Haumont 1988

<sup>26</sup>Brès Antoine. Le système des voies urbaines : entre réseau et espace. In : Flux, n°34, 1998. pp. 4-20, Document généré le 15/06/2016, consulté le 12/11/16, [http://www.persee.fr/doc/flux\\_1154-2721\\_1998\\_num\\_14\\_34\\_1233](http://www.persee.fr/doc/flux_1154-2721_1998_num_14_34_1233)

Conclusion :

Dans ce chapitre on a essayé de définir les concepts qui tournent autour de la thématique des entrées de villes et ses composantes. Cela a élargi le champ sur cette thématique.

La typologie des entrées de villes et leurs échelles doivent être prise en charge dans notre intervention qui se veut une action selon la démarche du projet urbain.

**ChapitreII :**  
**étude et analyse des experiences**

Introduction.

Afin de parvenir à trouver la meilleure solution liée à notre périmètre d'étude. On choisit trois exemples complémentaires ayant les mêmes problématiques que notre territoire d'intervention pour voir quelle intervention mettre en place et surtout quelles actions à entreprendre dans le cadre d'aménagement de l'entrée de ville. Le choix des exemples repose sur trois critères : échelle, pertinence et l'intérêt.

La méthodologie d'analyse :

Dans la définition de l'entrée de ville déjà présentée, nous pouvons retenir :

- ❖ une voie importante
- ❖ l'identité et le style architecturaux
- ❖ une zone urbanisée en situation périphérique

s'ajoute à cela un quatrième critère l'histoire de la ville car notre cas d'étude représente une ville historique

À cet effet, le choix de la méthode d'analyse doit prendre en charge l'étude de ses trois composantes. Selon chacune la grille de lecture l'analyse repose sur trois échelles

- a) une fiche technique pour introduire l'exemple : à l'échelle du grand paysage
- b) l'analyse l'itinéraire de la voie le constat et l'état de fait de l'entrée : à l'échelle de l'entité et l'itinéraire.
- c) définition des enjeux et la proposition urbaine : l'échelle de l'intervention :  
ou on doit définir
  - les enjeux , l'intervention , orientations

## **1<sup>er</sup> exemple : L'entrée du centre ville de Québec**

*Critère de choix:*

**-La pertinence du choix L'exemple :** démontre une intervention d'entrée d'une ville historique

**-L'intérêt :** type d'intervention adapté pour arriver à l'objectif

**-échelle :** n'est pas la même mais l'intérêt est dans les actions et le traitement de la même problématique



## **L'exemple 02 : L'entrée de bouskoura :**

### **Critère de choix:**

**-La pertinence du choix :** L'exemple démontre la programmation d'une extension

**-L'intérêt :** quel type d'intervention faudrait opté pour prévoir l'extension et l'aménagement

**-L'échelle :** est à peu près la même

## **L'exemple 03 :L'entrée du centre ville d'Orléance**

### **Critère de choix**

**-L'intérêt :** comment déviser les séquences et comment nous améliorons l'existant

**-Pertinence :** Une entrée de ville historique avec un bâti existant

**-L'échelle :** n'est pas la même mais on va se focalise sur les actions a mené pour traité une entrée avec un cadre bâti déjà existant

# L'entrée du centre ville de Québec

## 1- critère de choix:

La pertinence du choix  
L'exemple : démontre une intervention d'entrée d'une ville historique

L'intérêt : type d'intervention adapté pour arriver à l'objectif

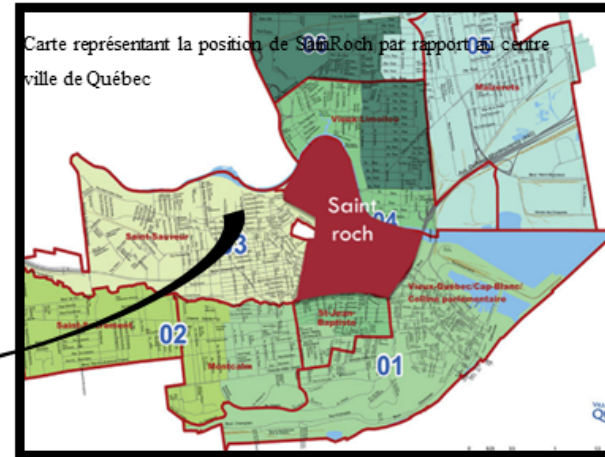
L'échelle : n'est pas la même mais l'intérêt est dans les actions et le traitement de la même problématique

## 2-fiche technique

province : Québec  
Superficie : 153,6 ha = 1,536 km<sup>2</sup>  
Date de réalisation: 21 juin 2012  
Projet établi par le service d'aménagement du territoire de Québec



## 3- présentation du projet



**Situation :** Saint-Roch est un des 35 quartiers de la ville de Québec et un des 9 qui sont situés dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou.  
**les limites :**  
Est : le vieux Limoilou    Ouest : saint sauveur  
Nord : la rivière saint Charles  
Sud : vieux Québec

**Aperçu historique:**  
Au fil du temps, le quartier a connu un processus normal de transformation en faveur d'une densification du centre-ville historique



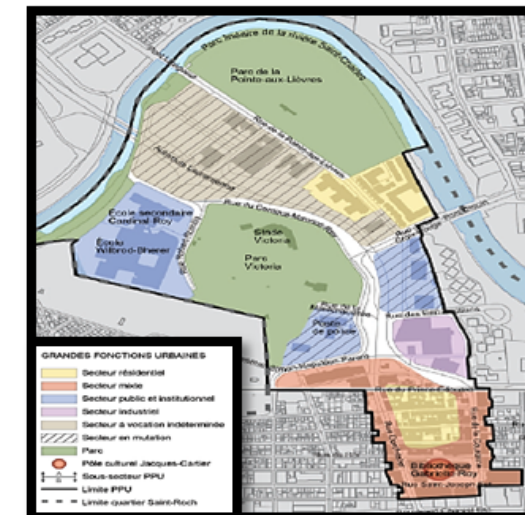
## 4-état de fait :

**La voie de pénétration:**  
L'accès au centre ville s'effectue par une voie de pénétration celle de l'autoroute laurentienne

**Le paysage urbain :**  
L'absence du cadre bâti de part et d'autre de l'autoroute laurentienne qui constitue l'accès au centre ville ainsi que les deux rives sont des espaces tantôt occupé tantôt non



**La voirie et les déplacements :**  
Absence de réseau cyclable  
Une utilisation accrue du transport en commun  
Passerelles enjambant l'autoroute sont les seuls accès permettant les déplacements à pied et à vélo de part et d'autre de l'autoroute.  
le stationnement : Pour le public : En périphérie des grands équipements institutionnels et des parcs, des superficies totalisant plus de trois hectares de terrains sont utilisées à des fins de stationnement.  
Pour le privé : le stationnement se fait en sous sol



**Le tissu urbain :**  
La portion sud le territoire étant occupé à presque 100 %. Dans la portion nord, de nombreux espaces non construits tantôt occupés par des lieux à vocation récréative.

Comment Ordonnancer l'extension du vieux Québec tout en injectant une vocation technoculturelle

5-intervention

L'enjeu principal

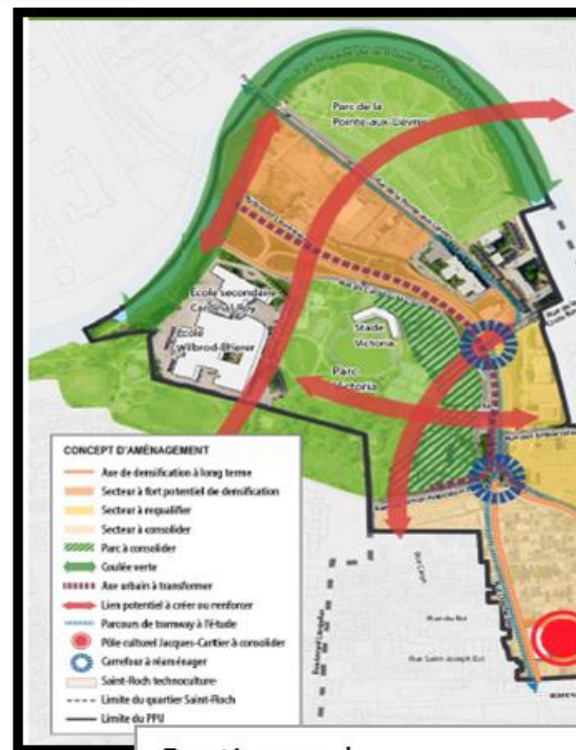
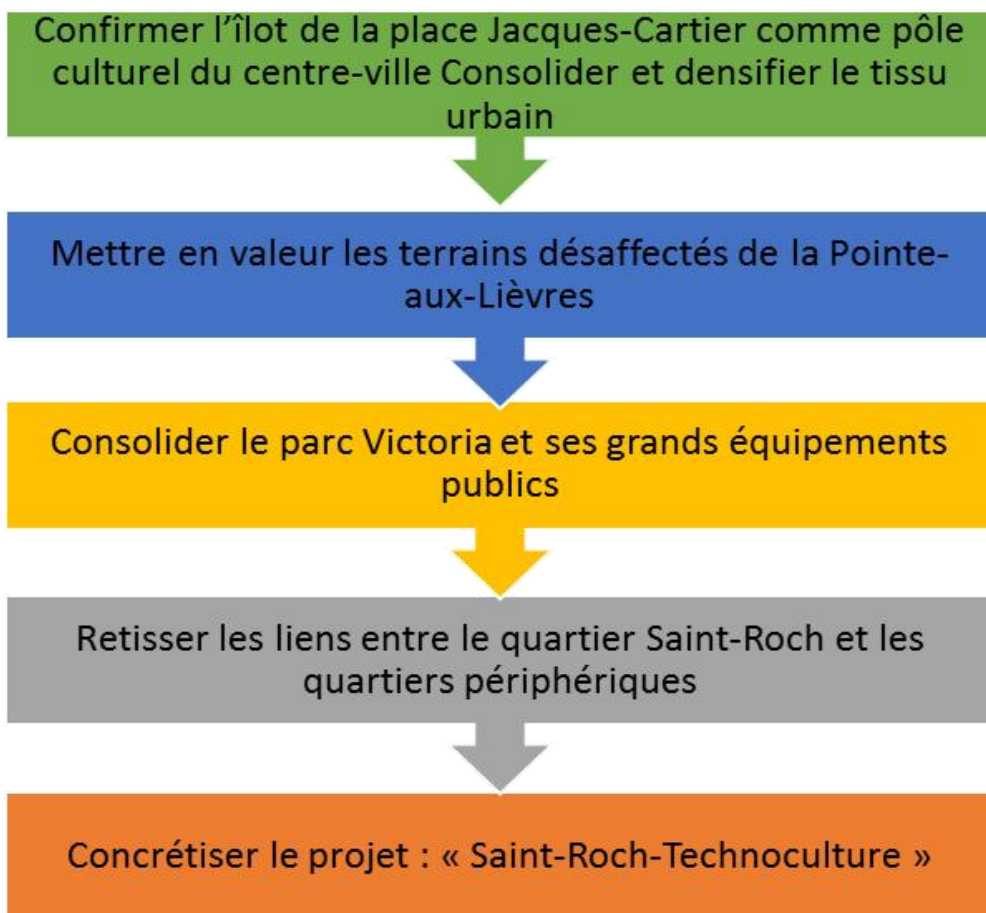
- redonner au centre-ville son rôle de cœur culturel et économique
- créer une entrée de ville au caractère plus urbain, mieux adapté aux déplacements actifs et reflétant l'image de prestige d'un centre-ville

Les enjeux spécifiques

- Créer une diversité de fonctions urbaines
- La consolidation du tissu urbain
- La transformation du paysage urbain avec un caché traditionnel
- Création et consolidation des espaces publics
- Réorganisation de la trame urbaine pour une mobilité durable

programmation

Les orientations



**Portion sud**  
 Réaménager les espaces publics au pourtour de la Place Jacques-Cartier  
 Réaménagement de la place publique  
 Bonification des aires d'attente du transport en commun  
 Réaménager la rue Caron pour y intégrer un réseau de transport actif efficace et sécuritaire

**La portion nord :**  
 la transformation de l'autoroute au sud de la rivière  
 Optimiser le parc Victoria  
 Améliorer les accès au parc  
 Mettre en œuvre l'éco-quartier selon des principes de développement durable

---

<sup>27</sup> Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, service d'aménagement du territoire

## L'exemple 02 : L'entrée de bouskoura :

### 1- critère de choix:

La pertinence du choix  
L'exemple démontre la programmation d'une extension

L'intérêt quel type d'intervention faudrait opté pour prévoir l'extension et l'aménagement

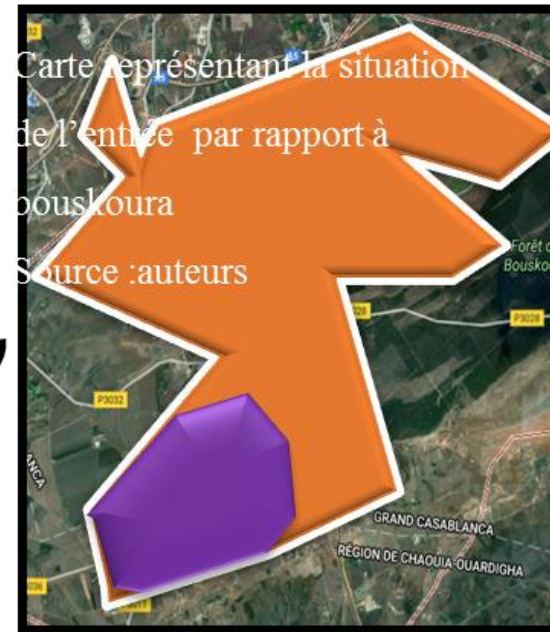
L'échelle : est à peu près la même

### 2-fiche technique

province : nouaceur, la région de casablanca  
**Superficie** : 250 ha  
**Projet établi par un groupement Marocco-saoudien**  
**Date de réalisation:** novembre 2012



### 3- présentation du projet



**Situation** : l'entrée est situé à une vingtaine de kilomètres au sud de bouskoura  
**les limites** : Est : forêt et la zone industrielle de bouskoura  
 Ouest : saleh  
 Nord : sidi maarouf  
 Sud : bouchaib

### Aperçu historique:

C'est une nouvelle extension de bouskoura

### 4-état de fait :

La voie de pénétration:  
L'accès s'effectue par une voie de pénétration celle la P3011

### Le paysage urbain :

L'absence des autres composante est du au faite que le cas de bouskoura est la création d'une entrées de ville

### 5-intervention

Quels types d'aménagement et de programme faut il mettre en place pour une extension

### L'enjeu principal

Création d'une zone nouvelle répondant aux besoins de bouskoura ainsi constituant une entrée a bouskoura et au grands casablanca

### Les orientations

Créer la mixité fonctionnel

Créer la mixité social

Vivre en harmonie avec la nature

Développer une l'infrastructure

## programmation

Le plan comprend trois quartiers

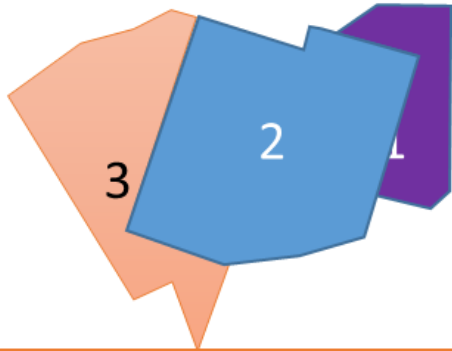


Schéma représentant la répartition des quartiers

Sources auteurs

### Le quartier des Orangers 1

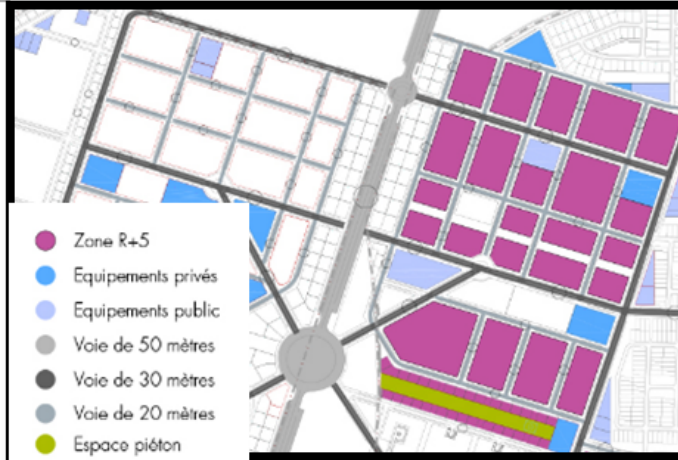
Agrément de plusieurs équipements de proximité destinés à répondre aux diverses commodités de proximité.

Le quartier se distingue également par des voiries de 20 à 30 mètres de largeur. Le quartier se distingue également par des voiries de 20 à 30 mètres de largeur.



### Le cœur de quartier

Situé à quelques minutes du rond-point central, La Colline donne accès au Mail Central, à des commerces, des parcs et des aires de jeu et des résidences R+5 ; incluant des commerces, appartements, bureaux et services hôteliers. Les rez-de-chaussée peuvent être aménagés pour les commerces et les sous-sols aux places de parkings réglementaires.



### Le quartier rose garden 3

Nommée Rose Garden, cette zone est constituée par un ensemble de lots de terrain pour villa, en bandes ou jumelées, d'une superficie de 250m<sup>2</sup> et de 375m<sup>2</sup>. composé de villas en bande et jumelé avec un gabarit de R+1

Les grands projet a échelle de bouskoura :

**Boulevard de La Victoire:** Avec ses 50 mètres de largeur .Il bénéficie d'un style urbain moderne, ponctué d'espaces verts, de points d'eau ainsi des résidences R+6 incluant des commerces, appartements, bureaux et services hôteliers. Les rez-de-chaussée peuvent être réservés à des commerces et les sous-sols aux places de parkings

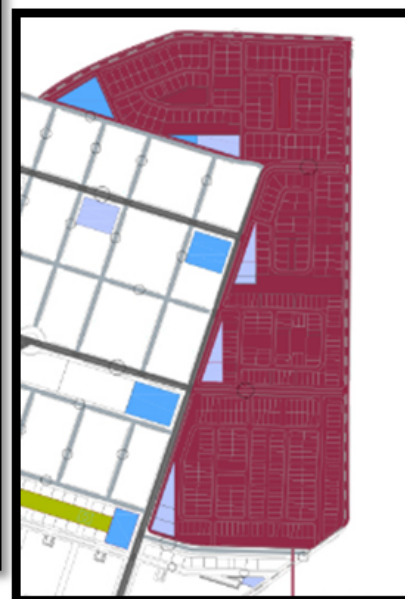
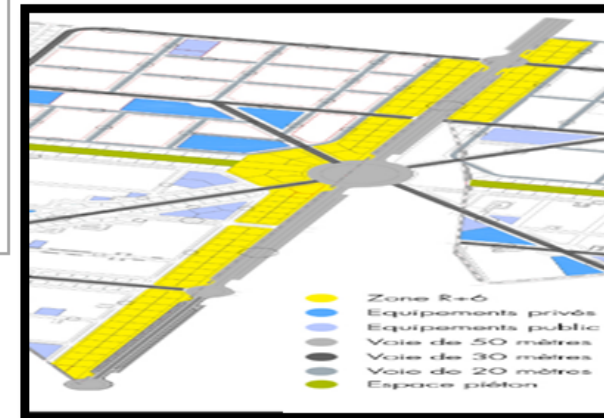


Photo de parc urbain de la 3D

Source : agence de GARAN



Photo de lac artificiel de la 3D

Source : agence de GARAN



## 5-intervention

La troisième séquence : Cette séquence est la plus proche de la ville-centre, Orléans. Elle s'appuie sur le pôle des cinémas multiplexe et les commerces de bouche qui l'accompagne. C'est un pôle à rayonnement supra-communal. une succession d'îlots fermés sur eux-mêmes, sans perméabilité, sont présents



Comment améliorer l'image de l'entrée déjà existante

Qualifier la voie de pénétration

Sécuriser la voie, avec un meilleur

Affirmer et valoriser la vocation économique

Reconquérir les espaces

L'axe de pénétration:



### Les orientations

Séquence1 : le maintien de la situation existante et Conditionner le développement des zones commerciales existantes

séquence 2: le maintien des espaces ouverts de la zone d'écoulement préférentiel et la valorisation du début de la zone commerciale

Séquence3 : l'accroissement de la qualité paysagère et architecturale générale de la zone commerciale

### Les actions

Redimensionner la RD2020

améliorer les capacités des parkings

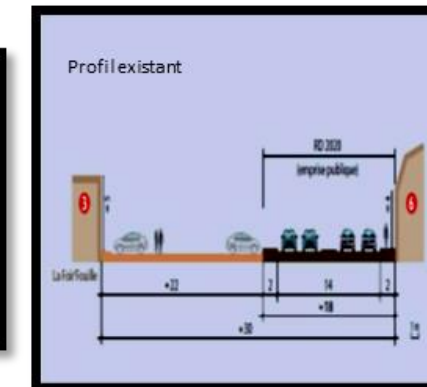
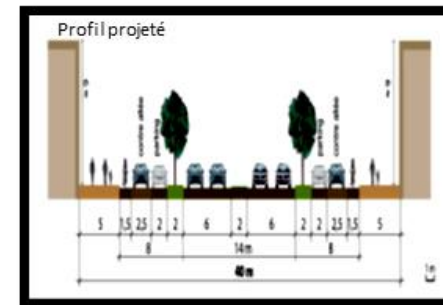
Créations des pistes d'évolution possible

créer une percée visuelle

ouvrir l'îlots fermés

Le travail sur les liaisons transversales

trouver des continuités piétonnes et cycles





---

<sup>29</sup> Plan local d'urbanisme, ville orléance

# L'entrée du centre ville d'Orléance

## 1- critère de choix:

Pertinence Une entrée de ville historiqu<sup>22</sup>e avec un bâti existant

L'inéret : comment déviser les séquences et comment nous améliorons l'existant

L'échelle n'est pas la même mais on va se focaliser sur les actions à mener pour traiter une entrée avec un cadre bâti déjà existant

## 2-fiche technique

province : Orléans- 3  
 Superficie : 19,65 km<sup>2</sup>  
 Date de réalisation: 25 octobre 2013  
 Projet établie par le plan local d'urbanisme d'Orléans



## 3- présentation du projet



**Situation** : Située à proximité de la voie ferrée, l'entrée principale par le Nord (RD 2020) permet d'arriver à Orléans depuis Fleuryles- Aubrais. Elle est la porte d'entrée naturelle d'Orléans depuis le Nord de la France, en premier lieu Paris.



## 4-état de fait :

La RD 2020 constitue un axe majeur de l'agglomération. Sa chaussée est d'une largeur de (9 mètres), organisée en 1x1 voie à double. L'entrée sur le territoire d'Orléans est signalée par un panneau

**Le paysage urbain** L'entrée sur le territoire d'Orléans est signalée par un panneau. Le paysage est marqué de nombreuses enseignes, et des panneaux publicitaires. En direction du centre d'Orléans une percée visuelle permet d'apercevoir les immeubles de bureaux de la ZAC Coligny.

### Aperçu historique:

la forme d'évolution de la ville touche les entrées. Nous allons s'intéresser à l'entrée nord qui constitue une extension récente

**La première séquence:** en limite communale Cette section s'inscrit dans le paysage des clairières de la forêt d'Orléans. Elle est marquée d'un côté par la présence de la forêt d'Orléans et de l'autre par le centre commercial. Cette séquence est principalement dédiée aux commerces d'équipement de la maison et à l'alimentation

**La deuxième séquence:** est constituée par la ZAC Coligny composée d'immeubles de bureaux à l'architecture contemporaine affirmée. Ce front urbain fortement structuré constitue, actuellement, la véritable entrée de ville valorisante pour le Nord d'Orléans.



**Le tissu urbain** : Située dans un espace urbain, l'entrée de ville concentre de nombreuses activités économiques. Les espaces publics ne comportent pas, ou peu d'arbres et de plantations. La chaussée ne présente pas de pistes cyclables et les larges trottoirs,

- Habitat individuel
- équipements
- Habitat collectif



Synthèse :

Ce qu'on peut retirer de l'analyse thématique :

- L'entrée de ville peut être une extension ordonnée réglant les problèmes de périphérie
- Elle doit répondre aux besoins actuels et futurs car c'est un espace qui évolue dans le temps
- Elle émane a une mixité fonctionnel mais pas que commercial
- Elle constitue un territoire qui reçoit des vocations non seulement du quartier mais de la ville
- Les séquences se devisent suivant des vacation différentes tout en créant une harmonie dans le paysage.

Le tableau récapitulatif des exemples :

	Exemple 01	Exemple 02	Exemple 03
Pourquoi	démontre une intervention d'entrée d'une ville historique	-L'exemple démontre la programmation d'une extension	Une entrée de ville historique avec un bati existant
Intérêt	-type d'intervention adapté pour arriver a l'objectif	-quel type d'intervention faudrait opté pour prévoir l'extension et l'aménagement	-comment déviser les séquences et comment nous améliorons l'existant
Synthèse			
Points de convergence	-La recomposition de l'axe en boulevard - La vocation primaire reprend le cachet de la ville -Développement économique -la mixité fonctionnel		
Points de divergence	L'intervention sur le entrées par l'aménagement ne suit pa la traduction spatiale et cela est du aux objectifs différents		

Tableau 1. Récapitulatif des experiences<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Auteurs

## Conclusion.

L'analyse des expériences nous a enseigné que :

-L'entrée de ville peut être une extension ordonnée limitant l'urbanisation anarchique et réglant les problèmes de périphérie

-l'entrée de ville cohabite avec la vocation et la fonction de la ville et la confirme

-l'intervention sur les entrées de villes vise d'améliorer le cadre de vie du citoyen et contribuer dans le développement de la ville dans tous les domaines.

## **CHAPITRE III : Approche urbaine**

## Introduction :

Dans ce chapitre nous tentons de lire :

- ✚ la ville de nedroma afin de définir les problèmes dont souffre l'agglomération chef lieu de Nedroma
- ✚ la périphérie afin de choisir l'entité urbaine de l'entrée
- ✚ le quartier de khoriba pour déterminer ses problèmes et les discutées lors de l'enquête et le questionnaire dans le diagnostic partagé et cela pour mettre en place les jeux et le scénario retenu

Le choix de la ville.

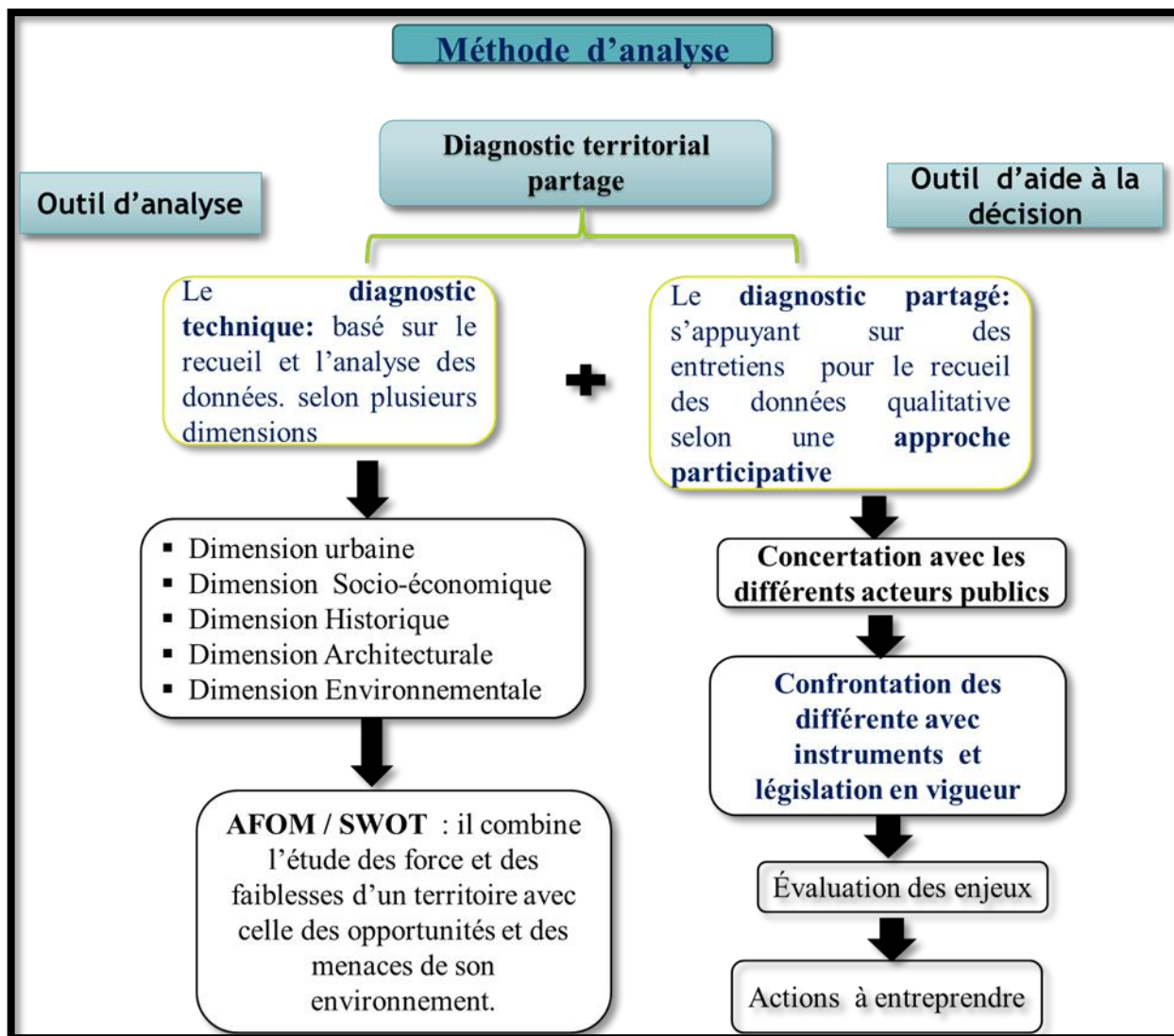
On a choisie la ville de Nedroma pour les raisons suivantes:

- ✓ la périphérie est issue de l'exode rural et l'étalement urbaine
- ✓ La rupture spatiale et fonctionnelle entre la périphérie et le centre historique
- ✓ l'habilité de la ville de contenir un projet d'entrée de ville d'après l'enquête

L'outil d'analyse (voir figure11)

Pour analyser le territoire de l'agglomération chef lieu de Nedroma, on va faire recourt au diagnostic territoriale partagée. Ce dernier se dévise en deux partie :

- **Le diagnostic technique** : qui consiste a analysé le territoire suivant plusieurs dimensions et élaborer le swot de chaque dimension afin d'assurer une lecture optimal permettant d'arreter les problèmes et les potentielles.
- **le diagnostic partagée** : qui permet de discuter avec acteurs (les services technique, les autorités publiques) les problèmes arrêtées dans la première partie et d'effectuer une concertation de ces acterurs après faire une confrontation des resultats avec les instruments d'urbanismes chose qui aide à définir les enjeux pour entamer l'intervention sur terrain.



**Figure 10. Schéma expliquant le dtp diagnostic territorial partagée (source :auteurs)**

L'analyse de la ville

Se fait suivant les dimensions suivantes :

- La dimension socio-économique
- La dimension historique
- La dimension environnementale
- La dimension urbaine
- La dimension architecturale

## La présentation de la ville :

### a. La situation et délimitation de l'aire urbaine :

La daïra de Nedroma est située au nord-ouest de la wilaya de Tlemcen et à une trentaine de kilomètres de la frontière algérie-maroc. (Voir figure 12)



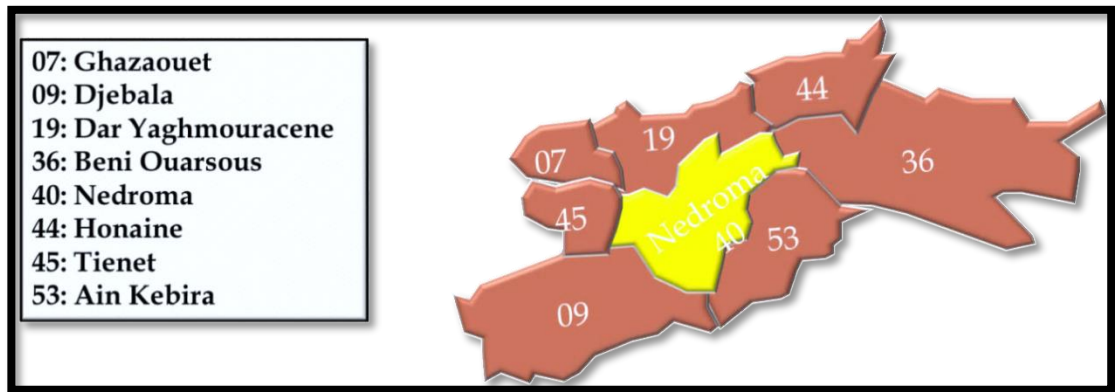
**Figure 11. .les différents daïras qui composent la wilaya de tlemcen** (source : Le plan d'aménagement de la wilaya)

Nedroma est située à : (Voir figure 13)

18 km au sud de ghazaouet, 160 km à l'ouest d'oran

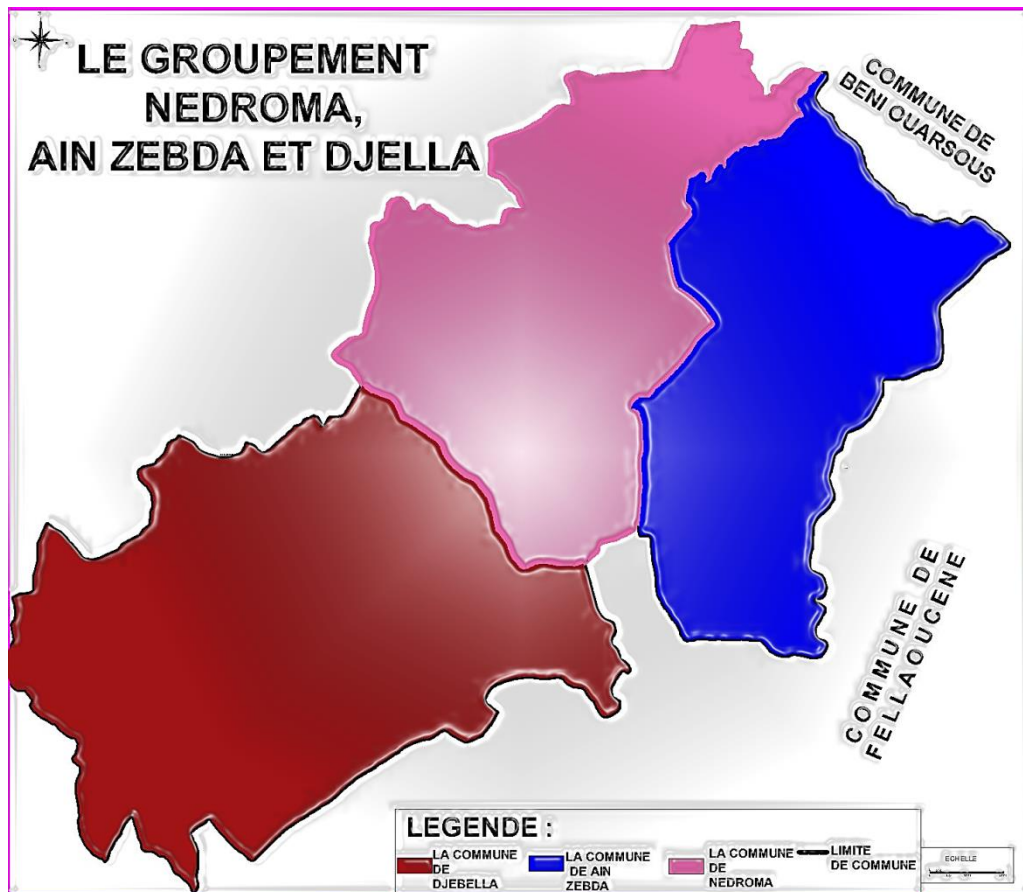
37 km au nord de magnhia. 54 km au nord-ouest de tlemcen





**Figure 12.** Les daïra limitrophe à nedroma (source : Le plan d'aménagement de la wilaya)

La daïra est constitué de trois communes : nedroma, ain kebira et djebella (Voir figure 14)



**Figure 13.** Les communes de la daïra de Nedroma (source :Auteurs)

L'agglomération chef lieu de nedroma dit L'acl contient les localités :

**Nedroma – khoriba - ain zebda -ghelalsa-emir abdelkader – ouled hammed – oueld hamiti – elassa- zaouiyat yagoibi – sidi bouhadjla**

Le tissu aggloméré du groupement urbain nedroma- khoriba, s'étend sur un territoire hétérogène d'une superficie de 315 ha environ

L'acl de Nedroma est composé de 8 secteurs urbanisé, 13 secteur a urbaniser et 6 secteur a futur urbanisation établis suivant les critères suivantes : (voir planches 4 et 5))

- La configuration du tissu
- La morphologie du site
- Le fonctionnement

Carte des localités qui composent l'ACL de Nedroma

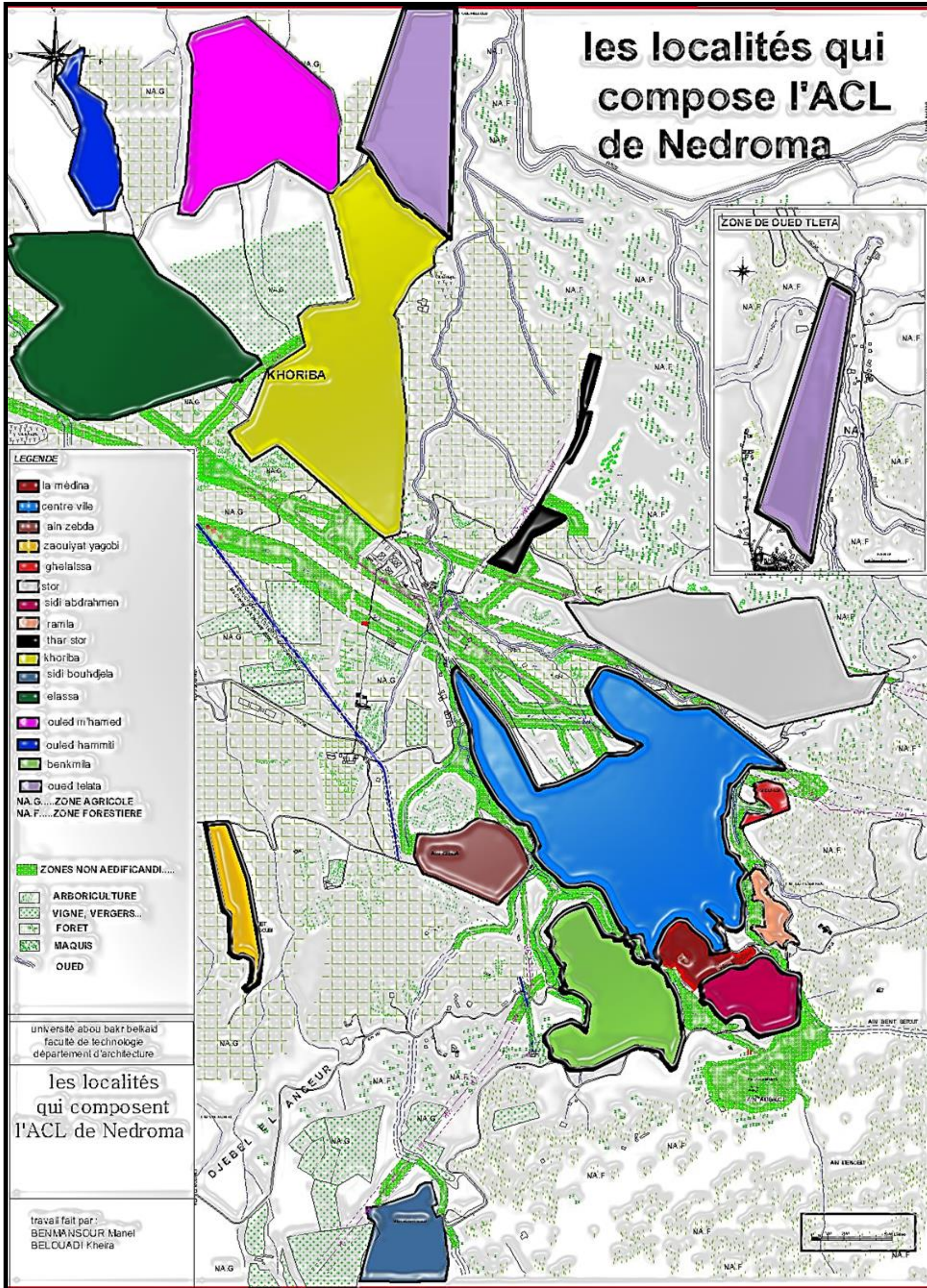


Planche 1. Carte des localités qui composent l'ACL de Nedroma

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement: auteurs



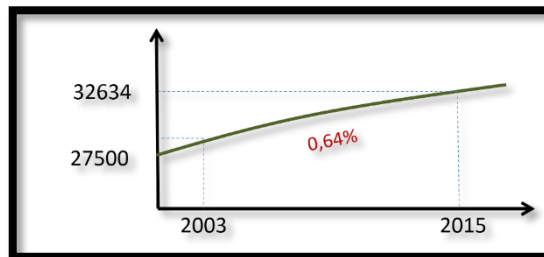
**Nous allons commençons notre analyse par le diagnostic technique déjà expliqués précédement et on commence par :**

**1/La dimension socioéconomique :**

Cette dimension se compose des éléments suivants :

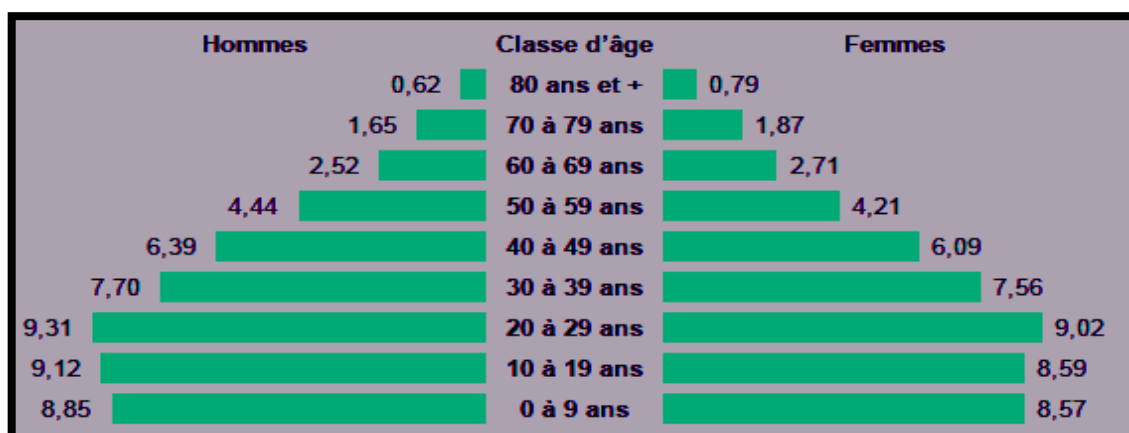
- le nombre de la population de nedroma
- le taux d'accroissement
- la répartition de la population (féminine et masculine)
- les tranches d'âges
- la population scolarisable
- l'économie de nedroma

- 1- la population de nedroma représente 4.5pourcent de la population de la wilaya et 73 pourcent de la population de la daïra
- 2- le taux d'accroissement de la population entre 2003 et 2015 est estimé de 0 .64 pourcent (voir figure 15)



**Figure 14.courbe démontrant l'évolution de la population de Nedroma** (source : Plan Directeur d'aménagement et d'urbanisme de Nedroma)

- 3-la population féminine dépasse légèrement la population masculine. les tranches d'âges dominants sont de 20à29 ans (voir figure 16)



**Figure 15. Le nombre de population féminine et masculine par tranche d'âge** (source : Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de Nedroma)

4-pour la population scolarisable, en terme de l'enseignement primaire :elle est satisfaisante mais par rapport a l'enseignement moyen et secondaire, elle est disporportionnée par rapport au nombre des établissements (voir tableau02)

Le type	Population scolarisable	N d'établissement	N de classe	TOC
Primaire	5040	32	205	26 élève par classe
Moyen	3032	7	101	28 a 32 élève par classe
Secondaire	2160	2	72	30élève par classe

**Tableau 2. la population scolarisable, nombre d'établissements et des classeset ,le toc par rapport au trois niveau d'enseignement primaire, moyen et secondaire** (source : Données APC)

### **5-l'économie** :(voir figure17)

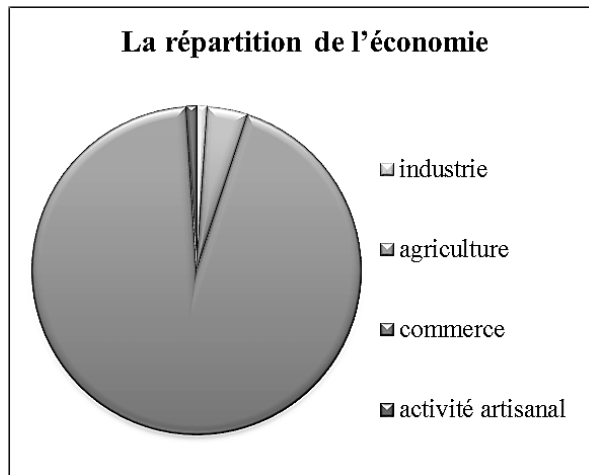
L'économie de l'agglomération chef lieu de nedroma repose sur quatre piliers qui sont

- 1) **l'agriculture** : l'espace agraire de l'agglomération chef lieu se concentre dans deus entités :
  - des piémonts : une arboriculture rustique et une céréaliculture vivrière
  - de plaines de mezaourou :des grandes cultures céréales

2) **l'industrie** : concrétisée par la présence deux usines :

- entb unité de fabrication des meubles nedro-meuble
- texalg unité de fabrication du textile

3-**le commerce** : se concentre dans le centre-ville et le boulevard de khoriba



**4-l'artisanat** : représenté par quelque artisan a l'intérieure de la médina

**Figure 16.** la répartition de l'économie

(source :auteurs)





## Conclusion : par l'analyse SWOT

### Objectif de l'analyse:

Le SWOT ou AFOM combine l'étude des forces et des faiblesses d'un territoire avec celle des opportunités et des menaces de son environnement. (Voir tableau 03)

✚ interne	<b>les forces :</b>	<b>les faiblesses</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ taux de croissance de la population important</li><li>✚ présence de 2 usines</li><li>✚ potentiel agricole très important</li><li>✚ héritage ancestrale du métier artisanal</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ présence des usines en zone urbaine</li><li>✚ la non exploitation des terres agricoles</li></ul>
✚ externe	<b>les opportunités</b>	<b>les menaces</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ développement de l'agriculture</li><li>✚ la possibilité d'avoir une base pour l'exportation</li><li>✚ proximité du pôle économique et commercial de ghazaouet et maghnia</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✚ absence d'une politique du développement</li><li>✚ marginalisation des activités artisanales</li></ul>

**Tableau 3. Swot de la dimension socio-économique (source : auteurs)**

### 2/La dimension paysagère : Cette dimension se compose de :

- les paramètres climatologiques
- les paramètres topographiques
- les paramètres hydrographique et géologique
- ce qui impacte l'environnement
- les espaces non bati

Nédroma occupe un site relativement accidenté surplombant la plaine de mezaourou. Un espace à caractère rural elle domine un assez vaste secteur de plaine, ouvert sur la mer par la vallée d'oued a gauche.

- les paramètres climatologiques

Date	Lever de soleil	Coucher de soleil	Elévation
21 Décembre (solstice d'hivers)	7:20	16:50	31,25
21 juin (solstice d'été)	05:00	19:20	77,54

Tableau 4.1a durée d'ensoleillement (source : auteurs)

Le territoire nedromi est bien ensoleillé du fait du tracé de la courbe et la pente

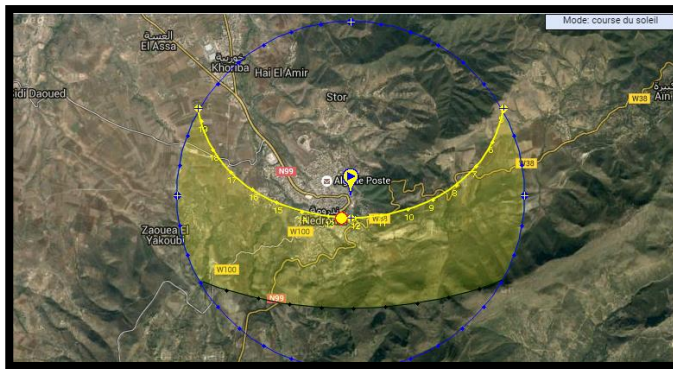


Figure 17 .la courbe solaire sur le territoire Nedromi(source :auteurs)

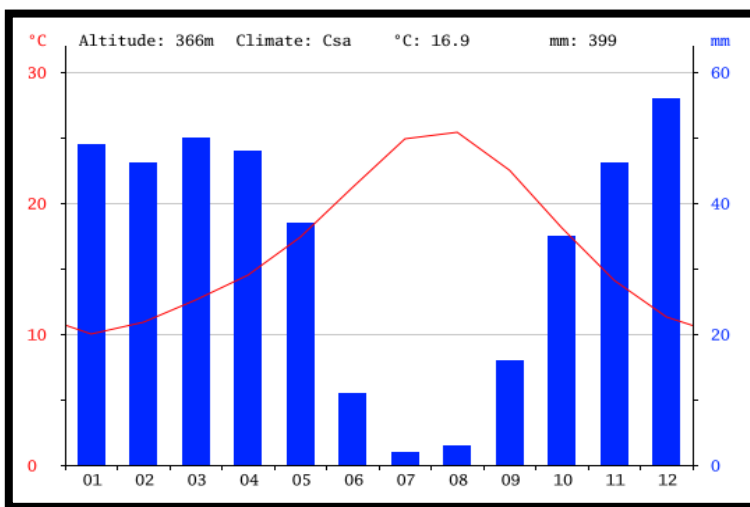
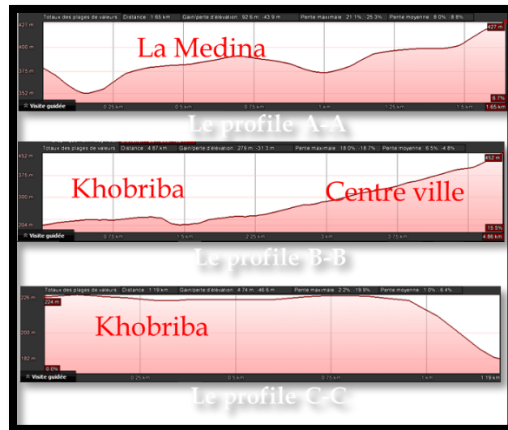


Figure 18. La variation des degrés de chaleurs (source : Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de Nedroma )

Elle constitue la deuxième commune qui reçoit la pluie après tlemcen. Ces pluies alimentent les cours d'eau qui descendent de djebel de fellaoussene

- les paramètres topographiques (voir figure20)

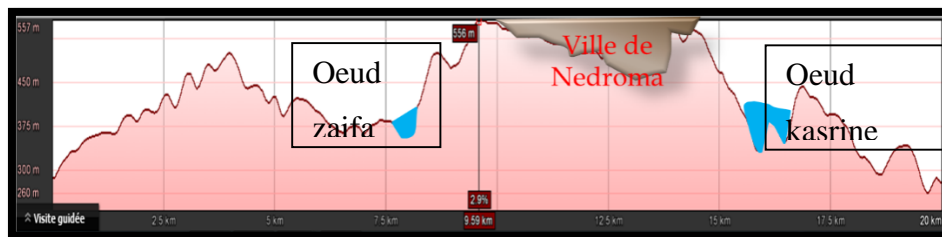
Le site présente également des contraintes de nature topographique au sud est et au nord-ouest avec des pentes variantes de 10 à 20%.



**Figure 19. la topographie du site** (source :auteurs)

- les paramètres hydrographique et géologique (voir figure21)

L'hydrographie est composée des ensembles de cours d'eau qui sont : oued elkasrine et oued zaifa. Qui constitue des bassins d'eau qui versent dans oued telata



**Figure 20.**pro l'emplacement des deux oueds (voir figure21)

le territoire nedromie se compose des terres fertiles et du tissu aggloméré. la géologie du site se constitue des grès rouge et du granit.

Les contraintes :

- les réseaux d'oued
- la topographie du site

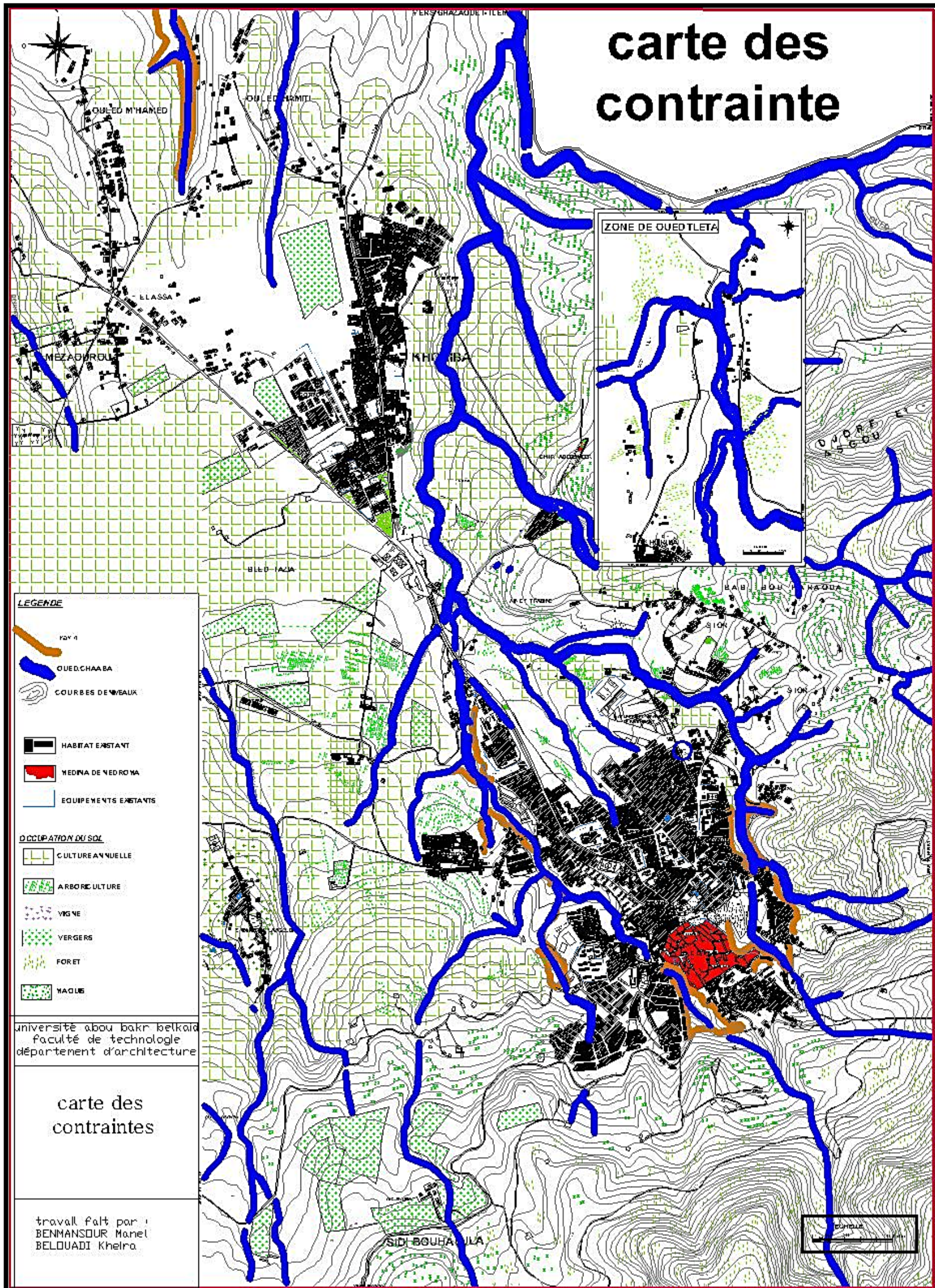


Planche 4. Carte de contrainte

Source : PDAU de nedroma2009

Traitement : auteurs

Terre agricole	Surface	%
Terres agricoles	25596	22
Granit	10737	12
Grès rouge	10732	18

**Tableau 5.** Le pourcentage utilisé des sources minières et les terres fertiles (source :pdau de nedroma)

-ce qui impacte l'environnement (**voir : planche :8.9.10.11.**)

#### **A/Le réseau routier :**

Il existe qu'un seul moyen de transport routier qui se compose de :

<i>Le transport en commun :</i>	<i>Transport individuel</i>	<i>Le transport doux</i>
<p>.les réseaux de taxi prend un seul itinéraire la route 99</p> <p>.le réseau interville (la ligne nedroma djammaa sekhra ghazaouet) a travers la route nationale 99 et 98</p>	<p>•autoroute (au cours de réalisation)</p> <p>•les routes nationales 98,99</p> <p>•les chemins de wilaya 38,100</p> <p>•les voies secondaires qui desservent les voies tertiaires</p> <p>•les voies tertiaires qui desservent les différents bâtiments</p> <p>les derbs de la médina</p>	<p>à pied :</p> <p>•dans les impasses de la médina</p>

#### **B/Le réseau divers :**

Pratiquement l'ensemble du territoire est viabilisé.

- les espaces non bati : sont :
  - les espaces verts
  - les placettes
  - cimetière

Carte de Typologie de la voirie

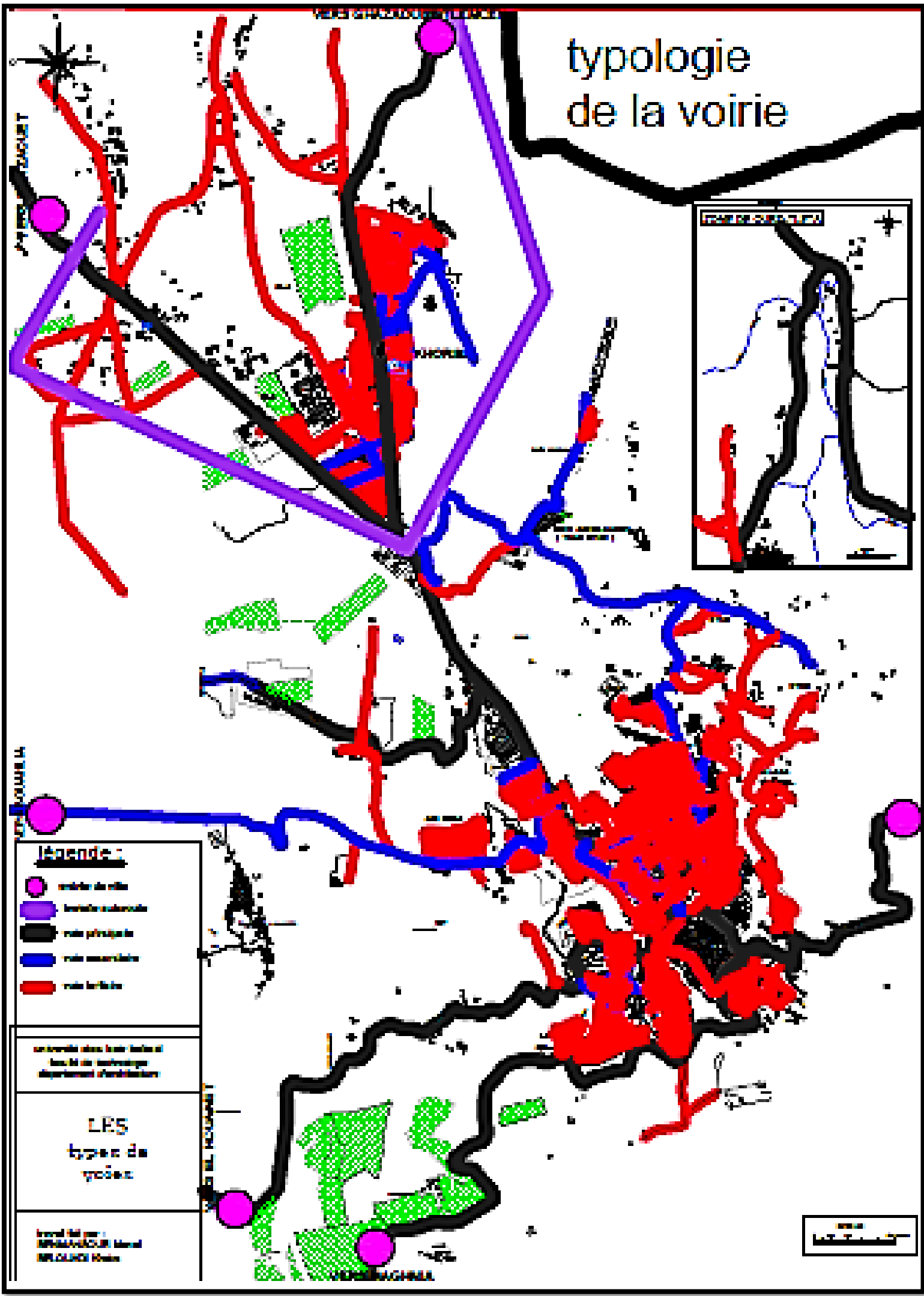


Planche 5. Carte de la typologie de voirie  
source :pdau de nedroma2009  
Traitement : auteurs

Carte de répartition de flux

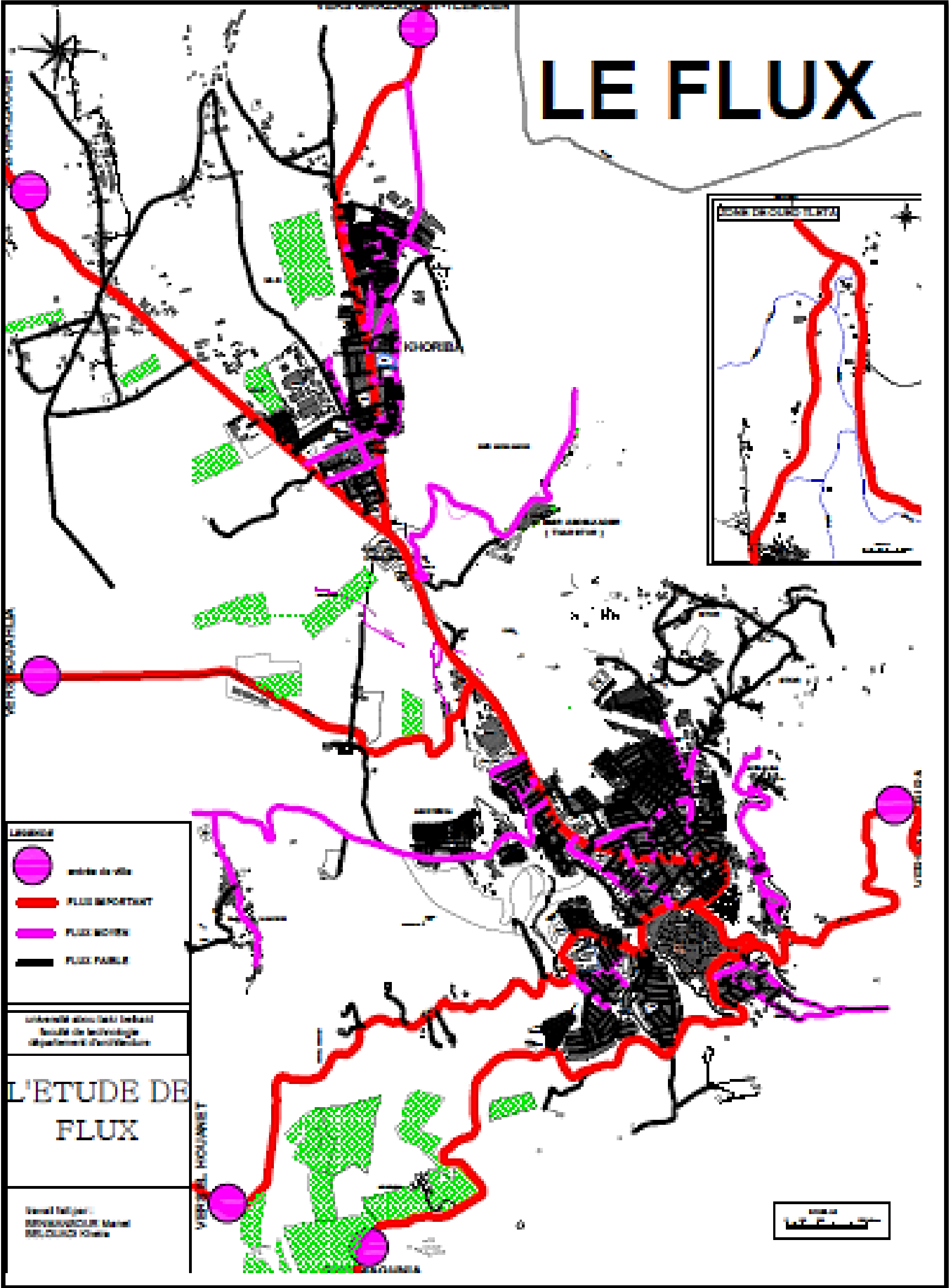


Planche 6. Carte de répartition de flux

Source : pdau de nedroma2009

Traitement : auteurs

Carte des réseaux de transport

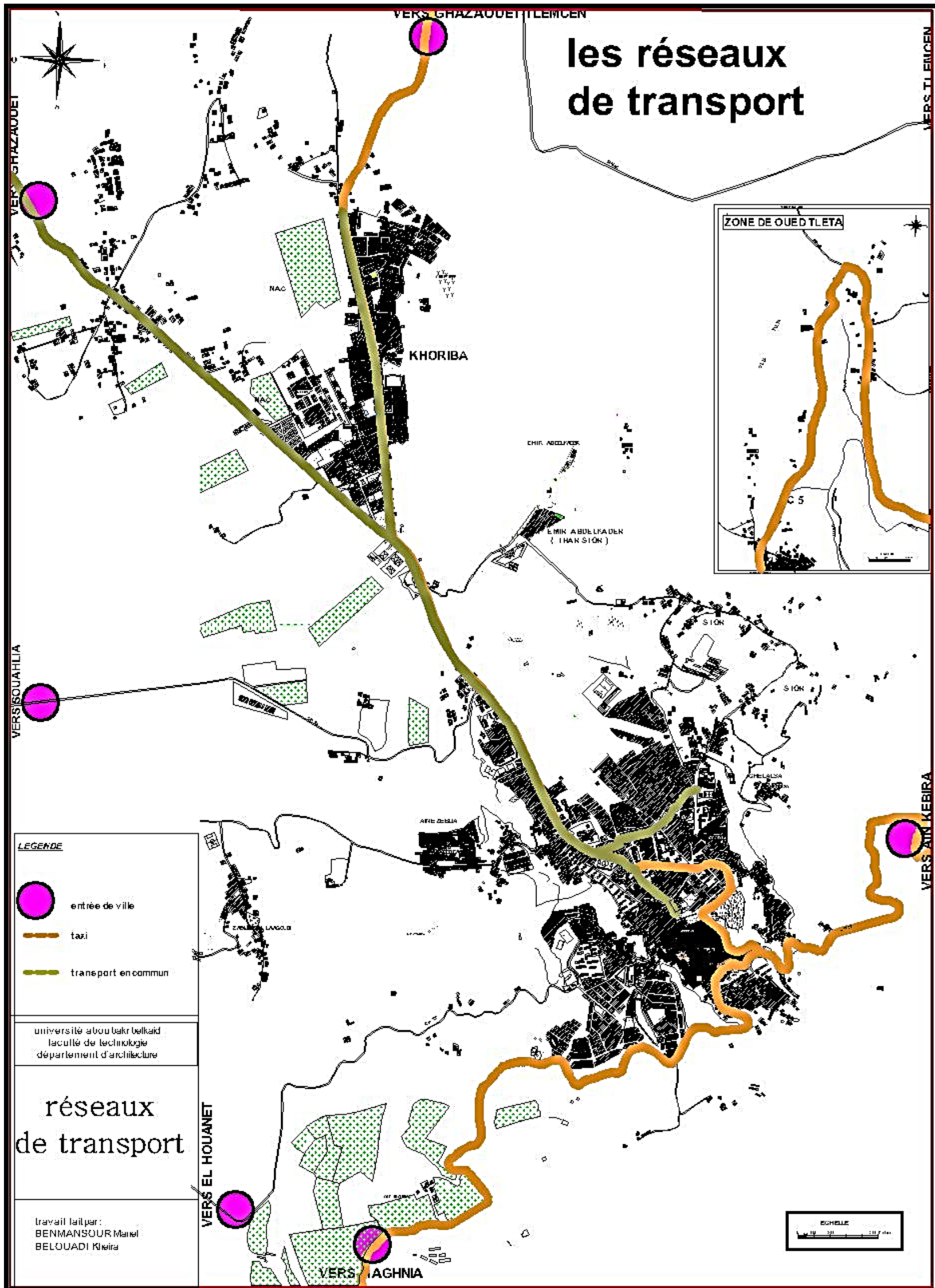


Planche 7. carte de réseau transport

source : pdau de nedroma2009

Traitement : auteurs



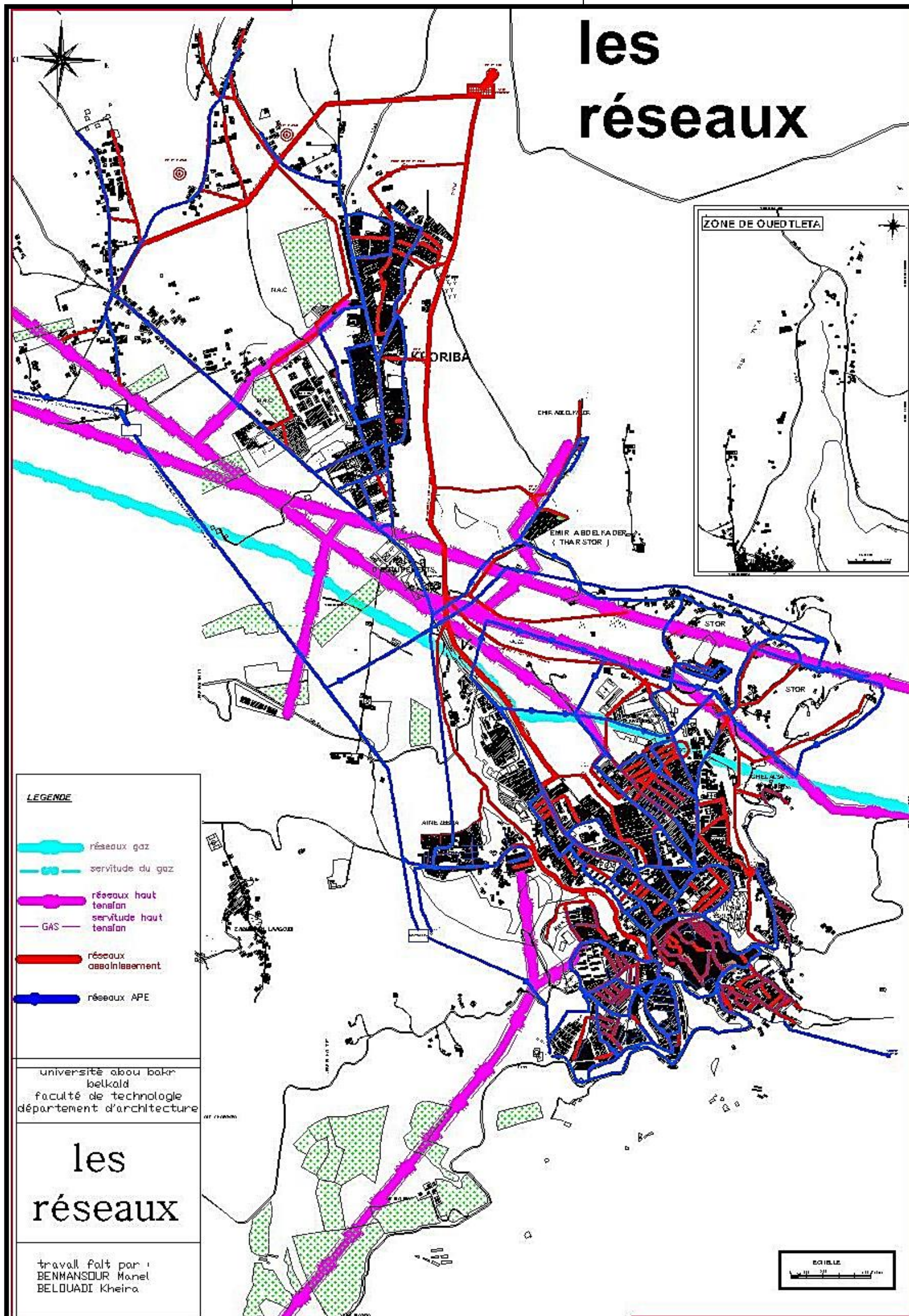


Planche 8. Les réseaux divers

source : pdau de nedroma2009

Traitement : auteurs

Carte des espaces non bâti

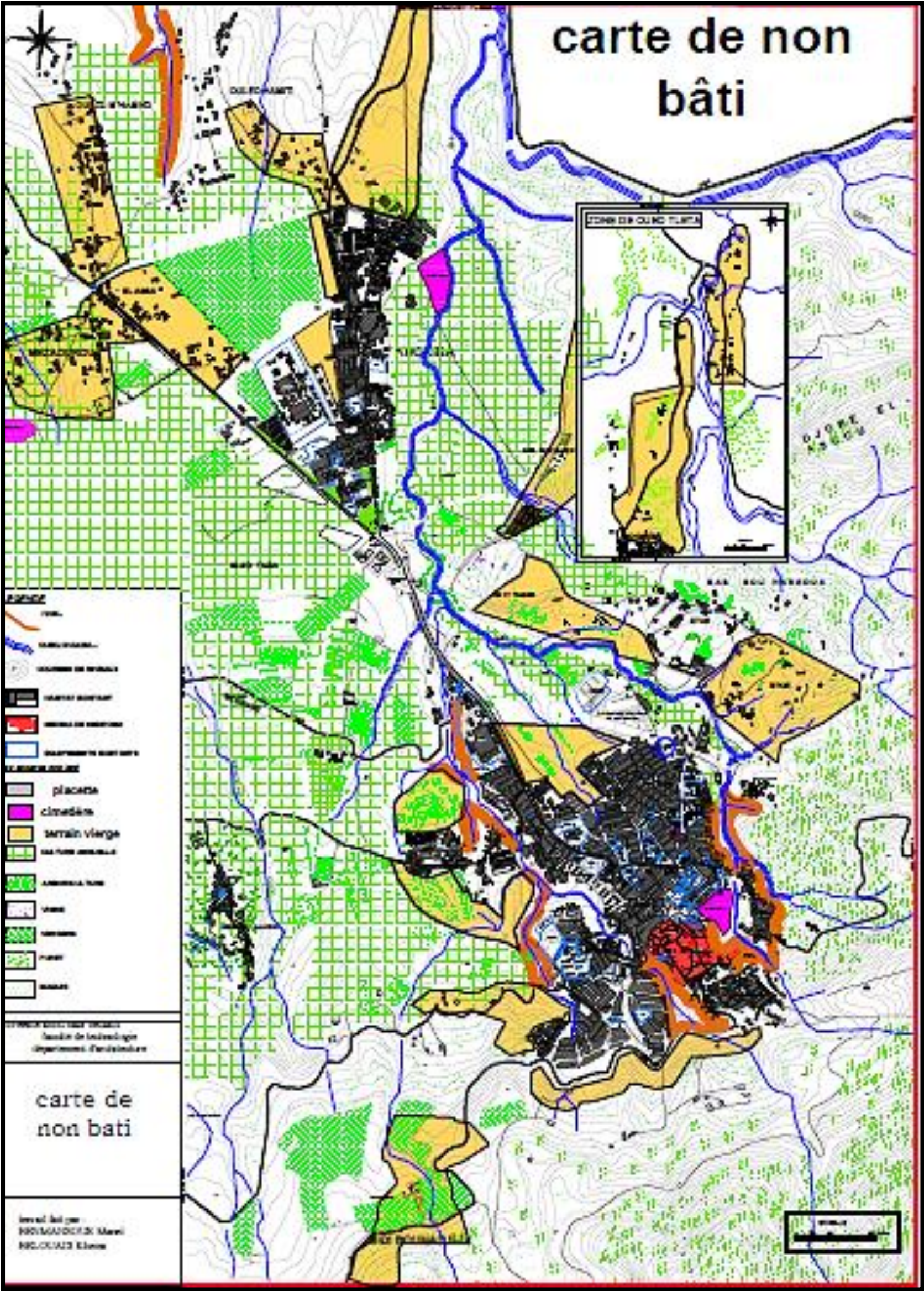


Planche 9. Les espaces non bati

Source : pdau de nedroma2009

Traitement : auteurs

## 7- Conclusion : par l'analyse SWOT

+ interne	<b>les forces :</b>	<b>les faiblesses</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ la visibilité</li> <li>+ espace agricole diversifié</li> <li>+ potentiel hydrique élevé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ extension urbaine illicite sur les terres agricoles</li> </ul>
+ externe	<b>les opportunités</b>	<b>les menaces</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ exploitation des versants pour faire un barrage qui favorise l'agriculture irriguée</li> <li>+ investissement dans le milieu rural en exploitant les terres agricole non exploité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ barrière naturel : les oueds</li> <li>+ la modernisation et l'exode vers des emplois plus facile et plus rentable que l'agriculture</li> </ul>

**Tableau 6.swot de la dimension envirenmentale (source :auteurs)**

### **3/La dimension historique et patrimoniale : (voir planche13)**

#### **Cette dimension se compose de :**

- l'évolution spaciau-historique de nedroma
- les modes d'extension de nedroma
- le patrimoine
- le patrimoine urbain
- l'évolution spaciau-historique de nedroma

#### **a/L'histoire de la ville de nedroma s'étale sur trois grands périodes :**

1. la période précoloniale : site occupé a l'époque néolithique : grotte environnantes. ensuite les site va etre occupé par un village berbère : nommée felleoucen, occupée par les koumyas, dont les nerdromas sont une grande famille qui va donner son nom a la ville. vers 1080 les almoravides vont s'installer constituant une première mention historique du nom, el bakri marqué par l'édification de la grande mosquée et le bain

maure. abdlmoumen beno ali, vers 1140, « hero fondateur » de traras (koumya) la ville occupé une place forte, époque de prospérité. on assiste a

- la création des imposant rempart « kasbah »
- la création du palais du sultan almohade « centre des gestions administratif» vers l'an 555 h. 1160
- création de la médina avec ses remparts et ses portes

Vers 1235 les zianide/mérinide vont essayer de concérer le territoire. ils sont en conflit permanant, ville assiégée a plusieurs reprises. en dernier lieu prise par les zianides qui vont édifier le minaret de la grande mosqué. la dernière dynastie qui va metre les pieds sont les ottomans, la ville va être délaissée à l'exception des zaouïas qui vont prendre place.

## 2. la période coloniale :

- 1844: les français sont a tlemcen, nedroma épargnée du châtiment de colonel montagnac
- -1870 installation intramuros , el khorba et le quartier juif
- -1884: extension extramuros vers l'est et au nord de la médina et la création des premier quartier européen les lotissements sidi yahia et nouider
- -1900: extension est, transfert de la centralité administrative et commerciale,
- -1930: interventions intramuros, construction de fondouks
- -1955: batail de fellaoucen, guerre intense, mouvements migratoire, extensions anarchiques création de sidi abdrahmen

## 3-la période post coloniale :

- amplification des mouvements migratoire avec logs vides des colons et juifs et occupants originaires,
- 1976: construction du village agricole de khoriba: infrastructure de base, assise pour un relacent commerciale
- 1980: nouveau centre conquérant et densifié , médina dépeuplée,
- 1990: début de la déclines noire, migration internes et externe des riverain dégradation de la médina forte densification de sidi abdrahmen, ramla , zaouiyat yagoubi, khoriba, stor
- demande en lots créaton des entre secondaire ain zebda ghelalssa benkmila thar stor et la construction illicite a ouled m'hamed, elessa et oueld hamiti.
- 2004: révision du pdau en vigueur .



- **b/les modes d'extension de nedroma (voir carte :14)**

la ville de Nedroma a évolue d'une configuration radioconcentrique autour d'un centre religier avec une enceinte esserant la médina a une extension en tache d'huile satelitaire dicté par son site fortement accidenté et les oueds ainsi les évènements phares qui ont influencé la densification du site sont l'immigration dans l'époque coloniale et la décennie noire ou une immigration massive des riverain ce qui explique la présence des bidonvilles

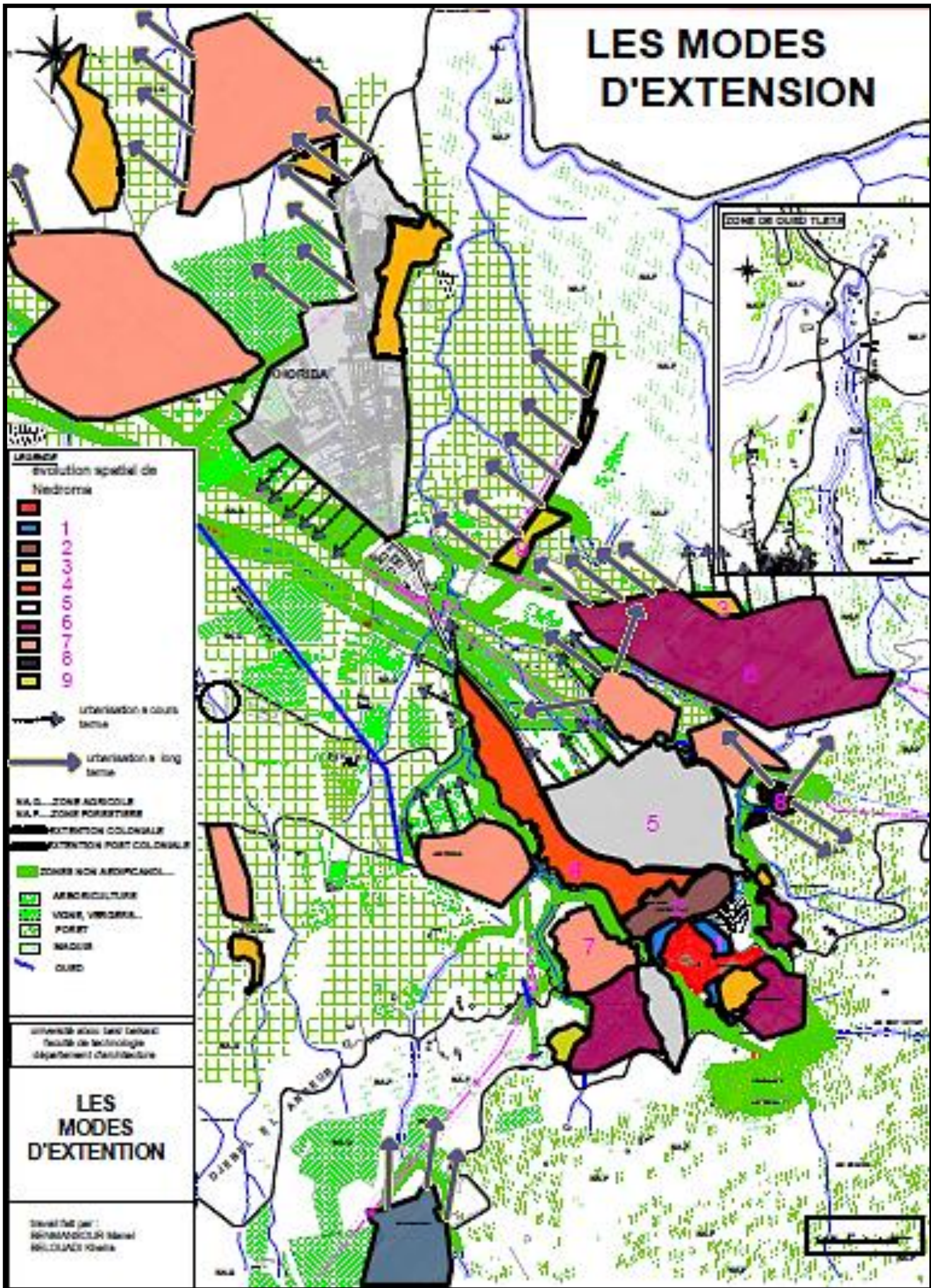


Planche 11. Les modes d'extension de la ville de Nedroma

Source : pdau de nedroma2009

Traitement : auteurs

### c/Le patrimoine architectural :

Nedroma contient un patrimoine architectural très important: .(voir figure22.23.24.25)



Figure 22. La grande mosquée  
(Source : Auteurs, photo prise le 12/11 /15)



Figure 23. Vestige de lamuraille (Source :  
Auteurs, photo prise le 12/11 /15)



Figure 21. Vestige de ksar sidi sultane  
(Source : Auteurs, photo prise le 12/11 /15)



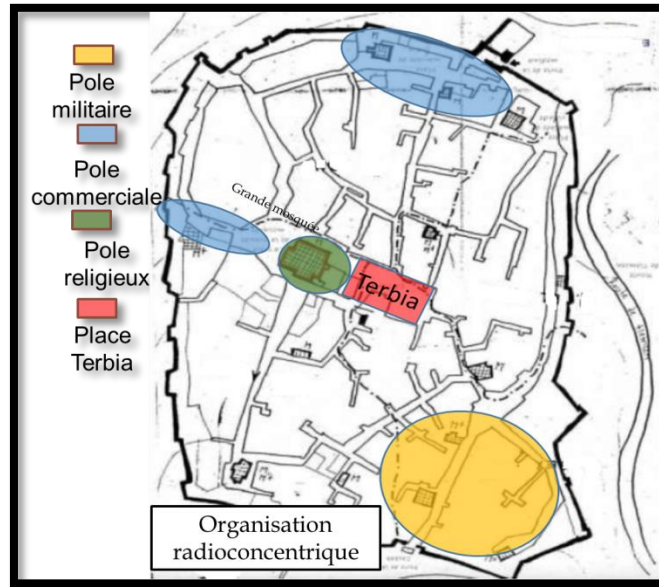
Figure 22. Hammam el bali  
(Source : Auteurs, photo prise le 12/11 /15)

### D /le patrimoine urbain : la médina de nedroma

#### ❖ la structure de la médina :

La médina suit une structure radioconcentrique autour du centre religieux le commerce se trouve à côté de bab mdina et bab taza en limite du quartier ahel souk. le centre militaire se trouve au sud-est.(voir figure26)

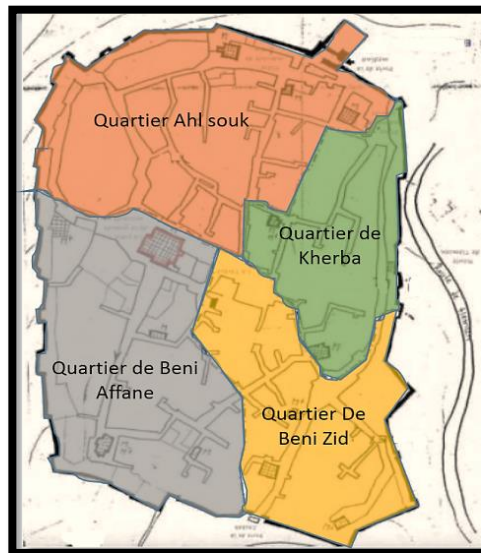




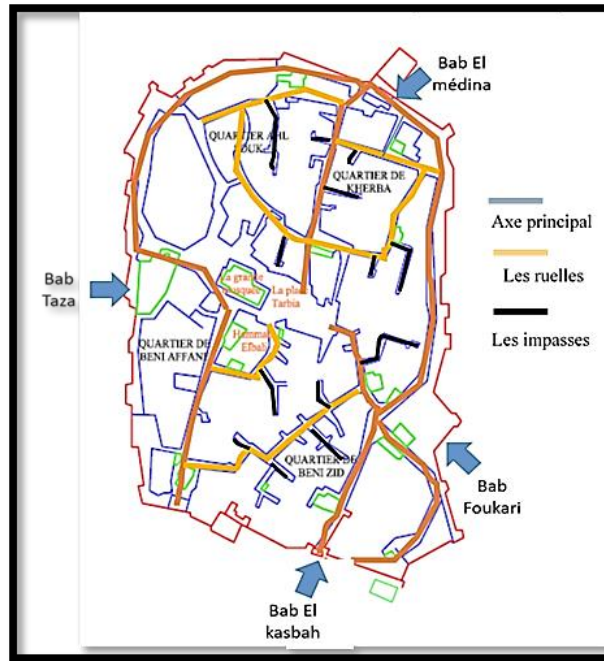
**Figure 23.** La structure de la médina (source : auteurs)

❖ **l'organisation spatiale : .(voir figure27.28)**

la médina est composé de quatre quartier : ahel souq, kherba, beni afane, beni zid. le réseaux viaire se hérarchise en allant des axes principale qui dessert les derbes qui prolognet les portes et constitue l'espace public, les ruelles qui dessert les petits locaux et les ateliers et les impassesqui représente des espaces calmes et intimes desservant les maisons qui constitu des espaces semi privé.

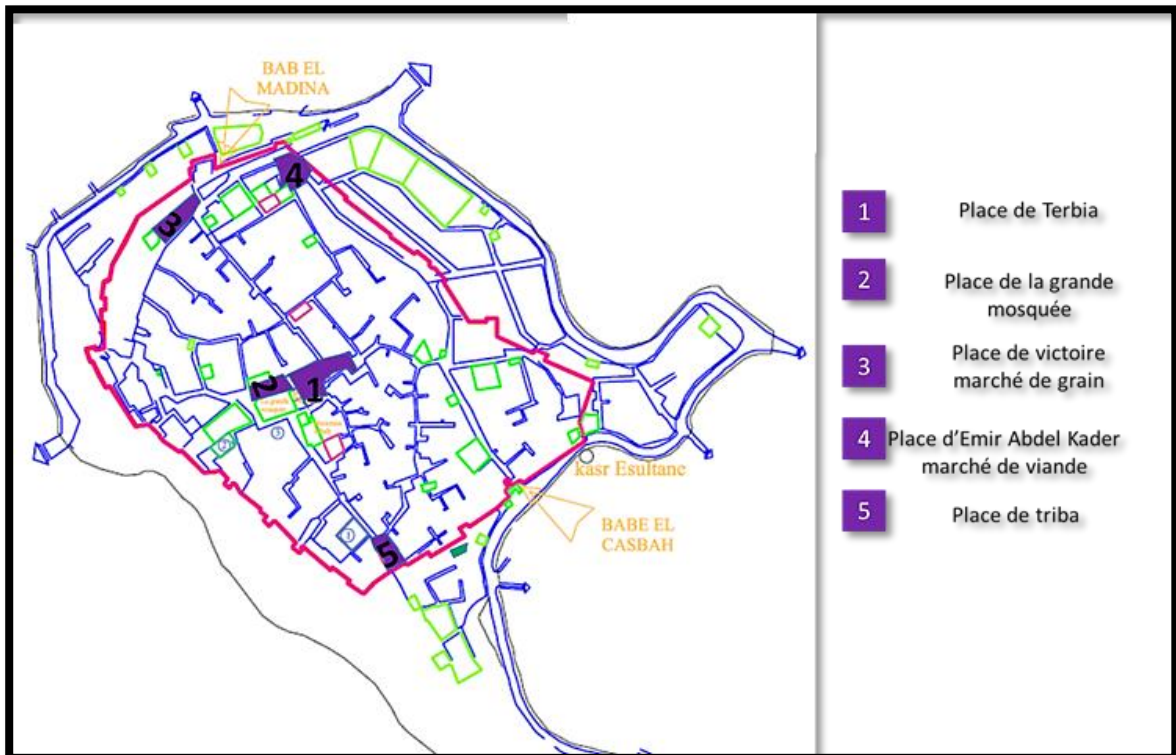


**Figure 24.** Les quartiers de la médina (source : auteurs)



**Figure 25.** Schéma sur l'hérchisation de la voirie (source : auteurs)

la médina contient cinq places qui sont : tarbia, emir abdel kader, tribaet la place dela victoire. elles constitue des :des espace de jeux pour enfant, lieu de fsetivité religieuse,lieu de repos en fin de journée et des lieu pour le commerce .(voir figure29)

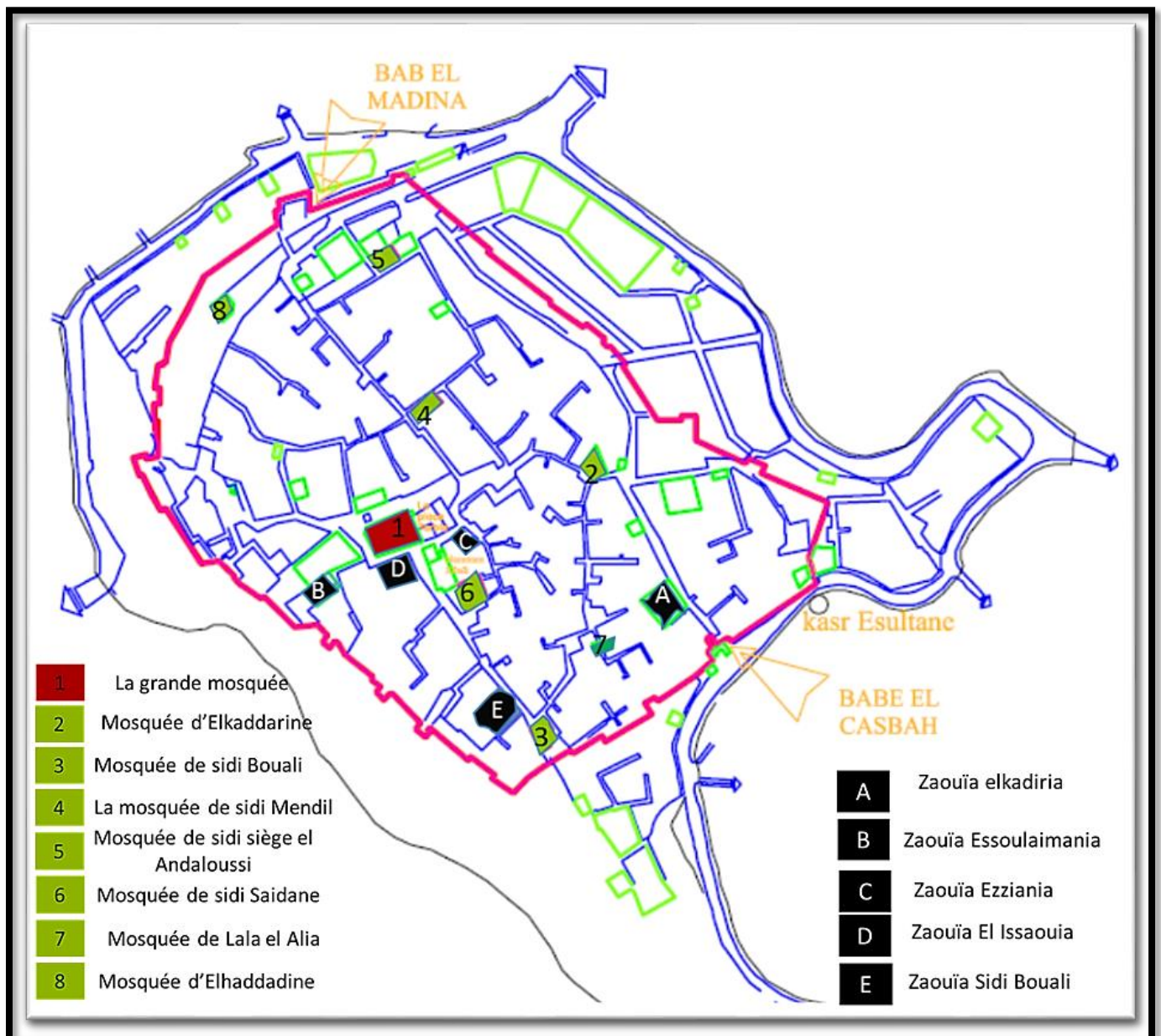


**Figure 26.** Les places et les souks (source : auteurs)

-Les places ont une forme irrégulière. Elles avaient comme rôle de :

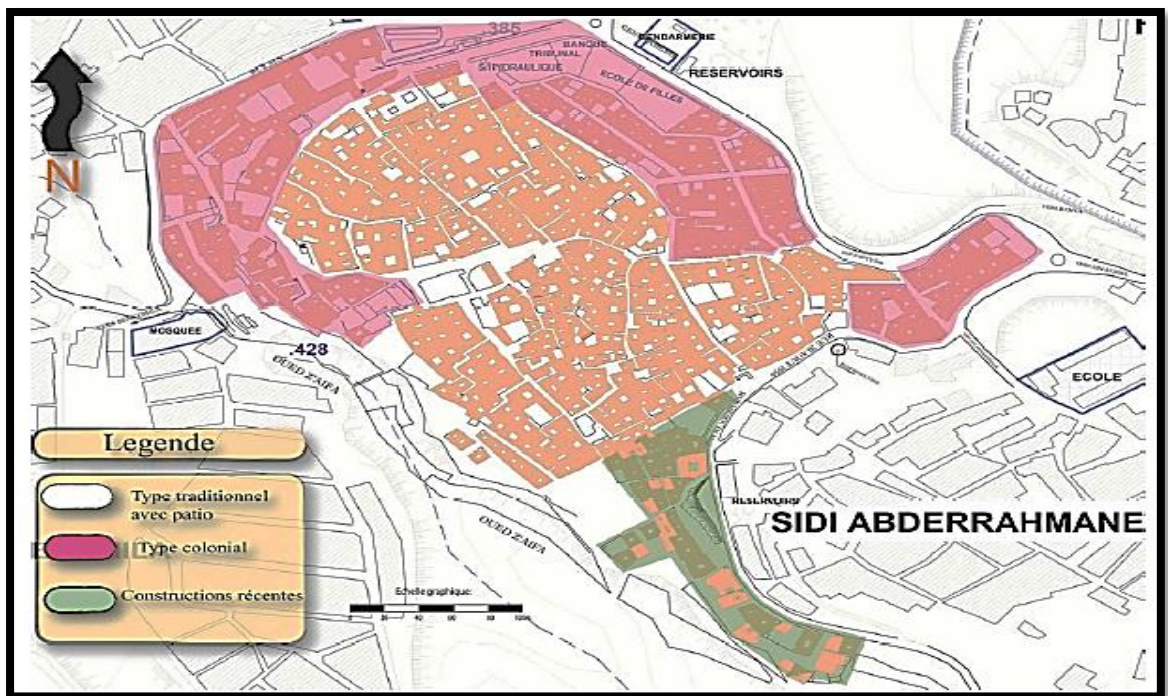
- ✓ lieu de jeu pour les enfants
- ✓ lieu de festivité religieuse
- ✓ lieu de repos en fin de journée
- ✓ lieu de commerce

La médina est devenue un centre religieux par excellence vu le nombre important des mosquées et des zaouïas qu'elle contient. (voir figure30)



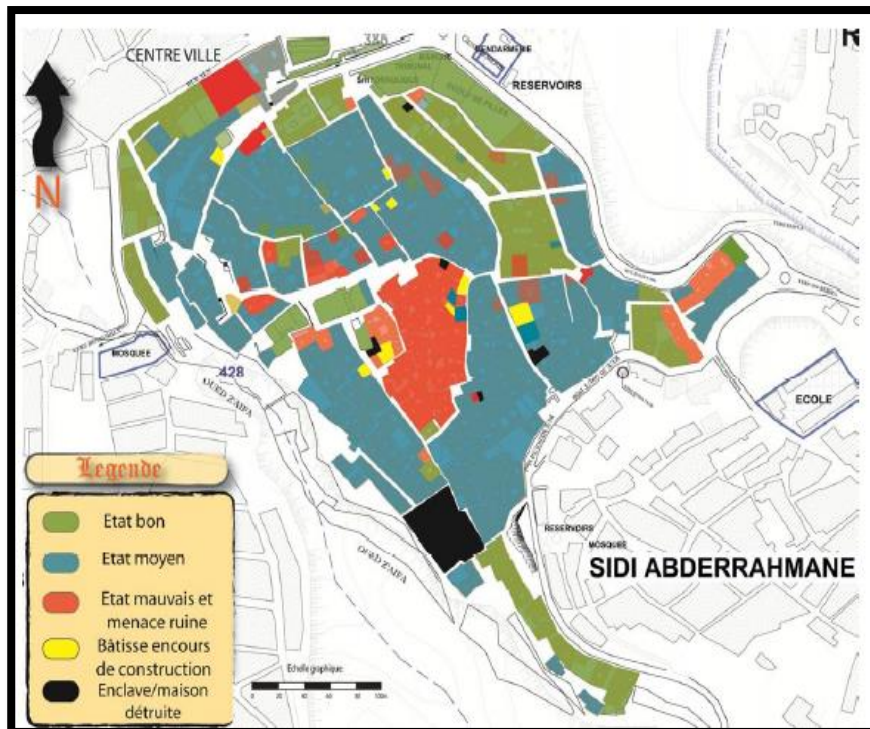
**Figure 27.** Des zaouïa et des mosquées présentent dans la médina (source : auteurs)

le type d'habitat existant dans la médina c'est l'habitat traditionnel avec patio (voir figure31)



**Figure 28.** les types d'habitat existant dans la médina(source : KHATTABI LAHCENE,La reconquête d'un centre ancien : le cas de la Médina de Nédroma.Mémoire, Diplôme de Magister en Architecture,Soutenu le : 14 Juin 2010)

L'essemble des maisons sont en moyen état :



**Figure 29.** L'état de vetusté du cadre bâti de la médina

- **Conclusion** : par l'analyse SWOT

**Tableau 7.** Swot de la dimension (source : auteurs)

	les forces :	les faiblesses
i n t e r n e	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ la redynamisation du centre historique par l'état de ces espaces.</li> <li>✚ présence des monuments historique (ksar sidi sultane)</li> <li>présence des monuments historique (ksar sidi sultane)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ dépeuplement de la médina</li> <li>✚ une insuffisance d'actions pour la protection et la préservation de la médina et des monuments historiques aspect architectural dénaturé</li> </ul>
e	les opportunités	les menaces
x t e r n e	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ présence de noyau historique au cœur de la ville permettant le lancement du tourisme culturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ absence de plan de réaménagement de protection et de revalorisation e déclin de la médina car elle a perdu son role</li> <li>✚ absence de plan de réaménagement de protection et de revalorisation</li> </ul>

**4/La dimension urbaine : cette dimension se compose de :**

- l'accessibilité
- la trame urbaine
- le cadre bâti

- l'accessibilité :

L'acl de Nedroma est accessible de six points d'accès qui sont :

- ✓ de la route national 99 qui mène vers maghnia
- ✓ de chemin de wilaya 100 qui mène vers l'houanet
- ✓ de chemin de wilaya 38 qui mène souahlia
- ✓ de la route national 99 qui mène vers ghazaout
- ✓ de la route national 98 qui mène vers ghazaout, tlemcen
- ✓ du chemin de wilaya 3 qui mène vers ain kebira

# Carte d'accécibilité à Nedroma

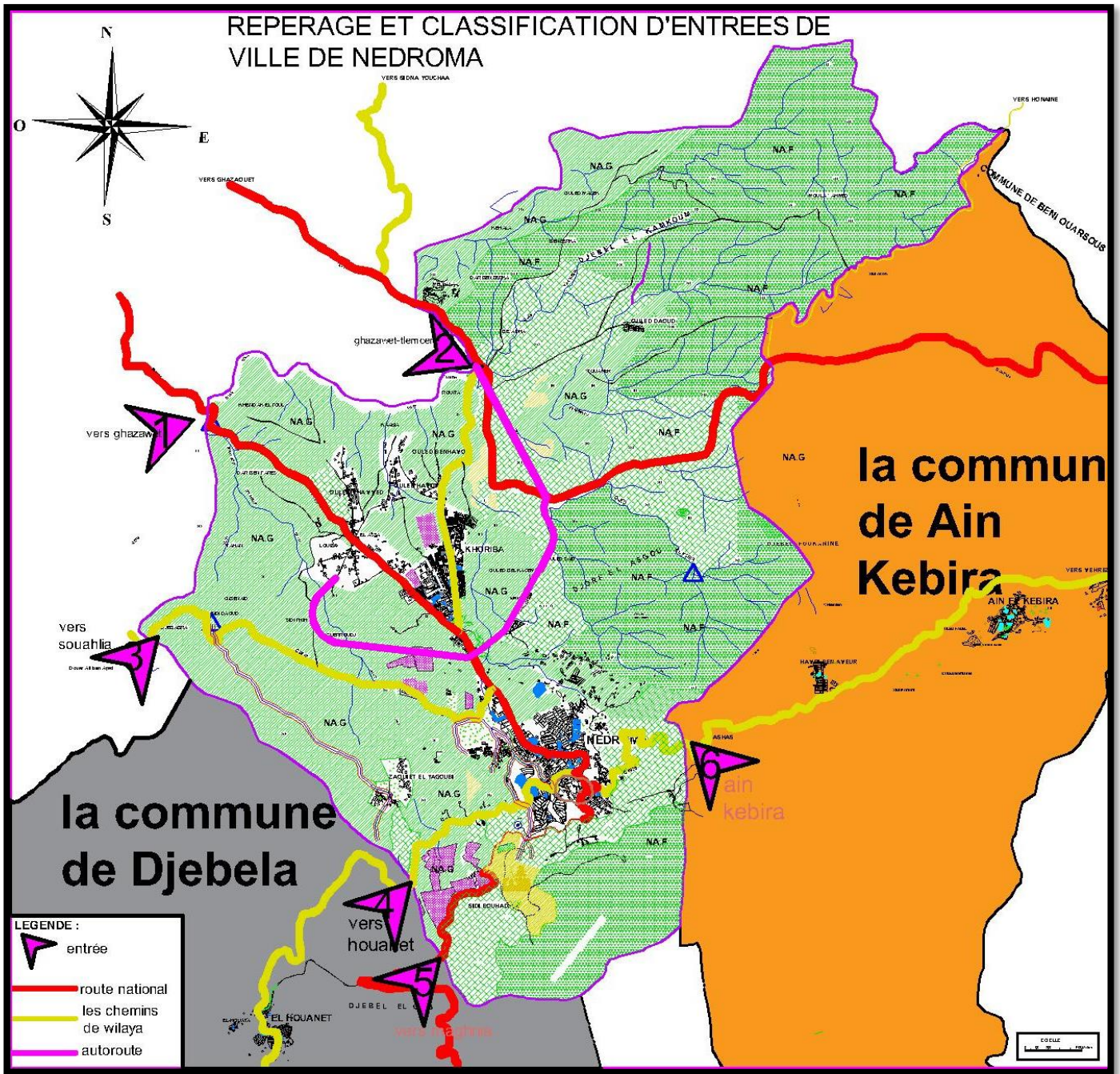


Planche 12. Carte d'accessibilité à Nedroma (source : auteurs)

- la trame urbaine :
  - ❖ pour le tissu précolonial : la trame est irrégulière. elle est compacte, vernaculaire avec des voies étroites
  - ❖ pour le tissu colonial : on distingue deux types de trames : irrégulière. elle est non uniforme libre, voire large, présence d'îlots irréguliers le cas de sidi abdrhamen et le nord-est de khoriba. la trame régulière avec tracé orthogonal voie de même importance le cas du centre-ville et le quartier abdelmomen
  - ❖ pour le tissu post coloniale : on distingue deux types : le premier est en damier avec tracé orthogonal et une hiérarchisation de la voie primaire secondaire et tertiaire. le deuxième cas la trame est inexistante maillage des réseaux viaire absent.

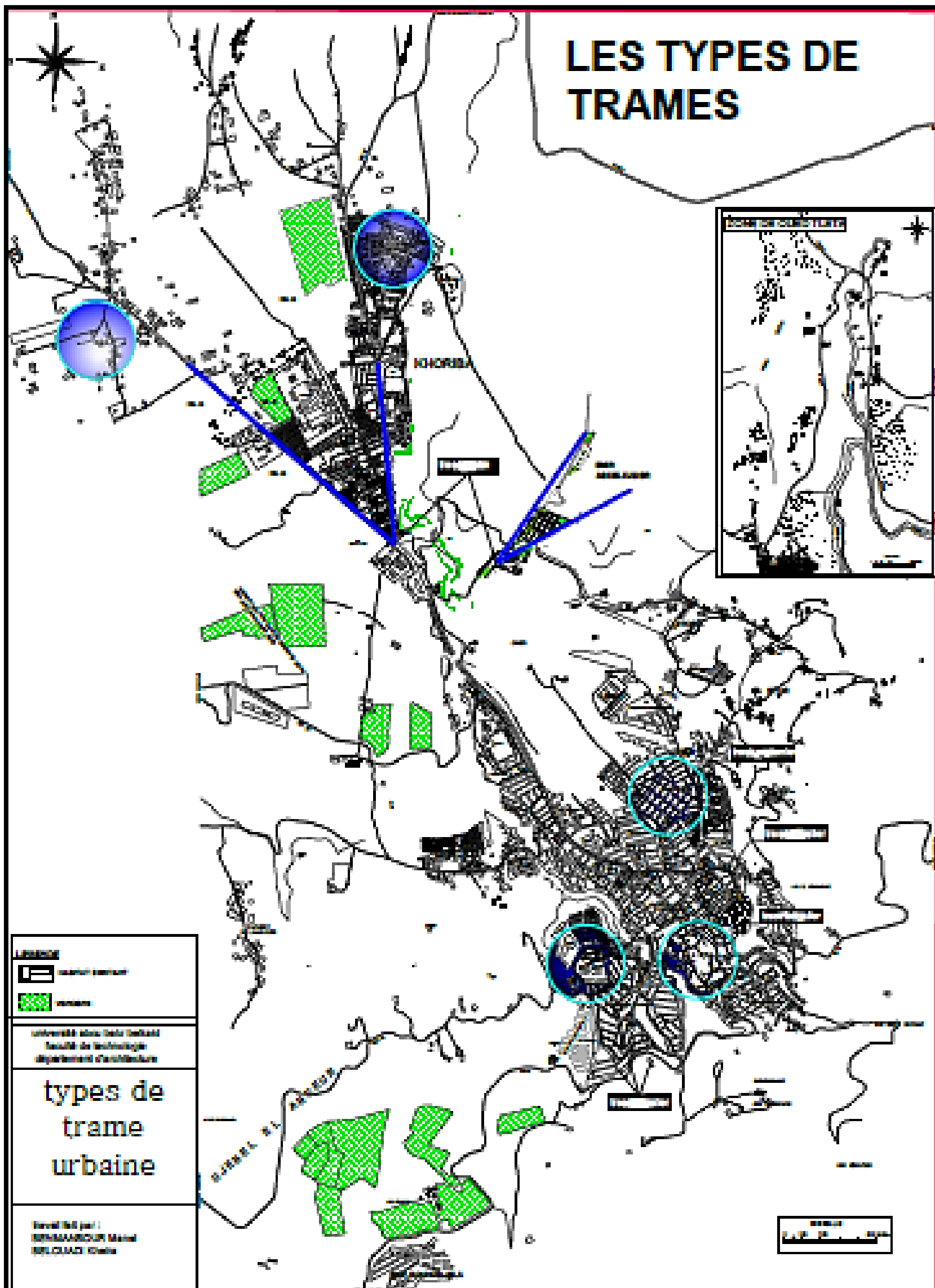


Planche 13. Trame urbaine (source : auteurs)

Source : pdau de nedroma2009

Traitement : auteurs



- le cadre bâti :
  - l'habitat :
    - Individuel : on le trouve dans tous les quartiers
    - semi collectif : on le trouve dans benkmila, sidi yahiya, benbadis, tahar stor
    - collectif : on le trouve dans sidi yahia, ain zabda, stor, thar stor

L'habitat individuel est dominant de 87 pourcent

le taux d'occupation par logement est de 5 personnes par logement

la densité de logement est de 25 à 30 par logement

- les équipements :
  - équipement administratif :
  - équipement commercial
  - équipement industriel
  - équipement de sécurité
  - équipement culturel
  - équipement de loisir
  - équipement pédagogique (voir annexe)

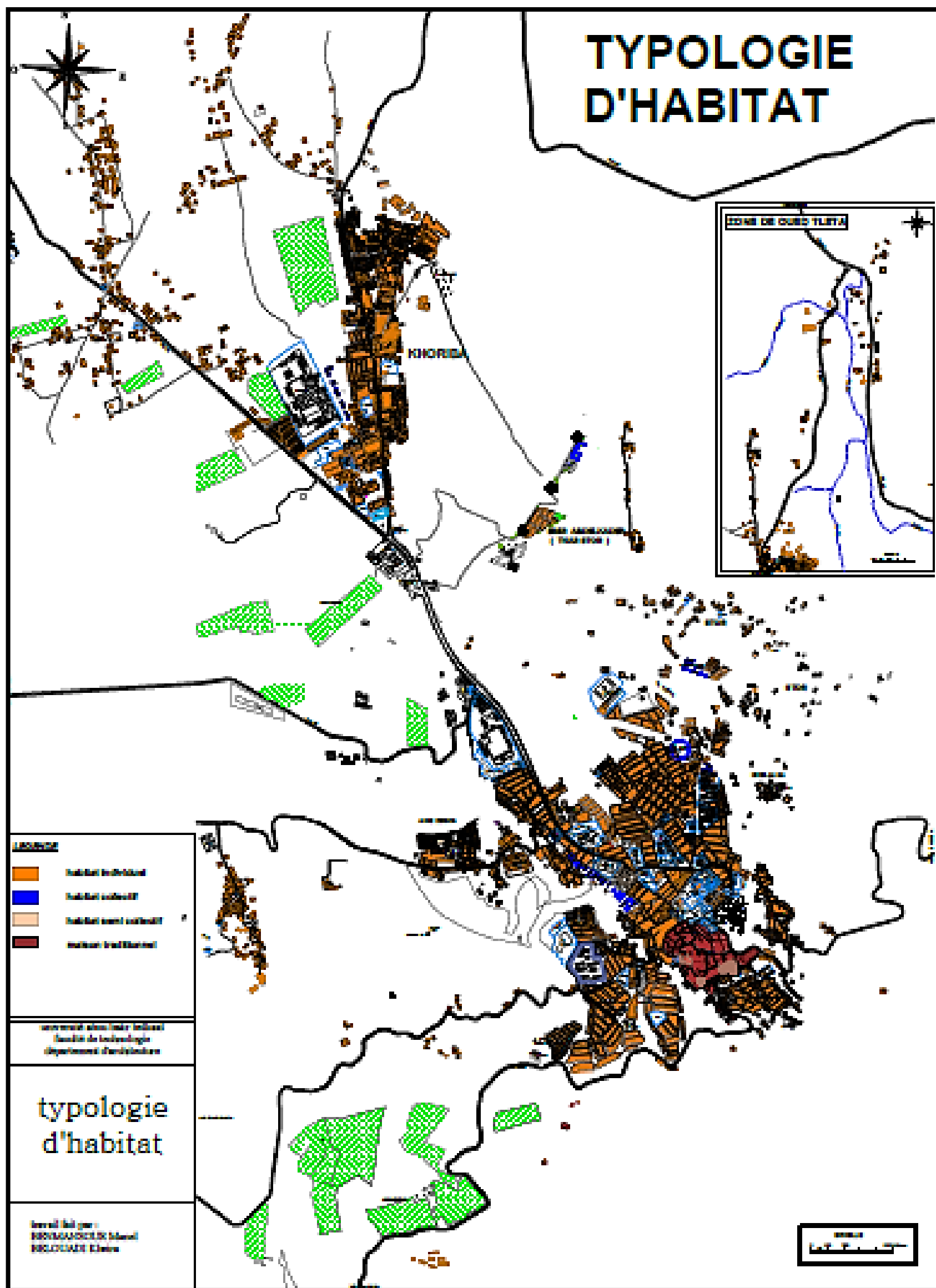


Planche 14. Carte typologie d'habitat

Source : pdau de nedroma2009

Traitement : auteurs

Carte de typologie des équipements à Nedroma

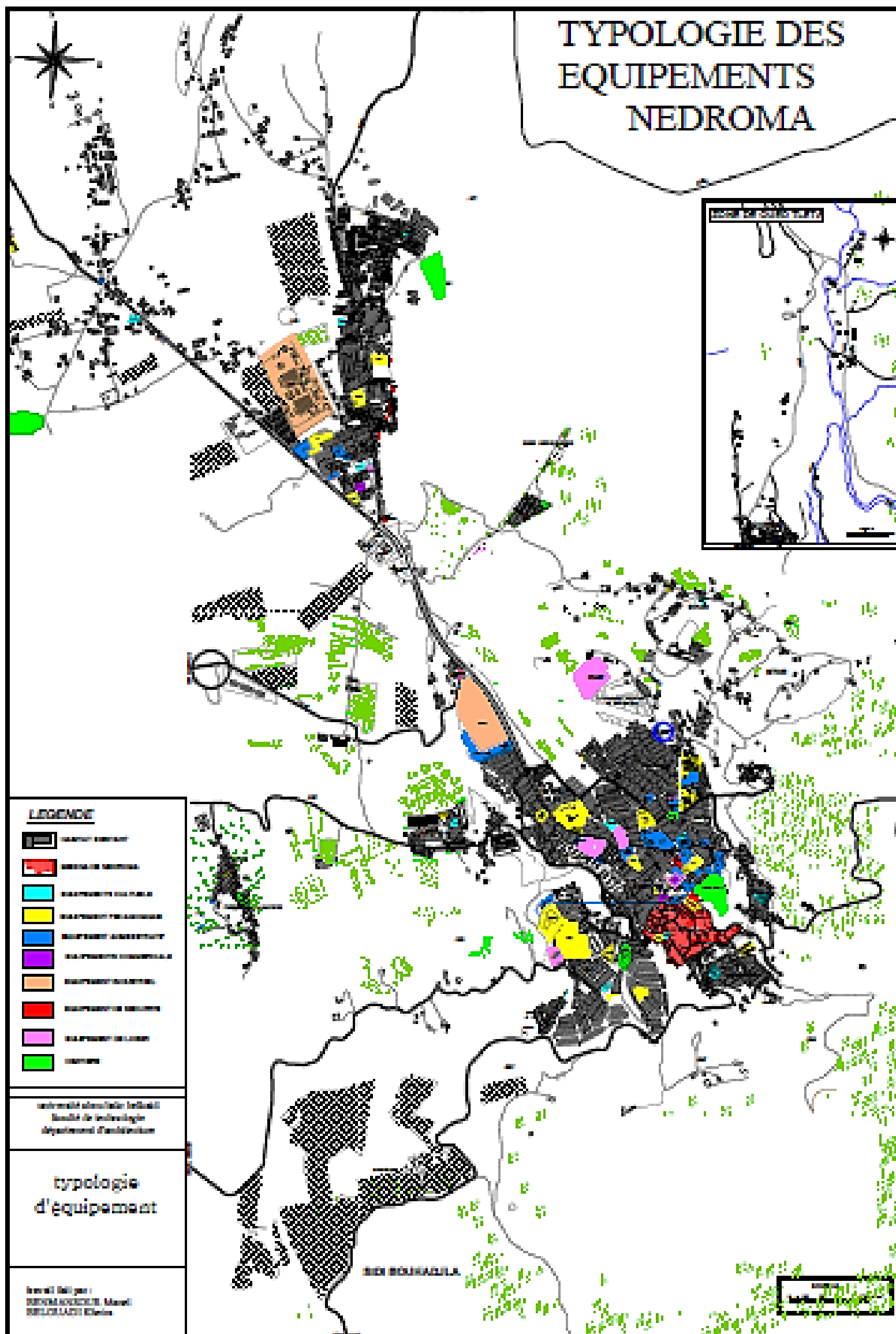


Planche 15. Typologie d'équipements

Source : pdau de nedroma2009

Traitement : auteurs

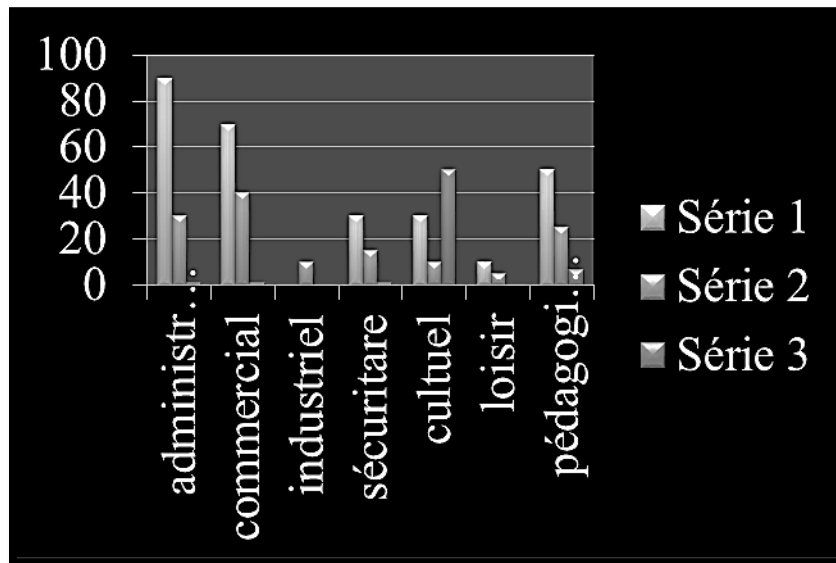


Figure 30. la répartition des équipements :centre ,périphérie ,médina(source auteurs)

- Conclusion : par l'analyse SWOT

<p>intern e</p>	<p>les forces :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la présence des axes nevralgique m99 m98 et des axes principale cw38 100 102</li> <li>bonne accessibilité à l'agglomération</li> </ul>	<p>les faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>congestionement du centre ville</li> <li>l'habitat épars et informel</li> <li>manque de mobilité urbaine</li> <li>la construction des zones de servitude</li> </ul>
	<p>exter ne</p>	<p>les opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la liaison de nedroma avec ghazouet maghnia</li> <li>la possibilité de la conception de nouvelle infrastructure</li> <li>la m99 présente l'accès au grand nedroma exploité</li> </ul>

Tableau 8. Swot de la dimension(source auteurs)

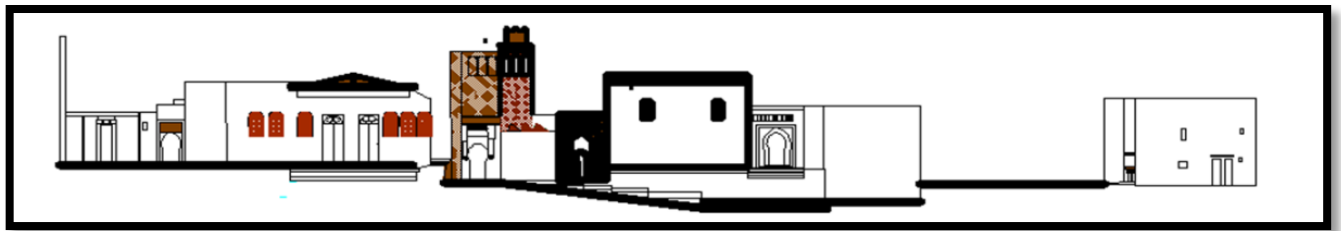
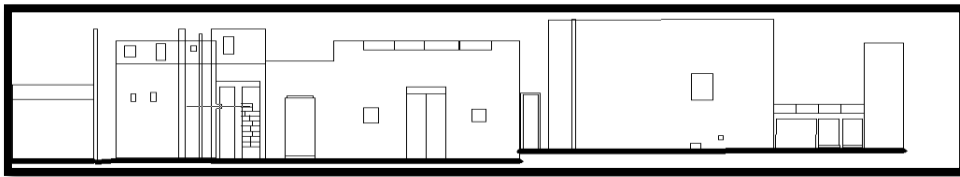
## 5/La dimension architecturale :

Cette dimension se compose de :

- facades urbaine de chaque période
- analyse séquentielle

### a. tissu traditionnel :

Les constructions sont en moyen état le gabarit varie de r+2 et r+1 avec une horizontalité des  
Façades urbaines et unicité du style (voir figure 34)



**Figure 31.** Facade urbaine du tissu traditionnel (source auteurs)

### ➤ b/tissu coloniale :

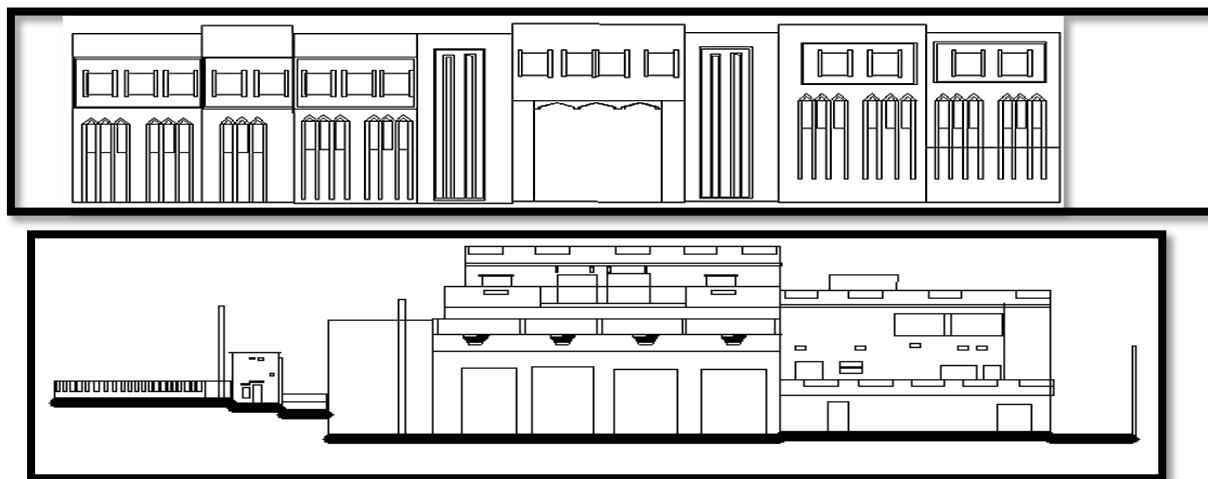
Les constructions sont en moyen état avec des toitures plate les façades sont horizontaux avec le style  
utilisé et le moderne (voir figure 35)



**Figure 32.** Facade urbaine du tissu coloniale (source auteurs)

➤ c/tissu post colonial :

Le gabarit va de r+2 a r+3 les constructions sont en bonne état avec des toiture plates de style contemporain (voir figure 35)



**Figure 33. Facade urbaine du tissu post colonial** (source auteurs)

- Conclusion : par l'analyse SWOT

interne	les forces :	les faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> <li>la biodiversité des paysages</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>absence de style architectural homogene</li> </ul>
externe	les opportunités	les menaces
	<ul style="list-style-type: none"> <li>richesse historiques avec un style originel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les zones d'accès ne reflete pas l'histoire et l'identité de la ville</li> </ul>

**Tableau 9. Swot de la dimension** (source :auteurs)

## **Conclusion :**

Pour conclure nous avons mis en place la problématique de la ville de Nedroma qui s'articule autour de quatre piliers qui sont :

### **1/la problématique de ressource :par**

- Le déséquilibre entre la population qui réside avec une forte concentration par rapport à la périphérie

### **2/la problématique de l'économie urbaine :par**

- L'absence d'une politique de développement du secteur économique (agriculture, commerce et industrie)

### **3/la problématique patrimoniale :qui vivait**

- le déclin de l'artisanat
- l'absence d'un plan de sauvegarde et de mise en valeur de la médina
- le patrimoine matériel inexploité

### **4/La problématique urbaine :marqué par**

- le manque d'infrastructure de base et de transport
- L'incohérence de la trame viaire par rapport au flux et manque de mobilité urbaine
- le non intercession de la médina dans le développement de la ville
- la mauvaise articulation des quartiers au centre-ville
- l'absence d'une entrée de ville

## **Synthese :**

Pour conclure on établie les problématique dont souffre le territoire Nedromie et qui sont :

- mauvaise articulation au centre
- centre ville congestionné
- le non insertion de la medina dans le developpement de la ville
- l'étalement urbain
- manque d'infrastructure
- usine dans le milieu urbain
- bati en mauvaisz état
- habitation dans un couloire de sevitude
- propagation des décharges sauvages
- ledéclindel'artisanat

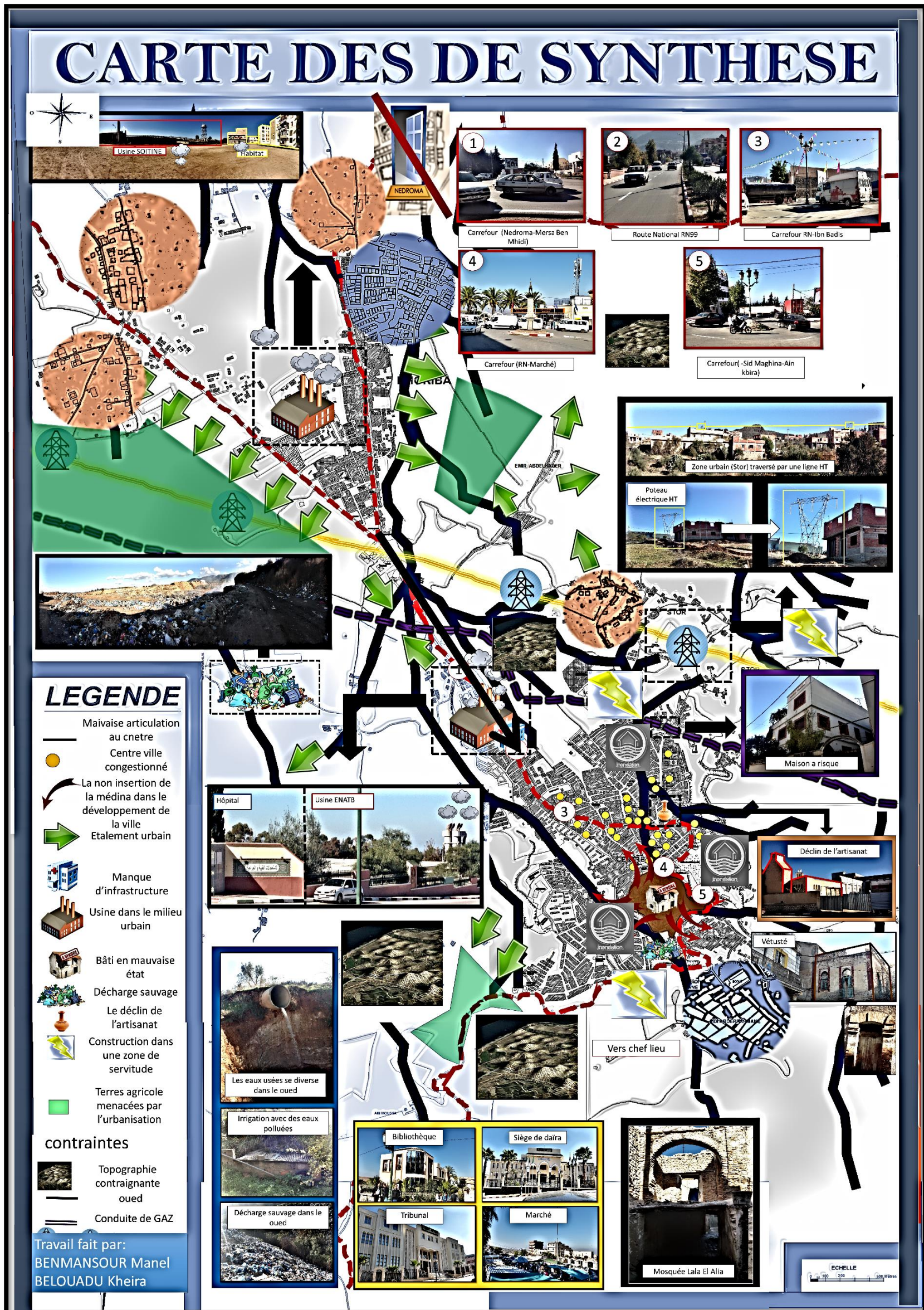


Planche 16 .Carte de synthèse (source :auteurs)



## 2/L'analyse de la périphérie

### Introduction :

Parmi les composantes d'une entrée de ville une zone urbanisée en situation périphérique, un axe de pénétration important qui joue un potentiel pour l'économie urbaine et l'identité et l'image urbaine de la ville. A cet effet il est évident d'étudier la périphérie de la ville de Nedroma et par la suite on va déterminer les entités périphérique par lesquels on accède la ville de Nedroma

### Présentation de la périphérie de la ville de nedroma :

La périphérie de la ville de nedroma se compose de selon les limites physique de huit entités qui sont : sidi abderrahmane, khoriba, ain zebda zaouiyat yagoubi, ramla, stor, ben kmila, ghelalsa, ouled m'hamed, elassa et ouled hamiti (voir tableau10)

Tableau 10. Les entités périphériques et leurs surfaces, densité et nombre de population

entité	superficie (ha)	densité habitat	nombre de population
sidi abderrahmane	12	42	242
khoriba	156.5	87	5107
ain zebda zaouiyat yagoubi	30	40	310
ramla	24	25	122
stor	25	21	65
ben kmila	47	65	360
ghelalsa	6,5	18	
ouled m'hamed, elassa et ouled hamiti	80	12	300

(source : APC Nedroma)

**Les vocations de chaque périphérie :**

Chaque entité périphérique a une vocation qui la distingue de l'autre (voir carte20)

<i>entité</i>	<i>vocation</i>
<i>sidi abderrahmane</i>	résidentielle
<i>khoriba</i>	Résidentielle,commercial(mixte)
<i>ain zebda</i> <i>zaouiyat yagoubi</i>	résidentielle
<i>ramla</i>	résidentielle
<i>stor</i>	résidentielle
<i>ben kmila</i>	résidentielle
<i>ghelalsa</i>	résidentielle
<i>ouled m'hamed, elassa et ouled hamiti</i>	Résidentielle,agricole

Tableau 11. Les vocations de la périphérie (source : auteurs)

Carte des vocations des entités périphériques :

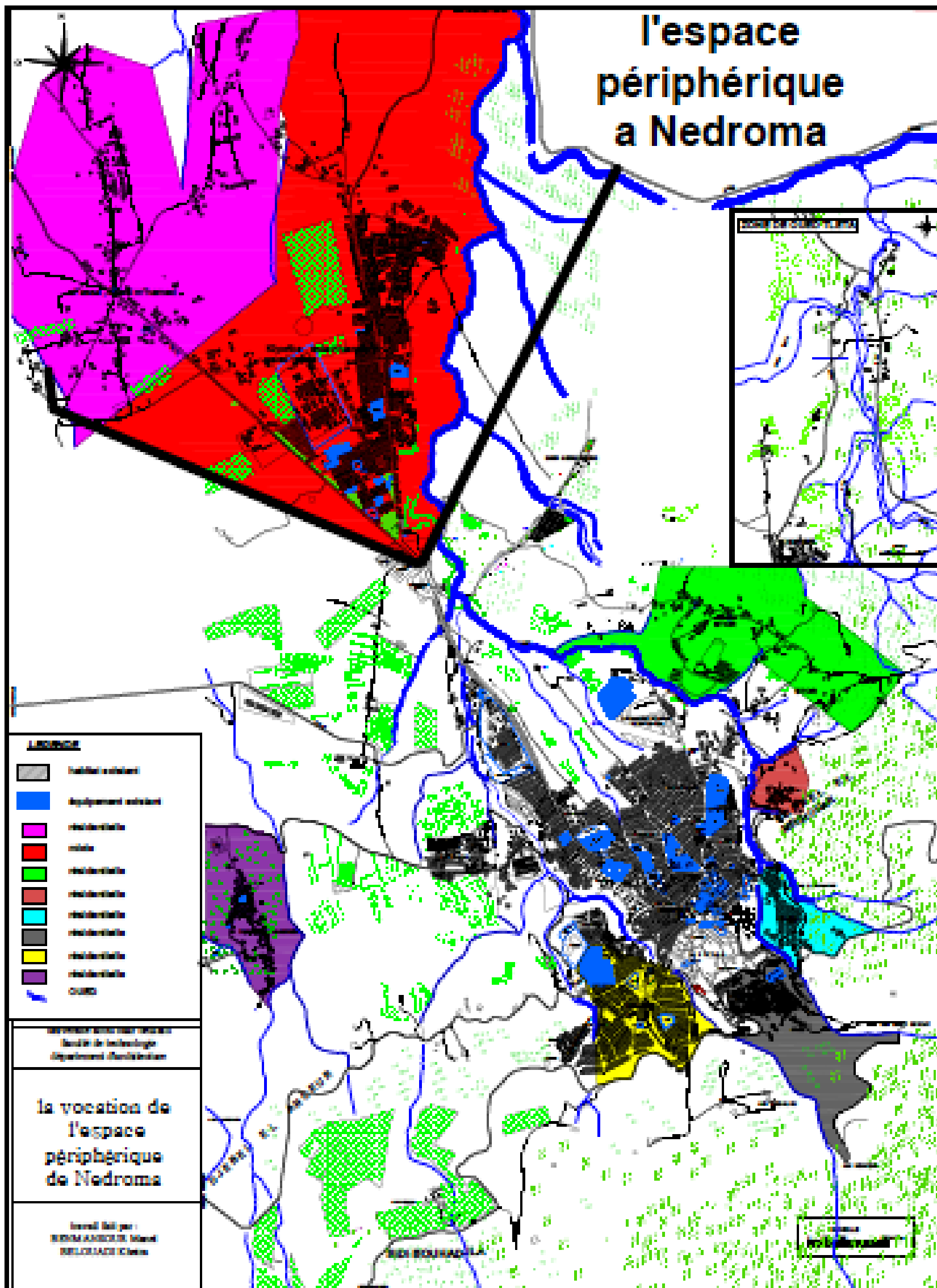


Planche17.L'espace périphérique deNedroma

Source :PDAUde nedroma 2009

Traitement :auteurs

**a) Le tableau comparatif :**

Dans ce tableau on a déterminées les entités périphérique par lesquels on accède a Nedroma et on les classées suivant les critères qui suit : (source : entretien exploratoire)

- vocation (résidentielle, économique, agricole...)
- les types de voies d'accès (route express, route urbaine principale, autoroute...)
- les orientations de plan d'aménagement directeur
- le flux (fort, faible...)

Les entités	situation	vocation	Type de voies	Destination	Orientation du PDAU	Flux	Type de transit
Khoriba, oued telata	nord de Nedroma UA	Résidentielle, économique et de service	Route expresse urbaine RN98	Gazaouat, Tlemcen	Aménagement de boulevard RN99 avec une mixité fonctionnelle a court terme	400 25 85	VOITURE TAXI CAMION (de marchandises)
elessa, oued m'hammed	nord-ouest de Khoriba UC	Résidentielle	Route expresse urbaine RN99	Ghazaouat	Résidentielle, économique et service a long terme	40 250 6	TRANSPORT EN COMMUN VOITURE TAXI
ain zebda Zaouiyat yagoubi	A l'ouest de centre ville de Nedroma UB	Résidentielle et d'activité	Route urbaine principale CW38	Souahlia	Injecter la vocation culturelle a moyen terme	100 8	VOITURE CAMION
benkmila	sud-ouest de la Nedroma UA	Résidentielle	Route urbaine principale CW100	Houanet	Résidentielle a court terme	200 4	VOITURE CAMION
derrière sidi Bouhadjla	extreme sud-ouest de la Nedroma UB	Non occupé	Route expresse urbaine RN99	Magnia	Vocation résidentielle et a loisir a long terme	400 10	VOITURE TAXI
Ramla, sidi abdrahman	sud est de Nedroma	Résidentielle	Route expresse urbaine RN99	Ain kebira	Injecter les service de proximité a moyen terme	100	VOITURE

**• Tableau 11 .Les principales caractéristiques des entités des accès**

Cela nous aidera dans le choix de l'ère d'étude. On peut remarquer que l'entrée a travers khoriba est la plus intéressante car :

- se situe près de la rn98 constituant l'accès principal
- elle contient une mixité fonctionnel par rapport aux autres entrées
- elle regroupe tous les types de transit avec un flux important

## Conclusion :

L'entrée choisie est l'entrée de la RN98 à travers khoriba. Ce choix est effectué d'après le tableau comparatif des entrées de khoriba ainsi pour les raisons suivantes :

- la tendance de l'urbanisation à court moyen terme s'effectue de façon à densifier khoriba avec les entités ouled m'hamed louisa et elassa
- la zone de khoriba comprend la pénétrante rn98
- elle présente l'accès principal à nedroma
- le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme préconise l'aménagement du boulevard de khoriba, et les tendances d'urbanisation va dans le sens de densifier la zone nord-est de khoriba (voir carte 21) aussi elle contient un foncier domaniale très important .

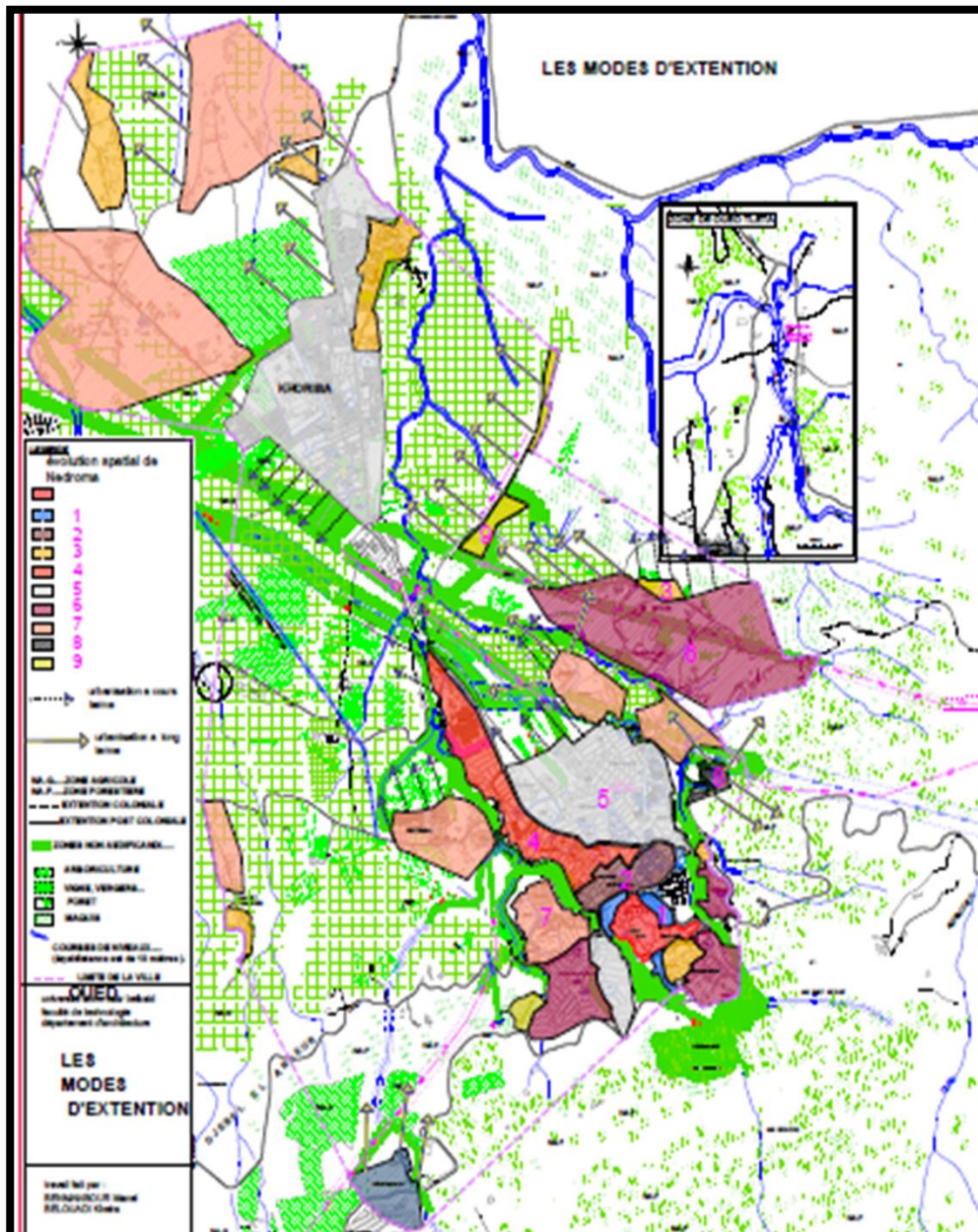


Planche21 : Carte de tendances d'urbanisation

### 3/L'analyse de l'entité choisie « khoriba » :

#### Introduction :

L'agglomération de khoriba, l'une des localités de la commune de nedroma. , comprend des poches pour la future implantation ainsi que la zone d'entrée de la ville de nedroma.

Dans le but de régler ses problèmes nous allons la choisir comme aire d'étude.

#### L'outil d'analyse :

Nous allons suivre la méthode de diagnostic territorial partagé déjà développée (voir figure 38)

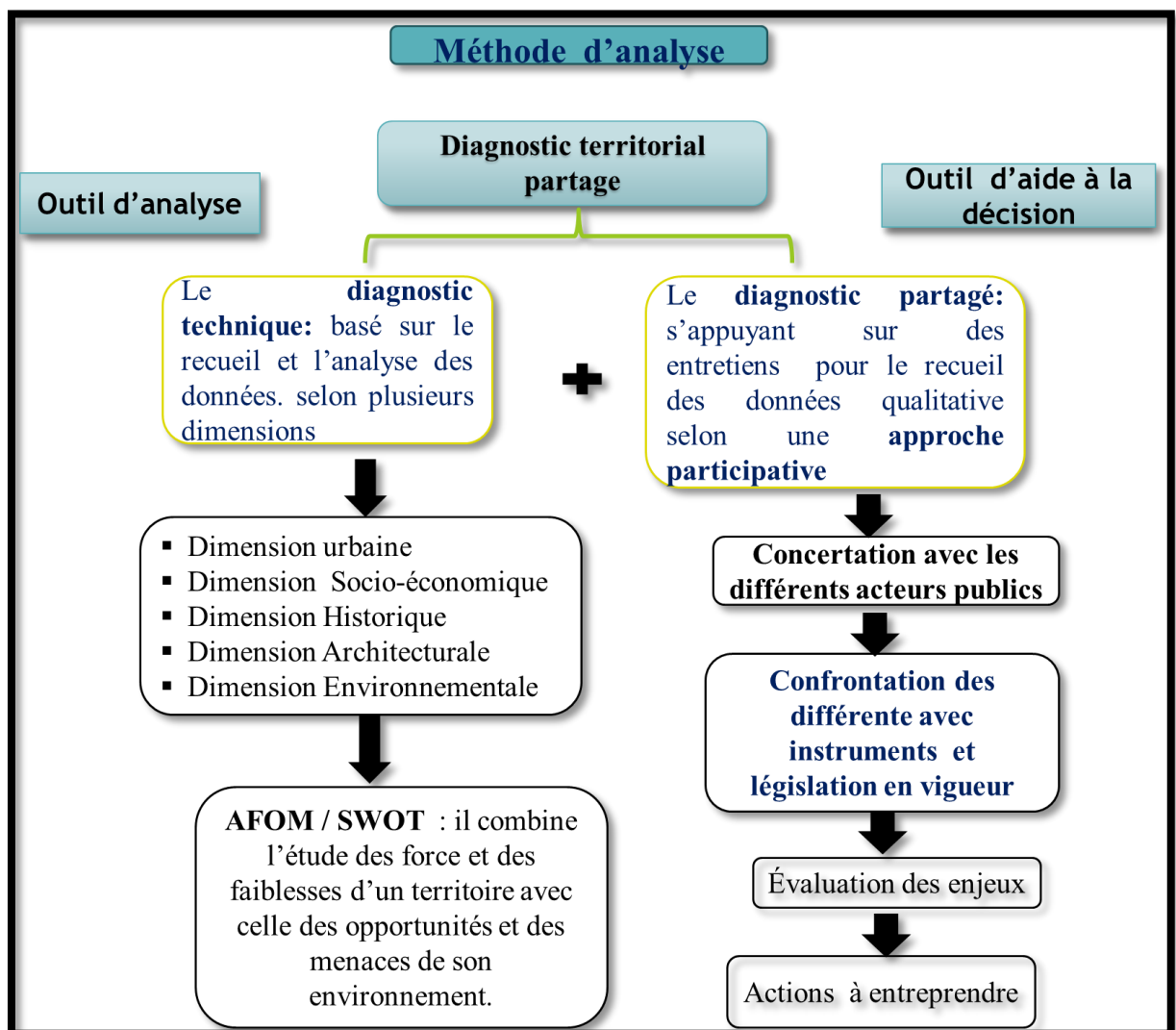


Figure 38. le diagnostic technique partagé

**Figure 34.** Le diagnostic territorial partagé (source auteurs)

**La présentation de l'aire urbaine :**

Surface total du secteur : 156.5

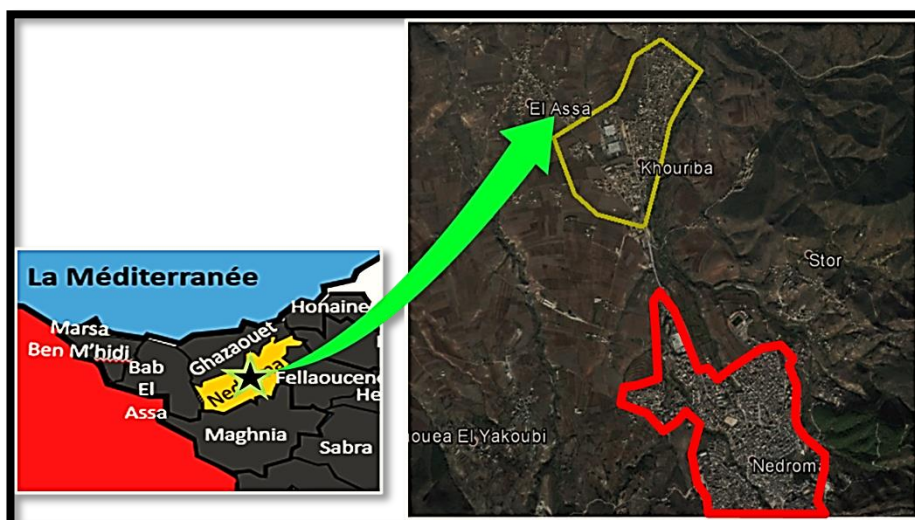
La distance linéaire entre Khoriba et Nedroma est : 2,35 km) (voir figure39)

khoriba	2015	taux de croissance
nombre d'habitant	6800 hab.	2,5%
nombre d'habitat	1340 habitats	

**Figure 35.** Khoriba en quelque chiffre (source : Donnée APC)

**Situation :**

Khoriba est une agglomération située au nord de la commune de nedroma (au nord-ouest de la wilaya de tlemcen)(voir figure40)



**Figure 36.** Situation de Khoriba par rapport à la commune de Nedroma et par rapport à l'agglomération chef-lieu de Nedroma <sup>32</sup>

## **Le choix de l'aire d'étude :**

La délimitation de l'aire d'étude suivant :

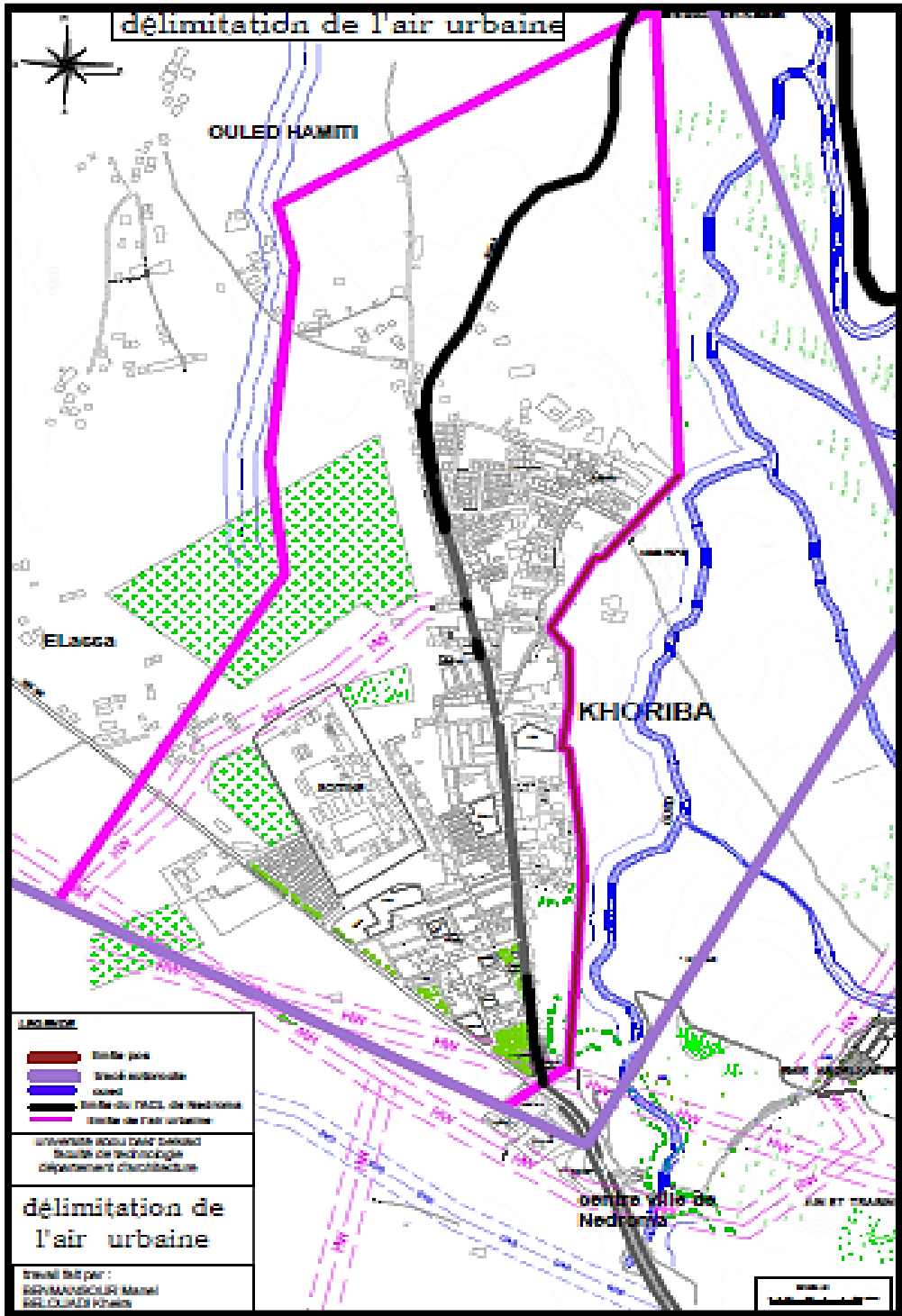
- les limites physiques
- les limites du plan d'occupation du sol pos
- limite suggérés par les instruments d'urbanisme

les limites sont comme suit :

- ❖ la limite nord : limite de l'ACL de Nedroma
- ❖ la limite sud : autoroute
- ❖ limite est : limite du pos
- ❖ limite ouest : la route national 99



**Carte de Délimitation de l'aire urbaine**



**Planche 18.** Délimitation de l'aire urbaine

Source : pdau de Nedroma

Traitement : auteurs

### 3/L'analyse de l'entité d'entrée de ville khoriba:

L'analyse de khoriba va s'effectuer par la methode de diagnostique partagé déjà developpé

Qui englobe le diagnostique technic et le diagnostique partagé.

#### **a. Le diagnostic technic :**

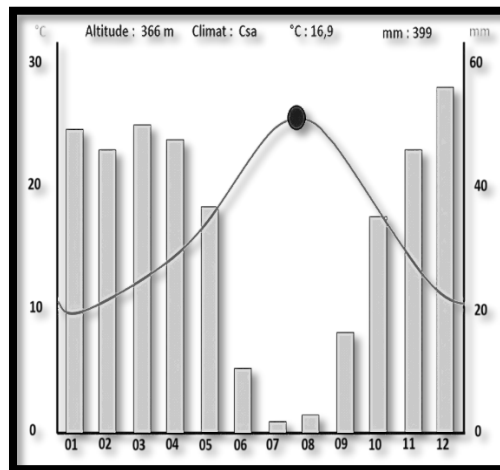
#### **b. nous allons commençons par l'analyse ses dimensions :**

1/la dimension environnementale : cette dimension se compose de :

- ✓ le climat
- ✓ la topographie
- ✓ l'espace non bâti :
- ✓ ce qui impacte l'environnement

#### **le climat :**

- Le climat est méditerrané, chaud en été et froid en hiver(voir figure 40)
- Les vents dominant sont nord est
- Le territoire est bien ensoleillé (voir figure 41)



**Figure 37.** Diagramme climatique(source :Plan d'occupation du sol de Khoriba)



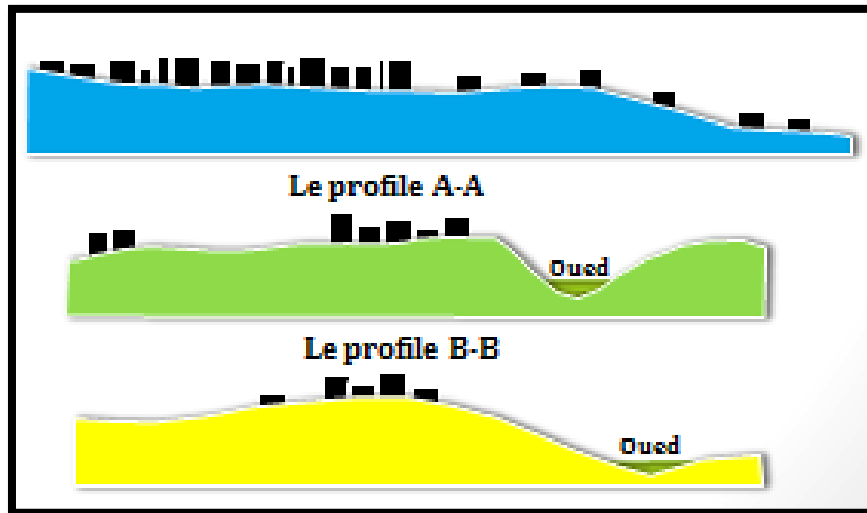
**Figure 38.**  
L'ensoleillement et les vents dominants (source :auteurs)

- **la topographie**

Notre secteur présente faible pentes topographique de 4% à 10% (voir figure 42)



**Figure 39.** Le passage des profils topographiques (source : Google earth)



**Figure 40.** Profils topographiques (source :auteurs)

- **l'espace non bâti et la nature juridique:**

- ❖ les terrains vierges
- ❖ les espaces verts
- ❖ les placettes

L'espace non bâti représente les 38 pourcent de l'ensemble du territoire.  
(Voir carte22)

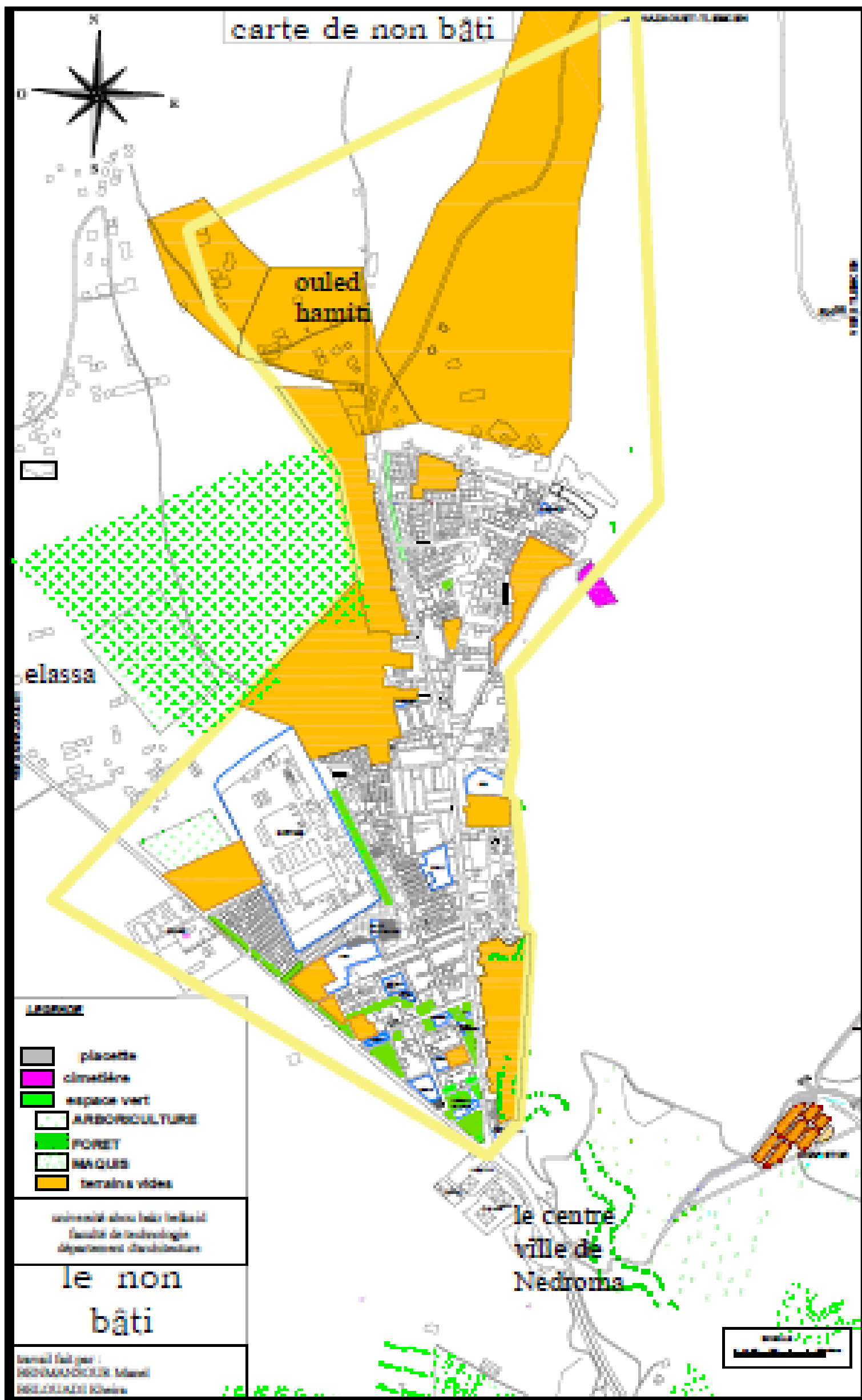


Planche 22 .L'espace non bâti

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : aute

## 2/la dimension socio-économique :

Cette dimension se compose de :

Le nombre de population total

- la structure de population
  - les tranches d'âges
  - la population scolarisable
  - l'économie de khoriba : agriculture, industrie et commerce.
- information générale (voir tableau13)

n de construction	totale	habité	inhabité	n de ménages	masculin	féminin	total
1224	1327	961	361	1142	2751	2356	5107

**Tableau 10.** Information général (source : Données APC)

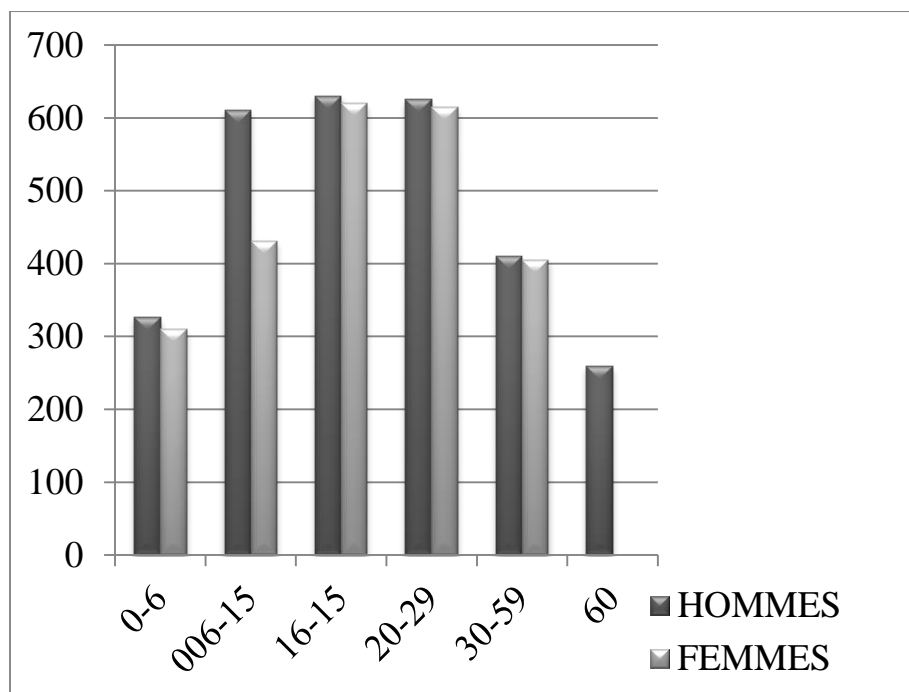
- le nombre de la population est estimé de 5107 avec un léger dépassement de la population masculine par rapport à la population féminine
- la population scolarisable (voir tableau14)

le type	population scolarisable	n d'établissement	n de classe	toc
primaire	470	7	205	26 élève par classe
moyen	298	2	101	28 a 32 élève par classe

**Tableau 14.** Population scolarisable (source POSdu khoriba)

Elle est satisfaisante au niveau de l'enseignement primaire mais pour l'enseignement moyen le nombre d'établissement est disproportionné par rapport au nombre des élèves ainsi en remarque l'absence des établissements de l'enseignement secondaire.

➤ la structure de la population :



**Figure 41.** la structure de la population dans les différentes tranches d'âge (source :auteurs)

Les tranches d'âges dominants son de 16 à 15 ans et de 20 à 29 ans

➤ **l'économie :**

Repose principalement sur :

**L'agriculture :** plaine de mezaourou

**L'industrie :** unité de fabrication de textile texalg

**Le commerce :** concentré principalement dans la route national 99

Carte de répartition de l'économie de Khoriba

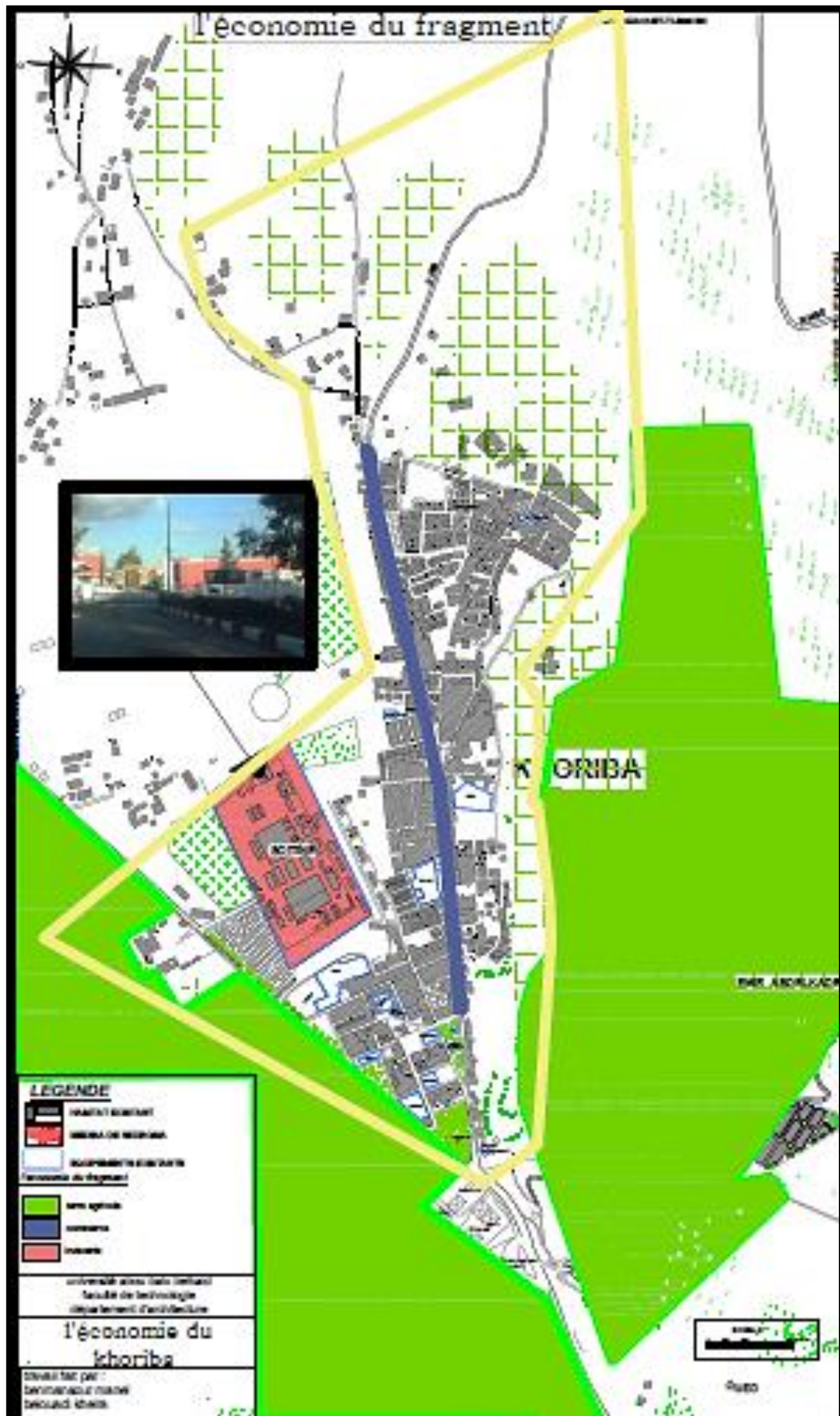


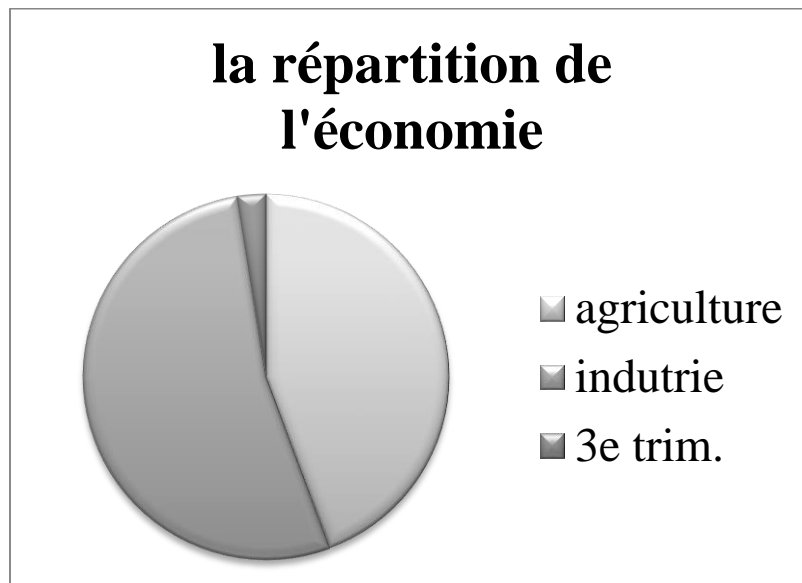
Planche 27 . Carte de répartition de l'économie de Khoriba

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs



La répartition de l'économie est basée sur le commerce (voir figure45)



**Figure 42.** La répartition de l'économie de Khoriba (source : auteurs)

**Conclusion :** par l'analyse SWOT

+ interne	les forces :	les faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ taux de croissance de population important</li> <li>+ potentiel agricole très important</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ presence des usines en zone urbaine</li> </ul>
+ externe	les opportunités	les menaces

**Tableau 11.** Swot de la dimension (source :auteurs)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>proximité du pôle économique et commerciale de maghnia et ghazaout</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>absence d'une politique de développement économique</li> </ul>
--	--	---

### 3/la dimension historique :

Cette dimension se compose de l'évolution spaciau-historique de khoriba.

➤ l'évolution spaciau-historique :

A partir de 1974, une véritable extension prend naissance au niveau de la partie nord de nedroma avec la réalisation de multiples construction (base industriel et d'équipement collectif)

L'urbanisation de khoriba est passé par trois phases :

1974-1994 : première mention comme village agricole

1994-2004 : extension réalisé dans le cadre de pdau

2004:2015: extension réalisé dans le cadre de la révision du pdau

**Conclusion** : par l'analyse SWOT

<ul style="list-style-type: none"> <li>interne</li> </ul>	les forces :	les faiblesses
	Nouvelle extension Présence des poches	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrain irrégulière au nord-est de khoriba</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>externe</li> </ul>	les opportunités	les menaces
		<ul style="list-style-type: none"> <li>rupture historique entre la nouvelle extension et la medina</li> </ul>

**Tableau 12.** Swot de la dimension(source :auteurs)

## Carte de l'évolution historique de Khoriba

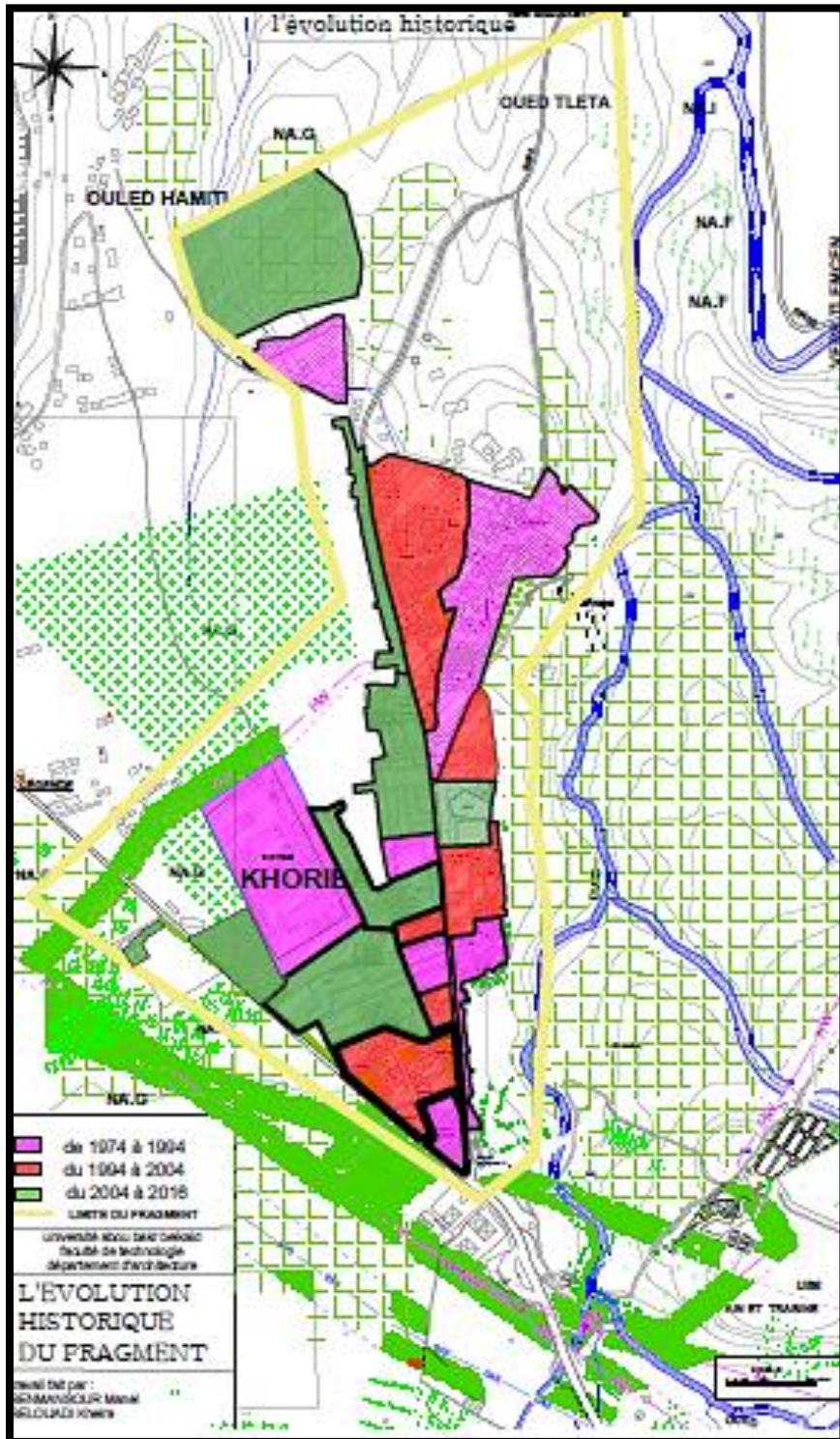


Planche 19  
Carte de  
l'évolution  
historique de  
Khoriba

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

### 4/analyse de La dimension urbaine :

Cette dimension se compose de :

- l'accessibilité
- la trame urbaine :
- le cadre bâti :
- la circulation urbaine
  - L'accessibilité : .(voir carte d'accessibilité29)

Étudier l'accessibilité d'un tissu urbain vise à comprendre sa structure globale, ainsi que la relation qu'entretien avec son environnement lointain et immédiat.vu la localisation stratégique de la zone d'étude on constate que notre zone est une infrastructure de communication entre plusieurs agglomérations. (voir figures :46.47.48)



ène vers

**Figure 47.**Accès qui mène vers Ghazaouet (source :auteurs)



**Figure 48.** Accès qui mène vers Tlemcen (source :auteurs)



**Figure 43.** Carte d'accessibilité à Khoriba

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

➤ **la trame urbaine :**

- Trame irrégulière : avec trame non uniforme, libre d'îlots irrégulière le cas de nord-est de khoriba
- En damier : avec tracé orthogonaux voie primaire secondaire et tertiaire représente la plupart du tissu de khoriba

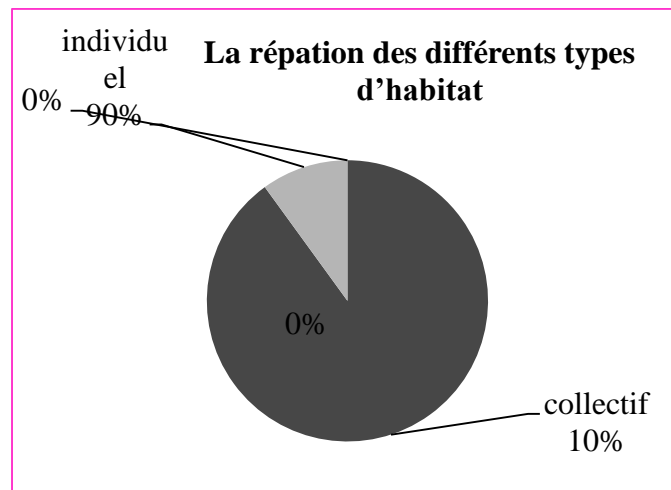
Ainsi on note l'absence de trame le cas de nord-ouest de khoriba

➤ **le cadre bâti :**

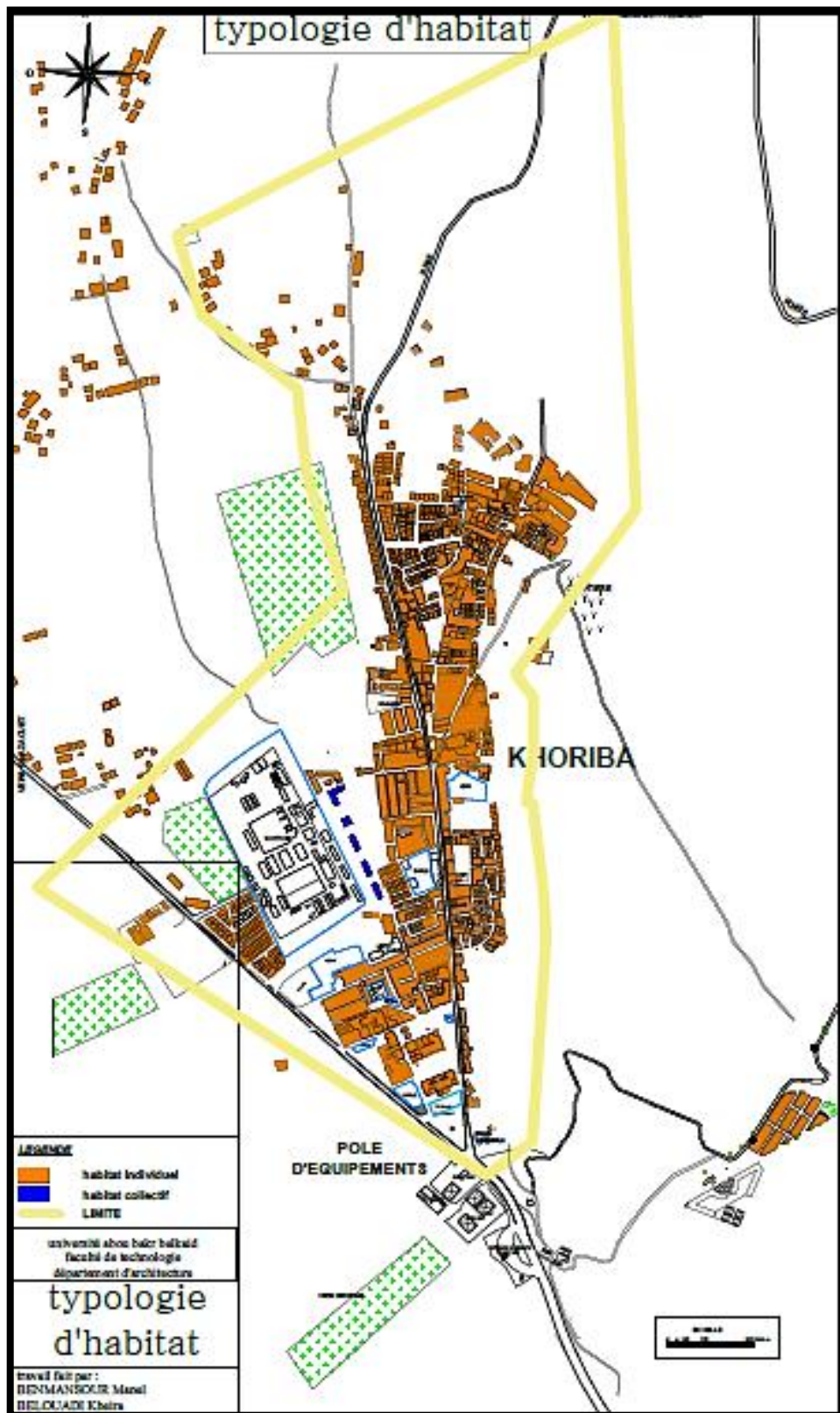
L'habitat se compose de l'individuel et collectif (voir tableau17)

le taux d'occupation par logement tol	la densité
5personnes par logement	25 a 30 logement a l'hectare

**Tableau 13** .Le tol et la densité de logement dans Khoriba (source : Plan d'occupation de sol de Khoriba)



**Figure 44.**Secteur de répartition des types d'habitas (source : auteurs)



**Planche 20.** Carte de répartition de l'habitat

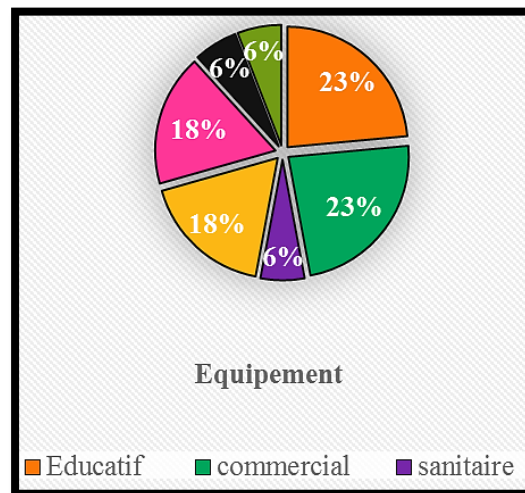
Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

**Les équipements :**

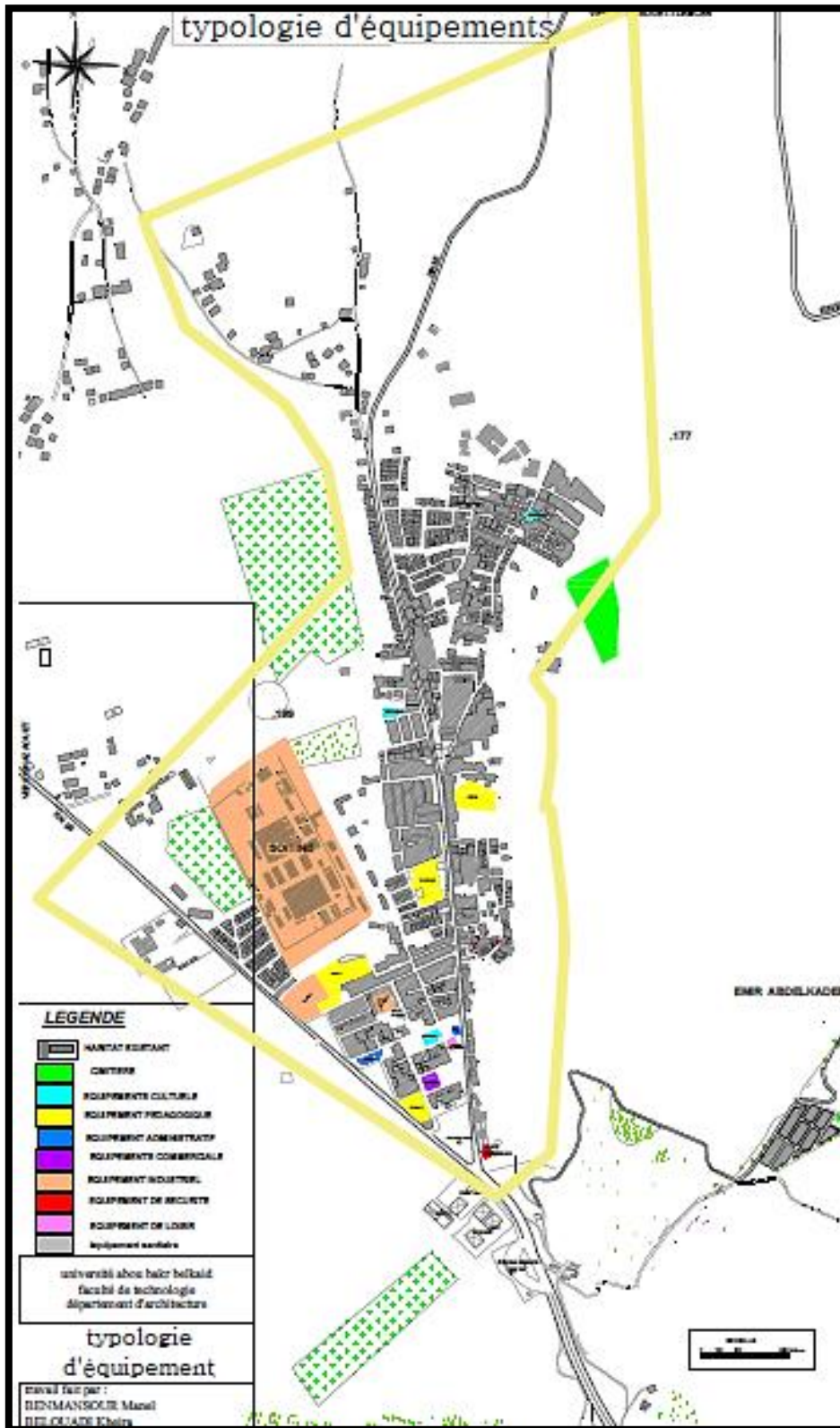
n°	type	n	totale
01	école primaire	3	20
02	cem	2	
03	marché	1	
04	espace stockage	3	
05	salle de soin	1	
06	mosquée	3	
07	sureté	1	
08	ptt	1	
09	annexe	1	
10	usine (soitine)	1	
11	maison de jeune	1	

**Tableau 14** .Les équipements présentes à Khoriba (source : auteurs)



**Figure 45** .Secteur de répartition des équipements (source :auteurs)





**Planche 21.** Carte de répartition des équipements

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

**Le gabarit :**

Dominance du gabarit r+1 avec un % de 60%.(voir tableau 19)

	<b>Nombre</b>	<b>%</b>
RDC	232	30.5
R+1	473	60.1
R+2	61	7.3
R+3	15	1.9
R+4	1	0.12
Total	782	100%

**Tableau 15.** La répartition de gabarit et son pourcentage (source :auteurs)

**État de vétusté :**

L'absence des maisons en mauvais état et en ruine vu la naissance récente de ce tissu urbain(voir tableau20)

<b>Etat</b>	<b>Nombre</b>	<b>%</b>
BE	328	42%
ME	375	48%
CI	79	10%
Total	782	100%

**Tableau 16:** L'état de vétusté et son pourcentage (source :auteurs)

Carte de répartition de gabarit

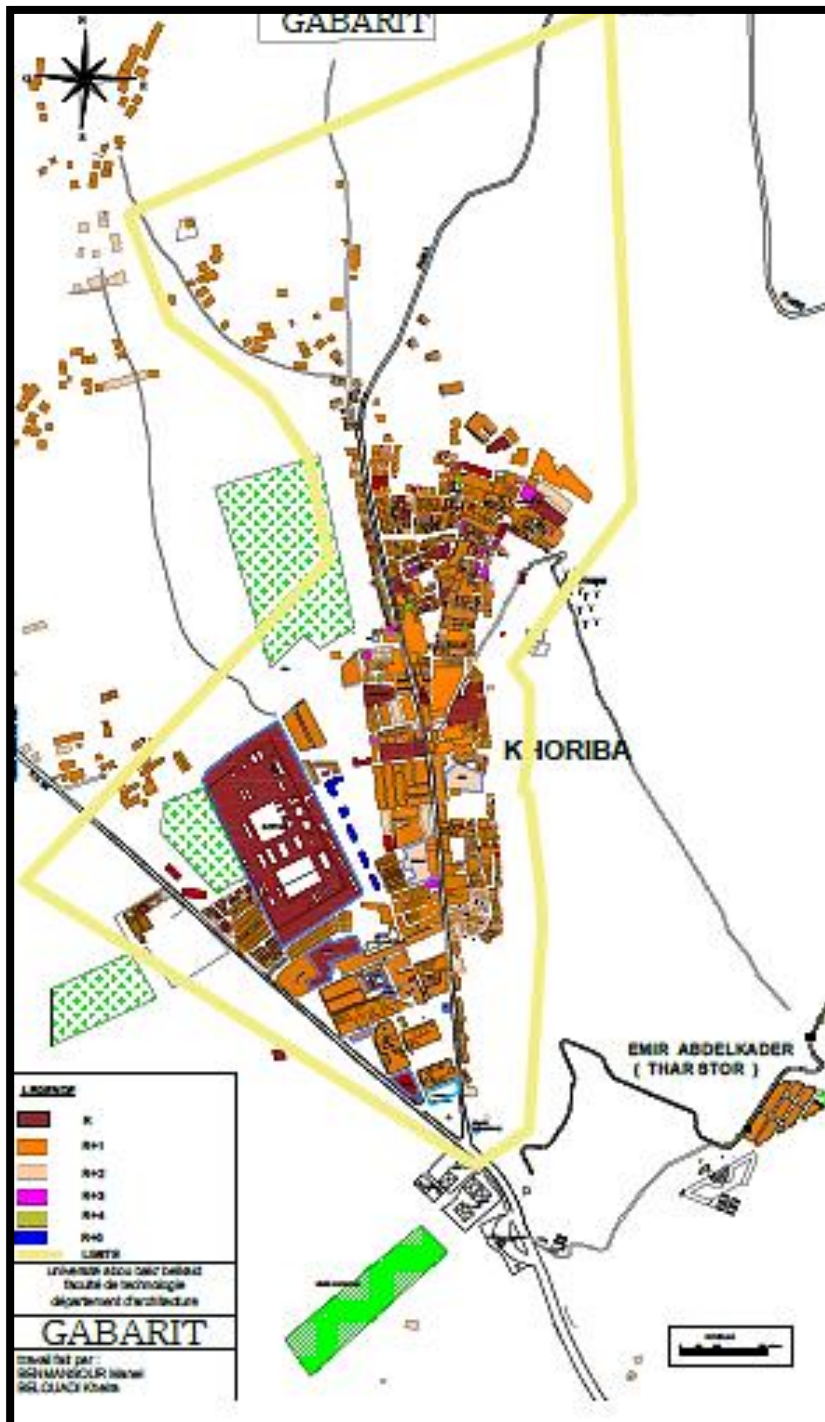


Planche 22: Carte de répartition de gabarit

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs



Carte des flux

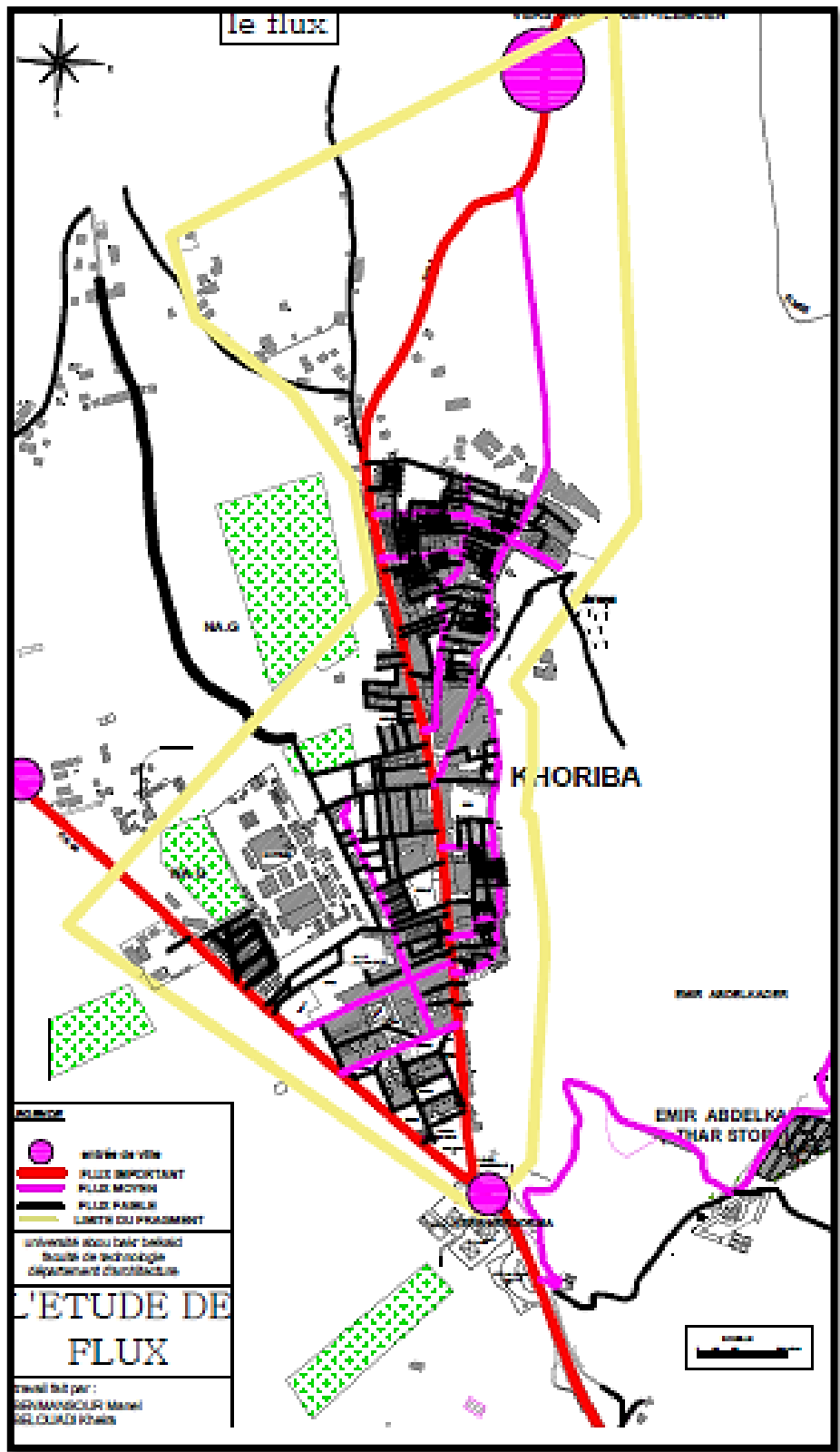


Planche 24. Carte des flux

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

✓ **la circulation urbaine :**



Dans notre secteur on trouve un flux mécanique fort dans les grandes voies, et une circulation faible au niveau des quartiers résidentiels (voir tableau 21)

typologie	profil	%	etat de chaussé	%	trottoir	%	avaoire	%
voie primaire		24	goudronné	98		70		45
secondaire		34	peu dégradé	80		90		30
ruelle		36	partiellement goudronné	50		35		15
impasse		6		80		15		5

**Tableau 17.** L'état de la voirie (source :auteurs)

L'état général de la voirie est bon

- **Conclusion :** par l'analyse SWOT

 <b>interne</b>	<b>les forces :</b>	<b>les faiblesses</b>
	 présence des axes névralgiques RN98 et RN99	L'habitat épars et informel manque d'aménagement de voies secondaire
 <b>externe</b>	<b>les opportunités</b>	<b>les menaces</b>
	 la situation stratégique permet le développement des échanges entre Nedroma et son environnement	 barrière artificielle : le passage de l'autoroute est-ouest

**Tableau 18.** Swot de la dimension (source :auteurs)

### **5/Dimension paysagite et architecturale :**

pour mieux comprendre le paysage urabain du KHORIBAet appuyéer notre analyse urbaine, *l'analyse sequentielle permet d'étudier les modifications du champs visuel d'un parcours qui peut se découper en un certain nombre de séquence, chacune constituée par une successoin de « plans»dans lesquelles le champs visuel est déterminé d'une façon constante ou subit des modifications minimales*<sup>33</sup>

L'étude de paysage urbain nessécite la connaissance des éléments de paysage urbain qui se combinent por former l'image globale de ce dernier atravers une analyse visuelle

Element du paysage urbain selon kevin lynch sont : les parcours, les nœuds, les secteurs, les limites, les repère<sup>34</sup>:

- ✓ Les parcours (paths) : portion de rue ou de boulevard qui forme un Itinéraire important, leur identification permet une première approche du paysage urbain.ils sont déjà développé avec la hérarchisation des vois et les flux.
- ✓ Les noueds (nodes) : des points stratégiques dans le paysage urbain, soit, Convergence ou rencontre de plusieurs parcours soit point de rupture ou points singuliers du tissu. Déjà développé dans la circulation urbaine.
- ✓ le secteur (district) :partie du territoire urbain identifié globalement, il peut Correspondre à une zone homogene, zone hétérogène, une ou plusieurs limites nettes (bordures identifié) et il peut englober Des parcours et des noueds.
- ✓ Les limites (edges) :les bordures caractérisées de secteurs, marquant Visuellement leur achèvement.elles peuvent etre constitué par une coupure Dans le tissu : boulevard, parc, canal, Changement dans le bati, Rupture du relief. Les limites sont caractérisé par :

Le nord : caratérisé par le secteur d'ouled hamiti

---

<sup>33</sup>Analyse urbaine.p37 philippe panerai,jean-charles depaule,marcelle demorgon.2005.edition parenthèses

<sup>34</sup> Idem

Le sud : caractérisé par une rupture physique qui est le tracé de la future autoroute

L'est : caractérisé par un changement de relief matérialisé par l'oued

L'ouest : caractérisé par un changement de relief matérialisé par l'oued et le tracé de la future autoroute.

✓ les repères:(landmars): se sont généralement des éléments construits, bâtiments exceptionnelles, monuments.....doué d'une forme particulière qui Facilite leur identification, une place, un carrefour, un square, un pont, un château d'eau ou une montagne constituent aussi des repères. Les repères sont :

le nœud de Khoriba et Nedroma.

L'unité de fabrication de textile

✓ Pour l'axe de la RN98 :

L'axe est choisi à cause de :

- un axe primaire majeur qui passe du nord au sud
- Il contient un flux mécanique fortRN98
- ilconstitue l'entrée de la ville de nedroma.

Le gabarit va de r+2 a r+3 les constructions sont en bonne état avec des toitures plates ; une horizontalité et homogénéité des façades urbaines et unicité du style : de style contemporain

✓ **Le choix des séquences :(voir figure 52.)**



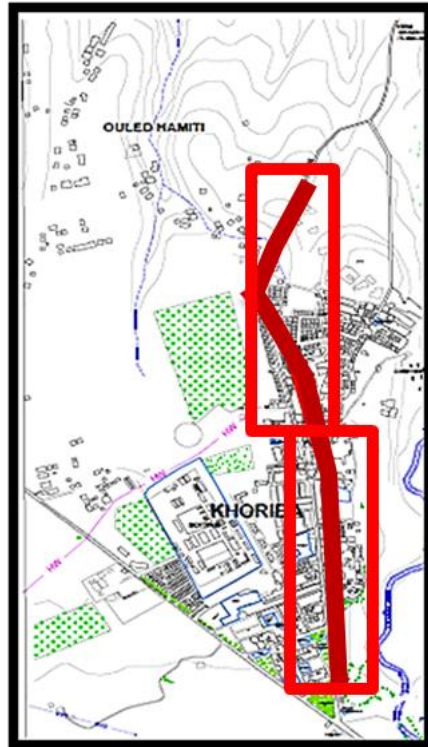


Figure 46.

Localisation de l'axe(source :auteurs)



Figure 53. Séquence 1(source :auteurs)

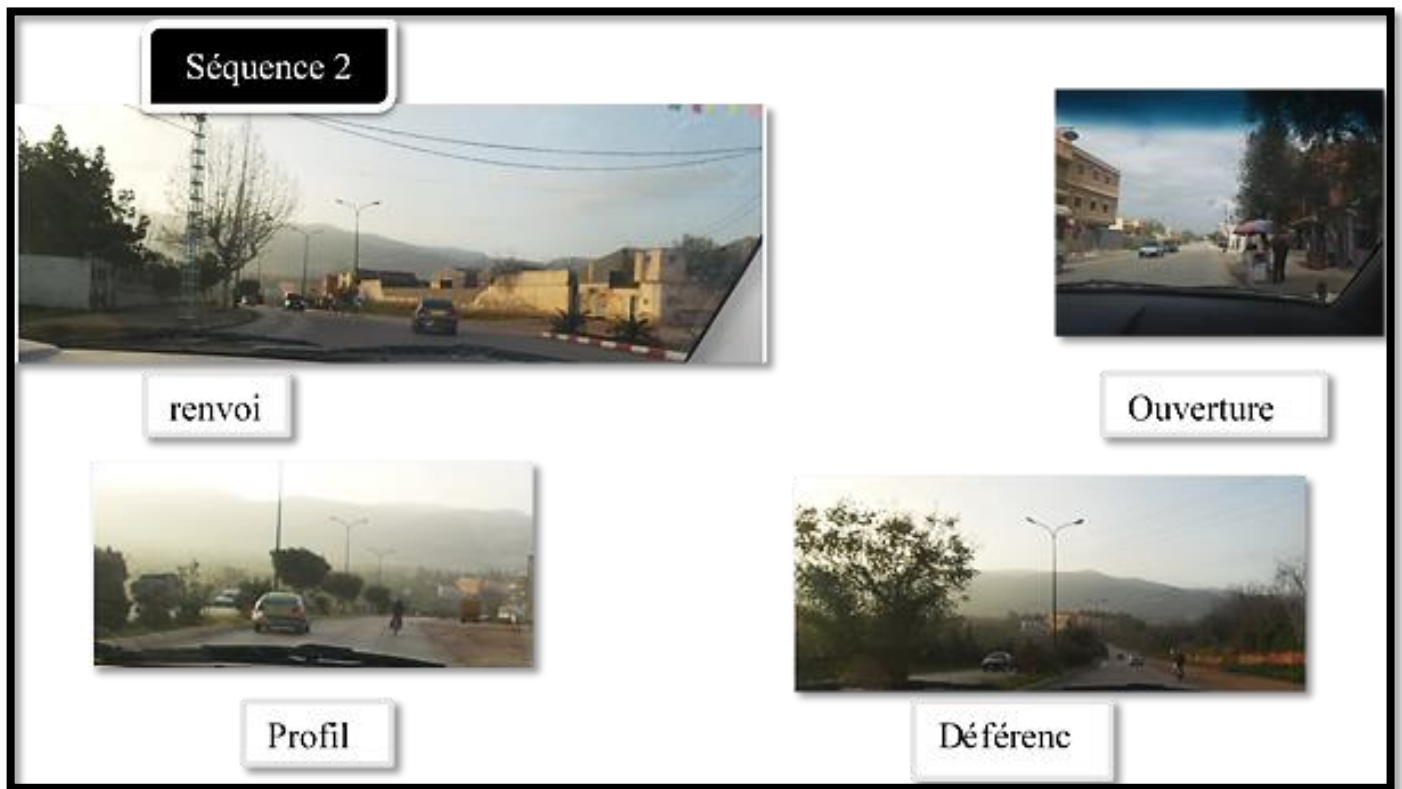










Figure 47. **Séquence 2** (source : auteurs)

**Conclusion :** par l'analyse SWOT (source :auteurs)

 interne	<b>les forces :</b>	<b>les faiblesses</b>
	 style homogène	 l'absence d'une recherche architecturale dans la voie d'accès principale  le manque de la lisibilité de l'espace  l'absence des repères
 externe	<b>les opportunités</b>	<b>les menaces</b>
		 Les zones représentent l'accès et elle ne reflète pas l'histoire et l'identité de la ville

**Tableau 19.** Swot de la dimension

## **Conclusion :**

Pour conclure on a déterminé les potentialités et les problèmes :

### 1) les potentialités :

Khoriba représente un pôle attractif

La présence d'un axe commercial important dans la route d'accès national 98

la présence des terres agricoles

La pluparts des constructions sont neuves

Présence des poches libres

Khoriba représente un passage obligatoire vers plusieurs destinées (tlemcen, le centre-ville de nedroma et ghazaouet)

### 2) les problèmes :

Les problématiques sont catégorisées comme suit :

#### 1) la morphologie :

- la rupture urbaine causée par l'autoroute
- la présence d'une rupture physique (oued)
- trame urbaine mal structuré dans la partie nord-est de khoriba

#### 2) infrastructure de circulation et mobilité :

- manque de diversification des moyens de transport
- inexistence des aire de stationnement
- manque de mobilité urbaine

#### 3) aménagement d'espace public et confort urbain :

- absence des espace public (placette, espace vert aire de jeu aire de regroupement et de rencontre)

#### 4) environnement :

- pollution causé par des déchets de l'usine
- risque d'inondation de l'oued
- l'empiétement des terres agricoles par l'urbanisation

#### 5) paysage urbain

- style architectural ne reflète pas le cachet historique

6) fonctionnement urbain

- non diversification en termes de la typologie d'habitat et des fonctions
- présence de l'usine dans le milieu urbain
- habitation dans un couloir de servitude

## Carte des potentialités

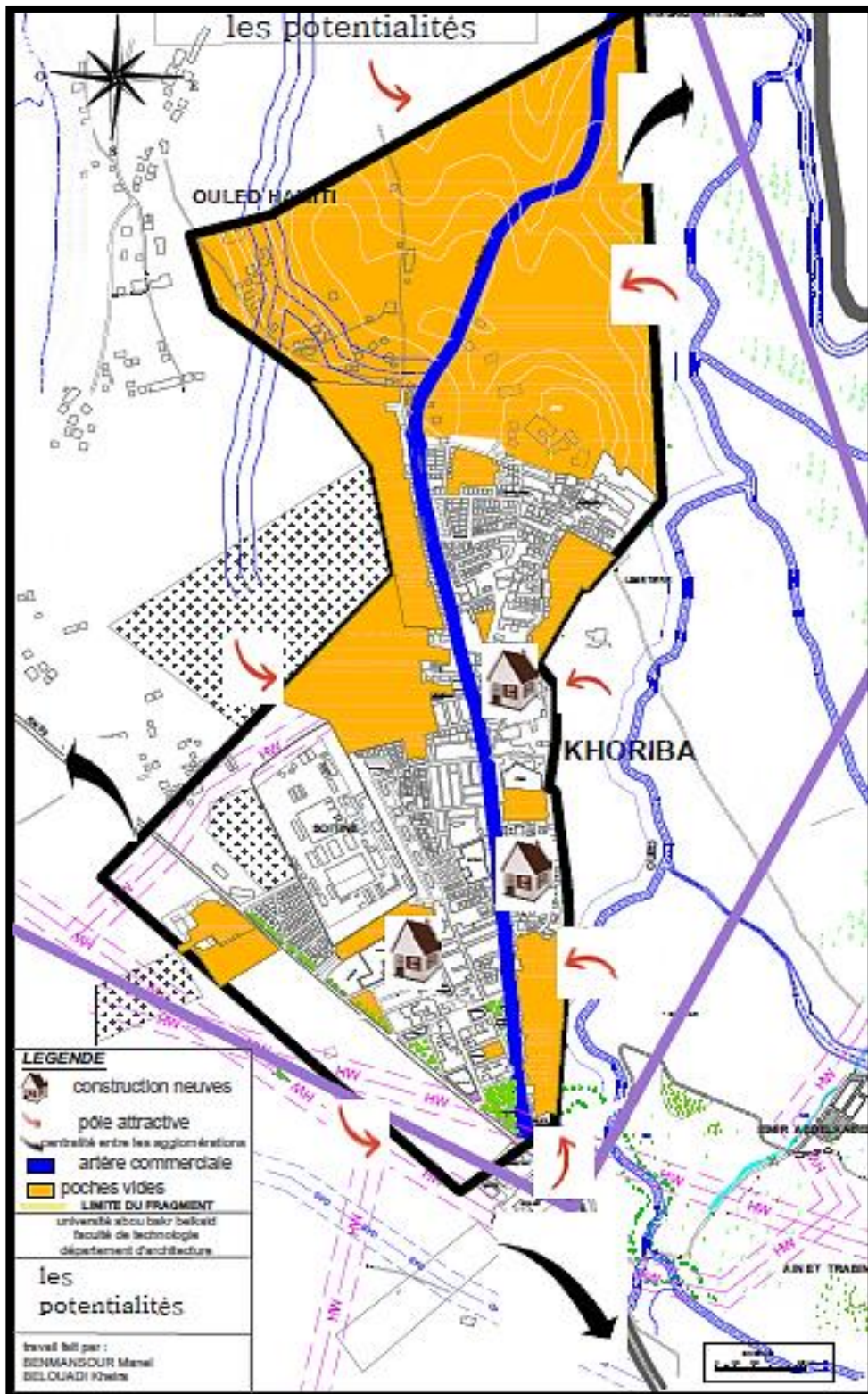


Planche 25. Carte des potentialités

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

### **Synthèse :**

Pour conclure, on a déterminé les problèmes dont souffre l'agglomération de khoriba et qui sont :

- Absence d'un cachet historique dans le style architecturale
- Manque de diversification en terme de transport et de mobilité urbaine
- Tissu irrégulier
- Risque d'inondation causé par le passage des oueds
- Manque des espaces public
- Déchets causé par l'usine
- Présence de l'usine dans le milieu urbain
- Empiètement des terres agricoles par l'urbanisation
- Inexistence des aires de stationnement
- Rupture urbaine causé par les barriere naturel et artificiele
- Non diversification en termes de la typologie d'habitat et des fonctions
- Habitation dans un couloir de servitude

## Carte de synthèse

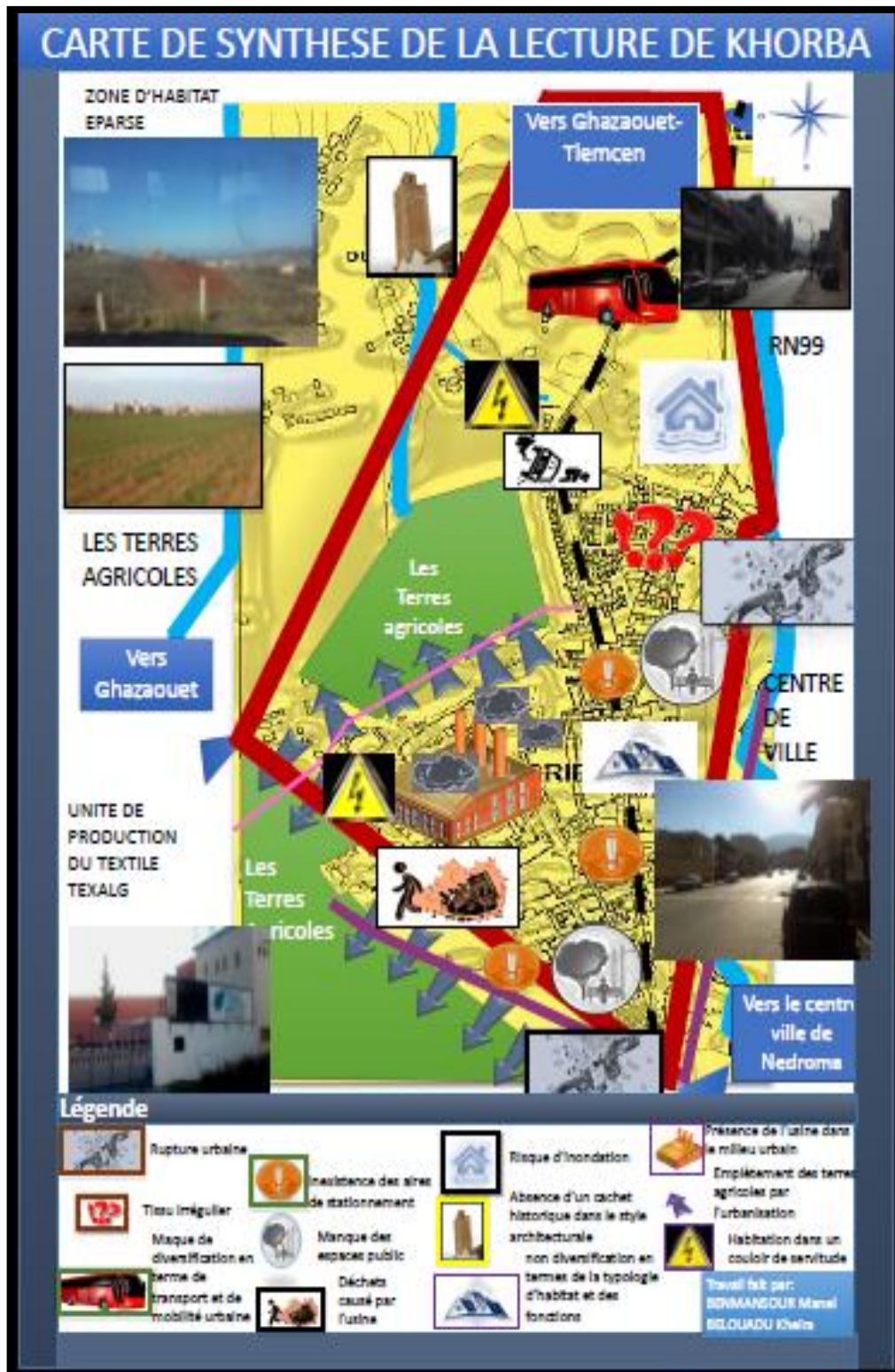


Planche 26. Carte de problématiques

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

Pour conclure nous pouvons dire que nous avons recueillie les donnés du diagnostic technique et nous allons passer au diagnostic partagé.

**Le diagnostic partagé :**

Il consiste sur la concertation avec les acteurs publics :qui sont

\* Les collectivités locales : la daïra et l'APC

\*Les decideurs :

- Direction de la culture et du tourisme ;Direction des travaux public ;Direction de transport ;Direction de l'hydraulique ;Direction du commerce ;Cadastre ;Direction des mines ;Duc

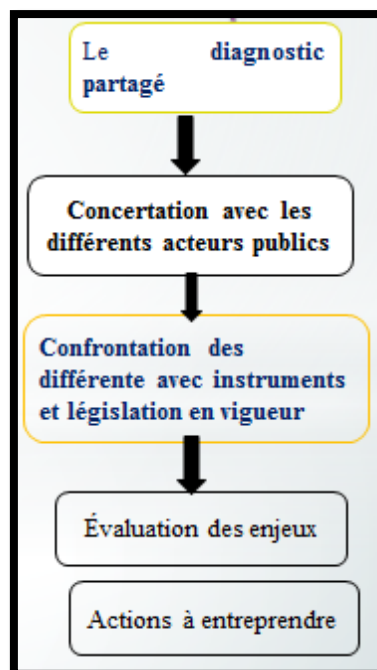
\*Les professionnels :

- Bureaux d'études
- Architectes praticiens

\*La société civile :

- Habitants
- visiteurs

après la concertation avec tous les acteurs,(l'enquête),on va vérifier les résultats obtenue par la confrontation avec les instruments d'urbanisme :PDAU et POS pour parvenir à l'évaluation des enjeux afin de sortir avec des action a entreprendre(voir figure 55)



**Figure 48.** Dignostic partagé (source : auteurs)



- afin de concrétiser cette démarche de diagnostic partagé, on a établi une enquête sur terrain avec les acteurs déjà définie, cette dernière était sous forme d'un questionnaire
- **Le questionnaire :**

### **Objectifs :**

Les objectifs sont suivant les piliers du développement durable

#### **1. Le social :**

- Connaître les besoins réels de la population résidente et qui respecte leur mode de vie rituel et coutume
- Souligner les besoins des visiteurs
- Vérifier leur possibilité d'accepter des touristes

#### **2. L'économie :**

- Savoir le degré de nécessité du commerce et équipement commercial
- Vérifier la possibilité d'implanter des unités de production artisanale
- Vérifier la possibilité du lancement du tourisme culturel

#### **2. L'écologie et le paysage :**

- Le respect de la population au regard de l'urbanisme
- La prévention par les autorités et les directions compétentes d'une stratégie de traitement du paysage
- La prise de disposition vis-à-vis de l'oued
- La possibilité de mettre en place des jardins

S'ajoute à cela deux autres piliers :

#### **3. L'urbain : la présence de volonté de :**

- Créer la complémentarité entre khoriba et nedroma.
- Remédier les ruptures urbaines entre les deux entités.
- Maîtriser l'urbanisation anarchique.
- De mettre de Khoriba un centre secondaire de support
- De régler le problème d'expropriation des terrains de nature juridique privée

#### **4. L'histoire : la volonté et la possibilité de :**

- Mettre en place une stratégie de protection, de mise en valeur et de développement de la médina

- Renforcer la vocation de Nedroma pour être un centre historico-culturelle avec tous ses commodités
- Renforcer l'identité de Nedroma a travers ses entrées

➤ **La méthodologie de l'analyse :**

Le questionnaire se dévise en deux parties : La première réside dans les déterminants sociaux qui sont les caractéristiques des interviewés (âge, sexe, niveau de diplôme...), et la deuxième permet de recueillir les informations

La première partie : Présentation de l'échantillon et les déterminants sociaux :

Nous allons prendre un échantillon représentatif de 50 personnes dont 30 sont des résidents a khoriba et les 20 restant sont des visiteurs. On a choisi une population ciblé suivant les déterminants sociaux suivant :

- Les tranches d'âges : réparties équitablement (20 pourcent pour chaque tranche) comme suit :

-20ans, de 20 à30 ans, 30 à 40 ans, de 40 à 50 ans, +50 ans.

- Le sexe :

On a opté pour répartition de 60 %sexes masculin vue que l'espace est fréquenté et utilisée majoritairement par des hommes.

- La catégorie :

Type d'échantillonnage est non probabiliste<sup>35</sup> : généralement on recourt à ce genre de technique en cas de :

- Base de population incomplète
- Accès limite à la population visée
- Temps limité
- Des ressources minimales

Deuxième parties : Les outils d'analyses :

- Le type de questionnaire :

Nous allons faire recours a des questions semi ouvertes pré-codé et ouvertes généralement les questions semi ouvertes et pré-codé sont pour la population et les questions ouvertes pour

---

<sup>35</sup> Cour de méthodologie, Mr Alili, université abou bakr belkaid.tlemcen.2016

les collectivités locales les décideurs et les professionnelles. Ce qui nous a permis d'avoir un maximum d'informations des collectivités local et les décideurs et de mieux communiquer l'idée a la population

➤ L'approche de questionnaire

Les questions élaborées s'inscrivent dans les piliers de développement durable ainsi les questions sont établies suivant les critères déduisent de la méthode d'analyse d'une entrée : comment analyser une entrée de ville :

*Cette grille complète la fiche identitaire de la commune et se compose du guide d'utilisation, de la grille elle-même, des AFOM et de la fiche synthèse de l'analyse. Elle permet l'analyse de l'entrée de ville et en favorise une vision globale en déterminant les projets à terme dans le cadre de la prospective.<sup>36</sup>*

Comment l'utiliser :

Donc d'après cette grille les caractéristiques d'une entrée de ville sont : (voir tableau 24)

---

<sup>36</sup> Rapport : « *Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle DDT du Che* », Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie;

<i>un espace de transition :</i>	<i>une image de la ville :</i>	<i>une interface :</i>	<i>une partie intégrante de la ville :</i>	<i>un territoire de projet ::</i>
*Perception visuelle *la limite doit être perçue clairement (sans avoir besoin de lire le panneau) *sécurité routière	*La perception de l'identité de la ville en entrée de ville *Les éléments qui nuisent l'image de l'entrée	*L'équilibre des formes urbaines dans les deux rives de la voie de pénétration *Le paysage urbain *La présence de la trame bleu et verte	*La présence de l'espace public *La relation avec le reste de la ville et le centre-ville *Le type de transport *Les espaces de loisir et les espaces vert *L'organisation d'une stratégie logistique *La place du piéton *La présence des équipements	*La présence d'une réflexion globale sur les entrées de ville par l'autorité *Le développement économique *Le développement touristique

• **Les parties enquêtées :**

Les collectivités locales : P-APC et Daïra de Nedroma

Les décideurs :

- ❖ Direction de la culture et tourisme
- ❖ Direction des travaux publics
- ❖ Direction de transport
- ❖ Direction de l'hydraulique
- ❖ Direction du commerce
- ❖ Cadastre
- ❖ Direction des mines

➤ **les contraintes rencontrées :**

Afin de mieux tirer l'information de la population les questions ont été traduites en arabe et vulgarisées.

Le test de l'enquête nous a poussés à cette traduction ainsi la reformulation de certaines questions

➤ **Analyse et interprétation des données :**

Les résultats sont structurés suivant les piliers de développement durable ainsi en ajoutant un autre pilier de l'urbain (détail : voir annexe)

**Visiteur :**

L'écologie et le paysage :

- ❖ Fréquenté vous l'espace?
  - Souvent
  - De temps en temps
  - C'est la première fois

❖ Quel votre première impression ?

- C'est agréable comme endroit
- Pas agréable

❖ Il y a-il des signalisations routières suffisantes ?

- Oui
- non

❖ Il y a il de l'insécurité routiers ?

- Oui
- non

❖ Fréquenté vous l'espace la nuit ?

- Oui
- Non

❖ Vous connaissez le quartier du khoriba ?

- Oui
- Non

❖ Que pensez-vous sur la situation de la voirie ?

- Bonne état
- Mayen état
- Mauvaise état

❖ À votre opinion comment peut-on meublé la voie existante ?

- Commerce
- Mobiliers urbains
- Façade urbaine bien agréable

**Les résidents :**

Le social :

❖ Ça ne vous gêne pas de vivre avec des touristes ?

- Oui
- Non

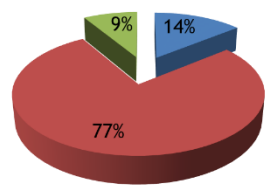
L'écologie et le paysage :

❖ Quel est votre impression sur le quartier ?

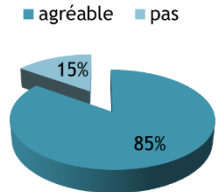
- Bien équipé et aménagé
- Assez équipé et moins aménagé
- Non équipé et mal aménagé

Pour la population :

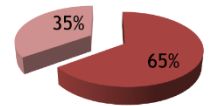
**question 0**  
■ souvent ■ de temps ■ 1 fois



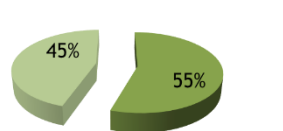
**question1**  
■ agréable ■ pas



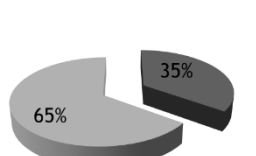
**question3**  
■ oui ■ nn



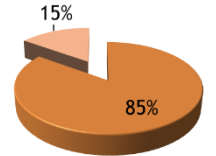
**question4**  
■ oui ■ nn



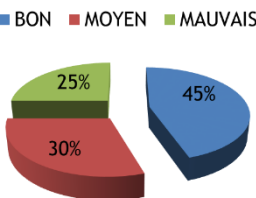
**question5**  
■ oui ■ nn



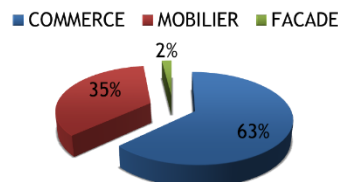
**question6**  
■ agréable ■ pas



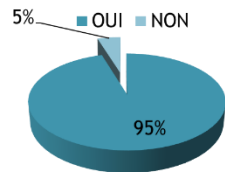
**question8**  
■ BON ■ MOYEN ■ MAUVAIS



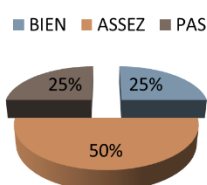
**QUESTION9**  
■ COMMERCE ■ MOBILIER ■ FACADE



**QUESTION11**  
■ OUI ■ NON



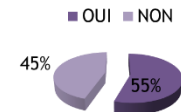
**QUESTION12**  
■ BIEN ■ ASSEZ ■ PAS



❖ Êtes-vous satisfait de l'état de votre quartier ?

- Oui
- Non

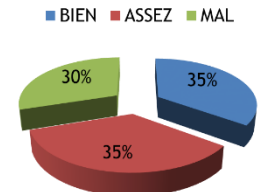
**QUESTION13**  
■ OUI ■ NON



❖ Quel est votre opinion concernant le transport public ?

- Bien desservie
- Moyennement desservie
- Mal desservie

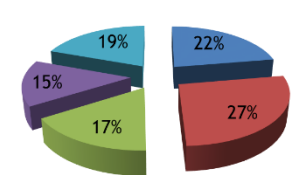
**QUESTION15**  
■ BIEN ■ ASSEZ ■ MAL



❖ Quel type d'aménagement extérieur avez-vous besoin ?

- Aire de jeux
- Espace loisir
- Placette
- Jardins public
- Autres

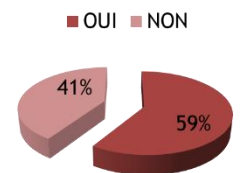
**question**  
■ aire de jeu ■ espace de ■ placette ■ jardin pub ■ autre



❖ La présence de l'usine dans le milieu urbaine ne vous gêne pas ?

- Oui
- non

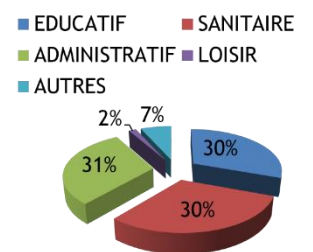
**QUESTION17**  
■ OUI ■ NON



❖ Si oui quel type d'équipement avez-vous besoin ?

- Éducatif
- Sanitaire
- Administratif
- Loisir
- Autres

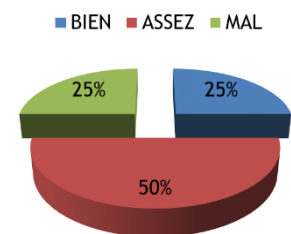
**QUESTION18**  
■ EDUCATIF ■ SANITAIRE ■ ADMINISTRATIF ■ LOISIR ■ AUTRES



❖ Que pensez-vous de la situation de la voirie dans votre quartier ?

- Bon état
- Moyen état
- Mauvaise état

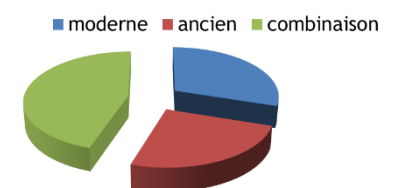
**QUESTION19**  
■ BIEN ■ ASSEZ ■ MAL



❖ Voulez-vous des façades modernes ou anciennes ?

- moderne
- Ancienne
- Combinaison entre les deux

**question20**  
■ moderne ■ ancien ■ combinaison



<sup>37</sup> Auteurs

Aspect	POS	PDAU	L'enquête	La réalité
La morphologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La rénovation de la partie nord est de Khoriba avec une requalification et l'intégration dans son environnement immédiat</li> <li>➤ Rendre Khoriba un centre de support a don chef lieu et centre économique régional</li> <li>➤ Organiser convenablement le tissu urbain</li> <li>➤ L'amélioration du tissu urbain en reposant sur la rénovation du noyau ancien ainsi l'itégration des zones urbanisées essentiellement ceux situé a l'est de l'agglomération en projetant des liaisons Nord sud</li> <li>➤ Densification du tissu urbanisée notamment dans la zone Nord et est et création des lotissements et de l'habitat collectif avec les équipement du première nécessité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prévoir la zone de Ouled m'hammed support à l'urbanisation de l'agglomération chef-lieu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prévoir des opération d'organisation urbaine urbaine dans les zone d'habita illicite pour avoir une certaine homogénéité et cohérence dans le quartier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Trame urbaine mal structuré dans la partie nord est de Khoriba</li> <li>➤ La rupture urbaine causée par l'autoroute</li> <li>➤ La présence d'une rupture physique ( oued)</li> </ul>
Infrastructure de circulation et mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Créer un réseau de voie adapté et fonctionnel et a partir duquel l'opération de régularisation des constructions pourrait être lancé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ l'ouverture de deux(02)importants axes de liaison convergeant vers le carrefour de Khoriba. Cela concerne l'accès rapide, par une pénétrante nord, depuis la RN98, longeant le site de Thar Stor contournement, par une rocade de l'ouest de l'agglomération, avec la direction du sud vers la frontière algéro-marocaine par la future autoroute est-ouest, à laquelle Nedroma doit impérativement être arrimée, pour en tirer profit g, en immeubles à R+5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Limiter les déplacement au niveau du quartier et mettre tous les commodité de première nécessité a disposition</li> <li>➤ Diversifié le transport et privilégié le transport en commun</li> <li>➤ renforcer les liens avec le centre et les quartiers riverains</li> <li>➤ Créer des cheminements piétons</li> <li>➤ Protéger les résidents du point noir par la limitation des vitesses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Manque de diversification des moyens de transport</li> <li>➤ Manque de mobilité urbaine</li> <li>➤ Inexistence des aires de stationnement</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ la réalisation d'une voie rapide, la rocade nord, dont l'utilité est de limiter l'urbanisation dans le nord de l'agglomération par un axe de liaison primaire, entre le Rn99 – CW103 et la RN98, ainsi que par l'intégration des noyaux périurbains</li> </ul>		
Aménagement d'espace public et confort urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'amélioration des conditions de vie de la population ainsi que le cadre bâti</li> <li>➤ Améliorer les conditions d'hygiène</li> <li>➤ Assurer un environnement propre</li> <li>➤ L'élimination des rejets directes ou indirectes des eaux industriels en provenance de l'unité de SOITINE, des eaux ménagères ou autres pour éviter la pollution de l'environnement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ déplacer ou la dévier la ligne électrique de haute tension, qui longe et affecte le tronçon nord de la RN 99</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prévoir des mobilier urbain tel: Des banc public, végétation, objet d'art, stand de vent, poubelle parking et aires de stationnement</li> <li>➤ Opter pour des placettes, des aires de jeu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ manque des espaces publics</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fonctionnement urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ augmenter le niveau d'équipement tout en prenant en compte la situation socio-économique de la population</li> <li>➤ La restructuration fonctionnelle du tissu urbain sans tout fois recourir à la démolition sauf si c'est nécessaire</li> <li>➤ Créer un ensemble homogène intégré a son environnement a travers la programmation d'un ensemble d'équipements à caractère central et collectif</li> <li>➤ Répondre aux besoins en matière d'habitat et infrastructure</li> <li>➤ Créer un centre de développement ayant pour but de créer une nouvelle dynamique</li> <li>➤ Projection d'un pole d'équipement abritant un centre commercial un Cem et une zone de loisir et de détente</li> <li>➤ Au nord la projection un centre de santé et un établissement scolaire 1 et 2 cycle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ la projection d'un programme d'équipements urbains, et d'habitat, qui consiste, après le réaménagement du carrefour existant, à implanter autour de ce dernier et le long du boulevard-RN99A dans sa partie ouest</li> <li>➤ l'implantation, le long du boulevard-RN99A, d'un ensemble résidentiel de 200 appartements de haut standing</li> <li>➤ l'implantation d'une aire d'activités, pour les PME-PMI dans les domaines de l'artisanat, des services, du transit et des dépôts, afin de doter l'agglomération de Nedroma, d'infrastructures répondant aux besoins ainsi qu'aux spécificités socio-économiques et aux traditions de la région des Traras</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le besoin des équipement a caractère culturelle : les hôtels et les centres culturelle des expositoire</li> <li>➤ Prévoir des lotissement et des logement pour répondre au besoins de la population</li> <li>➤ Préparer Khoriba a être la seconde centralité avec plusieurs vocations</li> <li>➤ La zone d'entrée doit avoir un triple rôle d'être une extension a Khoriba de créer la complémentarité entre Khoriba et le centre ville refléter l'image de ville historique</li> <li>➤ Le lancement du tourisme culturel après l'établissement du plan permanent de sauvegarde</li> <li>➤ Revitaliser l'artisanat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ non diversification en termes de la typologie d'habitat</li> <li>➤ Non diversification des fonctions</li> <li>➤ Habitation dans un couloir de servitude</li> </ul>
---	--	--	--	---

**Tableau 20.** confrontation entre le POS, PDAU, enquête et la réalité(source :auteurs)

➤ **La confrontation des résultats :**

Pour confronter les résultats on a défini les points de similitudes et les points de différences (voir tableau 26)

<b>aspect</b>	<b>similitudes</b>	<b>différence</b>
La morphologie	*Rendre Khoriba, ouled m'hammed et el assa un centre de support a son chef lieu et centre économique régional *réorganisation, régularisation, amélioration du tissu urbain	volonté économique
Infrastructure de circulation et mobilité	Création d' un réseau de voie adapté et fonctionnel pour desservir toute la zone	
Aménagement d'espace public et confort urbain	L'amélioration des conditions de vie, d'hygiène, de propreté d'environnement de la population Manque d'espace verte et mobilier urbain	Vision d'intervention: POS: intervention sectorielle concernant l'hygiène et environnement PDAU: intervention globale sur le groupement nedroma-khoriba concernant les lignes hautes tensions dans les zones de servitudes ENTRETIEN: intervention concernant l'aménagement des espaces vert
Fonctionnement urbain	Création d'équipement de nécessité et diversification des modes d'habitat	Typologie d'équipement et d'habitat proposée
Paysage urbain	Amélioration et requalification de paysage existant.	Le traitement et l'aménagement du paysage urbain

**Tableau 26.** La confrontation des résultats (source :auteurs)

D'après la confrontation on déduit que les résultats sont conformes aux orientations des instruments d'urbanisme

➤ **conclusion :**

L'établissement du diagnostic partagé nous a mené à définir les enjeux et réparties suivants six aspects et qui sont : enjeux de mobilité, d'entrée de ville, socio-économique, spatial, paysagiste, et culturelle-touristique.

a) **Enjeu de mobilité**

- Diversification des moyens de transport
- Assurer une bonne fluidité et mobilité mécanique
- Assurer des aires de stationnement

b) **L'enjeu d'une entrée de ville**

- Assurer la sécurité routière
- Refléter l'identité
- Passer d'une logique routière à une logique urbaine
- Recréer un paysage et une unité urbaine
- L'intégration des piétons
- Réconcilier les deux rives des voies

c) **Enjeux socio-économique :**

- Créer la mixité sociale
- Rendre l'urbain agréable à vivre
- Protéger la santé des résidents
- Et veillez sur le bien être des visiteurs
- augmenter l'attractivité du boulevard RN98
- La revitalisation de l'activité artisanale
- Diversification des activités économiques

d) **Enjeu spatial :**

- Création des espaces publics

- La multifonctionnalité des espaces
- Renforcer les liens avec le centre et quartiers riverains
- la création des programmes d'habitat diversifié
- L'amélioration du maillage urbain et assurer une bonne mobilité Avec les mobiliers urbains qu'il faut

e) **Enjeux paysagiste**

- Opter pour un style contemporain avec des interprétations du style de la médina pour renvoyer l'identité de la ville
- Prévoir un séquençement de la zone d'entrée
- Mettre en place des éléments d'appels et de rappels

f) **Enjeux culturel et touristique**

- La valorisation et la réalisation de plan de sauvegarde et de mise en valeur de la médina
- Le développement du tourisme culturel

**Pour concrétiser ses enjeux nous allons mettre en place une stratégie d'intervention qui repose sur :**

- L'amélioration urbaine
  - ✓ Rénovation du cadre bâti
  - ✓ Aération des ilots
  - ✓ Introduction de la mixité de l'habitat et fonctionnel
  - ✓ Assure les équipements d'accompagnements
- Aménagement
  - ✓ Des espaces a l'intérieure des ilots
  - ✓ De la zone oued telta

Et donc le programme de base doit répondre au besoin en matière(voir tableau :27)

<b>Équipement:</b>	<b>Fonction</b>	<b>échelle</b>
Habitat individuelle Habitat collectif intégré	Résidentielle Commerce loisir:	Le quartier
Centre de santé urbaine 2	sanitaire	Le quartier
2 CEM Lycée	éducatif	Le quartier
Complexe touristique	touristique	La ville
Pole culturelle	culturelle	La ville
Parc urbain ,Placette , Air de jeux	Loisir et détente	La ville, Le quartier
Marché ,centre commerciale , commerce intégré, unité de fabrication artisanal centre d'affaire	commerciale Administratif	Le quartier
Air de stationnement, parking	Stationnement	La ville

**Tableau 21.** Programme de base (source :auteurs)

**Pour y arriver à concrétiser cette intervention on propose deux scénarios :**

**LE scénario 1** : il a comme intitulé

**Vers un centre de support économique(voir carte 36)**

*Ce scénario s'inspire principalement des orientations du POS de khoriba .*

. Il propose :

- La rénovation urbaine du nord est de khoriba
- Embellissement, revalorisation et restructuration des axes existants
- La création de : Des équipements : (nord est de l'unité de soitine)
- La densification des zones urbainisées le réaménagement du carfour
- Organisation du tissu urbain
- Bande d'entrée de ville est destiné a recevoir l'habitat intégrer

**Ce scénario a des insuffisances parce que :**

- il ne prévoit pas l'aménagement de l'entrée de ville
- il ne prévoit pas des solutions pour la trame viaire
- il ne prévoit pas la délocalisation de l'unité de fabrication de textile
- Il ne prévoit pas la création d'un lycée

**b.Le scénario 2 :** il a comme intitulé

**Khoriba une seconde centralité urbaine : (voir carte 37)**

**Ce scénario s'inspire des exigences d'une entrée de ville, des besoins resorti lors de l'enquette et des orientations des instruments d'urbanisme.**

**Il propose :**

- restructuration de la voirie au nord est
- La recomposition de la voie de pénétration
- L'élargissement de la RN99
- Délocalisation de l'usine
- Organisation urbaine pour l'habitat illicite
- Aménagement de la partie vierge de l'entrée

**Ce scénario est plus complet et il assure l'entrée de ville. C'est le scénario retenu**

Scénario 1 : vers un centre de support économique

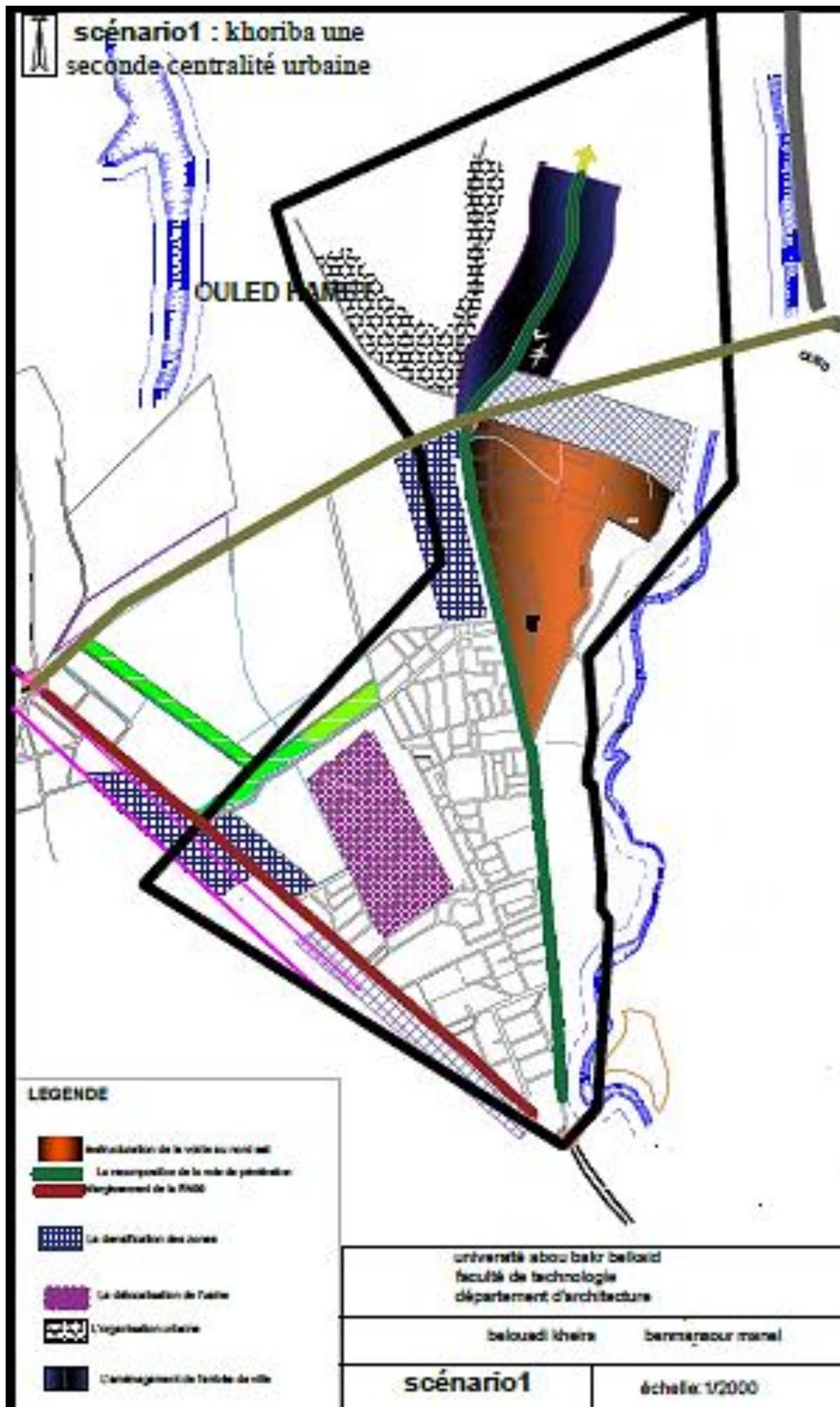


Planche 28. Scénario 1

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

scénario 2 : khoriba une seconde centralité urbaine

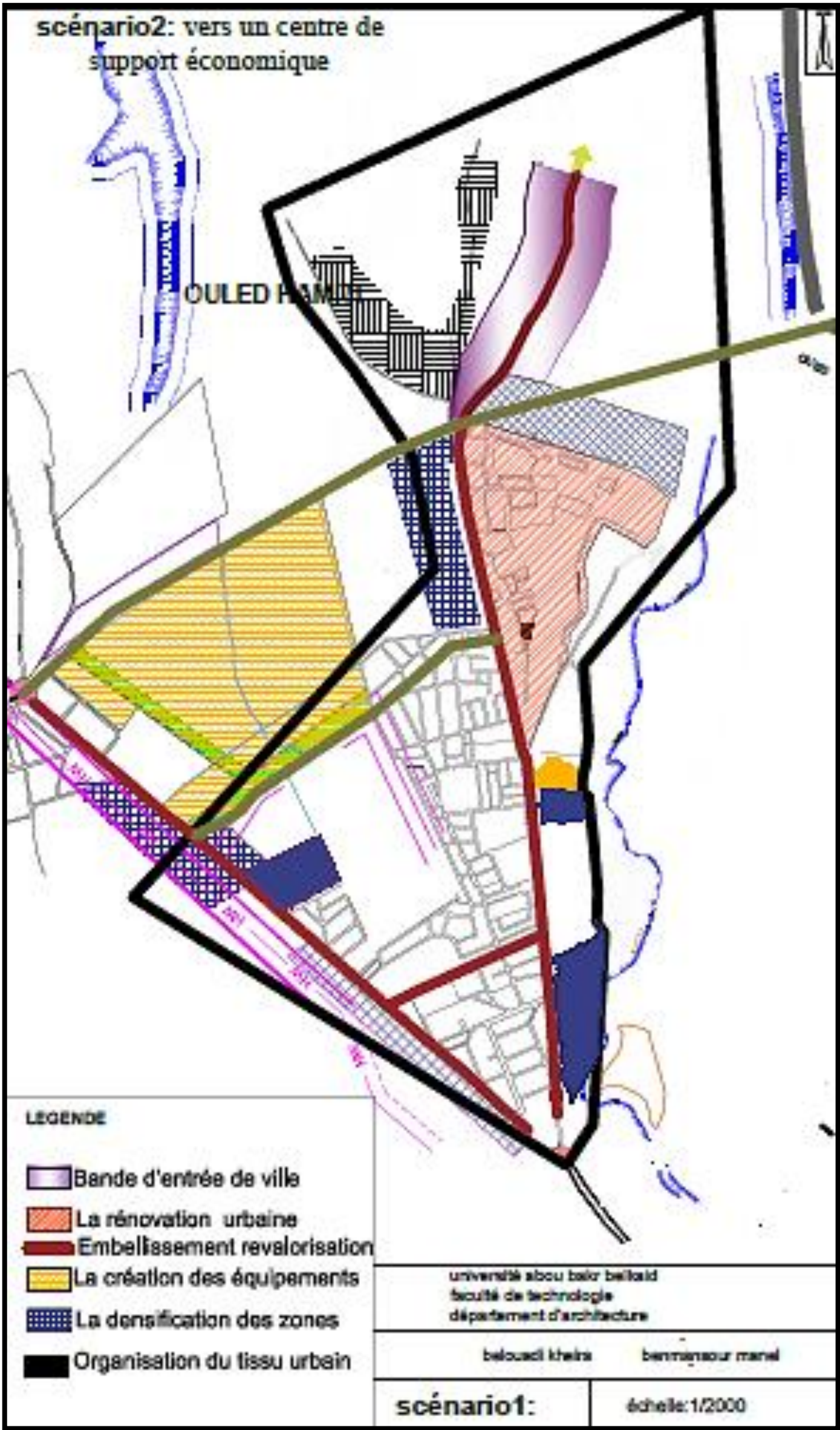


Planche 29. Scénario 2

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs



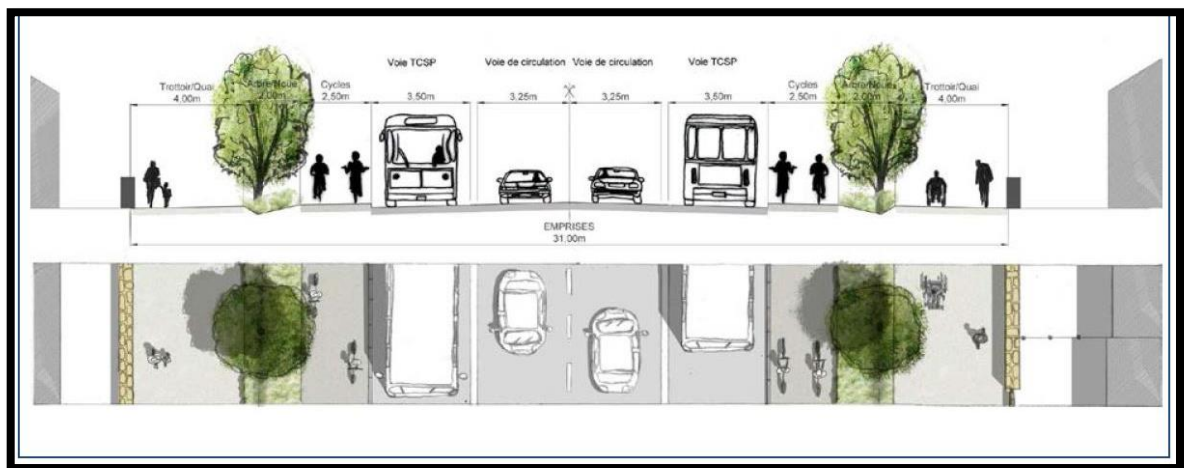
## Pour l'axe de pénétration :

Parmi les caractéristiques d'une entrée de ville : un axe de pénétration important. Dans notre cas d'étude l'axe de pénétration est particulier dans le sens où on ne peut pas le transformer en un boulevard urbain. Pour cette raison on a établi deux scénarios et qui sont :

**Le scénario 1 : intitulé (voir carte 38)**

### **La recomposition de la voirie en boulevard urbain :**

ce scénario : vise la transformation de l'axe de pénétration en un boulevard bi directionnel, unidirectionnel d'une largeur de 31m avec ses composantes (trottoir pour le piéton, une piste cyclable, une voie de transport en commun, une voie mécanique de chaque côté )



**Figure 49.** Coupe sur le boulevard proposé <sup>38</sup>

- **Ce scénario a des insuffisances parce que :**
- L'adoption de cette option nécessite la démolition d'un nombre important d'habitation
- il ne s'adapte pas aux spécificités du territoire

**Le scénario 2 :** (voir carte 39)

### **La préservation de l'axe et la création d'une voie de contournement :**

Il vise la préservation de l'axe qui va être une voie d'entrée unidirectionnelle avec un trottoir pour le piéton, une voie mécanique de chaque côté et la création d'une voie de contournement qui va être une voie de sortie avec le même traitement

<sup>38</sup> Option boulevard google image

**Ce scénario se distingue dans le sens où :**

- Il respecte la spécificité du territoire
- Il ne provoque pas des démolitions

***C'est le scénario retenu***

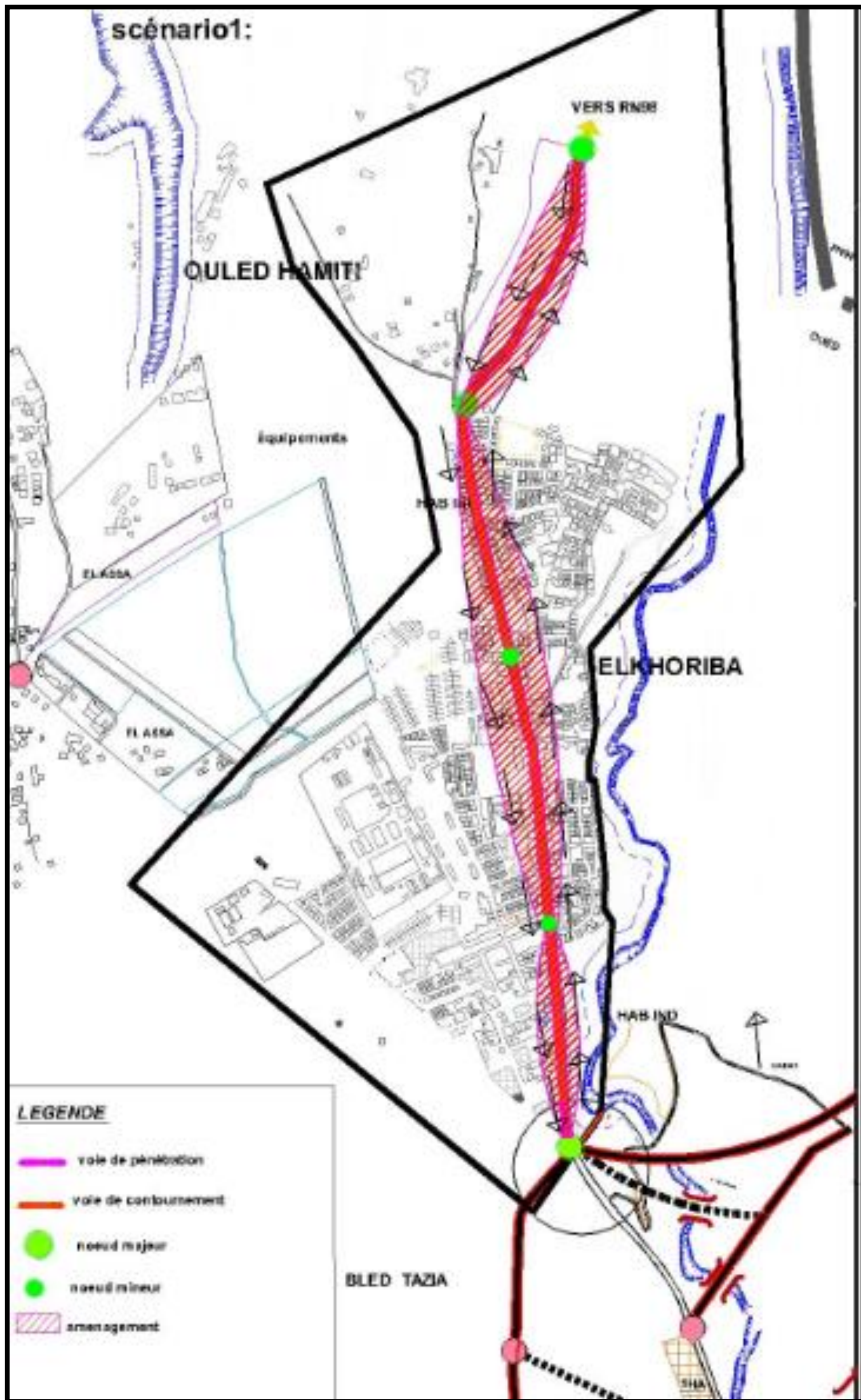


Planche 30. Scénario 1 de l'axe de pénétration

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

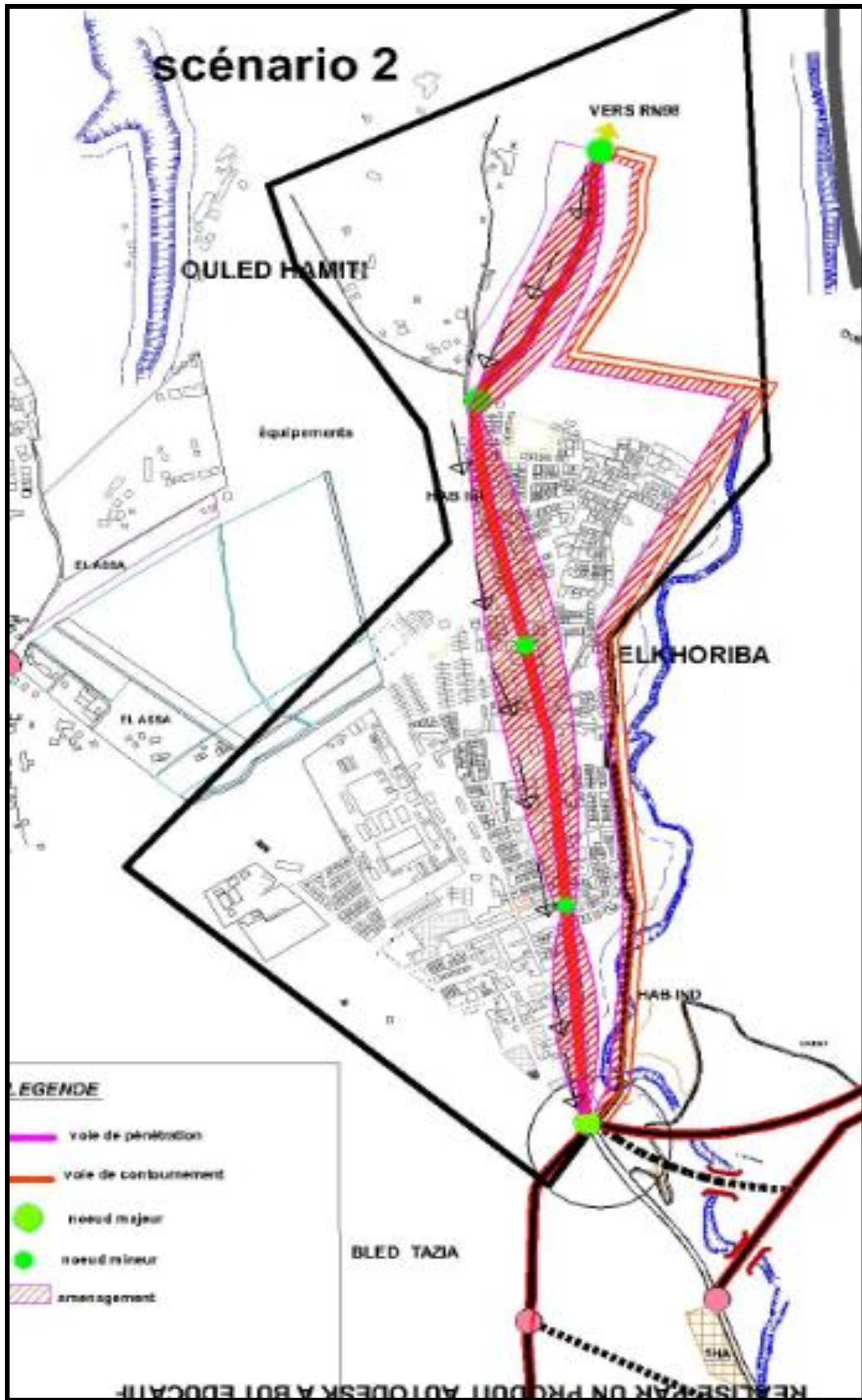


Planche 31. Scénario 2 de l'axe de pénétration

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

## **Chapitre IV : Programmation et projection de l'entrée de ville**

## Introduction.

Après avoir établi les enjeux nous allons développer dans ce chapitre l'opération d'intervention qui va nous permettre d'établir des scénarios et les principes de composition de l'entrée de ville de l'ACL de Nedroma qui émane d'une programmation répondant aux besoins de la ville, de l'air urbaine et de l'entrée et cela pour permettre l'élaboration d'un plan de composition urbaine .

La délimitation de la zone d'intervention :

Pour arriver à mettre en place l'aménagement de l'entrée de ville il faut délimiter la zone d'intervention et pour cela il faut tout d'abord de projeter la notion d'entrée de ville sur le cas Nedromie .cette notion n'est pas perçue comme ailleurs elle doit

- refléter l'identité historique de la commune : afin de :
- améliorer la qualité paysagère
- Améliorer l'accessibilité
- Rechercher une cohérence urbaine
- Répondre aux besoins de la ville

Ainsi que cette zone doit offrir :

- dans le court terme
  - Introduire en premier lieu la notion d'entrée avec la spécificité des villes algériennes en général et du territoire Nedromie en particulier
  - La zone doit être une zone d'extension à Khoriba et qui doit répondre aux besoins en matière d'habitat et d'équipement et en même temps un centre de support à Nedroma

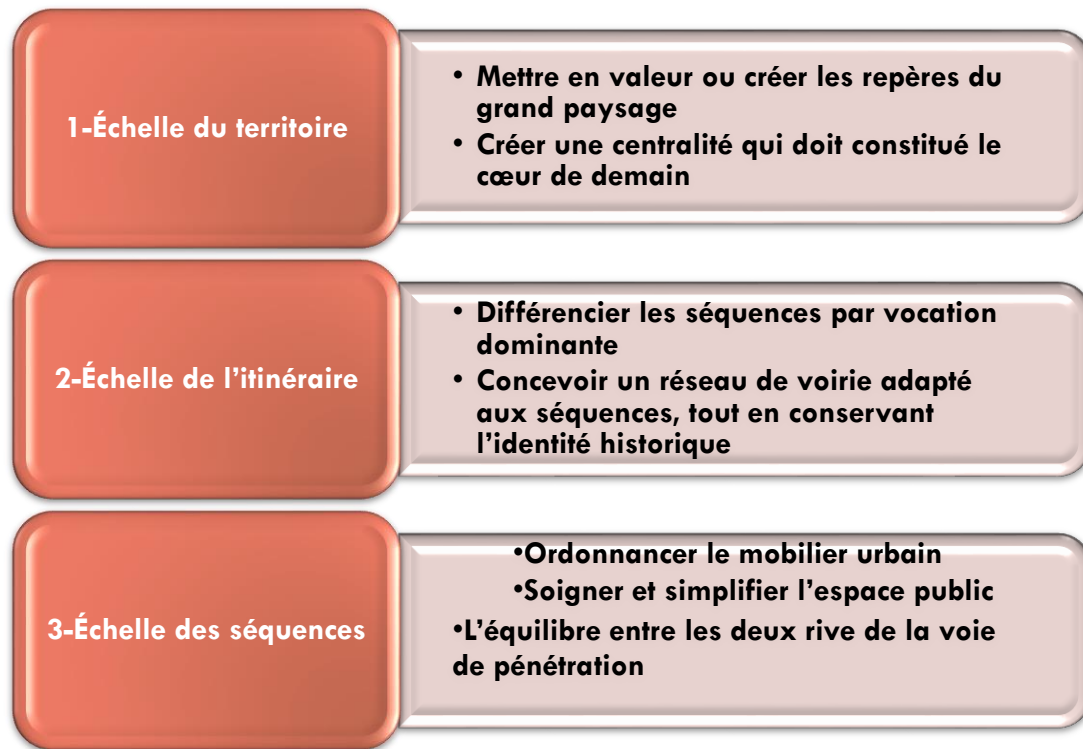
Doter la zone de l'équipement structurant pour lancer le tourisme culturel

- Au long terme
  - Vu le sens d'urbanisation de Khoriba et Ouled Hamiti la zone d'entrée doit être donc elle doit se doter d'une mixité fonctionnelle

De cela nous allons prendre des abords de la RN98 constituant l'axe le plus important en 200m de chaque côté en suivant la norme française qui exige 100 à 150m mais nous avons

decidé de prendre plus pour pouvoir intervenir cette proposition est soutenue par l'orientation des services technique lors de l'enquête

Cette notion est perçu suivant 3échelles :(voir figure57)



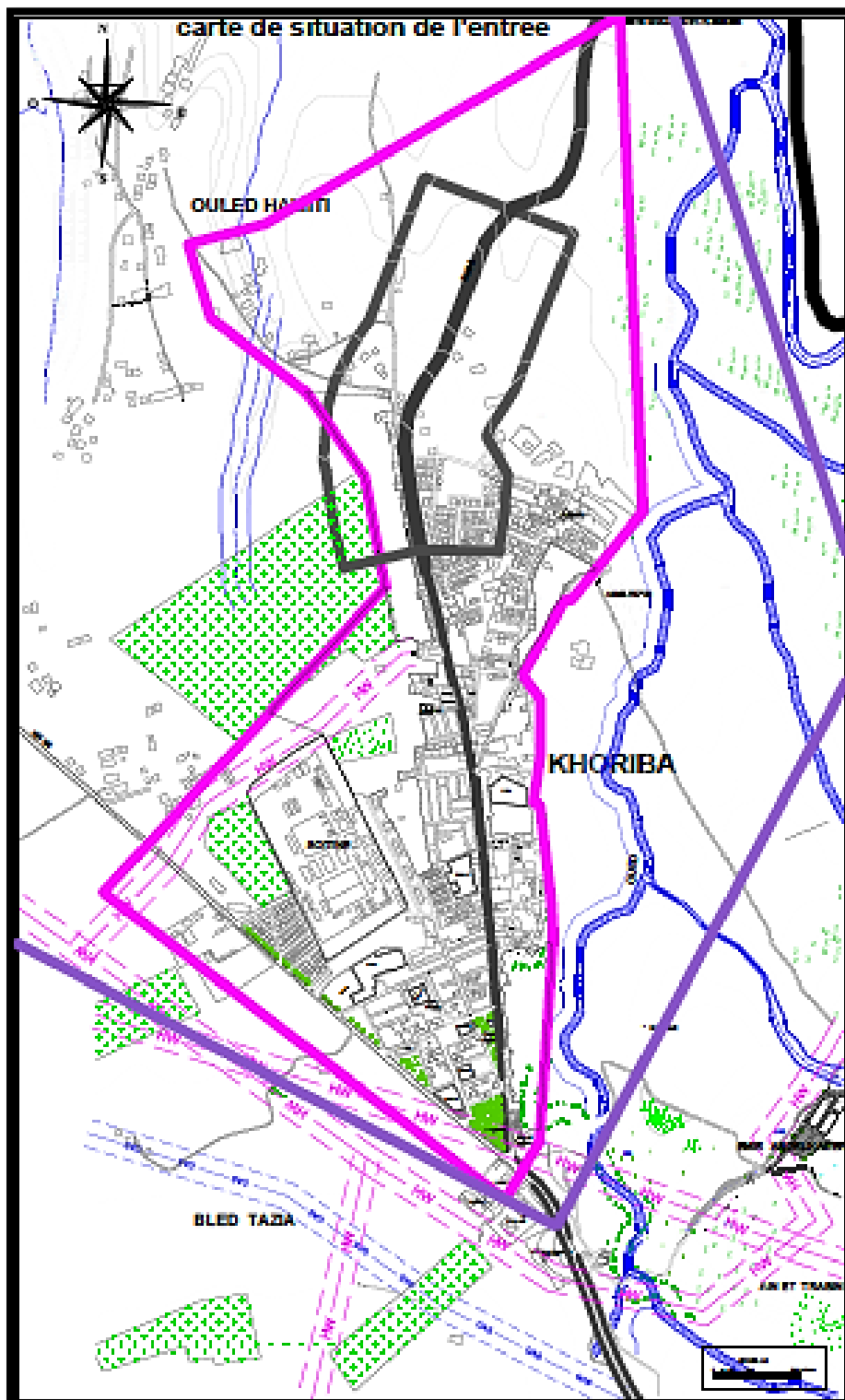
**Figure 50.** L'objectif de l'intervention (source : auteurs)

- D'près ce qui à été dit et d'apres l'article de A. Dupont l'entrée de ville s'étale de 100m de part et d'autre de la voie de pénétration
- La délimitation est proposée par le service technique lors du questionnaire
- Elle comprend l'accès principal à Khoriba

### **Le schéma de principe :**

Le tracé de trame commence de l'axe générateur existant qui est l'axe de pénétration et la création de contuité avec la trame existante après la restructuration. La projection des zones mixites va permettre de créer la contuité entre l'espace non bati et le cœur d'équipement projeté. Ainsi la mise en place des zones résidentielle en contact direct avec l'existant va confirmer la vocation et créer la contuité et la cohérence urbaine

Situation et délimitation de la zone d'entrée



**Planche 32.** Situation et délimitation de la zone d'entrée

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs



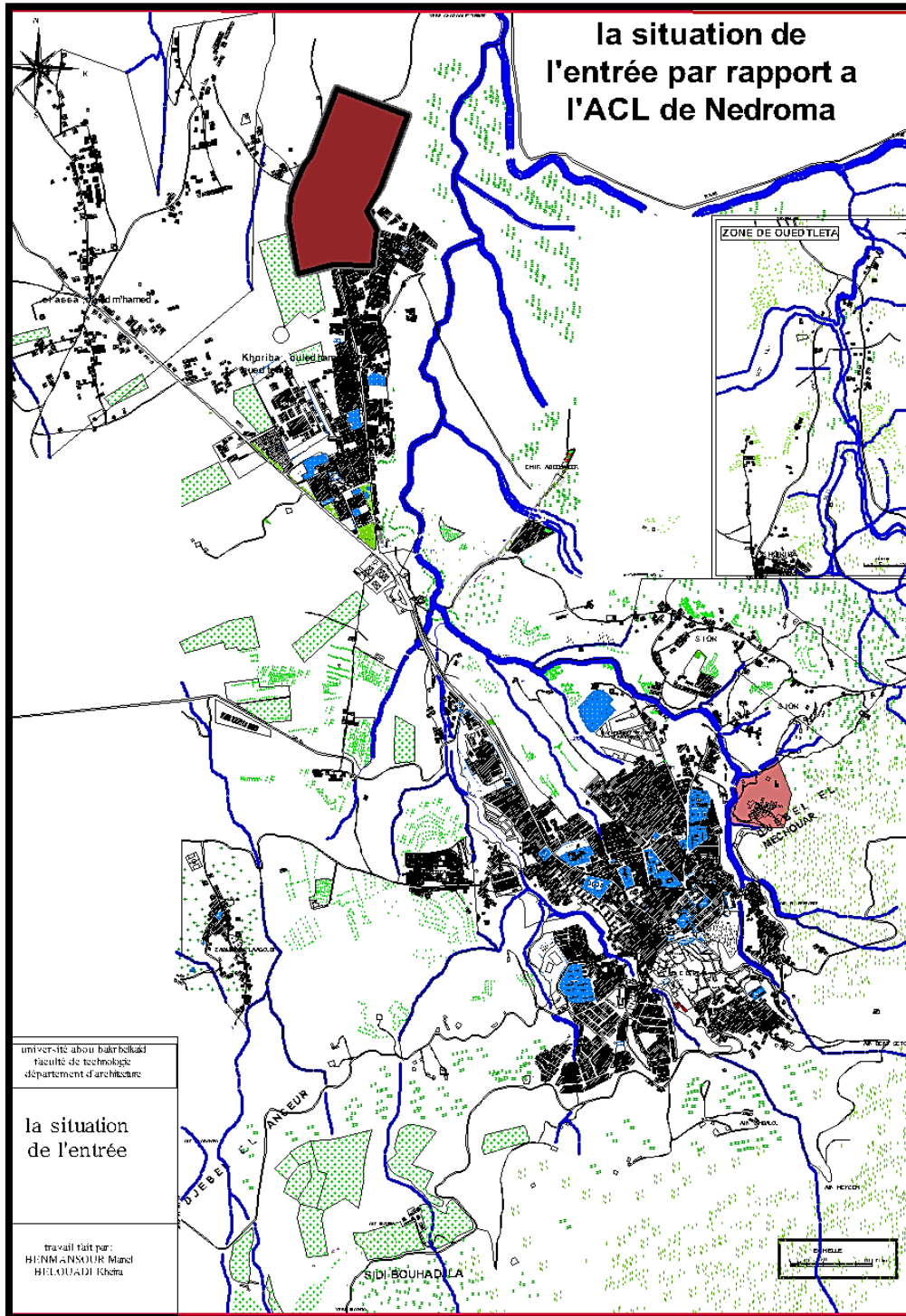


Planche 33. La situation de l'entrée par rapport à l'acl de

Nedroma

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : auteurs

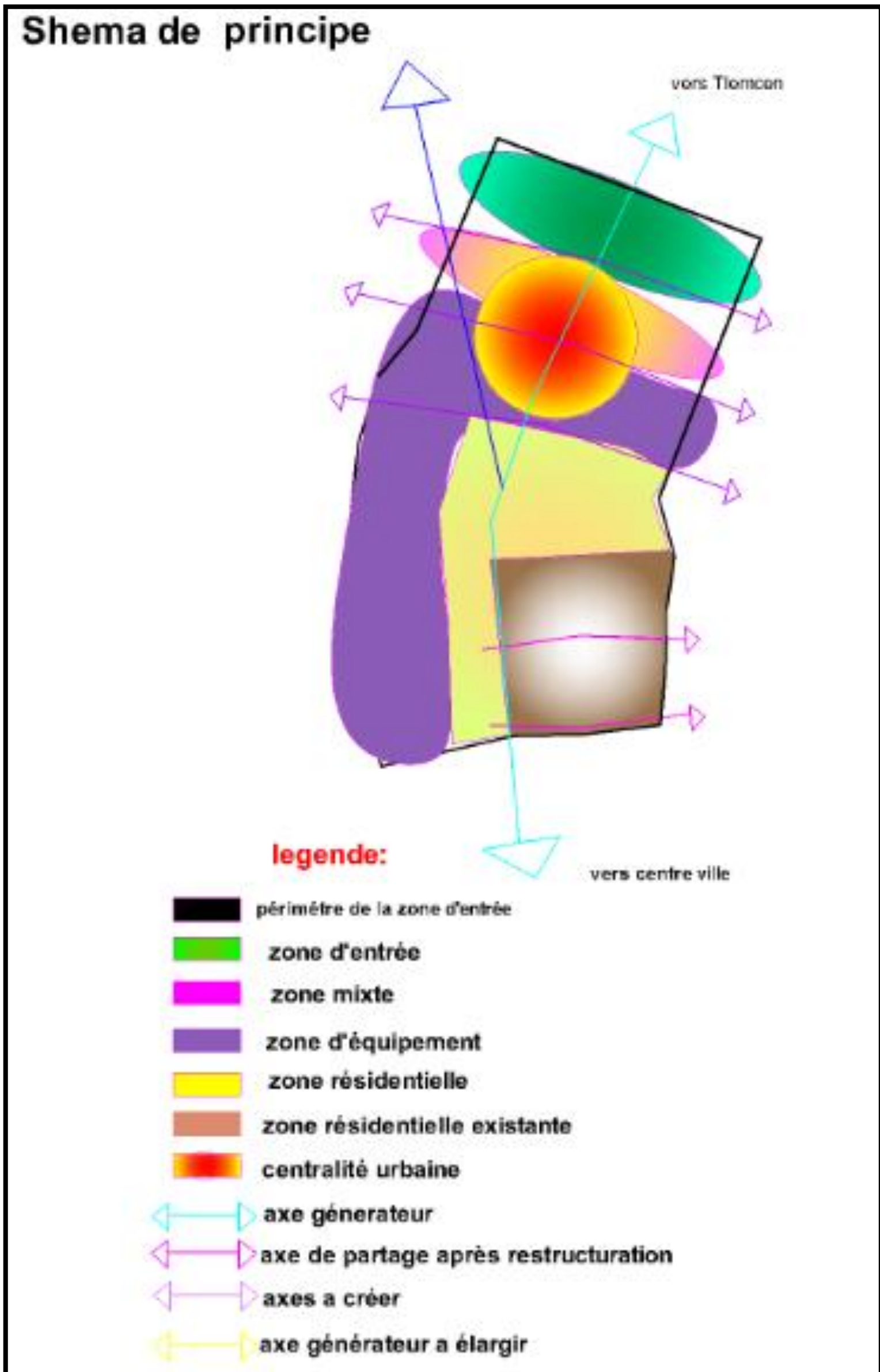


Planche 42. Le schéma de principe

Source : pdau de nedroma 2009

Traitement : aut

Principe d'aménagement et de composition

- **Mobilité et accessibilité vise à améliorer le mode de déplacement**
- **la redynamisation de l'activité commerciale et artisanale**
- **une mixité fonctionnelle qui répond aux besoins**
- **le renforcement des liaisons entre les différents quartiers.**
- **assurer des continuités urbaines –**
- **La restructuration du réseau routier et l'optimisation du stationnement**
- **La mise en valeur de l'environnement naturel et urbain**

La programmation détaillée :

L'élaboration de la programmation est basée sur :

- La programmation retenue des exemples d'aménagement des entrées de villes
- La programmation du POS
- La programmation retenue de la grille d'équipements<sup>39</sup>

**La programmation retenue des exemples d'aménagement des entrées de villes vise :**

- L'amélioration et l'attractivité du quartier
- Retravailler le maillage urbain
- L'amélioration du mobilier urbain
- Création des lieux d'échange et de rencontre
- Intégration de la trame verte
- Respecter les servitudes
- Répondre au besoin en terme d'équipements : de base, d'accompagnement, sur l'échelle de la ville et le quartier
- Mixité sociale et fonctionnelle

---

<sup>39</sup><http://www.calameo.com/books/000899869b3bd3c0d9ae0>

- Prévoir un aménagement conforme aux principes du développement durable
- Prévoir la sécurité routière
- Diversification des moyens de transports

équipements	Surface bâti (m2)	Surface non bâti(m2)	Surface totale(m2)	Surface terrain (m2)
école	2850	3557	7057	4000
CEM	1050	7958	12058	9000
centre de sant2 urbaine	800	1000	1600	1800
Centre commerciale	1356	1474	1800	2774
Immeuble sureté	580 402	2948	890	3930
Maison d'artisanat	2917	5277	11668	8194
Centre de formation artisanale	730		2190	
Hôtel	2598	2625	15588	6408
Maison d'hote	1185		2370	
<b>Centre de loisir</b>	<b>7845</b>	<b>1097</b>	<b>15690</b>	<b>6748</b>
Groupement culturelle	7094	7006		14100
Centre culturelle	4543		13629	
bibliothèque	2551		5102	
Habitat individuelle existant	5694			
Habitat individuelle projeté	3796m <sup>2</sup> 4268,25			

**Tableau 22.**tableau surfacique <sup>40</sup>

<sup>40</sup> Auteurs

Fonction	Équipement/ aménagement	Espace	Gabarit	Capacité d'accueil	Ces / cos
Activité culturel	Maison d'artisanat	-hal d'accueil 550m <sup>2</sup> -Exposition permanente et temporaire 700m <sup>2</sup> -salle de projection 300m <sup>2</sup> -salle de conférence 500m <sup>2</sup>	R+3		0,35/0,42
	Centre de formation artisanale	-Hall d'accueil 100 m <sup>2</sup> -Administration 80 m <sup>2</sup> - 04 Salles de formation 30*4m <sup>2</sup> -Sanitaire 40 m <sup>2</sup> -Circulation 120 m <sup>2</sup> -Bloc dortoir 60 lits (20 chambres de 3 places) 400 m <sup>2</sup> - Cantine 150 m <sup>2</sup> -Sécurité 20 m <sup>2</sup> Stationnement intégré : 40places	R+2	300 places	0,08/0,36
	Centre culturel	Administration 40 m <sup>2</sup> -Bibliothèque 150 m <sup>2</sup> -Médiathèque 120 m <sup>2</sup> -Formation musicale 120 m <sup>2</sup> -Salle d'animation 100 m <sup>2</sup> -Salle de spectacle 300 m <sup>2</sup> -Salle d'art 250 m <sup>2</sup> -Exposition 220 m <sup>2</sup> -Salle de jeux 150 m <sup>2</sup> -Cafétéria avec une terrasse 100 m <sup>2</sup>	R+3		
	bibliothèque	Accueil 25 m <sup>2</sup> -Salle de lecture enfants -150 places 250m <sup>2</sup> -Salle de consultation sur place - 100 places 260 m <sup>2</sup> -Salle de lecture adulte -100 places 260 m <sup>2</sup> -Salle polyvalente -170 places 300 m <sup>2</sup> -Salle internet 120 m <sup>2</sup> -Archive 40 m <sup>2</sup>	R+1		

Activité touristique	Hôtel	-Salle polyvalent 600m <sup>2</sup> -Commerce 300m <sup>2</sup> -Restaurants 900m <sup>2</sup> -Cafétérias 280m <sup>2</sup> -hébergement : Capacité de 300 lits -Stationnement avec une capacité de 40places -loisir : 1000m <sup>2</sup>	R+5		0,40/1,98
Activité touristique	Maison d'hotte	-Un programme d'appart-hôtel (20logements)	R+1		0,11/0,36
Résidence et bureaux	Habitat collectif intégrer	-80 Logements (60 logs F4, 40 logs F5, 20 logs F6) - 05 logements appart-hôtel -Bureaux -Restaurants -Cafétérias -Commerce -loisir -Stationnement avec une capacité de 50 places	R+3 ET R+4		
	Habitat intermédiaire	- 50 Logements (30 logs F4, 10 logs F5, 10 logs F6) -Commerce -Cafétérias -Stationnement avec une capacité de 50 places	R+2		

	Habitat individuelle projeté	unité individuelle 110-220m <sup>2</sup> Placette 2964 m <sup>2</sup> Aire de jeux 8477 m <sup>2</sup>	R+1 ET R+2	126 habitats	0,6-0,9/1,3-1,5
--	------------------------------	--	------------	--------------	-----------------

Activité de loisir	Aménagement d'un parc archéologique	- Jardins familiaux 300m <sup>2</sup> -Air de pique-nique 300 m <sup>2</sup> -Esplanade - Cafétérias 50*2 m <sup>2</sup> -Lac -Parcours cyclable et calèche			/
--------------------	-------------------------------------	--	--	--	---

		-Aménagement vert - activité sportive -musée a ciel ouvert			
	Centre de loisir	-Loisirs sec 150 m <sup>2</sup> -Bien-être 100 m <sup>2</sup> - Salle de cinéma avec une capacité de 400 places 150 m <sup>2</sup> -Un espace de remise en forme 120m <sup>2</sup> - Commerces 50 m <sup>2</sup> -restauration : 300m <sup>2</sup> -Mutiplex :-Accueil 50 m <sup>2</sup> -Circulation 300 m <sup>2</sup> -Sécurité 40 m <sup>2</sup> -Sanitaire 50 m <sup>2</sup> -Discothèque 500 m <sup>2</sup> -Salle de cinéma avec une capacité de 400 places 500 m <sup>2</sup> -Salle de jeux de Kermesse (tir aux javelots/fléchettes, tir à l'arc, le casse-tête, la planche à savon, le pendule, les sumos, bowling) 1200 m <sup>2</sup>	R+2	500 places	0,8/1,9
Service, et éducation	Équipement de services	Centre de santé urbaine : -Accueil 30 m <sup>2</sup> - 04 Salles de consultations 30*4 m <sup>2</sup> - 02 Salle de médecine 25*2 m <sup>2</sup> - 03 Salle d'infirmierie 25*3 m <sup>2</sup> -Labo d'analyse 100 m <sup>2</sup> -Salle radiographie 80 m <sup>2</sup>	2500	R+1	0,44/0,88
		- Immeuble administratif : - Bureaux - Salle polyvalent - Annexe de police : - -Accueil 50 m <sup>2</sup> - -Poste police 100 m <sup>2</sup> - 03 Bureaux 20*3 m		R+2 R+1	0,15/0,10
	Équipements éducatifs	École de 1 <sup>er</sup> cycle -Hall d'accueil 100m <sup>2</sup>	R+1	144-160 élève	0,71/1,7



		-Administration 70 m <sup>2</sup> - 6 Salles 30*6 m <sup>2</sup> -Sanitaire 40 m <sup>2</sup> -Circulation 120 m <sup>2</sup> -Cantine 150 m <sup>2</sup> -Sécurité 20 m <sup>2</sup>			
	Éducatif	CEM -Hall d'accueil 100m <sup>2</sup> -Administration 70 m <sup>2</sup> - 12 Salles 30*6 m <sup>2</sup> -Sanitaire 40 m <sup>2</sup> -Circulation 120 m <sup>2</sup> -Cantine 150 m <sup>2</sup> -Sécurité 20 m <sup>2</sup> Parc éducatif : 1358m <sup>2</sup>		R+1 ET R+2	288-300 élèves 0,11/1,33
Commerce et animation	Centre commerciale	20 magasins *20 m <sup>2</sup> - Cafétéria 00 m <sup>2</sup> -Circulation m <sup>2</sup> -Sanitaire m <sup>2</sup> -Stationnement 62places	20 m <sup>2</sup>  1 120 30	R+1 et r+2	500 visiteurs 0,48/0,69

**Tableau 23.** Le programme détaillé <sup>41</sup>

<sup>41</sup> Auteurs

Après l'effectuation d'une programmation détaillée on peut maintenant entamer la partie d'intervention et la composition urbaine

Donc notre travail va être divisé en deux parties :

#### **4.3.1 Pour l'urbanisation :**

##### **Le découpage de la trame viaire : (voir carte46)**

Le découpage de la trame viaire repose sur l'axe générateur qui est l'axe de pénétration la RN98 et le tracé de trame existante après la restructuration proposé par les instruments d'urbanisme cela va nous aider à créer une continuité et une cohérence urbaine

##### **L'ilotage : (voir carte47)**

Le choix est porté sur des ilots fermés parce que c'est une nécessité ressentie pour les résidents lors de l'enquête d'avoir une certaine intimité et une introversion en plus du fait qu'on est dans une ville historique. on compte 32 ilots existants et 25 ilots de création nouvelle

(voir tableau28)

##### **Types d'ilots :**

<i>ilot</i>	<i>type</i>	<i>Superficie(m2)</i>	<i>développement</i>
<b>1</b>	rectangulaire	593.5	Nouvelle création
<b>2</b>	rectangulaire	523.2	Nouvelle création
<b>3</b>	trapézoïdale	543.2	Nouvelle création
<b>4</b>	irrégulier	427.1	Nouvelle création
<b>5</b>	irrégulier	374.4	Nouvelle création
<b>6</b>	trapézoïdale	404.3	Nouvelle création
<b>7</b>	rectangulaire	510.4	Nouvelle création
<b>8</b>	rectangulaire	357.1	Nouvelle création
<b>9</b>	irrégulier	387.09	Nouvelle création
<b>10</b>	rectangulaire	308	Nouvelle création

<b>11</b>	trapézoïdale	338.3	Nouvelle création
<b>12</b>	trapézoïdale	402.7	Nouvelle création
<b>13</b>	rectangulaire	502.8	Nouvelle création
<b>14</b>	caré	244.3	Nouvelle création
<b>15</b>	caré	243.1	Nouvelle création
<b>16</b>	caré	245.09	Nouvelle création
<b>17</b>	triangulaire	345.6	Nouvelle création
<b>18</b>	trapézoïdale	379.01	Nouvelle création
<b>19</b>	triangulaire	349.5	Nouvelle création
<b>20</b>	rectangulaire	350.2	Nouvelle création
<b>21</b>	rectangulaire	379	Nouvelle création
<b>22</b>	caré	242	Nouvelle création
<b>23</b>	trapézoïdale	356	Nouvelle création
<b>24</b>	rectangulaire	400	Nouvelle création
<b>25</b>	irrégulier	399	Nouvelle création
<b>26</b>	irrégulier	351.9	existant
<b>27</b>	irrégulier	374	existant
<b>28</b>	irrégulier	428.3	existant
<b>29</b>	trapézoïdale	350.1	existant
<b>30</b>	trapézoïdale	374.2	existant
<b>31</b>	rectangulaire	358	existant
<b>32</b>	irrégulier	369.9	existant

### **Le rapport bati-non bati**

L'emprise au sol est estimée de 0.5 à 0.6 et un cos de 1.9 donc favorisé la faible hauteur pour rester dans l'esprit de la petite à caractère historique. En autorisant en quelque exception la grande hauteur pour des éléments d'appels et repère ainsi que le rapport bâti non bâti est estimé de 2/3 bâti en laissant le 1/3 non bâti.

### **L'espace public : (voir carte 48)**

L'intégration des espaces publics doit respecter la spécificité du territoire. C'est la raison pour laquelle on a implanté les aires de jeux et les places à l'intérieur pour confirmer l'introversion et préserver l'intimité.

### **Le cadre bâti :**

L'implantation suit le principe de l'îlot fermé avec des formes géométriques en L qui le confirme en suivant les terrains.

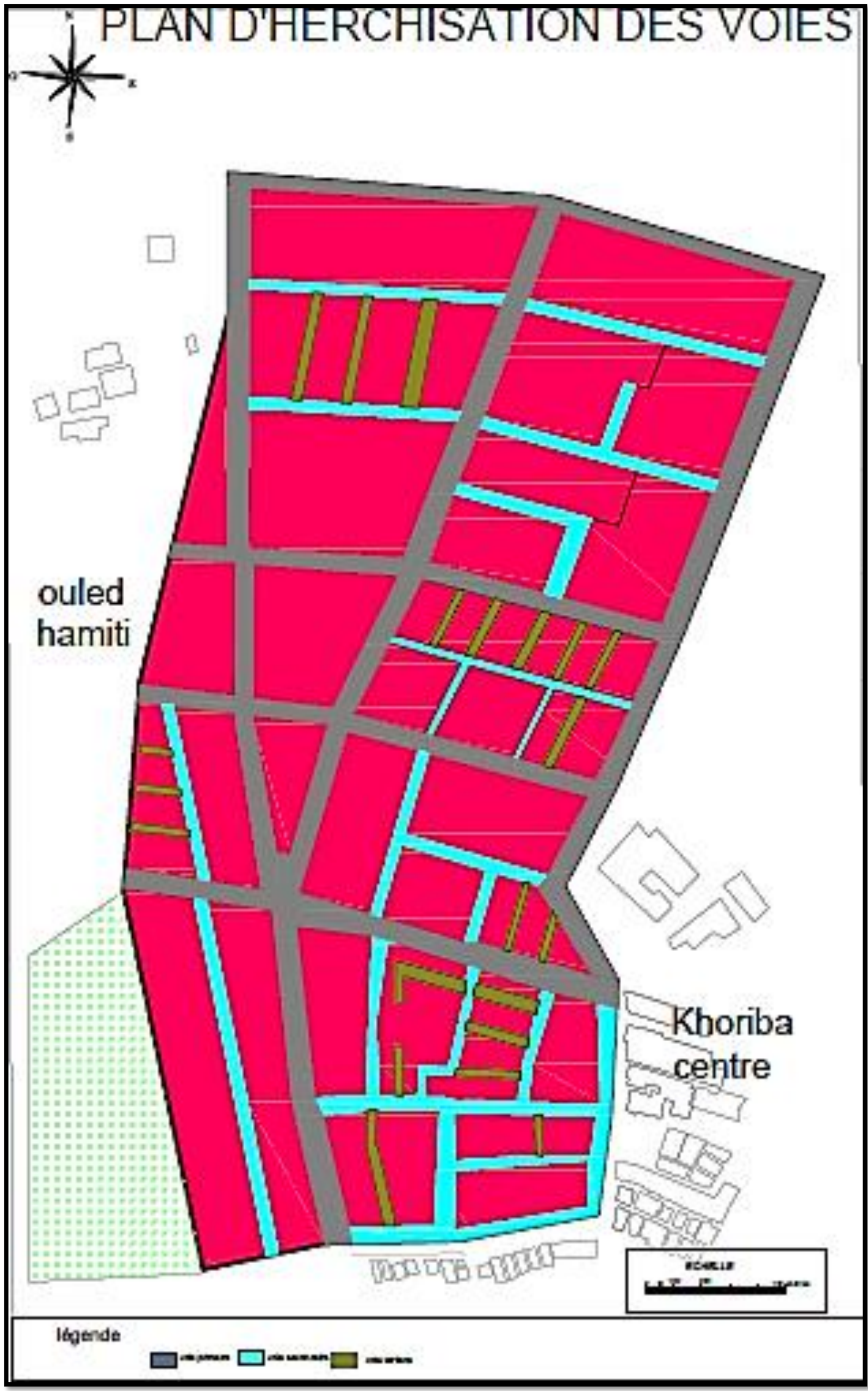


Planche 34. Carte de découpage de la trame viare <sup>42</sup>

<sup>42</sup> Auteurs

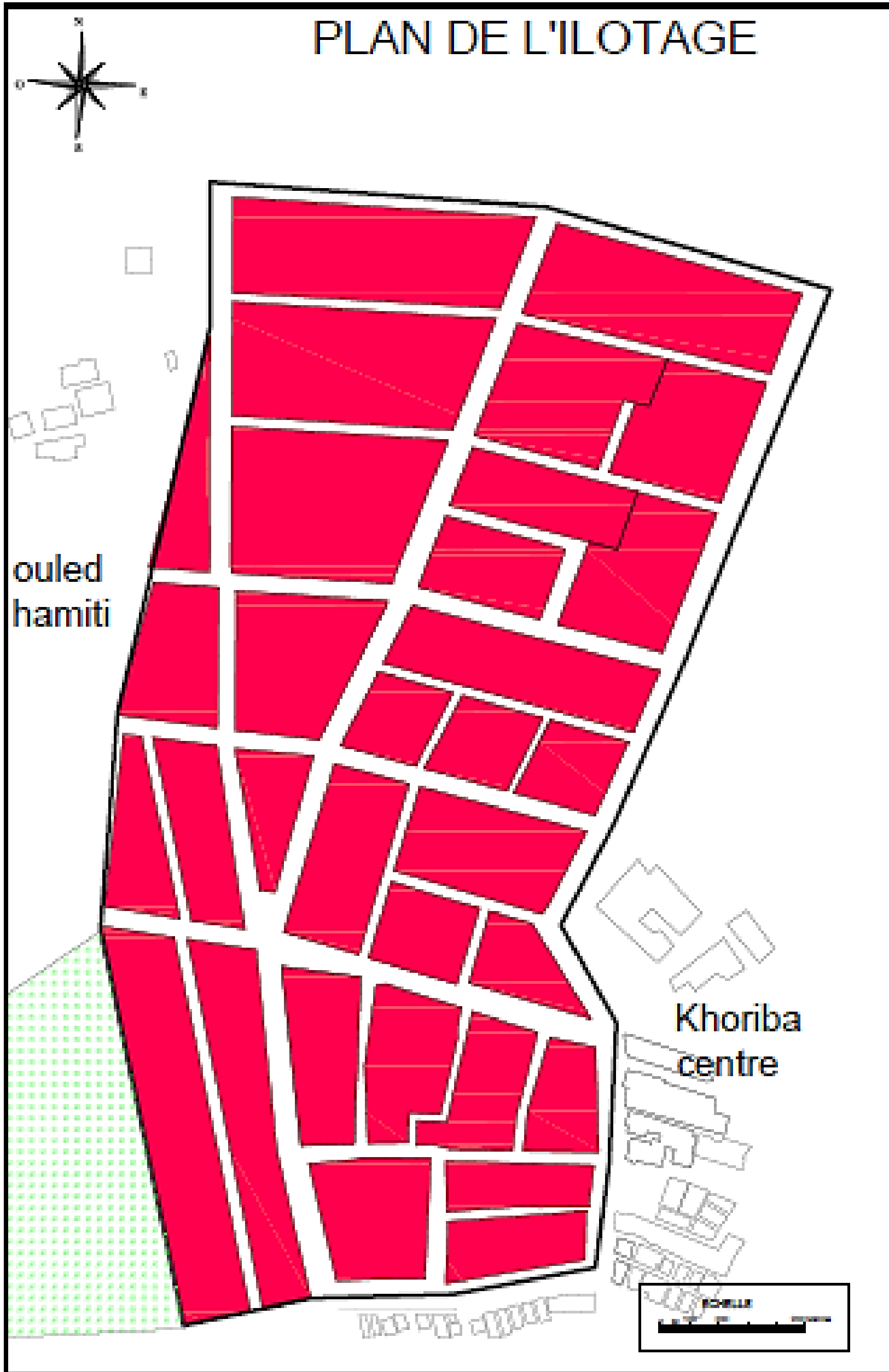


Planche 35. Carte de l'ilotage <sup>43</sup>

<sup>43</sup> Auteurs

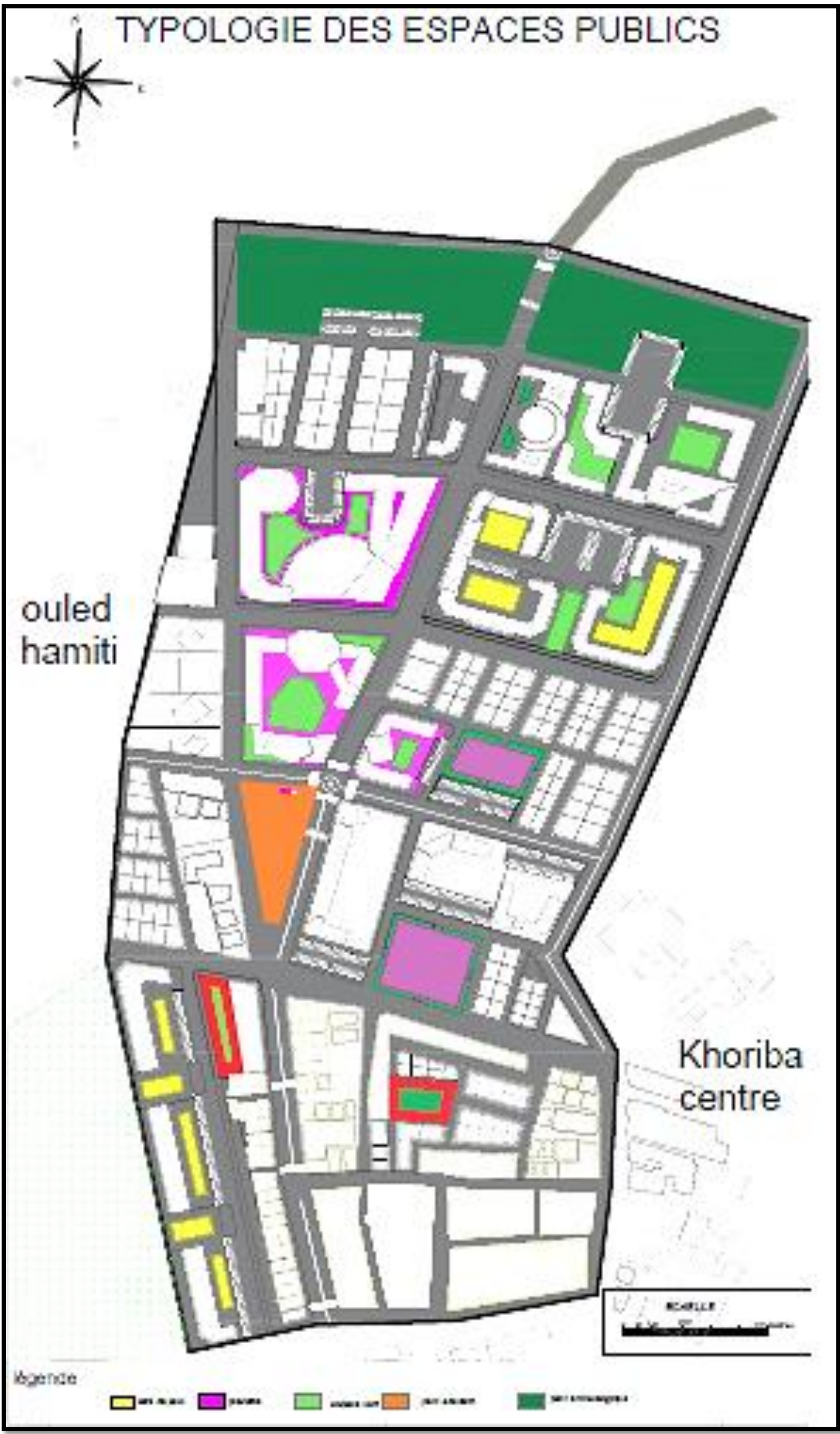


Planche 36. Carte des espaces publics<sup>44</sup>

<sup>44</sup> Auteurs

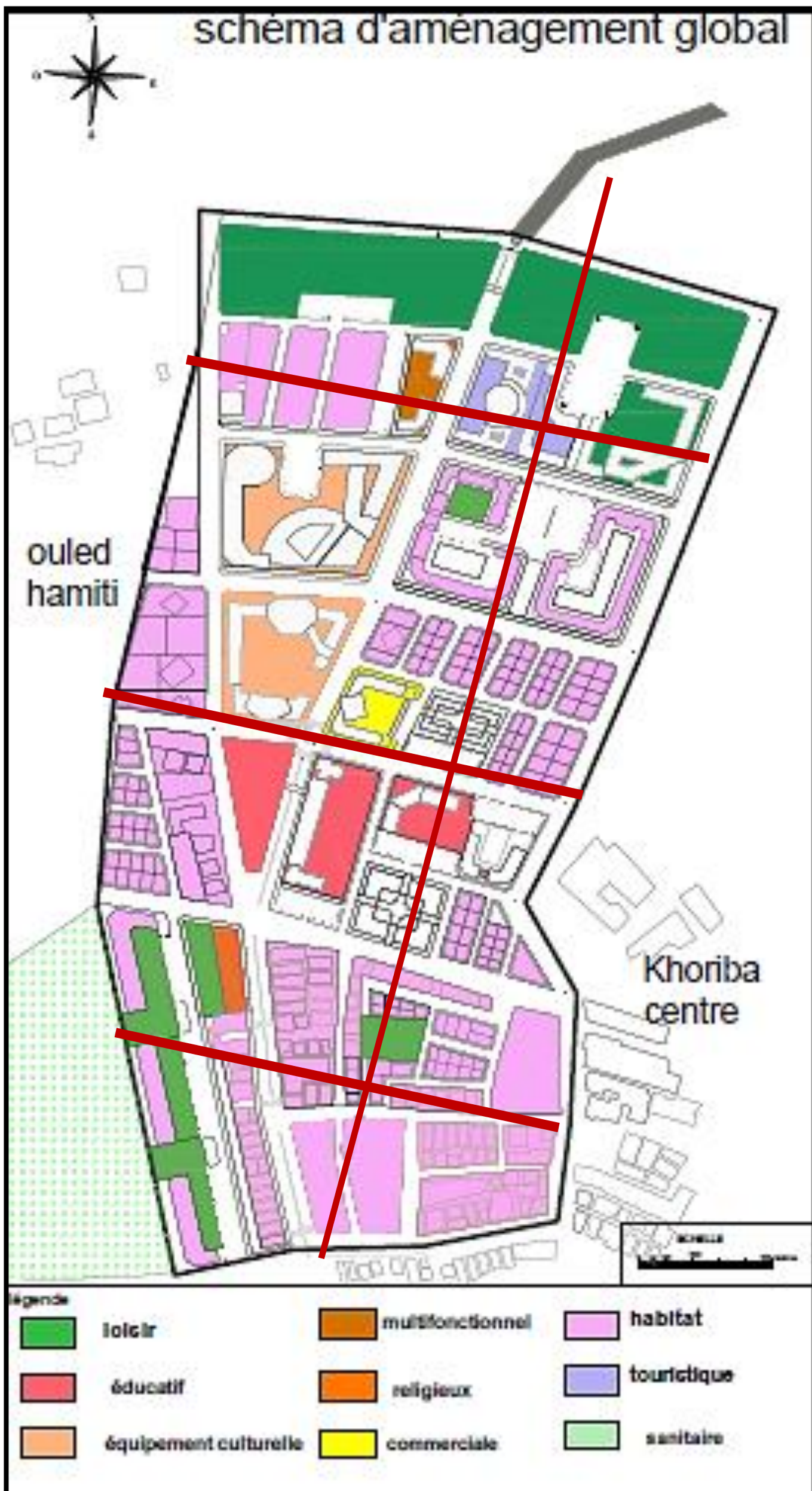


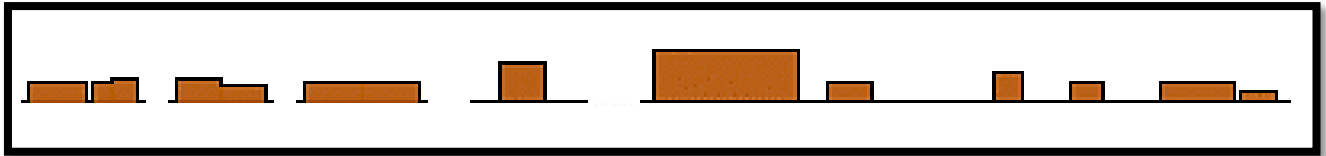
Planche 37. Schéma globale d'aménagement <sup>45</sup>

<sup>45</sup> Auteurs

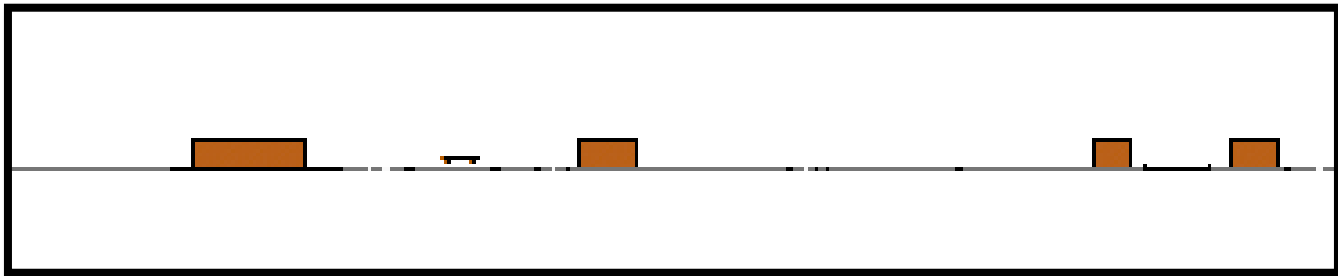


**Les coupes urbaines :**

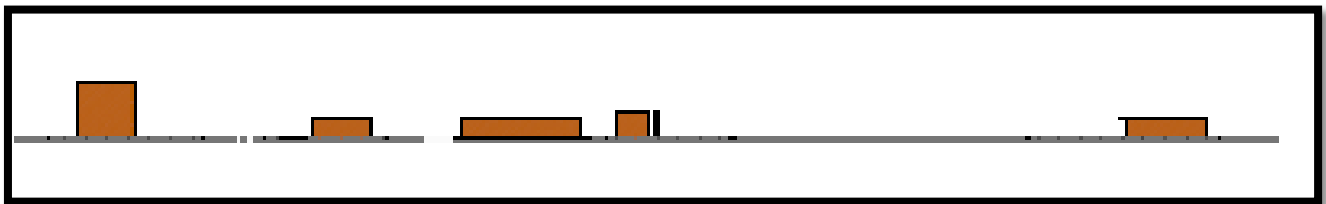
le terrain est partiquement plat



Coupe 1



Coupe 2



Coupe 3

**Figure 51.** Coupe transversales <sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> Auteurs



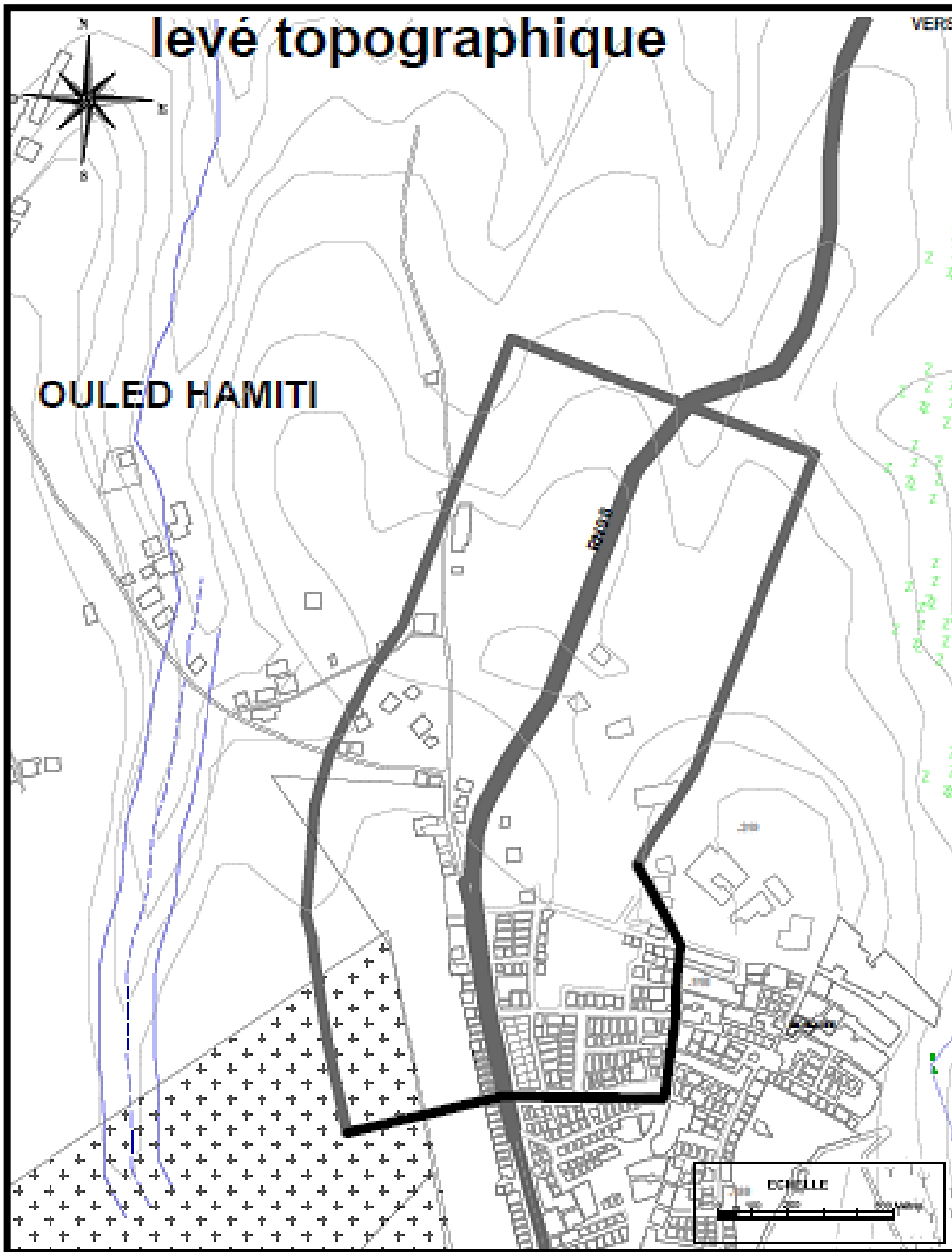


Planche 38. Le levé topographique <sup>48</sup>

<sup>48</sup> Auteurs

## Les façades urbaines :

Les façades sont horizontale avec des volumes carré ou rectangulaire : il existe deux types de façades avec lesquels la façade est composée :

- Les premiers types



Figure 53. Types 1 <sup>49</sup>

Type d'ouverture	Style architecturale	Gabarit de bâti	activité	texture	période	Matériau de constructions	Couleur dominant	Type de toiture	Element architecturale
caré	•moderne	•R+1 R+2	•Habitat individuel •Habitat+ Commerce	•Peinture beige	•Post colonial annes90	•Beton armé	•Beige	•plate	•Pas d'élément

Tableau 24. Analyse des façades<sup>50</sup>

<sup>49</sup> Auteurs

<sup>50</sup>idem

➤ Le deuxième type :



Figure 54. Le type 2 <sup>51</sup>

Type d'ouverture	Style architecturale	Gabarit de bâti	activité	texture	période	Matériau de constructions	Couleur	Type de toiture	Element architecturale
Caré arcé	•moderne	•R+1 R+2	•Habitat individuel •Habitat+ Commerce	•Peinture bleu •gris	•Post colonial annes 90	•Beton armé	•Bleu •gris	•plate	•Pas d'élément

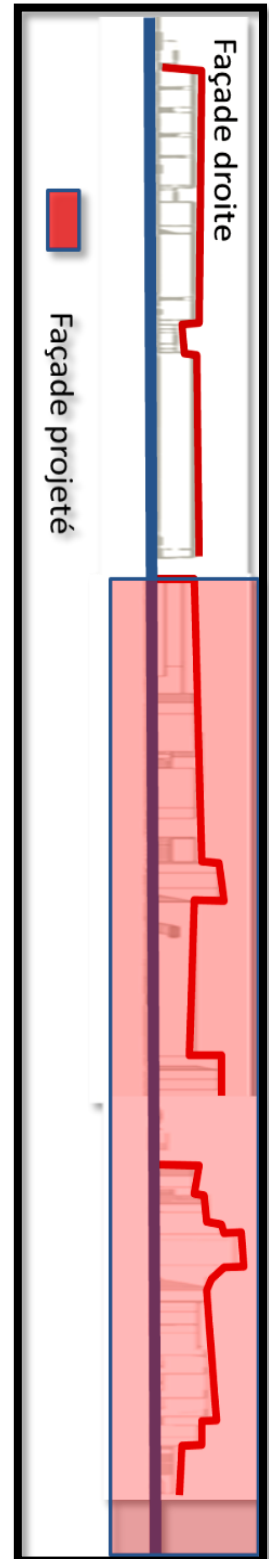
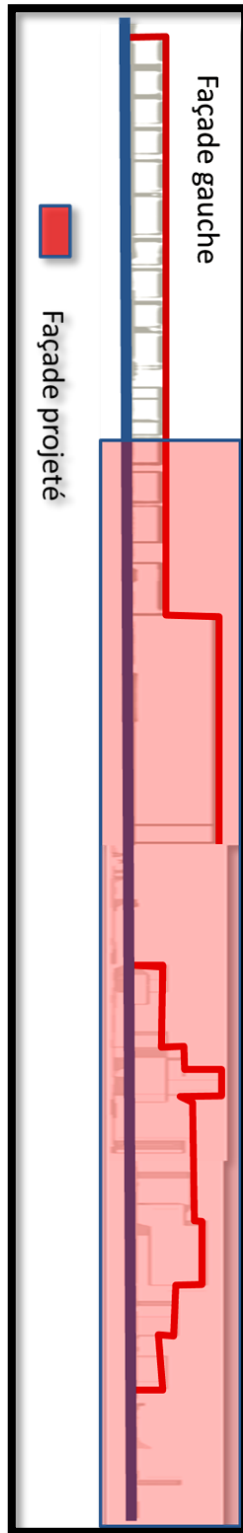
Tableau 25. Analyse façade <sup>52</sup>

➤ La facade projeté :

Elle est composé principalement des équipements avec un peu d'habitat individuel

<sup>51</sup> Idem

<sup>52</sup> Auteur



**Figure 55.** Skyline des facades projetés <sup>53</sup>

<sup>53</sup> Auteurs

Le tracé du skyline démontre qu'il y'a un rapprochement avec les façades existante avec un gabarit faible, des façades horizontales a l'échelle humaine. L'inspiration des façades existantes va être adapté puisque les fonctions ne sont pas les memes

Les principes retenus de la façade sont :

Les ouvertures en arc

Les décrochements qui rappellent les balcons filants

Ce qu'on doit ajouter :

Les facades doivent s'inscrire dans un style contemporain mais avec l'interprétation de quelques éléments telque :

-L'utilisation de la moucharabeh

### **Pour l'axe de pénétration :**

La répartition des masses baties :

On privilège l'aménagement des liens par des fonctions compatibles et complémentaires ainsi que des aménagements qui favorise une transition naturelle entre les séquences

Mobilier urbain et sécurité :

Pour assurer la sécurité routière on a opté pour une cohabitation de la trame piétonne et de véhicule tout en créant des passages piéton dans les étages ou de créer des passages gardé par le feu tricolore et la limitation de la vitesse. Pour le mobilier urbain on décidé d'implanté une porte urbaine pour marque le contacte avec le monde urbain ainsi doté la zone de tout les mobilier nécessaire a l'usage quotidien.

L'animation :

Le nouvel encadrement des abords du boulevard contribue à l'établissement d'un parcours dynamique à l'échelle humaine. L'enrichissement des facades urbaine par des activités différentes avec l'intégration du commers au RDC. Le vison est d'occuper le cœur du fragment par la vocation culturel l'ensemble des équipements sont implanté dans l'axe de pénétration pour l'animé les espaces publiques sont a l'intérieur pour préserver l'intimité

### **Dispositif d'aménagement urbain**

Les matériaux et revetement du sol

- Les critères de choix des matériaux et revêtement de sol.

Les matériaux de revêtements de sol ont été choisis selon les critères communs suivants :

- Qualité esthétique,
- la cohérence et l'harmonie avec le paysage
- Durabilité
- le taux d'imperméabilité
- prise en compte des personnes à mobilité réduite

Implantation du mobilier urbain :

Le choix des mobiliers doit répondre aux critères suivants :

- la compatibilité des modèles avec l'ensemble des mobiliers utilisés
- s'adapter à la spécificité du territoire Nedromie
- pour l'éclairage public le choix vise à concilier performances énergétiques et nécessité

D'éclairage.

La gestion durable de l'eau :

Le choix des techniques doit répondre au critère suivant :

- *La densité des milieux : ( zone résidentielle, zone d'activité)*
- *Le taux de perméabilisation des sols*
- *Les contraintes et les potentialités des sites* <sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> Tasfaouet, séminaire, la gestion durable des eaux de pluie



### Lé séquencement :

Pour le séquencement est déjà répartie comme suit

#### La séquence 01

Celle qui annonce la ville cette zone se caractérise par l'absence du bâti avec des paysages naturels

#### La séquence 02

Séquence de transition caractérisée par une densité faible du bâti qui marque l'approximité de la ville. Elle englobe deux zones (zone d'entrée et la zone mixite)

#### La séquence 03 :

L'entrée proprement dite avec ses équipements et ses infrastructure et son espace bâti proche (la zone mixite et la zone résidentielle)

#### Pour la séquence 1 :

La création d'un parc archéologique qui va avec la voation de la ville et la confirme. Ainsi cela va permettre de crée une ouverture visuelle avec l'injection des vocations culturelleEt touristique afin d'affirmer la vocation de la ville



Figure 56. Schéma de répartition des séquences <sup>55</sup>

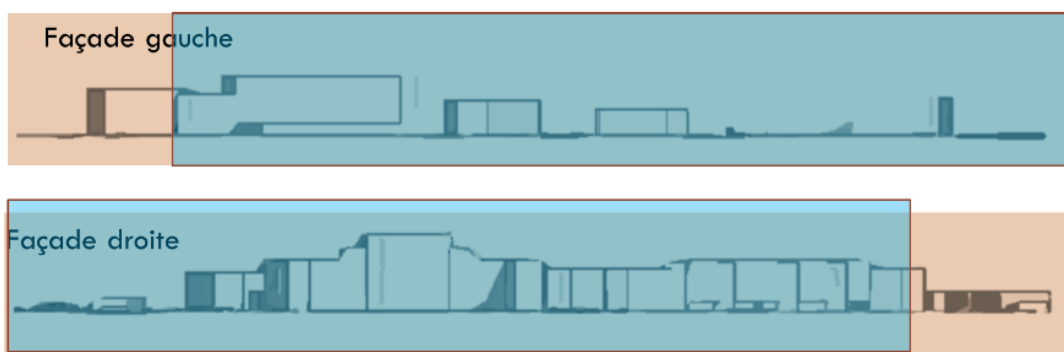


Figure 57. Les façades<sup>56</sup>

<sup>55</sup> Auteurs

<sup>56</sup> idem

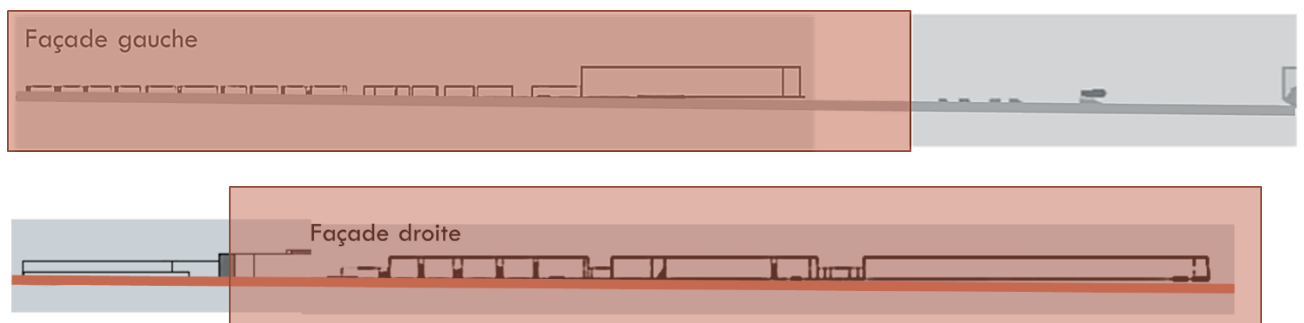
### **La séquence 2 :**

Une zone mixte avec l'injection de la fonction résidentielle qui permet de confirmer la vocation principale de la zone et d'assurer une continuité fonctionnelle entre les séquences

**Figure 58.** Facades de la séquence <sup>57</sup>

### **La séquence 3 :**

Caractérisé par l'habitat existant qui va participer à créer l'animation et l'ambiance par l'intégration des commerces au RDC.



**Figure 59.** Facade de la séquence <sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Auteurs

<sup>58</sup> Idem

Quelque vues de la 3D :

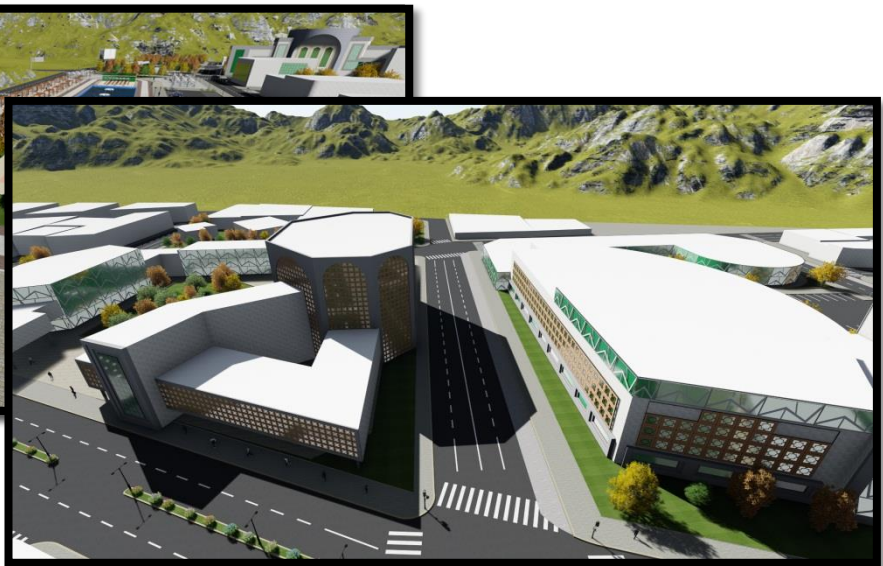
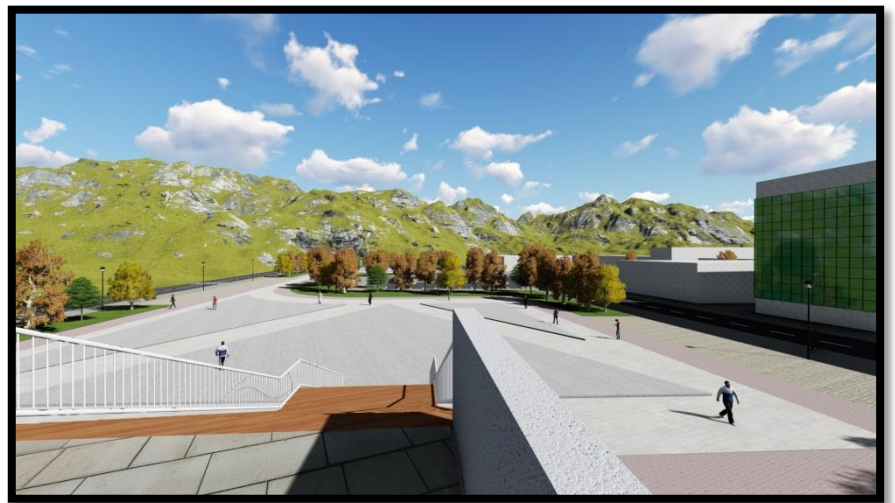
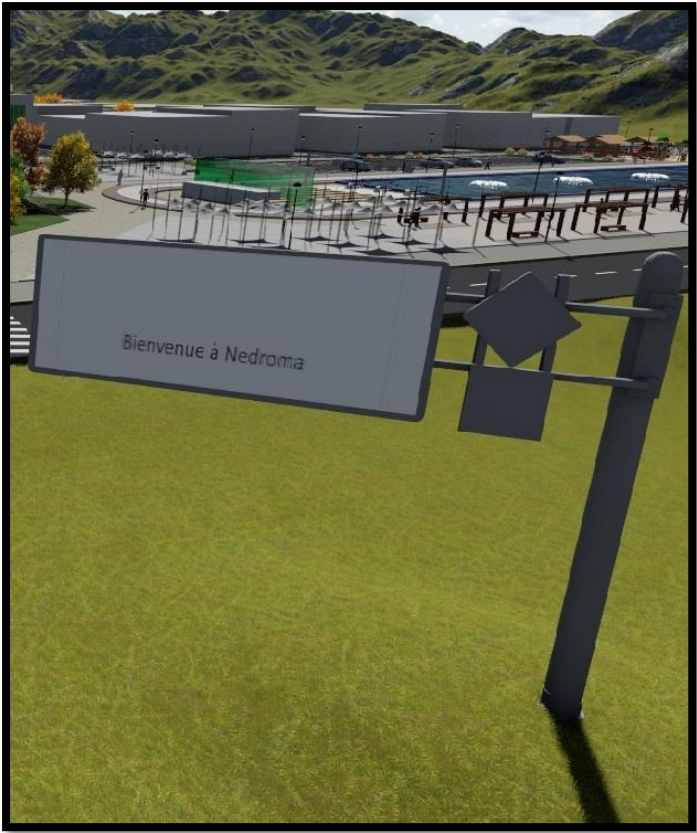


Figure 67. Vues 3D



## Conclusion générale :

Notre projet de fin d'étude interroge la problématique des entrées de ville dans une perspective de concilier la ville avec sa périphérie selon la démarche du projet urbain et ce en répondant aux exigences environnementale, sociale, économique, et en créant une mixité fonctionnelle et paysagère.

Pour répondre à la question de départ, l'approche méthodologique retenue, repose sur une approche théorique (recours aux ouvrages clés pour la compréhension du sujet) ; une approche analytique qui consiste à analyser les expériences dont la sélection s'est effectuée selon trois critères caractérisant une entrée de ville qui sont la situation périphérique, l'axe important, et l'identité. A cela s'ajoute l'approche urbaine qui s'est appuyée sur la démarche du Diagnostic Territorial Partagé selon l'analyse SWOT afin de définir les forces et faiblesses de la ville de Nédroma ainsi que sa périphérie et par conséquent choisir le fragment pouvant être qualifié d'entrée de ville avec tout ce qu'elle recouvre d'acceptions. Le choix de ce dernier s'est soldé par la définition des enjeux et la programmation détaillée issue des recommandations des instruments d'urbanisme PDAU ,POS et surtout de l'enquête menée avec les acteurs publics et aussi la société civile.

Ce fragment dispose d'un potentiel remarquable pour créer une entrée de ville selon la spécificité du territoire Nédromie. Par l'entrée de ville l'on doit répondre aux besoins de la zone de Khoriba en matière d'habitat et d'équipements au tant qu'extension de la ville et aussi aux besoins de la ville de Nédroma dans le court, le moyen et le long terme. Compte tenu du sens de l'urbanisation de Khoriba et de Ouled Hamiti, la zone d'entrée doit se doter d'une mixité fonctionnelle pour constituer une future centralité avec toute ces commodités.

Le projet d'entrée de ville à Nédroma selon la démarche de projet comme hypothèse confirmée, s'inscrit dans la durabilité, la cohérence territoriale et le développement urbain dont le résultat est un aménagement tendant à refléter l'aspect traditionnel et historique de la ville. Il s'inscrit également dans une optique d'attractivité et de développement économique grâce à la diversité des fonctions (bureaux, services, logement, équipements) à même de concilier et de faire cohabiter l'histoire et l'actuel.

Enfin, ce thème d'actualité d'« entrée de ville », abordé pour la première fois en Master 2 (Département de Tlemcen) est l'occasion pour nos en tant que futurs architectes de réfléchir à une prise en charge judicieuse des zones et territoires périphériques qui risquent

de faire face à une urbanisation anarchique et un étalement urbain ayant des conséquences néfastes sur l'environnement et la société .

## **Bibliographie**

➤ **Les ouvrages :**

Brès Antoine. Le système des voies urbaines : entre réseau et espace. In : Flux, n°34, 1998. pp. 4-20, Document généré le 15/06/2016, consulté le 12/11/16, [http://www.persee.fr/doc/flux\\_1154-2721\\_1998\\_num\\_14\\_34\\_1233](http://www.persee.fr/doc/flux_1154-2721_1998_num_14_34_1233)

Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle DDT du Cher, Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

GIESBERT & Associés, Julie DELHOUME - GOURINAT « Entrées de ville la démarche exemplaire de Cahors pour la reconquête de son entrée principale » ,Ateliers Nationaux «Territoires économiques» consulté octobre 2016.

L'espace urbain. JEAN BASTIÉ et BERNARD DÉZERT. Mason paris new York Barcelone milan .1980.

Stéphane Rocher « L'expérience du piéton en entrée de ville :Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec » , ROCS19528705 ,Programme de maîtrise en urbanisme, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, Janvier 2013.

Stéphanie Frobort, entrée de ville dossier de bibliographie, centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et la construction publique, avril 1999

➤ **Les mémoires :**

Intégration du développement durable dans les projets d'aménagement et de renouvellement urbain, sous la direction de Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin, Edition La Calade, 2004 (10 € + frais de port).

KHATTABI LAHCENE, La reconquête d'un centre ancien : le cas de la Médina de Nédroma. Mémoire, Diplôme de Magister en Architecture, Soutenu le : 14 Juin 2010 Ludovic Schneeberger ,juin 2007, « pour une géographie des entrées de ville: les leçons du contexte lausannois essai d'urbanologie critique », institue de géographie de l'Université de lausanne.

Manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa9626833866>.

Samira BENMIMOUN et Imane BENGOU DIFA, LE QUARTIER DE LA GARE, UNE NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE POUR LA VILLE DE TLEMECEN, mémoire master, option urbanisme.



➤ **Les articles :**

Contexte des entrées de villes, Lexique de l'urbanisme.

GARAN, aménagement développeur

(Guilhembet J.-P. in Michaud-Fréjaville F, «le stimulus initial des codes et des habitus urbains», 2006.

Michèle PRATS, éd. article prats 1 , « entrée de ville » ligne urbaine et rural, consulté le 12/11/16.

(Pierre-Henri), Huriot (J.-Marie) et Pumain (Denise) éd., op. cit., p. 44. (ibid., p. 45).

Plan local d'urbanisme, ville Orléance .

Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, service d'aménagement du territoire.

.Tasfaouet, séminaire, la gestion durable des eaux de pluie.

➤ **Sites d'internet :**

[https://www.google.dz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjYzo3hk\\_zQAhVL5xoKHXhBDdsQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fligue-urbaine-rurale.pagesperso-](https://www.google.dz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjYzo3hk_zQAhVL5xoKHXhBDdsQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fligue-urbaine-rurale.pagesperso-)

<orange.fr%2Fcommun%2FEdV%2520article%2520prats%25201.doc&usg=AFQjCNGzutIacaAM1OrOPF4qALHihI8gdw&sig2=ZwIs57i5ikFliwJ-mvbSGg>

<http://www.calameo.com/books/000899869b3bd3c0d9ae0>

➤ **colloques :**

Entrée de ville : colloque de l'université de l'Orléan, 26-27 octobre. Jean-Pierre

Guilhembet, Noëlle Dauphin et Françoise Michaud-Ferjaville (dir), Rennes, Presses

universitaires de Rennes.

## **Annexes**

**Grille d'analyse :**

<i>Le territoire</i>	<i>Commune</i>	<i>Département</i>
<i>Superficie du territoire</i>		
<i>Population et densité</i>		
<i>Pourcentage de variation annuelle de population</i>		
<i>Nature du territoire</i>		
<i>Ratio des modes d'occupation du sol</i>		
<i>Taux d'urbanisation</i>		
<i>Organisation territoriale Administrative</i>		
<i>Documents d'urbanisme, programmes..</i>		

<i>Entree de ville</i>	
<i>Localisation de l'entree</i>	
<i>Definition des limites du secteur etudie</i>	
<i>Gestionnaire de la voie, schema d'acteurs publics et prives</i>	
<i>Evolution recente de l'entree de ville</i>	
<i>Vocation/pole principal ou secondaire</i>	
<i>Reglement de la zone</i>	
<i>Taux espaces batis (SHON, parc logements, commerces,...)</i>	

<i>Taux espaces imperméabilisés (stationnement, voirie...)</i>	
<i>Ratio d'occupation du sol</i>	
<i>Surface disponible</i>	
<i>Projets</i>	
<i>Grands enjeux d'aménagement</i>	

Situation du territoire :

<i>Theme</i>	<i>Caracteristiques du territoire</i>
<i>Evolution de la ville Evolution demographique, socio-economique, morphologique, activites, habitat, pyramide des ages</i>	
<i>Aire d'accueil des gens du voyage</i>	
<i>Tissu economique Bassin d'emplois, listes des entreprises, caracteristiques et domaines, ressources locales, logistique</i>	
<i>Paysages remarquables, environnement</i>	
<i>Situation agricole</i>	
<i>Schema d'acteurs publics et prives de l'entree de ville :</i>  <i>- etat, pouvoir de police, acteurs a competence economique et emploi, transports, concessionnaires reseaux</i>	
<i>Patrimoine, singularites, ressources</i>	
<i>Installations classees</i>	

Description de la voie :

<i>Theme</i>	<i>caracteristiques du territoire</i>
<i>Types de voies, largeurs, perspectives, courbes, perception, fonctionnement, topologie, sequence, zone transition, liaisons, qualification, ER pour voiries, voies bus, velos, hierarchisation, signalisation routiere, marquages, reseaux, coupures, traitement des abords reserves foncieres, limite d'urbanisation, front bati, sites paysagers, architecture, continuites, friches, dents creuses, liaison visuelle, physique, psychologique avec le centre-ville/avec le « hors aggro », elements</i>	
<i>identitaires precurseurs, elements structurants, sequencement affichage publicitaire</i>	
<i>Nuisances sonores (loi du 31 decembre 1992 n° 92-1444)</i>	
<i>Analyse du trafic (transit, local, mouvements...), vitesses</i>	
<i>Accidentologie</i>	
<i>Affichage publicitaire</i>	

Documents d'urbanisme et etudes sur le territoire :

<i>Documents</i>	<i>Caracteristiques du territoire</i>
<p><i>Le SCoT sur le territoire :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>· Est-il contraignant de maniere generale ?</i></li> <li><i>· Traite-t-il des entrees de ville ? Que prevoit-il pour valoriser l'entree de ville ?</i></li> <li><i>· Fixe-t-il des limites a l'urbanisation de</i></li> </ul>	

<p><i>l'entree de ville ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>Ou, au contraire, prevoit-il un projet de developpement/extension sur cette entree de ville ?</i></li> </ul>	
<p><i>Le PLU sur la commune :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>Est-il contraignant de maniere generale?</i></li> <li>· <i>Traite-t-il des entrees de ville ?</i></li> <li>· <i>Permet-il une evolution vers plus de mixite des fonctions ? ex. accueil de services</i></li> <li>· <i>Les regles sanitaires sur les distances habitat/agriculture sont-elles respectees ?</i></li> </ul>	
<p><i>Schema de developpement commercial (SDC)</i></p>	
<p><i>PLH</i></p>	
<p><i>Le PDU traite-t-il des entrees de ville ?</i></p>	
<p><i>Document de gestion de l'espace agricole et forestier (DGEAF) ou PRAD ou observatoire des territoires</i></p>	
<p><i>PPR, PPRI, zones humides</i></p>	
<p><i>Etudes sur commerce, tourisme, emploi, formation</i></p>	

**La grille d'analyse :**

	<i>diagnostic</i>	<i>Enjeux</i>	<i>Actions et leviers d'action</i>
<i>Un espace de transition : la perception d'un changement</i>			

<i>Quels sont les signes indiquant le franchissement de la limite de l'agglomération qui permettent de bien appréhender le changement d'espace ? ex. Le panneau d'agglomération est-il bien positionné et accompagné de signes urbains tels que rétrécissement de la chaussée, bâti continu, carrefour, présence de mobilier urbain... ?</i>			
<i>Y a-t-il insécurité routière connue (points noirs) ou ressentie ?</i>			
<i>L'aménagement de l'entrée est-il en adéquation avec la fonction de la voie ?</i>			

	<i>Diagnostic</i>	<i>Enjeux</i>	<i>Actions et leviers d'actions</i>
<i>Une image de la ville : un espace à mettre en valeur</i>			
<i>L'identité de la ville est-elle perceptible des l'entrée ?</i>  <i>· Quels sont les éléments identitaires à mettre en valeur ? ex. éléments de patrimoine culturel, bâti ou naturel à préserver et valoriser (haies, cours d'eau, murets, boisement, vues ou perspectives,spécificités)</i>			
<i>· Quels sont les éléments qui nuisent à l'image de la ville ? ex. éléments de façade, hauteurs de bâti, paysage dégradé, friches, espaces en déshérence, etc.</i>			
<i>La commune applique-t-elle une réglementation pour les enseignes, pre-enseignes et publicité ?</i>			
<i>Comment est géré l'effet de façade, notamment en termes de sélection des entreprises, sur quels axes de perception privilégiés, fait-il sens au regard de l' image recherchée par la ville et la zone ?</i>			

	<i>Diagnostic</i>	<i>Enjeux</i>	<i>Actions et leviers d'actions</i>
<i>Une interface : un espace porteur d'enjeux multiples</i>			

<ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>Quelles sont les formes urbaines (bati dense/lache/ouvert/ferme, typologie...) ? Sont-elles equilibrees?</i></li> <li>· <i>Y a-t-il une progression de la densite du bati le long de la voie depuis l'entree jusqu'au centre-ville ?</i></li> <li>· <i>Y a-t-il des dents creuses, friches ?</i></li> <li>· <i>Les operations d'aménagement sontelles intégrées dans le</i></li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>Comment la rencontre entre milieux naturels/agricoles et urbains est-elle traitée ?</i></li> </ul>			
<p><i>L'entree est-elle situee dans un paysage remarquable, avec la presence d'espaces naturels, agricoles, forestiers, sensibles, proteges ?</i></p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>La Trame verte et bleue est-elle presente et respectee sur le territoire ?</i></li> </ul>			

	<i>Diagnostic</i>	<i>Enjeux</i>	<i>Actions et leviers d'actions</i>
<p><i>Une partie intégrante de la ville : un espace mixte, relié au reste de la ville</i></p>			
<p><i>Diversité des fonctions</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>Quelles sont les principales fonctions presentes (habitat/activites/commerces/equipements/services)?</i></li> <li><i>Leur localisation est-elle facilitee pour les usagers ?</i></li> <li>· <i>Est-ce un espace mixte ou a vocation dominante?</i></li> <li>· <i>Le foncier est-il utilise de manière rationnelle?</i></li> <li>· <i>La zone d'activite existante est-elle vieillissante, en mutation?</i></li> <li>· <i>Existe-t-il des services au benefice des entreprises ou de leurs employes (restauration d'entreprise, creches...) permettant de limiter les besoins en deplacement ?</i></li> </ul>			



<ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>Existe-t-il une operation d'amenagement maitrisee ?</i></li> </ul>			
<p><i>Espaces publics et connexions avec le reste de la ville</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>L'organisation du stationnement estelle pertinente dans une logique de transfert modal ?</i></li> <li>· <i>Y a-t-il un parking-relais, un parking pour covoiturage, une aire de stationnement pour les velos en entree ?</i></li> <li>· <i>Les acces riverains sont-ils securises ?</i></li> <li>· <i>La desserte de la zone se fait-elle par un acces unique ou par des acces individuels ?</i></li> <li>· <i>L'organisation de la logistique estelle optimisee (acces logistiques differents de ceux des riverains, des usagers, prise en compte des nuisances sur les zones d'habitat...) ?</i></li> <li>· <i>Liens avec quartiers voisins : la voie engendre-t-elle une coupure urbaine ? Y a-t-il des echanges transversaux ?</i></li> <li>· <i>L'entree de ville est-elle tres eloignee du centre ?</i></li> <li>· <i>L'entree de ville est-elle desservie par les transports en commun (suivant quels frequence et creneaux horaires) ?</i></li> <li>· <i>Les pietons et cyclistes sont-ils pris en compte de maniere efficace (ex. acces aux commerces) ? Le sont-ils depuis les arrêts de TC ?</i></li> <li>· <i>Les espaces publics sont-ils accessibles au sens de la loi handicap (11 fevrier 2005) ?</i></li> <li>· <i>Les espaces sportifs et de loisirs sont-ils relies a l'habitat par un cheminement?</i></li> </ul>			

	<i>Diagnostic</i>	<i>Enjeux</i>	<i>Actions et leviers d'actions</i>
--	-------------------	---------------	-------------------------------------

<p><i>Un territoire de projet : de la prospective au projet</i></p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Quels sont les grands projets supracommunaux pouvant impacter le territoire ?</i></li> <li>• <i>Quels sont les projets d'aménagement de la commune sur son territoire ?</i></li> <li>• <i>Quels sont les projets de la commune sur cette entree de ville et leur progressivite ?</i></li> <li>• <i>Quelles sont les démarches partenariales engagees et/ou projetees ?</i></li> </ul>			
<p><i>Une stratégie foncière est-elle mise en place ?</i></p>			
<p><i>Une réflexion globale a-t-elle été menée sur les entrees de villes de la commune et supra-communales (passe/présent/devenir) ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>Des evaluations des projets sont-elles prevues (socio-economiques, environnementales, risques, bruit...)?</i></li> </ul> <p><i>Quelle est l'intégration des espaces existants dans la strategie globale de la commune ?</i></p>			
<p><i>Quelle est la strategie de développement commercial? (ex. Reconquete des centre-villes ou bien renforcement du peri-urbain)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>Quel type d'entreprises souhaite-t-on accueillir et parmi celles-ci quelle proportion serait souhaitable au sein du tissu urbain existant ?</i></li> <li>· <i>Comment gere-t-on efficacement le risque de commercialisation (phasage de l'aménagement et modalités de gestion des espaces naturels et agricoles pendant la phase transitoire, suivant quelle reversibilite ?) ?</i></li> <li>· <i>Quelles marges de manoeuvre pour la collectivite en matiere de strategie fonciere, quelles reserves pour des equipements collectifs ?</i></li> <li>· <i>La zone peut-elle contribuer a l'amelioration de l'organisation logistique du territoire (ex. mise en place d'une</i></li> </ul>			

<i>plate-forme logistique de proximité pour la livraison des marchandises en ville) ?</i>			
<i>· Maîtrise des ruissellements et qualité des eaux : quelles sont les solutions retenues pour limiter ou compenser l'imperméabilisation des sols, favoriser le ralentissement dynamique et développer la capacité d'auto-épuration pour réduire l'impact de la zone sur les quartiers adjacents et sur le fonctionnement du bassin versant ?</i>			
<i>Quelle ambition en matière d'autonomie énergétique et de production d'énergie renouvelable ? Comment s'organise la compensation carbone à l'échelle de l'opération ?</i>			

➤ Les questions :

*Les services techniques :*

**Direction de la culture et du tourisme :**

Social :

- ❖ pensez-vous que la population a la culture de vivre avec des étrangers ?
  - oui
  - non
- ❖ à votre avis le lancement du tourisme culturel va avoir un impact socio-culturel positif sur la population ?
  - oui
  - non

L'économie :

- ❖ quel sont la condition de lancement du tourisme culturel ?
  - la valorisation de la médina
  - création d'équipement d'accueil
- ❖ Que peut apporter La revitalisation de l'artisanat ?
  - Un plus économique
  - Il reflète l'identité de la ville
  - Les deux en même temps

L'écologie et le paysage :

- ❖ Quel stratégie faut-il opté pour que l'identité de la ville soi perceptible dès l'entrée ?
  - Marqué l'entrée par élément de rappel
  - Utilisé un style de la médina
  - autre
- ❖ La perception des façades fait-il sens au regard de l'image recherché par la ville et la zone ?
  - Oui
  - non

L'urbain :

- ❖ Quel type d'équipement culturel peut avoir la zone d'entrée ?
  - Des espaces d'exposition
    - Galerie d'art
    - Centre culturel

#### **Direction des travaux publics :**

Le social :

- Quelles dispositions avez-vous mis en place afin de régler le problème du point noir et protéger les habitants ?
  - Limité les vitesses
  - L'élargissement de la voie
  - Prévoir des ralentisseurs

L'économie :

- Il y a il possibilité de créer un boulevard au niveau de la RN98 avec toutes ses commodités ?
  - Oui
  - non
- L'aménagement de l'entrée est-il en adéquation avec la fonction de la voie ?
  - Oui
  - non

L'écologie et le paysage :

- quels sont les précautions pour minimiser la pollution générée de la voie ?
- Quels types de mobiliers urbains jugez-vous indispensables au niveau de l'entrée ?
  - Des bancs publics,
  - végétation,
  - objet d'art
  - poubelle
  - parking
  - aires de stationnement
- Le passage de la bretelle de l'autoroute ne consiste-il pas une coupure urbaine ?
- Quel type d'espace public faudrait implanter ?
  - des placettes
  - des aires de jeu
  - des parcs urbains familiaux

### **Direction de transport :**

Sociale :

- ❖ Quel est votre vision pour le développement et la diversification du transport à Nedroma afin de faciliter les déplacements pour les citoyens ?
- ❖ Comment pouvons-nous donner place au piéton à l'entrée en préservant sa sécurité ?

L'économie :

- ❖ Comment renforcer les relations entre Khoriba le centre-ville et les quartiers riverains ?
  - Par le commerce
  - Création des voies
  - Les deux

L'écologie et le paysage :

- ❖ Quel type de transport ou de stratégie faudrait mettre en place afin de diminuer la pollution engendrée tout en respectant les coutumes des résidents ?

### **Direction de l'hydraulique et l'environnement**

Social :

- ❖ Quelles dispositions avez-vous pris pour protéger la population du passage de la ligne haute tension et l'oued ?

L'écologie et le paysage :

- ❖ D'après vous comment faire de l'oued un élément de composition urbaine ?
- ❖ quel type de précautions fait prévoir pour la gestion des eaux de pluies ?

**Direction du commerce :**

L'économie :

- ❖ A quel endroit pensez-vous le mieux implanté le commerce ?
- ❖ Que pensez-vous de la projection d'une unité de production artisanale en entrée de ville ?
- ❖ Quelles sont les dispositions à prendre en compte dans le développement du commerce ?

L'écologie et le paysage :

- ❖ Comment gérer l'effet de la façade notamment l'implantation des commerces pour refléter l'image et l'identité de la ville recherchée ?

**Direction des mines :**

Sociale :

- ❖ Avez-vous prévu des dispositions pour protéger la vie des résidents de Khoriba de la pollution causée par l'usine ?

L'écologie et le paysage :

- ❖ quels types de dispositions faut-il mettre en place pour diminuer la pollution causée par l'usine ?

**Le cadastre :**

Sociale :

- ❖ Comment régler vous le problème de l'habitat illicite ?

L'économie :

- ❖ Quelle solution faudrait opter pour face au terrain de nature juridique privé ?

L'écologie et le paysage :

- ❖ Comment remédier la nuisance visuelle causé par l'habitat illicite ?

**La DUC :**

Social :

- ❖ Quel type de commodités pour les visiteurs et les résidents faudrait avoir dans Khoriba et la zone d'entrée ?

L'économie :

- ❖ Quel type de vocation peut accueillir la zone d'entrée ?

L'écologie et le paysage :

- ❖ Comment créer une transition entre le milieu naturel et urbain ?
- ❖ Comment traiter la rencontre entre les espaces naturelles et urbaines ?
- ❖ Quel type d'équipements faudrait implanter ?
- ❖ D'après vous d'où commence l'entrée de ville et quel sont les limites de cette zone ?
- ❖ Comment marquer la zone d'entrée de ville ?
- ❖ Quel style architectural le mieux convenable a la zone d'entrée ?

Urbain :

- ❖ Comment qualifié vous la notion de l'entrée de ville dans ce cas ?

*Les collectivités locales :*

P-APC et La daïra :

Social :

- ❖ Le projet d'entrée de ville va il aidé a favoriser la mixité sociale ?

L'écologie et le paysage :

- ❖ Quel agencement exiger vous dans la zone d'entrée ?

L'écologie et le paysage :

- ❖ Une **réflexion globale** a-t-elle été menée sur les entrées de villes de la commune ?

*La population :*

Visiteur :

Social :

Que pensez-vous de la population de Khoriba ?

- Accueillante
- Pas accueillante

L'écologie et le paysage :

- ❖ Quel votre première impression ?
  - C'est agréable comme endroit
  - Pas agréable
- ❖ Il y a-il des signalisations routières suffisantes ?
  - Oui
  - non
- ❖ Il y a il de l'insécurité routiers ?
  - Oui
  - non
- ❖ Fréquenté vous l'espace la nuit ?
  - Oui
  - Non
- ❖ Vous connaissez le quartier du khoriba ?
  - Oui
  - Non
- ❖ vous passez souvent de cette voie ?
  - très souvent
  - souvent
  - Rarement
- ❖ Que pensez-vous sur la situation de la voirie ?
  - Bonne état
  - Mayen état
  - Mauvaise état
- ❖ À votre opinion comment peut-on meublé la voie existante ?
  - Commerce



- Mobiliers urbains
- Façade urbaine bien agréable

Les résidents :

Le social :

- ❖ Acceptez-vous que Nedroma soit une ville touristique ?
  - Oui
  - Non
- ❖ Ça ne vous gêne pas de vivre avec des visiteurs ?
  - Oui
  - Non

L'écologie et le paysage :

- ❖ Quel est votre impression sur le quartier ?
  - Bien équipé et aménagé
  - Assez équipé et moins aménagé
  - Non équipé et mal aménagé
- ❖ Êtes-vous satisfait de l'état de votre quartier ?
  - Oui
  - Non
- ❖ Situez votre satisfaction sur une échelle graduée ?
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
- ❖ Quel est votre opinion concernant le transport public ?
  - Bien desservie
  - Moyennement desservie
  - Mal desservie
- ❖ Quel type d'aménagement extérieur avez-vous besoin ?
  - Aire de jeux
  - Espace loisir
  - Placette

- Jardins public
- Autres
- ❖ La présence de l'usine dans le milieu urbaine ne vous gêne pas ?
- Oui
- non
- L'urbain :
- ❖ Pensez-vous que le quartier a besoins d'équipements ?
- Oui
- Non
- ❖ Si oui quel type d'équipement avez-vous besoin ?
- Éducatif
- Sanitaire
- Administratif
- Loisir
- Autres
- ❖ Que pensez-vous de la situation de la voirie dans votre quartier ?
- Bon état
- Moyen état
- Mauvaise état
- ❖ Voulez-vous des façades modernes ou anciennes ?
- Oui
- Non
- ❖ Vous êtes satisfait du mobilier urbain dans votre quartier ?
- Oui
- non

#### L'économie :

- ❖ Pensez-vous que le lancement de tourisme culturelle va servir a développé le commerce ?

#### Analyse et interprétation des données :

## Direction des travaux publique

<i>social</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <i>La mise en place des ralentisseurs</i></li><li>✓ <i>Le dédoublement de la RN99</i></li></ul>
<i>L'économie</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ La création du boulevard urbain au niveau de la zone d'entrée est possible mais pas avec la largeur des normes et l'aménagement qui va avec</li><li>✓ La RN99 est disproportionnée par rapport à sa vocation le transit et aussi parce que c'est une entrée au groupement de Nedroma Djeballa et ain kebira</li></ul>
<i>L'écologie et le paysage</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Prévoir des aménagements le long de la voie ainsi à l'intérieur</li><li>✓ C'est difficile de le réaliser du fait que on dispose que sur le transport routiers il faut privilégier les transport en commun et diversifié types</li><li>✓ Des banc public, végétation, objet d'art, stand de vent, poubelle parking et aires de stationnement</li><li>✓ Il faut opter pour : des placettes des aires de jeu</li></ul>

## Direction de la culture et de tourisme

<i>Le sociale</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <i>La population de Nedroma peut vivre avec les étrangers. C'est une population réceptive et accueillante</i></li> <li>✓ <i>Le lancement du tourisme culturel va avoir un impact positif. Il va aider a créer une certain ambiance dans la ville et ca va aider la population a s'ouvrir et mieux accepter l'autrui</i></li> </ul>
<i>L'économie</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La réalisation de plan de sauvegarde et de mise en valeur va permettre le lancement du tourisme culturel et la zone d'entrée de ville constitue un bon investissement en ce qui concerne les équipements qui va avec</li> <li>✓ La revitalisation de l'artisanat est indispensable dans le cas de développement du tourisme culturelle et c'est une chose qui doit être encouragé</li> </ul>
<i>L'écologie et le paysage :</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pour que l'identité de la ville soi perceptible au niveau de l'entrée il faut garder le style contemporain et même utilisé des éléments de rappelle .il faut penser a implanté des éléments d'appel qui se réfèrent directement à la médina</li> <li>✓ Il y a pas des éléments qui nuisent l'espace a Khoriba c'est juste la conséquence de l'absence d'une réflexion sur l'entrée de ville</li> <li>✓ Il faut mettre en place une stratégie de traitement des façades de part et d'autre pour renvoyer l'image voulu et aussi-il prévoir un aménagement qui est contemporain mais avec l'interprétation des styles de la médina</li> </ul>

<i>culturelle</i>	Les équipements d'hébergement des touristes Des centres culturels
-------------------	--

**Direction de transport :**

<i>Social :</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <i>Avant de penser a diversifier le transport il faut renforcer les liens avec le centre et les quartiers riverains. On doit favoriser le transport en commun et pourquoi ne pas créer un réseau de taxi</i></li> <li>✓ <i>Créer des cheminements piétons et doter les voies par des grands trottoirs</i></li> </ul>
<i>L'économie :</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Le développement du commerce au niveau de khoriba va renforcer les liens entre elle et quartiers riverain . ce qui va créer n certain mouvement et une ambiance et une convivialité a l'espace</li> </ul>
<i>L'écologie et le paysage</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Il faut limiter les déplacements et favoriser les chemins piétons et le transports en commun avec toutes ses types</li> </ul>

**Direction de l'hydraulique et l'environnement :**

<i>Sociale</i>	✓
----------------	---

<i>L'écologie et le paysage</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ou peut l'aménagé et l'intégré dans la composition de la ville</li> <li>✓ Actuellement il y a beaucoup de techniques qui ne sont utilisé malheureusement en Algérie mais on peut intégrer certaines les plus simples des revêtements poreux augmenter les espaces vert</li> </ul>
---------------------------------	--

**Direction du commerce :**

<i>L'économie :</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <i>Il faut aménager des souks comme ceux de la médina avec des esplanades encourager les métiers artisanale</i></li> <li>✓ <i>C'est un très bon projet il faut juste qu'il soit dans un endroit n loin du milieu urbain</i></li> <li>✓ <i>Il faut profiter des façades sur les deux rives de RN99 et les souks a l'intérieurs</i></li> </ul>
<i>L'écologie et le paysage</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Il faut aménagé par phasage et équilibré</li> </ul>

**Direction des mines :**

<i>Social</i>	✓ <i>Il faut délocaliser l'usine</i>
---------------	--------------------------------------

**Le cadastre :**

<i>Sociale</i>	✓ <i>Prévoir des lotissements et des logements et mettre en place une stratégie de planification sur besoins réels</i>
<i>L'économie</i>	✓ Exproprié les terrains de nature juridique privé et indemniser les propriétaires
<i>L'écologie et le paysage</i>	✓ Prévoir des opérations d'amélioration urbaine

**La DUC :**

<i>social</i>	✓ <i>Il faut avoir : des parkings relais des espaces de repos des restaurants</i>
<i>L'économie</i>	✓ Khoriba constitue la seconde centralité. Elle peut avoir toutes les vocations
<i>L'écologie et le paysage</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Par la progression de densité de bâti tout au long de la voie de l'entrée jusqu'au centre-ville</li> <li>✓ Par la projection des parcs jardins familiales</li> <li>✓ Tout d'abord des équipements du besoins de Khoriba et de la ville et des équipements a caractère touristique et culturelle</li> <li>✓ L'entée commence de oued telata jusqu'au quartier de Khoriba</li> <li>✓ L'espace de l'entrée doit être marqué par une porte</li> <li>✓ Il faut utiliser les principes de composition et réaliser avec des compositions contemporaines</li> </ul>
<i>L'urbain</i>	✓ Espace de support pour Khoriba et Nedroma une zone qui crée la complémentarité entre les deux entités

**Les collectivités locales :**

**P-APC et La daïra :**

<i>social</i>	✓ <i>Oui car cela va créer un mouvement et une certaine ambiance</i>
---------------	--

*L'écologie et le paysage*

- ✓ Il faut qu'il soit bien ordonné avec des alignements et des aménagements adéquats
- ✓ Depuis 2004 ont signalé le problème de l'entrée de Nedroma mais avec la crise économique que vit le pays le projet n'a pas été réalisé. la notion de l'entrée de n'est pas celle développée en étranger mais ça consiste surtout à améliorer les infrastructures routières

➤ Les équipements :

- a. équipement administratif :
  - SONELGAZ
  - AGENCE FONCIER
  - DAIRA
  - 3 BANQUE
  - CNAS
  - 2 APC
  - S/ TECHNIQUE
  - 3 SALLE DE SOIN
  - 2 TRIBUNAL
  - ACTEL
  - CNEP
  - 2 PTT
  - POST
  - HOPITAL
  - S/TP
  - GARE ROUTIERE
- b. équipement commercial
  - 3 MARCHÉ
  - 3 KAYSARIYATE
- c. équipement industriel
  - ENATB
  - SOITEX
- d. équipement de sécurité
  - GENDARMERIE
  - 2 SURETE
  - PROTECTION CIVILE
  - POLICE COMMUNAL
- e. équipement culturel
  - 14 mosquées
- f. équipement de loisir



- 3 STADE
  - CINEMA
  - SALLE POLYVALENTE
  - MAISON DE JEUNES
- g. équipement pédagogique
- 14 écoles
  - 4 CEM
  - 2 lycées
  - CFPA

REGLEMENT :

ETUDE DE POS:khouriba

SOMMAIRE :

- REGLEMENT D'URBANISME / DISPOSITIONS GENERALES :
- ARTICLE 01 : Objet
- ARTICLE 02 : Champs d'application
- ARTICLE 03 : Portée du règlement
- ARTICLE 04 : Modifications
- ARTICLE 05 : Usage général du sol
- ARTICLE 06 : Coefficient d'emprise au sol
- ARTICLE 07 : Coefficient d'occupation du sol
- ARTICLE 08 : Hauteurs des constructions
- ARTICLE 09 : Servitudes
- ARTICLE 10 : Alignement
- ARTICLE 11 : Droit et obligation du constructeur
- ARTICLE 12 : Règles générales de construction
- ARTICLE 13 : Assainissement
- ARTICLE 14 : Plantations
- ARTICLE 15 : Découpage du territoire en zones réglementaires
- REGLEMENT D'URBANISME / DISPOSITIONS PAR ZONES
- REGLEMENTAIRES
- ARTICLE 16 : Zone résidentielle
- ARTICLE 17 : Zone d'équipement
- ARTICLE 18 : Zone mixte
- ARTICLE 20 : Zone d'entrée de ville: parc urbain,
- DISPOSITIONS DIVERSES
- ARTICLE 23 :Données sismiques
- ARTICLE 24 :Modification et reconversion d'affectation
- ANNEXES ET FICHES TECHNIQUES
- Coupes schématiques et règlement d'urbanisme

## **Chapitre 01**

### REGLEMENT D'URBANISME

#### I. DISPOSITIONS GENERALES :

##### **Article 01 / CHAMPS D'APPLICATION :**

le plan d'occupation du sol (pos) ainsi que les règlements qui en font partie

Intégrante s'appliquent à l'intégralité du territoire tel qu'il est défini dans les documents graphiques

##### **ARTICLE 02/PORTEE DU REGLEMENT**

Le présent règlement et les documents graphiques qui lui sont annexés sont conjointement opposables au tiers. Ils s'imposent aux particuliers comme aux personnes morales de droit publics ou privé.

**Article 03** /Le présent règlement ne peut se substituer à la législation en vigueur concernant les droits des tiers, les principes découlant des codes de la santé, des forêts et de celui des eaux et tout autre texte législatif ayant un impact direct ou indirect pour l'aménagement de l'espace urbain.

##### **Article 04/**

le plan d'occupation des sols est dévisé en (05) secteurs numérotés:

S.1:ancien noyau

S.2:V.S.A

S.3:khoriba centre

S.4:khoriba est

S.5:la zone économique

Le secteur comprend un ou plusieurs ilots.

les ilots constituent des unités urbaines, comprenant généralement un ou plusieurs types d'occupation du sol. Ils sont souvent délimités sans que cette règle soit absolue par la voirie primaire ou secondaire et par d'autres limites fictives.

Chacun de ces ilots fait objet d'une fiche d'ilots.

##### **Article 05**

REGLES D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS:

Article05:Coefficient d'occupation du sol, est le rapport de la Somme des surfaces hors œuvres des planchers et la surfaces de la parcelle.

La parcelle hors œuvre de chaque plancher y compris les loggias, les terrasses ouvertes, les buanderies ainsi que les caves et les niveaux de garages dont le tiers du volumes est au-dessus du sol.

#### **Article 06 / COEFFICIENT D'EMPRISE AU SOL (CES) :**

LE Coefficient d'emprise au sol(C.E.S) est le rapport entre la surface au sol hors œuvre et la surface de la parcelle. Des portés à faux de moins de 1,2m,les ouvrages partiellement enterrés non destinés à un usage d'habitation et dont la terrasse est accessible ne sont pas compris dans la surface au sol hors œuvre si le niveau de la terrasse ne se situe pas à plus de 0,2m au-dessus de la cote la plus haute du terrain naturel au droit de l'ouvrage.

#### **ARTICLE07/HAUTEURS DES CONSTRUCTIONS**

La hauteur des constructions est donnée en mètre , elle se définit par le nombre de niveaux, celui-ci inclura les niveaux partiellement enterrés dont plus de 1/3 du volume est au-dessus du sol, ainsi que les constructions sur terrasse a l'exception des machines d'ascenseur, cage d'escaliers et buanderie dont la surface utile n'excède pas10m<sup>2</sup>.

#### **Article08/prospect des rues:**

En règle générale, la hauteur des constructions en front des rues, sur une parcelles donnée ne peut excéder la largeur de l'espace public qui la dessert.

Au de-là de ces hauteurs autorisées, sous réserves du respect des autres articles, un retrait de 3m par étage sera exigé pour les étages supérieurs.

#### **Article09:surface et forme d'implantation**

Pour être constructible, une parcelle devra avoir une superficie minimale de 110m<sup>2</sup>,une profondeur moyenne de 15m et une largeur de front de mer minimale de3m.la forme recommandée pour les lots de terrains est rectangulaire avec une largeur en façade et la profondeur égale à deux fois la largeur.

#### **ARTICLE10:implantation des constructions par rapport au domaine public**

-tous les constructions nouvelles ou à créer doivent respecter l'alignement des voies publiques, ils doivent aussi respecter les constructions existantes.

-Tous les constructions doivent être implantées au moins à une distante de 4m .ils ne peuvent avoir moins de 8m d'emprise

-les aménagements des façades des commerces doivent être réalisés au rez de chaussée et sans saillie par rapport à l'alignement.

-Des saillies telles que le balcon, les escaliers, peuvent se développer au-delà des emprise au sol des constructions sur une distance de 1,20m en porte à faux. Cette disposition est autorisée sur les fronts des rues de 12m d'emprise minimum.

pour les rues de 10m d'emprise les portes à faux sont à 0,8m.

-les implantations en retrait de l'alignement sont autorisées si le si le projet de construction intéresse un terrain ayant au moins 20m de fond et dont le recule est de 3m minimum par rapport au domaine public.

### **Article 11: servitudes**

Toute servitude au choix de terrain aux abords des zones de servitudes devint être autorisées par les autorités de tutelle de ces zones avant la délivrance des autorisations réglementaires d'occupation du sol. Les servitudes à prendre en compte sont:

-servitude de la route nationale RN99 (12m à partir de l'axe de la voie)

-servitude des emprises future de voies projetées.

-servitude d'alignement.

-servitude relatives à l'établissement des canalisations d'eau, d'assainissement, de gaz et des lignes électriques.

-servitude de la ligne électrique moyenne tension (15m de part et d'autres).

-servitude de la ligne électrique haute tension (35m de part et d'autres).

### **Article 12: PARKING ET AIRES DE STATIONNEMENT**

L'octroi du permis de construire sera subordonné à la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies

Publiques des véhicules correspondant aux besoins des logements à construire.

Les besoins minimums à satisfaire sont les suivantes:

**-une place de 25m<sup>2</sup>/véhicule à raison d'un véhicule par deux logements**

**-une place de stationnement destinée aux visiteurs pour cinq logements**

**-une place de stationnement pour trois commerces**

**-une place pour 35m<sup>2</sup> de plancher pour les équipements et activités**

Toute fois en cas d'impossibilité technique ou économique de pouvoir aménager le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement il faut utiliser les parking disponibles d'un rayon de 200m de la construction.

Nature de l'occupation du sol

### **Article13:occupation ou utilisation du sol autorisée**

Les parcelles sont affectées exclusivement au programme d'intervention, selon le plan d'aménagement et les prescriptions du présent règlement.

### **Article14:occupation ou utilisation du sol interdite**

- les constructions à usage industriel
- les constructions légères à caractère précaire, toute fois les constructions provisoires peuvent être utilisées pendant la période du chantier
- dépôt de matière inflammable ( gaz,essence,pétrole,,)
- l'affouillement du sol en vue de l'extraction de matériaux.

### **Article 15:voirie**

Les constructions ou installations doivent être desservies par des voies publiques dont les caractéristiques correspondent à leur destination. Toute voie existante ne peut avoir moins de 6m d'emprise.

Toute nouvelle voie ne peut avoir moins de 6m de chaussée et de 8m d'emprise.

### **Article16:DISPOSITIONS Particulières AUX ZONES DE DEPOTS ET DE STOCKAGE**

la zone de dépôt et de stockage dégagé par le plan d'aménagement doivent être affectée à l'habitat collectif.

### **ARTICLE17:**

Les zones de dépôt et de stockage ,dont leur affectation n'est pas précisé, feront l'objet de surfaces de réserves à long terme

### **Titre 3: DISPOSITION PARTICULIERE PAR ZONE HOMOGENE**

### **ARTICLE18:**

Le périmètre d'intervention est divisé en (05) secteurs réglementaire.

Elles constituent des zones homogènes d'organisation urbaine comprenant chacune plusieurs ilots.

### **SECTEUR N1:ANCIEN NOYAU**

### **ARTICLE19:vocation et caractéristiques**

C'est une zone urbanisée, occupée par un habitat individuel traditionnel de type haouch.Sa surface totale est de 2,74ha avec une densité moyenne de 30logts/ha /elle englobe 09ilots

Cette zone doit garder cette fonction d'habitat avec possibilité de densification.

**Article20:coefficient d'emprise au sol**

Le C.E.S est compris entre 0,5et 0,6

**Article21:coefficient d'occupation de sol**

le C.O.S est compris entre:

\*0,8-0,9 ilots 1-2-34-et 5

\*0,7-0,8ilots6-7-8et 9

**Article22:nombre de niveau autorisé est fixé à**

R+1:ILOTS1-2-3et4

RDC:ilot5-6-7-8 et 9

Article23:forme et surface

Pour qu'une parcelle soit constructible, une de ses façades sur rue doit être égale au moins 5m et sa surface égale au moins à 150m<sup>2</sup>

SECTEUR N2:V.S.A

**ARTICLE24:vocation et caractéristiques**

C'est une zone réalisée dans le cadre de la création des villages socialistes. Elle est occupé par un habitat individuel. Cette zone regroupe un ensemble d'équipements à caractère scolaire, sanitaireet administratif.

; sa superficie est de 11,96ha ,avec une densité moyenne de 15 logts/ha

Secteur N4:khoriba est

Article 31:vocation et caractéristiques:

Cette zone partiellement urbanisée, prévu pour recevoir une densification de l'habitat individuel. A l'heure actuelle, cette dernière renferme de l'habitat individuel récent et une école 3eme cicle,sa trame urbaine est fortement déstructurée, nécessite une restructuration profonde de son tissu urbain. Elle englobe 42ilot, sa superficie est de 1,75ha,avec une densité moyenne de 25logts/ha.

**Article32:coefficient d'emprise au sol**

Le C.E.S autorisé est entre0,5et 0,6

Article26:coefficient d'occupation de sol

le C.O.S est compris entre:0,8-0,9

Article33:nombre de niveau autorisé est fixé à R+1

## SECTEUR N5:LA ZONE ECONOMIQUE

Article 33:vocation et caractéristiques:

Cette zone regroupe à la fois l'unité industrielle SOITINE,des dépôts et des hangars ainsi qu'un habitat individuel,une operation de lotissement(individuelle et collectif),sa superficie est de:18,54ha avec une densité moyenne de 20logts/ha

**Article34**:coefficient d'emprise au sol

Le C.E.S autorisé est entre0,5et 0,6

Article35:coefficient d'occupation de sol

le C.O.S est compris entre:0,8-0,9

Article36:nombre de niveau autorisé est fixé à R+1

## **DECOUPAGE DU TERRITOIRE EN ZONES REGLEMENTAIRES :**

### **Article37/ DECOUPAGE EN ZONES REGLEMENTAIRES HOMOGENES :**

Le territoire couvert par le présent règlement est un terrain vierge avec une partie existante du secteur N1:ANCIEN NOYAU. Cette assiette est prévu dans le POS d'être une zone de future urbanisation .Donc on a divisé le territoire en zones homogènes suit au même principe de découpage qu'on a déjà cité, et qui sont:

définies comme suit :

Zone résidentielle

Zone d'équipement

Zone mixte

Zone d'entrée(Le parc urbain)

## **Chapitre 02**

### **REGLEMENT D'URBANISME**

#### **DISPOSITIONS PAR ZONES REGLEMENTAIRES :**

##### **Article38/ la VOIRIES :**

La trame viaire est composée de six (05) types de voies, à savoir l'autoroute RN98(Le boulevard), les voies principale, secondaire et tertiaire et les voies piétonnes.

Article 16.1 / l'Autoroutes RN22 :



-l'autoroute m 22: d'une emprise de 20,00 m

composée de deux voies de circulation (2 x 10m) de part et d'autre.

Article 16.2/ Les Boulevards :boulevards La largeur totale du Boulevard est de 22m, il est subdivisé comme suit :

- Deux couloirs de circulation de 7,00 m chacun (2 x 3,50 m).

- Deux couloirs de stationnement de part et d'autre de 2,50 m chacun (2 x 2,50 m).

Deux trottoirs de part et d'autre de 2,00 m chacun (2 x 2,00 m).

Deux couloirs de chemin de bus de 3,00 m chacun (2 x 3,00 m).

Des arbres doivent être alignés le long des trottoirs

Article 39 / les vois secondaires:

la largeur totale des voies secondaire est de 16m, il est subdivisé comme suit :

- Deux couloirs de circulation de 7,00 m chacun (2 x 3,50 m).

- Deux couloirs de stationnement de part et d'autre de 2,50 m chacun (2 x 2,50 m).

Deux trottoirs de part et d'autre de 2,00 m chacun (2 x 2,00 m).

Des arbres doivent être alignés le long des trottoirs

Article 40 / les vois tertiaires:

la largeur totale des voies secondaire est de 10-12m, il est subdivisé comme suit :

- Deux couloirs de circulation de 7,00 m chacun (2 x 3,50 m).

- Deux trottoirs de part et d'autre de 2,00 m chacun (2 x 2,00 m).

Des arbres doivent être alignés le long des trottoirs

### **Article 41 / ZONES D'HABITAt RÉSIDENTIELLE(ZHR)**

Article 41.1 / Situation :

La zone homogène résidentielle se situe dans la partie sud de notre fragment

Et elle occupe une partie du noyau ancien

Article 41.2 / Vocation et caractéristiques :

Cette zone est constituée par des fonctions d'habitat, de commerce et de service.

Article 41.3 / Hauteurs , C.E.S. et C.O.S.

Modalité d'occupation de SOL

-le C.O.S est compris entre:0,8-0,9

-C.E.S: le coefficient d'emprise au sol autorisé 0,5et 0,6

La densité moyenne préconisée est de 50logements à l'hectare.

La hauteur des constructions autorisée: RDC et R+1DANS LAPRTIE DU NOYAU ANCIEN

-La zone d'habitat résidentielle est divisé en sous zones:

1/la sous zone d'habitat intégré

-Le RDC est réservé au commerce et au service : Habillement traditionnel femme

Bijouterie, Coiffeuse femme, Cordonnier, Opticien, Pharmacie, Superette,

Vente des chaussures, Habillement, Cosmétique

2/-La sous zone d'habitat semi collectif:

3/La sous zone d'habitat individuelle:

Article 41,4 / Implantation des constructions par rapport au domaine public :

Sur l'ensemble des voies de cette zone, elles doivent être en parfait alignement sur la ligne de partage du domaine public et du domaine privé.

Les avenues, cour et boulevards sont dotées de passages couverts de 3 m après un trottoir de 3m

Article 41,8 / Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

Pour les équipements de services implantés le long du cour, la mitoyenneté est obligatoire du fait que cette règle procède de la construction de la rue comme figure urbaine de base.

L'espace entre deux constructions contiguës ou mitoyennes devra être étanche aux animaux et à

la pluie et devra être traité avec un couvre joint sur toute sa hauteur.

Les hôtels et l'Hypermarché ne sont pas concerné par l'obligation de mitoyenneté

Article 41.9 / Couverture de la voirie par une construction :

La couverture des tronçons des voiries par les constructions riveraines est permise si les parcelles situées de part et d'autre de la voirie appartiennent à un seul et même propriétaire.

A ce titre, les surfaces de planchers bâtis au dessus de la voirie ne sont pas prises en compte dans le calcul du COS.

L'entretien des surfaces externes du bâti ou droit du passage couvert est à la charge de la collectivité qui conserve la pleine propriété du passage.

Ce type de solution est notamment à encourager pour symboliser l'entrée aux cœurs d'îlots car la figure ainsi obtenue symbolise l'idée de porte.

Les hauteurs libres minimales admises sont de 4,85 m.

Article 41.10 / Traitement des façades :

Les traitements des façades doivent être individualisés par bâtiment de manière à percevoir clairement l'autonomie de chacun. Mais autonomie ne veut pas dire indépendance ; il doit y avoir une correspondance de lignes des bandeaux, ouvertures et des grandes parties de chaque bâtiment (soubassement – étage carré – couronnement). Le but est d'obtenir une diversité architecturale pour la lisibilité et le repérage.

Article 19.11/ Murs pignons :

En règle générale, les murs pignons ne devront pas donner sur des rues. Ils sont expressément interdits.

Article 19.13 / Passages couverts :

Pour les équipements de services et les hôtels, les passages couverts sont en front de rue sur les avenues, cour et boulevards.

Leur hauteur est fixée à 7,50 m avec 4,50 m de RDC et 3,00 m d'entresol.

Article 41.11 / Passage urbain :

Le passage urbain à l'intérieur d'un immeuble, est un espace accueillant le public du fait de sa haute commercialité ; en ce sens, il doit être conçu de manière à y rendre la circulation très fluide et en garantissant la sécurité ; ainsi l'orientation doit être claire, pour cela il doit être ponctué par des places notamment là où il y a circulation verticale, doit assurer la relation visuelle et verticale en cas de double niveau de commerce et doit absolument éviter l'effet d'impasse.

Si l'accès privé aux étages résidentiels doit inévitablement se faire à partir du passage urbain, cet accès doit être architecturalement et fonctionnellement distinct de l'espace public. Il est autorisé sur l'ensemble de la zone réglementaire.

Article 41-12 / Parking sous bâtiment :

En plus de 2 couloirs de stationnement sur toutes les voies, des parkings sous bâtiments ou en fond de parcelle sont systématiques sauf en cas d'extrême impossibilité dûment constatée.

L'accessibilité à ces parkings ne doit pas se faire à partir des voies principales (avenue, cour, boulevard).

Article 41-13 / Clôture :

Aucune clôture n'est tolérée le long des avenues, cour et boulevards.

La clôture est admise pour les hôtels et l'Hypermarché, elle doit être en parfait alignement par rapport au domaine public, elle sera constituée d'un soubassement plein de 50 cm au maximum de hauteur, surmonté d'un élément ajouré ; la hauteur de l'ensemble ne devra pas excéder 2,40m

Une bande de 2,00m de largeur minimale à l'intérieur de la clôture devra être plantée.

#### **Article 42 / ZONES D'EQUIPEMENT (EQ) :**

Article 42.1 / Situation :

Les équipements publics sont répertoriés dans la partie nord juste après la zone homogène d'entrée de ville

Article 42.2 / Vocation et caractéristiques :

Les équipements prévus sont à vocations culturelle, hébergement, éducative et administrative. Touristiques

Article 42.3 / Hauteurs , C.E.S. et C.O.S.

La hauteur des constructions autorisée sous corniche pour les immeubles devant recevoir les équipements publics implantés le long de avenues et boulevards est de 26,00 m (R+5).

La hauteur des constructions devant recevoir les équipements sportifs, scolaires et de formation sera fixée en fonction des données fonctionnelles, technologiques et normatives spécifiques au bon fonctionnement de l'équipement considéré

Les équipements projetés:

Le centre commerciale:

Le centre de loisir:R+3

Hotel:R+5

Groupement culturelle

Groupement touristique

C.E.M

Centre de santé urbaine

Sureté

Ecole primaire

Article 42.4 / Implantation des constructions par rapport au domaine public :

Les équipements implantés le long des avenues doivent être en parfait alignement sur la ligne de partage du domaine public et du domaine privé. Ces bâtiments doivent intégrer des passages couverts de 3 m après un trottoir de 3 m.

Les équipements administratifs, sportifs, scolaires et de formation implantés le long des boulevards et rues bénéficient d'un recul de huit mètres (08,00m) par rapport au domaine public.

Article 42.5 / Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

Les équipements publics ne sont pas concernés par l'obligation de mitoyenneté.

Article 42,6/ Traitement des façades :

Les traitements des façades doivent être individualisés par bâtiment de manière à percevoir clairement l'autonomie de chacun.

Sur l'ensemble des immeubles d'équipements publics, il est recommandé un revêtement des façades principales en Allucoband et verre (murs rideaux).

Article 42,7/ Murs pignons :

En règle générale, les murs pignons ne devront pas donner sur des rues. Ils sont expressément interdits.

Article 42,8 / Couvertures et eaux pluviales :

Par souci d'intégration au paysage régional et au patrimoine architectural de la zone d'étude, les toitures en pente avec tuile rouge sont recommandées.

Les équipements tels que, l'institut de formation professionnelle et la gare routière recevront les toitures adaptées aux

spécificités du projet et au process de construction choisis.

Tout rejet d'eau pluviale sur le domaine public est prohibé.

Article 42,09 / Parking sous bâtiment :

En plus de 2 couloirs de stationnement sur toutes les voies, des parkings sous bâtiments ou en fond de parcelle sont systématiques sauf en cas d'extrême impossibilité dûment constatée.

L'accessibilité à ces parkings ne doit pas se faire à partir des voies principales (avenue, cour, boulevard).

Article 42,09 / Clôture :

Aucune clôture n'est tolérée le long des avenues.

La clôture est admise pour les équipements implantés le long des boulevard et rues, elle doit

être en parfait alignement par rapport au domaine public, elle sera constituée d'un soubassement

plein de 50 cm au maximum de hauteur, surmonté d'un élément ajouré ; la hauteur de l'ensemble

ne devra pas excéder 2,40m. Une bande de 2,00m de largeur minimale à l'intérieur de la clôture

devra être plantée.

### **Article 43 / ZONE MIXTE(ZM) :**

Article 43.1 / Situation :

La zone mixte est située au sud du centre de notre fragment,

Article 43.2 / Vocation et caractéristiques :

La vocation de la zone est résidentielle et commerciale (mixte)

Article 43.3 / Hauteurs , C.E.S. et C.O.S.

La hauteur des habitation est entre R+0 et R+2

La hauteur des équipements:

C.O.S:1,3-1,5

C.E.S:0,6-0,9

Article 43,3 / Saillie sur les façades :

Article 18.8 / Saillie sur les façades :

Toute forme de saillie sur les façades est autorisée dans les limites du respect des règles parasismiques en vigueur.

Cette règle vise notamment les balcons et les encorbellements.

Article 43.4 / Traitement des façades :

Les traitements des façades doivent être individualisés par bâtiment de manière à percevoir clairement l'autonomie de chacun. Mais autonomie ne veut pas dire indépendance ; il doit y avoir une correspondance de lignes des bandeaux, ouvertures et des grandes parties de chaque bâtiment (soubassement – étage carré – couronnement). Le but est d'obtenir une diversité architecturale pour la lisibilité et le repérage.

surmonté d'un élément ajouré ; la hauteur de l'ensemble ne devra pas excéder 2,40m. Une bande de 2,00m de largeur minimale à l'intérieur de la clôture devra être plantée

Article 44 / la zone d'entrée de ville: parc urbain

Article 44.1 /

Situation :cette zone se situe dans la partie nord de notre fragment comme sont noms l'indique en entrée de ville.

Elle va être constitué d'un relais:restauration,espaces de détente ,...Et un parc archéologique pour loisir et détente.

Les espaces verts sont constitués des parcs urbains, jardins résidentiels et espaces verts tels que répertoriés sur le plan d'aménagement général et le plan de composition urbaine

Article 44.2 / Vocation et caractéristiques :

Les espaces verts sont constitués des zones suivantes :

- les parcs urbains composés d'espaces verts constituant un espace de détente et de loisirs et pouvant comporter des équipements de repos, de jeux et/ou de distraction, de sport et de restauration. Ils peuvent, également, comporter des plans d'eau, des circuits de promenade et des pistes cyclables ;
- les jardins résidentiels qui sont des lieux de repos ou de halte dans les zones urbaines et qui comportent des massifs fleuris ou des arbres. Cette catégorie comprend, également, les squares plantés, ainsi que les places et placettes publiques arborées ;
- les forêts urbaines comportant les bosquets, les groupes d'arbres ainsi que toute zone urbaine boisée y compris les ceintures vertes ;

les alignements boisés comprenant toutes les formations arborées situées le long des routes, autoroutes et autres voies de communication en leurs parties comprises dans les zones urbaines.

Ces catégories d'espaces verts doivent faire l'objet d'un classement conformément auxArticle 22.3 / Sont notamment interdits :

- Le déclassement d'espace vert, s'il n'a pas fait l'objet d'une étude faisant ressortir

L'utilité publique de l'affectation envisagée et l'impossibilité d'utiliser une assiette foncière autre que celle de l'espace vert concerné ;

- Tout changement d'affectation de l'espace vert classé ou tout mode d'occupation d'une partie de l'espace vert concerné.

Dispositions de la loi n° 07-06 du 13 mai 2007 relative à la gestion, à la protection et au développement des espaces verts. Cet acte administratif constitue le premier instrument de gestion des espaces verts.

· Tout permis de construire si le maintien des espaces verts n'est pas assuré ou si la réalisation du projet entraîne la destruction du couvert végétal.

Tout espace vert classé, doit faire l'objet d'un plan de gestion comportant l'ensemble des mesures de gestion, d'entretien, d'usage, ainsi que toute prescription particulière de protection

et de préservation de l'espace vert concerné, afin de garantir sa durabilité.

Article 44-03/ Clôture :

La clôture est admise pour les parcs urbains, elle doit être en parfait alignement par rapport au domaine public, elle sera constituée d'un soubassement plein de 50 cm au maximum de hauteur,

surmonté d'un élément ajouré ; la hauteur de l'ensemble ne devra pas excéder 2,40m. Une bande de 2,00m de largeur minimale à l'intérieur de la clôture devra être plantée

### **Chapitre 03**

#### **DISPOSITIONS PARTICULIERES**

Article 44 / DONNEES SISMIQUES :

Les constructions érigées sur le territoire du POS devront impérativement répondre aux dispositions de la réglementation antisismique en vigueur pour la zone II.a.

#### **Article 44,1 / ZONE DE SERVITUDE DE NON AEDIFICANDI DES LIGNES**

##### **ELECTRIQUES :**

Aucune construction ne peut être érigée dans le couloir de servitude des lignes électriques de haute et moyenne tension

- Le couloir de servitude de la ligne HT est de 30,00m
- Le couloir de servitude de la ligne MT est de 15,00m

# ANNEXES & FICHES TECHNIQUES

## **FICHE TECHNIQUE**

### **REGLEMENT D'URBANISME**

#### **ZONE OPERATIONNELLE 01:**

Zone résidentielle :



SURFACE TOTALE DU TERRAIN: 35HA

SURFACE DE LA ZONE RESIDENTIELLE: Zone 01 :7559m2:0,76ha

COS:06 EXISTANT

CES:0,86 existant

Identifica tion de l'ilot	superficie	affectatio n de l'ilot	TYPE DE REGLE MENT APPLI CABLE	CES	COS	GAB ARIT	OBSERVATIO NS
Habitat Collectif intégré	m2/2,4 HA	Commerce Restauration, bureaux ,hébergement	Z R	0,4 - 0,7	1,4- 1,9	R+4	Habitat projeter
Habitat semi collectif	m2 ha	hébergement	Z R	0,5	1,3	R+1 et R+2	Habitat projeter
Habitat d'auto construc tion	m2/ha	hébergement	Z R	0,6 - 0,9	1,3- 1,5	RàR +1	Habitat existant +HABITAT PROJETE
CEM	11075,7 M2	éducation	EQ	0,1	1,33	R+2	Habitat projeter

**ZONE OPERATIONNELLE 02:Zone d'équipement:**

Identifica tion de l'ilot(acti vité projeté)	superfi cie	activité	TYPE DE REGLEM ENT APPLICA BLE	CE S	COS	GABARI T	OBSERVATIO NS
Centre commer ciale	1356	Commerce Restauration parking Loisir sevice	EQ	0, 48	0,69	R+1 R+2	Equipement projeter
Centre de loisir		Commerce Restauration parking Sevice bureau	EQ	0, 8	1,9	R+2	Equipement projeter
culturell e		Salle polyvalente Auditoriau m Salle de lecture Salle d'archive	EQ	0, 5	1,36	R+2 R+3	Equipement projeter
Groupe ment touristiq ue			EQ	O, 40	1,98	R+5	Equipement projeter

**ZONE OPERATIONNELLE 0 3:****Zone MIXTE:**

Identific ation de l'ilot(act ivité projeté)	sup erfi cie	acti vité	TYPE DE REGLEMENT APPLICABLE	CES	COS	GAB ARIT	OBSERVA TIONS
Centre de santé urbaine		SA NIT AIR E	E DE PROXIMITE	0,44	0,88	R+1	Equipem ent projeter
sureté		secu ritai re	ep	0,15	0,1	R+1	Equipem ent projeter

Identificati on de l'ilot	affectation de l'ilot	TYPE DE REGLE MENT APPLIC ABLE	CES	COS	GABARI T	OBSERVATI ONS
Habitat d'auto constructi on	hébergement	Z R	0,6- 0,9	1,3- 1,5	R+1 et R+2	Habitat existant
habitat projeter	Commerce Restauration , hébergement	Z R	0,6- 0,9	1,3- 1,5	R+1 et R+2	Habitat projeter

**ZONE OPERATIONNELLE 04:**

**Zone DU PARC URBAIN:**

Identifica tion de l'ilot	superficie	affectatio n de l'ilot	TYPE DE REGLE MENT APPLI CABLE	CE S	COS	GABARI T	OBSERVATIO NS
Parc urbain	/	/	EV	/	/	/	/

: Résumé

Nedroma est une petite ville chargée d'histoire. Malgré le passage des siècles, la ville a conservé son attrait et sa spécificité marquée par les traces des dynasties qui s'y sont succédé.

Nedroma a perdu sa valeur après la dévalorisation de la médina et sa méconnaissance. Pour lui rendre sa dignité et dans le cadre du projet urbain, nous tenterons de mettre les dispositions pouvant permettre de cohabiter l'histoire et l'urbanisme et de redécouvrir sa richesse et son histoire et cela tout en conciliant le traditionnel et le contemporain avec un axe de pénétration comme entrée de ville permettant de reconnaître la vocation ; et une urbanisation qui tire ses fondements du tissu traditionnel.

Mot clés : urbanisation-axe de pénétration- entrée de ville- traditionnel-contemporain- ,projet urbain

ملخص

مدينة ندرومة هي مدينة صغيرة محملة بتاريخها بالرغم من مرور عدة قرون، قد ابقت على سحرها وخصوصيتها محافظة دائما على آثار السلاطنة الماضية.

فقدت ندرومة هذه القيمة بعد تهيمش المدينة وانكار تاريخها القديم

لرد اعتبارها في إطار المشروع والحضري، سنقدم الاجراءات

التيسنتيح التعايش بين التاريخ والتخطيط الحضري (العمران) وإعادة اكتشاف فضاء وتاريخ المدينة وهذا يتم

بمزاوجة القديم والمعاصر. مع وجود محور الدخول الذي يمتد من معرفة الميل. والتعمير الذي يأخذ جذوره من النسيج العمراني

القديم.

الكلمات المفتاحية: التعمير. محور الدخول. قديم. معاصر. مشروع حضري