

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



## Mémoire de Master

Présenté à l'Université 08 Mai 1945 de Guelma

Faculté des Sciences et de la Technologie

Département d'Architecture

Spécialité : Architecture

Option : **Projet urbain et durabilité**

Présenté par : Boussahi Hani

---

---

**Thème : ville et paysage**

**Intitulé : La requalification d'entrée de ville - cas d'entrée Nord  
Guelma**

---

---

Sous la direction de : Mme Chouahda . A

---

**Juin 2019**

---

# *Dédicace*

Je dédie ce modeste travail à mes chers parents en premier lieu pour leurs soutient et leurs sacrifices, leurs privation pour nous aider à avancer dans la vie

J'espère qu'un jour, je pourrais leurs rendre un peu de ce qu'ils ont fait pour moi, que dieu leur prête bonheur et longue vie.

A mes chers frères et ma chère sœur pour leur aide, leur patience, et leurs écoutes.

A toutes MA famille Boussahi.

À mes très chers amis et collègues.

# *Remerciements*

Je tiens à remercier vivement Allah le tout puissant et miséricordieux pour la volonté et la patience qu'il nous a donné durant cette période et toute notre vie.

Mes remerciements les plus sincères :

A mon encadreur : « Mme. Chouahda.A » pour leur suivi, leur encouragement, leur soutien, et leur conseil et leur attention auront été d'une aide précieuse dans l'élaboration de ce travail de recherche. Veuillez trouver ici le témoignage de mon respect le plus profond.

Je voudrais également remercier et exprimer mon profond respect à tous les membres du jury, qui ont bien voulu me faire l'honneur d'assister à ma soutenance afin de juré la qualité de ce travail et de formuler leurs remarques constructives.

Et à tout qui m'a aidée, assisté de près ou de loin à l'élaboration de ce travail,

## Résumé

Le concept «entrée de ville» est devenu courant dans plusieurs pays européens, englobant plusieurs enjeux et problématiques généralement liées au paysage urbain, identité de la ville ainsi que sa durabilité et son attractivité touristique, ces problématiques liées à l'état chaotique et dégradé de ses espaces jugé inconvenable pour la ville d'aujourd'hui et celle de demain qui est censé être ; durable, compacte, diversifié et surtout accueillante ,ont poussé les spatialistes de l'aménagement et les décideurs a pensé a une manière de leur redonnées leurs valeurs par des actions de requalifications divers ce qui incarnent l'importance de ses espaces dans la ville.

Cette situation actuelle des entrées de ville, a eu un grand impact sur la ville, son image, son environnement, sa perception ainsi que son attractivité. Les villes actuellement ne se reconnaissent plus au travers de leurs parcours d'entrées, l'identité se perd, l'image que donnent ses espaces est très peu valorisante.

Dans ce contexte, notre recherche vise à cerner le concept d'entrées de ville et fournir toute les connaissances nécessaires afin de comprendre bien son importance et son rôle dans la ville et tout cela à travers les différentes définitions, et aussi bien le comprendre dans son contexte historique, sa genèse, son évolution, et le rôle de la dimension historique par rapport à l'état actuelle des entrées de ville dans le monde, et aussi dressé un constat général sur l'état dégradée de ses espaces.

Notre projet de requalification boulevard urbain consiste à faire de l'entrée Nord de la ville de Guelma une entité spatiale, structurée, hiérarchisée et cohérente pour concilier le confort de vie et le respect de l'environnement. Elle suppose des actions qui privilégient plutôt la maîtrise urbaine, la bonne gestion de la ville et une meilleure gouvernance. Elle implique la résolution de problématiques endogènes (amélioration du cadre de vie, satisfaction des besoins, renforcement des moyens de création d'emploi, animation culturelle, réhabilitation des repères identitaires d'entrée).

**Mots clés** : entrée de ville, paysage, porte de ville, parcours d'entrées, identité, attractivité, compétitivité, cadre de vie.



## ملخص

مفهوم مدخل المدينة أوضح شائعا حاليا في العديد من الدول الأوروبية وخصوصا في فرنسا، شاملا العديد من التحديات والإشكالات التي تعمو مامر تبطئة بالم  
نظر العمراني، هوية المدينة

، استدامتها، واستقطابها السياحي، وهذا الإشكالات المر تبطئة بالحالة الكارثية والمتدهور لهذا الأماكن التي تعتبر غير ملائمة لمدينة اليوم  
الغد، التي يجب أن تكون مستدامة، متماسكة، متنوعا خاصة مضيافة، دفعت المختصين في التهيئة، والتخطيط وأصحاب القرار بالتفكير في طريقة  
لاسترجاع قيمتها، عن طريق مختلف عمليات إعادة التأهيل

لتثبيت أهمية هذا الأماكن في المدن هذا هو الوضع الحالي لمدخل المدينة، أثر تكثيف اعلنا المدينة، صورها، بيئتها، منظرها، واستقطابها، حيث أن  
المدن الحالية المتعددة تعرف

عن طريق مداخلها، بحيث أنها فقدت هويتها وصورها هذا هو الوضع الاستظاهرة الجديدة، لكنها نتيجة لعملية تحولت لمدخل لجميع الفترات التاريخية التي  
يعرفتها المدينة، والتغيرات

التيطر أتعليها في هذا السياق، بحثنا في هذا الفهم الصحيح لمفهوم مدخل المدينة وإعطاء كالمعلومات اللازمة، لمعرفة أهميته ودوره  
في المدينة، وكل

هذا من خلال مختلف التعريفات، والفهم الصحيح لتاريخه، وميلاده، وتطوره، وأهمية جانبها التاريخي بالنسبة للوضع الحالي في العالم، وكذلك  
التقييم العام للحالة المتدهور لهذا الأماكن

مشروعنا لإعادة تأهيل شار عحضر بيتكو نمجلا لمدخل لغير بيلمدية سيديلعباسكيانمكاني، منظم،  
ويقتصر ضمنيا اتخاذ إجراء اتصالا للسيطرة الحضرية. الهرميو منسقة للتو في قبيلنا لراحة من الحياة واحترام البيئة  
تحسينا البيئة المعيشية، (وهو ينطوي على حل لمشاكل داخلية. بدلا من ذلك، والإدارة الجيدة للمدينة، وتحسينا الإدارة  
(ورضا الاحتياجات، وتعزيز وسائل خلق فرص العمل، والرسوم المتحركة الثقافية، وإعادة تأهيل معالمها هوية

**الكلمات المفتاحية:** مدخل المدينة، المناظر الطبيعية، بوابة المدينة، طريق المدخل، الهوية، الجاذبية، القدرة التنافسية، البيئة المعيشية

## **Abstract**

The concept of "city entrance" has become commonplace in several European countries, encompassing several issues and issues generally related to the urban landscape, the city's identity as well as its sustainability and tourist attractiveness, these issues linked to the chaotic and degraded state of the city. its spaces considered inconvenient for the city of today and tomorrow's that is supposed to be; sustainable, compact, diversified and above all welcoming, have pushed spatial planners and decision-makers thought of a way of giving them back their values through various requalification actions which embody the importance of its spaces in the city.

This current situation of city entrances, had a great impact on the city, its image, its environment, its perception as well as its attractiveness. Cities currently do not recognize themselves through their entry routes, identity is lost, the image that gives its spaces is very little rewarding.

In this context, our research aims to define the concept of city entrances and provide all the necessary knowledge to understand its importance and its role in the city and all this through the different definitions, and also to understand it in its context. historical context, its genesis, its evolution, and the role of the historical dimension in relation to the current state of the city entrances in the world, and also made a general observation on the degraded state of its spaces.

Our urban redevelopment project consists of making the northern entrance of the city of Guelma a spatial entity, structured, hierarchical and coherent to reconcile the comfort of life and respect for the environment. It implies actions that favor urban management, good city management and better governance. It involves the resolution of endogenous problems (improvement of the living environment, satisfaction of needs, reinforcement of the means of job creation, cultural animation, rehabilitation of identity markers of entry).

**Key words** : city entrance, landscape, city gate, entrance route, identity, attractiveness, competitiveness, living environment.



## Table des matières

Dédicace	
Remerciements	
Résumé.....	I
ملخص.....	III
Abstract .....	IV
Table des matières .....	VI
Table des figures .....	X
Table des tableaux.....	XII

### Chapitre introductif

Introduction Générale.....	1
Problématique.....	2
Hypothèses de recherche .....	3
Objectif de la recherche.....	3
Méthodologie de recherche .....	4
Structure de la mémoire .....	5

### Partie I : partie théorique et conceptuelle

#### Chapitre 1 : Définition des concepts

Introduction .....	6
I.1. Essai de définition de l'entrée de ville .....	6
I.1.1. Entrer.....	6
I.1.2. Porte.....	7
I.1.3. Entrées de ville .....	8
I.2. L'évolution historique .....	10
I.3. L'objectif de l'entrée de ville .....	11
I.4. Les activités aux entrées de villes .....	12
I.5. Entrées de ville contemporaine .....	14
I.6. Typologies d'entrées de villes .....	15
a. Les entrées de villes basiques elles englobent :.....	15
b. Les entrées de villes à vocation : .....	15
c. Les entrées de villes contemporaines : .....	16
I.7. les critères des entrées de villes .....	17
I.8. Symbolique des « entrées de ville » .....	18
I.8.1. L'Orientation .....	19

I.8.2.	Le front urbain.....	20
I.8.3.	La publicité.....	20
I.8.4.	Les repères.....	20
I.8.5.	La qualité de l'urbanisme .....	21
I.8.6.	La qualité des paysages .....	21
I.8.7.	La qualité architecturale .....	22
I.9.	Définitions des concepts liés aux entrées de villes.....	22
a)	L'espace périurbain .....	22
b)	Le faubourg : .....	23
I.10.	Limite de la ville et la lisière urbaine .....	23
a.	La limite de la ville.....	23
b.	La lisière urbaine .....	23
c.	Seuil de la ville .....	24
I.11.	Le concept d'entrée de ville selon l'approche française et américaine .....	24
	Dans la littérature .....	24
I.12.	Les éléments d'identification de l'entrée de ville.....	25
a.	La hiérarchisation, ou le passage de la route a la rue .....	25
b.	Le séquençement .....	26
	Conclusion.....	27

## **Chapitre 2 : Analyse des Exemples**

	Introduction .....	28
II.1.	Exemple 01 « ROMANS SUR ISERE : Etude entrée ouest de la commune » .....	30
II.1.1.	Situation et présentation .....	30
II.1.2.	Objectifs .....	30
II.1.3.	Les principes d'aménagement à adopter .....	30
II.1.3.1.	Nuisances.....	30
a)	Infiltration.....	30
b)	L'Acoustique .....	31
II.1.3.2.	Sécurité.....	31
a)	La trame viaire.....	31
b)	Eclairage urbain.....	32
c)	Conduite de gaz .....	32
II.1.3.3.	Qualité urbaine .....	33
a)	Axes urbains .....	33
b)	Stationnement.....	34
II.1.3.4.	Qualité architecturale.....	34

II.1.3.5.	Qualité environnementale et paysagère.....	36
a)	Qualité Trame verte et bleue .....	36
b)	Composition de l'axe paysager d'entrée de ville.....	36
c)	Composition de l'avenue A. De Gaulle.....	36
II.1.4.	Synthèse.....	37
II.2.	Exemple 02 « L'Entrée de Ville de la rue Cockerill : Vers une meilleure qualité de vie » .....	38
II.2.1.	Situation et présentation .....	39
II.2.2.	Objectif .....	39
II.2.3.	Les principes d'aménagement à adopter .....	39
II.2.4.	Elargissement de la rue Cockerill.....	42
II.2.5.	synthèse .....	43
II.3.	Exemple03 : Projet urbain entrée de ville Pulversheim .....	44
II.3.1.	Intérêt et choix de l'exemple .....	44
II.3.2.	Situation et présentation .....	44
II.3.3.	Les objectifs .....	45
II.3.4.	Les principes d'aménagement à adopter .....	45
II.4.	Exemple04 : L'aménagement urbain d'entrée de ville : Boulevard Pie-IX (Montréal-Nord).....	49
II.4.1.	Intérêt et choix de l'exemple .....	49
II.4.2.	Situation et présentation .....	49
II.4.3.	Les problématiques.....	50
II.4.4.	Les objectifs .....	51
II.4.5.	Les grandes orientations d'aménagement du boulevard Pie-IX.....	51

## **Partie 2 : Partie Pratique**

### **Chapitre 3 : Cas d'étude**

III.1	Présentation de la ville de GUELMA.....	54
III.1.1	Situation.....	54
III.1.2	L'historique de la ville.....	55
III.1.3	L'évolution urbaine de la ville .....	59
III.1.4	Relief .....	59
III.1.5	Hydrologie.....	60
Principaux Oueds .....		61
III.1.6	Le climat.....	61
III.1.7	Situation démographique.....	61
III.1.7.1	Structure de la Population .....	61
III.1.7.2	Répartition de la population par sexe et par âge.....	61

III.1.8	Infrastructure de base .....	62
III.1.8.1	Réseau routier.....	62
III.1.8.2	Etat du réseau routier.....	62
III.2.	Le cas d'étude : Entrée Nord de Guelma.....	63
III.2.1.	Motivation de choix.....	63
III.2.2	Présentation de la zone d'étude .....	63
III.2.2.1	Situation.....	63
III.2.2.2	Délimitation de périmètre d'étude.....	64
III.2.2.3	L'insertion dans le paysage de la ville.....	64
III.2.2.4	Historique .....	65
III.2.2.5	Le rôle et le fonctionnement.....	66
a)	A l'échelle nationale.....	66
b)	A l'échelle de l'agglomération .....	66
•	Qualité paysagère et environnementale.....	70
III.3	Tableau AFOM.....	72

### **Chapitre 4 : programmation**

IV.1	Les enjeux.....	75
IV.1.1	Les enjeux proposé.....	76
IV.2	Les scénarios .....	77

### **Conclusion Générale**

Conclusion Générale .....	81
Bibliographie	

## Table des figures

Figure 1 Porte de damas .....	8
Figure 2 L'évolution du concept des entrées de villes .....	10
Figure 3. les activités dans les entrées de villes et leurs implantations .....	12
Figure 4 Schémas représentatifs sur la fréquentation des entrées de ville .....	13
Figure 5 La conception de la voirie.....	13
Figure 6 Les entrées de ville basiques source : Manel BEnamor .....	15
Figure 7 Les entrées de villes à vocation source : Manel Benamor .....	16
Figure 8 Les entrées contemporaines source : Manel Benamor .....	16
Figure 9 :Les entrées de ville de Caen-Métropole.....	17
Figure 10 Situation d'exemple.....	30
Figure 11: Zones d'infiltration et protection .....	31
Figure 12: Profil de boulevard .....	32
Figure 13: voie de desserte a aménagé.....	32
Figure 14 : carte d'aspect sécuritaire .....	33
Figure 15 : La continuité des parcours .....	33
Figure 16 Carte voies structurants .....	34
Figure 17: Ilots mixtes de cœur de quartier .....	35
Figure 18 : vue d'ensemble sur quartier .....	35
Figure 19: Vue sur boulevard .....	36
Figure 20: Continuités paysagères .....	37
Figure 21 : Situation d'exemple.....	39
Figure 22 : Emplacement de nouveaux équipements.....	40
Figure 23 : cité administratif vue 3D après .....	40
Figure 24 : Cité administratif chantier.....	40
Figure 25 : Centre CIM chantier .....	41
Figure 26 : Vue aérienne sur l'ensemble.....	41
Figure 27: Vue aérienne parc urbain + le complexe Neocitta .....	41
Figure 28 : Élargissement de la rue Cockerill.....	42
Figure 29 : Construction de nouvelle voirie –chantier .....	43
Figure 30 : la nouvelle voirie vue 3D.....	43
Figure 31 : L'esplanade Kuborn –chantier.....	43
Figure 32 : L'esplanade Kuborn vue 3D .....	43
Figure 33 : situation de la ville de Pulversheim.....	45
Figure 34 : hiérarchie des espaces .....	46
Figure 35 : le réseau viaire .....	47
Figure 36 : les jardins de la maison petite collective.....	48
Figure 37 : maison en bande .....	48
Figure 38 : la composante végétale .....	49
Figure 39 : situation de la ville de Montréal-Nord. ....	50
Figure 40: Composantes identitaires et structurantes.....	50
Figure 41: Plan de stations SRB sur pie-IX.....	51
Figure 42 : les quatre stations de SRB .....	52
Figure 43: composition de boulevard.....	52
Figure 44 : vue de boulevard .....	53
Figure 45 : situation de la ville de Guelma .....	54

Figure 46 : théâtre Romain - Guelma .....	56
Figure 47 : mosquée el-Atik Guelma .....	57
Figure 48 : plan de Situation ville de Guelma.....	57
Figure 49 : les voiries et les entrés - Guelma.....	58
Figure 50 : évolution urbaine de la ville de Guelma.....	59
Figure 51 : Différents éléments influençant le microclimat de Guelma .....	60
Figure 52 : Répartition de la population par sexe et par âge.....	62
Figure 53 : situation de la zone d'étude .....	64
Figure 54 : vue aérienne sur la zone d'études.....	64
Figure 55 : terrain agricole entrée Guelma .....	65
Figure 56 : oued seybousse- Guelma .....	65
Figure 57 : Les accès de la ville ancienne. ....	65
Figure 58 : carte route national N 21 .....	66
Figure 59 : route national n 21 .....	67
Figure 60 : les Nœuds .....	68
Figure 61 : Entrée Nord Guelma.....	69
Figure 62 : le nouvel hôtel urbain .....	70
Figure 63 Monument des martyrs.....	70
Figure 64 : La station des bus Moudjahid .....	71
Figure 65 : Musée el	
Figure 66 : Entrée Nord - Guelma.....	80
Figure 67 : Station de Bus.....	81

## Table des tableaux

Tableau 1: Tableau des exemples .....	28
Tableau 2 : Synthèse exemple -1- ROMANS sur ISERE étude entrée ouest du commun .....	38
Tableau 3 : synthèse Exemple 02 « L'Entrée de Ville de la rue Cockerill : Vers une meilleure qualité de vie » .....	44
Tableau 4 : Etat du réseau routier.....	63
Tableau 5 : Tableau AFOM .....	74
Tableau 6 : Les enjeux proposé .....	77
Tableau 7 : Les scénarios.....	79

# Chapitre introductif

## Introduction Générale

Depuis l'Antiquité jusqu'à la fin de la Révolution industrielle, les entrées de ville étaient un objet facile à circonscrire. Ce terme « entrée de ville » désignait les portes physiques des villes, entourées pour la plupart de remparts. Elles pouvaient prendre la forme d'un pont, d'un arc de triomphe ou d'une percée dans les remparts. Leurs fonctions étaient également clairement établies. Les entrées de ville servaient avant tout à contrôler les arrivées dans la ville, à percevoir l'octroi et à impressionner les visiteurs. Elles étaient donc des espaces ponctuels à forts enjeux économiques, sécuritaires, identitaires et même religieux. Cette importance dans la structure urbaine a fait de cet espace, un lieu de projet et de création.

D'où commence et où se termine la ville ? Ce questionnement nous renvoie à la notion **d'entrée de ville**, qui désormais revêt différentes réalités. Ces réalités recouvrent des paramètres spécifiques du paysage urbain, du fait qu'elles incluent des espaces d'ordres : fonctionnel, de jonctions et/ ou d'identité. Réunis, ils impriment une notoriété des lieux et un aspect imagé à la ville.

La formule « entrées de ville » est désormais courante revêtant différentes réalités. Si, dans la ville moyenâgeuse, elle renvoie aux portes physiques de la ville, aujourd'hui, le lieu ainsi désigné présente diverses réalités et renvoie à des situations fortes différentes. Si elle se trouve toujours en périphérie d'un lieu construit et habité- la notion même de cité ayant évolué- nous ne sommes plus dans l'idée ponctuelle de « la porte » mais bien dans celle d'un espace de transition, d'un entre-deux, d'une « entrée ». Cependant, cette entrée peut être de différentes natures suivant ses usages et ses fonctions mais également d'après l'environnement dans lequel elle s'inscrit.

Historiquement, la ville, la cité, rejette à sa périphérie les activités considérées comme gênantes, salissantes ou encombrantes. Par ailleurs, les échanges et le commerce se font au carrefour des voies de communications. Une concentration de ce type d'activités s'est logiquement implantée à l'abord des villes, de part et d'autre des voies qui y mènent. On retrouve ces éléments dans les entrées de ville actuelles au travers de l'installation de centres commerciaux ou activités marchandes, nécessitant l'usage d'un véhicule, l'installation d'activités consommatrices d'espace, les activités industrielles proprement dites qui ont pu y figurer se trouvant désormais, le plus souvent, rejetées dans les zones d'activités.

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.

## Question de recherche

Comment peut-on aménager une entrée de ville qui reflète l'identité de Guelma ?

## Problématique

« Dans les différentes civilisations (babylonienne, égyptienne, grecque, romaine, et même chinoise) la création des villes se confond avec leur portes » (porte au sens physique de terme), ou ce que les spécialistes désignent par « la porte fortifiée » qui est un accès percé dans l'enceinte de défense, pour permettre le passage à la cité. En effet, la lecture des villes anciennes est concomitante à la réalité de leurs portes car dans plusieurs répertoires de recherche la porte de la ville a acquis un statut d'objet exceptionnel et imposant ; vu le poids qu'elle ordonne dans l'organisation spatiale urbaine. Du fait que les limites étaient précises entre le dedans et le dehors de la ville, et les portes de la ville se positionnant en tant que « signe » de l'entrée et aussi monument d'autorité.

Le concept «entrée de ville» est devenu courant dans plusieurs pays, englobant plusieurs enjeux et Problématiques généralement liées au paysage urbain, identité de la ville ainsi que sa durabilité et son attractivité touristique, ces problématiques liées à l'état chaotique et dégradé de ses espaces jugé inconvenable pour la ville d'aujourd'hui et celle de demain qui est censé être ; durable, compacte, diversifié et surtout accueillante ,ont poussé les spatialistes de l'aménagement et les décideurs a pensé a une manière de leur redonnées leurs valeurs par des actions de requalifications divers ce qui incarnent l'importance de ses espaces dans la ville. Cette situation actuelle des entrées de ville, a eu un grand impact sur la ville, son image, son environnement, sa perception ainsi que son attractivité. Les villes actuellement ne se reconnaissent plus au travers de leurs parcours d'entrées, l'identité se perd, l'image que donnent ses espaces est très peu valorisante.

Cette situation est loin aussi d'être un phénomène récent, mais au contraire c'est le résultat d'un long processus à travers tous les périodes historiques que la ville a connu, et les déférentes mutations qu'elle a subies.

Les entrées de villes constituent depuis cinquante ans un véritable sinistre urbanistique .La dégradation du paysage des entrées de ville pose à l'urbaniste un double problème, l'encombrement automobile et l'inflation de signaux sont les causes d'insécurité routière. Devenue « entrée » la porte de la ville

autrefois symbole de l'ordre et de la puissance urbaine, se transforme en une vitrine commerciale, banale à force d'être partout répétée et bannissant toute expression d'une identité urbaine.

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

Dans cette optique, les entrées de ville de Guelma et malgré ses potentiels restent loin des standards internationaux, il l'objet d'un constat négatif, on distingue plusieurs problèmes (manque d'identité et d'attractivité, insécurité routière, congestion de mobilité, dégradation du paysage, pollution, hétérogénéité du bâti, développement anarchique de la publicité, une rupture fonctionnelle et paysager avec le centre de la ville et manque de traitement des espaces verts.

Notre question de recherche et les problèmes relevés dans les entrées de la ville de Guelma suscitent le questionnement suivant :

**Comment peut-on requalifier les entrées de ville de Guelma et assurer la qualité de paysage urbain ? Et de quelle manière utilisée pour promouvoir une identité de la ville par son entrée ?**

## **Hypothèses de recherche**

- Pour donner une identité paysagère de la ville, il faut marquer leur entrée avec un cachet spécifique et des aspects symboliques.
- Assurer une entrée de ville développée par des traitements de paysage donnant une image de la ville

## **Objectif de la recherche**

L'objectif générale de cette thèse est de rendre marquer la ville par son entrée donnant un cachet spécifique qui l'identifie, ainsi que rendre la valeur de ces entrées comme entité urbaine.

## Méthodologie de recherche

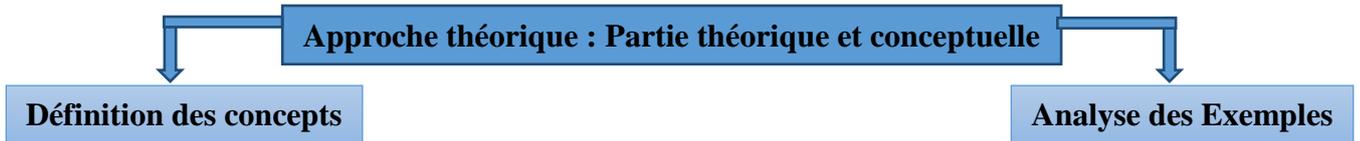
Pour atteindre les objectifs tracés et en vue d'apporter des réponses satisfaisantes aux questions soulevées dans la problématique, il fallait structurer la recherche selon deux axes majeurs :

L'approche thématique : Il s'agit de proposer un cadre conceptuel et conventionnel essentiellement composé de définitions des aspects théoriques clés du thème : les entrées, les portes, les entrées des villes.

L'approche analytique s'appuie sur une analyse des entrées des villes internationales, suivant une démarche analytique reposant sur : la lecture du contexte, et la visualisation des objectifs et orientations des projets traités.

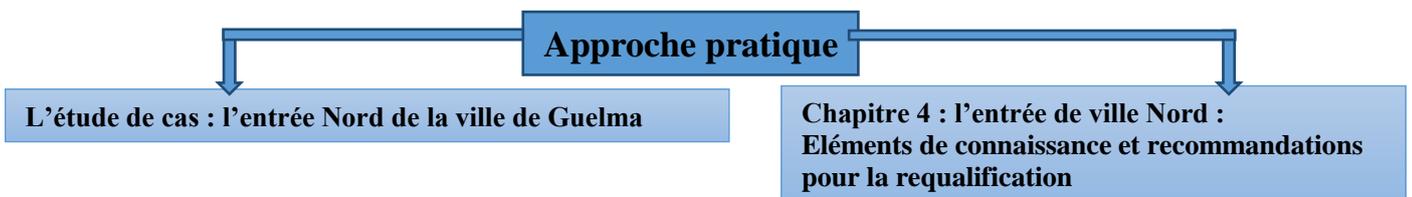
L'approche urbaine : Qui consiste sur la lecture de la ville de Guelma et le fragment. Nous allons utiliser le diagnostic territorial partagé qui consiste à analyser le territoire en plusieurs dimensions et pour chaque dimension le AFOM (atouts, faiblesses, opportunités, menaces) ainsi la concertation et la confrontation entre les différents acteurs en impliquant les citoyens.

## Structure de la mémoire



- Les entrées des villes
- La porte
- Les concepts liés à l'entrée de ville

- « ROMANS SUR ISERE : Etude entrée ouest de la commune »
- « L'Entrée de Ville de la rue Cockerill : Vers une meilleure qualité de vie »
- Projet urbain entrée de ville Pulversheim
- L'aménagement urbain d'entrée de ville : Boulevard Pie-IX (Montréal-Nord)



- Contexte générale de la ville de Guelma
- Diagnostique de l'entrée Nord
- Tableau AFOM

- Les enjeux
- Les scénarios
- Programmation
- Intervention

**Conclusion Générale**

Partie I :

Partie théorique et  
conceptuelle

Chapitre 1 :  
définition des concepts

## Introduction

Les entrées de villes est un concept, que on peut qualifier de vaste, dont les définitions et les appellations peuvent être d'un nombre important de variétés, et cela est due au jeu de la dimension temporelle, et aussi du fait que les entrées de ville peuvent prendre différentes formes, elles peuvent tout d'abord être réelles dans le cas de la vile circonscrite ou être des entrées fictives dans le cas des villes moderne .

Actuellement les entrées de ville constituent un enjeu majeur pour tous les acteurs de la société, ainsi que les spécialistes (historiens, chercheurs, urbanistes, architectes, économistes...), et chaque spatialiste définit ce concept selon son domaine ou sa profession, et cela selon des paramètres définis, et on trouve aussi les définitions des différents dictionnaires spécialisés et celles des colloques et séminaires.

La terminologie utilisée pour définir l'entrée de ville change suivant les ouvrages en laMatière : entrée de ville, porte d'entrée de ville, porte urbaine de la ville et lieu d'entrée en ville sont les expressions les plus usitées.

La terminologie utilisée pour qualifier ce concept change en fonction de plusieurs facteurs, ou chaque écrivain chercheur a utilisé sa propre nomination qui convient à sa recherche et cela par rapport à la dimension historique et son centre d'intérêt.

Dans notre recherche on va essayer de recueillir toutes les définitions qui définissent ce concept dans notre domaine qui est celui de l'architecture et de l'urbanisme.

### I.1. Essai de définition de l'entrée de ville

#### I.1.1. Entrer

(atre). V.intr.(xe; lat. intrare). Aller à l'intérieur de. Passer dans un lieu. Se mettre dans une situation, Passer de dehors au-dedans.n. f. du verbe entrer, remontant au XIIe siècle, issu du latin intrare. Sens d'« accès ». Équipement collectif ou construction publique, implanté le plus souvent en limite d'agglomération d'une commune. Cette expression est à associer au terme de porte par analogie de la ville à la maison. Elle est le lieu par où s'effectuent les échanges liés à l'attraction de la ville.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Extrait du "Vocabulaire français de l'Art urbain" par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

Ou un lieu par lequel on s'introduit dans un immeuble ou dans une ville (entrée de ville) et Généralement marqué par des dispositifs singuliers (porte, pas de porte, seuil, faubourg, Rond-point) qui donnent éventuellement lieu à des rites de passage.<sup>2</sup>

### I.1.2. Porte

Baie, munie d'un dispositif de fermeture, donnant passage à l'intérieur comme à l'extérieur d'un lieu fermé ou enclos : Passer par la porte de derrière.

Autrefois, ouverture aménagée dans l'enceinte d'une ville pour permettre le passage.

Nom donné à certains lieux situés à la périphérie d'une ville : Porte de Clichy.

Ouvrage mobile, plein, grillé ou vitré, à un ou plusieurs vantaux ou panneaux, placé dans un bâtiment ou une huisserie et constituant le dispositif de fermeture d'un passage, d'une baie, d'un immeuble, d'un véhicule, etc. : On a fracturé la porte. Voiture à quatre portes.

Accès principal à un édifice, à un établissement, à un lieu quelconque : Attendre les enfants à la porte de l'école.

Ce qui est considéré comme le début de quelque chose, l'accès à quelque chose : Alger, porte de l'Afrique.<sup>3</sup>

La ville circonscrite ou la ville délimitée, c'était une ville entourée et fortifiée par des murailles pour des raisons de sécurité, et pour y entrer ou sortir de la ville on doit passer par la porte de la ville qui représente un passage obligatoire et un élément indispensable de la ville ancienne.

La porte représente l'ouverture spécialement aménagée dans l'enceinte d'une ville pour permettre le passage. «Les portes de la ville sont monumentales et surmontées de trophées dans le goût du dix-septième siècle». Porte d'un château, d'une forteresse. – ouvrir, fermer les portes d'une ville, d'une place, à l'ennemi. L'ennemi est à nos portes, à nos frontières, tout près»<sup>4</sup>

La Porte est attesté à partir du Xe siècle, d'abord sous la forme porta, puis porte (vers 1080), pour désigner le passage pratiqué dans la muraille d'une ville, par opposition à fores, passage aménagé dans le mur d'une maison. La distinction a ensuite disparu, par

<sup>2</sup> .dictionnaire Brunet, 1992: 174.

<sup>3</sup><https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/porte/62689#z8f1elcpTiuUqzcc.99>

<sup>4</sup>Petit Robert (1996)

élimination de foersdans les langues romanes. Dès le XVIIe s. apparaissent, en français classique, les deux valeurs métonymiques de «monument en forme d'arc de triomphe situé ou non sur l'emplacement desportes d'une ville » et de « lieu où se trouvait autrefois une porte de l'enceinte d'une ville »<sup>5</sup>



Figure 1 Porte de damas

Source : Photo :( c. boyer) carnet de voyage .chronique du 25 avril 2008

[www.interbible.org](http://www.interbible.org)

### I.1.3. Entrées de ville

Après la prise de conscience du concept des entrées de ville plusieurs définitions ont été élaborées par plusieurs spatialistes (architecte et urbaniste), des définitions qui montrent la multi significations des entrées de ville

« L'entrée de ville est maintenant vue comme porteuse de significations multiples : « ce sontdes véritables portes d'entrée qui contribuent à en définir l'identité [de la ville]. Par les interprétations dont elles font l'objet, c'est tout un paysage qui émerge de cette réalité, tant pour les usagers, qu'ils soient occasionnels ou assidus, que pour les riverains »<sup>6</sup>

<sup>5</sup>REY (Alain) éd., Dictionnaire historique de la langue française, Paris, Le Robert, 1992, p. 1583).

<sup>6</sup>.Gariépy, M. et coll. 2006. « Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal, Québec». MTQ, collection "Études et recherches en transport". Montréal : Université de Montréal : Faculté de l'aménagement, Institut d'urbanisme, Chaire en paysage et en environnement, pour le Ministère des Transports, direction de la recherche et de l'environnement.

Les entrées de ville sont des espaces stratégiques aux abords des principales voies d'accès au territoire communal.

Premiers espaces perçus par un individu pénétrant sur le territoire, ces secteurs portent l'image de la ville.

L'entrée de ville fait référence à l'urbanisation existante ou en cours de constitution aux abords d'une voie de pénétration vers un centre urbain de taille diverse, ou d'une déviation indépendamment du statut des voies, cela ne concerne ni les itinéraires, ni les contrats d'axes ni les traversées d'agglomération »<sup>7</sup>

Les architectes ont été intéressés au concept d'entrées de ville et ils ont donné des définitions variées :

L'entrée de ville désigne l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville, conséquence des politiques d'aménagement du territoire et de l'évolution de nos modes de vie ces cinquante dernières années.<sup>8</sup>

Et elles indiquent le passage par lequel on franchit un seuil pour entrer dans une entité, et l'entrée de ville correspond aux contacts originaux avec l'entité urbaine.<sup>9</sup>

Et aussi les Espaces tangents au tissu urbain ou agglomère, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une grande voirie de contournement.<sup>10</sup>

Et pour les spécialistes qui sont intéressés par la dimension économique des entrées de ville, eux aussi ont donné à leur part des définitions qui incarnent leur intérêt sur les entrées de ville, qui est la valeur économique de ses entrées de ville qui jouent un rôle important dans la croissance économique par leurs positionnements et leurs aménagements spécifiques.

Les entrées de ville désignent les axes à fort trafic qui jouent un rôle économique important dans le fonctionnement de la ville, entre autre il est question de grands axes pénétrants devenus boulevard commerçants pour voiture elle suppose une situation

<sup>7</sup> .Le ministère français de l'équipement, des transports et du logement précise alors la notion d'entrées de ville dans le circulaire de la DAU et de la DNP du 22 septembre 1995

<sup>8</sup> Agence d'urbanisme ucaen-métropole en France. Aucame 2013 Une grille de lecture

<sup>9</sup> Guilhembet J-P, in Michaud Fréjaville F, 2006 p 13

<sup>10</sup> .Herve Huntziger (1991, cite par Frobert, 1999), écrit à la suite d'une étude financée par la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulée Entrées de ville et logiques économiques. Note d'étape : le diagnostic au niveau national.

périphérique qui supporte un trafic important et qui joue un rôle important dans l'économie urbaine.<sup>11</sup>

Et elles se réfèrent aux espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une voirie de contournement. A ce titre, «l'entrée de ville» est irriguée par des flux importants d'hommes et de marchandises.<sup>12</sup>

## I.2. 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>13</sup>

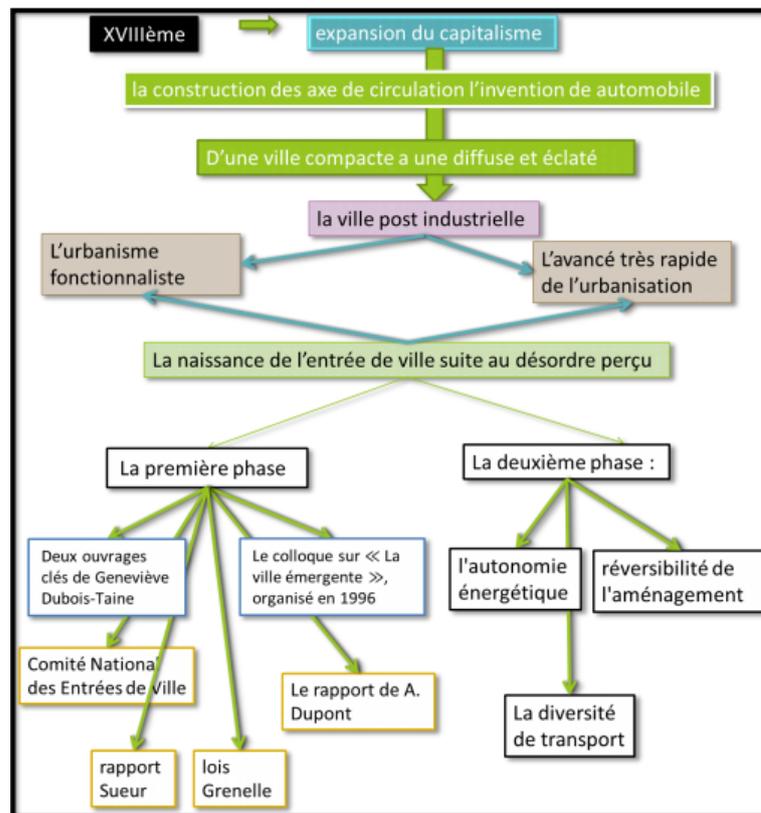


Figure 2L'évolution du concept des entrées de villes<sup>14</sup>

<sup>11</sup> l'ingénieur urbaniste G. Dubois, Taine 1989, in Frobert, 1999: 7).

<sup>12</sup> (Bureau d'étude économique Tétra en 1991, in Frobert, 1999: 7).

<sup>13</sup> K. Max 1967: 369

<sup>14</sup> Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle et 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 à 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>15</sup>

De la porte à l'entrée de ville : La porte constituait *une limite physique l'espace de la ville et la rurale*<sup>16</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>17</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 la principale, est de constituer une fenêtre sur le paysage contribuant l'identité de la ville.

### **I.3. L'objectif de l'entrée de ville**

L'aménagement des entrées de ville étaient une solution pour mettre fin aux maux urbains. Ayant comme objectif de :

- Retrouver l'identité de la ville
- Créer la lisibilité

<sup>15</sup>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

<sup>16</sup>Contexte des entrées de villes, Lexique de l'urbanisme

<sup>17</sup>Manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa9626833866>

- Favoriser la mixité des fonctions
- Donner de la place au piéton
- Végétaliser l'espace
- utilisation des friches et l'espace interstitielle<sup>18</sup>

#### I.4. Les activités aux entrées de villes

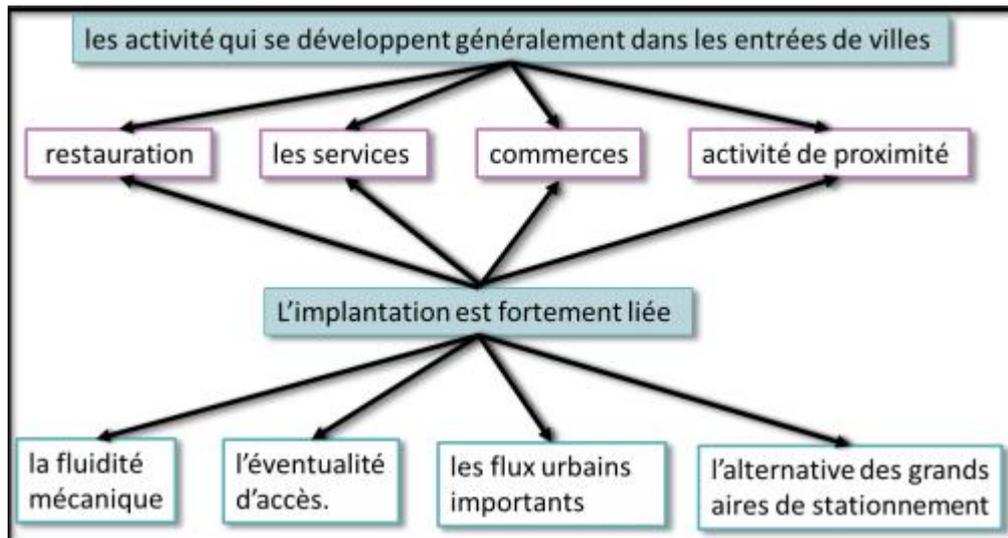


Figure 3. les activités dans les entrées de villes et leurs implantations (source : Manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa962683386>)

L'entrée de ville matérialise le premier contact physique des usagers avec l'entité urbaine, le stimulus initial des codes et des apparences urbaines. 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 catégorisée comme suit :

<sup>18</sup>Stéphanie Frobert, entrée de ville dossier bibliographique, centred'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, avril, 1999

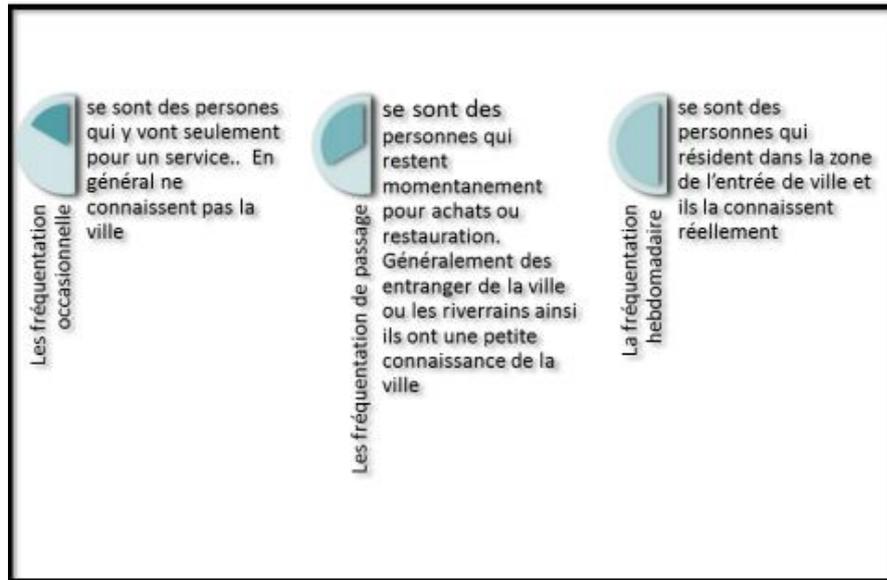


Figure 4 Schémas représentatifs sur la fréquentation des entrées de ville

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

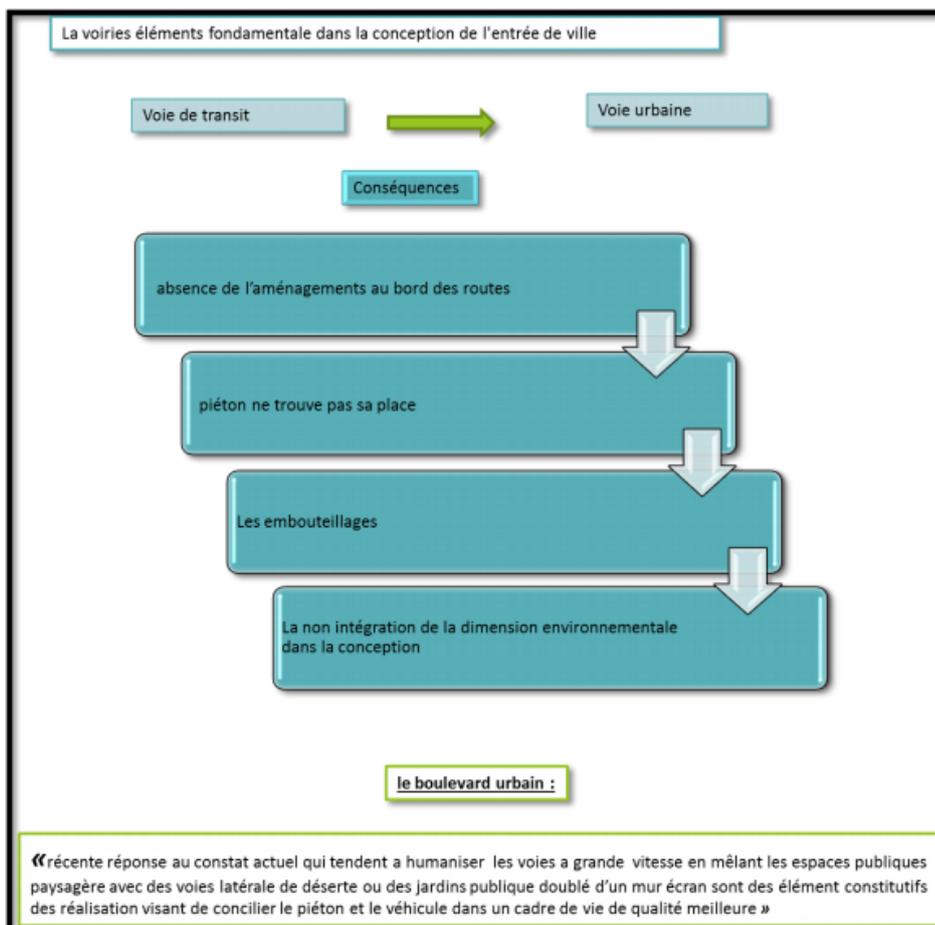


Figure 5 La conception de la voirie

### I.5. Entrées de ville contemporaine

Longtemps ceintes de murailles, les villes anciennes possédaient une délimitation claire et des voies d'accès définies par leurs portes d'entrée. Ces seuils et leurs formes, leur fonction de contrôle des flux et leur dimension symbolique ont déjà été bien étudiés par les historiens. Les transformations ultérieures de la ville, liées à son industrialisation et à sa croissance, ont radicalement modifié son approche : non seulement les modes de déplacement se sont diversifiés dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, mais les frontières de la ville n'ont cessé de s'étendre, rendant obsolètes les anciennes portes, et de plus en plus diffus le paysage périurbain. À l'époque actuelle, les entrées et sorties d'autoroutes ou les giratoires semblent avoir remplacé les portes, et les équipements qui s'égrènent le long des chaussées reliant les villes rendent leurs frontières souvent difficiles à percevoir. De plus, une part croissante, voire majoritaire, des arrivées en ville ne s'effectue plus de manière graduelle, via un cheminement routier, mais par l'intermédiaire des sas que sont les gares et aéroports, à partir desquels les voyageurs accèdent sans transition aux espaces urbains centraux.

Et Comme le Corbusier nous le signale « Aujourd'hui les portes de villes sont au centre, ce sont les gares. »<sup>19</sup>

C'est à dire que le concept d'entrées de ville a évolué actuellement. Et ils considèrent que les nouvelles entrées de villes sont déplacées à l'intérieur de la ville et cela à cause des moyens de transport modernes, donc on peut considérer les gares et les aéroports comme de nouvelles entrées de ville, les gares donc ont une double fonction, une de réseau de transport et l'autre une porte moderne de la ville « Les gares sont à la fois l'expression d'un réseau dont elles forment les nœuds et en même temps les portes sur les villes auxquelles elles donnent accès. »<sup>20</sup>

Donc À l'arrivée lente et à l'entrée déterminée par l'origine du déplacement, propre aux transports des 18<sup>e</sup> et début 19<sup>e</sup> siècles, se sont substituées de nouvelles formes d'entrer en ville, rapides, souterraines ou aériennes, multiples ou uniques, centrales

---

<sup>19</sup>LE CURBUSIER. Extrait du "Vocabulaire français de l'Art urbain", par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

<sup>20</sup>J.-M. Duthilleul, Diagonal, mars 1991

(gares) ou périphériques (aéroports), voire contournâtes (rings), qui bouleversent les manières d'arriver dans la cité<sup>21</sup>

### I.6. Typologies d'entrées de villes

Il existe huit types d'entrées<sup>22</sup>. On peut les catégoriser comme suit :

a. Les entrées de villes basiques elles englobent :

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

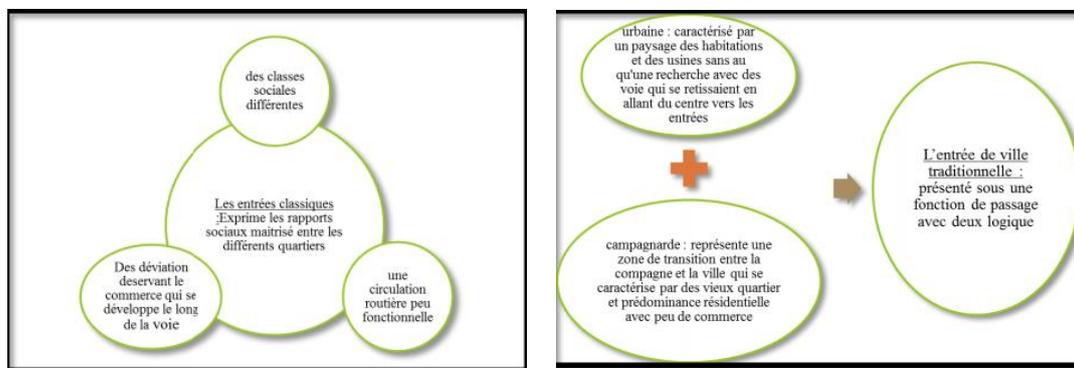


Figure 6 Les entrées de ville basiques source : Manel BÉnamor

b. Les entrées de villes à vocation :

Elles englobent les entrées de villes à

1/Vocation touristique

2/Vocation résidentielle

3/Vocation tertiaire

<sup>21</sup> . Quand on arrive en ville. Espaces, transports, perceptions et représentations - XVIIIe-XXIe s. (Bruxelles).<http://www.fabula.org>

<sup>22</sup> idem

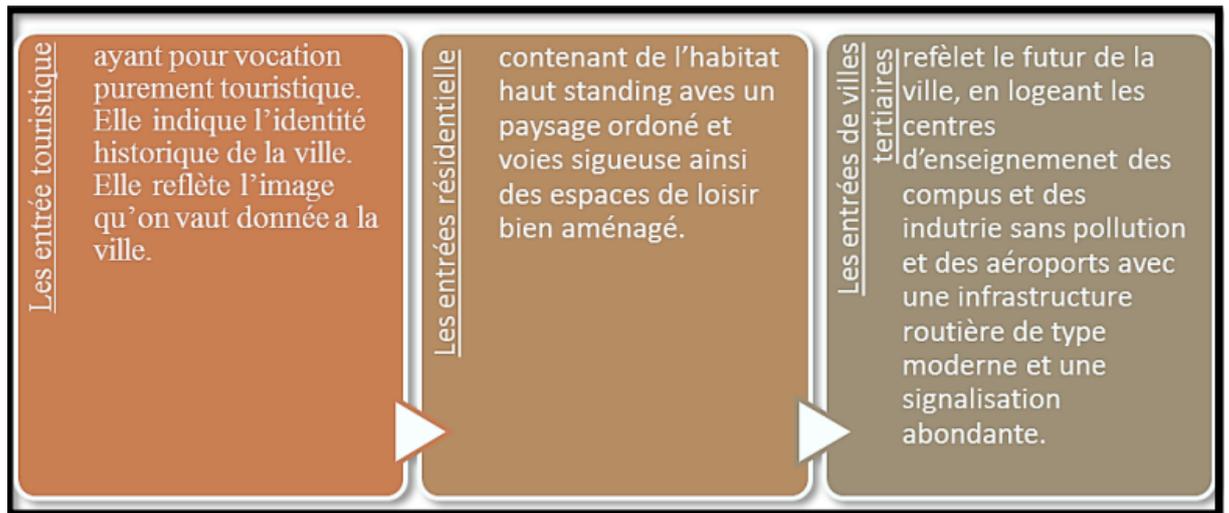


Figure 7 Les entrées de villes à vocation source : Manel Benamor

## c. Les entrées de villes contemporaines :

Elles englobent :

1/ Les entrées de ville en ville

2/ Les entrées de ville utilitaire

3/ Les entrées lieux de vie

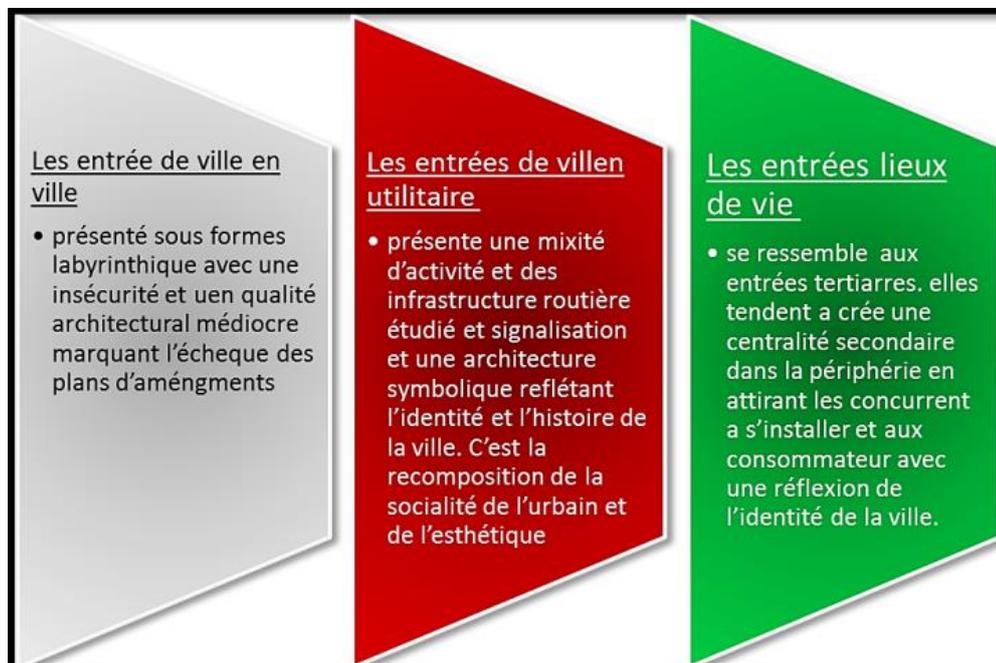


Figure 8 Les entrées contemporaines source : Manel Benamor

### I.7. les critères des entrées de villes

L'entrée de ville Dans la ville moderne, n'est plus ponctuel (une porte) comme été le cas dans l'antiquité, mais elle est plutôt un parcours, qui relie entre l'intérieur et l'extérieur de la ville et ce parcours est marqué par des espaces ou des séquences possédant des paramètres qui permettent à l'individu de se reconnaître et de se localiser au sein de cet espace, dans une petite échelle qui est la séquence du parcours, et par rapport à la ville dans la grande échelle.

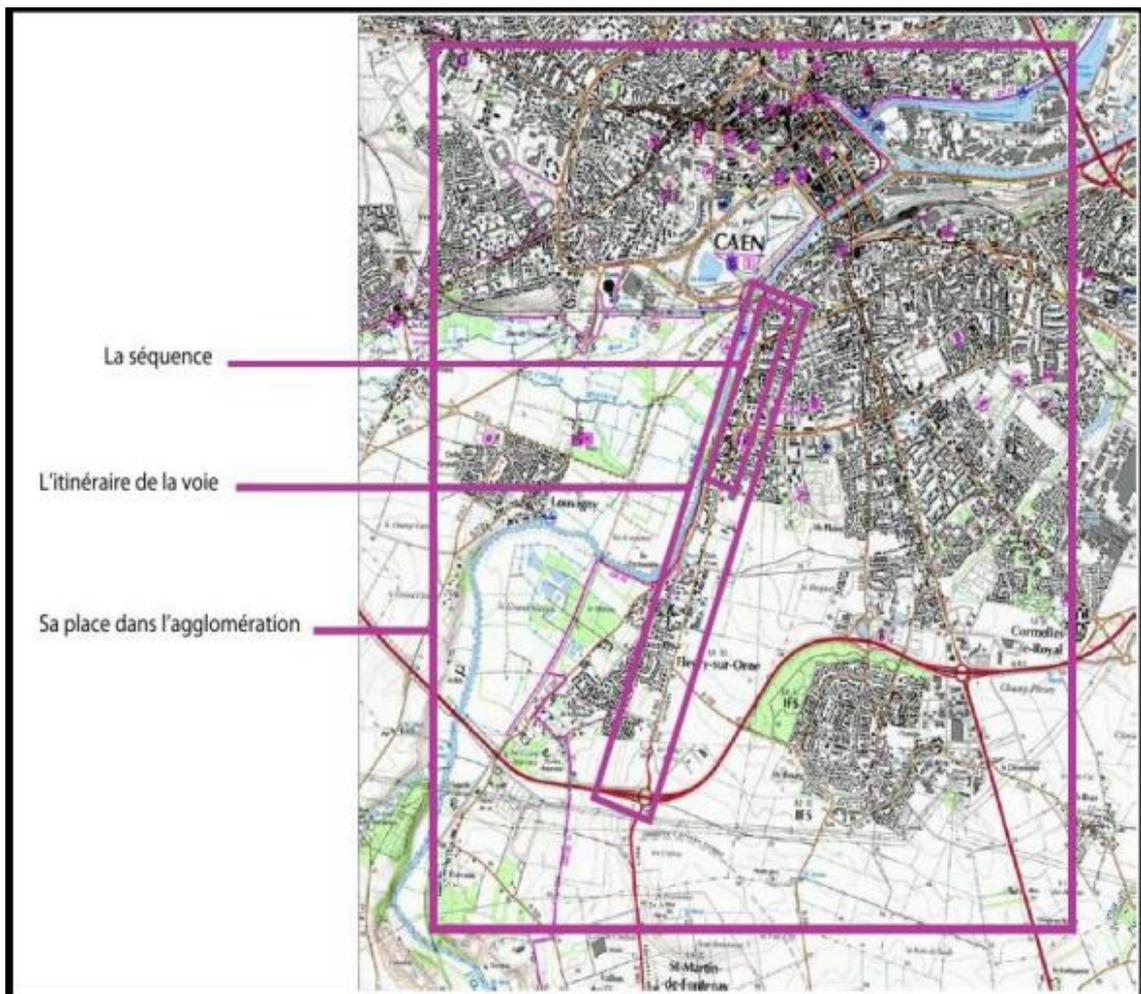


Figure 9 :Les entrées de ville de Caen-Métropole

Source : Grille de lecture Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole

Autrement dit, il ne s'agit pas d'un événement ponctuel ou isolé (un rond-point, une porte de ville, un signal), et ce n'est pas non plus le seul axe viaire : c'est ce que l'œil du piéton, de l'automobiliste ou du voyageur perçoit lorsqu'il quitte la campagne avant de pénétrer « enville », c'est-à-dire dans le tissu urbain continu. Ce n'est plus la campagne,

ce n'est pas encore la ville traditionnelle. Ainsi, une entrée de ville peut-elle être routière, mais aussi ferroviaire...

C'est une approche cinématique, urbanistique et paysagère. S'il est difficile de préciser les limites d'une entrée de ville, elle peut cependant être caractérisée, de prime abord, comme un lieu de transition entre deux milieux contrastés, urbain et rural, et comme une entrée en ville par la vie sociale que l'on y découvre tout le long. La multiplicité de signes livre une première image identitaire de la ville significative du passage de la route à la rue et parfois sa multifonctionnalité (économique, de loisirs, culturel, d'activités, sportif,...) donne l'assurance au citoyen d'y trouver presque tout ce qui lui est utile au quotidien sur un même lieu pas trop éloigné du centre-ville.

### **I.8. Symbolique des « entrées de ville »**

L'arrivée en ville est le point de départ de l'action, ou une inflexion de son cours. À travers l'entrée en ville se dessinent les espoirs du voyageur, ses attentes par rapport à ce que la ville a à lui offrir et les représentations qu'il se fait du lieu dans lequel il va évoluer. Construites préalablement grâce aux récits d'autres voyageurs, aux informations des guides touristiques et nourries par les représentations qu'en ont données les artistes, les attentes de celui/celle qui se déplace se juxtaposent à ses propres perceptions, une fois arrivé(e) en ville. Figeant et transformant les souvenirs, filtrant, accumulant les perceptions, les œuvres littéraires, cinématographiques, sonores ou picturales traitant de l'entrée en ville témoignent de ces sensations accumulées, de ce fait l'entrée de ville a une grande symbolique dans la ville antique et la ville actuelle.

En antiquité l'entrée de ville est confondue avec la porte d'entrée en ville le symbolisme que peut générer la porte de la ville, porte qui sépare et ferme mais aussi qui permet l'ouverture et le passage aussi représente une limite, entre le monde étranger et le monde domestique. Mais les portes de la ville au Moyen-âge serviront pour la défense qui donne une valeur de puissance pour la ville et aussi symbole de la grandeur, de la richesse et de prestige de la ville et parfois elle prend des symboles religieux aussi

Par contre les entrées de ville du parcours, Avant même l'arrivée à destination, la phase d'approche et ses conditions (vitesse, dégagement de la vue, perceptions sonores ou olfactives, etc.) offre un aperçu singulier de la ville, celui de sa ligne panoramique ou d'un quartier particulier, influençant les premières impressions, sans être représentatif de l'agglomération à découvrir. Selon le lieu d'origine du déplacement (petite ou grande

ville, étrangère ou pas, banlieue), sa fréquence et ses raisons (travail, tourisme, exil, émigration, etc.), les perceptions de l'arrivée en ville se trouveront également affectées. Voyageant d'une ville à l'autre, quittant son référentiel urbain pour le confronter à d'autres environnements, celui qui se déplace acquiert de nouvelles expériences à travers sa mobilité et redéfinit ainsi le regard qu'il pose sur les cités visitées.

Donc l'entrée de ville parcourue est symbole d'image et de l'identité de ville par la prise en compte de l'image produite sur les arrivants (aspect esthétique, aspect vitrine de la ville), de la lisibilité du lieu (aspect fonctionnel, et la prise en compte de l'aspect qualitatif (architecture, paysage et cadre de vie, accessibilité), et aussi de découvrir l'identité de la ville c'est-à-dire la ville peut être reconnue sans aucune confusion possible par les éléments qui fondent l'individualité d'une ville par la situation géographique, des monuments historiques, des œuvres esthétiques, des orientations économiques, culturelles... etc. donc chaque type de ville constitue un système de symbole propre.

### **I.8.1. L'Orientation**

L'agglomération est "l'espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalés par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde". Le panneau d'entrée d'agglomération doit donc être un des éléments qui sanctionne le point d'accès à un lieu différent de celui que l'on vient de quitter contribuant à améliorer la lecture de l'entrée de ville par l'automobiliste, espace public qui fait que l'on passe de la campagne à la ville, de la route à la rue et dont la fonction circulatoire n'est qu'une composante.

Le panneau d'entrée en agglomération, judicieusement implanté dans le respect du code de la route et assorti d'obligations, joue un rôle certain pour les usagers de la route sur la perception de ce lieu qui peut être défini comme une séquence où la vie locale existe potentiellement, les convainquant de respecter une vitesse au-dessous de 50 km/h.

Mais pour qu'il soit respectable, ce panneau devra être accompagné de signes d'urbanité, tels la continuité du bâti, un carrefour, un resserrement de voie, un éclairage, des trottoirs, un traitement végétal...

### **I.8.2. Le front urbain**

Le front urbain des entrées est un élément caractéristique de l'entrée, grâce à son emplacement spécifique d'où il est la vitrine de la ville et la première image que le passager qui se déplace au sein du parcours reçoit, une image qui doit permettre à ce passager de se situer par rapport à sa position en ville.

Concernant les « espaces urbanisés [existants] à optimiser, [...] les limites de l'urbanisation existante doivent être aménagées afin de constituer un front cohérent, espace de transition et de valorisation réciproque entre ville et nature »<sup>23</sup>

Le parcours d'entrée de ville présente une grande complexité des bâtis, ou la mixité est quasi-absente, ou la politique du zonage règne (zone d'habitat, zone industrielle et zone commerciale) ce qui engendre un front urbain discontinu et sans cohérence entre les bâtis et non bâtis, entre l'urbain et le rural et à cela s'ajoute les enseignes publicitaires.

### **I.8.3. La publicité**

La publicité extérieure ; enseigne, pré-enseigne et toute « inscription, forme ou image (ouleur support) destiné à informer le public ou attirer son attention »<sup>24</sup>

On peut aussi la définir comme l'ensemble « des supports publicitaires qui s'inscrivent dans le paysage.

Ce critère s'explique manifestement par le désordre des éléments qui y sont implantés, sans cohérence d'ensemble. Et parmi ces éléments ressort la jungle de panneaux publicitaires qui se sont multipliés au cours des dernières années, Après avoir été confinés aux abords de l'emprise des infrastructures autoroutières, ils sont maintenant implantés à l'intérieur même de l'emprise, et ce, avec des dimensions toujours plus grandes, donc on peut conclure que la publicité est un élément caractéristique des entrées de ville.

### **I.8.4. Les repères**

Les repères visuels bâtis sont des marqueurs d'identité aux entrées de ville. Un repère est un objet qui relève de la perception par un observateur d'un ensemble urbain ou bien

---

<sup>23</sup>.Comment traiter les fronts urbains? IAU île-de-France - mars 2010

<sup>24</sup>.Loi française du 19 décembre 1979

qui se situe dans le domaine de l'espace vécu de proximité promeneur il convient ausside considéré l'itinéraire qui conduit un visiteur a une adresse grâce au repère qui jalonnent cetrajet.

Dans des zones comme les entrées de ville où tout tend à être semblable (commerces,enseignes, délaissés...), les transitions, les articulations, les points de repère sont essentiels.

Ces points remarquables peuvent être en particulier :

— en ce qui concerne les caractéristiques physiques du site, les points hauts, les points bas(parfois traversés par un cours d'eau), les ruptures de pente ; — en ce qui concerne l'occupation du sol, des carrefours, des coupures vertes, desmonuments architecturaux intéressants.

Donc ces repères aussi sont des éléments d'orientation pour faciliter l'accès à la ville.

### **I.8.5. La qualité de l'urbanisme**

Il s'agit là d'apprécier la logique urbaine générale. L'urbanisme qui s'inscrit dans les entréesde ville doit être en continuité des quartiers alentours existants et prévoir des connexions et dulien avec le paysage urbain environnant. La forme urbaine recherchée doit permettre despotentialités d'évolution et de mutabilité à long terme.

La vision d'ensemble qu'offre l'organisation du front urbain le long de l'axe, del'ordonnancement du bâti, de la position et l'agencement des constructions sur le site estgarante de la qualité paysagère.<sup>25</sup>

### **I.8.6. La qualité des paysages**

Le paysage s'entend à la fois en termes de nature (grand paysage) et de paysage urbain. Ils'agit de l'identité visuelle du site. La qualité paysagère est, au même titre que pour la qualitéde l'urbanisme, garantie par l'organisation d'ensembles et l'agencement des constructions surle site. Les aires de stationnement, les espaces publics, les espaces libres ou de lisières ont unrôle important et doivent faire l'objet d'une composition paysagère qualitative (mobilierurbain, éclairage etc.). La dimension paysagère est également prise au regard du traitementdes espaces libres et des espaces de lisières pour la perception visuelle au sein du site (essencedes plantations, multiplicité des strates

---

<sup>25</sup>Document de Travail,PLU,Entrée de ville, - MARS 2015

végétales, etc.). Il en va de même quant à la perception extérieure et la vue du site depuis la route et son insertion dans le grand paysage.<sup>26</sup>

### **I.8.7. La qualité architecturale**

La qualité architecturale est qualifiée grâce à deux composantes : d'une part, par sa composition urbaine qui donne une identité au site par la qualité des projets architecturaux et la qualité du secteur dans sa globalité. C'est un critère qui vient compléter la qualité de l'urbanisme (qui relève davantage de l'ordonnement et du fonctionnement du site) ; d'autre part, cela s'entend également par la qualité de l'aspect extérieur des constructions pour gérer au mieux l'impact visuel du bâti (choix des matériaux, des couleurs, des formes) et de la route.<sup>27</sup>

### **I.9. Définitions des concepts liés aux entrées de villes**

a) **L'espace périurbain** : désigne les espaces trouvant à proximité immédiate d'une ville. Situé au-delà des banlieues ou des périphéries immédiates d'une ville centre de l'agglomération, l'espace périurbain constitue un espace d'urbanisation nouvelle par lotissements et constructions individuelles, prenant parfois la forme de mitage (éparpillement de constructions dans la campagne). Il peut conserver une forte proportion de paysages ruraux, mais reste polarisé par la ville, par ses infrastructures, son habitat et le mode de vie de ses résidents. Cet espace est essentiellement consacré à l'habitat individuel. Le phénomène périurbain est significatif de l'évolution de la ville occidentale qui tend à l'étalement et à la spécialisation des territoires urbains. Il reçoit en France depuis les années 1980 l'essentiel de la croissance urbaine. Identifiable par la cartographie des déplacements domicile-travail, il s'étend à 60 ou 70 km au-delà des limites de l'agglomération centrale dans le cas de Paris, à 15 ou 20 km pour les grandes villes de province, Toulouse par exemple.

Donc le concept des entrées de villes est à rapprocher de celui de « périurbain », dont il est un constituant, le périurbain désignant la totalité du tissu qui se développe autour des centres, et non pas seulement aux abords des axes de plus ou moins grande circulation ; alors que le premier est linéaire, tentaculaire, le second est circulaire, « en tache d'huile ».

<sup>26</sup>ibid.

<sup>27</sup>ibid.

**b) Le faubourg :**

Du ancien français forsborc, de fors, hors de, et borc, bourg, avec l'influence de faux qui désigne la Partie d'une ville située en dehors de l'enceinte.

Les faubourgs dans l'antiquité sont des constructions qui sont installés tout au long des passages qui menèrent vers la porte de la ville, et ils accueillait les activités indésirables à l'extérieur de la ville donc ils ont été rejetés en dehors de la ville et ils se sont installés à ses entrées, actuellement ils abritent les activités de grandes nuisances sur les grands axes pénétrants.

Autrement dit : les faubourgs sont des éléments constitutifs de l'entrée de ville.

**I.10. Limite de la ville et la lisière urbaine**

a. **La limite de la ville :** Les entrées de ville ne sont plus un point précis dans l'espace : la limite entre les zones rurales et les zones urbaines, aujourd'hui dominantes, est devenue ambiguë. L'effet de porte d'entrée est atténué et il est difficile de distinguer une ville d'une autre, ou une ville de son contexte périurbain. L'entrée est donc devenue un événement s'étirant le long de la route, rendant le concept même d'entrée de ville complexe à définir<sup>28</sup>

La ville actuelle est caractérisée par le phénomène de l'étalement urbain donc il est difficile de reconnaître la limite autrement dit on assiste au phénomène de la « ville sans limite » ou la ville diffuse, ou le parcours, pour bien préciser la voie pénétrante contribue à ce phénomène de l'étalement urbain par l'installation de nouvelles constructions soit des lotissements maisons individuelles, ou du commerce qui suit ses lotissements et les constructions industrielles installées aux abords de ses parcours.

Donc il est difficile de connaître la limite d'entrée de ville et la limite de la ville qui sont deux phénomènes qui influent l'un sur l'autre.

**b. La lisière urbaine**

La ville moderne est en évolution continue et cela s'effectue par plusieurs phénomènes et parmi les plus influents on trouve l'étalement urbain, qui suit en général les grands axes routiers et donc les entrées de ville et dans ce parcours on est confronté à un paysage complexe dont les lisières urbaines sont des éléments fondamentaux.

---

<sup>28</sup>. Lessard et coll., 1998

La lisière est une frontière entre deux milieux, dont l'un est le plus souvent une forêt. Ce milieu est donc particulier puisqu'il possède des conditions climatiques et écologiques propres et qu'il accueille à la fois des espèces des deux types de milieux, ainsi que certaines spécifiques à la lisière.<sup>29</sup>

### c. Seuil de la ville

Le seuil, en mettant en relation zones spatiales différentes et contiguës, représente le moment de transformation de l'extérieur dans l'intérieur, la limite entre le monde intérieur privé et le monde étranger extérieur. Représente un moment de transformation : le mot seuil signifie changement, passage, fuite. D'après les expériences du seuil c'est développé la porte qui transforme ceux qui s'aventurent au-dessous d'elle.

## I.11. Le concept d'entrée de ville selon l'approche française et américaine

### Dans la littérature

La littérature traitant des entrées de ville est nettement plus abondante en France qu'aux États-Unis ou au Canada où cette question est très rarement abordée. Cela peut s'expliquer par le fait que les auteurs français utilisent le concept d'entrée de ville de manière très ouverte pour décrire les espaces périurbains. Les Américains, pour leur part, s'intéressent soit aux autoroutes selon une approche paysagère, soit aux espaces périurbains selon une approche urbanistique. Ils n'utilisent pas, d'après le repérage que nous avons effectué de la littérature, le concept d'entrée de ville, ni aucun autre terme pouvant s'y apparenter. Sans doute que les entrées des villes américaines ne sont pas tellement différentes de celles que l'on trouve en France, mais la question n'est tout simplement pas abordée, du moins pas sous le même angle. Ainsi, deux approches peuvent être assez clairement distinguées dans la documentation :

Une approche européenne, surtout française, souvent d'ordre théorique, qui s'intéresse essentiellement à l'articulation routes et territoires. L'approche française est marquée par la symbolique de l'entrée, espace privilégié à la frontière entre l'urbain et le rural.

L'approche qu'ont élaborée les chercheurs qui se sont intéressés aux entrées de ville est assurément urbanistique et centrée sur le projet et la nécessaire reconfiguration des environnements périphériques ; elle s'inscrit clairement dans une perspective

<sup>29</sup>.<http://www.futura-sciences.com>

critique de l'automobile, à cause des mutations paysagères que cette dernière induit sur les territoires traversés, mais également à cause des transformations dans les comportements et des conséquences sur les espaces centraux, notamment sur l'activité commerciale qu'on y trouve.<sup>30</sup>

Une approche américaine, peut-être davantage pragmatique, où l'entrée de ville ne semble pas véritablement exister. Les auteurs américains qui s'intéressent aux entrées de ville traitent davantage des vues des corridors autoroutiers, d'où une littérature abondante sur les avenues-jardins (parkways). L'approche américaine s'intéresse peut-être moins aux entrées de ville qu'au réseau routier et à son impact sur la mobilité et l'aménagement du territoire. La perspective adoptée ici n'est pas d'abord critique : il ne s'agit pas tant de rejeter l'automobile que de tenter d'aménager l'espace pour favoriser les autres modes de transport. L'automobile entraîne peut-être une dépendance, mais elle ne saurait être remise en question. Cela n'interdit pas, toutefois, de tenter d'améliorer la banlieue, notamment par des aménagements que l'on qualifie parfois de nouvel urbanisme ou encore de « transit-oriented development ».<sup>31</sup>

### **I.12. Les éléments d'identification de l'entrée de ville**

Parler d'une entrée de ville, et surtout sa définition pose rapidement le problème du choix des éléments de références environnants. En effet, l'entrée de ville est un milieu physique qui environne une unité humaine (groupe ou individu), le passage à cet environnement passant par l'entrée de ville devrait être visible, et aisément identifiable. Le présent titre questionne cette identification de l'entrée de ville.

#### **a. La hiérarchisation, ou le passage de la route à la rue**

Le milieu urbain est traversé et surtout structuré par de nombreuses routes (route à l'échelle nationales, à l'échelle communale). Ce sont des infrastructures et des voies de communication qui créent leurs propres paysages, et qui se développent indépendamment des sites environnants, leur conception prend rarement en compte la problématique du paysage, puisqu'il s'agit d'infrastructures lourdes accueillantes d'un important trafic ou flux mécanique.

<sup>30</sup> ..LE CADRAGE PAYSAGER DES ENTRÉES ROUTIÈRES DE MONTRÉAL Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement Et Chaire en paysage et en environnement, Université de Montréal

<sup>31</sup> ibid

Elles deviennent des voies urbaines (des avenues, boulevard, et rues) une fois qu'elles pénètrent en ville. Ces voies gardent certes leurs fonctions de desserte, mais leurs caractéristiques (flux, traitement des abords....etc.) changent.

Les transitions des routes avec les espaces urbains « les entrées de ville » sont rarement traitées, car leur conception ignore la logique d'ensemble. Sans projet urbain globale, le passage de la route à la rue pourrait définir l'entrée de ville seulement comme étant un espace caractérisé par une prolifération d'affiches et d'enseignes, portant ces espaces sont la première image que donne la ville à celui qui y rentre par la route, et marque l'esprit du visiteur.

L'entrée en agglomération suppose un changement de comportement entre la pratique rurale de la route et l'usage de la rue. On introduit ainsi, la notion de « zone d'approche » en amont du panneau d'entrée d'agglomération, de « rupture » au niveau de la porte associée à ce dernier et de zone de transition en aval du panneau d'entrée d'agglomération pour inciter l'utilisateur à maintenir une vitesse modérée<sup>32</sup>

La question tant posée actuellement est la suivante : où vont nos routes ? En effet, l'entrée de ville est censé répondre à cette question du fait qu'elle pourrait se situer en bordure d'une pénétrante et donc un changement de direction. La pluralité de signes et panneaux de signalisation fournit une première image identitaire de la ville, et expressive d'un changement d'usage de la voie de circulation ou le passage de la route à la rue. L'entrée de ville constitue ainsi, un message pour l'utilisateur ; l'enjeu y est donc important, en termes de paysage, d'image et d'identité des lieux, et encore plus d'intérêt touristique.

Le changement de comportement attendu entre les deux milieux rencontrés ne peut être seulement écrit par la règle. Il faut que l'environnement perçu soit le fondement de la règle pour assurer le respect de celle-ci<sup>28</sup>. Le passage d'un espace extérieur à un autre intérieur de la ville marqué par l'entrée devrait répondre à des exigences d'implantation, d'environnement et de paysage dans le but d'une mise en valeur d'une séquence visuelle liée à d'autres pour un éventuel parcours urbain.

## **b. Le séquençage**

---

<sup>32</sup>CERTU 2008

Selon certains urbanistes, la ville est un milieu vivant et hétérogène, elle présente donc une différence de rythme, de fonction, d'environnement et d'image entre les éléments qui la composent, ce qui induit des séquences visuelles variées. Les entrées de ville sont considérées comme la première séquence visuelle du parcours urbain. Les entrées de ville sont la première image que donne la ville à celui qui y pénètre par la route.<sup>33</sup>

Les séquences qui composent la ville se différencient par la morphologie, la structure et le traitement architectural et urbain, dans l'idéal la première séquence du paysage urbain serait un élément d'appel, émergent et structurant le territoire.

## Conclusion

Le concept d'entrée de ville a connu plusieurs définitions et cela pour plusieurs raisons, notamment celle de différents spécialistes et organismes et ses définitions ont été élaborées par rapport à la situation courante de ses entrées de ville et aussi des définitions par rapport à la situation historique.

Ses définitions sont le fruit de recherches spécialisées, chacune dans son domaine mais on peut dire qu'elles donnent le même sens, qui est pour nous représente l'espace qui se trouve à la périphérie de ville, pénétré par un axe de circulation qui fait rentrer à la ville en assurant la liaison entre l'intérieur et l'extérieur de la ville, des espaces délaissés et en mauvais état

D'autre part, il ne s'agit pas d'un événement ponctuel ou isolé (un rond-point, une porte de ville, un signal), et ce n'est pas non plus le seul axe viaire : c'est ce que l'œil du piéton, de l'automobiliste ou du voyageur perçoit lorsqu'il quitte la campagne avant de pénétrer en ville, c'est-à-dire dans le tissu urbain continu. Ce n'est plus la campagne, ce n'est pas encore la ville traditionnelle. Ainsi, une entrée de ville peut-elle être routière, mais aussi ferroviaire ou maritime. C'est une approche cinématique, urbanistique et paysagère

Et ces entrées sont identifiables grâce à un nombre de critères qui définissent ces espaces et auxquels les visiteurs se réfèrent et ils peuvent se reconnaître au sein de la ville.

---

<sup>33</sup>Les paysages d'île de France. Les cahiers de l'IAURIF, N° 117-118, 1997, p.236.

Chapitre 2 :  
Analyse des  
exemples

## Introduction

Dans ce présent chapitre, nous allons traiter et analyser des expériences d'intervention urbaine sur les entrées des villes, de la requalification urbaine de ses espaces. Ainsi notre recherche thématique a pour but d'élaborer un socle de données sur les entrées de ville, dont le choix est basé sur : la pertinence et les similarités par rapport au cas d'étude. Ou la démarche d'analyse s'organise sur : le contexte, objectifs de l'opération à mener et de déterminer les principes d'aménagements à adopter.

Tableau 1: Tableau des exemples

Exemples	Exemple 1	Exemple 2
problématique	ROMANS SUR ISERE : Etude entrée ouest de la commune »	Aménagement de l'entrée de Ville de la rue Cockerill : Vers une meilleure qualité de vie
Echelle	PLU	PLU
diagnostic	1- Situation et présentation 2- Objectifs 3- Les principes d'aménagement à adopter : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuisance :               <ul style="list-style-type: none"> <li>-Infiltration</li> <li>-L'acoustique</li> </ul> </li> <li>- Sécurité :               <ul style="list-style-type: none"> <li>-La trame viaire -</li> </ul> </li> </ul> Les continuités des parcours <ul style="list-style-type: none"> <li>-Eclairage urbain</li> <li>-Conduite de gaz</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualité urbaine :               <ul style="list-style-type: none"> <li>-Axes urbains</li> <li>-Stationnement</li> </ul> </li> <li>- Qualité architecturale</li> <li>- Les bâtiments d'activité en front de rue forment une façade dite « urbaine ». Axe major</li> <li>- Le parti d'aménagement vise l'homogénéité des typologies et des gabarits des</li> </ul>	1- Situation et présentation 2- Objectifs 3- Les principes d'aménagement à adopter : <ul style="list-style-type: none"> <li>- La projection des nouveaux grands équipements (logement et commerce) :               <ul style="list-style-type: none"> <li>a. La Cité administrative : Services et performances</li> <li>b. Centre CMI : Un projet privé intégré au Master Plan</li> <li>c. Le complexe Neocittà : Edifice contemporain et parc urbain</li> </ul> </li> <li>- Elargissement de la rue Cockerill : Parfaire la mobilité de tous les usagers :               <ul style="list-style-type: none"> <li>a. 1ère phase</li> </ul> </li> </ul>

	<p>constructions en implantation sur l'axe Nord/Sud</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualité environnementale et paysagère :             <ul style="list-style-type: none"> <li>-Qualité trame verte et bleu</li> <li>-composition de l'axe paysager de l'entrée de ville</li> <li>-Composition de l'avenue A. De Gaulle</li> </ul> </li> </ul> <p>4- Synthèse</p>	<p>de travaux : construction de la nouvelle voirie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>b. 2eme phase de travaux</li> </ul> <p>4- Synthèse</p>
--	--	--

Exemple	Exemple3	Exemple4
Problématique	Projet urbain entrée de ville Pulversheim	L'aménagement urbain d'entrée de ville : Boulevard Pie-IX (Montréal-Nord)
Diagnostic	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Intérêt et choix de l'exemple</li> <li>2. Situation et présentation</li> <li>3. Les objectifs</li> <li>4. Les principes d'aménagement à adopter             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hiérarchie des espaces</li> <li>• Quartier résidentiel : maisons en bande et petits collectifs</li> <li>• Renforcer de la composante végétale</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Intérêt et choix de l'exemple</li> <li>2. Situation et présentation</li> <li>3. Les problématiques</li> <li>4. Les objectifs</li> <li>5. Les grandes orientations d'aménagement du boulevard Pie-IX</li> </ol>

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

### II.1.1. Situation et présentation

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



Figure 10 Situation d'exemple

### II.1.2. Objectifs

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

### II.1.3. Les principes d'aménagement à adopter

Le projet au regard des 5 critères d'aménagements :

#### II.1.3.1. Nuisances

##### a) Infiltration

- Le parti d'aménagement assure la mise en place d'un système de collecte des déchets banaux engendrés par les futures activités présentes sur le site.
- Traitement spécifique des eaux pluviales (Des dispositifs performants devront être étudiés pour accueillir les eaux pluviales).
- Les concepteurs du paysage d'entrée de ville veilleront à accompagner ces dispositifs par une végétation dense qualifiant le profil de rue et favorisant la richesse de la biodiversité.



Figure 11: Zones d'infiltration et protection

### b) L'Acoustique

- Un recul des constructions d'une distance de 8m par rapport à l'avenue Anthonioz De Gaulle.
- Le recul sera végétalisé afin de limiter les nuisances sonores engendrées par la voie
- Création d'un écran végétal pour diminuer les nuisances visuelles engendrées par les bâtiments perceptibles depuis l'avenue Anthonioz De Gaulle.

### II.1.3.2. Sécurité

#### a) La trame viaire

- Les continuités des parcours Limiter le nombre d'entrées
- sorties sur l'avenue Anthonioz De Gaulle « tourne-à-droite » afin d'éviter les croisements de flux de véhicules.
- Le projet connecte ses axes principaux sur les carrefours giratoires existant
- Aucun nouvel accès direct vers une construction n'est autorisé sur l'avenue.
- La desserte de la zone est assurée par des voies en piquage et « tourne-à-droit »
- La place accordée transit est réduite à un profil d'une voie de circulation dans chaque sens.
- Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination et aux exigences de la

défense contre l'incendie et la protection civile ainsi qu'aux conditions exigées par le trafic poids lourds.

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

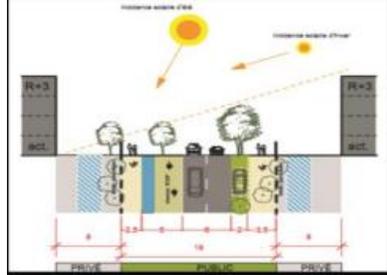


Figure 12: Profil de boulevard



Figure 13: voie de desserte a aménagé

### b) Eclairage urbain

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

### c) Conduite de gaz

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



Figure 14 : carte d'aspect sécuritaire



Figure 15 : La continuité des parcours

### II.1.3.3. Qualité urbaine

#### a) Axes urbains

- Les façades urbaines s'organisent sur les axes majeurs du projet: l'avenue Anthonioz De Gaulle et l'axe Nord/Sud.

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

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

-Un axe Nord/Sud s'accroche au giratoire Y.Rabin tandis que des axes secondaires offrent un maillage parallèle à l'avenue Anthonioz De Gaulle.

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



Figure 16 Carte voies structurants

### b) Stationnement

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

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

#### II.1.3.4. Qualité architecturale

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

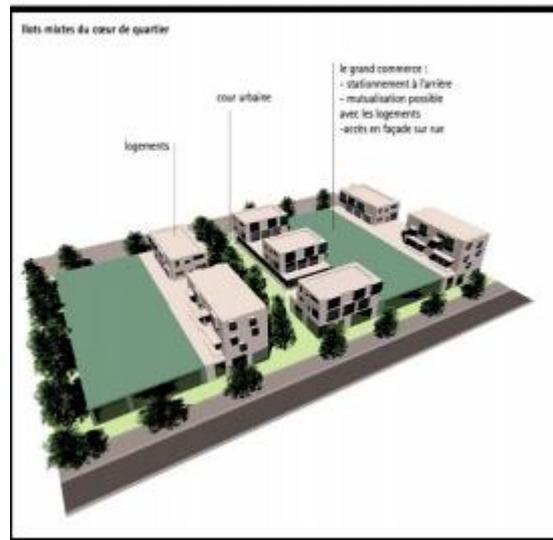


Figure 17: Ilots mixtes de cœur de quartier

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

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



Figure 18 : vue d'ensemble sur quartier

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

- optimiser les apports solaires passifs (2h d'ensoleillement au 21 décembre),
- en retrait de 8m de part et d'autre de l'emprise publique de l'avenue,

- écrans végétaux pour limiter les nuisances acoustiques de l'axe circulé.

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



Figure 19: Vue sur boulevard

### **II.1.3.5. Qualité environnementale et paysagère**

#### **a) Qualité Trame verte et bleue**

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

#### **b) Composition de l'axe paysager d'entrée de ville**

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

#### **c) Composition de l'avenue A. De Gaulle**

- Une voie de circulation dans chaque sens.

- Une réserve foncière pour la réalisation d'un transport en commun en site propre, simple sens (sens Ouest-Est),

- Des circulations modes doux de chaque côté de la voie,
- Des linéaires de noues d'infiltration des eaux pluviales seront aménagés sur les abords des cheminements piétons offrant ainsi la possibilité d'enrichir l'épaisseur paysagère en front des bâtiments tertiaires,
- Double alignement d'arbres de hautes tiges apportant qualité paysagère et ombrage le long des cheminements piétons et cyclistes latéraux.
- Les parkings seront plantés à raison d'un arbre de haute tige pour 3 places de stationnement. Les installations et dépôts devront être masqués par un écran végétal.
- Les abords des giratoires seront plantés d'une haie vive d'essences variées pour harmoniser l'ensemble paysage



Figure 20: Continuités paysagères

**II.1.4. Synthèse**

	A retenir	Actions menées
Cet exemple traite des enjeux que nous les trouvons intéressants pour notre projet tels	Dans cet exemple l'objectif est sécuriser, favoriser et faciliter le maximum, la liaison entre le centre-ville et le	1- Nuisances : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traitements spécifique des eaux pluviales</li> <li>- Création d'un écran végétal pour diminuer</li> </ul>

<p>que : le traitement des problèmes des nuisances et une qualité urbaine, architecturale et paysagère.</p>	<p>quartier périurbain et le rendre plus attractif travers le renforcement d'activité commercial et finalement, l'amélioration du cadre de vie par la haute qualité urbaine, architecturale, paysagère et traitement des problèmes des nuisances.</p>	<p>les nuisances visuelles</p> <p>2- Sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter le nombre d'entrées-sorties sur l'avenue Anthonio De Gaulle afin d'éviter les croisements de flux de véhicules</li> </ul> <p>3- Qualité urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gérer les besoins en stationnement publiques selon plusieurs modes</li> </ul> <p>4- Qualités architecturale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Composition du plan de masse pour un rapport solaire optimal</li> <li>- Restauration des bâtiments existants</li> <li>- Lisibilités et hiérarchiser de l'étagement des constructions</li> </ul> <p>5- Qualités environnementale et paysagère :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un maillage végétale et modes doux le long de l'avenue</li> <li>- Composition de l'avenue de A. De Gaulle : <ul style="list-style-type: none"> <li>-Une voie de circulation dans chaque sens</li> <li>-une réserve foncier pour la réalisation d'un transport en commun en site propre, simple sens (sens ouest-est)</li> <li>-des circulation modes doux de chaque côté de la voie</li> <li>-double alignement d'article de haute tige apportant qualité paysagère et ombrage le long des cheminements piétons cyclistes latéraux.</li> </ul> </li> </ul>
---	---	---

Tableau 2 : Synthèse exemple -1- ROMANS sur ISERE étude entrée ouest du commun

## II.2.Exemple 02 « L'Entrée de Ville de la rue Cockerill : Vers une meilleure qualité de vie »

### II.2.1. Situation et présentation

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



Figure 21 : Situation d'exemple

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

### II.2.2. Objectif

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

### II.2.3. Les principes d'aménagement à adopter

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



Figure 22 : Emplacement de nouveaux équipements

a. La Cité administrative : Services et performances :

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



Figure 23 : cité administratif vue 3D après

Figure 24 : Cité administratif chantier

b. Centre CMI :

Un projet privé intégré au Master Plan Séduite par les projets d'aménagement de l'Entrée de Ville de Seraing, la société CMI a transformé l'ancienne halle industrielle en un centre administratif et technique. Ce nouveau bâtiment, alliance d'ancien et de contemporain porte le nom d' « Orangerie" en référence à ce qui fit la réputation du château Cockerill dès le 18ème siècle.



Figure 25 : Centre CIM chantier



Figure 26 : Vue aérienne sur l'ensemble

c. Le complexe Neocittà :

Edifice contemporain et parc urbain : Situé rue Cockerill, ce nouvel immeuble, d'environ 1.500 m<sup>2</sup> au sol, comprendra 5 niveaux incluant: un rez-de-chaussée commercial de 600 m<sup>2</sup>, 28 appartements de 1 à 3 chambres, 500 m<sup>2</sup> de bureaux et des espaces communautaires. Les abords comprendront un parking de 42 places, à usage des locataires et un agréable parc urbain.



Figure 27: Vue aérienne parc urbain + le complexe Neocitta

### II.2.4. Élargissement de la rue Cockerill

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



Figure 28 : Élargissement de la rue Cockerill

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

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

b. 2ème phase de travaux

- L'agrandissement de la rue Cockerill qui passera d'une largeur de 13 m à 33 m
  - il y aura 2 x 1 bande de circulation automobile et 2 x 1 bande de site propre bus sur la rue Cockerill jusqu'au rondpoint Janson.
- L'esplanade Kuborn : Espace public semi-piéton :
  - Place publique de 15.000 m<sup>2</sup> entièrement réaménagée et piétonnisée, en liaison avec les bords de Meuse et jouxtant le Château des Princes Evêques.
  - Grâce à la création d'une nouvelle voirie contournant le parc du château et reliant la rue Cockerill au quai Greiner, l'esplanade Kuborn devient espace semi-piétonnisé (accessible aux seuls transports en commun).



Figure 29 : Construction de nouvelle voirie –chantier



Figure 30 : la nouvelle voirie vue 3D



Figure 31 : L'esplanade Kuborn –chantier

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



Figure 32 : L'esplanade Kuborn vue 3D

### II.2.5. synthèse

Pertinence	A retenir	Action menée
Cet exemple porte le même objectif qu'on vise dans notre projet d'entrée de ville, un quartier périphérique avec une multitude de fonction et une entrée bien structurée afin de diminuer la pression sur le centre-ville	Dans cet exemple, l'objectif est de donner à l'entrée de ville et au quartier périphérique une multifonctionnalité à travers la reconstruction de la ville sur elle-même et l'injection des nouveaux équipements et de l'habitat collectif intégrés Aussi l'exemple propose	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'élargissement de la rue Cockerill : réaménagement complet et élargissement de l'artère principale d'entrée de ville</li> <li>- L'esplanade Kuborn : place publique de 15.000m2 entièrement réaménagée et piétonnisée</li> </ul>

	<p>une placette public accessible que par les individus et le transport en commun et qui porte un traitement particulier, tout ça afin de favoriser la rencontre et la circulation piétonne</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La cité administrative : premier bâtiment public passive de Wallonie pour la centralisation des services administratifs et d'accueil</li> <li>- Néocitta : Nouvel immeuble de logements, commerce et bureaux agrémenté d'un parc semi public de 6.000m<sup>2</sup></li> <li>- Gastonomia : requalification et reconversion d'un site industriel en vue d'y créer un centre dédié à l'alimentation</li> <li>- Aménagement des voiries : fluidification du trafic d'entrée de la ville et mise en valeur du patrimoine architecturale et des berges des fleuves</li> </ul>
--	---	---

Tableau 3 : synthèse Exemple 02 « L'Entrée de Ville de la rue Cockerill : Vers une meilleure qualité de vie »

### **II.3.Exemple03 : Projet urbain entrée de ville Pulversheim**

#### **II.3.1. Intérêt et choix de l'exemple**

Cet exemple porte le même objectif qu'on vise dans notre projet d'entrée de ville, un quartier périphérique avec une multitude de fonction, et une entrée bien structuré afin de diminuer la pression sur le centre-ville.

#### **II.3.2. Situation et présentation**

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



Figure 33 : situation de la ville de Pulversheim

### II.3.3. Les objectifs

- ✓ Composer une entrée de ville accueillante : place, commerce, service, locaux associatifs et habitat.
- ✓ Développer un réseau de circulation douce et sécurisée entre les quartiers.
- ✓ Offrir une palette de logements répondant aux demandes notamment des jeunes ménages.

### II.3.4. Les principes d'aménagement à adopter

- ✓ **Hiérarchie des espaces**

La création d'une "porte d'entrée de ville" dans la continuité de l'axe commercial rue de Cernay augmentera l'offre commerciale ainsi que les services. Un équipement public pourrait également être associé. Les immeubles devront être de hauteur plus ou moins égale à l'immeuble de la mairie de façon à créer un ensemble homogène.

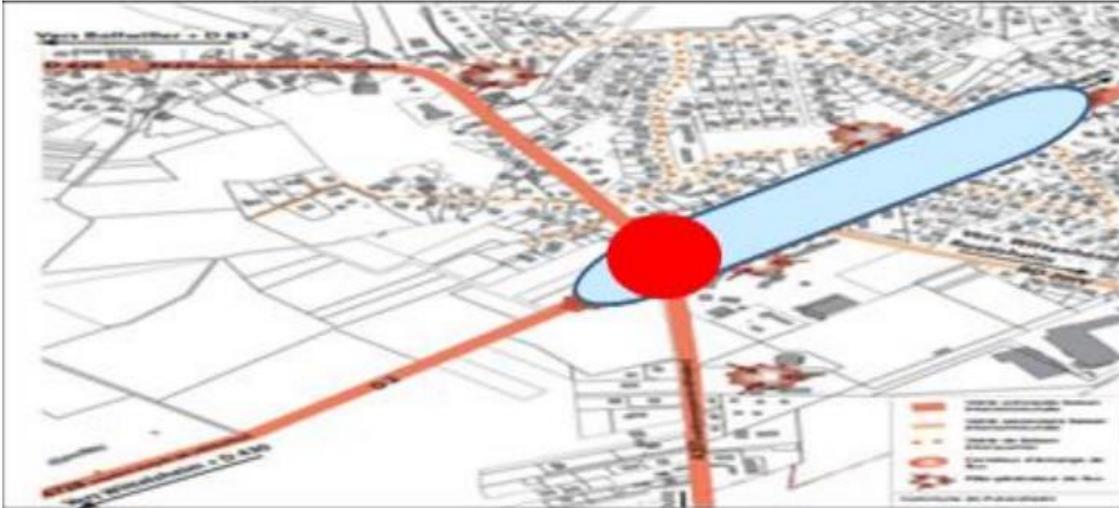


Figure 34 : hiérarchie des espaces

- ✓ **Améliorer le réseau viaire existant et développer des alternatives aux déplacements tout voiture**

Les connections avec le système viaire existant et le développement de réseau modes doux permettront de créer un espace accessible, sans toutefois ouvrir la porte au trafic de transit dans ce nouveau quartier. La proximité de lignes de bus voire l'extension de la ligne de tram permet d'offrir d'autres possibilités de déplacements que l'utilisation de la voiture.

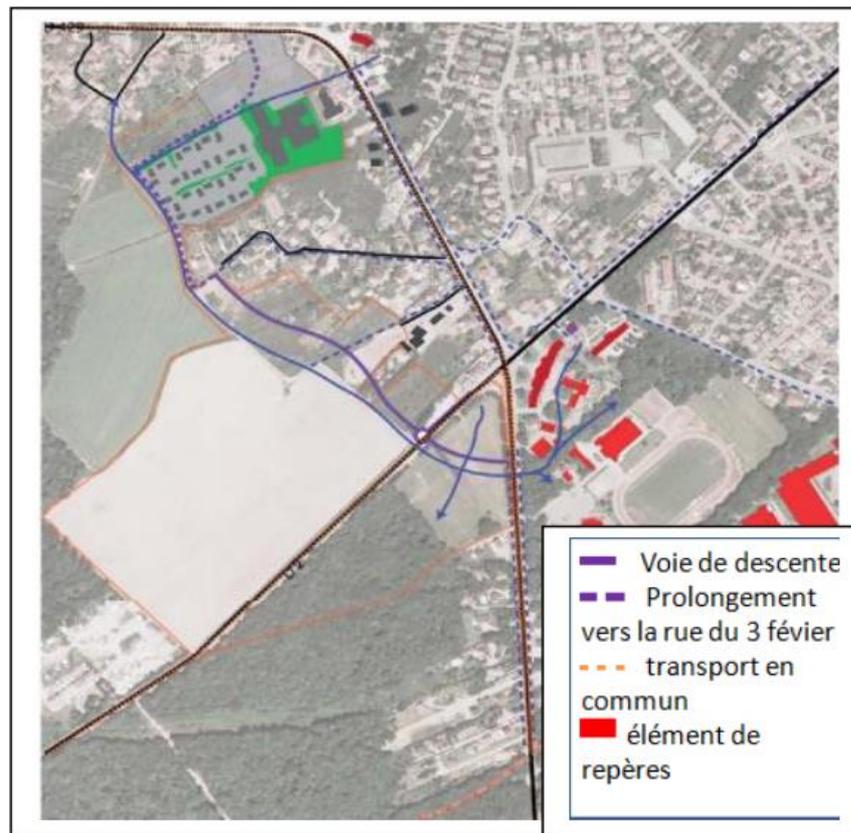


Figure 35 : le réseau viaire

✓ **Quartier résidentiel : maisons en bande et petits collectifs**

Le projet devra mettre l'accent sur la volonté de créer des fronts bâtis le long des axes de desserte afin de créer "des rues ou venelles" selon les cas. Une attention particulière sera également apportée à l'orientation du projet afin d'optimiser les apports solaires dans les habitations.



Figure 36 : les jardins de la maison petite collective



Figure 37 : maison en bande

### ✓ Renforcer de la composante végétale

La composition urbaine s'organise autour d'une promenade verte structurante dont les objectifs seront :

- d'être le support du réseau mode doux.
- d'être un espace de transition entre l'espace agricole et les espaces urbanisés.
- d'être le support d'un réseau d'assainissement dit alternatif.
- d'être le support de la biodiversité.



Figure 38 : la composante végétale

## II.4.Exemple04 : L'aménagement urbain d'entrée de ville : Boulevard Pie-IX (Montréal-Nord)

### II.4.1. Intérêt et choix de l'exemple

Cet exemple porte le même objectif qu'on vise dans notre projet d'entrée de ville, la requalification de l'entrée de ville NORD de Montréal à travers le réaménagement du boulevard Pie-IX

### II.4.2. Situation et présentation

L'arrondissement de Montréal Nord est le 8e arrondissement le plus peuplé de la Ville de Montréal. Le boulevard Pie IX est un axe nord sud structurant au sein de cet arrondissement. Le tracé du secteur d'étude se situe entre l'entrée de ville marquée par la rivière des Prairies et le boulevard Gouin au nord et la gare de train de l'Est au sud. La planification doit se réaliser sur une distance d'environ 500 mètres de part et d'autre de l'axe de circulation.

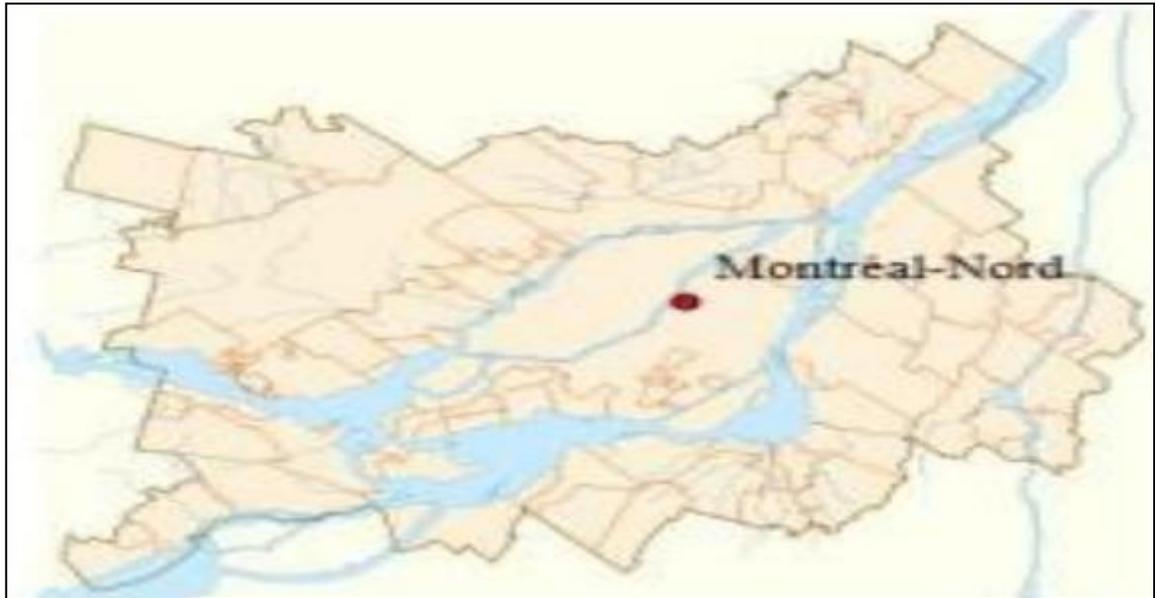


Figure 39 : situation de la ville de Montréal-Nord.

### II.4.3. Les problématiques

La lecture des éléments clés du secteur d'étude aura permis de relever les différentes problématiques quant à la configuration spatiale du lieu et l'occupation du sol.

- ✓ Décalage de la trame urbaine de part et d'autre de Pie IX : pas d'alignement de rues de part et d'autre.
- ✓ Lieu de stigmatisation de la fracture du tissu urbain (secteurs est et ouest).

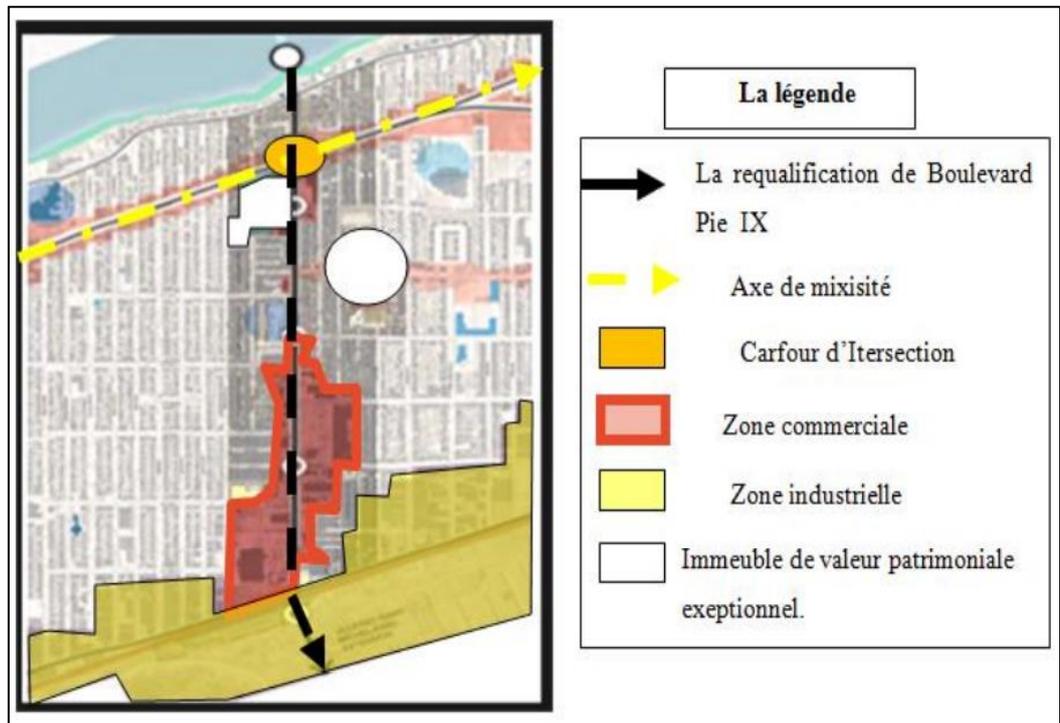
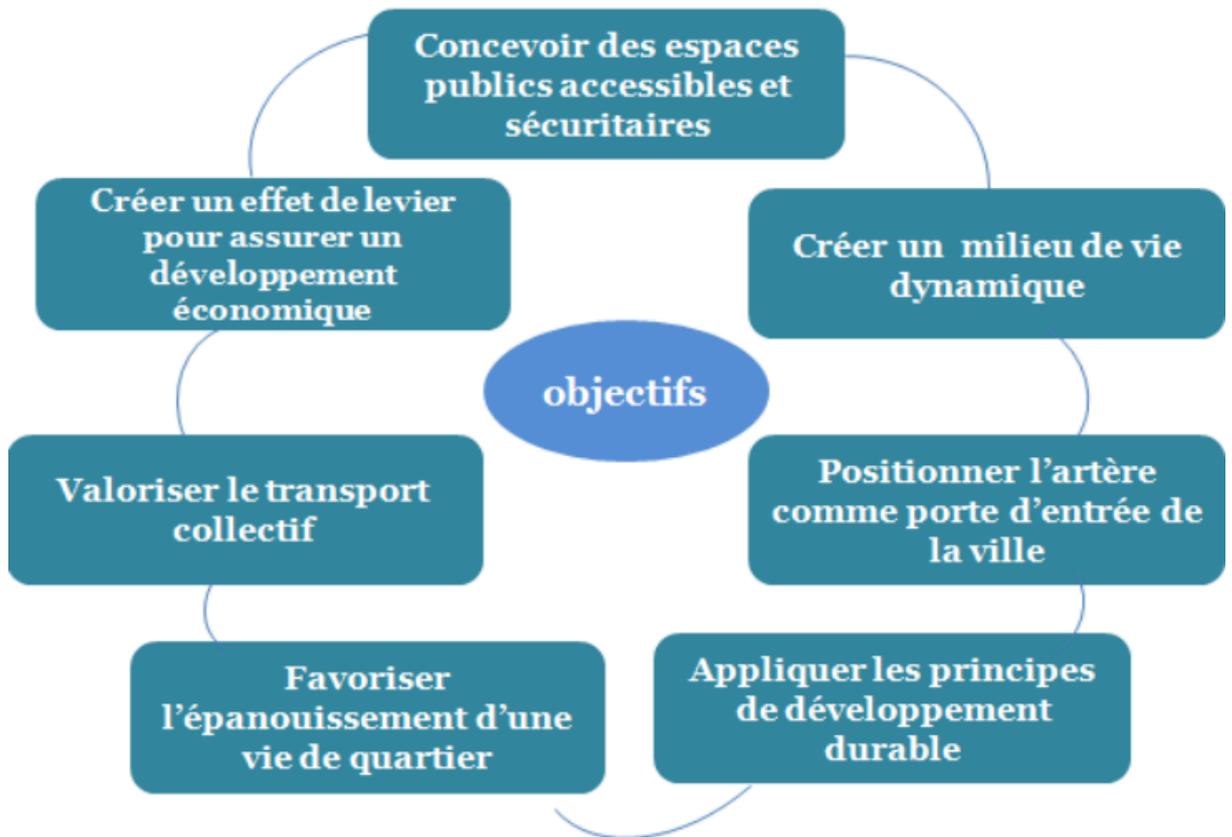


Figure 40: Composantes identitaires et structurantes.

#### II.4.4. Les objectifs



#### II.4.5. Les grandes orientations d'aménagement du boulevard Pie-IX

La requalification du boulevard Pie-IX dans Montréal Nord prendra appui sur l'implantation du service rapide par bus (SRB) sur cet axe.



Figure 41: Plan de stations SRB sur pie-IX

Pour orchestrer une requalification complète du boulevard Pie-IX L'approche du TOD (Transit-oriented développement ou aménagement axé sur les transports en commun) s'appliquera à quatre pôles de développement prenant appui sur les quatre stations de SRB :

- ✓ Pour se divertir : station Amos (parc Pilon, futur complexe sportif et communautaire, etc.)
- ✓ Pour apprendre : station Castille (trois écoles)
- ✓ Pour vivre : station Forest (magasins, restaurants, etc.) Pour voyager : station 56e Rue (gare intermodale, SRB et piste cyclable).

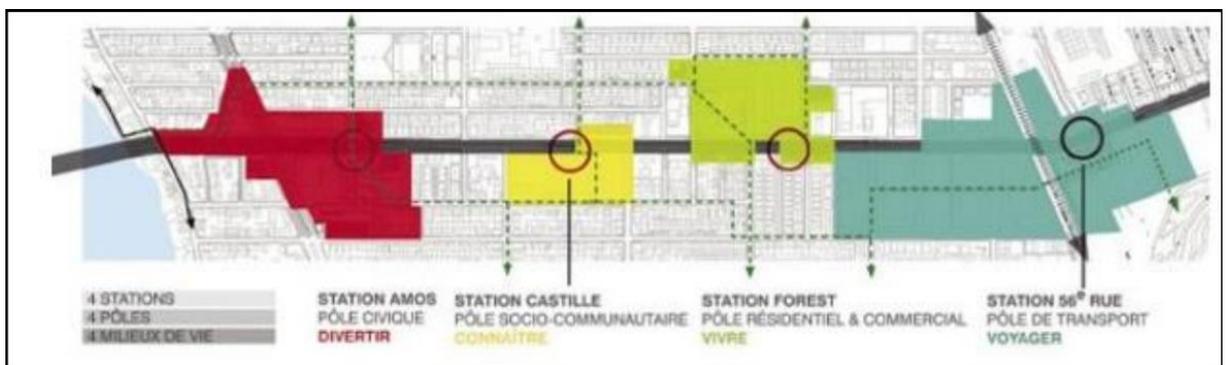


Figure 42 : les quatre stations de SRB

-Mettre en place de nouveaux trottoirs élargis à trois mètres.

- Le maintien d'uniquement deux voies de circulation dans chaque direction.

-Circuits parallèles pour cyclistes et piétons qui offrent une solution de rechange à Pie-IX.

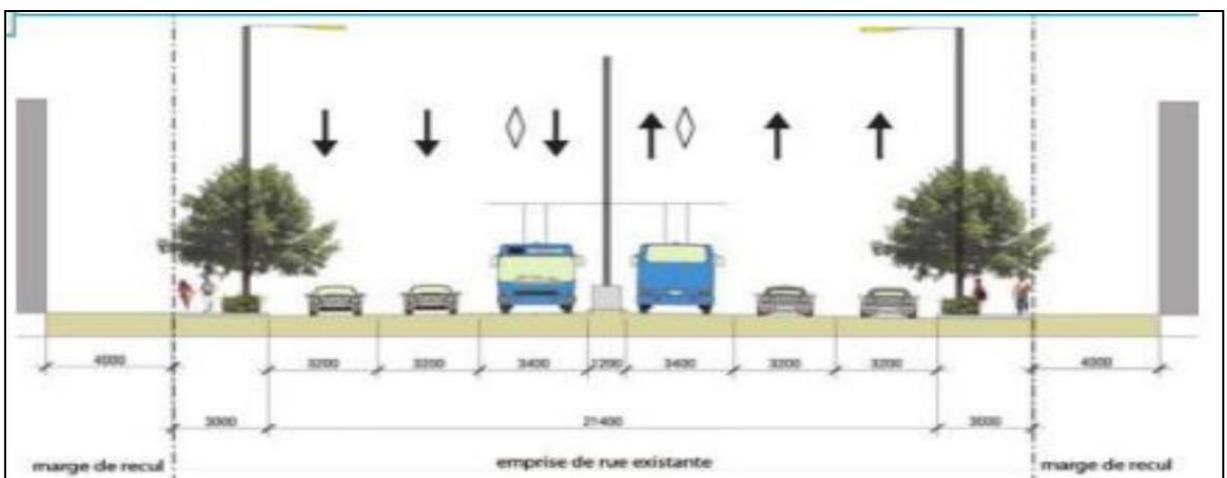


Figure 43: composition de boulevard

-Créer une barrière sécuritaire constituée d'un alignement d'arbres et de lampadaires en bordure de rue qui, en plus de servir de séparation physique entre les voies de circulation et le trottoir, verdira et embellira le boulevard.



Figure 44 : vue de boulevard

- Organisation des déplacements actifs pour favoriser les liens avec les commerces de proximité et les lieux publics avec aires de repos et terrasses.

-L'Aménagement durable d'une place publique.



- amélioration de la qualité visuelle et esthétique du boulevard Pie-IX.

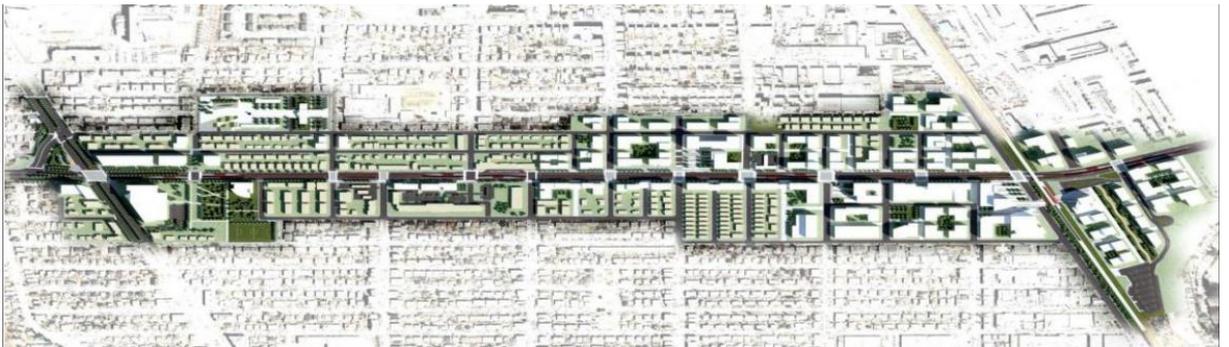
-Mobilier urbain durable et écologique.



Avant



Après



### **II.5.Conclusion**

A travers cette lecture thématique on a déduit qu'il a certains principes dans les exemples qu'ils nous serviront de choisir et d'appliquer notre intervention sur l'entrée de ville de la manière la plus convenable, et aussi ils vont nous aider pour établir notre programme d'aménagement urbain spécifique.

Partie II :  
Partie pratique

# Chapitre 3 : Cas d'étude

### III.1 Présentation de la ville de GUELMA

#### III.1.1 Situation

Ville de l'Est Algérien, Guelma est située au nord-est de l'Algérie, à 60 km de la mer méditerranée, à 100 km de la métropole Constantine et à 150 km de la frontière tunisienne. Elle est limitée par pas moins de six wilayas qui sont :

- Au nord par Annaba, Skikda et Taref
- Au sud par Oum El-Bouaghi
- A l'est par Souk Ahras
- Et enfin par l'ouest par la métropole Constantine

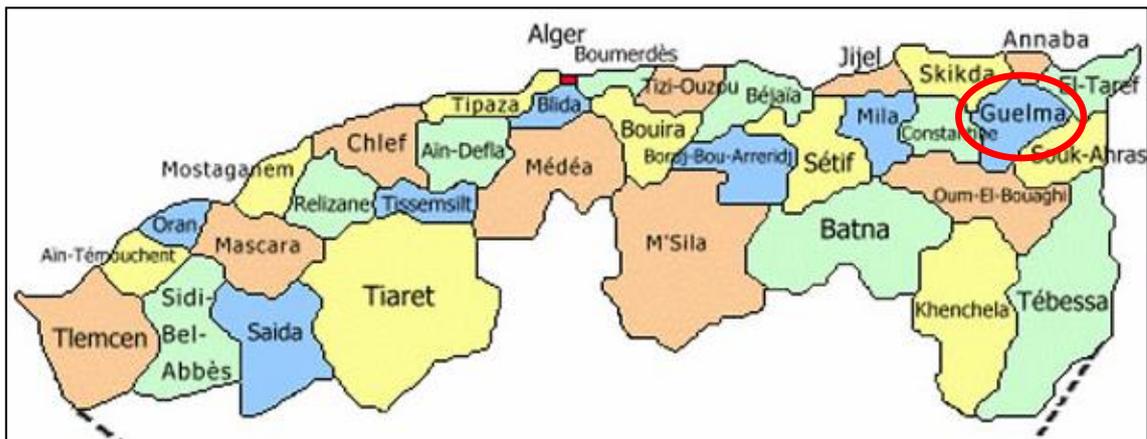


Figure 45 : situation de la ville de Guelma

Guelma se situe au cœur d'une grande région agricole à 290 m d'altitude, entourée par des montagnes (Maouna, Debegh, Houara) ce qui lui donne le nom de ville assiette, sa région bénéficie d'une grande fertilité grâce notamment à la Seybouse et d'un grand barrage qui assure un vaste périmètre d'irrigation.

Elle occupe aussi une position géographique stratégique, en sa qualité de carrefour dans la région nord-est de l'Algérie, reliant le littoral des Wilaya de Annaba, El Tarf et Skikda, aux régions intérieures telles que les Wilaya de Constantine, Oum El Bouaghi et Souk-Ahras.

Les routes nationales n°20 Constantine Guelma, n°21 Annaba Guelma, et n°80 Skikda Guelma, constituent les principaux couloirs d'urbanisation le long desquelles sont situées les agglomérations les plus dynamiques.

### **III.1.2 L'historique de la ville**

Guelma est une ville sur laquelle les différentes périodes historiques ont laissés d'innombrables empreintes.

En effet, Guelma a abrité depuis la préhistoire jusqu'à la colonisation française plusieurs civilisations. La ville numide s'appelait Malacca et fut importante sous le règne de Massinissa.

Des inscriptions libyques trouvées à Guelma prouvent que la région a été civilisée bien avant l'arrivée des Carthaginois ou des Romains; des mentions latines attestent que Guelma portait déjà le nom de « Calama », bien que ce nom soit probablement d'origine phénicienne. L'histoire de Guelma est riche en évènements, et son territoire est parsemé de sites d'une étonnante originalité.

Avec Hippone, Taghaste et Cirta, l'antique Calama constitue alors, indéniablement un centre d'habitat de la civilisation numide au cours de 1er millénaire avant J.C., au point que les phéniciens s'y installent progressivement, faisant de Calama et sa région une enclave convoitée où ils érigent des postes et des fortifications.

Devenue possession romaine prospère dès le 1er siècle de notre ère, Calama est érigée en Municipale puis en colonie, pour constituer, avec Hippone et Sétifis, les principaux greniers à blé de l'empire, sous le règne des Sévères. Son imposant théâtre de 4500 places, l'un des plus grands et des mieux conservés d'Afrique du Nord, est témoin de son statut de pôle économique et d'échange.



Figure 46 :théâtre Romain - Guelma

Au cours de l'émergence puis de l'hégémonie du monothéisme chrétien, Calama est élevée au statut d'évêque. Dès que se confirme la menace d'invasion vandale, en 431, Possidius se réfugie à Hippone et Calama tombe sous l'empire de Genséric, avant d'être reprise par Byzance, dans le cadre de « la reconquête de l'Afrique du Nord », par Solomon, général de Justinien, qui y édifie une place forte.

Vint ensuite l'époque de la civilisation arabo-musulmane qui marquera à jamais, l'histoire de Calama appelée désormais « Guelma ». Elle participe dès lors au rayonnement économique et culturel sous le régime des Fatimides et des Zirides et fut dès le début du 11ème siècle, des tribus arabes, en particulier les Banou Hillal, s'étaient déjà installées dans cette région attractive Selon Ibn Khaldoun.

L'époque ottomane à partir de 1515, quant à elle, n'a pas effectué de changements radicaux dans le paysage socioculturel de la ville, cependant elle a bien laissé des traces elle aussi, ne serait-ce que par quelques noms de famille qu'on retrouve aujourd'hui.



Figure 47 : mosquée el-Atik Guelma

Le Maréchal Clauzel, frappé par l'importance stratégique du site, y installa un camp permanent en 1836. C'est en 1845 que fut créée la ville coloniale, qui occupa tout le site antique, et s'entourait d'un rempart percé de 04 portes. À l'intérieur, la citadelle militaire se calquait sur l'enceinte byzantine.

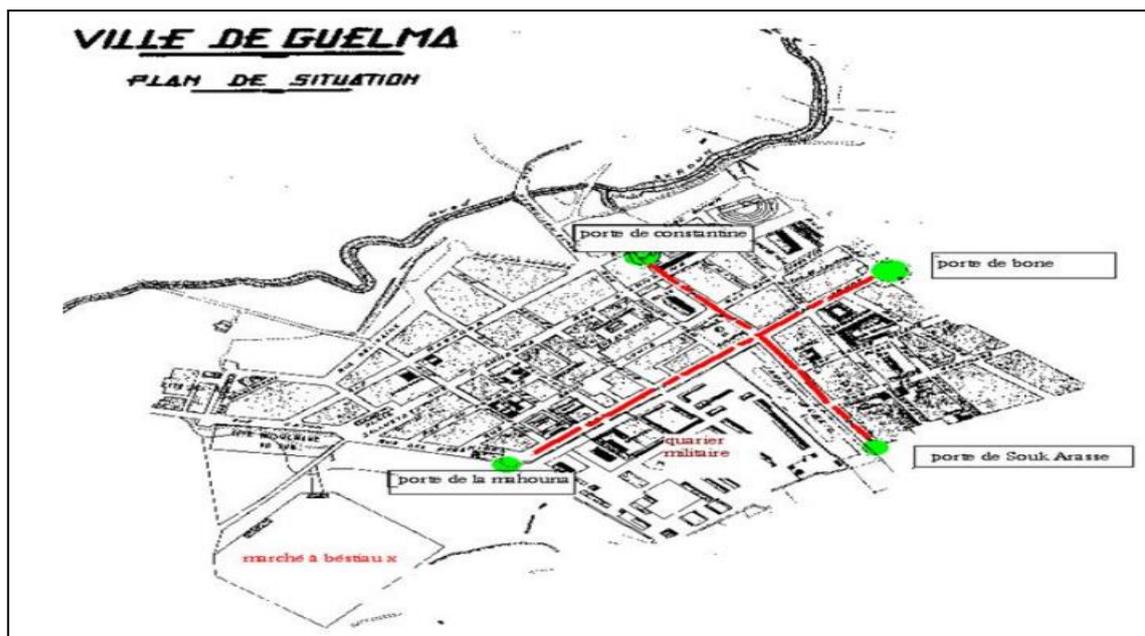


Figure 48 : plan de Situation ville de Guelma

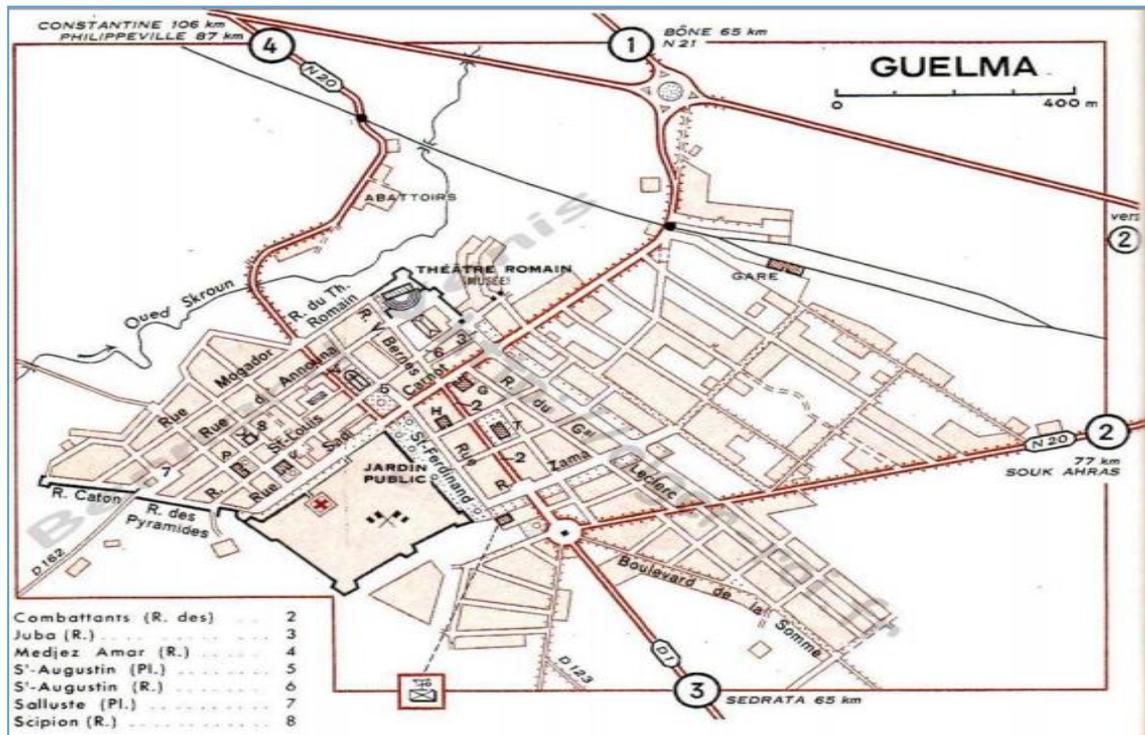


Figure 49 : les voiries et les entrés - Guelma

Le damier de la ville européenne est resté centre-ville, avec son square, le jardin public des Allées, la citadelle transformée en ensemble administratif, et la célèbre rue d'Announa, qui depuis plus de cent ans est la grande rue commerçante de Guelma. En bordure, le théâtre romain, de fière allure, résultat d'une reconstitution faite en 1908 par M. Joly ; il renferme un musée.

Dix ans plus tard, l'élide, l'élite nationale à l'origine de la révolution de Novembre 1954 va y constituer un véritable fief de combat qui a ébranlé le pouvoir colonial. Elle va surtout jouer un rôle prépondérant dans l'acheminement des armes à partir de la base de l'Est en Tunisie et le transit des éléments de l'A.L.N. En fin, elle va être le théâtre de batailles mémorables dont la région garde les séquelles.

Guelma n'est donc pas seulement ce fort turc colonisé par les français au 19<sup>ème</sup> siècle, présenté complaisamment par les écrivains de la colonisation, mais une ville antique favorisée par la voie d'eau que formaient la Seybouse et ses défenses naturelles « Guelma est réputée pour sa position stratégique, ses ressources thermales (ruines des thermes romains).Eaux carbonatées, sodiques, légèrement ferrugineuses prescrites pour le traitement de la goutte, des rhumatismes, des affections respiratoires et circulatoires. »

C'était notre ville, elle fut Malaca la Punique, puis Calama sous Rome, chrétienne jusqu'à l'année 604, rasée par les guerres successives et deux séismes, demeurera en ruines jusqu'à l'arrivée des troupes françaises en 1836, avant de devenir GUELMA.

### III.1.3 L'évolution urbaine de la ville

**En 1858** : croissance au niveau de la ville concernant caserne et quelques maisons anciennes.

**1858-1963** : extension vers l'Est concernant la Gare et autres vers l'ouest au long du oued Skhoune.

**1963-1977** : extension vers l'est encore concernant les zones industrielles et autres vers le Nord et le Sud.

**1977-1987** : extension vers l'Ouest et vers le Sud-ouest concernant l'université

**1987-1997** : extension vers le Sud concernant Oued Maiz et lotissement Ain Defla au Nord-ouest.

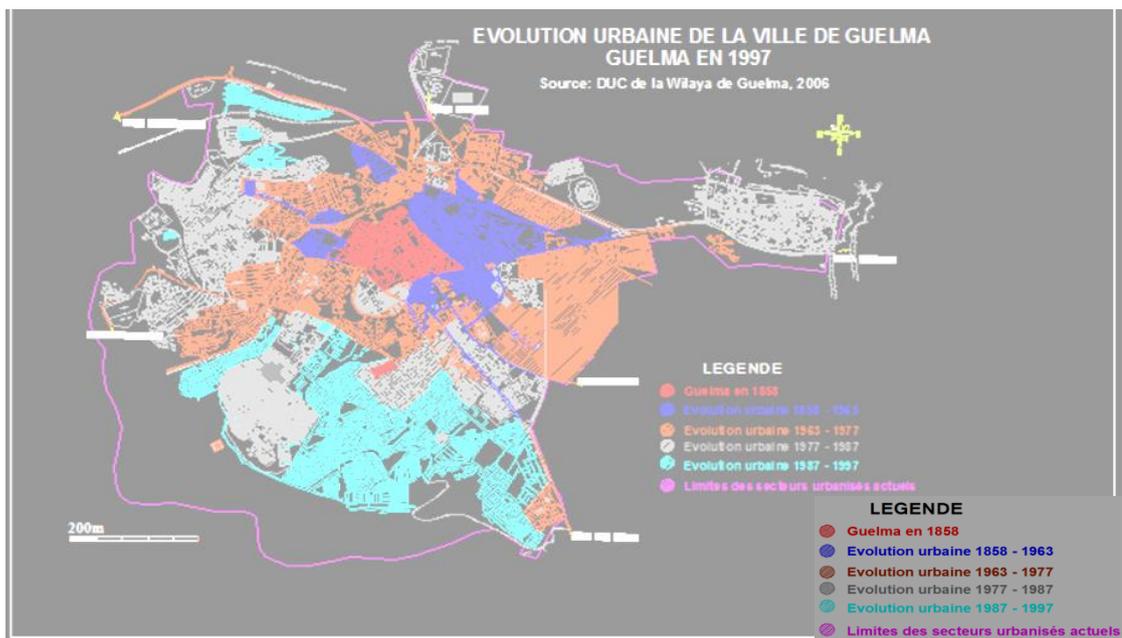


Figure 50 : évolution urbaine de la ville de Guelma

Source : DUC de la wilaya de Guelma 2006

### III.1.4 Relief

La géographie de Guelma se caractérise par un relief diversifié avec une importante couverture forestière Il se décompose comme suit :



**Principaux Oueds**

- Seybouse: Traverse la plaine Guelma - Bouchegouf sur plus de 45 Km du sud au nord. Son apport total est estimé à 408 millions m<sup>3</sup>/an.
- Bouhamdane: Prend sa source à l'ouest; d'un apport de 96 millions m<sup>3</sup>/an.
- Mellah: Provenant du sud-est; d'un apport total de 151 millions m<sup>3</sup>/an.
- Charef: Prend sa source au sud; d'un apport total de 107 millions m<sup>3</sup>/an.

**III.1.6 Le climat**

Le territoire de la Wilaya se caractérise par un climat subhumide au centre et au Nord et semi aride vers le Sud. Ce climat est doux et pluvieux en hiver et chaud en été. La température qui varie de 4° C en hiver à 35.4°C en été, est en moyenne de 17,3° C.

Quant à la pluviométrie, on enregistre :

- 654 mm/an à la station de Guelma
- 627 mm/an à la station d'Ain Larbi
- 526 mm/an à la station de Medjez Amar

Cette pluviométrie varie de 400 à 500 mm/an au Sud jusqu'à près de 1000 mm/an au Nord. Près de 57% de cette pluviométrie est enregistrée pendant la saison humide (Octobre Mai).

**III.1.7 Situation démographique****III.1.7.1 Structure de la Population**

La population totale de la wilaya est estimée à 506.007 habitants, soit une densité de 135 habitants par Km<sup>2</sup>.

**III.1.7.2 Répartition de la population par sexe et par âge**

La population ayant un âge inférieur à 15 ans représentant 34% du total de la population, constitue dans les années à venir une importante ressource humaine.

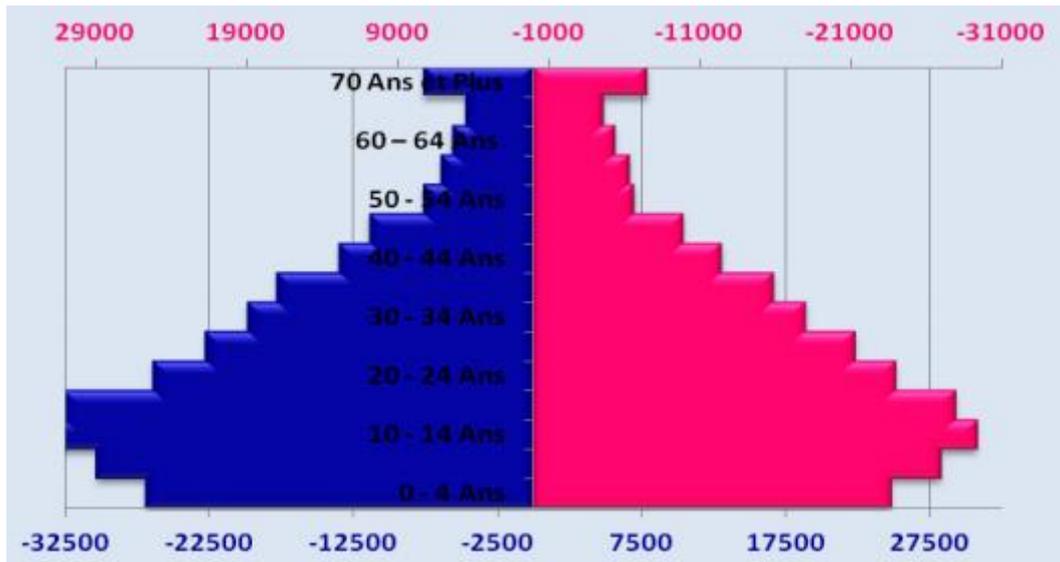


Figure 52 : Répartition de la population par sexe et par âge

### III.1.8 Infrastructure de base

#### III.1.8.1 Réseau routier

La wilaya de Guelma dispose d'un réseau routier important et diversifié d'une longueur de 2205,54 Km dont 299,20 Km de R.N. La densité routière (tous types confondus) est de 0,49 Km/km<sup>2</sup>.

Le réseau routier de type radial, toutes les routes nationales (la RN20, la RN80 et la RN21) et les chemins de la wilaya (CW 162 et CW 123) convergeant vers la ville.

#### III.1.8.2 Etat du réseau routier

Dans l'ensemble, le réseau routier du groupement est assez dense et permet une desserte satisfaisante de l'ensemble des agglomérations.

En majorité, le réseau routier se trouve en bon état surtout les routes nationales (100%) et les chemins de wilaya (80%).

Néanmoins son état demeure moyen, sinon vétuste au niveau de certains tronçons des chemins communaux.

Ainsi, plus de 36.85 km du réseau global (soit 34.20%) sont dégradés et 12km (soit plus de 11.14%) sont dans un état moyen.

Le réseau local se trouve également bien développé en raison de son état déficient et de la nature du relief (collines et montagnes), la population se trouve confrontée à d'énormes problèmes d'accessibilité et de circulation surtout en période d'hiver.

Commune	RN	Linéaire en Km	Largeur moyenne de la chaussée	Trafic moyen	% poids lourd et moyen	Nombre de voies	Etat de la chaussée		
							Bon %	Moyen %	Mauvais %
Guelma	20	8.500	7.5	6500	17%	2x2	100	00	00
	21	2.000	7.5	12894	17%	2x2	100	00	00
	80	2.750	7.5	5247	17%	2	100	00	00
	<b>Total</b>	<b>13.070</b>							

Tableau 4 : Etat du réseau routier

## III.2. Le cas d'étude : Entrée Nord de Guelma

### III.2.1. Motivation de choix

La RN21 constitue la liaison principale de Guelma avec les communes de Héliopolis de Guelaât Bou Sbaâ et de Nechmeya notamment avec Annaba et Skikda. Son point de départ se situe aussi à côté de la station de bus.

Les abords de cette entrée sont caractérisés par une potentialité paysagère très importante (les terres agricoles, Oued Seybousse).

L'entrée qui suit la RN21 offre donc une opportunité de développement d'un tourisme de qualité naturelle exceptionnelle par son site faiblement urbanisé.

### III.2.2 Présentation de la zone d'étude

#### III.2.2.1 Situation

La zone d'étude se situe au Nord de la ville de Guelma à l'entrée Nord qui mène vers la wilaya d'Annaba.

Elle occupe une situation stratégique importante vu le rôle qu'elle joue dans le développement économique, touristique et identitaire de la ville.



Figure 53 : situation de la zone d'étude

### III.2.2.2 Délimitation de périmètre d'étude

Notre périmètre d'étude de l'entrée Nord de la ville de Guelma par la RN21 : commence de la limite de la cité militaire Jusqu'au rond-point de la station des bus.

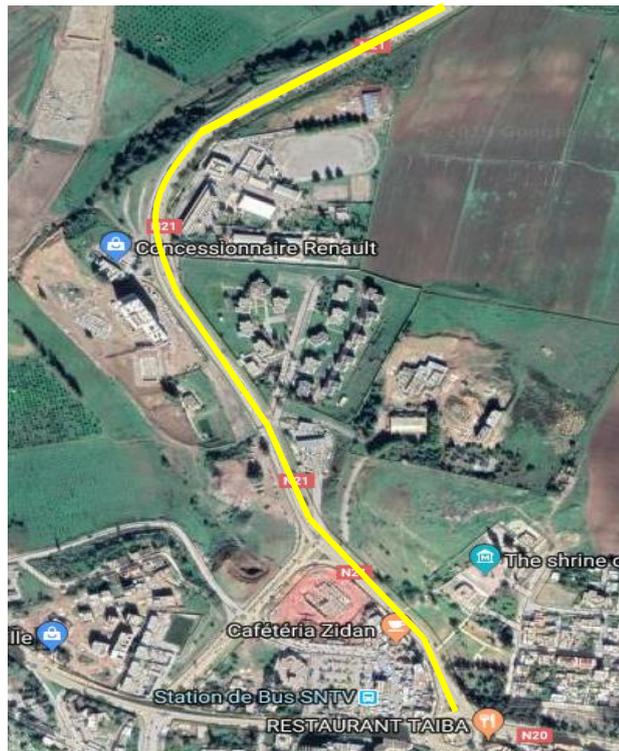


Figure 54 : vue aérienne sur la zone d'études

### III.2.2.3 L'insertion dans le paysage de la ville

Grace a son emplacement stratégique ; l'axe d'étude s'insère parfaitement avec les éléments qui constituent le paysage de la ville.

- Bordé par des grandes surfaces de terrains agricoles
- Traverse une section de l'oued Seybousse



Figure 56 : oued seybousse- Guelma



Figure 55 : terrain agricole entrée Guelma

### III.2.2.4 Historique

De la porte de la ville à l'entrée de ville : Guelma a connu une phase de transition dans les années 1958-1963 et les années 1963-1977 grâce à l'extension vers l'Est, l'Ouest, le Sud et le Nord de la ville.

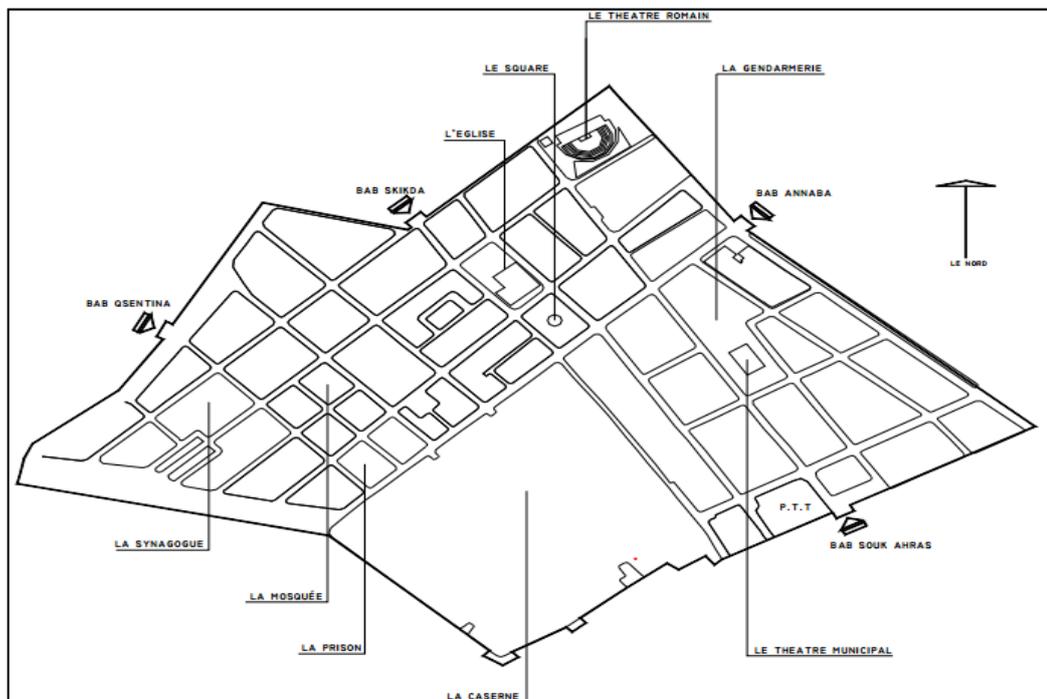


Figure 57 : Les accès de la ville ancienne.

Source : thèse magister Boudra Messaoud 2011

### III.2.2.5 Le rôle et le fonctionnement

La RN21 joue un rôle important à plusieurs échelles

#### a) A l'échelle nationale

Fait la liaison principale est directe entre Guelma et la wilaya d'Annaba ainsi qu'avec la wilaya de Skikda (liaison indirecte).

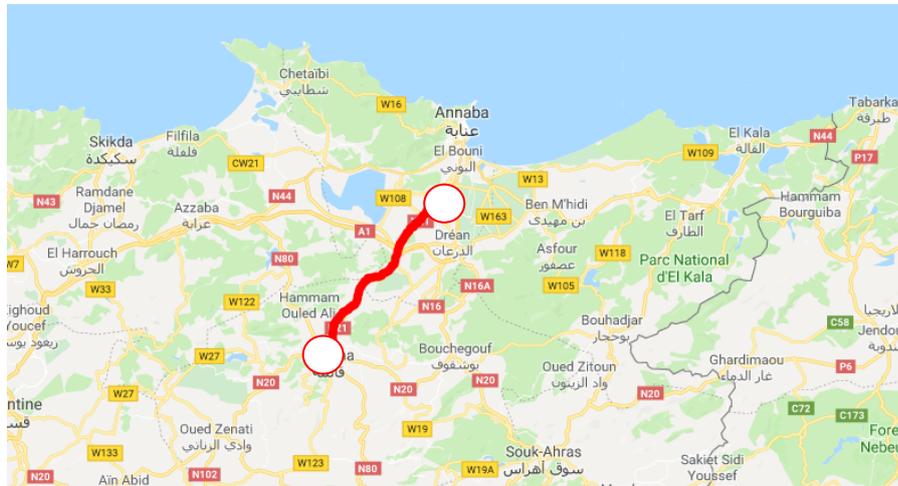


Figure 58 : carte route national N 21

Source : Auteur

#### b) A l'échelle de l'agglomération

Elle relie le chef-lieu de la wilaya avec la commune de Belkheir et les autres communes qui se trouvent sur l'axe de cette dernière.



Figure 59 : route national n 21

### c) A l'échelle de l'itinéraire

- La mobilité

✓ Les nœuds

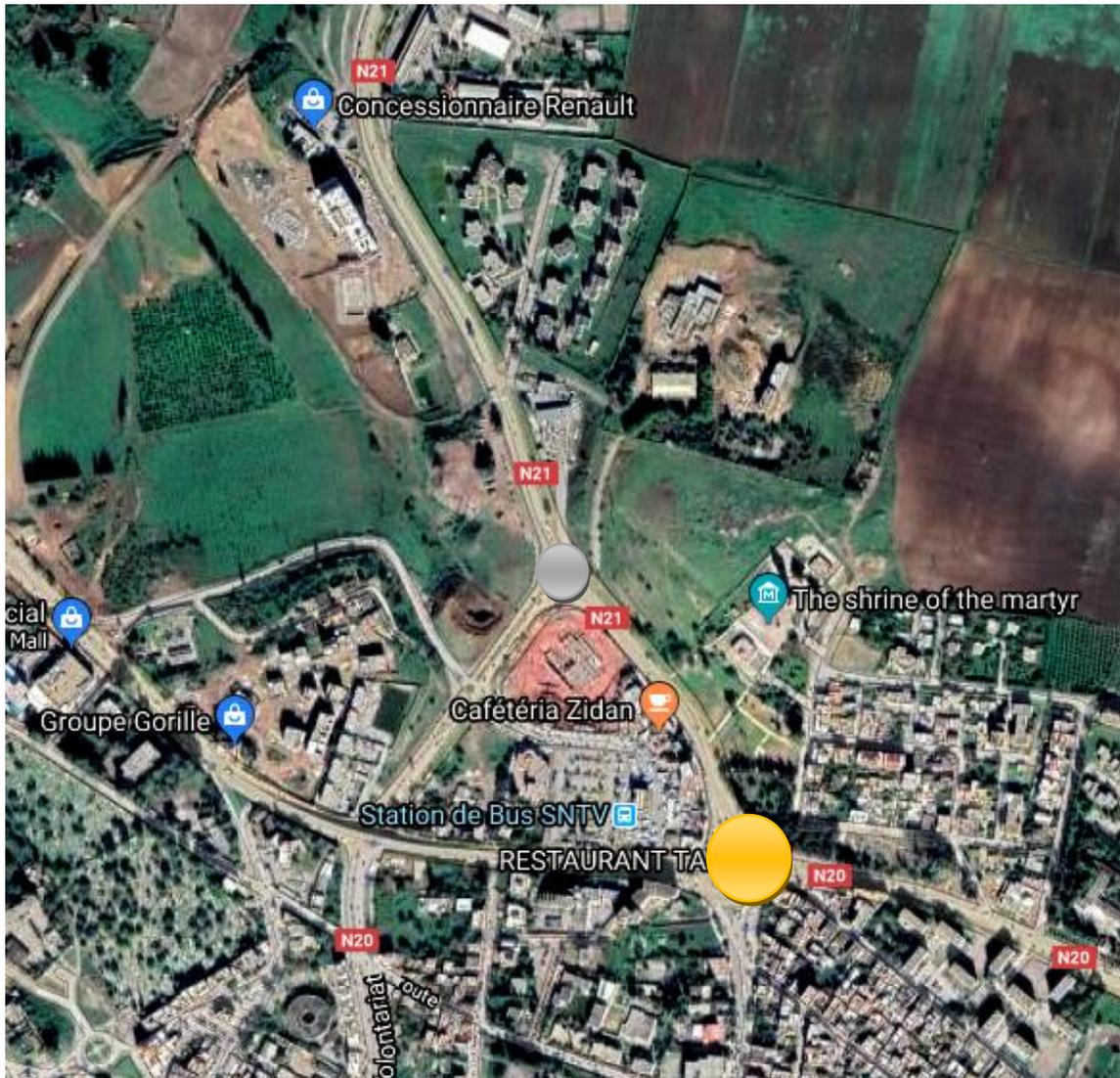


Figure 60 : les Nœuds

Source : Auteur



Nœud à circulation importante (intersection avec la RN20)



Nœud à circulation moyenne

✓ **Passages piétons et pistes cyclables**

- Les passages piétons et cycles dans l'entrée sont négligés.
- L'absence des cheminements piétons et les aménagements cyclables.



Figure 61 : Entrée Nord Guelma

Source : Auteur

✓ **La sécurité**

- Absence de traversé piétonne sur la route.
- Aucun traitement pour les arrêts de transport.
- Absences et étroitesse des trottoirs dans déférente séquence de la voie.
- Pas de pistes cyclables.

A cause de ces facteurs insécurisent les usagers de cette route.



- **Qualité paysagère et environnementale**

- ✓ **Le relief**

- La zone de la plaine occupe la majorité de superficie de l'entrée
- Diversification de paysage naturel (terres agricoles ; l'Oued)
- Le site d'étude possède des terrains plats et d'autres en pente ce qui offre la perception de différents points de la ville.



- **Les éléments du paysage**

Les éléments qui constituent l'identité de l'entrée nord de la ville



Figure 62 : le nouvel hôtel urbain

Figure 63 Monument des martyrs

Source : Auteur



Figure 64 : La station des bus



Figure 65 : Musée el Moudjahid

- **La publicité**

- l'entrée est perceptible premièrement par le panneau de la bienvenue
- La publicité est présente d'une manière anarchique au bord de la route (pas d'alignement, de différentes taille et formes aussi ils sont en mauvaise états)
- La dégradation des affiches publicitaires



- **Paysage et qualité architecturale et urbaine**

- Pas de traitement de l'aspect extérieur de certaines constructions (pas de choix de couleurs, des matériaux et des formes.
- pas de continuité urbaine par la présence des vides entre le bâti, et l'incohérence du bâti sur cet axe.
- Pas de liaison et de cohérence entre les constructions
- Une organisation anarchique au niveau de la station des bus ce qui dégrade l'image de cette entrée.
- La qualité du paysage dans cette entrée est désagréable par l'absence de traitement la voie qui désigne l'entrée de ville. Et par les déchets des passagers.



**III.3 Tableau AFOM**

Aspect	Atouts	Faiblesse	Opportunités	Menaces
<b>Situation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Situation stratégique importante</li> <li>- La RN21 facilite la communication entre le chef lieu de la ville et les communes avoisinantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une position stratégique marginalisée et négligée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zonede passage entre le centre ville et les autres communes</li> <li>- Situation près du centre ville</li> <li>- Possibilité d'avoir des projets urbains attractifs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les terrains et poches vides sont mal exploités ou bien non exploités.</li> </ul>

<b>Urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité de terrains vierges.</li> <li>- Tissu urbain à faible densité</li> <li>- Diversité des éléments qui constituent le tissu urbain (monument des martyres, musée, SNTV, nouvel Hôtel, cité militaire, station de services)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Négligence et marginalisation de la station des bus.</li> <li>- Accotement des routes non aménagées.</li> <li>- Le problème de déchets qui dégrade l'image de cette entrée de ville.</li> <li>- La porte urbaine mal traitée et mal présentée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Animation de la RN21 et l'exploité comme un boulevard urbain.</li> <li>- Possibilité de développer la zone de la SNTV et les terrains avoisinants.</li> <li>- Avoir de nouveau mobilier urbain durable.</li> </ul>	Les terres agricoles qui vont réduire les surfaces constructibles.
<b>Socio-économique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La richesse du paysage naturel et urbain (entrée à caractère agricole)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence d'équipement de commerce.</li> <li>- Manque des aires de repos, de détente et d'attractivité sociale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revenu économique important dans plusieurs secteurs (transport, tourisme, agriculture)</li> </ul>	- Image économique floue.
<b>Mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une macro accessibilité offerte par la RN21.</li> <li>- La liaison directe entre le chef lieu de la</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de sécurité sur la RN21.</li> <li>- absence de traversé piétonne sur la route.</li> </ul>		

	ville et les autres communes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- absence et étroitesse des trottoirs dans différente séquence de la voie.</li> <li>- Absence de pistes cyclables</li> </ul>		
<b>Paysage</b>				

Tableau 5 : Tableau AFOM

# Chapitre 4 : programmation

## IV.1 Les enjeux

Parler d'enjeu, c'est par définition envisager l'action dans ce qu'elle pourrait apporté de favorable sur territoire, tout le monde s'accordera sur des enjeux généraux de développement économique, de croissance de l'emploi, de réduction de zones de pauvreté... mais pour servir utilement l'action, il est nécessaire d'identifier des enjeux partiels qui s'appellent des actions particulières sur des spécificités fortes du territoire.

L'identification de ces enjeux complète le diagnostic. Il s'agit, rien de plus, que de formuler les questions centrales que pose le développement du territoire : Attractivité de la zone sur les jeunes actifs, desserrement de la localisation des entreprises en dehors de l'agglomération, diversification du portefeuille d'activité économique... ces enjeux peuvent être énoncées sous forme de verbe d'action pour en souligner le caractère «stratégique »

Ces enjeux, en nombre réduit, sont souvent déduits d'une synthèse d'un sous ensemble de forces et faiblesses identifiées précédemment. Le passage direct des spécificités du territoire aux enjeux fait alors implicitement référence à un corpus d'opportunités et de risques exogènes.

Les enjeux découleront alors d'un questionnement sur le monde :

\_Quelle force permet de saisir cette opportunité?

\_Quelle force permet de pallier cette menace ?

\_Quelle faiblesse aggrave le risque de cette menace ?

\_Quelle faiblesse permet ou non de saisir cette opportunité ?

## IV.1.1 Les enjeux proposé

Thème	Enjeux	Stratégie
<b>Enjeux environnemental et paysagère</b>	✓ Exposer l'image et la facilité de la perception de l'entrée	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Valoriser la perception et la lecture de l'entrée de la ville</li> <li>✓ Renforcer le lien entre l'entrée et le reste du site</li> <li>✓ Lutter contre la marginalité du site</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La valorisation de l'image de l'entrée et de l'amélioration de la qualité du paysage offert</li> <li>✓ Lutter contre la dégradation du paysage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Traitement des espaces verts</li> <li>✓ Utiliser une architecture forte ce que va améliorer l'image de l'entrée</li> </ul>
	✓ L'espace public comme élément fédérateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Repenser et réinvestir à l'espace public</li> <li>✓ Diminuer l'effet de la pollution</li> <li>✓ L'espace public un espace de vie et d'échange</li> </ul>
Enjeux d'accessibilité, liaisons et mobilité	✓ Se déplacer autrement	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Améliorer la fluidité de déplacement (requalifier la voie en boulevard urbain)</li> <li>✓ Participer à une qualité améliorée de l'air et à la prise en compte des nuisances phoniques en développement l'usage des modes doux et des transports en commun.</li> <li>✓ Une liaison piétonne majeure</li> </ul>

		qui mettra en relation les deux rives
Enjeux liés à l'identité et l'attractivité	✓ L'attractivité, la détente le renforcement des activités récréatives	✓ Créer des grands nouveaux équipements intercommunaux
	✓ Valorisation des potentialités économiques de la ville	✓ Aménager l'abord de la RN21 et mise en place de panneaux publicitaires qui reflètent la production économiques de Guelma

Tableau 6 : Les enjeux proposé

## IV.2 Les scénarios

Axe 1	Actions
<b>Mobilité et paysage: Déplacement durable dans un cadre paysagé de qualité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-création d'un réseau de déplacement de modes doux (pistes cyclable à double sens, parcours piétons).</li> <li>-gestions et traitement des abords de l'axe (plantations des arbres, mobilier urbain, éclairage public, pavage de qualité)</li> <li>-Maitriser l'affichage publicitaire.</li> <li>-Création d'espaces pour les piétons et cycles avec un cheminement piéton continu et sécurisés.</li> <li>- Réaménagements des nœuds avec des monuments lisible et qui reflète l'image l'histoire et l'identité de Guelma.</li> </ul>

Axe 2	Actions
<p><b>Image et attractivité:</b>  <b>Présenter l'identité de la ville depuis son entrée</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-la mise en scène de l'entrée par la valorisation de sonpaysage</li> <li>-Améliorer l'esthétique de la voie et intégrer les principes de design urbain.</li> <li>-Associer l'attractivité avec le paysage agricole.</li> <li>-la valorisation de l'environnement par la réhabilitation durable et innovante.</li> <li>-la valorisation de l'image naturelle de site par luttercontre la pollution terrestre et visuelle.</li> <li>-Réfléchir sur une bonne maitrise de la qualité paysagère d'entrée pour assurer une meilleure attractivité de la ville dans l'extérieur par l'implantation de nouveaux équipements attractifs, des parcs d'attractions...etc.</li> <li>-Projection d'un centre multifonctionnel</li> <li>- la réaménagement de la station des bus.</li> <li>-l'occupation des espaces vides par des équipements à l'intérêt public</li> <li>- délocalisation de la structure militaire et la projection des équipements à l'intérêt public.</li> </ul>

Axe 3	Actions
<p><b>Economique et rentabilité</b></p> <p><b>Dynamiser et investir</b></p>	<p>Exploitation rentable du potentiel naturel (vert).</p> <p>-intégrer les activités de plaisance et de loisir plus les activités de consommation pour vivre et faire revivre le paysage.</p> <p>-développement d'un tissu mixte d'une vocation économique et social.</p> <p>-développer le tourisme à travers la valorisation des potentiels naturels du site.</p> <p>-Aménager une aire de détente et des espaces de consommation familiaux sur les abords de l'oued.</p>

Tableau 7 : Les scénarios

### IV.3 L'enquête sociologique

#### IV.3.1 Objectif de l'enquête

Dans le but de ressortir les atouts ; les faiblesses ; les opportunités que possède l'entrée nord de la ville de Guelma on a réalisé une enquête qui contient un questionnaire pour les différents usagers de cette entrée.

#### IV.3.2 Le questionnaire

- Quel âge avez-vous ?
- Êtes-vous de Guelma ?
- Quelle est votre catégorie socioprofessionnelle ?
- Habitez-vous dans ce quartier ?
- Depuis combien d'années habitez-vous dans ce quartier ?

### Axe de mobilité et sécurité

- quel le moyen de transport qu'utilisez-vous pour vous déplacer au quotidien?
- Trouvez-vous qu'il est facile, et sécuritaire de se déplacer à pied ou à vélo ?
- Quels aménagements pourraient être faits pour améliorer les modes de déplacements?



### Axe d'attractivité et d'identité

- A votre avis que manque t'il dans ce quartier pour lui donner la vraie image d'une entrée de ville ?
- Y-a-t-il des éléments du patrimoine bâti et/ou naturel qui devraient être conservés et mis en valeur?
- A votre avis quel aménagement ou installations pourraient être faits pour marquer cette entrée de ville ?



Figure 66 : Entrée Nord - Guelma

Source : Auteur

### Axe de structure paysagère

- Trouvez-vous qu'il y a assez d'espaces verts ?
- Quel(s) type(s) d'espaces verts manque-t-il ?
- De façon générale, trouvez-vous que ce quartier est un beau quartier ?



Figure 67 : Station de Bus

Source : Auteur

### Axe d'économie et de rentabilité

- Quels sont les activités que vous aimerez trouver à proximité dans ce quartier ?
- A votre avis que manque-t-il dans ce quartier pour lui donner la vraie image d'une entrée de ville ?
- D'après vous ; qu'est-ce qui pourrait contribuer à son amélioration ?

2



Programmation :

Cette partie consiste a présenter le programme élaboré pour répondre aux exigences cité dans l’approche thématique, afin de maîtriser la qualité des espaces ainsi que leurs agencements.

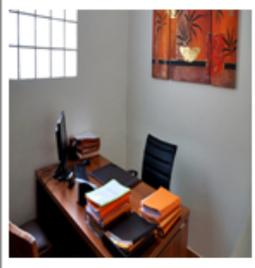
	<u>espace</u>	définition	surface	Meuble	nombre	démonstration
Espaces commerciaux	<u>Articles habillements</u>	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues	150 m <sup>2</sup>	Comptoir étagères		
	Vêtements homme	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (vêtements hommes)	30	-	15-30	
	Vêtements femmes	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (vêtements femmes)	30	-	15-30	
	Vêtements enfants	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (vêtements enfants)	30	-	12-25	
	Article de sport	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (vêtements sportif)	30	-	6-12	
	Tissu	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (tissu)	30	comptoir	4-8	

<u>Articles de lux</u>						
Bijouterie	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (bijouterie)	25	3-6	Comptoir Armoire en verre Coffre		
Parfumerie	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (Parfumerie)	25	1-3	Comptoir Étagères		

Alimentation générale	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (Alimentation générale)	30	3-6	Étagères Comptoir Placard de pain Réfrigérateur (grand et petit)	
Opticien	L'opticien est un professionnel de santé dont la mission consiste à améliorer, maintenir, restaurer, et protéger la vision de l'amétrope notamment à travers la fourniture d'un équipement optique. <a href="https://fr.wikipedia.org/wiki/Opticien-lunetier">https://fr.wikipedia.org/wiki/Opticien-lunetier</a>	25	1-3	Comptoir Chaise Fauteuils	
Journaux et tabac	Bureau de tabac où l'on vend également des journaux. <a href="http://www.cnrtl.fr/definition/tabac-journaux">http://www.cnrtl.fr/definition/tabac-journaux</a>	12	1 par étage	Comptoir Placard	

Salon de Beauté	Un salon de beauté ou institut de beauté est un établissement offrant des services esthétiques aux femmes et aux hommes <a href="http://fr.wikipedia.org/wiki/Salon_de_beauté">http://fr.wikipedia.org/wiki/Salon_de_beauté</a>	50	1-2	Chaises Fauteuils Coiffeuses Lit pour massage	
Salon de coiffure	Le coiffeur travaille dans un salon de coiffure ou intervient à domicile afin de couper et entretenir les cheveux de ses clients. <a href="http://fr.wikipedia.org/wiki/Salon_de_coiffure">http://fr.wikipedia.org/wiki/Salon_de_coiffure</a>	30	2 (H/F)- 2	Chaises Coiffeuses Fauteuils Lavabo Casque	
Fleuriste	Un fleuriste est un artisan spécialisé dans la vente de fleurs et la confection de bouquets de fleurs et d'assemblages appelés compositions. <a href="http://fr.wikipedia.org/wiki/Fleuriste">http://fr.wikipedia.org/wiki/Fleuriste</a>	40	1-6	Placard Tables Comptoir	

Photographe	Le photographe est celui qui « prend » une photographie avec un appareil photographique. Il en est généralement considéré comme l'auteur parce qu'il en construit l'apparence comme tout artiste. <a href="http://fr.wikipedia.org/wiki/Photographe">http://fr.wikipedia.org/wiki/Photographe</a>	25	1-6	Table Chaise Chaise haute Jeux pour les enfants Appareil photo	
Vente mobile	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (mobile)	25	3-4	Comptoir Étagères	
Cabinet téléphonique	Une cabine téléphonique est un <a href="#">édicule</a> situé sur l'espace public (typiquement, le <a href="#">trottoir</a> ), muni d'un <a href="#">téléphone</a> permettant d'émettre des communications qui sont <a href="#">réglées</a> avec une <a href="#">carte à puce</a> ( <a href="#">carte prépayée</a> , <a href="#">carte bancaire</a> ) ou des <a href="#">pièces de monnaie</a> . Sa fonction est de permettre à celui qui téléphone ou y reçoit un appel, de s'isoler du bruit ambiant, d'y tenir une conversation privée, tout en étant abrité des intempéries. <a href="https://fr.wikipedia.org/wiki/Cabine_t%C3%A9l%C3%A9phonique">https://fr.wikipedia.org/wiki/Cabine_t%C3%A9l%C3%A9phonique</a>	30	2-6	Téléphone fixe	
Electroménager	Le terme électroménager caractérise tous les appareils et outils utilisant l'électricité et destinés à assurer des besoins domestiques, par opposition aux outils et machines industriels. <a href="http://fr.wikipedia.org/wiki/Electromenager">http://fr.wikipedia.org/wiki/Electromenager</a> établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues ( électroménager )	30	2-6	Comptoir étagères	

<b>Bureaux</b>					
Bureau d'Avocat	45 m <sup>2</sup>	3-10	sont des bureaux permet les avocats d'exercent son profession. juriste dont la fonction traditionnelle est de conseiller et de défendre ses clients	-Bureau -Chaise -Armoire	
Bureau de Notaire	45 m <sup>2</sup>	3-10	sont des bureaux pour les notaire qui juriste de droit privé et officier public.	-Bureau -Chaise -Armoire	
Bureau d'étude d'Architecture	60 m <sup>2</sup>	3-10	sont des bureaux réserver pour les architectes , pour faire ces conception architectural	-Bureau -Chaise -Armoire - traceur	

<u>Agences</u>					
Cabinet Médicaux	60	4	Est un espace réserver pour les malades.	-bureaux -placard -Table -Chaises -meuble spécial médical.	
Agence Bancaire	60	2-10	une agence bancaire est un lieu ouvert au public permettant aux clients de procéder à des opérations bancaires.	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	
Agence d'assurance	60	2-10	est un professionnel indépendant exerçant l'activité d'intermédiaire pour le compte d'une compagnie d'assurance dont il a reçu un mandat.	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	

<u>Agences</u>					
Cabinet Médicaux	60	4	Est un espace réserver pour les malades.	-bureaux -placard -Table -Chaises -meuble spécial médical.	
Agence Bancaire	60	2-10	une agence bancaire est un lieu ouvert au public permettant aux clients de procéder à des opérations bancaires.	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	
Agence d'assurance	60	2-10	est un professionnel indépendant exerçant l'activité d'intermédiaire pour le compte d'une compagnie d'assurance dont il a reçu un mandat.	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	

Photographe	Le photographe est celui qui « prend » une photographie avec un appareil photographique. Il en est généralement considéré comme l'auteur parce qu'il en construit l'apparence comme tout artiste. <a href="http://fr.wikipedia.org/wiki/Photographe">http://fr.wikipedia.org/wiki/Photographe</a>	25	1-6	Table Chaise Chaise haute Jeux pour les enfants Appareil photo	
Vente mobile	établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues (mobile)	25	3-4	Comptoir Étagères	
Cabinet téléphonique	Une cabine téléphonique est un <a href="#">édicule</a> situé sur l'espace public (typiquement, le <a href="#">trottoir</a> ), muni d'un <a href="#">téléphone</a> permettant d'émettre des communications qui sont <a href="#">régées</a> avec une <a href="#">carte à puce</a> ( <a href="#">carte prépayée</a> , <a href="#">carte bancaire</a> ) ou des <a href="#">pièces de monnaie</a> . Sa fonction est de permettre à celui qui téléphone ou y reçoit un appel, de s'isoler du bruit ambiant, d'y tenir une conversation privée, tout en étant abrité des intempéries. <a href="https://fr.wikipedia.org/wiki/Cabine_t%C3%A9l%C3%A9phonique">https://fr.wikipedia.org/wiki/Cabine_t%C3%A9l%C3%A9phonique</a>	30	2-6	Téléphone <del>fix</del>	
Electroménager	Le terme électroménager caractérise tous les appareils et outils utilisant l'électricité et destinés à assurer des besoins domestiques, par opposition aux outils et machines industriels. <a href="http://fr.wikipedia.org/wiki/Electromenager">http://fr.wikipedia.org/wiki/Electromenager</a> établissement commercial où des marchandises sont exposées et vendues( électroménager )	30	2-6	Comptoir étagères	

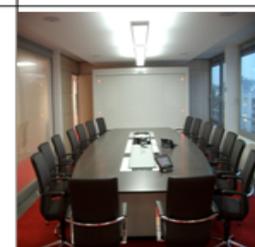
<b>Agences</b>					
Cabinet Médicaux	60	4	Est un espace réserver pour les malades.	-bureaux -placard -Table -Chaises -meuble spécial médical.	
Agence Bancaire	60	2-10	une agence bancaire est un lieu ouvert au public permettant aux clients de procéder à des opérations bancaires.	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	
Agence d'assurance	60	2-10	est un professionnel indépendant exerçant l'activité d'intermédiaire pour le compte d'une compagnie d'assurance dont il a reçu un mandat.	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	

Société télécommunications	40	4-10	Les télécommunications sont définies comme la transmission à distance d'informations avec des moyens à base d'électronique et d'informatique.	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	
Agence de comptabilité	50	1-10	La comptabilité est une discipline pratique, consistant à schématiser, répertorier et enregistrer les données chiffrées permettant de refléter et de qualifier, pour un agent ou une entité,	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs -placard	
Petites Entreprises	50	1-10	Une entreprise est une organisation ou une unité institutionnelle, mue par un projet décliné en stratégie ou en politiques et plans d'action,	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	

Agence Immobilière	18	2-10	Un agent immobilier est un intermédiaire dans les transactions portant sur des biens immobiliers : ventes et locations.	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	
Siège de Société	40	4-10	Le siège social d'une entreprise (non individuelle) ou d'une personne morale est une adresse, parfois précisé dans les statuts, parfois par un acte séparé, parfois dans des registres ad hoc, qui constitue son domicile juridique et en conséquence sa nationalité.	-table -bureaux -Chaises	

<b>Centre de Santé</b>	<b>150 m<sup>2</sup></b>				
Salle de consultation			Les salle de consultation sont les salle ou le malades connaitre le diagnostic de sa maladie	-lit -bureau -Lavabo -placard	
Salle de Soins			son des salle réserver pour soigné les malades	-Lavabo -Chaises -Table -Lit -Armoire	
Attente H/F			Une salle d'attente est une salle mise à disposition d'usagers pour leur permettre d'attendre le moment où ils seront servis.	-Chaises -Table	

pharmacie			Science appliquée à la conception, la préparation et la distribution des médicaments.	-Etagère -Table -Comptoir -Chaises -Balance -placard	
Administration					
Bureau de Directeur	18		1 Un directeur est une personne qui dirige une administration	-Coffre -bureaux -Chaises -Des ordinateurs	

Bureau de Secrétaire	12 m <sup>2</sup>	1	Le secrétariat est un métier de bureau qui consiste à s'occuper, pour le compte d'un autre employé ou agent, de son courrier, de ses communications téléphoniques, de la rédaction des comptes rendus de réunions, de la gestion de son emploi du temps, Il allège de certaines activités notamment en contribuant à l'organisation de ses actions, etc.	-bureau -Chaises -ordinateurs	
Salle de Réunion	12 m <sup>2</sup>	1	La conférence est l'une des formes de conversation entre personnes1. Elle est une confrontation d'idées (scientifiques ou médicales, philosophiques, politique...) sur un sujet jugé d'importance par les participants.	-table -chaises	

<u>Restaurants</u>						
Cuisine	50 m <sup>2</sup>	1	La cuisine est l'ensemble des techniques de préparation des aliments en vue de leur consommation par les êtres humains	-Lavabo -cuisinière -réfrigérateur		
Salle a manger	100 m <sup>2</sup>	1	Une salle à manger est la pièce d'un bâtiment dans laquelle on prend ses repas en commun	-table -chaises		
sanitaire	7 m <sup>2</sup>	4	tout meuble ou équipement destiné aux sanitaires en particulier ou à une salle d'eau en général.	/		

Cinéma	120		C'est une salle réserver pour regarder des films	-Chaises -écran -data chou	
Salon de thé	80	2	Un salon de thé est généralement un endroit public de détente dans lequel est vendu du thé en vrac qu'on peut le plus souvent déguster sur place.	-Tables -Chaises	

Salle de jeux	100		est un établissement de loisirs regroupant des appareils	-Table billard -babyfoot -PlayStation -Chaises.	
Salle d'exposition	200				
Crèche	60		Une crèche ou une garderie est un lieu d'accueil collectif destiné aux enfants préscolaires	•Étager •Les tables •Les chaises	
Salle de jeux Pour enfants	58			Les jeux	

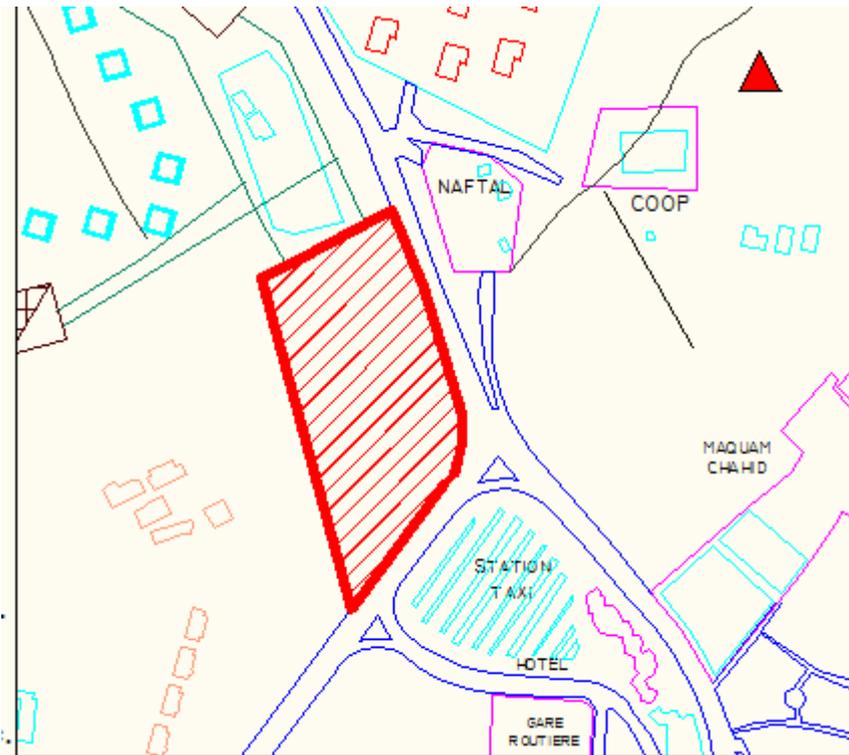
Dortoir	30		Un dortoir est une grande salle comprenant plusieurs lits généralement alignés le long des murs sur la longueur de la pièce.	-lits	
Salle a manger + coins cuisine	16		Ou on prépare les repas , et ou en peut les manger en commun	-Table -chaises -cuisinière - réfrigérateur	
Sanitaire	7		tout meuble ou équipement destiné aux sanitaires en particulier ou à une salle d'eau en général.	/	

<b>Hôtel</b>					
Chambres individuels	16	5	son des chambres réserver pour une seul personne	-Lit d'une seul place -Chaise -Armoire	
Chambre double	25	5	Son des chambre réserver pour les familles	-Lit de deux places -Table de nuit -Des chaises	
Accueil	10	1	L'accueil est une cérémonie ou une prestation réservée à un nouvel arrivant, consistant généralement à lui souhaiter la bienvenue et à l'aider dans son intégration ou ses démarches.	-Comptoir	

Restaurant	160	2	Un restaurant est un établissement où l'on sert des plats préparés et des boissons à consommer sur place	-table -chaises	
Sanitaire	7		1 par étage 4 tout meuble ou équipement destiné aux sanitaires en particulier ou à une salle d'eau en général.	/	
Suites	50	3-4	Une suite d'hôtel est une série de pièces mise à disposition des clients de l'industrie touristique par les acteurs de l'hôtellerie dans un établissement hôtelier, pour une durée déterminée et moyennant paiement.	-lits -fauteuils -table -télévision	

## ***ANALYSE TERRAIN :***

*Le terrain se situé au nord de la ville de Guelma dans le secteur de  
la gare routiere*

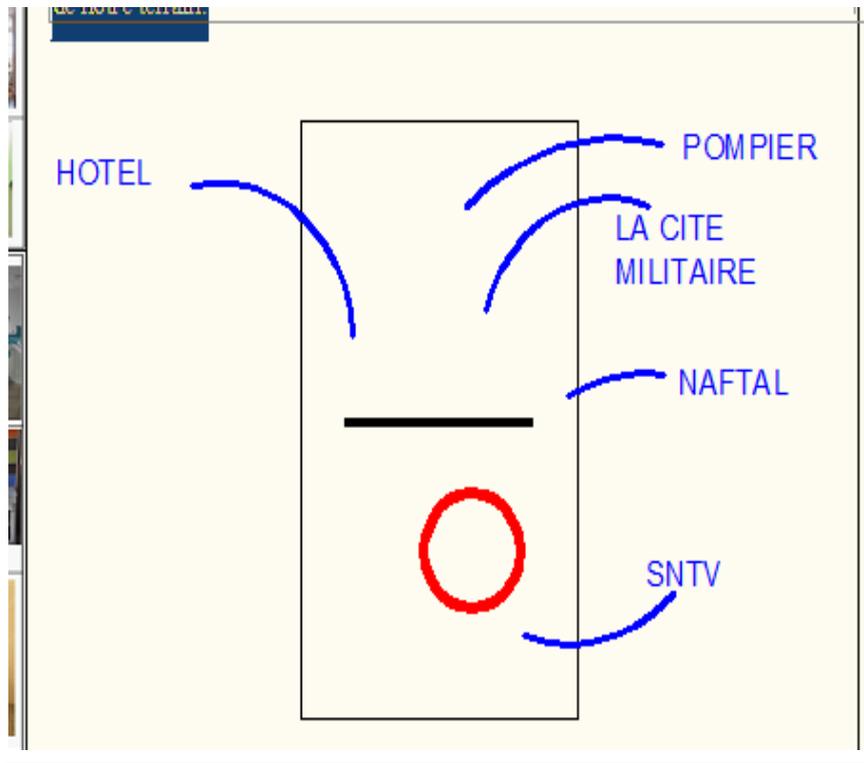


Le terrain est situé au centre de la zone d'étude. il est limité :

- au Nord par l'hote
- A nord-est par la cité militaire
- A nord-est par la cité militaire

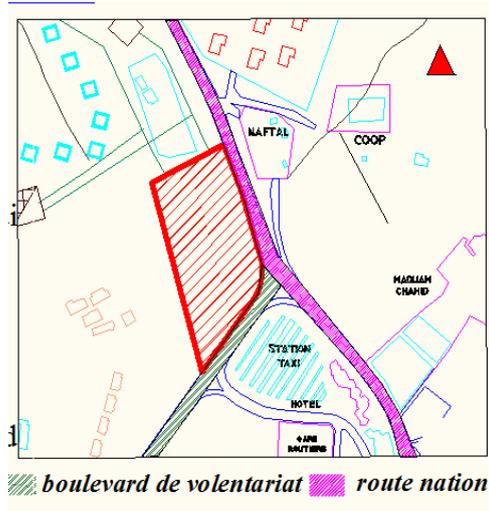
## 2- Localisation du terrain par rapport aux équipements divers

D'après notre analyse on constate que notre terrain est localisé autour des équipements divers: service, touristique .Ces équipements sont concentrés autour de notre terrain.



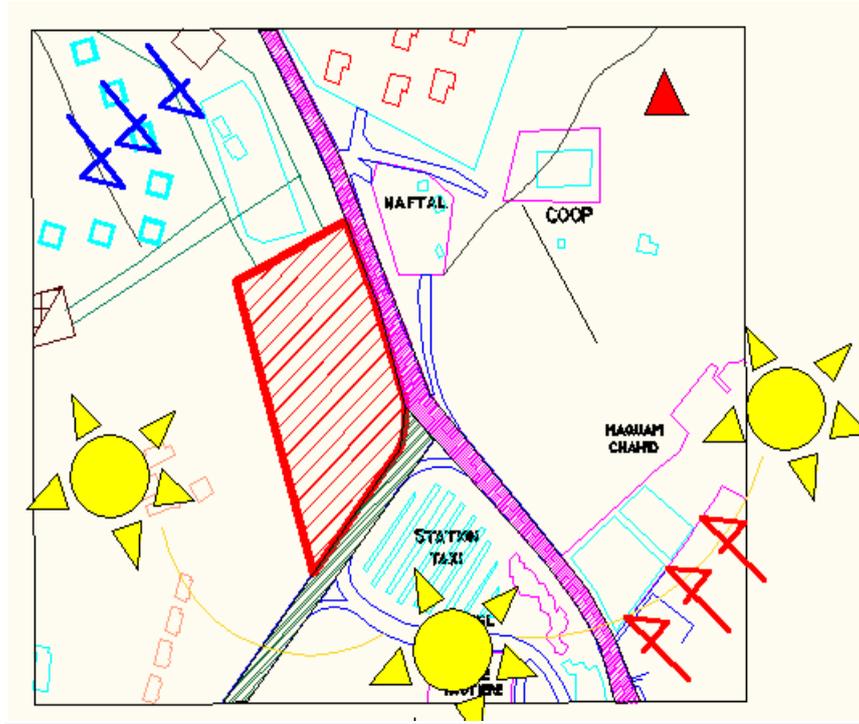
## 3- Accessibilité du terrain

Le terrain se caractérise par une accessibilité facile qui se fait par une route nationale N21 et une voie secondaire

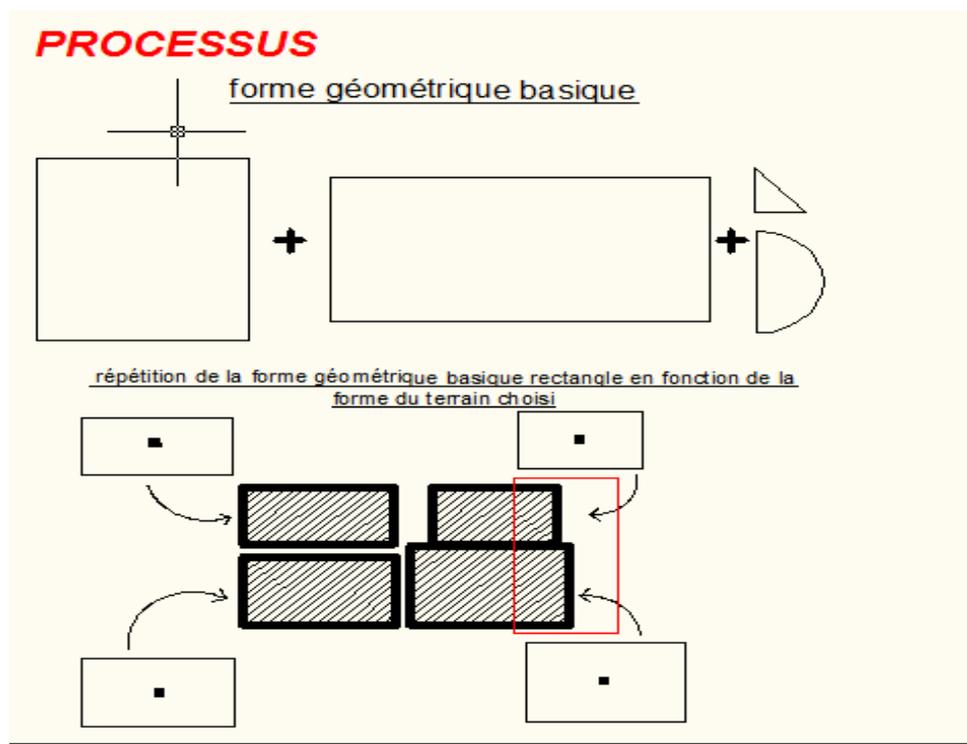


#### 4- Ensoleillement et vents dominants

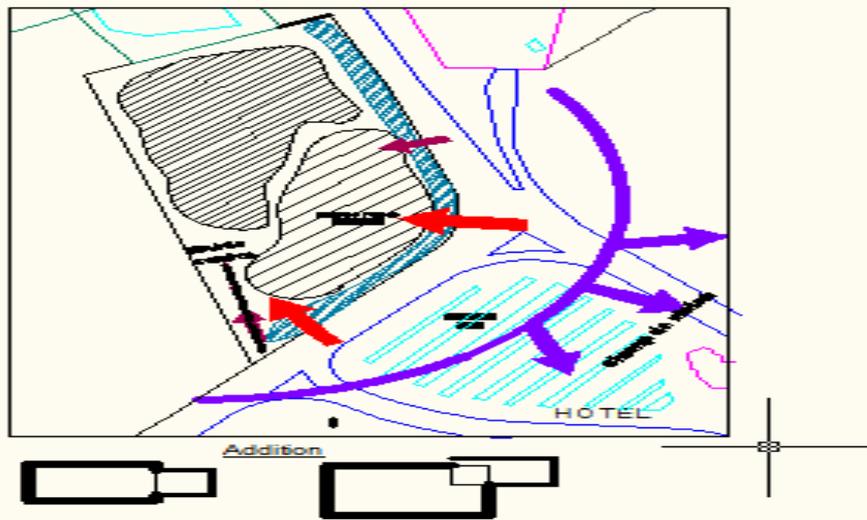
Le climat est subhumide, la zone est caractérisée par une pluviométrie plutôt forte. Le terrain est ensoleillé de l'est jusqu'à l'ouest, . Pour la ventilation est estivale avec une absence complète de tous les gènes naturel ou artificiel,



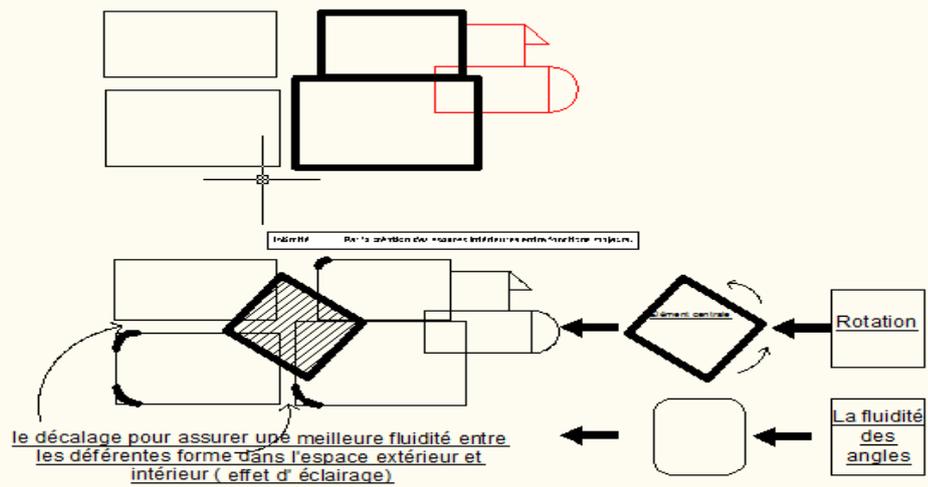
#### **PROCESSUS**



## Adaptation au terrain d'étude

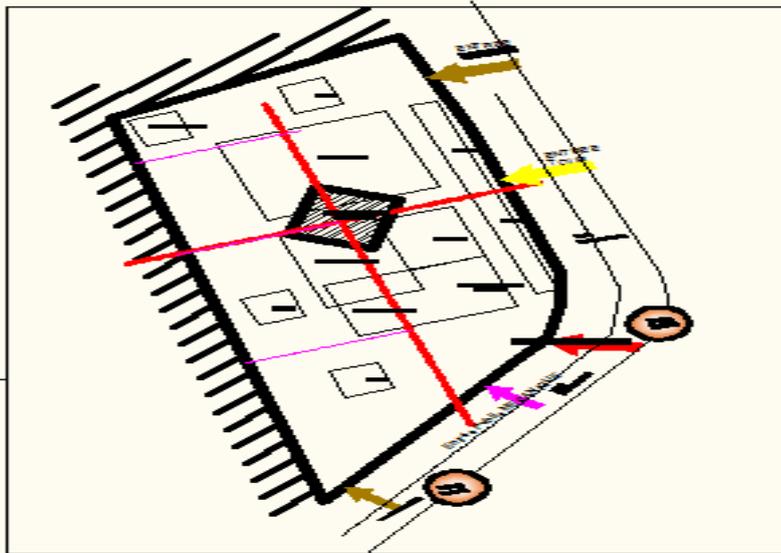


mettre en valeur l'entrée principale

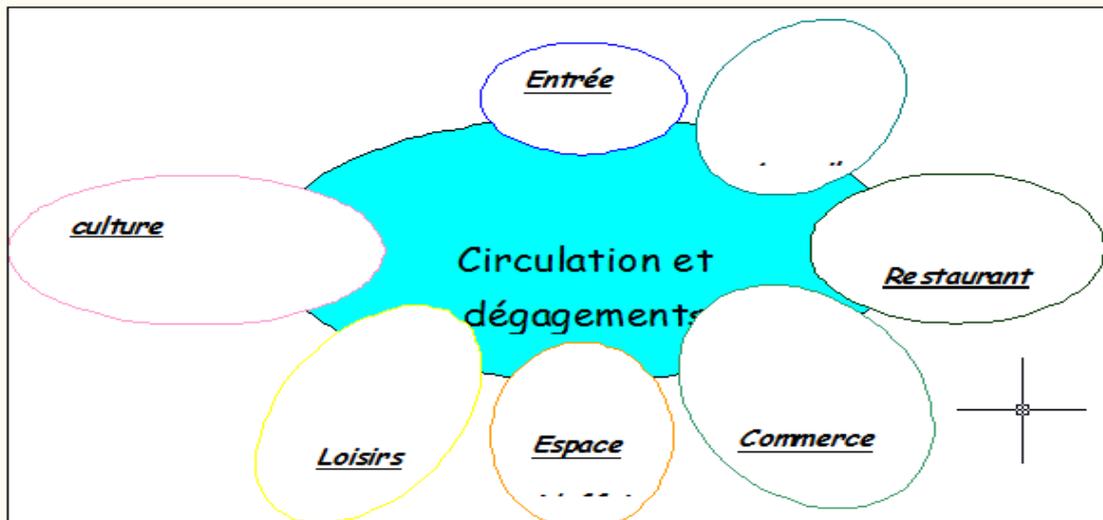


Source : [www.architectures.com](http://www.architectures.com)

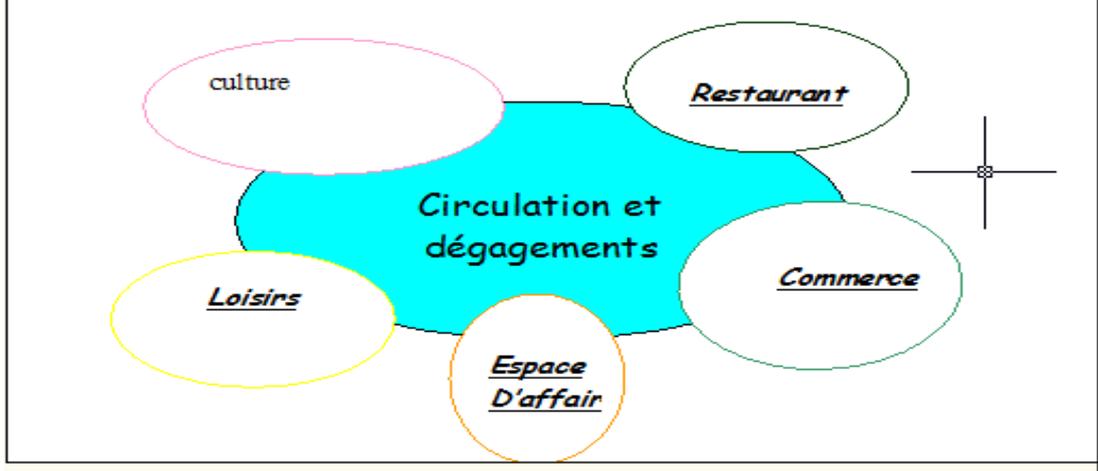
Principe d' Adaptation au terrain d' étude



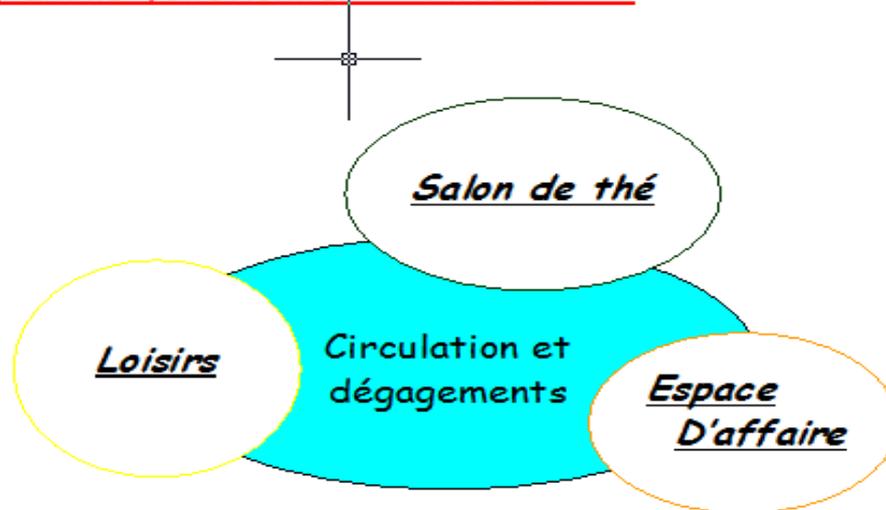
**ORGANIGRAMME FONCTIONNEL**



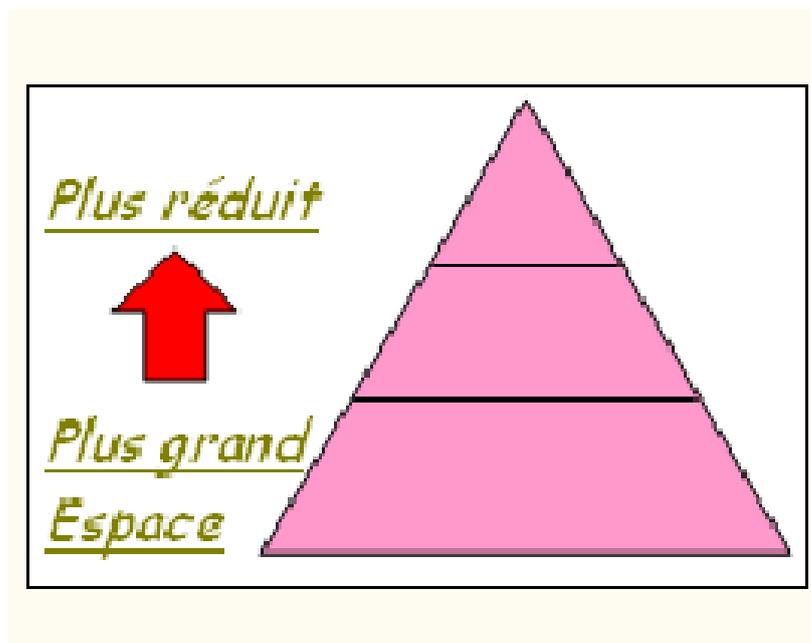
**Organigramme fonctionnel « Niveau 1 »**



## Organigramme fonctionnel « Niveau 2 »



On distingue la même hiérarchie toujours du plus vaste au plus réduit et au plus bruyant au plus calme



# Conclusion Générale

## Conclusion Générale

A travers ce mémoire de fin d'étude, nous avons essayé de bien comprendre, et de bien cerner le concept d'entrées de ville, le bien définir dans toute sa globalité et cela à travers une recherche approfondie, en s'intéressant sur sa définition et sa délimitation dans plusieurs domaines, et beaucoup plus dans notre domaine de l'urbanisme, ainsi que son évolution historique, la genèse de ses espaces et leurs évolutions qui a engendré leurs états actuelle, et l'impact de la situation actuelle sur le paysage urbain dans le monde entiers ainsi que notre cas d'étude la ville de Guelma que nous avons analysé.

Les entrées de ville représentaient un véritable enjeu, et une problématique inquiétante depuis plusieurs décennies, nombreux sont les spatialistes qui se sont intéressés à ce concept qui était méconnait avant, ou peu abordable par rapport à d'autres concepts qui concerne l'urbanisme et la ville, ces spatialistes ont fourni plusieurs définitions sur ce sujet, des définitions qui portent la même signification pour leurs majorités, des définitions qui sont adaptées à la période historique du concept et qui se sont évoluées avec l'évolution du concept en passant de l'entrée ponctuelle « la porte » a l'entrées parcours « la route » actuellement.

On a aussi abordé la problématique de l'évolution historique du concept qu'on peu qualifié de processus évolutif, les entrées de ville se sont transformé à travers l'histoire en passant par toute les civilisation du monde et toute les périodes de l'histoire ou chaque une a interprétée ses entrées selon sa manière, avec divers significations et son savoir-faire propre à sa civilisation et à son époque, on a vu que les entres de ville ont passé de l'entrée ponctuelle qui est la « porte de ville » dans toute les civilisations de l'antiquité en passant par le médiévale et la renaissance jusqu'à que la ville dépasse et brise ses propres murailles ou l'entrées de ville s'est transformée en route et plutôt dans notre ère en autoroute pénétrant au sein de la ville, et pour mieux comprendre la genèse de ses espaces dans leurs états actuelles qu'on qualifiés de désastreuse et anarchique on a procédé selon une hypothèse que plusieurs spatialiste de l'urbanisme ont fourni ,que ses espaces sont des faubourgs de l'époque médiévale qui se sont transformé progressivement en entrées de ville, et cela par la juxtaposition de divers forme urbaines( zones industrielles, zones commerciales et lotissements d'habitats

individuelles) poussé par un étalement urbain qui suit ces axes pénétrants, qui a engendrés des espaces avec des formes hétérogènes répondant chaque une a sa propre logique.

Tout ce qu'on nous avons appris et traités à travers l'approche théorique, nous le avons concrétisés à travers l'analyse de notre cas d'étude Entré Nord de la ville de Guelma avec une analyse approfondie de l'évolution historique et une analyse de l'état actuelle, ou on a constaté que Guelma ne fait pas une exception sois dans le processus de formation qui est lui aussi comme d'autre ville est passé de l'entrées ponctuelle à l'époque de la ville circonscrite à l'entrées parcours après l'arrivée des français et a suivis une évolution sans logique claire avec une juxtaposition de forme hétérogènes qui a comme conséquences des espaces en mauvaise états et non aménagés, ou l'absence d'une organisation règne.

## **Bibliographie**

### **✓ Ouvrages :**

- Guilhembet, Noelle Dauphin et Françoise, Michaud-Fréjaville, coord, Entrer en ville, Rennes, 2006, 328p.
- Lynch, Kevin; Vénard, Marie-Françoise; Vénard, Jean-Louis, L'image de la cité. Paris : Dunod, 1998.
- André Rossinot, Vocabulaire français de l'art urbain, éd : Certu. Lyon, 2010, 180p.
- GUEVEL.S, PULAIN.F, Ville visible, Ville invisible. La jeune recherche urbaine en Europe, l'harmattan 180. P.
- Pierre Merlin & Françoise Choay, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. 2ème édition, Paris, PUF, 2009.

### **✓ Documents et sites internet :**

- Extrait du "Vocabulaire français de l'Art urbain" par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)\*
- dictionnaire Brunet, 1992: 174.
- <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/porte/62689#z8f1elcpTiuUqzcc.99>
- Petit Robert (1996)
- Le ministère français de l'équipement, des transports et du logement précise alors la notion d'entrées de ville dans le circulaire de la DAU et de la DNP du 22 septembre 1995
- Agence d'urbanisme ucaen-métropole en France. Aucame2013 Une grille de lecture
- Guilhembet J-P, in Michaud Fréjaville F, 2006 p 13
- Stéphanie Frobert, entrée de ville dossier bibliographique, centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, avril, 1999

- 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
- Contexte des entrées de villes, Lexique de l'urbanisme
- Manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, consulté en ligne le 23/11/16, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa9626833866>
- LE CURBUSIER. Extrait du "Vocabulaire français de l'Art urbain", par Robert-Max Antoni, sur [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)
- J.-M. Duthilleul, Diagonal, mars 1991
- Quand on arrive en ville. Espaces, transports, perceptions et représentations - XVIIIe-XXIe s. (Bruxelles). <http://www.fabula.org>
- Document de Travail, PLU, Entrée de ville, - MARS 2015 <http://www.futura-sciences.com>
- CERTU(2008) Savoirs de base en sécurité routière. Les définitions de l'urbain. Fiche N°08 Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. En ligne : [http://www.maine-et-loire.gouv.fr/IMG/pdf/8-Definition\\_milieu\\_urbain\\_cle118f65.pdf](http://www.maine-et-loire.gouv.fr/IMG/pdf/8-Definition_milieu_urbain_cle118f65.pdf).

### ✓ **Mémoire de magister :**

Option : ville et projet urbain

Thème : renouvellement du centre originel de la ville de Guelma par la démarche du projet urbain

Réalisé par : mm chouahda . a .

### ✓ **Mémoire de fin d'étude :**

Option : projet urbain et durabilité

Thème : requalification de l'entrée Nord-Est Guelma

Réalisé par : boussahi hani