

Table des matières :

Dédicace.....	I
Remerciement	II
Résumé	III
ملخص	IV
Résumé	V
Table des matières	VI
Table des illustrations	XII
Chapitre introductif :	
Introduction générale	1
1. Problématique de la recherche :	2
2. Hypothèses de la recherche :.....	3
3. Objectifs de la recherche	4
Partie I: approche conceptuelle.	
Chapitre 01 : Cadre referenciel	
I. Le renouvellement urbain.....	5
I.1. Essai de définition de la notion de renouvellement urbain.....	5
I.2. Les deux champs extensifs et restrictifs du renouvellement urbain et leur complementarite.....	6
I.3. Les principaux objectifs du renouvellement urbain.....	6
II.La notion d'entrée de ville.....	7
II.1.Introduction.....	7
II.2.Ville.....	7
II.3.Entrées de ville.....	7
1. Définition.....	8
2. L'évolution historique.....	9
3. De la porte à l'entrée de ville.....	10
II.4. Les problématiques des entrées de villes.....	12
1. La problématique d'identité et d'image.....	12
2. Problématique de sécurité routière et circulation.....	12
3. La problématique de commerce.....	12
4. Les fonctions des entrées de villes.....	12
5 La perception des entrées de villes.....	13
II.4.1. L'entrée dynamique	13
II.4.2. L'entrée statique.....	13

II.4.3. Les objectif de l'entrée de ville.....	13
II.4.4. Les activités aux entrées de villes	14
II.4.5 Les usagers des entrées de ville	14
II.4.6. La voirie élément fondamental de la conception des entrées de ville	15
II.4.7. Entrées de ville contemporaine.....	16
II.5 Typologies d'entrées de villes	17
II.5.1 Les entrées de villes basiques	17
II.5.2 Les entrées classiques.....	17
II.5.3 Les entrées de ville traditionnelles.....	17
II.6. Les entrées de villes à vocation.....	18
II.7 .Les entrées de villes contemporaines.....	18
II.8. Les échelles des entrées de villes.....	19
II.9. Les opérations qu'on peut trouver dans les entrées de villes.....	20
III- l'entrée de ville et le paysage.....	20
III.1 La qualité des paysages.....	21
III.2. la dégradation paysagère des entrées de ville.....	21
III.3.entrée de ville et qualité du grand paysage.....	22
III.4. Mettre en valeur les repères du grand paysage	22
III.5.La qualité des paysages.....	23
III.6. Le paysage sujet.....	23
III.7Le paysage urbain durable.....	23
IV.La notion de l'attractivité.....	24
IV.1. Définition de l'attractivité	24
IV.2. Les différentes facettes de l'attractivité (conception de l'attractivité)	28
IV.3. Les différents types d'attractivité territoriale	29
IV.3.1. L'attractivité économique.....	29
IV.3.2. L'attractivité liée à la qualité de vie.....	29
IV.3.3. L'Attractivité urbaine	30
IV.3.4. L'attractivité touristique	30
IV.4. Facteurs d'attractivité.....	30
V.Les friches industrielles.....	31
V.1. Definition et particularites.....	31
V.1.1 Definition.....	31
V.1.2 Types de surfaces a prendre en consideration.....	32
V.2 Typologie de friches.....	32
V.2.1- Les _ friches industrielles.....	32
V.2.2- Les _ friches militaires	32

V.2.3 - Les _ friches commerciales	33
V.2.4.- Les_ friches d 'habitat.....	33
V.3- Les causes de la constitution de friches.....	33
V.4- Les aspects interessants de la reconversion.....	34
V.5- Les aspects discutables de la reconversion.....	34
V.6. - Les acteurs.....	35
V.7- Les etapes d 'un aménagement de friche industrielle.....	35

Chapitre 02 : etat de l'art

Exemple 01 : « ROMANS SUR ISERE : Etude entrée ouest de la commune »

I.1 Situation et presentation.....	37
I.2. LES Objectifs.....	37
I.3 . Les principes d'aménagement à adopter.....	37
I.3.1Nuisances.....	37
I.3.2. Sécurité.....	38
I.3.3. Qualité urbaine.....	40
I.3.4. Qualité architecturale.....	41
I.3.5. Qualité environnementale et paysagère.....	43

Exemple 02 : L'île de loisirs de la Cap d'Agde..

II.1.-Présentation du projet de la Cap d'Agde:	45
II.2-Situation du projet de la Cap d'Agde.....	45
II.3 . Présentation de la commune de la Cap d'Agde.....	45
II.4 - Etat des lieux:.....	46
II.5 - Diagnostic	46
II.6- Enjeux et objectifs	51
II.7- Lancement de la concertation	51
II.8.- Scénario et programmation.....	53
II.9.- Quelques actions	54

Exemple 03 : Le projet urbain de la Canal de l'Ourcq.

Introduction.....	56
III.1. Présentation du projet du Canal de l'Ourcq.....	57
III.2 -Situation du projet de la Canal de l'Ourcq.....	57
III.3 -Les limites du projet.....	58
III.4 -Etat des lieux et diagnostic	58
III.4 -Etat des lieux et diagnostic.....	60
III.6 – Objectifs.....	61

III.7. Le programme.....	62
III.8- Scénario et plan d'action.....	63
III.9. Quelques actions.....	71
III.10. Synthèse des exemples.....	74

Partie II: approche analytique.

Chapitre 01 : Diagnostic site .

I. Présentation de la ville de Guelma	75
I.1. Situation géographique de la wilaya de Guelma.....	75
I.2. Situation et limites de la ville de Guelma (chef-lieu)	75
I.3. Aperçu historique	76
II. Diagnostic de site : identification des clés vers un renouvellement et redynamisation Urbaine	84
II.1. Présentation générale des entrées de Guelma	84
II.2. Diagnostic de site partagée.....	86
1. Présentation de site étudiée : cas d'étude entrée de la ville nord est.....	86
2. accessibilités de site partagée et leur limite.....	87
3. Contexte socio-économique.....	88
4. Contexte spatial urbain.....	89
5. Contexte habitat.....	92
6. Contexte mobilité et déplacement.....	94
II.3. programmation (enjeux_action et scénario).....	96
II.3.1. programme retenu pour le site étudiée.....	96
II.3.2. scénarios retenus.....	99
II.3.3. Modélisation du scénario.....	100

Chapitre 02 : Programmation et projection de l'entrée de ville.

Analyse des exemples	101
I.1. EXEMPLE 01 : CENTRE Riadh El Feth « Alger ».....	101
I.1. Présentation du projet	101
I.1.2. Situation du projet.....	101
I.1.3. Plan de masse.....	102
I.1.4. Organisation spatiale	102
I.1.5. LA disposition spatio-fonctionnelle.....	104
I.1.5. Etudes des différents niveaux.....	105
I.1.6. Le programme de centre riad el feth retenu.....	108
I.1.7. Conclusion	109
I.2. EXEMPLE 02 : Le Centre commercial Val d'Europe a Paris.....	110

I.2.1	présentation.....	110
I.2.2.	Situation et environnement.....	111
I.2.3.	Plan de masse et limites.....	112
I.2.4.	Schéma d'organisation	112
I.2.5.	L'organisation intérieure	114
I.2.6	Conclusion.....	115
I.3.	EXEMPLE 03 : LE CENTRE COMMERCIAL LES 4 BOULEVARDS à Calais en France	115
I.3.1.	Fiche technique.....	116
I.3.2.	situation et environnement.....	116
I.3.3.	schéma d'organisation	117
I.3.4.	Les espaces intérieurs	119
I.4.	Synthèse générale.....	120
II.	Programme qualitatif	121
III.	Programme quantitatif	130
I.V	. Analyse de terrain.....	135
I.V.1	Motivation du choix du terrain.....	135
I.V.2.	situation du terrain.....	135
I.V.3	l'accessibilité	136
I.V.4	les limites et l'environnement immédiat.....	138
I.V.5.	la topographie du terrain	138
I.V.6.	l'ensolleiment et les vents dominants	139
I.V.8.	synthèse	140
V.	La genèse du projet.....	140
V.1.	Introduction.....	140
V.2.	Schéma de principe	141
V.I.	Conclusion générale	144
	Références bibliographiques	146

Tables des illustrations

liste des figures :

figure 1 porte de damas source : photo :(c. boyer) carnet de voyage .chronique du 25 avril 2008

www.interbible.org

figure 2 schémas représentatifs sur la fréquentation des entrées de ville

figure 03 : les entrées de villes à vocation.

(source : manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, 2016)

figure 4 : les entrées contemporaines. (source : manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, 2016)

figure 5 : situation d'exemple

figure 6: zones d'infiltration et protection

figure 7: carte d'aspect sécuritaire

figure 8 : la continuité des parcours

figure 9 carte voies structurants

figure 10: ilots mixtes de coeur de quartier

figure 11 : vue d'ensemble sur quartier

figure 12: vue sur boulevard

figure 13: continuités paysagères

figure 14: l'île de loisirs à l'état initiale (source : herault-tribune.com)

figure 15 : l'occupation de sols du cap d'agde (source : flickr.com + auteur)

figure 16: l'offre de loisirs l'île du cap d'agde à l'état initiale

(source : herault-tribune.com+ auteur)

figure 17: extrait du registre des délibérations de la commune d'agde

(source : <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).

figure 18 : l'aménagement d'entrée de ville d'agde (source : herault-tribune.com+ auteur).

figure 19 : la requalification d'île de loisirs de cap d'agde (source : herault-tribune.com+ auteur).

figure 20 : le projet urbain du canal de l'ourcq (source : sequano.fr)

figure 21 : la plaine de l'ourcq avant le projet urbain (source :objectifgrandparis.fr)

figure 22: projets réalisés au niveau du canal de l'ourcq (source :[schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq + ville-bondy.fr](http://schéma-directeur-des-implantations-portuaires-et-de-loisirs-sur-le-canal-de-l'ourcq-ville-bondy.fr))

figure 23 : projets de loisir au niveau du canal de l'ourcq (source :leparisien.fr+ville-bondy.fr).

figure 24 : projets réalisés au niveau du canal de l'ourcq (source :leparisien.fr+ville-bondy.fr)

figure 25 : site actuel . (source : par auteur).

figure 26 : scénario des équipements proposés. (source : par auteur).

figure 27: centre riadh el feth

figure 28 situation & présentation de l'environnement immédiat

.figure 29 : centre de loisirs clareview. (source : archdaily.com)

figure 30 vue aérienne

figure 31 : terrain choisi source : photo prise par auteur +fichier autocad

figure 32 : situation du terrain choisi par rapport a la vile du guelma source :[image google earth+traitement personnel](http://image-google-earth+traitement-personnel)

figure33: situation du terrain par rapport au pos nod-est

figure 34: l'accessibilité du terrain source : [image google earth+traitement personnel](http://image-google-earth+traitement-personnel)

figure 35 : l'environnement immédiat

figure 36 : coupe longitudinale du terrain source : google earth

figure 37: coupe transversale du terrain

figure 38 : ensoleillement et vents dominants source : [image google earth+traitement personnel](http://image-google-earth+traitement-personnel)

figure 39 : les données contextuelles du terrain source : traitement personnel

figure 40 : l'accessibilité du terrain source : traitement personnel

figure 41 : l'implantation du bâti dans le terrain source : traitement personnel

figure 42 : la fragmentation du projet source : traitement personnel

listes des cartes :

carte 01: situation géographique du projet (source : google image+ auteur)

carte 02 : les trois pole de la commune d'agde (source :herault-tribune.com + auteur).

carte 03 : l'île de loisirs : cadastre et situation foncière (source :<https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).

carte 04: le projet urbain d'est d'ensemble (source : docplayer.fr)

carte 05 : les limites du canal de l'ourcq (source :docplayer.fr)

carte 06 : proposition d'aménagements de la zone d'ical du bassin de la villette (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 07: proposition d'aménagements de la zone d'ical du bassin de la villette (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 8 : proposition d'aménagements de la zone du port urbain de paris/ pantin (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 9: proposition d'aménagements de la zone du port mixte de pantin (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 10 : proposition d'aménagements du port mixte de pavillons-sous-bois (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 11 : proposition d'aménagements du port ical de livry-gargan (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 12 : proposition d'aménagements du port ical du parc kodak a sevrans (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 13 : proposition d'aménagements du port iical de sevrans (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 14 : proposition d'aménagements du zone ical du parc de la bergere de bobigny (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 15: proposition d'aménagements du port ical de noisy-le-sec
(source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

carte 16 : proposition d'aménagements du port ical de noisy-le-sec
(source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

ccarte 17 : situation de la wilaya de guelma et son chef-lieu. (source : google image + traitement

carte 18: les communes limitrophes de la ville de guelma. (source : google image + traitement d'auteur)

carte 19: l'évolution urbaine d la ville de guelma. (source : archive de l'apc.)

carte 20 : les quatre portes de la ville de guelma.

(source : fond de carte pos + auteur)

carte 21 : les entrées de la ville de guelma pendant la colonisation.

(source : fond de carte pos + auteur)

carte 22 ville de guelma google

(source : fond de la carte google earth + auteur.)

carte 23 : les grandes séquences du parcours de l'entrée nord-est de guelma.

(source : fond de la carte google earth + auteur.)

carte24 : délimitation de la zone d'étude

carte25 : plein et vide

carte26 : zones indestrueil

carte 27 : des équipement et de logement

carte28 : voirie et nœud

carte 29 : scénario des équipements proposés. (source : par auteur).

carte 30 situation

carte 31 : situation du le centre commercial val. (source : par auteur)

carte 32 :carte des voirie

carte 33: situation du terrain par rapport a l'environnement immédiat source : pdau geuma+traitement personnel

liste des tableaux

tableau 01 : l'île de loisirs et son environnement urbain.(source :<https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).

tableau 02 : l'île de loisirs au regard de la réglementation.(source : <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>)

tableau 03 : l'île du cap d'agde au regard du développement touristique et des loisirs.(source :<https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>)

tableau 04 : l'île de loisirs au regard du développement touristique et des loisirs.(source : <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).

tableau 05 : l'île du cap d'agde au regard de son entrée. (source :<https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).

tableau 06 : le canal de l'ourcq et son environnement urbain (source : est-ensemble.fr)

tableau 07 : le canal de l'ourcq au regard de son entrée depuis paris et les activités économiques(source : est-ensemble.fr)

tableau 08: le site au regard de ses abords et son aspect paysagère (source : est-ensemble.fr)

tableau 09 : l'offre de loisirs au niveau du canal de l'ourcq (source : est-ensemble.fr)

tableau 10: le territoire en chiffres-clés.(source :http://www.ville-pantin.fr/dates_et_chiffres_cles.html).

tableau 11 : lesprojets proposés le long du canal de l'ourcq (source :schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'ourcq).

tableau 10 : le tableau récapitulatif des exemples (source : par auteur).

tableau 11 : le programme de base. (source : auteur).

table 12 programme

tableau13: le programme qualitatif d'un centre commercial et de loisire . (source auteur, 2020).

tableau 14 : le programme quantitatif d'un centre commercial et de loisir .(source auteur,2020)

liste des schémas :

schéma 01 : evolution du concept des entrées de villes

schéma 02 : les activités dans les entrées de villes et leurs implantations. (source : manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, consulté en ligne le 2016, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa962683386>)

schéma 03 : la conception de la voirie

schéma 04 : les entrées de ville basiques.(source: manel benamor, entrée de ville restructuration et requalification, 2016)

schéma 05 : les échelles des entrées de ville. (source : stéphanie frobert, entrée de ville dossier bibliographique, centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, avril, 1999).

schémas 6 : les différentes facettes de l'attractivité.(source : malioui ket hireche h (2016), parc d'attraction et de loisirs aquatiques, faculté de tlemcen, p8.

schéma 07 : d'étapes d'un aménagements de friche industrielle

schémas 8 : schémas d'orientation de programmation et d'aménagement d'entrée du cap d'agde (source : petitions24.net + auteur)

schémas 9: zoning d'actions de l'île de loisirs du cap d'agde (source : petitions24.net + auteur).

schéma 10 : les limites de la wilaya de guelma (source : auteur)

Liste des plans :

Plan 01 : Plan de masse du centre de RIAD EL FETH . (Source : Archdaily.com)

Plan 02 : Plan de RDC du centre de RIAD EL FETH. (Source : Archdaily.com)

Plan 03 : Plan de RDC du centre de RIAD EL FETH. (Source : Archdaily.com)

Plan 04 : Plan de 1er étage du centre de RIAD EL FETH. (Source : Archdaily.com)

Plan 05: Plan de 2eme étage du centre de RIAD EL FETH. (Source : Archdaily.com)

PLAN 6 Plan de masse

PLAN 07 plan RDC

PLAN 08 plan 1ere etage

Liste des graphes :

Graphe 01 : Répartition de la population par site et par âge. (Source : DPAT + Andi)

INTRODUCTION GENERALE :

La ville est le lieu de l'énergie, du commerce, de la création et du progrès. Elle est pour toutes ces raisons le rendez-vous des ambitieux et de l'ascension sociale

Aujourd'hui nos villes sont des quartiers à perte de vue, construites dans la hâte, et qui sont répandus sur tout le territoire national. Cette problématique toujours non résolue de ces quartiers périphériques est liée aux plusieurs facteurs

De nos jours, l'urbanisme « définitif » aux projets figés est devenu obsolète, l'intégration de nouvelles dimensions telles que la réversibilité, la flexibilité et la durabilité étant devenues des notions essentielles

D'un côté, la prise de conscience récente de ce phénomène dénommé « renouvellement urbain » est désormais au premier plan de l'actualité urbaine. La production extensive semble révolue. L'heure est au "construire la ville sur la ville", dans un objectif d'amélioration de la qualité du cadre de vie de la vie en ville.

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 ponc-tuels 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. De Michel-Ange à Rome, jusqu'à Claude-Nicolas Ledoux à Paris, de nombreux architectes et artistes ont participé à la réalisation de ces monuments qui font l'image de la ville.

Ce mémoire a pour objet le renouvellement de l'entrée de la ville de Guelma par une démarche de projet urbain. Une opportunité pour la ville. Guelma est parmi les wilayas Algériennes qui peuvent contribuer au développement touristique, grâce principalement à ses ressources naturelles, la diversité du territoire régional est une véritable richesse : pluralité des paysages et des climats, de grands espaces naturels protégés facilement accessibles à partir de grandes agglomérations tout autant attractives.

1. problématique

La ville de Guelma, ville ancienne qui sert d'appui à trois métropoles : Constantine, Skikda et Annaba. Cette localisation stratégique donne de la pertinence et du dynamisme à tout le territoire guelmi.

Le territoire urbain dans son ensemble, et de par ses caractéristiques physiques, économiques, démographiques, identitaires et symboliques, oriente et anime les stratégies de développement. Or, des territoires en particulier peuvent propulser cette équation, à l'instar des entrées de ville. Ces territoires limitrophes traversés par des voies menant vers la ville, se présentent comme des territoires de premier contact avec l'urbain, et jouent le rôle des nœuds de communication et de récepteurs directs de l'urbanisation.

De plus, la ville de Guelma est connue une croissance urbaine démesurée, non maîtrisée, parfois anarchique, mal contrôlée, ce qui a engendré une rupture de la continuité. Sur le tissu urbain de ce qu'il produit la concentration aléatoire de la population, surtout le pos nord qui a traversée par la route nationale n20 en prend comme considération le site qui est approximée de la n20 EN peut appeler; " l'entrée de la ville " ce site est moins dense que le centre ville parce que il ya un peu de concentration de population

L'entrée de la ville ou le pos nord traverse aujourd'hui une crise aiguë où se conjuguent: détérioration la qualité de vie quotidienne des gens, augmentation des problèmes sociaux, taux de chômage élevé, exploitation d'une manière irrationnelle surtout dans la zone industrielle ceci crée des poches vides non construites, non aménagées qui ont résulté en une dégradation sur le tissu urbain, fermeture des usines qu'il était au passé un moteur économique et dynamique, aussi qu'il est classé en zone dortoir a figé son développement commercial, manque des espaces verts peut être l'interface paysagère de l'entrée de la ville, le flux piéton très faible par ce que il ya un manque des espaces publics comme les jardins publics et les espaces de divertissement malgré la présence des espaces et des poches vides non utilisées, manque des espaces de loisir et le commerce le développement personnel malgré la grandeur de site problème de transport en générale qu'il s'agit de stationnement, absence des parkings, il n'y a pas un espace pour transport commun, problème de circulation à cause de mauvaise organisation des intersections et les voies, de plus un tissu urbain existants mal structurés des habitats simple des même type de logement.

Les avancées en matière d'urbanisme, constituent quelques uns des principaux défis du siècle au vu des nombreux nouveaux enjeux qu'on voit apparaître, notamment l'enjeu

environnemental avec l'apparition entre autres du concept du développement durable et aussi modifie fortement les ressorts des dynamiques urbaines de son l'entrée de la ville et les conditions de son attractivité densifiant les vides urbains à une modification de leurs objectifs. cet dernière est exposée aux défis actuels de développement, en revanche il ya plusieurs facteurs nécessaires pour développer son attractivité , améliorer la qualité de vie des gens, et leur situation quotidienne grâce à l'augmentation en matière de potentialités économiques par évolutions organisationnelles à l'aménagement récent des infrastructures de base et les équipement de service (commerce; loisir; transport en général ; ainsi que la rénovation des usines :ces dernières pourraient constituer une opportunité pour la réussite des projets de renouvellement qui assure, la création d'emploi) , tout ceci assure un développement endogène dans un cadre durable

Afin de mieux étayer la problématique de recherche et mieux préciser le problème, il est important de poser les questions fondamentales à laquelle notre travail va essayer d'apporter réponse à son issue :

Quelles sont les actions ou les intervention A entreprendre pour rendre l'entrée de ville comme un lieu de passage et un ESPACE attractive vivant dynamique ET économique plus compétitif?

comment redynamisée la zone industriel pour récupéré le foncier, et quelle sont les interventions a choisir pour rendre ce site économique, attractive, dance, habitable

Comment rendre l'entré de la ville de Guelma comme un 2éme centre ville économique actives et attractive pour les autre willaya ?

-Qu'est-ce qui distingue particulièrement cette entrée de ville et peut justifier son attractivité ?? Comment changer le territoire de l'entrée de ville qui est considéré comme un lieu de passage à un territoire vivant et dynamique ?

-ASCHER F., DRIANT, j .,C ., 1992,<<habitat et villes ; L'avenir en jeu >> paris, l'ahamrattan, 162P

2. Hypothèses de recherche

Les entrées de villes constitue ces dernières années un important sujet de réflexion pour de nombreuses collectivités, désireuses de concilier développement économique et

revalorisation de l'attractivité. Cette dernière est incorporé dans la capacité à rayonner et à promouvoir son offre dans et au-delà de ses frontières, et à attirer sur place, d'une manière ponctuelle ou permanente, des personnes et des capitaux.

La notion d'attractivité est problématique pour les élus : beaucoup d'interrogations perdurent sur les moyens de rendre un territoire attractif et surtout comment définir la bonne cible. Cette notion est considérée comme positive par les territoires car cela permet d'attirer des acteurs économiques sur son territoire et a compétitivité entre acteurs.

Notre hypothèse principale de recherche est :

- Désenclaver cet entrée de ville par l'offre d'une qualité et un cadre de vie agréable qui permettrait à son tour d'attirer les flux (entreprises, investissement, services,...) c'est-à-dire d'améliorer son attractivité.

- 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

3. Objectifs :

Les objectifs sont suivant les piliers du développement durable

- Social : agencer un cadre de vie agréable pour les résidents et favoriser la mixité sociale
- Économique : lancer un offre de loisir adéquat pour améliorer l'attractivité territoriale.
- Environnementale :
 - Développer un paysage propice à la ville en respectant la nature.
 - Diminuer la pollution

S'ajoute à cela deux autres piliers :

- Urbain :
 - Remédier les ruptures urbaines entre le centre ville et l'entrée de la ville est oust .
 - Maitriser l'urbanisation anarchique en périphérie.
 - l'intégration du principe "Construire la ville sur la ville" pour le recyclage des friches industriel existantes
- Histoire :Créer une entrée portant l'identité et l'image historique de la ville.

Chapitre 01

Cadre referenciel

I. Le renouvellement urbain

Le terme de renouvellement urbain a été introduit en France dans le titre de la « Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains » du 13 décembre 2000 dite loi SRU. Jusque-là, on utilisait d'autres termes analogiques puisés dans le lexique des procédures opérationnelles : rénovation, reconstruction, recyclage, réhabilitation, reconstruction de la ville sur elle-même, etc.

I.1. Essai de définition de la notion de renouvellement urbain

« Le terme de renouvellement renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants et est proche de celui de rénovation. Celui de requalification caractérise une action qui redonne de la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti. »¹

-Le renouvellement urbain a pour principal but de limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation en valorisant l'habitat dense concentré, notamment pour diminuer l'empreinte écologique des habitats, et par suite de la ville elle-même. La ville peut être renouvelée sur des quartiers anciens (logements vacants ou logements insalubres, commerces, bâti industriel, équipements...), mais aussi sur des zones industrielles ou friches industrielles. Les bourgs anciens connaissent aussi des mutations, au sein des zones précédemment citées mais aussi de corps de fermes.²

« **remplacement de choses, de gens, par d'autres semblables** ». C'est aussi le « **changement complet des formes qui crée un état nouveau** ».³

-Le préfixe re- montre que l'on a affaire à des sites où l'on refait la ville sur la ville, le renouvellement s'apparente alors aux notions de régénération, restructuration urbaine ; le renouvellement contient les deux notions de réhabilitation et de rénovation qui ont des définitions plus précises en terme d'action sur la ville. Dans tous les cas, on a bien l'idée de mutations urbaines qui participent de la production de la ville, et de sa reproduction, ce mode s'opposant au mécanisme d'expansion urbaine et ses dérivés (ZUP, étalement urbain,...).⁴

¹ Gilles Novarina, Paola Pucci, *Annales de la recherche urbaine* n 97

² Dominique Badariotti, « Le renouvellement urbain en France : du traitement morphologique à l'intervention sociale. », HAL, 2006, p. 17

³ Petit Rober

⁴ Castel - Deghaye - Foulonneau - Labussière - Mantidi - Sailliot. « Le renouvellement urbain à Rive-de-Gier » Institut d'Urbanisme de Lyon. DDE Loire. mai 2005

I.2. Les deux champs extensifs et restrictifs du renouvellement urbain et leur complementarite

Le renouvellement urbain contient bien deux dimensions : l'une naturelle, spontanee, le fait des mouvements de population (systeme de peuplement) et de renouvellement des activites, l'autre, sur des quartiers qui vont mal, la prise en charge politique pour < faire > du renouvellement.

1- Les dynamiques locales < spontanees > font egalement partie de ce que l'on appelle renouvellement urbain. Ces dynamiques, ces phenomenes observes, peuvent etre le symptome d'une crise, et prealable a l'action publique, mais egalement un mouvement dont on peut imaginer qu'il pourrait a lui seul aller vers un declenchement de nouvelles dynamiques locales, a partir de situations defavorables. La situation < hors marche > des territoires n'est donc pas un critere exclusif pour initier < du renouvellement urbain >.⁵

2- Le renouvellement urbain designe l'ensemble des interventions mises en oeuvre dans les quartiers en crise, en vue d'ameliorer leur fonctionnement, de favoriser leur insertion dans la ville et de permettre un retour des espaces dequalifies dans le marche

I.3. Les principaux objectifs du renouvellement urbain

En echo a l'expression < refaire la ville sur la ville >, le renouvellement urbain evoque une ambition de revalorisation urbaine, sociale et economique de la ville a travers des projets globaux. Mais Francois-Xavier Roussel nous rappelle que < la ville etant par nature mouvement, transformation, mutation permanente, ce renouvellement lui est intrinseque >⁶. Le renouvellement urbain designe alors le renouveau des ambitions et des methodes de la part des pouvoirs publics pour mener a bien les operations.

1- Cohesion sociale : actions concernant l'habitat, l'insertion sociale, culturelle et economique

2- Developpement economique : reintegrer dans le marche des territoires en marge par leur revalorisation.

3- Traitement spatial de la ville : transformation du cadre bati, de la typologie urbaine, instauration d'une diversite morphologique, restructuration et requalification des espaces publics et privés dans un objectif d'attractivite.

4- Diversification des fonctions urbaines : sortir d'une mono fonctionnalite d'habitat et des produits.

⁵ -ARNAULD NOURY, et al. <<LES ESPACES DU RENOUVELLEMENT URBAIN >>chapitre 2 Le reamenagement des friches urbaines, Paris, Universite Lille 2

⁶ F.X. Roussel Des Ambitions pour la ville, dans *Le renouvellement Urbain, Urbanisme*, sept/oct 1999.

II. La notion d'entrée de ville

II.1. Introduction :

Dans ce premier chapitre nous allons définir les concepts généraux et nécessaires à la compréhension de cette thématique des villes des entrées de ville et ses critères et leurs relations avec le projet urbain afin de les projeter sur notre cas d'étude

Réfléchir « **les entrées de villes** », nécessite une réflexion globale sur l'image de la ville et sur les complémentarités et les solidarités entre ses différentes fonctions et ses différents quartiers, C'est aussi réfléchir sur la définition de la ville : où s'arrête-t-elle, où commence-t-elle, doit-on ou peut-on l'arrêter, quand et comment ? et la notion d'entrée de ville dans l'histoire et la transition de la porte fortifiée et le muraille dans la ville ancienne à l'entrée de ville dans la ville de nos jours.

II.2. Ville :

« Une unité urbaine dont la délimitation est fondée sur le seul critère de la continuité de l'habitat. »⁷

Les villes n'ont cessé d'évoluer au fil des époques et il est difficile de ne retenir qu'une seule définition de la ville qui fasse consensus. Les nombreuses échelles et formes de ville perturbent également ce travail de définition. Mais après avoir étudié différentes définitions, plusieurs notions ressortent comme celle d'un territoire qui présente une continuité dans l'habitat, concentre les fonctions de commandements et polarise les flux de toutes sortes (capitales, marchandises, informations et hommes...).

Cette définition vague et standardisée ne permet pas de resserrer la définition des entrées de ville. Il est assez aisé d'imaginer la multitude des entrées de ville surtout à notre époque

II.3. Entrées de ville:

⁷ BEDON, Robert, CHEVALIER, Raymond, PINON, Pierre, Architecture et urbanisme en Gaule romaine. Les Hespérides, S.I. 1988

1. Définition :

L'entrée de ville est maintenant vue comme porteuse de significations multiples : « ce sont des 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 »⁸

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 désigne dans la littérature dans un sens le plus large « *lieu par lequel on s'introduit dans un immeuble ou dans une ville (entrée de ville) est généralement marquée par des dispositifs singuliers (porte, pas de porte, seuil, faubourg, rond-point) qui donnent éventuellement lieu à des rites de passage* »⁹

L'entrée de ville a connu plusieurs définitions suivant plusieurs approches. D'un point de vue historique l'entrée de ville constituait à être perçue comme une zone présentant un potentiel économique comme « *un axe à fort trafic qui joue un rôle économiquement important dans le fonctionnement de la ville* »¹⁰

D'une vision paysagiste : « *l'entrée de ville renvoie à un développement le long d'infrastructure routière qui connaît des problèmes d'image liées à l'hétérogénéité de l'espace* »¹¹.

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 devenu boulevard commerçants pour voiture elle suppose une situation périphérique qui supporte un trafic important et qui joue un rôle important dans l'économie urbaine.

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 traversées par une voirie de contournement. A ce titre, « l'entrée de ville » est irriguée par des flux importants d'hommes et de marchandises.

⁸ 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.

⁹ Brunet, 1992 :p174

¹⁰ G.dubois-taine

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

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

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*¹²

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

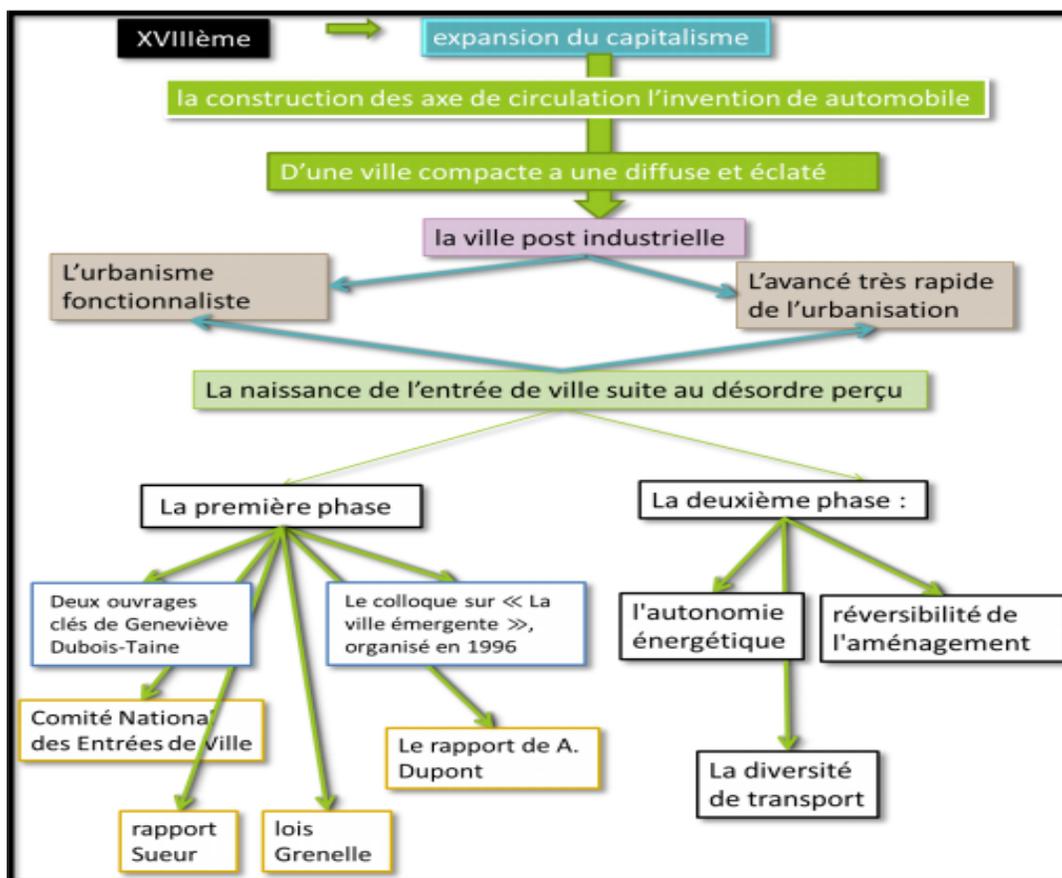


Schéma 01 : Evolution du concept des entrées de villes

¹² K.Max 1967: 369.

Source : BENMANSOUR.M et BELOUADIK, quel type d'aménagement pour une entrée de ville historique ?, Université de Tlemcen 2017, P9.

A l'ère contemporaine la réflexion sur les entrées de ville se poursuit toujours le fils conducteur en introduisant de nouvelle composante¹³:

- l'interface entre espaces naturels et espaces artificialisés, une frontière théorique pour la nature en ville et la trame verte et bleue
- l'évolution vers l'autonomie énergétique, la production d'énergies renouvelables sur bâtiments et espaces libres
- la nécessité de réduire la fragilité liée à une trop grande dépendance a un mode de transport unique
- la nécessaire acceptation d'une réversibilité de l'aménagement, permettant de préparer l'évolution vers un espace urbain mutable introduisant la mixité fonctionnelle¹⁴

3. De la porte à l'entrée de ville :

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 bâti ou une huisserie et constituant le dispositif de fermeture d'un passage, d'une baie, d'un meuble, 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.

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

¹³ 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.

¹⁴ 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

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»¹⁵

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 élimination de fores dans 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 des portes d'une ville » et de « lieu où se trouvait autrefois une porte de l'enceinte d'une ville »⁵



Figure 1 Porte de damas

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

La porte constituait une limite physique l'espace de la ville et la rurale¹⁶. 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 célébration¹⁷.

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

¹⁵ Petit Robert (1996)

¹⁶ REY (Alain) éd., Dictionnaire historique de la langue française, Paris, Le Robert, 1992, p. 1583).

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

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.

II.4. Les problématiques des entrées de villes :

1. La problématique d'identité et d'image :

La problématique des entrées de ville s'est constituée progressivement suite au discours observés aux entrées, la dimension paysagère s'est avérée indispensable car les entrées de villes étaient caractérisées *par urbanisation sauvage et désordonnées*¹⁸.

Souvent constituées d'objet architectural synonyme de standardisation tel que les giratoires nus de traitement, la prolifération des enseignes publicitaires et tout genre d'affichage hétéroclites et des espaces commerciales. Ces espaces que l'on traverse pour accéder à la ville ne reflètent pas l'identité de cette dernière ainsi qu'il présente une discontinuité dans le style architecturale. La problématique de sécurité routière et circulation.

2. Problématique de sécurité routière et circulation :

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

3. La problématique de commerce :

L'entrée de ville est une forme spécifique d'aménagement fondée sur les logiques d'accessibilité automobile de distribution de masse d'activité extensive¹⁹. D'après cette définition on déduit la problématique de commerce. Les terrains périphériques sont bons marchés accueillent les activités souvent rejetées du centre. L'effet recherché sur ces voies rapides est l'effet vitrine, d'où l'ampleur des affichages publicitaires.

4. Les fonctions des entrées de villes :

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

¹⁸ **FROBERT Stéphanie**, entrée de ville dossier bibliographique, centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, avril, 1999

¹⁹ **C.Bersani**. Entrée de ville, lieux de devenir, préface, mai 1994.

l'entrée de ville participe activement à l'identité collective²⁰, donc nous pouvons dire que l'entrée de ville a deux fonctions :

a. L'entrée de ville entre la logique urbaine et la logique rurale :

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

b .L'entrée de ville entre une logique urbaine et une logique routière :

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

5 La perception des entrées de villes :

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

- Leurs fréquentation
- leur situation
- le mode de déplacement

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

II.4.1. L'entrée dynamique :

Pour les modes de déplacements liées à des changements de vitesse, elle constitue un espace de transition. Ce qui donne une vision linéaire.

Le paysage alors n'apparaît pas sous son vrai aspect.

II.4.2. L'entrée statique :

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

II.4.3. Les 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



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

II.4.4. Les activités aux entrées de villes

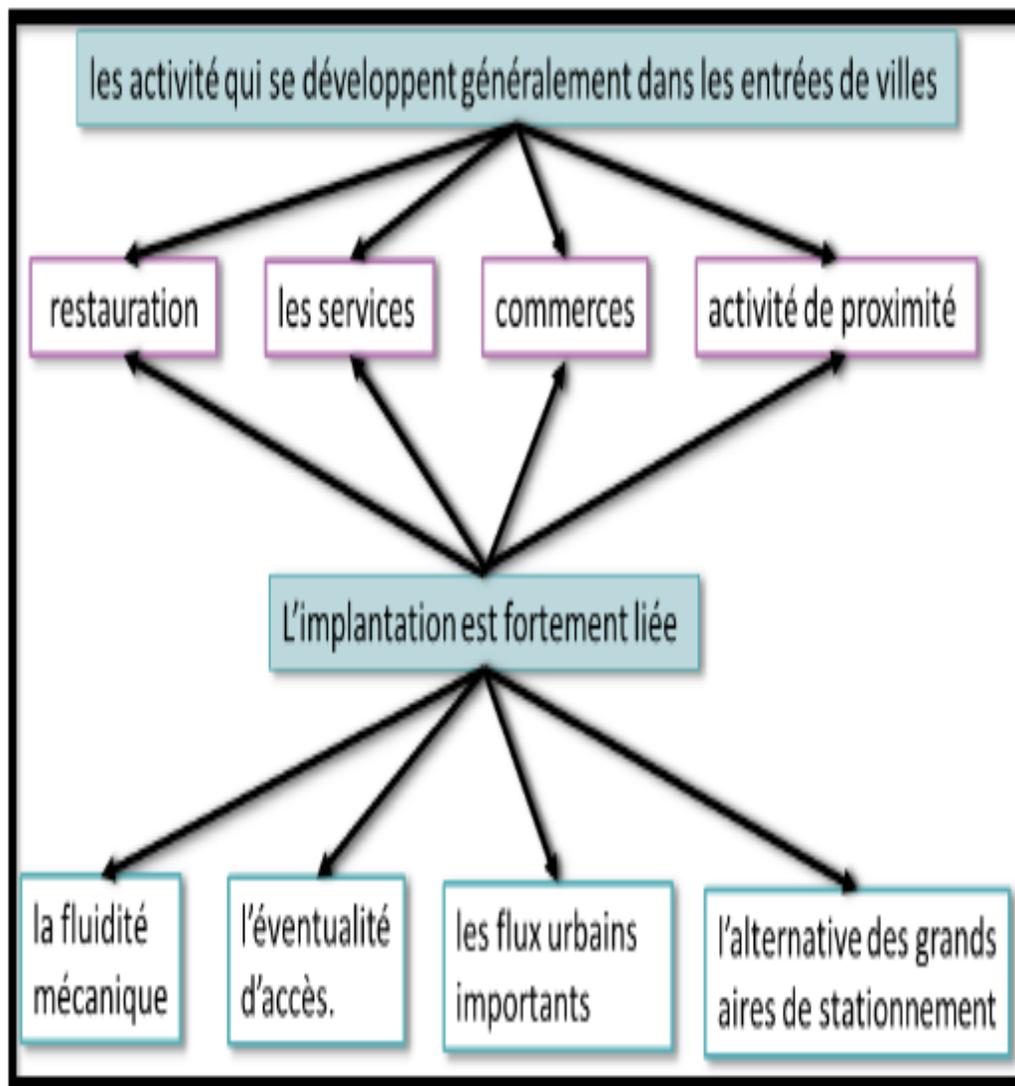


Schéma 02 : Les activités dans les entrées de villes et leurs implantations.

(Source : **Manel Benamor**, *entrée de ville restructuration et requalification*, consulté en ligne le 2016, <http://fr.calameo.com/read/004545551fa962683386>)

II.4.5. Les usagers des entrées de ville :

L'entrée de ville matérialise le premier contact physique des usagers avec l'entité urbaine, le stimulus initial des codes et des apparences urbaines²¹.

²¹ Entrée de ville : colloque de l'université de l'Orléan, 26-27 octobre. Jean-Pierre Guilhembet, Noëlle Dauphin et Françoise Michaud Ferjaville (dir), Rennes, Presses universitaires de Rennes.

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 :



Figure 2 Schémas représentatifs sur la fréquentation des entrées de ville

II.4.6. La voirie élément fondamental de la conception des entrées de ville :

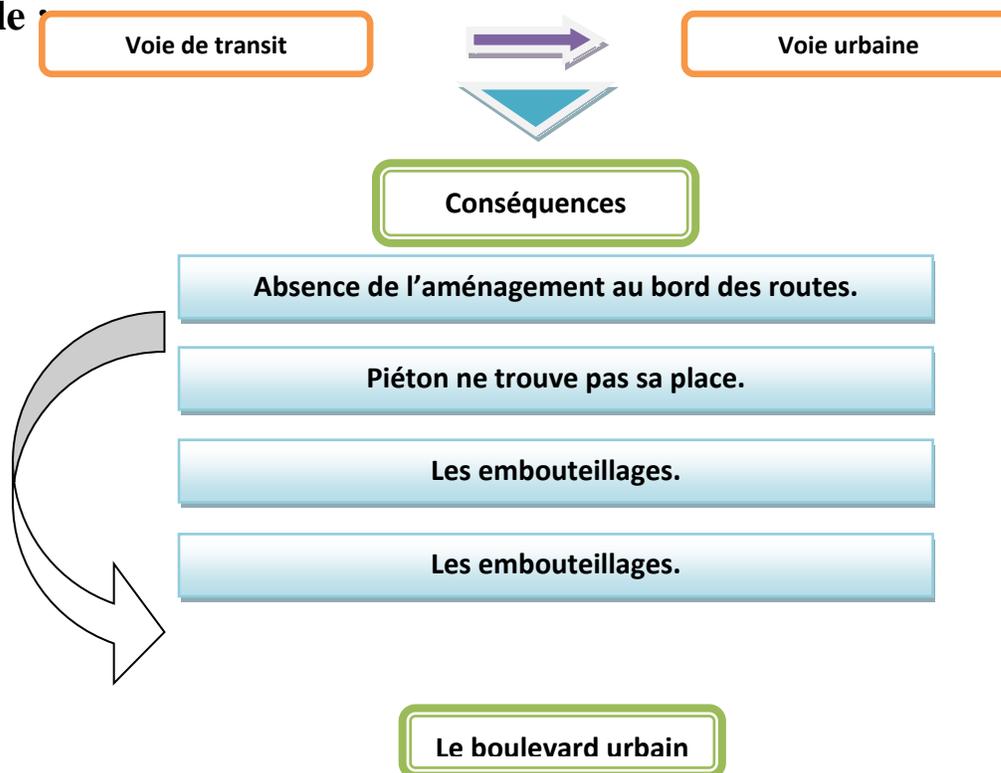


Schéma 03 : la conception de la voirie.

« Récente réponse au constat actuel qui tendent à humaniser les voie à grande vitesse en mêlant les espaces publics paysagères avec des voies latérales de desserte ou de jardins

publics doublé d'un mur écran sont des éléments constitutifs des réalisations visant de concilier le piéton et le véhicule dans un cadre de vie de qualité meilleure ».

II.4.7. 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^e siècle, mais les frontières de la ville n'ont cessé des 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. »²²

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 gars et les aéroports comme de nouvelles entrées de ville, les gares donc on 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 noeuds et en même temps les portes Sur les villes auxquelles elles donnent accès.»²³

Donc À l'arrivée lente et à l'entrée déterminée par l'origine du déplacement, propre aux transports des 18^e et début 19^e siècles, se sont substituées de nouvelles formes d'entrer en ville,

²² LE CURBUSIER. Extrait du "Vocabulaire français de l'Art urbain", par Robert-Max Antoni, sur www.arturbain.fr

²³ J.-M. Duthilleul, Diagonal, mars 1991

rapides, souterraines ou aériennes, multiples ou uniques, centrales (gares) ou périphériques (aéroports), voire contournâtes (rings), qui bouleversent les manières d'arriver dans la cité²⁴

II.5 Typologies d'entrées de villes :

Il existe huit types d'entrées²⁵. On peut les catégoriser comme suit :

II.5.1 Les entrées de villes basiques :

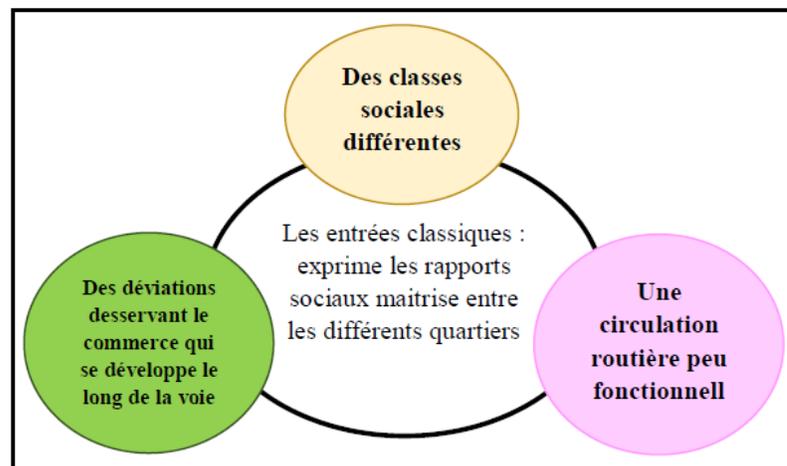
Elles englobent :

II.5.2 Les entrées classiques :

exprime les rapports sociaux maîtrisés entre les différents quartiers

II.5.3 Les entrées de ville traditionnelles :

présenté sous une fonction de passage avec deux logiques urbaines et campagnardes.



²⁴ Quand on arrive en ville. Espaces, transports, perceptions et représentations - XVIIIe-XXIe s.

²⁵ Idem.

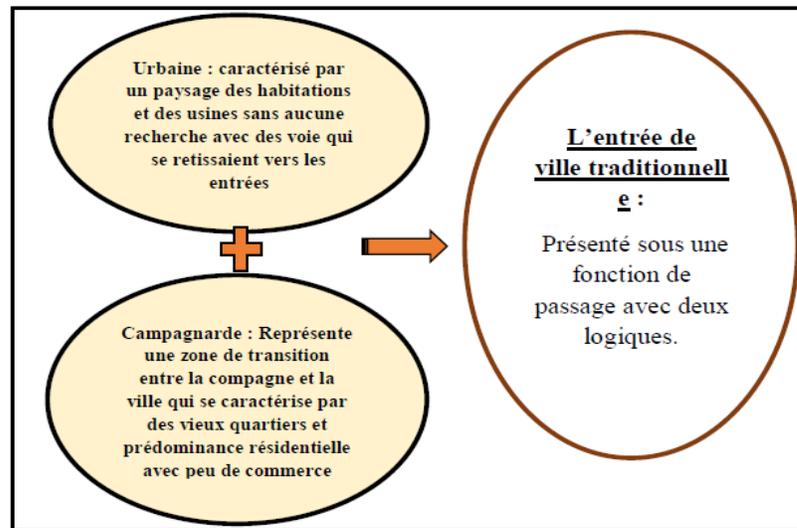


Schéma 04 : les entrées de ville basiques.(Source: *Manel Benamor, entrée de ville restructuration et requalification, 2016*)

II.6. Les entrées de villes à vocation : (Voir schémas 06)

Elles englobent les entrées de villes à

1. Vocation touristiques.
2. Vocation résidentielle.
3. Vocation tertiaire.

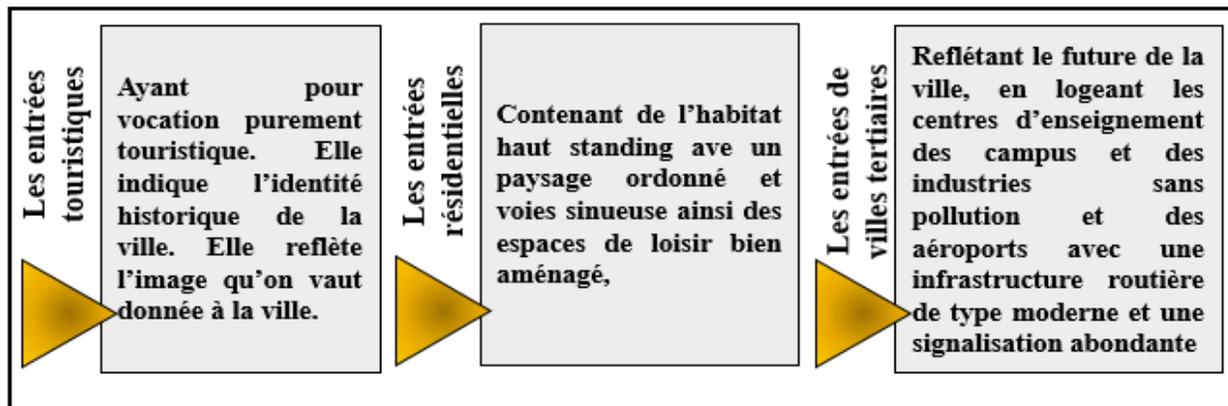


FIGURE 03 : les entrées de villes à vocation.

(Source : *Manel Benamor, entrée de ville restructuration et requalification, 2016*)

II.7 .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.

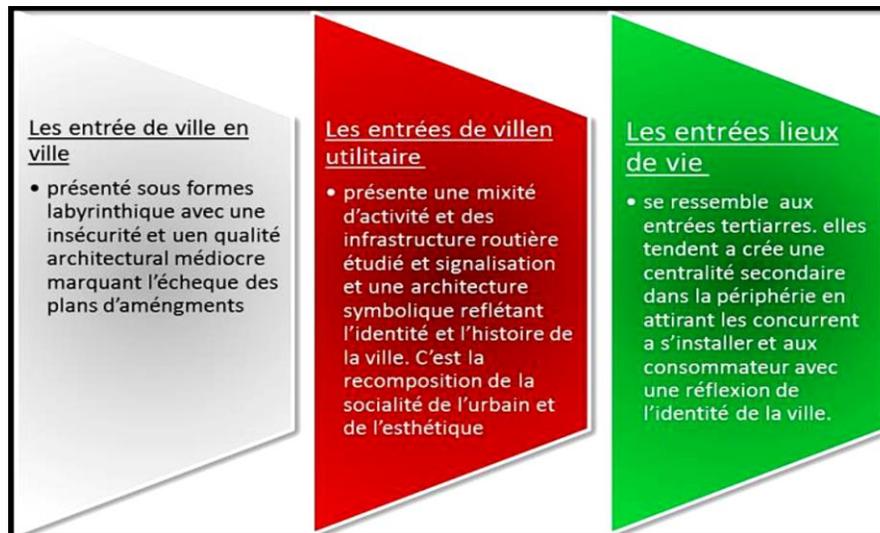


FIGURE 4 : les entrées contemporaines. (Source : **Manel Benamor**, *entrée de ville restructuration et requalification*, 2016)

II.8. Les échelles des entrées de villes :

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

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

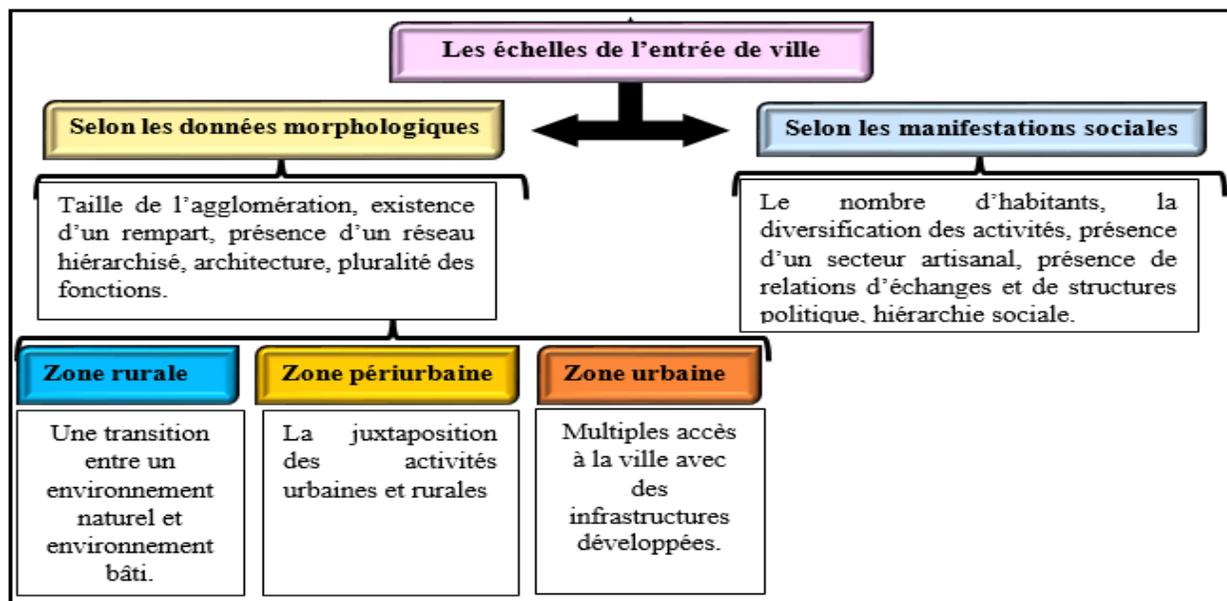


Schéma 05 : Les échelles des entrées de ville. (Source : **Stéphanie Frobert**, *entrée de ville dossier bibliographique, centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, avril, 1999*).

II.9. Les opérations qu'on peut trouver dans les entrées de villes :

D'après l'article d'après A. Dupont : l'intervention de l'entrée de ville s'inscrit dans le cadre du projet urbain. Ce dernier peut se concrétiser par les opérations suivantes²⁶ :

Aménagement urbain: action de transformer, de modifier , pour rendre plus pratique et plus agréable.

La densification urbaine: Applicable à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées

Réhabilitation urbaine: modifier un tissu existant et le donner les commodités essentielles..

Restructuration urbaine: Elle introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant.

Réaménagement urbain: créer les conditions d'une vie nouvelle pour les quartiers menacés d'un abandon total.

Rénovation urbaine: c'est une opération physique qui ne doit pas changer le caractère principal d'un quartier.

Réorganisation urbaine: c'est l'amélioration des conditions d'organisations et de fonctionnement de l'espace urbain

III- l'entrée de ville et le paysage :

les entrées de ville sont le support d'une image de marque. Elles sont souvent » endommagées » par une urbanisation peu qualitative et mal maîtrisée, l'entrée

²⁶ **BENMIMOUN Samira** et **BENGOUDIFA Imane**, *le quartier de la gare, une nouvelle dynamique urbaine pour la ville de Tlemcen*, mémoire master, option urbanisme, page 23.

n'est pas une porte, l'entrée se fait à partir d'un parcours qui convient de penser et d'aménager en conséquence.

III.1 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 qualité de l'urbanisme, garantie par l'organisation d'ensembles et l'agencement des constructions sur le site. Les aires de stationnement, les espaces publics, les espaces libres ou de lisières ont un rôle important et doivent faire l'objet d'une composition paysagère qualitative (mobilier urbain, éclairage etc.). La dimension paysagère est également prise au regard du traitement des espaces libres et des espaces de lisières pour la perception visuelle au sein du site (essence des plantations, multiplicité des strates

III.2. la dégradation paysagère des entrées de ville :

L'aspect désordonné qui caractérise nombre d'entrées nuit à l'image de la ville.

cette situation est d'autant plus grave que, pour ceux qui arrivent de l'extérieur ,l'entrée constitue une véritable « vitrine ».les facteurs explicatifs du désordre urbain qui caractérisent les entrées, sont nombreux, mais surtout la conséquence de l'appropriation de ces entrées par les seules fonctions commerciales, à cause des possibilités nouvelles d'accessibilité et de visibilité. Des commerces se sont installés dans ces zones nouvelles afin de profiter de l'accessibilité et de la visibilité qu'autorisaient les pénétrantes aménagées dans les espaces péri urbains . Le défaut d'intérêt des investisseurs pour la qualité de ces espaces et l'architecture, combinée à un manque de rigueur dans l'application de la réglementation sur l'affichage, sur l'implantation et sur l'architecture .ces manquements donnent comme résultat une sorte de désordre urbanistique dont témoigne l'absence d'ancrage aux quartiers limitrophes²⁷ bien souvent, les qualités paysagères ont été occultées, voire détruites par les implantations commerciales, La plupart des entrées sont au contraire caractérisées par un paysage homogène et banal, accentué par une route de forme linéaire et par un manque de relation entre l'infrastructure routière et l'espace environnant . la standardisation des commerces sur les abords de l'entrée, En France, on décrit donc les entrées de ville comme était « (.....) des espaces commerciaux qui font l'objet de peu de considérations urbanistiques ou esthétiques. On associe généralement

²⁷ Gallety, 1944

l'entrée de ville aux espaces et pauses périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne, et elle représente de ce fait une zone floue, mal définie, » Les infrastructures routières en entrée de ville étaient traditionnellement aménagées de façon à ne favoriser que les déplacements motorisés et servaient la seule fonction de déplacement rapide et affichage des usagers.

Les longues traversées des entrées de ville illustrent bien aujourd'hui les dégâts immanents en termes de paysage : mitage de l'espace, grandes infrastructures, implantations dispersées de commerces et d'usines sans qualité architecturale, anarchie d'habitat, pléthore de panneaux routiers et publicitaires...

III.3.entrée de ville et qualité du grand paysage

Par définition l'entrée de ville est (un parcours qui rend compte de la spécificité d'une ville ; l'infrastructure routière est un dispositif de mise à vue de ces spécificités et doit montrer une image favorable de la ville)

Si l'on étudie le contexte étendu d'un axe d'entrée de ville, on découvre un relief, un réseau hydrographique ; des horizons lointains (boisés, ouverts ou bâtis) ; qui forment ce qu'on peut appeler le (grand paysage).

III.4. Mettre en valeur les repères du grand paysage :

Pourtant les caractéristiques physiques du site d'une entrée d'agglomération peuvent offrir des opportunités intéressantes si l'on compose avec elles, permettant de réaliser des aménagements plus lisibles, mieux intégrés, plus harmonieux (perspectives, maîtrise du ruissellement, directions rationnelles de composition et de développement, etc.) ; pour retrouver ces opportunités, il faut étudier le site que traversent ces grandes voies à l'entrée des agglomérations, passant d'une vallée à l'autre, ou suivant une ligne de crête, une vallée, un piedmont... on découvrira ainsi des unités de paysage, des points singuliers, dont un projet de réaménagement pourra tirer parti. Le grand paysage doit être étudié à partir de l'axe principal, dans les deux sens (entrée et sortie), ainsi qu'à partir de points extérieurs à l'axe, ses éléments remarquables peuvent être :

- _ Les hauteurs, sommets, coteaux visibles de l'axe (comme les buttes du plateau) :
- _ les ruptures de relief traversé ; par l'axe (sommets, point bas, ruptures des pentes) ;
- les cours d'eau ; Les (amers) points de repère lointains (clochers, châteaux d'eau, tours, etc.) ;
- _ les perspectives offertes par l'axe principal ou par des axes latéraux ou sur de simples ouvertures

III.5. 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 qualité de l'urbanisme, garantie par l'organisation d'ensembles et l'agencement des constructions sur le site. Les aires de stationnement, les espaces publics, les espaces libres ou de lisières ont un rôle important et doivent faire l'objet d'une composition paysagère qualitative (mobilier urbain, éclairage etc.).

La dimension paysagère est également prise au regard du traitement des espaces libres et des espaces de lisières pour la perception visuelle au sein du site (essence des plantations, multiplicité des strates 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.²⁸

III.6. Le paysage sujet :

Des textes littéraires et philosophiques s'intéressent au paysage uniquement en tant que support d'une relation subjective particulière entre l'homme et la nature.

L'important, alors, n'est pas le territoire, ses composantes ni ses caractéristiques, mais la qualité de la médiation, du plaisir esthétique, du discours poétique ou du sentiment de présence au monde que peut provoquer la contemplation d'un paysage pittoresque ou sublime, apaisant ou bouleversant, calme ou vertigineux.

Le paysage sujet n'a d'existence sociale qu'au travers d'un processus passant de la formation de l'image à son interprétation sociale. Cette combinatoire fait intervenir différents mécanismes physiologiques, psychologiques, linguistiques, économiques et idéologiques. Le paysage est défini comme un phénomène culturel (considérer le paysage comme un produit social).

En revanche, il n'est pas trivial de dissocier ces deux termes, la coupure entre objectif et subjectif a pour effet d'exclure l'un ou l'autre terme. Contrairement aux approches mettant en évidence les liens entre les formes du paysage et ses représentations sociales.

III.7 Le paysage urbain durable :

Le terme de développement durable a été évoqué pour la première fois en 1972 lors de la conférence de Stockholm sur l'environnement

²⁸ ibid.

La prise en compte de l'existant, l'intersection dans le site, la préservation de patrimoine apparaissent d'emblée comme des éléments fondamentaux pour la constitution d'un paysage urbain durable.

- Un paysage urbain durable est conçu à partir d'une bonne étude d'impact définissant et les caractéristiques à conserver.
- C'est un paysage composé d'éléments stables, tels que la qualité du plan d'aménagement et de son espace, la durabilité des matériaux de façade.
- L'urbanisme de la ville durable est conçu pour durer, il est proche en cela de celui des villes de l'antiquité romaine ou de Paris d'Hausmann.
- Le paysage urbain durable apporte le bien-être car les éléments urbains aux architecturaux

sont parfaitement intégrés, l'absence d'élément choquant dans le paysage contribue ainsi à la qualité de vie²⁹.

IV. La notion de l'attractivité :

IV.1. Définition de l'attractivité :

A DEFINITION 1 :

-L'attractivité est une notion à la fois complexe, relative et multidimensionnelle³⁰

-L'attractivité est le caractère de ce qui est attractif, de ce qui présente certains avantages³¹.

- Selon une étude réalisée en 2001 par la délégation interministérielle de l'aménagement et de la compétitivité des territoires en France (DIACT) : « l'attractivité est entendue comme étant la capacité à attirer et à retenir les activités, les entreprises et la population »³².

- Coeuré et Rabaud dans leur article d'économie et statistiques (2003), définissent l'attractivité comme « la capacité d'un territoire à attirer et à retenir les entreprises ».

- Pour Fabrice Hatem (2004)³³, l'attractivité est liée à deux paramètres, le premier prend en considération ce que peut offrir un territoire, et le deuxième se réfère aux préférences des

²⁹ *Wikipedia*, et Claude et George Bertrand, (2002), « Une géographie traversière, l'environnement à travers territoires et temporalité », éditions arguments, P 131

³⁰ HATEM, F. (2007), « Le marketing territorial. Principes, méthodes et pratiques ». Éditions EMS, p 21.

³¹ Le petit Larousse, (2008), édition LAROUSSE, p 78.

³² B. Coeuré et I. Rabaud. (2003), « *Attractivité de la France : analyse, perception et mesure* », vu le 27

³³ HATEM, F. (2004), « Investissement international et politiques d'attractivité », Ed Economica, Paris, p1.

investisseurs et leurs options pour un territoire dont l'offre est jugée intéressante par rapport à un autre territoire , « l'attractivité est la capacité d'un territoire d'offrir aux investisseurs des conditions d'accueil suffisamment intéressantes pour les inciter à localiser leurs projets de préférences à un autre territoire ».³⁴

Cette définition sous-entend que l'attractivité doit être appréhendée sous ses multiples aspects, que ce soit économique, démographique ou encore politique et socioculturelle.

La notion d'attractivité est constamment rattachée à celle de désenclavement³⁵, et associée à deux autres notions, celles d'ouverture et de qualité.

La situation géographique, le cadre de vie, l'offre urbaine (espaces publics, équipements, services, commerces, etc.), la sécurité, l'offre scolaire deviennent des Eléments décisifs dans les choix de la localisation des habitants (nouveaux et anciens). Cependant le manque d'attractivité d'un quartier peut être dû à son enclavement (éloigné du centre-ville, mal desservi par les transports, absence de commerce...) et au manque de services de proximités.

- Patricia Ignalina (Ignalina, Park, 2005)³⁶, elle voit l'attractivité sous un angle beaucoup plus large, en décrivant et assimilant le projet urbain comme étant une sorte d'attractivité non orientée vers des cibles précises tel que défini par les économistes, mais vers l'ensemble des utilisateurs de l'urbain (habitants, consommateurs, touristes, entreprises....etc.).

- Quant à F. CUSIN (2010)³⁷, il définit l'attractivité selon deux dimensions unesubjective et l'autre objective, la première c'est l'attrait qui renvoie à « laséduction », la deuxième qui est à caractère objectif est l'attraction, une force qui attire mais retient sur place et qui permet de converger toute sorte de ressources : populations, revenus, capitaux, mains d'œuvres, emplois, biens, services, événements professionnels, informations, etc. Ainsi « la capacité d'attraction d'une ville s'identifie à sa capacité à capter des ressources humaines ou non, matériels ou immatériels »³⁸.

³⁴ Idem

³⁵ Désenclaver signifie « *sortir de l'enfermement* » : rompre l'isolement d'un espace donc se tourner vers l'extérieur (l'ouverture) et se moderniser (la qualité). [Olivier Ratouis, Dominique Desmarchelier, (2003), « *La ville, entre dire et faire* », Editions : ENS, 188 pages]

³⁶ **INGALLINA P, PARK J.** 2005, « *City marketing et espaces de consommation, les nouveaux enjeux de l'attractivité urbaine* », Urbanisme, n° 344, pp. 64-67.

³⁷ **H Alexandre, F Cusin & C Juillard.** (juillet 2010), « *L'attractivité résidentielle des agglomérations Françaises* ». Vu le 3-01-2014, [En ligne] :

http://www.fondation.dauphine.fr/fileadmin/mediatheque/docs_pdf/publications/immobilier/rapport_attactivite_residentielle_alexandre_cusin_juillard_2010.pdf.

³⁸ Idem

Ceci dit, le débat sur l'attractivité des territoires est loin d'être clos, et laisse ouvert les possibilités à de nouvelles définitions. Si pour certains économistes tel que rapporté par Demazière (2007) il s'agit d'une « formule passe-partout, employée dans des sens différents, pour ne pas dire contradictoires, au point que la compréhension des phénomènes s'en trouve obscurcie »³⁹.

B. Définition2:

Le terme d'attractivité, par son origine étymologique, est emprunté au latin, attraction dérivé du verbe attrahere « tirer à soi ». Au XVIII^e siècle, l'attraction a pris un sens plus étendu, au sens de « spectacle », dans sa déclinaison, le mot attraction est emprunté à l'anglais « attraction », qui signifie intérêt⁴⁰. Le dictionnaire des synonymes en français utilise le verbe « attirer » similaire à la connotation de préférence ou de charme, c'est-à-dire issu d'une force ; l'adjectif « attirant » (attractif, séduisant, fascinateur) et le nom féminin « attirance » (désir, inclinaison, préférence)⁴¹.

En effet, l'attractivité dans sa définition en français la plus simple, est une notion issue du phénomène physique gravitationnel⁴². Le mot est d'abord utilisé dans une signification de « force », en sciences et plus tard, il est appliqué par analogie dans le domaine des géographes et des économistes pour « expliquer les flux attirés sur un territoire »⁴³. Ceci implique un « désir », dans le domaine des sciences sociales.

Le concept d'attractivité est d'abord et avant tout été développé à l'échelle macroéconomique, classiquement et souvent la notion d'attractivité est calquée à sa dimension objective, qui est défini comme un rapport de lieu qui s'inscrit dans le longtemps et participe d'un processus d'accumulations de population et de facteurs productifs (capital et travail) en un point⁴⁴. Les études étaient dans le but de définir les mécanismes de concentration spatiale et des analyses dans l'économie régionale centrés sur les systèmes productifs qui explicitent la

³⁹DEMAZIERE C. (2007), « La compétitivité et l'attractivité territoriales », in MOTTE A. (Coord.). *Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains*, Paris : Economica : Anthropos, pp. 240-252

⁴⁰BLOCH, O. (2008), « Dictionnaire étymologique de la langue française ». PUF, Paris, France, 10^eme Edition, p 14.

⁴¹BERTAUD DU CHAZAUD, H. (2007). « Dictionnaire de synonymes, mots de sens voisin et contraires ».

⁴² Le grand Robert.

⁴³ Le petit Larousse, (2008), édition LAROUSSE, p 78.

⁴⁴ Acte de la journée d'étude du 21 septembre 2006 sur nouvelle attractivité des territoires et engagement des acteurs.

concentration des facteurs de production et l'interaction entre les marchés de travail, des biens et des services. En 1909 c'est Weber⁴⁵ l'un des premiers auteurs qui a apporté une réponse théorique à la question de la localisation optimale d'une entreprise.

Ensuite il a été développé par les auteurs suivant ⁴⁶: Carlton (1983), (Wheeler et Moby (1992) ; Friedman et al. (1992) ; Devereux et Griffith (1998). Dans ces travaux l'attractivité des territoires est conçue vis-à-vis des entreprises (leurs capacités, les conditions d'implantations, localisations,...etc.).

Enfin, nous avons les modèles de gravitations, inspirés de l'idée de gravitation universelle des physiciens. Ils rendent compte le phénomène d'attraction entre deux corps qui s'exerce avec une force proportionnelle à leur masse (nombres d'habitants, nombres de services ou d'équipements, richesses produites, ...) et qui est inversement proportionnelle au carré de la distance (exprimé en kilomètre, en couts d'accès) qui les sépare. Elle est utilisée plus souvent en géographie urbaine pour définir le rayonnement qu'exerce une ville sur un espace, aussi le potentiel de flux entre deux localités. Nous n'allons pas détailler ces théories mais nous voulions les citer pour comprendre l'origine de cette notion très ambiguë avec une pluralité de références théorique.

Bref, nous nous trouvons face à une attractivité fondée d'une manière exclusive sur l'économie. Elle est souvent pensée en termes de choix de localisation des entreprises dans le cadre de l'économie internationale ou industrielle, et qui renvoie à la capacité d'un territoire à attirer des investissements nationaux ou à l'influence et le rayonnement qu'une ville exerce sur un espace précis (l'exemple des métropoles).

Mais l'attractivité n'est pas seulement économique c'est aussi donner envie de vivre là ou de venir s'y installer et pour donner cette envie tous les thèmes de la vie urbaine sont concernés y compris le quotidien, un des ressorts de l'attractivité ainsi la valorisation des ressources propre du territoire⁴⁷.

⁴⁵**I.G.de Lamarlière.** « Une relecture des travaux d'Alfred Weber sur la localisation. À l'articulation del'économique et du socioculturel » p 50-69. Vu le 27.12.2014, [En ligne] : http://www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=AG_664_0050

⁴⁶**Musson, A.** (2010), « *Revue de littérature sur les indicateurs d'attractivité et de développement durable : Vers un indicateur d'attractivité durable* », *Géographie, Economie et Société*, 12, p. 181-223

⁴⁷**Jean .Pierre Charbonneau,** « *développement urbain, attractivité et vie démocratique locale* ».

Vu le 27.12.2014, [En ligne] :

<http://www.jpcharbonneau-urbaniste.com/index.php/articles/textes-divers/developpement-urbainattractivite-et-vie-democratique-locale>

Ça veut dire avant de chercher à attirer des nouvelles activités, il convient de valoriser les ressources propres du territoire (qualités endogènes du territoire).

IV.2. Les différentes facettes de l’attractivité (conception de l’attractivité) :

Lors de La conférence des nations unies sur le commerce et le développement(CNUCED) dans son rapport publié chaque année world Investissement Report, il est possible de distinguer l’attractivité effective ou potentielle et /ou subjective/objective.

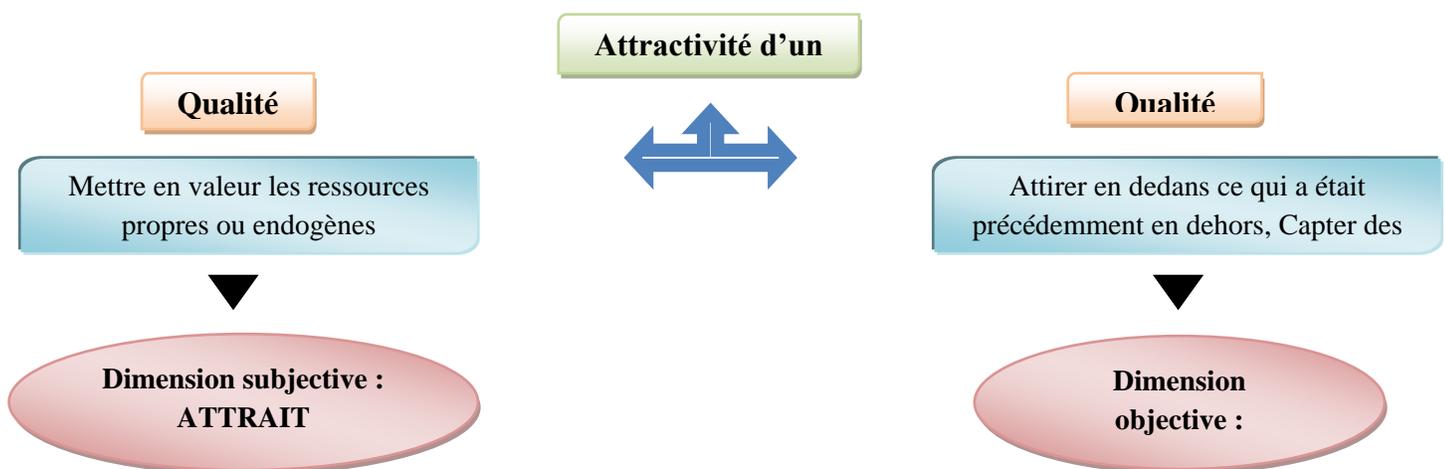
L’attractivité effective et objective d’un territoire correspond par exemple à la présence d’un certain nombre d’infrastructures sur celui-ci. La qualité de vie sur un territoire peut être considérée comme relevant d’un type d’attractivité qualifié d’effective et subjective. Des projets d’investissements non réalisés correspondraient à l’attractivité objective potentielle. L’amélioration du bien-être ressenti par les populations peut être rangée dans la catégorie de l’attractivité subjective potentielle.

Pour le bureau d’études (World Economic Forum, Ernest & Young) ces aspects (économique, démographique ou encore politique et socioculturel) peuvent être organisés en deux catégories distinctes, et considérées comme étant les clés de l’attractivité :

- Le premier est lié aux qualités endogènes que peut receler un territoire et qui compose l’offre territoriale proprement dite.
- Quant au deuxième paramètre, il prend en considération les critères exogènes et qui sont assujettis aux préférences des investisseurs, pour ce qui est des choix de localisation de leurs futurs projets.

D’un autre coté l’attractivité a deux dimensions comme c’est déjà dit précédemment le premier objectif qui est l’attraction et le deuxième subjectif qui est l’attrait.

Le schéma ci-dessous résume les différentes facettes de l’attractivité



Schémas 6 : Les différentes facettes de l'attractivité. (Source : **MALIOUI Ket HIRECHE H** (2016), *parc d'attraction et de loisirs aquatiques, faculté de Tlemcen, P8*.)

IV.3. Les différents types d'attractivité territoriale :

L'attractivité territoriale est composée de plusieurs types et composantes qui sont :

IV.3.1. L'attractivité économique :

A son tour composé de deux facettes ; productive et résidentielle, dont l'attractivité productive⁴⁸ est considérée comme la capacité d'un territoire à attirer et à retenir des activités nouvelles et des facteurs de production mobiles, capitaux, équipements, entreprises, travailleurs qualifiés.

Quant à l'attractivité résidentielle, elle prend en compte la capacité à attirer les personnes, et avec eux leurs revenus, en provenance de l'extérieur du territoire. Il s'agit de mesurer la dynamique des mouvements sur une période donnée à travers les flux entrants (en provenance de l'extérieur du territoire) à l'origine de l'entrée de ces revenus. Dans ce cas, l'attractivité économique est la capacité des territoires à attirer les facteurs de productions mobiles. Or le rapport des individus avec leur territoire est en changement permanent, la mobilité des personnes occasionnelle ou quotidienne, s'est accrue avec la distinction entre lieu de résidence et lieu de travail (les gens habitent la campagne mais travail en ville, ce phénomène on le trouve dans les pays occidentaux). Dans ce cas, les habitants ne consomment pas là où ils vivent puisque les villes ne deviennent plus attractives comme avant, et pour mesurer l'attractivité économique des territoires il convient de prendre en considération ces deux facettes.

IV.3.2. L'attractivité liée à la qualité de vie :

C'est la capacité d'une ville, d'un territoire ou d'un quartier d'attirer et de donner envie de venir et de rester en offrant le meilleur cadre de vie, la meilleure offre urbaine (espaces publics, équipements, services, commerces, etc.), la sécurité, l'offre scolaire et universitaire qui deviennent des éléments décisifs dans les choix de localisation résidentielle. Certains l'appellent attractivité résidentielle qui est à son tour multiple par les différents acteurs qui peuvent être attirés que ce soit des touristes, des cadres, des hommes d'affaires, des consommateurs, des entreprises, ... etc. Cette attractivité est devenue aussi importante que l'attractivité économique.

⁴⁸**J, Fabre**, « *Mondialisation : En quoi l'attractivité devient un enjeu majeur pour les territoires ?* ». Vu le 01-03-2014 [En ligne] : <http://meridianes.org/2013/10/31/mondialisation-pourquoi-lattractivitedevient-un-enjeu-majeur-pour-les-territoires/>

IV.3.3. L'Attractivité urbaine :

L'attractivité urbaine est la capacité d'une ville à être choisie par un acteur comme espace de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités, que cet acteur soit un ménage, une équipe dirigeante au sein d'une entreprise, d'une administration ou d'une association⁴⁹.

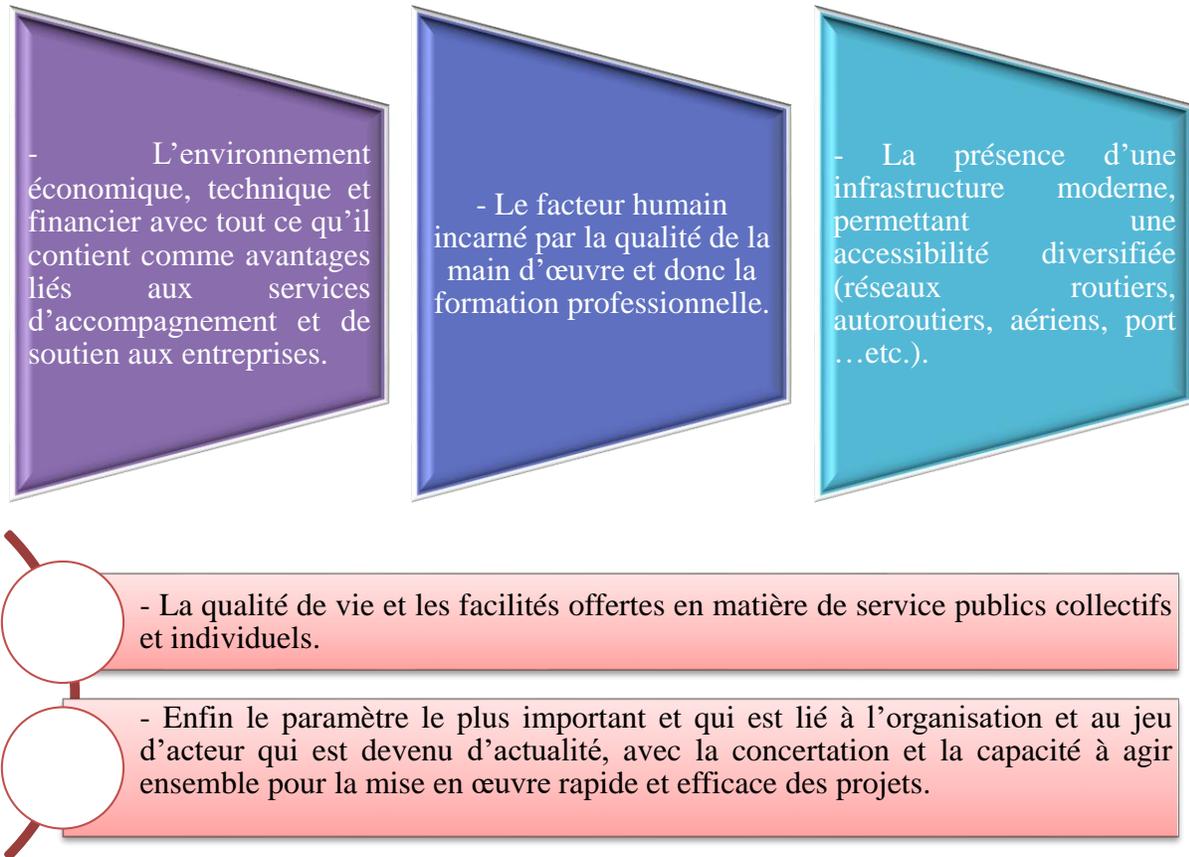
IV.3.4. L'attractivité touristique :

Cette attractivité peut se définir comme la capacité à attirer et à retenir des activités nouvelles et des facteurs de production, c'est-à-dire des entreprises et leurs emplois, mais aussi des populations et leurs revenus, qu'ils'agisse de résidents permanents ou de touristes. Pour les régions, l'enjeu est bien, à partir d'une analyse de la situation actuelle, incluant aussi bien le poids de l'histoire que celui des données humaines, économiques et environnementales, de réfléchir aux évolutions possibles et au devenir de leurs territoires. L'attractivité touristique est un enjeu important et source de richesse et d'emplois directs ou induits, aussi c'est un ballon d'oxygène pour la viabilité de certains commerces ou équipements, et permet de diversifier les activités.

IV.4. Facteurs d'attractivité :

En ce qui concerne le premier paramètre cité (qualité endogène ou attrait), les récentes recherches font état de l'indispensable réunion de plusieurs facteurs afin de rendre un territoire attractif, dont les plus importants sont :

⁴⁹Poirot Jacques et Gérardin Hubert, « L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel, Mondes en développement », 2010/1 n° 149, p. 27-41.



V. Les friches industrielles

V.1. Définition et particularités

V.1.1 Définition

-Un site en friche est un espace, bâti ou non, ayant connu une activité économique (hors agricole) et qui n'est aujourd'hui plus utilisé⁵⁰.

-Une friche est un espace délaissé ou à l'abandon depuis plus d'un an à la suite de son arrêt d'activité.⁵¹

-Par définition, une friche industrielle est un bien immobilier abandonné ou sous-utilisé que l'on sait ou presume contaminer en raison d'activités antérieures qui s'y sont déroulées.

Ce bien comporte un potentiel notable quant au changement d'usage de terrains (c'est-à-dire d'industriel à résidentiel) et offrent généralement des possibilités économiques viables. On

⁵⁰ (l'Établissement Public Foncier de Normandie (EPFN))

⁵¹ (L'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France))

rencontre dans la majorite des grandes villes des espaces industriels desaffectes, destructures identifiees par ce terme de friche industrielle.⁵²

V.1.2 Types de surfaces a prendre en consideration

En considerant l'ensemble des terrains disponibles dans le cadre des friches, on arrive a un nombre important de surfaces.

Les donnees sur le nombre exact de friches ne sont pas donnees clairement, certaines regions conscientes du probleme et de l'enjeu presents ou des organismes tels que l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie) ou les DRIRE(Directions Regionales de l'industrie de la Recherche et de l'Environnement) publient neanmoins des donnees indicatives.

On estime a environ 250 000 le nombre de sites meritant l'appellation de friches comme etant des sites ayant fait l'objet d'une activite, qui presente une contamination plus ou moins elevees. Ce chiffre doit etre considere avec prudence, au vu des ressources mobilisees pour l'obtention de ces informations. En tant que reelles friches re valorisables, on peut se baser sur le nombre de 20 000.⁵³

V.2 Typologie de friches

V.2.1- Les _ friches industrielles

-Les friches industrielles Leur apparition resulte de la mutation progressive des activites dependantes des mutations de l'economie. Elles se localisent principalement dans les zones industrielles qui pour certaines tres anciennes sont bien situees (zone portuaire proche du centre ville, le long d'axes routiers importants...). Ce sont souvent ces friches qui sont l'objet d'etudes, car elles constituent des enjeux majeurs. De par leur localisation, elles necessitent parfois une depollution lourde qui les positionne hors des marches fonciers et immobiliers.

V.2.2- Les _ friches militaires :

Jusqu'au milieu du XXe siecle, le ministere de la Defense etait le plus important proprietaire foncier du pays de France, en raison notamment de l'importance des effectifs lies a la conscription qui necessitait de vastes casernes et terrains de manoeuvre. Depuis plusieurs decennies, les evolutions strategiques et l'introduction massive de la technologie a rendu obsolete de nombreuses implantations militaires. Suite a cette reorganisation des forces

⁵² *Une rehabilitation des friches industrielles: un pas vers la ville viable, France DUMESNIL, Claudie OEUILLET, Universite du Quebec a Montreal, CP 8888, Succ. Centre Ville, H3C 3P8.*

⁵³ *Guide technique de l'ADEME : <<Deconstruire les batiments : un Nouveau metier au service du developpement durable >>*

militaires, des friches militaires, espaces et batiments militaires, se sont constituees.

V.2.3 - Les _ friches commerciales :

Ces friches sont le produit d 'une trop grande profusion de centres commerciaux situes en peripherie des villes. Elle provoque la fermeture de petits centres commerciaux de proximite qui ne generent plus assez de benefice, mais egalement de centres commerciaux d 'ancienne generation situes en peripherie ou au sein des quartiers d 'habitat social.

V.2.4.- Les _ friches d 'habitat

Ne sont pas les logements qui connaissent une courte periode de disponibilite entre deux occupations successives, mais les logements dont l 'abandon se prolonge au-dela de la vacance frictionnelle que necessite la bonne fluidite du marche.

Elles existent en France dans l 'habitat individuel ancien tres degrade. C 'est loin d 'etre un probleme rare et quand il est constate, il risque de s 'etendre en tache d 'huile sur des quartiers entiers comme par exemple dans certaines cites minierees dans le nord de la France.⁵⁴

6- Les friches diverses sont principalement les anciens sites militaires, les anciennes emprises SNCF, les stations-service, les cites ouvrierees abandonnees situees en agglomeration.⁵⁵

V.3- Les causes de la constitution de friches

La friche est une phase normale de la ville qui resulte de l 'inadequation a un moment donne entre la structure urbaine et la fonction q u 'elle est censee contenir. Elle fait partie integrante du processus de renouvellement des villes. Ce sont des espaces residuels et necessaires.

Le recyclage de l 'espace urbain n 'est pas instantane et les besoins de la ville changent. Suivant la capacite des acteurs a reagir, les friches peuvent rester en l 'etat plus ou moins longtemps. Des raisons variees sont a l 'origine de la creation de friches a diverses echelles :

1- des raisons liees a l 'economie mondiale et a ses transformations qui engendrent des delocalisations et des transformations de l 'outil de production qui devient obsolete

2- des raisons strategiques des differents acteurs institutionnels concernant leur

⁵⁴ Patrice DUNY, et al. «Les friches : entre contrainte et potentiel de renouvellement urbain » 19 avenue Pierre Mendes France, Agence d 'urbanisme de Caen Normandie Metropole.

⁵⁵ Revue «Environnement et techniques », janv-fev 2006, N°253, Reconquete des friches industrielles en milieu urbain et developpement durable.

patrimoine foncier et immobilier (Reseau Ferre, Gaz, le ministere de la Defense, promoteurs commerciaux...)

3- des raisons locales liees au changement effectue lors de la revision des documents d 'urbanisme qui imposent une modification de l 'usage prevu du terrain .

4- des raisons liees au terrain lui-meme les difficultes d 'accessibilite et la pollution du terrain dont le cout de traitement peut etre eleve, etant des causes importantes de creation de friches.

5- des raisons individuelles provoquant de la retention fonciere a des fins de speculation par exemple.

V.4- Les aspects interessants de la reconversion

Il existe de nombreuses raisons de s 'interesser de pres a la reconversion des friches industrielles. En effet, les enjeux d 'une reconquete et d 'une reaffectation des friches industrielles sont a la hauteur de l 'ampleur du phenomene et des difficultes q u 'elles presentent.

Commencons tout d 'abord par voir les impacts positifs qui poussent a l 'elaboration de projets de rehabilitation.

- _ Revaloriser les espaces abandonnes
- _ Developper une strategie d 'amenagement efficace
- _ Mettre en place une politique de developpement territorial durable
- _ Evaluer les enjeux economiques existants
- _ Modeles reussis de reamenagement

En effet, les friches en particulier les friches industrielles, par les disponibilites foncieres q u 'elles offrent, presentent de reelles opportunités de renouvellement urbain entre autre : elles regroupent en effet des problematiques urbanistiques que socioeconomiques¹⁹

V.5- Les aspects discutables de la reconversion

Neanmoins, il existe des questions qui posent un certain nombre de situation empechant une reconversion efficace, voire bloquant tout projet a venir.

On peut citer entre autres :

- _ Couts et duree des travaux de reconversion
- _ Question de la pollution
- _ Montage de l 'operation et financements
- _ Aspect economique

V.6. - Les acteurs

La complexite de la resorption des friches vient egalement de la multiplicite des acteurs et de leurs interets divergents. **Les acteurs impliqués** sont :

- 1- le proprietaire du site dont les intentions sont a prendre en compte,
- 2- la collectivite et notamment le maire qui a pouvoir de police,
- 3- les administrations (DDTM, DREAL...)
- 4- les investisseurs prives, les habitants.⁵⁶

La complexite de la resorption des friches vient egalement de la multiplicite des acteurs et de leurs interets divergents. **Les acteurs impliqués** sont :

- 1- le proprietaire du site dont les intentions sont a prendre en compte,
- 2- la collectivite et notamment le maire qui a pouvoir de police,
- 3- les administrations (DDTM, DREAL...)
- 4- les investisseurs prives, les habitants.

V.7- Les etapes d 'un aménagement de friche industrielle

C 'est un processus iteratif impliquant de multiples allers-retours entre toutes ses phases et ou le maitre mot est l 'anticipation. Plus la pollution sera caracterisee et prise en compte en amont du

⁵⁶ projet de fin d'étude Cécile pérenne -promotion 2006

projet, plus la reconversion de la friche sera facilitée.

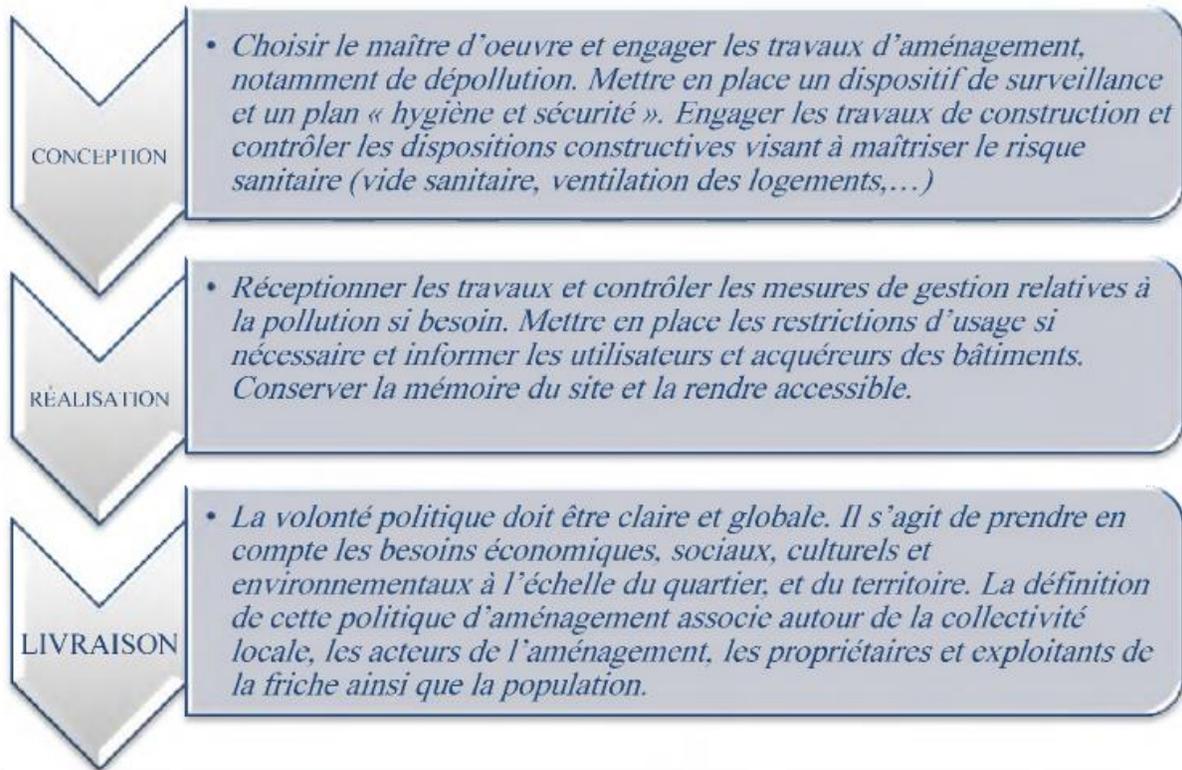


Schéma 07 : d'étapes d'un aménagements de friche industrielle⁵⁷

⁵⁷ Xavier Benony, Gilles Meriodeau et Grand Lyon, et al. «La reconversion des sites et des friches urbaines polluées CONNAITRE »», 20 avenue du Gresille France, Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, Mars 2014

Chapitre 02

etat de l'art

STATE OF THE ART

I.Exemple 01 « ROMANS SUR ISERE : Etude entrée ouest de la commune »

I.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 5 : Situation d'exemple

I.2. LES 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.

I.3 . Les principes d'aménagement à adopter

Le projet au regard des 5 critères d'aménagements :

I.3.1Nuisances

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 6: 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.

I.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.

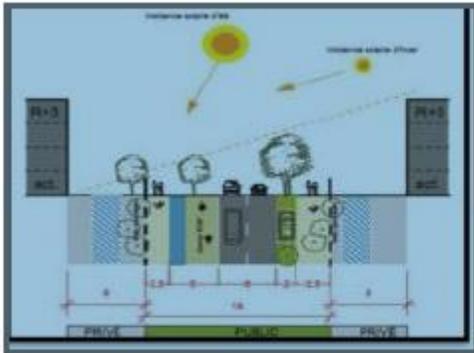


Figure : Profil de boulevard



Figure 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.

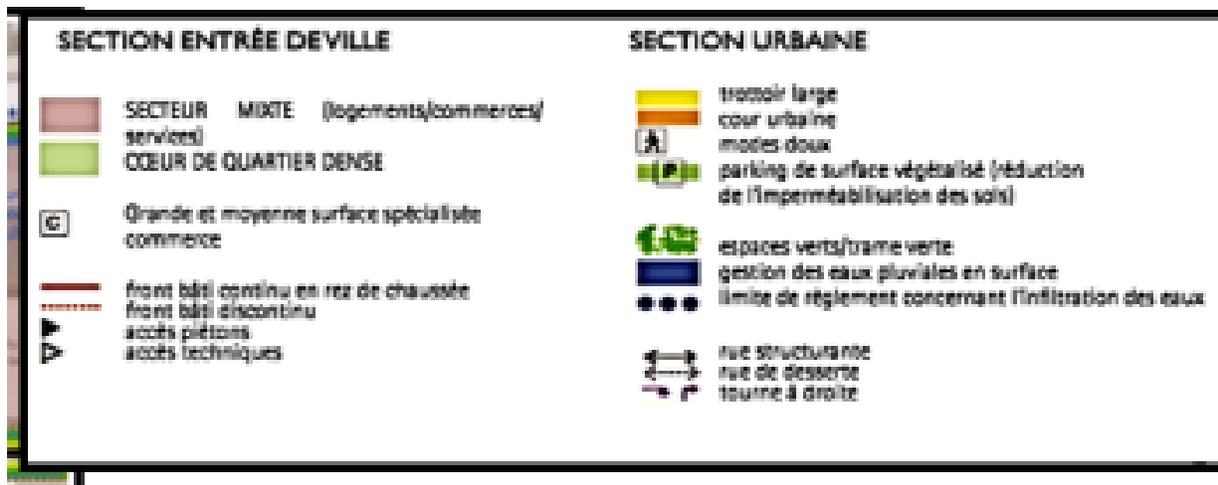


Figure 7: carte d'aspect sécuritaire



Figure 8 : La continuité des parcours

I.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 9 Carte voies structurants

b) Stationnement

a) Les besoins en stationnement publics 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.

I.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.

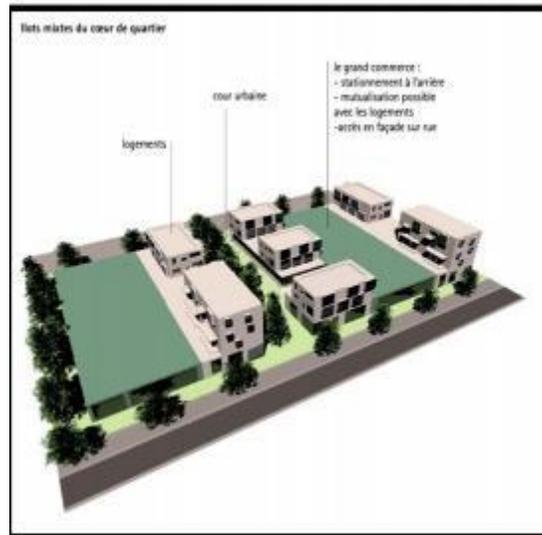


Figure 10: Ilots mixtes de coeur de quartier

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 11 : 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 12: Vue sur boulevard

I.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 13: Continuités paysagères

II . Exemple 02 : L'île de loisirs de la Cap d'Agde.

II.1.-Présentation du projet de la Cap d'Agde:

Le projet de La Cap d'Agde concernant la requalification de l'île de loisirs est le fruit d'une longue réflexion menée afin d'améliorer la qualité de vie des Agathois, embellir une cité tout en assurant son développement touristique, offre de loisirs et économique adéquat. ¹

II.2-Situation du projet de la Cap d'Agde :

Situation par rapport à :

- **A l'échelle de pays :** L'île des loisirs de Cap d'Agde se trouve à Montpellier au sud de la France
- **A l'échelle communale :** le projet urbain se situe au sud-ouest de Montpellier et plus particulièrement au bord de la mer méditerranéenne.



Carte 01: Situation géographique du projet (Source : Google image+ auteur)

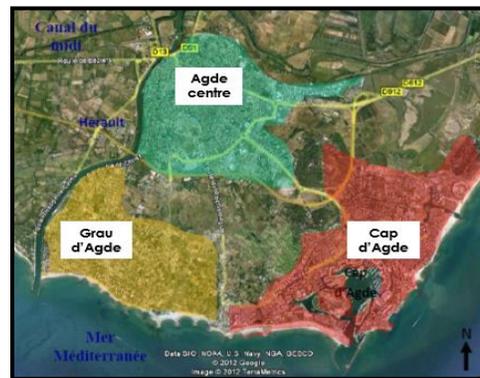
II.3 . Présentation de la commune de la Cap d'Agde:

Agde est une commune qui se compose de trois pôles urbains distincts : Agde centre, le Grau d'Agde et le Cap d'Agde, première station touristique et de loisirs européens avec 15 millions de nuitées annuelles².

¹<https://e-metropolitain.fr/2017/06/15/projet-ce-que-sera-le-cap-dagde-du-xxieme-siecle/>

² <https://www.ville-agde.fr/page-flip/5322468e6e8f1>.

Grace à cette affluence touristique reposant sur la proximité de la mer, la station du Cap d'Agde, et de façon plus mesurée, le Grau d'Agde, représentent donc les poids économiques majeurs du territoire. La ville voit donc fluctuer sa population de près de 25000 habitants à l'année jusqu'à 250 000 habitants en période estivale.



Carte 02 : Les trois pole de la commune d'Agde
(Source : herault-tribune.com + auteur).

II.4 - Etat des lieux:

Depuis les années 1970, la station du Cap d'Agde a longtemps représenté le symbole de tourisme de masse et de la démocratisation des vacances pour tous³.

Le site est abandonné l'hiver, s'est fortement dégradé tant en terme de paysages, de fréquentation que de nuisances.



Les élus d'Agde souhaitent maitriser ces nuisances tout en ne reniant pas l'attractivité des activités ludiques et festives et restructurer profondément l'île afin d'annoncer et porter la mutation qualitative de la station.



Figure 14: L'île de loisirs à l'état initiale
(Source : herault-tribune.com)

II.5 - Diagnostic⁴:

II.5.1. Le site et son environnement urbain :

³<https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>.

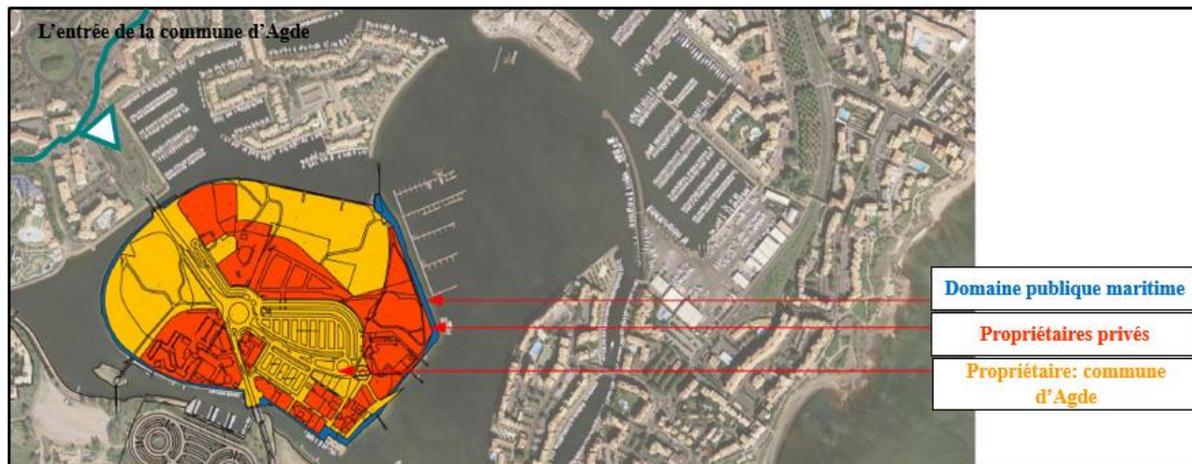
⁴Idem.



Figure 15 : L'occupation de sols du Cap d'Agde
 (Source : flickr.com + auteur)

CONSTAT	Orientations
-L'occupation des sols et la densité construite sont faibles. -Les activités de l'île sont en fort déclin.	-Restructurer un site présentant à la fois des activités existantes, des friches urbaines et une fonctionnalité de desserte importante (plage, avant-port, centre nautique).
-La disparition progressive de certaines activités à créer par endroit un paysage s'apparentant à la friche urbaine.	
-Les activités de loisirs sur l'île (la fête foraine et les concerts) génèrent des nuisances sonores.	-Limiter les nuisances induites par les activités de loisirs sur les résidences riveraines,

Tableau 01 : L'île de loisirs et son environnement urbain. (Source : <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).



Carte 03 : L’île de loisirs : cadastre et situation foncière.
 (Source : <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).

II.5.2. Le site au regard de la réglementation :

CONSTAT	Orientations
<p>-La topographie de l’île des loisirs est relativement plane et d’un niveau bas.</p> <p>-Le site se voit ainsi exposé au risque de submersion marine (risque inondations),</p> <p>-Selon le risque identifié, certaines zones seront inconstructibles, d’autres soumises à des prescriptions de construction (les hauteurs).</p> <p>-Face aux réglementations actuelles ne permet pas en l’état une requalification globale du secteur de l’île des loisirs.</p>	<p>- Intégrer le risque de submersion marine dans le projet de requalification du site.</p> <p>-Permettre la réalisation d’un projet au travers des outils d’urbanisme adaptés et pertinents pour un projet global de requalification en secteur littoral.</p>

Tableau 02 :L’île de loisirs au regard de la réglementation.(Source : <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>)



Figure 04 : La coupe topographique de l'île du Cap d'Agde
(Source : bechauximmo.com + auteur)

II.5.3. Le site au regard du développement touristique et des loisirs :



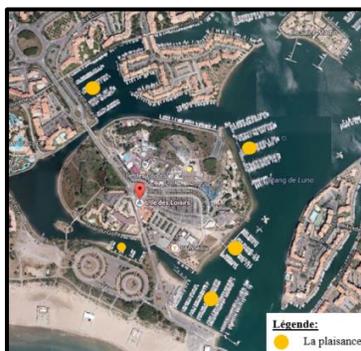
Figure 16: L'offre de loisirs l'île du Cap d'Agde à l'état initiale
(Source : herault-tribune.com+ auteur)

CONSTAT	Orientations
<ul style="list-style-type: none"> • Un processus de paupérisation largement entamé, qui menace de mener à l'émergence d'une véritable friche. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir le rôle attractif de l'île.
<ul style="list-style-type: none"> • Une image très dégradée. • Un foncier public non négligeable, qui est consacré au stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'image actuelle du site.
<ul style="list-style-type: none"> • Une fonction de transit automobile vers les plages, qui aujourd'hui semble une aberration. 	<ul style="list-style-type: none"> • Repenser la desserte de la plage et le vieux port pour libérer l'île de cette fracture routière.
<ul style="list-style-type: none"> • Un offre de loisirs moins qualitative et souvent source de nuisances. 	<ul style="list-style-type: none"> • Explorer le potentiel d'activités diurnes, en complément de l'activité plage

<ul style="list-style-type: none"> • L'absence prochaine de solution d'hébergement touristique 	<ul style="list-style-type: none"> • Recréer une d'hébergement touristique et/ou résidentielle qualitative.
<ul style="list-style-type: none"> • Des éléments structurants et incontournables qui souffrent de la dégradation du site, 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir et conforter les activités structurantes et incontournables de l'île, en les relocalisant à proximité
<ul style="list-style-type: none"> • Pour le territoire, des retombées économiques insuffisantes au regard des activités existantes et à l'espace occupé. 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser la requalification de l'île pour créer de réelles retombées économiques.
<ul style="list-style-type: none"> • Des activités et acteurs bien implantés sur le site, une véritable dureté foncière. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gérer la complexité foncière en associant au maximum les propriétaires au projet.

Tableau 03 : L'île du cap d'Agde au regard du développement touristique et des loisirs.(Source :<https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>)

II.5.4. Le site au regard de la plaisance :



Carte 04 : La plaisance à l'île du Cap d'Agde (Source : herault-tribune.com+ auteur).

CONSTAT	Orientations
<ul style="list-style-type: none"> • En comparaison aux autres activités, l'offre aux plaisanciers étant très limité sur l'île, l'activité « plaisance » apparait comme accessoire. L'activité « motonautisme » est quant à elle en essor bien que peu structuré. 	<ul style="list-style-type: none"> • Développer l'offre nautique sous-exploitée alors qu'atout majeur de la station et porteur d'image d'une offre touristique de qualité.

Tableau 04 : L'île de loisirs au regard du développement touristique et des loisirs.(Source : <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).

II.5.5. Le site au regard de son entrée :

CONSTAT	Orientations

<p>- Une image dégradée, patrimoine foncier non valorisé.</p>	<p>-Le projet devra favoriser le développement urbain de l'entrée de la Cap d'Agde, contribuer à renouveler son image, assurer son rayonnement son développement économique et assurer la valorisation du patrimoine foncier de la collectivité.</p>
<p>-L'absence de la mixité fonctionnelle.</p>	<p>- Présenter des aménagements structurants et innovants permettant de renforcer l'attractivité de la destination Cap d'Agde dans un environnement très concurrentiel.</p> <p>- Proposer une offre valorisante de commerces et services publics de proximité (mixité fonctionnel).</p>

Tableau 05 : L'île du cap d'Agde au regard de son entrée.

(Source : <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).



Schémas 8 : Schémas d'orientation de programmation et d'aménagement d'entrée du Cap d'Agde
(Source : *Petitions24.net + auteur*)

II.6- Enjeux et objectifs:

- **Un enjeu urbain :** la revalorisation de ce site contient des enjeux urbains plus larges que son propre périmètre. Elle doit être l'incarnation d'une urbanité nouvelle. Le projet doit considérer ce secteur et tout ce qu'il permettra de desservir, c'est-à-dire

les plages, le port, et de manière moins directe, les interfaces avec tous les espaces qui l'entourent.

- **Un enjeu d'image fort** : représentant pour la station, l'opportunité de se réinventer sur elle-même, de magnifier ses atouts pour consolider une image haut de gamme.
- **Un enjeu de projection dans le temps** : il est nécessaire de réinventer les fonctions de ce secteur.
- **Un enjeu de rayonnement** : le Cap d'Agde a l'opportunité de se conforter dans la course européenne des destinations touristiques haut de gamme.
- **Un enjeu foncier** : une pleine maîtrise foncière par la Commune permettra l'aménagement d'un nouveau quartier⁵.

II.7- Lancement de la concertation :

	<p>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DE LA COMMUNE D'AGDE</p>		
<p>République Française Liberté - Egalité - Fraternité</p>	<p>SEANCE DU 28 JUIN 2012</p>		
<p>Département de l'Hérault Arrondissement de Béziers</p>	<p>L'an DEUX MILLE DOUZE et le VINGT-HUIT JUINI, Le Conseil Municipal de la Commune d'AGDE s'est réuni en session ordinaire, sous la présidence du Maire.</p>		
<p>OBJET :</p> <p>Zone d'Aménagement Concerté Secteur de l'Île des Loisirs Lancement de la concertation</p> <p>N°01</p>	<p>Présents : MM. et Mmes D'ETTORE, FREY, KELLER, VIBAREL, NADAL, MOUYSSET, TOBENA, DRUILLE, HOULES, MANGIN, THERON, MILLAT, SALGAS, SABATHIER, MAERTEN, CHAILLOU, KERVELLA, NUMERIN, RUIZ, GLOMOT, MATTIA, OULIEU, COUQUET, GARRIGUES, DENESTEBE, JENE, DUBOIS, GRIMAL</p>		
<p>Réf. : Aménagement durable</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Mandants : Mme LAMBIES Mme ANTOINE Mme BECHAUX Mme LABATUT M. TROISI, Mme PASCUAL M. TERRIBLE</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Mandataires : Mme KELLER M. MILLAT M. D'ETTORE Mme MOUYSSET Mme DUBOIS M. GRIMAL Mme GARRIGUES</p> </td> </tr> </table>	<p>Mandants : Mme LAMBIES Mme ANTOINE Mme BECHAUX Mme LABATUT M. TROISI, Mme PASCUAL M. TERRIBLE</p>	<p>Mandataires : Mme KELLER M. MILLAT M. D'ETTORE Mme MOUYSSET Mme DUBOIS M. GRIMAL Mme GARRIGUES</p>
<p>Mandants : Mme LAMBIES Mme ANTOINE Mme BECHAUX Mme LABATUT M. TROISI, Mme PASCUAL M. TERRIBLE</p>	<p>Mandataires : Mme KELLER M. MILLAT M. D'ETTORE Mme MOUYSSET Mme DUBOIS M. GRIMAL Mme GARRIGUES</p>		
<p>NOMBRE DE MEMBRES</p> <p>Afférents au Conseil : 35 En exercice : 35 Qui ont pris part à la délibération : 35</p>	<p>Absents :</p> <p>Secrétaire de séance : M. FREY</p> <p>Rapporteur : M. LE MAIRE</p>		
<p>Date de convocation : 22/06/2012</p> <p>Transmis en sous-préfecture le : 06/07/2012 Affiché le : 06/07/2012</p>	<p>SOUS-PREFECTURE BEZIERES RECULE 06 JUL. 2012 Bureau des Politiques Publiques</p>		

Figure 17: Extrait du registre des délibérations de la commune d'Agde
(Source : <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>).

1. Concernant les objectifs poursuivis :

⁵<https://www.omlbgroupe.com/fr/ile-des-loisirs-cap-dagde/>.

Cette concertation vise à associer le public à la définition du parti d'aménagement pendant la phase d'étude qui suivra les objectifs souhaités.

2. Concernant les modalités de la concertation :

Dans le but d'offrir les meilleures garanties de transparence de la procédure, il est proposé d'ouvrir à compter de la présente délibération, une très large concertation avec l'ensemble des personnes intéressés par ce dossier, les habitants, les associations et les représentants de la station.

Il est proposé que cette phase de concertation prenne les formes suivantes :

- Réalisation des publicités réglementaires de la présente délibération avec insertion dans un journal publié dans le département et dans l'Agathois d'un avis d'information du public sur l'ouverture de l'actuelle phase de concertation.
- Mise à disposition en Mairie d'un dossier des études en cours relatives au projet de ZAC avec mise à jour du dossier jusqu'à ce que le conseil municipal tire le bilan de la concertation.
- Mise à disposition en Mairie d'un cahier destiné aux observations du public.
- Mise en ligne sur le site internet de la ville des modalités de la concertation et d'une synthèse du dossier.
- Tenue d'une réunion publique qui sera annoncée par les médias locaux.

La concertation durera au minimum 1 mois et débutera le 1^{er} Aout 2012. A l'issue de cette concertation, Monsieur le Maire présentera le bilan devant le conseil municipal qui en délibérera avant que le dossier soit mis à la disposition du public en Mairie⁶.

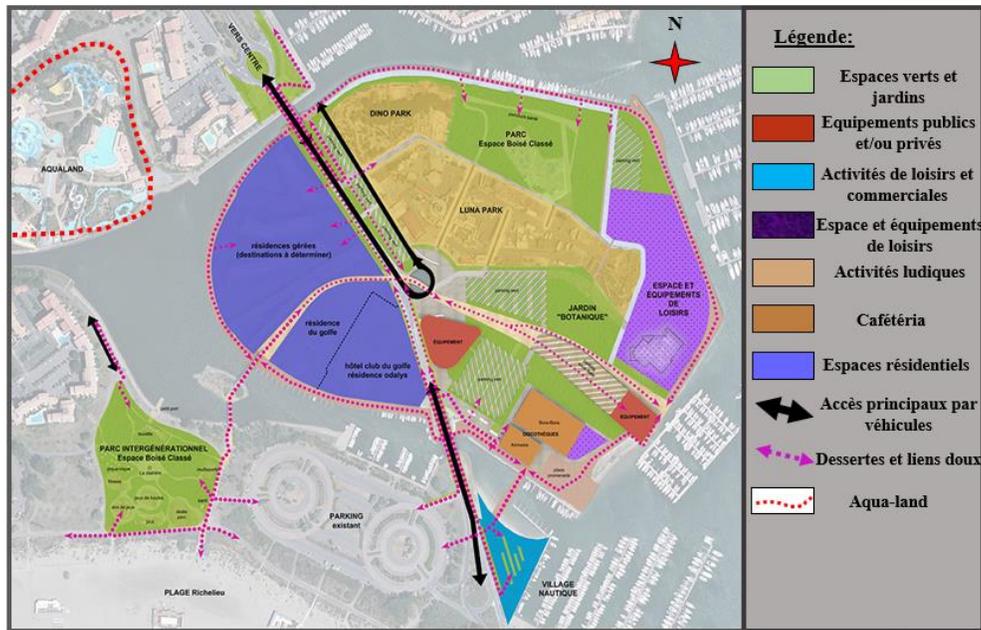
II.8.- Scénario et programmation :

Compte tenu des enjeux en présence et de ce qui précède, complétée par la complexité de la programmation proposée :

- La mise en œuvre d'une qualité urbaine rénovée réinventée, renforcée, d'un nouvel art de vivre ...
- Favoriser l'implantation d'équipements novateurs et de qualité.

⁶ Idem.

- La mise en œuvre d'une nouvelle approche touristique de la station.
- Améliorer l'image de la station, la dynamiser⁷.



Schémas 9: Zoning d'actions de l'île de loisirs du Cap d'Agde (Source : Petitions24.net + auteur).

II.9.- Quelques actions ⁸:

- Au niveau d'entrée de ville d'Agde :

⁷ <https://www.omlbroupe.com/fr/ile-des-loisirs-cap-dagde/>.

⁸ <https://www.herault-tribune.com/articles/34657/cap-d-agde-un-nouveau-coeur-de-station-les-photos-la-presentation-les-videos/>.

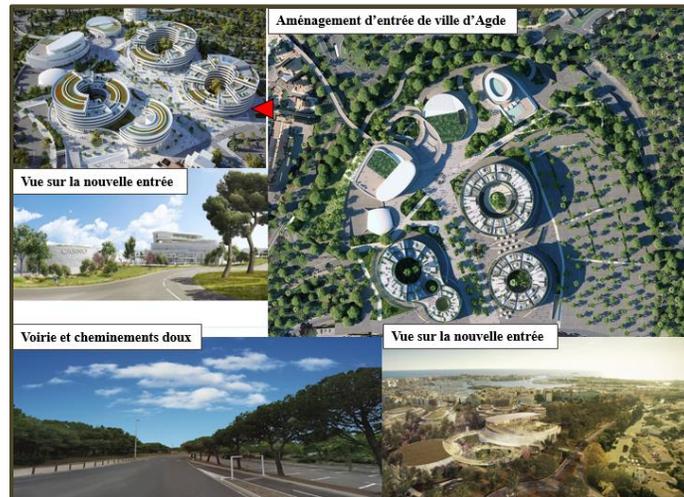


Figure 18 : L'aménagement d'entrée de ville d'Agde (Source : herault-tribune.com+ auteur).

- Au niveau d'île de loisirs : La Cap d'Agde.



Figure 19 : La requalification d'île de loisirs de Cap d'Agde (Source : herault-tribune.com+ auteur).

- Pour une mixité fonctionnelle : les élus d'Agde ont réalisé des logements avec commerces et services de proximité à la fois, un hôtel comme un équipement d'accueil et des 2équipement publics et de services.
- En ce qui concerne la mobilité :

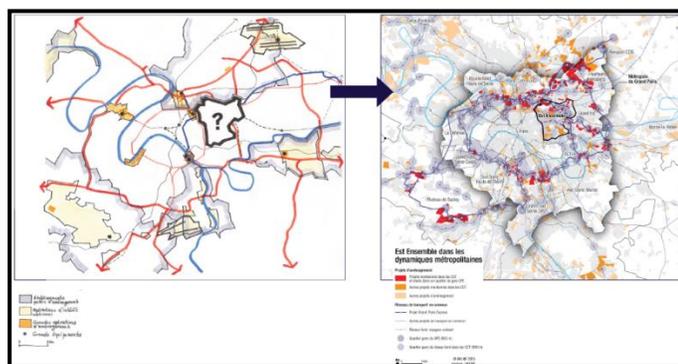
- Ils ont amélioré les voiries existantes, la réalisation des Pistes cyclables et des espaces de stationnement ...
- **Une meilleure qualité de vie avec des liaisons douces et des aménagements phoniques aux bords des routes et des cœurs d'îlots arborés.**
- Sur l'échelle environnementale : les bâtiments exemplaires sont exceptionnels par leur sobriété énergétique et leur faible impact environnemental⁹.

Exemple 03 : Le projet urbain de la Canal de l'Ourcq.

Introduction :

Avant d'entamer la présentation de notre exemple, il faut dire qu'il est né après la création d'une conurbation réussite représenté dans le projet urbain d'Est d'Ensemble.

Le projet urbain d'Est Ensemble constitue une prospective du devenir du territoire à 15 ans. Il met en avant l'enjeu d'intégration dans la métropole : il s'agit d'inscrire les enjeux de développement du territoire dans la dynamique métropolitaine, de reconnaître ses atouts et ses potentiels, et d'aider à la sortie opérationnelle des projets d'aménagement et de développement¹⁰.



Carte 04: Le projet urbain d'Est d'ensemble (Source : docplayer.fr)

⁹Idem

¹⁰Projet urbain d'Est Ensemble - conseil communautaire 15/12/2015 - 29/29.

Parmi ses enjeux¹¹ :

- Reconnecter les territoires d'Est Ensemble entre eux et avec la métropole.
- Intensifier les polarités du territoire.
- Dynamiser les tissus diffus.
- Faire rayonner le territoire dans la métropole.

III.1. Présentation du projet du Canal de l'Ourcq ¹²:

Les projets d'occupation artistique et éphémère sur le canal sur un territoire en mutation : le secteur Plaine de l'Ourcq est traversé de zones non-aménagées (friches, terrains vagues) qui d'ici quelques années feront place à de nouveaux équipements urbains



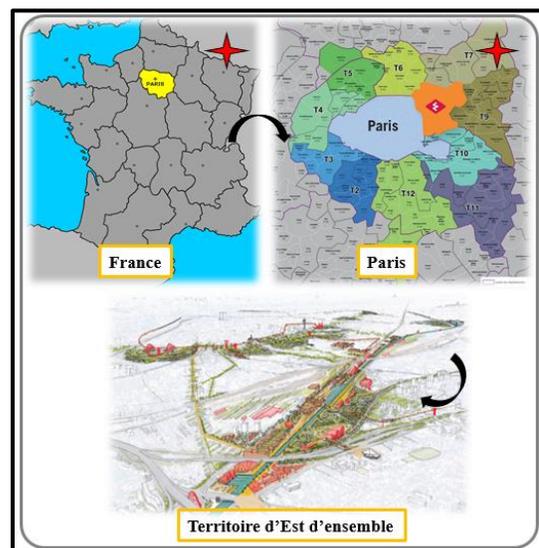
Figure 20 : Le projet urbain du Canal de l'Ourcq (Source : sequano.fr)

Dans ce cadre, le festival l'Été du Canal

permet de valoriser le canal de l'Ourcq et ses berges propices à la détente et aux loisirs en plein air et de faciliter le développement de ce territoire en pleine transformation.

III.2 -Situation du projet de la Canal de l'Ourcq :

- **A l'échelle nationale** : Le projet urbain se trouve à Paris la capitale française.
- **A l'échelle communale** : le territoire se situe à 3Km de la commune de Paris.
- **A l'échelle régionale** : le projet urbain donne sur le canal de l'Ourcq qui le traverse.



¹¹Projet urbain d'Est Ensemble - Conseil communautaire 15/12/2015 - 3/29.

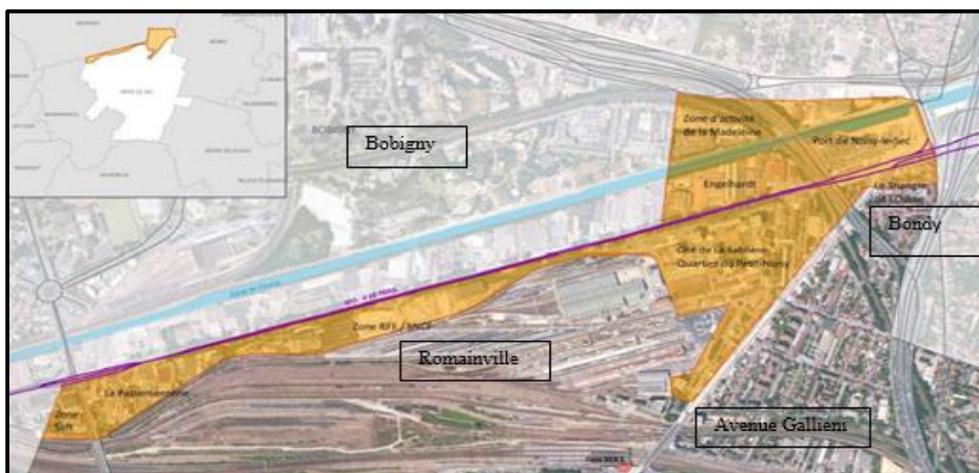
¹² <https://www.tourisme93.com/ete-du-canal/occupations-ephemeres-friches-ourcq.html>.

III.3 -Les limites du projet :

Carte 06 : Situation géographique du canal de l’Ourcq
(Source : Google image +traitement d’auteur)

Le périmètre de projet, largement urbanisé, se situe sur la frange Nord de la commune noisienne. Il est bordé:

- A l’Est par la commune de Bondy.
- A l’Ouest par la commune de Romainville.
- Au Nord par la commune de Bobigny.
- Au Sud par l’avenue Gallieni¹³.



Carte 05 : les limites du canal de l’Ourcq (Source : docplayer.fr)

III.4 -Etat des lieux et diagnostic¹⁴ :

III.4.2. Le site et son environnement :



Figure 21 : La plaine de l’Ourcq avant le projet urbain (Source : objectifgrandparis.fr)

¹³ https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/qdpo_05._rapport_de_presentation.pdf.

¹⁴ https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/qdpo_05._rapport_de_presentation.pdf.

CONSTAT	Orientations
<ul style="list-style-type: none"> • la Plaine de l’Ourcq, est un site dont le passé industriel et ferroviaire • laisse aujourd’hui un tissu urbain morcelé et hétérogène aux portes de Paris. • les berges sont en ZUV (zone urbaine verte), zone qui étend et améliore la protection des espaces à vocation écologique, récréative et de loisirs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Constituer un document de référence, partagé et prospectif sur le territoire dans lequel s’inscrit le canal et les usages qui s’y développent. • Evaluer la faisabilité d'implantation de ports (fret, plaisance et transports de voyageurs) et d’équipements de loisirs sur la section à grand gabarit du canal de l’Ourcq.

Tableau 06 : Le canal de l’Ourcq et son environnement urbain (Source : *est-ensemble.fr*)

III.4.3. Le site au regard de son entrée et ses activités économiques:

CONSTAT	Orientations
<ul style="list-style-type: none"> • Certaines activités qui aujourd’hui s’insèrent mal dans le tissu urbain • L’activité commerciale est mal insérée dans le site. • La difficulté d’accès par les infrastructures existantes, et au niveau de la plaine de l’Ourcq, il y’avais une absence au niveau d’infrastructures. 	<ul style="list-style-type: none"> -Délocaliser certaines activités qui aujourd’hui s’insèrent mal dans le tissu urbain. -L’attractivité commerciale du site sera également renforcée par l’implantation de différents commerces le long de l’ex RN3 au niveau des secteurs Engelhard, Sablière et Port de Noisy ainsi que le long de l’axe nord-sud (rue Baudin Prolongée). - En s’appuyant sur les infrastructures que représentent le canal et les nouveaux modes de transports, en la création d’équipements phares, vitrines de la dynamique future de la ZAC.

Tableau 07 : Le canal de l’Ourcq au regard de son entrée depuis Paris et les activités économiques (Source : *est-ensemble.fr*)

III.4.4. Le site au regard des abords du Canal et son aspect paysagère :

CONSTAT	Orientations
<ul style="list-style-type: none"> - Les deux rives de la Canal constituent un potentiel très important pour développer plusieurs activités, et plus particulièrement le tourisme et le loisir. 	<ul style="list-style-type: none"> - L’aménagement des rives du canal de l’Ourcq, il s’agira de mettre en place un véritable maillage paysager reliant le Parc de la Bergère au secteur du Port de

<p>- L'absence des liaisons entre les deux rives, et aussi les cheminements doux</p>	<p>Noisy ainsi que d'offrir aux futurs habitants des cheminements piétonniers en accompagnement de la requalification des voiries.</p>
--	--

Tableau 08: Le site au regard de ses abords et son aspect paysagère (Source : *est-ensemble.fr*)

III.4.5. Le site au regard de son offre de loisirs :

CONSTAT	Orientations
<p>-Le Canal de l'Ourcq peut devenir un axe majeur de développement d'une économie des loisirs et tourisme urbain, compatible avec une fonction économique de fret fluvial.</p>	<p>- Encourager le développement multipolaire d'équipements attractifs, lieux de rencontre et de détente qui pourraient jaloner le canal -Réaliser des équipements permettant le développement de la plaisance, du nautisme et des loisirs nautiques notamment pour répondre à une forte demande des habitants mais aussi des touristes</p>

Tableau 09 : L'offre de loisirs au niveau du Canal de l'Ourcq (Source : *est-ensemble.fr*)

III.5. - les enjeux de ce secteur seront notamment de :

- **Enjeux écologique et développement durable :**
 - Proposer un modèle de développement plus durable et plus humain pour offrir un cadre de vie de qualité.
 - Insertion du canal de l'Ourcq dans le 1er réseau fluvial français ... et d'importantes marges de progression (canal : 3,4% du trafic fluvial francilien et 0,02% du trafic total tous modes confondus).
 - Objectif du Grenelle : augmentation de 25% de la part des transports alternatifs à la route.
- **Mixité sociale :**
 - Produire des logements diversifiés favorisant une mixité de population.
- **Enjeux régionaux de maintien et de développement d'une mixité des fonctions de la voie d'eau :**
 - Le système fleuve, « site stratégique, élément fédérateur du projet spatial régional » du Projet.

- Préserver et encourager une ville productive porteuse d'emploi et développer le transport fluvial.
- **Multiples enjeux de développement territorial :**
 - Important processus de renouvellement urbain autour du canal de l'Ourcq, mobilisant les différentes collectivités (Villes, Communauté d'Agglomération Est Ensemble, Département, Région) et leurs partenaires, l'Etat mais aussi l'Europe (« projet urbain intégré » du territoire canal de l'Ourcq /RN3).
 - Espace de nature en ville, un écosystème particulier.
 - Vecteur de déplacements.
 - Construire un axe culturel de référence métropolitaine.
- **Enjeux de loisir et de rayonnement :**
 - Créer une destination de loisirs et de tourisme
 - L'ensemble des projets urbains contribueront dans les 15 années à venir à produire des logements, à accroître les capacités d'accueil d'activités et d'entreprises, à mettre en service de nouveaux équipements au service des habitants.
- **Développer tous les usages / mixité / cohérence des usages dans le territoire:**
 - Favoriser l'utilisation du fleuve comme axe de transports, pour les marchandises mais aussi pour les personnes ET faire du canal, un espace public « vert » partagé, accompagnant les projets de « retournement » des villes vers la voie d'eau¹⁵.

III.6 - Objectifs :

Sur l'ensemble du périmètre de la ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq s'articule autour de plusieurs objectifs qui s'inscrivent dans la continuité de ceux énoncés au stade du dossier de création modificatif de la ZAC¹⁶ :

¹⁵ https://www.tourisme93.com/Local/tourisme93/fr/pdf/schema_directeur_canal_p1a14.pdf.

¹⁶ <https://www.noisyselec.fr/projets-d-am%C3%A9nagement/zac-du-quartier-durable-de-la-plaine-de-l-ourcq>.

- Créer un quartier durable par la construction de logements diversifiés, accessibles à tous et répondant aux exigences du développement durable.
- Accompagner la transformation de l'activité économique liée à la désindustrialisation en redonnant une image qualitative au territoire.
- Réduire les coupures urbaines en créant de nouveaux axes pour raccorder les quartiers aux centralités urbaines ; valoriser le lien essentiel entre les territoires.
- Revaloriser les abords du canal de l'Ourcq et son aspect paysager en améliorant son accès et en y développant **des activités de loisirs**
- Aménager l'espace urbain : désenclaver le site en proposant des zones réservées aux piétons, aménager des voies dédiées aux vélos, créer des espaces verts de qualité et des espaces publics agréables

III.7. Le programme :

Parmi les projets réalisés au niveau de ce secteur :

Projet	chiffres
Solidarité / Logement / habitat	<ul style="list-style-type: none"> • 65 000 logements sociaux environ, soit 40 % du parc de logement • 3 « territoires de projets » qui totalisent plus de 1 800 000 m² constructibles.
Economie / activités commerciale	<ul style="list-style-type: none"> • 450 000 m² de locaux d'activité et des bureaux • 68 000 m² de commerces.

<p>Equipement de loisirs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 100 équipements sportifs : 30 terrains (stades), 45 salles de sport (gymnases), 10 piscines, 10 équipements spécialisés (courts de tennis, dojo...) • 50 équipements culturels : 8 théâtres, 7 cinémas, 13 conservatoires ou écoles de musique/danse, 16 bibliothèques, 10 salles de spectacle, 2 galeries d'art (musées).
<p>Mobilité / transports</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 3 lignes de tramway (1, 3, 4), 5 lignes de métro (3, 5, 7, 9, 11), 1 ligne de RER (E), 2 autoroutes (A3 et A86)
<p>Chiffres qui indiquent la réussite du projet urbain en termes d'attractivité et de marketing urbain.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 58 000 emplois • 30 000 établissements • 4 850 entreprises créées tous les ans.

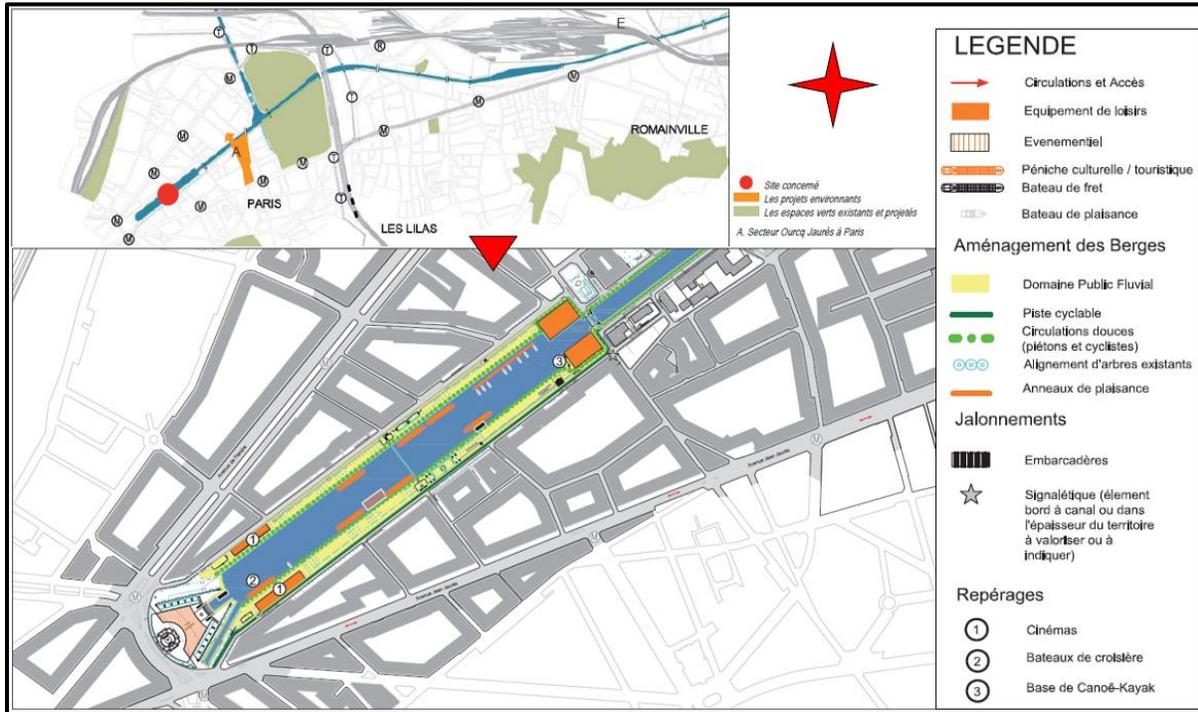
Tableau 10: Le territoire en chiffres-clés. (Source : http://www.ville-pantin.fr/dates_et_chiffres_cles.html).

III.8- Scénario et plan d'action:

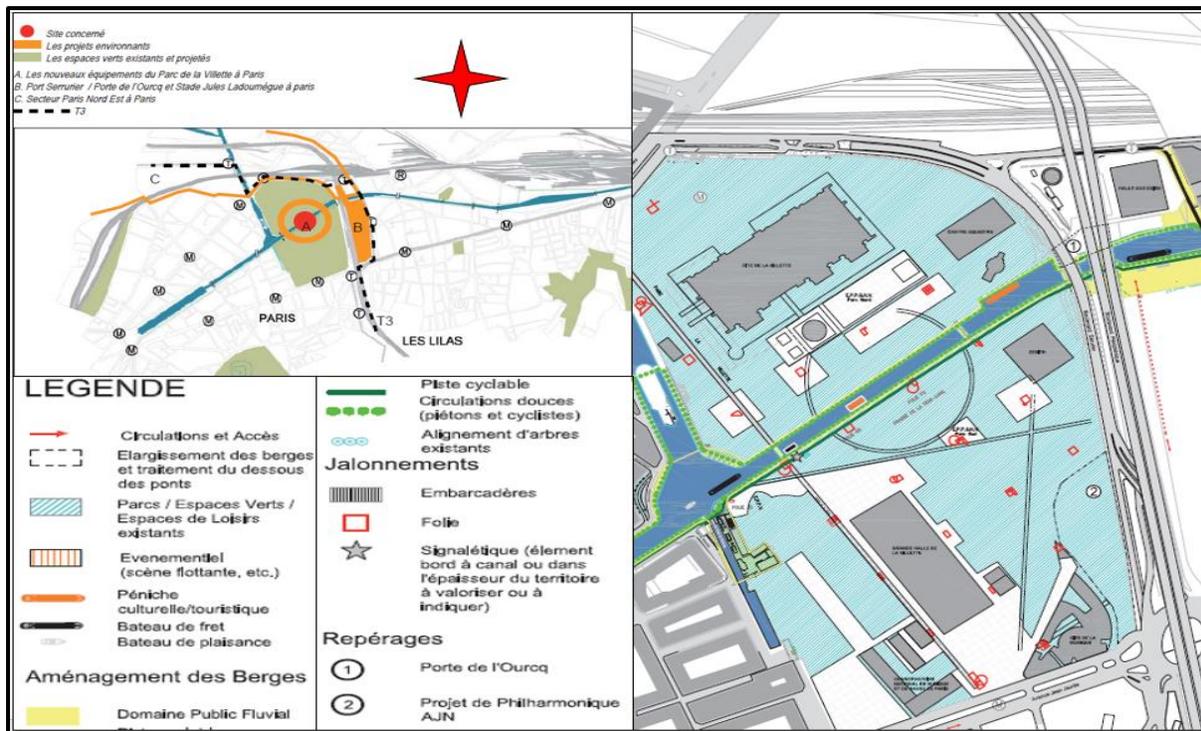
Au niveau u scénario, on a pris uniquement les parties qui va accueillir des projets de loisirs ¹⁷:

- **Partie 01 : zone ICAL du bassin de la villette à Paris.**

¹⁷ Conseil général de Seine Saint Denis Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq - Document support au COPIL du 18.02.2010 - Daquin et Ferrière Architecture et Urbanisme- Sequano- Samarcande.

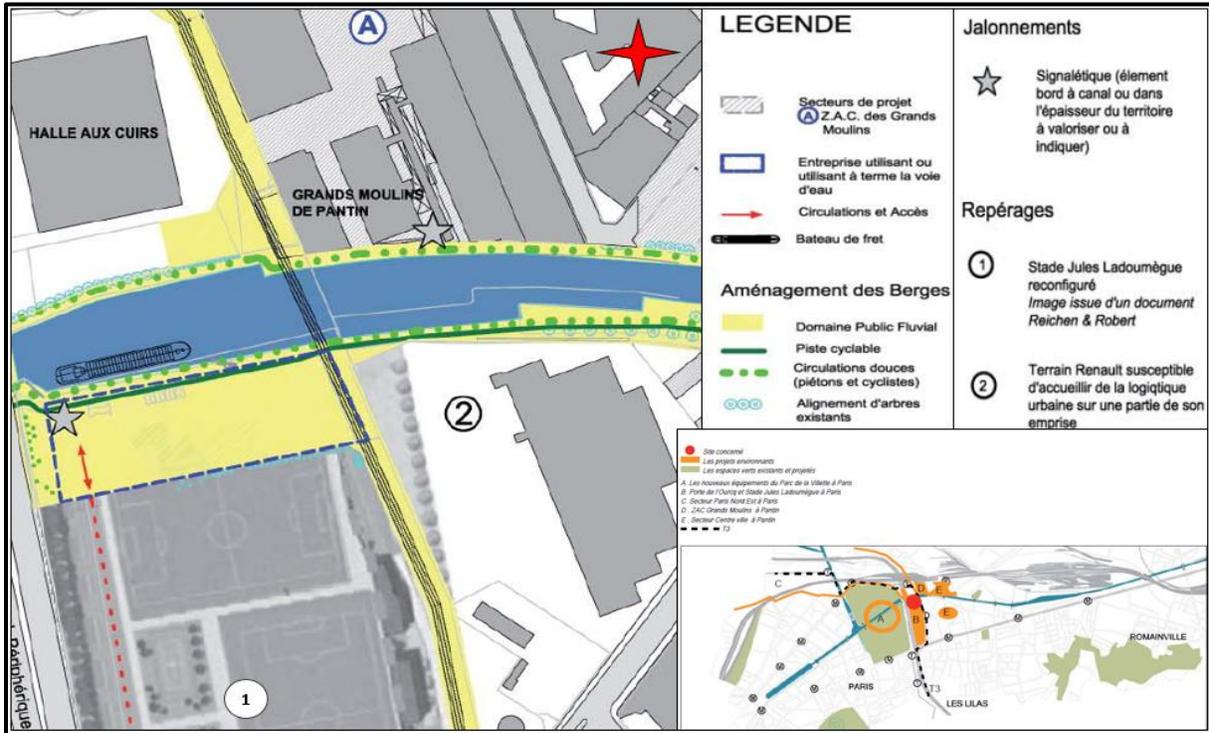


Carte 06 : Proposition d'aménagements de la zone d'ICAL du bassin de la Vilette (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).



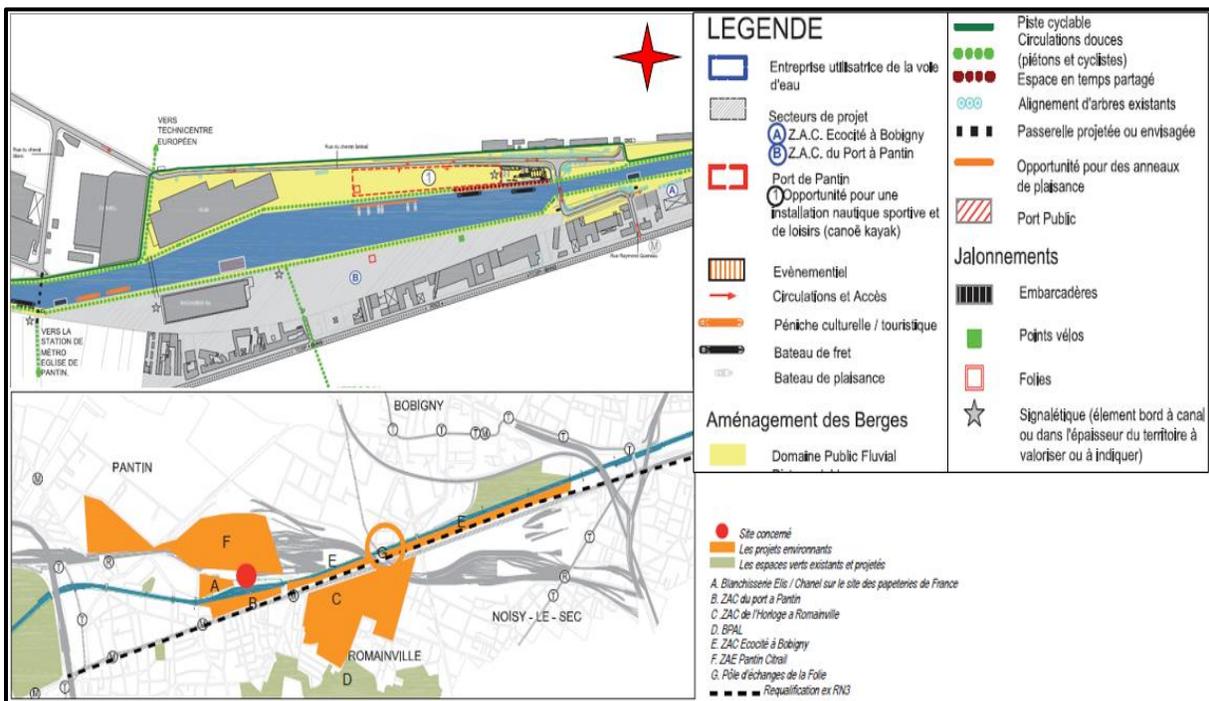
Carte 07: Proposition d'aménagements de la zone d'ICAL du bassin de la Vilette (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

➤ **Partie 02 : port urbain Sérurier à Paris / Pantin.**



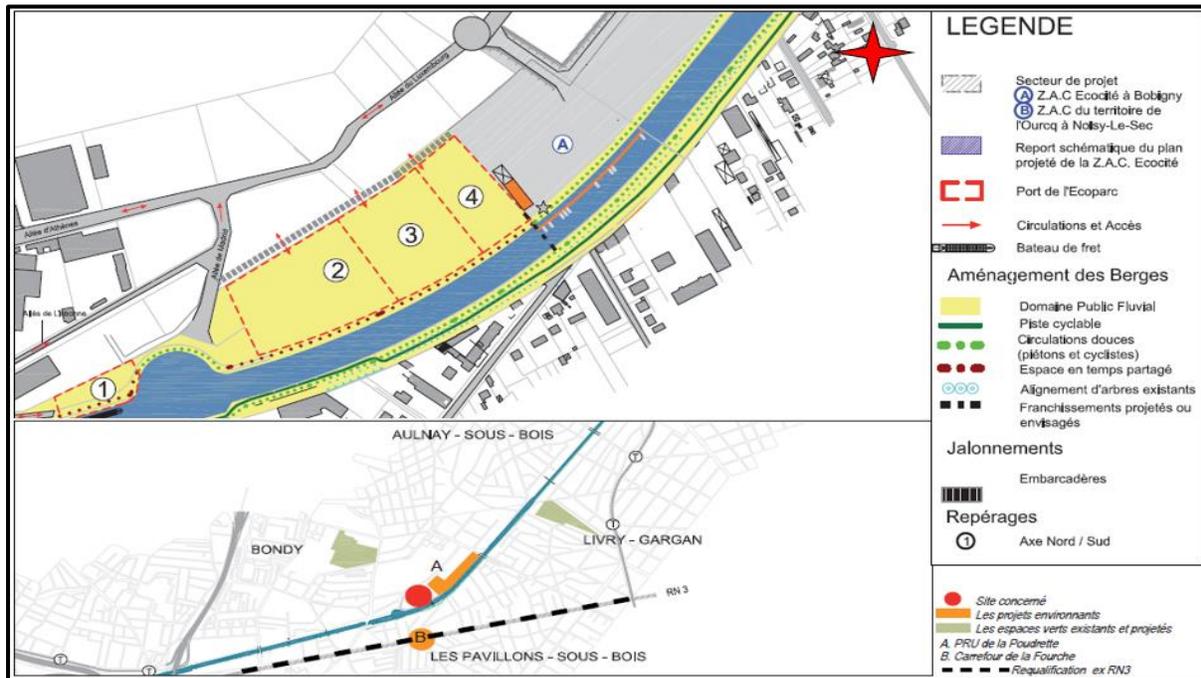
Carte 8 : Proposition d'aménagements de la zone du port urbain de Paris/ Pantin
(Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

➤ **Partie 03 : Port mixte de Pantin.**



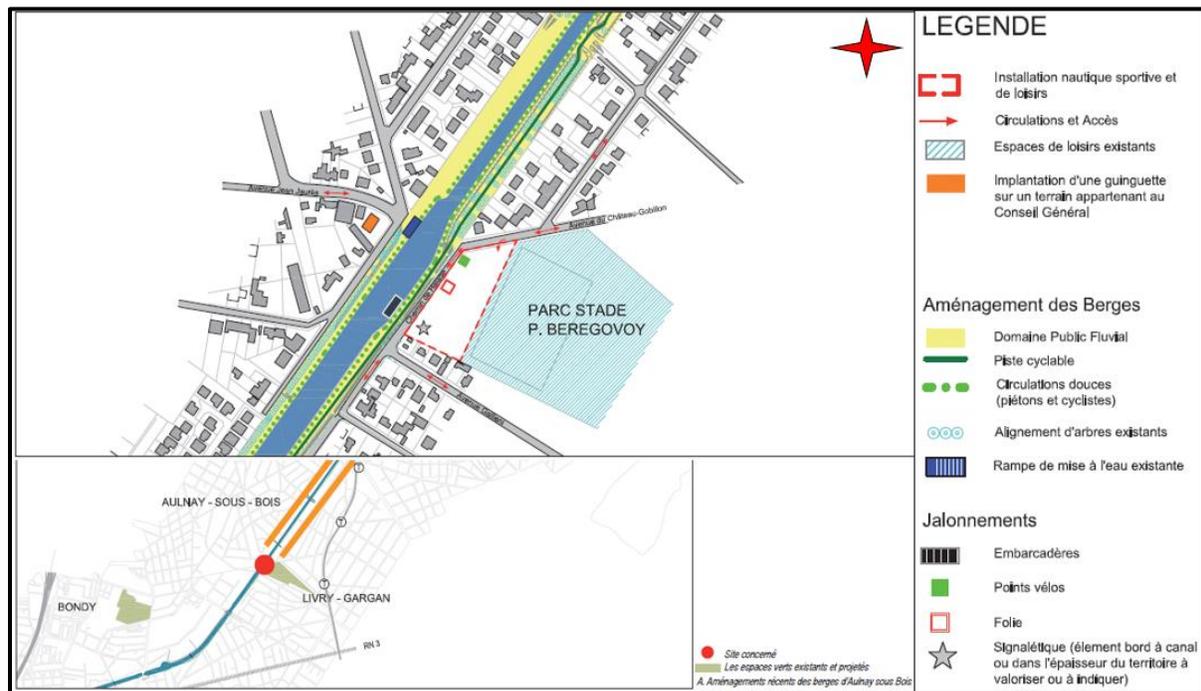
Carte 9 : Proposition d'aménagements de la zone du port mixte de Pantin
(Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

➤ **Partie 04 : port mixte de PAVILLONS-SOUS-BOIS.**



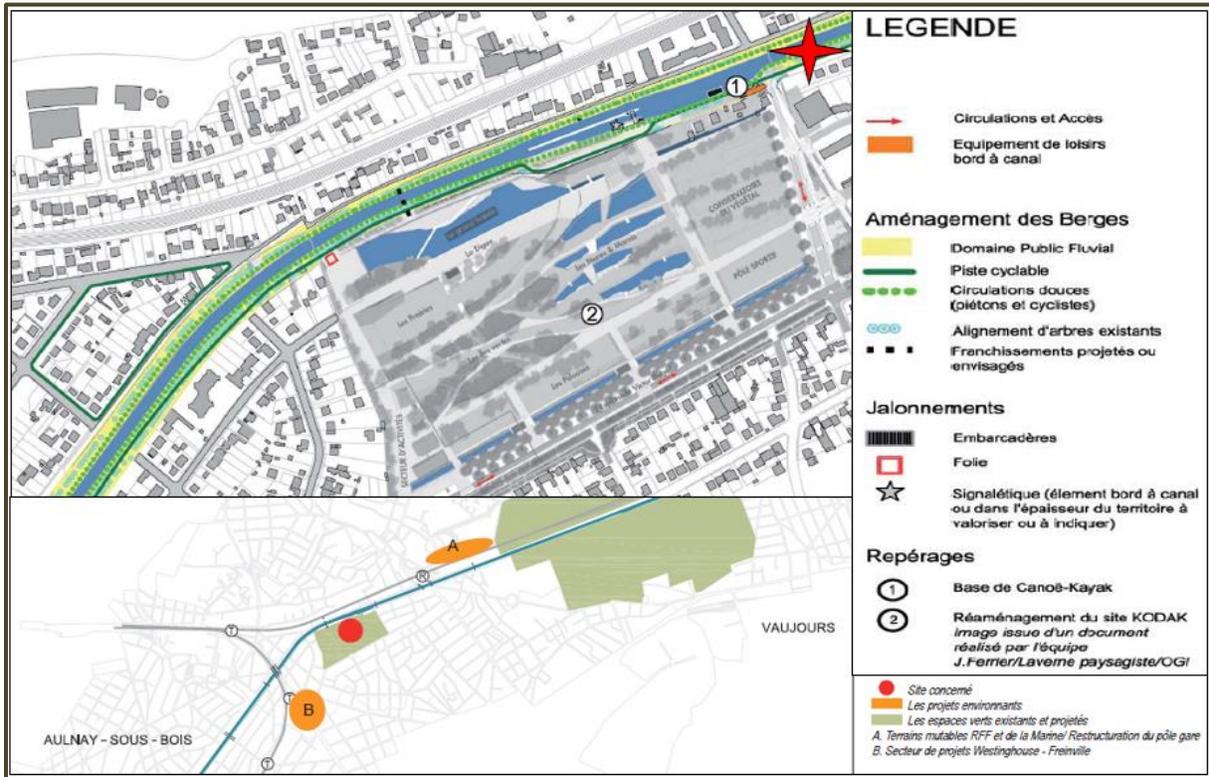
Carte 10 : Proposition d'aménagements du port mixte de PAVILLONS-SOUS-BOIS
 (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

➤ **Partie 05 : Port ICAL de Livry-Gargan.**



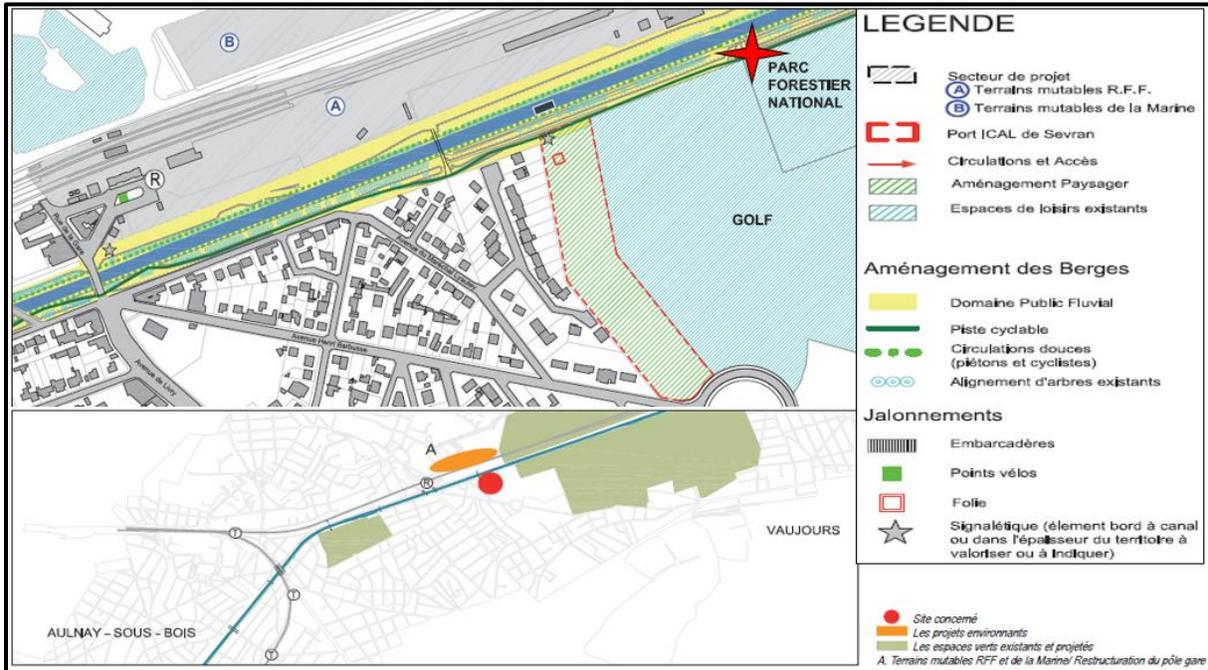
Carte 11 : Proposition d'aménagements du port ICAL de Livry-Gargan
 (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

➤ **Partie 05 : Port ICAL du parc KODAK A SEVRAN.**



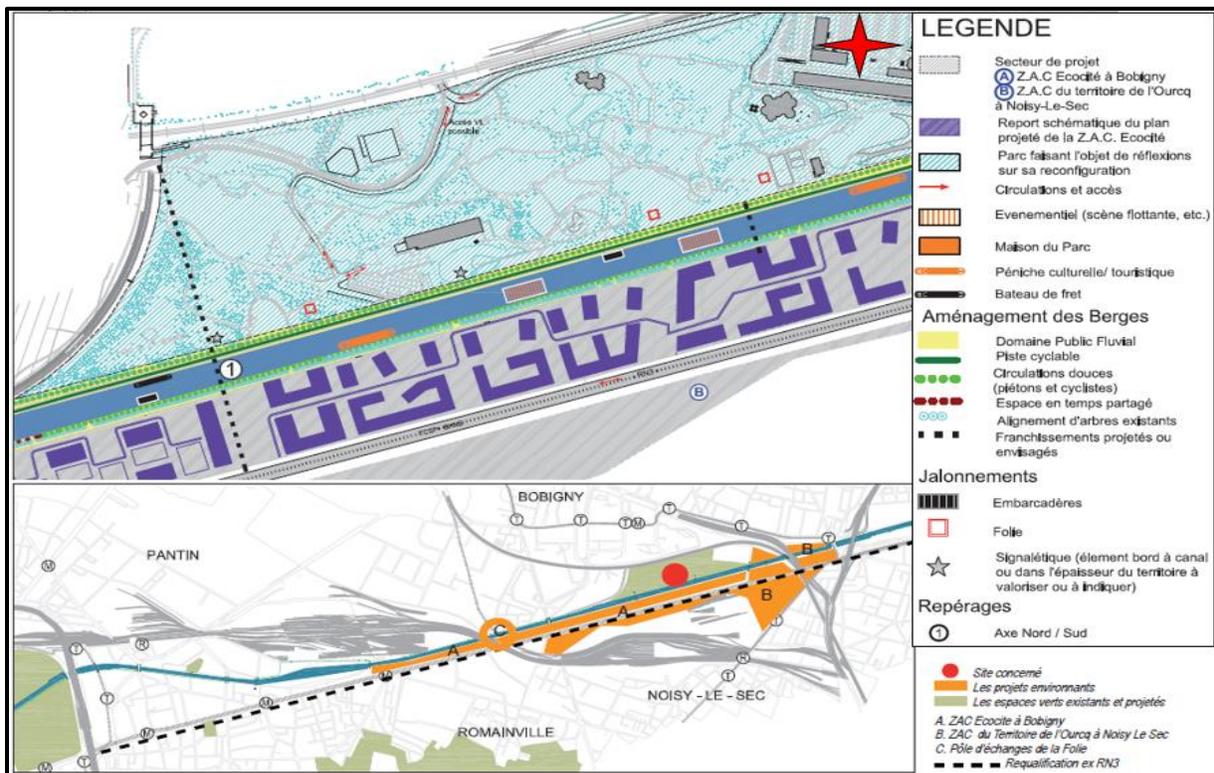
Carte 12 : Proposition d'aménagements du Port ICAL du parc KODAK A SEVRAN
 (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

➤ **Partie 06 : Port ICAL de SEVRAN.**



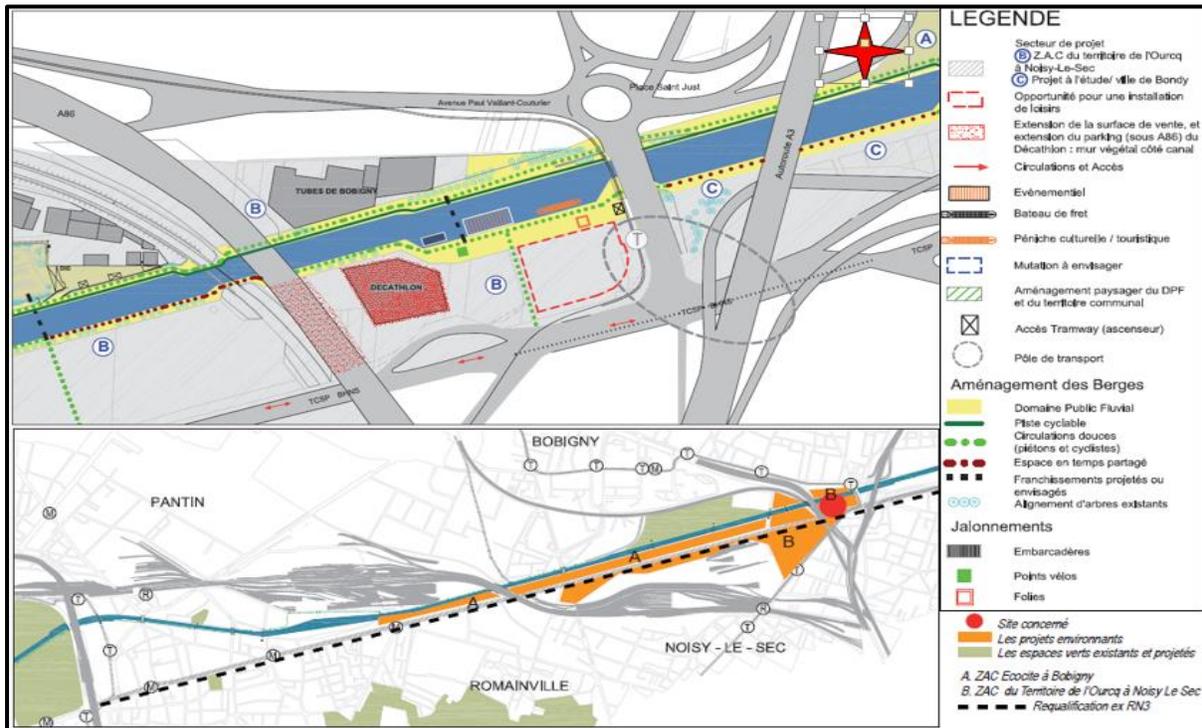
Carte 13 : Proposition d'aménagements du Port ICAL de SEVRAN
 (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

➤ **Partie 07 : Zone ICAL du parc de LA BERGERE DE BOBIGNY.**



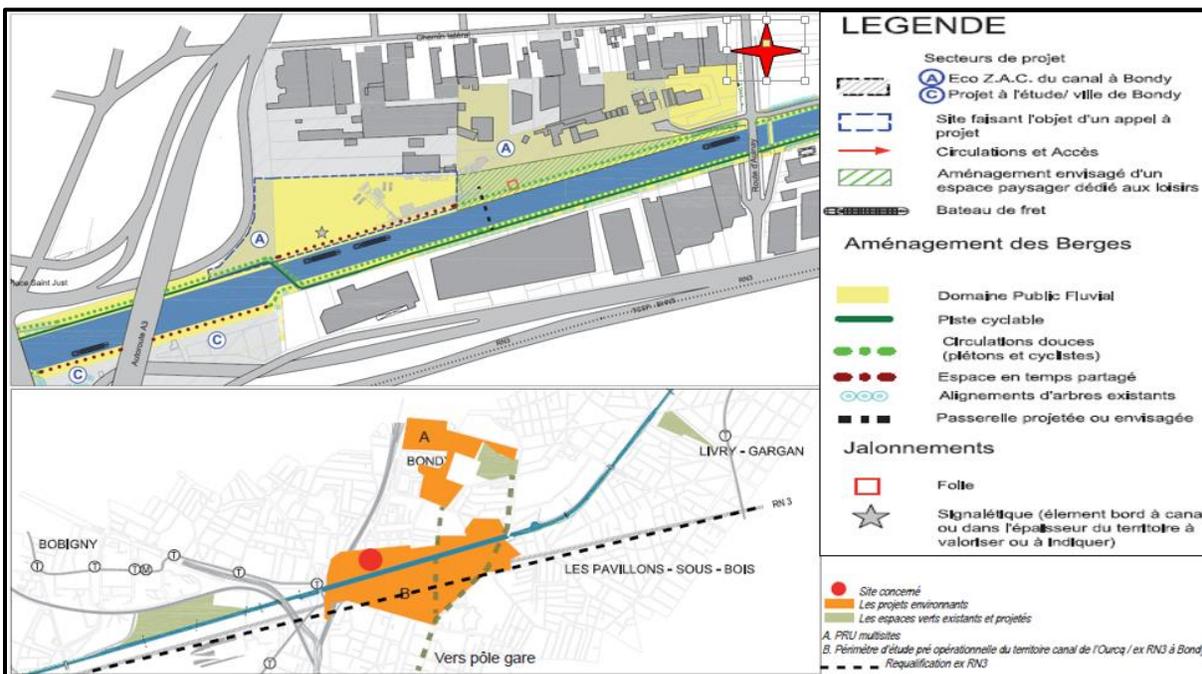
Carte 14 : Proposition d'aménagements du Zone ICAL du parc de la BERGERE de BOBIGNY
 (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

➤ **Partie 08 : Port ICAL de NOISY-LE-SEC.**



Carte 15: Proposition d'aménagements du port ICAL de NOISY-LE-SEC
 (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

➤ **Partie 09 : Port urbain de Bondy.**



Carte 16 : Proposition d'aménagements du port ICAL de NOISY-LE-SEC
 (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

Type d'insertion	Projets prochetés
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> -Amélioration de l'accèsibilité vers le canal. - La requalification de quelques voies existantes et la création d'autres voies au niveau des zones inaccessibles. -La création des passerelles pour une connexion facile entre les deux rives.
Circulations douces et pistes cyclables	<ul style="list-style-type: none"> -Espace dédié à la promenade : piétons, rollers, cyclistes etc. -Bande cyclable exclusivement réservée aux cyclistes. - Favoriser le transport de voyageurs, en implantant des arrêts de navette fluviale à proximité de polarités de loisirs, d'emplois, de commerces et services. Ce transport mode doux doit venir en complémentarité du réseau de transport en commun existant. -Diversification du modes de transports.
Projets de loisirs	
Partie 01	<ul style="list-style-type: none"> - Bateaux de croisière - Péniche culturelle - Cafés / Restaurants dans les immeubles riverains - Base de Canoë Kayak - Terrains de jeux pour enfants - Arrêt bateau de passagers - etc... <p>Les berges sont très larges (23 m) et permettent des usages multiples: marchés ponctuels, jeux de boules etc...</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Jardins à thème - Aires de jeux, de théâtres où la nature est mise en scène. - Des« Folies ». - La Cité de la Musique - Le Zénith - La Géode - La Cité des Sciences - La grande Halle de la Villette
Partie 02	<ul style="list-style-type: none"> - Restructuration du port Sérurier. Maintien de la centrale à Béton Lafarge. -Une libération partielle de l'emprise des terrains Renault afin d'yinstaller de la logistique urbaine.
Partie 03	<p>Opportunité pour une installation nautique/ sportive et deloisirs (canoë kayak etc...): la grande largeur de bassin permetla mixité des usages.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opportunité pour une halte de plaisance: forte demande/saturation des équipements existants. Proximité de Paris.

Partie 04	<ul style="list-style-type: none"> - Opportunité pour installer un équipement départemental. - Opportunité pour installer une halte de plaisance. - Opportunité pour une installation nautique / sportive et de loisirs: espace tampon entre le secteur de renouvellement urbain et la zone portuaire.
Partie 05	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement des espaces verts. - L'aménagement d'un espace paysager avec l'installation éventuelle d'un pôle nautique sportif et de loisirs.
Partie 06	<ul style="list-style-type: none"> - plusieurs équipements de loisirs. - un conservatoire du végétal, groupe de gymnase... - un boulodrome de dimension régionale pouvant accueillir des compétitions internationales. - une base de canoë-kayak (relocalisation de la base existante) - un bassin départemental de rétention dont l'intégration paysagère pourrait passer par la création d'un plan d'eau permanent qu'il alimenterait par surverse. - une zone d'activité tertiaire (loisir commercial) - Le parc a une fonction urbaine, paysagère (création d'un milieu favorisant la biodiversité), d'animation (espaces événementiels, projet pédagogique).
Partie 07	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement des terrains en parc urbain marquant l'entrée du parc aujourd'hui peu lisible. Installation d'un embarcadère et d'une folie.
Partie 08	<ul style="list-style-type: none"> - Installation de « micros équipements » : « folies », péniches culturelles. Accueil d'installations temporaires (scènes flottantes etc...) accompagnant la restructuration envisagée du parc.
Partie 09	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement d'un espace paysager. - Installation d'une folie dans l'espace paysager.

Tableau 11 : Les projets proposés le long du canal de l'Ourcq (Source : Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq).

III.9. Quelques actions :

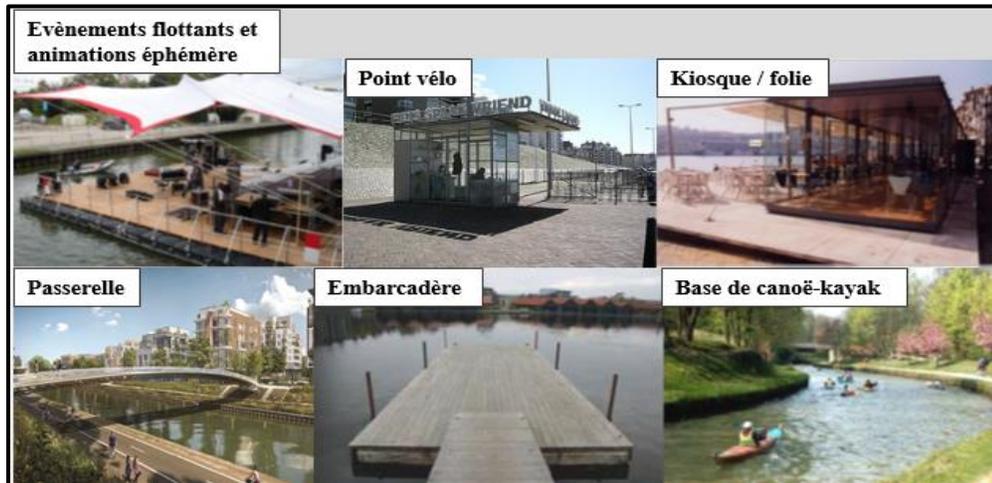


Figure 22: Projets réalisés au niveau du canal de l'Ourcq (Source :Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq + ville-bondy.fr)



Figure 23 : Projets de loisir au niveau du canal de l'Ourcq (Source :leparisien.fr+ ville-bondy.fr).



Figure 24 : Projets réalisés au niveau du canal de l’Ourcq (Source :leparisien.fr+ ville-bondy.fr)

Le tableau récapitulatif des exemples :

	Exemple 01 « ROMANS SUR ISERE : Etude entrée ouest de la commune »	Exemple 02 : La Cap d’Agde	Exemple 03 : La plaine de l’Ourcq
Pourquoi	Cet exemple traite des enjeux que nous les trouvons intéressants pour notre projet tels que : le traitement des problèmes des nuisances et une qualité urbaine, architecturale et paysagère. Dans cet exemple l’objectif est sécuriser, favoriser et faciliter le maximum, la liaison entre le centre-ville et le quartier périurbain et le rendre plus attractif travers le renforcement d’activité commerciale et finalement, l’amélioration du cadre de vie par la haute qualité urbaine, architecturale, paysagère et traitement des problèmes des nuisances.	La pertinence du choix de l’exemple dont l’objectif est embellir une entité de ville tout en assurant son développement touristique, offre de loisirs et économique adéquat.	Le secteur étudié de la plaine de l’Ourcq est traversé de zones non-aménagées (friches, terrains vagues) qui donne des opportunités d’intégrer des nouveaux équipements structurants qui permettent de rendre le canal festive et dynamique et valoriser ses berges propices à la détente et aux loisirs en plein air et de faciliter le développement de ce territoire en pleine transformation.

<p>Donc, les deux exemples sont pertinents, ils touchent plusieurs notion : l'intervention sur l'entrée de ville, la création d'une partie entre deux taches urbaine, rendre la zone plus festive et dynamique.</p>	
Intérêt	<p>Type d'intervention adapté pour arriver à l'objectif. Quel type d'intervention faudrait opter pour améliorer l'existant.</p>
Synthèse	
Points de convergences	<ul style="list-style-type: none"> • un enjeu urbain plus large que son propre périmètre (relation entre deux entités urbaines) • Un enjeu de rayonnement pour conforter une position de destination festive et attractive. • L'existence des friches urbaine (un enjeu de foncier). • Le renforcement de l'image et la relation entre ville et une contrainte physique. • Des interventions au bord d'une source d'eau. • La mixité fonctionnelle. • Développement économique. <p>Qualité urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérer les besoins en stationnement Limiter le nombre d'entrées-sorties sur l'avenue Anthonio De Gaulle afin d'éviter les croisements de flux de véhicules <p>Qualité urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gérer les besoins en stationnement publiques selon plusieurs modes <p>Qualités environnementale et paysagère :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer un maillage végétale et modes doux le long de l'avenue <ul style="list-style-type: none"> •
Points de divergences	<ul style="list-style-type: none"> • Echelle d'intervention (échelle territoriale ou à l'échelle de la métropole). • Les objectifs souhaités.

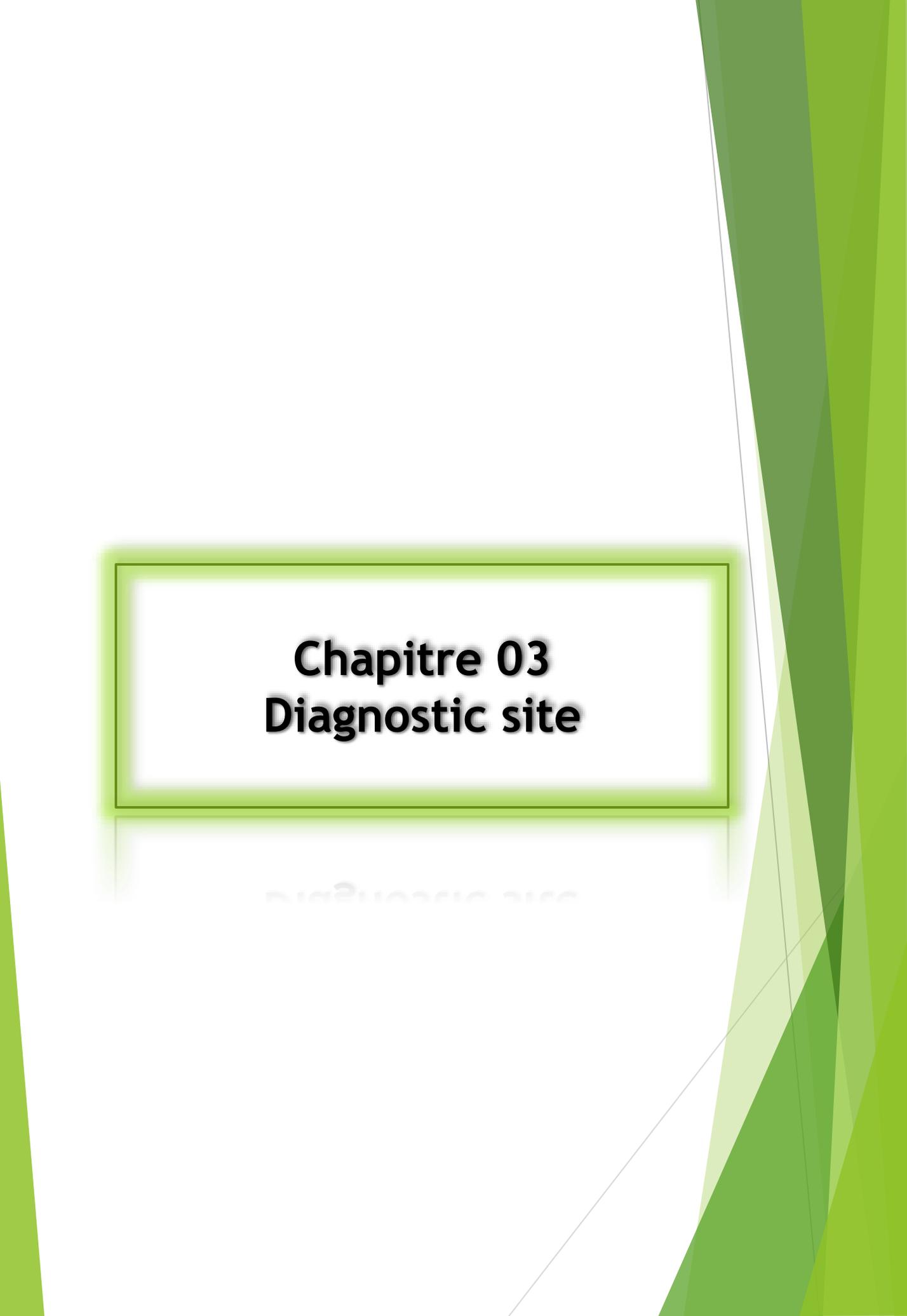
Tableau 10 : Le tableau récapitulatif des exemples (Source : par auteur).

III.10. Synthèse des exemples :

L'analyse des deux exemples de la Cap d'Agde et la pleine de l'Ourcq n'a pas été faite arbitrairement mais à partir d'un choix judicieux et selon des critères bien déterminés. Ces critères traitent tous les éléments nécessaires pour une meilleure maitrise de notre recherche.

Il est nécessaire aussi de noter que, les stratégies adoptées par la plupart des villes, y compris Paris et Montpellier sont des stratégies d'attractivité généralisées, globales, résidentielles, touristiques, loisirs et diversification ou économiques à la fois. Et il est rare de trouver une distinction claire entre les composantes de l'attractivité territoriale.

D'après l'analyse des exemples, nous avons constaté que les problématiques de l'attractivité territoriale, les entrées villes et la création d'une conurbation sont omniprésentes dans les stratégies qui visent la relance d'un nouveau dynamisme et d'une nouvelle vie dans la ville et dans son territoire environnant. L'objectif consiste donc dans : permettre à la ville de se positionner à différents échelles, la reconnexion des deux agglomérations par les usages et par le paysage, l'absorption des friches urbaines et l'intensification des polarités du territoire qui nous emmène vers le renforcement de l'appareil économique, la création d'emplois...etc. Donc le projet doit considérer son périmètre d'une part et tout ce qu'il permettra de desservir d'autre part.



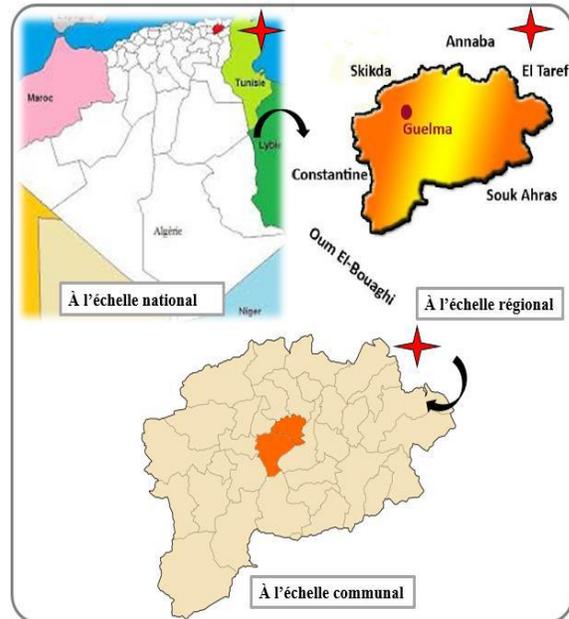
Chapitre 03

Diagnostic site

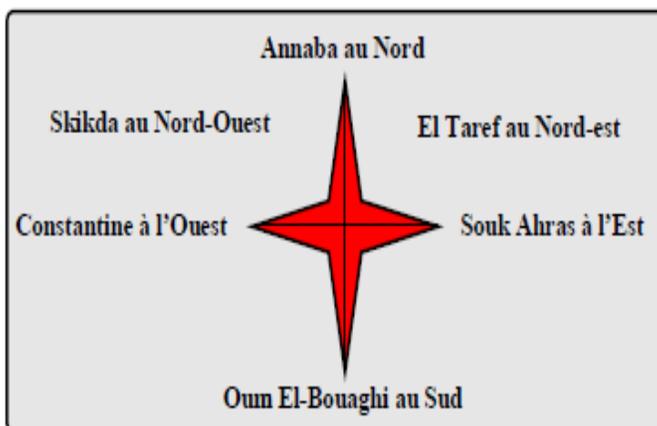
I. Présentation de la Ville de Guelma :

I.1. Situation géographique de la wilaya de Guelma :

Ville de l'Est Algérien, Guelma est située au nord-est de l'Algérie, à 60 km de la mer méditerranéenne, à 100 km de la métropole Constantine et à 150 km de la frontière tunisienne. un point de rencontre, voire un carrefour entre les pôles industriels du Nord (Annaba et Skikda) et les centres d'échanges au Sud (Oum El Bouaghi et Tébessa). Elle occupe une position médiane entre le Nord du pays, les Hauts plateaux et le Sud. La wilaya de Guelma s'étend sur une superficie de 3.686,84 Km².



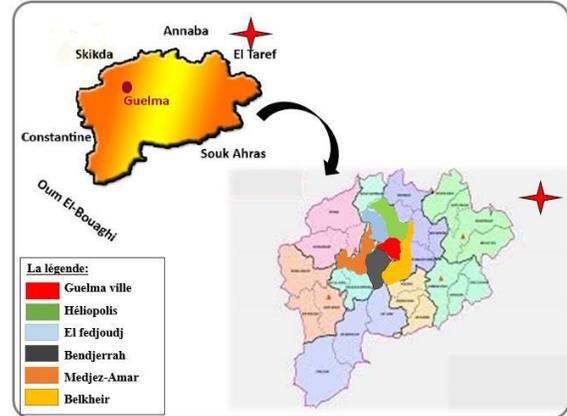
carte 17 : situation de la wilaya de Guelma et son chef-lieu. (Source : Google image + traitement)



. 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

I.2. Situation et limites de la ville de Guelma (chef-lieu):

Localement la commune de Guelma profite d'une position géométrique centrale par rapport à ses plus importants centres (Oued Zenati et Bouchegouf), elle s'étend sur une superficie de 44 Km² entre les berges d'Oued Seybouse au nord et le mont de la Mahouna au sud.



Carte 18: Les communes limitrophes de la ville de Guelma. (Source : Google image + traitement d'auteur)

Limiter par :

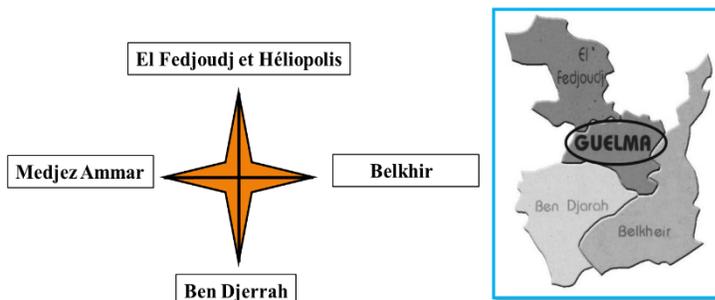


Schéma 10 : Les limites de la wilaya de Guelma (Source : auteur)

Guelma a été érigée en commune mixte en 1854, puis en chef-lieu d'arrondissement (Daira) en 1858, avant d'être promue chef de wilaya en 1974.

I.3. Aperçu historique:

En vu d'une meilleure appréhension des traits actuels de la ville de Guelma et de son territoire, il est suggéré une lecture de son histoire en remontant aussi bien à son passé Colonial qu'à la période précoloniale.

I.3.1. Période d'avant 1830 :

- Avant l'arrivée des romains

Plusieurs indices à Guelma prouvant que la région a été civilisée bien avant l'arrivée des Carthaginois ou des Romains, aux mentions latines attestant que Guelma portait déjà le nom

de « Calama », bien que ce nom soit probablement d'origine phénicienne, l'histoire de Guelma est riche en événements comme son territoire est parsemé de sites d'une étonnante originalité.

- Période romaine

D'illustres historiens anciens rapportent les récits de batailles que Jugurtha y livra en 109 avant J.C aux troupes romaines, il aurait vaincu, le général romain Postinius, un de ceux qui firent de l'antique Calama un centre urbain relativement important au cours du Ier siècle de notre ère. Ne fut-elle pas avec Setifis (Sétif) et Hippo-Reggius (Annaba) un des greniers de Rome au cours des IIe et IIIe siècles après J.-C. attestant que la période du règne des Sévères fit d'elle une des régions les plus prospères

- Période chrétienne

Au cours de l'époque chrétienne (IVe et Ve siècles), Calama a eu Possiduss (qui était aussi biographe de Saint-Augustin) comme évêque et appartenait à la province ecclésiastique de Numidie. D'ailleurs Saint-Augustin et Donatus évoquent la prospérité de cette ville. Dès l'invasion vandale, Possiduss alla se réfugier à Hippo-Reggius et Calama tomba au pouvoir de Genséric. Après la reconquête de « l'Afrique du Nord » par les Byzantins, Solomon, général de Justinien, y fit construire une forteresse

- Période arabo-musulmane

Vint ensuite l'époque de la civilisation arabo-musulmane qui marquera à jamais, l'histoire de Calama appelée désormais « Guelma ». Selon Ibn Khaldoun, des tribus arabes, en particulier les Banu Hilal, s'étaient déjà installées au cours du IXe siècle dans cette région attractive

- Période ottoman

L'époque ottomane, quant à elle, n'a pas effectué de changement 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.

- Période colonial

Conquise en 1834 par les Français, elle accueillit plusieurs générations de colons et de pieds-noirs, la résistance guelmoise contre le colonialisme finit par payer le prix fort, le 8 mai 1945 la ville connaîtra un massacre sans précédent dans son histoire.

I.3.2. Période de 1836 à nos jours

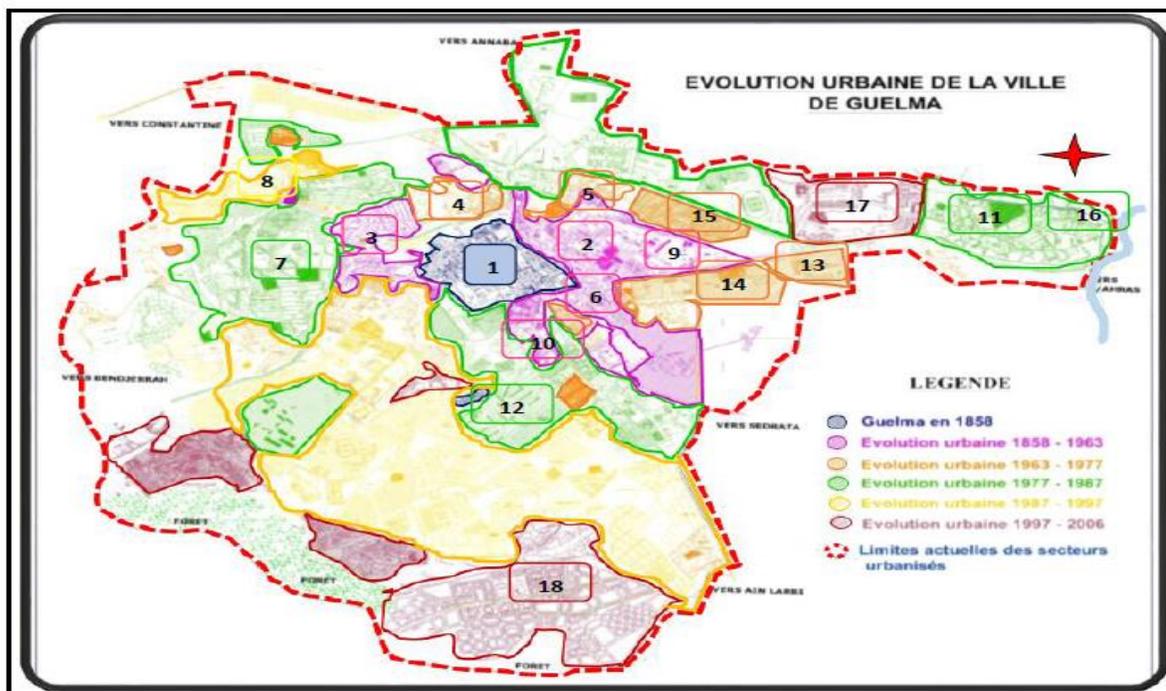
A. Evolution urbaine de la ville de Guelma :

Pendant des siècles, La plupart des villes ont connu une extension lente alors qu’aujourd’hui, elles tendent à connaître un étalement rapide. Cette extension sans précédent a bouleversé l’organisation interne des villes. Le centre correspondant au coeur historique de la cité n’est plus depuis longtemps le seul lien de concentration des activités et de convergences des échanges.

Depuis l’indépendance en 1962 jusqu’à nos jours, l’urbanisation est caractérisée par l’urgence et par des directives de circonstances du pays.

La période la plus importante ou la ville de Guelma a connu des extensions c’est bien la période coloniale, la ville de Guelma commence à s’étaler dans des sens déferents.

"Dans le Maghreb colonisé, la ville est le symbole le plus éclatant de la colonisation française et l’Algérie constitue à cet effet un véritable laboratoire expérimental."



Carte 19: L’évolution urbaine d la ville de Guelma.
(Source : Archive de l’APC.)

B. Historique de développement de Guelma¹

Avec l'arrivée des Français en 1836, Guelma fût reconstruite sur ses anciennes traces, et le mur de l'enceinte fût repris. Ainsi, l'héritage légué fût un tracé en damier à boulevards larges de 09 à 12 mètres et des îlots réguliers dans la majorité de 60 x 80 mètres. Ce qui fait de lui aujourd'hui une composante urbaine assez distincte qualifiée de ville basse, ensoleillée et assez aérée et à partir de laquelle d'ailleurs la ville a démarré sa croissance.

Une ville est liée à son histoire, elle est le lieu où se manifestent différents courants, et différents intervenants. Beaucoup d'événements marquent donc l'espace et remonter dans le temps, c'est trouver dans la genèse d'une ville les marques d'une succession d'époques et donc l'explication de l'état actuel.

L'histoire d'une ville représente un témoignage conséquent dans ce sens. Dans le cas de la ville de Guelma, l'on entend par histoire, les séquelles retrouvées au niveau de l'espace urbain que le temps a marqué par le passage du pouvoir politique, ainsi que les autorités locales chargées de la gestion de son espace.

B.1. Guelma en 1858

- Répondant aux critères de site défensif, les vestiges romains ont servi comme assiette d'implantation pour la colonisation française
- Un noyau européen en damier.
- Guelma ne comptait à cette même période qu'une partie du centre-ville actuel (1). et c'est vers le nord que se sont effectuées les premières extensions (Le boulevard Souidani



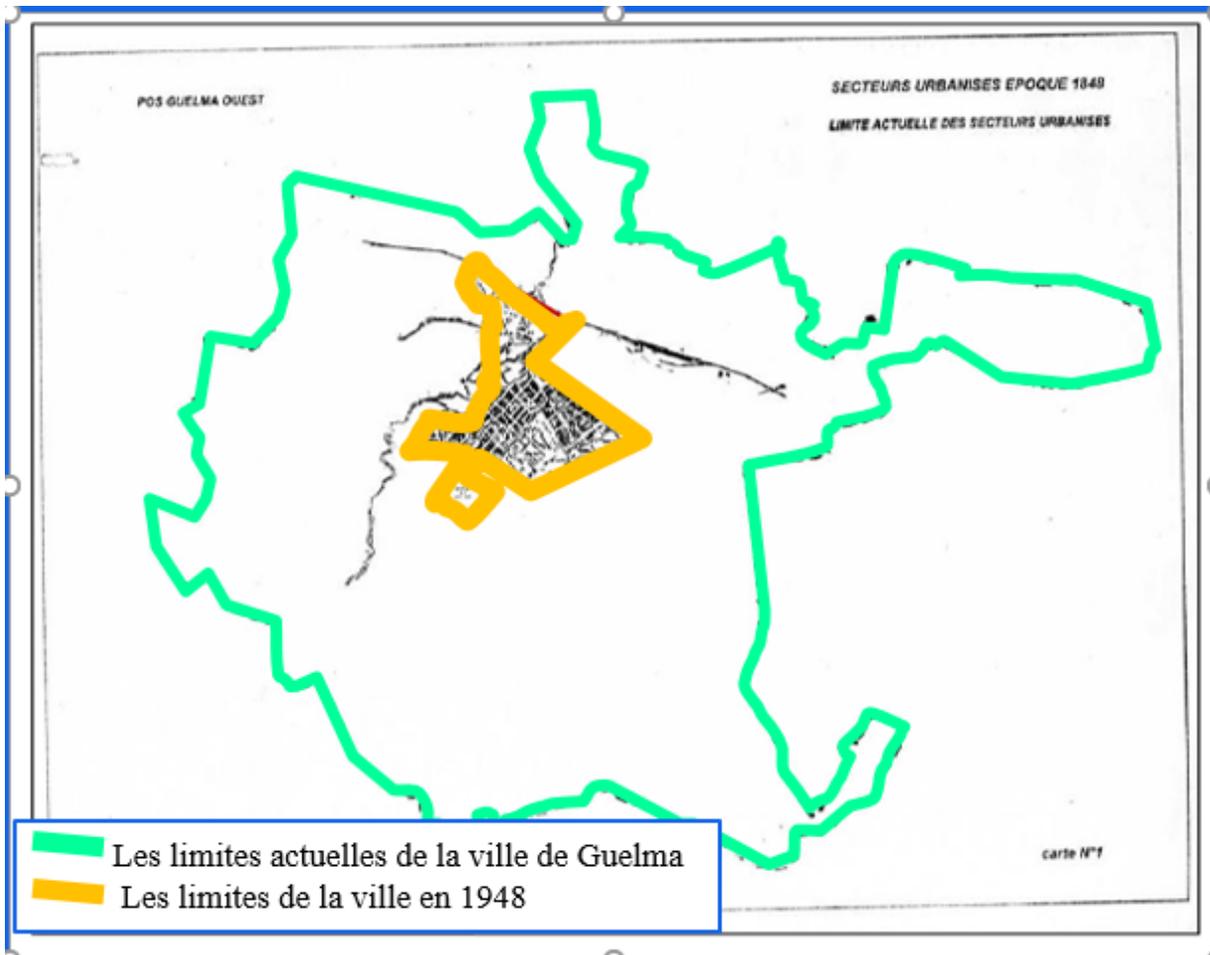
¹ L'évolution urbaine de la ville de Guelma. (Source : L'archive de l'APC)

Boujemaa et ses environs)

Source : site www.delcamp.net

B.2. Guelma entre 1958-1963

- Une urbanisation spontanée représentée par les constructions illicites et les bidonvilles (cité Ben Cheghaieb), la politique du cantonnement et l'exclusion des ruraux de leurs campagnes ont été à l'origine de leur installation sur les berges d'oued skhoun, aux portes de la cité recherchant la sécurité (3)

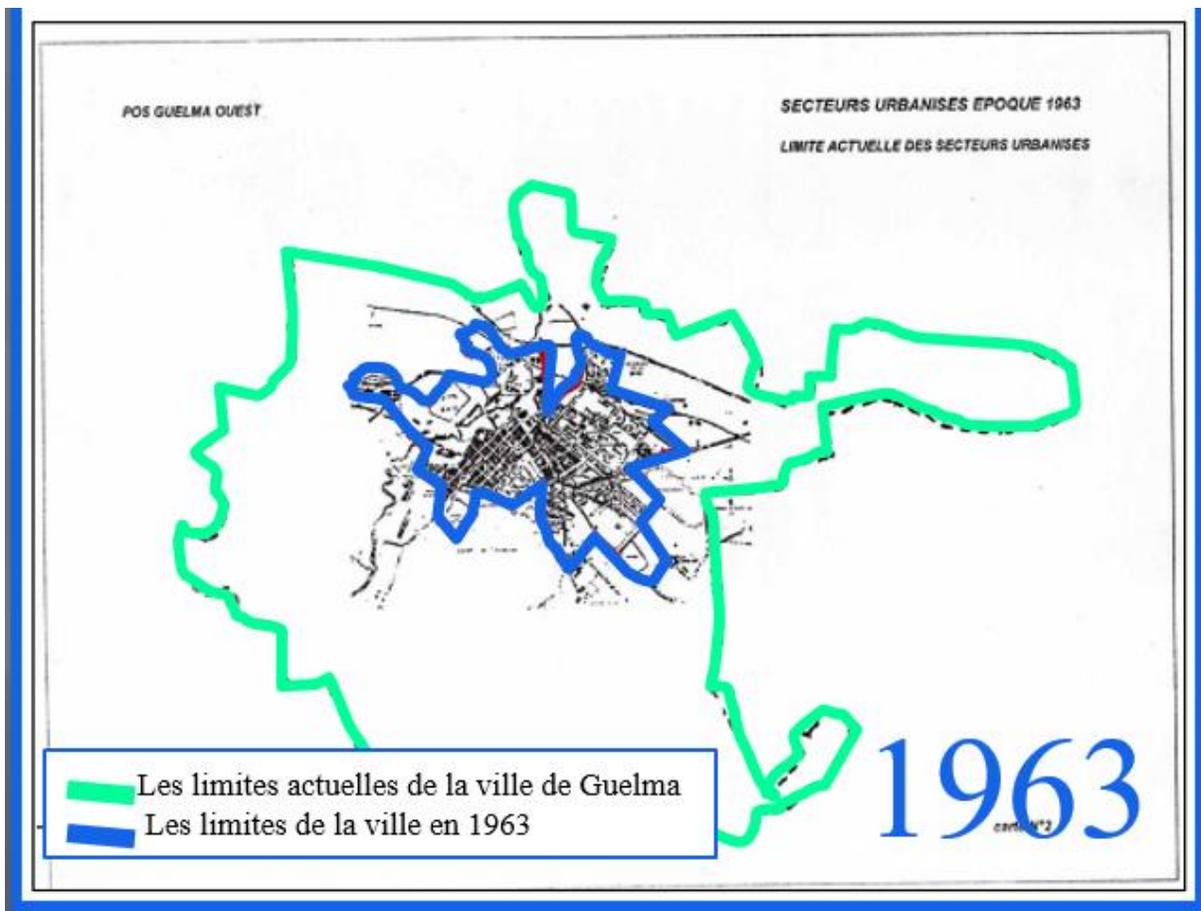


- Une urbanisation planifiée individuelle représentée par les lotissements.
- La cité intra –muros se densifie, et de nouveaux quartiers s'édifient à partir de 1932 vers le côté est et sud de la ville, à savoir :

o Le quartier des jardins, le quartier bon accueil, la cité de la nouvelle école. (6)

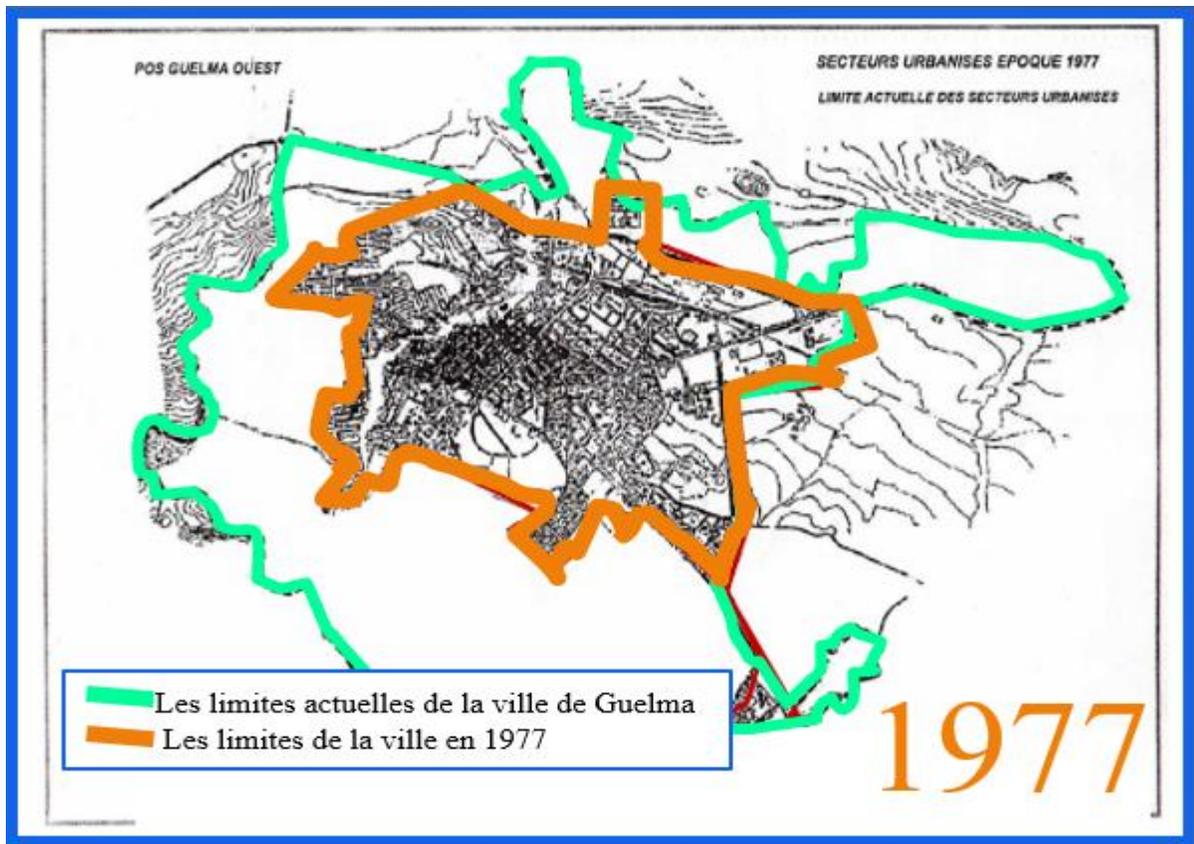
B .3 . Guelma entre 1963-1977

le premier développement de la cité fut cependant marqué par l'extension vers le quartier des Abattoirs et le quartier de la Gare.



B .4 . Guelma entre 1977-1987

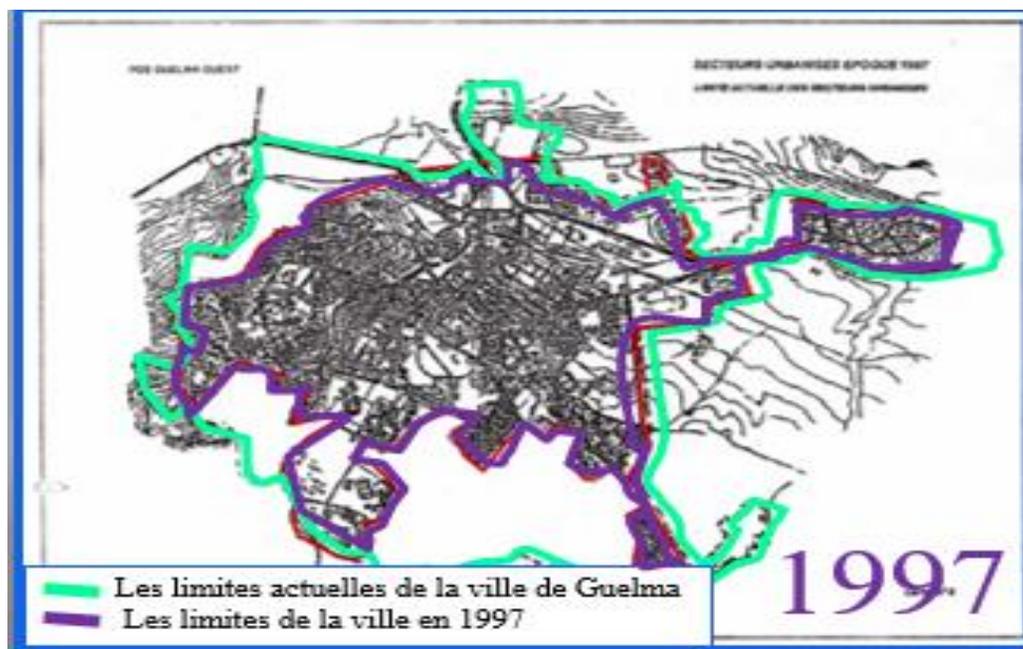
- Une urbanisation planifiée collectif type ZUHN et les programmes de logements sociaux, socio-participatifs et promotionnels.
- la construction de l'habitat à loyer modéré (HLM) où la population autochtone bénéficia des logements de la cité Benberkane Djemila, la Maouna et les cités de recasement telle que la cité de recasement d'Ain Defla crée à l'ouest de la ville.



- GUELMA fut érigé au rang de chef-lieu de Wilaya connu un accroissement accéléré en matière d'urbanisation : Implantation des unités industrielles (en 1970 céramique , motocycles 1971 (14), sucrerie en 1973) .
- L'apparition des documents et des instruments d'urbanisme ; Les conséquences de cette politique volontariste ont conduit à :
 - o La prolifération de l'habitat spontané.
 - o L'extension sur des terres à forte potentialité agricole.
 (Cité frères REHABI).

B .5 . Guelma entre 1987-1997

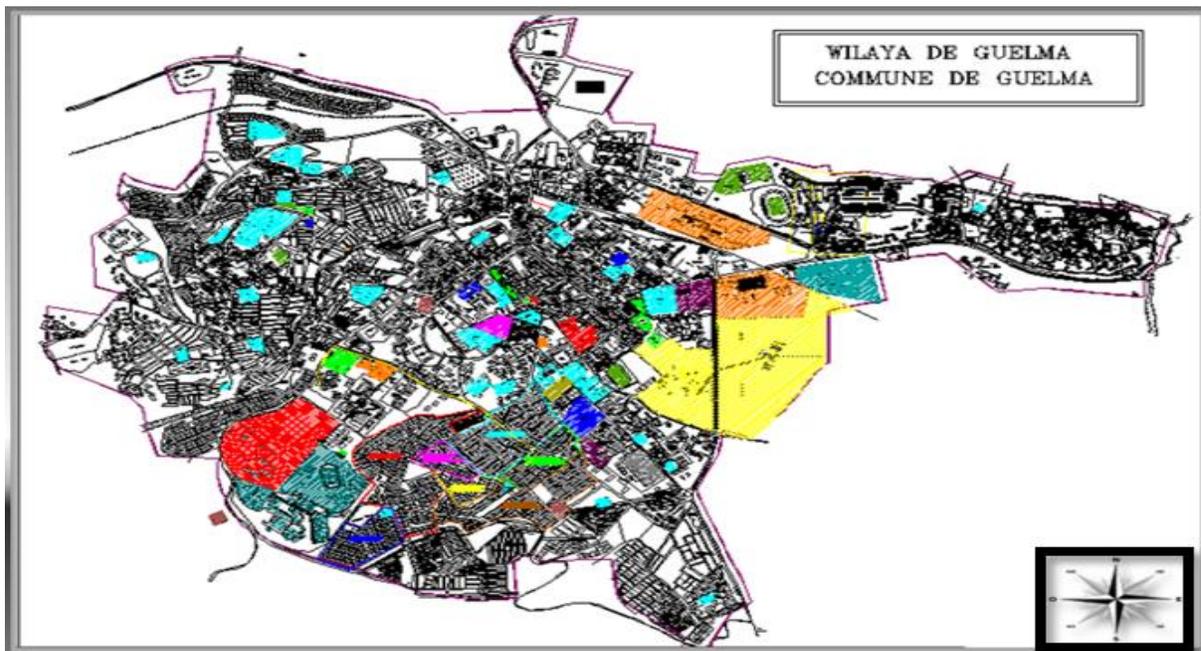
- La ville s’est développée uniquement dans la partie Sud et Est, et une légère extension vers le Nord –Ouest.
- Devant la crise du logement, plusieurs cités ont été édifiées à savoir : Agabi (9), Champ manoeuvre (10), Rahabi (11) et Guehdour. (12)



B .6 . Guelma entre 1997 a nos jours

- La création de l’habitat dans la limite Nord de la ville. (cité El Amir Abdelkader) (17)

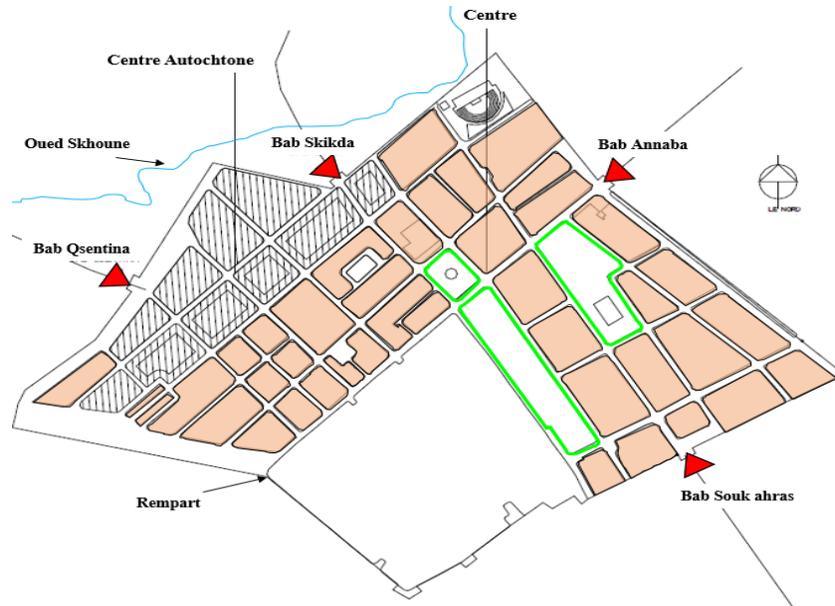
- La croissance de la ville dans sa partie Sud (18) et Est, en raison de la présence du périmètre irrigué dans sa partie Nord pour éviter l'empiétement sur les terrains agricoles.



II. Diagnostic de site : identification des clés vers un renouvellement et redynamisation urbaine

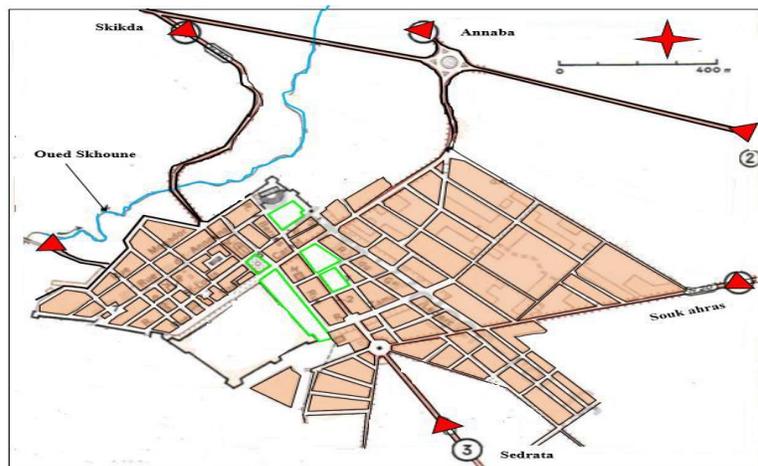
II.1. Présentation générale des entrées de Guelma :

Les entrées de la ville sont une forme d'espaces périurbains, elles partagent et font émerger en général les maux de leurs contextes vu qu'elles présentent des artères et des vitrines urbaines. La ville de Guelma est dotée de trois (3) entrées principales situées sur les différentes routes nationales traversant son territoire (RN 20, 21 et 80), dont de nombreux tissus urbains se développent de façon relativement rapide basée sur une logique de proximité routière. L'aspect général de chacune des entrées, nous renseigne sur certaine diversité de forme urbaine, d'infrastructure de transport, paysage et d'activités. L'image des entrées actuelles de Guelma est une conséquence d'une série de mutations ; spatiale, sociale, et économique qui remontent loin dans l'histoire de la ville :



Carte 20 : Les quatre portes de la ville de Guelma.
 (Source : Fond de carte POS + Auteur)

Dans la création de la ville, elle ressemblait à une forteresse assise au bord d'Oued Skhounne, elle avait quatre portes principales perçaient le mur d'enceinte d'origine Byzantine sur plusieurs côtés accessibles; il s'agit de Bab Annaba, la principale porte de la ville menant vers Annaba et les villes d'Est, Bab Skikda, Bab Souk-Ahras et Bab Qsentina. Les Portes de la ville assuraient des rôles divers de sécurité, contrôle, transition et marquaient une nette délimitation entre l'espace urbain et l'espace rural. Les alentours des portes formaient une scène pour plusieurs activités essentiellement commerciales.



Carte 21 : Les entrées de la ville de Guelma pendant la colonisation.
 (Source : Fond de carte POS + Auteur)

La colonisation française, a apporté à la ville des modifications dans l'armature urbaine, dont la plus importante est la destruction du mur d'enceinte et les portes d'entrée en vue de contrôler d'affaiblir la résistance de la ville d'une part, et permettre une extension externe d'autre part. Cette époque marquait aussi la réaffirmation des anciens tracés romaines de routes par l'instauration d'un réseau de routes nationales formant des parcours périurbains assurant la fonction des nouvelles portes urbaines.

Même après l'indépendance, le développement périphérique aux abords routiers continu et les entrées de ville/les seuils urbains ne cessent de glisser sur les mêmes axes routiers (les actuelles RN 20, 21. et 80). Les abords sont généralement flous et imprécis et reflètent une urbanisation discontinue et désordonnée parfois dominée par une activité commerciale nourrie de l'effet vitrine et la visibilité des implantations sur les voies d'accès.

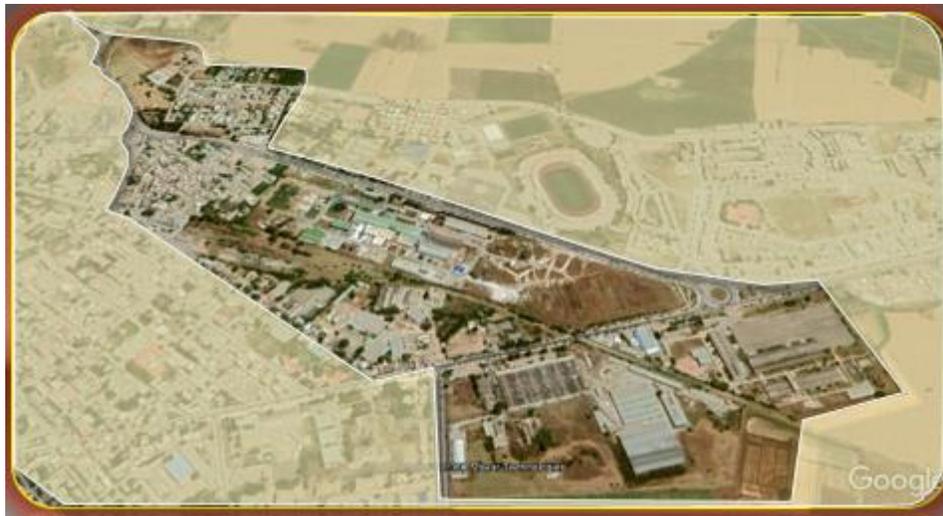
Depuis les années 1990, le développement urbain de Guelma s'est orienté vers le Nord-Est de la ville, une disponibilité foncière assurait la réalisation de larges programmes de lotissements, d'habitats et d'équipements à la cité des frères Rahabi et El Amir Abdelkader dans le but d'insertion d'un poly- centre. L'entrée Nord-Est de Guelma se trouve au milieu de cet environnement

II.2. Diagnostic de site partagée

1. Présentation de site étudié : cas d'étude entrée de la ville nord est

La zone d'étude se trouve en extrême nord-est de centre-ville de Guelma. C'est un lieu de passage (il se trouve au bord d'une route national importante RN20).

Le territoire de POS de forme allongée d'Ouest en Est ; se situé à l'extrémité Nord-est de la ville de Guelma.



Carte 22 ville de Guelma google

(Source : Fond de la carte Google earth + Auteur.)

2. accessibilités de site partagée et leur limite

L'entrée de Guelma venant de Souk-Ahras se trouve à la périphérie Nord-est de la ville entre la ville mère Guelma et la commune de Belkheir . C'est un accès : routier via la route nationale n°20 reliant les deux entités. Cette dernière absorbe tous les flux vers le centre-ville venant des communes limitrophes. L'entrée routière est un parcours linéaire relativement long. S'étale depuis le seuil jusqu'au le carrefour sur le croisement de la Rn20 avec la Rn21, au niveau de rond-point

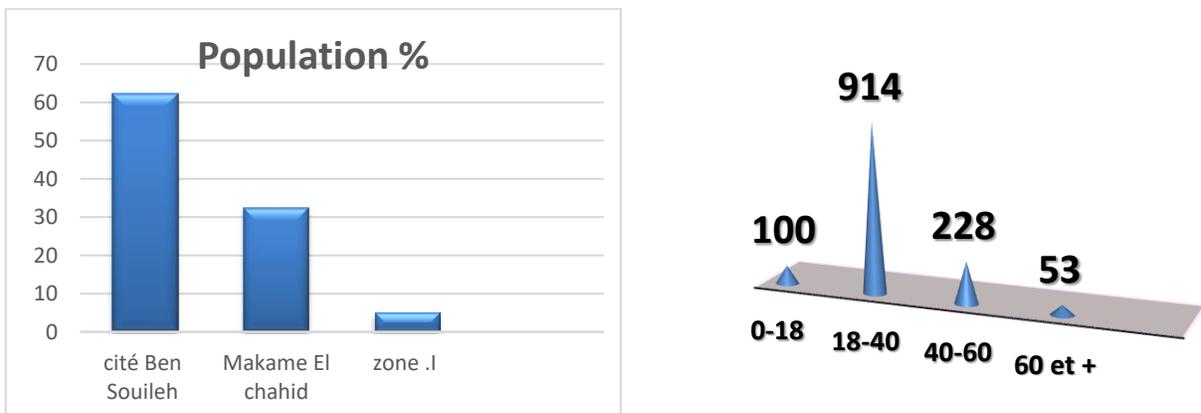


Carte 23 : Les grandes séquences du parcours de l’entrée Nord-Est de Guelma.
 (Source : Fond de la carte Google earth + Auteur.)

3. Contexte soio-equonomique

En termes de capital humain, la ville abrite plus de 120847 habitants (RGPH 2008) soit 30.77 % de la population totale de la wilaya.

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



Graphe 01 : Répartition de la population par site et par âge. (Source : DPAT + Andi)

3.1.CONSTAT

- un nombre de la jeunesse important

• L'année	• 2019	• 2024	• 2029
• Population	• 1295	• 1412	• 1528

- Le nombre de population faible para port la surface de site
- une situation critique de l'emploi représenté par un taux de chômage 22 % élevé par rapport aux taux national 11.7 %

3.2.ENJEUX

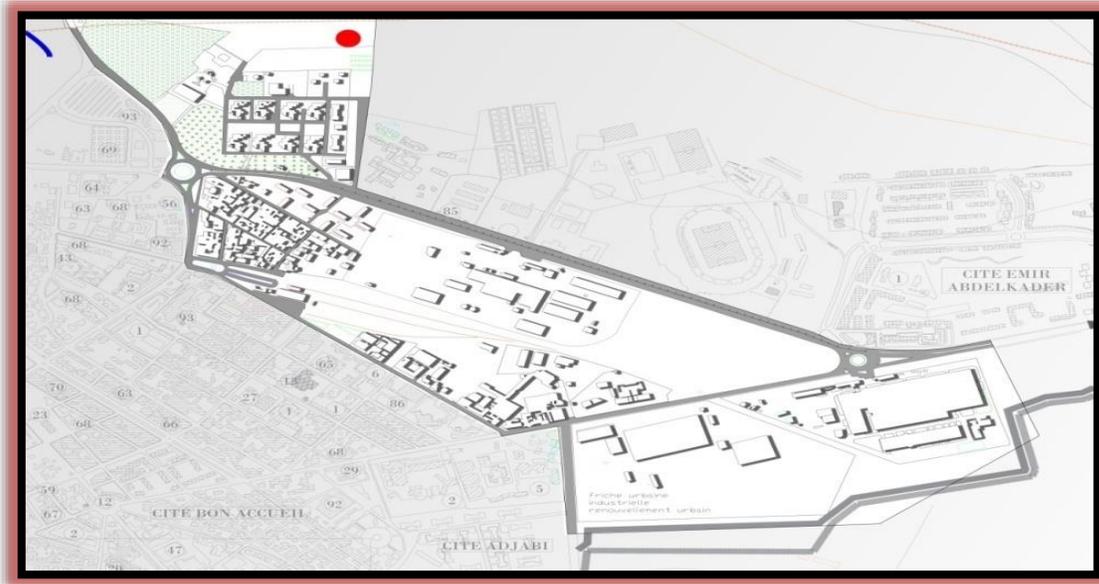
- Assurer les postes d'emploi pour la population actuel et futur
- Favorise-la mixiez social fonctionnelle

4. Contexte spatial urbain

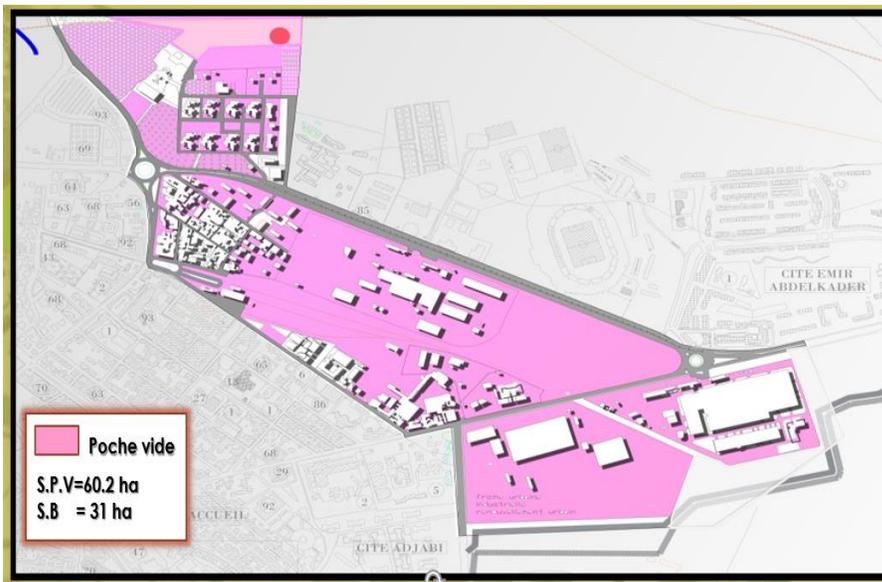
La perception du paysage le long de l'axe d'entrée, permet de le diviser en trois grandes séquences portant majoritairement les mêmes caractéristiques et les mêmes vocations. Ce séquencement reflète des lectures diverses : spatiale, fonctionnelle, et symbolique.

Elle correspond à un parcours des logements résidentiels, Cette voie de pénétration guide le visiteur et l'usager de l'entrée à travers, un contexte urbain dominé uniquement par des façades résidentielles et des friches urbaines, des espaces publics, activités tertiaires...

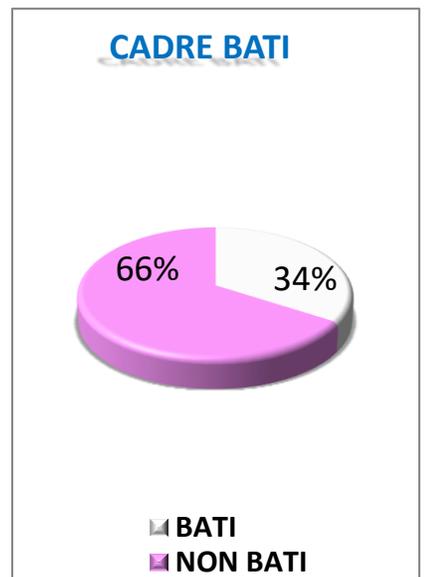
La zone extramuros des limites administratives est la cause principale qui a arrêté le développement urbain accéléré pendant les années 90 en raison de la présence du périmètre irrigué dans sa partie Nord pour éviter l'empiétement sur les terrains agricoles. Le foncier situé sur l'axe de l'entrée Nord-Est et ses abords, est un pari très important, vu que cette vitrine urbaine favorise l'implantation des programmes de développement territorial, et l'insertion de grandes infrastructures et équipements d'intérêt général.



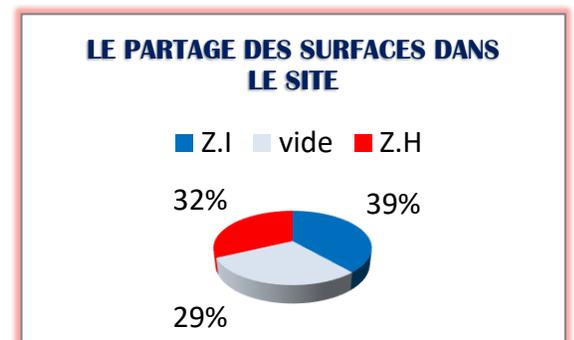
Carte24 : délimitation de la zone d'étude

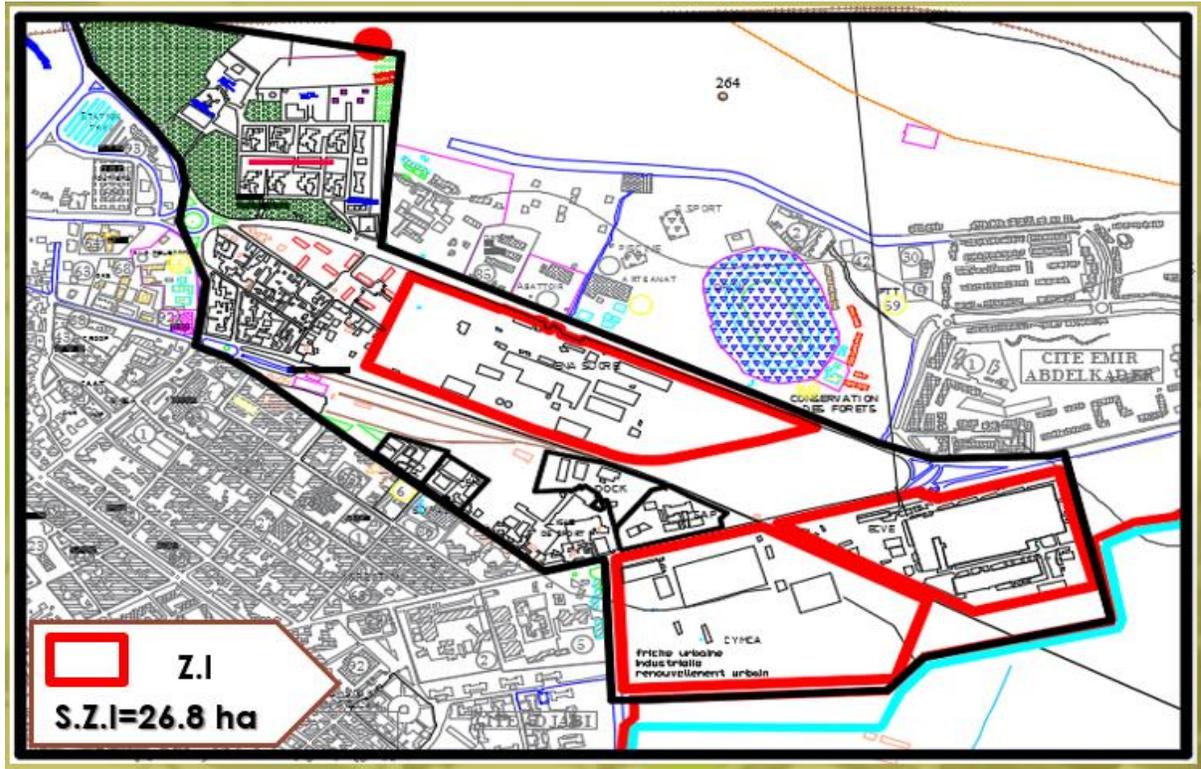


Carte25 : plein et vide



La présence des friches industrielles et urbaine qui peuvent concourir à un projet de dynamisme et d'attractivité et revêtir une importance particulière car elles prennent une signification toute urbaine : elles peuvent constituer l'outil permettant, de retravailler un territoire pour le rendre concurrentiel.





Carte26 : ZONES INDESTRUEIL

4.1. CONSTAT

- La RN20 coupe le site en deux parties site (rupture et isolement)
- Discontinuité dans le tissu urbain par rapport le centre-ville de la wilaya
- Absence de la dynamisations zone non attractive
- L'existence des grandes espace non aménagé (poches vides)
- Utilisation irrationnelle du foncier
- L'occupation irrationnelles de sol
- Pleine d'espace non utilisé
- Le vide devient dominant par rapport au bâti
- Le rapport entre le bâti et le non bâti n'est pas respecté

- L'existence des usines actif (l'usine de SAP, céramique). Aussi Des usines non actif qui fonctionnent plus, cymca (friche industrielles)
- Une zone industrielle occupe une grande surface dans le site (utilisation irrationnelle de sol Les aires gaspillés des espace vide perdu non organisé non utilisée gaspillage de foncier)

4.2. ENJEU

- Réguler la consommation de l'espace par une politique foncière adaptée pour aller vers un tissu compact
- Exploitée le foncier d'une manière rationnelle
- Densifier les poches vides qui se trouvent au sein de territoire.
- Assuré la liaison dans le site
- Amélioré le tissu urbain par des opérations qu'il rendre le site plus dynamique et attractive et Densifier les poche vides
- La rénovation d'usine non active pour injecte des équipements fonctionnels et attractives
- Revitalisée et développé les usine actifs (spa, céramique) et amélioré la qualité de la production
- Réduire les problèmes de la pollution qui rejeter par les usine

5. Contexte habitat

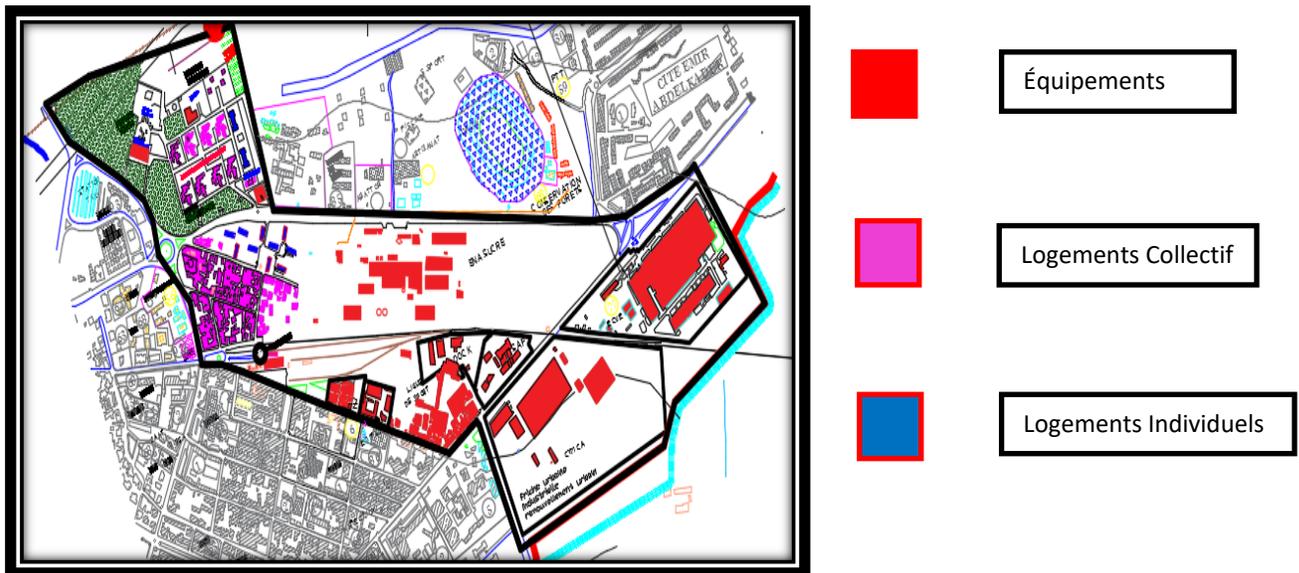
Le territoire Nord-Est en général et le territoire de l'entrée en particulier, dévoilent des capacités foncières intéressantes pour l'implantation d'équipements divers. Par contre, le territoire connu un manque au niveau des équipements culturels et de loisir .

C'est l'ultime section de l'entrée de la ville, l'habitat collectif éclatés et le non achèvement constructions apparaissent une autre fois au bord d'un petit plateau sur la rive droite de la RN20 qui règne sur l'ensemble de la séquence et des friches urbaines sur l'autre rive. Alors aucune architecture symbolique transmettant une identité visuelle et symbolique de l'espace.

En ce qui concerne l'industrie, le territoire est privilégié par la présence des usines qui fut construit dans les années 70 sur une superficie de 400 ha, la nature topographique favorable du site et son éloignement de la ville de Guelma à l'époque, sont autant de facteurs qui ont favorisé l'emplacement de l'industrie à l'extérieur de la ville.

De prime abord, la route d'accès dévoile des clichés monotones de l'environnement périurbain de la ville, caractérisés par une discontinuité du tissu, à cause de la présence de la vallée. Le manque d'intérêt a créé d'autres problèmes tels que la pollution et l'insécurité routière.

Cet environnement rural , nous proposent des opportunités d'appliquer plusieurs opérations d'aménagements et d'amélioration urbaine dont le but est de remodeler le visage de l'entrée, améliorer et rendre son cadre de vie plus agréable et plus accueillant pour les citoyens eux-mêmes et les visiteurs d'autre part.



Carte 27 : DES EQUIPEMENT ET DE LOGEMENT

5.1. CONSTAT

- Un nombre important des équipements (12 équipements). Mais là plus part ce sont des équipements administratifs et industrielle
- Manque des équipements attractifs
- Un aspect architectural ancien
- Des logements individuels anarchique non planifier

- Espace des pièces sur les logement collectif et insuffisante en plus ne reprend pas aux critères de la mixité fonctionnelle comme (commerce, bureau).
- Manque des aires de jeux pour les enfants
- Manque des espaces détente malgré existence des espaces non utilisé et non aménagée
- Occupation massive des espaces publics par des aires stationnement
- Mauvaise gestion des déchets

5.2. ENJEU

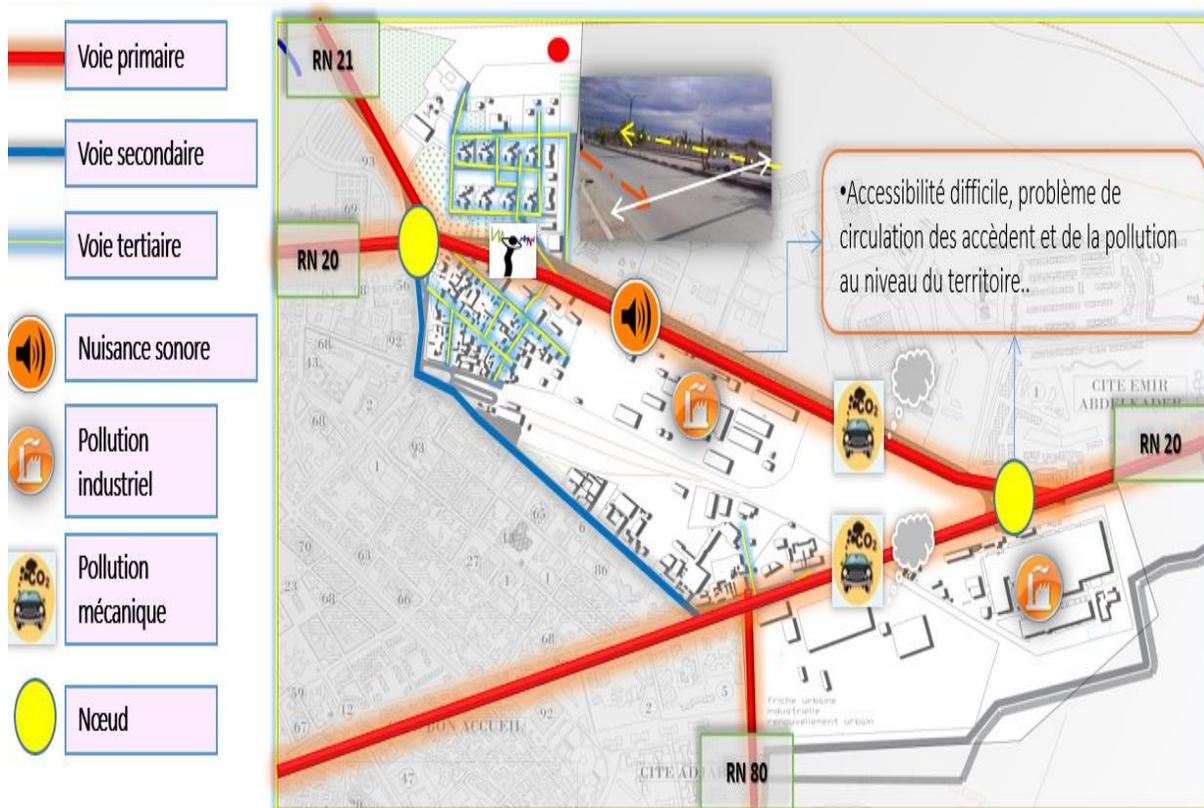
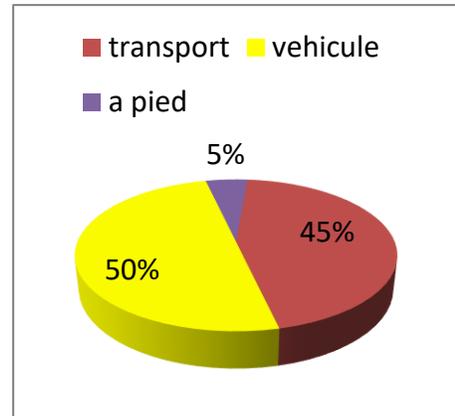
- Intégré des équipements structurants qui assure la redynamisation de site et la mixité fonctionnelle
- Réhabilitation des équipements existant
- Diversification des types de logement, (individuel, collectif) cite de gare
- Réhabilitation des logements individuel dégradée
- Rénovation des quelques logements en état dégrade avance
- Réaménagement les espaces vide existant
- Organise-les déférant espace qui trouve dans le site
- Partage les espaces chacun est nature

6. Contexte mobilité et déplacement

Le territoire de l'entrée est traversé par un réseau routier d'importance régionale et nationale, il s'agit de la route nationale N°20. En plus de leur caractère de communication interurbaine et inter-wilaya, c'est un lieu de passage vers le centre-ville et au même temps vers la route N°21,80. Le point d'intersection de ces deux voies de communication est aménagé sous forme d'échangeurs permettant de faciliter l'accessibilité à Guelma ou de diriger le trafic en dehors vers les communes limitrophes (Héliopolis, El-Fedjoudj...) ou vers n'importe quelle autre destination.

En termes de trafic routier, les flux enregistrés à cette entrée sont ceux drainés par les RN20, 21,80.... qui restent encore à identifier. Ce flux contribue à augmenter le problème de circulation quotidienne. Le piéton est totalement exclu, ce qui provoque le problème de l'insécurité routière.

En termes d'usage, selon les statistiques de la direction du transport de la wilaya de Guelma, le nombre de passagers a atteint environ 490 passagers transportés, la présence d'une population estudiantine importante sur cet axe contribue considérablement dans la hausse des chiffres annoncés.



Carte28 : voirie et nœud

6.1. CONSTAT

- Accessibilité difficile, problème de circulation des accèdent et de la pollution au niveau du territoire
- Le réseau de transport en commun Encombré accessibilité difficile.
- Problème de stationnement dans Les quartiers aussi dans la rn20
- Utilisation les moyens traditionnels pour le transport : bus

6.2.ENJEU

- Améliore la qualité d'accessibilité
- Diminuer le problème de circulation et de pollution au niveau du territoire.
- Redéploiement de la mobilité
- Améliore le réseau de transport
- Adopte des aires de stationnement
- Répondre au besoin de transport et mobilité pour la population.

II.3. programmation (enjeux_action)et scenario)

II.3.1. programme retenu pour le site etudie

Propositions concernant les activités de commerces, loisirs et les équipements diversifiés :

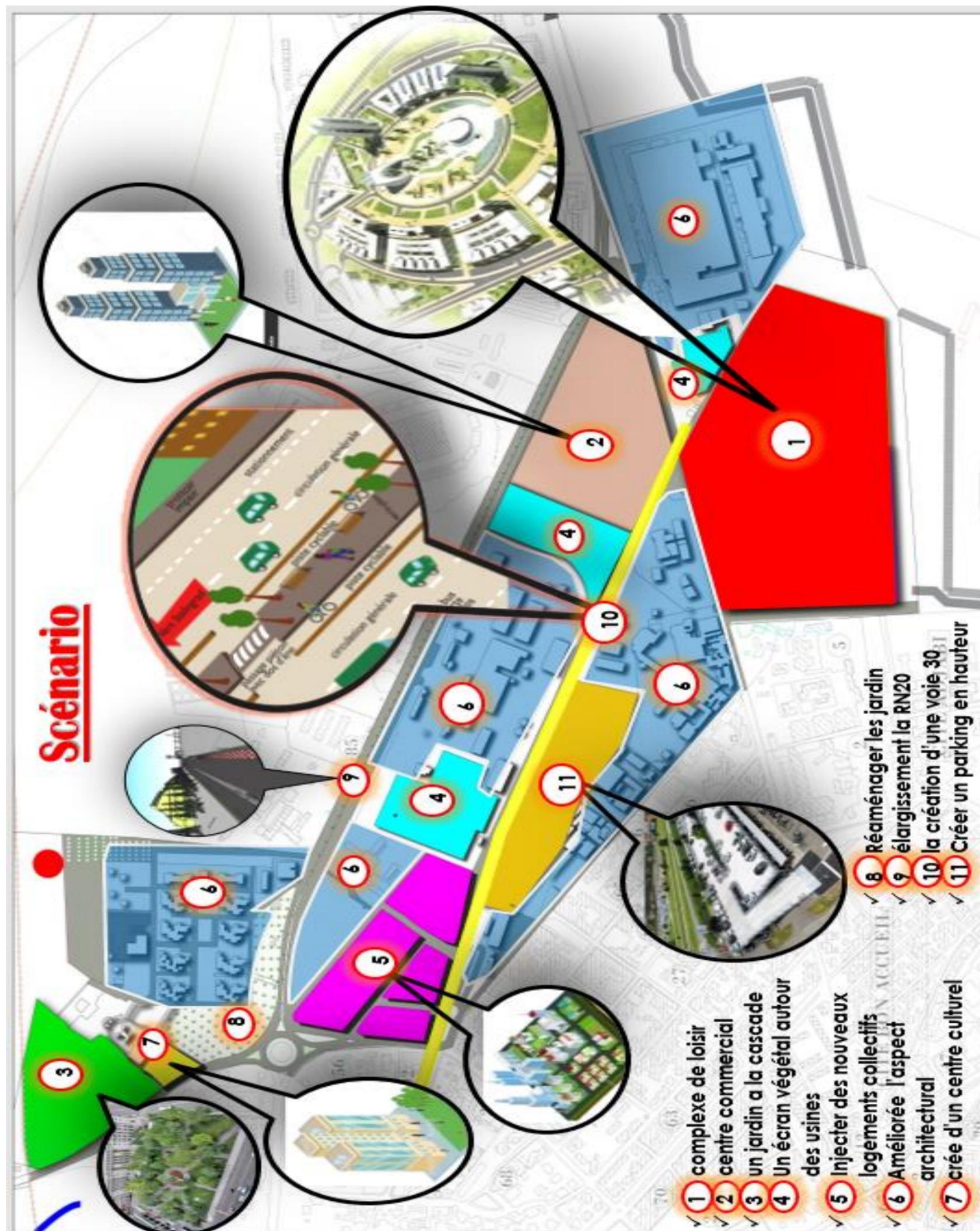
- 1- Opportunité d’installation des jeux nautiques sportifs et de loisirs.
- 2- Intégration des équipements de loisirs commerce et l’affaire.
- 3- Terrains de jeux pour enfants et de groupements familiaux.
- 4- Accueil d’installations temporaires (scènes flottantes, cinéma en plein air... etc.).
- 5- Création d’un axe de loisir commercial.
- 6- Création des équipements nouveaux pour assurer la mixité fonctionnelle : Centre des congrès...etc.

Diagnostic	Enjeux		Action	Programme (m 3)	
				Nombre	Surface
<u>spatial urbaine</u>	Rénovation l'usine non actif	1	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'un complexe de loisir <ul style="list-style-type: none"> • équipement contient 2 bloc : ✓ Bloc 1 de 6 étages (Espace de loisir -loisir sportif -loisir culturel -loisir commercial- centre de finesse et bien être - restauration espace administrative) ✓ Bloc 2 de 3 étages (Loisir aquatique –centre d'attraction couvert –espace de théâtre) • Parc mécanique -piscine • Air détente -air de jeu -espace de stationnement 	1 1 1 2 Non bâti	7.3 Ha 5000 m 3000 m 1500 m 6.6 Ha
	densification du tissu urbaine de la zone	2	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Créer un Centre d'affaire <ul style="list-style-type: none"> • Equipement de 6 étage contient: Commerce-restauration-loisir-salle de spectacle-fonction libéral- bureau • air de stationnement-espace vert 	1 1 7 Non bâti	1.2 Ha 0.5 Ha 35000 m 0.7Ha
	réaménagement les espaces vide de la cite mkhancha	3	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Créer un jardin a la cascade boisée pour faire le promenade par l'implantation de 500 arbre 	1	4.2 Ha
	Réduire les problème de la pollution qui rejeter par les usine sucre ceramique	4	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Création d'un écran végétal autour des usines de suce et de céramique par L'implantation des arbre 	200 Arbre	5000m

Diagnostic	Enjeux	Action	Programme(m 3)	
			Nombre	Surface
Habitat (logement / équipement)	➤ Rénovation des logement en état dégradé avancée de la cite mebarki said (C+I)	➤ Injecter des nouveaux logements collectifs de 10 étages sur 2.46 H Avec les Air de jeu et de stationnement	14 Non bâti Bâti	1400 m ² /tour 0.5 Ha 1.96 Ha
	➤ Réhabilitation des équipements ,et les logement (C.I)existant	➤ Améliorée l'aspect architectural des façade des équipement et les différent logement existant	façade	S. façade
	➤ développement de l'axe culturel	➤ crée d'un centre culturel appartenant a maqam chahid • Equipement de 2 étages contient : Atelier et la salle de spectacle –les salle de lecture et documentation –administration • Air de stationnement, espace vert	1 bâti 3 Non bâti	3300 m 2000 m 6000 m 1200m
	➤ Réaménagement des espaces vert de la cite mkhancha	➤ Réaménager les jardin exister et Créer les air de dentent	2	1.8Ha
Diagnostic	Enjeux	Action	Programme(m 3)	
			Nombre	Surface
Mobilité et déplacement	Améliorer la route nationale 20	➤ élargissement la RN20 DE 27 m	De 40m de largeur	
	Renforcer la perméabilité piétonne de la zone. Partager les voiries entre mécaniques et piétonnes.	➤ la création d'une voie 30 qui contient ▪ les passages piétons ▪ des pistes cyclabl ▪ Les air de stationnement	4 m de largeur 2m de largeur	
	➤ Réorganiser le stationnement et les pratiques de déplacements	➤ Créer un parking en hauteur de 300 place et les espace de stationnement	2	1580 m ² .2 600 M .2
Socio- économique	➤ Rendre au besoins de la population dans tous les domaines actuel et feture ➤ Réduire le taux de chaumage et assure les pste demploi ➤ Asure lhabitation et commerce	➤ création des post d'emploi ➤ centre culturel ➤ cantre d'affaire ➤ Complexe de loisir ➤ Fournir les logement sociaux collectif commercial	50 POSTE 100 POSTE 300POSTE	

Tableau 11 : Le programme de base. (Source : Auteur).

II.3.2. scénarios retenus



Carte 29 : Scénario des équipements proposés. (Source : par auteur).

II.3.3. Modélisation du scénario



FIGURE 25 : Site actuel . (Source : par auteur).

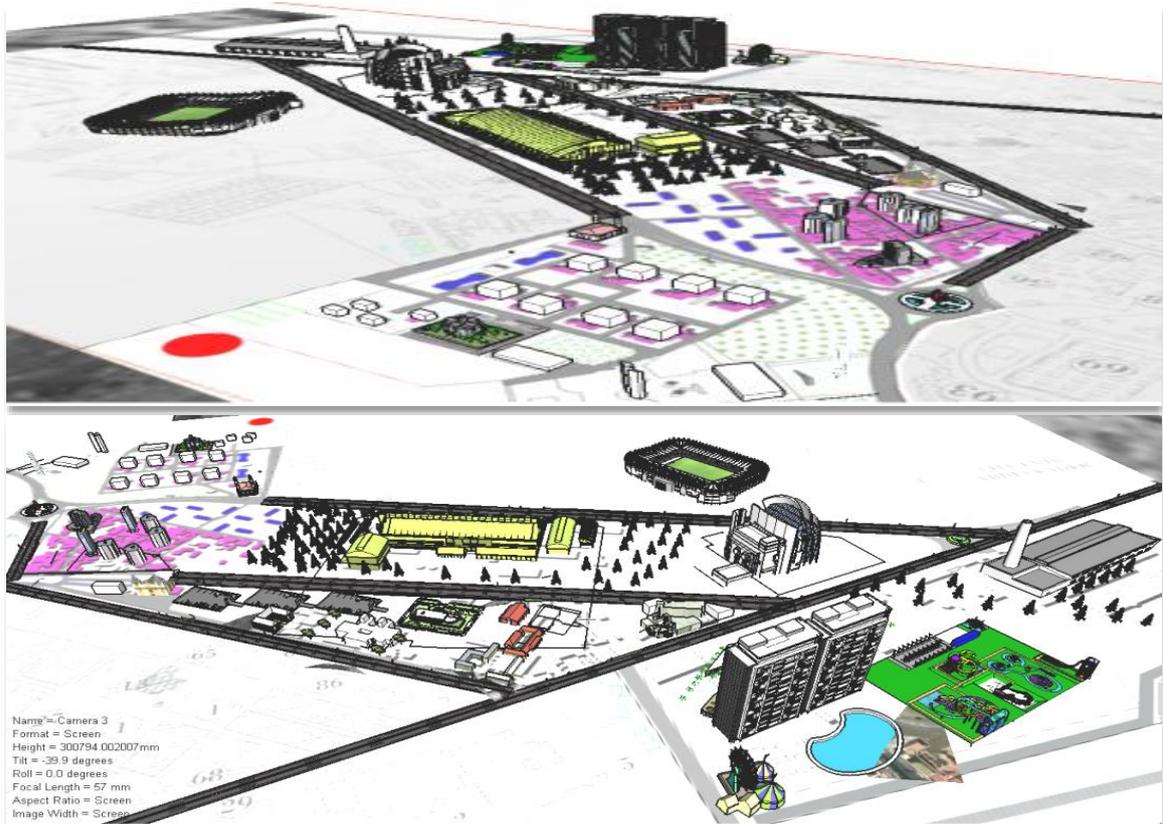


FIGURE 26 : Scénario des équipements proposés. (Source : par auteur).

I. Analyse des exemples :

I.1. EXEMPLE 01 : CENTRE Riadh El Feth « Alger »:

I.1.1. Présentation du projet :

Joyau architectural en verre et béton érigé sur les hauteurs boisées d'Alger par la compagnie canadienne **Lavalin**, il a été inauguré en février 1986 par le président **Chadli Bendjedid** sous le statut de Centre des arts **Riadh El Feth**. Les missions de ce centre étaient toutes à la fois culturelle, sociale et économique, mais après six années de

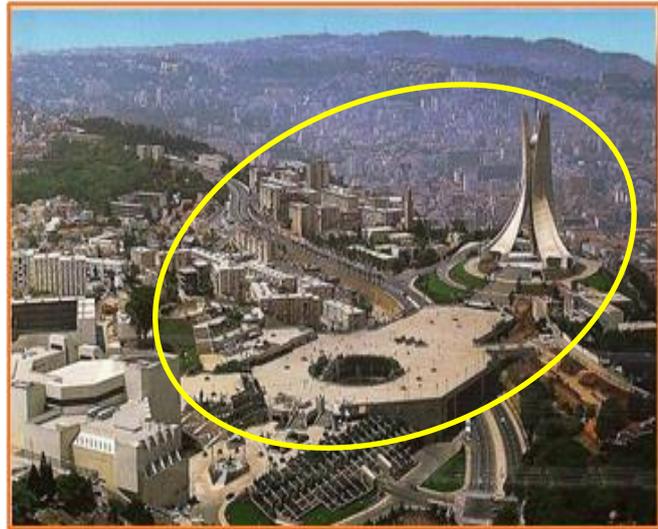


FIGURE 27: centre riadh el feth

son existence le centre socioculturel devient un centre qui regroupe (commerce -loisir - tourisme- musée- administration –culture) sous le même toit et prend le nom d'**Office Riadh EL Feth**.

I.1.2. Situation du projet :

Le projet se situe dans la commune d'EL Madania à 4 Km au nord de la capitale, il est implanté dans le plus haut sommet des vallées de la capitale sur un site de richesse naturelle loin de la densité du capital. Cette implantation lui donne un caractère dominant et lui assure un repérage de tous les cotés. Délimité des quatre



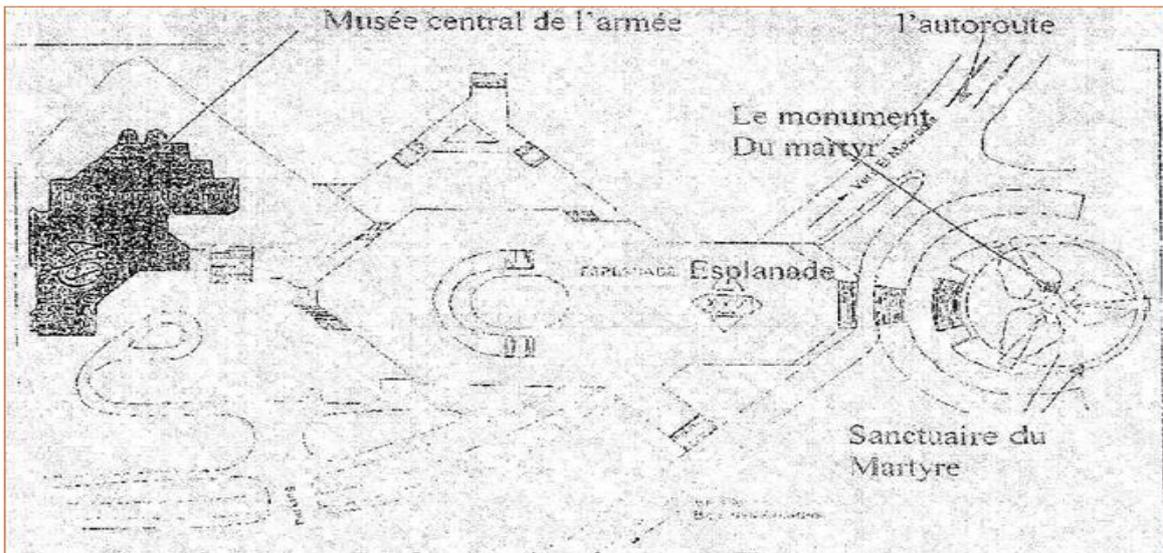
figure 28 Situation & présentation de l'environnement immédiat

cotés de :

- mosquée el Madania et musée des beaux arts au Nord.
- une zone montagneuse (bois des arcades) au Sud.
- cité Diar El Mahcoul sud en Ouest.
- une station de téléphérique et l'autoroute sur l'avenue de Khelifa Oulman en Est.

- la relation entre le projet et son environnement c'est qu'il est son pôle d'attraction est son centre d'appel visuel vu sa hauteur.

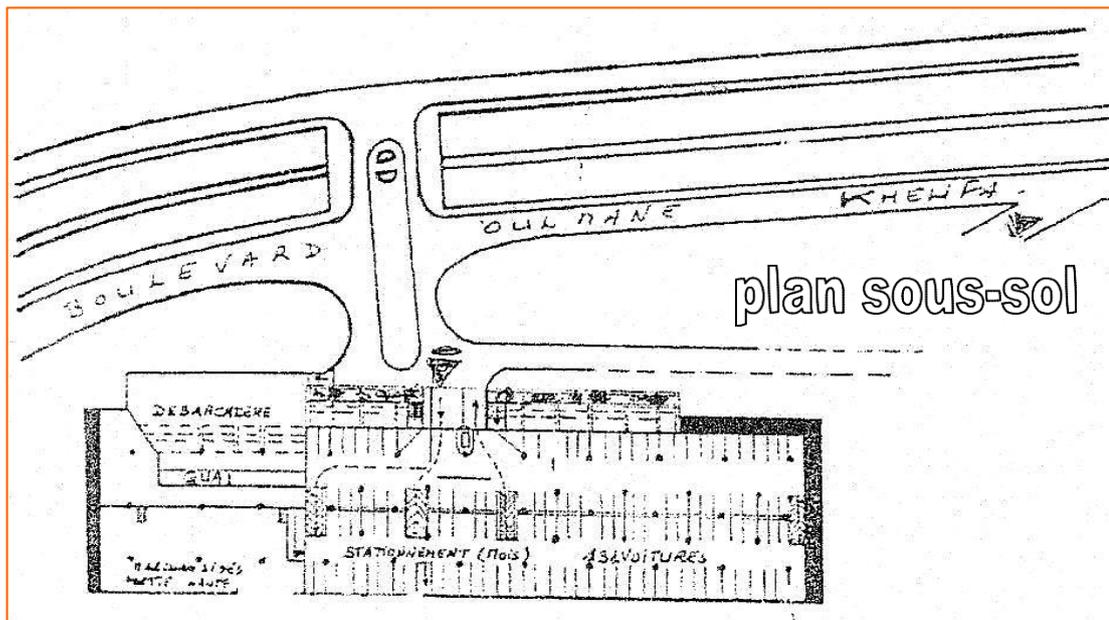
I.1.3. Plan de masse:



Plan 01 : Plan de masse du centre de RIAD EL FETH . (Source : Archdaily.com)

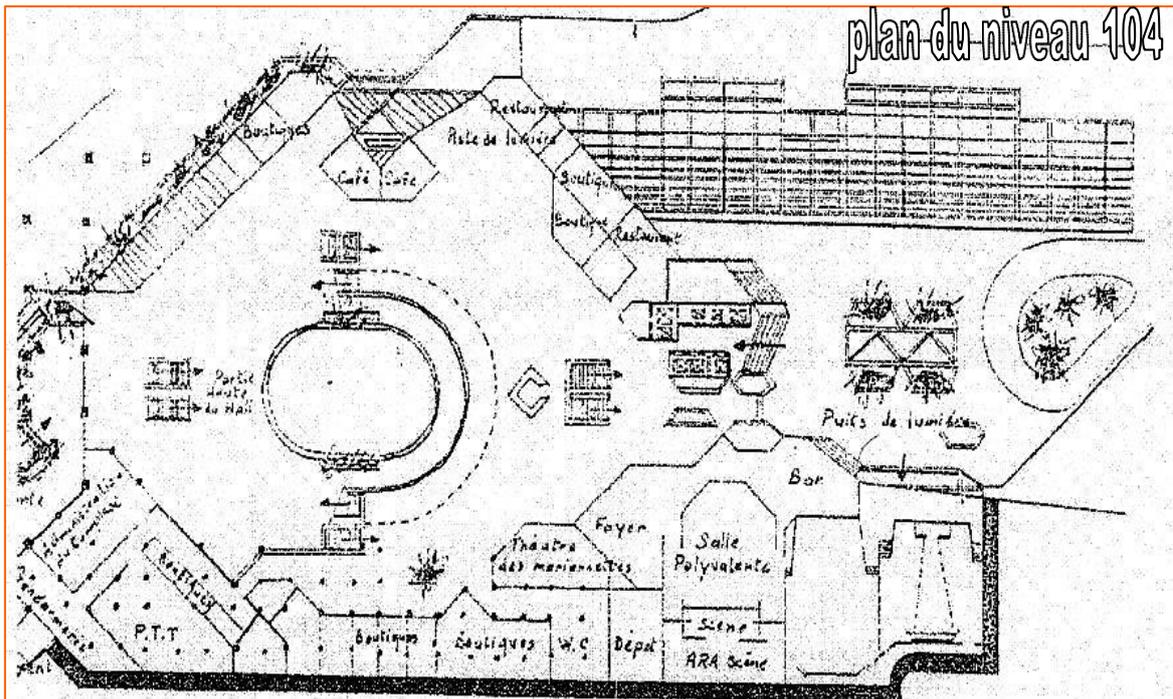
I.1.4. Organisation spatiale:

- plan de sous sol



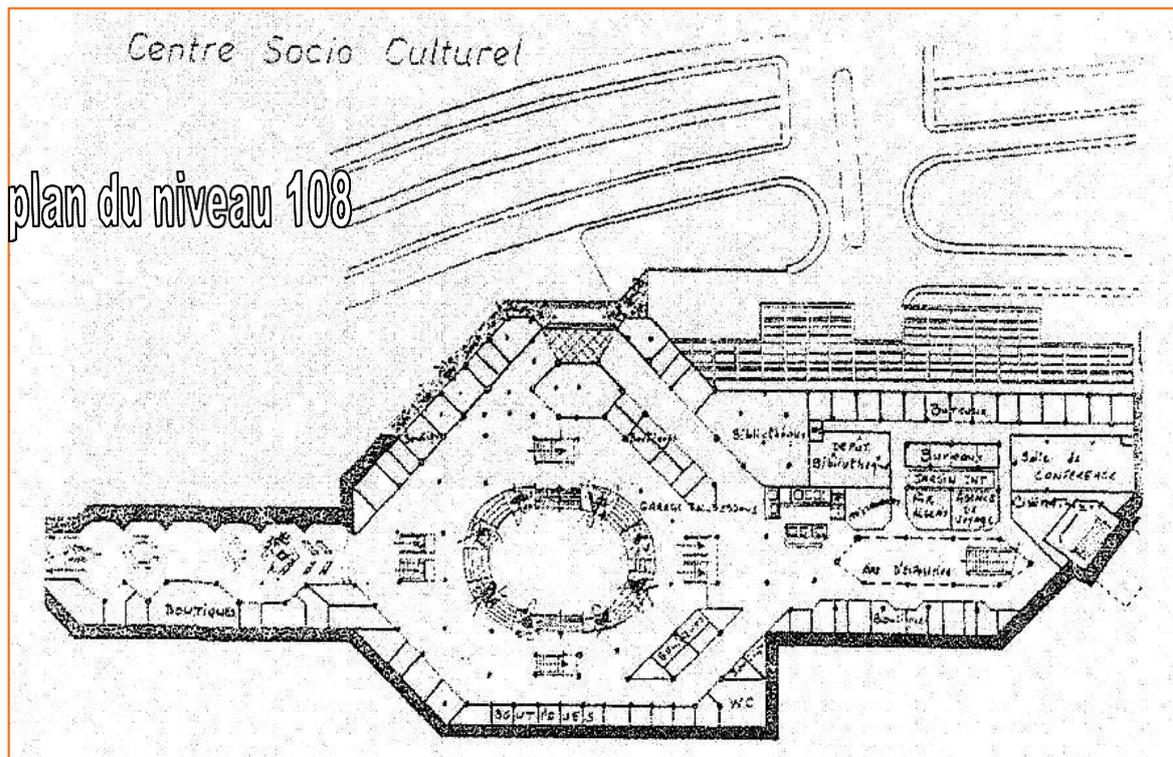
Plan 02 : Plan de RDC du centre de RIAD EL FETH. (Source : Archdaily.com)

- plan de R.D.C



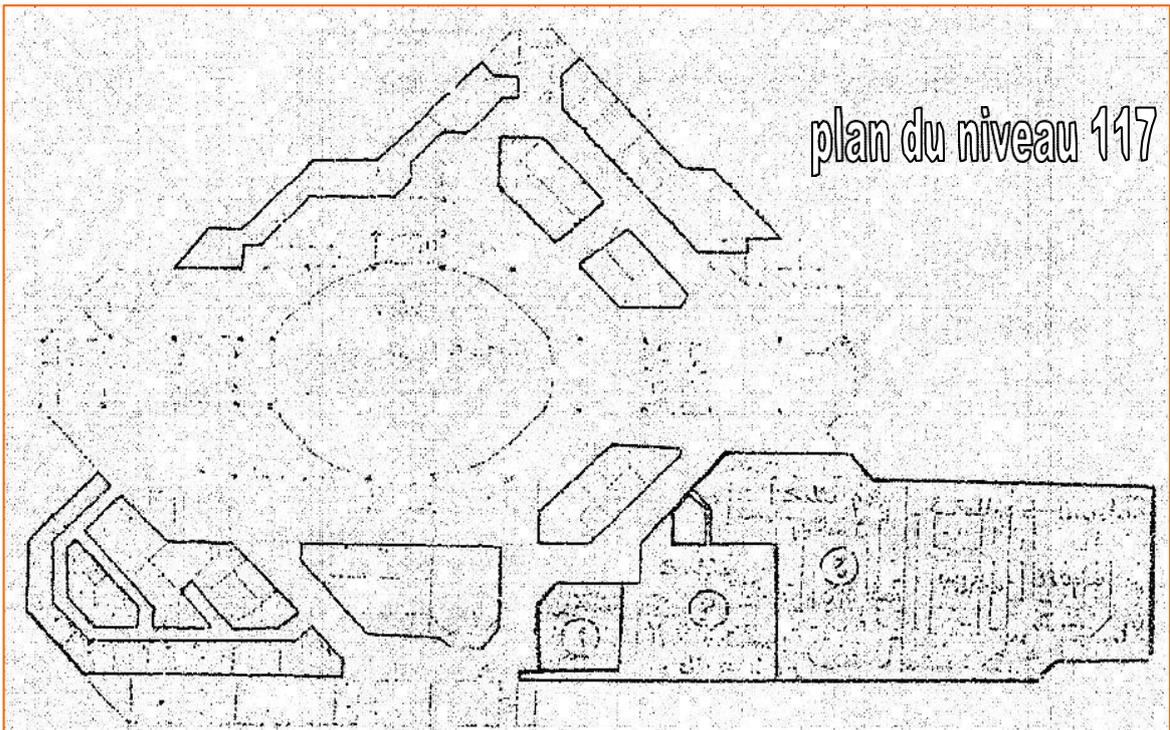
Plan 03 : Plan de RDC du centre de RIAD EL FETH. (Source : Archdaily.com)

- PLAN DE 1 ère étage



Plan 04 : Plan de 1er étage du centre de RIAD EL FETH. (Source : Archdaily.com)

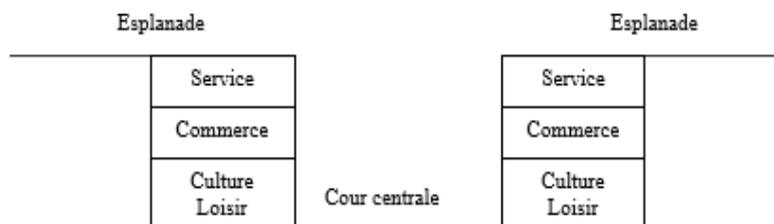
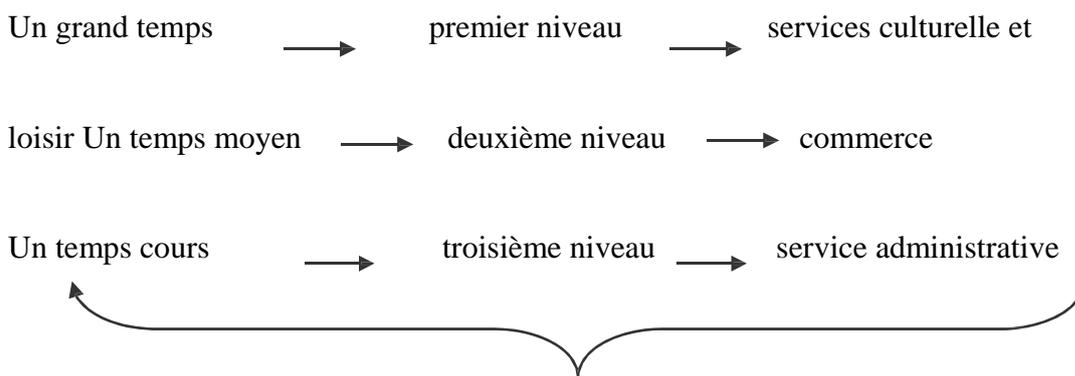
- PLAN DE 2 eme Etage



Plan 05: Plan de 2eme étage du centre de RIAD EL FETH. (Source : Archdaily.com)

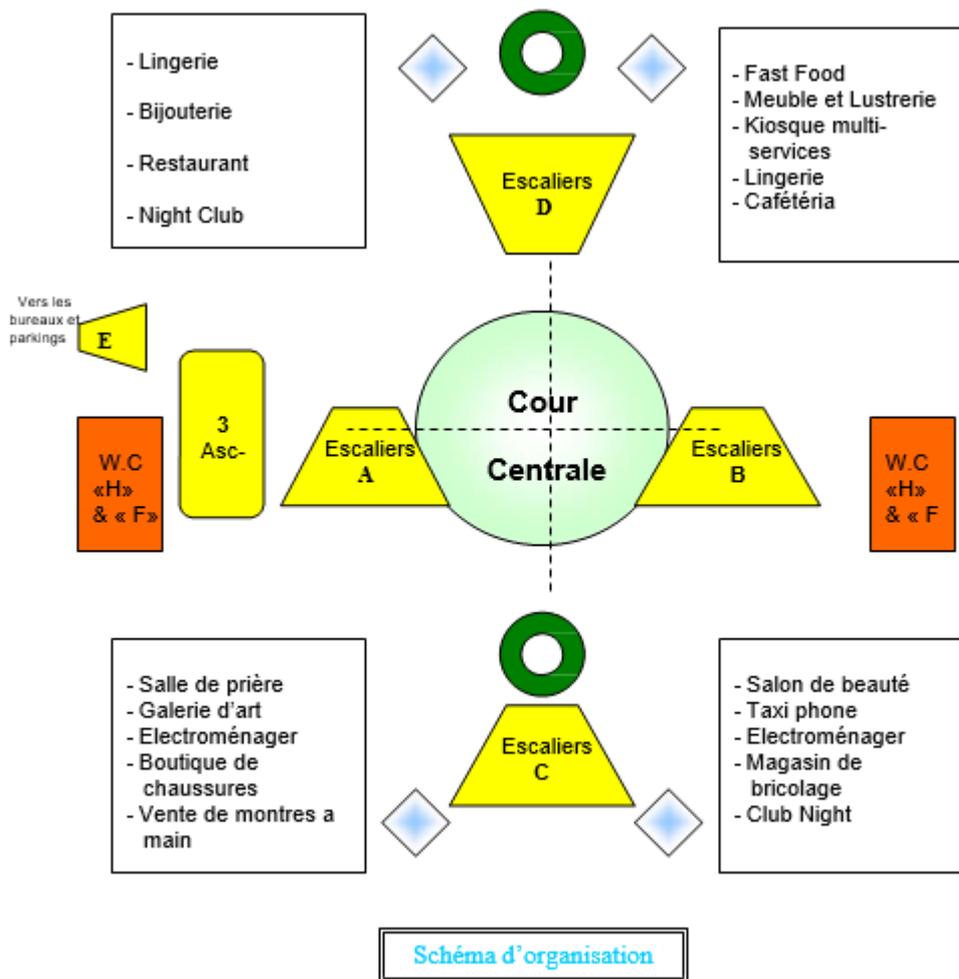
I.1.5. LA disposition spatio-fonctionnelle :

Le choix de la disposition des niveaux était en fonction du temps que passe le client dans le centre ; les activités où le client passe un temps relativement long sont éloignées de l'esplanade, celles où le client passe moins de temps sont les plus accessibles :



I.1.5. Etudes des différents niveaux :

A/ niveau RDC

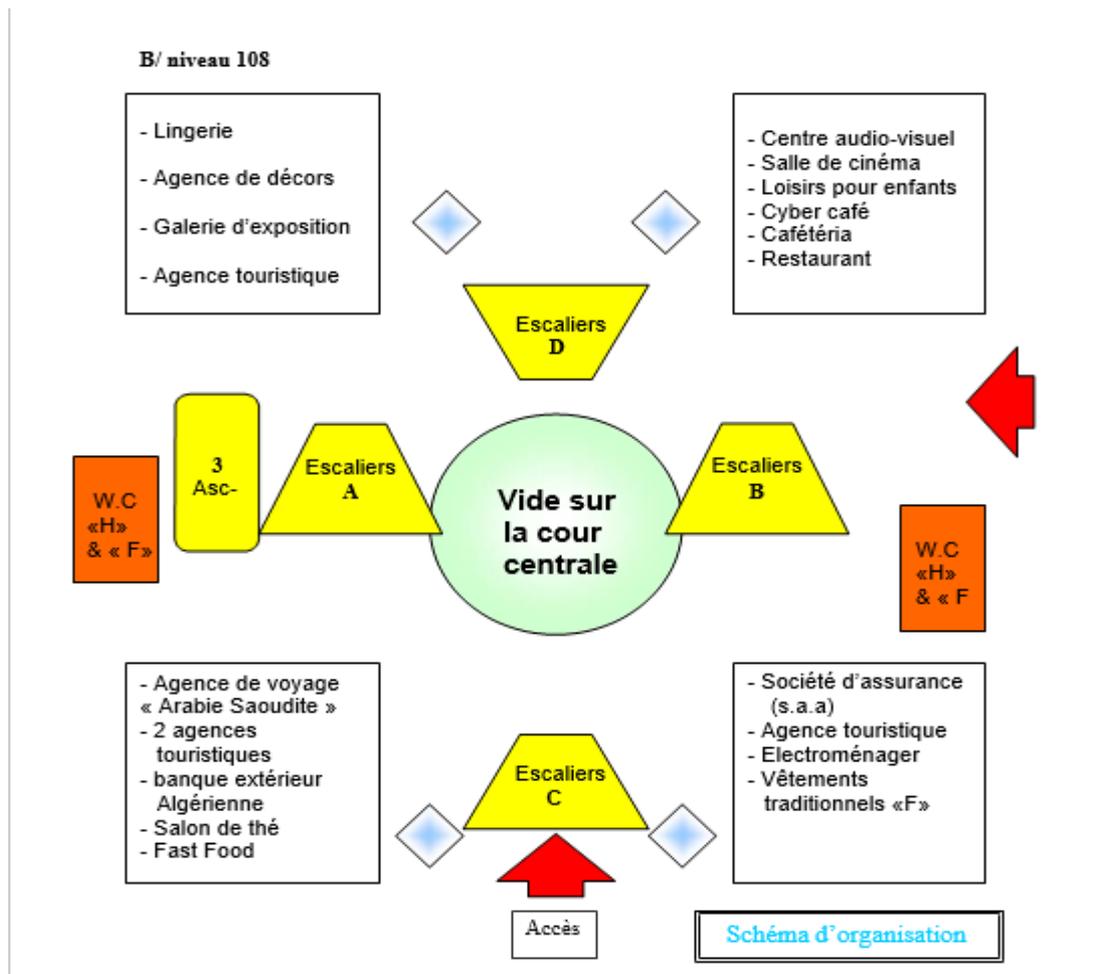


L'organisation s'effectue autour de la cour centrale qui est considérée comme l'axe du centre. Ce niveau a une petite particularité rapport aux autres niveaux vu la nature d'activités qui se trouve comme: les night club, la galerie d'art, la salle de prière..., ainsi les espaces de détente comme la cour, les jet d'eau, la verdure..., tout ça a créé une ambiance calme, et donne une sensation de détente.

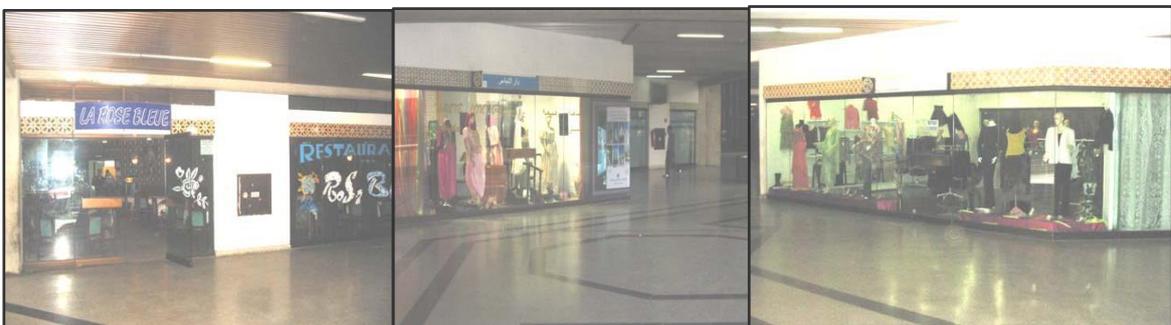


Vue d'intérieur des différents espaces. (Source : archdaily.com)

B/ niveau 1ere etage



On trouve plusieurs entrées et dans les différents sens. Ce niveau est marquée par la diversité d'activités de commerce et de loisir, organisées sur l'espace d'une manière à ce que l'une complète l'autre, a titre d'exemple : la proximité des salle de cinéma aux restaurants et aux cafétérias



Distraction temporaire

Lingerie «F»

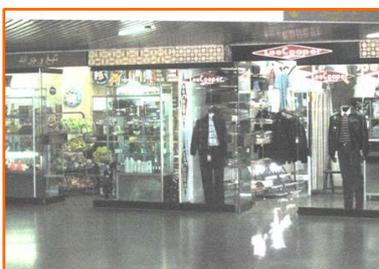
Vêtements traditionnels «F»

Vue d'intérieur des différents espaces. (Source : archdaily.com)

C/ niveau 2eme



Sur ce niveau, la fusion entre commerce et loisirs est toujours omniprésente. Culture «dans les librairies et la galerie d'art». faire du sport «dans la salle de culturisme et d'aérobic ». Voir un film ou un concert de musique ou des scènes de théâtres « dans la salle de cinéma Ibn Zeydoun ». Faire du shopping dans les différents magasins. Partager des moments en famille ou entre amis dans les restaurants et salon de thé



Habits et accessoires pour bébé



Fast food



Electroménager

Vue d'intérieur des différents espaces. (Source : archdaily.com)

I.1.6. Le programme de centre riad el feth retenu ¹:

1) Magasins

- Magasin de Meubles.....250m²
- Magasin d'électroménager.....120m²
- Magasin de Tapisserie.....50m²
- Magasin de Lustre et Miroir.....50m²
- Magasin Chaussures Hommes.....90m²
- Magasins Chaussures Femmes.....90m²
- Magasin Chaussures Enfants.....90m²
- Magasins Prêt-à-porter Hommes.....90m²
- Magasin Prêt-à-porter Femmes.....90m²
- Magasins Prêt-à-porter Enfants.....90m²
- Instrument Musicaux.....90m²
- Magasin de Tissus.....60m²
- Produit Cosmétiques.....50m²
- Article de Bureau.....90m²
- Papeterie.....75m²
- Produit d'électroniques.....90m²
- Dégraissage.....100m²
- Magasin d'artisans.....50m²
- Article de Ménage.....60m²
- Jouer pour enfants.....90m²
- Article de Compagne.....60m²
- Produits Informatique.....60m²

2)Boutique de Luxe

- Parfumerie.....100m²
- Photographie.....100m²
- Fleuriste.....100m²
- Librairie.....100m²
- Disque et Cassettes.....100m²
- Bijouterie.....100m²
- Pharmacies.....100m²
- Horlogerie.....100m²
- Artisanat.....100m²
- Coiffures Femmes.....60m²
- Coiffures Hommes.....60m²
- Vidéothèque.....50m²
- Opticien.....60m²
- Parfumerie.....30m²
- Mercerie.....55m²
- Garniture Mariage.....30m²
- Poterie.....50m²
- Centre Matériel de Pêche.....70m²
- Produit de Cuire.....30m²

¹ Edmonton.ca

3) .Espace de Jeu Enfants + Adultes :	
• Salle de jeux.....	300m ²
• Jeu de Billard.....	150m ²
• Jeu de Société	150m ²
• Jeu de BABY Foot.....	150m ²
• Jeu Vidéo.....	150m ²
4) Restauration :	
• Self Service.....	380m ²
• Cafétéria.....	350m ²
• Pizzeria.....	300m ²
• Salon de Thé.....	300m ²
• Crémérie.....	400m ²
5) Administration :	
• Bureau Directeur.....	25m ²
• Secrétariat.....	15m ²
• Archive.....	15m ²
• Salle de Réunion.....	60m ²
• Standard.....	10m ²
• Attente.....	15m ²
• Des Bureaux.....	A définir
6) La Grande Surface.....	8000m²
7) Espace Extérieur	
• Parking.....	200 places.

TABLE 12 PROGRAMME

I.1.7. Conclusion :

A/ du côté Urbain :

- a - Situation : le centre est placer a proximité de plusieurs équipement qui complètent sa fonction.
- b - L'environnement : le centre s'intègre dans son environnement car il est leurs pole d'attraction.
- c - Intégration : le centre à un style architectural qui domine ça région vu la hauteur du monument qui fait partie de l'office Riadh El Feth.
- d - Relation fonctionnelles : le centre a une relation forte avec tous les équipements commerciaux de la région (organisation des foires).
- e - Accessibilité : le centre est desservit par plusieurs axes soit mécaniques ou piétons.
- f- le Repérage : repérable car il est placé sur les plus haut sommets des vallées de la capitale.
- g- L'urbanité : présence de placette, façades commerciale...

B/ du coté Architectural :

- a - la Composition plane : adéquate a son fonctionnement.
- b - la Volumétrie : discrète dissimulé sous une esplanade du a la priorité du monument qui représente le pouvoir et l'histoire de l'état algérienne.
- c - Coté fonctionnement : on remarque une disposition spatial ainsi qu'une organisation fonctionnels bien étudiée, et aussi le programme et assez riche du coté de ça fonction primaire qui est la fonction commerciale en plus l'introduction des loisirs détente et promenade, sous cela s'organise sur une circulation bien repartie bien sur avec des éléments décoratif et naturels telle que les espaces verts et source de jet d'eaux.

I.2. EXEMPLE 02 : Le Centre commercial Val d'Europe a Paris²:

I.2.1 présentation :

-Le nouveau pôle d'attraction de l'Est Parisien doit son succès à un urbanisme respectueux de l'environnement et du plaisir de vivre, à des équipements et des infrastructures complets, et à une situation idéale à moins de 35 minutes de Paris et permet de gagner rapidement les grandes métropoles françaises et européennes.

-Il comprend une grande Auchan, 160 commerces et un pôle de restauration nommé "Les Terrasses". On y trouve aussi un aquarium, Le centre commercial est prolongé par "La Vallée Outlet Shopping Village", un village artificiel où se côtoient des magasins de vêtements et vaisselles ainsi que quelques boutiques de restauration tel qu'un "StarBucks Coffee", Un parking de 5 200 places. Le tout donnant sur une jardinerie "Delbard"

-Le centre commercial international est desservi par la gare de Serris-Montévrain Val d'Europe, sur le RER A, ce dernier a ouvert le 10 juin 2001.

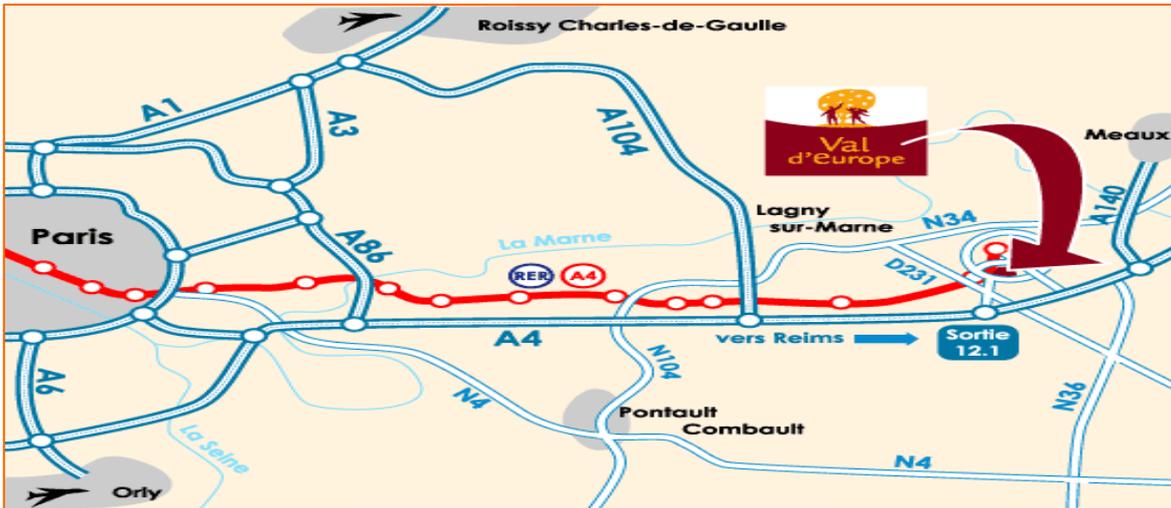


.Figure 29 : Centre de loisirs Clareview.
(Source : *archdaily.com*)

² Archdaily.com

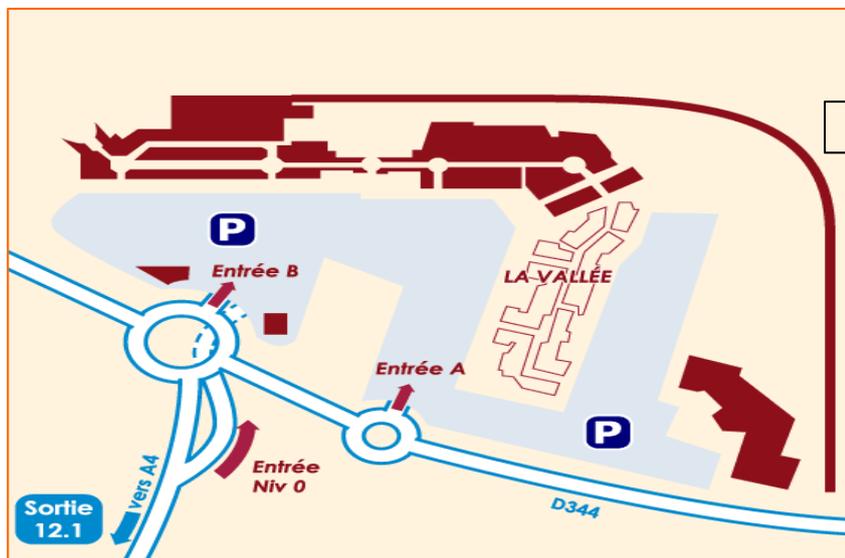
I.2.2. Situation et environnement :

Le centre commercial Val d'Europe se situe à 35 minutes de Paris à proximité de l'autoroute nationale A 4.



CARTE 30 situation

On remarque la proximité d'un axe mécanique (autoroute A 4)



Accessibilité

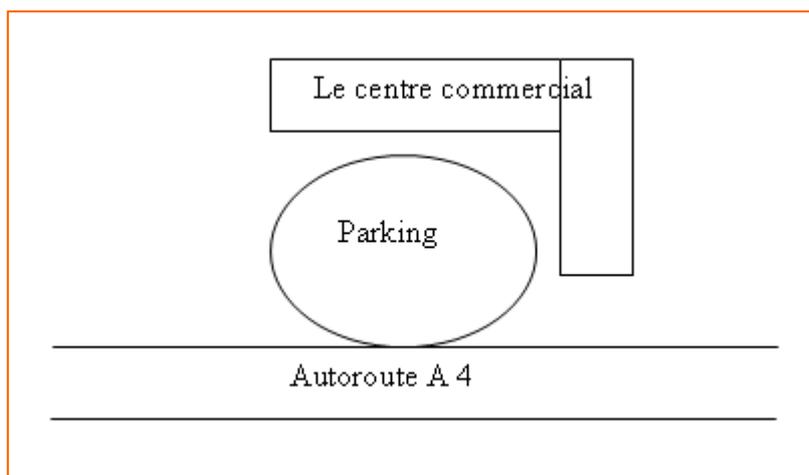
Carte 31 : Situation du Le Centre commercial Val.
(Source : Par auteur)

I.2.3. Plan de masse et limites :



PLAN 6
Plan de masse

Pour exploiter les points forts du site le projet est orienté vers l'autoroute et vu sa situation par rapport à la ville il nécessite un parking immense accessible depuis 3 voies. En plus on remarque une pluralité d'accès au centre pour organisée la circulation (porte de Volga, porte de Danuse, porte de La Seine, porte de Terrasses).



I.2.4. Schéma d'organisation :

centre commercial Val d'Europe est composé à 5 zones disposées sur un axe spatial

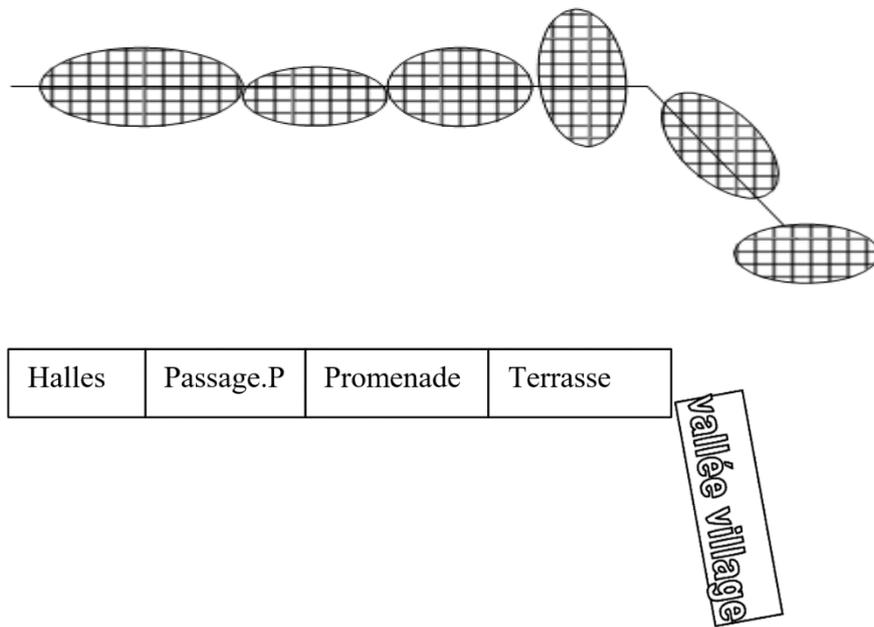
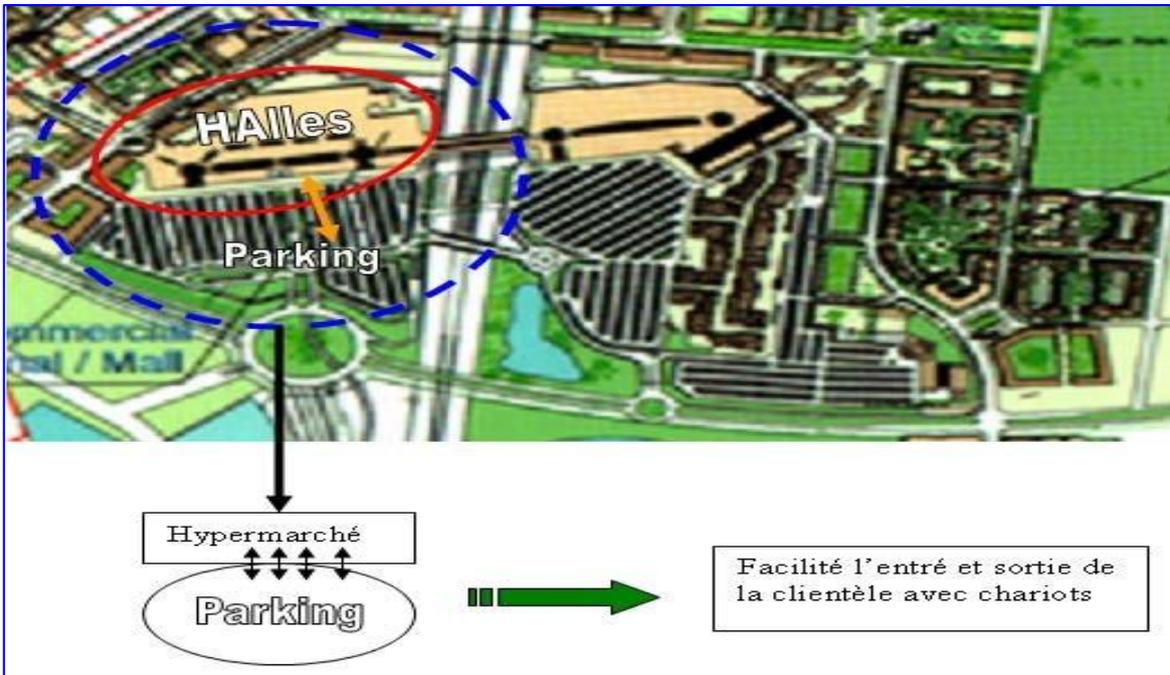


figure 30 vue aérienne

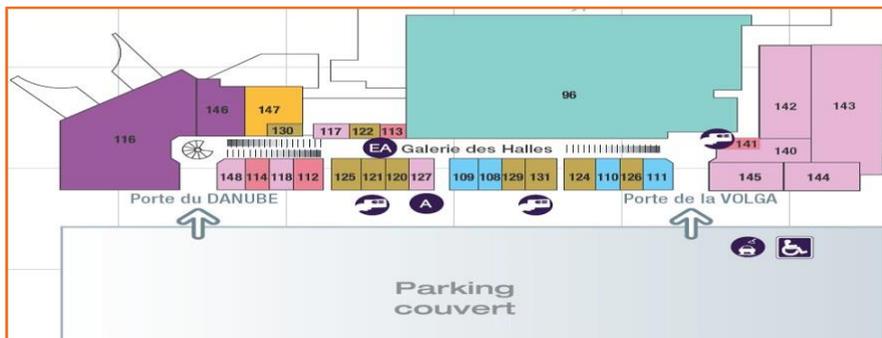
I.2.5. L'organisation intérieure :

a- Halles :

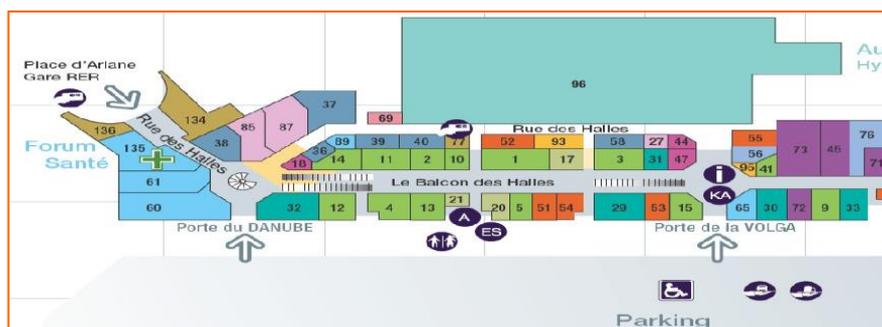
Bénéficie d'une situation près du parking



B_les different plan



PLAN 07 plan RDC



PLAN 08 plan 1ere etage

I.2.6 Conclusion :

A/ du coté Urbain :

- a - Situation : le centre est placé à proximité de plusieurs équipements qui complètent sa fonction.
- b - L'environnement : le centre s'intègre dans un environnement d'attraction populaire commerce et loisir, c'est un espace remarquablement bien desservi et fortement polarisé.
- c - Intégration : le centre a un style architectural napolitain qui domine la région.
- d - Relation fonctionnelles : le centre a une relation forte avec tous les équipements commerciaux de la région (c'est un pôle régional).
- e - Accessibilité : le centre est desservi par l'axe autoroutier A4.
- f- L'urbanité : présence de placette, façades commerciales..

B/ du coté Architectural :

- a - la Composition plane : adéquate à son fonctionnement.
- b- la Volumétrie : un long rectangle en acier et verres.
- c - Coté fonctionnement : disposition spatiale et fonctionnelles excellentes Il contient : un parking à dimension urbaine
 - Une galerie référenciée à la rue commerciale et place du marché
 - Les services sont implantés aux points d'accès pour faciliter le contrôle
 - A une qualité excellente en matière de décoration et exposition (attraction, animation).

I.3. EXEMPLE 03 : LE CENTRE COMMERCIAL LES 4 BOULEVARDS à Calais en France

-Le centre est conçu pour être le fer de lance d'un programme de revitalisation du centre de Calais, il va créer un nouveau centre d'attraction commerciale dans le cœur marchand de la ville

- compléter et renforcer l'offre commerciale existante, offrir un projet au centre ville,

Innovant et privilégiant l'accessibilité, la qualité, la lisibilité, en toute la création d'un lieu de vie

-conçu pour reprendre au besoin des 165000 habitants
de la ville de Calais

I.3.1. Fiche technique³ :

Projet : centre commercial de ville

Lieu : le centre de Calais en France

Maître d'ouvrage :

La municipalité de CCI Maître

d'œuvre : L'architecte isabelle

Colas et groupe BDP

Surface : 15000 m²

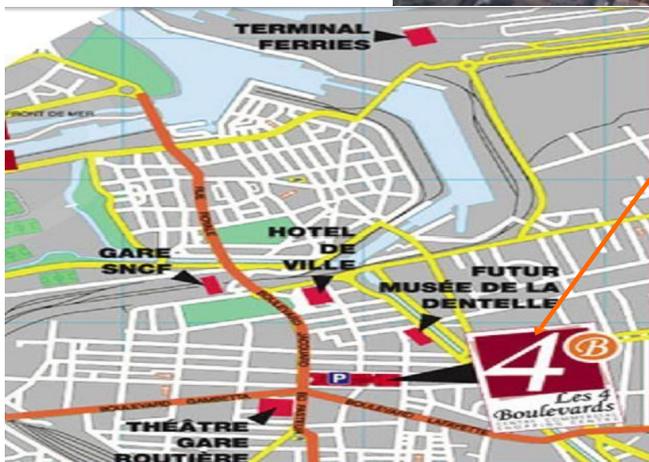
Programme : commerce, culture,
pharmacie mutualiste, agence,
restauration, détente, services,
parking 720 places, placette.

Date de réalisation : En 2004 les travaux commencent et le 28 février 2006 le centre ouvre ces portes



I.3.2. situation et environnement

Au croisement de quatre
boulevards (Jacquard, la Fayette,
Léon Gambetta et Luis Pasteur)
-Au Début du boulevard Jacquard
-A deux pas du théâtre de la ville.



³ Archdaily.com

I.3.3. schéma d'organisation :

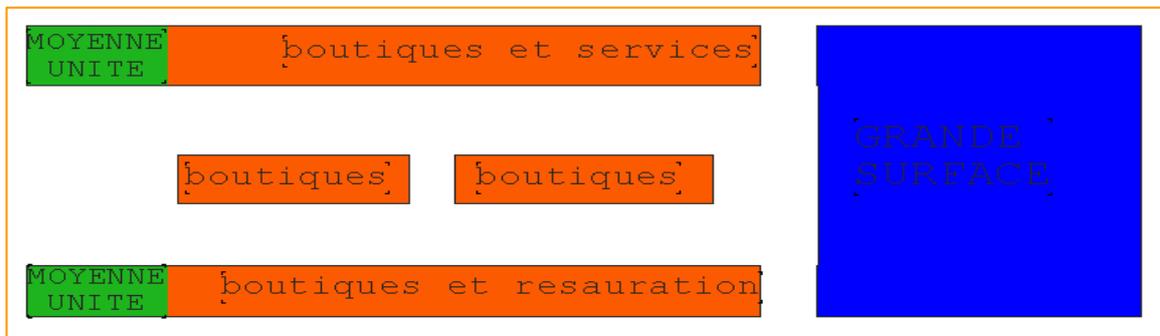
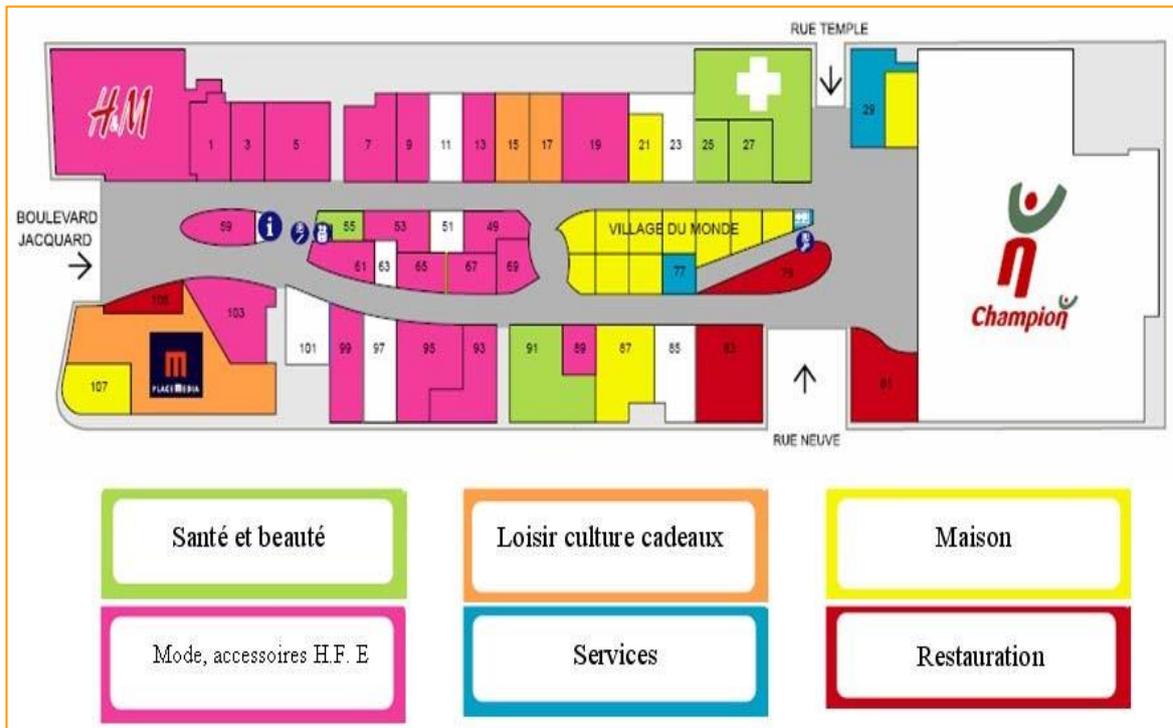


Schéma d'organisation du RDC

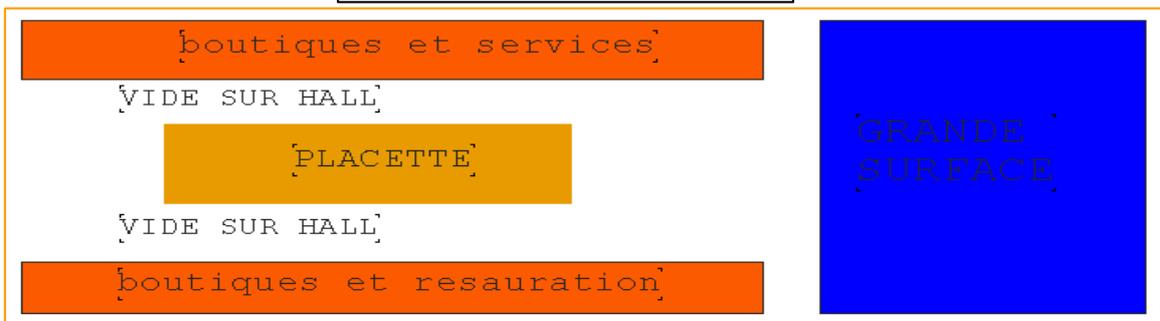
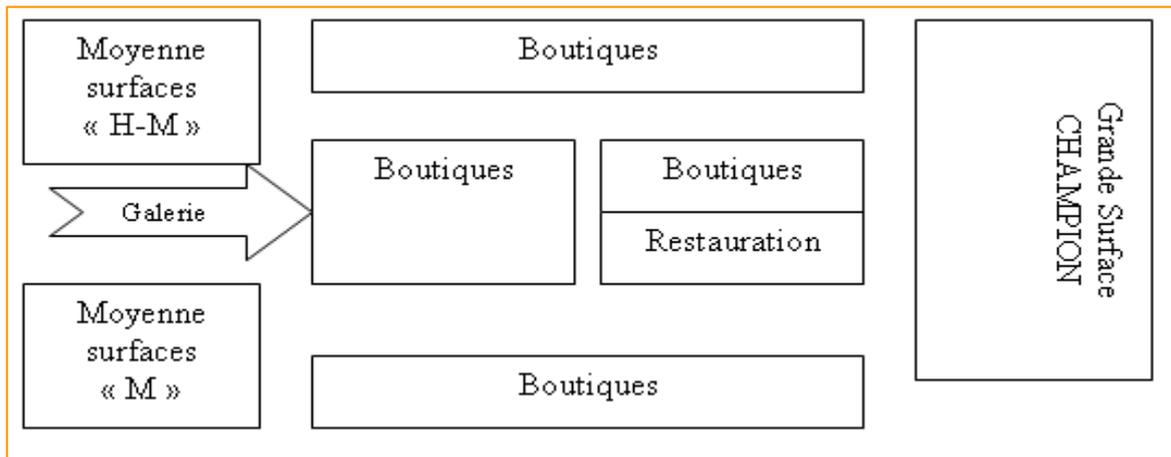


Schéma d'organisation du 1^{er} ÉTAGE



L'ensemble du centre est articulé autour de :

- une galerie de 50 boutiques.
- Une grande surface « champion ».
- De deux moyennes surfaces « H-M et M ».
- Un pole de restauration.

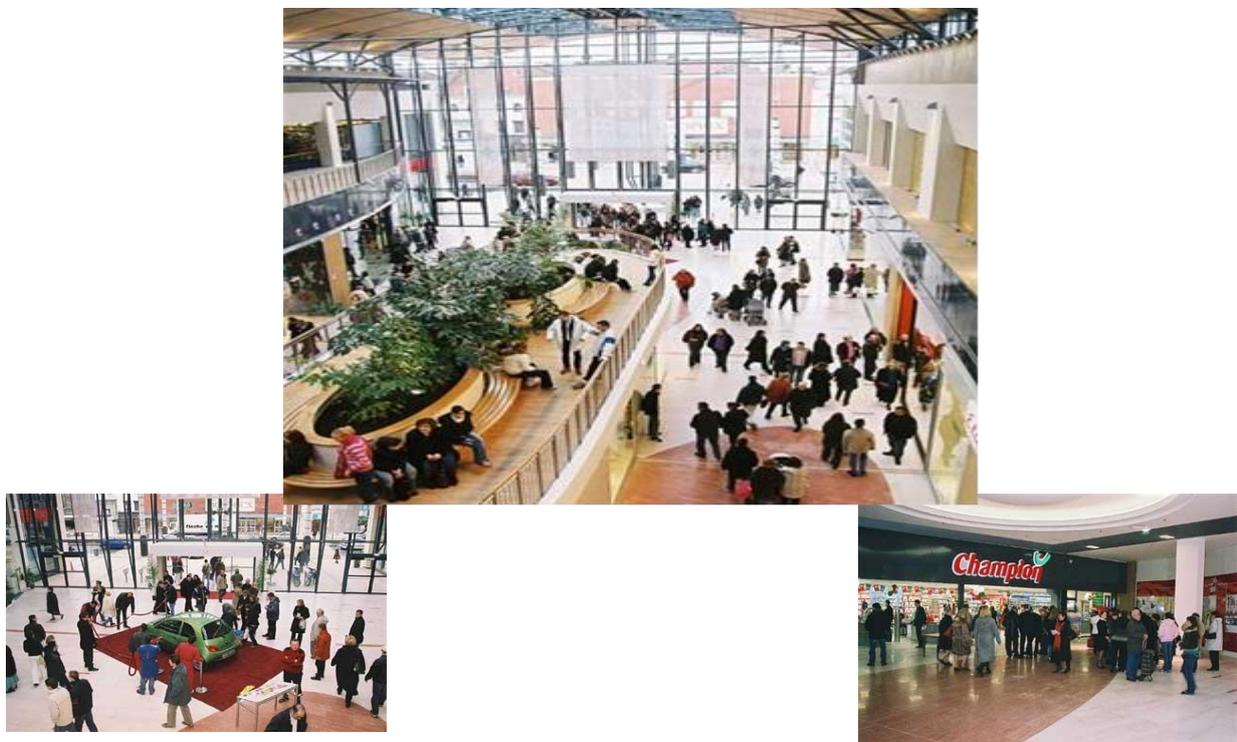


Figure 36 : Vue d'intérieur des différents espaces. (Source : archdaily.com)

I.3.4. Les espaces intérieurs :A- Hygiène- Santé- Beauté :

- * franck prouvost (coiffure)
- * Parfumerie
- * Pharmacie mutualiste
- * Kiavue (opticien)
- * L'occitane (produit de soins)

B- Loisir- Culture- cadeaux :

- * Place media (culture, loisir)
- * Internity (multimédia)
- * Score game (jeux vidéo)

C- mode- Accessoires (homme femme enfant) :

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| * Armand thiery (F) | * Jules (H) |
| * Bijoux brigiffé | * Kookai (F) |
| * Cache cache (F) | * L.K.G (H) |
| * Cannelle (lingerie) | * Maroquinerie |
| * Canet de vol (H) | * Patrice bréal (F) |
| * Celio (H) | * Paul mausner (F) |
| * Clair's (bijouterie) | * Promod (F) |
| * Etam (lingerie) | * San marina (chaussures) |
| * Formul (F) | * Sym (F) |
| * H & M (H, F, E) | * Texto |

(chaussures) D-Services:

- | | |
|-----------------------------|-------------------|
| * banque (société generale) | * Telephone store |
| * France telecom | |

E-Restauration:

- | | |
|------------|---|
| * Café méo | * |
|------------|---|

Restaurent F- Supermarché:

- * Champion.

I.3.5. Conclusion :**A/ du côté Urbain :**

-a Situation : le centre est placer au centre ville de calais en France

-b L'environnement : le centre commercial s'intègre dans une zone entourée

d'habitation et équipements de tous genre pour bien servir les besoin des habitant de la région.

c - Intégration : Il est parfaitement intégrer dans un contexte urbain il est de meme niveaux des habitations et équipements qui l'entoure

d - Relation fonctionnelles : le centre a une relation forte et directe avec les habitations puisque il ce situe dans un quartier a usage d'habitation.

e - Accessibilité : le centre est desservit par deux rues Temple et Neuve.

f - le Repérage : repérable car il est placé au cœur de la ville a deux pas de l'intersection de 4 boulevards.

g- L'urbanité : présence de galerie commerciale et espace de détente.

B/ du coté Architectural :

a - la Composition plane : simple et dynamique.

b - la Volumétrie : formes rectangulaires avec des grandes baies vitrées et toiture courbée transparente.

c - Coté fonctionnement : assez riche du coté de ça fonction commerciale, sous une s'organisation de circulation simple et animé (espaces verts).

I.4. Synthèse générale:

A/ Du coté Urbain :

a- Situation du projet :

Doit être à proximité d'équipements et regroupement d'habitations pour optimiser sa rentabilité.

b- Environnement :

Le projet doit s'inscrire dans son environnement pour le revitalisé et le dynamisé.

c- L'intégration au site :

Une architecture dominante sur la région.

Matériaux utilisés.

Prendre en considération les gabarits et hauteurs environnants.

Une façade lisible et distinctive.

d- La relation fonctionnelle :

Le centre commercial doit être en relation avec tous les équipements commerciaux de la ville.

e- L'accessibilité :

Doit être desservi par un ou deux axes mécanique et piétons.

f- Repérage :

Doit être repérable implanté a proximité d'un ou plusieurs édifices ou places connue.

g- L'urbanité :

Introduction des places et placette devant l'accès au sien du centre.

B/ Du coté Architectural :

a- La composition plane :

Elle doit être adéquate à son fonctionnement et à son organisation spatiale.

b- Volumétrie :

Distinctive du tissu urbain et indique la nature du projet.

c- Façades :

Le projet doit avoir des façades qui enrichissent la façade urbaine.

d- Le fonctionnement interne :

Il doit suivre des dispositions spatiales bien étudié.

IL doit suivre les schémas et les organigrammes fonctionnels.

Il doit avoir une disposition spatio-fonctionnelle bien organisée.

Un programme assez riche (commerce, loisir, détente, divertissement, promenade).

Utilisation de l'éclairage naturel ainsi que l'artificielle.

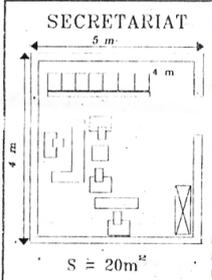
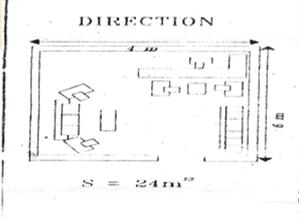
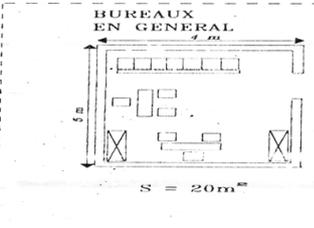
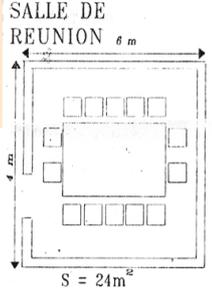
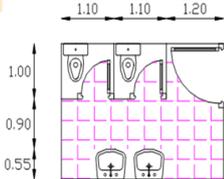
Introduction des éléments naturels a l'intérieur du centre commercial afin

d'offrir une sensation de bien être.

II. Programme qualitatif :

Ce tableau présente les différentes activités qui se déroulent dans notre projet ainsi que les espaces appropriés et les exigences qualitatifs de chaque espace.

I. Administration

espace	Surface	Forme	Fonction	Aménagement	Exigence de confort
1. Bureau directeur 2. Secrétariat 3. Salle de réunion 4. Bureau de comptabilité et de gestion 5. sanitaire	20m ² 20m ² 24m ² 20m ² 9m ²	Tout dépend de la disposition des espaces qui l'entoure.	Fonction publique chargée de la gestion des affaires sous l'autorité du gouvernement ou des pouvoirs locaux		Loin des espaces publics -Bien éclairé (éclairage artificiel et naturel) -Bien ventilé
   					

II. Magasins commerces de bases

espace	Surface	Fonction	Aménagement	Exigence de confort
<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Prêts a porter pour femmes/ hommes / enfant</p>	60m ² 60m ² 60m ²	des magasins faisant commerce de différents types de vêtements	Espace de vente Espace d'essayage Vitrine	Bien éclairé (éclairage artificiel et naturel) -Bien ventilé
   				

espace	Surface	Fonction	Aménagement	Exigence de confort
Boutique de chaussures H/F	60m ²	Magasins réserver a la vente des différents modèles de chaussures	Espace de vente Espace d'essayage Vitrine	Bien éclairé (éclairage artificiel et naturel) -Bien ventilé

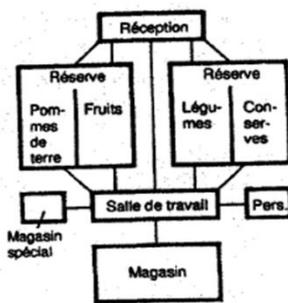


espace	Surface	Fonction	Aménagement	Exigence de confort
Boutique vêtement de sport	60m ²	C'est un magasin faisant commerce de différents types de vêtements sportifs	Espace de vente Espace d'essayage Vitrine	Bien éclairé (éclairage artificiel et naturel) -Bien ventilé



III. Magasins de 1ère nécessité

espace	Surface	Forme	Localisation	Aménagement	Exigence de confort
1. magasin légume fruit	80 m ²	Tout dépend de la disposition des espaces qui l'entoure.	elle doit être ouverte sur le hall et reliée directement au reste des salles de ce service	<ul style="list-style-type: none"> • Caisses • Balances • corbeilles/chariots • Des coins de vente spécialisé réservé pour les légumes et les fruits 	<ul style="list-style-type: none"> • un bon éclairage / l'aération / la qualité des produits



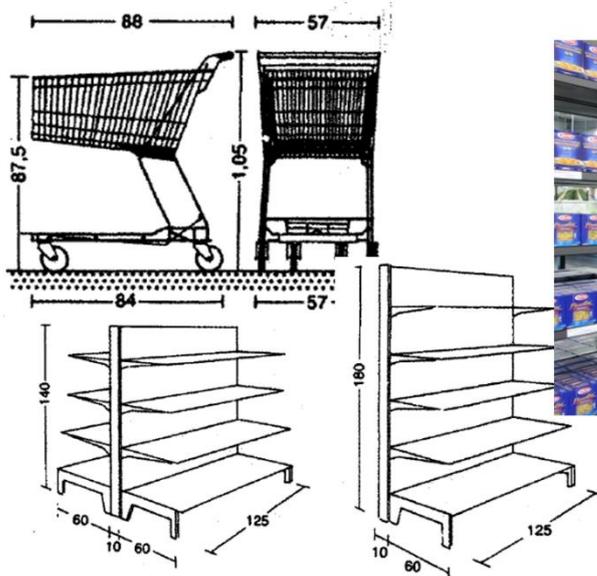
⑦ Schéma fonctionnel d'un magasin de fruits et légumes. Petite réserve car la livraison s'effectue généralement chaque jour.



⑧ Comptoir avec supports pour caisses et paniers. Réceptacle à saletés et humidité.



espace	Surface	Fonction	Exigence de confort
2. Magasins alimentaires	150 m ²		<ul style="list-style-type: none"> • un bon éclairage / l'aération / la qualité des produits



espace	Surface	Fonction	Aménagement	Exigence de confort
3. Boucherie 	30 m ²	Commerce vendant du pain	<ul style="list-style-type: none"> comptoir réfrigéré _ vitrines _ Balance de boucherie 	<ul style="list-style-type: none"> température Proproté



⑪ Comptoir courant pour boucherie, voir également poissonnerie (fig. 2).



espace	Surface	fonction	Aménagement	Exigence de confort
3. Boulangerie 	50m ²		<ul style="list-style-type: none"> pétrin Fours boulangerie Fours à bois façonneuse Diviseuse 	



espace	Surface	Fonction	Aménagement	Exigence de confort
3. Pâtisserie 	50m ²		<ul style="list-style-type: none"> • laminoir • Meuble réfrigéré pâtissier 	

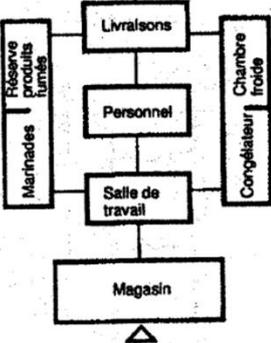








espace	Surface	Localisation	Exigence de confort
4. Poissonnerie 	25m ²		<ul style="list-style-type: none"> • La marchandise dégageant une forte odeur donc les magasins par conséquent comporter des sacs ou être fermer par rideaux • les murs et le sol doivent être lavables



① Schéma fonctionnel de poissonnerie.



② Comptoir de poissonnerie réfrigéré avec évacuation.





IV. Boutique complémentaires

espace	Surface	Aménagement	Exigence de confort
<p>4. Institut de beauté</p> 	<p>80m²</p>	<p>C'est un espace de vente des produits cosmétiques et hygiénique, il est lié a l'espace des soins de beauté vu qu'il peut se procurer les produits nécessaire au bon fonctionnement de l'espace</p>	<ul style="list-style-type: none"> • bon éclairage



espace	Surface	Fonction	Exigence de confort
<p>5. Boutique jouets et cadeaux</p>	<p>30m²</p>	<ul style="list-style-type: none"> • C'est un espace qui concerne la vente des jouets et l'achat des cadeaux a offrir, visant les enfants beaucoup plus 	



espace	Surface	espace	Surface
6.Taxiphone	15m2	8. bijouterie	25m2
espace	Surface		
7. fleuristerie	20m2		





Locaux technique

espace	Surface	fonction
1-Chaufferie	30m ²	Équipements de sécurité et d'entretien, La protection contre l'incendie avec l'ensemble des dispositifs de sprinklers, robinets d'incendie armés intérieurs ou extérieurs, extincteurs, sont fournis et commandés par un dispositif central couvrant l'ensemble du centre commercial Climatisation, boîte électrique, bêche à eau.
2-Electricité	15m ²	
3-Climatisation		
4-Bâche a eau	24m ²	
5-Dépôt matériel		
6-Dépôt déchets	9 m ²	

cafétéria

espace	Surface	fonction	Aménagement	Exigence de confort
1-salle	100m ²	C'est un espace public ou on peut s'attabler, consommer des boissons et de désaltérer	a) mobiliers de fonction : Comptoir de caisse Comptoir de préparation Chaise table b) Tv, climatiseurs,	Bien éclairé (éclairage artificiel et naturel) -Bien ventilé
2-vestiaire				



Garderie d'enfants

espace	Surface	fonction	Exigence de confort
Garderie pour enfant	70m ²	C'est un espace destiné a surveillance éta garder les enfants de bas âge pendant que les mères font leur courses Il contient un espace de repos, un espace pour manger, espace pour jouer	Bien éclairé (éclairage artificiel et naturel) -Bien ventilé



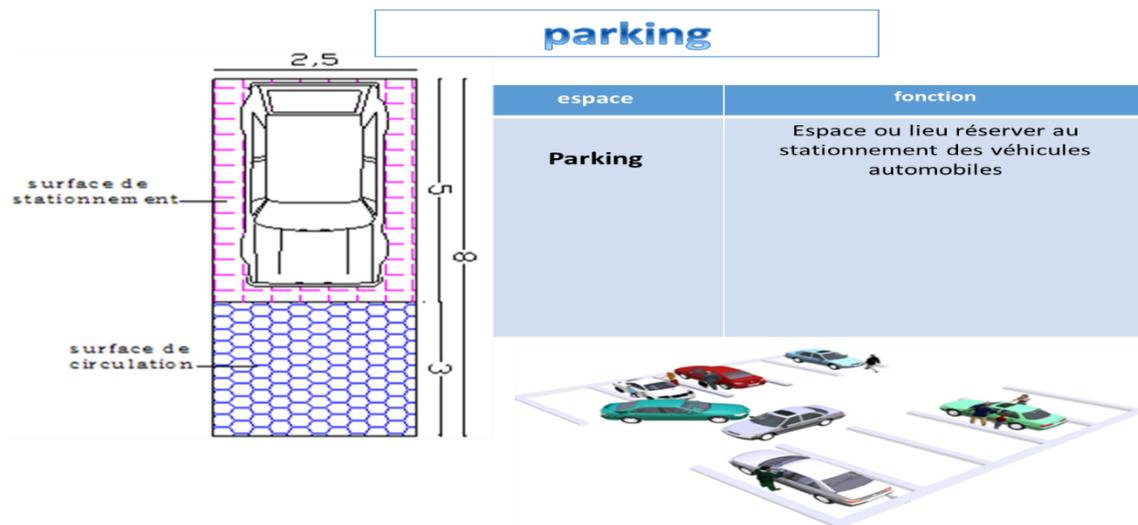


Tableau13: Le programme qualitatif d'un centre commercial et de loisire . (Source auteur, 2020).

III. Programme quantitatif :

Ce tableau présente la surface des différents espaces ainsi que la surface globale de chaque fonction.

Supermarché :

Espace	Surface unitaire (m ²)	Nombre	Surface total
Alimentation générale	150	1	1
Légumes et fruits	150	1	1
Boucherie	100	1	1
Poissonnerie	40	1	4
Poulet et œufs	40	1	4
Produits laitiers	80	1	8
Boulangerie	100	1	1
Pâtes et conserves	80	1	8
Boissons	80	1	8
Epicerie générale	80	1	8
Produits d'entretien et nettoyage	80	1	8
Vaisselle	80	1	8
Produits cosmétiques	60	1	6
Espace bébé	40	1	4
Bricolage et quincaillerie	150	1	1
Maison et décoration	80	1	8
Electroménager	150	1	1
Habillement (homme, femme,	100	1	1
Surface totale = 1640 m²			

Les Boutiques :

Espaces	Surface unitaire (m ²)	Nombre	Surface totale
Prêts a portés femme	20-30-35-60-70	2	72
Prêts a portés homme	20-25-30-35-45-70	1	42
Prêts a portés enfant	20-30-35-60	1	44
Espace bébé	85-95-100	3	28
Chaussure femme	45-50-85	4	22
Chaussure homme	20-50-60-65	4	19
Chaussure enfant	65	1	6
Chaussure et prêt a portés mixte	60-120	2	18 0
Lingerie homme	20-30	5	13
Lingerie femme	20-30	5	17
Accessoire femme	20-30-35	8	23
Accessoire homme	20-25-30-35	6	17
Vente Robe de mariage	40-45-75	3	16 0
Vente Costume	20-35-45-65-75	6	27
Lunetterie-lunette et accessoire	20-25-30-35-45-60	8	29 0
Maroquinerie	20-25-30-45-50-60	7	26
Cuir	20-25	3	7
Bonnerie	20-30	4	10
Boutique de luxe	55-100-105-110	4	37
Sport et loisir	100	2	20
Vêtement de sport	30	2	6
Chasse et loisir	30	1	3
Santé-beauté-hygiène	20-30-65	9	285
Bijouterie	20-30-35-40	1	32
Bijoux traditionnelles	20	1	2
Argenterie	20	3	6
Horlogerie	20-25	2	4
Cadeaux et souvenir	20-24-28	4	9
Jouets enfant	20-30-35-45	4	13
Meuble	140-180-230	3	55
Fleuriste	20	2	4
Papeterie librairie	50-75	2	12
coiffeur homme	30	1	3
Salon d'esthétique femme	110	1	11 0
Vente matériels informatique	20-35-45-55-85-100	6	34 0
Vente instruments de music	100	1	10 0
Vente Cd-K7 (audio, vidéo)	24	2	4 8

Vente jeux vidéo	30-45-45	3	120
Photo minute	30	1	30
Couture mixte	36	1	36
Habits traditionnelles et produits artisanaux	180	2	360
Tissus	50	3	150
Tapiserie	45-60	2	105
Poterie	24	2	48
Taxi phone	20-24	3	64
Vente téléphone et accessoire	20-25	6	130
Tabac journaux	20-24-28	7	164
Book store	85	1	85
vente de plante	60	1	60
Pharmacie + ph vétérinaire	65-75	2	140
Service «argenterie»	20-30	6	140
Literie	20-25-30-100	5	205
Habillement maison	45-50-100	5	285
Laverie	95	1	95
Décoration intérieur	20-25-30-35-45-50-85	8	315
Quincaillerie générale	225	1	225
Point de vente GSM	25-45-50	3	120
Tirage et impression	30	1	30
Lustrerie	50-55	3	160
Cuivre	20-25-35-45	4	125
Sac et voyage	45-85	3	175
Electroménager	30-35-50-60-120-185	5	480
Mercerie	20-30-35-60	6	185
Bricolage-jardinage	70-85-120	3	275
Vente chaises et siège	35-60	2	95
Vente papier peint	20	1	20
Miroirerie	20	2	40
Cuisine	120	2	240
Campings et plage	120	1	120
alarme et télésurveillance	60	1	60
Prestation	20	2	40
Bureautique	140	1	140
Show-room	500	1	500
Accessoire auto	25	4	100

**Surface totale =
13023 m²**

Les Bureaux :

Espace	Surface unitaire (m ²)	Nombre	Surface total (m ²)
Agence bancaire	180	1	180
Agence postale	100	1	100
Agence D'assurance	45-50	3	145
Agence de voyage	55	3	165
Agence de publicité	45	3	135
Agence immobilière	20	2	40
Opérateur téléphonique	55-65	3	175
Bureau d'étude	115	2	230
Bureau d'Avocats	120-140	2	260
Bureau notaire	65	2	130
Bureau comptable	70	2	140
Bureau de traduction	35-50	2	85
Bureau d'entreprise	60	2	120
Bureaux paysagiste	185	2	370
Surface totale = 2275 m²			

Cultures & Loisirs :

Espace	Surface unitaire (m ²)	Nombre	Surface total (m ²)
Cinéma	290	1	290
Galerie d'arts	180	1	180
Internet	65	1	65
Salle de jeux électronique	70	1	70
Salle de sport (culturisme et	165	1	165
Salle polyvalente « commerce temporaire »	375	1	375
Garderie	95	1	95
Salon de thé	40-50	2	90
Restaurant	220	2	440
Pizzeria	70-150	3	290
Cafétéria	45-70	2	115
Crémerie et pâtisserie	70-100-120	3	290
Fast Food	95-100	2	195
Chocolaterie	50	1	50
Surface totale = 2710 m²			

Cultures & Loisirs :

Espace	Surface unitaire (m ²)	Nombre	Surface total (m ²)
Cinéma	290	1	290
Galerie d'arts	180	1	180
Internet	65	1	65
Salle de jeux électronique	70	1	70
Salle de sport (culturisme et	165	1	165
Salle polyvalente « commerce temporaire »	375	1	375
Garderie	95	1	95
Salon de thé	40-50	2	90
Restaurant	220	2	440
Pizzeria	70-150	3	290
Cafétéria	45-70	2	115
Crémerie et pâtisserie	70-100-120	3	290
Fast Food	95-100	2	195
Chocolaterie	50	1	50
Surface totale = 2710 m²			

Administration :

Espace	Surface unitaire (m ²)	Nombre	Surface total (m ²)
B. directeur	30	1	30
Secrétariat	16	2	32
Salle de réunion	35	1	35
B. comptable	25	1	25
B. relation extérieur	20	2	40
B. chef de sécurité	20	1	20
Accueil et attente	25	1	25
Surface totale = 207 m²			

Tableau 14 : Le programme quantitatif d'un centre commercial et de loisir .(Source auteur,2020).

Surface totale du projet : **24455m²**

I.V . Analyse de terrain

I.V.1 Motivation du choix du terrain :

Dans le quartier de la gare on a :

- une facilité d'accès et un emplacement stratégique (limité par la RN20)
- une disponibilité foncière suffisante qui permet de réaliser un projet de ville qui améliore l'attractivité de la ville à travers le renforcement des différentes fonctions.
- la création d'un centre secondaire et la valorisation de la zone par l'injection des équipements qui dépassent l'échelle locale.



Figure 1 : terrain choisi

source : photo prise par auteur + fichier Autocad

I.V.2. situation du terrain :

- Le terrain se situe dans la partie nord-est de ville de Guelma.
- Le terrain occupe une surface de 2.3h, avec une forme irrégulière, limité par la RN20 avec l'existence des deux ronds-points qui sont des points sensibles de la ville qui assurent la distribution des flux.
- Le terrain se situe au Nord de la ville et offre une vue général sur le centre. C'est la beauté d'entrée de la ville
- Exactement le terrain d'intervention s'est porté à la RN20 et une autre N80

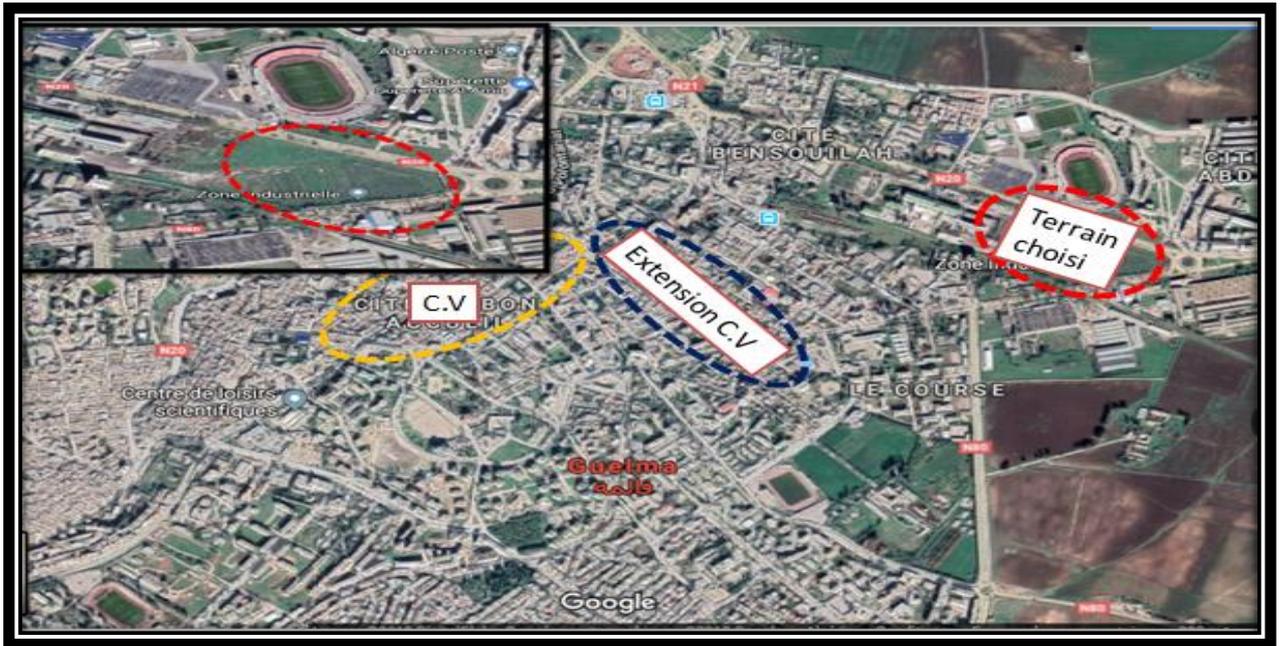


Figure 32 : situation du terrain choisi par rapport a la vile du Guelma

Source :image Google earth+traitement personnel



Figure33: Situation du terrain par rapport au pos Nod-est

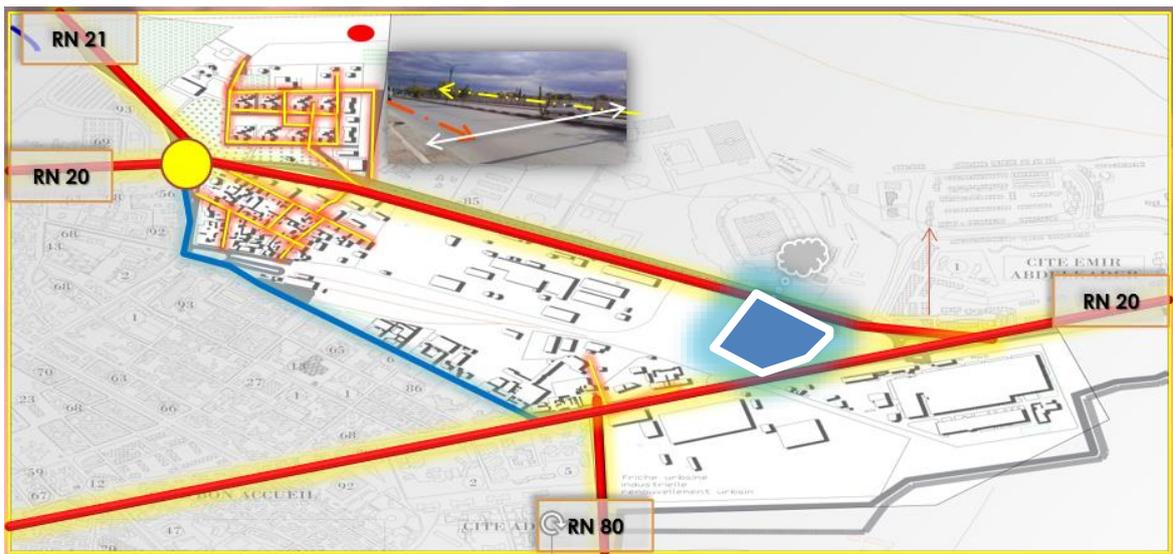
I.V.3 l'accessibilité :

La situation du terrain indique qu'il n'est pas suffisamment accessible a cause de la grande congestion au niveau du RN20 et RN80 ; afin de la diminuer et rendre le site bien accessible on a proposé au niveau du scénario injection d'une voie dédiée au complexe culturel et de loisir avec tramway.



Figure 34: l'accessibilité du terrain

Source : image Google earth+traitement personnel



Carte 32 :carte des voirie

Le terrain d'intervention a l'avantage d'être accessible de tous les côtés Ce qui facilite le dégagement et l'accessibilité au projet. Mais l'importante accessibilité, c'est celle du boulevard principal RN20 (elle est ouverte à tous le public).

I.V.4. les limites et l'environnement immédiat :

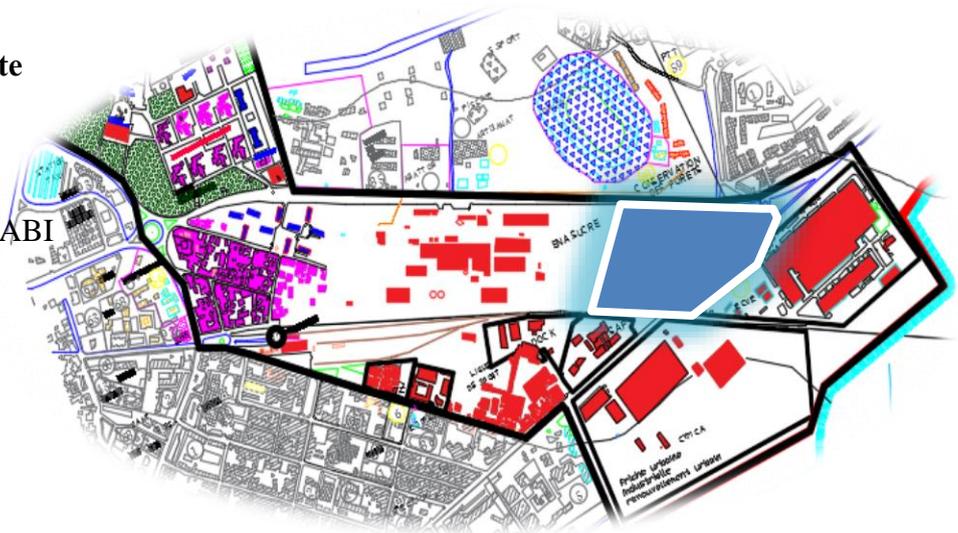
Le terrain se limite par la RN20 au NORD , au NORD-EST par la cité elamir abdelkader , au SUD depots privés , à L' OUEST par la zone industrielle.



Figure 35 : l'environnement immédiat

La zone d'étude se limite comme suit :

- AU NORD par cité MKHANECHA
- Au SUD par CITE AJABI ET LE BOULVERD SUIDANI BOUJAMAA
- A l'OUEST par CITE FENJAL
- A l'EST CITE MKHANCHA



Carte 33: Situation du terrain par rapport à l'environnement immédiat

Source : PDAU GEUMA+traitement personnel

I.V.5. la topographie du terrain :

-La coupe longitudinale du terrain montre que la pente moyenne du terrain est 8/100.

-La coupe transversale montre que la pente moyenne du terrain est 0/100.

-Donc le terrain est à très faible pente dans les deux sens.

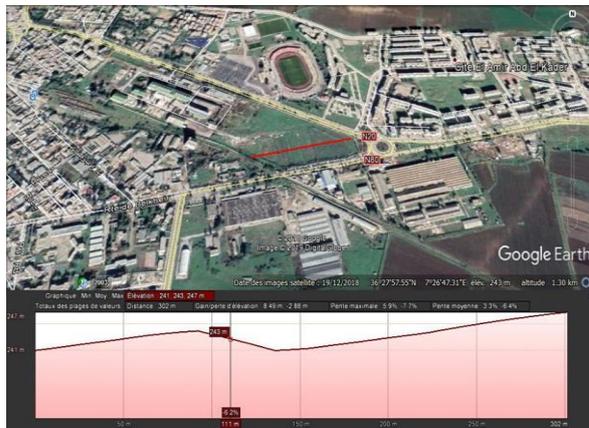


Figure 36 : coupe longitudinale du terrain

source : Google Earth

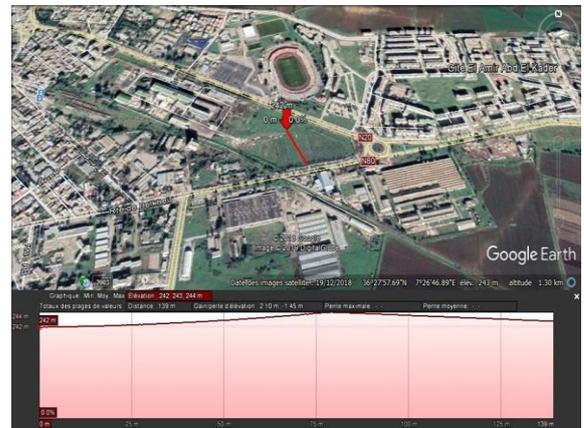


Figure 37: coupe transversale du terrain

I.V.6. l'ensolleillement et les vents dominants :

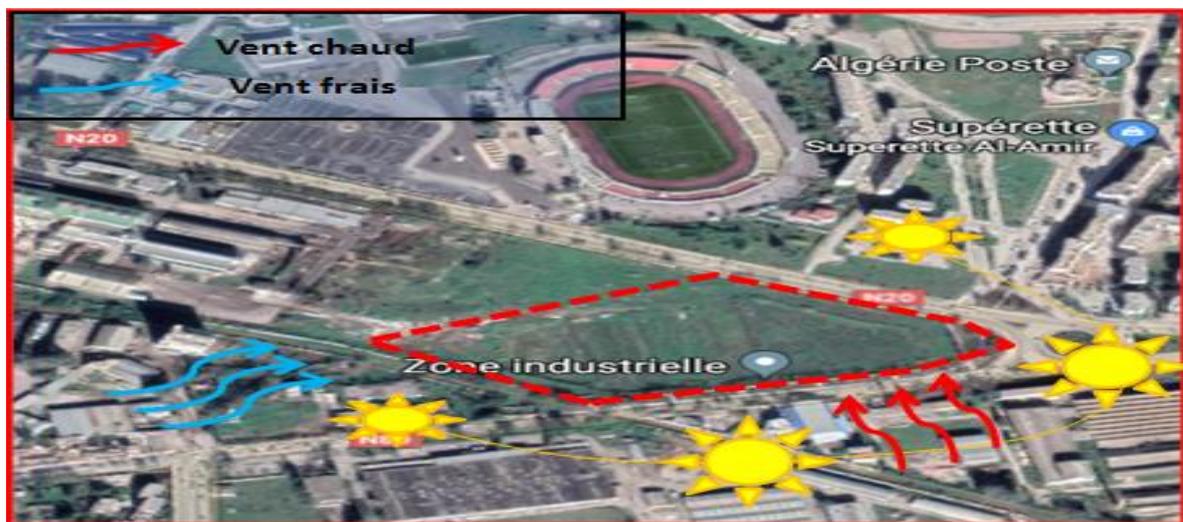


Figure 38 : ensolleillement et vents dominants

Source : image Google earth+traitement personnel

-Le site est exposé au soleil avec une absence des masques

I.V.7. objectifs et intensions :

Après l'étude, on a remarqué que le terrain est situé dans un endroit stratégique qu'il offre une forte

qualité visuelle et spatial car il donne sur les 2 routes nationales, ces deux dernier forment le centre

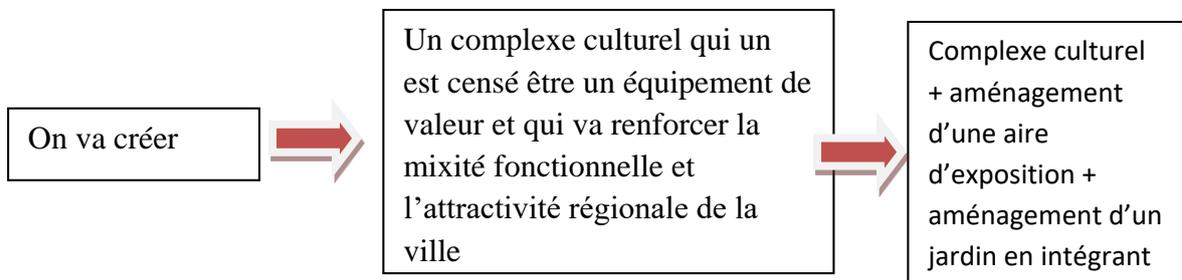
Urbain qui exerce un grand pouvoir d'attraction et qui est le bien privilégié de la vie urbaine

(L'assurance de la continuité de la vie urbaine).

Le terrain a un sol de bonne portance permettant l'implantation des constructions.

Et il se situe à Proximité aux moyens de transport (La gare, route Nationale 20.etc.).

Donc le terrain a les capacités de contenir un équipement tel que le centre multifonctionnel et Ce projet vient combler ce vide et pourra devenir l'identité de toute la ville de Guelma. .



I.V.8. synthèse :

Points forts :

-le terrain profite d'un bon positionnement à l'entrée de la ville avec une bonne accessibilité et possède une bonne visibilité et permet de créer un centre secondaire .

-le terrain profite d'un bon ensoleillement avantageux.

Points faibles :

-présence de quelques unités industrielles (risque de nuisance sonore)

V. La genèse du projet :

V.1.Introduction :

L'architecture se déploie dans le champ de préoccupation que l'on peut tenter de circonscrire, elle est le résultat de plusieurs composantes qui entrent en interaction et se combinent dans un espace. Le projet comme moyen de connaissance et de production doit se baser sur une

idée capable de mettre en interaction le site d'intervention, le programme, et les références théoriques.

V.2. Schéma de principe :

- Eu égard à l'ensemble des caractéristiques du site, le schéma ci-après visera à orienter les concepteurs en termes d'implantation sur le site pressenti pour l'opération.
- Notre projet va se développer selon plusieurs étapes pour aboutir à sa forme finale.

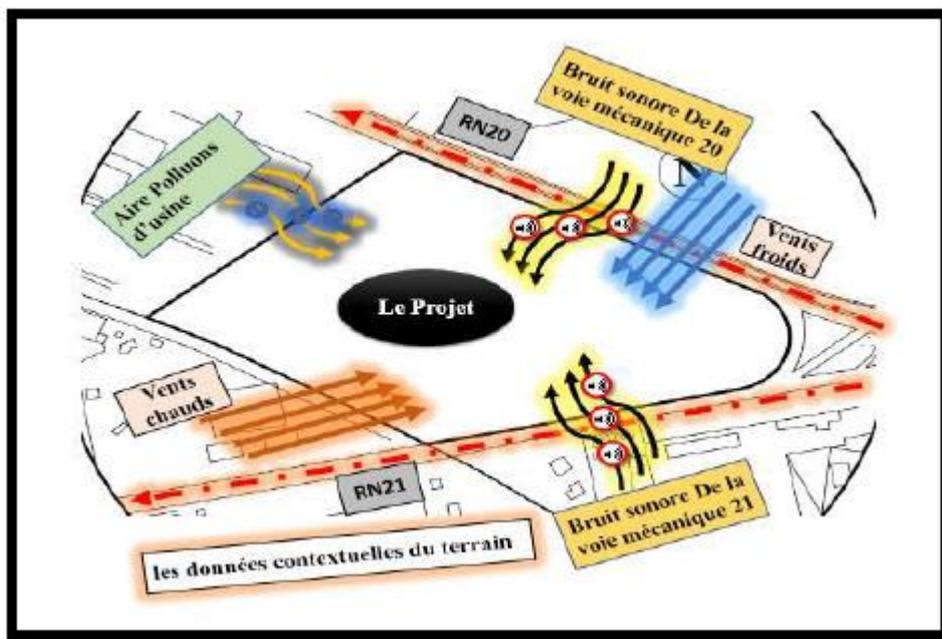


Figure 39 : les données contextuelles du terrain **Source** : Traitement personnel

A. Etape 01 : L'accessibilité

Le projet est accessible par plusieurs Types d'accès :

Accès mécanique : l'accès au parking Se fait au niveau de **RN 20, RN 21**.

Accès piétons : Puisque on est dans La périphérie, on a projeté un abri bus au niveau la **RN 20**, sinon l'accès

Piéton se fait au niveau des deux Voies principales.

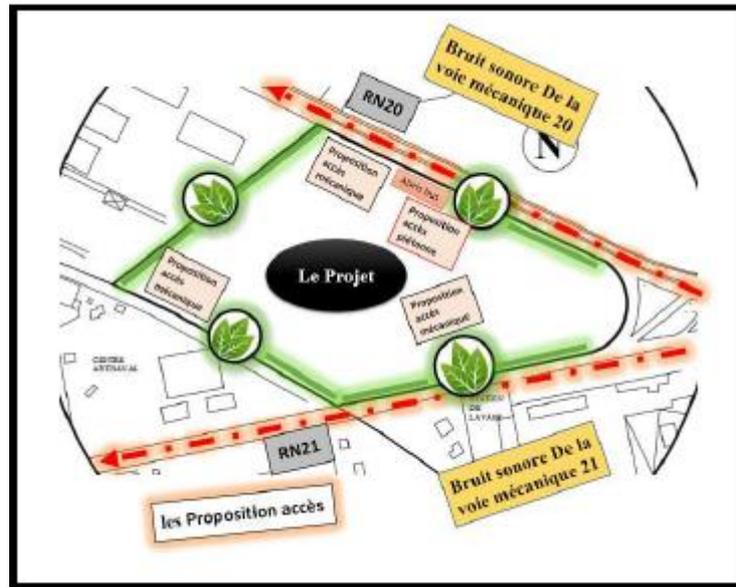


Figure 40 : L'accessibilité du terrain **Source** : Traitement personnel

Puisque les deux voies RN 20 et RN 21 ont de fort flux mécanique, Un recul traité par une bande végétale a été prévu pour la protection de la zone contre les nuisances sonores et pour assurer une marge sécuritaire aux usagers.

B. Etape 02 : L'implantation du bâti.

Pour une meilleure intégration au site, On a pris les deux axes parallèles aux Voies RN20 et RN21. Ces deux axes Nous déterminons la partie bâtie et le Reste du terrain c'est du non-bâti.

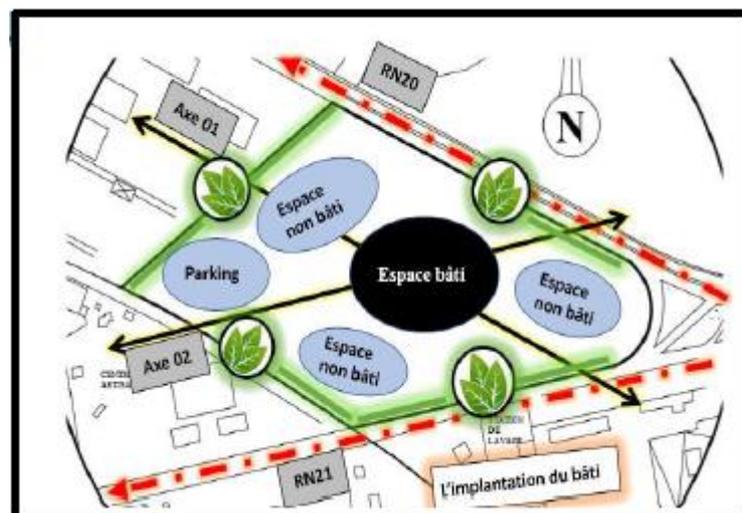


Figure 41 : L'implantation du bâti dans le terrain **Source** : Traitement personnel

C. Etape 3 : fragmentation.

Il a été conçu quatre entités afin d'éviter

L'effet de masse, d'assurer un bon

Éclairage et une meilleure aération. • Les trois entités sont :

1-entité accueil et regroupement 2-entité de remise en forme 3-entité aquatique 4-entité d'hébergement

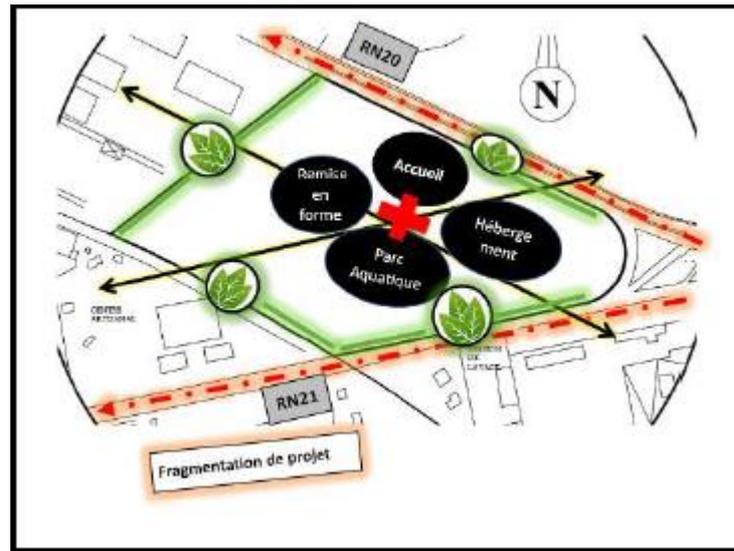
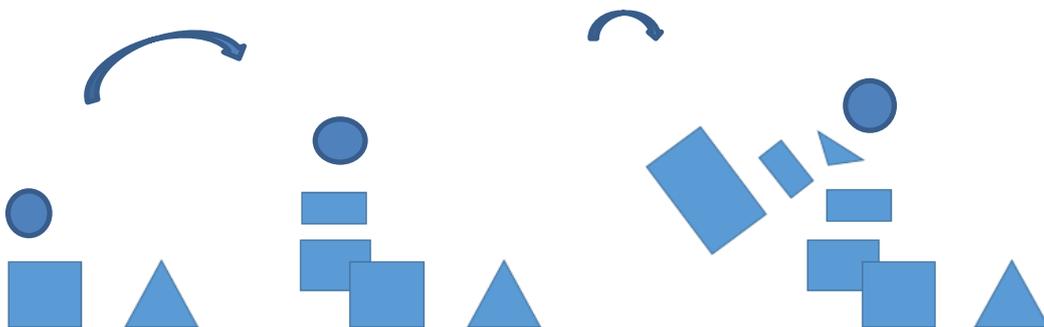


Figure 42 : La fragmentation du projet Source : Traitement personnel



• La composition de la forme faite pare des additions et des soustractions

V.I. Conclusion générale :

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

Pour répondre à la question de départ, l'approche méthodologique retenue, repose sur une approche théorique (recours aux ouvrages clés pour la compréhension du sujet) ; une approche analytique qui consiste à analyser les expériences dont la sélection s'est effectuée selon trois critères : une entrée de ville qui sont la situation périphérique, la création d'une conurbation, projet urbain qui touche le commerce et le loisir. A cela s'ajoute l'approche urbaine qui s'est appuyée sur la démarche du Diagnostic Territorial

afin de définir les forces et faiblesses de la ville de Guelma ainsi que sa périphérie en suivant les critères d'une entrée de ville et son attractivité mentionnés précédemment. Et par conséquent choisir le fragment pouvant être qualifié d'entrée de ville avec tout ce qu'elle recouvre d'acceptations.

Le choix de ce dernier s'est soldé par la définition des enjeux et la programmation détaillée issue surtout de l'enquête menée avec les acteurs publics et aussi la société civile (la concertation).

Ce fragment dispose d'un potentiel remarquable pour créer une entrée de ville selon la spécificité du territoire Guelmi. Par l'entrée de ville l'on doit répondre aux besoins de la zone et tous ce qui l'entour afin de desservir un flux interne et attirer un autre flux externe. Ce qui donne une mixité fonctionnelle et sociale, donc, la constitution d'une future centralité avec toutes ces commodités.

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

Enfin, ce thème d'actualité de "le commerce et le loisir au niveau d'une entrée de ville », abordé pour la première fois en Master 2 (Département de Guelma) est l'occasion pour nos en tant que les futurs architectes de réfléchir à une prise en charge judicieuse des zones et territoires périphériques qui risquent de faire face à une

urbanisation anarchique et un étalement urbain ayant des conséquences néfastes sur l'environnement et la société.

Bibliographie

Bibliographie

I. Site internet :

1. Conseil Général de Seine Saint Denis - Schéma directeur des implantations portuaires et de loisirs sur le canal de l'Ourcq - Document support au COPIL du 18.02.2010 – Daquin et Ferrière Architecture et Urbanisme – Sequano – Samarcande. Vu le 27-12-2018 [En ligne] :https://www.tourisme93.com/Local/tourisme93/fr/pdf/schema_directeur_canal_p1a14.pdf
2. **Jacques Poirot, Hubert Gérardin.** (2010), « *L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel* », Mondes en développement 2010/1 (n° 149), p. 27-41. DOI 10.3917/med.149.0027, Vu le 27- 11- 2018 [En ligne] : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01741930/document>.
3. **Jérôme Fabre.** (2013), « *Mondialisation : En quoi l'attractivité devient un enjeu majeur pour les territoires ?* », Insee Nord-Pas-de-Calais. Vu le 01-12-2018 [En ligne] : <http://meridianes.org/2013/10/31/mondialisation-pourquoi-lattractivitedevient-un-enjeu-majeur-pour-les-territoires/>.
4. <https://algerie44.skyrock.com/1430437419-histoire-de-guelma.html>
5. <https://www.archdaily.com>
6. <http://www.atel-paysage-international.com>
7. <https://www.edmonton.ca>
8. https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/qdpo_05._rapport_de_presentation.pdf.
9. <https://www.herault-tribune.com/articles/34657/cap-d-agde-un-nouveau-coeur-de-station-les-photos-la-presentation-les-videos/>
10. <https://www.liberte-algerie.com>
11. <https://www.noisylesec.fr/projets-d-am%C3%A9nagement/zac-du-quartier-durable-de-la-plaine-de-l-ourcq>.
12. <https://www.omlb groupe.com/fr/ile-des-loisirs-cap-dagde/>
13. <https://www.tourisme93.com/ete-du-canal/occupations-ephemeres-friches-ourcq.html>
14. https://www.tourisme93.com/Local/tourisme93/fr/pdf/schema_directeur_canal_p1a14.pdf
15. <https://www.ville-agde.fr/la-mairie/urbanisme/requalification-ile-des-loisirs>.
16. La définition du benchmarking. Vu le 01-02-2018 [En ligne]

II. Mémoires, thèses, habilitations :

Coeuré et I. Rabaud.(2003), « *Attractivité de la France : analyse, perception et mesure* »,

BOUDRA Messaoud.(2009), « *Le renouvellement du centre original de la ville de Guelma par la démarche du projet urbain* »,

LAMARI Meriem 2019 L'attractivité territoriale des entrées de ville comme vecteur de développement local et support de marketing urbain.

III. Dictionnaires :

1. **BLOCH, O.** (2008). PUF, Paris, France, 10eme Edition.
2. **BERTAUD DU CHAZAUD, H.** (2007).
3. Le grand Robert.
4. Le petit Larousse, (2008), édition LAROUSSE