

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

epau ECOLE POLYTECHNIQUE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Laboratoire : ville, urbanisme et développement durable
Axe: Politique des villes, mutations urbaines et territoriales



Mémoire de Master recherche

Requalification des entrées de ville pour assurer la transition entre les franges urbaines et la ville

Cas de Zeralda : requalification des entrées de ville ; ou faire cohabiter infrastructure, ville et paysage.

Elaboré par :

Mlle BELMADOUI Zineb

Encadreur :

Dr FERAHTA. Latifa

Membre du jury :

Présidente : Mme BENDANI

Examineurs : Mme BOUMANSOUR R

Mme BENAMEUR A

Octobre 2016

REMERCIEMENTS

J'exprime toute ma gratitude aux membres du jury d'avoir bien voulu accepter de juger ce travail.

Je tiens à remercier sincèrement Madame FERAHTA Latifa pour sa gentillesse et son soutien. Sa présence, ses conseils et son attention auront été d'une aide précieuse dans l'élaboration de ce modeste mémoire. Son enthousiasme débordant aura représenté une bouffée d'énergie dans l'accomplissement de mes études.

Je souhaite également témoigner toute ma reconnaissance à Monsieur HORRA Mounir dont les orientations, les conseils et le soutien m'ont toujours été précieux.

Je remercie chaleureusement Monsieur KAHOUL qui a su me transmettre diverses réflexions pertinentes et instructives sur l'architecture et l'urbanisme.

Un grand merci à mes amis et à mes sœurs qui, par leurs encouragements et leur soutien moral, m'ont permis de tenir bon dans les moments difficiles.

Enfin mon ultime reconnaissance va à mes parents. Je voudrais leur témoigner ici toute ma gratitude pour leur aide et leur soutien. Ce mémoire leur doit énormément et moi encore d'avantage.

Résumé :

Le concept « entrée de ville » est désormais courant surtout en France, reliant différents enjeux ; d'image et de paysage, de durabilité, du tourisme, et pleins d'autres. Un mouvement de requalification, réaménagement et revalorisation des entrées de ville est engagé, et commence à se propager en Europe. Ce mouvement est venu à la suite de l'état dégradé du paysage observé en entrées de ville, et jugé inconvenable pour un avenir où la ville est sensée être ; durable, compacte, diversifié et surtout accueillante.

Cette situation constatée des entrées de ville, n'est pas passée sans impact sur la ville, son image, son environnement, sa perception ainsi que son attractivité. Au contraire les villes ne se reconnaissent plus au travers de leurs parcours d'entrées, l'identité se perd, l'image qui apparaît est sauf hasard heureux très peu valorisante.

Dans ce contexte, la présente recherche vise à cerner le concept d'« entrée de ville », afin de fournir une meilleure connaissance et compréhension du terme et son importance dans la politique actuelle des villes. Elle a comme objectif mettre la lumière sur la problématique de la requalification de ses zones tangentes à l'espace urbain (les entrées de ville). A travers des exemples Européens, nous essayerons de montrer la nécessité d'une approche urbaine globale, planifiée et guidée par une réglementation (lois, des orientations.....etc.) sur les entrées de ville dans le processus de développement de la ville.

Face à cet intérêt portant sur les entrées de ville en France, et avec leur état dans La ville algérienne qui ne sort pas de la règle, l'intervention de requalification sera-t-elle leur destin en Algérie ? Aujourd'hui face aux ambitions de l'Alger métropole, la requalification de ses entrées, ainsi que toutes celles des villes inscrites dans ses limites, tel que notre cas d'étude : Zeralda, demeure comme une opportunité sans précédente pour une meilleure attractivité et une future compétitivité, et un cadre de vie de qualité, comme l'on si bien fait les villes : Trévoux, Clichy, Le Havre, etc., grâce à la requalification de leurs entrées.

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

مفهوم " مدخل المدينة " أضحي شائعا جدا خاصة في فرنسا ، رابطا بذلك العديد من الرهانات ، الصورة ، المنظر ، الاستدامة ، السياحة و غيرها .

انطلقت حركة إعادة التأهيل، إعادة التهيئة وإعادة التقييم لمداخل المدن والتي بدأت تنتشر في اوروبا. هذه الحركة جاءت جراء الوضع المتدهور للمنظر الملاحظ في مداخل المدينة الذي يعتبر غير مناسب لمستقبل يفترض ان تكون فيه المدينة مستدامة ، متماسكة، متنوعة و خاصة مضيافة . هذه الحالة الملاحظة لمداخل المدن، لم تمر دون تأثير على المدينة، صورتها، بيئتها، منظورها وكذا جاذبيتها. علي العكس المدن لم تعد تعرف من خلال مسارات مداخلها، فقدان الهوية، الصورة التي تظهر هي صورة قليلة التقييم.

في هذا السياق، يهدف هذا البحث إلى الإحاطة بمفهوم " مدخل المدينة " و ذلك بغية تقديم المعرفة و فهم أفضل لهذا المصطلح و أهميته في السياسة الحالية للمدن . و يهدف إلى تسليط الضوء على إشكالية إعادة تأهيل هذه المناطق المماسية للحيز الحضري.

بواسطة أمثلة أوروبية سنحاول إظهار ضرورة المنهجية العمرانية الشاملة، المخططة، المرشدة بواسطة قوانين على مداخل المدينة في عملية تنمية المدينة. ونظرا لهذا الاهتمام بمداخل المدينة في فرنسا ومع حالها في المدينة الجزائرية التي لا تخرج عن القاعدة، هل سيكون التدخل لإعادة التأهيل مصيرها في الجزائر؟ اليوم أمام طموحات مدينة الجزائر العاصمة، إعادة تأهيل مداخلها مع مداخل باقي المدن المحتواة داخل حدودها. كما في دراستنا زرالدة مازالت تعتبر فرصة لم يسبق لها مثيل لجاذبية اكبر و تنافس في المستقبل و إطار معيشي ذو جودة . كما فعلت المدن التالية تريفو ، كليشي ، لوهافر عبر إعادة تأهيل مداخلها.

Sommaire :

REMERCIEMENTS :	I
RESUME :	II
: ملخص	III
SOMMAIRE :	IV
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
INTRODUCTION	2
PROBLEMATIQUE :	4
LES HYPOTHESES :	5
LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE :	6
METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE :	6
<i>L'approche théorique</i> :	6
<i>L'approche pragmatique</i> :	7
<i>Phase de diagnostic urbain</i> :	7
PREMIERE PARTIE : CONNAISSANCE ET COMPREHENSION DES ENTREES DE VILLE.	9
INTRODUCTION :	10
CHAPITRE 1 : ENTREE DE VILLE, DEFINITIONS, TERMINOLOGIES, TYPOLOGIES ET BESOINS.....	11
<i>Introduction</i>	11
1.1. <i>Définition terminologique et typologique</i> :	11
1.1.1. L'entrée de ville, essai de définition :	11
1.1.2. Définition terminologique :	13
1.1.3. Définition typologique :	13
1.2. <i>Les éléments d'identification de l'entrée de ville</i> :	16
1.2.1. La hiérarchisation, ou le passage de la route a la rue :	16
1.2.2. Le séquençement :	17
1.3. <i>La nécessité de l'identification de l'entrée de ville</i> :	18
1.3.1. La nécessité urbaine :	19
1.3.2. La nécessité psychologique :	21
<i>Conclusion</i> :	22
CHAPITRE 2:ENTREE DE VILLE ; ENTRE HIER ET AUJOURD'HUI	23
<i>Introduction</i>	23
2.1. <i>Entrée de ville ; entre forme de délimitation et structure urbaines</i> :	23
2.1.1. Les premières villes : causes de leurs délimitations :	23
2.1.2. Les entrées de ville au moyen age :	23
2.1.3. Entrée de ville, une composante essentielle du phénomène urbain :	28
2.1.2.1. La place des entrées de ville dans le phénomène urbain :	28
2.1.2.2. Evolution des entrées de ville:	28
2.2. <i>Disparition de l'entrée de ville, ou la perte de l'identité</i> :	36
2.2.1. Processus de disparition de l'entrée de ville : d'une pression urbaine à un étalement urbain :	36
2.2.2.La perte de l'identité des villes :	37
<i>Conclusion</i> :	38
<i>Conclusion</i> :	39
DEUXIEME PARTIE : DE L'ENTREE DE VILLE PONCTUELLE A L'ENTREE DE VILLE DE PARCOURS.....	40
<i>ntroduction</i>	41
CHAPITRE 3: RENAISSANCE DU CONCEPT « ENTREE DE VILLE » ET PRISE DE CONSIENCE SUR CA NECESSITE URBAINE ET PSYCHOLOGIQUE	23
<i>ntroduction</i>	42
3.1. <i>Les entrées de ville dans l'expérience Francaise:</i>	42

3.1.1. Les incitations a la prise de conscience :	42
3.1.2. La formation du concept « entrée de ville » :	44
3.1.3. La stratégie adoptée :	46
3.2. <i>Les entrées de ville dans l'expérience Américaine:</i>	47
3.2.1. Les incitations a la prise de conscience :	47
3.2.2. La formation du concept « entrée de ville » :	48
3.2.3. La stratégie adoptée :	50
3.3. <i>Qu'en est il de l'Algerie ? :</i>	50
Conclusion :	52
CHAPITRE 4: ANALYSE D'EXEMPLES DE REQUALIFICATION DES ENTREES DE VILLES.....	23
Introduction	53
4.1. <i>Un nouveau visage pour l'entrée de ville-le Havre-:</i>	54
4.1.1. Présentation du projet :	55
4.1.2. Objectifs de l'opération :	56
4.1.3. Les stratégies suivis :	56
4.2. <i>L'entrée de ville de Trévoux:</i>	58
4.2.1. Présentation du projet :	59
4.2.2. Objectifs de l'opération :	60
4.2.3. Les stratégies suivis :	61
4.3. <i>L'entrée de ville de Clichy:</i>	62
4.3.1. Présentation du projet :	62
4.3.2. Objectifs de l'opération :	63
4.3.3. Les stratégies suivis :	63
Conclusion :	65
Synthèse des exemples :	66
Conclusion :	66
TROISIEME PARTIE : LES ENTREES DE VILLE DE ZERALDA ; VERS UN NOUVEAU REVE URBAIN ?	67
Introduction :	68
CHAPITRE 5: ZERALDA ; OU LES ATOUTS D'UNE VILLE D'AUJOURD'HUI	69
ntroduction :	69
5.1. <i>Les caractéristiques de la ville de Zeralda:</i>	69
5.1.1. Situation, délimitation, et accessibilité :	69
5.1.2. Processus de formation et de transformation de la ville:	71
Conclusion :	78
CHAPITRE 6:LA VILLE DE ZERALDA ET SES ENTREES ; CONFRONTATION, DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS:	79
ntroduction :	79
6.1. <i>La ville de Zeralda : délimitation du périmètre d'étude</i>	79
6.2. <i>La ville de Zeralda : diagnostic SWOT</i>	80
6.3. <i>Les entrées de ville de Zeralda : grille d'analyse</i>	84
6.4. <i>Le questionnaire</i>	91
6.4.1. Méthodologie:	91
6.4.2. les résultats:	91
6.5. <i>Les entrées de ville de Zeralda : défis, vision et perspective</i>	98
Conclusion :	100
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	102
BIBLIOGRAPHIE.....	105
ANNEXES

INTRODUCTION GÉNÉRALE

INTRODUCTION

De nos jours, les entrées de villes sont devenues une réalité complexe d'importance primaire chez les urbanistes, les économistes, les sociologues et surtout les géographes. La problématique liée aux entrées de ville a suscité ainsi un intérêt croissant dans le monde des chercheurs européens : des projets de fin d'étude ont été réalisés (Tharrault Louise, Rouen Tisser une entrée de ville. Faire cohabiter infrastructure, ville et paysage, Strasbourg, 2013), des colloques (Guilhembet, Jean-Pierre. Entrer en ville : interrogations et perspectives,....), des articles ont été publiés et des lois ont été élaborées. Les entrées de ville entretiennent avec la ville ainsi que les territoires qu'elles traversent des relations parmi les plus complexes.

Nous constatons aujourd'hui que notre monde est en pleine mutation. En effet, confronté à des réformes économiques, environnementales, sociales, politiques, technologiques, et surtout idéologiques amplifiées par une communication audiovisuelle mondialisée ; le XIX^{ème} siècle a connu certes de grands progrès scientifiques et innovations technologiques mais aussi des bouleversements de la vie humaine. Notre mode de vie urbain, ainsi que la structure de nos villes n'échappent pas à ses changements, et ces mutations ont été trop rapides pour pouvoir être gérées.

Il est vrai que chaque ville est unique et doit le rester mais entre globalisation et contextualisation, standardisation et pluralité, la gestion des villes devient de plus en plus complexe. La spécificité, la diversité et l'identité de chaque ville se perdent, pourtant aux cours des siècles, la ville -lieu de civilisation, d'expression du pouvoir et lieu de progrès- a toujours été le symbole du peuple, de son émancipation, de son économie, mais aussi la vitrine d'un mode de vie très particulier.

Athènes, Venise, Rome, Constantinople et pleines d'autres ont rayonnées, et continue de le faire depuis des siècles et racontent ainsi, l'histoire de l'humanité. Toutefois, aujourd'hui, triste réalité : la ville englobe l'insécurité, l'inconfort, différents types de pollutions et toutes sortes de nuisances

La ville change et se transforme constamment, de même que son entrée, qui aujourd'hui nous donne à voir dans la plupart des cas des images banales, sans aucune originalité, et spécificité, constituées essentiellement de signes. Cette signalisation volontaire des entrées de

ville se fait par une profusion de panneaux d'affichages, d'enseignes qui annihilent l'identité de la ville aussi bien celle vers laquelle on se dirige que celle que l'on traverse.

Cette situation des entrées de ville, n'est pas passée sans impact sur la ville et son environnement. Au contraire les villes ne se reconnaissent plus au travers de leurs parcours d'entrée, l'identité se perd, l'image qui apparait est sauf hasard heureux très peu valorisante.

« Les villes algériennes se présentent comme un amalgame socio spatial sans harmonie où se côtoient le noyau colonial, occupé à l'indépendance par les ruraux, puis plus tard par les familles plus aisées, les médinas souvent en ruines, les lotissements en bordure de quartier anciens, les grands ensembles construits par l'Algérie indépendante et enfin l'habitat spontané, auto-construit ou bidonvilles » (Benabbas-Kaghouché,1998).

La ville algérienne quant à elle, ne sort pas de la règle : Elle se présente aussi comme une scène de théâtre complexe composée de plusieurs acteurs, publics, privés, les résidents, les scientifiques et spécialistes ; qui contribuent d'une manière directe ou indirecte au façonnement de notre mode et cadre de vie.

Les problèmes actuels de nos villes se posent surtout en termes de pression urbaine ; des individus quittent la ville et d'autres s'y installent, de nouvelles activités s'y établissent, de nouvelles entreprises, et les activités économiques changent. Cela s'accompagne par une consommation abusive du foncier qui se manifeste par les différents quartiers qui s'étalent sur la périphérie. Ces mutations auxquelles nos villes sont soumises ont un impact sur la morphologie urbaine, et le paysage urbain. En effet, le contraste est important entre grande et petite ville du pays, la première elle accueille infrastructures, équipements de grande envergure, et des services. La deuxième reflète surtout les besoins des habitants. Le passage de la grande à la petite ville du pays est marquée seulement par des panneaux d'affiches et d'enseignes. C'est ce qui suscite nos interrogations sur le choix des aménagements visant une meilleure perception de nos entrées de ville, et surtout agir sur les enjeux spatiaux, économiques, sociaux, et environnementaux de la ville concernée.

De par l'importance et l'actualité de ce thème, et afin de mieux approcher la question des entrées de ville, le présent travail est élaboré sur la ville de Zeralda. Le but de cette recherche est de montrer comment l'entrée de ville influe sur la ville de Zeralda ainsi que les villes

environnantes, puis montrer la nécessité de requalifier cette même entrée comme solution à la perte de repères, et comme réponse à la perte d'identité.

Problématique :

Basée sur nos observations et constatations sur les entrées de villes algériennes, ainsi que leurs comparaisons avec l'exemple européen, notre recherche est loin d'être fortuite, c'est un travail de longue haleine. En effet, la problématique de l'entrée de ville que l'on peut définir comme une déclinaison des espaces périurbains, s'est construite progressivement en France à la suite de nombreuses critiques portant sur les désordres observés dans ces espaces (Dormoy et al,2012). Dès lors, la manière d'appréhender les entrées de ville a fortement évolué, grâce à un concours lancé en 2000 par la ligue urbaine et rurale (LUR). Le concours s'adresse aux communes de plus de 2000 habitants, aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et aux architectes, paysagistes ou urbanistes qu'ils ont chargés de la conception des projets (LUR (Ligue Urbaine et Rurale) et Fédération Patrimoine-Environnement,2013), qui doivent développer de nouvelles qualités urbaines, enrichir et embellir le paysage, mais surtout lutter contre l'étalement urbain, et offrir une certaine lisibilité à la ville. Le projet peut être guidé par un ou plusieurs secteurs dans une vision globale et d'ensemble. D'où s'est construit notre postulat de départ.

Ainsi, Zeralda, une commune à fort caractère touristique, présentant une population qui dépasse de loin les 2000 habitants, voir même les 50.000¹, son entrée de ville se présente comme cas d'étude fort intéressant. Ce qui nous incite à traiter ce sujet, c'est l'enjeu d'image et de paysage, d'identité, de sécurité de l'entrée de ville ou la première séquence du paysage urbain, un lieu de contact et de pénétration.

Consciente des problématiques actuelles liées à la ville de Zeralda et à sa structure, nous sommes posée des questions qui s'inscrivent dans ses mêmes problématiques et qui visent les enjeux d'aujourd'hui et ceux de demain. D'une manière plus spécifique la ville de Zeralda comme toutes les autres villes est marquée par des entrées. Les observations actuelles de ses dernières montres qu'elles souffrent d'un manque de traitement spécifique, d'une image de marque, d'une identité ce qui la rend peu visible de l'extérieur. Le manque de signalisation et de repères urbains pour ses entrées diminue de son importance et de sa valeur. Ainsi, entre un

¹ Selon les statistiques de 2008, la commune de Zeralda compte 51552, Office national des statistiques 2008

intérêt de la qualité paysagère de l'entrée de la ville, et le souci d'attractivité qu'elle peut présenter, nous nous sommes interrogés comme suite :

- 1/ Comment peut-on identifier et lire l'entrée d'une ville ?
- 2/ Quel impact à l'entrée de ville sur la valeur paysagère et l'image de marque d'une ville ?
- 3/ Est-ce que l'entrée de ville de Zeralda est perçue comme une entrée idéale pour sa ville, est-ce qu'elle répond aux nouveaux enjeux du XXI^e siècle ?

Ainsi, en essayant de contextualiser cette problématique sur notre cas d'étude choisi, une question de taille s'impose :

Est-il possible d'apercevoir, comprendre et interpréter la notion d'entrée de ville (dans le cas de Zeralda) dans un tout continu ? N'avons-nous pas besoins de repères, signes et émergences dans la première séquence visuelle du parcours urbain d'une ville, qui permettrait de la valoriser ?

Les hypothèses :

Nous démarrons d'une constatation :

- Tout d'abord, la ville de Zeralda est en pleine mutation urbaine, toutefois, son image actuelle ne reflète pas ses potentialités.
- Ensuite, la commune Zeralda est programmée pour accueillir un projet des plus ambitieux et emblématique d'Alger ; la bibliothèque arabo sud-américaine (Agence Nationale de Gestion des Réalisations des Grands Projets de la Culture, 2014).
- Puis, elle est un lieu d'histoire et de mémoire, sans oublier ses activités touristique et hôtelière.
- Mais, jusqu'à aujourd'hui la commune de Zeralda accueille un pourcentage important de terres agricoles, avec la culture maraichère comme particularité.
- Enfin, il faut dire que certes la ville de Zeralda est assez connue grâce à ses plages, mais la ville et ses entrées personne n'en parle.

Sur la base de cette constatation nous admettons par hypothèse que :

1/ Les entrées de ville de Zeralda et leurs état actuel, sont les sources principales de la dégradation du paysage, de plus elles diminuent son potentiel d'attractivité fort attachant.

2/ La requalification de ses entrées de ville demeure une solution clé pour redonner valeur et attractivité à la ville de Zeralda, et seuil ainsi que repères pour les habitants et les visiteurs.

Les objectifs de la recherche :

La présente recherche s'inscrit dans le cadre d'une réflexion à deux volets :

Le volet global, qui consiste à comprendre le concept « entrée de ville », son évolution, ainsi que les différentes problématique et enjeux liées à ce même concept. Il s'agit de monter aussi les relations qu'entretient l'entrée de ville avec son environnement (la ville, le paysage, la route...etc.), et ensuite tenter de dresser un état de la situation des entrées des villes à travers le monde. Enfin, montrer la nécessité de l'entrée de ville tant pour l'urbain et le paysage, que pour la psychologie humaine.

Le volet spécifique, qui met l'accent sur l'entrée de ville de Zeralda et son état, ensuite déceler les problèmes de la ville de Zeralda dus à son état. Puis montrer à l'aide d'une méthode d'analyse urbaine² connue et reconnue comment elle diminue l'attractivité de cette même ville et constitue un véritable malaise pour le paysage. Au final, nous prospectorons les relations futures « *entrée de ville/ville* », ainsi que les possibilités de requalification de ses points de transition.

Méthodologie de la recherche :

Notre recherche se balance entre deux volets : le théorique et le pragmatique. Elle consiste à répondre au postulat de départ grâce à l'analyse de nombreux aspects liés à la ville et à son développement. Pour cela nous avons structuré notre travail comme suit :

L'approche théorique :

Cette première phase porte sur la définition et la compréhension des aspects théoriques clés et liées au thème : l'entrée de ville, la ville, le paysage, les franges urbaines, le périurbain...etc. Le but de cette partie est de nous familiariser avec les concepts à l'aide d'une démarche théorique, puis comprendre l'évolution des entrées de ville par une étude diachronique et synchronique, ensuite nous allons nous intéresser au processus de disparition des entrées de ville, qui est liée à d'autres phénomènes urbains. Enfin, sont analysées des projets de requalification des entrées de ville, ainsi que les stratégies et les démarches adoptées.

² La méthode SWOT, ou l'analyse SWOT (Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats) ou AFOM (Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces) est un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie et des enjeux.

Cette approche théorique vise la connaissance, et l'appréhension du sujet dans sa globalité, avec la familiarisation des concepts liées à la problématique, ainsi que l'identification des acteurs (publics et privés) dans la requalification des entrées de ville.

L'approche pragmatique :

Nous nous intéresserons dans cette phase d'abord à l'entrée de ville comme structure et forme de délimitation urbaines, puis à la relation entre l'entrée de ville et la ville elle-même. Basée sur un diagnostic urbain, notre travail consiste à établir un état des lieux pour notre cas d'étude « *l'entrée de ville de Zeralda* », pour faire ressortir par la suite les futures interventions possibles sur cette entrée de ville, ainsi que les rôles qu'elle pourrait avoir, et les relations qu'elle aurait à créer avec son environnement. Afin d'élaborer un diagnostic pertinent et efficace, nous avons structuré cette deuxième phase comme suit :

Phase de diagnostic urbain :

En premier lieu, nous avons essayé d'esquisser à l'aide d'analyse des données spécifique au site un état des lieux, et une étude sur l'évolution et la croissance de la ville de Zeralda, afin d'identifier les atouts, et les faiblesses de cette ville.

En deuxième lieu, et après avoir analysé la ville, il s'est avéré nécessaire de circonscrire l'objet « *entrée de ville* » ; nous avons alors dressé un autre diagnostic basé sur des enquêtes sur terrain. Cela nous a permis de nous rapprocher de l'état réel des entrées de la ville de Zeralda, et de comprendre les problèmes engendrés par cet état.

Dans cette phase de diagnostic urbain, l'outil méthodologique privilégié a été le travail et l'enquête de terrain, dans l'objectif de l'identification des atouts, faiblesses, opportunités, et menaces de la ville de Zeralda ainsi que son entrée.

Recommandations et prospective urbaine :

Cette étape est le résultat de l'ensemble des études et analyses élaborées précédemment. Elle a pour but préparer aujourd'hui la ville de demain, nous allons proposer une action d'intervention urbaine accompagnée par des scénarios urbains ayant comme centre d'intérêt l'entrée de ville de Zeralda, est son rôle futur. Nous allons tenter de construire une nouvelle image de l'entrée de ville en Algérie.

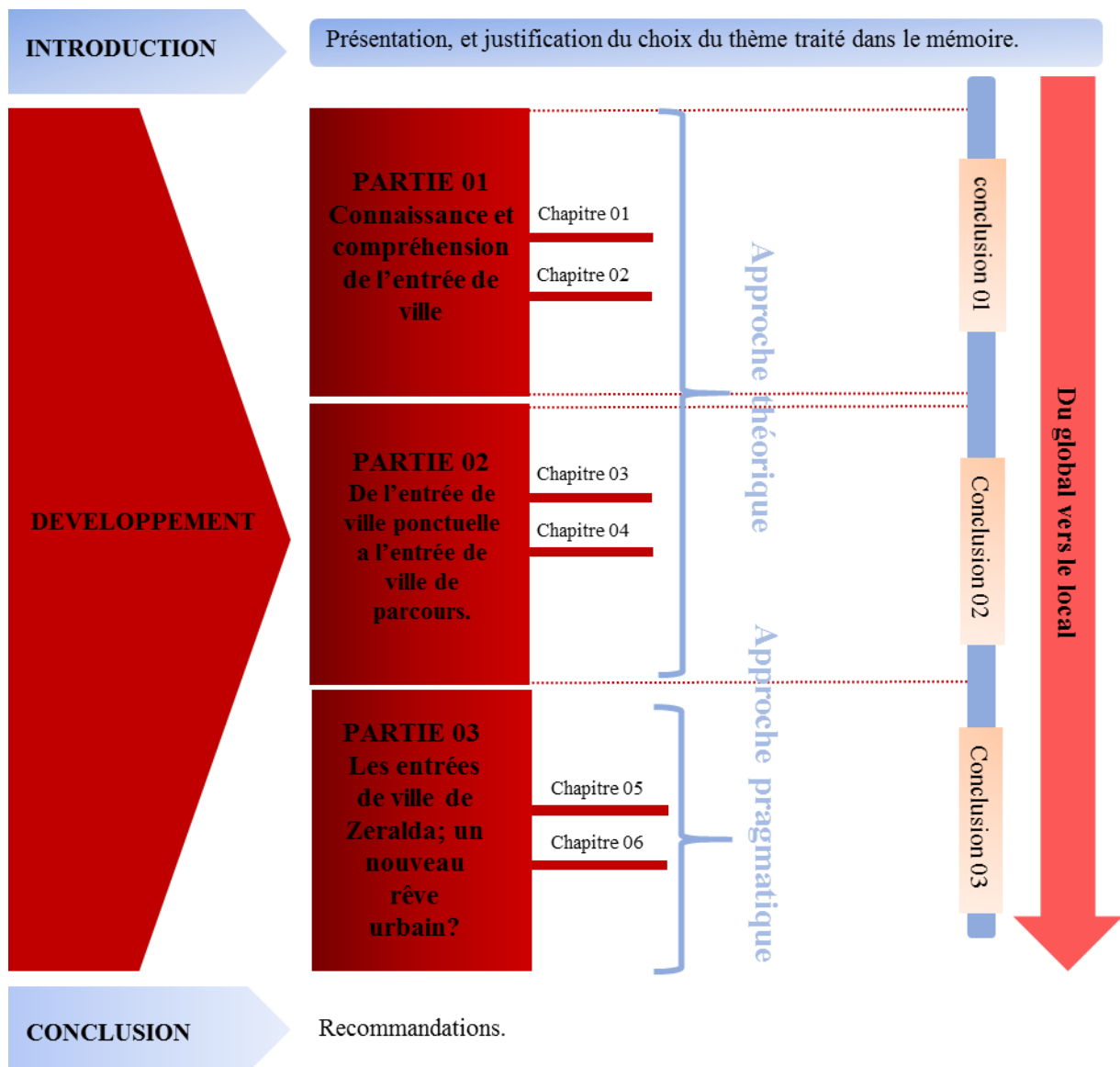


Figure 1 : schéma de la structure du mémoire, et la démarche méthodologique de la recherche.
 Source : l'auteur

PREMIERE PARTIE

Connaissance et compréhension de l'entrée de ville

Introduction :

La ville est un objet d'étude essentiel dans différentes disciplines (histoire, géographie, architecture et urbanisme, sociologie, ... etc.). Les questions : qu'est-ce qu'une ville ?, comment identifier une ville ? Restent de tout temps posées et suscitant autant de questions que de réponses. Aujourd'hui, il nous paraît important et utile de nous interroger sur la ville et ses composantes, plus précisément son entrée. C'est dans cette optique que cette première partie est rédigée, elle constituera un support théorique pour notre recherche, et une synthèse de plusieurs lectures.

« *Toute ville est, se veut un monde à part* » (Braudel, 1979, cité par Guilhembet 2006), quand le chercheur prend la ville comme thème de recherche, il opte un double point de vue : celui de l'intérieur et celui de l'extérieur, et entre les deux notre recherche a pris place. En effet, l'entrée de ville est la transition entre espace intérieur et autre extérieur de la ville, elles ont été depuis longtemps les premières à occuper des places stratégiques dans les villes. L'avantage de l'accessibilité par des points de repères en entrée de ville, est censé favoriser le développement économique, touristique et spatiale de la ville. Cette partie s'efforce de faire ressortir les caractéristiques de l'entrée de ville, son rôle, et son développement à travers l'histoire



Figure 2 : L'entrée de ville de Chisinau capitale de la Moldavie.
Source : Moldavagate.com

CHAPITRE 1 : ENTREE DE VILLE, DEFINITIONS, TERMINOLOGIES, TYPOLOGIES ET BESOIN.

Introduction

La terminologie utilisée pour définir l'entrée de ville change suivant les différents ouvrages traitent le sujet : *entrée de ville*, *entrée d'agglomération*, *porte d'entrée de ville*, *porte urbaine de la ville*, *seuil de la ville* et *lieu d'accès à la ville* sont les expressions les plus utilisées. Le présent chapitre se propose de rassembler quelques définitions du concept « entrée de ville » pour dégager et assainir les acceptations nécessaires pouvant alimenter notre réflexion. C'est donc dans cette optique que le présent chapitre est rédigé, il constitue ainsi, un support et une référence théoriques nécessaire au préalable pour cette recherche. Ainsi, pour commencer, il s'attarde à définir « *l'entrée de ville* » ainsi que les concepts terminologiques liés au thème de recherche. Ensuite, il abordera les éléments d'identification de « *l'entrée de ville* ». Enfin, le dernier volet qu'il aborde est réservé à la nécessité urbaine et psychologique de l'identification de « *l'entrée de ville* ».

1.1. Définition terminologique et typologique :

Traiter l'entrée de ville comme thème de recherche est très complexe. Du point de vue terminologique il est composé de deux termes, « *entrée* » et « *ville* » que nous allons essayer de définir. La connaissance et la compréhension de la ville, de ses fonctionnement, de sa structure, et de sa morphologie est fondamentale pour tous ceux qui font de la recherche sur cette entité géographique.

1.1.1. L'entrée de ville, essai de définition :

Les définitions « d'entrée de ville » rassemblées sont les suivantes :

Dans le constat qu'il établit, Ambroise Dupont rappelle qu'historiquement, « *entrer en ville* » relevait d'un parcours qui menait la campagne au cœur de la cité. Il se voulait initiatique et représentatif des "splendeurs" de la ville.³

Pour Dupont, le fait « *d'entrer en ville* » n'est qu'une séquence d'un parcours, du fait qu'il *menait* la campagne au cœur de cité, et un lieu de passage rendu visible par des éléments de repères.

Pour aller plus loin, une seconde définition, contenant les même points, à savoir; séquence d'un parcours urbain et lieu de passage :

³ Senat.fr 2016

Approcher la ville par son entrée, qui est la première séquence visuelle du parcours urbain engage d'emblée un double point de vue : celui de l'extérieur et de l'intérieur. Il est donc question à la fois de lieux : les lieux de passages, de mobilité, d'ouverture et de fermeture de l'espace urbain, entre contrôle, souci de l'ordre et frémissements de désordre à travers lesquels se construit l'identité spatiale et sociale des citadins. L'entrée en ville apparaît donc comme un espace de contact, de spectacle, de circulation et de communication (Guilhembet, Dauphin et Michaud-Fréjaville, 2006).

Selon cette deuxième définition, « l'entrée de ville » ne se limite pas seulement à une réalité physique, mais plutôt un mariage entre langage spatial et identité sociale, et qui accueille une activité particulière, ou une diversité des fonctions, c'est d'ailleurs les même propos que l'on retrouve dans la définition suivante :

« L'entrée est, de toute évidence, la première séquence visuelle du parcours urbain, le contact originel avec l'entité urbaine, le stimulus initial des codes et des habitus urbains. Mais, au-delà du langage spatial et des représentations, c'est la diversité des pratiques et des usages qui doit constituer le centre d'intérêt principal »⁴.

Dans la définition proposée par Tétra, on trouve que : *« L'entrée de ville se réfère aux espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu, traversés pas au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une voirie de contournement. A ce titre, « l'entrée de ville » est irriguée par des flux importants d'hommes et de marchandises »⁵.*

Dans cette troisième définition trois points importants sont cités : une situation périphérique (**espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu**), un accès (**traversés pas au moins une grande voirie de pénétration**), et un trafic important (**des flux importants d'hommes et de marchandises**).

Ces mêmes trois points reviennent dans d'autres définitions, à l'image de celle émise par l'Aucame (Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole)

L'entrée d'agglomération, plus communément appelée « *entrée de ville* », désigne l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville, conséquence des politiques d'aménagement du territoire et de l'évolution de nos modes de vie ces cinquante dernières années⁶.

⁴ http://www.pur-editions.fr/couvertures/1222858009_doc.pdf

⁵ Frobert et CERTU 1999

⁶ AUCEME, Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole 2013

Le terme « *entrée de ville* », admis dans le vocabulaire commun des professionnels de l'urbanisme, évoque un passage bien connu : des enfilades de bâtiments commerciaux et de supports de messages publicitaires implantés sans souci de qualité au long d'importants axes routiers⁷.

« *L'entrée de ville* », dans les définitions rassemblées, ne se réduit pas seulement à de simples éléments ou « *points de repères visuels* » (en anglais : *Landmark*), destinés à marquer le passage d'un espace à un autre. Même si l'importance de la notion « *entrée de ville* » s'inscrit dans la définition même de « *entrée* ». En effet, sa définition première dans le petit Larousse est la suivante :

« *Entrée* : n.f. Action, fait d'entrer. Endroit par ou l'on entre ; voie d'accès »⁸. Mais en urbanisme les notions : points de repères, fonctions, et accès sont intimement liées. Il convient d'ailleurs de rappeler que, dans son livre *L'Image de la cité*⁹, Kevin Lynch définit les points de repères (*Landmark*) comme suit : « *points stratégiques dans lesquels on peut pénétrer, qui servent de repère externe. Ils peuvent être lointains et vus de multiples endroits (tours isolées, dômes, collines, etc.), ou être plus locaux (boutique, enseigne, arbre, poignée de porte, etc.)* »(Kevin Lynch,1998).

En synthèse de ce qui a précédé, nous retenons que « ***L'entrée de ville est un vaste concept qui se réfère aux espaces contigus au tissu urbain, limitée par au moins une voie de pénétration importante à grand flux d'hommes et de marchandises, et faisant partie d'un parcours visuel. Ainsi, l'entrée de ville est l'espace de contact qui marque l'arrivée en ville c'est son lieu d'accès qui la sépare de l'extérieur. Elle est aussi perçue comme lieu de transition ou seuil, pouvant offrir un paysage particulier et intéressant, à la fois sur le plan historique, artistique et symbolique de cette même ville*** ».

1.1.2. Définition terminologique :

Du point de vue terminologique, nous remarquons que le concept « *entrée de ville* » est composé de deux termes : « *entrée* », et « *ville* » que nous allons tenter de définir comme suite :

⁷ Entrées de ville et article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite « loi Barnier »,1997.

⁸ Larousse, 2013

- **Entrée** : *n. f.*, du verbe entrer, remontant au XII^{ème} siècle, issu du latin intrare. Sens « d'accès »¹⁰.
- **Ville** : définir la ville a depuis toujours constitué une problématique, parce qu'elle présente une réalité physique très complexe, dans un cadre limité comme le nôtre, s'étaler sur cette variété de définition peut nous dissiper nos objectifs de départ. Il sera donc retenu des éléments de définition déjà reconnus.

Pour ce faire, nous retenons ici que la ville est une entité socio-physique, économique et socioculturelle. Si la campagne en termes d'entité socio-physique, s'identifie principalement à l'activité agricole, la ville par contre s'identifie à la production de services et biens non agricole (Benyoucef, 1994).

De sa part, Berezowska-Azzag Eva considère que la ville est organisme vivant : «S'il est admis aujourd'hui que la ville est organisée comme un écosystème, il est possible alors d'envisager son fonctionnement comme celui d'un organisme vivant doté d'une morphologie (structurelle, formelle, fonctionnelle), d'une physiologie (métabolisme urbain) et d'une forme de l'intelligence urbaine que constituent sa capacité de gouvernance et l'efficacité de portage politique de son développement. » (BEREZOWSKA-AZZAG Ewa. 2008).

Par ailleurs, Henry Lefebvre dans son ouvrage le droit à la ville définit la ville comme étant une œuvre regroupant trois niveaux: tout d'abord une réalité sociale. Ensuite un espace de production et de reproduction. Et pour finir un lieu spécifique, soit le volet historique : « [...] la ville est œuvre, à rapprocher de l'œuvre d'art plus que du simple produit matériel. S'il y a production de la ville, c'est une production et reproduction d'êtres humains par des êtres humains, plus qu'une production d'objets. La ville a une histoire ; elle est l'œuvre d'une histoire, c'est-à-dire de gens et de groupes bien déterminés qui accomplissent cette œuvre dans des conditions historiques » (Lefebvre, 1968 : 53).

Quant à Maouia Saidouni, il trouve que la ville est à la fois un lieu de concentration des humains, un lieu de pouvoir et centre administratif, le produit du développement

¹⁰http://www.arturbain.fr/arturbain/vocabulaire/francais/fiches/entree_de_ville/fiche_interactive/impression/int.pdf

historique, et un lieu structuré et règlementé. Il rajoute à ses définitions; la ville comme système, ou il explique que la ville pourrait être mieux appréhendée quand elle est conçue comme système, et non pas comme unité indépendante : « Considérer la ville comme un système est une approche intéressante dans la mesure où elle permet d'avoir une idée globale de la ville ».

En outre, le terme « *entrée de ville* » englobe ainsi à la fois une action et un organisme vivant. En effet 'entrée' renvoie au verbe 'entrer', et une ville c'est l'espace qui rassemble des groupes d'individus qui y vivent et y produisent pour répondre à leurs besoins, et ceux de la ville.

1.1.3. Définition typologique :

Les chercheurs de la CPEUM ont défini lors d'une étude sur les entrées de ville au Québec des critères de différenciation de ses dernières. Afin de bien comprendre le concept « entrée de ville » dans sa globalité, il est important de différencier les formes qu'une entrée de ville peut prendre, selon son milieu d'insertion (milieu urbain, milieu périurbain).

Parmi les critères de différenciation des entrées de villes, quatre en sortent comme étant les plus importants :

- Le niveau hiérarchique (la route ou la rue)
- Le design de l'entrée ; c'est l'implantation, et le dégagement vertical qui définit les modalités du raccordement au réseau routier.
- La fonction urbaine au niveau des abords de l'infrastructure qui indiquent la qualité et la valeur des quartiers situés à proximité de l'entrée.

Il est nécessaire de préciser que les entrées de ville ne sont pas toutes identiques, en effet il existe des entrées de ville ponctuelles, qui sont des lieux relativement faciles à identifier, et qui se présentent comme des points de repères : il s'agit donc d'un projet urbain, ou le passage à la ville est clairement marqué. Et d'autres entrées linéaires ou de parcours, qui sont plus ou moins long et qui correspondent à des passages progressifs d'un espace extérieur à un autre intérieur.

1.2. Les éléments d'identification de l'entrée de ville :

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

1.2.1. La hiérarchisation, ou le passage de la route à la rue :

Le milieu urbain est traversé et surtout structuré par de nombreuses routes (route à l'échelle nationales, à l'échelle communale). Ce sont des infrastructures et des voies de communication qui créent leurs propres paysages, et qui se développent indépendamment des sites environnants, leur conception prend rarement en compte la problématique du paysage, puisqu'il s'agit d'infrastructures lourdes accueillantes d'un important trafic ou flux mécanique. Elles deviennent des voies urbaines (des avenues, boulevard, et rues) une fois qu'elles pénètrent en ville. Ces voies gardent certes leurs fonctions de desserte, mais leurs caractéristiques (flux, traitement des abords....etc.) changent.

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

L'entrée en agglomération suppose un changement de comportement entre la pratique rurale de la route et l'usage de la rue. On introduit ainsi, la notion de « *zone d'approche* » en amont du panneau d'entrée d'agglomération, de « *rupture* » au niveau de la porte associée à ce dernier et de zone de transition en aval du panneau d'entrée d'agglomération pour inciter l'usager à maintenir une vitesse modérée¹¹.

La question tant posée actuellement est la suivante : où vont nos routes ? En effet, l'entrée de ville est censé répondre à cette question du fait qu'elle pourrait se situer en bordure d'une pénétrante et donc un changement de direction. La pluralité de signes et panneaux de signalisation fournit une première image identitaire de la ville, et expressive d'un changement

¹¹ CERTU 2008

d'usage de la voie de circulation ou le passage de la route à la rue. L'entrée de ville constitue ainsi, un message pour l'utilisateur ; l'enjeu y est donc important, en termes de paysage, d'image et d'identité des lieux, et encore plus d'intérêt touristique.

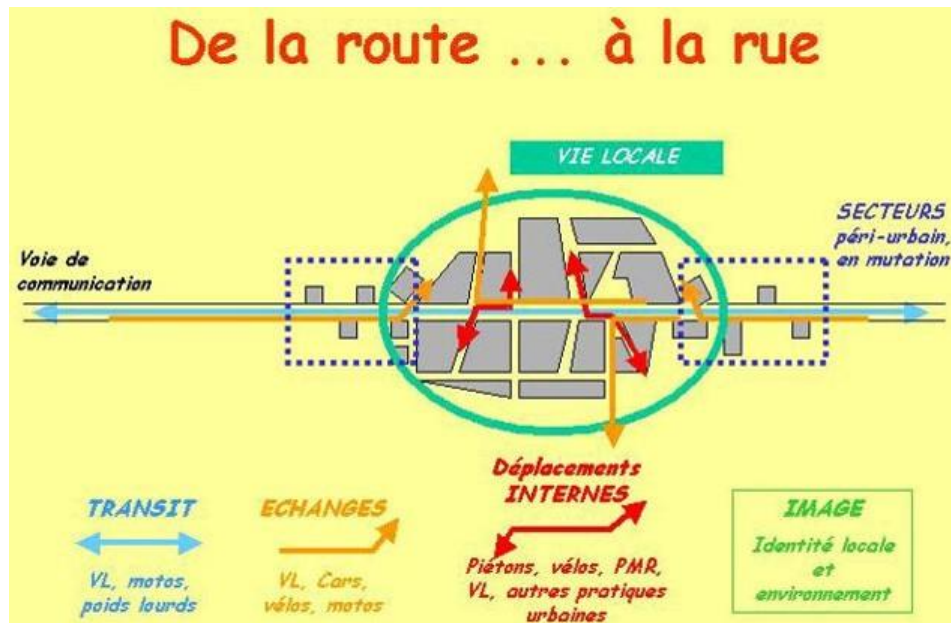


Figure 3 : L'entrée de ville de Chisinau capitale de la Moldavie.

Source : <http://velobuc.free.fr/codedelarue.html>

Le changement de comportement attendu entre les deux milieux rencontrés ne peut être seulement écrit par la règle. Il faut que l'environnement perçu soit le fondement de la règle pour assurer le respect de celle-ci¹². Le passage d'un espace extérieur à un autre intérieur de la ville marqué par l'entrée devrait répondre à des exigences d'implantation, d'environnement et de paysage dans le but d'une mise en valeur d'une séquence visuelle liée à d'autres pour un éventuel parcours urbain.

1.2.2. Le séquençage :

Selon certains urbanistes, la ville est un milieu vivant et hétérogène, elle présente donc une différence de rythme, de fonction, d'environnement et d'image entre les éléments qui la composent, ce qui induit des séquences visuelles variées. Les entrées de ville sont considérées

¹² CERTU 2008

comme la première séquence visuelle du parcours urbain. Les entrées de ville sont la première image que donne la ville à celui qui y pénètre par la route¹³.

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

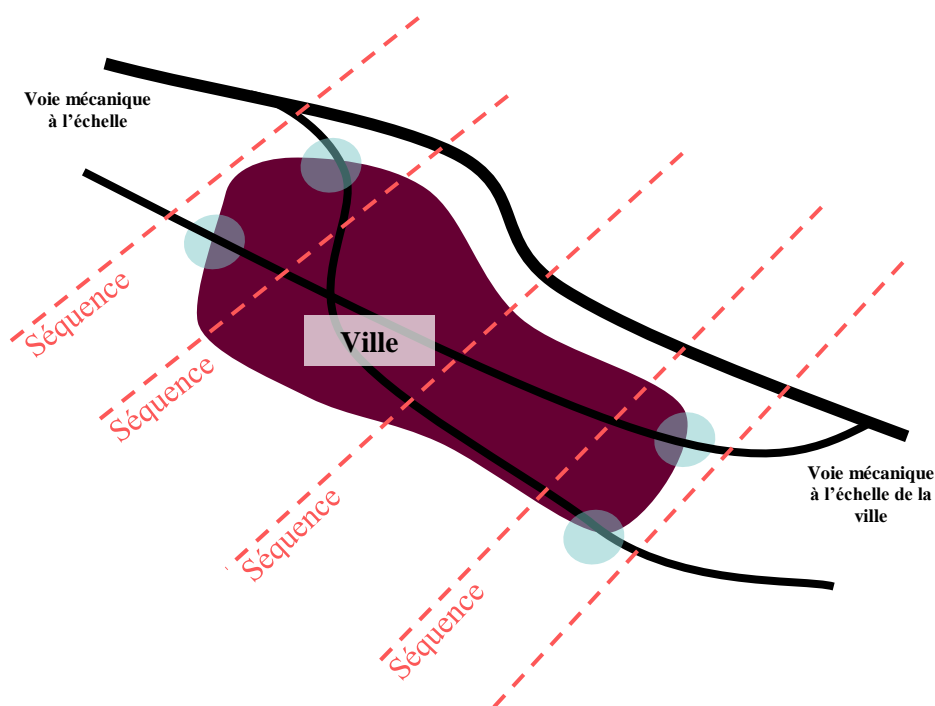


Figure 4 : Schéma montrant la place de la séquence « entrées de ville » par rapport aux autres séquences de la ville.
Source : l'auteur.

1.3. La nécessité de l'identification de l'entrée de ville :

D'une manière générale, la ville est un point d'articulation et un lieu de confrontation entre un espace construit / et non construit limité dans son étendue, et une population hétérogène composée de plusieurs acteurs de vie sociale. Elle est aussi le lieu d'interaction entre deux dimensions, ce qui lui procure une identité, et la rend visible et complexe. L'entrée de ville est une composante de la structure de la ville qui n'est pas clairement localisée, sauf pour les premières villes fortifiées, mais qu'elles le deviennent parce que une fois aménagées, les entrées de ville peuvent servir la valeur économique, touristique, symbolique et paysage de la ville.

¹³ Les paysages d'île de France. Les cahiers de l'aurif, N° 117-118, 1997, p.236

1.3.1. La nécessité urbaine :

L'entrée de ville se présente comme un concept, signifiant le passage d'un lieu à un autre, mais aussi un élément de délimitation donnant à la ville la possibilité de contrôler son étalement, elle est un seuil physique, et un repère pour les habitants ainsi que pour les visiteurs de la ville.

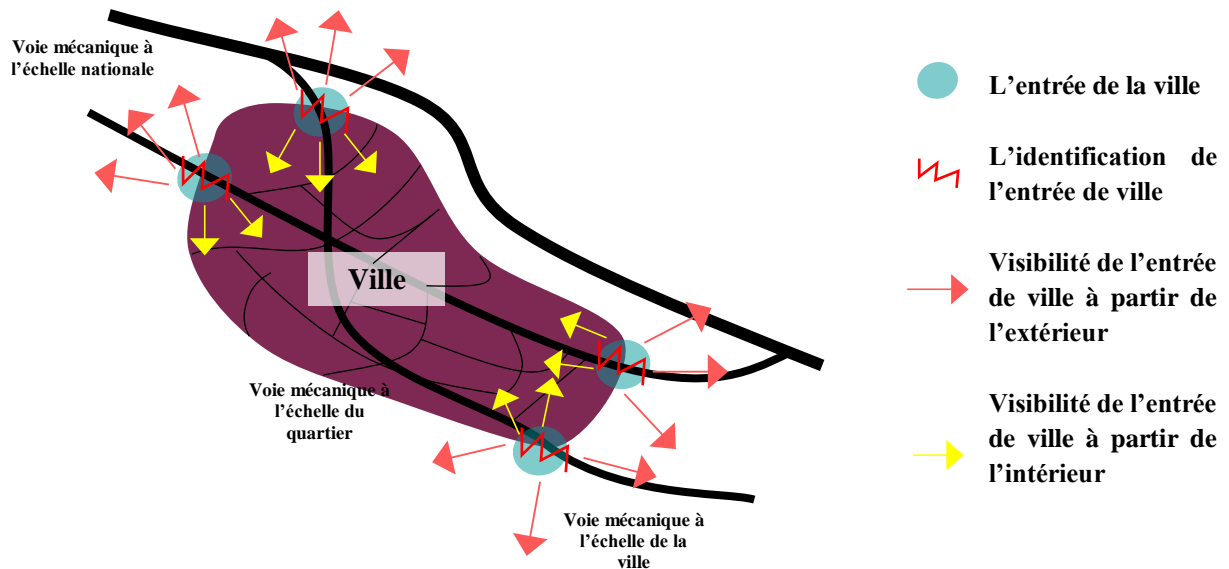
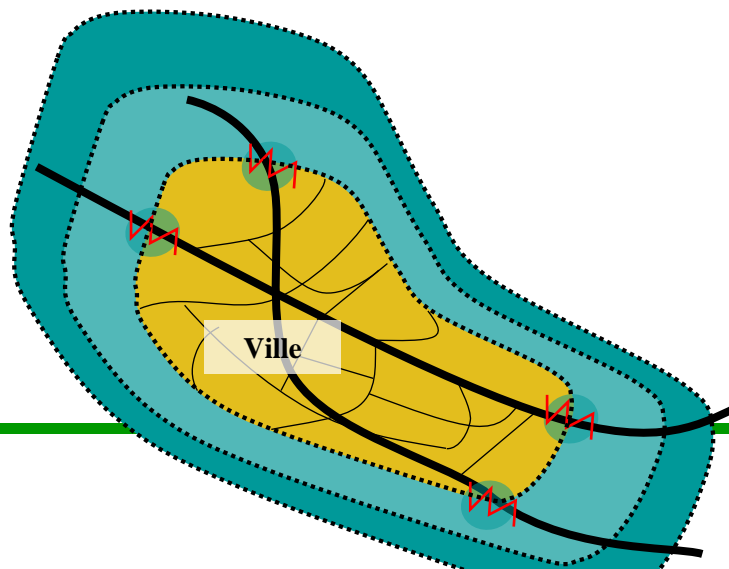
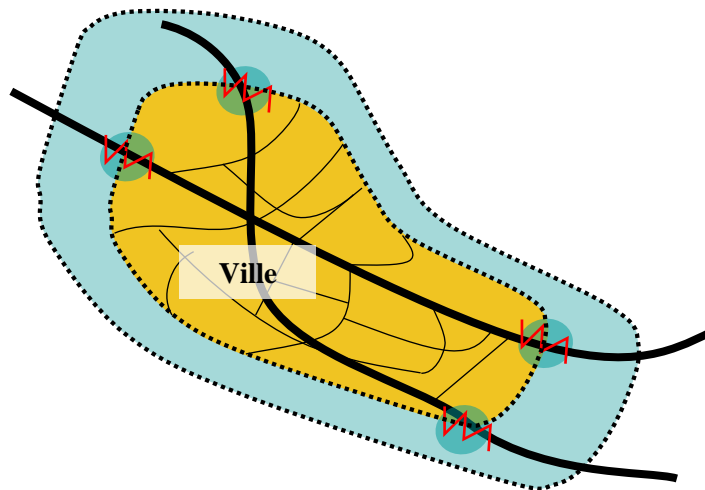
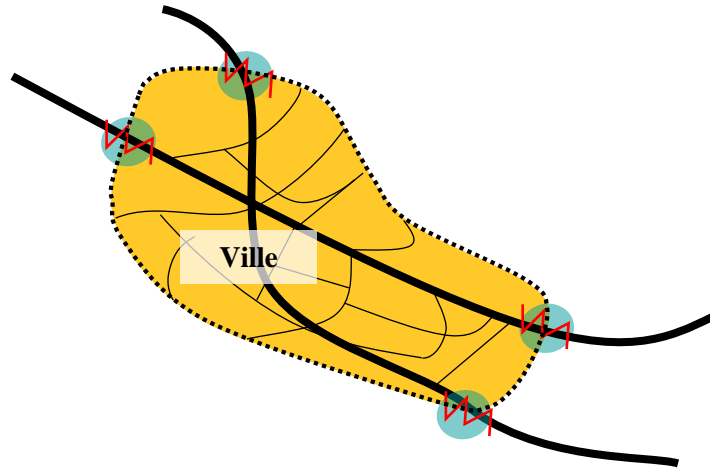


Figure 5 : Schéma montrant l'importance de l'identification des entrées de ville.

Source : l'auteure.

Le monde jusqu'à aujourd'hui ne cesse de s'urbaniser, le taux démographique ne cesse d'augmenter et par conséquent les populations consomment de plus en plus d'espace. Ce phénomène apparaît pour ceux qui l'analysent comme majeur agissant sur la taille de la ville, ainsi les questions qui se posent sont les suivantes : Les limites de la ville seraient-elles moins identifiables lors de l'étalement de la ville ?, et aussi : il n'y a-t-il pas un risque à identifier la ville et ses limites ? En effet le changement d'une petite vers une grande ville impacte négativement sur la structure de la ville ainsi que sa limite et ses entrées.

Nous avons constaté que le comportement de l'entrée de ville se rapproche de celui du centre-ville ; en effet avec le développement de la ville, ou le changement dans sa taille pourrait induire soit un déplacement de son entrée ou la création d'un parcours d'entrée. (voir page 20)



1.3.2. La nécessité psychologique :

« Nous n'avons gardé d'oublier qu'elle pouvait être l'importance de la muraille sur le plan psychologique. À la tombée du jour, le pont-levis relevé et les portes refermées, la ville était complètement isolée du monde extérieur. En même temps qu'une impression de sécurité, le sentiment d'une unité communautaire naissait de cet isolement » (Lewis Mumford, 1963).

Pour la plupart des gens, se sentir protégé dans un espace limité est une nécessité : c'est ce que l'on appelle une zone de confort, ou le lieu où ils sont en sécurité, et bien détendus. En effet, bien plus qu'un besoin uniquement fonctionnel, la limite et l'entrée de ville répondent à une nécessité psychologique indispensable.

Considérée comme un espace de transition, l'entrée de ville devrait être perçue et vécue par l'homme « L'espace n'est pas un concept extérieur au cerveau de l'homme, il est perçu et il est vécu » (Berthoz et Recht, 2005). De plus, la psychologie de l'espace détermine les trois premières relations qui apportent de l'ordre dans l'espace comme étant des relations de type topologique : relation de localisation (dedans / dehors), relation de position (inclusion / intersection), et enfin relation d'orientation.



Figure 6 : La limite -partie constitutive de l'homme-
Source : (Gouvion, 1974).

Conclusion du premier chapitre :

Pour conclure ce chapitre, il faut dire que même si le constat est dans la majorité des cas négatif à propos des entrées de ville, celle-ci sont des entités structurantes de l'espace urbain, elles sont également perçues comme un potentiel participant à l'attractivité de la ville.

La définition de « *l'entrée de ville* » qu'on a essayé d'approcher, renvoie directement à la compréhension de son fonctionnement. En effet, c'est un passage obligé pour toute personne ayant la volonté d'entrée en ville.

Dans ce même chapitre nous avons cerné la nécessité urbaine, et psychologique de l'identification de l'entrée de ville dans les parcours urbains ainsi que dans le paysage. En effet entre nécessité urbaine pour la ville, et autre psychologique pour les individus, l'entrée de ville a su s'imposer comme étant un fort enjeu paysager, économique, urbain, et psychologique.

Dans la suite de cette partie, nous essayerons de construire une évaluation de l'état des entrées de ville depuis l'antiquité jusqu'à nos jours, qui pourrait nous guider vers une meilleure compréhension et appréciation de ses espaces.

CHAPITRE 2 : ENTREE DE VILLE. ENTRE HIER ET AUJOUR'HUI

Introduction

Le chapitre précédent s'est concentré sur une connaissance globale de portant sur le concept de « *l'entrée de ville* ». De sa définition, les différents éléments qui la définissent, et son importance. Le présent chapitre s'efforce à déceler l'importance de l'entrée de ville, son évolution à travers le temps, ainsi que les explications liées à la perte de l'entrée de ville aisément identifiable. Nous verrons ainsi que la ville entourée s'une muraille ponctuée d'entrées ne se rattache pas uniquement à une époque où une civilisation précise – l'histoire semble plus complexe et très riche – les entrées de ville auraient été pour certaines villes un élément important et structurant la ville, contrairement à d'autres, elles n'étaient pas aussi importantes. Dans un premier temps, il s'agit d'analyser les causes de délimitation des premières villes, ensuite questionner l'entrée de ville et sa place dans le phénomène, afin d'esquisser son évolution ainsi que sa signification entant qu'entité urbaine. Dans un deuxième temps, il nous paraît légitime d'explorer les causes et le processus de disparition de l'entrée de ville.

2.1. Entrée de ville ; entre forme de délimitation et structure urbaines :

Nous avons déjà évoqué que « *l'entrée de ville* » est l'espace de contact qui marque l'arrivée en ville, et le lieu d'accès à cette dernière. Ici, nous allons reprendre « *l'entrée de ville* » comme forme de délimitation. C'est-à-dire, une entité séparant l'intérieur de la ville de son l'extérieur, et comme structure urbaine conçue pour répondre aux besoins dans différents secteurs de la ville.

2.1.1. Les premières villes : causes de leurs délimitations :

Les recherches qui ont été menées par L. Mumford, concernant la cité à travers l'histoire, ont démontrées que ce fut pour des stratégies militaires, et des raisons défensives que les premières cités avaient été délimitées. Il résume son propos ainsi : « *Murailles et ceintures de fossés ne facilitaient pas la tâche des attaquants. Les petites cités n'auraient pu, comme elles le firent parfois, résister aux attaques et échapper à la destruction si elles n'avaient pas bénéficié de cet important avantage défensif* » (Lewis, 1963) . Ce fut le cas pour Babylone ou Troie, et bien d'autres villes du monde antique.

« *Babylone, la capitale de Hammourabi dont le plan fut conçue vers 2 000 Av. J-C, est un grand rectangle de 2 500 sur 1 500 mètres, divisé en deux parties inégales par l'Euphrate. La surface comprise à l'intérieur des murs est d'environ 400 hectares, et une autre enceinte plus extérieure comprend une surface presque double [...]; la ville est formée d'une série d'enceintes,*

Il nous rajoute ensuite que la ville ancienne égyptienne ne présentait pas de continuité dans son développement, parce que chaque pharaon implantait sa ville sans prendre en compte ce qu'avaient fait les précédents, « *chaque pharaon bâtissait sa capitale, sans chercher à poursuivre l'œuvre de ses prédécesseurs, ni à embellir les cités anciennes. Sa ville et son bien personnel* » (Lewis, 1963).

En Grèce antique, l'organisation de la « Polis », ou cité-état était basée sur un tout harmonieux, elle était décomposée en ville haute « *l'Acropolis* » et ville basse « *l'Asty* » qui respectaient les éléments naturels du site, et qui étaient unifiées par une enceinte fortifiée. À l'origine, il y avait une colline, où se réfugiaient les habitants de la campagne pour se défendre de leurs ennemis. Plus tard, l'agglomération s'étendait dans la plaine voisine, habituellement entourée d'une enceinte fortifiée. On distingue alors ville haute (l'*Acropolis*, où se trouvent les temples des dieux et où les citoyens pouvaient encore se réfugier en dernier recours), et la ville basse (l'*Asty*, où se déroulaient les activités commerciales et les relations civiles). Toutefois, il ne faut pas manquer de signaler que ces deux composantes font partie d'un seul organisme, car la communauté urbaine fonctionne comme un tout unique, quel que soit son régime politique (Benevolo et Peyre, 1983).

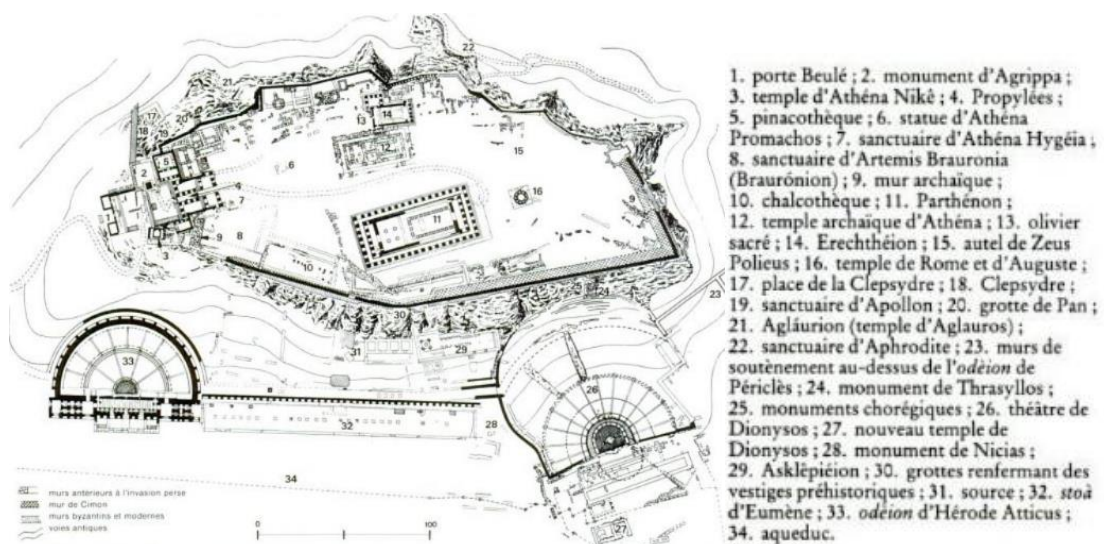


Figure 9 : Plan de l'Acropole d'Athènes.
 Source : Benevolo, Leonardo; Peyre, Catherine, 1983.

À Rome, les villes antiques étaient fondées sur un rite qui se décompose en quatre phases ; la première considérée indispensable, et qui consistait à s'assurer que « *les dieux ne s'opposent pas à la création de la ville* » (Harouel, 1981). La deuxième nommée *l'orientatio* qui consiste à identifier les deux axes principaux formant la ville, à savoir le *cardo maximus* (nord-sud), et le *decumanus maximus* (est-ouest). La troisième phase, qui est la plus importante pour notre

problématique consiste à *la limitatio*, ou le fondateur de la ville trace grâce à une charrue un sillon qu'il interrompt à l'emplacement prévu pour les portes de la ville. Ainsi, une ligne de défense magique nommée *pomerium* est créé, dont « *les divinités infernales interdisent le franchissement et en déca de laquelle sera construit le rempart* » (Harouel, 1981) . La dernière phase de ce rite est nommée *la consécration*, qui consiste à placer la nouvelle ville sous la protection des dieux, plus particulièrement ceux de la triade capitoline : Jupiter, Junon et Minerve.

Donc la limitation de la ville, et la construction de l'enceinte étaient liées à un rite de fondation, comme nous le souligne L .Mumford « *de tracé et l'édification du mur étaient pour les romains le premier acte de fondation* » (Lewis, 1963), dont la valeur était religieuse et défensive.

« *L'«Urbs» coïncide avec l'«Orbis» : en effet, la ville accueille les hommes et les choses en provenance du monde entier; et le monde est unifié, pourvu de garnisons, entouré de murs et parcouru de routes comme une seule et même ville* » (Benevolo et Peyre, 1983).

« *Avec ses douves, son large fossé ou sa rivière, la muraille fait de la cité un véritable ilot. Au-delà de son rôle stratégique, elle prend une valeur symbolique tout aussi bien que les flèches des clochers d'églises. Les hommes du moyen âge tenaient à cette conception d'un monde parfaitement défini, entouré de murailles solides et aux horizons limités.* » (Lewis, 1963)

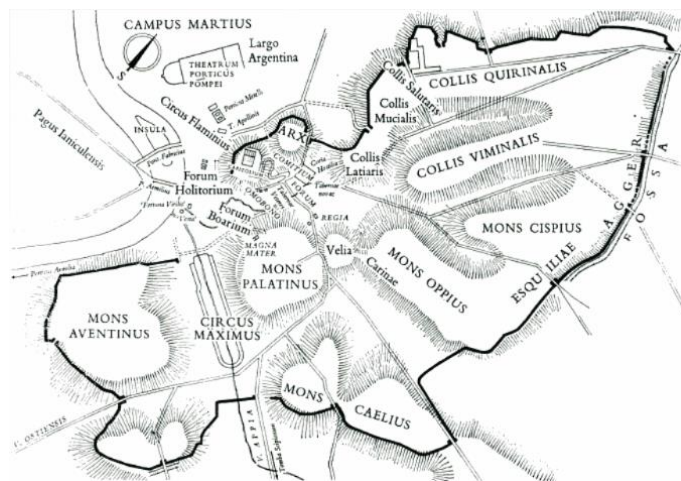


Figure 10 : Plan de la Rome républicaine.
Source : Benevolo, Leonardo; Peyre, Catherine, 1983.

Ce qui reste significatif dans les premières villes antiques qui ont été citées ci-dessus, sauf le cas de l'Égypte, c'est bien la présence continue du mur d'enceinte. Celui-ci a le mérite de montrer le statut de la ville en premier lieu, et permet de la protéger et la structurer en deuxième lieu, il constitue donc un élément majeur de la ville.

2.1.2. Les entrées de ville au moyen âge

Nous avons vu précédemment les importantes causes de délimitations de quelques villes de l'Antiquité qui ont été les premières références de la formation des grandes villes à travers le monde. Au moyen âge et Suite au déclin de l'Empire Romain; la menace des barbares, les épidémies, l'accroissement des dépenses de l'état....etc. Les villes ne présentaient plus les même éléments de structure: « le IIIe siècle marque une rupture complète et brutale d'avec ce modèle: les invasions barbares, d'abord raids meurtriers puis établissement permanent, mettent en effet fin au climat de paix et aux communications, en particulier commerciales. Les villes recroquevillent dans l'ancien *oppidum* qui occupe souvent le sommet d'une colline, ou dans l'amphithéâtre romain dont le mur extérieur est transformé en enceinte fortifiée. » (Paul Blanquart, 1997:64)

Sous la menace des barbares il fallut reconstruire et renforcer les murailles de la ville, et c'est ainsi que celle-ci se transforme en un espace clos, protégé des ennemis. « Les hommes du Moyen Age tenaient à cette conception d'un monde parfaitement défini, entouré de murailles solides et aux horizons limités : même le ciel et l'enfer étaient représentés comme des espaces clos, de forme circulaire. Les murs coutumiers cloisonnaient les classes sociales, et nul ne songeait à les franchir. » (Mumford, 1963 : 440).

La muraille au moyen Age reprenait les mêmes fonctions que celles de l'antiquité; une limite pour la ville, une protection des ennemies et plus elle abritée des promenades récréatives: « N'oublions pas une antique coutume qui réapparaît au Moyen; l'utilisation du mur pour des promenades récréatives, particulièrement en été » (Mumford, 1997:443).

Mais avant de discuter sur l'un des éléments caractérisant la ville médiévale à savoir la muraille, il est important de se demander comment les villes en pleine croissance parvenaient à répondre aux besoins de leur population en termes d'espace, et cela malgré la contrainte matérielle de la muraille. Il s'avérait nécessaire de reconstruire un nouveau mur en avancée afin d'insérer les faubourgs dans une même protection que celle de la ville : « Pour agrandir la surface intérieure, il suffisait d'abattre une portion de mur et de la reconstruire en avancée. [...]. On construisait le mur en avancée afin d'enceindre les faubourgs » (Mumford, 1997 : 451).

Le plan de la ville médiévale, ainsi que son mode de développement diffèrent de ceux des villes citées précédemment. La muraille se déplace pour répondre aux besoins des habitants, elle indique ainsi le développement et la croissance de la ville. Mais peu à peu la ville perçue comme une entité bien circonscrite dans des limites bien définies va perdre ses éléments de structure au détriment d'un étalement urbain diffus. La ville compacte s'éclate, et la disparition des remparts de

généralise, et l'entrée de ville n'est plus qu'un monument à admiré, après avoir constitué un élément d'importance primaire au niveau de la muraille.

2.1.3. Entrée de ville, une composante essentielle du phénomène urbain :

Les « *entrées de ville* » ont été, depuis longtemps, l'un des éléments essentiels et indispensables au niveau des enceintes. Tous comme ces dernières, elles avaient comme rôle la protection et la défense de la ville, mais aussi un symbole de puissance du constructeur, et une image reflétant le statut de la cité.

La ville est complexe, de même que sa construction. Le phénomène urbain est loin d'être une problématique facile à traiter, cette partie s'efforce ainsi, de mettre en valeur les caractéristiques de ce phénomène, mais surtout essayer de répondre aux questions : est-il possible de considérer « *l'entrée de ville* » comme élément indispensable dans la définition du phénomène urbain ? , de quelle manière se présentaient les entrées de ville ?

2.1.2.1. La place de l'entrée de ville dans le phénomène urbain :

Le phénomène urbain est souvent lié au fondement des civilisations, comme nous le rappelle Paul Bairoch : « *la naissance du phénomène urbain est subordonnée à l'apparition de l'agriculture (révolution néolithique)* » (Bairoch, Paul, cité par René Leboutte, 1993, p. 18) L'objectif ici n'est pas de reprendre la délicate question des origines du phénomène urbain, mais plutôt les éléments qui le définissent. Différentes définitions, dans divers domaines (géographique, économique, archéologique, sociologique.....), permettent d'identifier les raisons du phénomène urbain. Cependant, il nous paraît important de retenir celles qui pourraient agrémenter notre problématique.

En effet, étant donné que chaque ville a ses propres spécificités, tant par son site, son histoire, son urbanisme, son architecture, les caractéristiques ethniques, religieuses et culturelles de sa population, que ses fonctions, le mode d'habitat, les services qu'elle offre aux résidents et visiteurs. Cette spécificité donne la possibilité à la ville et ses habitants de s'identifier et s'affirmer selon différentes échelles (régionale, nationale, et même internationale), dans le but d'une attractivité économique, culturelle, et/ou touristique. Mais il est très fréquent que les villes d'importance similaire répondent aux mêmes principes d'organisation, cela ne veut pas dire que ces villes présentent un même niveau d'organisation, mais plutôt les mêmes éléments structurants avec quelques différences en termes de disposition, quantité, et forme. Sur cette base le phénomène urbain serait donc le résultat d'une certaine forme d'organisation spatiale et sociale.

Selon Lavedan Pierre, maints critères ont été proposés pour la définition du phénomène urbain, et il apparait que l'on peut différencier globalement en quatre catégories les critères proposés :

La première catégorie est la plus simple. Elle fait appel aux données quantitatives. C'est celle de la statistique administrative française qui classe depuis 1887 comme ville toute agglomération comptant au moins 2000 habitants (Catherine 2013, p. 7). La deuxième, appelé la définition sociologique, est tiré du genre de vie des habitants : « *Il y a ville, ont dit Jean Brunhes et P. Desfontaines, toutes les fois que la majorité des habitants emploie la majorité de son temps à l'intérieur de l'agglomération ; il y a village toutes les fois que la majorité des habitants emploie la majorité de son temps à l'extérieur de l'agglomération* » (Catherine 2013) . Pour d'autres, certaines particularités d'aménagement spatiale font que la ville se différencie du village, c'est la définition architecturale ; la cité du moyen âge par exemple, est celle qui possède un mur d'enceinte. Enfin, la quatrième catégorie qui définit la ville comme étant l'agglomération qui possède un certain statut juridique ou municipal.

Pour notre étude, nous allons retenir la troisième de ces quatre définitions. Dans cette dernière, l'auteur (...met ici le nom de l'auteur...), nous révèle l'importance du critère d'aménagement, en citant l'exemple du mur d'enceinte de la cité du moyen âge. C'est ce qu'a fait George Duby dans sa définition de la ville : « *la ville se distingue du milieu qui l'entourne en ce qu'elle est, dans le paysage, le point d'enracinement du pouvoir* » (Duby et al, 1980, p. 11 Cité par Catherine 2013, p. 5). Ici, l'auteur a mis l'accent sur le paysage, et nous pouvons considérer que « *l'entrée de la ville* » en fait partie.

Quant à Paul Bairoch, il identifie cinq critères pour définir le phénomène urbain, et pour différencier la cité de la campagne, et selon lui, aucun de ces cinq critères ne saurait être suffisant pour la définition de la cité, mais une combinaison de ces critères est indispensable (Bairoch, 1985) :

1. Spécialisation des tâches (présence d'artisanat).
2. Matérialisation d'une fermeture de la ville (fortification, enceinte, porte).
3. La taille et la densité de peuplement.
4. la structure urbaine de l'habitat.
5. La durabilité de l'agglomération.

Ce qui nous interpelle des cinq critères est sans aucun doute le second. En effet, l'auteur nous montre la nécessité d'une limite physique pour définir une ville. L'enceinte ponctuée de portes était le schéma le plus courant pour les cités fortifiées d'antan. Par ailleurs, depuis la révolution industrielle du XVIII^{ème} siècle, les cités en se transformant en ville moderne ont perdu peu à peu cette limite physique bien établie pour une zone franchise qui ne s'arrête pas de consommer le territoire rural, en le rendant périurbain, puis carrément une zone urbaine faisant partie intégrante à part entière d'une ville.

2.1.2.2. Évolution de l'entrée de ville:

Dans les premières villes à l'époque antique l'entrée à la cité était soit matérialisée par une porte monumentale, nous citons la porte d'Ishtar de Babylone exposée aujourd'hui au musée de Pergame de Berlin; c'est l'une des huit portes de la cité. Enorme structure en briques cuites, d'une hauteur de plus de 23 mètres, elle fut construite en - 580 sur ordre du roi Nabuchodonosor¹⁴. Elle se composait en réalité de deux portes reliées aux deux murs d'enceinte, elle avait comme principal rôle l'accès à la cité, mais aussi le contrôle du flux des hommes ainsi que la protection militaire. Sur le plan culturel et religieux la porte d'Ishtar donnée directement sur la voie processionnelle; Après avoir franchi la porte d'Ishtar, le visiteur s'engageait sur une large et longue avenue : la Voie processionnelle. Celle-ci menait à la ziggourat de Babylone et au temple du dieu Marduk, dieu protecteur de Babylone.



Figure 11 : la porte d'Ishtar.
Source : lankaart.org.



Figure 12 : l'allée des Sphinx.
Source : ouzonico.my.tripper-tips.com.

¹⁴ http://www.cndp.fr/archive-musagora/merveilles/merveillesfr/jardins/remparts_babylone.htm

Le deuxième type d'entrée est un accès marqué par des aménagements tel que l'allée des sphinx précédant la porte de la ville funéraire égyptienne, elle reliait les temples de Louxor et Karnak. C'est de là que la barque sacrée d'Amon se rendait, en procession solennelle, au temple de Louxor, le "harem méridional", ainsi qu'aux temples thébains de la rive occidentale du fleuve¹⁵.

En Grèce antique, l'entrée principale à l'acropole d'Athènes était marquée par un propylée qui se présentait comme un vestibule à plan rectangulaire. Avec les romains, l'entrée de la cité étaient souvent marquée par des arcs de triomphe, nous citons: l'arc antique d'Orange, un arc monumental romain qui marque l'entrée nord d'Arausio (aujourd'hui Orange).



Figure 13: propylée de la Grèce antique
Source : routard.com.



Figure 14 : l'arc antique d'Orange.
Source : wikipedia.org.

L'entrée de ville matérialisée par une porte, une succession d'arc ou un aménagement spécifique était jusqu'à la fin du moyen âge le seul moyen d'accéder à la ville et de franchir les remparts. En effet au moyen âge les villes fortifiées avaient dans leurs remparts des entrées à la ville matérialisées par des portes munies d'un système défensif : « Les entrées d'ouvrages fortifiés ont été, de tous temps, l'un des éléments majeurs au sein des enceintes de clôture, tant d'un point de vue défensif, puisque l'entrée, point faible tout désigné à l'attaque, se devait de résister à celle-ci, que d'un point de vue sociologique, car l'entrée, point de passage obligé, lieu de perception privilégié pour les taxes, occupait tout naturellement une place de choix dans la vie quotidienne médiévale. » (Jean MESQUI ; 1981).

Nous citons à titre d'exemple Bâb al-Yaman, l'une des portes de la ville de Sanaa : « Bâb al-Yaman, porte méridionale de la ville de Sanaa, est devenue, un siècle après sa

¹⁵ <http://www.bubastis.be/voyage/hegypte/karnak02.html>

reconstruction, à la fois le symbole d'une identité urbaine héritée et l'emblème de la vitalité politique et culturelle du Yémen » (Roman Stadnicki ; 2006).

Bâb al-Yaman, ou la porte du Sud, est la seule porte qui existe en bon état aujourd'hui et toujours dans l'ancienne ville de Sanaa, et elle est considérée comme porte principale. Reconstituée en 1898 durant la deuxième occupation ottomane et restaurée dans les années 1970 (Roman Stadnicki;2006), Bâb al-Yaman est une porte séparant entre deux milieux; intérieur et extérieur de la ville. Et elle semble continuer de jouer un rôle important de repère urbain, et en même temps une frontière urbaine et une limite territoriale: « Bâb al-Yaman est « omni-représentée ». Recentrée dans le paysage de la ville, authentifiée par les mémoires citadines et les représentations collectives qui en font un archétype, transformée en symbole politique et culturel par les productions iconographiques et utilisée comme moyen de revendication et support de projets municipaux par les acteurs institutionnels » (Roman Stadnicki;2006).

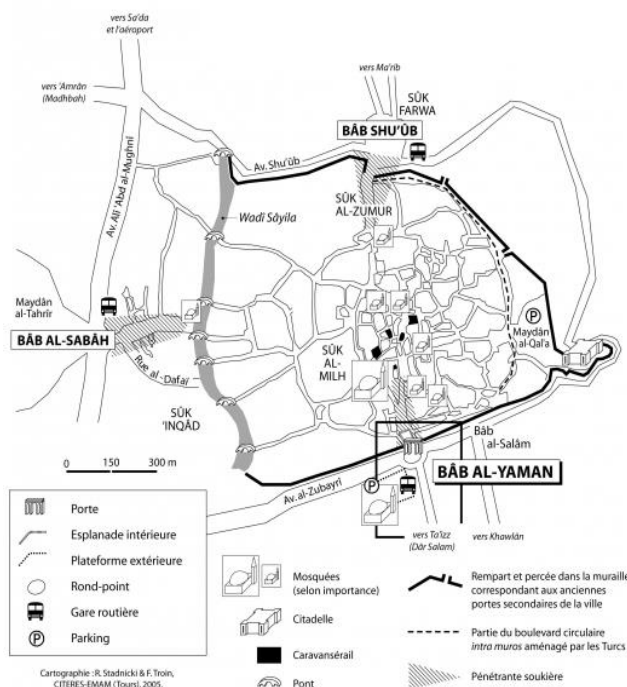


Figure 15 : Bab al yaman dans la vieille ville de Sanaa.
Source : cy.revues.org.



Figure 16 : Bab al yaman depuis l'intérieur de la ville.



Figure 17 : Bab al yaman depuis l'extérieur de la ville.

A cette même période, et pour plus de sécurité en entrée de ville avec moins de coût il y'a eu la création du pont levis, associée généralement aux châteaux médiévaux et qui existait en plusieurs variantes : « Dès les années 1350, du fait de la guerre de Cent Ans, les principes de fortification des entrées vont se modifier d'une façon spectaculaire. Les sas imaginés au XIIIe siècle contribuaient à augmenter notablement la surface, le volume et aussi le coût des ouvrages, ce qui était totalement incompatible avec le besoin considérable en fortification neuves sur toute l'étendue du royaume. Dans ces années devait faire son apparition le pont-levis a flèches, qui par sa fiabilité et sa simplicité d'emploi, allait se généraliser d'une façon foudroyante, reléguant au second plan tout autre type de défense. » (Jean MESQUI ; 1981)



Figure 18 : Pont-levis à flèches et à chaînes du Château de Hautefort en Dordogne.
Source : wikipedia.org.

Au moyen âge l'entrée de ville ou la porte d'entrée de ville se généralise un peu partout dans le monde, proposons ainsi une image différente d'une ville à une autre, ce qui nous incite à montrer, par différents exemples, la manière dont les hommes ont marqué leurs entrées de ville à cette même époque :



Figure 19 : Kruispoort (Porte Sainte-Croix).
Source : wikimapia.org.



Figure 20 : grande porte Est de Séoul.
Source : wikimapia.org.



Figure 21 : la porte des Allemands.
Source : wikimapia.org



Figure 22 : la porte Horloge de Vire.
Source : wikimapia.org



Figure 23 : la porte Dorée de la Russie.
Source : wikimapia.org

Avec la naissance du mouvement moderne et l'essor du chemin de fer, les gares ferroviaires font leur apparition durant la seconde moitié du XIXe siècle, constituant ainsi de nouvelles entrées de ville, mais cette fois-ci à partir du centre et non pas en limite : « Aujourd'hui les portes de villes sont au centre, ce sont les gares » (Le Corbusier ; 1966).

Les gares sont devenues donc un nouveau type d'entrée de ville, elles permettent échange, déplacement, et parfois elles structurent le territoire, mais elles ne sont pas considérées comme limite pour la ville vu leurs implantations au centre de celle-ci : « Les gares sont à la fois l'expression d'un réseau dont elles forment les nœuds et en même temps les portes sur les villes auxquelles elles donnent accès » (J.-M. Duthilleul ; 1991).



Figure 24 : gares de Limoges a Strasbourgs.

Source : ares-sncf.com.

Ainsi, comme une mémoire, l'entrée de ville matérialisée par une porte ne se réduisait pas à un simple élément architectural, et a une simple ouverture dans les remparts de la ville. Elle est aussi un élément urbain structurant, un repère spatio-temporel et un symbole reflétant le niveau du savoir humain à cette époque; en matière d'architecture et de décors, ainsi qu'en puissance défensive de la ville. Hélas avec l'éclatement de la ville et son étalement l'entrée de ville matérialisée par une porte se perd.

2.2. Disparition de l'entrée de ville, ou la perte de l'identité :

Une différence fondamentale existe cependant entre la période moderne et celle de l'apparition des cités. Notre époque est celle des avancées techniques séparées des préoccupations sociales, qui ne visent pas d'autres buts que le développement de la science, et des réalisations. Nous vivons dans ce monde dangereux des inventions industrielles et électroniques, de plus en plus détachées de l'homme et de sa raisonneuse liberté. Cette brutale explosion technique de notre temps a provoqué l'éclatement des structures de la cité: ses limites et murs d'enceinte ont sauté, ses organes complexes se dispersent sur toute l'étendue des provinces. Les parois du récipient originaires sont rompues et le puissant attrait qu'il exerçait est lui-même atteint : nous voyons ce pouvoir d'attraction de la cité se fixer en des points nouveaux et d'une façon tout imprévisible (Mumford, 1961). Nous ne pourrions mieux formuler cette transformation de la ville et sa structure liée à son développement technique non contrôlé, provoquant ainsi un éclatement de la ville d'où son étalement, et où elle avait perdu la notion des limites et entrée de ville.

2.2.1. Processus de disparition de l'entrée de ville : d'une pression urbaine à un étalement urbain :

Face aux défis et besoins de l'humanité, la ville se voit bien souvent comme la solution clef. Elle accueille ; population, des services et un mode de vie particulier. « *La ville est un organisme vivant* » (Marc 2007), elle permet le développement des individus et l'amélioration de leurs conditions de vie, mais aujourd'hui avec des centres villes de plus en plus encombrés, accompagnés par une pression démographique, et une maison après une autre la ville s'est étalée. Les causes de ce phénomène se résument comme suit :

- Le coût du foncier est bas en périphérie, et très élevé en centre-ville.
- Une forte croissance démographique
- Le développement de la mobilité, la disponibilité de divers modes de transport a facilité les déplacements des individus et il est devenu moins important d'habiter à proximité des lieux d'emplois, des écoles.....etc.
- La recherche d'une qualité de vie meilleure que celle des centres villes.

2.2.2. La perte de l'identité :

La ville est, en effet, le miroir qui reflète le mode de vie de ses habitants, leurs cultures, leurs traditions et leurs coutumes. Elle s'exprime par un vécu, une structure urbaine, des projets architecturaux et urbains.....etc. Elle est souvent un lieu d'identité : « l'identité de la ville ressort ensuite d'un ensemble de signes, d'objets ou d'images qui ont une valeur évocatrice » ¹⁶. Le concept d'identité urbaine a suscité un intérêt croissant chez les chercheurs en urbanisme, sociologie urbaine....etc, c'est une problématique d'actualité. Loin de vouloir traiter ici la question de l'identité urbaine des villes, notre intérêt se penche plutôt vers les réponses à la question suivante : comment la disparition de l'entrée de ville influe-t-elle sur l'identité de cette même ville ?

« L'identité urbaine peut se définir comme le processus d'agencement et de structuration de l'ensemble des représentations que les différents groupes sociaux internes et externes d'une ville se font d'elle, de son passé, de son présent et de son avenir, et ceci à un moment donné de l'histoire » ¹⁷, à travers cette définition, nous constatons qu' en effet l'identité urbaine ressent par le point de différence issu d'une comparaison entre deux espaces, dans notre cas c'est l'espace urbain, et sachant que l'entrée de ville se définit comme étant un seuil et un repère pour la ville, nous trouvons légitime de relier la différence ressenti par les individus à la présence de ses point de repère dans la première séquence visuelle du parcours urbain .

¹⁶ http://www.uc.pt/fluc/depgeo/Cadernos_Geografia/Numeros_publicados/CadGeo17/artigo29

¹⁷ https://www.artfactories.net/IMG/pdf/identite_urbaine_blaise_galland.pdf

Conclusion du deuxième chapitre :

L'aperçu historique sur les entrées de ville, ainsi que sur les limites de la ville, permet de remonter le temps afin d'apprécier et de comprendre l'importance de ses entités dans le traçage des anciennes cités.

En fait de faire face à toute tentative d'invasion à la ville, les concepteurs de l'espace urbain ont pensées à construire les limites et les entrées de la ville, c'étaient depuis l'antiquité jusqu'au moyen âge des dispositifs militaire permettant la protection de la ville. Pour la civilisation romaine la limitation de la ville, ainsi que la construction de l'enceinte étaient liées à un rite de fondation. Mais au-delà du caractère défensif de l'entrée de ville, cette dernière marquée par une porte monumentale, exprimant le style architectural de l'époque dans laquelle elle a été construite, est devenu un symbole du développement urbain, architectural, et artistique.

Grace à notre analyse du phénomène urbain en lien avec les entrées et les limites de la ville, il appert que ses dernières constituent des formes de délimitation et de structuration urbaines. Mais suite à la croissance des villes, leurs éclatements, leurs étalements et leurs extensions grâce au développement de nouveaux modes de transports ; le schéma de la ville avec ses limites et ses entrées bien définies se perd, ainsi non seulement la ville sort de ses limites, mais elle ne définit plus à travers des seuils urbains et des repères en ses entrées.

Conclusion de la première partie

L'entrée de ville était toujours un lieu privilégié de la ville, avec un double rôle : défensif et symbolique. Elle se réfère aux espaces contigus au tissu urbain, c'est aussi l'espace de contact qui marque l'arrivée en ville c'est son lieu d'accès qui la sépare de l'extérieur. Elle est perçue comme lieu de transition ou seuil, pouvant offrir un paysage particulier et intéressant, à la fois sur le plan historique, artistique et symbolique de cette même ville. Elle renvoyait dans la majorité des cas à un espace de control matérialisé par une porte monumental, ou un aménagement spécifique.

Historiquement la ville, ou la cité se définissait tout d'abord par sa limite et ses points d'accès (les entrées de ville, ou portes d'entrée à la ville), ils étaient des composantes principales et essentielles du phénomène urbain. C'était jusqu'à la fin du moyen âge un repère spatio-temporel et un symbole reflétant le niveau du développement humain en matière : d'architecture, d'art et de décors.

Ainsi, comme une mémoire, l'entrée de ville matérialisée par une porte ne se réduisait pas à un simple élément architectural, et a une simple ouverture dans les remparts de la ville. Elle est aussi un élément urbain structurant, un repère spatio-temporel et un symbole reflétant à la fois le niveau du savoir humain à cette époque; en matière d'architecture et de décors, ainsi qu'en puissance défensive de la ville. Mais Face aux besoins des populations modernes, la ville se voie bien souvent comme la solution clef, elle permet le développement des individus et l'amélioration de leurs conditions de vie, mais aujourd'hui avec des centres villes qui ne présentent plus un cadre de vie de qualité, les populations cherchent le confort en périphérie, et comme conséquence la ville s'est étalée, sa structure a changée, et ses entrées se sont noyant dans un tout continue.

Désormais, il semble qu'on est en train d'assister à une renaissance du concept « entrée de ville », avec les différents enjeux et réalités qu'elle englobe. Dans une deuxième partie du présent mémoire il s'agit d'explorer l'état actuel de la problématique des entrées de ville à travers l'étude des deux expériences : Française, et Américaine dans le sujet, nous essayerons ensuite de les comparer au cas Algérien. En fin de partie il nous est apparu nécessaire de renforcer notre recherche par l'analyse de trois exemples étrangers de requalification, de réaménagement et de renouvellement des entrées de ville.

DEUXIEME PARTIE

Les entrées de ville, ou renforcer le sens de l'urbanisme

Introduction

Suite à l'absence d'une politique stricte et bien définie sur la ville, celle-ci s'étale et nous propose des paysages dégradés en ses entrées, un centre désertifié, ainsi que des problèmes de sécurité, de salubrité, d'accessibilité, de perception.....etc. L'image que renvoie nos villes à partir de l'extérieur est très peu valorisante, et elle n'est pas sans conséquences sur l'attractivité, le paysage et l'environnement dans lequel elles s'insèrent.

De plus, au niveau symbolique, l'entrée dans la ville, marquée au Moyen-Age par une porte monumentale, constituant ainsi un repère majeur pour la ville, n'existait plus au temps moderne et contemporain.

Cette situation alarmante qui n'a pas laissé indifférents les experts en matière : d'urbanisme, d'aménagement du territoire, de paysage, d'économie.....etc. En effet ils ont soulevé la problématique des entrées de ville qui constitue un enjeu majeur du renouvellement urbain, et les stratégies adoptées pour les valoriser convergent vers des interventions urbaines (requalification, réaménagement), tout en intégrant les piliers du développement durable (économique, social, environnemental).

Cette seconde partie propose d'étudier les incitations qui ont engendré la prise de conscience sur l'importance urbaine et psychologique des entrées de ville à travers les deux expériences : Française et Américaine, en citons les stratégies adoptées pour intervenir sur ses espaces. Nous proposons en fin de partie l'analyse de trois exemples de requalification, réaménagement et renouvellement d'entrées de ville.

Chapitre 03 : RENAISSANCE DU CONCEPT « ENTREE DE VILLE » ET PRISE DE CONSCIENCE SUR SA NECESSITE URBAINE ET SYMBOLIQUE.

L'objectif de ce chapitre c'est d'essayer de donner un bilan des différentes expériences portées sur les entrées de ville, les incitations à la prise de conscience sur leurs importances urbaine, et psychologique, ainsi que les stratégies adoptées pour leur requalification et revalorisation. Pour cela, une approche théorique basée sur les différentes études menées par les spécialistes français et américains de la question sera utilisée.

Le présent chapitre traite les entrées de ville et les différentes relations qu'elles entretiennent avec leur environnement large et immédiat. Des concepts clés seront cités : le paysage, les parcours, les parkways.....etc. Nous donnerons plus d'information sur ses derniers dans les prochaines pages. En fin de chapitre, et après avoir apporté quelques précisions sur la démarche et la stratégie adoptées pour intervenir sur les entrées de ville, nous proposons une critique par rapport au cas Algérien.

3.1. Les entrées de ville dans l'expérience française

3.1.1. Les incitations à la prise de conscience :

Depuis quelques décennies, la qualité urbaine de nos périphéries de ville se dégrade. Le phénomène est particulièrement actif le long des grands axes de circulation ou la publicité et un urbanisme commercial désordonné en sont les manifestations les plus criantes. Cette tendance s'est généralisée et a banalisé l'image de nos villes. Aujourd'hui, les abords des bourgs, des petites communes, des villes moyennes sont autant touchés que les grandes agglomérations.

Suite aux désordres urbains observés et vécu, issus d'un exode rural corrélé, des densités mal gérées et une industrialisation incontrôlée, la ville française n'offrait plus une logique d'organisation. Une absence de politique de la ville se traduisait par un étalement urbain qui suppose paysages périurbains dégradés, centre-ville désertifié, ainsi que des problèmes de sécurité, de gestion des flux, d'accessibilité et de visibilité. Les entrées de la ville n'échappées pas à une telle situation, en effet c'était le lieu privilégié pour les implantations consommatrices d'espace à

usage économique essentiellement d'ordre commercial, un choix établi par les acteurs économiques et fondé sur une liste de critères à savoir : la disponibilité foncière, l'accessibilité car c'est des zones qui se situent le long des infrastructures à fort trafic, et enfin la visibilité constituant « l'effet vitrine ».

Cette implantation de constructions à usage d'activité commerciale ou de service, se faisait d'une manière linéaire tout le long des voies routières et autoroutières, avec une méconnaissance des préoccupations paysagères, urbaines et architecturales. L'activité commerciale fait appel dans la majorité des cas à une succession de panneaux d'affiches publicitaires et d'enseignes, ce qui a aggravé de plus en plus la situation, et la perception de la ville que l'on a dès sa périphérie se résume à une surcharge d'information sur des panneaux, avec un développement anarchique d'activité économique engendrant une pollution visuelle.

De plus, à cette période les outils de l'urbanisme semblent avoir comme seul objectif servir le volet économique à court terme. Les ZAC (zone d'aménagement concerté) ont été utilisées comme outils se réduisant à un seul aspect qui est le financier, et diminuant leurs rôles à celui de produire des terrains à bâtir, en ne prenant en considération aucune référence et logique urbaine.

Quoique en France la problématique des entrées de ville semble résulter d'interrogations contemporaines, mais la question du paysage, d'image et d'identité de la ville était déjà abordée par l'abbé Laugier, il dénonçait la négligence de ces espaces d'entrée de ville par l'état, selon lui le parcours d'entrée de ville participe dans la définition de la ville, et son identité ainsi que son image: « Beauté et magnificence dépendent principalement de trois choses : de ses entrées, de ses rues, de ses bâtiments. »¹⁸

Ces désordres d'ordre urbain observés en entrées de ville, et caractérisés par un mépris total de la qualité paysagère et de l'urbanisme, et un manque d'une réglementation stricte et efficace sont les principales incitations à la reconnaissance et la requalification des entrées de ville en France.

¹⁸ <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P42/5a.pdf>



Figure 25 : l'entrée de ville d'Alès

3.1.2. La formation du concept « entrée de ville » :

C'est dans les années 90 et suite aux désordres observées dans les entrées de ville en France que les urbanistes, les chercheurs, les architectes, les élus, les associations et les entreprises ont soulevé la problématique en organisant des colloques, des journées d'étude et des concours d'aménagement. Le concept « entrée de ville » s'est construit progressivement suivant trois périodes :

- **La première période: réapparition du concept et prise de conscience**

La réapparition du concept « entrée de ville » s'inscrit dans la période de la grande colloque interministériel intitulée « IMHOTEP 90: les entrées de ville: concilier efficacité commerciale et harmonie urbaine », où architectes, urbanistes, élus...etc. sur une table ronde ont conclu que l'image dégradée des grandes surfaces à l'entrée de ville nuit à la qualité de vie, l'urbanisme et le paysage.

- **La deuxième période: le rapport du sénateur A. Dupont « les entrées de ville ou redonner goût à l'urbanisme »**

Parallèlement aux débats, et réflexions autour des entrées de ville, le rapport Dupont déposé au Sénat en 1994 est considéré comme un moment fort lors de l'élaboration de la problématique des

entrées de ville en France. En effet en 1993 Ségolène Royal (ministre de l'environnement entre 1992 et 1993, et actuellement ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat) avait présenté un débat sur la « loi paysage », et en cette occasion le sénateur Amboise Dupont a pu faire part de ses préoccupations paysagères, notamment ceux des entrées de ville. Quelque mois plus tard une mission sur les entrées de ville a été confiée à A. Dupont par Michel Barnier et Bernard Bosson, qui consistait en l'élaboration d'un bilan de la situation précédé par une analyse, et par la suite proposer toute mesure réglementaire, contractuelle, fiscale, financière, ou technique susceptible d'améliorer l'état des entrées de ville.

Durant l'été 1994, A. Dupont s'est lancé dans l'exécution de sa mission, c'est la période du passage du rapport à l'amendement, ou la naissance de la loi. A. Dupont s'est fixé une démarche qui peut être résumée en trois points essentiels :

- Etablir « un principe de précaution », c'est-à-dire inciter à réfléchir avant d'agir.
- Restaurer la prérogative publique à travers une intercommunalité de réflexion.
- Promouvoir l'urbanisme comme réponse culturelle a des enjeux diversifiés et complexes.

Le 26 avril 1995 les ministères de l'équipement et de l'environnement ont mis en place le CNEV (comité national des entrées de ville), un organisme géré par A. Dupont et composé d'une équipe pluridisciplinaire. Le CNEV avait pour but la constitution d'une organisation de concertation, et sensibilisation envers le sujet. Il lui était demandé donc d'organiser un palmarès national sur les entrées de ville. Ce denier a été tenu en 1997 à Amiens, et c'est dans cette même année (1^{er} janvier 1997), que l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme est entré en vigueur. Il est préventif, c'est-à-dire qu'il s'applique aux espaces actuellement non urbanisés, Il ne traite pas des problèmes de requalification des tissus existants à proximité des voies.

Cependant, l'article prévoit en l'absence d'une réflexion globale, et approfondie intégrant les entrées de villes dans le cadre du POS ou du document d'urbanisme, un espace libre de toute construction sur 100m de part et d'autre des axes des autoroutes, voies express, déviations; et sur 75m de part et d'autre des autres voies classées à grande circulation.

Son objectif est donc non pas de stériliser les espaces bordant les infrastructures routières, mais plutôt inciter les communes à réfléchir avant d'agir, c'est-à-dire inscrire toute volonté d'aménagement dans une réflexion globale et efficace. Il s'agit donc d'élaborer un diagnostic judicieux et utile, afin d'identifier la nature de l'intervention sur une entrée de ville précise.

- **La troisième période: les actions de requalification des entrées de ville**

Cette prise de conscience sur les entrées de ville ne concerne pas seulement les administrations, mais également élus, architectes, urbanistes, acteurs économiques...etc. Après que l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme a été ajouté, des concours d'aménagement et de requalification des entrées de ville en France ont été lancés.

3.1.3. La stratégie adoptée :

- **Requalification des entrées de ville :**

En France les entrées de ville sont perçues comme des conséquences des politiques d'aménagement du territoire. Elles constituent un enjeu majeur du renouvellement urbain, et les stratégies adoptées pour les valoriser convergent vers l'action de requalification, toute en intégrant les piliers du développement durable (économique, social, environnemental).

Selon Jean Pierre Sueur, sénateur du Loiret; « il est impossible de changer une partie de ville sans avoir une vision urbaine globale », c'est dans cette même logique que les entrées de ville sont traitées. En effet leur requalification s'intègre dans une vision globale, et durable de la ville, et elle a su trouver une place dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLU). La politique des entrées de ville a comme objectif la requalification du paysage en périphérie urbaine, et parfois sa préservation ; pour cela l'entrée de ville a été identifiée comme sujet à part de par l'importance de ses enjeux dans les SCOT et PLU qui déterminent les conditions suivantes¹⁹

1. l'équilibre entre :

- a) le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux.
- b) l'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels.

¹⁹ http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf.

- c) la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ; La qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville.
2. La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs.
3. La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Ainsi la qualité des entrées de ville en France est devenue un enjeu majeur dans les politiques du développement urbain, et leur prise en compte est obligatoire pour les documents d'urbanisme (SCOT et PLU). Et donc comme nous pouvons la constater la stratégie optée pour redonner sens à ses entrées de ville s'inscrit dans la logique : « du global vers le local », impliquant ainsi différents acteurs (socio-économiques, les associations,etc.), avec une stratégie d'échanges et de concertations entre les acteurs locaux, et une mise en œuvre cohérente par les collectivités territoriales.

3.2. Les entrées de ville dans l'expérience américaine:

3.2.1. Les incitations à la prise de conscience :

Il est vrai que le concept d'entrée de ville a connu ses premières apparitions en France, mais cela ne veut pas dire que les chercheurs américains ne se sont pas préoccupés de la problématique, bien

au contraire la relation entre l'entrée de ville, l'autoroute et le paysage a été abordée au début du XXe siècle.

L'état des entrées de ville aux états unis ne diffère pas du cas français. Le modèle d'entrée de ville commerciale se propage en Europe et en Amérique ; des panneaux d'enseignes s'affichent un peu partout, et les entrées de ville nous présentent l'image d'un système urbain commercial.



Figure 26 : l'entrée de Las Vegas.

Dès la construction des premières autoroutes en Amérique, les urbanistes ont considérés le paysage comme enjeu majeur et fondamental qu'il fallait intégrer dans la conception des autoroutes. C'est pour cette unique raison que les entrées de ville ont été abordées, mais toujours en liaison avec le paysage autoroutier.

3.2.2. La formation du concept « entrée de ville » :

L'insertion des autoroutes dans le paysage était le principal objectif des urbanistes américaines. En effet leurs expériences ne se focalisent pas sur l'entrée de ville comme objet d'étude, mais plutôt sur le concept du paysage autoroutier.

The View from the Road (Appleyard, Lynch et Myer, 1965), fait partie des premiers importants ouvrages traitant la problématique du paysage en contexte autoroutier, et présentant ainsi les différentes réflexions sur la manière dont le paysage autoroutier pourrait être perçue.

D'autres préoccupations sur le même sujet mais cette fois-ci d'ordre esthétique et technique : « Tunnard et Pushkarev (1963) ont examiné les problèmes de la croissance urbaine aux États-Unis, notamment en ce qui a trait aux autoroutes. Dans leur ouvrage, les considérations paysagères sont regroupées en deux catégories : l'esthétique de la route elle-même (*the internal harmony of the freeway*) et l'insertion de la route dans le paysage (*the external harmony of the freeway*). À l'aide de diagrammes et de concepts géométriques, les auteurs démontrent l'incidence de la géométrie de la route sur la vue de l'autoroute et de ses abords. Les auteurs prônent un design qui accentue le caractère du paysage en milieu rural et ils préconisent une autoroute qui suit la morphologie existante en milieu urbain, en s'insérant plutôt dans les interstices »²⁰

La prise en considération du paysage autoroutier aux États-Unis ne s'est pas arrêtée sur des études seulement, en effet la volonté d'améliorer la qualité du design urbain était au rendez-vous, et une succession d'action l'a prouvée :

- En 1987, la Commission on American Outdoors recommande l'établissement d'un réseau de routes panoramiques (*scenic roadways*) à l'échelle nationale (Bishop, 1989).
- Le *National Highway System Designation Act*, entériné en novembre 1995 par le Congrès, impose la prise en considération de l'environnement naturel, des impacts sur l'environnement, de l'aspect panoramique, historique et communautaire et commande de préserver l'activité ainsi que l'accès à d'autres modes de transport pour toute nouvelle construction, restauration ou réhabilitation d'autoroute. Cette mesure législative est considérée comme l'une des plus importantes à l'échelle nationale.
- La Fédération Highway Administration met sur pied une structure (*Context Sensitive Design*) visant à soutenir le design des autoroutes (*highways*) dans une telle approche.
- Scenic America, organisme affecté à la protection et à la mise en valeur du patrimoine et des beautés naturelles du paysage, joue un rôle actif à l'échelle locale et nationale dans la préservation des paysages vus des routes; il encourage également toute action visant le respect des traits significatifs, tant géographiques, culturels, historiques, anthropiques et

²⁰ Le cadrage paysager des entrées routières de Montreal.PDF.

naturels que sociaux. L'organisme fait le lien entre les communautés et les différents paliers et organismes gouvernementaux afin de mettre en place des mesures de protection des paysages.

3.2.2. La stratégie adoptée :

- Les parkways :

Aux États-Unis les parkways désignent les autoroutes aménagées, proposant ainsi des vues panoramiques, ou l'entrée de ville s'inscrit en douceur dans le tableau paysager de l'autoroute. Chacune des parkways est aménagées différemment de l'autre, et les principes de leurs aménagements différents selon les spécificités et les composantes du site d'implantation.

3.2.3. Qu'en est-il du cas Algérien ? :

Aujourd'hui, il y'a une prise de conscience nationale des enjeux du : tourisme, environnement, l'aménagement urbain.....etc. Une politique sur la protection des sites naturels, du paysage, sur la planification de l'urbanisme et de la construction, a été mise en place ; il s'agit d'un ensemble de lois : la loi 87-03 relative à l'aménagement du territoire, la loi 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme, la loi 90-25 portant sur les orientations foncière, loi 01-20 relative à l'aménagement et au développement durable du tourisme.

Nous résumons les objectifs des lois citées ci-dessus comme suit :

La loi 87-03 relative à l'aménagement du territoire (J.O.R.A N° 52 du 28/01/87, p.97), qui a pour objet d'élaborer une politique nationale d'aménagement du territoire, inscrite dans une le cadre du système de planification (J.O.R.A N° 52 du 28/01/87, p.97). Elle vise l'utilisation optimale du foncier, par la bonne structuration et répartition des activités économiques, et ressources humaines, elle oriente également vers une exploitation rationnelle des ressources naturelles.

La loi 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme (J.O.R.A N° 52 du 02/12/90, p.1408), évoque l'intention de protection du paysage et des milieux naturels, ainsi que le patrimoine historique, et

culturel. Elle vise la bonne gestion des sols urbanisable et l'équilibre des fonctions : habitat, agriculture et industrie.

La loi 90-25 portant sur les orientations foncière (J.O.R.A N° 49 du 18/11/90, p.1332), qui a comme but : fixer le régime juridique du patrimoine foncier, ainsi que les différents instruments d'intervention de l'Etat.

La loi 01-20 du 12 Décembre 2001, relative à l'aménagement et au développement durable du tourisme définit les orientations d'aménagement du territoire qui garantissent un développement durable et harmonieux de l'espace national. Elle prévoit les politiques nécessaires pour la protection des espaces écologiques et économique d'importance primaire.

Ainsi ses différentes lois tentent de répondre aux besoins de la population toute en préservant les valeurs historiques, paysagères, culturelles.....etc. du territoire. Dans ce mémé contexte la politique Algérienne prévoit des dans le cadre de la planification nationale des études spécifiques (SNAT, SRAT) ainsi que des orientations d'aménagement au niveau du PDAU, On note cependant une absence totale du concept « entrée de ville » dans la législation algérienne portant sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire, ainsi que son ignorance dans les documents d'urbanisme, portant les entrées de ville, transition entre espace intérieur et extérieur de la ville croisent différents enjeux. C'est pour ses raisons que nous pensons qu'il est nécessaire d'élaborer des réflexions dirigées par des lois et a une politique urbaine et d'aménagement urbain, et liées à des documents d'urbanisme. Cela devrait permettre une compréhension du territoire, et donc des entrées de ville inscrites dans leur paysage pour une meilleure intégration des différents enjeux des villes actuelles.

Conclusion du troisième chapitre

Les recherches sur les entrées de ville réalisées par les experts français et américains ont fait ressortir des lois, des stratégies et des orientations en vue d'un ensemble d'intervention urbaine sur ces espaces de transition et tangentes à la ville. C'est donc la plupart des situations alarmantes en entrées de ville qui ont incité les spécialistes en matière d'urbanisme et d'aménagement urbain à les prendre en charge.

Il semble évident que l'on peut parler d'une entrée de ville, mais les études élaborées sur la problématique de leur requalification ont montré qu'il existait plusieurs types de paysages en entrée de ville, et donc chaque entité a ses propres caractéristiques qu'il faudrait prendre en considération. Les entrées de ville sont donc fort différentes les unes de l'autre tant sur le plan paysager, que celui des activités et fonctionnalité.

CHAPITRE 4: ANALYSE D'EXEMPLES DE REQUALIFICATION DES ENTREES DE VILLE

Introduction

La requalification des entrées de ville a ses origines en France; et au fil du temps vers d'autres villes dans d'autres pays. Dans le présent chapitre, l'objectif n'est pas seulement de présenter une succession d'exemples de requalification et de réaménagement des entrées de ville à travers le monde, mais également les incitations qui ont engendrées l'intervention de requalification, ainsi que les stratégies et les démarches adoptées par la ville en question.

Les critères du choix des exemples sont basés sur; le type d'action, la proximité géographique par rapport à Alger, les ambitions futures de la ville ainsi que la proximité chronique des interventions (des réaménagements et requalifications récentes ou en cours).



Figure 26 : Situation géographique des exemples analysés.

Source : image muette de l'Europe : Statistique-mondiales.com, carte modifiée par l'auteur.

4.1. Un nouveau visage pour l'entrée de ville -le Havre-

Le Havre est une commune française, située au nord-ouest du pays, elle est dotée d'une ville maritime et fluviale. Elle s'inscrit aujourd'hui dans le projet du grand Paris, et elle constitue l'atout majeur du Seine Gateway®. Durant l'époque moderne elle semblait être privée de toute gloire et réussite à cause des guerres de religion, des conflits avec les Anglais et des épidémies et des tempêtes, cette situation impacte la ville, son port et son développement économique. C'est à partir de la fin du XVIII^e siècle que le Havre s'agrandit et que son port prend part en grand partie à son dynamisme, mais cette situation idéale se transforme en crise économique durant les années 1970, 20ans après la ville s'engage dans une action de reconversion en essayant de développer le secteur tertiaire et de nouvelles industries, En 2005 l'Unesco inscrit le centre du Havre au patrimoine mondial de l'humanité.



Aujourd'hui, la ville et son port se transforment grâce à de grands projets urbains et portuaires gérés par l'État, pour faire face aux défis économiques, sociaux et environnementaux du XXI^e siècle. Parmi ses projets ambitieux on trouve le projet de requalification de l'entrée de ville du Havre.

4.1.1. Présentation du projet:

Le Havre assiste à la transformation de son entrée en boulevard urbain paysager, il s'agit d'un projet de requalification des boulevards Churchill et de Leningrad. D'une superficie de (2,5km x 40m) cette voie (ancienne RN15) distribue toute la ville : le port, les quartiers Sud et le centre-ville, elle renvoie actuellement à une image très routière (des carrefours, des échangeurs urbains et des autoponts). En 2005 l'Etat a lancé trois marchés d'études de définition simultanés afin de définir un projet de réaménagement de la voie, qui sera requalifiée après pour répondre aux besoins de la ville.

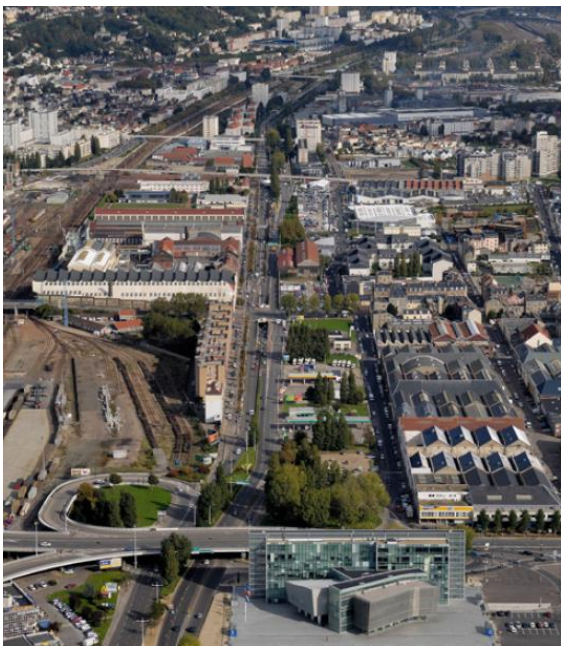


Figure 28 : l'entrée de ville du Havre avant.



Figure 29 : l'entrée de ville du Havre après.

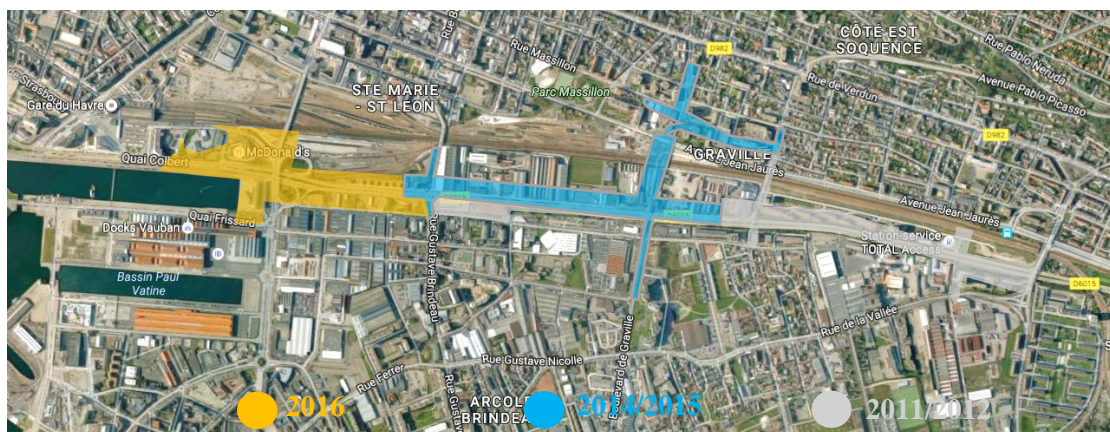


Figure 30 : les phases de la requalification de l'entrée de ville du Havre.

4.1.2. Les objectifs du projet:

Chargée de requalification de l'entrée de ville du Havre, l'équipe pluridisciplinaire Agence L'Anton & Associés, paysagistes-urbanistes (mandataire) / Infraservice, BET infrastructure CDVia, BET déplacements / Ingedia, BET génie civil / M. Kagan, architecte consultant / F. Franjou, éclairagiste) a fixé des objectifs:

- Réaménager les boulevard Churchill et de Leningrad non seulement pour l'aspect circulaire mais également sécuritaire pour répondre aux besoins d'accessibilité routière est-ouest aux heures de points et aux heures creuses.
- Donner une nouvelle image pour la ville du Havre, qui servira autant la revalorisation des rives urbaines qu'à la pacification des comportements des usagers (automobilistes en particulier).
- Rendre la ville durable, par le réemploi optimum de l'existant, la réutilisation maximale des voiries existantes.
- La diversité des usages (piétons, vélos, mais aussi transports en commun), sans dégrader le caractère fonctionnel de la voie.

4.1.3. La stratégie suivis:

Ce projet de requalification s'inscrit sur trois échelles différentes mais complémentaires:

- 1- Echelle de la voirie, c'est le changement de l'image d'une voie rapide en prenant en redéfinissant son fonctionnement.
- 2- Echelle des rives, c'est réaménagement de la voie, ou le passage d'une voie rapide en un boulevard urbain.
- 3- Echelle de la ville, c'est la réintégration du nouveau boulevard urbain dans la ville du Havre, et la création des relations entre la voie et son environnement large et immédiat.

Aussi il faut noter que le projet n'a pas fait l'objet d'une volonté individuelle, plusieurs concertations ont été faites. La requalification de l'entrée de ville du Havre est un projet concerté basé sur un processus inscrit dans les politiques de planification:

-Le plan local d'urbanisme du Havre (PLU):

Le PLU a donné une importance majeure au projet de requalification de l'entrée de ville du Havre, qui a été inscrit dans le dossier de projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Au niveau du PLU des orientations d'aménagement ont étaient fixées pour la requalification des

deux boulevards Churchill et de Leningrad dans une logique de boulevard urbain reprenant ainsi les caractéristiques majeurs de ses derniers (multi modalité, un aménagement paysager, une bonne perméabilité).

-Le Plan de Déplacement Urbain de l'Agglomération Havraise (PDU):

Le projet de requalification de l'entrée de ville du Havre reprend les six principes d'aménagement définis dans le PDU:

- Hiérarchisation du réseau de voirie et organisation du stationnement,
- Développement des transports en commun et renforcement de l'intermodalité,
- Promotion des modes doux et prise en compte forte des déplacements de personnes à mobilité réduite,
- Organisation des livraisons en ville et acheminement des marchandises,
- Lutte contre les accidents, la pollution de l'air et le bruit,
- Renforcement de l'attractivité des espaces centraux et mise en cohérence de l'urbanisme et des déplacements.

-Concertation propre au projet :

A partir du printemps 2007 la ville du Havre a engagé un processus de concertation basé sur des réunions publiques où ils ont fait une exposition sur le projet et son contenu, ainsi que des publications d'articles dans la presse locale, les journaux spécialisés et les sites internet de la ville du Havre. Un dépliant intitulé « le Havre un nouveau visage pour l'entrée de ville » a été réalisé par la ville et diffusé dans l'ensemble des lieux publics dans le but d'informer les citoyens sur le contenu et phasage du projet ainsi que les objectifs recherchés.

4.1.4. Bilan du projet:

Le projet « Un nouveau visage pour l'entrée de ville -le Havre- » est un bon exemple d'opération de requalification, grâce à ce projet la ville du Havre profite aujourd'hui d'une image positive, elle est devenue même une vitrine de modernisation et un symbole du développement de l'expérience française dans le domaine de l'urbanisme.

Aujourd'hui l'entrée de ville du havre participe à l'attractivité de la ville et à son développement, grâce à sa transformation d'une simple entrée de ville à un boulevard urbain paysager.

Grace à cette initiative qui ne s'est pas résumée en un simple réaménagement urbain, mais l'objectif était plus ambitieux; redonner un nouveau visage pour l'entrée de ville du Havre, une entrée accueillante, contemporaine par son aménagement et s'inscrivant dans une cohérence d'ensemble.

Le havre est une ville-port, et se dernier constitue son paysage identitaire, et la nouvelle entrée de ville se présente sous forme d'un axe reliant le pont Blanqui au bassin Vauban, et donc non seulement elle donne accès à la ville mais elle participe aussi à l'amélioration du paysage de la ville et elle s'inscrit dans l'une des plus importantes séquences de la ville.

Dans le chapitre de la durabilité, l'entrée de ville du Havre et grâce à l'introduction de modes de transports doux, la gestion autonome des eaux pluviales et son aménagement durable fait preuve du bon exemple d'urbanisme durable.

4.2. Les entrées de ville de Trévoux:

Trévoux est une commune française, située en région Auvergne-Rhône-Alpes dans le département de l'Ain. Elle est située à 25 Km au Nord de Lyon et à 10 Km au Sud de ville franche-sur-Saône. C'est une commune connu pour le tréfilage ou l'étirage des métaux précieux; tel que les fils d'or et d'argent utilisés dans l'industrie de la soie lyonnaise.

Elle se situe en zone périurbaine, elle doit donc prendre en considération les orientations globales du territoire, définies par la directive territoriale d'aménagement (DTA de la métropole lyonnaise, ainsi que le schéma de cohérence territoriale du Val de Saône.

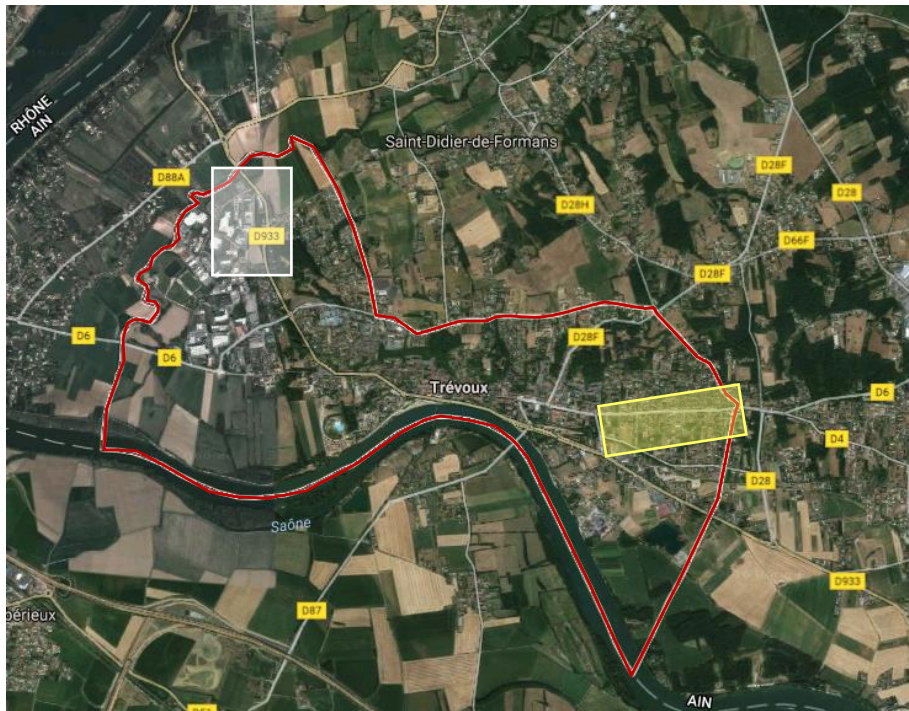


Figure 31 : Situation géographique des projets des entrées de ville de Trévoux.
Source : PLU Trévoux.PDF

4.2.1. Présentation du projet:

•Entrée Est, et Ouest: secteur du Combard

Trévoux propose à ses habitants et visiteurs une nouvelle image de son entrée de ville Est, il s'agit d'un projet d'aménagement sous forme de ZAC (zone d'aménagement concertée) afin de garantir à la ville un aménagement globale et cohérent.

En décembre 2002 le conseil municipal de la ville de Trévoux a décidé de lancer des études pour le secteur Combard. Le 20 janvier 2003 la procédure de ZAC pour l'aménagement de ce secteur est retenue.

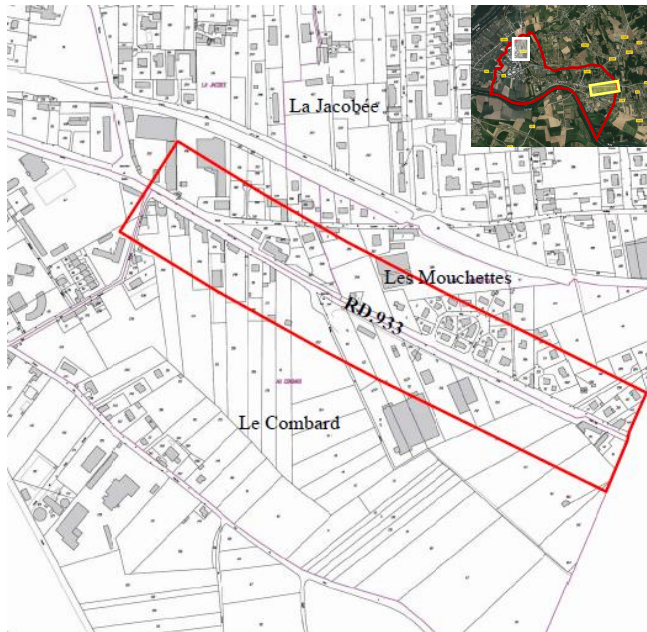


Figure 32 : entrée de ville de Trévoux Est ; délimitation.

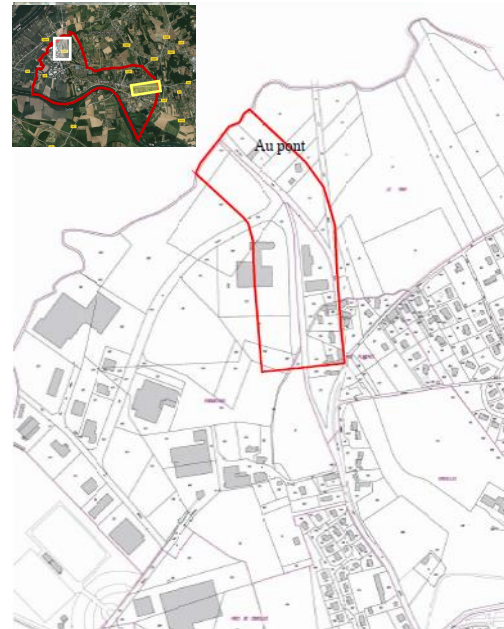


Figure 33 : entrée de ville de Trévoux Ouest ; délimitation

4.2.2. Les objectifs du projet:

Les objectifs visés par le projet d'aménagement des entrées de ville de Trévoux s'inscrivent dans les orientations du plan local d'urbanisme (PLU), et sont fondés sur les trois piliers du développement durable, c'est-à-dire; le développement du projet est fondé sur des principes économique, social, et environnemental.

La ville a donc l'ambition de:

- Préserver l'équilibre entre espace urbanisé et espace naturel, en se basant sur la valorisation des éléments paysagers composants le site.
- Restructurer et reconnecter les pôles de la ville en réorganisant ses parcours, et son réseau viaire.
- Le développement de nouvelles polarités communales afin de favoriser la mixité fonctionnelle (habitat, commerces, équipements).
- Le rayonnement culturel et historique de la ville grâce aux parcours urbain; depuis l'entrée de ville jusqu'au centre.
- Maitrise des consommations énergétique et favoriser l'utilisation des énergies renouvelables.
- Rendre la ville durable par son aménagement, et conviviale et accueillante par ses parcours.

4.2.3. La stratégie suivis:

Pour répondre aux besoins de la ville et atteindre les objectifs cités ci-dessus, une stratégie a été mise en place basée sur :

- 1- Insertion des entrées de ville de Trévoux dans les documents d'urbanisme (PDU, PLU.....etc.), qui donnent les mêmes orientations citées ci-dessus pour l'entrée de ville du Havre.
- 2- Concertation propre au projet : la ville de Trévoux a engagé un processus de concertation basé sur des réunions, et enquêtes publiques. Le 17 décembre 2002, le conseil municipal de la ville de Trévoux a lancé les premières études de site sur le secteur Combard, et suite à plusieurs réunions et par délibération en 20 janvier 2003 la démarche de ZAC (zone d'aménagement concertée) est retenue pour l'aménagement de ce secteur.

4.2.4. Bilan du projet:

Trévoux et grâce à la requalification et réaménagement de ses entrées va profiter d'une image positive, elle devrait devenir une icône contemporaine, et un symbole du développement dans les domaines suivants : urbanisme et aménagement durable, architecture, paysage.....etc.

Profitant de l'image de ses entrées et leur liaison à des parcours urbains, Trévoux tente de s'accrocher à la liste des villes attractives en Europe. Par contre les réussites sur les plans environnemental et économique ne sont pas clairement indiquées et ceci malgré les volontés soulignées dès le début de mixité fonctionnelle, et dans l'aménagement.

4.3. Les entrées de ville de Clichy:

Clichy, nommée aussi Clichy-la-Garenne, est une commune française située au nord-ouest de Paris dans sa première couronne. Elle s'inscrit dans un projet global composé d'un ensemble de ZAC (zone d'aménagement concerté).

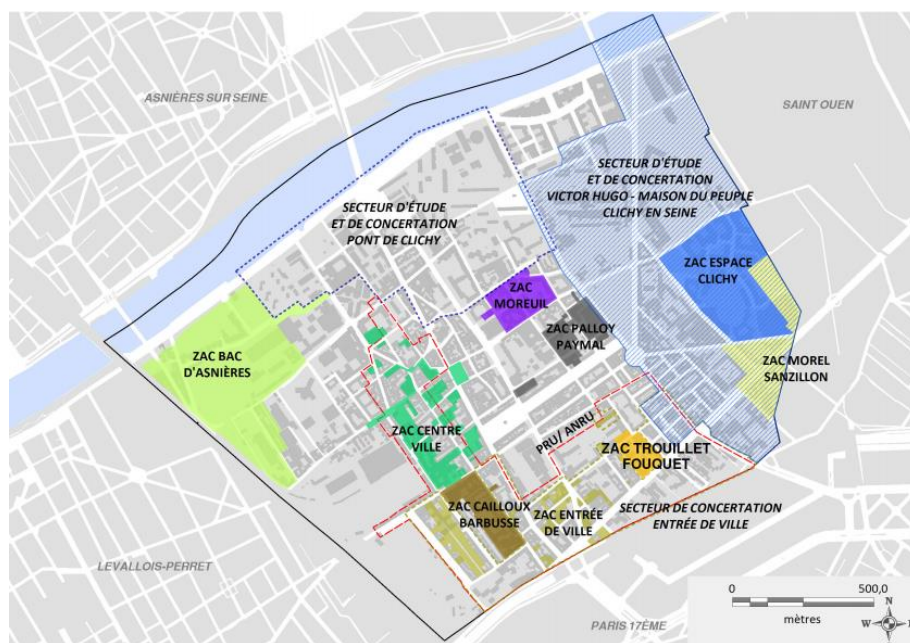


Figure34. Situation géographique des ZAC de Clichy.

Source : ville-clichy.fr

4.3.1. Présentation du projet:

La ZAC entrée de ville de Clichy s'inscrit dans le réaménagement du secteur des Batignolles à Paris (17^e arrondissement). L'entrée de ville dans ce cas se présente sous forme d'un quartier annonçant l'accès à la ville Clichy. Le projet constitue une priorité de la ville en matière d'aménagement et d'urbanisme durable. Les orientations de l'urbanisme durable ont permis de définir les stratégies nécessaires pour construire une entrée de ville d'aujourd'hui et préparer celle de demain.

Ce secteur « Entrée de ville » englobe différents quartiers qu'il est nécessaire de valoriser. Il constitue une entité urbaine à fort enjeu : en matière de tourisme, d'urbanisme, de déplacement, et de qualité du cadre de vie.



Figure35 : vue globale sur le quartier « entrée de ville » de Clichy.

Source : ville-clichy.fr

4.3.2. Les objectifs du projet:

Les objectifs visés par le projet de renouvellement urbain du quartier « entrée de ville » se résument comme suit :

- 1- Créer un quartier « entrée de ville » mixte (mixité fonctionnelle, paysagère.....etc.)
- 2- Redynamiser et renforcer l'activité économique et commerciale.
- 3- Revaloriser les espaces publics, en favorisant l'identité de la ville.
- 4- Développer des équipements publics afin d'améliorer la qualité de vie des habitants.

4.3.3. La stratégie suivis:

Pour répondre aux besoins de la ville et atteindre les objectifs cités ci-dessus, une stratégie a été mise en place basée sur :

- 1- Insertion de l'entrée de ville de Clichy dans un projet global d'aménagement, dirigé par des lois et des orientations des documents d'urbanisme.

2- Concertation propre au projet.

4.3.4. Bilan du projet:

Le projet de l'entrée de ville de Clichy, est un bon exemple de renouvellement, et un nouveau type d'entrée de ville, en effet nous avons vu précédemment l'entrée de ville ponctuelle, l'entrée de ville parcours, et à notre surprise l'entrée de ville quartier existe et ce projet le montre très bien.

La ville de Clichy à profiter pleinement de la situation de ce quartier en son entrée, pour renforcer à la fois son attractivité touristique en développant son image à travers cette entrée, mais aussi concevoir un quartier durable répondant à toutes les besoins de sa population et où il fait bon de vivre.

synthèse

Conclusion du quatrième chapitre

À travers cette analyse les opérations de requalification et de réaménagement des entrées de ville susmentionnées, nous avons fait ressortir plusieurs points en communs :

a- Les incitations à la requalification et au réaménagement :

Les interventions de requalification et de réaménagement des entrées de ville viennent après une phase de diagnostic sur ses espaces, elles sont le résultat d'une prise de conscience sur l'importance urbaine, paysage et économique de ses entités (entrée de ville). Ensuite ce sont les désordres observés dans ses entrées, et la volonté de l'état de développer des ZAC (zone d'aménagement concertée), pour des villes plus attractives et durables, qui est à la tête des incitations.

b- La stratégie adoptée :

Les exemples étudiés partagent entre eux un ensemble de points communs concernant la stratégie adoptée pour la requalification des entrées de ville, dont on cite :

- L'intégration du projet « requalification de l'entrée de ville » dans un projet urbain globale et cohérent prenant en considération la totalité de la ville, ainsi que son insertion dans des réglementations sur l'urbanisme et le paysage.
- La flexibilité du projet : la requalification des entrées de ville dans les exemples étudiées reste ouverte, tout au long de sa phase d'étude et de réalisation permettant ainsi ; la concertation, et la possibilité d'un changement efficace pour mieux répondre aux besoins de la ville.
- La durabilité : les projets de requalification étudiés visent tous l'aspect de durabilité de la ville, et cela par des aménagements et l'utilisation des techniques et solutions technologique pour une meilleure gestion des ressources naturelles.

TROISIEME PARTIE

Les entrées de ville de Zeralda ; vers un nouveau rêve urbain

Introduction

Cette troisième partie analyse les entrées de ville de Zeralda. L'entrée de ville était jusqu'au moyen âge le seul moyen de franchir la ville, c'était un lieu d'événement symbolique. Dans le cas de Zeralda nous nous concentrons sur le processus de formation et de transformation de la ville, en se focalisant sur ses entrées, leurs développements ainsi que leurs nécessités pour la délimitation de la ville.

Suite au développement urbain accéléré de Zeralda, où elle est passée d'un petit village à une commune, les limites de la ville n'ont pas eu le temps de se former, et les entrées de ville de se matérialiser. L'analyse proposée dans la présente partie se focalise sur les entrées actuelles de Zeralda, nous aborderons en premier lieu la manière dont les entrées de ville sont signalées, et comment elles sont perçues à l'aide de grilles de lectures que proposent le *CETE Normandie-Centre DADT*, ainsi que l'analyse SWOT. En deuxième lieu nous analyserons les relations possibles des entrées de ville avec le reste de la ville afin d'identifier les principaux parcours urbains.

Finalement, cette troisième partie du présent mémoire a pour objectif d'identifier les caractéristiques des entrées de ville de Zeralda, ainsi que leurs perceptions par les citoyens et les visiteurs de la ville, et elle se clôt par une succession de scénarios et recommandations émises à l'égard des différents questionnements et résultats des analyses soulevées précédemment.

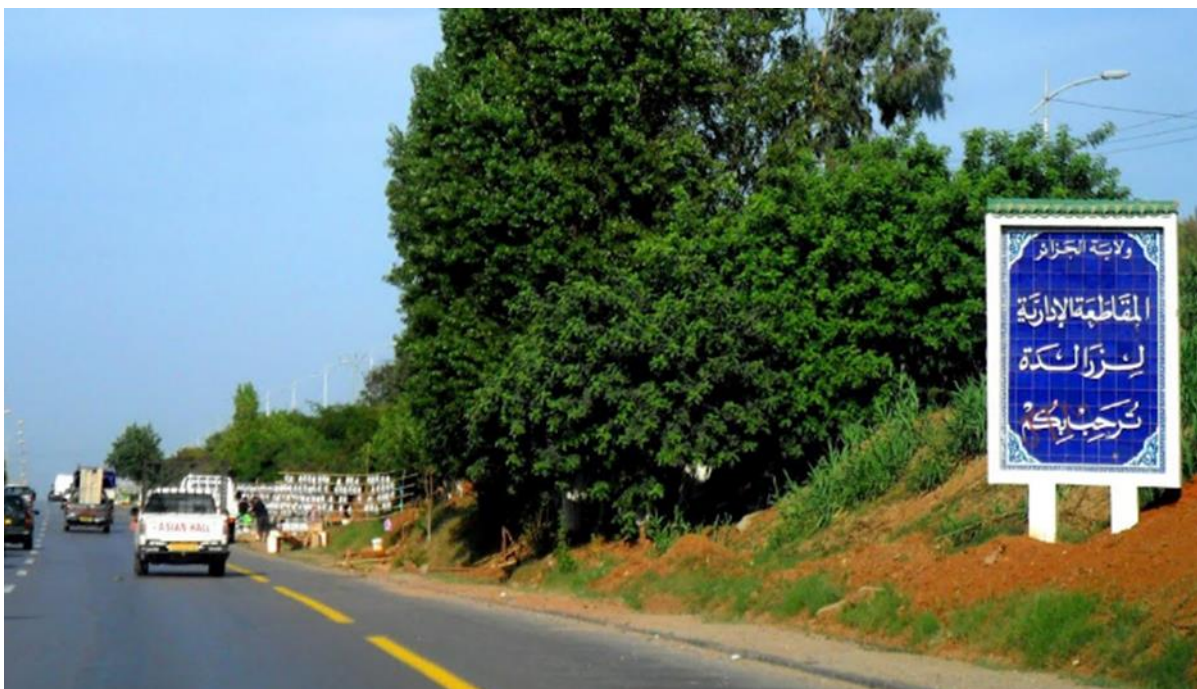


Figure 36 : entrée de ville Est de Zeralda.

CHAPITRE 05: ZERALDA; OU LES ATOUTS D'UNE VILLE D'AUJOURD'HUI.

Introduction

Au terme de l'ensemble des recherches théoriques sur les entrées de ville élaborées dans les chapitres précédents, il nous reste à analyser les entrées de ville de notre cas d'étude, à savoir la ville de Zeralda.

« **La ville est la conséquence de la conquête humaine de la nature, c'est le lieu privilégié de la réflexion et de l'action humaine, elle est le creuset où se forme le citoyen...** » (Benevolo: histoire de la ville-paris1983 P121).

La ville de Zeralda est un lieu historique, stratégique, et un endroit touristique, mais ces dernières années elle est devenue très peu valorisée. C'est une ville qui a beaucoup évolué depuis l'époque coloniale, mais elle continue à subir des pressions auxquelles elle est incapable de répondre actuellement. En premier lieu le tourisme festival ; en absence d'équipements dédiés au tourisme la ville ne répond pas aux besoins de ses visiteurs, en deuxième lieu l'augmentation des bidons ville et par conséquent la diminution des surfaces agricoles, en troisième lieu la ville de zeralda ne se reconnaît plus face aux nouvelles exigences technique, technologique et esthétique de sa population.

5.1. Les caractéristiques de la commune de Zeralda

5.1.1. Situation, délimitation et accessibilité

Zeralda est une commune de la wilaya d'Alger, elle est située sur une vaste plaine du sahel algérois en légère déclivité, à l'Ouest de la capitale, et a environs 29km du centre d'Alger. Elle occupe une superficie de 2976 ha (30 Km²) avec une population de 51552 habitants (RGPH 2008).

Dernière commune à l'ouest de la wilaya d'Alger, Zeralda est délimitée par:

- La mer méditerranée au Nord-Ouest.
- La commune de Douaouda au Sud-Ouest.
- La commune de Mahelma au Sud et Sud Est.
- La commune de Staouali et de Soudania au Nord Est.

La commune est composée de centre-ville, du complexe touristique et le village de Sidi Ménif-Mazafran à 4,5km du chef-lieu de de daïra.



Figure 37 : situation de la commune de zeralda par rapport au centre d'Alger.

Source : Google maps.

5.1.2. Processus de formation et de transformation de la ville

Alger comme toutes autres villes d'importance similaire nécessité une protection contre toutes menaces venant de l'intérieur du pays, pour cela il s'est av er e nécessaire de construire un réseau de villages autour d'elle. Zeralda était l'un des premiers villages implant es dans le sahel algérois, et c'est à partir de ce moment que commence l'histoire de l'actuelle commune de Zeralda.

Chaque ville a sa propre histoire, et elle est le fruit du d evveloppement humain, comme nous le rappelle LÉVI-STRAUSS: « Ce n'est donc pas de façon métaphorique qu'on a le droit de comparer- comme on l'a souvent fait- une ville a une symphonie ou à un poème; ce sont des objets de même nature. Plus précieuse peut être encore, la ville se situe au confluent de la nature et de l'artifice. Congrégation d'animaux qui enferment leur histoire biologique dans ses limites et qui la modèlent en même temps de toutes leurs intentions d'êtres passants, par sa génèse et par sa forme la ville relève simultanément de la procréation biologique, de l'évolution organique et de la création esthétique. Elle est à la fois objet de nature et sujet de culture; individu et groupe; vécue et rêvée: la chose humaine par excellence » (Claude LÉVI-STRAUSS; 1995).

Nous nous intéresserons dans ce qui va suivre aux mutations et aux évolutions de la ville à travers différentes périodes, et voir comment cela s'est traduit spatialement à travers des cartes d'archives et des témoignages historique.

- Avant 1844: la fondation du village:

C'est en 1844 et sous contrôle du Maréchal Bugeaud, dirig e par le compte Guyot que le village de Zeradla a été implant e. Créer par l'arr et e du 13 septembre 1844, le village s'étendait sur une surface de 300 hectares destin e à accueillir « Trente premiers colons », d'origine française et allemande.

Ce nouveau village peupl e d'Européens s'inscrivait dans la troisième ligne de défense autour d'Alger prévu dans le plan Guyot (1842), le choix du site d'implantation de ce village été bas e sur des raisons stratégiques; en effet Zeralda a été à ses débuts, un village fortifi e constitu e par une faible colline du sahel algérois tournée vers le Nord et la mer méditerranée, il se pr esent e en une forme trap ezoidale dont la partie la plus étroite se trouve au sommet de la colline. A l'intérieur de ce trapèze, deux axes principaux se croisent à angle droit, et leur intersection accueille la place du village.

Le village été entouré de terres fertiles, et les oueds étaient la seule source d'irrigation.

- **A partir de 1852; le dépassement des limites du village:**

Jusqu'à 1852 Zeralda se présentait encore comme un petit village; or c'est à cette même année que les autorités ont décidé d'agrandir le village pour répondre aux besoins de la population.

Un village de baraques se transforme en une agglomération avec la construction de nouvelles maisons ainsi que quelques édifices d'intérêt commun (église, école, mairie...). L'extension du village Zeralda s'est faite des deux côtés: Est et Ouest, avec une densification du milieu.

Les nouvelles maisons étaient simples et basses, elles servaient d'abri aux familles des colons et répondaient aux besoins d'une exploitation agricole. L'église était implantée au sommet de la colline et en relation directe avec la place du village.

Jusqu'à aujourd'hui quelques maisons existent encore, avec des façades anciennes parfois rénovées.



Figures 38, 39: la place de Zeralda en période coloniale.

Source :



Figures 40: la RN n° 11 en période coloniale.

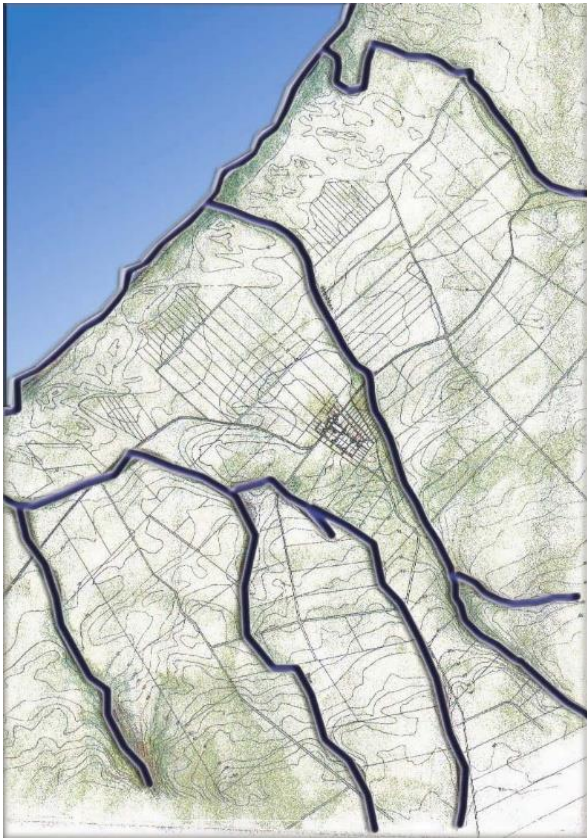


Figure 41 : Carte de Zeralda avant 1844.

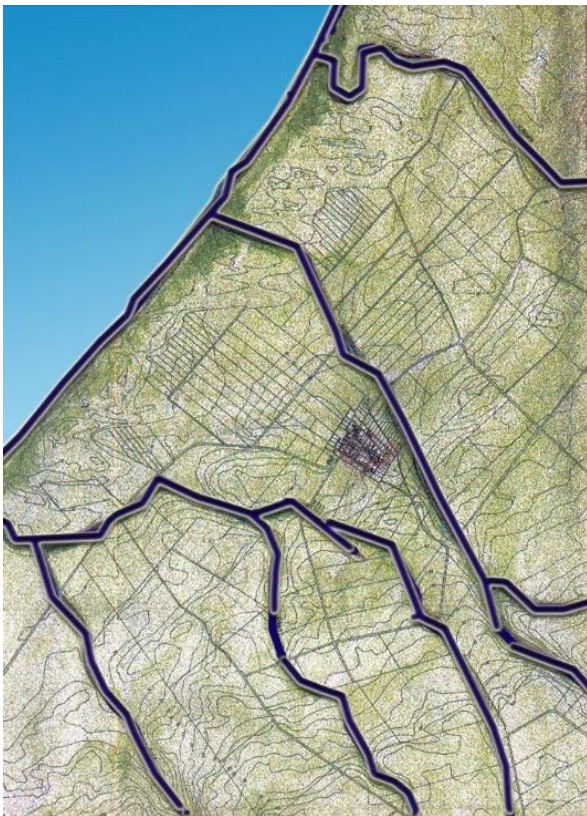


Figure 42 : Carte de Zeralda en 1852..

- **Entre 1905 et 1962: le passage du village « Zeralda » a la commune « Zeralda »:**

Zeralda est passée d'un petit village en mutation à une commune nommée par le décret du 15 Février 1905. Le village a connu donc des transformations dans son tracé premier ainsi que la formation de nouveaux noyaux, nous assistons alors a:

- L'inauguration du premier groupe scolaire, implanté derrière la mairie construite au centre du village au niveau de la route principale (RN n°11).
- La construction d'une salle des fêtes, un abattoir, une gendarmerie, un dispensaire, et un stade.
- La réalisation de nouvelles rues ainsi que l'implantation de nouvelles maisons.

A cette même période nous assistons au déplacement de l'oued Mahalma, ce qui va engendrer un changement dans le mode de croissance urbaine et donc la perte du tracé initial et la continuité et cohérence globales.

Dans les années 1900/1910 et suite à la difficulté de circulation, l'autorité coloniale a introduit une voie ferré, qui desservait les localités du littorale. Son tracé était sur la RN n°11.



Figure 43 : le premier groupe scolaire en période coloniale.

- **Entre 1962 et 1984: «**

Après l'indépendance, Zeralda a connu une croissance urbaine et démographique accélérée, la commune qui ne comptant que 3000 habitants avant l'indépendance va voir sa population décupler en 30 ans.

La croissance urbaine s'est matérialisée par:

- L'extension de la commune du côté Nord-Ouest et Sud Est.
- La réalisation des grands ensembles, tel que la cité CNEP au Sud de la ville.
- La projection d'un centre culturel au niveau de l'entrée Nord Est de la ville.
- La réalisation en 1973 du village Sidi Menif.
- L'implantation du complexe touristique, qui s'inscrit dans le programme d'aménagement des ZET sur le littoral Ouest d'Alger.
- L'implantation d'une résidence présidentielle au niveau de la foret des planteurs au Sud Est de la ville.

- **De 1984 jusqu'à aujourd'hui : « l'éclatement de la ville »:**

Après la construction de la rocade Sud, il y'a eu une rupture entre le premier tracé de la ville et celui de la nouvelle extension de celle-ci, ce qui a induit a une urbanisation anarchique et une croissance urbaine non contrôlée.

Dans cette même période, un centre d'affaire sera implanté, afin de rendre la commune plus attractive vis-à-vis du tourisme urbain. En 1984 la commune de Zeralda est nommée chef-lieu de Daïra de la wilaya de Tipaza, ajouter à cela des équipements d'importance primaire sont réalisées: un complexe sportif, une gare routière ainsi que le siège de la Daïra.

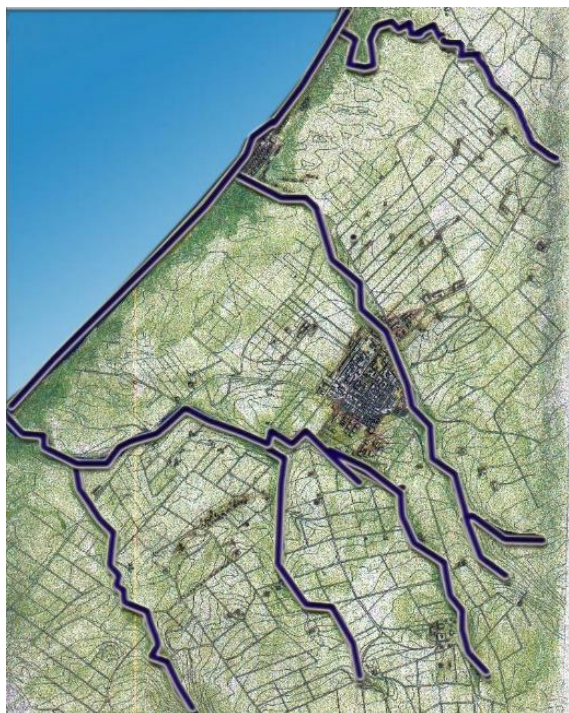


Figure 44 : Carte de Zeralda en 1905.

Source : Bureau d'étude B.Mourad.

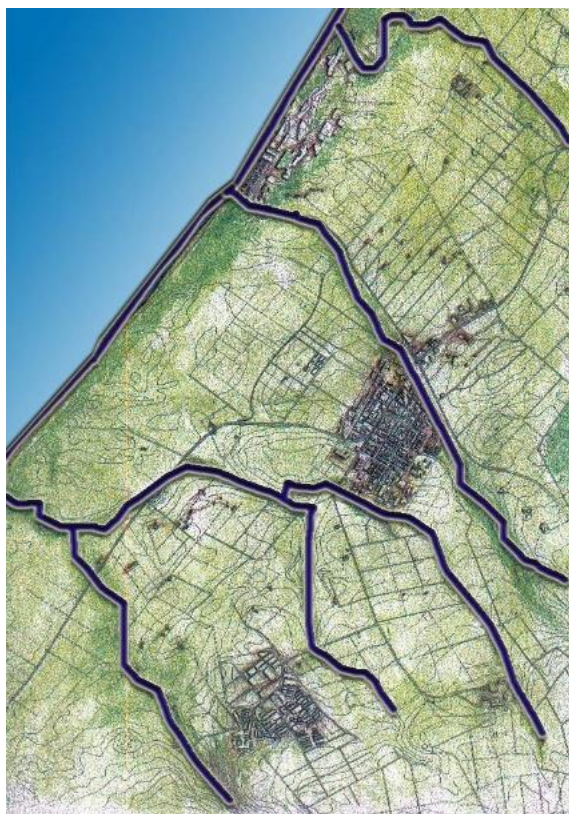


Figure 45 : Carte de Zeralda en 1962..



Figure 46 : Carte de Zeralda en 1984..

Conclusion du cinquième chapitre :

Le passage d'un petit village rural à une ville ne s'est pas produit sans influence sur le site, nous assistons alors à la transformation des limites agricoles, chemins agricoles, clôtures, baies, en limites juridiques et politiques, où Zeralda s'est complètement transformée.

Après l'indépendance, nous assistons à la perte de la continuité du tracé ancien, et existant, avec l'apparition des lotissements et des grands ensembles, et la disparition de la notion de place et d'espace public. Notant aussi que cette discontinuité a engendré une rupture entre le complexe touristique et la ville de Zeralda.

Aujourd'hui, cette ville ne sort pas de la règle des autres villes en pleine mutations ; elle ne répond plus aux besoins de sa population, et par conséquent et avec une mauvaise gouvernance, nous assistons à un étalement de la ville et à un fort mouvement de construction des bidons ville.

Le chapitre suivant va tenter d'analyser la ville de Zeralda et ses entrées, afin de faire sortir l'impact de ses dernières sur leur environnement large et immédiat.

CHAPITRE 06 : LA VILLE DE ZERALDA ET SES ENTREES ; CONFRONTATION, DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS.

Introduction

Au terme de l'ensemble des analyses théoriques élaborées précédemment dans le présent mémoire sur les entrées de ville, il nous reste à analyser la manière dont ses dernières se présentent et son perçues pour la ville de Zeralda. Le présent chapitre se propose d'étudier la ville de Zeralda et ses entrées afin d'élaborer quelques constats sur leur état actuel, en nous basons sur un diagnostic urbain, guidé par des grilles d'analyse. Ensuite, sur la base d'un questionnaire nous essayons d'appréhender les domaines des perceptions urbaines, et de l'identité urbaine. Au final nous exposons et nous analysons les résultats de notre diagnostic urbain et ceux de notre enquête.

6.1. La ville de Zeralda : délimitation du périmètre d'étude

Notre présente étude se concentrera sur la ville de Zeralda et ses entrées. Cette ville qui ne correspond plus à son aspect initial, en effet elle est passée d'un petit village en période coloniale à une ville regroupant diverses activités ; des parties entières ont été détruites, et d'autres (la place coloniale, quelques maisons coloniales, le premier groupe scolaire.....etc.) sont restées et gardent encore certains caractères architecturaux de la période coloniale.

6.2. La ville de Zeralda : diagnostic SWOT :

Nous essayons à présent d'établir un diagnostic SWOT, en détaillant chaque thématique afin de disposer du plus grand nombre d'éléments pour définir les enjeux des entrées de ville de Zeralda

- Ressource urbaine et architecturale :

Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Accessibilité et mobilité			
<p>Proximité d'importantes infrastructures routières: la nouvelle gare ferroviaire, la rocade Sudetc.</p> <p>.La présence d'une gare routière, englobant: bus publics, et taxis.</p> <p>.La ville possède 06 entrées avec une fluidité moyenne.</p>	<p>mauvaise accessibilité due à un important trafic routier venant de la capitale.</p> <p>-Une perméabilité limitée due au non hiérarchisation des voies.</p> <p>-Le piéton n'est pas privilégié de par la dimension des trottoirs, et insuffisance des passages piétonniers.</p> <p>-L'encombrement produit par le stationnement de part et d'autre des voies de circulation.</p> <p>.Absence d'aménagements dédiés aux handicapés.</p> <p>Une mauvaise signalisation des 4 entrées de ville.</p>	<p>La rocade sud; comme étant voie de transit à grande échelle, elle pourrait jouer d'articulation entre la ville de Zeralda et les villes avoisinantes et de liaison entre celle-ci et son territoire.</p> <p>. Disponibilité foncière en entrées de ville pour une meilleure signalisation, et marquage.</p>	<p>Mauvaises gouvernance et gestion des entrées de ville.</p> <p>. La non gestion des flux estivants sur les plages et les zones de loisirs, et risque de saturation du réseau viaire.</p> <p>Pollution de l'air.</p>
Repères			
<p>Présence de repères qui se manifestent par une architecture particulière (l'ancienne mairie de Zeralda, le premier groupe scolaire, l'ancien cinéma de Zeralda.....)</p> <p>Le stade de Zeralda, de par son importante emprise au sol, et le traitement en couleur de sa clôture.</p> <p>La présence d'un centre des affaires</p> <p>La présence du complexe touristique.</p>	<p>Mauvaise répartition des repères.</p> <p>Aucune relation entre les repères présents (aucun lien de parcours)</p> <p>Absence de repères matériels mit en valeur dans les différentes entrées de la ville</p>	<p>Disponibilité foncière, pour possibilité de projection de nouveaux repères (matériel...), surtout en entrées de ville.</p> <p>Possibilité de requalification des repères existants.</p> <p>Possibilité de création de parcours depuis les entrées de ville jusqu'au complexe touristique, ponctué par des repères.</p>	<p>Mauvaises gouvernance</p>

La présence de quelques nouveaux projets qui se manifestent par un gabarit imposant: l'hôtel AZ,			
Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
État du cadre bâti			
En centre-ville le bâti est majoritairement en moyen état -La présence d'un bâti en bon état dans des quartiers délimitant le centre-ville. -La présence d'immeubles de services récemment construits, ou en cours de construction donnant sur la RN11 (un axe majeur pour la ville).	L'image dégradée des bâtiments en centre-ville diminue son attractivité. -L'extension illégales des maisons existants, tel que celles du quartier yasouel Kuider. -La présence de bidons ville, implantés en limites des terrains dédiés à l'exploitation agricole	Possibilité d'exploitation du potentiel foncier pour une meilleure occupation des sols, et un bâti en bon état. • Possibilité de requalification, et rénovation des bâtisses existantes. Possibilité de restauration du bâti présentant une valeur historique et un langage architecturale particulier.	Mauvaises gouvernance
Paysage urbain			
Diversité des paysages (plages de sable fin, champs agricoles.....). La présence de bâtiments datant de la période coloniale donnant ainsi une identité au paysage perçue	Façade urbaine sur la RN 11 (axe majeur) non entretenue. Absence de style architectural bien définie, avec une anarchie du traitement des façades provoquant des nuisances visuelles. Absence de séquences urbaine, et la non valorisation de la première séquence visuelle du parcours urbain (l'entrée de ville).	Possibilité de revaloriser le paysage urbain en identifiant les séquences urbaines (début et fin), et en le ponctuant de projets repères.	Mauvaises gouvernance

- **Ressource environnementale :**

Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Proximité de la mer méditerranéenne. Climat méditerranéen. Un environnement riche caractérisé par la présence de l'eau, l'air, la végétation, la faune et l'homme	Manque d'espaces verts Pollutions olfactive, visuelle, causées par les déchets dans les rues, à côté des maisons..... Absence de traitement et de recyclage des déchets. Un déséquilibre naturel provoqué par des aménagements aléatoires sans logique d'organisation, ni durabilité dans le type d'aménagement.	Possibilité de revaloriser le paysage urbain en identifiant les séquences urbaines (début et fin), et en le ponctuant de projets repères.	-Risque d'accentuation du changement climatique, qui constitue pour les zones côtières plus que d'autres de grands dangers (élévation du niveau de la mer, dégradation de la biodiversité...).

- **Ressource sociale et économique :**

Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Linéaire côtière important avec belles plages, provoquant un flux important des touristes estivaux .La présence d'infrastructures économique: tel que le centre d'affaires prenant une emprise au sol très important. Alignements des commerces en centre-ville bordants la RN11.	Offre touristique inefficace et très peu diversifiée. Manque ressentis d'infrastructures touristiques (hôtels, restaurants, des commerces,)	Possibilité d'un développement touristique dans différents secteurs (agricole, historique, marine.....). Position stratégique pouvant provoquée une offre touristique importante. Volonté de l'état de développer le secteur du tourisme, avec la présence de réglementation et lois (la loi du littoral, loi ZET.....). Disponibilité du foncier aménageable	Mauvaise gouvernance. Changements climatique. La non durabilité de l'investissement économique et touristique.

- Synthèse du diagnostic SWOT :

D'après le diagnostic SWOT de la ville de Zeralda et ses entrées, nous avons constaté que malgré les opportunités que décèle la ville, ses faiblesses et ses menaces nuisent à son développement et à son fonctionnement, et ceci impact négativement sur son image. A cet effet, nous avons essayé d'établir un croisement des résultats (Aouts/opportunités, faiblesses/menaces) afin d'identifié les enjeux et les actions à entreprendre

Ressources	Indicateurs	Constat	Enjeux
Urbaine et architecturale	Accessibilité et mobilité	-Zone aisément accessible, avec un manque de signalisation au niveau des entrées de ville, et une perméabilité limitée, avec un très faible aménagement des abords des voies mécaniques et piétonnes.	-Renforcement des infrastructures de circulation et de transport, et prévoir des espaces annexes (parking, aires de stationnements), afin de clarifier les parcours urbain.
	Repères	-La zone est riche en repères, mais avec une mal répartition et aucune liaison.	-Une ville lisible, avec des séquences claires et ponctuées de repères.
	Etat du bâti	-Le bâti est majoritairement en moyenne état, avec quelque uns qui présente une valeur architecturale de la période coloniale.	-Amélioration du cadre de vie des habitants au niveau du centre-ville ainsi que les quartiers périphériques.
	Paysage urbain	-Diversité paysagère dévalorisée.	-Clarification des façades urbaines définissants de l'axe majeur passant par le centre-ville (RN11).
Environnementale		-Un paysage naturel riche et diversifié. -Pollution visuelle et olfactive.	-Récupération de l'écologie naturelle du site, et préservation de la biodiversité.
Economique		-Manques très ressenti d'infrastructures dédiées au tourisme. -Mauvaise gouvernance et faible participation citoyenne.	-Une future ville attractive, accueillante par ses entrées, et compétitive.

6.3. Les entrées de ville de Zeralda : Grille d'analyse

Afin de mieux cerner l'état des entrées de ville de Zeralda nous avons élaboré la grille d'analyse suivante :

Entrées de ville N°1 :

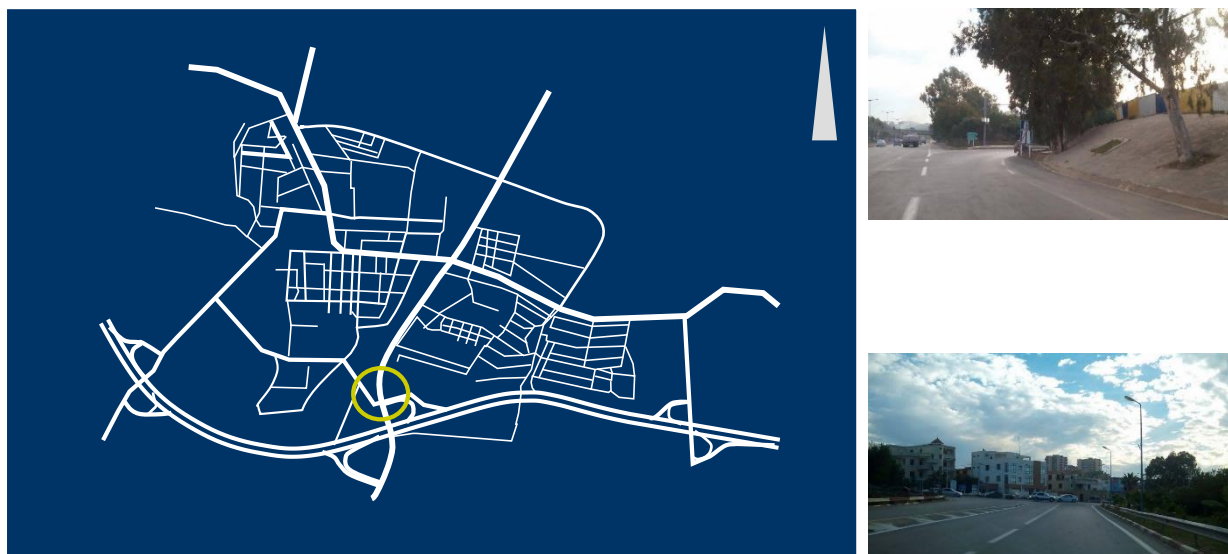


Figure 47 : situation de l'entrée de ville de Zeralda n°1.

- Grille d'analyse pour l'entrée de ville N°1 :

	Diagnostic	Enjeux	Actions
Un espace de transition : la perception d'un changement.			
-Quels sont les signes indiquant le franchissement de la limite de l'agglomération qui permettent de bien appréhender le changement d'espace ?	-La hiérarchisation ; ou le passage d'une voie rapide ; l'autoroute Sud, a une voie urbaine N63.	-Bonne perception de l'entrée de ville depuis son extérieur, avec un meilleur sentiment de transition (extérieur de la ville/intérieur de la ville).	-Requalification urbaine. -Aménagement urbain durable, et sécurisé.
-L'aménagement de l'entrée est-il en adéquation avec la fonction de la voie ?	-Absence de traitement, avec aucun signe d'aménagement volontaire de la voie.		
Une image de la ville : un espace à mettre en valeur			

L'identité de la ville est-elle perceptible dès l'entrée ? Quels sont les éléments identitaires à mettre en valeur ?	Absence d'élément reflétant l'identité de la ville : seul le panneau de localité permet de remarquer l'entrée en ville.	-Mise en valeur de l'entrée de ville, pour une meilleure identification de l'identité urbaine.	-Travailler avec les principes de composition urbaine (harmonie des hauteurs, continuité des parcours, respect de l'alignement...)
Une interface : un espace porteur d'enjeux multiples.			
Quelles sont les formes urbaines (bâti dense/lâche/ouvert/fermé, typologie...) ? Sont-elles équilibrées?	Absence de construction, avec volonté d'une implantation future de la bibliothèque arabo Sud-Américaine.	-Valorisation du paysage.	-Aménagement équilibré (bâti/non bâti, végétal minéral.....).
L'entrée est-elle située dans un paysage remarquable, avec la présence d'espaces naturels, agricoles, forestiers, sensibles, protégés ?			

Entrée de ville N°2 et N°3 :

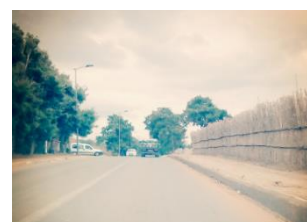
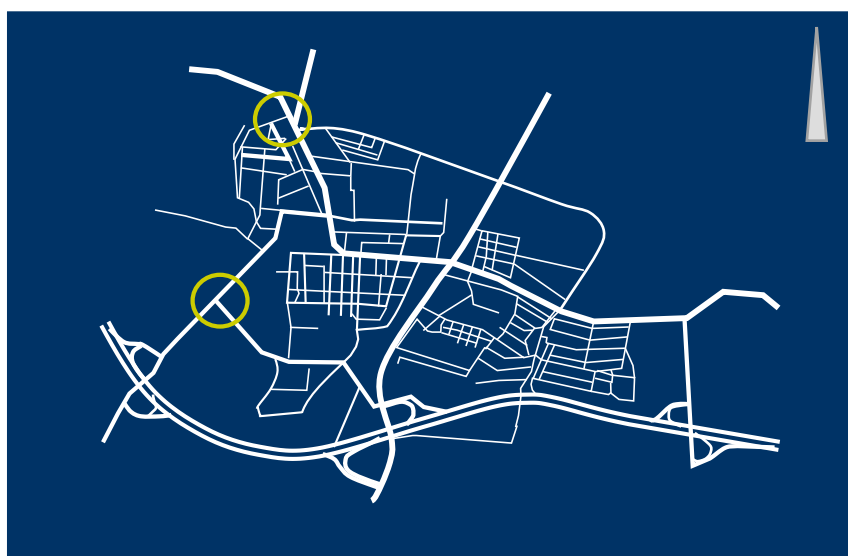


Figure 48 : situation de l'entrée de ville de Zeralda n°2, et n°3.

- Grille d'analyse pour l'entrée de ville N°2 et N°3:

	Diagnostic	Enjeux	Actions
Un espace de transition : la perception d'un changement.			
-Quels sont les signes indiquant le franchissement de la limite de l'agglomération qui permettent de bien appréhender le changement d'espace ?	La progression (l'accès à la ville) se remarque dans le paysage urbain mais aucun signe volontaire annonce explicitement l'entrée(s).	-Bonne perception de l'entrée(s) de ville depuis son extérieur, avec un meilleur sentiment de transition (extérieur de la ville/intérieur de la ville).	-Aménagement urbain durable, et sécurisé. -Préservation des terres agricoles.
-L'aménagement de l'entrée est-il en adéquation avec la fonction de la voie ?	Absence de traitement, avec aucun signe d'aménagement volontaire de la voie		
Une image de la ville : un espace à mettre en valeur			
L'identité de la ville est-elle perceptible dès l'entrée ? Quels sont les éléments identitaires à mettre en valeur ?	La perception de l'identité de la ville, est faible à nulle. Seuls les éléments naturels et urbains marquent un changement dans le paysage.	-Valorisation du paysage.	Travailler sur l'équilibre végétal/végétal.
Une interface : un espace porteur d'enjeux multiples.			
Quelles sont les formes urbaines (bâti dense/lâche/ouvert/fermé, typologie...) ? Sont-elles équilibrées?	-L'entrée(s) en ville se fait de manière progressive où l'on passe d'un paysage marqué par des champs agricoles à un ensemble d'habitat collectif, puis la perception de bidons ville en limite entre : terrains agricoles/ quartiers d'habitat collectif.	. -Préservation du paysage naturel.	-Valorisation des activités agricole. -Création d'une charte agricole.

L'entrée est-elle située dans un paysage remarquable, avec la présence d'espaces naturels, agricoles, forestiers, sensibles, protégés ?	-L'entrée(s) est située entre deux terres agricoles, proposant ainsi un paysage naturel et reposant.		
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

L'entrée de ville N°4 et N°5:



Figure 48 : situation de l'entrée de ville de Zeralda n°4 et n°5.

- **Grille d'analyse de l'entrée de ville N°4 et N°5 :**

	Diagnostic	Enjeux	Actions
Un espace de transition : la perception d'un changement.			
-Quels sont les signes indiquant le franchissement de la limite de l'agglomération qui permettent de bien appréhender le changement d'espace ?	-Le rond-point constitue un signe (pour les deux entrées) mais ne saurait à lui seul symboliser et marquer le franchissement de la ville.	-Bonne perception de l'entrée de ville depuis son extérieur, avec un meilleur sentiment de transition (extérieur de la ville/intérieur de la ville).	-Aménagements urbains durable pour ; trottoirs, Rond-point.....etc.
-L'aménagement de l'entrée est-il en adéquation avec la fonction de la voie ?	-Manque de signalisation, et aménagement qui pourraient compléter le marquage des deux entrées. .		

Une image de la ville : un espace à mettre en valeur			
L'identité de la ville est-elle perceptible dès l'entrée ? Quels sont les éléments identitaires à mettre en valeur ?	-Les deux entrées ne recèlent rien de particulier, pas même une vue sur un paysage remarquable (la mer).	-Mise en valeur des deux entrées de ville, pour une meilleure attractivité. -Valorisation du paysage, et de l'identité urbaine.	-Aménagements urbains durable pour ; trottoirs, Rond-point.....etc, avec la création de parcours entre les entrées et les éléments historique du site.
Une interface : un espace porteur d'enjeux multiples.			
Quelles sont les formes urbaines (bâti dense/lâche/ouvert/fermé, typologie...) ? Sont-elles équilibrées?	-Maisons de type individuelles pour l'entrée N°5 peu élevées et peu denses perceptibles dès l'arrive au rond-point. -Présence de terres agricoles pour l'entrée N°4 perceptibles dès l'arrive au rond-point.	-Cohérence et durabilité des aménagements Paysagers.	-Requalification et rénovation des façades. -Travailler sur la diversité morphologique, et typologie du bâti, avec une meilleure qualité.
L'entrée est-elle située dans un paysage remarquable, avec la présence d'espaces naturels, agricoles, forestiers, sensibles, protégés ?	/		

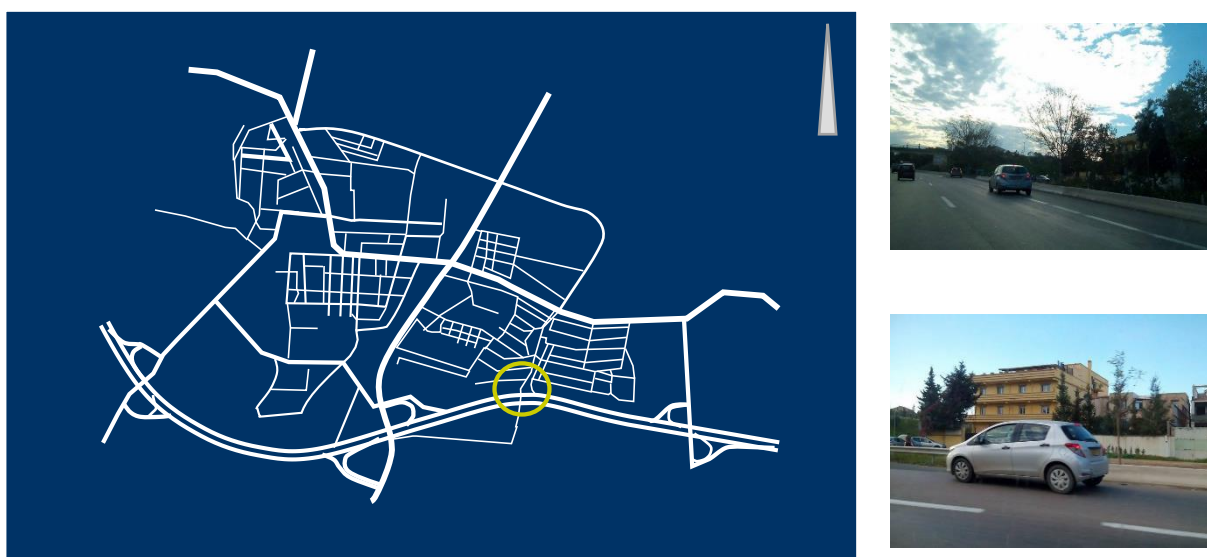
Entrée de ville N°6 :

Figure 49 : situation de l'entrée de ville de Zeralda n°6.

- Grille d'analyse de l'entrée de ville N°6 :

	Diagnostic	Enjeux	Actions
Un espace de transition : la perception d'un changement.			
-Quels sont les signes indiquant le franchissement de la limite de l'agglomération qui permettent de bien appréhender le changement d'espace ?	-La présence d'une rangée de maisons individuelles perceptibles depuis la rocade sud.	-Bonne perception de l'entrée de ville depuis son extérieur, avec un meilleur sentiment de transition (extérieur de la ville/intérieur de la ville).	-Aménagements urbains sécurisé et durable, avec une volonté de signalisation de l'entrée.
-L'aménagement de l'entrée est-il en adéquation avec la fonction de la voie ?	- La lisibilité de l'entrée en ville est nulle. En effet, aucun panneau de localisation, ni aménagement spécifique informent l'accès en ville		
Une image de la ville : un espace à mettre en valeur			

<p>L'identité de la ville est-elle perceptible dès l'entrée ? Quels sont les éléments identitaires à mettre en valeur ?</p>	<p>La perception de l'identité de la ville, est très faible à nulle. Seules les maisons individuelles marquent un changement dans le paysage.</p>	<p>-Mise en valeur de l'entrée de ville, pour une meilleure identification de l'identité urbaine.</p>	<p>-Travailler avec les principes de composition urbaine (harmonie des hauteurs, continuité des parcours, respect de l'alignement....)</p>
<p>Une interface : un espace porteur d'enjeux multiples.</p>			
<p>Quelles sont les formes urbaines (bâti dense/lâche/ouvert/fermé, typologie...) ? Sont-elles équilibrées?</p>	<p>-Des maisons individuelles peu élevées avec faible densité.</p>	<p>-Densification -Préservation du paysage naturel.</p>	<p>-Requalification et rénovation des façades existantes.</p>
<p>L'entrée est-elle située dans un paysage remarquable, avec la présence d'espaces naturels, agricoles, forestiers, sensibles, protégés ?</p>			<p>-Diversité morphologique, typologie avec des éléments de signalisation de l'entrée.</p>

6.4. Le questionnaire :

6.4.1. Méthodologie :

Nous avons recueilli le témoignage de 35 personnes appartenant aux catégories d'âges suivantes :

- Les personnes moins de 20ans.
- Les personnes de 20 à 25 ans.
- Les personnes de 25 à 30 ans.
- Les personnes de 30 à 40 ans.
- Les personnes de 40 à 50 ans.
- Les personnes de 50 à 60 ans.
- Les personnes de 60 ans et plus.

Le questionnaire a été distribué dans la majorité des cas via les réseaux sociaux (Facebook, Yahoo, Messenger.....etc.). Pour d'autres le questionnement s'est déroulé dans les rues de Zeralda.

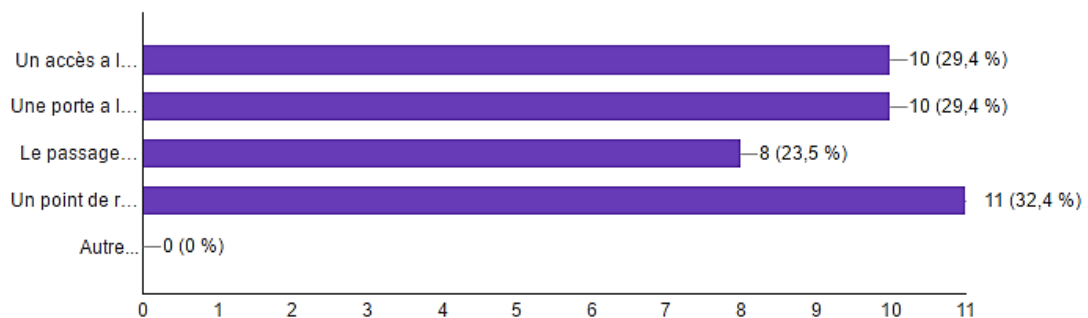
6.4.2. Les résultats du questionnaire :

Le questionnaire (voir annexe) étant basé sur le critère de qualité des entrées de ville de Zeralda, les questions étaient majoritairement à choix multiples pour faciliter la tâche à l'interviewé(e), avec une question ouverte (question 8).

Avant de présenter la synthèse du questionnaire, il nous apparaît plus cohérent de traiter les réponses à chaque questions les unes après les autres, en passant directement aux réponses des questions qui tournent autour des entrées de ville, à savoir les questions : 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14,15.

- ***Question 6 : Pour vous, une entrée de ville c'est:***
 - Un accès à la ville.
 - Une porte à la ville.
 - Le passage d'un espace extérieur a un autre intérieur de la ville.
 - Un point de repère pour la ville.
 - Autres.

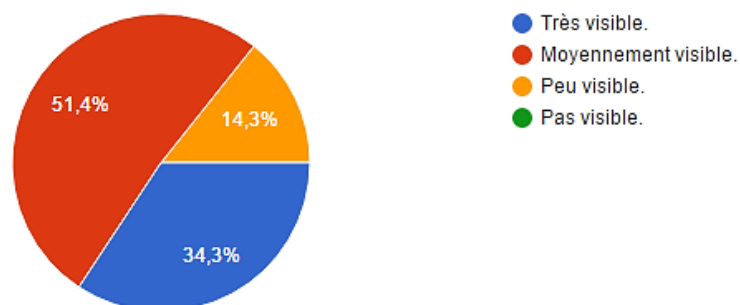
Une majorité (32,4%) considère qu'une entrée de ville se définit comme étant un point de repère pour la ville, il nous semble donc que la volonté de perception de l'entrée de ville dans un tout continu est présente chez les personnes interviewées. Certains (à pourcentage égale : 29,4%) jugent que l'entrée de ville est un accès à la ville et une porte à la ville, et donc la notion de seuil n'échappe pas à la pensée des personnes interviewées. Une minorité (23,5%) a répondu qu'une entrée de ville est un passage d'un espace extérieur à un autre intérieur de la ville, ce qui explique que le sentiment d'appartenance à l'espace urbain « Zeralda » est faible chez les personnes interviewées.



- **Question 7 : Comment qualifieriez-vous la délimitation de la commune de Zeralda par rapport aux communes environnantes (par rapport à Staouali, a Douaouda, Souidania, Rahmania, Mahalma.)?**

La majorité des interviewées qualifie la délimitation de la commune de Zeralda par rapport aux communes environnantes moyennement visible (51,4%), ce qui explique que la limite n'est pas très facile à détecter, et donc un manque de repères.

Selon d'autres (34,3%) la délimitation est très visible, ce sont des personnes qui ont créés leurs propres repères et il ce sont familiariser avec eux.



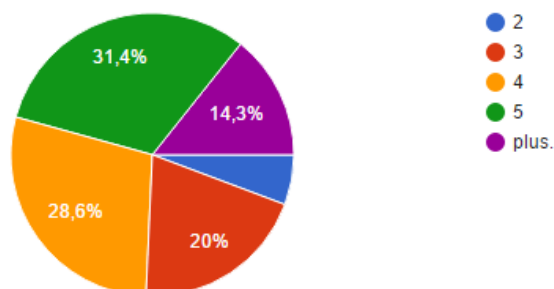
- **Question 8 :** Sur la carte suivante, veuillez indiquer la zone dans laquelle vous avez l'impression d'accéder à la ville de Zéralda.



La majorité des réponses étaient sur l'entrée de ville à partir de la rocade Sud.

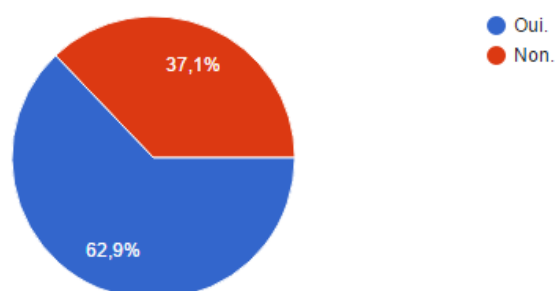
- **Question 9:** Selon vous quel est le nombre des entrées à la ville de Zéralda?
- 2.
 - 3.
 - 4.
 - 5.
 - plus.

Les réponses à cette question ont été variées. En effet plusieurs ont répondu (31,4%) que la ville de Zeralda bénéficie de cinq entrées, suivis par (28,6%) qui pensent qu'elle en a quatre, et (20%) ont répondu trois entrées, et enfin (14,3%) pour la réponse plus que cinq entrées. Ce résultat nous illustre très bien la situation des entrées de ville de Zeralda, en effet en manque de signalisation claire et bien définie de ses entrées, leur perception diffère d'un individu à un autre.



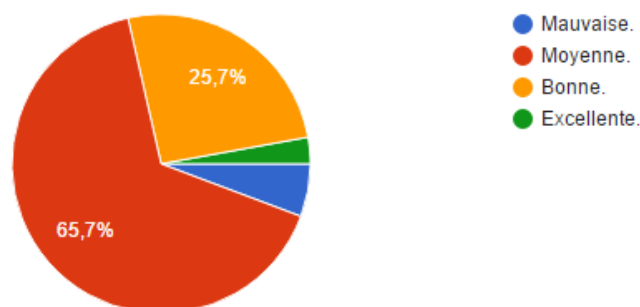
- **Question 10: Selon vous les panneaux actuels (panneau de signalisation, et de bienvenue) signalant les entrées de Zeralda sont-ils suffisants pour vous repérer et guider vers les accès de la ville ?**

Une majorité (62,6%) pense que les panneaux actuels signalant les entrées de ville de Zeralda sont suffisants pour se repérer, même si dans la majorité des cas les entrées de Zeralda ne proposent aucun panneau de signalisation, ni de bienvenue, ce qui est surprenant par rapport aux réponses obtenues, nous avons donc liées cette satisfaction sur la signalisation à l'habitude des interviewés d'accéder à la ville sans la réelle perception de son entrée.



- **Question 11: Comment qualifieriez-vous la qualité de la signalisation des entrées de ville de Zeralda?**

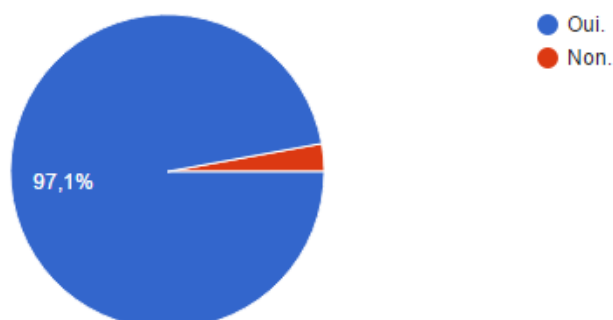
La qualité de signalisation des entrées de ville de Zeralda est jugée comme moyenne par une majorité (65,7%), et les autres (25,7%) la considèrent bonne. Finalement ça correspond parfaitement aux réponses de la question précédente, pour cela nous partageons pour cette réponse le même commentaire que celui mit à la précédente.



- **Question 12: Sur le territoire Algérien, et selon vos connaissances, quel est l'entrée de ville que vous appréciez le plus? Veuillez justifier**

- **Question 13: Pensez-vous qu'il est nécessaire de marquer clairement les entrées de ville de Zeralda?**

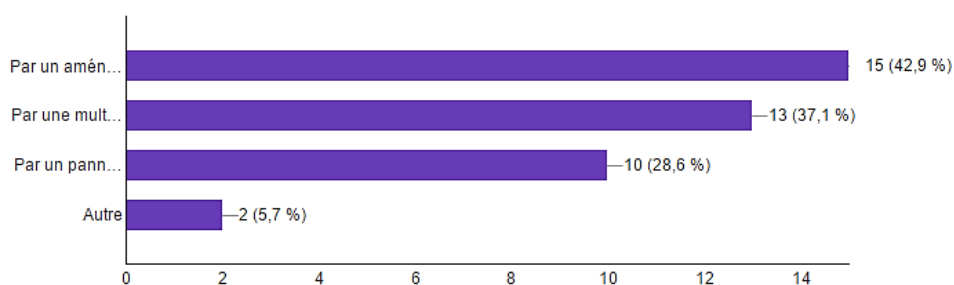
Le résultat de cette question nous a confirmé l'importance de la signalisation des entrées de ville de Zeralda. En effet (97,1%) des interviewées jugent nécessaire de marquer clairement ses entrées de ville.



- **Question 14: Si votre réponse à la question d'avant est « Oui », selon vous comment pouvons-nous valoriser l'entrée de la ville de Zeralda:**

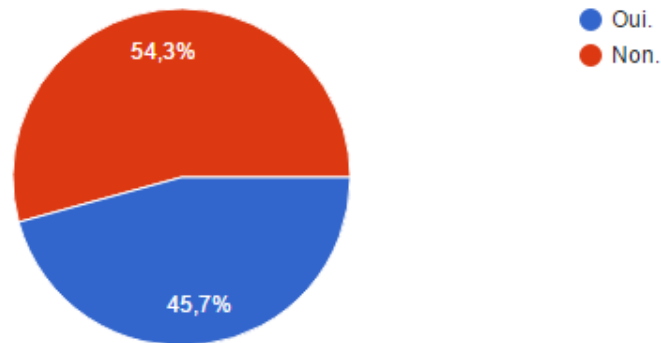
- Par un aménagement végétalisé.
- Par une multiplicité de panneaux de signalisation et d'information.
- Par un panneau de bienvenu.
- Autre.

Par un aménagement végétalisé, et par une multiplicité de panneaux de signalisation et d'information ; sont les choix les plus cités. Pour d'autres un panneau de bienvenue est un bon type d'aménagement pour valoriser les entrées de ville de Zeralda.



- **Question 15: Le paysage en entrée de ville de Zeralda représente-t-il un enjeu touristique fondamental ?**

A notre surprise, seulement (45,7%) des interviewées pensent que le paysage en entrées de ville de Zeralda représente un enjeu touristique fondamental. Nous avons constaté que soit la question n'était pas assez précise, ou bien les interviewées relient les enjeux touristiques à tout ce qui est activités commerciales, de divertissements.....etc.



Ce questionnaire nous a permis d'évaluer la perception de l'entrée de ville, constatons ainsi qu'elle correspond bien à un repère dans le parcours urbain. La nécessité de sa signalisation est fondamentale pour la majorité des interviewées. En revanche nous avons pu remarquer qu'ils se satisfont de la qualité paysagère offerte par ses entrées de ville, même si parfois elle ne présente aucune particularité, ce qui explique l'habitude d'apercevoir le même paysage en ayant en tête que c'est le plus courant.

Le questionnaire nous a confirmé aussi la nécessité d'identification des seuils urbains, pour un meilleur sentiment d'entrée en ville. Et cela par des aménagements paysagers, ou seulement une bonne signalisation à l'aide de panneaux d'informations, de bienvenus.....etc.

6.5. Les entrées de ville de Zeralda : défi, vision et perspective

- Les objectifs à atteindre

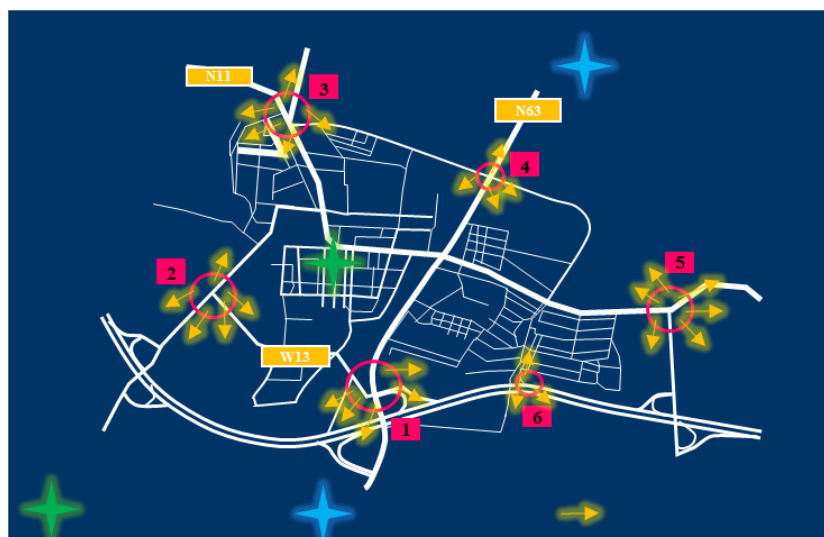
1- La connectivité: des parcours urbains depuis l'entrée jusqu'au cœur de la ville

Rendre les entrées de ville de Zeralda des séquences intégrantes à la ville, faisant partie d'un tout harmonieux : créer des connexions physiques et visuelles entre entrée et cœur de la ville.



2- L'attractivité : des entrées de ville, ou les nouveaux médias de communication

Réfléchir sur une bonne maîtrise de la qualité paysagère en entrées de ville de Zeralda, pour une meilleure attractivité de la ville depuis son extérieur.



3- La discontinuité urbaine : des entrées de ville jouant le rôle des seuils urbains.

Penser les entrées de ville de Zeralda comme des espaces délimitant la et contrôlant son étalement.



4- L'identité : reconnaître la ville par l'image de ses entrées

Traiter par des aménagements spécifiques les entrées de ville de Zeralda, pour qu'elles soient l'image qui reflète l'identité et le caractère de la ville.



Conclusion du sixième chapitre

A travers l'analyse de la ville de Zeralda et ses entrées nous avons pu dresser un état du niveau d'impacts de la qualité du paysage en entrée de ville, et de la signalisation de celle-ci sur la ville elle-même, ainsi que son environnement large et immédiat.

On peut dire que la qualité paysagère en entrée de ville de Zeralda, et sa perception claire et nette dans un tout continue n'est pas une priorité dans l'aménagement urbain, même si elle fait appelle à différents enjeux. Le volet perception de l'entrée pour les habitants de la ville reste acceptable, et cela s'explique par l'habitude de la fréquentation des lieux.

Nous avons remarqué que les entrées de ville de Zeralda sont perçues plus avec un changement du milieu et du paysage urbain que par des panneaux de signalisation et de bienvenue. Mais la qualité de ce changement, ou encore la qualité de cette transition ne valorise pas atouts qu'englobe la ville de Zeralda.

CONCLUSION GENERALE

Synthèse des acquis et perspectives

1- Retour théorique

Dans notre recherche nous avons fixé comme objectif la compréhension du concept d'« entrée de ville », et les connaissances sur son évolution, ainsi que les différentes problématique et enjeux liées à lui. Ce travail a tenté de mettre l'accent sur la qualité paysagère en entrée de ville, prenant ainsi comme cas d'étude ; les entrées de ville de Zeralda. Notre contribution scientifique se veut donc un essai méthodologique en vue de l'intégration de ses espaces de transitions (entrées de ville) dans les orientations urbaines, et les documents urbains, ainsi que dans le processus d'élaboration de tout projet urbain global, et cohérent.

Nous avons vu que depuis l'antiquité jusqu'à nos jours nous avons perdu les sentiments d'« entrer » et de « sortie » de la ville. En effet aujourd'hui ses passages d'un milieu extérieur à un autre intérieur de la ville ne reflètent pas l'espace à lequel ils introduisent. Ainsi, notre première partie théorique nous a permis d'explorer la place de l'entrée de ville dans le phénomène urbain, ainsi que son évolution. Suite à l'éclatement de la ville et son étalement, et avec l'avènement de nouveaux moyens de transport; ou les différentes possibilités de pénétrer en ville (par la mer : le port, par les routes, les entrées de ville comme elles étaient au moyen âge n'existent plus.

La deuxième partie nous a permis de mesurer le degré d'importance des entrées de ville dans les politiques d'aménagement urbain à travers le monde du sentiment d'entrer en ville, confirmant de fait que l'entrée correspond bien à une entité urbaine à fort enjeux. Sur l'analyse de trois exemples de requalification nous avons pu remarquer que ses opérations en entrée de ville avaient nous avons plusieurs points en communs : elles viennent après une phase de diagnostic sur ses espaces, avec la volonté de l'état de développée d'engager les stratégies et outils nécessaires pour l'élaboration de ses projets, dans l'objectif : des villes plus attractives et durables, ou leurs entrées, reflètent leurs identités.

Sur les entrées de ville de Zeralda nous avons élaboré notre diagnostic urbain, et nous avons pu dresser un état du niveau d'impacts de la qualité du paysage en entrée de ville, et de la signalisation de celle-ci sur la ville elle-même, ainsi que son environnement large et immédiat.

On peut dire que la qualité paysagère en entrée de ville de Zeralda, et sa perception claire et nette dans un tout continue n'est pas une priorité dans l'aménagement urbain, même si elle fait appelle à différents enjeux.

- Stratégie urbaine proposée pour les entrées de ville de Zeralda :

Après avoir mis en évidence les objectifs à atteindre afin de requalifier les entrées de ville de Zeralda,



Nous remarquons que chaque entrée de ville de Zeralda est différente et s'insère dans un paysage distinct, ce qui renforce la richesse de la ville. Et donc chaque entrée devrait être traitée et perçue différemment de l'autre.

En continuelles mutations, les entrées de ville font désormais partie de préoccupations majeures en matière d'urbanisme, de durabilité, d'attractivité, de tourisme.....etc. Qualifiables de seuils urbains, elles s'insèrent dans des paysages qui annoncent selon nous une nouvelle vision de l'urbanisme durable.

Bibliographie

Agence Nationale de Gestion des Réalisations des Grands Projets de la Culture Agence Nationale de Gestion des Réalisations des Grands Projets de la Culture (2014) Bibliothèque Arabo Sud-Américaine | ARPC. En ligne : <http://www.arpc.dz/?q=fr/biblioth%C3%A8que-arabo-sud-am%C3%A9ricaine.html>, consulté le 1 juillet 2016.

AUCEME, Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole (2013) Les entrées de ville : Une grille de lecture. Caen. En ligne : http://www.aucame.fr/web/publications/carnets/fichiers/Carnet02_EntreesVille.pdf.

Bairoch, Paul (1985) De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire. Paris : Gallimard (Collection Arcades, 4).

Benabbas-Kaghouché, Samia (1998) Rapport sur la ville algérienne ! Rapport du CNES.

Benevolo, Leonardo; Peyre, Catherine (1983) Histoire de la ville. Paris : Parenthèses.

Benyoucef, Brahim (1994) Analyse Urbaine. éléments de méthodologie. OPU-Alger. Alger.

Berthoz, Alain; Recht, Roland (2005) Les espaces de l'homme. Symposium annuel. Paris : O. Jacob (Collège de France).

Braudel, Fernand (1979) Civilisation matérielle, économie et capitalisme. XVe-XVIIIe siècle. Paris : A. Colin.

Catherine, Maumi Catherine, Maumi (2013) Introduction à l'histoire de la ville. L4H2 - école nationale supérieure d'architecture de Grenoble. En ligne : <http://www.grenoble.archi.fr/cours-en-ligne/maumi/L4H2-cours1.pdf>.

CERTUCERTU (2008) Savoirs de base en sécurité routière. Les définitions de l'urbain. Fiche N° 08. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. En ligne : http://www.maine-et-loire.gouv.fr/IMG/pdf/8-Definition_milieu_urbain_cle118f65.pdf.

Dormoy, Cécile; Fondriest, Margaux; Palud, Myriam; Trejbal, Sébastien; Brillaud, Valérie Dormoy, Cécile; Fondriest, Margaux; Palud, Myriam; Trejbal, Sébastien; Brillaud, Valérie (2012) Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle. Département Aménagement Durable des Territoires, éd. En

ligne : http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf, consulté le 25 juin 2016.

Duby, Georges; Chédeville, André; Le Goff, Jacques; Rossiaud, Jacques (1980) Histoire de la France urbaine. Des Carolingiens à la Renaissance. Paris : Seuil (L'Univers historique).

Frobert, Stéphanie; CERTU (1999) Entrées de ville. Dossier bibliographique. Rapports d'étude. Lyon.

Guilhembet, Jean-Pierre (2006) Entrer en ville : interrogations et perspectives. In : Jean-Pierre Guilhembet, Noëlle Dauphin et Françoise Michaud-Fréjaville, coord.: Entrer en ville: Presses Universitaires de Rennes. En ligne : <http://books.openedition.org/pur/7872#bodyftn5>, consulté le 7 juillet 2016.

Jean-Pierre Guilhembet, Noëlle Dauphin, Françoise Michaud-Fréjaville, éd. (2006) Entrer en ville : Presses Universitaires de Rennes.

Harouel, Jean-Louis (1981) Histoire de l'urbanisme. Paris : Presses universitaires de France (1892).

LUR (Ligue Urbaine et Rurale); Fédération Patrimoine-Environnement LUR (Ligue Urbaine et Rurale); Fédération Patrimoine-Environnement (2013) Concours national des entrées de ville. En ligne : http://www.amf.asso.fr/parteneriat/fiche.asp?par_n_id=534, consulté le 1 juillet 2016.

Lynch, Kevin; Vénard, Marie-Françoise; Vénard, Jean-Louis (1998) L'image de la cité. Paris : Dunod.

Marc, Dobler Marc, Dobler (2007) La ville est un organisme vivant. En ligne : <http://www.lecourrierderussie.com/societe/2007/05/la-ville-est-un-organisme-vivant/>, consulté le 2 août 2016.

Mumford, Lewis (1961) La cité à travers l'histoire. Marseille (Mémoires sociales).

Office national des statistiques Office national des statistiques (2008) Wilaya d'Alger. Population résidente des ménages ordinaires et collectifs (MOC) selon la commune de résidence et le sexe et le taux d'accroissement annuel moyen (1998-2008). En ligne : http://www.ons.dz/collections/w16_p1.pdf.

René Leboutte (1993) Le phénomène urbain : genèse et évolution. In : INED, coord.: Croissance démographique et urbanisation. Politiques de peuplement et aménagement du territoire. Paris: AIDELF; Presses universitaires de France (Association internationale des démographes de langue française, 5).

Senat.fr (2009) La gestion des espaces périurbains. Le Sénat de la République Française (Le Sénat), éd. En ligne : <http://www.senat.fr/rap/r97-415/r97-4159.html#toc35>, consulté le 1 août 2016.

Lefebvre H. (1968). *Le Droit à la ville*, Paris : Anthropos, 166 p.

HOSSARD.N, JARVIN.M, « C'EST LMA VILLE! ». De l'appropriation et du détournement de l'espace public, l'harmattan 173. pages.

GUEVELS, PULAIN.F, *Ville visible, Ville invisible. La jeune recherche urbaine en Europe*, l'harmattan 180. pages.

DDT du Cher. Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle. [document électronique], Normandie Centre, 2012, http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf

FROBERT, Stéphanie. Entrées en ville. [document électronique], Lyon, 1999, <http://urbamet.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Urbamet/0224/Urbamet-0224511/CETTEXCE000498.pdf>

Les cahiers N°159. Le paysage, du projet à la réalité. [document électronique], Ile de France, 2011, http://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_862/Cahier_n_159.pdf

SCHNEEBERGER, Ludovic. Pour une géographie des entrées de ville: Les leçons du contexte lausannois. Essai d'urbanologie critique. [document électronique]. Lausanne, 2007, https://doc.rero.ch/record/7982/files/678_SchneebergerLudovic_memoire.pdf

ANNEXES