

République algérienne démocratique et populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
Université Abderrahmane Mira – Bejaia



Faculté de Technologie
Département d'Architecture

Thème :
**La revalorisation paysagère par l'esthétique urbaine : Cas de
l'entrée de la ville de Bejaia**

**Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de Master II en Architecture
« Spécialité Architecture »**

Préparé par :

NAIT MANSOUR Katia

&

MOULAI Lydia

Mr. BOUNOUNI. S	MAA	Département architecture de Bejaia	Président de jury
Dr. MOUHOUBI. N Mr. BADIS. A	MCB MAA	Département architecture de Bejaia Département architecture de Bejaia	Rapporteurs
Mme. SOUKANE. S Mme.BENALLAOUA. S	MAA MAA	Département architecture de Bejaia Département architecture de Bejaia	Examineurs

Année Universitaire 2020 - 2021

Résumé

L'entrée de la ville, est à la fois le passage et le lien entre deux échelles à savoir l'urbain et le rural. Elle se définit par ses caractéristiques symboliques, physiques et esthétiques mais aussi par sa participation à la vie urbaine. Cependant, la croissance urbaine arbitraire a ôté à cette entité sa fonction et sa spécificité. La recherche sur les entrées de ville doit contribuer à une réflexion plus large sur son aspect paysager et esthétique afin de s'inscrire dans une logique dynamique et attractive de la ville. Dans cette approche paysagère se pose trois questions fondamentales, d'abord la configuration du paysage urbain source et interface de la dynamique et de la lecture de la ville ; Ensuite, l'image issue de l'identité, cognition et perception ; Enfin, la qualité de vie notion mesurable fortement liée à la silhouette urbaine. Ces aspects essentiels à l'aménagement ne sont pas pris en compte dans les pratiques urbanistiques à Bejaia, le problème de la reconnaissance de l'entrée de ville en tant que seuil urbain favorisant le vivre ensemble reste considérablement posé due en partie aux fonctions d'octroi, aux activités polluantes et défectueuses, et à l'insécurité. Notre recherche montre que le paysage urbain forme le socle de l'esthétique et que son apogée tend vers l'amélioration de la vie quotidienne. C'est ce sur quoi nous bâtissons notre argument. Dès lors l'entrée de la ville de Bejaia redeviendra au moyen d'un élément clé tel que le projet urbain un territoire valorisé servant la ville.

Motsclés :

Paysage urbain, Esthétique urbaine, Entrée de ville, Projet urbain, Dynamique urbaine, Bejaia.

Abstract

The city entrance is both the passage and the link between two scales namely urban and rural. It's seen by its symbolic, physical and aesthetic characteristics but also by its participation in urban life. However, arbitrary urban growth has taken away this entity's function and specificity. Research on city entrances must contribute to a broader reflection on its landscape and aesthetic aspect in order to fit into a dynamic and attractive logic of the city. In this landscape approach arises three fundamental questions, first the configuration of the urban landscape source and interface of the dynamics and reading of the city; second, the image resulting from identity, cognition and perception; finally, the measurable quality of life concept strongly linked to the urban shape. These essential planning aspects are not taken into account in urban planning practices in Bejaia, the problem of the recognition of the city entrance as an urban threshold favoring living together remains considerably laid due to the granting functions, polluting and defective activities, and insecurity. Our research shows that the urban landscape forms the basis of aesthetics and that its apogee tends towards the improvement of daily life. That is what we will build our argument on. Therefore, Bejaia city entrance will once again be a valued territory serving the city through a key element such as the urban project.

Key Words :

Urban landscape, Urban aesthetics, Urban gate, Urban project, Urban dynamics, Bejaia.

ملخص:

مدخل المدينة، يمثل الممر والصلة بين نطاقين الا وهما المدينة والريف، والذي يمتاز بخصائصها الرمزية، المادية والجمالية ولكن أيضا عن طريق مشاركتها في الحياة الحضرية. لقد حرم النمو الحضري التعسفي هذا الكيان من وظيفته وخصوصياته. الأبحاث حول مداخل المدينة يجب عليها ان تساهم في التفكير بشكل أوسع في مناظر المدينة خاصة الجانب الجمالي العمراني فيما يخص مداخلها، من أجل أن تصبح جزءا ديناميكيا وجذابا. على نحو نهج مناظر المدينة ، تنشأ ثلاثة أسئلة أساسية، أولها تكوين مصدر مناظر المدينة وواجهات عمرانية تمكنا من التعرف على شكل مظهرها الخارجي، ثم الصورة الناجمة من خلال الهوية ،كذلك الإدراك الحسي و المكاني؛ وأخيرا ارتباط نوعية الحياة القابلة للقياس ارتباطا وثيقا بالصورة الظلية الحضرية، لكن نلاحظ انهذه الجوانب الأساسية للتنمية لا تؤخذ في عين الاعتبار اثناء ممارسات التخطيط المدني في بجاية، هذا ما يفسر استمرارية صعوبة تبين العتبة الحضرية لهذه المدينة الى غاية يومنا هذا، ويرجع ذلك جزئيا إلى درجة تأثير وظائف منح الأنشطة وتلويثها وعبوها وانعدام الأمن. تظهر مذكرتنا أن المنظر المدني يشكل أساس الجماليات العمرانية وأن ذروته تميل نحو تحسين الحياة اليومية. وهذا ما سنبنني عليه حجتنا، لإحياء مدخل مدينة بجاية كمنطقة قيمة تخدم المدينة عن طريق عنصر رئيسي الا وهو المشروع الحضري.

الكلمات الرئيسية:

المناظر المدنية، الجماليات العمرانية، مدخل المدينة، المشروع الحضري، الديناميكيات الحضرية، بجاية.

Sommaire

Résumé.....	I
Sommaire.....	IV
Liste des tableaux.....	IX
Liste des figures.....	X
Liste des annexes.....	XIII
Dédicaces.....	XIV
Remerciements.....	XVI
Chapitre 01 : Problématisation	
Introduction.....	1
Le choix du sujet de recherche.....	2
Les objectifs de l'étude	5
L'état de l'art.....	3
Problématique	3
Hypothèses.....	5
Méthodologie.....	5
Structure du mémoire.....	6
Chapitre 02 : L'homme et l'urbain : assise théorique et exemples pratiques	
Introduction.....	7
1 Assise théorique.....	7
1.1 L'espace de la ville	7
1.1.1 Qu'est-ce que la ville et/ ou l'urbain.....	7
1.1.2 L'organisation spatiale de l'espace de la ville	9
1.1.3 L'entrée de la ville	9
1.1.3.1 Définition de l'entrée de ville	10
1.1.3.2 Les éléments d'une entrée de ville.....	11
1.1.3.3 Les désagréments de l'entrée de la ville	11
1.1.3.4 Explication de ses maux.....	11
1.1.3.5 L'entrée de la ville et ses enjeux d'aménagement	12

1.1.4	L'image de la ville	12
1.2	La vie dans la ville	13
1.2.1	Définition et mécanisme de la qualité de vie	13
1.2.2	Les sphères de la qualité de vie en milieu urbain	14
1.2.2.1	L'environnement du logement et le cadre de vie.....	14
1.2.2.2	L'univers social.....	14
1.2.3	Le cadre de vie versus l'esthétique et le bien être	15
1.3	Le paysage et le paysage urbain.....	15
1.3.1	Définition des notions du paysage et du paysage urbain	15
1.3.2	La lecture du paysage urbain et ses niveaux	16
1.3.3	Les clés de la lecture paysagère du volume de la rue	18
1.3.4	Les façades urbaines	18
1.3.5	Le traitement des sols.....	19
1.3.6	Le mobilier urbain.....	19
1.3.7	Le végétal.....	19
1.3.8	Les éléments marquants du paysage urbain.....	19
1.3.8.1	Les repères	19
1.3.8.2	Les parcours urbain.....	20
1.3.8.3	Les voies	20
1.3.8.4	Les nœuds et les limites	20
1.3.8.5	Les secteurs.....	21
1.4	La valeur esthétique dans l'espace urbain	21
1.4.1	Définition et principes de l'esthétique urbaine	21
1.4.2	Les aspects de la dimension esthétique.....	23
1.4.3	L'esthétique environnementale.....	23
1.4.3.1	Le partage du sensible.....	23
1.4.3.2	La créativité environnementale.....	24
1.4.3.3	La médiation, intermédiation	24
1.4.4	La qualité esthétique comme facteur influençant la perception.....	24
1.5	Considérer la ville par la perception	25
1.5.1	La perception humaine.....	25

1.5.2	Les facteurs influençant la perception	26
1.5.2.1	L'ambiance urbaine et confort	26
1.5.2.2	La sécurité émotionnelle	27
1.5.2.3	La variété	27
1.5.2.4	L'identité du lieu	27
1.5.2.5	L'interaction sociale	28
1.6	Faire la ville par le projet urbain	28
1.6.1	Le projet urbain et la ville	28
1.6.2	Les principes et les interventions du projet urbain	29
	Synthèse	30
2	Exemples pratiques	32
2.1	Analyse Exemple 1 : L'entrée de ville Saint-Roch au Québec	32
2.1.1	Présentation	32
2.1.2	Situation	32
2.1.3	Historique	33
2.1.4	Le programme particulier d'urbanisme entrepris à Saint-Roch	34
2.1.5	Le portrait global de l'entrée de ville Saint-Roch	34
2.1.6	Les actions adoptées à Saint-Roch	36
2.2	Analyse Exemple 2 : Projet de requalification de l'entrée de ville de Havre ...	42
2.2.1	Présentation de l'entrée de ville du Havre	42
2.2.2	Situation	43
2.2.3	Les enjeux du développement du projet	44
2.2.4	Le portrait général de l'étude	45
2.2.5	Les échelles d'interventions du projet	47
2.2.6	Les stratégies et les actions du projet	47
	Synthèse	53
	Conclusion	55
	Chapitre 03 : De la ville de Bejaia à son entrée	
	Introduction	54
1	Analyse du cas de « La ville de Bejaia »	54
1.1	Présentation de la ville de Bejaia	54

1.2	Situation géographique	54
1.3	Données climatiques	55
1.4	Topographie et morphologie de la ville	56
1.5	Historique de la ville	56
1.5.1	Époque romaine (27-26 av. J.-C.)	56
1.5.2	Époque Byzantine	56
1.5.3	Moyen âge : 647-1500	57
1.5.4	L'intervention Turque	58
1.5.5	Bejaia sous la domination française : Du 29 septembre 1832 à 1962	58
1.5.6	La ville postcoloniale	59
1.6	Les potentialités de la ville	60
1.6.1	Potentialités générales de Bejaia	60
1.6.2	Potentialités touristiques et culturelles	60
1.7	Milieu physique	60
Synthèse		63
2	Analyse du site d'étude « Entrée de la ville de Bejaia Bir Selam »	64
2.1	Présentation du site	64
2.1.1	Situation	64
2.1.2	Choix du site	65
2.1.3	Le puits de Bir Selam	66
2.1.4	Topographie	66
2.2	Les méthodes d'analyse	67
2.2.1	Justification du choix des méthodes	68
2.3	Résultats et discussions de l'analyse générale	69
2.3.1	La polarité	69
2.3.2	Connectivité et marchabilité	69
2.4	Résultats et discussion de l'analyse paysagère	71
2.4.1	Les limites	71
2.4.2	Le paysage d'ensemble	71
2.4.3	Les voies	73
2.4.4	Les repères	75

2.4.5	Les nœuds	76
2.4.6	Les secteurs et les séquences	77
2.5	Résultats et discussions de l'analyse sensorielle	81
2.5.1	La variété	82
2.5.2	La lisibilité	85
2.5.3	La perméabilité	88
	Synthèse de l'analyse	88
2.6	Les enjeux de développement du site	90
2.7	Traduction des stratégies en plan d'action.....	90
2.8	Résultats et discussion des entretiens de la dimension sociale.....	94
2.9	Orientations et programme	97
2.10	Composition urbaine	103
	Conclusion	104
	Conclusion générale.....	105
	Bibliographie	
	Annexes	
	Résumé	

Liste des tableaux

Tableau 1 : Les principes ordonnateurs de l'espace urbain.....	22
Tableau 2 : Tableau récapitulatif des interventions des deux exemples d'analyse	53
Tableau 3 : Résultats et discussion de l'analyse des voies	73
Tableau 4 : Résultats et discussion de l'analyse des secteurs et séquences.....	80
Tableau 5 : Résultats et discussion de l'analyse de la variété.....	83
Tableau 6 : Résultats et discussion de l'analyse de la lisibilité	86
Tableau 7 : Résultats et discussion de l'analyse de la perméabilité	88
Tableau 8 : Traduction des stratégies en plan d'action	91
Tableau 9 : Programme de notre projet urbain	97

Liste des figures

Figure 1 : parcours séquentiel perçu	17
Figure 2 : Les facteurs influençant la perception.....	26
Figure 3 : Vue du quartier Saint-Roch vers 1900	32
Figure 4 : plan de situation de l'entrée de ville Saint-Roch.....	33
Figure 5 : l'avenue dorchester vers la haute-ville	35
Figure 6: Les grandes fonctions urbaines	36
Figure 7: Réseau de transport collectif	37
Figure 8: Autoroute laurentienne et passerelle d'Adrien-Pouliot.....	38
Figure 9: les concepts et les orientations d'aménagement	38
Figure 10: illustration conceptuelle du potentiel de mise en valeur du territoire	39
Figure 11 : conceptualisation de la mise en valeur de la portion nord du territoire	40
Figure 12: les concepts d'aménagement.....	41
Figure 13 : périmètre d'intervention du projet de l'entrée de ville de Havre	42
Figure 14 : Situation de la ville de Havre	43
Figure 15 : Plan de développement urbain du Havre.....	45
Figure 16 : Plan de masse du projet de l'entrée de ville de Havre	46
Figure 17 : Aménagement du parc et promenade	47
Figure 18 : Carrefour Marceau-Rousseau.....	48
Figure 19 : Transformation de l'existant	49
Figure 20 : Plan d'aménagement d'optimisation de l'existant	50
Figure 21 : Aménagement d'une piste cyclable.....	51
Figure 22 : Vues sur le Parc des Roseaux.....	51
Figure 23 : Installation de l'éclairage artificiel.....	52
Figure 24 : Situation de la ville de Bejaia.....	55
Figure 25 : Les différentes entrées de la ville de Bejaia	61
Figure 26 : Division de la ville de Bejaia en zones.....	62
Figure 27 : L'extension de la ville.....	63

Figure 28 : Carte de la situation de l'aire d'étude.....	65
Figure 29 : Puits de Bir Slam et son contexte.....	66
Figure 30 : Profil topographique du site	66
Figure 31 : Profil topographique.....	67
Figure 32 : Schémas des méthodes d'analyse	68
Figure33 : la polarité de la ville de Bejaia	69
Figure 34 : Etude de la connectivité et la marchabilité du site d'étude.....	70
Figure 35 : Carte des Limites du site d'étude " Bir Selam "	71
Figure 36 : Vue sur l'horizon lointain de l'entrée de la ville	72
Figure 37 : Oued Serir.....	72
Figure 38 : Oued Soummam	72
Figure 39 : Carte des voies.....	73
Figure 40 : élément de repère visuel, puits Bir Selam	76
Figure 41 : Carte des repères et nœuds	76
Figure 42 : Carte des secteurs et séquences	77
Figure 43 : Coupe schématique de la séquence 1	78
Figure 44 : Caractère du panorama de la séquence 1.....	78
Figure 45 : Caractère du panorama de la séquence 1.....	78
Figure 46 : Caractère du panorama de la séquence 1.....	78
Figure 47 : Coupe schématique de la séquence 2	79
Figure 48 : Caractère du panorama de la séquence 2.....	79
Figure 49 : Caractèredu panorama de la séquence 2.....	79
Figure 50 : Coupe schématique de la séquence 3	79
Figure 51 :Caractère du panorama de la séquence 3.....	79
Figure 52 : Carte de la variété formelle	82
Figure 53: Hôtel El-Salam	84
Figure 54: Station-service Naftal	84
Figure 55: Les lignes électriques	84
Figure 56: Le déséquilibre entre les deux rives	84
Figure 57 : Usine Candia	85
Figure 58 : Les activités artisanales illicites	85

Figure 59 : Friches jouxtant Oued Soummam	85
Figure 60 : Friche Jouxtant Oued Soummam	85
Figure 61 : Mobilier urbain, bancs.....	87
Figure 62 : Lignes électriques aériennes.....	87
Figure 63 : Lignes électriques aériennes.....	88
Figure 64 : Mobilier urbain, bancs.....	88
Figure 65 : Schéma de principe	94
Figure 66 : Volumétrie des éléments de composition urbaine.....	102
Figure 67 : Plan de composition urbaine	103
Figure 68 : Limites du programme particulier d'urbanisme	111
Figure 69 : liens à renforcer	112
Figure 70 : Les opportunités de consolidation / densification	112
Figure 71 : Réseau des déplacements piétons.....	113
Figure 72 : Réseau cyclable	114
Figure 73 : Repérage des contre-allées et contre-voies	114
Figure 74 : Carrefour Papin-Brindeau	115
Figure 75 : Carrefour Sémard-Préssensé	115
Figure 76 : Carrefour Graville	115
Figure 77: Avenue de l'entrée de la ville	116
Figure 78 : Carte des espaces verts	117
Figure79: Les différent matériaux utilisés	117

Liste des annexes

Annexe 1: Images des détails de l'analyse des exemples.....	111
Annexe 2 : Outil de l'enquête sociologique	118

Dédicaces

C'est avec grand plaisir que je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents dont le mérite, les sacrifices et les qualités humaines m'ont permis de vivre ce jour, et qui n'ont jamais cessé de formuler des prières à mon égard, de me soutenir et de m'épauler pour que je puisse atteindre mes objectifs ;

A mes chères sœurs Katia et Nesrine source inouï de joie, d'affection et de complicité à qui je souhaite un avenir radieux plein de réussite ;

A mon oncle préféré ALLAOUA à qui j'exprime grandement toute ma reconnaissance pour l'aide qu'il m'a apporté, sa générosité et sa bienveillance ;

A ma chère grand-mère « Mani » pour son éternel amour et à qui je souhaite une bonne santé ;

A ma chère amie et binôme Katia pour son entente et sa sympathie au fil de notre cursus universitaire ;

A Dr. MOUHOUBI MEKBEL Nedjima pour son encadrement qui a suscité mon profond respect, Je vous remercie pour vos conseils et disponibilité permanente. Veuillez trouver ici, l'expression de ma gratitude et de ma grande estime ;

A tous ceux qui me sont chers pour leurs sollicitudes.

Lydia MOULAI

Dédicaces

Je ne saurais point vous remercier assez, vous la source de ma force, ma très chère maman et mon très cher papa qui je prie dieu de lui redonner santé ; De m'avoir soutenu et encouragé à aller de l'avant, de m'offrir tant d'amour et d'affection, d'avoir fait preuve de bienveillance et sacrifice afin que rien n'entrave mon parcours d'étude et ma vie en entier.

Je ne pourrais exprimer l'estime et le respect que j'ai en ta mémoire grand père, ce jour que tu as amplement attendu est bien arrivé, avec une profonde douleur je te dis « je suis enfin si haut », hélas tu n'as pas fait le chemin si loin avec moi, repose toi là où tu es mon pilier.

Je tiens à dédier ce modeste effort à toi grand-mère mon précieux refuge, merci pour toutes tes prières qui m'ont souvent éclairé, puisse dieu te garder et te combler de bonheur.

Mes âmes sœurs, Sara et Dila qui ont partagé avec moi tous les moments d'émotions, trouvez dans ce travail le témoignage de ma sincère fraternité.

Ma chère amie et binôme Lydia qui a su me soutenir et m'aider dans toutes les épreuves passées, je t'en suis très reconnaissante.

Une spéciale gratitude pour Dr. MOUHOUBI MEKBEL Nedjima, qui a fait de cette dernière année une totale réussite et qui sans elle ce travail n'aurais guère vu le jour ; Merci.

Mes sentiments de reconnaissances vont à Mr. DAICHE Ahmed Motie de m'avoir motivé et poussé tout ce temps afin de donner le meilleur de moi-même.

Que ce travail traduit ma gratitude et mon affection pour vous tous ceux qui font partie de ma vie, qui me sont chers et que je n'ai puciter.

Katia NAIT MANSOUR

Remerciements

Dans un premier temps, nous tenons à remercier, notre directrice de mémoire-projet Dr.MOUHOUBI MEKBEL Nedjima, enseignante à l'université d'Abderrahmane Mira de Bejaïa pour sa patience, sa disponibilité, son soutien moral et scientifique et surtout ses judicieux conseils, qui ont vigoureusement contribué à alimenter notre réflexion.

Nous voudrions exprimer pareillement nos remerciements et reconnaissance à l'égard de M.BADIS Abderrahmane, pour son encadrement et ses orientations perspicaces, notamment en matière de méthodologie.

Nous adressons également nos remerciements, notre profond respect et notre gratitude envers tout le corps pédagogique au sein de notre département d'architecture, professeurs, fonctionnaires et particulièrement aux membres du jury pour leur contribution scientifique lors de l'évaluation de notre travail. Qu'ils trouvent ici, en nos noms, notre reconnaissance la plus sincère.

Nos chaleureux remerciements vont enfin aux personnes qui nous ont aidées à l'élaboration de ce travail. Il nous est impossible de les citer de manière exhaustive, néanmoins, elles se reconnaîtront et savent toute l'estime que nous éprouvons à leurs égards.

Chapitre 01 :Problématisation

Introduction

Les villes existent depuis plus de 5000 ans, mais ce n'est qu'en 1800 que 2% de la population se sédentarise et devient urbaine, désormais depuis 2007, (Le millénaire urbain, 2001) la moitié de la population mondiale vit dans la ville et s'accroît quotidiennement de 180.000 habitants (PAULET. J P, 2009). Le taux de croissance annuel le plus élevé est constaté en Afrique de 4.87% (Le millénaire urbain, 2001), ainsi le phénomène de l'urbanisation se poursuit depuis la révolution industrielle (PAULET. J P, 2009). Notamment en Algérie, le pays de la rive sud de la méditerranée qui a connu en une période historique courte, diverses politiques urbaines, voire même opposées. Dans la période postcoloniale, l'urbanisation ne se faisait plus sur la base des plans d'urbanisme tenant compte de la dimension spatiale, résultante de la fragilité du contexte politique et économique des années 1980, et également de la nature bancaire des instruments d'urbanisme en vigueur, ayant impacté le paysage urbain qui se doit une donnée essentielle à prendre en compte lors d'une opération d'urbanisme de qualité (KETTAF. F, 2013). Le phénomène de l'urbanisation accélérée, dû essentiellement à un accroissement démographique important y a contribué énormément, ainsi que les bouleversements morphologiques et la fragmentation spatiale visible, causés par la démarche urbanistique standardisée des ZHUN qui a relégué en second plan la dimension spatiale et la maîtrise du sol urbain, provoquant dès lors, une perte progressive de la qualité esthétique et urbanistique de l'urbain. Néanmoins, nous ne pouvons guère dissocier paysages et formes, qui sont perçus toujours de façon globale par les usagers de la ville (Ibid.).

Ainsi, et selon Maouia Saidouni : *« La ville, un lieu de contraintes pour le projet d'architecture, la ville peut être considérée comme le lieu où s'inscrit l'architecture. La première impose à la seconde des contraintes aussi diverses que... les styles architecturaux et urbains, les modes de vie, la structure sociale... En contrepartie, l'architecture apporte à la ville son cadre, autrement dit sa troisième dimension, et façonne l'espace public déterminant dans l'image d'une ville »* (SAIDOUNI, 1999, p. 13). La notion de la ville sans la vie humaine est dépourvue de son sens majeur, dès lors que la ville est le rapport entre l'espace et l'habitant, cet organisme inerte a besoin d'être habité et parcouru pour acquérir une âme que seuls ses usagers la lui communiqueront. L'appauvrissement esthétique rend la ville monotone,

sommaire et répétitive (MAGNE. E, 2012), en retirant la vie à la ville, cette dernière serait perçue uniquement en tant que ville fantôme, car seul l'habitant animerait sa ville.

La question de la vie dans la ville peut être associée sous plusieurs angles ; social, économique et environnemental, mais aussi esthétique, Kevin LYNCH souligne l'importance de l'esthétique dans la vie des habitants et affirme que nul ne peut « *pressentir ce qu'un décor peut présenter en termes de bonheur quotidien* » (LYNCH. K, 1999, p. 3). Cela nous renvoie au fait que la qualité esthétique revitalise la vie et la ville. Ce milieu se doit d'être prospère et d'une qualité considérablement esthétique et qualifiée pour offrir une vraie expérience urbaine à ses usagers. Par ailleurs, leur donner le pouvoir de tisser des relations et des rapports, non seulement avec l'objet architectural, mais qui touche aussi des relations symboliques tels que le bien-être, la gratification (PAULET. J P, 2009), ainsi que des sentiments d'appropriation de la ville et également le plaisir d'y vivre.

Toutefois, la ville de Bejaïa est le chef-lieu de la wilaya, associant une fonction portuaire et un rôle commercial et administratif, la diversité de ses styles architecturaux et formes urbaines, s'explique par sa situation géographique stratégique qui a suscité la convoitise de plusieurs civilisations ayant traversé et transformé l'espace méditerranéen (MEHENNA. A, 2014). L'image de la ville algérienne est défaite par la persistance d'aménagements urbains inopérants comme l'illustrent à la fois les dessins des P.O.S et les insertions architecturales calamiteuses dans les tissus constitués mis en œuvre à travers le pays (KETTAF. F, 2009), ces pratiques architecturales et urbanistiques ont dégradé le paysage urbain et ont accentué le sentiment de solitude de ses habitants (PAULET. J P, 2009). C'est pourquoi la partie de la planification qui concerne la forme physique de la ville perd de sa qualité esthétique à mesure que la ville grandit et s'étale (Ibid.).

Le choix du sujet de recherche

Plusieurs motivations nous ont amené à porter réflexion sur notre sujet de recherche, premièrement la résultante de nos connaissances acquises durant notre cursus universitaire additionnée à l'observation, ont éveillé en nous une conscience et un intérêt envers cette problématique préoccupante et inhérente à Bejaïa. En effet l'esthétique urbaine demeure un sujet intemporel depuis l'antiquité, le dialogue entre les sens du corps et les éléments qui

l'entourent n'existe qu'entre soi et l'espace, et évidemment à mesure que la ville s'agrandit et s'étale, et que le monde évolue en permanence, l'environnement urbain doit l'être aussi afin que l'usager de la ville y vive en harmonie.

L'état de l'art

Notre recherche s'appuie sur divers référentiels, les plus importants sont l'ouvrage de Kevin Lynch "l'image de la cité" paru en 1999, qui quête durant cet ouvrage à comprendre la relation entre l'image, l'environnement et la vie urbaine afin de créer un environnement harmonieux, cela en étudiant la qualité visuelle de la ville américaine, via ses représentations mentales chez les habitants à travers une approche quasi ethnographique¹nourrie par l'observation. Ainsi que Natalie Blanc à travers son ouvrage "vers une esthétique environnementale" paru en 2008, qui se saisit de la question esthétique pour caractériser notre relation à l'environnement et interroger la viabilité de nos modes d'existence, en tissant trois fils à savoir, l'environnement, l'esthétique et la ville pour s'engager ensuite vers une esthétique environnementale, cela en examinant la question du jugement esthétique et de son effectivité politique. Dans le but de montrer en quoi l'imagination et la création constituent des dimensions structurantes du développement humain et durable. Et enfin, le fondateur du mouvement culturaliste, Camillo Sitte, qui aborde dans son livre intitulé "l'art de bâtir les villes" paru en Allemagne en 1889, l'espace urbain et la théorie de l'esthétique traditionnelle à travers une approche qualitative basée sur la perception des utilisateurs de l'espace, qui toutefois, repose sur l'analyse qui se fonde sur l'expérience sensible du plaisir et du déplaisir, afin de déterminer leurs réactions, opinions et préférences, et puise ses références.

Problématique

Tout individu vivant dans un environnement donné, ne peut s'empêcher de l'identifier et à s'identifier à lui, en effet, ses *particularités typiques* sont perçues sous forme d'images claires ou brouillées, chacun en tire sa propre impression. Un milieu difforme et repoussant ne peut

¹Approche ethnographique (selon LAROUSSE) : Nom féminin, Étude descriptive des activités d'un groupe humain déterminé (techniques matérielles, organisation sociale, croyances religieuses, mode de transmission des instruments de travail, d'exploitation du sol, structures de la parenté).

que désaffectionner l'être humain, contrairement à un espace pertinent, beau et harmonieux qui favorise la satisfaction sensorielle et le plaisir chez les visiteurs ou les habitants, à partir de là on peut affirmer certainement qu'une image lisible et intelligible de l'environnement « *sert ainsi de base au développement individuel* »(LYNCH. K, 1999, p. 5), et que la qualité esthétique privilégie une perception agréable d'une ville.

En effet l'environnement physique urbain ne se limite pas à donner aux habitants un sens des lieux, l'architecture de la ville joue un rôle exceptionnel dans la détermination du sentiment d'appartenance à un territoire(PAULET. J P, 2009). Cependant, la course vers le quantitatif et le volumique à Bejaia a engendré l'effacement de l'aspect qualitatif architectural et esthétique de la ville, cette dernière souffre actuellement de l'inexpressivité de son paysage urbain, ce qui nous interpelle à nous interroger sur la dimension esthétique et la revalorisation paysagère de la ville de Bejaia en s'appuyant sur la question de recherche suivante :

- Comment s'appuyer sur la dimension esthétique pour revaloriser le paysage urbain à Bejaia ?
Autrement dit, comment peut-on améliorer esthétiquement le paysage urbain de la ville de Bejaia ?

Pour répondre à cette question générale et majeure, nous pouvons nous poser un ensemble de questions secondaires qui peuvent rapporter des réponses conséquentes concernant les différents aspects de notre recherche :

- 1) A quel point l'esthétique urbaine influence la qualité de vie des citoyens ?
- 2) Quel rapport entretient la dimension esthétique avec la perception visuelle, émotionnelle et cognitive de l'environnement ?
- 3) Quelle importance prend l'esthétique dans la configuration du paysage urbain ?
- 4) Peut-on éradiquer l'inesthétique dans la ville et par quel moyen ?

Hypothèses

Nous pouvons suggérer des pré-réponses à notre question et nous veillerons le long de notre travail à les vérifier

- 1) La bonne conception d'un projet urbain pourrait participer à l'amélioration de l'esthétique urbaine de la ville de Bejaia.
- 2) Les actions de revalorisation urbaine qui traitent du mobilier urbain, des façades urbaines, parcours, chaussés et parkings pourraient améliorer l'esthétique urbaine de la ville de Bejaia.

Les objectifs de l'étude

Nous aspirons, par notre présent mémoire, parvenir à redonner à la ville de Bejaia son aurore esthétique, et ce, en contribuant humblement à l'esthétisation et à l'amélioration de son paysage urbain actuel. Tout d'abord, en cernant les notions du paysage urbain, afin, de détecter et prévoir les moyens d'amélioration du paysage urbain. Ensuite, reconnaître et déceler les pathologies esthétiques dont se plaint la ville de Bejaia, en vue d'éradiquer son inesthétique, par le recours à des actions ciblées, visant à renforcer le sentiment d'appropriation de la ville au travers d'une revalorisation esthétique et paysagère, qui restructureraient l'espace urbain.

Méthodologie

Sur le plan méthodologique nous nous sommes appuyées en premier lieu, sur la **recherche bibliographique** à travers des ouvrages et références traitant de notre sujet, ainsi qu'en deuxième lieu, sur une documentation faisant l'état de l'art grâce à des articles, différentes thèses et mémoires de recherche. Ceci dans l'objectif de cerner toutes les notions relatives au paysage, projet et esthétique urbaine. En troisième lieu, en déterminant et évaluant les moyens de structuration et d'amélioration de l'espace urbain, où nous avons recouru à l'analyse des exemples livresques et réels s'inscrivant dans la même thématique. En dernier, lieu l'analyse du site d'étude nous a permis de localiser les faiblesses esthétiques à Bejaia, mais aussi

L'élaboration d'entretiens semi-directifs a considérablement appuyé nos mesures d'actions qui nous permettrons ainsi d'agir dans le but d'éradiquer l'inesthétique de son entrée urbaine.

Structure du mémoire

Notre mémoire est structuré en trois chapitres développés d'une manière évolutive résumant le contenu de notre mémoire.

« **Problématisation** » est le premier chapitre qui aborde de manière générale l'état des villes, soulignant l'enjeu de la qualité esthétique dans la vie et la ville perçues par les citoyens. Il définit les objectifs de recherche après avoir identifié la problématique et diriger la réflexion vers certaines hypothèses à vérifier le long de la recherche. Ce chapitre prend terme avec un aperçu sur la méthodologie et la structure du mémoire.

Le deuxième chapitre intitulé « **L'homme et l'urbain : assise théorique et exemples pratiques** », traite deux principales sections. La première est l'approche conceptuelle, où nous allons définir et assimiler toutes les notions théoriques liées au thème de la ville, le cadre de vie, le paysage, l'esthétique urbaine, la perception et le projet urbain. Cela afin d'explorer les mécanismes conduisant à des situations relatives au paysage urbain dans un spectre esthétique dans le but d'offrir des éléments de solution aux entrées de ville. La seconde est l'analyse thématique de deux exemples de projet urbain d'entrée de ville, servant de cadre directeur pour faciliter notre intervention dans le chapitre suivant.

Quant au troisième chapitre nommé « **De la ville de Bejaia à son entrée** » réservé principalement à une lecture urbaine et architecturale du cas et du site d'étude, soutenu par des entretiens, le tout mettant en exergue les atouts et les handicaps de cette entité urbaine. Dans l'objectif d'aviser un diagnostic propice et d'éventuelles orientations et recommandations servant de directives pour notre démarche programmatique et l'élaboration de notre projet.

**Chapitre 02 : L'homme et l'urbain : assise théorique
et exemples pratiques**

Introduction

Dans la première section de ce deuxième chapitre, en se basant sur une recherche bibliographique nous allons tenter de cerner tous concepts liés à l'urbain et ses usagers dans le but de construire un environnement permettant leurs épanouissement. Dans un premier temps, nous allons nous intéresser à l'espace de la ville et son entrée ; Ensuite nous allons nous pencher sur la qualité de vie dans la ville afin de comprendre d'avantage ce lien étroit entre l'espace de vie et celui qui le vit. Dans un second temps nous allons détailler toute notions relatives au paysage spécialement le paysage urbain ; Puis, explorer les principes esthétiques et les ordonnateurs de ce dernier. Étant donné que toutes les indications dégagées de l'environnement sont d'abord perçues et interprétées, nous allons considérer la ville sous cet angle de perception. Pour finalement conclure par les moyens de conception de l'entrée de la ville au moyen du projet urbain.

Dans la seconde section, afin de parvenir à trouver la meilleure solution liée à notre site d'étude, nous avons choisi d'analyser deux exemples complémentaires ayant les mêmes problématiques que notre site. Cette analyse nous permettra de déceler les actions à entreprendre dans le cadre d'aménagement de l'entrée de ville de Bejaia. Le choix de l'exemple repose sur trois critères : l'échelle, la pertinence et l'intérêt. Il s'agit de deux expériences internationales : L'entrée de ville Saint-Roch au Québec et l'entrée de ville de Havre.

1 Assise théorique

1.1 L'espace de la ville

La ville relate lors de son développement plusieurs notions qui se combinent lors de son processus de fabrication on y retrouve l'environnement, la qualité de vie, la société, l'économie etc., cela afin de procurer une diversité d'expériences et une atmosphère prospère à l'individu.

1.1.1 Qu'est-ce que la ville et/ ou l'urbain

Les lieux d'une ville sont pensés et créés par ses occupants, ils renvoient à une culture spécifique, sans celle-ci il n'y aurait pas de ville, ni de géographie physique urbaine dont les

Section 01 : assise théorique

limites théoriques et épistémologiques ne soient précisément au lieu de l'espace symbolisable, au lieu d'inscription de ces lieux dans la dimension infiniment non physique mais plutôt culturelle (LAMIZET. B & SANSON. P, 1997). *De la sorte, la diversité dans une harmonie d'ensemble* est l'une des caractéristiques fondamentales d'une « vraie ville » répartie selon divers domaines qui font cette dernière, tel que la dimension visuelle : qualité urbaine, architecturale et paysagère. (MARVILLET. J, PESSEMIER. C, GRANDJEAN. D, LE CLESIAU. A, & DE LAJARTRE, M, 2017, p. 5)

La définition de la ville a suscité l'attrait d'un éventail d'auteurs, cette notion a été expliquée selon plusieurs visions, nous en avons repris les plus majeures d'entre elles :

Tout d'abord, la ville est souvent le fruit de la mémoire évolutive de l'homme par rapport à son milieu originel qui est la nature « *Une ville est une manifestation spectaculaire dans l'environnement* » (CULLEN. G, 1995).

En revanche selon Gordon Cullen, la ville pose toujours la question de sa relation avec la campagne avoisinante. Cependant pour CHABOT, *Il semble que la notion de ville soit, chez chacun de nous, très claire ; nous définissons la ville par contraste avec la campagne qui l'entoure* (CHABOT. G, dans (PAULET. J P, 2009, p. 8)).

La ville originellement, *est le lieu sémiotique de la rencontre et de l'interférence entre les structures sociales de la circulation et de l'échange des biens (espace) et les structures individualisées de leur appropriation (sujets)*. (LAMIZET. B & SANSON. P, 1997, p. 40)

A priori, la ville doit sa beauté avant tout, à la diversité des milieux et des cultures qui la composent puisqu'elle est *le produit d'une culture mais, elle est aussi un moyen important de modelage et de création d'une culture*, (MANGIN. D & PANERAI. P, p. 113) C'est également *le produit d'un processus de stratification et de cumulation de traces et de tracés* (SAIDOUNI, 1999, p. 11)

Toutefois, la ville représente un espace de domination « *La ville, socialement, politiquement, est, avant tout, une agglomération de citoyens appartenant à la même communauté et habitant dans le même lieu* » (LAMIZET. B & SANSON. P, 1997, p. 39).

D'une manière générale, la ville est en soi considérée comme étant le reflet de la société à travers son espace inscrit au cœur d'un réseau urbain hiérarchisé, où s'entretiennent un ensemble de relations quelles soit d'ordre économique, culturel et social (CNES, 1998).

D'un autre côté l'architecte considère la ville tel un lieu où s'inscrit l'architecture mais également un espace de contraintes pour ses projet, lui imposant ainsi des *contraintes aussi diverses que la forme de la parcelle, l'histoire du lieu, les styles architecturaux et urbains, les modes de vie, la structure sociale, les bruits, la pollution atmosphérique, le climat, la nature du sol et du sous-sol*. En contrepartie l'architecture apporte à la ville sa troisième dimension et détermine son image modelée à travers l'espace public (Maouia S. , 2000, p. 13)

Pour conclure,nous précisons que la notion de ville est complexe, retenons en que c'est l'aboutissement d'une production sociale marquée par une concentration démographique vivant dans un environnement distinctif selon l'espace et le temps, soit matériel ou/et immatériel *lui permettant de vivre plus ou moins bien, de prospérer ou de dépérir, le rapport à l'espace et au temps implique d'insister sur la diversité des expériences. La ville n'est pas une catégorie immuable, mais plutôt un ensemble d'expériences historiques qui divergent ou convergent plus ou moins selon les temps dans le long terme.*

1.1.2 L'organisation spatiale de l'espace de la ville

La disparition des limites et enclure de la ville d'autrefois, ont permis au phénomène de croissance urbaine spontané de voir le jour. Cette liberté mal perçue à former essentiellement des petites entités le long des axes de pénétration en ville générant la déstructuration de son image et son paysage urbain.De ces faits, la ville est devenue sujetteà une division majeure de son espace en trois parties distinctes :

- Le centre-ville : c'est le milieu central où tout se passe, comportant généralement un fort caractère historique où sont bien gardées les traces des temps et une identité définie.
- Le faubourg : détermine l'espace de transition entre le centre-ville et la banlieue, il présente un pôle déféctueux regroupant toute activité commerciale, artisanale et industrielle.
- La banlieue : expose un territoire à vocation dominante résidentielle qui entoure la ville et qui est peu lié habituellement aux quartiers environnants.

1.1.3 L'entrée de la ville

Le problème des limites de la ville est insoluble, cette dernière apparait sur une carte à petite échelle ou une image satellitaire comme une forme très identifiable dans sa partie dense et continue, en revanche les parties urbanisées de sa grande périphérie se distinguent mal et à peine de l'espace rural. Mais, le passage à travers le plan de la ville d'un niveau à un autre

engendre automatiquement le glissement de la vision globale à la vision de détail par effet de zoom, mais aussi le changement de nature des réalités observées par l'aménagement et l'urbanisme(ALLAIN, R, 2004, p. 49).

1.1.3.1 Définition d'entrée de ville

La notion d'entrée de ville est aussi floue que claire, exprimée souvent par différentes appellations, cela est dû au jeu de la dimension temporelle, et aussi du fait que les entrées de ville peuvent prendre différentes formes, elles peuvent être réelles dans le cas de la ville circonscrite ou fictives dans le cas des villes modernes.(MEZINE.S, MOUSLIA, & NESSARK.A, 2017).

L'entrée de ville peut désigner « *Un espace d'activités économiques où les prix du foncier y sont plus faibles qu'en pleine ville, et attirent des activités économiques commerciales et industrielles qui recherchent des prix bas* »(MARVILLET. J, PESSEMIER. C, GRANDJEAN. D, LE CLESIAU. A, & DE LAJARTRE, M, 2017, p. 3). Sous un autre terme lieu d'entrée en ville nous parlons cependant d' « *Un espace géographique entrées d'agglomérations, des villes, des bourgs, des villages...d'un point de vue géographique, l'entrée de ville, c'est traditionnellement l'endroit où s'arrête la campagne* »(Ibid.p. 3). Ou encore porte urbaine de la ville nous distinguons les entrées marquées par des éléments singuliers distinguables soulignant des rites de passage à la ville.

En effet, *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 années*(Métropole, 2013, p. 6).

Toutefois, l'entrée de ville post-moderne, n'est plus ponctuelle, matérialisée par une porte comme en antiquité. Aujourd'hui, elle est plutôt un parcours reliant l'intérieur et l'extérieur de la ville, ce parcours est marqué par des espaces transitifs et distinctifs, ou des séquences possédant des éléments qui permettent à l'individu de se reconnaître et de se localiser dans ces lieux caractérisés comme des espaces de transition entre deux milieux contrastes, à savoir l'urbain et le rural, et comme une entrée en ville par la nature de la vie sociale que l'on découvre tout le long. La multiplicité de signes accorde une première image identitaire de la

ville significative du passage de la route à la rue et parfois sa multifonctionnalité (économique, culturelle, de loisirs, administrative...) donne l'assurance à son usager.

1.1.3.2 Les éléments d'une entrée de ville (DORMOY. C, PALAUD. M, TREJBAL. S, FONDRIEST. M, & BRILLAUD. V, 2012)

Une entrée de ville de qualité doit répondre à quelques principes :

- Elle doit être accueillante, et donner envie de s'arrêter.
- Premier regard sur la ville, l'entrée doit déjà annoncer son identité, son caractère.
- Elle doit être « marquée », par une information, un aménagement paysager, et doit permettre une circulation fluide.
- L'entrée de ville doit être à l'échelle du lieu.
- Transition : une entrée de ville doit permettre le passage graduel et ritualisé d'un milieu naturel ou/et périurbain ou/et rural à un milieu urbanisé.
- Progression : En allant du moins dense vers le plus dense, par une succession de séquences échelonnées (depuis le panneau d'entrée en ville jusqu'à la percée du « centre-ville »).

1.1.3.3 Les désagréments de l'entrée de la ville (MARVILLET. J, PESSEMIER. C, GRANDJEAN. D, LE CLESIAU. A, & DE LAJARTRE, M, 2017, pp. 3-5)

- Expression d'une banalisation et d'un désordre paysager.
- Une absence de mixité fonctionnelle.
- Aucun traitement des espaces publics.
- Lieu dépourvu des caractéristiques des quartiers de la ville.

1.1.3.4 Explication de ses maux

La proximité d'une route importante et les prix bas du foncier, favorisent l'implantation des fonctions nuisibles telles que les stations-services et garages, les entrepôts et hangars qui s'installent directement en bordure de la route, émergeant un refus de la composition urbanistique, où la profondeur a un rôle à jouer.

La ville de l'automobile(ALLAIN, R, 2004, p. 58) : La distinction ville campagne devient inopérante, l'automobile est coupable de l'émergence du processus d'étalement et d'éparpillement urbain des quarante dernières années. A cause de, la mobilité individuelle le champ urbain est devenu plus uniforme provoquant ainsi le comblement des vides entre les grandes structures.

1.1.3.5 L'entrée de la ville et ses enjeux d'aménagement

L'entrée de la ville est un concept fortement lié à l'identité et la silhouette urbaine ayant un fort impact sur l'image de la ville et la manière dont l'espace global de la ville est perçu. Son enjeu majeur est de concilier le développement économique, l'existence d'importantes voies de déplacement et la qualité de vie.

Selon une étude de la CETUR² faite en 1993 (Bagneux), « *il y aurait quatre enjeux principaux pour l'aménagement des entrées de ville* »(GIRARDIN. P, 2001, p. 20). D'abord l'embellissement pour *le plaisir du regard*, ensuite le renforcement de *l'identité de la cité par le choix d'un site* propice à l'amélioration de *la sécurité routière en créant des repères, en augmentant la lisibilité, en forçant à la limitation de vitesse*, enfin le marquage de *l'itinéraire*, par ailleurs, au développement de *l'image de marque locale*.

1.1.4 L'image de la ville

L'humain s'approprié ce qui l'entoure à l'aide du processus de l'imprégnation de l'image : *d'abord grâce à l'interprétation qu'en fait notre cerveau, ensuite par la transposition de cette perception sur une surface plane, les images matérielles de ce niveau, donnent le mode d'emploi de la ville* en explicitant l'espace(Ibid., p. 71).

En effet, Kevin Lynch considère que l'image est composée d'une variété de sens conjugués, « *à chaque instant il y a plus que l'œil ne peut voir, plus que l'oreille ne peut entendre, une occasion de découvrir un nouveau décor ou une nouvelle perspective* »(LYNCH. K, 1999, p. 1).

La représentation mentale de la ville s'appuie sur l'image visuelle définit telle « *la clarté apparente ou « lisibilité » du paysage urbain ... facilité par laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent* »(Ibid. pp. 1-10). En effet, l'observateur

² CETUR : Centre d'études, des transports urbains et des réseaux.

Section 01 : assise théorique

charge ce qu'il voit du sens, cette qualité visuelle s'attarde sur l'apparence qui ne doit pas être spécialement limitée, régulière et monotone mais qui peut être marquante des esprits et dûment diversifiée mais qui doit être compréhensive. Or, la reconnaissance quelque part est non seulement liée à la faculté de vision et l'aspect externe mais ce rattache aussi à l'aspect interne de l'identité permettant l'individualisation de l'environnement physique et l'acquisition d'une signification consistante.

Réellement, tout citoyen tisse des relations avec sa ville, seulement l'image de cette dernière définit la nature de ses relations. Généralement, une image positive de l'environnement de vie des habitants génère chez eux une impression de sécurité émotive qui leur permet de tisser des relations agréables et harmonieuses avec l'extérieur. Selon Kevin Lynch, la clarté physique de l'image suscite une satisfaction et une joie chez un grand nombre de ses habitants et qu'une belle ville signifie une ville claire, lisible et facilement identifiable ce qui offre par excellence une meilleure qualité de vie et permet l'épanouissement des habitants (LYNCH. K, 1999).

Au final, Les potentialités d'une ville, l'offre d'une pluralité de services d'accessibilité, des espaces publics, des équipements, le soin de la qualité environnementale, ainsi que l'ambiance urbaine améliorée impactent considérablement la ville, un programme diversifié dans ce contexte se répercute directement sur son image qui s'avère d'une importance considérable dans le milieu urbain.

1.2 La vie dans la ville

Tout en ville devrait nous évoquer l'homme, rien en elle ne demeure statique, le lecteur joue un rôle créateur en lui apportant un sens de lisibilité, qui transforme à son tour la forme de vie, puisque ça parvient de celui qui la regarde davantage que de l'objet regardé. *Si la forme de la ville tendait à disparaître, c'est qu'elle serait fortement menacée.* (LAMIZET. B & SANSON. P, 1997, p. 35)

1.2.1 Définition et mécanisme de la qualité de vie

En raison d'une meilleure gestion du phénomène urbain, la notion de la qualité de vie est apparue afin de défendre et d'apporter une amélioration aux conditions d'existence des individus dans leurs environnement (ZAHI. N, 2012).

Section 01 : assise théorique

Selon Larousse ; la qualité de vie se résume à « *tout ce qui contribue à créer des conditions propres à épanouir davantage l'individu* »(Larousse).

Ce concept multidimensionnel et pluridisciplinaire trouve son sens auprès des géographes en étant la considération et la combinaison de trois principales notions étant le cadre de vie, les territoires de proximité ainsi que le rapport à l'espace et à la quotidienneté(Ibid.).

La qualité de vie est une notion *plutôt mesurable que définissable* ; En effet, plusieurs acteurs évaluent cette notion à partir d'indicateurs, une partie d'entre eux joint la qualité de vie au *bien être* tandis que d'autres la raccorde à la notion de *satisfaction* ou du *bonheur*.

La qualité de vie est liée à deux mécanismes le premier matériel qui correspond à l'espace de vie géographique des individus en rapport avec leurs conditions de vie ; le second immatériel se rapporte à l'évolution subjective de la vie notant le sentiment de satisfaction, plaisir et bonheur soulignant l'environnement nécessaire à l'agrément de l'existence de chacun(ZAHI. N, 2012).

1.2.2 Les sphères de la qualité de vie en milieu urbain

La qualité de vie est perçue d'une interaction de trois sphères : intime et individuelle du logement, le voisinage proche ainsi que le lien social(Ibid.).

1.2.2.1 L'environnement du logement et le cadre de vie

L'environnement du logement définit l'espace de vie quotidien des individus, qui doit être adapté aux attentes de chaque habitant et doit répondre aux critères de confort en termes de taille, d'espace, d'isolation et d'ensoleillement.

Le cadre de vie est le rapport qu'entretient le logement avec son environnement immédiat, il dépend des qualités esthétiques, architecturales et fonctionnelles du paysage urbain, en effet « *Pour qu'il y ait qualité de vie, il faut que la ville soit belle et qu'elle fonctionne* »(Ibid. p. 14), par ailleurs, elle doit minimiser toute nuisance sonore, visuelle et olfactive, offrant ainsi un cadre de vie quotidiennement agréable.

1.2.2.2 L'univers social

La recherche d'une qualité de vie agréable touche directement la société. En effet, une ville considérable définie telle une ville qui mérite une attention particulière, exprime souvent les sentiments d'un grand peuple(SITTE. C, 1890-1910); Si la ville est mal faite la société vivra

mal dans son environnement. Une société malade ne peut pas produire un environnement sain tout à fait comme un environnement malsain qui ne peut guère produire une société saine (FAIDI. H, 2021). L'état social, les liens affectifs et les sentiments d'appartenance développés par les citoyens génèrent une mémoire, en outre un attachement à l'égard de l'espace de vie engendrant ainsi l'appréciation de leurs univers.

1.2.3 Le cadre de vie versus l'esthétique et le bien être

De manière générale, la qualité urbaine touche à divers aspects et impacte un large champ de sphères, l'esthétique urbaine en étant l'une de ses allures inclut la sensibilité individuelle et influence le cadre de vie. En effet, l'enjeu emblématique du fondement d'un cadre de vie dans une aire urbaine renvoie à une différenciation entre le 'chez soi' et 'ailleurs'. (DUMONT. M, p. 3) Ceci à travers premièrement *l'ayant-droit et la possession*, tout citoyen revendique une ambiance urbaine détendue, loin du détail, les composantes du milieu urbain entre leur qualité et leur esthétique entraîne un type d'usage spécifique déterminant la nature de la fréquentation, qui peut être excessive entraînant des soucis d'amélioration et de maîtrise du cadre de vie ou au contraire faible engendrant l'insécurité émotive, ainsi ces états incitent les habitants à déposséder leurs espaces de vie. Deuxièmement, *le village dans la ville* souligne exactement l'esprit de convivialité, l'univers social serein ainsi que l'environnement sain d'une qualité considérable favorisant la détente, caractéristique majeure du village et critère important d'un chez soi.

1.3 Le paysage et le paysage urbain

1.3.1 Définition des notions du paysage et du paysage urbain

Les paysages urbains sont les éléments fondamentaux à évoquer pour parler de la personnalité de la ville puisqu'ils collaborent à son atmosphère (ALLAIN, R, 2004, p. 9).

Le paysage à l'origine vient du mot pays et fait référence à « *une portion du territoire ayant sa propre identité, un lien de vie et de travail pour les habitants locaux* ». (ZAHY. N, 2012, p. 21)

Selon les auspices du conseil européen en 2000 « *Le paysage définit une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* ». (Ibid.)

D'une part, le dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement définit le paysage comme étant une « *étendue de pays qui se présente à un observateur* » (GIRARDIN. P, 2001, p. 8),

Section 01 : assise théorique

selon cette définition le paysage est un espace statique perçu par un individu, notant une négligence de la notion de temporalité et évolution. En contrepartie, l'Encyclopédie Universalis conçoit le paysage selon le rapport « *en un lieu et un moment donnés, entre un observateur et l'espace qu'il parcourt du regard* ». (L'Encyclopédie Universalis dans (GIRARDIN. P, 2001, p. 8)).

D'un autre côté, l'urbaniste Sarah Rouy affirme que « *la base de la notion de paysage est une combinaison, entre le réel et l'affectif* » (Sarah Rouy dans (GIRARDIN. P, 2001, p. 8)). Mais pour l'historien du paysage Jean-Robert Pitte, le paysage est une combinaison de la qualité et la culture, il le présente comme « *la réalité de l'espace terrestre perçue et déformée par les sens et que son évolution repose entièrement entre les mains des hommes qui en sont ses héritiers, ses auteurs, ses responsables* »(Jean-Robert Pitte dans (GIRARDIN. P, 2001, p. 8)).

Par ailleurs, Pour Rémy Allain le paysage n'est qu'une vision partielle et subjective de la réalité, il est avant tout perçu et vécu(ALLAIN, R, 2004, p. 9).

Au sein de ces condition, le paysage urbain est apparu pour résoudre les pathologies présentent dans le paysage des villes, en outre trouver l'aménagement adéquat pour un espace urbain agréable et un meilleur cadre de vie.

J-P.Deffontaines et J.Tricart définissent le paysage urbain tel : *une portion de territoire vue par un observateur où s'inscrit une combinaison de faits et des interactions dont on ne perçoit à un moment donné que le résultat global*(Ibid., p. 9).

En effet, la notion du paysage urbain affecte *l'organisation spatiale et visuelle*, c'est une « *coïncidence entre l'image sensible subjective et ses données réelles, physiques et objectives* »(GIRARDIN. P, 2001, p. 8).

1.3.2 La lecture du paysage urbain et ses niveaux

Les paysages urbains, invention de citadins, est, comme le territoire, chargé de significations et de valeurs. Ce sont des *structures actives*, étant donné que la dimension paysagère de certaines formes urbaines est probablement valorisée ou dévalorisée selon les époques(ALLAIN, R, 2004, p. 13).

La perception du paysage urbain diffère selon le spectateur. D'une part, dans le cas de l'automobiliste, nous désignons la perception dynamique générant une vision d'ensemble axiale influencée par le niveau de vitesse et mode de déplacement ; d'autre part, la perception

Section 01 : assise théorique

statique des piétons ou non-motorisés engendre une vision séquencée selon le champ visuelle qui appréhende plus largement le paysage et la composition du lieu (BENOMAR. M, 2014, p. 52). Elle est également, influencée par les expériences vécues pendant une durée de temps, elle relève de l'émotion et en conséquence la réalité paysagère du souvenir d'après Proust (ALLAIN, R, 2004, p. 12).

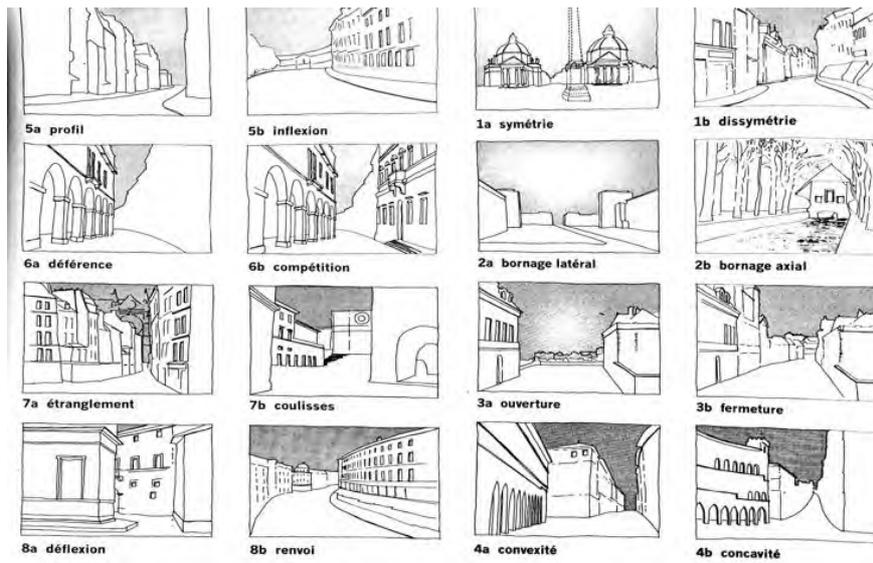


Figure 1 : parcours séquentiel perçu (PANERAI. P, DEPAULE. J C, & DEMORGON. M, 2009)

Philippe Panerai dans son ouvrage « analyse urbaine » a développé trois niveaux de lecture du paysage urbain. (PANERAI. P, DEPAULE. J C, & DEMORGON. M, 2009)

Le premier, le *paysage immédiat* consiste à analyser visuellement les voies et bordures, les éléments symboliques et enfin la concentration d'activités, de façon intuitive par l'observation des éléments attirants. Le second niveau, introduit le principe du *territoire perçu*, le repérage du paysage global, la détermination des repères et l'interprétation du spectacle général. Le dernier croise l'approche visuelle ³ avec la mémoire du lieu, cependant nous parlons du *territoire historiquement constitué*, à ce stade ce qui est plus intéressant c'est l'interprétation du rapport entre l'organisation du paysage urbain actuel avec les traces de son histoire.

³ Voir « L'image de la ville : selon Kevin Lynch » page 12

1.3.3 Les clés de la lecture paysagère du volume de la rue

La rue en tant que volume est une portion importante du paysage urbain perçue d'une façon synthétique et dynamique, le mouvement est son seul moyen d'appréhension. Ses clés de lecture paysagère selon Gordon Cullen sont (ALLAIN, R, 2004, p. 150):

- La symétrie ou/et la dissymétrie
- La régularité ou l'irrégularité des façades urbaines
- L'alternance de convexité- concavité
- L'alternance des ouvertures et étranglements

1.3.4 Les façades urbaines

La façade urbaine est l'ensemble des façades sur la rue ou le front bâti, elle n'est pas seulement un décor mais permet aussi de deviner l'épaisseur historique, sociale et architecturale du bâti.

La façade sur rue représente le lieu privilégié d'expression du langage architectural, la conception de la façade urbaine peut révéler le contenu d'un immeuble en démontrant sa fonction lisible dès l'extérieur, ainsi, que le statut d'un quartier. Elle est le complément vertical du parcellaire par lequel elle est influencée, également par les règlements d'urbanisme et les règles explicites de la composition architecturale.

La façade urbaine se définit par (ALLAIN, R, 2004, pp. 125 - 136):

- L'alignement
- Les retraits
- La ligne des toits
- Les architectures
- Les éléments du décor du bâti

Elle peut-être : homogène soit ordonnée ou ordonnancée, ou littéralement hétérogène.

1.3.5 Le traitement des sols

Actuellement, les surfaces goudronnées envahissent les villes et y sont généralisées, c'est malheureusement l'un des éléments négligés des paysages urbains.(Ibid., p. 162)

1.3.6 Le mobilier urbain

Le mobilier urbain est *l'ensemble des objets publics ou privés fonctionnels et/ou décoratifs, disposés dans l'espace public*, ces objets disposés confusément dans l'espace public rendent la marche difficile et polluent les perspectives visuelles, et cela en dit long sur la fonction considérée comme prioritaire de la rue(ALLAIN, R, 2004, pp. 146-163).

1.3.7 Le végétal

Le végétal est devenu un élément central des compositions urbaines et des opérations d'urbanisme, étant donné qu'il participe aussi au profil et à la forme de la rue. Il peut résoudre divers anomalies(Ibid., pp. 146 - 165) :

- Redonner de l'homogénéité à des façades urbaines anarchiques grâce à des alignements d'arbres.
- Donner de l'allure a une rue banale en homogénéisant ses rives et en atténuant leur aspect chaotique.
- Masquer les façades urbaines laides.
- Requalifier les entrées de ville à travers une bonne conception d'un écran végétal.

1.3.8 Les éléments marquants du paysage urbain

Parmi les éléments marquant le paysage urbain qui nous intéresse spécialement dans notre approche esthétique paysagère, nous retrouvons les parcours, les repères, les nœuds, les voies ainsi que les secteurs et les limites.

1.3.8.1 Les repères

Représentent de manière générale des éléments ayant une forme et une qualité physique singulière et claire qui contrastent avec leurs alentours et facilitent l'identification de l'espace urbain, mais ce n'est pas la condition majeur, en effet l'espace public, le carrefour...et les éléments naturels comme un parc peuvent aussi bien marquer l'espace

Section 01 : assise théorique

urbain, tout compte fait, c'est la position spatiale prédominante qui les met en valeur. Les repères sont classés en *repère majeur* ou *mineur*, *but principal*, *secondaire* et *mineur*. Ils peuvent travailler en symbiose et être associés aux parcours pour offrir plus de caractère au paysage urbain (PANERAI. P, DEPAULE. J C, & DEMORGON. M, 2009).

1.3.8.2 Les parcours urbain

Percevoir une réalité paysagère sollicite d'abord une fonction du parcours, ensuite, celle de la position de l'observateur qui dépend de sa distance à l'objet observé, mais également des conditions extérieures qui tiennent aux rythmes : de la journée, saisons, variations de la lumière « *La lumière crée les paysages* » et de l'angle de vision. Le parcours urbain est réparti en séquences en relation aux diverses modifications du champ visuel. (ALLAIN, R, 2004, p. 12)

Qu'ils soient *routiers* ou *ferroviaires*, ils qualifient des espaces ordonnées, loin de leur fonction principale de liaison entre deux espaces, le parcours se doit de doter la ville d'un itinéraire important et intéressant qui va l'identifier et souligner son identité. Or que la notion d'ordonnance ne signifie pas spécialement la succession des parcours d'un point A à un autre Z, mais ils peuvent bien être détachés et mis en place dans plusieurs zones. Leur réussite est directement liée à leurs ancrages évidant brillant par contraste avec les autres voies, par ailleurs, leurs capacités à introduire la notion de sensorialité et éveiller les sens humain. (PANERAI. P, DEPAULE. J C, & DEMORGON. M, 2009)

1.3.8.3 Les voies

C'est l'un des éléments de l'image mentale de Kevin Lynch, nous partons du principe que les gens observent leurs ville quand ils y circulent, la qualité spatiale des voies, leurs configuration, leurs emplacement, en outre leurs dimensionnement caractérise particulièrement l'espace de la ville. Dans un autre sens la qualité et l'image de ces éléments se rattache spécialement aux habitudes des usagers, à la variation des activités, à l'aspect d'ouverture permettant la clarté de la destination, en dernier au caractère et à la continuité.

1.3.8.4 Les nœuds et les limites

D'une part, les nœuds présentent les points de concentration d'un ensemble de caractéristiques données ou rencontre des éléments, leurs importance s'inscrit dans la logique d'une distinction physique apparente et saisissable. D'autre part, les limites sont les segments relationnels entre les différentes parties constitutive de l'espace urbain, elles peuvent être à prédominante visuelle sous forme continue ou bien abstraites et occasionnelles.

1.3.8.5 Les secteurs

Définissent des espaces continus ayant des indications communes visuelles, en termes de forme, texture, détails et matériaux ou bien auditives dans le cas des secteurs nuisant, enfin selon le caractère social et caractéristique des régions.

1.4 La valeur esthétique dans l'espace urbain

La ville, souvent très étalée en une imbrication de quartiers ayant perdus leur caractère, la diversité de leurs formes ne permet pas d'avoir une perception globale et nette de l'agglomération. Il est généralement rude de trouver une réelle harmonie entre l'existant et le nouveau tout en innovant, afin d'enrichir le paysage urbain, à savoir apporter un plus à la ville. En l'occurrence le paysage urbain est en dégradation, étant donné que la majorité du temps, les préoccupations esthétiques n'ont pu être prises en compte face aux nécessités socio-économiques. Nous constatons d'abord, que l'architecture de la ville est donc d'une importance tout à fait exceptionnelle car elle détermine le sentiment d'appartenance à un territoire (PAULET. J P, 2009, p. 386), ainsi, l'architecture urbaine constitue donc un élément primordial de l'aménagement et de l'homogénéisation de l'espace afin *d'être en mesure intellectuellement de mettre l'ordre dans notre environnement et psychologiquement de nous positionner dans le monde* (LAMIZET. B & SANSON. P, 1997, p. 71).

1.4.1 Définition et principes de l'esthétique urbaine

Décidément, la ville en tant qu'environnement impacte psychologiquement les habitants, selon Saidouni Maouia « *Les espaces urbains doivent être esthétiquement valables c'est-à-dire qu'ils doivent être une source de plaisir et de signification pour les habitants et établir des liaisons symboliques et pratiques dans la ville* » (SAIDOUNI, 1999, p. 230).

Section 01 : assise théorique

Dans la même logique, Natalie BLANC s'étale sur l'esthétique et témoigne que cette notion repose « *sur la reconnaissance de chacun comme un être vivant dans un monde de formes, de couleurs, de sonorités, d'odeurs, de percepts divers et de représentations formelles associées à celles-ci et à ceux-ci.* » (BLANC. N, 2008, p. 17)

De plus, La qualité esthétique dans l'environnement de vie des individus qualifie le rapport entre la culture et la nature, en outre le sens humain et la nature en lui attribuant des qualités pouvant être aperçues sous un angle de beauté et de plaisance, pour Kant « *si les êtres humains perçoivent la beauté dans la nature, c'est qu'il s'agit de la leur* » (Kant dans (BLANC. N, 2008, p. 17)). Or, que de nos jours les citadins sont dans la contrainte d'apercevoir quotidiennement et d'attribuer à leur milieu de vie des qualités de laideur et de lassitude motivant le sens de désagrément, mal-être et l'obligation de devoir vivre dans un espace non propice à l'épanouissement.

Les principes ordonnateurs de l'espace urbain et sa composition, selon Maouia Saidouni sont : (SAIDOUNI, 1999)

Tableau 1 : Les principes ordonnateur de l'espace urbain

Le principe ordonnateur de l'espace urbain :	Explication
Le contraste	<ul style="list-style-type: none"> - permet la lecture des messages et des formes urbaines en les rendant plus clairs - discerner et identifier les espaces les uns par rapport aux autres.
L'échelle	<ul style="list-style-type: none"> - Tout projet urbain est un projet conçu sur son environnement et contexte, - il devra occuper <i>une situation urbaine qu'il valorise et qui le valorise.</i> (Ibid.)
Le matériau :	<ul style="list-style-type: none"> - Le choix du matériau contribue à donner au bâti son unité. - <i>L'adéquation entre la forme et la matière accentue l'unité et la force de la composition.</i>
Le caractère :	<ul style="list-style-type: none"> - <i>exprimer sa destination sociale et symbolique, sa raison d'être.</i>

Section 01 : assise théorique

La couleur :	<ul style="list-style-type: none"> - Elle joue un rôle unificateur de premier plan dans le cadre de la réforme urbaine. - C'est le moyen le plus efficace, économique et rapide pour créer l'harmonie au sein de la discontinuité du tissu urbain(Lamizet & Pascal, 1997, p. 56)
--------------	--

Pierre Riboulet déchiffre ces lois comme des moyens qualificatifs des œuvres urbaines dans le but de générer des espaces ayant le plus possible de ces qualités afin qu'ils aient un sens et une signification, pour arriver à un aboutissement beau et harmonieux ces espaces seront captivants et donneront envie d'y habiter. (SAIDOUNI, 1999)

1.4.2 Les aspects de la dimension esthétique

L'expérience esthétique est liée à deux aspects, le premier étant l'aspect sensoriel, et le second étant le sens donné à ces sensations. La capacité de perception qualitative, entre autre esthétique concerne tous processus naturels, sociétaux et formels prenant forme autour de l'être humain, c'est-à-dire la lecture de l'univers quotidien entre espace de vie, voisinage, espace public et mobilité ainsi que les liens sociaux donnant vie à l'apparence de la ville, « *l'imaginaire, le symbolique, le perceptuel, le sensoriel* »(BLANC. N, 2008, p. 38) affectant les sentiments établis avec l'environnement, dès lors la ville se veut esthétique pour être appréciée par les sens.

1.4.3 L'esthétique environnementale

L'esthétique environnementale est apparue afin d'attribuer davantage de nouvelles formes à l'environnement naturel et construit, elle vise trois pistes le partage du sensible, la créativité environnementale ainsi que la médiation et l'intermédiation

1.4.3.1 Le partage du sensible

« *Une esthétique environnementale permet de renouveler l'idée du plaisir à s'associer à d'autres ... à se ressentir vivant dans des conditions qui mettent à l'épreuve collectivement* ». En effet, le but de concevoir un environnement donné consiste à motiver le plaisir éprouvé par un public vis-à-vis de ce monde créé ; le monde cependant renvoie à une collectivité, espace et motivation commune partagée ; « *Ces motivations sont variées, mais*

elles renvoient toutes à la question du sens, car nous partageons des significations, des valeurs et des valeurs d'usage, des plaisirs et des dégoûts.»(BLANC. N, 2008, p. 19)

1.4.3.2 La créativité environnementale

Toute action humaine peut être prise comme étant une action créative, toutefois la créativité environnementale accentue l'intérêt porté sur les problématiques environnementales et prend l'environnement d'abord comme le produit d'un art et d'une créativité reposant « *sur la mise en place de nouvelles conditions de partage du sensible* »(Ibid., p. 20) qui peuvent être pertinentes et appréciées en fonction des multiples critères tel que l'esthétique, l'innovation ou l'interaction de ces dernières avec l'efficacité.

1.4.3.3 La médiation, intermédiation

L'investissement créatif et esthétique dans l'environnement doit tendre vers la manière d'intervention entre *rupture, couture, existence singulière et collective dans leur singularité et complexité*, en vrai c'est une question de révision des bases matérielles et recherches « *des outils d'une médiation collective qui prête vie aux formes* » (BLANC. N, 2008, p. 22), les dotent d'une puissance et d'un justificatif permettant *le passage d'une ère à une autre*.

1.4.4 La qualité esthétique comme facteur influençant la perception

Après avoir esquissé sur la dimension esthétique dans l'environnement urbain, nous allons nous intéresser à cette notion comme élément essentiel influençant la perception.

Dans un premier temps, Léonard de Vinci et Michel-Ange deux figures emblématiques qui incarnent l'esprit de la Renaissance, interprètent le devoir d'embellir la ville comme une *synthèse spatiale et urbaine de tous les arts*(PAETZOLD. H & ROLLET. B, 2011, p. 6).

Par ailleurs, Nassira ZAHY définit l'esthétisme à travers la perception visuelle et souligne que « *L'esthétisme est la perception visuelle rehaussée à un niveau élevé* »(ZAHY. N, 2012, p. 24), d'ailleurs c'est le même cas de Camillo Sitte qui présente la ville idéale comme étant une ville perçue sous un angle d'esthétisme et de beauté(SITTE. C, 1890-1910).

Toutefois, pour Kevin Lynch la qualité esthétique est présentée comme étant la « *composante indispensable à la vie quotidienne et qu'elle constitue un dialogue immédiat, et profond entre l'objet et l'individu qui le perçoit* »(LYNCH. K, 1999, p. 23), en outre, il affirme qu'une ville bien exprimée visuellement peut avoir une *forte signification* mais la vie n'est pas impossible

dans *le chaos visuel*. Ce qui sous-entend que la dimension esthétique influence certainement la perception visuelle, par contre l'inesthétique dans une ville ne conditionne pas la vie dans la ville. Du côté de Françoise Choay, la beauté d'une ville se résume dans la proportion (CHOAY. F, 2006), par ailleurs, la perception visuelle est conditionnée par l'attraction de l'homme par la proportion qui impacte positivement son interprétation d'image mentale (SITTE. C, 1890-1910). Cependant nous pouvons dire que la qualité esthétique est étroitement liée à la proportion qui influence agréablement la perception des individus.

De ces faits, nous pouvons conclure que la qualité esthétique d'une ville par toutes ses formes impacte considérablement la perception des individus.

1.5 Considérer la ville par la perception

Il se trouve que l'environnement est constitué et fournit au même temps une somme d'indications perçues par l'homme et l'animal, l'aidant à s'identifier dans son milieu. Ce phénomène dit perception constitue une faculté vitale pour ces êtres vivants puisqu'il présente un moyen ultime d'interprétation et de considération de l'espace.

1.5.1 La perception humaine

« L'homme entretient avec son environnement urbain une relation très étroite. Cette relation se matérialise par l'intérêt qu'accorde chacun à son cadre de vie et à son vécu quotidien aux éléments de la vie matérielle et immatérielle offerte aux individus, à travers sa perception. » (ZAHY. N, 2012, p. 22)

Éventuellement, la perception caractérise l'« Action, fait de percevoir par les sens, par l'esprit l'interaction perceptuelle à travers laquelle tout individu détecte, interprète son espace et par conséquent y réagit. » (Ibid.)

La considération de la ville en soi dépend de la manière dont ses habitants l'aperçoivent, cette perception de l'espace vécu diffère selon les personnes, les occasions et les endroits (LYNCH. K, 1999), « La spécification du sujet dans le champ de la communication urbaine est un ensemble de perceptions et de représentations du sens qui se structurent en trois sphères d'intensité... Enfin, les identifications liés aux actes, aux limites du sens (appropriation, mouvement) qui désignent les représentations en acte ». (LAMIZET. B & SANSON. P, 1997, p. 42)

Section 01 : assise théorique

Certainement, les changements que peut subir un espace appuie cette réflexion car « *L'image mentale des individus retient que ce qui marque son attention* » (SITTE. C, 1890-1910, p. 61). D'une part, les personnes d'âge plus avancé aperçoivent généralement les changements qu'a subit leur environnement au fil du temps, quant à ceux de l'âge moyen leur espace perçu habituellement se résume aux disfonctionnement vécu quotidiennement, « *Notre perception s'intègre dans le flux de notre environnement. Ni les sens ni les sensations ne demeurent fixes. Chaque corps percevant trace son parcours parmi d'autres corps, qui perçoivent ou pas, qui sont perceptibles ou pas, et parcourent ou pas* » (Lamizet & Pascal, 1997, p. 42).

D'une autre part, la ville aux moments d'un évènement spécial peut être attirante plus que lors des journées habituelles ce qui génère un effet de nouveauté par conséquent une nouvelle perception dans l'esprit des habitants. Décidément, la perception peut être influencée par plusieurs facteurs.

1.5.2 Les facteurs influençant la perception

Les facteurs influençant considérablement la perception se rattachent d'une manière générale au cadre de vie confortable ou pas, la sécurité émotive, la variété de l'environnement urbain, le lien identitaire reliant l'habitant avec son espace ainsi que le lien social. (ZAHY. N, 2012)

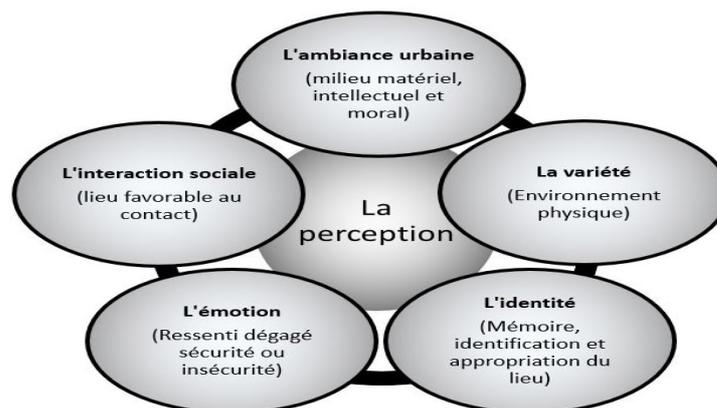


Figure 2 : Les facteurs influençant la perception (Auteurs Selon (ZAHY, 2012))

1.5.2.1 L'ambiance urbaine et confort

La question de la perception est indissociable de la notion du confort, le phénomène d'attraction et image perçue atteint les ambiances urbaines en rapport avec la notion d'atmosphère, de climat, de décor, d'entourage, d'environnement, de milieu (matériel, intellectuel, moral)(BLANC. N, 2008). Selon Mumford « *Priver la vue, le toucher, l'odorat des sensations qui leur sont nécessaires peut avoir d'aussi désastreux résultats que de priver l'estomac de nourriture* »(PAETZOLD. H & ROLLET. B, 2011, p. 3). En effet, l'ambiance urbaine qualifie les émotions du bien-être et atteint le sensible ou le mal être de chaque individu, et touche paradoxalement le bien commun dans l'espace de vie dans la ville.

1.5.2.2 La sécurité émotive

Aristote affirme que la ville en tant qu'espace perçu est bâtie dans le but d'offrir le bonheur et la sécurité à ses habitants(SITTE. C, 1890-1910).Certainement, tout environnement confus induit également à une confusion de la perception ce qui engendre un sentiment d'insécurité.

1.5.2.3 La variété

D'après GOODMAN I.W. (1986),«*la variété et le changement dans la stimulation produite par l'environnement physique jouent un rôle très important* »(ZAHY. N, 2012, p. 26)pour l'équilibre mental de l'homme. Selon la psychologie de l'environnement, l'attraction que peut avoir l'homme vis à vis de son environnement est due à quatre variables définies comme suit : *la complexité, l'ambiguïté, la nouveauté et la surprise.*

1.5.2.4 L'identité du lieu

« *Une ville doit posséder des qualités la rendant vivable et créer une sorte d'identité avec ses habitants* » certainement vivre dans un lieu « *c'est appartenir et s'identifier avec ce lieu* »(PAETZOLD. H & ROLLET. B, 2011, p. 6); Tout individu tisse des relations avec son environnement dans la mesure de sa vie dans cet espace. Cette relation se résume au sens d'identification présentant un «*état psychologique*» développé au fil du temps lui permettant l'appropriation de son lieu de vie. Par contre, les « *espaces anonymes appartenant à tout le monde et à personne, ne peuvent en aucun cas susciter le sentiment de propriété des habitants* »(Ibid.) en l'occurrence aucune mémoire ni identité du lieu ne serait attribuée à ces

Section 01 : assise théorique

espaces. La ville doit également se vendre à ses usagers, afin d'éveiller chez tout le monde l'impression d'appartenance à une même communauté. *C'est la technique de la culture d'entreprise appliquée à la ville*, l'une de ses méthodes passe par l'image physique attrayante pour les séduire. (LAMIZET. B & SANSON. P, 1997, p. 72)

1.5.2.5 L'interaction sociale

Selon SZOKOLAY S.V. (1980) « *tout être humain est un être sociable il éprouve le besoin de contact avec les autres..., le besoin d'établir un statut social* »(PAETZOLD. H & ROLLET. B, 2011, p. 6)évidemment, un environnement favorisant cette interaction est indispensable puisque les conditions urbaines sont propices à l'épanouissement ou au contraire à l'affaiblissement de ce statut ainsi la perception humaine est influençable.

1.6 Faire la ville par le projet urbain

1.6.1 Le projet urbain et la ville

Selon Delabarre Mauriel, Les projets urbains « *crystallisent un ensemble de composantes physiques, naturelles, matérielles qui concourent à dessiner la qualité de vie mais aussi esthétiques, symboliques et signifiantes qui participent à accueillir le vivant* »(DELABARRE. M & DUGUA. B, 2017, p. 16) dans son espace de vie qui est la ville. L'esprit du projet urbain répond à la question de faire la ville grâce à l'exploration des qualités physiques en tenant compte des formes, de la densité, de la diversité architecturale ainsi que des valeurs fonctionnelles de l'espace entre accessibilité et pratique. Par ailleurs il s'attarde sur les qualités environnementales, et visuelles des espaces.

Le projet urbain constitue un outil d'urbanisme flexible et opérationnel et concrétise en un même lieu les étapes propres au processus de planification classique, nous distinguons *la définition du cadre stratégique, la mise au point du contenu programmatique ainsi que les réalisations opérationnelles*.(Ibid., p. 16)

La démarche du projet urbain engage le passage *d'un modèle hiérarchique à un modèle négocié* entre une multitude d'acteurs. En effet, Le projet urbain débute avec une intention de l'une des parties prenantes du projet et aboutit à une réalisation finale qui peut être inscrite à l'échelle d'un quartier jusqu'au territoire intercommunal.

Section 01 : assise théorique

L'intérêt du projet urbain consiste à développer un regard renouvelé sur les caractéristiques physiques de la ville existante, il s'agit de « *rendre intelligible une véritable explication des phénomènes en cours* »(Ibid., p. 17) ; Ensuite, il regroupe et joint les actions aux connaissances et plus spécialement le rapport entre forme et volume. Enfin, il appuie la dimension sociale avec l'intégration de l'histoire du lieu, la notion d'usage et de convivialité.

Le projet urbain est compris en effet comme une intervention urbaine ayant comme but la production efficace des objets urbains adaptés aux besoins précis des habitants et des entreprises.

1.6.2 Les principes et les interventions du projet urbain

Tout compte fait, ce type de projet s'articule autour de quelques principes,(MOUHOUBI. N, 2017) nous parlons cependant de l'effet de *contextualisation* dans sa dimension spatiale, économique, politique, environnementale mais aussi sociale, d'où est née la *vision globale* du projet urbain ; par ailleurs, ce dernier s'inscrit dans la logique d'une *vision stratégique* et doit être défini en terme de temporalité urbaine. Sa particularité vis-à-vis de tout autre projet réside dans son ouverture sur un champ de participation étendu qui englobe tous les acteurs dans un souci d'introduction de la pluridisciplinarité encourageant la bonne *gouvernance urbaine*. Enfin, La démarche du projet urbain est qualifiée de *réversible* et *itérative* respectivement entre action et processus.

Le projet urbain s'élargit souvent sur un vaste champ d'interventions se focalisant sur des problèmes précis dans l'espace de la ville tels que la réhabilitation des quartiers, la requalification des espaces, l'équilibrage et le rééquilibrage ou l'organisation et la réorganisation, en outre la revalorisation⁴, le renouvellement, la recomposition et la redistribution des centralités. Au final, il porte à la fois sur les espaces, les services et les infrastructures.

Ce projet dans sa nature s'adapte à différents contextes, dès lors plusieurs possibilités sont offertes ; reconstruire la ville sur la ville au moyen des friches, dynamiser les lieux de la mobilité entre sites d'échange, espace public et infrastructure de transport en commun ou encore intervenir sur les entrées de la ville. Tout compte fait, le projet urbain se lie étroitement

⁴ Action consistant en l'introduction des éléments physiques ou naturels pouvant mettre en valeur un édifice ou un quartier à travers les couleurs, les formes et les textures.

au lieu qui l'accueille et intègre souvent la dimension économique, environnementale et sociale.

Synthèse

A l'issue de cette partie théorique nous avons vu comment les compositions urbaines pouvaient tenir compte de l'esthétique du cadre bâti et non bâti, en se basant sur un certain nombre de principes et un ensemble de recommandations servant de lignes directrices à la revalorisation paysagère des entrées de ville.

- les compositions urbaines sont des manières d'agencer l'espace des villes en tenant compte de l'esthétique et de l'architecture des bâtiments composant cet espace, également des spécificités identitaires et du caractère relatif à ses lieux.
- La culture urbaine passe par l'image que les éléments entrant dans la composition de la ville laissent percevoir. Cette image est le fruit, parfois aussi une conséquence inattendue, d'interactions entre différents langages artistiques, architecturaux et urbains.
- Une volonté de donner une image urbaine précise exige qu'on tienne compte de l'expression formelle de tous les éléments composant l'espace urbain.
- L'importance des effets de l'aspect du cadre bâti sur le comportement des individus et des sociétés
- L'image de l'entrée de la ville dévoile un paysage dégradé transitoire du semi rural puis au semi urbain jusqu'à arriver à l'urbain.
- Une nette séparation entre ville et campagne est balayée avec l'avènement de l'automobile
- L'urbanisation a profondément transformé le paysage des villes, il devient de plus en plus difficile de caractériser l'urbain.

Section 01 : assise théorique

- Le traitement des 5 éléments de l'image mentale de Kevin Lynch à savoir les voies, les nœuds, les repères, les limites ainsi que les séquences améliorent considérablement et définissent clairement le paysage urbain.
- L'espace des entrées de ville nécessite l'enrichissement des parcours urbains par la revalorisation séquentielle.

2 Exemples pratiques

2.1 Analyse Exemple 1 : L'entrée de ville Saint-Roch au Québec

Saint-Roch a fait l'objet d'une opération majeure de revitalisation qui l'a fait renaître dans les années 1990. Toutefois, ce grand projet urbain reste inachevé sur certains aspects et la ville souhaite poursuivre ses efforts pour mener à terme la mise en valeur du secteur afin de développer son plein potentiel. C'est dans cet esprit qu'en 2017, elle a prévu de doter le secteur sud du centre-ville Saint-Roch d'un Programme d'urbanisme particulier.

2.1.1 Présentation



Figure 3 : Vue du quartier Saint-Roch vers 1900, source Lemoine, Réjean. Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique Française. http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-547/Quartier_SaintRoch,_la_renaissance_du_coeur_urbain_de_Qu%C3%A9bec.html

L'entrée de ville Saint-Roch est un environnement déstructuré, organisé principalement en fonction des déplacements des véhicules, hostile aux déplacements piétons. Son potentiel de consolidation est toutefois majeur, avec une proportion importante de terrains vacants.

2.1.2 Situation

Saint-Roch est l'un des 35 quartiers de la ville de Québec. Il est situé dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou, bordé à l'ouest par le boulevard Langelier, au sud par la falaise, à l'est par l'autoroute Dufferin-Montmorency, au nord par la rivière.

Section 02 : Exemples pratiques

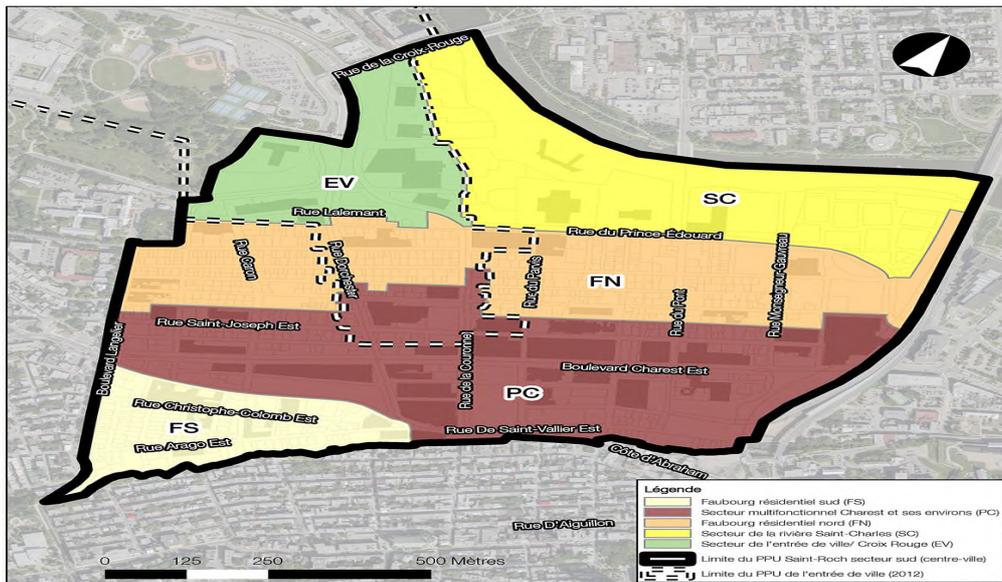


Figure 4 : plan de situation de l'entrée de ville Saint-Roch. Source :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification->

2.1.3 Historique (HOUDE. C, 2017)

Saint-Roch restera longtemps pratiquement inoccupé. Dès la fin du 19^e siècle, le statut de centre-ville du quartier Saint-Roch se confirme avec la transformation graduelle des activités industrielles au profit d'une vocation commerciale qui s'affirme par l'implantation des grands magasins. Symbole du progrès et de l'âge d'or du dynamisme commercial du centre-ville de Québec, ces établissements, qui s'installent le long de la rue Saint-Joseph, profitent de la profondeur des lots, transformant les habitations avec commerces au rez-de-chaussée en immeubles dont les commerces occupent désormais tous les étages.

Le déplacement des activités commerciales vers les nouvelles banlieues et l'aménagement de la colline en haute-ville accélèrent la dégradation du centre-ville, faisant perdre à Saint-Roch son prestige et son dynamisme économique et urbain. La relance de Saint-Roch à l'aube des années 90 marque un tournant dans l'histoire du quartier et du centre-ville. L'aménagement du jardin de Saint-Roch en 1993 constitue le coup d'envoi des investissements massifs consentis par la ville du Québec et ses partenaires pour redonner vie au quartier et confirmer son statut de centre-ville.

Section 02 : Exemples pratiques

Revitalisé sur la base de trois grands axes de développement que sont l'éducation, la culture, et les technologies, le quartier Saint-Roch redevient le cœur économique de la ville. Il est un milieu de vie où se côtoient les travailleurs de plus en plus nombreux et une population résidante en croissance. Aujourd'hui, il est reconnu comme un environnement social stimulant et un lieu de convergence par excellence.

2.1.4 Le programme particulier d'urbanisme entrepris à Saint-Roch

Les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville Saint-Roch ont été déterminées en tenant compte du potentiel de développement au nord du boulevard Charest et des orientations du Plan de mobilité durable. La définition des limites prend appui sur les prémisses suivantes (voir annexe 1, figure 66) :

- la volonté de confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier, comme un noyau structurant du centre-ville et un pôle majeur d'échanges du réseau de transport en commun-
- la volonté de mettre en valeur les terrains du secteur de la Pointeaux-Lièvres, à court terme, dans le cadre d'un concept d'éco quartier
- le potentiel de consolidation des espaces non construits de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne dans la perspective de sa transformation en boulevard urbain.

2.1.5 Le portrait global de l'entrée de ville Saint-Roch

On attribue au quartier Saint-Roch le statut de « centre-ville basse-ville ». Il constitue également la porte d'entrée du centre-ville, depuis la rivière Saint-Charles qui le ceinture à sa limite nord. Il est donc implicite que les caractéristiques fonctionnelles du territoire à l'étude présentent une diversité d'usages et une densité d'occupation relativement importantes, à mesure que l'on s'approche de son cœur que représente la place Jacques-Cartier. La lecture de la forme urbaine du territoire d'étude fait ressortir le constat suivant :

- la rue du Prince-Édouard a un effet de coupure dans le tissu urbain. De part et d'autre de cet axe est-ouest, le paysage se transforme, passant d'un panorama ouvert et peu construit, depuis le nord, à un environnement urbain dense vers le sud, à partir de la rue du Prince-Édouard. Partant de cette observation, l'analyse du profil urbain des sections suivantes fait ressortir les caractéristiques de ces deux compositions urbaines très différentes.

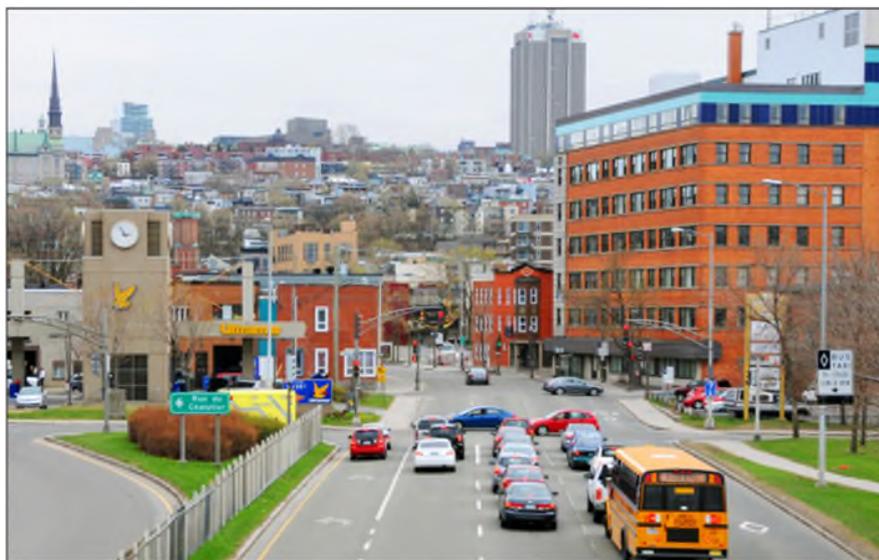


Figure 5: l'avenue dorchester vers la haute-ville. (Source : Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roche, page 14)

Le portrait global de l'occupation de l'espace et ses principales caractéristiques : (HOUDE. C, 2017)

- Les espaces publics destinés à la détente, aux loisirs et à la culture occupent la plus large part de l'occupation d'étude et se concentrent dans sa portion nord.
- La fonction administrative occupe le territoire dans une proportion similaire aux fonctions mixtes et résidentielles.
- La fonction industrielle est assez fortement représentée.
- La fonction résidentielle, plutôt monofonctionnelle, se concentre majoritairement dans la portion sud.
- La mixité se concentre de part et d'autre de grandes artères de consolidation.
- Une grande partie du territoire est en profonde mutation, étant donné les espaces disponibles au développement et les orientations déjà envisagées par la Ville. Le potentiel de requalification ou de consolidation du tissu urbain est donc très important.
- La place Jacques-Cartier constitue un pôle urbain ainsi qu'un espace culturel principal à partir duquel se déploie le réseau de transport en commun reliant le centre-ville aux autres secteurs.

Section 02 : Exemples pratiques

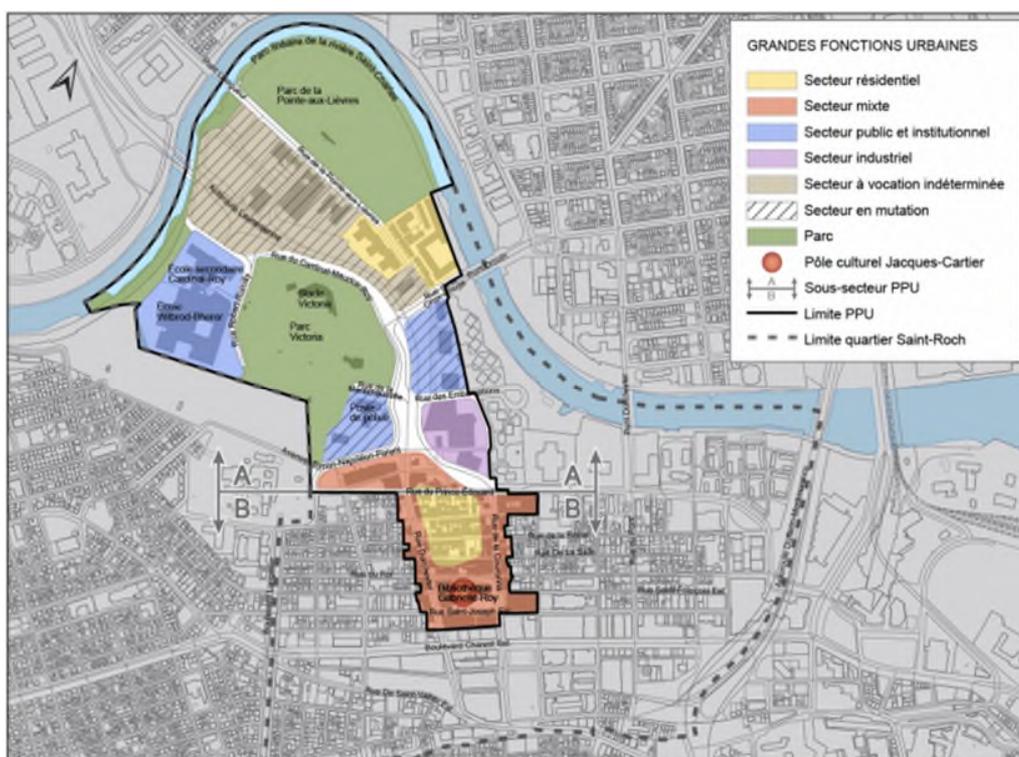


Figure 6: Les grandes fonctions urbaines (source : Programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, page 15)

2.1.6 Les actions adoptées à Saint-Roch (HOUDE. C, 2017)

- Une trame urbaine à réorganiser en fonction d'une mobilité durable. Le Plan de mobilité durable, adopté en 2011, détermine les grands fondements qui ont guidé le développement du territoire à long terme :

- L'accroissement des déplacements actifs.
- Le renforcement de la desserte en transport en commun et la mise en service d'un système plus performant en cette matière se transposeront dans des projets concrets d'aménagement du domaine public.

Or, ce plan établit le quartier Saint-Roch comme moteur de développement urbain et axe important du réseau de transport en commun. Les caractéristiques morphologiques du territoire, (voir annexe 1 figure 67) sa densité construite et la cohabitation entre la fonction résidentielle et une activité économique intense sont propices à la réalisation des stratégies de mobilité exprimées dans ce plan.

Section 02 : Exemples pratiques

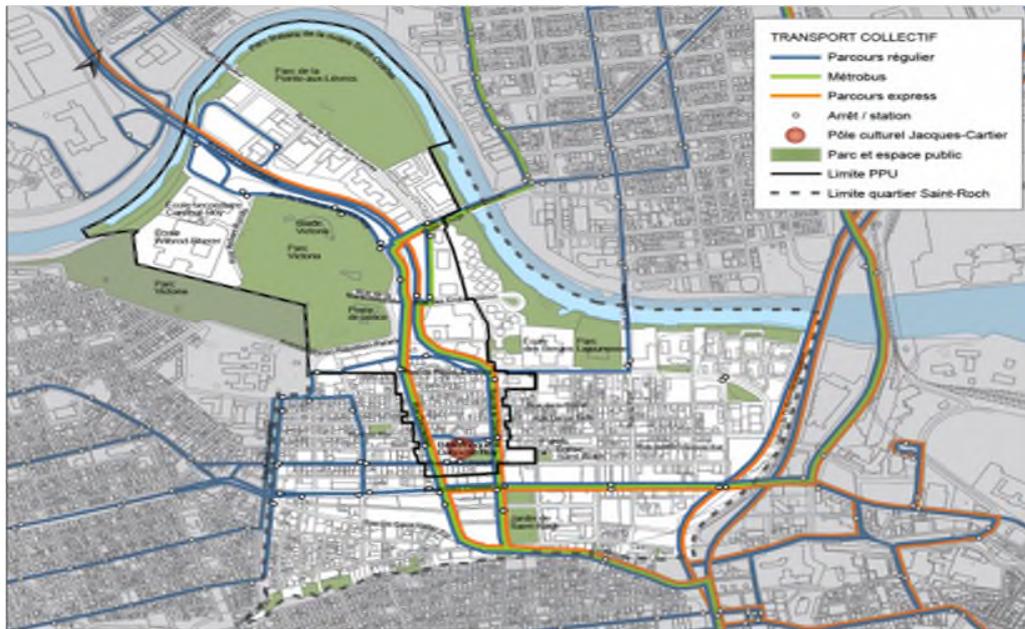


Figure 7: Réseau de transport collectif (source : programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, page 29)

- L'autoroute Laurentienne : une coupure dans le tissu urbain

L'aménagement de l'autoroute Laurentienne dans les années 70 a créé une coupure importante dans la trame urbaine engendrant l'isolement des parcelles résiduelles entre la rivière Saint-Charles et l'autoroute.

Le paysage urbain qui résulte de sa présence crée une image d'entrée de ville austère, exacerbée par la présence de passerelles et par l'absence d'un encadrement bâti cohérent avec la définition d'un centre-ville.

S'ajoutant à la contamination des terrains, la faible perméabilité du tissu urbain entre les deux portions du territoire séparées par l'autoroute a contribué à l'isolement du parc Victoria, freinant du même coup le développement des terrains de la Pointe-aux-Lièvres.

La mise en valeur des propriétés adjacentes à l'autoroute, exige de repenser sa configuration, son tracé, son dénivelé et la fonction même de l'axe, à l'entrée du centre-ville. La présence de voies de services par la rue du Cardinal-Maurice-Roy et l'avenue Simon-Napoléon-Parent, à l'ouest de l'autoroute, ainsi que dans le prolongement de la rue Lee, du côté est, contribue à l'isolement des propriétés riveraines en occupant des superficies importantes de terrains bâtissables.

Section 02 : Exemples pratiques

Les deux carrefours stratégiques localisés à l'entrée du pont Drouin et à l'intersection de l'avenue Simon-Napoléon Parent et de la rue du Chalutier ont une configuration autoroutière. Ils ne favorisent pas les déplacements actifs et contribuent à l'isolement du parc Victoria par rapport au reste du quartier et au Vieux-Limoilou. Les passerelles enjambant l'autoroute sont les seuls accès permettant les déplacements à pied et à vélo de part et d'autre de l'autoroute.



Figure 8: Autoroute laurentienne et passerelle d'Adrien-Pouliot (source : Programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, page 31)

- La vision d'aménagement

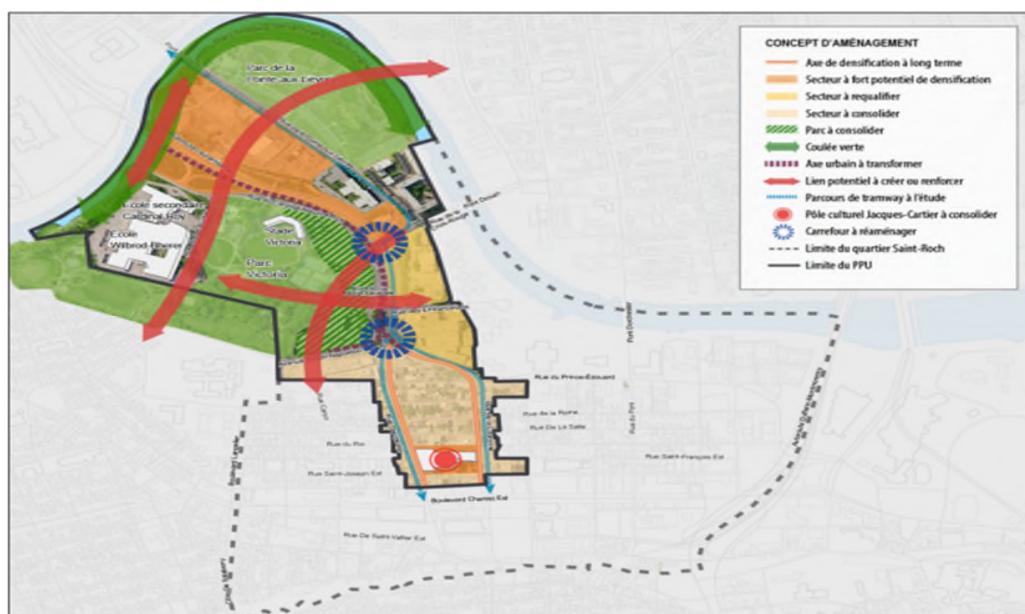


Figure 9: les concepts et les orientations d'aménagement (source : programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, page 34)

Section 02 : Exemples pratiques

La vision d'aménagement de l'entrée de ville-Saint-Roch repose sur les grandes orientations exprimées par la ville en matière de mobilité durable, de densification des milieux construits et de renforcement des pôles urbains majeurs.

Six grandes orientations d'aménagement et de développement sous-tendent la vision du développement défini dans le programme d'actions: (HOUDE. C, 2017)

1. Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville :

La localisation stratégique de la place Jacques-Cartier et son potentiel de développement urbain commandent une redéfinition complète de la vocation des bâtiments et de la place. Ce projet vise à repenser la géométrie de la place Jacques-Cartier et son interface avec la rue. Cette nouvelle géométrie de l'espace permettra d'exploiter le plein potentiel de densification de l'îlot par la construction d'un nouveau bâtiment à l'emplacement de l'auditorium existant. Les superficies occupées par l'auditorium seront remplacées par une construction dont l'architecture contemporaine et le gabarit imposant contribueront à une signature contemporaine.

2. Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant :

Cette orientation se décline en cinq objectifs spécifiques qui rendent compte de la volonté exprimée par la Ville et la population (voir annexe 1, figure 68) :



Figure 10: illustration conceptuelle du potentiel de mise en valeur de la portion sud du territoire (Programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, page 35)

- Accroître et diversifier la fonction résidentielle, en répondant aux besoins des diverses clientèles de manière à assurer le maintien de la mixité sociale du quartier Saint-Roch
- Faire en sorte que le profil bâti le long des grands axes nord-sud du territoire reflète une image d'entrée de ville en fixant des gabarits en conséquence dans la réglementation d'urbanisme
- Améliorer le cadre bâti vieillissant
- Poursuivre le renforcement de la fonction commerciale et de bureaux le long des grands axes.

3. Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un éco quartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres

4. Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain

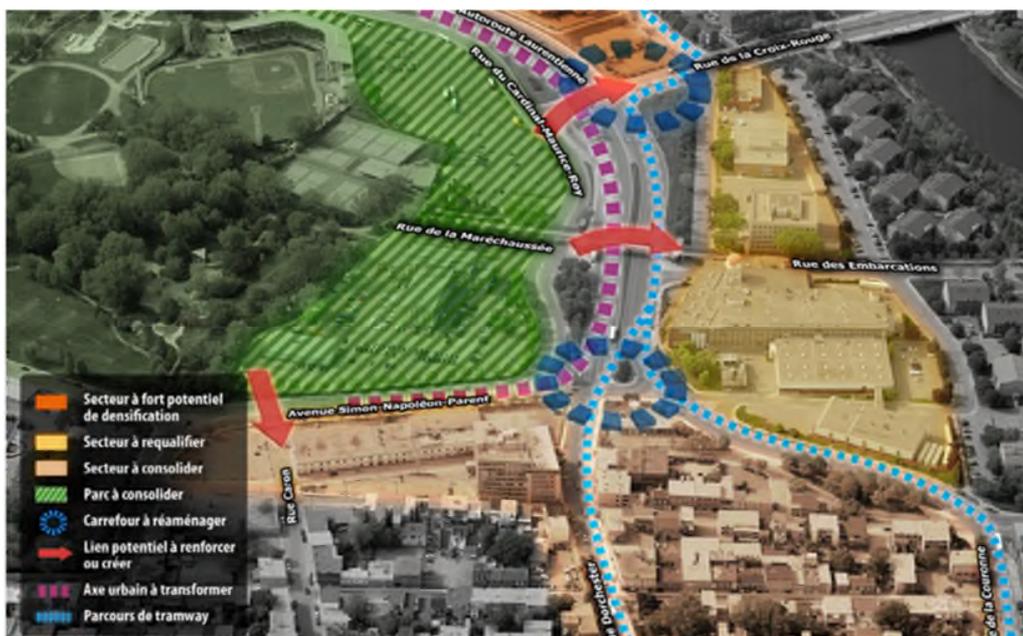


Figure 11 : conceptualisation de la mise en valeur de la portion nord du territoire (source : programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, page 39)

5. Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable. Pour faciliter les déplacements à pied et à vélo, il importe de (voir annexe 1, figure 69 et 70) :

- Retisser ou renforcer les liens entre Saint-Roch et le secteur de Limoilou.

Section 02 : Exemples pratiques

- Opter pour des aménagements favorisant la marche et l'utilisation du vélo
- La reconfiguration du tronçon de l'autoroute Laurentienne au sud

6. Concrétiser le projet « Saint-Roch Technoculture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public. Ce concept constitue une assise sur laquelle la ville s'appuiera pour affirmer l'identité de ce quartier comme espace de rassemblement et de synergie des domaines culturels et technologiques. Les grands principes sont les suivants :

- La préservation des aménagements majeurs réalisés pour bonifier son image
- La préservation du couvert végétal et sa bonification lors des interventions projetées
- Le maintien de l'intégrité architecturale des bâtiments et de leurs qualités intrinsèques
- La polyvalence des lieux publics
- La réduction de l'impact visuel et sonore des projets dans le paysage urbain
- Le maintien de la structure fonctionnelle du réseau routier du quartier

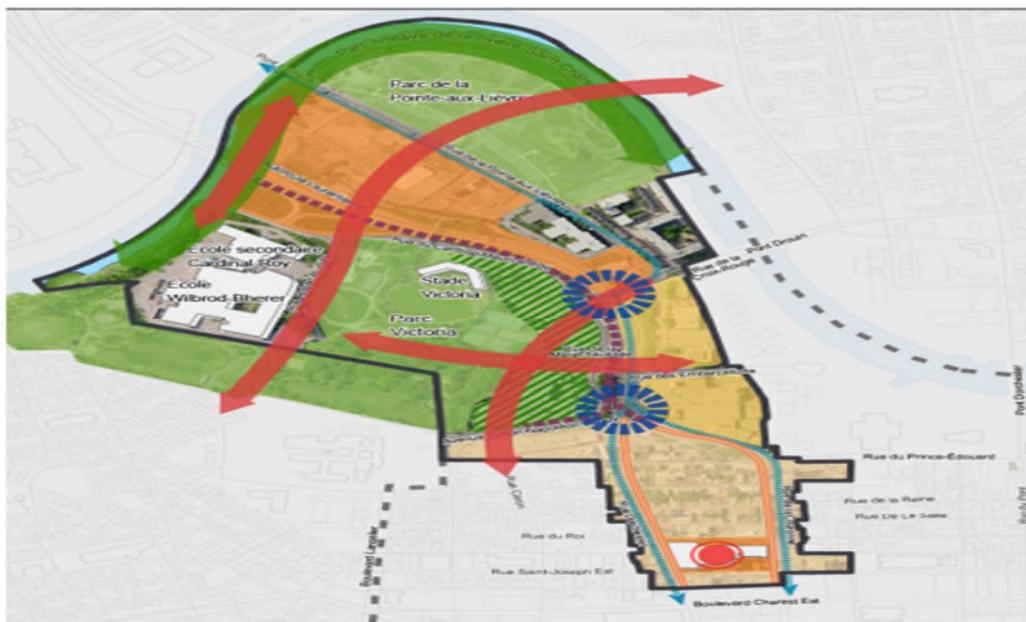


Figure 12: les concepts d'aménagement (source : programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint- Roch, page 43)

2.2 Analyse Exemple 2 : Projet de requalification de l'entrée de ville de Havre

Le projet de requalification des boulevards Churchill et de Leningrad représente un enjeu majeur pour la ville du Havre. Cette voie antique de 2.5 Km environs dessert une grande partie de la ville mais offre une image très routière. En 2005, l'Etat a lancé trois marchés d'études de définition d'un projet de réaménagement de la voie et de redynamisation de ses rives. Lauréats de cette démarche la maîtrise d'œuvre a été confiée à l'Agence L'Anton&Associés pour le compte de la ville du Havre. Le programme concerté entre la ville, l'agglomération, le département et l'Etat a été arrêté dès 2007.

Cette ville d'origine maritime et fluviale, perd sa qualité en faveur des flots marins (bassins du port, plage). Cependant, ce projet de requalification a pour objectif la revalorisation de l'entrée de ville avec l'ambiance d'estuaire, espace de rencontre entre le fleuve, ses roseaux et l'espace urbain. Il va également porter sur la requalification urbaine de la voie et de ses abords, la création de 3 rampes automobiles, d'une rampe tous modes, d'un pont routier et la restructuration d'une passerelle. (Agence L'Anton & Associés , 2011)

2.2.1 Présentation de l'entrée de ville du Havre

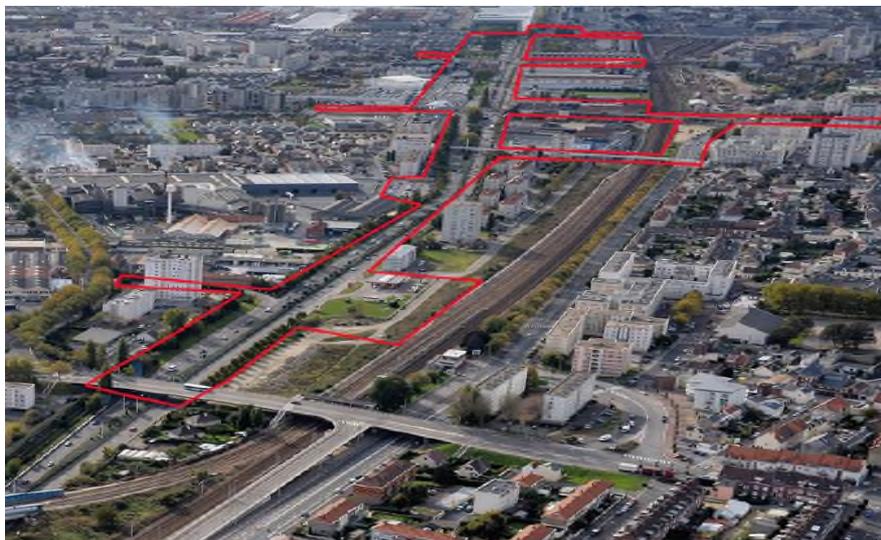


Figure 13: périmètre d'intervention du projet de l'entrée de ville de Havre (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)

Section 02 : Exemples pratiques

Les boulevards de Leningrad et Winston Churchill posés sur un ancien canal remblayé après-guerre, constituent le tronçon final de la RD 6015, l'entrée du Havre ainsi que l'accès principal au centre-ville et aux Quartiers Sud.

Le maillage routier structurant la desserte de la ville du Havre est constitué de deux voies fréquentées par plus de 50 000 véhicules par jour et dispose des caractéristiques autoroutiers avec des vitesses élevées, des accès inexistant depuis les voies renforçant les coupures entre les quartiers qui la bordent à savoir les quartiers Sud et le centre ancien, secteurs majeurs de renouvellement urbain du fait qu'ils sont peu valorisés et comportent des friches importantes ou des bâtiments dégradés. (Agence L'Anton & Associés, 2011)

2.2.2 Situation

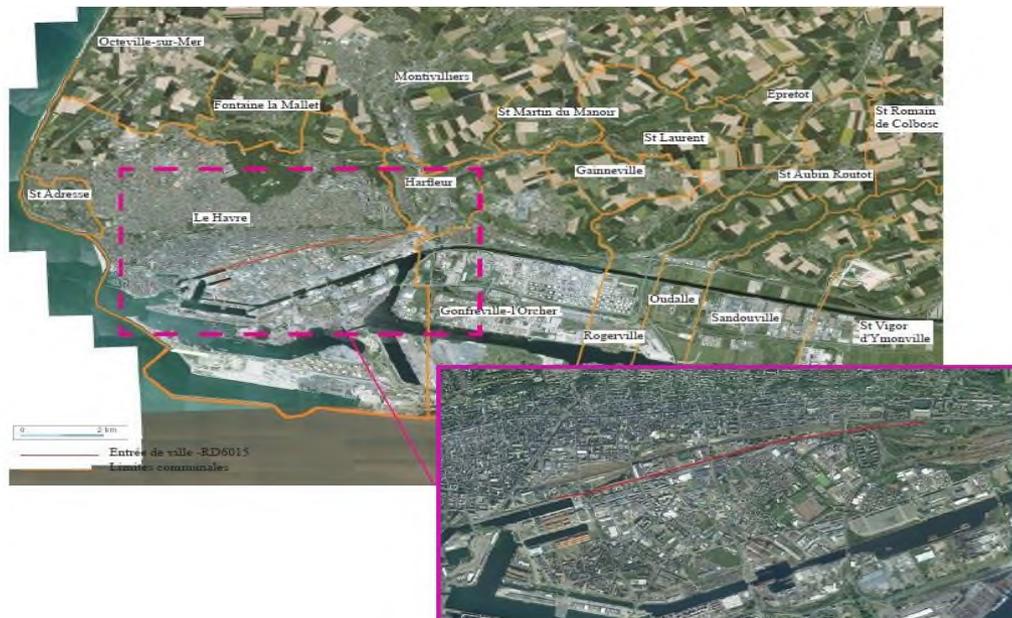


Figure 14 : Situation de la ville de Havre (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE.

Haute Normandie : Le Havre, 2011)

Le Havre est une commune de la région Normandie qui se situe au nord-ouest de la France et se trouve dans l'ouest du département de la Seine-Maritime, sur le littoral de la Manche et l'estuaire de la Seine. Cette commune est située à 176 Km à l'ouest de Paris.

2.2.3 Les enjeux du développement du projet

Selon le dossier pour la requalification des boulevards W.Churchill et de Leningrad, les enjeux majeurs du projet consiste en l'image et l'identité.

- **Un enjeu d'image** : La RD 6015 présente un axe de circulation saturé par le niveau de trafic élevé. Les anciens aménagements routiers réalisés sur cet axe lui ont conféré une image peu urbaine qui favorise l'automobile aux modes de circulation alternatifs (piétons et cycles) ; Cependant, malgré l'emprise généreuse de l'axe mesurant 40m de largeur moyenne la circulation des riverains sur cette voie est rude.

Toutefois, le réaménagement des carrefours a été accompagné d'un volet important sur les niveaux de trafics actuels et futurs gérés par l'opération.

- **Un enjeu identitaire** :L'ambiance maritime plus valorisante pour la ville a été privilégiée dans les aménagements récents. La disparition du fleuve de la ville a engendré divers inconvénients des nappes phréatiques, des franges, des implantations industrielles lourdes, des logements, une station essence et des territoires incertains, l'ensemble de ces changements et nuisances pousse l'automobiliste en pénétrant dans la ville par la RN15 à ne pas se rendre compte qu'il longeait le lit majeur de la Seine.

2.2.4 Le portrait général de l'étude

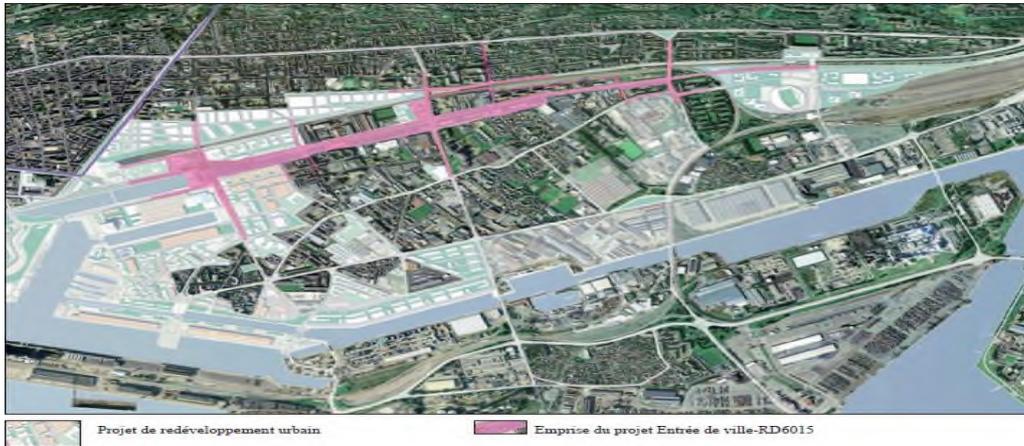


Figure 15 : Plan de développement urbain du Havre (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)

La vision globale du projet s'intéressait à (Agence L'Anton & Associés, 2011) :

- Inscrire les quartiers dans le fonctionnement de l'agglomération
- Ouvrir les quartiers sur les bassins et les quais
- Valoriser le cadre de vie
- Améliorer les déplacements internes aux quartiers



Figure 16 : Plan de masse du projet de l'entrée de ville de Havre (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)

Le projet propose de réaménager la voie en réemployant au maximum l'existant et en simplifiant le fonctionnement de la voie tout en tirant partie de ses caractéristiques principales (Agence L'Anton & Associés , 2011):

- Au Nord, les contre-allées sont requalifiées et replantées d'alignements (voir annexe 1, figure 71).
- La plateforme de chaussée est ramenée à 2x2 voies en section courante.
- Une promenade piétonne et cycle est créée au Sud sur les emprises de chaussées récupérées.
- Les carrefours sont rétablis à niveau.
- Les mini-souterrains et l'autopont sont supprimés.
- Un pont est démoli au carrefour d'entrée aux « Docks Vauban» pour valoriser l'accès au centre-ville et la qualité des équipements créés.
- Un parc linéaire composé de petits squares à thème, d'un belvédère est créé sur près d'un km entre la promenade sud des boulevards et la contre-voie sur une largeur de 30 à 50 m : sa fonction se résume à la mise en valeur des projets urbains en cours et l'accès au centre-ville, l'offre de plus de 2 ha d'espaces verts nouveaux pour les quartiers Sud du Havre, en dernier la mise en œuvre d'un système de stockage des eaux de pluie et de dépollution douce de la nappe phréatique.



Figure 17 : Aménagement du parc et promenade (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE.

Haute Normandie : Le Havre, 2011)

2.2.5 Les échelles d'interventions du projet

Le projet de requalification de l'entrée de Havre s'inscrit sur trois échelles complémentaires (Agence L'Anton & Associés , 2011) :

1-l'échelle de la voie : - Redéfinir son fonctionnement, pacifier le comportement des usagers, changer son image de voie rapide urbaine.

2-l'échelle des rives : - Mettre en vue le réaménagement de la voie avec leur potentiel de développement.

3-l'échelle de la ville : - Consolider l'attractivité du centre-ville du Havre en valorisant l'interface ville-port.

2.2.6 Les stratégies et les actions du projet

Le réaménagement de la RD 6015 est un enjeu majeur pour la ville du Havre. Ce projet se résume en 08 actions définies comme suit (Ibid.) :

1. Les échanges : afin de garantir l'efficacité, la lisibilité et le bon fonctionnement, le projet envisageait de restructurer les échanges dénivelés et de créer un maillage viaire global pour permettre une bonne irrigation de la ville et une diffusion totale de la circulation:

Section 02 : Exemples pratiques

- L'échangeur Marceau est démoli pour laisser place à un carrefour plan reliant le pont Rousseau par une rampe.



Figure 18 : Carrefour Marceau-Rousseau (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE.

Haute Normandie : Le Havre, 2011)

- Le carrefour Papin-Brindeau est réaménagé en carrefour plan, le mini souterrain ainsi que l'autopont de Gravelle seront supprimés. (Voir annexe 1, figure 72 et 74)
- Le passage à niveau (PN72), au droit duquel chaque année au moins un accident important est dénombré, est résorbé.
- L'ensemble est remplacé par un carrefour plan relié à l'avenue Jean-Jaurès par un pont franchissant le fuseau SNCF
- Un carrefour est créé entre la rue Pierre Sépard et la rue de Présensé. (Voir annexe 1, figure 73)
- Un carrefour est créé au niveau de la piscine vers la rue de la Vallée et le quartier des Champs Baretts.
- Un carrefour est créé pour desservir le territoire de Séquence et son futur stade.

2. L'optimisation de l'existant : Le projet s'inscrivait dans une logique de réutilisation maximale des voiries existantes afin de limiter les reprises coûteuses des chaussées lourdes provoquant des perturbations durant les longues périodes d'interventions. Ces aménagements sont inscrits dans un cadre évolutif pur qu'ils puissent répondre aux besoins futurs et projets de développements urbains majeurs que connaîtra le secteur traversé (Agence L'Anton & Associés, 2011) :

Section 02 : Exemples pratiques



Figure 19 : Transformation de l'existant (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE.

Haute Normandie : Le Havre, 2011)

- Amélioration du maillage urbain par la création de deux nouveaux carrefours à feux en amont de l'axe : Sémard/Préssensé et Champs Barets
- Transformation des carrefours dénivelés en carrefour à feux : Graville / Papin / Marceau,
- Suppression des mini-souterrains Graville et Papin–Brindeau tous deux réutilisés en ouvrage de stockage des eaux pluviales de voirie
- Démolition de l'échangeur Marceau au droit de la chambre de commerce. Le pont enjambant les voies ferrées est rendu accessible par une rampe en lien avec la RD 6015
- Suppression du passage à niveau SNCF(PN72), démolition de l'autopont de Graville et remplacement par un nouvel ouvrage tout modes (voitures, piétons vélos) ne franchissant que les voies ferrées et connecté directement sur le boulevard Jean Jaurès et la rue Barbès (accès à la Ville Haute)
- Modification de la passerelle Barbès et des rampes des ponts Marceau et Denis Papin,
- Aménagement de circulations douces sécurisées et distinctes sur l'ensemble de l'axe,
- Réalisation d'une trame paysagère qualitative sur l'ensemble de l'axe et contribuant à améliorer l'image de l'Entrée de ville
- Réalisation d'un principe alternatif de gestion des eaux pluviales sur la totalité de l'axe,
- Création d'un parc accueillant notamment trois bassins plantés : le jardin filtrant, la roselière et le miroir d'eau localisés en lieu et place des stations-services

Section 02 : Exemples pratiques

- Réaménagement d'une ancienne halle en square de proximité et d'un parking

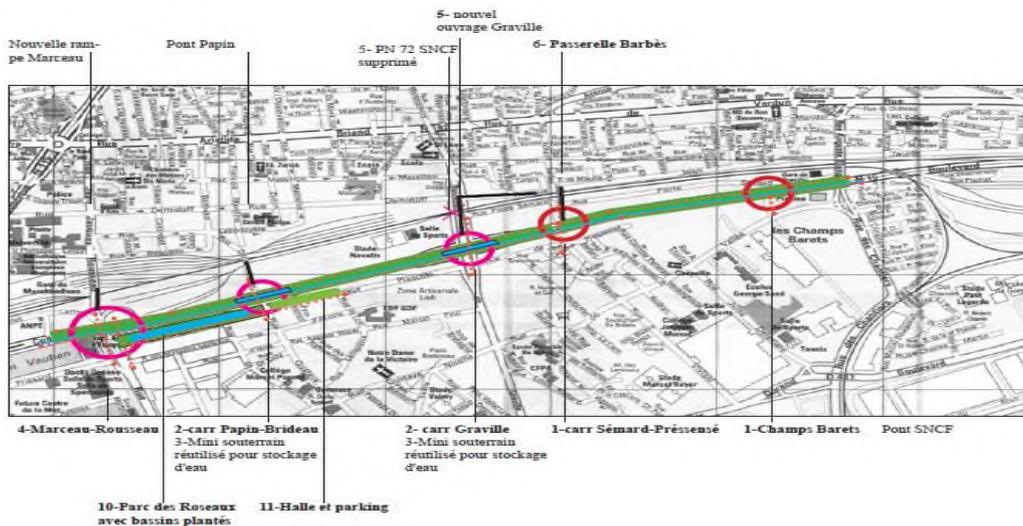


Figure 20 : Plan d'aménagement d'optimisation de l'existant (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)

3. la création d'une avenue : L'axe de la voie mettra en valeur une grande avenue linéaire sur 2 km de long (voir annexe 1, figure 75) allant des usines Saverglass au Parc des Roseaux créé devant les magasins généraux. Cet axe constituera une entrée privilégiée par la qualité de son traitement (lumière, nivellement, plantations, matériaux)(Agence L'Anton & Associés , 2011).

4. La circulation : - **circulations cyclables :** aménagées tout le long de la voie. Elles sont insérées au nord, dans la voie de circulation automobile de la contre-allée. A l'approche des carrefours, les contre allées se transforment en larges trottoirs où une piste cyclable réservée est aménagée(Ibid.).

- **La circulation des PMRs :** Les personnes à mobilité réduite usent de nouveaux aménagements libres. Tout le long de l'axe, au niveau des carrefours, les normes d'accessibilité sont respectées (Ibid.):

- des aménagements de bordures surbaissées en traversées de carrefours
- des rampes à pente douce pour accéder aux promenades surélevées
- des lignes de guidage et dispositifs sonores pour les feux



Figure 21 : Aménagement d'une piste cyclable (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE.

Haute Normandie : Le Havre, 2011)

5. Les espaces verts : Les besoins en espaces verts (voir annexe 1, figure 76) ont allié les espaces de détente et les bassins récupérateurs d'eaux pluviales en prenant la forme du parc des Roseaux situé sur l'emprise des trois stations-services (Agence L'Anton & Associés ,



2011).

Figure 22 : Vues sur le Parc des Roseaux (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute

Normandie : Le Havre, 2011)

Ils répondent aux objectifs :

- de mise en valeur des façades des magasins généraux
- de traitement et de stockage des eaux avant rejet dans la nappe et le bassin Vauban
- de biodiversité

Section 02 : Exemples pratiques

- d'offre d'un grand espace de loisir pour les Quartiers Sud

6. L'éclairage : la proposition de nouveaux usages en parlant d'éclairage urbain vise à scénographier par la lumière artificielle les espaces publics majeurs pour la ville du Havre ainsi que d'affirmer une identité nocturne forte et propre à la ville hiérarchisée en fonction de l'usage des voies et de leur importance (Agence L'Anton & Associés, 2011).

Le travail sur l'éclairage intègre l'éclairage esthétique, sécurisé et durable par l'utilisation d'une :

- **lumière artificielle maîtrisée :** - l'utilisation de luminaires ne produisant pas de « pollution visuelle »

- les sources lumineuses sont de longues durées de vie et vise une économie globale d'énergie

- **lumière raisonnée :** - la limitation de l'éclairage de la voirie au profit d'un éclairage significatif des trottoirs et des contres allées afin d'assurer une covisibilité⁵ entre les automobilistes et les piétons et donner la priorité au confort des modes doux.



Figure 23 : Installation de l'éclairage artificiel (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE.

Haute Normandie : Le Havre, 2011)

7. le choix des matériaux : Les matériaux sont rustiques, traditionnels et réemployables. (Voir annexe 1, figure 77)

Deux types de pavages sont utilisés (Ibid.) :

- Des pavés mosaïques (10 cm de côté) pour les chaussées piétonnes

⁵ La notion de covisibilité renvoie à la possibilité d'apercevoir deux éléments par un même regard, l'un étant visible à partir de l'autre.

Section 02 : Exemples pratiques

- Des pavés (14cm x 20 cm x 14 cm) utilisés pour les sols occasionnellement circulés par les automobiles.
- Le béton pour la promenade et certaines pistes cyclables qui doivent être balisées
- L'enrobé pour les trottoirs courants et la chaussée
- Le stabilisé pour les sols rarement parcourus par les piétons (terre-plein central, terre-plein de la contre-allée nord).
- Les gravats du pont Marceau sont réemployés en matériaux de sol au niveau de l'esplanade de l'Europe (carrefour Marceau).
- Les soutènements sont en gabions présentant l'avantage de supporter des déformations ponctuelles sans mettre en danger les ouvrages.
- Les ouvrages d'art sont traités en béton clair traité anti-graffiti pour les parties verticales.

8. Le mobilier urbain : Les mobiliers sont de natures différentes (Agence L'Anton & Associés , 2011):

- les mobiliers structurants implantés de façon régulière et maîtrisée : ce sont les candélabres piétons et routiers, simples, peints en gris clairs.
- les mobiliers ponctuels implantés pour répondre à des situations particulières : Les petits mobiliers bornes, corbeilles, racks à vélos, etc. sont traités dans une couleur sombre pour minimiser leurs entretiens ces mobiliers sont réalisés sur mesure à partir de matériaux standard.

Synthèse

Tableau 2 : Tableau récapitulatif des interventions des deux exemples d'analyses

Type d'intervention	Entrée Saint-Roch Québec	Entrée du Havre France
Les interventions spécifiques	Réorganisation de la trame urbaine en fonction de la mobilité durable	Renforcement de la mobilité douce
	Requalification de l'autoroute	Requalification des boulevards et réaménagement des carrefours

Section 02 : Exemples pratiques

	Mise en valeurs des propriétés adjacentes à l'autoroute	Requalification de l'axe important en avenue
	Renforcement des liens au sein des quartiers	Mise en valeur de l'espace public à l'aide d'un éclairage différencié
	Densification et consolidation du tissu construit par l'apport de nouveau projet	Amélioration du maillage urbain
	Amélioration du cadre bâti vieillissant	Optimisation de l'existant
	Mise en valeur des terrains désaffectés	Installation du mobilier urbain adéquat
	Ouverture du parc sur le milieu urbain	Mise en valeurs de l'accès au centre-ville par la conception d'un parc
	Mise en valeur de l'espace public	Mise en valeurs de la trame paysagère
	Renforcement des pôles urbains	renforcement de la trame verte avec la multiplication des espaces verts
Les interventions similaires	Requalification des artères importantes en boulevard urbain	
	Intégration de la mobilité douce	
	Renforcement de la perméabilité	
	Amélioration du maillage urbain existant à l'aide de nouveau projet de centralité	
	Renforcement de la trame verte	
	Mise en valeur de l'espace public au moyen du mobilier urbain	

Conclusion

Au cours de ce deuxième chapitre, nous avons vu dans la première section théorique un aperçu global sur l'espace de la ville, la vie dans la ville, le paysage et le paysage urbain, les qualités esthétiques dans l'espace urbain, comment considérer la ville par la perception et en dernier les moyens de faire la ville par le projet urbain. Ensuite, nous avons consolidé cette première section par une seconde analytique, où nous avons analysé deux exemples : L'entrée de ville Saint-Roch au Québec et l'entrée de ville de Havre. L'objectif de ces deux analyses consiste à créer une base de démarche programmatique adéquate et détecter les actions et solutions nécessaires à entreprendre dans notre cas et site d'étude respectivement « la ville de Bejaia » et « l'entrée de la ville de Bejaia Bir Selam »

Chapitre 03 : De la ville de Bejaia à son entrée

Introduction

Dans ce chapitre il s'agira d'un aperçu plus approfondi et plus pratique des concepts de base introduits dans le chapitre précédent.

Nous allons établir dans ce début de partie une analyse de la ville de Bejaia à partir des plus importantes phases historiques dont la ville a été témoin, d'un aperçu sur son potentiel et de son espace physique qui s'inscrit dans la logique de mise au point d'un bilan permettant de justifier notre choix du terrain d'étude basé sur l'élément « entrée de ville ».

Ensuite, l'analyse de du site d'étude dont l'objectif est de palper de près le paysage urbain offert actuellement dans ces dimensions qualitatives et esthétiques, nous aidera davantage à percevoir les éventuelles faiblesses et atouts, mais également de vérifier l'hypothèse qu'il est possible aujourd'hui de revaloriser cet espace à vocation d'entrée de ville dans cet urbain généralisé.

1 Analyse du cas de « La ville de Bejaia »

1.1 Présentation de la ville de Bejaia

Bejaia, ville côtière à l'est d'Algérie, sixième ville riche socio économiquement du pays ; Elle constitue une ville à potentiel élevé par son caractère et sa situation stratégique géographique, en outre par sa fonction portuaire et son rôle économique ainsi que ses diverses infrastructures propices au bon fonctionnement d'une ville, mais accompagnée de risques majeurs en cause d'une croissance rapide et anarchique.

1.2 Situation géographique

Bejaia est une ville littorale algérienne de la région de la Kabylie, qui occupe une place stratégique dans le bassin méditerranéen de plus de 20 Km où se succèdent plusieurs plages. La ville s'élève en amphithéâtre sur le golf de Bejaia, tel un lac entouré de montagnes, située à une distance de 230km à l'est d'Alger, à l'extrême ouest d'une baie formée par le cap Bouak à l'est, le cap Carbon à l'ouest, accroché au flanc du mont Gouraya.



Figure 24 : Situation de la ville de Bejaia (Google Earth + traitement auteurs)

1.3 Données climatiques

La ville de Bejaia a un climat méditerranéen, doux et pluvieux en hiver, chaud et sec en été avec des caractéristiques climatiques continentales en zone montagneuse ; Selon (Infoclimat) :

- La température maximale du mois le plus chaud qui est le mois d'aout dépasse les 35°C. En revanche la plus basse du mois de janvier qui est le plus froid de l'année avoisine 6°C.
- En ce qui est des précipitations ; elles peuvent dépasser les 110 mm en hiver aux mois de décembre et janvier.
- les vents dominants sont des vents marins du nord-ouest, le taux d'humidité varie selon les saisons, les altitudes et la continentalité, il chute à mesure qu'on s'éloigne de la mer où la fourchette est entre 70 à 80%.

En effet, la ville est confrontée à de nombreux embarras causés par la température et le taux de précipitations assez élevé. Le manque d'infrastructure urbaine et paysagère, les chaussées qui tendent à être saturées après un certain temps court lorsque l'intensité de la pluie est forte génère des risques et problèmes de glissement de terrain et sensibilise la ville en matière de valeurs paysagères.

1.4 Topographie et morphologie de la ville

- Bejaia est marquée par un paysage rocheux et des chaînes montagneuses constituées par : Les massifs des Bibans au sud, des Babors à l'est et de Djurdjura à l'ouest qui se poursuit jusqu'au mont de Gouraya pour se noyer ensuite dans la mer. Une plaine côtière au nord la borde.
- Les cours d'eau : Bejaia est traversée par plusieurs oueds, le plus important est oued Soummam d'une longueur de 80km.
- L'aire urbaine couvre une superficie de 12 022 hectares.

1.5 Historique de la ville

La ville de Bejaia a été témoin du passage de plusieurs civilisations au fil du temps, son histoire est liée à son rôle portuaire connu dès l'Antiquité. La région a été un théâtre de nombreux événements qui ont influencé considérablement son tissu urbain. Nous allons développer les différentes époques et leurs caractéristiques en soulignant leurs impacts sur l'aspect esthétique de la ville de Bejaia

1.5.1 Époque romaine (27-26 av. J.-C.)

Saldæ fondée par Auguste dès l'an 33 avant J.C, a acquis à la longue une place relativement importante en Maurétanie grâce à l'activité de ses habitants et aux produits de sons arrière-pays. Son port alimentait plusieurs villes côtières dont Dellys, Carthage...

Ses principaux faits urbains sont :(GAID. M, pp. 51-54)

- les travaux hydrauliques à travers les grandes citernes et le remarquable aqueduc à Toudja témoin de leur habilité technique.
- le mur d'enceinte est percé de trois portes afin d'assurer l'articulation de la ville par voie maritime à travers la porte sarazine, et aux terres agricoles par la porte Fouka, et la porte Gouraya qui assure l'articulation avec le mont Gouraya.
- Le croisement du documanus et cardo fut un temple, actuellement mosquée Sidi el mouhoub.

1.5.2 Époque Byzantine

L'empereur de Byzance Justinien, expédia son général afin de reconquérir l'Afrique en 533, les principaux faits urbains sont :(Ibid., pp. 57-59)

- les murailles des villes sont relevées.
- les ports sont réparés.
- les municipalités reprirent leur véritable rôle.

1.5.3 Moyen âge : 647-1500

- 1- **Les Beni Hammad (1067-1152) :** Baptisée Naceria, le commerce et l'activité d'échange sont à la base de son essor économique, la ville a subi un phénomène de croissance en direction de l'est et du nord, jusqu'à atteindre le mont Gouraya.

Ses principaux faits urbains sont: (GAID. M, 2008, pp. 63-84)

- L'enceinte est percée de quatre nouvelles portes : amssioum, el mergoum, el rouah et celle de la casbah.
- L'architecture des palais se distingue par les œuvres des souverains, Qasr Eloulou'a...
- Naceria était un pôle de savoir : le mausolée de Sidi Touati était une zaouïa qui avait un rang d'une université qui accueillait savants et étudiants, dans plusieurs disciplines.

2- **Les Almohades (1152-1230) :**

Ils ont laissé le souvenir d'une dynastie guerrière, dont l'ardeur religieuse et la mission spirituelle n'allèrent pas sans intolérance, ils détruisent le royaume des Hammadides.

Principaux faits urbains sont :

- La construction de la casbah, une citadelle gouvernementale qui surplombait la mer.
- la ville était un lieu de transit et parfois de long séjour pour les pèlerins et les étudiants qui allaient en Orient.
- Le puits de Bir Slam était alors un arrêt obligatoire pour tous les visiteurs qui y faisaient leur ablution et priaient avant d'accéder à la ville, acte de vénération à cette ville sainte nommée Petite Mecque.
- Le commerce y est florissant, les marchands sont en relation avec ceux de l'Afrique occidentale ainsi qu'avec ceux du Sahara et de l'Orient.
- La ville garde son importance stratégique et devient une capitale provinciale.

- 3- **Les hafsides :** Bejaia acquiert une notoriété internationale pour ses bois, figes son huile..., la ville a connu une longue période de paix, lui donnant un éclat grâce à des travaux d'embellissement et les moyens mit aux dispositions des artisans...(Ibid., pp. 85-112)

Les principaux faits urbains sont :

- Bejaïa continua de briller en tant que centre de diffusion de savoir.
 - La construction des mosquées comme · La mosquée de Sidi Abdelhaq Al-Ichbili.
 - Le développement de l'agriculture et de l'artisanat
- 4- Les espagnols :** conquise le 5 janvier 1510 par les espagnols, la ville s'étend sur une grande superficie, entourée d'une enceinte dotée de plusieurs portes, donnant accès à tous les quartiers, ainsi qu'aux jardins situés au bas de la porte Fouka (Djenan Refa) et atteignait la casbah. Tous ce qui était en dehors de cette enceinte furent abandonnés et ruinés. Les fortifications de Bejaia avaient donc la forme d'un triangle, avec la mer comme base et trois forts à chaque sommet.(GAID. M, 2008, pp. 128-134)

Les principaux faits urbains sont :

- La construction du fort Abdelkader, de la Casbah et du fort moussa.
- Un déclin urbain est brutalement amorcé par l'occupation espagnole.
- une nouvelle porte est percée aux cotés des 7 autres, nommée porte du vieillard.
- leurs réalisations architecturales ont été des œuvres de fortification.
- La reconversion des mosquées Hammadites en églises.
- La ville perd substantiellement sa culture savante.

1.5.4 L'intervention Turque

Prise en juin 1555, Bejaia était dans un état déplorable, elle ne retrouvera jamais son ancienne splendeur et ne joua plus qu'un rôle secondaire dans les destinées de l'Algérie, aucune modification n'est signalée sur le plan urbain de la ville.

Les principaux faits urbains sont :

- La ville est devenue un chantier de construction navale.
- Sa structure urbaine est caractérisée par la centralité de la mosquée Sidi el mouhoub comme centre spirituel, par son centre économique à la place fatima et le souk.
- La reconversion des églises en mosquées.

1.5.5 Bejaia sous la domination française : Du 29 septembre 1832 à 1962

Bejaia a bénéficié d'un plan d'alignement à partir de 1854, ce qui a remodelé la structure urbaine existante en superposant une nouvelle trame inspirée par les travaux d'Hausmann,

durant cette période il y a eu l'aménagement de la place Gueydon, ainsi que le développement de la façade maritime le long de la baie.

L'extension urbaine au début était concentrée à l'intérieur des remparts, cependant avec l'arrivée des chemins de fer en 1871, la ville s'étale et occupe la plaine.

Le développement urbain entre 1947 et 1962 sera marqué par :

- l'exécution d'une partie du plan de Constantine prévoyant un programme d'habitations sur le versant de Gouraya : cité amimoune et sidi touati
- l'extension du port a engendré une zone industrielle à l'ouest de la ville
- L'aménagement du port pétrolier et l'installation du terminal pétrolier.

1.5.6 La ville postcoloniale

L'urbanisme en Algérie est imprégné par le modèle français, la ville de Bejaia vivra une stagnation urbaine et un exode rural massif, dû à l'élaboration des instruments d'urbanisme tel que le P.D.U et le programme général, obéissant au modèle de la ville fonctionnaliste.

- La projection de la zone industrielle sur des terres agricoles.
- L'émergence de l'habitat illicite qui a engendré la densification de la ville et la création des quartiers périphériques.

De 1974-1990 :

- L'élaboration du P.U.D qui aborde l'espace en trame statique en mettant en relation la structure démographique, économique et spatiale
- La quadruplication de la superficie urbaine
- L'aménagement des ZHUN
- L'éclatement de l'habitat anarchique

Bejaia actuellement : La ville vit une déchéance urbaine dû à une accumulation mal planifiée, les problèmes urbains distingués sont :

- La rupture de la ville avec : la mer, son extension et la zone industrielle
- La crise de logements
- Les constructions illicites
- La création des ZHUN
- La qualité déplorable du cadre bâti
- L'inesthétique urbaine

1.6 Les potentialités de la ville

1.6.1 Potentialités générales de Bejaia

La ville de Bejaia est desservie par plusieurs modes de transport terrestre routier, la reliant à d'autres wilayas telles que Sétif, Tizi Ouzou, Jijel ... ; transport ferroviaire vers la wilaya d'Alger. Le transport maritime est assuré à l'aide de la gare maritime par la ligne Bejaia - Marseille qui traite 60 000 passagers et 10 000 véhicules durant l'année, ainsi que le port marchand reliant Bejaia au reste de l'Algérie et le monde. Le transport aérien est assuré quant à lui par l'aéroport Abane Ramdan. En effet, cette ouverture vers le régional, le national ainsi que l'internationale lui confère un atout imposant de ville accessible par divers moyens.

- Le secteur économique de la ville repose sur différentes activités industrielles privées et publiques, activités agricoles et activités tertiaires.
- Le secteur de la pêche à Bejaia présente une potentialité ultime et une identité de la région développée à l'aide de la façade maritime de la ville.
- Le secteur de la santé dispose de 4 hôpitaux, plusieurs polycliniques et salles de soin.
- Le secteur de l'éducation et de formation professionnelle couvre divers établissements. Le pôle universitaire selon (L'université de Bejaia en chiffres, 2017) regroupe 4 campus et plus de 45 000 étudiants.

1.6.2 Potentialités touristiques et culturelles

La divergence topographique des sites sauvages et naturels, le littoral attirant et séduisant, la combinaison mer et terre accompagnée des différentes structures, complexes touristiques et hôtels font de la ville de Bejaia une destination idéale pour l'exercice du tourisme. La richesse patrimoniale et culturelle de l'ancienne ville, la casbah, la médina, Bordj Moussa et l'ancien palais de justice présente des potentialités incontournables jouant en faveur du charme attribué à cette ville et la valorise d'une manière imposante.

1.7 Milieu physique

La ville de Bejaia s'inscrit dans un milieu physique diversifié entre les reliefs, les espaces verts et la mer lui conférant ainsi de réels atouts, par ailleurs un tissu urbain très dense abritant plusieurs disfonctionnements.

Les accès à la ville de Bejaia ne se limitent pas au réseau routier, en effet cette ville dispose de plusieurs entrées permettant le contact par :

- Réseau maritime au moyen du port
- Réseau de rail au moyen de la voie ferré
- Réseau aérien au moyen de l'aéroport international d'Abbane Ramdan
- Réseau routier au moyen de la :
 - RN 24 et RN 12 reliant Bejaia à Tizi ouzou puis Alger
 - RN 43 reliant Bejaia à Jijel
 - RN 9 reliant Bejaia à Bordj Bou Arreridj
 - RN 75 reliant Bejaia à Sétif

Cependant, chacune de ces entrées constituent une clé de lecture différente de la ville.



Figure 25 : Les différentes entrées de la ville de Bejaia (Google maps + traitement auteurs)

- L'espace public de la ville de Bejaia comprend l'ensemble des axes et des voies ainsi que les espaces verts.
 - Les voies dans la ville s'organisent sous forme de rues principales la structurant, rues secondaires permettant la desserte du parcellaire et quartiers, enfin des ruelles permettant davantage la circulation entre les bâtiments. En général, le réseau routier de la ville de Bejaia

est en état de dégradation remarquable dû aux travaux de réparation continuels, ajoutons à cela les problèmes liés à l'hygiène et au manque de végétation.

- Les jardins et espaces verts publics ayant comme spécificité majeure l'offre d'un espace de détente susceptible d'être apprécié par tous les usagers de la ville, sont minimales à Bejaia en état de détérioration ou non ouverts au public.

Toutefois, nous pouvons remarquer que le rôle majeur de l'espace public dans la ville est plus en course vers l'aspect fonctionnel plutôt que l'aspect qualitatif, puisque l'absence des parcours, promenades urbaines et espaces ouverts de détente sont témoins de la négligence de l'angle bien être, divertissement et qualité de vie.

- La ville de Bejaia est partagée en deux zones principales :

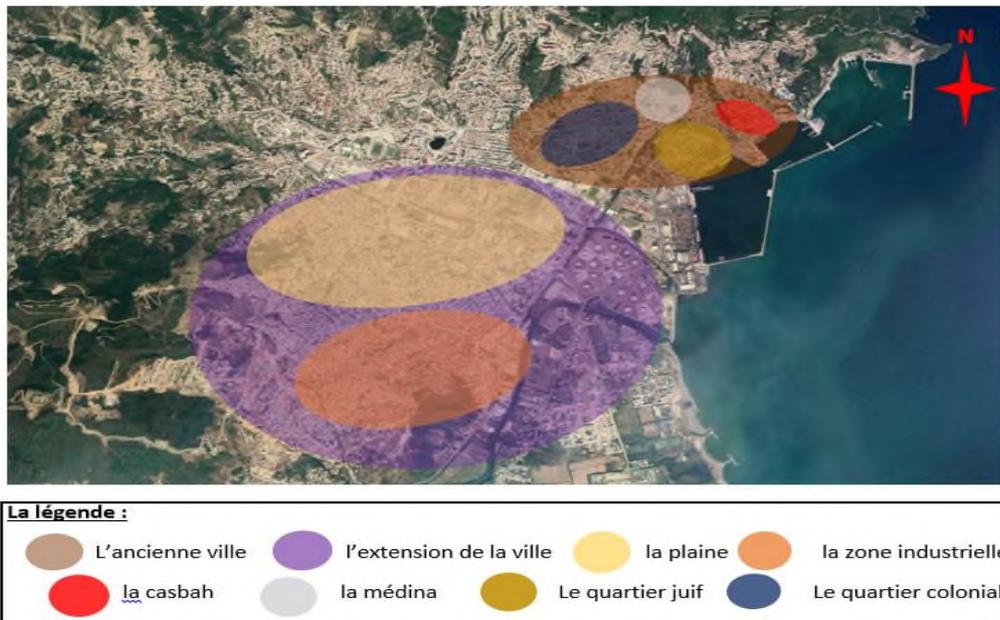


Figure 26 : Division de la ville de Bejaia en zones (Google Earth + traitement auteurs)

L'ancienne ville composée d'un quartier juif, de la médina et la casbah, ainsi qu'un quartier colonial. La seconde zone représente la nouvelle ville qui s'étend de façon large et désordonnée. Cette dernière abrite la plaine au pied des collines ainsi que la zone portuaire où se trouve également la zone industrielle.

- L'extension de la ville se caractérise par un parcellaire dense et hétérogène constitué par quelques espaces publics ainsi que des terrains occupés par des bâtiments appartenant à des époques, des types, des formes et façades différentes. Ces constructions sont plutôt anarchiques, à gabarit différent très souvent inachevées ou en cours de surélévation. Les autres terrains vierges abritent des chantiers ou des espaces non entretenus envahis par de la végétation.

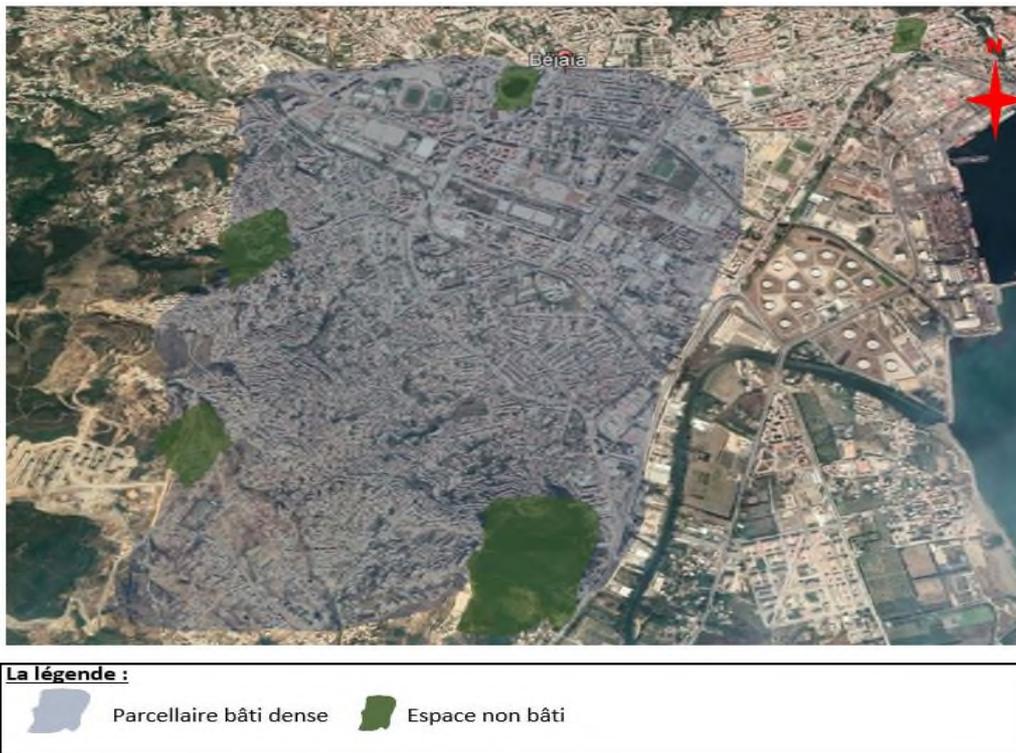


Figure 27 : L'extension de la ville (Google Earth + traitement auteurs)

Synthèse

Après un aperçu général sur la ville de Bejaia, ses potentialités en outre la composition de son espace urbain, nous pouvons conclure notre analyse ainsi :

- ✓ La beauté de la ville de Bejaia de jadis passe inaperçue devant le panorama difforme et inesthétique.

- ✓ Le bilan climatique témoigne l'intérêt d'enrichir la ville avec des structures permettant l'amélioration du cadre de vie des citoyens dans l'espace urbain en été et en hiver.
- ✓ Les mauvais tourments qu'a pris l'urbanisation de la ville présente un contreponds avec l'ensemble de ses potentialités, et impacte négativement l'impression collective qui règne dans l'esprit des citoyens et visiteurs.
- ✓ La ville de Bejaia est en général bien desservie sur le plan aérien, maritime, ferroviaire et dispose d'un système viaire important.
- ✓ La croissance de la ville est marquée par la négligence et l'effacement de l'aspect qualitatif, visuel et paysager résultant d'une course vers le quantitatif.
- ✓ L'urbanisation non planifiée et rapide de cette ville n'ayant aucune logique de configuration manifeste une hétérogénéité du paysage urbain et un manque d'esthétisation.
- ✓ L'image périurbaine et urbaine de la ville de Bejaia tend vers la confusion totale.

2 Analyse du site d'étude « Entrée de la ville de Bejaia Bir Selam »

Comme nous l'avons vu précédemment la configuration de l'espace de la ville de Bejaia impacte sa perception et renvoie souvent à une impression délicate, par ailleurs, la zone de pénétration à la ville présente la première et dernière image marquant l'esprit des habitants ou usagers de l'espace. Nous allons donc étudier les principales caractéristiques de l'entrée de la ville de Bejaia, mais dans un souci de clarté, nous allons nous concentrer sur son image visuelle et sensorielle, à partir de l'analyse paysagère de Kevin Lynch et l'analyse sensorielle de Bentley and Al.

2.1 Présentation du site

2.1.1 Situation

Le site concerné par la présente étude « Bir Selam » se localise au sud de Bejaia. Ce dernier, se situe au niveau de l'échangeur routier de la RN12 et le boulevard Krim Belkacem, représentant



Figure 28 : Carte de la situation de l'aire d'étude(Google Earth + traitement auteurs)

l'entrée du tissu aggloméré de Bejaia, d'une surface de 45ha, ce site stratégique constitue en effet un potentiel pour la ville de Bejaia, de par son accessibilité aisée et son positionnement.

2.1.2 Choix du site

L'entrée de ville est un lieu a priori à fort potentiel. En périphérie urbaine, bénéficiant souvent d'espaces avec moins de contraintes qu'en ville, elle peut être l'occasion de réflexions innovantes de gestion des espaces extérieurs ou de gestion des eaux, pouvant inclure des réflexions de mise en valeur du site et de la ville ou de son patrimoine.

L'entrée de ville est également un lieu à fort potentiel attractif et valorisant pour l'ensemble des habitants (notion d'image). En termes de milieux naturels, de patrimoine et de paysage, ces lieux étant par définition au contact de la ville et du « hors la ville », ils sont particulièrement propices à la mise en place d'aménagements pouvant porter soit la dimension « image de la ville », soit la dimension « développement durable » (trame verte et bleue, prolongation du réseau de circulations douces, jardins, itinéraires de découverte...). Certaines opportunités foncières le long des infrastructures peuvent être l'occasion de mettre en œuvre des perméabilités entre les différents lieux, d'organiser le passage de la ville à la périphérie par une réflexion sur cette entité urbaine.

2.1.3 Le puits de Bir Selam

C'est un puits à l'entrée de ville de Bejaia datant de la période Almohade, la ville autrefois était un lieu de transit et parfois de longs séjours pour les pèlerins et les étudiants qui allaient en Orient, c'était alors un arrêt obligatoire pour tous les visiteurs qui y faisaient leurs ablutions et priaient avant d'accéder à la ville, cette tradition symbolisait un acte de vénération



Figure 29 : Puits de Bir Slam et son contexte (prise par auteurs Le 17-02-2021)

à Bejaia, la ville sainte nommée petite Mecque

2.1.4 Topographie





Figure 31 : Profil topographique (traitement auteurs)

Marquée par les premiers reliefs en pente de Melalla orientés Sud-Est, la topographie du site est majoritairement plane parallèle au chemin de fer, Toutefois elle est marquée par l'oued Soummam qui crée une barrière naturelle en limite ouest. La RN12 surplomb alors le site. Cette topographie liée aux infrastructures est mise en évidence par la présence des échangeurs routiers. Le point haut du site se situe au niveau du giratoire entre la RN12 et la rue des frères Tabet, le point bas à l'intersection entre la RN12 et la rue des frères Mouloudji.

2.2 Les méthodes d'analyse

La nécessité d'une bonne connaissance des lieux apparait comme un préalable indispensable à toute réflexion portée sur l'entrée de ville, afin de pouvoir intégrer les différents champs, et proposer un schéma général d'aménagement cohérent.

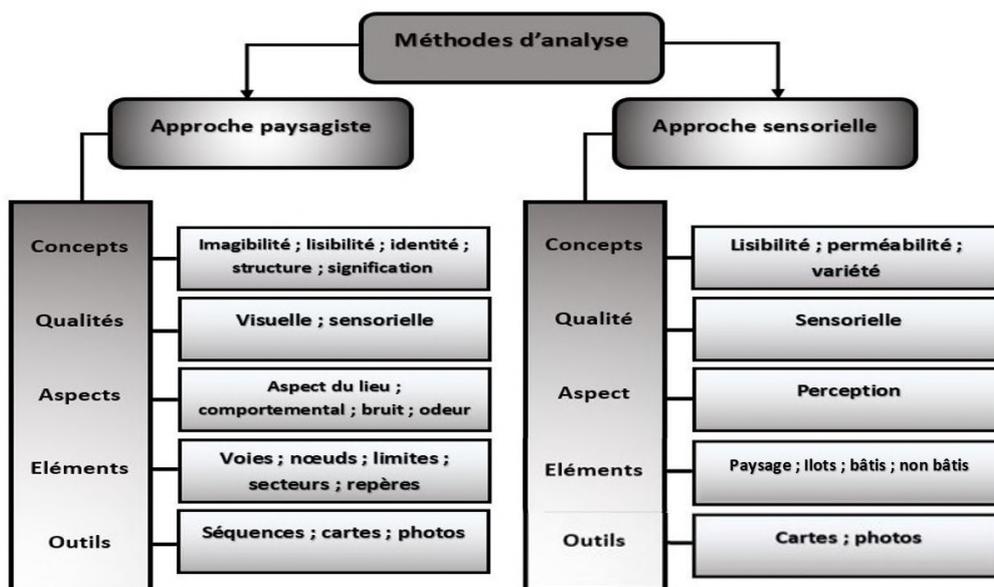
C'est dans cette perspective, qu'une étude analytique sur notre site d'étude « Bir Selam » sera faite afin d'évaluer son potentiel et en tirer ses lacunes. Nous allons appliquer deux méthodes d'analyse afin de traiter l'espace dans toutes ses dimensions liées à l'esthétique, à savoir celle du conçu, du construit, du perçu et du vécu ; croiser leurs résultats, voire intégrer les informations dont nous disposons en aval afin de répondre à notre objectif.

Dans un premier temps, notre analyse va recourir à l'approche paysagiste de Kevin Lynch qui prône le concept d'imagibilité en s'appuyant sur les spécificités du lieu, notamment trois éléments essentiels l'identité, la structure et la signification pratique et émotive. Cette méthode est fondée sur les éléments de base de la cohérence urbaine, la qualité visuelle en tant que

rapport de communication de l'homme et de l'espace ; sur la qualité sensorielle qui se rapporte au croisement de l'aspect du lieu, le bruit et l'odeur avec l'aspect comportemental des usagers ; ainsi que sur le parcours séquentiel. Le but ultime est la création d'une image mentale claire et attirante servant de moyen de compréhension et d'appréciation de l'espace. Nous allons considérer notre site d'étude en cinq segments qui sont les limites, les voies, les nœuds, les quartiers et les éléments de repères tels que l'approche l'indique.

Dans un second temps, nous allons user de l'approche sensorielle de Bentley and Al. Cette méthode pragmatique consiste à ramener la ville à l'échelle de l'homme en se basant sur la qualité sensorielle et la perception de l'environnement immédiat ; ceci à travers une vérification d'un ensemble de concepts opérationnels à savoir la perméabilité, la variété, et la lisibilité.

Ces différentes approches sont complémentaires, toutefois, chacune d'elles privilégie une



dimension particulière qui ne fait que consolider l'autre.

Figure 32 : Schémas des méthodes d'analyse (auteurs)

2.2.1 Justification du choix des méthodes

Le choix des méthodes d'analyse s'est porté sur la méthode paysagère de Kevin Lynch et la méthode Bentley and AL pour les raisons suivantes :

L'apparence visuelle d'une entité urbaine n'est pas perçue de manière analogue par tous ceux qui y vivent, l'abordent ou la traversent, par conséquent l'image mentale peut émaner des sentiments ou des besoins pratiques différents : besoin de se repérer, impératifs esthétiques, désir d'appartenance à un milieu... En effet, la méthode paysagère de Kevin Lynch décèle les éléments composants de cette image et les possibilités d'en jouer pour l'améliorer. Également, la méthode de Bentley and AL permet de mieux assimiler et utiliser les outils d'analyse urbaine pour mieux cibler les problèmes et les résoudre.

2.3 Résultats et discussions de l'analyse générale

2.3.1 La polarité

Notre site d'étude est dépourvu de lieux de détente et de loisir, on y constate une dominance résidentielle et une activité commerciale artisanale illicite. Nous aspirons à créer une multi-polarisation qui empêcherait la dissociation spatiale entre les lieux d'habitat, ceux de loisir et d'emploi, en donnant une importance au site. La mise en place de ces centralités renforcerait son attractivité, tout en limitant l'étalement urbain diffus.



Figure33 : la polarité de la ville de Bejaia (traitement auteurs)

2.3.2 Connectivité et marchabilité

En explorant les concepts de connectivité et marchabilité, nous allons évaluer dans notre étude l'entrée de la ville de Bejaia. En effet, La forme urbaine de ce site peu connectée se développe essentiellement autour de la voiture puisque nous avons déterminé que les fonctions

principales sont explorable à moins de 30 minutes seulement à l'aide des moyens mécaniques automobiles, en outre le transport en commun qui se résume particulièrement aux autobus. Néanmoins la ville de Bejaia peut s'améliorer en matière de mobilité en usant de toutes les autres structures dont elle bénéficie à savoir le transport par voie ferré, voie maritime... etc.

Du moment où la marche se pose comme une priorité de santé publique dans le monde, le potentiel piéton est très faible au sein de notre site d'étude, dû au manque de la diversité fonctionnelle, en effet les destinations de proximité s'organisent autour des fonctions de base à savoir les commerces de proximités, les espaces résidentiels et religieux à côté d'autre fonctions mal placés, peu fréquentés et mal vécus. Cependant, les fonctions loisirs, détente et attractives sont totalement introuvables ce qui impact négativement l'image de l'entrée de ville qui se doit d'être attractive, flexible, connectée et accessible pour tous.

De ces faits nous pouvons conclure que marcher dans tel environnement n'est pas chose possible ou agréable, alors nous qualifions cette entité étudiée de peu « marchable » et nonappropriée aux déplacements piétons avec l'organisation et l'aménagement actuel.

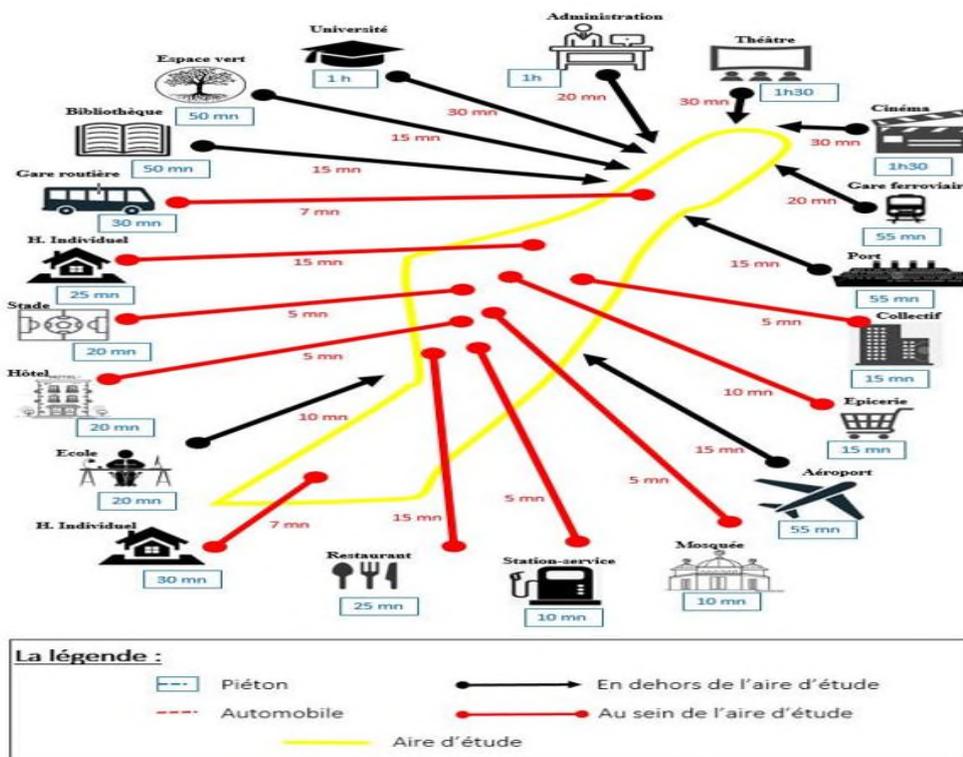


Figure 34 : Etude de la connectivité et la marchabilité de l'aire d'étude (auteurs)

2.4 Résultats et discussion de l'analyse paysagère

2.4.1 Les limites

Notre site d'étude est situé à l'entrée de la ville de Bejaia, elle s'étend depuis la limite de l'ancien puits de « Bir Selam » au Sud, jusqu'aux échangeurs au nord-est, elle est délimitée à l'est par une limite naturelle qui est l'oued Soummam, et par des limites artificielles construites à l'ouest à savoir les constructions longeant la RN12 et les friches de l'ancienne SNTV et SNTR.

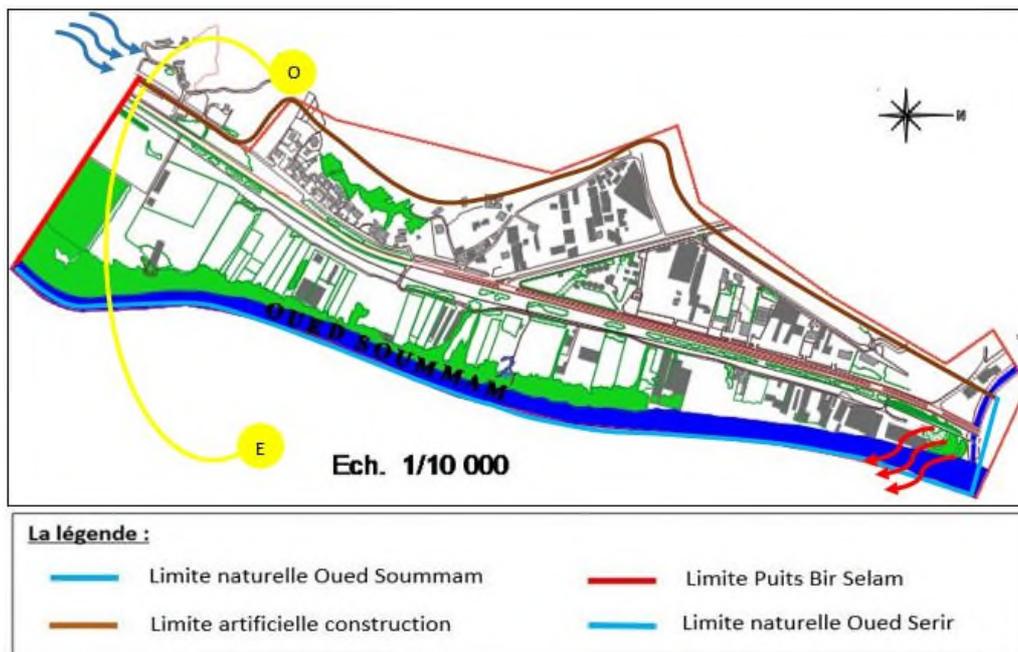


Figure 35 : Carte des Limites de l'aire d'étude " Bir Selam " (traitement auteurs)

2.4.2 Le paysage d'ensemble

L'étude du contexte étendu de l'axe d'entrée de ville, nous révèle un paysage d'ensemble inscrit sur une ligne de desserte partageant le terrain en deux rives, il est constitué d'un relief, d'un réseau hydrographique et des horizons lointains (boisés, ouverts ou bâtis) dont le projet de revalorisation paysagère pourra tirer parti pour nous fournir des points singuliers.

En effet, les caractéristiques physiques du site offrent des opportunités intéressantes si l'on compose avec elles, cela avantage la bonne intégration, les aménagements lisibles ainsi que les perspectives harmonieuses. La valeur paysagère, la trame verte et bleue du site est omise, la

qualité médiocre et la monotonie des ambiances, les vues proches et lointaines non avantageées que l'espace offre le témoigne ; cependant, la valeur naturelle non révélée du site apparait avec l'enclavement d'une richesse importante du milieu, chose qui soustrait le caractère du site. En effet, le site d'étude est traversé par deux cours d'eau : Oued Soummam, situé bien à l'est, et Oued Seghir au nord-ouest, source de nuisances olfactives jouxtant les maisons. Ceux-ci sont peu visibles du fait de leur localisation et ne participent pas au paysage urbain. Le réseau de cours d'eau aujourd'hui est en bonne partie asséché.

Nous suggérons alors un travail sur la trame verte et bleu pour le renforcement et l'enrichissement de l'entrée de ville. Cependant, la construction de la rive droite jouxtant Oued Soummam est conditionnée à la réalisation d'une étude pour prendre en compte l'aléa du risque de l'inondation. Par ailleurs, ce secteur est soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière de la RN12 et aux servitudes de lignes électriques HT. La proximité de la voie classée en infrastructure bruyante, implique nécessairement un traitement acoustique des



façades, approprié selon le type de construction implantée aux abords de cet axe.

Figure 36 : Vue sur l'horizon lointain de l'entrée de la ville (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 37 : Oued Serir (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 38 : Oued Soummam (prise par auteurs Le 17-02-2021)

2.4.3 Les voies

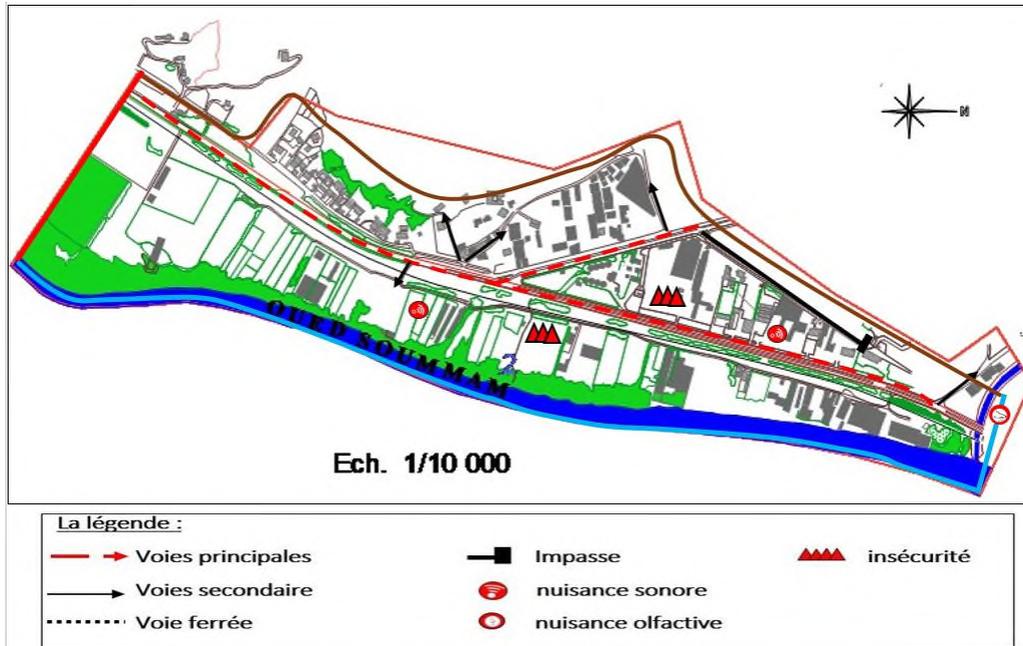


Figure 39 : Carte des voies (traitement auteurs)

Trois types de voies s’inscrivent dans notre site d’étude, des voies mécaniques, la première étant l’axe principale, la RN12 longeant le site et le boulevard « Krim Belkacem », voies secondaires à savoir la voirie desservant l’intérieur du site orientées vers l’ouest et une troisième de nature ferré du côté est de la RN12.

La structure du réseau mécanique présente une arborescence simple assurant le rôle d’échange et essentiellement l’accès à la ville de Bejaia, ainsi qu’un rôle de liaison entre la ville avec les régions avoisinantes.

Tableau 3 : Résultats et discussion de l’analyse des voies (traitement auteurs)

Élément	Problème	Description	Origine	Traitement proposé
Les voies	Manque d’animation	Le site présente une ambiance monotone et terne.	Manque de variété d’activité présence majoritaire d’activité artisanale et	Animer l’espace public en Intégrant les fonctions urbaines en améliorant leurs qualités et leurs

			résidentielle.	quantités.
Problèmes d'accessibilité piétonne et cyclable	Minimisation de la circulation des cyclistes et piétons ; tentative de traverser la RN12 à niveau malgré le danger existant.	Absence de parcours cyclable et piéton, passages piétons inexistants ou inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.		Améliorer la qualité des parcours piétons et assurer leur continuité.
Insécurité émotive et dégradation du cadre de vie des habitants et usagers de la ville	Les caractéristiques de la route dictent le comportement du conducteur et l'incitent à accélérer.	Caractéristiques quasi autoroutières de la RN12, large, rectiligne et dénudée de perspective impliquant de grandes vitesses, nuisance auditive, environnementale.		Requalification de la RN12 en boulevard urbain, création des perspectives interrompues.
Perméabilités transversales très réduites	Le site présente un manque de réseau de desserte interne.	Sous-dimensionnement du réseau interne non hiérarchisation, manque de continuité et présence de plusieurs impasses.		Enrichir la desserte interne par un réseau hiérarchisé et continu de voies.
Nuisance sonore ; absence d'ombre	La qualité paysagère médiocre de l'entrée de la ville de Bejaia	Présence de la voie ferrée et l'unité industrielle Candia Faible présence de l'élément vert.		Réguler l'ambiance sonore ; Renforcer la qualité paysagère

		implique divers nuisances.		
	Problèmes d'hétérogénéité	L'image d'ensemble des abords des voies du site sont en état défectueux.	Gabarit non régulier Traitement de façade hétérogène Absence d'alignement et de continuité	Renforcer la qualité esthétique et la lisibilité depuis la RN12, aménagement homogène.

Il s'agit alors de revoir la composition urbaine portant sur

- la voirie (requalification des axes)
- le traitement des espaces publics (dimension environnementale et sociale)
- le bâti (aspect architectural et esthétique)
- les aspects fonctionnels et symboliques (perméabilité, desserte, visibilité, repérage, effet de vitrine pour les commerces).

2.4.4 Les repères

Tout le long d'itinéraires routiers, le grand paysage rythme le trajet d'impression d'ensemble et revêt une grande importance. Cependant, il est nécessaire de mettre en valeur et de prêter une attention particulière aux repères de ce paysage.

Les habitants de notre site, aussi bien que les usagers des routes passant par ce dernier rencontrent souvent des difficultés sur le plan pratique causés par les problèmes de repérage et de lisibilité dues au manque d'éléments de repères et autres marquages favorisant l'usage de la route et la collection d'un minimum d'informations afin de connaître leurs positions exactes, leurs orientations, ainsi que la configuration des lieux. Nous trouvons uniquement un élément pouvant servir de repère, l'ancien puits marquant fortement l'histoire du lieu mais qui reste peu distinguable de loin et non mis en valeur, cependant aucun autre repère n'est marquant sinon avant et après le tronçon étudié.

Toutefois, le plan symbolique est également atteint avec l'absence de sentiments



d'appartenance et d'appropriation des lieux manifestés.

Figure 40 : élément de repère visuel, puits Bir Selam (prise par auteurs Le 17-02-2021)

2.4.5 Les nœuds

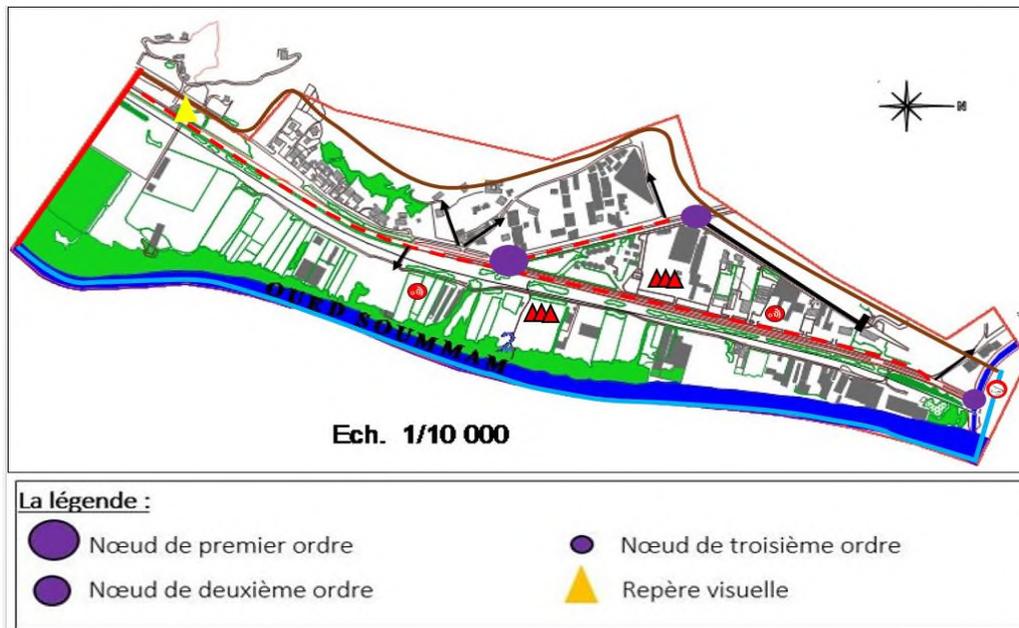


Figure 41: Carte des repères et nœuds (traitement auteurs)

Les modalités de repérage ainsi que les nœuds présentent tout à fait un déficit. En effet, la majorité des nœuds présents dans le site étudié ne dotent la ville de Bejaia d'aucun intérêt particulier, le premier nœud de premier ordre est l'intersection des deux voies principales la RN12 et BKB, matérialisant l'entrée à la ville mais qui ne bénéficient d'aucun traitement marquant l'attention. Ceux du deuxième ordre sont des points de rencontre des voies secondaires et une voie principale, assurent uniquement la fonction de nœuds de décision mais ne sont guère matérialisés, ou encore le nœud de troisième ordre qui détermine la rencontre de l'Oued Seghir et l'axe important la RN12.

2.4.6 Les secteurs et les séquences

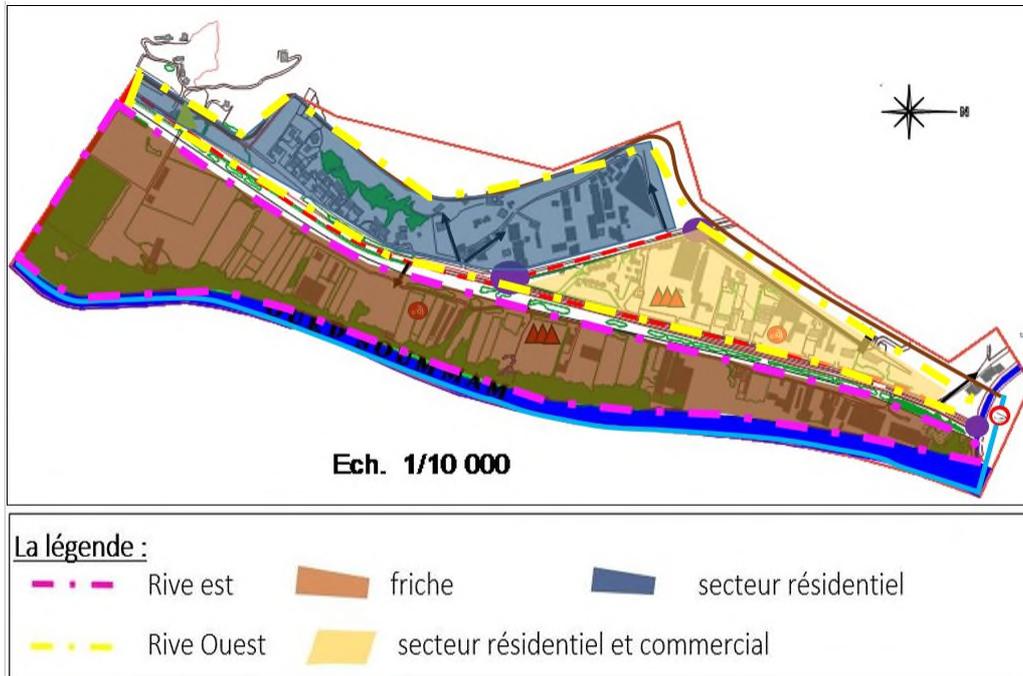


Figure 42 : Carte des secteurs et séquences (traitement auteurs)

Le site d'étude compose des secteurs formant des séquences qui ont actuellement une dominante évidente naturelle « les oueds » ; urbaine, commerciale et artisanale « la rive ouest » mêlant des habitations de tous types, des petites activités anarchiques qui se trouvent au bord de la RN12 donnant visibilité et accès direct, qui sont toutefois peu compatibles avec l'identité du site (hôtellerie, entretien véhicule, équipements de maison, artisanat, industrie et station de service). Ce secteur présente un aspect totalement hétérogène, une absence de coupure verte et un espace public non traité, toutefois nous notons la présence d'autres coupures intermédiaires réduites de type loisir avec l'installation de deux stades ou encore d'autres qui se présentent sous forme de zones de coupure indéterminées et hétérogènes.

Une autre séquence contraste avec l'ensemble et présente une dissymétrie totale « la rive est » bordée par un écran végétal et traversée par une infrastructure étendue de vaste emprise qui marque fortement son paysage, les lignes ferroviaires formant une coupure importante entre les tissus urbains, différente des coupures vertes ou naturelles, notamment parce qu'elle est



Figure 43 : Coupe schématique de la séquence 1 (google earth + traitement auteurs)

très difficilement traversable. Ce secteur est occupé majoritairement par des friches, hangars d'activités, de stockage et ou d'entreposage, mais commence à être conquit par une construction d'habitations.

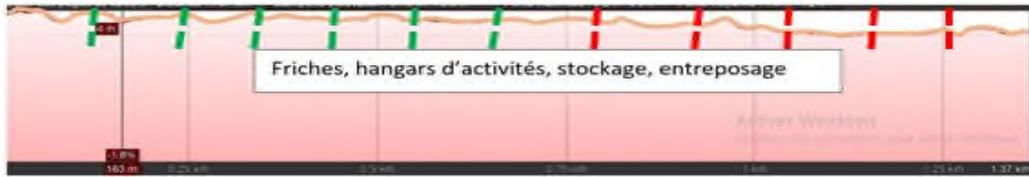


Figure 47 : Coupe schématique de la séquence 2 (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 48 : Caractère du panorama de la séquence 2 (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 49 : Caractère du panorama de la séquence 2 (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 50 : Coupe schématique de la séquence 3 (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 51 : Caractère du panorama de la séquence 3 (Google Earth + traitement auteurs)

Cependant, La comparaison des caractéristiques de ces séquences met en lumière des similitudes, des différences et des problématiques à gérer.

Tableau 4 : Résultats et discussion de l'analyse des secteurs et séquences (traitement auteurs)

Élément	Problème	Description	Origine	Traitement proposé
Les secteurs et les séquences	Séquences non définies	Séquences hétérogènes, indéterminées et sans délimitation.	Absence d'articulation entre les séquences.	Mettre en valeur les articulations entre les différentes séquences.
	Inadaptabilité des vocations des secteurs	Activités non adaptées à l'identité et la vocation du site entrée de la ville.	Installation des activités anarchiques le long de l'axe principal.	Mettre en place de nouvelles centralités ; Renforcer l'identité du site par séquences.
	Enclavement des séquences	Le site constitue des séquences dissymétriques, déséquilibrées et enclavées.	Absence d'encadrement de perspectives, manque des échappés visuelles, présence de la voie ferrée.	-Améliorer le paysage -valoriser les coupures naturelles -encadrer les perspectives.
	Déséquilibre des rives et présence des espaces délaissés nuisant	Plusieurs espaces délaissés sont devenus des zones de délinquance et de nuisance.	Non traitement des espaces, absence de coupures vertes.	-Anticiper l'évolution du territoire par la proposition d'un projet modulable -Transformer les espaces nuisant en espaces de respiration.
	Valeurs esthétiques et	La structure d'ensemble n'est pas mise en	Absence de traitement commun ;	Améliorer l'esthétique par un traitement d'ensemble.

	architecturales négligées	valeur	négligence des valeurs esthétiques.	
	Dégradation de l'espace public	Espace public fait au coup par coup et non entretenu	Négligence des valeurs paysagères.	Améliorer l'aspect paysager de l'espace public.
	Absence du caractère urbain, mobilier urbain incontrôlé	Le caractère et le paysage urbain de secteurs et du site de l'entrée de ville sont effacés.	Manque de coordination, présence de la publicité qui favorise le mobilier a usage d'affichage uniquement, prééminence de la circulation automobile.	Renforcer le caractère urbain, Traiter, ordonner et ordonnancer le mobilier d'une façon cohérente.

2.5 Résultats et discussions de l'analyse sensorielle

Le milieu physique de notre site d'étude représente un paysage subi et non voulu, démontré suite à l'analyse effectuée selon trois concepts de Bentley and Al, qui traitent de la variété, la lisibilité et la perméabilité.

2.5.1 La variété

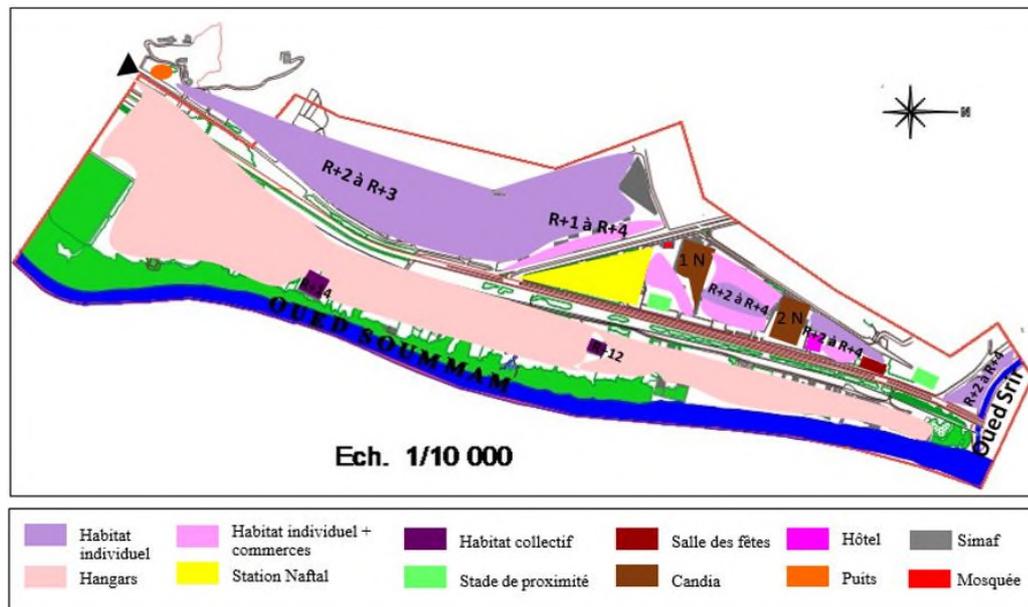


Figure 52: Carte de la variété formelle (traitement auteurs)

La variété offre à l'utilisateur un choix d'expériences obtenu grâce à la perméabilité du lieu. Cependant, notre site englobe diverses activités non-connectées entre elles, créant ainsi une confusion dans le paysage urbain dû à la non planification urbaine et aussi au manque de perméabilité causée par les îlots qui sont grands et fermés.

En effet, le développement de l'entrée de ville de Bejaia s'est fait de manière fonctionnaliste en spécialisant ces lieux davantage qu'en mixant les différentes fonctions qui composent la ville-même. De fait, nous constatons que la fonction économique et commerciale prédomine souvent ces espaces urbains et que la diversification des fonctions semble avoir été mise de côté.

Néanmoins, l'économie résidentielle (éducation, santé, culture, loisirs, tourisme, logement, et activités de services associées) est aussi un apport pour le développement urbain, notamment par la création et le maintien de l'emploi. La mixité fonctionnelle doit aussi être abordée sous l'angle de l'emploi afin que celui-ci soit équilibré sur ces lieux pour ne pas en faire seulement un lieu résidentiel.

Tableau 5 : Résultats et discussion de l'analyse de la variété (traitement auteurs)

Élément	Problème	Description	Origine	Traitement proposé
La variété	La banalisation formelle et architecturale	ce site se caractérise par un tissu urbain composite où se mêlent différentes formes architecturales : maisons individuelles, habitat collectif, locaux commerciaux, écoles, usines... Ces bâtiments ne répondent pas une très grande qualité paysagère urbaine.	Une urbanisation réalisée au coup par coup mêlant habitat de tous types due à la non planification urbaine	Améliorer la qualité esthétique des façades
	Aucune définition du cadre bâti	L'hétérogénéité du gabarit allant du r.d.c au r+5 d'une façon parachutée sur la même ligne	Le non-respect des normes proscrites dans le P.D.A.U et le P.O.S	Aménager le recul sur la voie, afin de minimiser l'impact du volume bâti. Ce retrait permet de réaliser des aménagements paysagers très qualitatifs de l'espace.
	L'hétérogénéité des deux rives de la voie	une rive est dominante à travers les activités qui s'y trouvent, et une autre délaissée et négligée, créant ainsi des séquences	La non-planification urbaine	Rééquilibrer les 2 rives du boulevard de la Soummam

		dissymétriques.		
	La non diversité fonctionnelle	Notre site fait office de zone dortoir et de lieu de passage et de transition du rural à l'urbain	Dominance des flux routiers.	Créer une diversité fonctionnelle dans le site à travers la variété formelle afin d'assurer l'animation du lieu.



Figure 53 : Station-service Naftal (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 54 : Hôtel El-Salam (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 55: Le déséquilibre entre les deux rives (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 56 : Les lignes électriques (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 57 : Les activités artisanales illicites
(prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 58 : Usine Candia (prise par auteurs
Le 17-02-2021)



Figure 59 : Friches jouxtant Oued
Soummam(prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 60 : Friche Jouxtant Oued
Soummam(prise par auteurs Le 17-02-2021)

2.5.2 La lisibilité

La lisibilité de la forme permet d'apprécier le lieu du point de vue esthétique, quant à la lisibilité de l'utilisation, elle permet une appréciation à travers sa pratique spatiale, ces deux niveaux doivent se compléter. Quoique, Se repérer dans le site est partie perdue, il est dépourvu de repère majeur ou point d'appel qui puisse retenir l'intérêt de l'utilisateur. En effet, l'entrée de ville de Bejaia est peu visible, les différents paramètres qui interviennent pour caractériser une séquence sont de quatre ordres :

- le rapport d'échelle entre l'emprise de la voirie et le paysage environnant
- le paysage caractéristique de l'ambiance : rural, périurbain, urbain
- les activités synonymes de mouvement
- les caractéristiques et le fonctionnement de l'espace public.

Tableau 6 : Résultats et discussion de l'analyse de la lisibilité (traitement auteurs)

Élément	Problème	Description	Origine	Traitement proposé
La lisibilité	Les lignes électriques sont aériennes, endommagent ainsi le paysage urbain	Le site est traversé par une ligne HT de 30m et une autre MT de 15m. La première est parallèle à la RN12 et l'autre, perpendiculaire à la première, qui dessert la zone industrielle et Ighil Ouazoug.	Le non enfouissement des lignes électriques	-Pour limiter l'exposition humaine aux effets des ondes électromagnétiques, l'implantation des constructions prendra en considération un recul de 20m minimum pour les locaux de forte occupation humaine. -L' enfouissement de ces lignes
	le mobilier urbain incontrôlé : bancs, abribus, supports d'éclairage public, conteneurs...	Le mobilier urbain ne se compose pas en harmonie avec le bâti et les activités fréquentes pratiquées dans cet espace,	Le manque de coordination entre les collectivités et les services publics causent des perturbations avec l'installation de leurs mobiliers à usage unique et volonté individuelle sans exigence de style	-L'amélioration du mobilier urbain peut reposer sur quelques principes de base à savoir, la simplicité et la sobriété des formes ; la limitation du nombre et l'unité du style ; l'ordonnancement de la disposition ; mais surtout la cohérence et l'identification du paysage urbain de la ville. -Cette composition doit altérer les vues importantes et éviter l'impression de

				désordre.
	L'espace public est dégradé	La vocation de l'espace public est perdue dans ce site, il en devient un endroit de passage routier seulement, dépourvu de toutes accommodations.	l'aménagement fait au coup par coup et non entretenu	<ul style="list-style-type: none"> - privilégier un aménagement plus urbain et la pose d'une même bordure tout le long d'une même séquence. - L'enlèvement des aménagements dégradés. - Le traitement des chaussées - L'introduction du végétal et des arbres d'alignement qui cadrent la vue sans la masquer.



Figure 61: Mobilier urbain, bancs (prise par auteurs Le 17-02-2021)

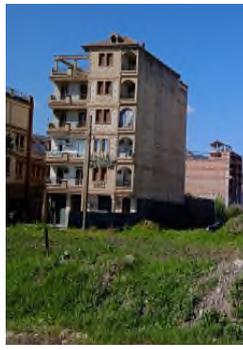


Figure 62: Lignes par auteurs



Figure 63 : Lignes électriques aériennes (prise par auteurs Le 17-02-2021)



Figure 64 : Mobilier urbain, bancs (prise par auteurs Le 17-02-2021)

2.5.3 La perméabilité

Tableau 7 : Résultats et discussion de l'analyse de la perméabilité (traitement auteurs)

Élément	Problème	Description	Origine	Traitement
La perméabilité	La négligence du piéton	l'espace piéton a été rogné au profit des autres modes de circulation	L'émergence de la voiture	-redonner la place au piéton en ville -penser à un espace de vitesse et à un autre un espace de lenteur.
	Aucune perméabilité visuelle	Façades étanches et non perceptibles, qui ne permettent pas l'identification du lieu	l'architecture des bâtiments ne représente pas leurs fonctions et leur programmation	-Travailler la volumétrie afin de lui conférer une présence visuelle plus forte dans l'ensemble

Synthèse de l'analyse

L'ensemble des analyses effectuées sur notre site d'étude « Bir Selam » nous révèle un ensemble d'atouts et de faiblesses

Les atouts :

- La disponibilité foncière.
- L'accès facile et rapide par le mode routier.
- L'Oued Soummam est une richesse naturelle.

- La situation stratégique en tant que seuil de la ville.
- Les caractéristiques physiques et topographiques.

Les faiblesses :

- Faible investissement urbanistique.
- Peu de liens avec les tissus urbains existants et le centre-ville de Bejaia.
- Urbanisation coup par coup sans une véritable vision d'ensemble.
- Délaissement de l'oued Soummam.
- Dépourvu de qualité architecturale.
- Espaces desservis uniquement par le mode routier.
- Paysage urbain dégradé.
- Entrée urbaine non marquée.
- L'insécurité.
- Les nuisances olfactives et sonores.
- Le végétal est peu présent.
- La non-perméabilité des ilots.
- Présence de diverses coupures
- Non matérialisation des nœuds
- Manque des repères

Toutefois, le croisement de tous ses points nous mènent à tirer des conclusions servant de base pour le fondement de notre préprogramme :

- Préserver l'identité de l'entrée afin de renforcer l'attractivité de la ville.
- Mise en valeur du patrimoine naturel, historique et paysager.
- Traitement des coupures, repères et nœuds.
- Améliorer la qualité paysagère et architecturale afin de marquer l'entrée de la ville.
- Renforcer le caractère urbain avec la reconquête des espaces délaissés, non entretenus et nuisant, libres ou à libérer comme les friches, les espaces d'entreposage, les espaces de stationnement ...
- Composition des nouveaux aménagements avec les repères du site, les richesses et la configuration du lieu naturel pour une vision d'ensemble cohérente.
- Favoriser l'accessibilité horizontale avec l'intégration de tous modes de déplacement.

- Fortifier la perméabilité aux moyens des perspectives et échappées cadrant les richesses du site.

2.6 Les enjeux de développement du site

1. Enjeu culturel et patrimonial

- Renforcer l'identité historique du lieu.
- Valoriser l'image de l'entrée de ville de Bejaia.
- Vivifier la conscience à l'égard de l'histoire et la culture du site.

2. Enjeu environnemental et paysager

- Mettre en valeur le paysage.
- Renforcer le caractère de l'entrée de ville.
- Diminuer les nuisances dans le site.
- Renforcer la marchabilité du site.

3. Enjeu urbanistique et architectural

- Travailler l'identité et l'image urbaine de marque de la ville.
- Revaloriser l'aspect architectural.
- Redynamiser d'une manière optimale le site avec des aménagements de valeur.
- Mettre en place un système de mobilité douce.

4. Enjeu économique et attractivité

- Rendre le site attractif en s'appuyant sur les richesses existantes.
- Renforcer la mixité fonctionnelle en introduisant de nouvelles activités dans le site.
- Augmenter la connectivité de l'entrée de la ville.

2.7 Traduction des stratégies en plan d'action

Nous avons pu lier l'ensemble des analyses pratiques effectuées, à savoir, l'analyse des deux exemples dans le premier chapitre et celle du site d'étude dans le présent chapitre, afin d'intervenir dans notre site avec les actions adéquates. Cependant le tableau suivant fourni une traduction des stratégies à mettre en place en plan d'action.

Tableau 8 : Traduction des stratégies en plan d'action (traitement auteurs)

Stratégie	Objectifs	Actions
L'enrichissement du paysage d'ensemble	Améliorer la qualité et diversifier l'ambiance urbaine	<ul style="list-style-type: none"> - Émerger des points de repères majeurs, notamment pour les accès aux différentes zones - Créer des perspectives frontales ou visions orientées vers des points singuliers extérieurs par-dessus les bâtiments bas - Éviter l'espace urbain des lignes de servitudes encombrantes
Le renforcement de l'attractivité du site	Transformer l'entrée de ville d'un espace de transit sans intérêt à un espace captivant et attrayant	<ul style="list-style-type: none"> - Regrouper les séquences par vocation dominante - Créer de nouvelles centralités liées entre elles - Concevoir des espaces de restauration et détente près des sites agréables
La mise en réseau des espaces naturels et bâtis	Assurer la continuité, le désenclavement, et le bon fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un réseau hiérarchisé et continu des voies adapté aux séquences pour desservir le site - Composer les trames vertes et bleues - Structurer les articulations entre les séquences
La requalification de la RN12	Améliorer la lisibilité et la cohérence de l'ensemble site	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des circuits et parcours piétons sensoriels - Aménager les trottoirs - Créer une passerelle supérieure - Planter des signalétiques tout le long de la voie - Créer de nouveaux services attractifs de part et d'autre de la RN12 - Ouvrir des échappées visuelles - Compléter et requalifier les alignements des bâtis - Planter des arbres d'alignement permettant le dégagement de vue en travers - Planter des éclairages différenciés pour la

		<p>chaussée et les trottoirs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Désenclaver les espaces anxiogènes - Ouvrir des perspectives vers l'Oued Soummam. - Intégrer en pied d'immeubles et en façade des commerces et activités contribuant à la vie locale. - Évacuation des hangars d'activités existantes - Créé des éléments de repères le long de la voie - Aménager un giratoire marquant l'entrée
<p>L'amélioration de l'esthétique des façades urbaines</p>	<p>Viser une composition architecturale d'ensemble homogène</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Homogénéiser et animer les façades visibles - Créer des compositions et jeux de volumes singuliers adaptés à l'identité du site - Renouveler les alignements des façades et bâtiments - Utiliser des matériaux qualitatifs pour souligner les formes et les percements - Marquer les débords de toit - Choisir les matériaux de teintes mates et de nuances neutres aussi bien en façade qu'en toiture pour éviter les phénomènes d'appels visuels - Installer les éléments techniques donnant sur les façades en terrasse ou générer un niveau qui n'excédant pas 3m pour les accueillir - Recourir aux bandes engazonnées végétalisées pouvant recevoir des plantations basses et des petits massifs pour une forte composante végétale - Doter les nouveaux bâtiments d'élément nécessaire pour répondre aux exigences d'isolement acoustique

<p>La revalorisation paysagère de l'espace public</p>	<p>Chercher un aspect soigné et entretenu de l'espace public</p>	<ul style="list-style-type: none"> - libérer l'espace devant les façades visibles - Structurer les parkings en commun à l'arrière des parcelles - poser une même bordure tout le long d'une même séquence - Enlever les aménagements dégradés - Traiter les chaussées Introduire l'élément vert - Alternner les vues importantes et éviter l'impression de désordre - Créer des lieux de rencontre ou promenade composant en harmonie avec les activités fréquentes du lieu.
<p>Le renforcement du caractère urbain au moyen du mobilier urbain</p>	<p>chercher la cohérence et l'identification du paysage urbain de l'entrée de ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ordonnancer la disposition du mobilier urbain - Installer des appareils d'éclairage public - Installer les appareils destinés à améliorer la circulation - Implanter du mobilier des postes, télécommunication, les abribus, les bancs publics - Chercher la simplicité et sobriété des formes limiter le nombre et l'unité du style - Réunir plusieurs fonctions pratiques sur un même mobilier - Apposer la signalétique commerciale en façade et l'intégrer à la composition de celle-ci - Éviter les hauteurs supérieures et les phénomènes d'appels visuels

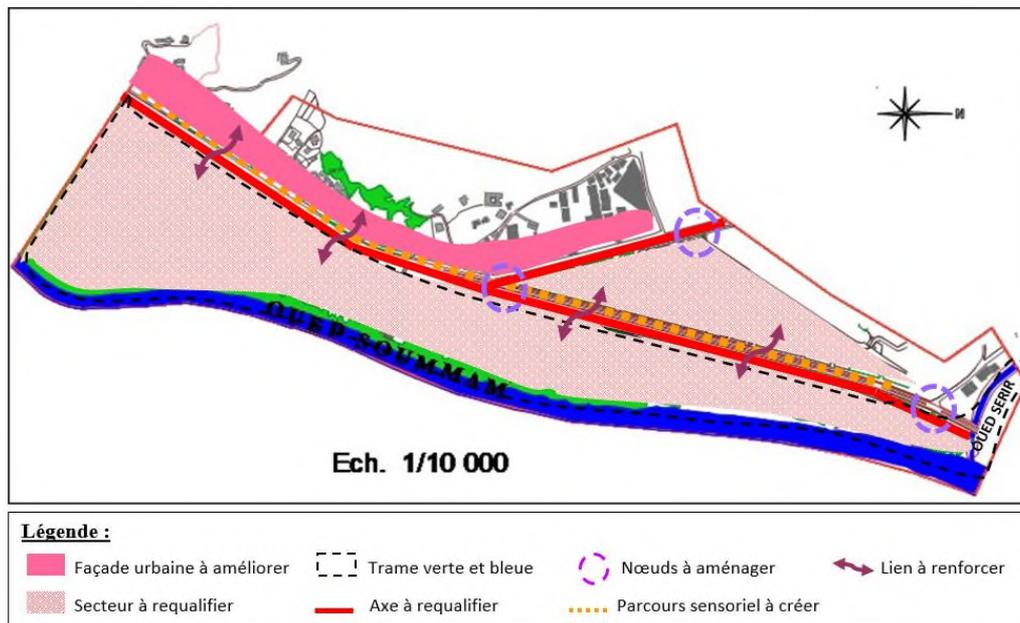


Figure 65 : Schéma de principe (Google Earth + traitement auteurs)

2.8 Résultats et discussion des entretiens de la dimension sociale

L'entretien semi-directif est une méthode d'étude qualitative qui consiste à récolter des informations, ou des explications aux travaux de recherche. Il se compose d'une série de questions ouvertes préparées en amont, tout en favorisant un vrai échange entre le locuteur et son interlocuteur, après son déroulement les données collectées devront être retranscrites et interprétées. (Gaspard. C, 2021)

L'objectif de l'entretien : est de récolter des informations concernant les moyens d'intervention sur le paysage urbain, son appropriation, son appréciation et les projections souhaitées pour l'entrée de la ville de Bejaia

Déroulement : Nous avons choisi de nous entretenir d'une manière semi-directive, le 02/06/2021, avec **3 acteurs** de la ville dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, à savoir **L.K**(architecte à la D.U.C âgée de 39 ans), **B-S.R** (architecte libérale et membre du syndicat national des architectes agréés, âgé de 42 ans) et **T.M** (architecte libéral et designer, membre de l'association étoile culturelle d'Akbou). (Voir annexe 2)

Résultats et discussions: De ces entretiens découle un ensemble de résultats et discussions relatifs à notre sujet de recherche

Q1 :Que représente le site de « l’entrée de la ville de Bejaia Bir Selam » pour vous ?

Nous avons constaté une divergence d’opinions entre les trois acteurs.

Acteur	Réponse
L.K	Perçois catégoriquement que l’entrée de la ville de Bejaia ne joue plus son rôle d’antan de seuil, mais uniquement de voie de desserte d’envergure nationale. Elle évoque seulement une orientation vers des terrains nus, précisément le long de la voie pour des fins commerciales.
B-S.R	Trouve que percevoir Yemma Gouraya dès le franchissement de Bir Selam est un indicateur majeur de l’entrée de ville de Bejaia, tout en soulignant l’importance de l’axe de la RN12 longeant le site.
T.M	Dit que l’entrée de ville de Bejaia représente le premier contact avec cette ville millénaire, indiquant une porte urbaine immatérielle.

Q2 : Comment définiriez-vous l’image passée et actuelle (immatérielle) de cette entité urbaine ?

La similitude des réponses des trois acteurs est incontestable.

Acteur	Réponse
L.K	ils qualifient l’image passée de l’entrée de la ville de Bejaia de symbole irrévocable et révélateur de la sacralité de la ville, qui fut une porte urbaine immatérielle, certes minime mais signifiante dans son aspect social et urbain grâce au puits. Cependant, son image actuelle ne reflète guère son histoire et sa fonction, elle est même omise à l’égard des flux mécanique dominants.Également aucune spécificité architecturale ne distingue ce site que ce soit par rapport au reste de la ville de Bejaia ou à travers le territoire national dû à l’urbanisme arbitraire dont fait face cette ville, cette entité est seulement marquée par l’intersection des voies et du barrage routier.
B-S.R	
T.M	

Q3 :Selon vous, Quel serait l’aménagement le plus opportun en tant que (profession) ? Et pourquoi ?

Acteur	Réponse
L.K	<ul style="list-style-type: none"> – matérialiser de la porte urbaine – aménager le puits en une placette ou esplanade et faire revivre son

	<p>esprit</p> <ul style="list-style-type: none"> - introduire des éléments de repères imposants - structurer l'espace par des aménagements relatifs au loisir, à la consommation, à l'échange et à l'animation - inviter les usagers de cet espace à s'arrêter - ne pas recourir à la démolition totale du bâti - arrêter les projections sur les assiettes vides - aménager l'oued, actuellement en état d'abandon et de squattage
B-S.R	<ul style="list-style-type: none"> - Extension du chemin de fer - Aménager des espaces verts - Dédoubler et élargir les voies - Prévoir de nouveaux types de transport sur rail comme le tramway, ou le téléférique - Injecter des espaces d'accompagnement : parking, et surtout de loisir - Arrêter l'hémorragie de la ville et freiner son extension arbitraire - Aménager une nouvelle gare ferroviaire - Refléter le passé historique par un musée et un parcours sensoriel - Délocaliser les ports secs en dehors de la ville - Aménager les berges de l'oued, y assainir son eau
T.M	<ul style="list-style-type: none"> - Marquer l'accès à la ville à travers les parois urbaines - Créer une porte urbaine significative et marquée et chargée de symboles historiques de la ville - Valoriser et moderniser les espaces extérieurs

Q4 : Quels sont les éléments identitaires matériels propices à intégrer à cet aménagement pour mettre en valeur l'entrée de la ville de Bejaia ?

Acteur	Réponse
L.K	<ul style="list-style-type: none"> - L'esplanade - La placette - Les équipements : hôtel, mosquée, centre commercial... - Le puits - L'oued
B-S.R	<p>est convaincu que le défi dont fait face l'architecture en Algérie est de retrouver son propre style et cachet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mer - la façade maritime - la maison kabyle : <ul style="list-style-type: none"> * le module * Les matériaux : la tuile, la pierre, l'adobe et le bois * L'importance de la hiérarchisation des espaces
T.M	<p>Puiser des références historiques de la ville et de sa richesse naturelle</p> <ul style="list-style-type: none"> * Mer - montagne - forêts

--	--

2.9 Orientations et programme

Tableau 9 : Programme de notre projet urbain(traitement auteurs)

Désignation	Description	Composante	Détail	Quantité
circulation	Le réseau de différentes voies devra être hiérarchisé, continu et adapté aux séquences et à tout usager assurant la bonne desserte, fonctionnement et marchabilité du site.	Boulevard urbain	<ul style="list-style-type: none"> -Candélabres de 25 lux et la luminance de 1 cd/m², la hauteur de feu (distance du luminaire au sol) ne doit pas être supérieure à la largeur de la zone à éclairer (chaussée et trottoir) pour une implantation unilatérale ou à la moitié de la largeur pour une implantation bilatérale. Elle varie de 7 à 10 m pour les voies de circulation automobile. -L'espacement entre les luminaires doit être égal à environ 3,5 fois la hauteur de feu. -Traitement du terreplein -Panneaux de signalisation. -l'orner d'arbres d'alignement comme le platane -Feux de circulation -les passages pour piétons d'une longueur minimale de 2,50 mètres en ville. 	2 boulevards : Soummam et Krim Belkacem
		Voie cyclable	<ul style="list-style-type: none"> -Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée, elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme de vélo. 	≤ 2.5 m
		Voie piétonne	<ul style="list-style-type: none"> -Les aires piétonnes, sont des voies dépourvues de trottoir, le revêtement du cheminement doit avoir un repère continu, tactile et visuellement contrasté par rapport à son environnement - Des places de stationnement adaptées d'une largeur minimale 3,30 m. 	≤ 0.8 m
		Voie ferrée	<ul style="list-style-type: none"> -Passages à niveau adapté au design urbain -Aménager ses bordures selon des critères environnementaux et paysagers -Installation d'écrans acoustiques -La doter d'une signalisation -Aménager des promenades plantées 	

		Rampes	-Forme de deux spirales d'or -Hauteur maximale de 8m -Piétonne et cyclable - Passerelle piétonne	630 ML 600 ML 60 ML
Secteur et transition	Ils devront définir les limites et donner un caractère commun à des secteurs particuliers aux moyens de commodité publique thématique	-Semi rural -Semi urbain -urbain	-Marquer les étapes d'évolution urbaine par des aménagements qui resteront à terme des éléments de structuration de la ville - Valoriser le rapport de la ville aux paysages naturels par des typologies bâties spécifiques favorisant les vues.	
Bâtis / non bâtis	La composition architecturale de l'ensemble des bâtiments devra être homogénéisée avec un jeu de volume et des façades visibles et animées adaptées à l'identité du site. Les espaces anxiogènes devront être désenclavés et mis au service public.	Façade urbaine esthétique	-La végétalisation des façades -La somme des percements doit laisser prédominer les surfaces pleines de la façade.	
		Isolation acoustique	-Ecran anti-bruit ferroviaire -panneaux isolants	
		l'ordonnancement urbain des alignements des rues	-La composition des façades -Rythme et alignement des bâtiments -respecter l'équilibre général du front bâti par l'équilibre du plein-vide	
		les bâtiments emblématiques	-Le centre commercial	
		Résidentiel	- Réorganisation de l'existant et projection de nouvelles habitations individuelles	16 150 m ²
Trame verte et bleue	Les espaces verts devront structurer le paysage urbain, ils sont multipliés pour renforcer la trame verte et offrir des espaces de repos. l'élément vert servira à augmenter la cohérence et l'identification du paysage urbain de l'entrée de ville. La trame bleue impliquera une dynamique à l'ambiance urbaine.	Aire de détente	-Créer des paysages à dominante végétale en ville -Aire de repos -Espace piquenique - Aire de Jets d'eau	31 505 m ² 3564 m ² 370 m ²
		Aire de jeu	- Jeux ludiques - jeux sur ressort, toboggan, balançoire - course à obstacles... - grande roue...	0-5ans, 5 à 12ans, +12 ans
		Aire Sportive	-Espace fitness -Espace Yoga -Tables de pingpong -Terrain de tennis -Terrain de volley-ball / Hand-ball -Terrain de basket -Terrains de pétanque - Terrain de foot-ball	276 m ² 18 167 m ² 16 m ² 574.31 m ² 408 m ² 598.27 m ² 131.86 m ² 6512 m ²

		réseau hydrographique	-Reconquête des cours d'eau urbains -Aménagement hydraulique pour la prise en charge des crues -Dépollution de l'oued et réalisation d'un système de contrôle de la qualité de l'eau -aménagement des berges de l'oued	Zoueds : Soummam et Srir
		Placette	-Placette publique Ouverte, symbolique et physique. Place à arrivée latérale.	1 073 m ²
		Esplanade	-Ménager une perspective -Dédiée à la promenade	10 340 m ²
Parcours sensoriel	l'entrée de ville devra être transformée d'un espace de transit sans intérêt à un espace captivant et attrayant.	-Séquence semi rurale -Séquence semi urbaine -Séquence urbaine	-Promenoir réservé à la circulation non motorisée.	2 km / 8 m de largeur
Mobilier urbain	Le mobilier devra doter l'espace public d'un aspect soigné et entretenu. Surtout il devra s'harmoniser au caractère du secteur.	-Candélabre -Corbeille à poubelles -Racks à vélo -Bancs -kiosque -fontaine -Abris-bus	Donner au mobilier urbain de la ville un style et une ambiance plus uniformes afin d'améliorer le paysage de rue	
Eclairage et adaptabilité	Les éclairages devront être différenciés selon la nature et la fonction des espaces soutenant la vie de nuit et de jour.	-Lumière d'accentuation -Lumière maîtrisée -Lumière raisonnée	-Créer une certaine atmosphère dans une zone : donner un air festif, propice à la détente... -Utiliser la technologie LED pour la lumière d'ambiance -Utiliser des variateurs afin de régler l'intensité lumineuse éclairage tamisé ou lumineux.	
Servitude	Les lignes électriques aériennes ne devront plus surplomber les maisons et traverser les villes, leurs pylônes inesthétiques sont une source d'inquiétude pour les habitants et de laideur pour la ville.	Ligne électrique MT	-L'enfouissement d'une ligne nécessite la réalisation d'une tranchée d'environ 2 mètres de profondeur sur 8 à 10 mètres de large	
Repère	Les éléments d'appel et points de repère naturels ou artificiels émergeant devront être distinguables	-Puits -Statue -Art public -Oued	-Offrir plus de caractère au paysage urbain - Faciliter l'identification de l'espace urbain	

	notamment pour les accès aux différentes séquences	Soummam -Equipement d'envergure		
Nœuds	Ils devront réorganiser l'espace urbain en orientant l'utilisateur à prendre des décisions, tout en drainant les flux afin de réduire les à l'intérieur de la ville.	-Carrefour giratoire -Rond-point	-Les facteurs qui contribuent à l'imagibilité d'un nœud : sa forme, la clarté des liaisons entre les voies et la force visuelle des bâtiments et d'autres éléments architecturaux -Concilier divers modes de transport - la signalisation adéquate - la nécessité du marquage au sol	1carrefour 2 ronds-points
Equipement	La diversité des équipements conçus devra créer de nouvelles centralités.	Restaurant en plein air	Normes : 115-125cm/80cm	3770 m ²
		Bibliothèque urbaine	Située à l'intérieur de structures ouvertes au public de 25 à 35cm de hauteur/ 17 à 26cm de profondeur.	
		Centre commercial	La surface minimum est 5000 m ² avec une vingtaine de magasins	4745 m ²
		Station-service	- Zone d'alignement des roues et vidange d'huile - Zone d'accueil - Espace de consommation - Parapharmacie - Commerce et bureau tabac - Zone de stationnement	17 250 m ²
		Hôtel	- Réhabiliter L'hôtel Es-salam et son extension en un seul volume dans le but d'homogénéiser son enveloppe extérieure	
		Boutiques sportives	- Projeter trois boutiques d'articles de sport (vêtements et matériels)	2 877 m ²
Parking	Le stationnement devra se fondre dans le paysage urbain afin d'éviter le spectre de la congestion, tout en vitalisant la nouvelle centralité.	-Stationnement sur rue -Stationnement hors rue	-Place en bataille : 2.30m/5m -Place pour PMR 3.30m/5m -marquage au sol	

2.10 Composition urbaine

Notre proposition urbaine se dicte par la revalorisation paysagère, elle se développe sous forme d'un parcours de promenade, qui s'étend le long du tronçon d'oued Soummam flanquant Bir Selam. Il s'articule vers d'autres espaces publics qui présentent de la valeur et de l'intérêt dans l'esprit des citoyens, afin de valoriser le patrimoine culturel et naturel.

À l'issue de notre recherche nous avons mis en place cette composition urbaine afin de concrétiser les recommandations citées préalablement.

Ainsi, le projet urbain de l'entrée de ville de Bejaia combine une mixité fonctionnelle et formelle, afin de servir au mieux la dynamique urbaine et l'esthétique, notre site d'étude est ponctué effectivement par plusieurs projets, tel qu'un parc de plaisance, un centre commercial, une esplanade, une placette publique, une passerelle...

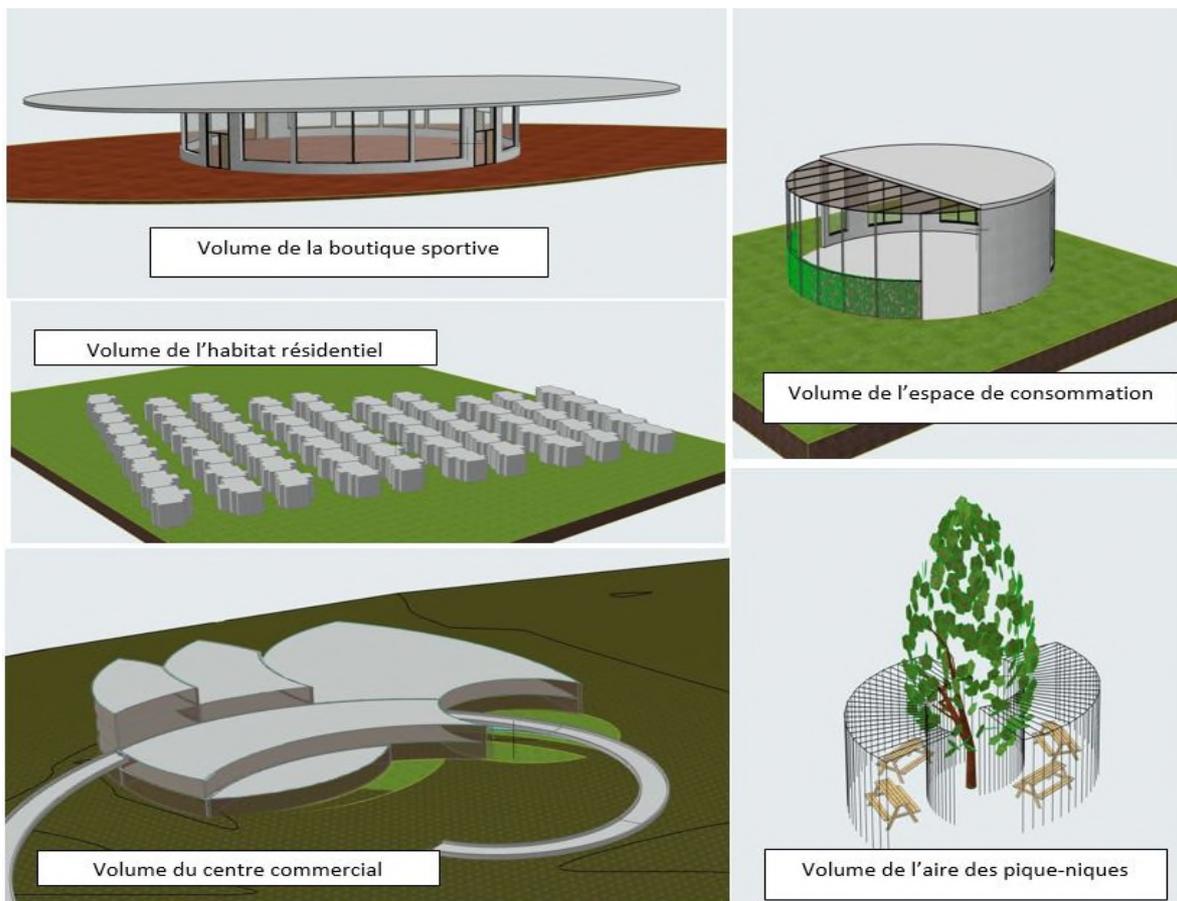


Figure 66 : Volumétrie des éléments de composition urbaine



Figure 67 : Plan de composition urbaine

Conclusion

Au fil de ce chapitre analytique, nous avons vu dans un premier temps, une analyse de la ville de Bejaia qui nous a permis d'effectuer le meilleur choix du site d'étude en relation à notre thématique esthétique paysagère. Dans un second temps, nous avons analysé le site de Bir Selam », qui consiste en l'entrée de la ville de Bejaia selon deux méthodes d'analyses, paysagère de Kevin Lynch et sensorielle de Bentley and Al. Le but de ces dernières est d'examiner l'aspect qualitatif et esthétique que présente le paysage urbain afin de mieux revaloriser l'espace de l'entrée de la ville de Bejaia.

La discussion de ces résultats et leur mise en relation avec l'approche conceptuelle et l'analyse des exemples a abouti à la confection d'un programme qui nous servira de socle pour concevoir notre projet urbain ayant comme but la revalorisation paysagère de l'entrée de la ville de Bejaia à travers son esthétique.

Conclusion générale

Ce travail nous a permis de répondre aux questions soulevées dans la problématique et les hypothèses, et de démontrer l'étroitesse du lien demeurant entre la démarche du projet en tant que procédé de mise en forme du bâti et du non bâti d'une part, et de l'esthétique urbaine en tant que qualité émanant d'un souci architectural, urbanistique et social pour procurer un aspect global et cohérent au cadre bâti et non bâti d'une autre part. Toutefois, le paysage urbain, dans ses règles et ses principes représente une assise nécessaire à l'établissement d'une esthétique urbaine unanime.

En outre, la façon dont la mise en forme des interventions à travers deux conceptions d'entrées de ville à savoir celle de Saint-Roch Et le Havre, aussi différentes et similaires qu'elles le sont, nous ont servi de socle de conception du programme et action de notre projet urbain.

Il nous est avéré que la recherche d'une esthétique globale relative aux éléments constitutifs du cadre bâti et non bâti est éventuelle, celle-ci, en obéissant à des principes simples ayant depuis longtemps commandé la mise en forme des villes, dans l'objectif d'offrir un aspect complémentaire et harmonieux au cadre urbain en facilitant l'interaction de ses composantes.

Les outils d'aménagement et d'urbanisme en Algérie en général et à Bejaia en particulier fut inopérants ce qui a permis l'extension du phénomène de croissance urbaine spontanée, cela en impactant vigoureusement son paysage urbain et son organisation. De ces faits, la ville de Bejaia subie une division majeure de son espace. Certainement, les entrées de ville n'y échappent guère, de plus que l'analyse urbaine transcrite dans notre mémoire témoigne de ces faits relatant d'un panorama difforme dû au déclin de l'aspect qualitatif, visuel et paysager de cette entité urbaine.

Les entrées de ville menant du rural à l'urbain, mettent en scène l'arrivée, leur importance dans l'identité et la symbolique d'une ville et d'un territoire en a fait des espaces de projets privilégiés.

En effet, les réflexions concernant les projets urbains et les actions de revalorisation, peuvent sans doute apporter des idées nouvelles et des qualités certaines au reste de l'environnement urbain de la ville de Bejaia. Ainsi, nos propositions d'actions regroupent la revalorisation de l'image de l'entrée de ville de Bejaia à travers l'amélioration de l'esthétique, de l'ambiance et de la facilité d'usage du tissu urbain ; la dynamique en projetant des équipements avantageant le développement économique et social, tout en suscitant le mouvement ; la restructuration en recréant un paysage naturel et la réhabilitation en améliorant le cadre bâti par le traitement des façades urbaines. L'ensemble de ces actions prise en compte dans notre projet urbain sont retranscrites en composition urbaine.

Enfin, cette étude portant essentiellement sur le paysage urbain dans sa dimension esthétique permet d'élargir le champ d'interrogation vers différentes pistes de recherche, Il aurait été notamment plus opportun de traiter profondément la dimension sociologique. Cependant les obstacles et ressorts auxquels nous avons fait face durant la construction de notre mémoire étaient majoritairement l'indisponibilité de certaines références bibliographiques et l'entrave du temps. Ainsi, nous aspirons grâce à de nouvelles perspectives procéder à une étude qui investirait des champs tels que le social, l'économie, la durabilité et l'environnemental ultérieurement.

Bibliographie

Ouvrages

- ALLAIN, R. *Morphologie urbaine, géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris: Armand Colin, 2004.
- CULLEN, G. *The concise townscape*. Architectural Press, 1995.
- DELABARRE, M & DUGUA, B. *Faire la ville par le projet*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2017.
- Dutertre, P. (2007). *Paysages urbains, une France intime*. Paris: Le moniteur.
- GAID, M. *Histoire de Bejaia et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1954*. Alger: Mimouni, 2008.
- GIRARDIN, P. *Paysage et aménagement urbain, Note de synthèse et bibliographie raisonnée*. Centre de documentation sur l'urbanisme, mars 2001.
- LAMIZET, B & SANSON, P. *les langages de la ville*. Marseille: Parenthèses, 1997.
- MAGNE, E. *L'esthétique des villes*. France: infolio, 2012.
- MANGIN, D & PANERAI, P. *projet urbain*. parenthèses.
- MAOUIA, S. (1999). *Eléments d'introduction à l'urbanisme*. casbah.
- MAOUIA, S. (2000). *Eléments d'introduction à l'urbanisme : histoire, méthodologie, réglementation*. Alger.
- PANERAI, P ; DEPAULE, JC & DEMORGON, M. (2009). *Analyse urbaine*. Marseille: Parenthèses.
- PAULET, J P. (2009). *Manuel de géographie urbaine (Vol. 453)*. Paris: Arman Collin.

Chapitres dans un ouvrage collectif

- CHOAY, F. « *La ville a-t-elle besoin d'un prince pour être belle ?* » Dans **CHOAY, F. *Pour une anthropologie de l'espace, France*** : édition Seuil, 2006, pp. 41- 46.

Ouvrages de référence

- BLANC, N. *Vers une esthétique environnementale*. Paris :Quæ. Doi :10.3917/ quae.blanc.2008.01, 2008.

LYNCH, K. *L'image de la cité*. Trad. J.-L. V. Marie-Françoise Vénard, Paris: Dunod, 1999

SITTE, C. *L'art de bâtir les villes : notes et réflexions d'un architecte*. Trad. Atar, Éd., & C. Martin, Genève, 1890-1910. Disponible
<<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k744025/fl.item.zoom>>

Autres Contenus provenant de sites Internet

Agence L'Anton & Associés. « *concours national des entrées de ville dossier pour la requalification des boulevards w. churchill et de leningrad - rd6015- entrée de ville du havre* ». Haute Normandie: Le Havre, 2011. Disponible
<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEWjb4Nbzxq3xAhVSzBoKHfgvCd0QFjAAegQIAxAD&url=http%3A%2F%2Fpatrimoine-environnement.fr%2Fwp-content%2Fuploads%2F2010%2F01%2FLe-Havre-2011.pdf&usg=AOvVaw2_0_dy1n8TsXZNB1387BhW>

CNES. « *Rapport sur la ville algérienne, le devenir urbain du pays* », 1998. Disponible
<www.cnes.dz>

GASPARD, C. « *Méthodologies de recherche* », Scribbr, 2021. Disponible
<<https://www.scribbr.fr/methodologie/entretien-recherche/>>

Google Earth. Disponible <<https://www.google.com/intl/fr/earth/>>

Google maps. Disponible <<https://www.google.dz/maps?hl=fr&authuser=0>>

HOUDE, C. « *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch* », Québec: Service de l'aménagement du territoire. 2017. Disponible
<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/ppu/ppu_stroch/docs/PPU_Entr%C3%A9e%20de%20Ville%20St-Roch_juin2017.pdf>

Infoclimat. « *climatologie de l'année 2020* ». Disponible
<<https://www.infoclimat.fr/climatologie/annee/2020/bejaia/valeurs/60402.html>>

LAJARTRE, M. « *entrées de ville et reconquête des franges urbaines* ». Paris: ministères chargés de la Transition écologique et solidaire et de la Culture, 2017. Disponible
<<https://www.lagazettedescommunes.com/telechargements/2018/02/synthese-colloque-edv-v2.pdf>> **Larousse.** « *Dictionnaire de français Larousse* ». Disponible
<<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/qualit%C3%A9/65477>>

Le millénaire urbain. New York: La Session extraordinaire de l'Assemblée générale, 2001. Disponible
<<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi4g8u5zq3xAhUQyx0KHdGvBJgQFjAAegQIBBAD&url=https%3A%2F%2F>>

www.un.org%2Ffrench%2Fga%2Fistanbul5%2Fkit9.pdf&usg=AOvVaw1NJJug2Z-jeAlcVeEZOj8H >

MARVILLET. J, PESSEMIER. C, GRANDJEAN. D, LE CLESIAU. A, & DE

Métropole, AUCAME Agence d'Urbanisme de Caen Normandie. Les entrées de ville. France, 2013. Disponible <https://www.aucame.fr/images/catalogue/pdf/Carnet02_EntreesVille.pdf >

PAETZOLD. H, & ROLLET. B. « **esthétique du design urbain** ». (P. U. France, Éd.) *Diogenè*(233-234), 91 à 103. Janvier 2011. Disponible <<https://www.cairn.info/revue-diogene-2011-1-page-91.htm> >

Images ou graphiques dans un ouvrage

« Parcours séquentiel perçu » [livre], dans PANERAI. P, DEPAULE. J C, & DEMORGON. M. *Analyse urbaine*, Marseille, Parenthèses, 2009.

Mémoires, travaux de recherche et thèses

BENOMAR, M. *Les entrées de villes : restructuration et requalification*. Travail de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'architecture, Ecole nationale d'architecture de Rabat. Rabat, 2014.

DORMOY. C, PALAUD. M, TREJBAL. S, FONDRIEST. M, & BRILLAUD. V. *définition et méthode d'analyse des entrées de villes dans un contexte post-grenelle DDT du Cher*. Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement, Ministère de l'Écologie et du Développement durable et de l'Énergie. Rouene, 2012.

DUMONT, M. Esthétique, esthésique urbaine : les figures du « bien-être » dans les politiques urbaines en France. Laboratoire Architecture Usage Altérité (L.A.U.A.), École d'Architecture de Nantes. Nante.

FAIDI, H. *Séminaire Actualité de l'architecture Master 2*, Université Abderrahmane Mira. Bejaia, 2021.

IDIR, M S. *valorisation du patrimoine, tourisme et développement territorial en Algérie: cas des régions de Béjaia en Kabylie et Djanet dans le Tassili n'Ajjer*. Thèse pour obtenir le grade de docteur, Université de Grenoble. Grenoble, 2006.

KETTAF, F. *Architecture urbaine: espace, ville, projet et composition urbaine*. Université des sciences et de la technologie Mohamed Boudiaf d'Oran. Oran, 2009.

KETTAF, F. *La fabrique des espaces publics: conceptions, formes et usages des places d'oran (Algérie)*. L'université Paul-Valéry Montpellier 3. Montpellier, 2013.

- MEHENNA, A. *Centralités urbaines et développement touristique à Bejaia (Algérie)*. L'université de Reims Champagne Ardenne. Reims, 2014.
- MEZINE.S, MOUSLI.A, & NESSARK.A. *Les entrées de ville, évolution et diagnostic: cas de la ville de Bejaia*. Université Abderrahmane Mira. Bejaia, 2017.
- MOUHOUBI. N. *Les outils du management de projets urbains en faveur de la durabilité. Cas : Projet de Moedernisation de la Métropole Constantine (PMMC)*. These pour l'obtention du diplôme de doctorat LMD, Université Salah BOUBNIDER Constantine 3, Département de management de projets. Constantine, 2017.
- WAINWRIGHT, L. *Le parcours esthétique dans l'espace urbain : une étude comparée de Un livre blanc de Philippe Vasset et Mythogeography de Phil Smith*. Université Grenoble Alpes. HAL. doi: dumas-01609042, 2017.
- ZAHY, N. *les retombées de l'amélioration urbaine sur le cadre de vie par la rehabilitation des quartiers de la plaine ouest de la ville d'annaba (nord-est algerien)*. Memoire en vue de l'obtention du diplôme de Magister, Université Badji Mokhtar. Annaba, 2012.

Annexes

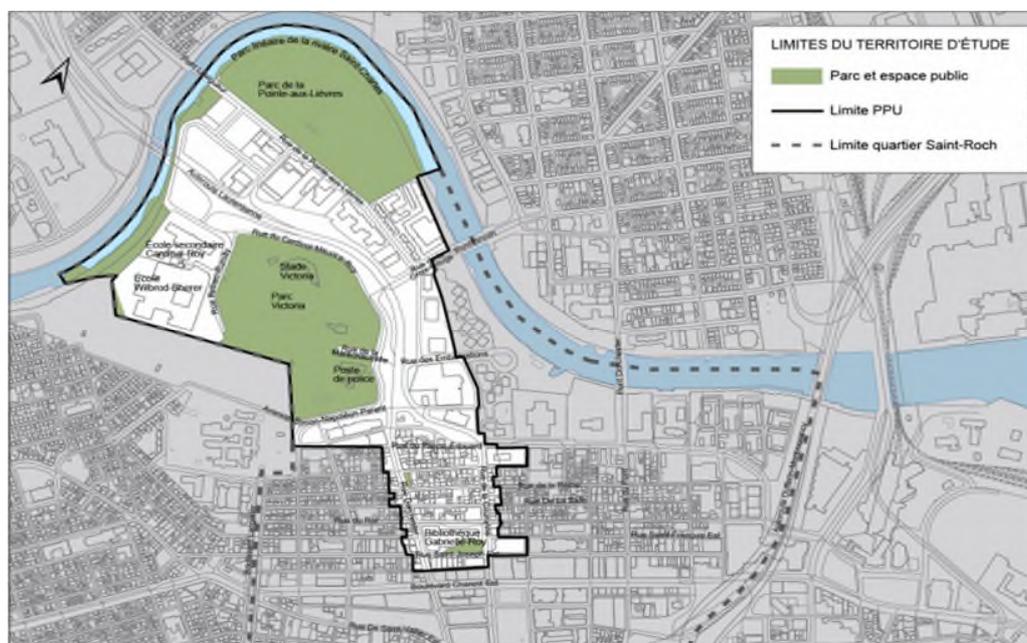
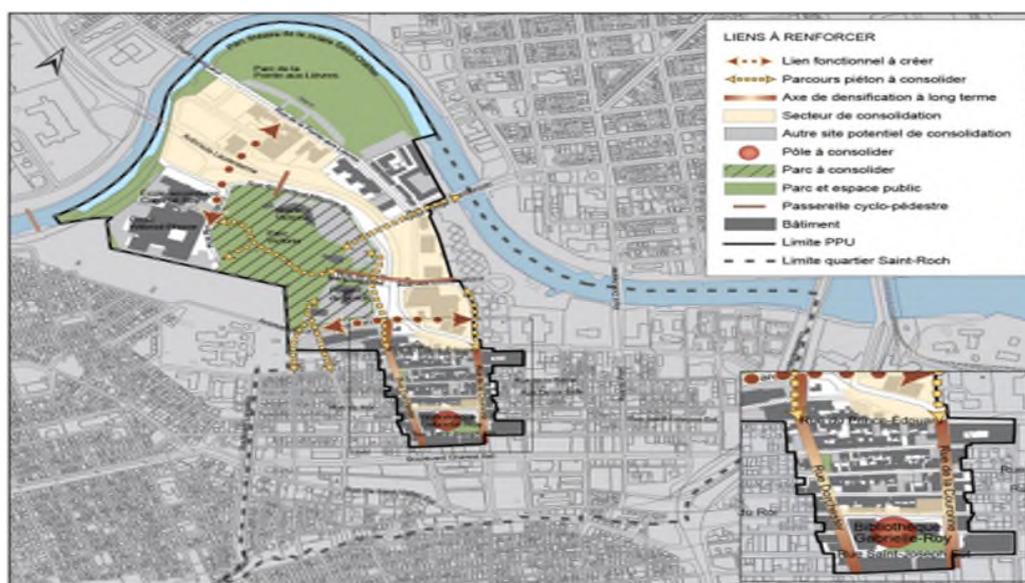


Figure 68 : Limites du programme particulier d'urbanisme (source : Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville) du quartier Saint-Roch, page 10



Annexe 1: Images des détails de l'analyse des exemples

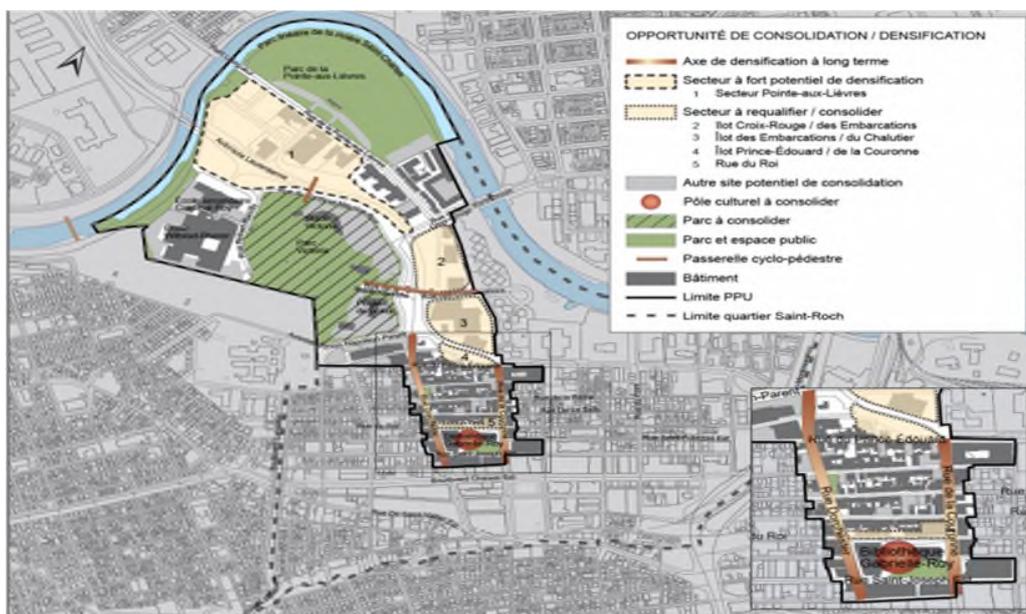


Figure 70: Les opportunités de consolidation / densification (programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, page 37)

Figure 69 : liens à renforcer (source : Programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, page 30)

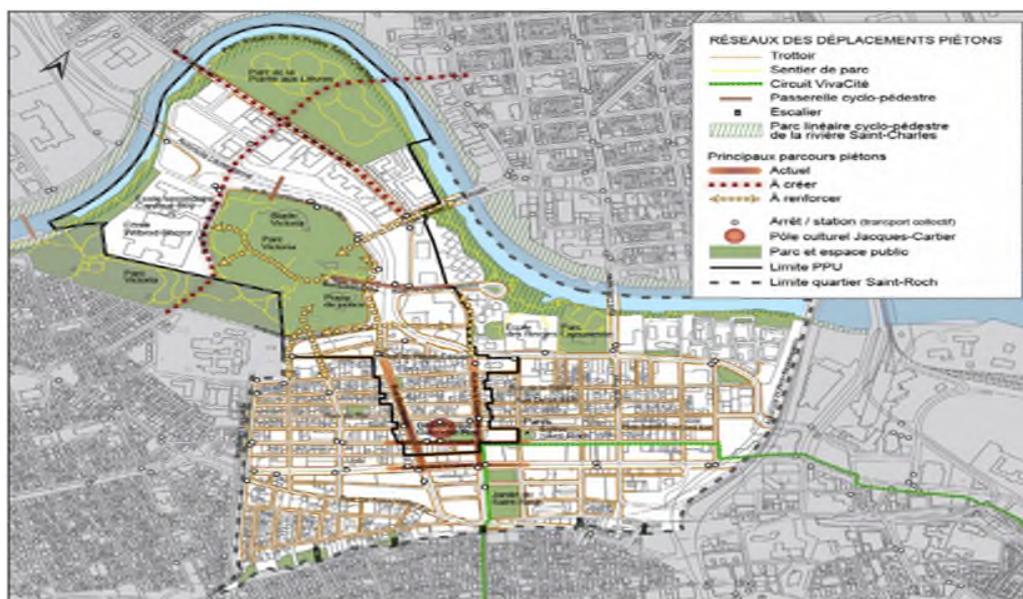


Figure 71 : Réseau des déplacements piétons (source : programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier de Saint-Roch, page 41)



Figure 72: Réseau cyclable (source : Programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch, page 41)

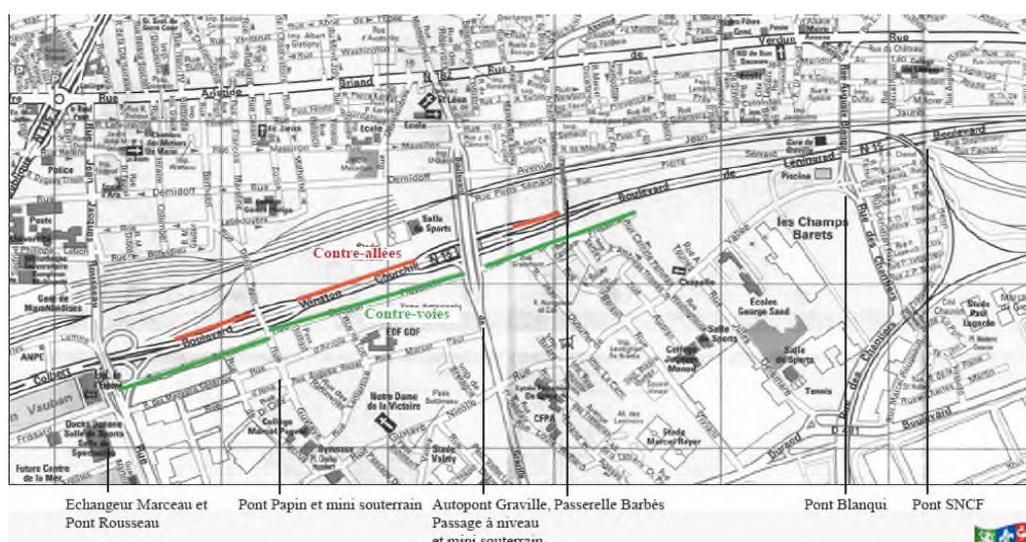


Figure 73 : Repérage des contre-allées et contre-voies (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)



Figure 74: Carrefour Papin-Brindeau (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)



Figure 75 : Carrefour Sémard-Préssensé (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)



Figure76: Carrefour Graville (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)

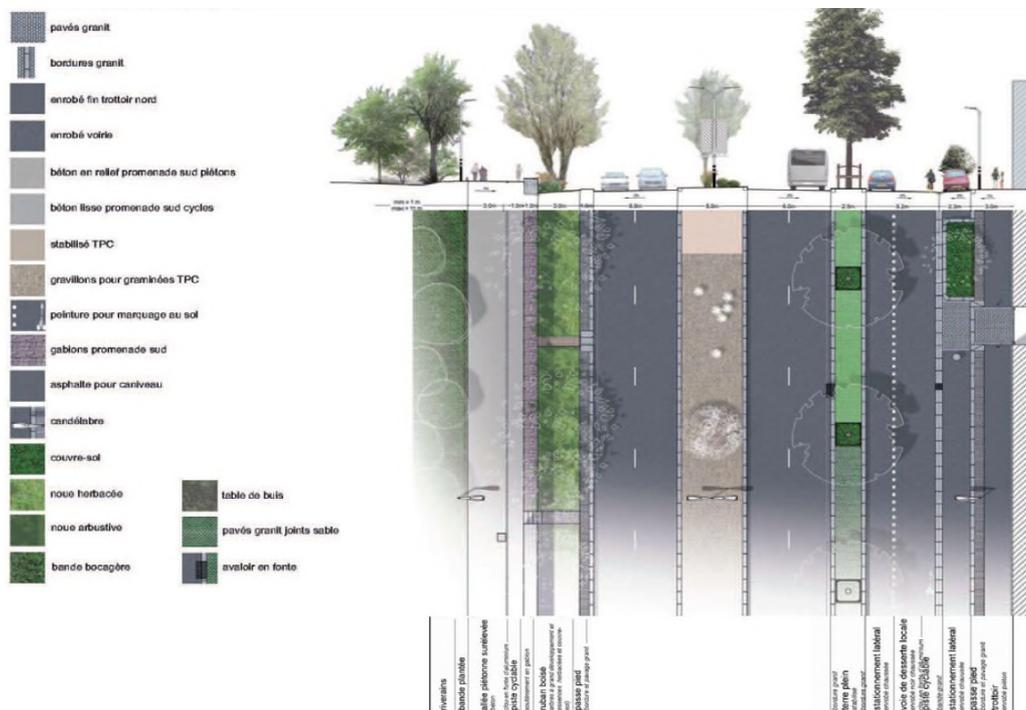
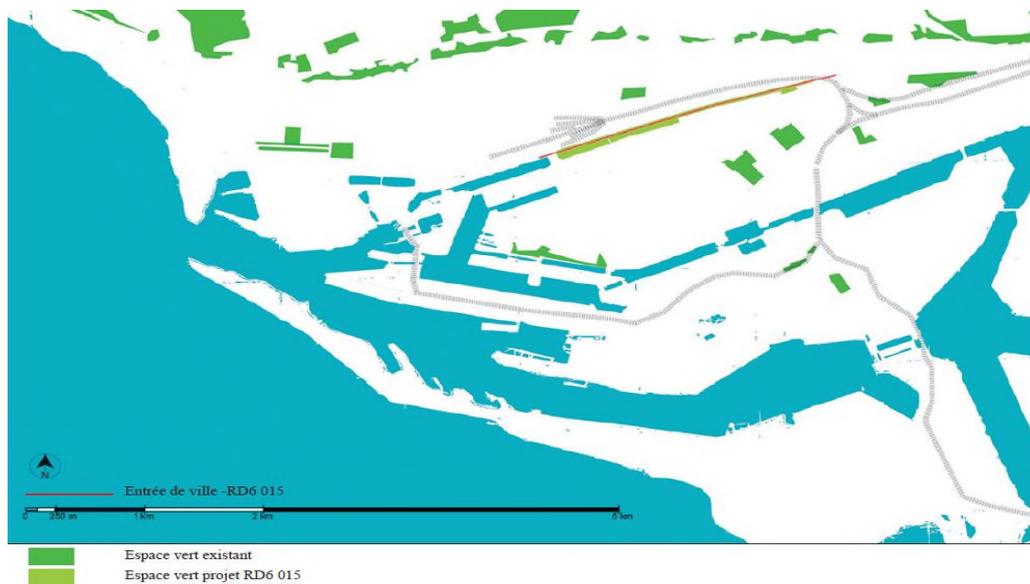


Figure 77: Avenue de l'entrée de la ville (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE.



Haute Normandie : Le Havre, 2011)

Figure 78: Carte des espaces verts (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)

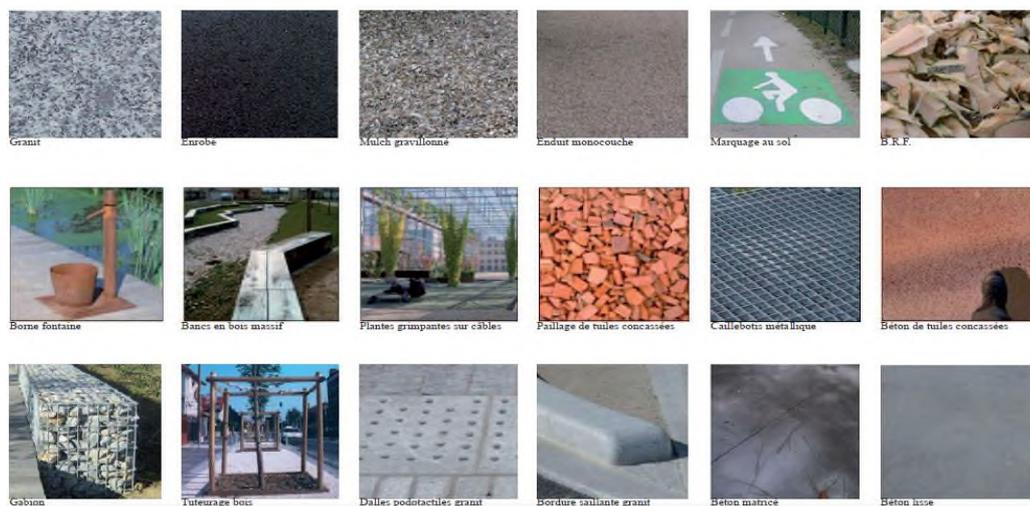


Figure 79 : Les différents matériaux utilisés (source : DOSSIER POUR LA REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD - RD6015- ENTRÉE DE VILLE DU HAVRE. Haute Normandie : Le Havre, 2011)

Résumé

L'entrée de la ville, est à la fois le passage et le lien entre deux échelles à savoir l'urbain et le rural. Elle se définit par ses caractéristiques symboliques, physiques et esthétiques mais aussi par sa participation à la vie urbaine. Cependant, la croissance urbaine arbitraire a ôté à cette entité sa fonction et sa spécificité. La recherche sur les entrées de ville doit contribuer à une réflexion plus large sur son aspect paysager et esthétique afin de s'inscrire dans une logique dynamique et attractive de la ville. Dans cette approche paysagère se pose trois questions fondamentales, d'abord la configuration du paysage urbain source et interface de la dynamique et de la lecture de la ville ; Ensuite, l'image issue de l'identité, cognition et perception ; Enfin, la qualité de vie notion mesurable fortement liée à la silhouette urbaine. Ces aspects essentiels à l'aménagement ne sont pas pris en compte dans les pratiques urbanistiques à Bejaia, le problème de la reconnaissance de l'entrée de ville en tant que seuil urbain favorisant le vivre ensemble reste considérablement posé due en partie aux fonctions d'octroi, aux activités polluantes et défectueuses, et à l'insécurité. Notre recherche montre que le paysage urbain forme le socle de l'esthétique et que son apogée tend vers l'amélioration de la vie quotidienne. C'est ce sur quoi nous bâtissons notre argument. Dès lors l'entrée de la ville de Bejaia redeviendra au moyen d'un élément clé tel que le projet urbain- un territoire valorisé servant la ville.

Mots clés :

Paysage urbain, Esthétique urbaine, Entrée de ville, Projet urbain, Dynamique urbaine, Bejaia.